

# Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ

## ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

### ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

#### ΘΕΜΑ:

Αυτοκινητοδρόμιο και Νέο Λιμάνι Πατρών. Πώς επηρεάζουν την κοινωνική ζωή και την εμπορική δραστηριότητα της πόλης.



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: κ. Γαβριηλόπουλος Αθανάσιος

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: Κιτσιανού Μαρία , Πούλιου Βασιλική

ΠΑΤΡΑ 2008

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΕΝΟΤΗΤΑ 1: ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ

1. Σύντομο Ιστορικό.....	4
2. Έκθεση περιβαλλοντικών στοιχείων και υποδομών.....	6
2.1. Γενικά.....	6
2.2. Έκθεση βιωσιμότητας.....	7
2.3. Περιγραφή του επενδυτικού σχεδίου.....	8
2.4. Χρηματοδότηση του έργου.....	9
2.5. Στοιχεία επαγγελματικής δραστηριότητας και εμπειρίας του αιτούντος.....	10
3. Ανάλυση της διεθνούς αγοράς.....	12
3.1. Γενικά.....	12
3.2. Ομάδες – Στόχοι.....	13
3.3. Οιπίστες στην Ευρώπη.....	13
3.4. Οικονομικά οφέλη.....	17
3.5. Ανάλυση της εγχώριας αγοράς.....	23
4. Σκοπιμότητα δημιουργίας Αυτοκινητοδρομίου.....	26
5. Περιγραφή του δομημένου περιβάλλοντος.....	28
5.1. Σύνδεση Αυτοκινητοδρομίου και Τουριστικών υποδομών της περιοχής.....	28
5.2. Βιομηχανικές και γεωργικές χρήσεις.....	31
5.3. Υποδομές.....	32
5.3.1. Προσπελάσεις – Συγκοινωνιακές υποδομές.....	32
5.3.2. Συμπερασματικά.....	33
6. Οικονομικό Σχέδιο.....	34
6.1. Έσοδα.....	34
6.2. Δαπάνες.....	38
6.3. Προβλεπόμενη απασχόληση.....	40
6.3.1. Άμεσες θέσεις εργασίας.....	41
7. Εκτίμηση Βιωσιμότητας – Συμπεράσματα.....	44

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 2: ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ**

8. Ιστορία του Λιμανιού της Πάτρας.....	47
8.1. Το Λιμάνι στους Αρχαίους χρόνους.....	47
8.2. Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες.....	49
8.3. Έντονη εμπορική κίνηση.....	49
8.4. Μια ιστορική απόφαση.....	49
8.5. Φάρος και νέα λιμενικά έργα.....	50
8.6. Κατασκευή τεχνητού λιμανιού.....	51
8.7. Συνέχιση των λιμενικών έργων.....	52
9. Το παρόν και το μέλλον.....	53
9.1. Ο σημερινός χαρακτήρας του Λιμανιού.....	53
9.2. Διαμορφωμένο περιβάλλον.....	53
10. Γενικά λειτουργικά κριτήρια – Παράμετροι Σχεδιασμού.....	57
10.1. Συγκοινωνιακό Δίκτυο.....	58
10.1.1. Υφιστάμενο και προβλεπόμενο οδικό δίκτυο.....	58
10.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο.....	59
11. Συναρτούμενες με το Λιμάνι Οικονομικές Δραστηριότητες.....	61
12. Μεταφορές.....	63
12.1. Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών.....	63
12.2. Ακτοπλοϊκή κίνηση Εσωτερικού.....	64
12.3. Εμπορευματική Κίνηση.....	65
12.4. Προβλέψεις μελλοντικού μεταφορικού έργου.....	65
12.4.1. Υποθέσεις.....	65
13. Παραδοχές προβλέψεων έργου και Οικονομικών αποτελεσμάτων.....	67
13.1. Παραδοχές μεταφορικού έργου.....	67
13.2. Χύδην Φορτίο.....	68
13.3. Φορτηγά και ασυνόδευτα Trailers.....	68
13.4. Εμπορευματοκιβώτια.....	69
14. Ωφέλειες κατασκευής έργου.....	71

14.1. Μη ποσοτικοποιήσιμες ωφέλειες λόγω των νέων έργων.....	71
14.2. Ποσοτικοποιήσιμες κοινωνικοοικονομικές ωφέλειες κατά τη διάρκεια της κατασκευής των έργων και μετά.....	74
15. Χρηματοοικονομικές Εκτιμήσεις.....	77
15.1. Πηγές Εσόδων.....	77
15.2. Παραδοχές λειτουργικών Εξόδων.....	78
15.2.1. Μισθοδοσία.....	78
15.2.2. Λειτουργικά Έξοδα.....	78
15.2.3. Αποσβέσεις.....	79
16. Οφέλη από την κατασκευή του Νέου Λιμανιού.....	80
17. Πιθανές αρνητικές επιπτώσεις από την κατασκευή του νέου έργου.....	80
17.1. Επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα.....	80
17.2. Επιπτώσεις από τους θορύβους.....	81
17.3. Επιπτώσεις στη μορφολογία – Αισθητικές επιπτώσεις.....	81
17.4. Επιπτώσεις στα οικοσυστήματα.....	82
17.5. Μέτρα για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.....	82
18. Συμπεράσματα.....	84
Βιβλιογραφία.....	86

# **ΕΝΟΤΗΤΑ 1**

## **ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ**

## 1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η προσπάθεια δημιουργίας "ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ" ξεκίνησε το 1971 από μια ιδέα της ΕΛΠΑ, που εξέφραζε την κοινή επιθυμία των φίλων του αυτοκινήτου και την έκδηλη ανάγκη δημιουργίας αναλόγων εγκαταστάσεων στη χώρα μας. Στις πρώτες ενέργειές της είναι η εξεύρεση κατάλληλου χώρου για τη δημιουργία του και, τον ίδιο χρόνο, κρίνεται από ειδικούς η τοποθεσία της Χαλανδρίτσας ως ιδανική.

Το 1985 η Διεύθυνση Τουρισμού Πελ/σου με έγγραφό της (3573/21-8-1985) προς τον ΕΟΤ ζητάει επανεξέταση του θέματος, στη συνέχεια ο ΕΟΤ απαντά εγγράφως (4095/4-5-85) και εκδηλώνει ενδιαφέρον, ζητώντας να γίνει αυτοψία και τοπογράφηση της περιοχής. Έγιναν και τα δύο τον Μάιο του 1986 και έτσι ξεκίνησε η διαδικασία για την ίδρυση αυτοκινητοδρόμιου στην περιοχή αυτή.

Ο χώρος για την ίδρυση του Αυτοκινητοδρόμιου στην περιοχή "Ρέντες" του Δήμου Φαρρών (τέως κοινότητας Χαλανδρίτσας) με έκταση πάνω από 1.100 στρέμματα είναι κατάλληλος και ίσως ο μοναδικός χώρος που είναι ενιαίος (ενιαίας ιδιοκτησίας) και κατάλληλος για αυτοκινητοδρόμιο στη χώρα μας, συναινούντος και του ήπιου ανάγλυφου της έκτασης.

Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός στη χώρα μας έχει να επιδείξει σημαντικές δραστηριότητες, αν και στερείται ουσιαστικών και κατάλληλων υποδομών. Εκτός των αγώνων που γίνονται σε δρόμους, τα ράλι, με κορυφαίο το ράλι «Ακρόπολις», αγώνες αυτοκινήτου διοργανώνονταν παλαιότερα στο στρατιωτικό αεροδρόμιο Τατοΐου, στο αεροδρόμιο Ρόδου, στη ΒΠΠΕ Βόλου, στο Δήμο Νέας Σμύρνης, Τυμπάκι Κρήτης κ.λπ., σε χώρους δηλαδή που αντενδείκνυνται πλήρως για τέτοιες δραστηριότητες. Σήμερα αυτοκινητιστικοί αγώνες γίνονται στις «πίστες» των Μεγάρων και των Σερρών, με τα προβλήματα και τις περιορισμένες δυνατότητες που έχουν, στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τρίπολης με πολλά προβλήματα (ανεπαρκέστατη υποδομή, ασφάλεια και εξυπηρέτηση, δυσχέρεια προσπέλασης, κακή θέαση, ανυπαρξία περιφερειακών δραστηριοτήτων, μικρή πόλη) και σε άλλες περιοχές, που βέβαια στερούνται των

υποδομών ενός αυτοκινητοδρομίου, αλλά χρησιμοποιούνται στην προσπάθεια να καλυφθούν οι δραστηριότητες του μηχανοκίνητου αθλητισμού στη χώρα μας. Οι αγώνες αυτοί παρουσιάζουν υψηλή προσέλευση, δηλωτική του ενδιαφέροντος του κόσμου, αλλά και της σκοπιμότητας για τη δημιουργία αυτοκινητοδρομίου.

Το 1995 το Επιμελητήριο Αχαΐας, ο Δήμος Πατρών και άλλοι αναλαμβάνουν την πρωτοβουλία της σύστασης της "Αυτοκινητοδρόμιο Πατρών Α.Ε.", με σκοπό την εκτέλεση του έργου της δημιουργίας αυτοκινητοδρομίου στην περιοχή της Χαλανδρίτσας και τη διαχείρισή του.

Ήδη η εταιρεία έχει την κυριότητα της προαναφερόμενης έκτασης των 1.100 στρεμμάτων. Έχουν εκπονηθεί οι τεχνικές μελέτες (από την εταιρεία ΙΠΠΟΚΑΜΠΟΣ ΕΠΕ και τη συνεργασία του Τεχνικού Διευθυντή του Αυτοκινητοδρομίου της MONZA Ιταλίας, κ. Giorgio Bartoli), έχει ληφθεί η έγκριση περιβαλλοντικών όρων, η κατασκευαστική άδεια και σχετικές εγκρίσεις από FIA - FIM και ΕΛΠΑ.

## **2. ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

### **2.1 Γενικά**

Το έργο αποσκοπεί στη δημιουργία πίστας αγώνων διεθνών προδιαγραφών και όλων των υποστηρικτικών κτιρίων και εγκαταστάσεων για την λειτουργία της σύμφωνα με τους κανονισμούς των Διεθνών Ομοσπονδιών Αυτοκινήτου (FIA) και μοτοσυκλέτας (FIM) και το Προεδρικό Διάταγμα 14 (ΦΕΚ 40/Α/22-1-2007) « Καθορισμός προδιαγραφών για τη δημιουργία αυτοκινητοδρομίου».

Η θέση του έργου βρίσκεται στην ΝΑ πλευρά της Πάτρας, σε απόσταση 20 περίπου χιλιομέτρων, στην διοικητική περιοχή του Δήμου Φαρρών, (3 χιλιόμετρα νοτιότερα της Χαλανδρίτσας, έδρας του Δήμου Φαρρών) μεταξύ του εθνικού δρόμου Πατρών - Τρίπολης και του επαρχιακού Πατρών – Καλαβρύτων, κοντά (15 χιλιόμετρα περίπου) στο σταυροδρόμι της ΠΑΘΕ με τον υπό κατασκευή δυτικό άξονα της χώρας (Ιόνια Οδός).

Οι κατασκευές που θα γίνουν θα σχεδιαστούν και θα εκτελεστούν με τα πλέον σύγχρονα τεχνικά μέσα και με υλικά υψηλών προδιαγραφών, θα είναι πλήρως εναρμονισμένα με το περιβάλλον και η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου θα περιλαμβάνει τα τοπικά στοιχεία (φυτά και δένδρα της περιοχής) με τελικό στόχο την αναβάθμιση και του φυσικού περιβάλλοντος.

Το έργο θα έχει πολύ καλή οδική σύνδεση με το εθνικό δίκτυο της χώρας με λιμάνι και αεροδρόμιο, θα καλύπτεται όσων αφορά τις βασικές υποδομές (Κέντρο Υγείας, Πυροσβεστική, κλπ) από αυτές της Χαλανδρίτσας που βρίσκεται σε απόσταση 3 χιλιομέτρων και πλήρως από αυτές της Πάτρας (Νοσοκομεία, κ.α.) σε απόσταση 20 χιλιομέτρων, και της περιοχής της όσων αφορά τις τουριστικές υποδομές.

Ο χώρος του Αυτοκινητοδρομίου και ειδικά το τμήμα της αφετηρίας όπου θα βρίσκονται οι κερκίδες, τα εστιατόρια και το εμπορικό κέντρο, προσφέρεται για κάθε είδους πολιτιστικές εκδηλώσεις, όπως θεατρικές παραστάσεις, συναυλίες κ.λ.π. Γενικά οι εγκαταστάσεις του πέρα από την κύρια δραστηριότητά



του, που είναι αγώνες Auto-Moto, προσφέρονται και για άλλες αθλητικές εκδηλώσεις (ημιμαραθώνιος, αγώνες ανώμαλου δρόμου, ποδηλατικούς αγώνες, προπονήσεις αθλητικών ομάδων κ.λ.π.).

Επίσης επειδή θα φυτευτούν δέντρα για την ηχοαπορρόφηση θα υπάρχουν χώροι περιπάτου και αναψυχής. Θα υπάρχουν ακόμη μουσεία, εστιατόρια, μπαρ, μικρά καταστήματα με αναμνηστικά είδη και πισίνα για μικρά παιδιά. Οι φίλοι του μοντελισμού και του αεραθλητισμού θα βρουν χώρο να φιλοξενήσει τα ενδιαφέροντα τους.

Σημαντικότερη θα είναι και η προσφορά της πίστας ασφαλούς οδήγησης και εκπαίδευσης νέων οδηγών και αποσκοπεί στην βελτίωση της οδικής ικανότητας όλων των συμπολιτών μας, μέσα από τις τελευταίες τεχνολογίες στο χώρο της προστασίας της ανθρώπινης ζωής από τα τροχαία ατυχήματα.

Τέλος έχει προβλεφθεί χώρος camping 200-300 θέσεων.

## **2.2 Έκθεση βιωσιμότητας**

Η βιωσιμότητα της δραστηριότητας εκτιμήθηκε με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα αγοράς και τα δεδομένα που υπάρχουν για παρόμοιες δραστηριότητες σε όλο τον κόσμο και ειδικά σε χώρες με πληθυσμιακά και λοιπά χαρακτηριστικά παρόμοια με της χώρας μας. Παράλληλα ελήφθησαν υπόψη και εκτιμήθηκαν ανάλογα τα στοιχεία για την ανταπόκριση του κοινού σε μεγάλες διεθνείς διοργανώσεις που γίνονται στη χώρα μας, όπως το rally «Ακρόπολις».

Σημαντικό στοιχείο επίσης αποτελεί η διεθνής συνεργασία που υπάρχει στο σχεδιασμό-κατασκευή του έργου και η αποδοχή του από τις Διεθνείς Ομοσπονδίες. Αυτά δίνουν την απαραίτητη στήριξη για τη διεκδίκηση και ανάληψη σημαντικών ευρωπαϊκών και διεθνών διοργανώσεων, όπως είναι η Formula F1, το Grand Prix, κ.λ.π.

## 2.3 Περιγραφή του επενδυτικού σχεδίου

Το επενδυτικό σχέδιο αφορά τη δημιουργία εγκαταστάσεων αυτοκινητοδρομίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Διεθνών Ομοσπονδιών Αυτοκινήτου (FIA) και Μοτοσικλέτας (FIM) και του Π.Δ. 14 (ΦΕΚ 10/Α/22-1-2007), κατάλληλου για αγώνες αυτοκινήτου F1, μοτοσικλέτας, πολλών κατηγοριών και επί μέρους διαφοροποιήσεων. Για το σκοπό αυτό θα κατασκευαστεί :

- Αγωνιστικός χώρος (πίστα)
- Δρόμοι ασφαλείας που παρακολουθούν τη διαδρομή της πίστας εσωτερικά και εξωτερικά
- Περιμετρική εξωτερική και εσωτερική βοηθητική οδοποιία
- Υπόγειες διαβάσεις 15,5 μ. μήκους περίπου, η κάθε μία για την επικοινωνία μεταξύ των δύο πλευρών της διαδρομής της πίστας
- Δρόμοι πρόσβασης και λοιποί βοηθητικοί δρόμοι στον περιβάλλοντα χώρο
- Ελικοδρόμιο
- Πίστα καρτ διεθνών προδιαγραφών
- Χώροι στάθμευσης εντός και εκτός πίστας
- Θέσεις σταθερών κερκίδων κατανοημένων σε δύο ομάδες
- Parc Ferme: Χώρος κατάλληλος για τον τεχνικό έλεγχο των αυτοκινήτων
- Pits

Οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται είναι:

1. Αγώνες αγωνιστικών αυτοκινήτων όλων των κατηγοριών
2. Αγώνες συμβατικών αυτοκινήτων
3. Αγώνες μοτοσικλέτας
4. Αγώνες φορτηγών
5. Αγώνες καρτ (όλων των κατηγοριών)
6. Σχολές ασφαλούς οδήγησης
7. Δοκιμές μηχανοκίνητων οχημάτων κάθε είδους
8. Αγώνες επίδειξης
9. Εκδηλώσεις παρουσίασης νέων μοντέλων
10. Δοκιμές ελαστικών και άλλων εξαρτημάτων ή μηχανισμών
11. Αθλητικές, κλασικές δραστηριότητες (αγώνες δρόμου, βάδην, κ.λ.π.)

12. Καλλιτεχνικές δραστηριότητες
13. Δραστηριότητες αναψυχής

Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου δεν αναμένεται να ξεπεράσει περίοδο 24 μηνών (2 χρόνια). Η τήρηση του χρονοδιαγράμματος θα επιτευχθεί με βάση :

1. Ο σχεδιασμός και οι μελέτες του έργου βρίσκονται σε τελικό στάδιο και απομένουν μόνο οι απαραίτητες διαδικασίες εγκρίσεων
2. Το σύνολο των εργασιών και κατασκευών είναι «κλασσικές» εργασίες τεχνικών έργων (χωματουργικά, διαμορφώσεις, οδοποιία, κτιριολογικά) για τα οποία υπάρχει και γνώση και εμπειρία στις ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες και έμπειρο και ειδικευμένο προσωπικό στην περιοχή από την εκτέλεση προηγούμενων μεγάλων έργων (Περιμετρική Πάτρας, Ζεύξη Ρίου-Αντίρριου, κ.λ.π.)
3. Υπάρχει άμεσα διαθέσιμο σημαντικό μέρος του κόστους, αφού η ίδια συμμετοχή στο κόστος καλύπτει ποσοστό 26% και επομένως το ξεκίνημα του έργου μπορεί να γίνει άμεσα.

## **2.4 Χρηματοδότηση του έργου**

Η χρηματοδότηση του έργου θα γίνει από ίδιους πόρους, επιχορήγηση και δανεισμό. Οι ίδιοι πόροι θα προέλθουν από συνεισφορές των μετόχων της εταιρείας, μέσω αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου. Η επιχορήγηση θα προέλθει από την ένταξη του έργου στο Ν.3399/2004. η δανειοδότηση, θα γίνει από την ελεύθερη τραπεζική αγορά, η οποία έχει με ευχέρεια εξασφαλιστεί.

Η χρηματοδότηση θα καλύπτει το κόστος των έργων κατασκευής και δεν περιλαμβάνει το κόστος (την αξία)της γης, αφού αυτή είναι ήδη στην κυριότητα της εταιρείας και των δαπανών των μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι τώρα.

Η χρηματοδότηση προβλέπεται να γίνει σε περίοδο δύο ετών, σε αντιστοιχία με την πρόοδο των εργασιών.

Συνολικά η χρηματοδότηση θα είναι:

Κόστος Επένδυσης		23.000.000,00
Πηγή	Ποσοστό	€
Ίδια συμμετοχή	26%	6.000.000,00
Επιχορήγηση	45%	10.350.000,00
Δάνειο	10%	6.650.000,00
ΣΥΝΟΛΟ	100%	23.000.000,00

## 2.5 Στοιχεία επαγγελματικής δραστηριότητας και εμπειρίας του αιτούντος

Το έργο θα υλοποιηθεί από την Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε. Είναι μια εταιρεία η οποία έχει συσταθεί το 1994 με αποκλειστικό σκοπό την κατασκευή και λειτουργία αυτοκινητοδρομίου. Η «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.» έχει συσταθεί ως εταιρεία ευρείας μετοχικής σύνθεσης (λαϊκής βάσης), στην οποία μετέχουν οι φορείς της περιοχής, σύλλογοι απασχολούμενοι με τον μηχανοκίνητο εξοπλισμό, αλλά και απλοί ιδιώτες οι οποίοι αποτελούν και τη μεγάλη πλειοψηφία.

Η εταιρεία από τη σύστασή της ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με το έργο του αυτοκινητοδρομίου, κινούμενη προς τρεις κυρίως κατευθύνσεις:

- την εκπόνηση μελετών για την κατασκευή του έργου και την εξασφάλιση των απαραίτητων εγκρίσεων και αδειών

- τη διερεύνηση των απαιτήσεων και των προθέσεων των Ελληνικών αλλά και κυρίως των Διεθνών Ομοσπονδιών Μηχανοκίνητου Αθλητισμού για το σχεδιαζόμενο έργο

- την εξασφάλιση της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης και στήριξης της προσπάθειας από κατοίκους και φορείς όχι μόνο της περιοχής αλλά και της χώρας και διεθνών οργανισμών.

Στον πρώτο τομέα, η εταιρεία διαθέτει ήδη όχι μόνο μελέτες αλλά και οικοδομική άδεια για το έργο.

Στο δεύτερο τομέα υπάρχει συνεχής συνεννόηση με τις Ελληνικές και Διεθνείς Ομοσπονδίες σε θέματα διαδικαστικά, τεχνικά και λοιπά ώστε η δημιουργουμένη υποδομή να είναι σε

γνώση και να αναγνωρίζεται από αυτές. Από τους ελληνικούς αθλητικούς συλλόγους (μηχανοκίνητου αθλητισμού πάντα) και ομοσπονδίες, δύο σύλλογοι είναι μέτοχοι (ΦΙΛ.Μ.Π.Α και Α.Ο.Π) η δε ΕΛΠΑ συμμετείχε με εκπρόσωπό της στο Διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας.

Στο τρίτο τομέα, η ευρύτερη δυνατή αποδοχή του έργου από όλους εκφράζεται με τη συμμετοχή στο μετοχικό της κεφάλαιο μεγάλου αριθμού ιδιωτών (περίπου 450) και όλων σχεδόν των φορέων της περιοχής (Δήμοι, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, Επιμελητήρια κ.λ.π.), ενώ η συνεργασία και η συμμετοχή των διεθνών οργανισμών (F.I.A και F.I.M) στους σχεδιασμούς και τις επιμέρους μελέτες των έργων είναι μόνιμη και συνεχής. Η συνεργασία αυτή εξασφαλίζει αφ ενός μεν την ενσωμάτωση των απαιτήσεων των διεθνών οργανισμών στις μελέτες και τα σχέδια και αφ ετέρου την «από πρώτο χέρι» γνώση του έργου από τους οργανισμούς αυτούς και τη σταδιακή ένταξή τους στον προγραμματισμό των αγωνιστικών τους δραστηριοτήτων.

Οι ενέργειες της εταιρείας μέχρι σήμερα γίνονται από το Διοικητικό της Συμβούλιο. Πρόεδρος της είναι ο κ. Ευάγγελος Φλωράτος ο οποίος είναι από τους πλέον δυναμικούς επιχειρηματίες της περιοχής με μεγάλη συμμετοχή και προσφορά σε συλλογικές προσπάθειες και στα κοινά. Μαζί με τον κ. Μάρκο Καπετανάκη είναι από τους ιδρυτές της «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.» οι κύριοι συντελεστές για την ανάπτυξη της εταιρείας και των σχεδιασμών της, που παρακολουθούν και καθοδηγούν από της ιδρύσεως της εταιρείας όλες τις ενέργειες για τη δημιουργία των εγκαταστάσεών της.

Να σημειωθεί ότι η προσπάθεια για την υλοποίηση αυτού του έργου μέχρι σήμερα είχε ως αποτέλεσμα την ολοκλήρωση μελετών, τη λήψη αδειών, την προέγκριση των σχεδίων του από τις Διεθνείς Ομοσπονδίες και την ωρίμανση του έργου σε όλες τις φάσεις. Απομένει η προσαρμογή αυτών στις απαιτήσεις και προδιαγραφές του Π.Δ. 14 (ΦΕΚ 10/Α/22-1-2007) σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει, αν και επί της ουσίας οι προδιαγραφές αυτές υπερκαλύπτονται.



### **3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ**

#### **3.1 Γενικά**

Η δυνατότητα να αξιολογηθεί σήμερα το οικονομικό συμφέρον για την οργάνωση και τη διαχείριση αυτοκινητιστικών αγώνων και μοτοσικλετιστικών αγώνων στην Ελλάδα είναι πολύ δύσκολη εξαιτίας της απουσίας ιστορικών στοιχείων για την απευθείας αξιολόγηση. Γι' αυτό χρειάζεται να γίνουν αξιολογήσεις πολύ προσεκτικές, συγκρίνοντας στοιχεία κι εμπειρίες άλλων κρατών που μπορεί να έχουν ανάλογες με την Ελλάδα δυνατότητες, για να προσδιοριστεί η εγκατάσταση, οι συνήθειες και οι δυνατότητες του κοινού. Βέβαια τα τελευταία χρόνια με τη λειτουργία των μικρών πιστών στα Μέγαρα και τις Σέρρες, με τη διοργάνωση ειδικών διαδρομών του ράλι Ακρόπολις σε χώρους με εισιτήρια (όπως η ειδική στο Ολυμπιακό Στάδιο τη φετινή χρονιά-2005) δίνουν στοιχεία για το ενδιαφέρον του ευρύτερου πλέον ελληνικού κοινού για τα μηχανοκίνητα αθλήματα. Είναι δεδομένο ότι στα κράτη της Ασίας, της Αμερικής και στην Ευρώπη υπάρχουν πολυάριθμοι φανατικοί φίλοι του Μηχανοκίνητου Αθλητισμού, διαθέσιμοι να πληρώσουν εισιτήριο εισόδου για να παρακολουθήσουν απευθείας αγώνες τόσο αυτοκινήτου, όσο και μοτοσικλετών σε πίστα. Σημαντικός επίσης παράγων στην επιτυχία της διοργάνωσης και της προσέλευσης θεατών είναι η παρουσία κερκίδων (στην πλειονότητά τους σκεπαστές) που εξασφαλίζουν καθήμενες θέσεις, τουλάχιστον για το 50% της χωρητικότητας των εγκαταστάσεων. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στη χώρα μας υπάρχουν δυναμικοί τοπικοί όμιλοι Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας και αρκετοί Έλληνες οδηγοί αγωνιστικών αυτοκινήτων και μοτοσικλέτας, οι οποίοι, λόγω έλλειψης πίστας στην Ελλάδα, αγωνίζονται στο εξωτερικό.

### 3.2 Ομάδες - Στόχοι

Οι ομάδες στόχοι (target groups) εκ μέρους των χρηστών μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

- Ψ Δοκιμές αυτοκινήτων F1 και MOTO κατηγορία Grand Prix και Super Bike.
- Ψ Δοκιμές αυτοκινήτων φόρμουλα 3 και Junior ή διασκευασμένων αγωνιστικών που θα κατασκευάζονται στην Πάτρα.
- Ψ Πιλότοι, ιδιώτες, αυτοκινήτων.
- Ψ Πιλότοι, ιδιώτες, μοτοσικλετών Ομάδες αγώνων αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (ιδιωτικές).
- Ψ Ομάδες αγώνων αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (επίσημες).
- Ψ Ομάδες αγώνων φορτηγών επίσημες.
- Ψ Οίκοι αυτοκινητιστικοί, μοτοσικλετιστικοί.
- Ψ Οίκοι ελαστικών και αναρτήσεων.
- Ψ Οίκοι αξεσουάρ για μέσα και πιλότους.
- Ψ Σχολές ασφαλούς οδήγησης, σχολή οδήγησης για αγώνες.
- Ψ Σχολή εκπαίδευσης μαθητών (ηλικίες 12 – 16 ετών, 16 – 18 ετών)
- Ψ Οργανωτές εκδηλώσεων σε ανοικτούς χώρους.

### 3.3 Οιπίστες στην Ευρώπη

Στην Ευρώπη οι κυριότερες πίστες αυτοκινήτων είναι περίπου 42:



Πίνακας 1. Οι κυριότερες πίστες στην Ευρώπη

Χώρα	Αριθ	Πίστα
Ιταλία	9	Monza, Imola, Misano, Mugello, Vallelunga, Pergusa, Magione, Varano, Bineto
Γαλλία	5	Magny Cours, Le Mans, Paul Richard, Dijon Prenois, Pau
Ισπανία	4	Barcellona, Jerez de Frontera, Jarama, Albacete
Πορτογαλία	2	Estoril, Braga.
Μ. Βρετανία	6	Silverstone, Donington, Brand Hatch, Truxton, Isle of Man, Snetterton.
Αυστρία	1	A1 Ring.
Γερμανία	4	Hockenheim, Nurburbring, Sachsering, Oschersleben
Βέλγιο	2	Spa – Francosharamps, Zolder
Ολλανδία	2	Zandvort, Assen
Σουηδία	1	Anderstop
Φινλανδία	1	Alastaro
Ουγγαρία	1	Budapest
Τσεχία	2	Brno. Most.
Κροατία	1	Rijeka
Τουρκία	1	Κωνσταντινούπολη

Από αυτές, εκείνες που έχουν επισημοποιηθεί τόσο από την Δ.Ο.Α. και από την Δ.Ο.Μ. για το παγκόσμιο πρωτάθλημα είναι 14: Monza, Imola, Magny Cours, Paul Richard, Barcellona, Jerez de la Frontera, Estoril, Silverstone, A1 ring, Hocheheim, Nurburbring, Spa-Francochamps, Zolder, Budapest. Το τελευταίο χρόνο συμπεριελήφθη και αυτή της Κωνσταντινούπολης

Από αυτές εκείνες που θεωρούνται οι καλύτερες για την ποιότητα και για την πληρότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι 10: Monza, Imola, Magny Cours, Paul Richard, Barcellona, Jerez de la Frontera, Silverstone, A1 ring, Hocheheim, Nurburbring, Spa-Francochamps, Zolder, Καταλόγια, Χερέζ, Εστορίλ.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι στην αγορά των πιστών για αυτοκίνητα έχουν εισέλθει νέα κράτη, όπως η Ρωσία, η Κίνα, η Μαλαισία, το Μπαχρέιν που έχουν ολοκληρώσει τις εγκαταστάσεις τους τα τελευταία χρόνια, μοντέρνες εγκαταστάσεις με την πλήρη συμπαράσταση των κυβερνήσεών τους, μεγάλων χορηγών (αεροπορικών εταιρειών, κατασκευαστών αυτοκινήτων και ελαστικών, παραγωγών καυσίμων και λιπαντικών, εταιρειών κινητής τηλεφωνίας και άλλων) που μέσω της διαφημιστικής δύναμης που προσφέρουν οι αγώνες του μηχανοκίνητου αθλητισμού επιδιώκουν την ισχυροποίηση του κύρους των εταιρειών τους και την προβολή των προϊόντων τους.

Από τις νέες πίστες της παγκόσμιας αγοράς έχουν κερδίζει τη διοργάνωση αγώνων του παγκόσμιου πρωταθλήματος της Φόρμουλα I για το 2005 οι πίστες της Κωνσταντινούπολης, της Μαλαισίας, του Μπαχρέιν, της Σανγκάης (Κίνα).

Η ανάληψη επισήμων αγώνων από μία πίστα προϋποθέτει την απόκτηση άδειας καταλληλότητας της εγκατάστασης από τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου και την αντίστοιχη της Μοτοσικλέτας. Η άδεια καταλληλότητας δίνεται μετά την πιστοποίηση ότι η πίστα διαθέτει όλες τις τεχνικές προϋποθέσεις και καλύπτει όλους τους κανονισμούς ασφαλείας.

Οι πίστες αυτοκινήτων χάρις και στο υψηλό επίπεδο τεχνολογίας, εκτός των Διεθνών αγώνων του ημερολογίου (προγράμματος) για αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες, φιλοξενούν για ένα μεγάλο αριθμό ημερών, που ξεπερνούν τις 300 το χρόνο, δοκιμές και τεστ εκ μέρους των επισήμων ομάδων, των οίκων κατασκευής ελαστικών κ.λπ. Επίσης προτιμούνται από τα πιο πλούσια διεθνή CLUB για να γίνουν αγώνες challenge με την πλήρη χρήση όλων των υπηρεσιών που προσφέρονται από την εγκατάσταση: Πίστα – Box – Πυρόσβεση – Επιθεωρητές διαδρομής, Εγκατάσταση ήχου και εκφώνησης, Εγκατάσταση Τηλεοπτικής κάλυψης, Εστιατόριο, Γραφεία Τύπου, Parking, αυτόματη χρονομέτρηση κ.λπ.

Στο μεγαλύτερο επίπεδο με πλήρη χρήση όλων των εγκαταστάσεων, το ημερήσιο μίσθωμα σε όλες τις Ευρωπαϊκές πίστες έχει οριοθετηθεί σε περίπου 21.000 Ευρώ.

Για όλες τις πίστες χαμηλότερου επιπέδου με τα Ευρωπαϊκά στάνταρτ το ημερήσιο κόστος ανέρχεται περίπου σε 10.000 - 16.000 Ευρώ. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ο σχετικός κατάλογος της Μόνζα.

**Πίνακας 2. Τιμολόγια υπηρεσιών της πίστας της Monza (Στοιχεία 2005)**

	Υπηρεσία	Κόστος	Χρόνος	Παρατηρήσεις
1	Τουριστική χρήση πίστας με συμβατικά αυτοκίνητα	35 €	για μισή ώρα ή λιγότερο	Καθορισμένη ημέρα και ώρα
2	Ελεύθερη προπόνηση μοτοσικλετών συγκεκριμένων κατηγοριών	45 €	"	"
3	Ειδική χρήση για τεχνικά και αθλητικά τεστ	9.500 €	εργάσιμη ημέρα	το πολύ 10 αυτοκίνητα/μοτοσικλές
		14.000 €	Σάββατο/Κυριακή ή αργίες	
4	Ενοικίαση πίστας για αγώνες ή διαφημιστικά			
	α. ενοίκιο πίστας	9.500 € ή 14.500 €	(ανάλογα τη μέρα)	
	β. Φορητή διαφήμιση έως 150 τετραγωνικά μέτρα.	8.000 €		Για το χρόνο που διαρκεί η εκδήλωση (αγώνας, κ.λπ.)
	γ. Ποσοστό επι των εισπράξεων:			
	μέχρι 8.000 θεατές	30%		
	άνω των 8.000	$87\%/\sqrt{N}$	όπου N ο αριθμός των χιλιάδων των θεατών, $\min = 1$	π.χ. για 9000 θεατές το ποσοστό είναι: $87/\sqrt{9} = 29\%$
	Ελάχιστο ποσό ανεξαρτήτως αριθμού θεατών:	4.500 €		
5	Χρήση πίστας από άλλα οχήματα και χρήση εγκαταστάσεων αυτοκινητοδρομίου			
	α. Ευθείας ταχύτητας	1.800 €	για μία ημέρα	
	β. Διαβροχή ευθείας ταχύτητας	300 €	για μία ημέρα	
	Γ. Στροφή	1.500 €	για μία ημέρα	
	<b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ</b>			
	<b>ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΠΙΣΤΑΣ</b>			
1	Κλειστό δίκτυο παρακολούθησης -TV (δίκτυο και χειριστής)	1.500 €		
2	Γραφείο	120 €		
3	Πυροσβεστικό όχημα	350 €		

4	Τράκτορας	350 €		
	Ιατρικές Υπηρεσίες			
1	Ασθενοφόρο και γιατρός	750 €		
2	Κινητή ιατρική μονάδα με γιατρό και βοηθό	1.300 €		

	Χρεώνονται με συμφωνία ανάλογα με τις ανάγκες τα:			
1	Φωτισμός πίστας, χώρος συνεργείου, καθαρισμός χώρων			
2	χρήση κέντρου ελέγχου εγκαταστάσεων, μουσείου, κέντρο τύπου χώρων φιλοξενίας, νοσοκομειακών χώρων, συνεδριακών χώρων.			
3	Χρήση Γραφείων			
4	Χρήση χώρων raddock			
	Εξοπλισμός και εγκαταστάσεις ανακοινώσεων προς το κοινό	1.050 €		
	Γενικές Παροχές			
	Προσωπικό: τηλεφωνητής ή άλλος εργαζόμενος	20 €	την ώρα	
	Υποστηρίγματα: εγκατάσταση την ημέρα ή τμήμα της ημέρας (κλάσμα) (περιλαμβάνεται η συναρμολόγηση) το τρέχον μέτρο	5 €		
	Ενοίκιο γκαράζ (4X21 μέτρα)	250 €	την ημέρα	
	Σαββατοκύριακο αγώνων (τριήμερο)	750 €		
	Σαββατοκύριακο Monza (διήμερο)	250 €		
	Χρησιμοποίηση χώρων και των εγκαταστάσεων τους: (νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, υπηρεσίες καθαρισμού) για ένα van (ή τροχόσπιτο ή σκηνή) για υποστήριξη ομάδας για Σαββατοκύριακο και ένα τετραγωνικό μέτρο	50 €		
	ηλεκτρική ενέργεια και άλλα αναλώσιμα υλικά (πυροσβεστήρες, filler, σκούπες, κ.α.)	χρεώνονται επι πλέον		
	Άλλες Υπηρεσίες (έκδοση εισιτηρίων, τηλεφωνικό κέντρο, μεγάφωνα, ιατρικό κέντρο, parking, κ.λπ.	χρεώνονται μετα από συνεννόηση		

Επιπλέον η Μόνζα έχει καθιερώσει και εισιτήριο για την είσοδο του κοινού στις εγκαταστάσεις της που είναι:

- Για τις ημέρες που δεν υπάρχουν εκδηλώσεις 3 € με δωρεάν είσοδο των αυτοκινήτων
- Για τις ημέρες που υπάρχουν εκδηλώσεις, οι τιμές διαμορφώνονται ανάλογα

### **3.4 Οικονομικά οφέλη**

Τα οφέλη/ επιπτώσεις από τη λειτουργία ενός αυτοκινητοδρομίου διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: Στα άμεσα οφέλη και στα έμμεσα. Τα άμεσα οφέλη είναι αυτά που έχουν να κάνουν με τη λειτουργία της πίστας και αποτυπώνονται στις δραστηριότητες / αποτελέσματα της εταιρείας. Τα έμμεσα αποτελέσματα που επηρεάζουν άμεσα την γενικότερη οικονομία της περιοχής και αφορούν την προσέλευση επισκεπτών και τις υπηρεσίες εξυπηρέτησής τους, τη δημιουργία υποδομών και υπηρεσιών εξυπηρέτησης των χρηστών της πίστας (συνεργεία, μονάδες επισκευών/ κατασκευών κ.λπ.), τις παρεπόμενες υπηρεσίες από τη χρησιμοποίηση της πίστας για άλλες εκδηλώσεις. Τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι εύκολο να αποτιμηθούν, αλλά μόνο να εκτιμηθούν. Συμφωνούν όμως όλοι ότι τα έμμεσα αυτά αποτελέσματα είναι πολλαπλάσια των άμεσων και πλέον σημαντικά στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής.

Τα συνολικά αποτελέσματα / επιπτώσεις από τη λειτουργία πίστας και τη διοργάνωση διεθνών αγώνων προκύπτουν:

- Από τη μεταφορά – παραμονή των ομάδων και όλου του υποστηρικτικού της μηχανισμού (προσωπικό, μέσα κ.λπ.)
- Από τη μετακίνηση επισκεπτών / θεατών.

Οι δραστηριότητες αυτές απαιτούν ένα ευρύ φάσμα υποδομών και υπηρεσιών για την εξυπηρέτησή τους, που ανάλογα με το επίπεδο των υποδομών, των αγώνων και των χαρακτηριστικών του τόπου προσελκύουν επισκέπτες χαμηλότερου ή υψηλότερου βιοτικού επιπέδου.

Από παλιότερες αναλύσεις που έχουν γίνει (ειδικά για τις διοργανώσεις στην Ευρώπη, πίνακας 3 που ακολουθεί) προκύπτει

ότι υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση στις διοργανώσεις: Το Γερμανικό GRAND PRIX συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη προσέλευση, αλλά το Αυστριακό, Βελγικό και Γαλλικό συγκεντρώνει σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό πιο εύπορων επισκεπτών.

Ο πίνακας αυτός (πίνακας 3) είναι αποτέλεσμα μιας συστηματικής προσπάθειας να συγκεντρωθούν διαφορετικά οικονομικά στοιχεία από τις διάφορες διοργανώσεις GRANDS PRIX Φόρμουλα Ι στις 11 διαφορετικές από άποψη οικονομίας περιοχές της Ευρώπης που φιλοξένησαν τις διοργανώσεις.

Οι θεατές χωρίζονται σε επισκέπτες και “ντόπιους”. Οι διοργανώσεις αυτές στην Ευρώπη έχουν την ιδιαιτερότητα ότι δημιουργούν σε ευρύ φάσμα ανάπτυξη και ευημερία για τις τοπικές οικονομίες που φιλοξενούν τις διοργανώσεις. Είναι δηλαδή άθλημα που πραγματικά δημιουργεί πλούσιες κοινωνίες εκεί όπου λαμβάνει χώρα. Ο πίνακας απεικονίζει:

- 1 την προσέλευση στις εξής διακριτές περιπτώσεις:
  - 1.1 συνολική προσέλευση την εβδομάδα των αγώνων
  - 1.2 προσέλευση την Κυριακή των αγώνων
  - 1.3 ποσοστό των θεατών που είναι επισκέπτες
- 2 τον κύκλο εργασιών “τζίρο”:
  - 2.1 συνολικά και
  - 2.2 το ποσοστό που προέρχεται από τους επισκέπτες

Όσον αφορά τις δαπάνες, παρουσιάζεται μια μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ των διοργανώσεων και των διαφορετικών αγορών. Το Grand Prix του Μονακό προσελκύει με μεγάλη διαφορά τους οικονομικά πολύ εύπορους θεατές, αλλά βρίσκεται στην έβδομη θέση, όσον αφορά τους αγώνες που προσελκύουν τις μεγαλύτερες δαπάνες μη ντόπιων επισκεπτών. Είναι ενδιαφέρον ότι το “μικρό” Grand Prix του Βελγίου που διοργανώνεται σε ένα χώρο που δεν είναι ιδιαίτερα ελκυστικός, βρίσκεται στη 10η θέση όσον αφορά τις συνολικές δαπάνες των θεατών, αλλά στην 3η όσον αφορά την ικανότητά του να προσελκύει δαπάνες μη τοπικών επισκεπτών.

Η απασχόληση και ο αριθμός των επωφελούμενων επιχειρήσεων παρουσιάζει επίσης μεγάλη διαφοροποίηση στις διαφορετικές περιοχές. Grand Prix που βρίσκονται στις

τελευταίες θέσεις όσον αφορά την προσέλευση θεατών ή την προσέλκυση δαπανών, όπως το Ιταλικό, το Ισπανικό, του Σαν Μαρίνο ή της Πορτογαλίας, βρίσκονται στη κορυφή όσον αφορά τη δημιουργία επιχειρήσεων και απασχόλησης. Σε αυτές τις περιοχές οι επιχειρήσεις συνδέονται στενά με τους χορηγούς των αγώνων και έτσι “προκαλούν” αυξημένη κατανάλωση από τον επισκέπτη. Δύο παραδείγματα:

Ψ Πράκτορες τουριστικών γραφείων που διοργανώνουν ταξίδια για τη Φόρμουλα Ι του Σαν Μαρίνο αυτόματα προσθέτουν στο πρόγραμμα επισκέψεις σε εστιατόρια, επιδείξεις κρασιών κ.λπ. και έτσι η διοργάνωση αυτή έχει τεράστια οφέλη για τα εστιατόρια και τις επιχειρήσεις διατροφής. Το ίδιο επίσης γίνεται στην Ισπανία και Πορτογαλία.

Ψ Το Ιταλικό Grand Prix γίνεται στη Monza που βρίσκεται κοντά στο Μιλάνο και την περιοχή της λίμνης Κόμο. Το Μιλάνο είναι γνωστό ως η πρωτεύουσα της μόδας, ενώ το Κόμο είναι ένα από τα κέντρα διάθεσης καλού μαλλιού και μεταξωτών. Έτσι όλη η περιοχή γύρω από τη Μόντζα καταλήγει να προωθεί στη λιανική αγορά τέτοια προϊόντα και ωφελείται η αγορά από τον επισκέπτη που κάνει δαπάνες κατά τη διάρκεια της εβδομάδας των αγώνων.

Η δύναμη ανάπτυξης σε άλλες περιοχές είναι ευρεία και σε άλλες πιο μικρής εμβέλειας. Έτσι οι υποδομές της διοργάνωσης είναι συνήθως στο επίκεντρο της περιοχής που επηρεάζεται. Οι επιχειρήσεις συγκεντρώνονται σε ομοειδή - συναφή είδη, σε ευδιάκριτες ομάδες, οι οποίες όσο πλησιέστερα είναι στον αγωνιστικό χώρο, τόσο πιο “σφιχτά” δένονται μεταξύ τους.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι παράγοντες επιτυχίας των αυτοκινητοδρομίων και των συνδεδεμένων δραστηριοτήτων είναι:

Ψ οι υποδομές, η θέση (διάταξη) και το τεχνολογικό επίπεδο της πίστας.

Ψ το κλίμα και οι υποδομές της περιοχής

Ψ οι δραστηριότητες (αγωνιστικές, εκθέσεις, τουριστικές, πολιτιστικές κ.λπ.)

Ψ οι σχέσεις με:

- Ψ τους παντός είδους χρήστες (κατασκευαστές, ομάδες, οδηγούς κ.λπ.)
- Ψ τις αθλητικές αρχές, εθνικές και διεθνείς ομοσπονδίες και διοργανωτές κ.λπ.
- Ψ τις τοπικές κοινωνίες (αθλητικούς ομίλους, αυτοδιοίκηση κ.λπ.)
- Ψ τα οργανωτικά και διαχειριστικά θέματα
- Ψ οι πηγές εσόδων και η τιμολογιακή πολιτική (εισιτήρια θεατών, έσοδα-δικαιώματα από χρήστες, διαφημιζόμενους, ΜΜΕ, εκθέτες, λοταρίες κ.λπ.)
- Ψ οι μέθοδοι προώθησης
- Ψ οι προτάσεις για εναλλακτικό τουρισμό στην ευρύτερη περιοχή (χειμερινός – καλοκαιρινός – εκκλησιαστικός – επισκέψεις σε αξιόλογους αρχαιολογικούς χώρους κ.λπ.)



Πίνακας 3. Στατιστικά στοιχεία και οικονομικές επιπτώσεις των Ευρωπαϊκών αγώνων Grand Prix (1997)

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ	ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ		ΜΗ ΤΟΠΙΚΟΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ (%)	ΔΑΠΑΝΕΣ (\$)	ΔΑΠΑΝΕΣ ΜΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ	ΕΠΙΧΡΕΙΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΑΣΧΟΛ ΗΣΗΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ (Τ. ΧΙΛΜ.)
	ΕΒΔΟΜΑΔ Α ΑΓΩΝΩΝ	ΚΥΡΙΑΚΗ							
ΑΥΣΤΡΙΑ	234500	110.000	96,5	3698825 0	98	1464	9513	1450	15589
ΒΕΛΓΙΟ	203.000	81.000	93	3322500 0	93	1626	5626	2500	1158
ΗΝΩΜ.ΒΑΣΙΑ	182.000	90.000	80	5015100 0	90	542	44690	3000	4231
ΕΥΡΩΠΗ	276.500	115.000	83	6634430 0	90	3037	14887	800	8289
ΓΑΛΛΙΑ	184.500	75.000	92	5366080 0	98	8881	37267	8000	25255
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	258.500	91.000	70	4770210 0	70	3632	17271	-	4531
ΙΤΑΛΙΑ	188.000	90.000	65	4386080 0	70	43527	251222	2000	9228
ΜΟΝΑΚΟ	222.432	66.505	60	7149320 0	80	6364	26568	800	1889
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	55600	37.300	50	1070400 0	60	8186	47104	1300	550
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ	176.975	81.353	78	4219520 0	85	15124	142000	1250	6973
ΙΣΠΑΝΙΑ	134700	65.000	50	3357120 0	60	30078	142207	-	3142
ΣΥΝΟΛΟ	2.116.707	902.158	77	4898958 50	83	127339	738354	21100	81835

### 3.5 Ανάλυση της εγχώριας αγοράς

Στη χώρα μας ο μηχανοκίνητος χερσαίος αθλητισμός εποπτεύεται από την ΕΛΠΑ, ως τακτικού μέλους των FIA, FIM και UEM (Ευρωπαϊκή Ένωση Μοτοσυκλέτας) μέσω των Εθνικών Επιτροπών Αγώνων Αυτοκινήτου και Αγώνων Μοτοσυκλέτας (ΕΘ.Ε.Α.Α και ΕΘ.Ε.Α.Μ) Οι επιτροπές αυτές προκηρύσσουν κάθε χρόνο τα πρωταθλήματα, κύπελλα και έπαθλα και συντάσσουν τους Γενικούς και Τεχνικούς κανονισμούς των Αγώνων, ενώ επιβλέπουν την ομαλή και ασφαλή διοργάνωση και διεξαγωγή των αγώνων. Η ΕΛΠΑ οργανώνει και συντονίζει τη διεξαγωγή των αγώνων αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας στην Ελλάδα από το 1926. Οι κυριότερες διεθνείς αθλητικές εκδηλώσεις είναι δύο ράλι, το ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (για το παγκόσμιο πρωτάθλημα), της ΕΛΠΑ (για το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα), καθώς επίσης και ένας αγώνας ΜΟΤΟCROSS για το παγκόσμιο πρωτάθλημα.

Οι επιτροπές αυτές συντονίζουν ένα ευρύ πρόγραμμα αγώνων και εκδηλώσεων στις διάφορες κατηγορίες. Υπάρχουν περίπου 100 αθλητικές εκδηλώσεις για το αυτοκίνητο (ράλι, ταχύτητας, αναβάσεως, ενιαίο κ.λπ.) που την περίοδο Μαρτίου – Δεκεμβρίου οργανώνονται στην Ελλάδα. Άλλες τόσες είναι και οι εκδηλώσεις που αφορούν τις μοτοσυκλέτες την περίοδο Φεβρουαρίου – Δεκεμβρίου (ταχύτητας – μοτοκρός – τρίαλ – Εντούρο – Dragster).

Εκτός των αγώνων που συντονίζει και οργανώνει η ΕΛΠΑ, στη χώρα μας γίνονται και αγώνες –διεθνείς ή όχι– τους οποίους διοργανώνουν περιοδικά ή άλλα μέσα του χώρου, όμιλοι, ιδιώτες κ.λπ.. Οι αγώνες αυτοί επίσης συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό θεατών, λόγω ίσως και της προβολής που έχουν από τους διοργανωτές τους.

Οι αγώνες των πρωταθλημάτων διοργανώνονται σε ελεύθερους χώρους - δρόμους, ή σε χώρους παλιών αεροδρομίων (Ρόδος, Τρίπολη κ.λπ.) λόγω της έλλειψης υποδομών.

Τα τελευταία χρόνια βέβαια αναπτύχθηκαν δύο υποδομές: στα Μέγαρα και στις Σέρρες, που βέβαια δεν έχουν σχέση με το είδος και το μέγεθος του σχεδιαζόμενου έργου. Οι υποδομές – πίστες αυτές είναι:

→ Αυτοκινητοδρόμιο Μεγάρων

Πρόκειται για ένα «πολυχώρο» αυτοκινήτου που έχει δημιουργηθεί σε έκταση 175 στρεμμάτων, στο 42<sup>ο</sup> χιλιόμετρο της Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου στην Πάχη Μεγάρων. Με μήκος πίστας 2,1 χιλιόμετρα και μέσο πλάτος 11 μέτρα, 2 αίθουσες 300 τετραγωνικών συνολικά, φιλοξενεί κυρίως επιδείξεις, μαθήματα ασφαλούς οδήγησης και σεμινάρια, που διοργανώνονται από περιοδικά και εταιρείες. Τη διαχείριση του χώρου έχει η εταιρεία SAFETRACK A.E., θυγατρική της «Τεχνικές Εκδόσεις A.E.». Η πίστα δεν διαθέτει κερκίδες και το κόστος χρήσης της κυμαίνεται ανάλογα με την εκδήλωση. Για παράδειγμα, η συμμετοχή στα Track days (μοτοσικλότες) κοστίζει 15 € ανά εικοσάλεπτο, στο 1ο Test Drive Party 50 € κ.λπ.

→ Αυτοκινητοδρόμιο Σερρών Α.Ε.

Το Αυτοκινητοδρόμιο Σερρών λειτουργεί από το 1998 σε ιδιόκτητο δημοτικό χώρο περίπου 500 στρεμμάτων. Το μήκος της πίστας είναι 3.187 μέτρα με πλάτος 15 στην εκκίνηση και 12 μέτρα στο υπόλοιπο τμήμα της. Στο εσωτερικό της πίστας είναι ο χώρος στάθμευσης και προετοιμασίας (Paddock), έκτασης 4.900 τετραγ. μέτρων.

Στο στάδιο της κατασκευής βρίσκεται η σκεπαστή κερκίδα οπλισμένου σκυροδέματος 2.500 θέσεων, ενώ λυόμενες κερκίδες σε διάφορες θέσεις τοποθετούνται συνολικής χωρητικότητας 4.000 θέσεων.

Φιλοξενεί αγώνες, επιδείξεις και εκδηλώσεις που διοργανώνονται από εταιρείες και περιοδικά, ενώ το κόστος χρήσης της κυμαίνεται από 400 μέχρι 2.000 ευρώ την ημέρα, ανάλογα με την ημέρα και την εποχή.

Τα έργα που σχεδιάζονται έχουν στόχο να δώσουν τη δυνατότητα στο αυτοκινητοδρόμιο να διεξάγονται αγώνες

πρωταθλήματος, όπως αυτοκινήτου Formula 3, Touring, Grand Tourism, Super Bike, Drangster κ.λπ.

Σε σχέση με το ενδιαφέρον που υπάρχει από πλευράς κοινού για την παρακολούθηση αγώνων υπάρχουν λίγα σχετικά στοιχεία που αφορούν αγώνες που γίνονται σε χώρους ή πίστες που ουδεμία σχέση έχουν με τη σχεδιαζόμενη πίστα. Τα στοιχεία αυτά αφορούν:

- Το Rally Acropolis: Η προσέλευση του κοινού κατά μήκος των ειδικών διαδρομών και των service park καθημερινά ξεπερνάει τους 100.000 θεατές. Για την περίοδο δε της τελευταίας διοργάνωσης (Ιούνιος 2005) που δημιουργήθηκε υπέρ ειδική στο Ολυμπιακό στάδιο με τιμές εισιτηρίων 20, 25 και 40 € (ανάλογα με το διάζωμα) και εισιτήρια VIP με 120 € διατέθηκαν 62.936 εισιτήρια με συνολικές εισπράξεις που ξεπέρασαν τα 1,6 εκατ. ευρώ.
- Τις πίστες των Μεγάρων, των Σερρών ή τους χώρους του αεροδρομίου της Τρίπολης ή του Ελληνικού, που βεβαίως δεν έχουν υποδομές υποδοχής / εξυπηρέτησης θεατών, και παρόλα αυτά συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό θεατών που, με τις συγκεκριμένες συνθήκες, ξεπερνούν τις 10.000 ή και 15.000 χιλιάδες.
- Την παρακολούθηση των διεθνών αγώνων που μεταδίδονται από την τηλεόραση Μπορούμε να πούμε σίγουρα ότι οι διεθνείς εκδηλώσεις που μεταδίδονται από την τηλεόραση καταγράφουν πάντοτε υψηλά επίπεδα τηλεθέασης. Σήμερα ο αριθμός των τηλεθεατών για αγώνες F 1 & G.P. MOTO ξεπερνάει τα 800.000.000.

Η Ελληνική Αγορά λοιπόν είναι ώριμη να δεχτεί μία διεθνή πίστα με προδιαγραφές και δυνατότητες φιλοξενίας όχι μόνο διεθνών αγώνων, αλλά αγώνων ενταγμένων στο πρόγραμμα του παγκόσμιου πρωταθλήματος. Είναι φανερό ότι η δημιουργία μιας τέτοιας πίστας – υποδομής δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά στις πίστες των Σερρών ή των Μεγάρων και στις προσπάθειες αναβάθμισής τους, αλλά αντίθετα μπορεί να αυξήσει το ενδιαφέρον του κοινού για τα μηχανοκίνητα

αθλήματα και να υποστηρίξει τη λειτουργία τους. Όσον αφορά τον αριθμό των θεατών και το ενδιαφέρον του κοινού, τα μέχρι τώρα στοιχεία πείθουν ότι οι σχεδιαζόμενες υποδομές θεατών θα υπερκαλύπτονται σε όλες τις σημαντικές διοργανώσεις (αγώνες πρωταθλημάτων, άλλες σημαντικές ή διεθνείς εκδηλώσεις).

#### **4. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ**

Η δημιουργία εγκαταστάσεων αυτοκινητοδρόμιου στην Ελλάδα και την Πάτρα έχει στόχο να δημιουργήσει μια σύγχρονη πίστα για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου και της αντίστοιχης της Μοτοσικλέτας έτσι ώστε

- Να δημιουργηθεί ένας σύγχρονος αθλητικός χώρος στη χώρα μας που θα μπορεί να δίνει τη δυνατότητα σε όλους τους ασχολούμενους με το μηχανοκίνητο αθλητισμό να πραγματοποιούν όλες τις δραστηριότητές τους (προπονήσεις, αγώνες κ.λπ.).
- Να λάβει όλες τις σχετικές πιστοποιήσεις από τους διεθνείς οργανισμούς για να είναι σε θέση να αναλαμβάνει και να διοργανώνει διεθνείς αγώνες όλων των κατηγοριών, αξιοποιώντας στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό την υποδομή που θα δημιουργηθεί.
- Να προσελκύσει ομάδες, αθλητές κ.λπ. από το διεθνή χώρο, οι οποίοι εκμεταλλεζόμενοι και τα άλλα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής (κλίμα, περιβάλλον, μνημεία κ.λπ.) θα χρησιμοποιούν το αυτοκινητοδρόμιο ως μια από τις βάσεις τους για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Έτσι θα δημιουργηθεί ένα σταθερό ρεύμα επισκεπτών – τουριστών στην περιοχή, υψηλής εισοδηματικής στάθμης, με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται.
- Να δημιουργήσει σύγχρονες εγκαταστάσεις για τη δοκιμασία οχημάτων, μηχανών, συστημάτων, εξαρτημάτων, ελαστικών και λοιπών ειδών που έχουν σχέση με τα αυτοκίνητα για να αποτελέσει τη βασική και ουσιαστική (πέρα από τη

μοναδική) υποδομή στη χώρα μας για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αυτού του είδους.

- Να λειτουργήσει ουσιαστικά στην ανάπτυξη σχετικών δραστηριοτήτων στην περιοχή με τη δημιουργία απασχόλησης και επιχειρηματικότητας που θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.
- Η ίδρυση πίστας Ασφαλούς οδήγησης για την υποχρεωτική εκπαίδευση των νέων, αλλά και των παλαιών οδηγών που θα έχει στόχο στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Στην Ευρώπη η μείωση των τροχαίων, εξ αυτής της αιτίας, αγγίζει το 60%.
- Να λειτουργήσει ως εκθεσιακός χώρος για ποικίλης μορφής προϊόντα (αγροτικά, βιομηχανικά κ.λπ.)
- Να χρησιμοποιείται για παρουσιάσεις νέων μοντέλων αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας.

Εκτός των άμεσων επιπτώσεων από τη δημιουργία και λειτουργία ενός αυτοκινητοδρομίου στη χώρα μας, σημαντικά θα είναι και τα οφέλη από την προβολή της χώρας (και της περιοχής) που θα γίνεται λόγω των αγώνων, της εισόδου της χώρας μας στη «λέσχη» των χωρών με πίστες, στα ειδικά έντυπα και Μ. Μ. Ε του χώρου και της προσέλευσης θεατών από το εξωτερικό.



## **5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

### **5.1 Σύνδεση Αυτοκινητοδρομίου και Τουριστικών υποδομών της περιοχής**

Η θέση κατασκευής του έργου στη Χαλανδρίτσα, βρίσκεται σε άμεση σχέση με την Πάτρα και την περιοχή της, μια περιοχή που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού του νομού και αποκτά εκ των πραγμάτων την έννοια του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος, οι λειτουργίες του οποίου αναμένεται να επηρεασθούν από την λειτουργία του Αυτοκινητοδρομίου.

Στην περιοχή της Αχαΐας αλλά και στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν σημαντικοί και μοναδικοί τουριστικοί πόροι και αντίστοιχα ανεπτυγμένες και υψηλού επιπέδου υποδομές. Η αναφορά στους σημαντικότερους από αυτούς, με διεθνή αναγνώριση, όπως η Ολυμπία και οι Δελφοί, δείχνει το μέγεθος και τη σπουδαιότητά τους, χωρίς να υποβαθμίζεται η αξία των ακτών και των ορεινών όγκων στη διαμόρφωση του συνολικού τουριστικού προϊόντος. Αποτέλεσμα αυτών είναι η δημιουργία τουριστικών υποδομών υψηλής στάθμης σε όλη την περιοχή.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, το ξενοδοχειακό δυναμικό της Αχαΐας και τους όμορους νομούς ανά τάξη είναι:



Πίνακας 4. Ξενοδοχεία στην ευρύτερη περιοχή

	5*			4*			3*			2*			1*		
	Μον.	Δωμ	Κλίνες	Μον.	Δωμ	Κλίνες	Μον.	Δωμ	Κλίνες	Μον.	Δωμ	Κλίνες	Μον.	Δωμ	Κλίνες
Νομός Αχαΐας				12	809	1554	23	1118	2146	52	1339	2552	12	138	271
Νομός Ηλείας	1	560	1117	9	831	1584	12	513	943	43	1133	2175	14	203	460
Νομός Αιτωλοακαρνανίας				2	204	463	15	645	1212	31	661	1240	17	226	437
Νομός Αρκαδίας	1	10	24	7	57	136	12	258	513	35	702	1303	16	241	456
Σύνολο	2	570	1141	30	1901	3737	62	2534	4814	161	3835	7270	59	808	1624

Σύνολο κατηγορίας 3,4 και 5*							94	5005	9692						
------------------------------	--	--	--	--	--	--	----	------	------	--	--	--	--	--	--

Το ξενοδοχειακό δυναμικό της περιοχής σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων, και χωρίς να υπολογίζονται τα ξενοδοχεία της Αιτωλοακαρνανίας, τα οποία εμπίπτουν στη ζώνη των 100 χιλιομέτρων και τα οποία τώρα πλέον με τη γέφυρα Ρίου-Αντίρριου αποτελούν «ενιαίο» χώρο με την Αχαΐα, ανέρχεται σε 5.456 κλίνες των κατηγοριών 3,4 και 5\*.

Το δυναμικό αυτό κυρίως καλύπτει τις ακτές και έχουν πληρότητα στην θερινή περίοδο. Η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου θα δώσει επιπλέον κίνηση στις υποδομές αυτές σε όλη τη διάρκεια του χρόνου, επιμηκύνοντας την περίοδο λειτουργίας τους. Επίσης στην περιοχή λειτουργούν:

- Το χιονοδρομικό κέντρο Καλαβρύτων, με πολύ καλές υποδομές και δυνατότητα εξυπηρέτησης χιλιάδων επισκεπτών.
- Οι Ολυμπιακές υποδομές της Πάτρας (Παμπελοποννησιακό στάδιο, Κολυμβητήριο «Πεπανός», Κλειστό Γυμναστήριο «Δ.Τόφαλος», κ.λ.π.), που μπορούν και φιλοξενούν παγκόσμια αθλητικά γεγονότα.
- Σημαντικά και μοναδικά μουσεία με σπουδαιότερα τα αρχαιολογικά της Ολυμπίας και των Δελφών, ενώ αναμένεται να λειτουργήσει εντός του 2007 και το νέο Μουσείο της Πάτρας, που κτιριολογικά έχει ολοκληρωθεί, και το οποίο θα συγκεντρώσει τα σημαντικότερα ευρήματα της ευρύτερης περιοχής των Πατρών.
- Το καζίνο του Ρίου, το μοναδικό στη Δυτική Ελλάδα.
- Το μεγάλο τουριστικό συγκρότημα των Λουτρών της Κυλλήνης, που με την ολοκλήρωσή του θα προσφέρει θαλάσσιες διακοπές και ιαματικές υπηρεσίες.

Το αυτοκινητοδρόμιο της Πάτρας όταν λειτουργήσει είναι προφανές ότι θα δώσει στις τουριστικές υποδομές της περιοχής:

- Επιμήκυνση της περιόδου λειτουργίας των ξενοδοχείων που λειτουργούν εποχιακά και αύξηση της κίνησης των άλλων.
- Αύξηση της επισκεψιμότητας στους αρχαιολογικούς χώρους, Μουσεία και άλλα μνημεία της περιοχής.
- Αύξηση της κίνησης και του κύκλου εργασιών των τουριστικών επιχειρήσεων.

Επομένως η λειτουργία του είναι εκτός των άλλων συμπληρωματική και συνεργατική των υπαρχόντων τουριστικών υποδομών και αιτία για τη δημιουργία νέων, ως και για τη δημιουργία επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων και εκτός του τουριστικού κλάδου.

## **5.2 Βιομηχανικές και Γεωργικές Χρήσεις**

Βιομηχανικές χρήσεις στην περιοχή του Δήμου δεν υπάρχουν. Πρόκειται για μια καθαρά αγροτική περιοχή με κυρίαρχες ασχολίες την κτηνοτροφία, την καλλιέργεια ελαιόδεντρων, δημητριακών, αμπελιών και λιγότερο λαχανικών, κηπευτικών κ.λ.π., με το σύνολο των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται, να έχουν σχέση με τα παραπάνω.

Τα κυριότερα γεωργικά προϊόντα του Δήμου Φαρρών είναι το ελαιόλαδα και τα σιτηρά.

Οι σημαντικότερες αγροτοκτηνοτροφικές και βιοτεχνικές μονάδες είναι 12 ελαιοτριβεία, 7 τυροκομεία και 2 βιοτεχνίες γιαουρτιών.

Αξίζει όμως να σημειωθεί η ύπαρξη σε απόσταση 15 χιλιομέτρων της ΒΙ.ΠΕ ΠΑΤΡΑΣ, της βιομηχανικής περιοχής που συγκεντρώνει σημαντικές και μεγάλες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, στους κλάδους τροφίμων-ποτών (γαλακτοκομικά προϊόντα, μύρα, κ.λ.π.), χαρτιού, αλεύρων, φαρμακευτικών προϊόντων, χημικών βιοκαυσίμων, κ.λ.π. και στην οποία παρατηρείται επενδυτική δραστηριότητα με την ίδρυση νέων μονάδων.

## 5.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

### 5.3.1 Προσπελάσεις – Συγκοινωνιακές Υποδομές

Βασικός άξονας προσπέλασης στην έκταση είναι ο επαρχιακός δρόμος Χαλανδρίτσας-Ελληνικού, ο οποίος τη διασχίζει κατά το πλάτος εφαιπτόμενος στην ενιαία έκταση των 928 στρεμμάτων και είναι ασφαλτοστρωμένος. Προσπέλαση υπάρχει και από τις δύο κατευθύνσεις του εν λόγω δρόμου, από τη Χαλανδρίτσα και από τη Βαλμαντούρα.

Ο δρόμος αυτός συνδέεται στο ύψος του οικισμού της Χαλανδρίτσας με τον επαρχιακό δρόμο Πατρών-Καλαβρύτων και τον επαρχιακό δρόμο Χαλανδρίτσας- Φαρρών. Ο τελευταίος, στο πέμπτο χιλιόμετρό του περίπου συνδέεται με την Εθνική οδό Πατρών-Τριπόλεως στο 20<sup>ο</sup> χιλιόμετρό της. Επομένως η προσπέλαση στο χώρο γίνεται από τρεις διαφορετικές και διακριτές οδούς:

1. Από την επαρχιακή οδό Πατρών-Καλαβρύτων μέσω Χαλανδρίτσας.
2. Από την Εθνική οδό Πατρών-Τριπόλεως μέσω των οικισμών Ελληνικού και Βαλμαντούρας.
3. Από την Εθνική οδό Πατρών-Πύργου μέσω ΒΙ.ΠΕ Πατρών.

Επισημαίνεται ότι η περιοχή απέχει από το λιμάνι της Πάτρας 20 χλμ και από το πολιτικό αεροδρόμιο του Αράξου 40 χλμ περίπου.

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί την πύλη της χώρας προς και από τη Δύση με καθημερινή σύνδεση μέσω επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ferry boats) με πόλεις της Ιταλίας (Ανκόνα, Πρίντεζι, Μπάρι, Βενετία). Μέσω του λιμανιού της Πάτρας διακινούνται ετησίως το μεγαλύτερο ποσοστό των επισκεπτών της χώρας μας με αυτοκίνητο. Για την αναβάθμιση των λειτουργιών και των υποδομών του, βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο κατασκευής του το νέο λιμάνι της Πάτρας, νοτιότερα της πόλης και δημιουργούνται επίσης νέες οδικές προσβάσεις στο χώρο του λιμανιού από το εθνικό οδικό δίκτυο,

πράγμα που θα διευκολύνει ακόμη περισσότερο την πρόσβαση προς και από το αυτοκινητοδρόμιο και την εξυπηρέτησή του.

Το πολιτικό αεροδρόμιο του Αράξου, που είναι σε απόσταση 40 χλμ περίπου Δυτικά του αυτοκινητοδρομίου, λειτουργεί με ικανοποιητική κίνηση, με τακτικά δρομολόγια και πτήσεις τσάρτερ που εξυπηρετούν την τουριστική κίνηση και τα ξενοδοχεία της περιοχής. Έχουν ολοκληρωθεί σημαντικά έργα αναβάθμισης των υποδομών του (κτίριο επιβατών, χώροι στάθμευσης, κ.λ.π.), ενώ σχεδιάζονται και άλλα ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει όλων των τύπων τα σύγχρονα αεροσκάφη.

Τέλος σε απόσταση περίπου 15 χιλιομέτρων Βόρεια διέρχεται η σιδηροδρομική γραμμή Πατρών-Πύργου-Καλαμάτας, η οποία αναβαθμίζεται (μέχρι την Πάτρα τα έργα έχουν δρομολογηθεί) και θα συνδέσει την περιοχή με τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά δίκτυα της χώρας και της Ευρώπης.

### **5.3.2 Συμπερασματικά**

Η περιοχή παρέμβασης βρίσκεται στο «εσωτερικό» του Νομού Αχαΐας, σε μια αγροτική περιοχή χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον ούτε από πλευράς περιβάλλοντος ούτε από πλευράς αγροτικών, γεωργικών ή άλλων χρήσεων. Το πλησιέστερο αστικό κέντρο είναι η Πάτρα, μια πόλη με Νοσοκομεία (Γενικό Κρατικό, Πανεπιστημιακό, Παίδων, Νοσημάτων Θώρακος), Πανεπιστήμιο και ΑΤΕΙ, Ερευνητικά Κέντρα και Ινστιτούτα. Βρίσκεται εκτός αρχαιολογικών ή προστατευόμενων περιοχών, έχει καλή πρόσβαση στο εθνικό δίκτυο της χώρας, σε μεγάλο λιμάνι και αεροδρόμιο, και εξυπηρετείται από μεγάλο αριθμό ξενοδοχειακών κλινών υψηλού επιπέδου. Αποτελεί την πλέον «ενδεδειγμένη» επιλογή και την καλύτερη προοπτική για την ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής.

## 6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

### 6.1 Έσοδα

Το Διεθνές Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας είναι ένα “εργαλείο” το οποίο αν χρησιμοποιηθεί σωστά μπορεί να αλλάξει την οικονομική δομή της Πάτρας, της ευρύτερης περιοχής όλου του Νομού Αχαΐας και όλης της Νοτιοδυτικής Ελλάδος. Νέες επιχειρήσεις και Βιομηχανίες θα εγκατασταθούν στην ευρύτερη περιοχή για να “εκμεταλλευθούν” το Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας, η Βιομηχανική Περιοχή θα “ξαναζωντανέψει”, το λιμάνι θα επιβάλλει την ανάγκη να είναι η Πάτρα το δεύτερο λιμάνι της χώρας. Κυβέρνηση και τοπική αυτοδιοίκηση θα “αναγκαστούν” να κάνουν έργα υποδομής και η περιοχή θα σταματήσει να είναι τόπος για παροχή υπηρεσιών και θα ξαναγίνει εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο.

Θα χρειαστούν νέες ξενοδοχειακές μονάδες για την φιλοξενία των θεατών, των χρηστών του Αυτοκινητοδρομίου Πάτρας και των τουριστών. Ο χερσαίος μηχανοκίνητος αθλητισμός έχει πάρα πολλούς φανατικούς φίλους σε όλο τον κόσμο.

Ας μη ξεχνάμε πως τα οργανωμένα Αυτοκινητοδρόμια σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιούνται 360 μέρες το χρόνο.

Οι φίλοι του χερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού που παρακολουθούν τους αγώνες Moto και Auto είναι χιλιάδες, ο μέσος όρος θεατών στην Ευρώπη (στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ακόμη στατιστικά στοιχεία) για παγκόσμια πρωταθλήματα F1 και G.P. Moto είναι 120.000-150.000 ανά αγώνα, για Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα 40.000-50.000 και στα Εθνικά Πρωταθλήματα 10.000-15.000.

Αυτό σημαίνει δημιουργία μόνιμου τουριστικού ρεύματος προς την περιοχή της Πάτρας, γιατί τώρα δεν υπάρχει, παρά μόνο από τις πολύ κοντινές περιοχές υπάρχουν επισκέπτες για το Καζίνο, ή για τη γιορτή του Αγίου Ανδρέα ή για ένα Σαββατοκύριακο στο Καρναβάλι, χωρίς άμεσο όφελος για την περιοχή. Χιλιάδες φίλοι του σπορ θα έρχονται σε κάθε αγώνα. Στην αρχή προβλέπονται με βάση την υπάρχουσα σύμβαση με την “ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ” Α.Ε., (10)

Ελληνικοί αγώνες και (3) Διεθνείς και αμέσως μετά (12) Ελληνικοί και (4) Διεθνείς με στόχο τη λήξη της πρώτης πενταετίας να έχουν γίνει (20) Ελληνικοί και (6) Διεθνείς αγώνες, αριθμοί οι οποίοι θα ξεπεραστούν άμεσα από την ανάγκη που υπάρχει σήμερα στην Ελλάδα για αγώνες αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας και καρτ.

Οι φίλαθλοι αυτοί είναι καταναλωτές υψηλού επιπέδου καθώς δαπανούν αρκετά χρήματα για φαγητό, ποτά, αναψυκτικά, αναμνηστικά και άλλα. Στην Ευρώπη ο μέσος όρος δαπάνης ανά θεατή στους αγώνες Auto-Moto είναι πάνω από 9,00 Ευρώ ανά ώρα παραμονής τους στους χώρους των Αυτοκινητοδρομιών και πάνω από 75,00 Ευρώ ανά ημέρα, έξω από αυτούς, για ύπνο, φαγητό, βενζίνη, μικροέξοδα.

Αν αυτούς τους μέσους όρους τους μετατρέψουμε σε χρήματα, τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά.

Στους χώρους των Αυτοκινητοδρομιών ο θεατής παραμένει 4-5 ώρες σε κάθε αγώνα, εκτός F1 και Grand Prix Moto (σε αυτούς τους αγώνες η παραμονή είναι 6 έως 7 ώρες).

Για να γίνουν τα πιο πάνω στατιστικά δεδομένα πιο ρεαλιστικά και πιο κοντά στην Ελληνική πραγματικότητα, στον υπολογισμό μειώνονται σημαντικά οι μέσοι όροι (κατά 60% περίπου) έτσι έχουμε:

#### **A. ΕΘΝΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ**

12 αγώνες X 4,5 ώρες (μ.ο) X 9,00 Ε/ώρα X 5000 θεατές  
(αντί 12.500 μ.ο. στην Ευρώπη, μείωση 68%).....2.430.000,00Ε

#### **B. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ**

4 αγώνες X 4,5 ώρες (μ.ο.) X 9,00 Ε/ώρα X 20.000 θεατές  
(αντί 45.000 μ.ο. στην Ευρώπη, μείωση 56%).....3.240.000,00Ε

**Σύνολο I:.....5.670.000,00Ε**

Πέραν όμως αυτών, στα εντός του χώρου του Αυτοκινητοδρομίου Πατρών έσοδα, πρέπει να προστεθούν και τα έσοδα από τις δραστηριότητες:

\*έσοδα από εισιτήρια:

α) Ελληνικοί αγώνες 12 X 4000 θεατές X 15,00 Ε =.....720.000,00Ε

β) Διεθνείς αγώνες 4 X 20.000 θεατές X 35,00 Ε=.....280.000,00Ε

\*έσοδα από χώρους στάθμευσης:

α) Ελληνικοί αγώνες 12 X 1000 X 5,00 Ε=.....60.000,00Ε

β) Διεθνείς αγώνες 4 X 6000 X 5,00 Ε=.....120.000,00Ε

*έσοδα από διακεκριμένες θέσεις.....	220.000,00E
*έσοδα από ενοικιάσεις πίστας 100 ημέρες X 1.000 E/ημ..	100.000,00E
*έσοδα από καταστήματα.....	120.000,00E
*έσοδα από δικαιώματα τηλεόρασης.....	60.000,00E
*έσοδα από διαφημίσεις.....	200.000,00E
*έσοδα από διάφορες δραστηριότητες, π.χ. συναυλίες, καρτ, εκθέσεις.....	100.000,00E

**Σύνολο Π.....1.980.000,00E**

Έτσι ο συνολικός ετήσιος τζίρος του Αυτοκινητοδρομίου Πατρών θα είναι 7.650.000,00 E, δηλαδή 637.500,00 Ευρώ / μήνα.

Αυτό όμως είναι το ένα τμήμα των οικονομικών μεγεθών. Υπάρχει και το τμήμα των εσόδων που αφορά την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή διανυκτερεύσεις, φαγητό, βενζίνη, τσιγάρα, μικροέξοδα.

Στον προϋπολογισμό που ακολουθεί έχει υπολογιστεί ότι 3.000 άτομα τουλάχιστον, θα κοιμηθούν από δύο ημέρες, δηλαδή θα έχουμε 6.000 διανυκτερεύσεις ανά αγώνα (οι αγώνες διαρκούν 3 ημέρες) αφού γύρω στα 1200-1500 άτομα είναι μόνο οι εμπλεκόμενοι αγωνιστικά στον αγώνα (60 αυτοκίνητα συμμετέχουν με 20-25 άτομα ως βοηθούς, ανά αυτοκίνητο). Συνολικά έχουμε 3.000 άτομα X 2 ημ. X 12 αγώνες = 72.000 διανυκτερεύσεις ανά έτος για τους Εθνικούς αγώνες και για τους Διεθνείς 6.000 άτομα X 2 ημέρες X 4 αγώνες = 48.000 διανυκτερεύσεις ανά έτος. Αυτά τα μεγέθη είναι πολύ συντηρητικά και θα ξεπεραστούν κατά πολύ από την πραγματικότητα. Οι θεατές υπολογίζεται ότι δαπανούν γύρω στα 30,00 Ευρώ ο καθένας για φαγητό, καύσιμα, αναψυκτικά, αναμνηστικά, τσιγάρα κλπ ανά ημέρα.

Άρα έχουμε:

#### **A. ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ**

- 6000 διανυκτερεύσεις X 12 X 50 E =.....3.600.000,00E
- Άλλες δαπάνες 5000 X 12 αγώνες X 2 ημέρες X 30=3.600.000,00E

#### **B. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ**

- 12.000 διανυκτερεύσεις X 4 αγώνες X 50,00E =.....2.400.000,00E
- Άλλες δαπάνες 20000 X 4 αγώνες X 2 ημέρες X 30=4.800.000,00E



	14.400.000,00E
Συνεπώς συνολικός τζίρος από τη δραστηριότητα του Αυτοκινητοδρομίου είναι:	
Εντός Δ.Α.Π.:.....	7.650.000,00E
Εκτός Δ.Α.Π.:.....	14.400.000,00E
<b><u>Σύνολο:.....</u></b>	<b><u>22.050.000,00E</u></b>

Δηλαδή ο μηνιαίος τζίρος θα ξεπερνά το 1.837.500 Ε.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Τα πιο πάνω οικονομικά μεγέθη αφορούν Ελληνικούς και Διεθνείς αγώνες, εκτός αγώνων F1 και G.P. Moto. Στην περίπτωση διοργάνωσης τέτοιων αγώνων τα μεγέθη αυτά υπερδιπλασιάζονται, ο μέσος όρος θεατών- επισκεπτών σε αυτούς τους αγώνες ξεπερνά τις 100.000 άτομα.

Στα πιο πάνω μεγέθη δεν έχει προσμετρηθεί και δεν έχουν προστεθεί τα σημαντικότερα οφέλη που θα έχει η ευρύτερη περιοχή από τις παράπλευρες δραστηριότητες εκείνων των επιχειρήσεων που θα θελήσουν να εγκατασταθούν στη Βιομηχανική Περιοχή Πάτρας και όπου αλλού κριθεί από αυτούς κατάλληλο, με αποκλειστικό και μόνο σκοπό την “εκμετάλλευση” των χώρων του Αυτοκινητοδρομίου για εξέλιξη των προϊόντων τους που θα σχετίζονται με το αυτοκίνητο και την μοτοσικλέτα.

Η δραστηριότητα αυτή προσφέρει στην περιοχή οικονομικά οφέλη που θα ξεπερνούν κατά πολύ τα πιο πάνω μεγέθη (οι αγώνες θα αυξηθούν μετά την πενταετία με βάση το υπάρχον Επιχειρηματικό Σχέδιο).

Μόνο οι ετήσιες διανυκτερεύσεις θα είναι πρόσκαιρα > 120.000 (με 12 Ελληνικούς και 4 Διεθνείς αγώνες) με πρόβλεψη να ξεπεράσουν κατά πολύ τις 150.000 άμεσα.

Στην Ευρώπη, και όχι μόνο, εάν κάποια περιοχή βρίσκεται σε οικονομική πτώση, οι κυβερνήσεις σπεύδουν να κατασκευάσουν ένα Αυτοκινητοδρόμιο προκειμένου η περιοχή να αναπτυχθεί οικονομικά (Βερολίνο, Μόσχα κλπ).

Η ίδρυση του Αυτοκινητοδρομίου δεν θα αφήσει αδιάφορες τις βιομηχανίες Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας οι οποίες θα σκεφθούν σοβαρά την ίδρυση στην περιοχή της Πάτρας εργοστασίου σχετικού με το αντικείμενό τους.

## 6.2 Δαπάνες

Οι δαπάνες του φορέα λειτουργίας του αυτοκινητοδρομίου διαμορφώνονται κυρίως από τις δαπάνες του προσωπικού, τις δαπάνες προώθησης-ανάληψης της διοργάνωσης των αγώνων και τις δαπάνες διοργάνωσης των αγώνων. Οι δαπάνες αυτές είναι:

- ▼ Δαπάνες προσωπικού: Υπολογίζονται για τις άμεσες μόνιμες θέσεις απασχόλησης σύμφωνα με τα δεδομένα της αγοράς, με τις νόμιμες παροχές (επιδόματα, δώρα, κ.λ.π.) και τις επιβαρύνσεις εισφορών και άλλες, του εργοδότη.
- ▼ Γενικά έξοδα. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:
  - Δαπάνες ενέργειας και νερού.
  - Δαπάνες Επικοινωνιών.
  - Καθαριότητα- Φύλαξη.
  - Συντήρηση.
  - Διάφορα.
- ▼ Διοργάνωση αγώνων  
Τις ημέρες που γίνονται αγώνες απαιτείται η παρουσία 150 περίπου ατόμων για κριτές, χειριστές μηχανημάτων, οχημάτων και «αρχόντων» (αλυτάρχες, αγωνοδίκες, έφοροι). Οι δαπάνες αυτές υπολογίζονται στο κόστος διοργάνωσης των αγώνων και δεν περιλαμβάνονται στις δαπάνες του προσωπικού της επιχείρησης αφού δεν αποτελούν προσωπικό της επιχείρησης.
- ▼ Προβολή και Προώθηση  
Σύμφωνα με τα παραπάνω το σύνολο των δαπανών διαμορφώνεται σε:

Πίνακας 5. Ανάλυση Δαπανών

		€
1	Δαπάνες Προσωπικού	400.000,00
2	Ενέργεια, Νερό	110.160,00
3	Επικοινωνίες	16.848,00
4	Καθαριότητα-Φύλαξη	32.400,00
5	Συντήρηση	64.800,00
6	Αμοιβές τρίτων	25.920,00
7	Συνήθειες Ετήσιες Επενδύσεις	100.000,00
8	Διάφορα	25.920,00
9	Διοργάνωση ελληνικών αγώνων	200.000,00
10	Διοργάνωση διεθνών αγώνων	150.000,00
11	Δικαιώματα	78.000,00
12	Προβολή και προώθηση	78.000,00
13	Έξοδα παραστάσεως	48.000,00
14	Απρόβλεπτα	36.000,00
	Σύνολο	1.366.048,00

Είναι προφανές ότι η διαφορά εσόδων-εξόδων δίνει μεγάλο θετικό αποτέλεσμα το οποίο βεβαίως θα μειωθεί από τις αποσβέσεις και τα χρηματοοικονομικά έξοδα, αλλά τελικά τα αποτελέσματα θα είναι θετικά.

Για την εκτίμηση της βιωσιμότητας θα ληφθούν υπόψη οι υπόλοιπες υποχρεώσεις της δραστηριότητας οι οποίες είναι:

Χρηματοοικονομικά: Το επενδυτικό δάνειο θα ληφθεί με τις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή: Μακροπρόθεσμο επενδυτικό δάνειο (διάρκεια 10 ετών, με επιτόκιο 6%). Προκύπτει ετήσια επιβάρυνση τόκων 200.000,00€

Το απαιτούμενο κεφάλαιο κίνησης είναι περιορισμένο, αν ληφθεί υπόψη ότι δεν χρειάζονται πρώτες ύλες, αποθέματα κ.λ.π. Το χρηματοοικονομικό κόστος υπολογίζεται ότι δεν θα ξεπερνά τα 100.000€ετησίως.

Οι αποσβέσεις υπολογιζόμενες στην ίδια συμμετοχή της επένδυσης, δεν θα ξεπερνούν το ποσό των 1.500.000€ και τα λοιπά έξοδα (έξοδα διοίκησης, προώθησης, διάφορα) τα 120.000€

Επομένως η επιχείρηση θα έχει πολύ καλά αποτελέσματα και μεγάλες αποδόσεις και η δραστηριότητα του Αυτοκινητοδρομίου Πατρών, προκύπτει αναμφισβήτητα ότι είναι τουριστικά, αθλητικά, οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και αναπτυξιακά αποδοτική.

### **6.3 Προβλεπόμενη απασχόληση**

Το έργο του αυτοκινητοδρομίου θα δημιουργήσει απασχόληση, τόσο στο διάστημα της κατασκευής του, όσο και κατά τη λειτουργία του. Και στις δύο περιπτώσεις οι θέσεις που θα δημιουργηθούν είναι άμεσες και έμμεσες, μόνιμες ή εποχιακές. Αναλυτικότερα, στη διάρκεια κατασκευής των έργων θα απασχοληθεί άμεσα σημαντικός αριθμός εργαζομένων στις τεχνικές εργασίες: οικοδόμοι, σιδεράδες, χειριστές οικοδομικών και χωματουργικών μηχανημάτων, χειριστές μηχανημάτων και εργάτες έργων οδοποιίας, εργαζόμενοι σε ηλεκτρομηχανολογικά έργα και εγκαταστάσεις, κ.λ.π. Ο αριθμός των άμεσα αυτών εργαζομένων στη διάρκεια κατασκευής των έργων που θα φθάνει τους 24 μήνες περίπου αναμένεται να ξεπεράσει τους 500.

Στις έμμεσες θέσεις που θα δημιουργηθούν το ίδιο διάστημα, περιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι:

- Στα λατομεία και τις βιοτεχνίες-βιομηχανίες προμήθειας των υλικών κατασκευής (οικοδομικά υλικά, σίδηρο, τσιμέντο, κ.λ.π.)
- Στις μονάδες συντήρησης επισκευής και προμήθειας ανταλλακτικών στα μηχανήματα και τα μέσα κατασκευής του έργου.
- Στις μονάδες εξυπηρέτησης των εργαζομένων (εστίαση, αναψυχή, διαβίωση, κ.λ.π.)

Το σύνολο των θέσεων αυτών που θα δημιουργηθούν το ίδιο διάστημα εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει κατά πολύ τις 500 θέσεις.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι θέσεις αυτές (άμεσες και έμμεσες) αφορούν πολλές και ποικίλες ειδικότητες, διαφορετικά επίπεδα εκπαίδευσης και δεξιοτήτων. Το τέλος του έργου θα

έχει δημιουργήσει ένα έμπειρο δυναμικό σε οργάνωση, διαχείριση και κατασκευή έργων αυτής της μορφής, το οποίο θα μπορεί να αξιοποιηθεί ποικιλοτρόπως. Στη διάρκεια λειτουργίας του, το έργο θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας:

- Στην οργάνωση και λειτουργία του φορέα, της ίδιας της εταιρείας «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.»
- Στην διεξαγωγή των «εκδηλώσεων» της εταιρείας (διεξαγωγή αγώνων, δοκιμών, κ.λ.π.).
- Στην υποστήριξη των λειτουργιών του και των διοργανώσεων.

### 6.3.1 Άμεσες θέσεις εργασίας

1) Η οργάνωση και λειτουργία της εταιρείας θα δημιουργήσει άμεσες μόνιμες θέσεις πλήρους απασχόλησης και οι οποίες θα είναι διαφόρων απαιτήσεων(θέσεις managers, επιστήμονες, με εμπειρία ή δεξιότητες, κ.λ.π.) οι θέσεις αυτές υπολογίζονται, με τους πλέον συντηρητικούς υπολογισμούς σε 15 και οι οποίες είναι:

- Διοίκηση-Γενικός Διευθυντής (1 θέση)
- Γραμματεία (1 θέση)
- Διοικητικές-οικονομικές υπηρεσίες (1 θέση)
- Εμπορικές υπηρεσίες (2 θέσεις)
- Τεχνικές υπηρεσίες (3 θέσεις)
- Υπηρεσίες ανάπτυξης (2 θέσεις)
- Δημόσιες Σχέσεις (1 θέση)
- Υπηρεσία φύλαξης-Γενική απασχόληση (4 θέσεις)

2) Θέσεις για την κάλυψη της λειτουργίας των καταστημάτων, κ.λ.π. τα οποία θα ενοικιαστούν και θα λειτουργούν σε μόνιμη βάση. Οι θέσεις αυτές υπολογίζονται σε τουλάχιστον 20. είναι προφανές ότι ο αριθμός τους θα μεγαλώνει τις ημέρες που θα διεξάγονται αγώνες ή άλλες σημαντικές εκδηλώσεις.

3) Στη διάρκεια διεξαγωγής των αγώνων απαιτείται η απασχόληση

- «αρχόντων» των αγώνων, κριτές, αλυτάρχες, αγωνοδίκες, κ.λ.π.
- χειριστών μηχανημάτων (εξυπηρέτησης αγώνων), χειριστές γερανών, ρυμουλκών, μέχρι χειριστές των οπτικοαουστικών συστημάτων.
- εργαζομένων στην υποδοχή και ταξιθεσία των θεατών, στην εξυπηρέτησή τους (κυλικεία, εστιατόρια, προμήθειας διαφόρων ειδών, αναμνηστικών, κ.λ.π.)
- εργαζομένων στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων των επισκεπτών και ρύθμισης εσωτερικά της κυκλοφορίας τους.
- εργαζομένων για τη διατήρηση της τάξης και της ασφάλειας των θεατών
- εργαζομένων στο καθάρισμα των χώρων των θεατών αλλά και των χώρων της πίστας
- Στήριξη των ομάδων που αγωνίζονται ή προπονούνται και οι οποίοι αποτελούν ομάδα ολοκληρωμένης υποστήριξης (μηχανολόγοι, ηλεκτρολόγοι, τεχνίτες ελαστικών, κ.λ.π.).

Το σύνολο των άμεσων αυτών θέσεων εργασίας που θα δημιουργηθούν και θα είναι εποχιακές, υπολογίζονται ότι θα ξεπερνούν τις 150 για κάθε διεξαγωγή αγώνων.

Εκτός των άμεσων αυτών θέσεων εργασίας θα δημιουργηθούν και έμμεσες θέσεις εργασίας, οι οποίες αφορούν:

- Την δημιουργία βιοτεχνιών κατασκευής αγωνιστικών αυτοκινήτων, η κατασκευής τμημάτων/εξαρτημάτων μετατροπής, βιοτεχνιών μετασκευής αυτοκινήτων, και άλλων ειδών που έχουν σχέση με την μετατροπή ή τη συντήρηση αγωνιστικών αυτοκινήτων διαφόρων τύπων, μιας δραστηριότητας που θα αναπτυχθεί όπως σε όλα τα αυτοκινητοδρόμια του κόσμου και θα δημιουργήσει μόνιμες και πλήρους απασχόλησης θέσεις εργασίας.
- Την δημιουργία συνεργείων, σταθμών εξυπηρέτησης, επισκευών και συντήρησης των οχημάτων των επισκεπτών και βιοτεχνιών προμήθειας υλικών.

- Την εξυπηρέτηση των αγωνιζομένων ομάδων και των επισκεπτών και αφορούν θέσεις στις εγκαταστάσεις και τις δραστηριότητες μεταφοράς, διημέρευσης, διασκέδασης και λοιπά (πρακτορεία και μέσα μεταφοράς, ξενοδοχεία, εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης, τράπεζες, εμπορικά καταστήματα, κ.λ.π.).

Οι θέσεις αυτές είναι περισσότερες των άμεσων θέσεων εργασίας, αφορούν ένα πλήθος δραστηριοτήτων και εκτιμώνται ότι θα ξεπερνούν τις 400.

Πρόκειται επομένως για ένα έργο που θα δημιουργήσει σημαντική απασχόληση σε πολλούς τομείς και θα δώσει την ευκαιρία στο δυναμικό της ευρύτερης περιοχής να δραστηριοποιηθεί και σε νέους τομείς. Η δημιουργούμενη άμεση και έμμεση απασχόληση είναι τόσο σημαντική που θα διαφοροποιήσει την εικόνα της. Συγκεντρωτικά επομένως η απασχόληση που το έργο θα δημιουργήσει είναι:

Στη διάρκεια κατασκευής του	
Άμεσες θέσεις	500
Έμμεσες θέσεις	500
Στη διάρκεια λειτουργίας του:	
Άμεσες στην ίδια την εταιρεία πλήρους απασχόλησης	15
Άλλες άμεσες	20
Άμεσες εποχιακής απασχόλησης	150
Έμμεσες θέσεις	400





## 7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η δραστηριότητα του Αυτοκινητοδρομίου Πατρών προκύπτει αναμφισβήτητα ότι είναι οικονομικά βιώσιμη, αναπτυξιακά, τουριστικά, αθλητικά, πολιτιστικά και κοινωνικά αποδοτική, πάρα πολύ σημαντική για την υποβαθμισμένη Νοτιοδυτική περιοχή της Ελλάδος, αλλά και για ολόκληρη τη χώρα. Τα στοιχεία και δεδομένα στα οποία στηρίζονται οι εκτιμήσεις είναι:

- Ο τομέας δραστηριοποίησης είναι ένας τομέας για τη χώρα μας χωρίς ανταγωνισμό. Έρχεται να συμπληρώσει τις αθλητικές της υποδομές και στον τομέα του μηχανοκίνητου αθλητισμού και να δώσει χώρο για την ανάπτυξη του αθλητισμού, ως και να προσελκύσει διεθνείς διοργανώσεις.
- Συγκριτικά πλεονεκτήματα του Αυτοκινητοδρομίου στην διεκδίκηση διεθνών διοργανώσεων αποτελούν, εκτός από το επίπεδο των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών, το κόστος χρήσης του, η θέση του, τα αρχαιολογικά, φυσικά ή πολιτικά μνημεία της ευρύτερης περιοχής, η άνετη προσβασιμότητα και το κλίμα της, με τις δυνατότητες που δίνει για όλες τις εποχές του χρόνου. Το κλίμα δίνει σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις πίστες στη Β. Ευρώπη (είναι κατάλληλη και διαθέσιμη για προπονήσεις και αγώνες όλες τις εποχές του έτους). Το κόστος χρήσης του θα είναι σημαντικά χαμηλότερο σε σχέση με τις άλλες πίστες και θα καθιστά τη χρήση του ιδιαίτερα ελκυστική.
- Το είδος της υποδομής και του προϊόντος (παροχή υπηρεσιών) απαλλάσσει την επιχείρηση από υποχρεώσεις σε σχέση με την εξασφάλιση σημαντικού κεφαλαίου κίνησης.

Το εγχείρημα παρουσιάζει βιωσιμότητα με υψηλό βαθμό ασφαλείας που μπορεί να οδηγήσει σε πολλές, σοβαρές και πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην περιοχή και στην χώρα μας.

Το έργο ως τουριστικό τοποθετεί τη χώρα μας σε μια νέα αγορά και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για:

- Την προβολή της, την προβολή των μνημείων της στο παγκόσμιο κοινό και
- Την διατήρηση ενός τουριστικού ρεύματος προς τη χώρα με όλες τις θετικές του επιπτώσεις.

Το έργο, ως αθλητικό, θα δώσει ουσιαστική στέγη στο μηχανοκίνητο αθλητισμό για όλη τη χώρα και όχι μόνο στην Αχαΐα και θα συντελέσει στην αναβάθμισή του βάζοντας τη χώρα μας στο διεθνή στίβο. Οι δραστηριότητές του και τα έσοδα που θα προκύπτουν θα επιτρέψουν όχι μόνο τη δημιουργία μιας βιώσιμης και κερδοφόρας επιχείρησης αλλά και την ανάπτυξη του μηχανοκίνητου αθλητισμού με συνθήκες και μέσα που επιβάλλουν οι σύγχρονες συνθήκες.

Θα πρέπει επίσης να κάνουμε αναφορά στην συνεισφορά της πίστας καρτ στην συνείδηση και την «οδηγική» συμπεριφορά των οδηγών. Επειδή απευθύνεται κυρίως σε νέους και εφήβους, αποτελεί ένα σημαντικό πεδίο απόκτησης εμπειρίας σε θέματα οδήγησης και συμπεριφοράς.

Το οικονομικό όφελος θα είναι σημαντικό τόσο για την εταιρεία, όσο και για την τοπική οικονομία. Η περιοχή θα προβληθεί ευρύτατα και θα αναπτυχθούν αξιόλογες συνεργατικές δράσεις με άλλους τομείς της οικονομίας.

Το βασικό στοιχείο βεβαίως στην επιτυχία ενός αυτοκινητοδρομίου και στην κερδοφορία της επιχείρησης είναι η διοργάνωση διεθνών αγώνων. Συγκριτικό πλεονέκτημα αποτελεί η τεχνική υποδομή της πίστας, η μοναδικότητα της περιοχής που την καθιστούν λειτουργική όλες τις εποχές του χρόνου, καθώς επίσης οι υποδομές της περιοχής, τα αρχαιολογικά και εκκλησιαστικά αξιοθέατα, οι παραλίες, το Χιονοδρομικό Κέντρο Χελμού, τα Σπήλαια των Λιμνών κ.λ.π.

Η ανάλυση/εκτίμηση της βιωσιμότητας που προηγήθηκε, παρά το ότι στηρίχθηκε σε συντηρητικές εκτιμήσεις/προβλέψεις τόσο από πλευράς προγράμματος εκδηλώσεων και αριθμού θεατών, όσο και από πλευράς τιμοκαταλόγου, έδωσε θετικά αποτελέσματα για την εταιρεία. Η ωριμότητα του έργου επιτρέπει την άμεση έναρξη κατασκευής έτσι ώστε ένα μεγάλο

αναπτυξιακό έργο για ολόκληρη τη χώρα να υλοποιηθεί και να αποτελέσει απαρχή των θετικών επιπτώσεων σε όλη την περιοχή και σε πολλούς τομείς.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 2**

### **ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ**

## **8. ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

Το Λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο της χώρας μας

Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά, η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει. Το 1893 έγινε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με συνέπεια να συνδεθεί το Αιγαίο με το Ιόνιο και να μειωθεί έτσι η θαλάσσια απόσταση μεταξύ της Πάτρας και του Πειραιά καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου.

Μεγάλη ήταν η συμβολή του λιμανιού στην υπερπόντια μετανάστευση ιδιαίτερα στα τέλη του 19<sup>ου</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Κύριο μέσο μεταφοράς των μεταναστών μέχρι και την δεκαετία του 1960 προτού γίνει άνισος ο συναγωνισμός με το αεροπλάνο αποτελούσαν τα υπερωκεάνια που συχνά προσέγγιζαν και στην Πάτρα.

Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική έως το 1907, οπότε και ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, το διακινούσαν ξένες ατμοπλοϊκές γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρείες που τα υπερωκεάνιά τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική ‘Hambourg American Line’ και κυρίως η αυστριακή ‘Austro Americana’ που κατεξοχήν μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907.

Τα πρώτα χρόνια μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι βρισκόταν σε μααρασμό μέχρι προ 30ετίας οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας με F/B. Ήδη κατά τη θερινή περίοδο στην γραμμή αυτή δρομολογούνται πλέον των 40 F/B.

### **8.1 Το Λιμάνι στους Αρχαίους Χρόνους**

Τα πρώτα δείγματα ναυτιλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, έχουν εντοπιστεί στην περιοχή της Αγιάς, η οποία λειτουργούσε ως επίνειο της πολίχνης Αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση Αμυγδαλιά της

Βούντανης. Από το υποτυπώδες λιμάνι της Αγιάς, ωστόσο, απέπλευσαν τα πλοία των Ιώνων Αιγιαλέων με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα συναντούσαν το μυκηναϊκό στόλο των Αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού κατά της Τροίας.

Μετά την ίδρυση της Πάτρας, τον 11<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα, σε θέση πλέον πιο κοντά στην θάλασσα – σε σχέση με την προϊστορική τοποθεσία της πολίχνης Αιγιαλός – το λιμάνι της πόλης οργανώθηκε στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα ανεγέρθηκε ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία υπήρξε προστάτιδα της ‘Αχαϊκής Συμπολιτείας’. Σήμερα, στη θέση του αρχαίου ναού ορθώνεται ο περίφημος ναός του Αγίου Ανδρέου, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί σε πολιούχο των Πατρών.

Στη θέση αυτή, το λιμάνι λειτούργησε μέχρι και τα τέλη του 13<sup>ου</sup> αιώνα, δεχόμενο, όμως, αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τους πειρατές και τους διάφορους εισβολείς.

Επί Φραγκοκρατίας, τον 13<sup>ο</sup> αιώνα, το Λιμάνι των Πατρών μετατοπίστηκε, προς την Βόρεια πλευρά της πόλης, στο σημείο εκείνο που κατέληγε η ‘Magna Ruga’ (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου), έτσι ώστε να βρίσκεται σε ευθεία γραμμή από το Κάστρο της πόλης και υπό την προστασία του.

Η απελευθέρωση από τους Τούρκους, το 1928 δημιούργησε την ανάγκη στους Πατρινούς να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς τη θάλασσα ακόμα μια φορά. Σκοπός αυτής της κίνησης ήταν να έλθουν σε επαφή με την Ευρωπαϊκή κουλτούρα αλλά και να νιώσουν την έλξη των αρχαίων προγόνων τους προς τη θάλασσα. Λόγω όμως της μετακίνησης των παραλιακών δρώμενων προς τη Βόρεια πλευρά της πόλης ήδη από την εποχή της Φραγκοκρατίας, η αναβίωση της λατρείας των αρχαίων Πατρινών για την ακροθαλασσιά τους, φάνταζε μάλλον αδύνατη και έτσι σιγά-σιγά οι Πατρινοί του 19<sup>ου</sup> αιώνα μετέτρεψαν τους παραλιακούς χώρους, σε χώρους διασκέδασης και αναψυχής.

## **8.2 Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες**

Οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1928. Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν είχε ξεκινήσει ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός. Έτσι ξεκίνησαν να 'στήνονται' οι πρώτοι πρόχειροι χώροι, στεγασμένα παραπήγματα, διασκεδάσεως και τροφοδοσίας, κυρίως των Γάλλων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που προσέφεραν ψυχαγωγία στους Γάλλους στρατιώτες.

## **8.3 Έντονη εμπορική κίνηση**

Παρόλο που οι Πατρινοί είχαν στρέψει τις δραστηριότητές τους προς τη θάλασσα, το Σχέδιο Πόλης εμπνευσμένο από τον μηχανικό Σταμάτιο Βούλγαρη δεν έδειχνε να διευκολύνει τις δραστηριότητες αυτές με τη δημιουργία ενός τεχνητού λιμανιού. Ακόμα και χωρίς λιμάνι η Πάτρα είχε έντονη εμπορική κίνηση εμπορικών πλοίων από όλο τον κόσμο. Τα πλοία αυτά εξήγαγαν από την Πάτρα κυρίως σταφίδα αλλά και μετάξι, δέρματα, δημητριακά. Οι Πατρινοί εισήγαγαν οικοδομικά υλικά, είδη υφαντουργίας αλλά και ζάχαρη, καφέ. Οι εμπορικές αυτές δραστηριότητες εδραίωναν το λιμάνι της Πάτρας ως το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου και δημιούργησαν τις πρώτες γραμμές πλοίων που συνέδεαν την Πάτρα με την Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Αγκώνα, Πειραιά, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Γιβραλτάρ, Τεργέστη κ.λ.π.

## **8.4 Μια ιστορική απόφαση**

Ήταν εμφανέστατη πια η ανάγκη δημιουργίας ενός λιμανιού το οποίο θα εξυπηρετούσε τα πλοία που αγκυροβολούσαν στο φυσικό αυτό όρμο της Πάτρας. Έτσι παρά τη δυσμενή οικονομική κατάσταση του Δήμου Πατρών αποφασίστηκε να εισηγηθεί ο Νομάρχης στην Γραμματεία

Εσωτερικών για τη δημιουργία του λιμανιού λόγω αυξημένων εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η ιστορική απόφαση πάρθηκε στις 22 Αυγούστου 1836 και ήταν μια αληθινή οικονομική δοκιμασία για τους Πατρινούς. Ύστερα από έντονες διαφωνίες ως προς την πηγή εσόδων για τη δημιουργία του νέου λιμανιού, τελικά πραγματοποιείται το πρώτο ξύλινο κομμάτι του μήκους 35 μέτρων. Δύο χρόνια αργότερα επεκτείνεται κατά 20 μέτρα. Ούτε αυτή η επέκταση ικανοποιεί τις ανάγκες των πλοίων αφού μόνο τα αλιευτικά μπορούν να αγκυροβολήσουν με ασφάλεια και όχι μεγαλύτερα.

### **8.5 Φάρος και νέα λιμενικά έργα**

Ο ξύλινος μόλος που πρόσφατα είχε κατασκευαστεί, δεν πληρούσε τις προδιαγραφές ενός ασφαλούς λιμένα διότι δεν διέθετε φωτισμό για τον προσανατολισμό των πλοίων κατά τις νυχτερινές ώρες. Έπρεπε να δημιουργηθεί λοιπόν κάποιος φάρος όπως του λιμανιού της Αίγινας, της Τζιας, της Κέρκυρας, Λευκάδας και άλλων δικτύων σε διάφορα λιμάνια της Ελλάδας έστω και αν ο φωτισμός σε κάποια από αυτά ήταν υποτυπώδης. Το σχέδιο ήταν δύσκολο να υλοποιηθεί δεδομένου ότι ο Δήμος Πατρών δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει οικονομικά στη νέα αυτή απαίτηση. Ήταν τόσο μεγάλες οι οικονομικές δυσκολίες που για την κατασκευή των αγροτικών δρόμων οι δημότες άνω των 18 είχαν την υποχρέωση να εργαστούν αφιλοκερδώς για 4 μέρες το χρόνο για την κατασκευή τους. Οι ασθενείς θέριζαν τους Πατρινούς που πέθαιναν αβοήθητοι, υπήρχε πείνα και εξαθλίωση.

Παρόλο που η σκέψη και το ενδιαφέρον των Πατρινών ήταν συνεχώς στο νέο λιμάνι καμία ενέργεια δεν αποδείχθηκε αποτελεσματική (νέος λιμενοβραχίονας, αποβάθρα) γιατί πρακτικά δεν εξυπηρετούσε την προσέγγιση των πλοίων στο λιμάνι. Ακόμα και ο φάρος πήρε τη σημερινή του ορθή μορφή μετά από πολλές κακοτεχνίες και λάθη. Τα λάθη αυτά ήταν αναπόφευκτα αφού οι ενέργειες γίνονταν τμηματικά και κάτω από το δυσβάσταχτο βάρος της οικονομικής αδυναμίας του



Δήμου. Κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1860 το οριστικό σχέδιο για τις ναυτιλιακές ανάγκες της εποχής ωρίμαζε. Ύστερα από την επιβολή επιπρόσθετων φόρων επί των εισαγόμενων προϊόντων ο Δήμος ήταν πλέον σε θέση να αναθέσει τη δημιουργία του τεχνητού λιμανιού σε Ευρωπαίους μηχανικούς.

## **8.6 Κατασκευή τεχνητού λιμανιού**

Αφού η κυβέρνηση αποδέχτηκε τις προτάσεις της λιμενικής επιτροπής των Πατρών, ανατέθηκε η μελέτη των αναγκαίων λιμενικών έργων στον Γάλλο μηχανικό Ν. Πασκάλ ο οποίος κατέθεσε τις προτάσεις του για τη δημιουργία του φυσικού όρμου σε σύγχρονο τεχνητό λιμάνι με τη δημιουργία επιπροσθέτως ενός κυματοθραύστη, που δημοσιεύθηκε στις 22 Ιουνίου 1872. επίσης απέρριψε την παλαιά τοποθεσία προσόρμισης των πλοίων στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα, εντός της πόλεως.

Ύστερα από μακρές συζητήσεις και με βάση τα σχέδια του Πασκάλ σε διάστημα 6 ετών από την δημοπρασία τους ανέλαβε το έργο ο μηχανικός Π. Μανιάκ συνεταιρικά με μία εταιρεία από το Παρίσι, έναντι του ποσού των 6.000.000 δρχ., ποσό που θεωρήθηκε υπέρογκο από τους Πατρινούς και ξεσήκωσε αντιδράσεις. Τελικά συμφωνήθηκε το ποσό των 4.932.000 δρχ.

Τελικά οι εργασίες ξεκίνησαν και το έργο βρισκόταν σε εξέλιξη. Η τελετή των εγκαινίων όμως επισκιάστηκε από διάφορα δυσάρεστα γεγονότα. Η καταβύθιση ογκόλιθων στην θάλασσα γέμισε τους Πατρινούς με συγκρατημένο ενθουσιασμό, οργή και αγανάκτηση για το έργο αυτό.

Ακολούθησαν καταγγελίες κατά του εργολάβου της εταιρείας για αυθαιρεσίες και προχειρότητες στην εκτέλεσή του. Ο Μανιάκ εξοργίστηκε και χρειάστηκαν 5 χρόνια και η υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης ικανοποίησης των απαιτήσεων του Μανιάκ για να αρχίσει ξανά το έργο. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 1889 εν μέσω περαιτέρω συλλαλητηρίων διαμαρτυρίας σε διάστημα 9 χρόνων, διάστημα μικρό για τις απαιτήσεις της εποχής.

## 8.7 Συνέχιση των λιμενικών έργων

Αφού ολοκληρώθηκαν τα λιμενικά έργα, στις 16 Ιουνίου 1889 υπογράφηκε νέα σύμβαση με τον Φραγκίσκο Αύγουστο Σαιν για την κατασκευή των απαραίτητων για τη λειτουργία του λιμανιού κρηπιδωμάτων μεταξύ των μόλων Αγίου Νικολάου και Καλαβρύτων, ιδρύσεως πλατείας για το νέο Τελωνείο, και δημιουργία κρηπιδώματος που θα αποτελούσε συνέχεια του άνω κρηπιδώματος του μηχανικού του λιμανιού της Πάτρας. Το έργο ναυάγησε πριν ακόμα ξεκινήσει λόγω τεχνικών δυσκολιών και ακολουθεί δικαστική οικονομική διαμάχη με τον εργολάβο του έργου. Τα κρηπιδώματα δεν κατασκευάστηκαν, με αποτέλεσμα τα πλοία να μη μπορούν να πλευρίσουν και να προσεγγίσουν τις αποβάθρες για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν εμπορεύματα.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν να δημιουργηθεί χάος στο λιμάνι κατά την προσέγγιση των πλοίων και πολλά θανατηφόρα ατυχήματα. Δημιουργήθηκε επίσης και ένας στόλος από βάρκες-μαούνες (φορηγίδες που εξυπηρετούσαν τα πλοία στην φορτοεκφόρτωση). Και εκεί είχαμε συμπλοκή μεταξύ των ιδιοκτητών των πλοιαρίων, ατυχήματα και νεκρούς επίσης. Οι εσωτερικές εξελίξεις και πολεμικά γεγονότα δεν επέτρεψαν την δημιουργία για πολλά χρόνια. Την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1930 η Λιμενική Επιτροπή Πατρών αναθέτει στην Τεχνική Εταιρεία KODORE την εκτέλεση κάποιων έργων ριζικής ανάπλασης και διαμόρφωσης του λιμανιού.

Καθώς λοιπόν τα έργα βρίσκονταν σε εξέλιξη, ο Β Παγκόσμιος Πόλεμος πλήττει και την Πάτρα. Κατόπιν το 1956 ύστερα από τα καταστροφικά γεγονότα του 1940 ήρθε ξανά στην επιφάνεια το Λιμενικό Ζήτημα της πόλης και η βόρεια επέκταση του λιμανιού επειδή δεν υπήρχε χερσαία οδός πρόσβασης.

## **9. ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ**

### **9.1 Ο σημερινός χαρακτήρας του Λιμανιού**

Μέσα στα τελευταία τριάντα χρόνια, τόσο η Πάτρα όσο και το λιμάνι της άλλαξαν δραστικά. Ιδιαίτερες αλλαγές στο χαρακτήρα του λιμανιού έγιναν και τα τελευταία τρία χρόνια οι οποίες οφείλονται κυρίως στην κρίση των Βαλκανίων, όπου οι προτιμήσεις τουριστικών και εμπορευματικών ροών άλλαξαν δραστικά.

Οι ριζικές διαφοροποιήσεις που οφείλονται σε τοπικές και πανελλήνιες συνθήκες έκαναν το λιμάνι πράγματι «αγνώριστο». Σήμερα, το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, μετά την ανάπτυξη του λιμανιού της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλληνίας.

Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων, αναδεικνύουν και αναβαθμίζουν το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών. Η κρίση των Βαλκανίων έχει σαν αποτέλεσμα την εκτροπή πολύ σημαντικού τμήματος του διεθνούς εμπορίου της χώρας στη θαλάσσια οδό εξυπηρέτησης.

### **9.2 Διαμορφωμένο περιβάλλον.**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το λιμάνι ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης. Κατά τον προηγούμενο αιώνα γνώρισε μια περίοδο μεγάλης άνθισης σαν κέντρο σταφιδεμπορίου. Τα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής θέσης του επιφύλαξαν μια εκτεταμένη περίοδο ακμής, που σημάδεψε τη ζωή της Πάτρας

και διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας.

Στη συνέχεια, η κάμψη και παρακμή του σταφιδεμπορίου, συμπaréσυρε και το λιμάνι σε μια περίοδο στασιμότητας και αργότερα παρακμής, που έγινε ιδιαίτερα έντονη τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Όμως, η ανάπτυξη των πορθμειακών μεταφορών, οδήγησε σε μια νέα περίοδο ακμής, που άρχισε τη δεκαετία του 1960 και συνεχίζεται και σήμερα με πολύ θετικές προοπτικές.

Σήμερα, το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδος και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, μετά την ανάπτυξη του λιμένα της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλληνίας.

Όσον αφορά τις εμπορικές μεταφορές γενικού φορτίου, η ενδοχώρα του έχει περιοριστεί στην περιοχή του Νομού Αχαΐας, και μάλιστα για ορισμένες μόνο κατηγορίες φορτίων, με αποτέλεσμα την παρακμή του ως κέντρου διακίνησης γενικού φορτίου.

Στην διάρκεια των τριών τελευταίων δεκαετιών, ο λιμένας, τα προβλήματα που αναφέρονται ή σχετίζονται με τη λειτουργία του, καθώς και οι προοπτικές του, αποτελούν θέματα που συχνά βρίσκονται στην πρώτη γραμμή της επικαιρότητας, και, πάντα στο κέντρο του ενδιαφέροντος. Οι λόγοι είναι προφανείς: η οικονομική του σημασία για την πόλη είναι τεράστια, τα προβλήματα όμως που δημιουργούνται από τη χωροθέτηση και τη λειτουργία του είναι εξαιρετικά σημαντικά.

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί τυπικό δείγμα παράλληλης και συγκρουόμενης ανάπτυξης τερματικής εγκατάστασης τέτοιου τύπου με την πόλη. Είναι αναπόσπαστο κομμάτι της αστικής δομής, λόγω θέσης και αλληλεπιδράσεων με τα άλλα δομικά στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος. Λιμάνι και πόλη αναπτύχθηκαν παράλληλα, συμπιέζοντας το ένα το άλλο (όπως συνέβη και με το σιδηροδρομικό δίκτυο) και διαμορφώνοντας

μια στενή ζώνη όπου συναντώνται συσσωρευμένες πολλές και συγκρουόμενες δραστηριότητες.

Οι κυριότερες συγκρούσεις που εντοπίζονται σε:

1. Ανεπάρκεια των συστημάτων των προσβάσεων να εξυπηρετούν τους φόρτους κυκλοφορίας που προκαλείται από το λιμάνι, σε ότι αφορά και την προσπέλαση των οχημάτων.

Η αδυναμία αυτή συνεπάγεται την κυκλοφοριακή επιβάρυνση των συστημάτων των προσβάσεων με κυκλοφορία που ανταγωνίζεται την αστική ζήτηση, δεν είναι εύκολα διαχειρίσιμη ούτε είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί με την εφαρμογή συνήθων μέτρων απαγορεύσεων και ελέγχου.

2. Υπερβολική φόρτιση της ζώνης γειτνίασης προς το λιμάνι με διαχεόμενη ζήτηση για σύντομη ή διαρκή στάθμευση, η οποία στις περιόδους των αιχμών παίρνει ιδιαίτερα έντονες διαστάσεις. Σε λιμενικές εγκαταστάσεις που έλκουν υψηλή κυκλοφορία βαρέων οχημάτων, τα προβλήματα αυτά συμπληρώνονται από προβλήματα ασφάλειας των φορτίων, καθυστερήσεων διεκπεραίωσης και εξυπηρέτησης των μεταφορέων και οδηγών.
3. Περιβαλλοντική υποβάθμιση από την ανάγκη της συνύπαρξης τόσων διαφορετικών χρήσεων σε στενές ζώνες. Τα εντονότερα φαινόμενα έχουν σχέση με τη συνολική διαμορφούμενη ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, δεδομένης της αναγκαστικής παρουσίας χρήσεων όχι πάντοτε επιθυμητών.
4. Υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αφού συχνά οι λιμενικές εγκαταστάσεις συνυπάρχουν ή φιλοξενούν τις εκβολές των δικτύων συλλογής των αστικών λυμάτων, με αποτέλεσμα πρόσθετες επιβαρύνσεις.
5. Το σημαντικότερο ωστόσο πρόβλημα που αναδεικνύεται, είναι οι έντονα ανταγωνιστικές τάσεις για την αξιοποίηση των, συνήθως περιορισμένων, ελεύθερων χώρων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα για πολλούς λιμένες τη λειτουργική ασφυξία, περιορίζει δραματικά τις δυνατότητες επέκτασης και λειτουργικής αναβάθμισής τους και δυσχεραίνει την αξιοποίηση των προοπτικών και δυνατοτήτων τους.

Η τάση ανάπτυξης ήταν ήδη αισθητή από τις αρχές της δεκαετίας του 1960, όταν αποκαταστάθηκε συνεχής επικοινωνία με τα λιμάνια της Ιταλίας, δοκιμάστηκε στην μεταφορική αγορά και συνάντησε θετικότερη αποδοχή. Η συνέχεια ήταν πραγματικά εντυπωσιακή. Στην δεκαετία του 1970 ο μέσος ρυθμός αύξησης των δρομολογημένων πλοίων εξωτερικού ήταν 3 με 5 το χρόνο, ενώ οι ετήσιες τιμές αύξησης των φόρτων έφθαναν και ξεπέρασαν το 10%.



## **10. ΓΕΝΙΚΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ - ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

Ο χαρακτήρας του νέου λιμένα Πατρών θα διατηρηθεί βασικά πορθμειακός. Θα συνυπάρχει δηλαδή ο εμπορικός χαρακτήρας με τον επιβατικό. Οι σχετικές λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις θα πρέπει να χωροθετηθούν σε κάποιο ακραίο τμήμα του νέου λιμένα, ώστε να υπάρχει διαχωρισμός των δραστηριοτήτων.

Όσον αφορά τι θέμα της προσπέλασης στον νέο λιμένα και συνεπώς τον έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο αστικό συγκρότημα λόγω της λειτουργίας του νέου λιμένα, εξαρτώνται άμεσα από την Ευρεία Παράκαμψη Πατρών.

Η προσπέλαση από την Ευρεία Παράκαμψη Πατρών προς την ακτή Δυμαίων θα γίνεται κυρίως από την αρτηρία του Γλαύκου. Η αρτηρία Διακονιάρη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ημιαστική και συνεπώς η λειτουργική της προσφορά ως προς τον νέο λιμένα, θα είναι μικρότερη από αυτή του Γλαύκου. Έτσι το σημαντικότερο ποσοστό του κυκλοφοριακού φόρτου από και προς το λιμένα αναμένεται να διέρχεται κυρίως από το νότιο άκρο του, όπου καταλήγει η αρτηρία του Γλαύκου, και δευτερευόντως στο μέσο περίπου του λιμένα όπου καταλήγει ο άξονας του Διακονιάρη. Παράλληλα καθώς η ακτογραμμή στην περιοχή του έργου είναι σχεδόν παράλληλη προς την Εθνική οδό Πατρών – Πύργου, και αποτελεί το φυσικό σύνορο του λιμένα είναι διαμήκης, παράλληλα προς την Εθνική οδό, και αυτό καθιστά αναγκαία τη δημιουργία κατάλληλων κόμβων εισόδου/ εξόδου καθώς και συμπληρωματικών έργων οδοποιίας, ώστε να μην παρεμποδίζεται η εύρυθμη λειτουργία της Εθνικής οδού.

Για το θέμα του Ιερού Ναού του Αγίου Ανδρέα έχει εκφραστεί στο παρελθόν από όλους σχεδόν τους τοπικούς φορείς των Πατρών, η άποψη ότι η παράκτια ζώνη έμπροσθεν του πρέπει να μείνει ελεύθερη, τόσο από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων όσο και χερσαίων λιμενικών ζωνών. Επιπλέον θα ήταν επιθυμητό, η κυκλοφοριακή διευθέτηση του λιμένα να γίνει κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που θα



προκύψουν από τη λειτουργία του στην εν λόγω περιοχή να περιορίζονται όσο το δυνατόν περισσότερο. Βέβαια λόγω του συγκεκριμένου περιορισμού, η λειτουργική σύνδεση μεταξύ του υφιστάμενου λιμένα και του νέου έργου καθίσταται προβληματική. Για το λόγω αυτό, στο κτιριολογικό πρόγραμμα του νέου λιμένα προβλέπεται εγκατάσταση όλων των Υπηρεσιών Λιμένος.

Όσον αφορά τον χαρακτήρα των ζωνών όπισθεν του νέου λιμένος το πρώτο τμήμα της Ακτής Δυμαίων (από τον Άγιο Ανδρέα έως την αρτηρία του Διακονιάρη) περιβάλλεται από το αστικό συγκρότημα, ενώ το δεύτερο τμήμα (έως το Γλαύκο) χαρακτηρίζεται κυρίως από τα παλαιά βιομηχανικά και βιοτεχνικά συγκροτήματα τα οποία στην πλειοψηφία τους σήμερα υπολειτουργούν ή δεν λειτουργούν. Συνεπώς η περιοχή αυτή προσφέρεται για την ανάπτυξη ζώνης υποστήριξης των εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμένα (χώροι συγκέντρωσης και συσκευασίας γεωργικών προϊόντων και εμπορευμάτων, εγκαταστάσεις μεταποίησης κλπ.), ενώ παράλληλα δίδεται και ένα νέο κίνητρο για την επαναλειτουργία ορισμένων βιομηχανιών.

## **10.1 Συγκοινωνιακό δίκτυο**

### **10.1.1 Υφιστάμενο και Προβλεπόμενο Οδικό Δίκτυο**

Το υφιστάμενο δίκτυο του νομού σε γενικές γραμμές εξυπηρετεί σχετικά ικανοποιητικά τις σημερινές μεταφορικές ανάγκες, με εξαίρεση βέβαια το κέντρο και τον λιμένα της Πάτρας. Από το βόρειο τμήμα του νομού διέρχεται ο κυκλοφοριακός άξονας Κορίνθου – Πατρών και Πάτρας – Πύργου, του οποίου η κυκλοφορία εμπλέκεται με την εσωτερική κυκλοφορία της Πάτρας με αποτέλεσμα να δημιουργούνται τοπικά, μεγάλα προβλήματα συμφόρησης.

Η εξέλιξη της Πάτρας σε ένα από τα κυριότερα διαμετακομιστικά κέντρα της χώρας έχει δημιουργήσει μεγάλες ανάγκες για την αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού συστήματος μεταφορών της πόλης και ήδη τα απαιτούμενα νέα

έργα βρίσκονται στο στάδιο της υλοποίησης ή έχουν ήδη υλοποιηθεί.

Η κατασκευή της περιμετρικής οδού (Ευρεία Παράκαμψη Πατρών) αλλά και της μίνι-περιμετρικής της πόλεως θα συντελέσουν αφενός στην απομάκρυνση του μεγάλου όγκου της κυκλοφορίας από την κατοικημένη περιοχή με αποτέλεσμα τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης καθώς και ηχορύπανσης και αφετέρου στην ταχύτερη και οικονομικότερη διακίνηση αγαθών και ανθρώπων.

### **10.1.2 Σιδηροδρομικό Δίκτυο**

Το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο ελίσσεται στο βόρειο παραλιακό τμήμα του νομού, διέρχεται από το Αίγιο και μέσω του Αγίου Γεωργίου Ρίου φθάνει στην Πάτρα. Η σιδηροδρομική γραμμή σήμερα διέρχεται περιμετρικά του υφιστάμενου λιμένα και στον Άγιο Διονύσιο λειτουργεί ο κεντρικός επιβατικός σταθμός της πόλης. Η γραμμή συνεχίζει σχεδόν παραλιακά κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων, μέχρι και την Κάτω Αχαΐα και την Μανωλάδα.

Η σημερινή μονή γραμμή για όλο το μήκος Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών είναι ανεπαρκής τόσο για την επιβατική όσο και για την εμπορική διακίνηση. Η γραμμή χρησιμοποιείται κυρίως για επιβατική διακίνηση και ελάχιστα για εμπορική.

Ο εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής γραμμής έχει ξεκινήσει από τον Ο.Σ.Ε. και έχει ολοκληρωθεί η χάραξη της νέας γραμμής έως την Κόρινθο. Για το τμήμα Κόρινθος – Πάτρα ο Ο.Σ.Ε. έχει ήδη αναθέσει την μελέτη χάραξης τον Αύγουστο του 1992 και αυτή ήδη εκπονείται.

Βέβαια η χάραξη και κατάληξη της σιδηροδρομικής γραμμής έχει άμεση σχέση με τη θέση κατασκευής του νέου λιμένα Πατρών, αφού θα πρέπει να υπάρχει άμεση λειτουργική σύνδεση μεταξύ του νέου λιμένα και του εμπορικού αλλά και επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού. Είναι γνωστό ότι τα κύρια έργα υποδομής σε μια πόλη και κυρίως τα συγκοινωνιακά, θα πρέπει να σχεδιάζονται συσχετιζόμενα μεταξύ τους για λειτουργικούς λόγους αλλά και για να επιτυγχάνεται η

μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και εκμετάλλευσης των έργων αυτών.

## 11. ΣΥΝΑΡΤΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Η πρώτη οικονομική δραστηριότητα (κατά μήκος της παραλιακής Λεωφόρου) που συναντάται είναι τα Ναυτιλιακά πρακτορεία, Ξενοδοχεία, εστιατόρια, κ.α. Επίσης πλησίον του λιμένα βρίσκονται ο σταθμός υπεραστικών Λεωφορείων και ο Σιδηροδρομικός Επιβατικός Σταθμός Αθηνών-Πατρών-Πύργου.

Η παραπάνω δομή ανταποκρίνεται σε έναν λιμένα που εξυπηρετεί επιβατικά πλοία μέσης και μικρής απόστασης. Όμως η ταυτόχρονη ύπαρξη βιομηχανικής περιοχής και η παρουσία πολυάριθμων φορτηγών οχημάτων προσδίδει ένα σύνθετο χαρακτήρα στη Λιμενική Περιοχή που επιτείνεται από την ύπαρξη ιχθυόσκαλας Νότια του λιμανιού και Βόρεια της Μαρίνας.

Οι οικονομικές δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής της Πάτρας είναι άμεσα συνδεδεμένες με το λιμάνι και την ανάπτυξή του. Παραδείγματος χάριν σημαντικό μέρος των βιομηχανικών μονάδων άμεσα ή έμμεσα εξυπηρετούνται από το λιμάνι της Πάτρας, είτε με την προώθηση των προϊόντων τους προς το εξωτερικό είτε προς τροφοδοσία των πλοίων κ.α.

Από τα κέρδη της πρωτογενούς και δευτερογενούς οικονομικής δραστηριότητας (σταφίδες, φρούτα, λαχανικά ή γαλακτοκομικά, φρέσκα κρέατα ) πραγματοποιούνται επανεπενδύσεις για την ανάπτυξη των ήδη υπαρχόντων δραστηριοτήτων ενώ παράλληλα εμφανίζονται νέες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες.

Μια άλλη οικονομική δραστηριότητα που έχει αναπτυχθεί λόγω του υπάρχοντος λιμενικού συστήματος του Νομού Αχαΐας είναι ο τριτογενής τομέας δηλαδή εκείνος που αφορά τις υπηρεσίες ( Ξενοδοχεία, πρακτορεία, συνεργεία αυτοκινήτων, Τράπεζες, Ασφάλειες, Τηλεπικοινωνίες, ύδρευση, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, Συγκοινωνίες κ.α.) και το εμπόριο (καταστήματα, αποθηκευτικοί χώροι για το χονδρεμπόριο κ.α.).

Η κάθετη αύξηση του Μεταφορικού Έργου του Λιμένος όχι μόνο κατέστησε την Πάτρα δεύτερο μεγαλύτερο μεταφορικό κόμβο μετά τον Πειραιά στην διακίνηση επιβατών, οχημάτων

και φορτηγών αλλά είχε επιπτώσεις και στα δύο άλλα λιμάνια της Αχαΐας τα οποία ως συμπληρωματικά προς το λιμάνι της Πάτρας αύξησαν το έργο τους.

Τα κοινωνικοοικονομικά οφέλη τα οποία προσφέρει προς τις άλλες γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδας αλλά και προς τρίτες χώρες δεν είναι δυνατόν να ποσοτικοποιηθούν με ακρίβεια, αλλά ότι και μόνον τα μεταφερόμενα εμπορεύματα διπλασιάστηκαν περίπου σε δύο και μόνον χρόνια δίνει μια αίσθηση των ωφελειών τις οποίες αποκόμισαν και αποκομίζουν οι παραγωγικοί τομείς της χώρας.



## 12. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 12.1 Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών

Ο τομέας των μεταφορών και ιδιαίτερα των θαλασσίων είναι ένας από τους σημαντικότερους οικονομικούς τομείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς το 60% των εξαγωγών- εισαγωγών και το 30% της διακίνησης των εμπορευμάτων γίνεται δια θαλάσσης. Για να γίνει ακόμα πιο σαφής η σημασία του αρκεί να αναφερθεί ότι στην Ε.Ε. αφορά το 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, το 7% των θέσεων εργασίας, το 40% των Δημοσίων Επενδύσεων και περίπου το 30% της καταναλούμενης ενέργειας. Και σε όλα αυτά τα μεγέθη δεν συμπεριλαμβάνονται οι δραστηριότητες που προκύπτουν από τις μεταφορές (κατασκευή και υπηρεσίες).

Τελευταία οι απαιτήσεις του Ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου έχουν αυξηθεί σημαντικά σαν αποτέλεσμα των σημαντικών παγκοσμίων οικονομικών μεταβολών, της δημιουργίας νέων κρατών και της αλλαγής των συνθηκών εργασίας και κατοικίας, ειδικά μέσα στην Ένωση με την κατάργηση των περιορισμών στο εμπόριο και την εργασία, σε συνδυασμό με την ταχύτατη άνοδο του επιπέδου ζωής, την πτώση στις τιμές των αυτοκινήτων, τις λιγότερες ώρες εργασίας και το τουριστικό boom.

Όλα τα παραπάνω είχαν σαν αποτέλεσμα μια σημαντικότερη αύξηση στους κυκλοφοριακούς φόρτους, η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 70% και 50% αντίστοιχα, μεταξύ του 1970 και του 1988, χωρίς μέχρι και σήμερα να υπάρχουν δείγματα επιβράδυνσης των ρυθμών. Το σημαντικότερο τμήμα από τον αυξημένο αυτό μεταφορικό φόρτο απορρόφησε η οδική και αεροπορική κυκλοφορία, με το σιδηροδρομικό και θαλάσσιο τομέα σχεδόν στάσιμους.

Παρά όλα αυτά, τα αρνητικά προβλήματα που έχουν αρχίσει να συσσωρεύονται από τη συνεχώς αυξανόμενη κυκλοφορία όπως η επιδείνωση των συνθηκών κυκλοφορίας λόγω κορεσμού και ατυχημάτων, η αυξημένη κατανάλωση, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις κ.λ.π. προδιαγράφουν μια

επερχόμενη κρίση που κανείς δεν μπορεί να προβλέψει την εξέλιξή της στα επόμενα χρόνια, αν δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα.

Στα παραπάνω πρέπει να προστεθούν και οι συνεχείς και αυξανόμενες πιέσεις που δέχεται η Ένωση από χώρες μεταφορικούς “κόμβους” όπως η Αυστρία και η Ελβετία που αρνούνται την υπέρμετρη χρήση των οδικών δικτύων λόγω των καταστρεπτικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και τα ίδια τα Κράτη μέσα από τα διάφορα όργανα προσπαθούν να αντιμετωπίσουν όλα τα παραπάνω καθορίζοντας μία σαφή στρατηγική για επίτευξη μίας κοινής μεταφορικής πολιτικής μεταξύ των χωρών μελών και δημιουργώντας ένα συνδεδεμένο δίκτυο μεταφορών που θα συντελεί στην επίτευξη της ελεύθερης αγοράς μέσα στην Ένωση, κάτω από υψηλές προδιαγραφές περιβαλλοντικής προστασίας με στόχο την ελαχιστοποίηση του μεταφορικού κόστους (το οποίο έχει μια μεγάλη συμμετοχή στην τυπική τιμή του προϊόντος, ιδιαίτερα στα ευπαθή προϊόντα) και την μεγιστοποίηση της ασφάλειας των διακινούμενων προϊόντων.

## **12.2 Ακτοπλοϊκή κίνηση εσωτερικού**

Όπως αναφέρθηκε, το λιμάνι εξυπηρετούσε ιστορικά το σύνολο της ακτοπλοϊκής κίνησης για την Κεφαλληνία. Μετά όμως την ανάπτυξη του λιμανιού της Κυλλήνης και τη δρομολόγηση μεγάλων σκαφών στη γραμμή Κυλλήνης-Πόρου, ο ρόλος του αυτός έχει αποδυναμωθεί. Σήμερα υπάρχει καθημερινή σύνδεση με τη Σάμη, η οποία εξυπηρετείται από μικρό σκάφος και σίγουρα δεν αποτελεί σημαντικό άξονα επικοινωνίας.

Η προοπτική της γραμμής αυτής δεν είναι ελπιδοφόρα, λόγω των πλεονεκτημάτων θέσης της Κυλλήνης, προς την οποία εξετράπη το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης κατά την τελευταία δεκαετία. Για το λόγο αυτό η περιορισμένη ακτοπλοϊκή κίνηση δεν έχει ληφθεί καθόλου υπ’ όψη στην πρόβλεψη φόρτων για το διάστημα μελέτης.



## **12.3 Εμπορευματική κίνηση**

Η διακίνηση γενικών φορτίων με αντίστοιχα πλοία General Cargo είναι πολύ μικρή, λόγω του περιορισμού της ενδοχώρας του λιμανιού στις νέες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί στην μεταφορική αγορά, ενώ η πορεία αποδυνάμωσης της βιομηχανικής βάσεως της περιοχής έχει μειώσει ακόμα περισσότερο το ρόλο του. Ο σημαντικότερος λόγος του περιορισμού της διακίνησης γενικών φορτίων είναι η επικράτηση νέων μεθόδων μεταφοράς για τα προϊόντα τα οποία παραδοσιακά αποτελούσαν τον κύριο όγκο των γενικών φορτίων. Έτσι, το μεγαλύτερο μέρος της εμπορευματικής αυτής κίνησης εξυπηρετείται με πορθμειακή διακίνηση, ενώ το μεταφορικό έργο που αφορά μοναδοποιημένα φορτία της ενδοχώρας έχει εκτραπεί προς τον Πειραιά.

Η τάση αυτή δεν θεωρείται αντιστρέψιμη όσον αφορά τα γενικά φορτία. Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων είναι ένας στόχος για το φορέα διαχείρισης του λιμανιού, απαιτεί όμως εγκαταστάσεις και υποδομή.

Άλλες κατηγορίες εμπορευματικής κίνησης (εμπορευματοκιβώτια, χύδην ή άλλες κατηγορίες διακίνησης γενικών φορτίων), προβλέπεται ότι θα προσελκυσθούν μετά την ολοκλήρωση του συνόλου των εγκαταστάσεων, αφού ολοκληρωθούν και οι αντίστοιχες απαραίτητες υποδομές.

## **12.4 Προβλέψεις μελλοντικού μεταφορικού έργου**

### **12.4.1 Υποθέσεις**

Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς δραστηριοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού το 90% των Ευρωπαϊκών εισαγωγών-εξαγωγών και το 30% του ενδοευρωπαϊκού μεταφορικού έργου διεξάγεται δια θαλάσσης. Ο τομέας των μεταφορών σε επίπεδο Ένωσης αποδίδει το 7% του Ακαθάριστου Προϊόντος, απασχολεί το 7%

του εργατικού δυναμικού, καταναλίσκει το 30% της ενέργειας και απορροφά το 40% των πόρων από τις Δημόσιες Υπηρεσίες.

Στα πλαίσια προώθησης των στόχων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τις Μεταφορές, προτείνεται η ανάπτυξη των λιμανιών Πάτρας και Ηγουμενίτσας.

Επιπλέον, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε επίπεδο Υπουργών έχει καταλήξει για τους σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες, που θα αποτελέσουν το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Συνδυασμένων μεταφορών στο χερσαίο σκέλος του. Για τις περιφερειακές περιοχές (στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η Ελλάδα) στο δίκτυο περιλαμβάνονται (και άρα χρηματοδοτούνται) και οι κόμβοι και συνδέσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων.

Έτσι, οι συνολικές προοπτικές εξέλιξης του λιμανιού της Πάτρας διαγράφονται εξαιρετικά θετικές, όσον αφορά το ενδιαφέρον από πλευράς των ληπτών αποφάσεων σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο. Αυτό επιβάλλει τη μακροσκοπική θεώρηση του μελλοντικού έργου του όσον αφορά τουλάχιστον την εμπορευματική διακίνηση.

## **13. ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

### **13.1 Παραδοχές μεταφορικού έργου**

Για να καταστεί δυνατή μια συνολική εκτίμηση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων της λειτουργίας του εμπορικού λιμένα είναι απαραίτητος ο καθορισμός κάποιων βασικών παραδοχών σε σχέση με την εξέλιξη του μεταφορικού του έργου.

Οι βασικές παραδοχές θα καθοριστούν σε σχέση με τις διαφορετικές υπηρεσίες που θα δύναται να παρέχει ο νέος λιμένας και τις διαφορετικές κατηγορίες φορτίου που εκτιμάται ότι θα εξυπηρετήσει. Σε κάθε περίπτωση, εκτιμάται ότι το μέγιστο φορτίο που θα μπορεί να εξυπηρετήσει ο λιμένας, στην τελική του μορφή δεν θα ξεπεράσει τα 3 εκατομμύρια τόνους.

Οι παρακάτω παραδοχές στηρίζονται σε μία γραμμική εκτίμηση των εμπορευματικών ροών προς και από την Κεντρική και Νότια Ελλάδα, χωρίς να περιλαμβάνονται οι κυκλικότητες που παρουσιάζονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, και οι απότομες διακυμάνσεις, οι οποίες οφείλονται σε συγκυριακά γεγονότα και είναι εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθούν. Επομένως, σε οποιαδήποτε προσπάθεια πρόβλεψης σε μακροχρόνιο ορίζοντα, οι πραγματικές αποκλίσεις σε ετήσιο επίπεδο είναι αναπόφευκτες λόγω της κυκλικότητας που παρουσιάζει η οικονομική δραστηριότητα.

Στην περίπτωση της συγκεκριμένης πρόβλεψης, υπολογίζεται ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του εξαγωγικού εμπορίου θα ακολουθήσει τον εκτιμώμενο ρυθμό ανάπτυξης του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, ο οποίος και υπολογίζεται στο 3% μέχρι το 2018 και στο 2% από το 2018 και μετά.

Η εκτιμώμενη ποσότητα φορτίων που δυνητικά μπορεί να μεταφερθεί μέσα από το θαλάσσιο άξονα της Αδριατικής (δηλαδή Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία) ανέρχεται σε 12 εκατομμύρια τόνους. Με την παραδοχή ότι 50% έχει προορισμό και προέλευση τη Βόρεια Ελλάδα και 50% την Κεντρική και Νότια

Ελλάδα, τότε η εν δυνάμει αγορά για το λιμένα της Πάτρας περιορίζεται σε 6 εκατομμύρια τόνους φορτίου.

Με βάση τις παραδοχές εξέλιξης του συνολικού έργου του νέου Εμπορικού Λιμένα, και υποθέτοντας ότι το εξαγωγικό εμπόριο της Ελλάδας αυξάνεται ετησίως κατά μέσο όρο με 3%, τότε το 2018, ο εμπορικός λιμένας της Πάτρας θα διακινεί περίπου το 47% της συνολικής κίνησης εμπορευμάτων από και προς τις χώρες αυτές από 28% περίπου που εκτιμάται ότι είναι σήμερα.

### **13.2 Χύδην φορτίο**

Με βάση τις προβλέψεις του επιχειρηματικού σχεδίου που αφορά τη χρονική περίοδο 2002-2007, το μεταφορικό έργο του λιμένα σε χύδην φορτία έχει εκτιμηθεί ότι αυξάνεται ετησίως κατά μέσο όρο με 5,4% φτάνοντας το 2007 τους 453.000 τόνους.

Στο πλαίσιο της ενίσχυσης του περιφερειακού και οικονομικού ρόλου της Πάτρας στην ευρύτερη περιοχή της Νότιας και της Δυτικής Ελλάδας, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του εμπορευματικού κέντρου, εκτιμάται ότι θα περιοριστεί σημαντικά η διακίνηση χύδην φορτίων από τους γειτονικούς λιμένες, με αποτέλεσμα να διατηρηθεί ο ανωτέρω ρυθμός ανάπτυξης μέχρι το 2018, φθάνοντας τους 800.000 τόνους περίπου που αποτελεί και το 1/4 περίπου της συνολικής δυναμικότητας του Εμπορικού Λιμένα.

Η παγκόσμια τάση μοναδοποίησης φορτίων, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα χύδην φορτία εξυπηρετούν βασικά τις ανάγκες της τοπικής βιομηχανίας, οδηγούν στην εκτίμηση ότι από το 2018 και μετά η διακίνηση των χύδην φορτίων μάλλον θα παραμείνει σταθερή στους 800.000 τόνους.

### **13.3 Φορτηγά και Ασυνόδευτα Trailers**

Τα φορτία που διακινούνται με φορτηγά δεν εκτιμώνται ως πηγή εσόδου για τον εμπορικό λιμένα Πάτρας, διότι αποτελούν βασικό έργο του επιβατικού λιμένα. Είναι όμως

απαραίτητη η εκτίμηση της εξέλιξής τους, διότι ο αριθμός των ασυνόδευτων trailers εκτιμάται ως ποσοστό επί του συνολικού αριθμού των φορτηγών.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του επιχειρηματικού σχεδίου, και λαμβάνοντας υπόψη την έναρξη της λειτουργίας της Εγνατίας οδού και τη λειτουργία του λιμένα του Αστακού, εκτιμάται ότι τα φορτηγά θα παρουσιάσουν σημαντική μείωση φτάνοντας τα 210.000 σε σύγκριση με 297.000 που ήταν το 2002.

Εκτιμάται όμως ότι με την έναρξη της λειτουργίας του νέου λιμένα, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του εμπορευματικού κέντρου και της σιδηροδρομικής σύνδεσης με το λιμάνι, ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών θα ανακτήσει μεταφορικό έργο αυτού του τύπου με ετήσια αύξηση 4% περίπου φθάνοντας το 2018 τα 330.000 φορτηγά. Μεγάλο μέρος της αύξησης αυτής εκτιμάται θα τροφοδοτηθεί από τα ασυνόδευτα trailers διότι θα υπάρχουν πια σημαντικές υποδομές που θα επιτρέπουν τη διακίνηση τέτοιου είδους φορτίων. Έτσι από 16,7% του συνολικού αριθμού φορτηγών που ήταν το 2002, τα ασυνόδευτα trailers, εκτιμάται ότι θα φτάσουν το 30% της συνολικής κίνησης φορτηγών το 2018. σε απόλυτους αριθμούς αυτό σημαίνει ότι ο συνολικός Αριθμός των διακινούμενων trailers θα προσεγγίσει τις 100.000 μονάδες.

### **13.4 Εμπορευματοκιβώτια**

Αυτή τη στιγμή το έργο του λιμένα σε εμπορευματοκιβώτια (containers) είναι πολύ περιορισμένο. Εκτιμάται ότι, η ολοκλήρωση του νέου λιμένα με τη διαθεσιμότητα χερσαίων χώρων που θα έχει, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του εμπορευματικού κέντρου και τη σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με το λιμάνι, θα δημιουργήσουν ζήτηση για υπηρεσίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Οι προοπτικές διεύθυνσης του Λιμένα Πάτρας σε αυτό το τμήμα της αγοράς θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από τη δυνατότητα προσέλκυσης μεταφορικού έργου από το Λιμένα του Πειραιά, ο οποίος και αποτελεί το βασικό ανταγωνιστή της

Πάτρας, αλλά κυρίως από το Λιμένα του Αστακού, ο οποίος μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην περιοχή εφόσον βέβαια προχωρήσει η ολοκλήρωσή του.

Η εκτίμηση είναι ότι ο λιμένας, με κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική και στρατηγική προώθησης αυτή της νέας, πλην σημαντικά επικερδούς κατηγορίας φορτίων, δύναται να ξεκινήσει ένα έργο διακίνησης 20.000 μονάδων με την έναρξη της λειτουργίας του, το οποίο θα αυξάνεται με ένα μέσω ετήσιο ρυθμό της τάξης του 10% μέχρι το 2018 και με 6% από το 2019 και μετά. Με βάση τα παραπάνω δεδομένα ο αριθμός των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων εκτιμάται ότι θα φτάσει τις 52.000 μονάδες περίπου το 2018 και τις 117.000 περίπου το 2032.



## **14. ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

### **14.1 Μη ποσοτικοποιήσιμες ωφέλειες λόγω των νέων έργων**

Οι λιμένες αποτελώντας ένα βασικό κρίκο στο σύστημα των μεταφορών και σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες χερσαίες υποδομές (εξοπλισμός, οδικές και σιδηροδρομικές προσβάσεις κλπ.) εξασφαλίζουν την εύρυθμη και ασφαλή διακίνηση εμπορευμάτων, ανθρώπων και μεταφορικών μέσων και κατ' αυτόν τον τρόπο αποτελούν ένα χώρο παραγωγής έμμεσων και άμεσων κοινωνικοοικονομικών ωφελειών προς τρεις κατευθύνσεις που είναι:

- 1. σε τοπικό επίπεδο**
- 2. σε εθνικό επίπεδο**
- 3. στα μεταφορικά μέσα και στους χρήστες.**

Οι κοινωνικοοικονομικές ωφέλειες, έμμεσες ή άμεσες, δεν είναι όλες ποσοτικοποιήσιμες κυρίως λόγω ελλείψεως επαρκών στοιχείων.

Αλλά και οι λεγόμενες ποσοτικοποιήσιμες είναι κατά κανόνα προσεγγιστικές καθώς δεν είναι δυνατόν να υπολογίζονται για την κάθε μισ ξεχωριστά με ακρίβεια, το μέγεθος όσο και τα πολλαπλασιαστικά οφέλη που προκύπτουν.

Τα νέα έργα ουσιαστικά πραγματοποιούνται για να συγκρατηθεί και εξυπηρετηθεί σημαντικό πρόσθετο μεταφορικό έργο. Αυτή η αύξηση στο μεταφορικό έργο έχει δύο άμεσες ευεργετικές επιπτώσεις, η πρώτη είναι ότι αυξάνονται σημαντικά τα έσοδα των πλοιοκτητών ενώ η δεύτερη ότι αυξάνονται τα έσοδα του Λιμενικού Ταμείου και τα έσοδα των υπηρεσιών που είναι άμεσα συνδεδεμένες με το πλοίο.

Οι έμμεσες ωφέλειες δεν είναι ανάλογες προς τις άμεσες και τούτο οφείλεται στο ότι ένα μεγάλο ποσοστό, ίσως το μεγαλύτερο του κυκλοφοριακού φόρτου, είναι διερχόμενο από την πόλη και το λιμάνι. Είναι άλλωστε γνωστό ότι τα σημαντικότερα κέρδη του λιμένα προέρχονται από την διαχείριση των εμπορευμάτων και όχι από τη φορτοεκφόρτωση και μάλιστα με ίδια μέσα (φορτηγά οχήματα).



Όμως εάν δεν υπάρχουν μεγάλες μη ποσοτικοποιήσιμες ωφέλειες στην ίδια την πόλη της Πάτρας, υπάρχουν έμμεσες ωφέλειες στην ευρύτερη οικονομία της περιοχής καθώς οι παραγωγοί των γεωργικών προϊόντων της Πελοποννήσου και οι βιομηχανίες, βιοτεχνίες βρίσκουν μια οδό ασφαλή και αρκετά φθηνή για την διακίνηση των προϊόντων τους προς την Ευρώπη.

Μια έμμεση ωφέλεια μη ποσοτικοποιήσιμη αλλά πολύ σημαντική είναι η βελτιστοποίηση της διαδρομής μεταφοράς ευπαθών προϊόντων από την κεντρική και νότια Ελλάδα προς τη νότια και κεντρική Ιταλία. Η χερσαία απόσταση είναι μεγαλύτερη τουλάχιστον κατά 500 έως 1.000 χλμ. περισσότερο έναντι της παλαιάς. Δηλαδή για να πάει το προϊόν στη Φλωρεντία ή στη Ρώμη, θα πρέπει να διασχίσει την Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Αυστρία και το 50% της Ιταλίας δηλαδή τέσσερις χώρες, ενώ από την Πάτρα είναι περίπου 50 έως 60 ώρες ίσως και λιγότερο. Στοιχεία συγκεκριμένα δεν υπάρχουν αλλά ένας μεγάλος όγκος ευπαθών προϊόντων ωφελήθηκε και θα ωφεληθεί από τη δημιουργία των νέων υποδομών. Η αύξηση στην διακίνηση των ευπαθών προϊόντων θα έχει άμεση επίπτωση και στην αύξηση της παραγωγής, που με τη σειρά της θα επιφέρει πολλαπλασιαστικά οφέλη από τη χρησιμοποίηση εργατικών χεριών για την συγκομιδή και καλλιέργεια γεωργικών προϊόντων. Το ίδιο θα συμβεί και στην βιομηχανία και στην βιοτεχνία. Τα έμμεσα οφέλη λοιπόν για τον πρωτογενή και δευτερογενή οικονομικό τομέα της χώρας είναι πολλά.

Εκτός από τα παραπάνω θα υπάρξουν ωφέλειες από την δημιουργία οικονομικών δραστηριοτήτων εκατέρωθεν του οδικού και σιδηροδρομικού άξονα Αθηνών – Πάτρας και ιδιαίτερα στο τμήμα Ξυλοκάστρου – Πάτρας. Συγκεκριμένα μπορούν να αναπτυχθούν οικονομικές δραστηριότητες όπως Ξενοδοχεία, χώροι στάθμευσης, Βιοτεχνίες, χώροι συσκευασίας και μεταποίησης, κ.α.

Επίσης είναι δυνατόν λόγω αφ' ενός της μεγάλης διακίνησης φορτηγών οχημάτων και αφ' ετέρου της προώθησης της Πάτρας από την Ευρώπη ως κόμβου στο Δίκτυο Συνδυασμένων Μεταφορών να υπάρξουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για δημιουργία ενός εμπορικού κέντρου

(INTERPORT) για τη στάθμευση και εξυπηρέτηση φορτηγών οχημάτων, προσφέροντας κάθε είδους υπηρεσίες στα φορτηγά οχήματα, στους οδηγούς και στα εμπορεύματα (Τράπεζες, FAX, TELEX, τηλέφωνα, αποθηκευτικούς χώρους, Ξενώνες, γραφεία για τις διαμεταφορικές εταιρείες κ.α.). Άλλωστε από/προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της Πάτρας διακινούν εμπορεύματα τουλάχιστον είκοσιτρείς (23) Ευρωπαϊκές χώρες. Παράλληλα είναι δυνατή και η δημιουργία ενός δικτύου Ελευθέρων Ζωνών με τη συμμετοχή και άλλων Κοινοτικών Λιμένων (Μπρίντεζι, Τεργέστη κ.α.).

Οι νέες εγκαταστάσεις θα δώσουν την ευκαιρία να δημιουργηθεί και τμήμα διακίνησης εμπορευμάτων. Τα εμπορεύματα που διακινούνται σήμερα είναι σίδερα, ξυλεία κ.α. Η μελλοντική ανάπτυξη του λιμένος της Πάτρας θα προσελκύσει και άλλου είδους εμπορεύματα μέρος των οποίων θα είναι μοναδοποιημένα αφού άλλωστε αυτή είναι η τάση συσκευασίας παγκοσμίως.

Με βάση τα παραπάνω ο λιμένας της Πάτρας προβλέπεται να εξοπλιστεί με σύγχρονο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό και σύστημα πληροφορικής/τηλεματικής απ' όπου θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας εντός της λιμενικής περιοχής (άμεσες ποσοτικοποιήσιμες κοινωνικοοικονομικές ωφέλειες).

Ο σύγχρονος εξοπλισμός και η αυτοματοποίηση των διαδικασιών θα αποτελέσει μια πρόκληση για παραπέρα αύξηση της επιβατικής και εμπορικής κίνησης του λιμένα της Πάτρας με ωφέλειες τις οποίες θα καρπωθούν τόσο οι χρήστες και η τοπική οικονομία όσο και η Εθνική.

ΘΕΣΗ	ΥΠΑΡΧΟΥΝ	ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ
Διοικητικοί	17	22
Μηχανικοί	1	1
Τεχνολόγοι εφαρμογών	2	2
Τεχνικοί-Τεχνίτες	23	28
Λιμενεργάτες Οδηγοί και χρήστες μηχανημάτων κ.α.	85	95
Βοηθητικό προσωπικό	26	31
Φύλακες	5	10
Σύνολο	159	189

Εάν πραγματοποιηθούν τα παραπάνω έργα, τότε οι έμμεσες μη ποσοτικοποιήσιμες ωφέλειες θα μετατραπούν σε άμεσες ποσοτικοποιήσιμες για την πόλη και το λιμάνι.

Έμμεσες ωφέλειες μη ποσοτικοποιήσιμες δεν έχουν βέβαια μόνο η Πάτρα και η Ελλάδα, αλλά και οι Ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα η Ιταλία.

Τέλος με τα νέα έργα θα ωφεληθούν και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες, αφού οι μικροκαθυστερήσεις που υπάρχουν σήμερα θα εκλείψουν. Γενικά οι έμμεσες μη ποσοτικοποιήσιμες ωφέλειες και ουσιαστικές είναι και επιφέρουν τεράστια συναλλαγματικά οφέλη στην Εθνική Οικονομία.

## **14.2 Ποσοτικοποιήσιμες κοινωνικοοικονομικές ωφέλειες κατά τη διάρκεια της κατασκευής των έργων και μετά**

Οι ποσοτικοποιήσιμες ωφέλειες που θα προκύψουν στο λιμάνι της Πάτρας είναι δύο τύπων:

1. κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των έργων
2. μετά την αποπεράτωση των έργων.

Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των έργων η σημαντικότερη ωφέλεια προέρχεται από την απασχόληση προσωπικού και μηχανικών μέσων.

Για 68 εκατομμύρια ευρώ επενδυτικό πρόγραμμα για την εκτέλεση των έργων και εκτιμώντας συμμετοχή του συντελεστή εργασίας στο κόστος του έργου 27% και μέση μικτή ετήσια

εργατική αμοιβή 11.000 ευρώ, θα απασχοληθούν άμεσα 1640 άτομα.

ΕΤΗ	ΑΤΟΜΑ
1	250
2	180
3	250
4	320
5	320
6	320

Ο θετικές επιπτώσεις από την απασχόληση αυτή είναι αφ' ενός η συμβολή στη μείωση της ανεργίας αφού θα εργαστούν και άτομα τα οποία προέρχονται από άλλες ειδικότητες (βιομηχανικοί εργάτες) και αφ' ετέρου η ύπαρξη πολλαπλασιαστικών ωφελειών από τις πρόσθετες προμήθειες και θα υποχρεωθεί το εργαζόμενο προσωπικό να εκτελέσει (σταδιακή αναθέρμανση της Οικονομίας).

Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εκτιμάται επίσης ότι θα δημιουργηθεί εμμέσως, μία θέση εργασίας ανά 60 χιλιάδες ευρώ κόστος κατασκευής.

Μετά την εκτέλεση των έργων θα υπάρξουν άμεσες ποσοτικοποιήσιμες ωφέλειες για τα μεταφορικά μέσα (πλοία), για το Λιμενικό Ταμείο, για την τοπική και Εθνική Οικονομία. Επίσης μεγάλο όφελος προς την τοπική οικονομία και την Εθνική, δημιουργούνται από τροφοφοδοσία των πλοίων (λαχανικά, φρούτα, κρέας που προωθούνται στα πλοία).

Τα παραπάνω είναι τα άμεσα οφέλη, όμως υπάρχουν και τα έμμεσα οφέλη. Το σημαντικότερο ίσως από αυτά είναι ότι με την κατασκευή του νέου λιμένος και την ολοκλήρωση της παρακαμπτήριας Εθνικής Οδού θα υπάρξει μια ωφέλεια υπέρ των χρηστών – οδηγών φορτηγών – της τάξεως των 8 ευρώ ανά φορτηγό (ελάττωση χρόνου διαδρομής που εκτιμάται συντηρητικά σε ένα τέταρτο της ώρας ανά διαδρομή, οικονομία στην κατανάλωση πετρελαίου, λιπαντικά, φθορά οχήματος κ.α. – μέση ημερήσια βωρη δαπάνη φορτηγών: 180 ευρώ)

Η συνέχιση της χρήσης του υπάρχοντος αστικού οδικού δικτύου για την από/προς το εθνικό δίκτυο πρόσβασης των

οχημάτων θα είχε σαν αποτέλεσμα οι προσβάσεις μέχρι τα σημεία από/επιβίβασης στο νέο λιμένα θα εξακολουθούν να διέρχονται από την πόλη με αποτέλεσμα να απαιτούνται νέες κυκλοφοριακές διευθετήσεις και αναπόφευκτη όξυνση του ήδη επιβαρυσμένου κυκλοφοριακού προβλήματος καθώς θα αυξηθεί και η κίνηση από/προς την λιμενική περιοχή.

Το παραπάνω ποσό σήμερα επιβαρύνει άμεσα τα μεταφερόμενα προϊόντα τα οποία πολλές φορές είναι ευπαθή (καρπούζια, εσπεριδοειδή κ.α.).

Επίσης με την ολοκλήρωση του νέου λιμένα θα αυξηθούν οι θέσεις εργασίας σε διοικητικό και άλλων ειδικοτήτων προσωπικό. Γίνεται δεκτό ότι δημιουργείται άμεσα μια νέα θέση εργασίας ανά 12.000 ευρώ κόστος λειτουργίας, και έμμεσα μια θέση εργασίας ανά 47.000 ευρώ κόστος λειτουργίας.

Άλλη έμμεση ωφέλεια προέρχεται από τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων. Συγκεκριμένα οι επιβάτες οι οποίοι δεν διαθέτουν οχήματα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς (σιδηρόδρομο, λεωφορεία κ.α.), προμηθεύονται προϊόντα από τα καταστήματα κ.α. Επίσης αρκετοί τουρίστες ή επιβάτες καταλύουν σε ξενοδοχεία, ξενώνες ενώ βέβαια γευματίζουν μία ή δύο φορές στην πόλη πριν κατευθυνθούν στον τελικό προορισμό τους.

Από τα παραπάνω έχουμε αναθέρμανση του τοπικού και εθνικού εμπορίου καθώς και της Βιοτεχνίας. Εκτιμάται συντηρητικά ότι θα αυξηθούν τα κέρδη των επιχειρήσεων κατά 1 ευρώ ανά διακινούμενο επιβάτη.

## 15. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

### 15.1 Πηγές εσόδων

Οι βασικές πηγές εσόδων που θα έχει ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών από την εκμετάλλευση του εμπορικού τμήματος είναι:

1. Φορτοεκφόρτωση χύδην φορτίων
2. Εργασίες Φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων επί πλοίου και επί προκυμαίας
3. Έσοδα από δικαιώματα Τρακτόρευσης ασυνόδευτων trailers
4. Τέλη διέλευσης ασυνόδευτων trailers (μόνο για τα εξερχόμενα)
5. Έσοδα κατάληψης Λιμενικού χώρου από απόθεση μοναδοποιημένων φορτίων
6. Έσοδα από αποθήκευση σε υπόστεγα χύδην φορτίου
7. Τέλη προσόρμισης και παραβολής πλοίων

Σε ότι αφορά τα έσοδα κατάληψης λιμενικού χώρου και αποθήκευσης, γίνονται οι εξής παραδοχές:

	<b>Ημέρες</b>
Μέσος χρόνος παραμονής ασυνόδευτων	1
Μέσος χρόνος παραμονής Εμπορευματοκιβωτίων	3
Μέσος χρόνος παραμονής χύδην φορτίων σε υπόστεγα	3

Ο υπολογισμός των εσόδων για κάθε κατηγορία φορτίου και παρεχόμενης υπηρεσίας γίνεται σε σταθερές τιμές του 2003 για μια περίοδο 25 ετών από την έναρξη λειτουργίας του λιμένα. Θεωρώντας επομένως ως έτος έναρξης λειτουργίας του εμπορικού τμήματος το 2008, η εκτίμηση των προβλεπόμενων εσόδων εκτείνεται μέχρι το έτος 2032.

Στον υπολογισμό των εσόδων θα μπορούσαν δυνητικά να περιληφθούν και τα έσοδα που μπορεί να προκύψουν από την αξιοποίηση των χώρων που στην παρούσα χρονική στιγμή χρησιμοποιούνται για την διεκπεραίωση του εμπορικού έργου

του λιμένα, και που με την έναρξη λειτουργίας του εμπορικού τμήματος οι χώροι αυτοί θα είναι αξιοποιήσιμοι σε άλλες χρήσεις.

Κάτι τέτοιο όμως αποτελεί αντικείμενο ειδικής μελέτης και ξεφεύγει από το πλαίσιο της παρούσας.

## **15.2 Παραδοχές λειτουργικών εξόδων**

### **15.2.1 Μισθοδοσία**

Με το υφιστάμενο μεταφορικό έργο του λιμένα, ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών απασχολεί 10 χειριστές μηχανημάτων, των οποίων η μισθοδοσία ανέρχεται ετησίως σε 334.000€ εκτιμάται, ότι για να μπορέσει ο Οργανισμός να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση θα πρέπει μέχρι το 2018 να διπλασιάσει το στελεχιακό του δυναμικό στα 20 άτομα.

Υπολογίζοντας και 5 άτομα για τη διοικητική υποστήριξη, το έτος 2018 ο Εμπορικός Λιμένας θα διαθέτει 25 άτομα με συνολικό ετήσιο κόστος μισθοδοσίας 649.000€ Πιο αναλυτικά οι υποθέσεις που γίνονται για την εξέλιξη του προσωπικού είναι οι εξής:

- Δύο νέες προσλήψεις κάθε χρόνο μέχρι το 2011
- Μια νέα πρόσληψη κάθε χρόνο μέχρι το 2018
- Μέση ετήσια μισθοδοσία ανά νέο εργαζόμενο 21.000€

### **15.2.2 Λειτουργικά Έξοδα**

Βάσει των ιστορικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Πατρών, και σύμφωνα με τα υφιστάμενα τιμολόγια του, η συμμετοχή των λειτουργικών εξόδων στα συνολικά έσοδα ανέρχεται σε 28% περίπου κατά μέσο όρο.

Για την εκτίμηση των προβλεπόμενων λειτουργικών εξόδων του εμπορικού τμήματος (ενέργεια, νερό, αναλώσιμα, ανταλλακτικά, συντήρηση, φόροι, τέλη κ.λπ.) η βασική παραδοχή είναι ότι θα ακολουθήσουν την ίδια εξέλιξη ως προς τα έσοδα με ποσοστό 28%.

### **15.2.3 Αποσβέσεις**

Τα Λιμενικά Έργα έχουν μέση διάρκεια ζωής περίπου 50 έτη. Με βάση αυτή την παραδοχή και χρησιμοποιώντας τη σταθερή μέθοδο απόσβεσης προκύπτει ετήσιος συντελεστής 2%. Δηλαδή, το ετήσιο κόστος των αποσβέσεων θα είναι 1,016 εκατομμύρια ευρώ.

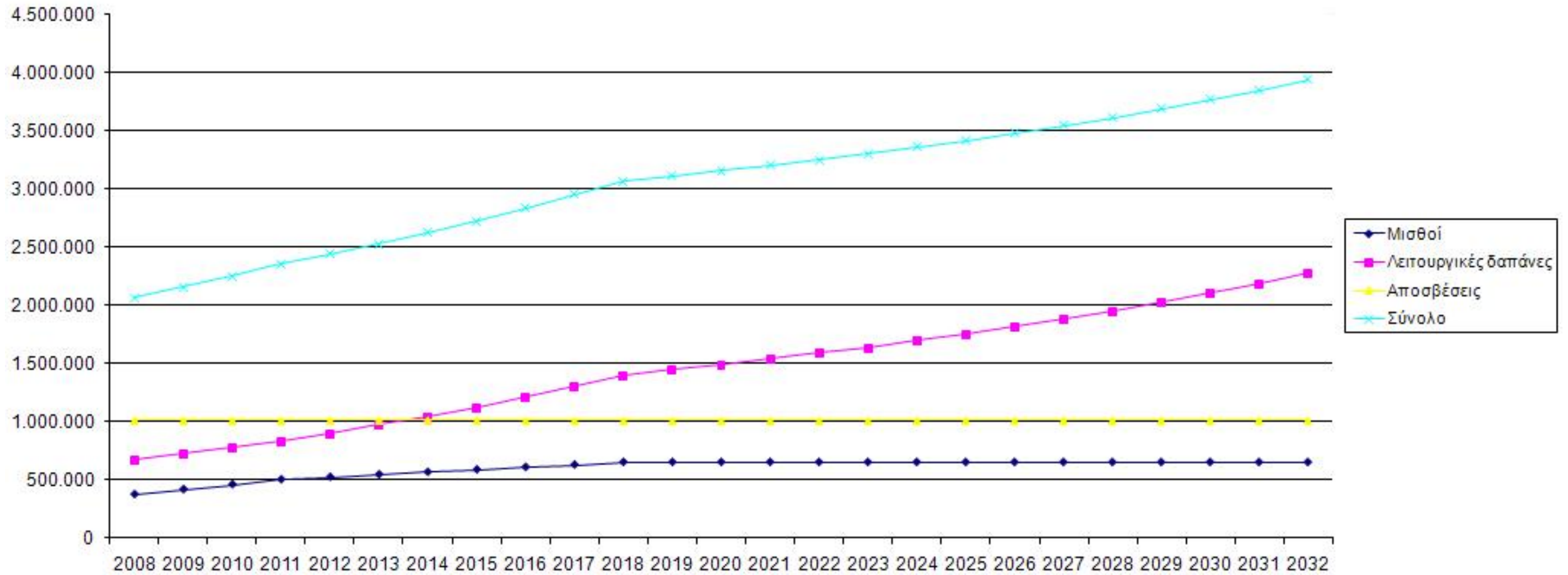
Ο κάτωθι πίνακας απεικονίζει τα προβλεπόμενα έξοδα του Οργανισμού Λιμένα Πατρών για την περίοδο 2008-2032:



**ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Μισθοί	376.000	418.000	460.000	502.000	523.000	544.000	565.000	586.000	607.000	628.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000
Λειτουργικές δαπάνες	673.387	723.937	778.559	837.594	901.415	970.430	1.045.082	1.125.855	1.213.274	1.307.916	1.399.191	1.447.858	1.491.840	1.538.460	1.587.878	1.640.260	1.695.786	1.754.643	1.817.032	1.883.164	1.953.264	2.027.569	2.106.334	2.189.824	2.278.323
Αποσβέσεις	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000	1.016.000
Σύνολο	2.065.387	2.157.937	2.254.559	2.355.594	2.440.000	2.530.430	2.626.082	2.727.855	2.836.274	2.951.916	3.064.191	3.112.858	3.156.840	3.203.460	3.252.878	3.305.260	3.360.786	3.419.643	3.482.032	3.548.164	3.618.264	3.692.569	3.771.334	3.854.824	3.943.323

**Προβλεπόμενη Εξέλιξη Δαπανών για τη Λειτουργία του Εμπορικού τμήματος του Νέου Λιμένα Πατρών**



**ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Συνολικά Έσοδα	2.404.953	2.585.490	2.780.566	2.991.405	3.219.340	3.465.823	3.732.437	4.020.909	4.333.122	4.671.129	4.997.110	5.170.922	5.327.998	5.494.500	5.670.991	5.858.072	6.056.378	6.266.583	6.489.399	6.725.584	6.975.941	7.241.319	7.522.620	7.820.799	8.136.868
Συνολικά Έξοδα	2.065.387	2.157.937	2.254.559	2.355.594	2.440.415	2.530.430	2.626.082	2.727.855	2.836.274	2.951.916	3.064.191	3.112.858	3.156.840	3.203.460	3.252.878	3.305.260	3.360.786	3.419.643	3.482.032	3.548.164	3.618.264	3.692.569	3.771.334	3.854.824	3.943.323
Κέρδη προ φόρων	339.566	427.553	526.008	635.812	778.925	935.393	1.106.355	1.293.055	1.496.848	1.719.213	1.932.919	2.058.064	2.171.159	2.291.040	2.418.114	2.552.812	2.695.592	2.846.939	3.007.367	3.177.421	3.357.678	3.548.750	3.751.286	3.965.975	4.193.545
Φόροι (35%)	118.848	149.644	184.103	222.534	272.624	327.388	387.224	452.569	523.897	601.725	676.522	720.322	759.906	801.864	846.340	893.484	943.457	996.429	1.052.578	1.112.097	1.175.187	1.242.063	1.312.950	1.388.091	1.467.741
Κέρδη μετά από φόρους	220.718	277.909	341.905	413.278	506.301	608.005	719.131	840.486	972.951	1.117.488	1.256.397	1.337.742	1.411.253	1.489.176	1.571.774	1.659.328	1.752.135	1.850.510	1.954.789	2.065.324	2.182.491	2.306.688	2.438.336	2.577.884	2.725.804

## **16. ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ**

1. Αποσυμφόρηση του χώρου που βρίσκεται σήμερα το λιμάνι.
2. Μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος στο κέντρο της πόλης.
3. Βελτίωση της ποιότητας του αέρα και αισθητική αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης στο κέντρο της Πάτρας.
4. Αναβάθμιση της περιοχής στην παλαιά βιομηχανική ζώνη της Ακτής Δυμαίων.
5. Αξιοποίηση του παλαιού λιμανιού με τη χρησιμοποίησή του σαν μεγάλη μαρίνα με στόχο την προσπέλαση ανάλογης μορφής τουρισμού, που θα ωφελήσει την πόλη.

## **17. ΠΙΘΑΝΕΣ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Μια τόσο μεγάλη επέμβαση στο περιβάλλον, όσο αυτή της κατασκευής του νέου λιμανιού στην Ακτή Δυμαίων, δεν μπορεί να μην έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Αντικείμενο των μελετητών, ήταν να εξετάσουν αν αυτές οι επιπτώσεις βρίσκονται μέσα σε επιτρεπτά όρια και έπειτα με ποιο τρόπο θα επιτύχουν την ελαχιστοποίησή τους, κατασκευάζοντας ταυτόχρονα ένα τεχνικά άρτιο έργο.

### **17.1 Επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα:**

Επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα, θα υπάρχουν από τις εκπομπές αερίων ρύπων των βαρέων οχημάτων μεταφοράς, προς και από τον λιμένα και των μηχανημάτων κατασκευής, όπως και επίσης από την παραγόμενη στο εργοτάξιο σκόνη.

## 17.2 Επιπτώσεις από τους θορύβους

Κατά την διάρκεια των έργων για την κατασκευή του νέου λιμανιού της Πάτρας είναι δυνατόν να δημιουργηθούν περιβαλλοντικές οχλήσεις στο χώρο των έργων όπως:

1. οχλήσεις από τις δραστηριότητες στο εργοτάξιο πχ. Την διακίνηση βαρέων οχημάτων (ηχορύπανση), τις έξαλες επιχώσεις και χωματισμούς γενικά που θα προκαλέσουν σκόνες και μικρού μεγέθους ρύπανση του περιβάλλοντος, τις ύφαλες επιχώσεις (θολερότητα θάλασσας) κλπ.
2. κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των έργων αλλά και μετά θα υπάρξει αύξηση στη διακίνηση οχημάτων (ιδιοτικών οχημάτων, φορτηγών, καθώς και οχημάτων μαζικής μεταφοράς).
3. όσο τα λιμενικά και χερσαία έργα θα προωθούνται και οι νέες εγκαταστάσεις θα αρχίσουν να εξυπηρετούν πλοία, η μορφή και ο χαρακτήρας της ευρύτερης χερσαίας περιοχής θα διαφοροποιηθεί.

## 17.3 Επιπτώσεις στη μορφολογία – Αισθητικές επιπτώσεις

Κατά τη φάση κατασκευής του έργου, με την εγκατάσταση και λειτουργία του εργοταξίου όπως και από τους όγκους των διαφόρων υλικών που θα απαιτηθούν στην κατασκευή, θα αλλοιωθεί το τοπίο της παραλιακής ζώνης, δυτικά της λεωφόρου της Ακτής Δυμαίων, σε όλο το μήκος των έργων. Η σημερινή αστική δομή θα τροποποιηθεί καθώς ο (περιορισμένος ούτως ή άλλως) αριθμός κατοικιών θα μεταφερθεί προς το εσωτερικό ή στην περιφέρεια της πόλης παραχωρώντας τους χώρους σε ναυτιλιακά γραφεία, καταστήματα και άλλες συναφείς προς το λιμένα οικονομικές δραστηριότητες.

Η μετακίνηση αυτή πραγματοποιείται για δύο βασικούς λόγους:

1. μεγάλη ζήτηση ακινήτων για την εγκατάσταση νέων οικονομικών δραστηριοτήτων ή επέκταση του εμπορικού και οικονομικού κέντρου (τράπεζες, πρακτορεία κ.α.)

2. μεγάλη κίνηση επιβατών και οχημάτων από/προς τις νέες λιμενικές ζώνες των πορθμείων.

Διαφορετικές θα είναι οι επιπτώσεις από την πιθανή χρήση τμήματος του νέου Λιμένα για την διακίνηση εμπορευμάτων. Αντίθετα με ότι θα συμβεί στην επέκταση του πορθμειακού Λιμένα εδώ θα υπάρξει αναγκαιότητα διατήρησης αριθμού κατοικιών πλησίον των εγκαταστάσεων του νέου εμπορικού σταθμού για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων γενικά στο λιμάνι.

#### **17.4 Επιπτώσεις στα οικοσυστήματα**

Από την κατασκευή των έργων, θα επηρεασθεί το χερσαίο οικοσύστημα σε περιορισμένες ζώνες κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων, όπου θα γίνουν τα έργα και θα εγκατασταθεί το εργοτάξιο. Όσον αφορά το θαλάσσιο οικοσύστημα με την επέκταση του χερσαίου χώρου του λιμανιού, θα καταστραφεί τοπικά το βένθος από την επιχωμάτωση του πυθμένα. Κατά την επέκταση των έργων, η ιχθυοπανίδα θα απομακρυνθεί από την άμεση περιοχή, αλλά τα περισσότερα είδη θα έχουν τη δυνατότητα να επανέλθουν μετά την ολοκλήρωση του έργου.

#### **17.5 Μέτρα για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων**

1. Τα πρώτα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για τις επιχωματώσεις, είναι στο μεγαλύτερό τους ποσοστό κοκκώδη, οπότε αναμένεται να είναι περιορισμένες, δεδομένου ότι η πλειονότητα των υλικών θα καθιζάνει άμεσα και μόνο τα πολύ μικρής διαμέτρου θα παραμείνουν σε αιώρημα για περιορισμένη διάρκεια χρόνου.
2. Η εκσκαφή των υλικών του πυθμένα θα γίνει με αναρροφητική βυθοκόρο με κοπτική κεφαλή έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί η θολότητα στην περιοχή του έργου. Η εναπόθεσή τους θα γίνει στη θαλάσσια περιοχή που θα έχει βάθος μεγαλύτερο από 50 μέτρα και η ανάδοχος έχει

συμβατική υποχρέωση ώστε με συγκεκριμένα στοιχεία να την επιλέγει ώστε η θέση αυτή να επιβαρύνει λιγότερο το θαλάσσιο περιβάλλον.

3. Να αποκλείεται η μεταφορά υλικών διαμέσου του ευρύτερου αστικού ιστού της πόλης. Η είσοδος και η έξοδος των αυτοκινήτων να γίνεται από τον έναντι της αρτηρίας του Γλαύκου χώρο του εργοταξίου απολυόμενης της κίνησής τους επί της λεωφόρου της Ακτής Δυμαίων. Η εξόρυξη των υλικών, να γίνει από νόμιμα λατομεία, κατά την διακίνηση των οχημάτων εντός και εκτός του εργοταξίου να λαμβάνονται όλα τα προστατευτικά μέτρα για αποτροπή πρόκλησης και διασποράς σκόνης.



## 18. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στη μελέτη αυτή διατυπώθηκαν μια σειρά από μεταβλητές οι οποίες τεκμηριώνουν αναμφισβήτητα τη σκοπιμότητα δημιουργίας του νέου εμπορικού λιμένα της Πάτρας, καθώς επίσης και οι βασικές παραδοχές εξέλιξης του εμπορευματικού έργου και τα αντίστοιχα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα. Από ότι φαίνεται, ο Εμπορικός Λιμένας μπορεί να καταστεί οικονομικά βιώσιμος, μόνο αν συντρέξουν οι ακόλουθες βασικότερες προϋποθέσεις:

- Επιχορήγηση του κόστους της επένδυσης τουλάχιστον κατά 40%-50%
- Χάραξη τιμολογιακής πολιτικής η οποία να ενισχύσει τα έσοδα διασφαλίζοντας ταυτόχρονα και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα ισχυρά λιμάνια της χώρας που αντλούν και την πλειοψηφία του μεταφορικού έργου της χώρας
- Ενεργητική πολιτική προσέλκυσης μοναδοποιημένων φορτίων τα οποία δημιουργούν πολλαπλασιαστικά οφέλη για τον φορέα εκμετάλλευσης.

Διαφαίνεται επίσης ότι η δυνατότητα πλήρους ανάληψης της επένδυσης του εμπορικού λιμένα από ιδιωτικά κεφάλαια με σύμβαση παραχώρησης είναι μάλλον περιορισμένη. Εκτός εάν ο ιδιώτης που θα αναλάβει τη συγκεκριμένη επένδυση είναι σε θέση να παρέχει και πρόσθετες υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας με μειωμένο επενδυτικό κόστος. Με βάση πάντως τις σημαντικές παραδοχές, η δυνατότητα να αναληφθεί μια υψηλού κόστους επένδυση, με αντίστοιχα ιδιαίτερα αυξημένο επιχειρηματικό κίνδυνο, από φορείς ιδιωτικών συμφερόντων δεν φαίνεται να είναι εφικτή.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι και η δυνατότητα χρηματοδότησης μιας τέτοιας επένδυσης από το τραπεζικό σύστημα θα πρέπει να παρέχει σημαντικά εχέγγυα, δεδομένης της δυσκολίας που θα αντιμετωπίσει ο φορέας εκμετάλλευσης να ανταποκριθεί στις τοκοχρεολυτικές απαιτήσεις ενός δανείου ιδιαίτερα τα πρώτα χρόνια.

Παρ' όλα αυτά, τα επερχόμενα έργα υποδομής στην περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας (εμπορευματικό κέντρο, αναβάθμιση σιδηροδρομικού δικτύου, Ιόνια Οδός, Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, αναβάθμιση Εθνικής Οδού Αθήνας-Πάτρας) σε συνδυασμό με τη σημασία που έχει η απελευθέρωση των χώρων του υφιστάμενου λιμένα για χρήσεις περισσότερο αποδοτικές για την πόλη της Πάτρας, καθιστούν απαραίτητη την προσέγγιση της συγκεκριμένης επένδυσης και με κριτήρια που σχετίζονται περισσότερο με τη συμβολή της στην περιφερειακή και τοπική οικονομία γενικότερα.

Με βάση τα ανωτέρω, κρίνεται σκόπιμη η αξιολόγηση της συγκεκριμένης επένδυσης και σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα έργα υποδομής που θα πραγματοποιηθούν και όχι αυτόνομα με όρους αυστηρά οικονομικής βιωσιμότητας.

Για παράδειγμα, η ορθή λειτουργία ενός εμπορευματικού κέντρου στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας, καθιστά απαραίτητη την ύπαρξη ενός καλά οργανωμένου εμπορικού λιμένα, με επαρκείς υποδομές ώστε να μπορεί να λειτουργεί σωστά ολόκληρο το κύκλωμα της αλυσίδας εφοδιασμού και να γίνεται αποτελεσματικά και αποδοτικά η διακίνηση εμπορευμάτων.

Είναι εμφανές ότι ο εμπορικός λιμένας της Πάτρας θα υποστηρίξει μια σειρά έργων υποδομής τα οποία θα υλοποιηθούν στην ευρύτερη περιοχή τα επόμενα χρόνια

Συνεπώς δεδομένου ότι ο Οργανισμός Λιμένα Πατρών:

- Θα αντιμετωπίσει ιδιαίτερα υψηλό χρηματοοικονομικό κίνδυνο αναλαμβάνοντας αυτόνομα την επένδυση,
- Θα περιορίσει σημαντικά τη δυνατότητα ανάπτυξης των υπόλοιπων δραστηριοτήτων του δεσμεύοντας ένα πολύ υψηλό ποσοστό των χρηματικών του διαθεσίμων

Προτείνεται να μελετηθούν τα συνολικά οφέλη, σε σχέση με το κόστος, που θα επιφέρει η δημιουργία του εμπορικού λιμένα στην τοπική και περιφερειακή οικονομία, και σύμφωνα με τα αποτελέσματα, θα διερευνηθεί η δυνατότητα επιχορήγησης της επένδυσης με κριτήρια πια περιφερειακά και εθνικά, ως μέσο επίτευξης οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Προσωπική συνέντευξη από τον κ. Ευάγγελο Φλωράτο 18/6/2007 και 6/7/2007
- Προσωπική συνέντευξη από τον κ. Μάρκο Καπετανάκη 18/8/2007
- Πληροφορίες και έντυπο υλικό από την Αυτοκινητοδρόμιο Α.Ε. (Σαχτούρη 42)
- Πληροφορίες και έντυπο υλικό από τον «Οργανισμό Λυμένος Πάτρας» (Ακτή Δυμέων)
- Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΔΚ: Αρώνης –Δρέτας –Καρδαΰτης.
- Τρίτων Ε.Π.Ε
- REMACO Α.Ε.

## **ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ:**

- [www.google.com](http://www.google.com)
- [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)
- [www.naytemporiki.gr](http://www.naytemporiki.gr)
- [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)
- [www.mypatra.gr](http://www.mypatra.gr)