



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ

## **ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

## **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**



**ΘΕΜΑ : “ΤΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ –  
ΠΟΙΑ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ  
ΧΩΡΑΣ”**

**Καθηγητής  
κα Ζαφειροπούλου**

**Οι σπουδάστριες  
Παυλοπούλου Κων/να  
Τσάμη Αικατερίνη**

**ΠΑΤΡΑ 2005**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Έννοια των μεταφορών.....	6
1.2. Ιστορική αναδρομή των μεταφορών.....	8
1.3. Οι σύγχρονες μεταφορές στην Ελλάδα.....	9

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

#### ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

2.1. Εισαγωγή – Οι συγκοινωνίες της Ελλάδας.....	11
2.2. Εθνικές χερσαίες μεταφορές.....	14
2.2.1. Σιδηροδρομικό δίκτυο – Η ιστορία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.....	15
2.2.1.1. Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ).....	20
2.2.1.2. Ευθύνη του ΟΣΕ για επιβατικές μεταφορές.....	21
2.2.2. Το σιδηροδρομικό δίκτυο – Γενικά.....	25
2.2.3. Σιδηροδρομικοί σταθμοί – γραμμές στην Ελλάδα.....	28
2.2.3.1. Γραμμή Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα.....	28
2.2.3.2. Γραμμή «Αθήνα – Θεσ/νίκη – Ειδομένη».....	28
2.2.3.3. Γραμμή Διακοπτού – Καλαβρύτων.....	29
2.2.3.4. Γραμμή κοιλάδας του Νέστου.....	29
2.2.3.5. Γραμμή Πηλίου.....	30
2.2.3.6. Δυσοίωνες προοπτικές.....	30
2.2.4. Σιδηροδρομικοί σταθμοί σε Αθήνα – Αττική.....	31
2.2.4.1. Το τραμ στην Ελλάδα – Γενικά.....	33
i) Τα τραμ Αθήνας – Πειραιά.....	36
ii) Το ηλεκτρικό τραμ της Καλαμάτας.....	37
iii) Ο ιππήλατος τροχιόδρομος στο Καρλόβασι της Σάμου.....	37
iv) Ο τροχιόδρομος της Θεσσαλονίκης.....	38
v) Πλεονεκτήματα.....	38
2.2.4.2. Το μετρό.....	
i) Αττικό Μετρό.....	40
ii) Το μετρό της Θεσσαλονίκης.....	44
2.2.4.3. Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος.....	46

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

3.1. Ιστορική αναδρομή.....	49
3.2. Οδικές μεταφορές – Οδικοί άξονες.....	50
3.2.1. Κύριοι οδικοί άξονες Δυτικής Ελλάδας	
Α) Οδικός άξονας Αντιρρίου – Ιωαννίνων.....	52
Β) Οδικός άξονας Πατρών – Πύργου – Αρχαία Ολυμπία.....	52
Γ) Οδικός άξονας Πατρών – Κορίνθου.....	53
Δ) Οδικός άξονας Αιτωλικό – Αστακός – Μύτικας – Άκτιο.....	53
Ε) Οδικός άξονας Μεσολόγγι – Αγρίνιο.....	53
ΣΤ) Οδικός άξονας Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα.....	53
Ζ) Οδικός άξονας Πατρών – Χαλανδρίτσας – Καλαβρύτων ...	53
3.2.2. Χαρακτηριστικά οδικών αξόνων Δυτικής Στερεάς και Ηπείρου.....	54
3.2.3. Αττική Οδός.....	55
3.2.3.1. Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου.....	57
3.2.3.2. Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες	
i) Γενικά.....	58
ii) Σημερινή κατάσταση στην Ελλάδα – Γενική οργάνωση και νομικό καθεστώς.....	60
iii) Οργάνωση της εκμετάλλευσης.....	63
Α. ΕΑΣ.....	63
Β. Αστικά ΚΤΕΛ.....	64
Γ. ΡΟΔΑ.....	66
iv) Κρατική παρέμβαση και έλεγχος των φορέων ΔΑΣ στην Ελλάδα.....	66
v) Γενικά χαρακτηριστικά της εκμετάλλευσης.....	69
3.2.3.3. Οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας μέσα στον χρόνο: Πορεία εξέλιξης – Σύντομο ιστορικό.....	76
3.2.3.4. Ταξί.....	80
3.2.3.5. ΟΑΣ Θεσσαλονίκης.....	82
3.2.3.6. Νομοθετικές διατάξεις	
Α) Υποχρεώσεις των συγκοινωνιακών φορέων.....	84
Β) Εξυπηρέτηση υπεραστικών γραμμών.....	85
Γ) Πρακτορεία εξυπηρέτησης – εκδοτήρια εισιτηρίων.....	86
Δ) Σκοπός ΚΤΕΛ Α.Ε.....	87
Ε) Φορολογία ιδιόκτητων λεωφορείων ΚΤΕΛ 2005-2006... ..	87

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

### ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

4.1. Εισαγωγή.....	89
4.2. Θαλάσσιες συγκοινωνίες – Το θαλάσσιο δίκτυο της Ελλάδας ..	90
4.3. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.....	94
4.4. Σημαντικότερα λιμάνια .....	95
4.4.1. Τα λιμάνια στην περιοχή της Αττικής.....	96
4.4.1.1. Το λιμάνι του Πειραιά .....	96
4.4.1.2. Το λιμάνι της Ραφήνας.....	99
4.4.1.3. Το λιμάνι του Λαυρίου .....	99
4.4.1.4. Αττική – Εύβοια .....	101
4.4.2. Τα λιμάνια στην Πελοπόννησο.....	101
4.4.2.1. Το λιμάνι της Πάτρας.....	101
i) Σύνδεση με την Ιταλία μέσω των λιμανιών Πάτρας και Ηγουμενίτσας .....	102
4.4.2.2. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. ....	103
4.4.2.3. Το λιμάνι της Κυλλήνης.....	103
4.4.2.4. Το λιμάνι της Καλαμάτας.....	104
4.4.2.5. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις .....	104
4.4.3. Τα λιμάνια στην Κρήτη .....	104
4.4.3.1. Το λιμάνι του Ηρακλείου .....	104
4.4.3.2. Το λιμάνι των Χανίων .....	105
4.4.3.3. Το λιμάνι του Ρεθύμνου .....	105
4.4.3.4. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις .....	105
4.4.3.5. Το λιμάνι του Αγ.Νικολάου .....	105
4.4.3.6. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις .....	106
4.4.4. Τα λιμάνια στα Δωδεκάνησα .....	106
4.4.4.1. Το λιμάνι της Ρόδου .....	106
4.4.4.2. Τοπικά δρομολόγια Δωδεκανήσων.....	106
4.4.4.3. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις .....	107
4.4.5. Τα λιμάνια στο Βόρειο Αιγαίο.....	107
4.4.5.1. Τοπικά δρομολόγια του Βορείου Αιγαίου .....	107
4.4.6. Τα λιμάνια στις Κυκλάδες.....	108
4.4.6.1. Τοπικά δρομολόγια των Κυκλάδων .....	108
4.4.6.2. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις .....	108
4.4.7. Τα λιμάνια στα νησιά του Ιονίου.....	109
4.4.7.1. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις .....	109
4.4.8. Τα λιμάνια στη Θεσσαλία .....	109
4.4.8.1. Το λιμάνι του Βόλου.....	109
4.4.9. Τα λιμάνια στη Μακεδονία .....	111
4.4.9.1. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (Κεντρική Μακεδονία) .....	111

4.4.9.2. Το λιμάνι του Νέου Μαρμαρά – Χαλκιδική (Κεντρική Μακεδονία).....	112
4.4.9.3. Το λιμάνι της Καβάλας (Ανατολική Μακεδονία). ....	112
4.4.10. Θράκη.....	113
4.4.10.1. Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.....	113
4.4.11. Στερεά Ελλάδα.....	114
4.4.11.1. Το λιμάνι του Αγ.Κωνσταντίνου .....	114
4.4.12. Νομοθεσία για τις θαλάσσιες μεταφορές .....	116

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>

### ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

5.1. Αεροπορικές μεταφορές – Αεροδρόμια – Γενικά .....	118
5.2. Αεροπορικό δίκαιο .....	120
5.3. Αεροπορικές συνδέσεις.....	121
5.4. Αεροπορικές εταιρείες .....	122
5.4.1. Ολυμπιακή Αεροπορία – Οι πρώτες προσπάθειες αερομεταφοράς στην Ελλάδα .....	122
5.4.2. Τι ισχύει στην Ελλάδα έως σήμερα.....	124
Α) Τα θετικά σημεία του εθνικού μας αερομεταφορέα.....	125
Β) Τα αρνητικά σημεία του εθνικού μας αερομεταφορέα ...	127
5.4.3. Ο στόλος της Olympic Airlines .....	130
5.5. Πτήσεις CHARTERS – Ειδικά ναυλωμένες πτήσεις.....	130
5.6. Aegean Airlines .....	133
5.6.1. Ιστορική αναδρομή .....	134
5.6.2. Ο στόλος της Aegean Airline .....	135
5.6.3. Υπηρεσίες της Aegean Airline .....	136
Α)Υπηρεσία E-Ticket.....	136
Β)Υπηρεσία E-check in.....	139
5.6.4. Δρομολόγια .....	140
5.6.5. Προορισμοί .....	141
5.6.6. Αεροδρόμια .....	142
Α) ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT–«ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» .....	142
Β) Αερολιμένας Θεσ/νίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ».....	145
Γ) Σημαντικά αεροδρόμια της Ελλάδας .....	146

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>

### ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

6.1. Σχέση μεταξύ συγκοινωνιών και τουρισμού .....	148
6.2. Τα οφέλη του συγκοινωνιακού δικτύου της Ελλάδας στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας .....	149

6.3. Προοπτικές ανάπτυξης και εξέλιξης του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας .....	150
---	-----

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup>

### ΕΠΙΛΟΓΟΣ

7.1. Συμπέρασμα .....	151
-----------------------	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	154
----------------	-----

ΠΗΓΕΣ .....	163
-------------	-----

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε γενικές γραμμές, μεταφορές είναι οι πράξεις με τις οποίες οργανώνονται μετατοπίσεις προσώπων και πραγμάτων με αντάλλαγμα. Η μεταφορά προϋποθέτει μετατόπιση από ένα σημείο σε κάποιο άλλο, αλλά και οργάνωση από την συντονισμένη χρησιμοποίηση των μεταφορικών μέσων και των υπηρεσιών του ανθρώπου.

Οι μεταφορές με βάση διάφορα κριτήρια, διακρίνονται στις εξής κατηγορίες :

A. Με βάση το αντικείμενο της μεταφοράς διακρίνονται σε μεταφορές επιβατών και μεταφορές πραγμάτων.

B. Με κριτήριο τον χώρο στον οποίο γίνονται και το μέσο που πραγματοποιούνται, διακρίνονται σε χερσαίες που γίνονται με αυτοκίνητα και σιδηρόδρομο κυρίως, σε θαλάσσιες που πραγματοποιούνται με πλοία (υπάρχουν και οι μεταφορές εσωτερικών υδάτων σε ποτάμια και λίμνες) και σε εναέρια που γίνονται με αεροσκάφη κάθε είδους.

Οι χερσαίες, θαλάσσιες και εναέρια μεταφορές μπορεί να είναι απλές, συνδυασμένες ή μικτές :

- i. Συνδυασμένη είναι η μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων που γίνεται με μια σύμβαση, αλλά με περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα με οποιοδήποτε συνδυασμό μεταξύ τους. Συναφής είναι η διαδοχική μεταφορά που εκτελείται από διαδοχικούς μεταφορείς. Αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί με την χρησιμοποίηση ενός είδους μεταφορικού μέσου. Μπορεί λοιπόν να είναι απλή ή συνδυασμένη.
- ii. Μικτή είναι η μεταφορά στην οποία το όχημα που μεταφέρει τα πράγματα (αυτοκίνητο-βαγόνι) για τμήμα της μεταφοράς, μεταφέρεται με άλλο μεταφορικό μέσο (ξηράς ή θάλασσας) χωρίς τα πράγματα να εκφορτώνονται.

Γ. Με βάση την χώρα που γίνονται οι μεταφορές διακρίνονται σε εθνικές ή διεθνείς.

- i. Εθνική (ή εσωτερική) είναι η μεταφορά που περιορίζεται στα όρια μιας χώρας.

- ii. Διεθνής, είναι η μεταφορά που ξεπερνάει τα σύνορα μιας χώρας. Οι διεθνείς μεταφορές ελέγχονται και ρυθμίζονται από το δίκαιο των διεθνών μεταφορών καθώς φέρνει σε επαφή χώρες με διαφορετικές έννομες τάξεις.

Δ. Μεταφορές ιδιωτικές και δημόσιες.

- i. Ιδιωτική είναι η μεταφορά που γίνεται για λογαριασμό του ίδιου του μεταφορέα. Οι ιδιωτικές μεταφορές ενδιαφέρουν όχι τόσο το ιδιωτικό αλλά το δημόσιο δίκαιο καθώς αποτελούν δραστηριότητες που αφορούν την οικονομία της χώρας. Γι' αυτό και υπόκεινται στους κανόνες του δημοσίου δικαίου που ισχύουν γι' αυτήν.
- ii. Δημόσια είναι η μεταφορά που αφορά άλλα πρόσωπα ή ξένα για τον μεταφορέα πράγματα. Ενδιαφέρουν το δημόσιο δίκαιο καθώς γίνονται με σύμβαση και κυρίως γιατί γίνονται με μέσα δημόσιας χρήσης. Οι δημόσιες μεταφορές αφορούν το δημόσιο συμφέρον, γι' αυτό και δεν αφήνονται στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

Ε. Τακτικές μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία.

- i. Τακτικές μεταφορές είναι οι μεταφορές που γίνονται με τακτικά προκαθορισμένα δρομολόγια. Σ' αυτές ο μεταφορέας ενεργεί μεταφορές με αντάλλαγμα σε ορισμένες ημερομηνίες, με ορισμένο επαναλαμβανόμενο δρομολόγιο και προκαθορισμένες στάσεις με προκαθορισμένο αντικείμενο μεταφοράς μέσα στα όρια δυνατοτήτων του.
- ii. Κατά παραγγελία είναι οι μεταφορές που εκτελούνται με βάση ειδική συμφωνία ανάμεσα στον μεταφορέα και σ' αυτόν που ενδιαφέρεται να κάνει την μεταφορά μόνος του ή μαζί με άλλους.

Η διάκριση αυτή των μεταφορών αφορά κυρίως το δημόσιο δίκαιο. Με βάση την παραπάνω διάκριση οι μεταφορές διαμορφώνονται ως εξής :

Οι θαλάσσιες μεταφορές πλην τις ακτοπλοϊκές γίνονται κατά παραγγελία. Οι οδικές μεταφορές επιβατών είναι τακτικές πλην των μεταφορών με ταξί που γίνονται κατά παραγγελία. Το ίδιο ισχύει και για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών ότι είναι τακτικές. Τέλος, οι εναέριες μεταφορές είναι κι αυτές συνήθως τακτικές τόσο για τα πρόσωπα όσο και για τα πράγματα. Μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως για σκοπούς αθλητικούς ή τουριστικούς κ.λ.π. μπορεί να γίνονται κατά παραγγελία.



## 1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα μέσα μεταφοράς και η διενέργεια μεταφοράς από τόπο σε τόπο, αποτελεί μια από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του ανθρώπου από τα πρώτα χρόνια της ιστορίας του μέχρι σήμερα. Η μετακίνηση των ανθρώπων είχε κίνητρα επαγγελματικά, πολιτιστικά, κοινωνικά ή ψυχαγωγικά. Στην πιο πρωτόγονη μορφή συγκοινωνίας, ο τροχός αποτέλεσε τη βάση των σύγχρονων συγκοινωνιακών μέσων. Όμως, ο πρωτόγονος άνθρωπος βρήκε το καλύτερο μέσο συγκοινωνίας στους θαλασσινούς δρόμους με την κατασκευή μιας υποτυπώδους άμαξας με τροχούς.

Κατά τους ιστορικούς χρόνους οι συγκοινωνίες αναπτύχθηκαν σημαντικά στο μεσογειακό χώρο και την Άπω Ανατολή. Το ιστιοφόρο βελτιώθηκε, τόσο σε μέγεθος όσο και σε απόδοση. Πρώτος λαός που απέκτησε ολόκληρο στόλο στη Μεσόγειο και έκανε ποντοπόρα ταξίδια ήταν οι Κρήτες, κατά τη Μινωική εποχή. Αργότερα ανέπτυξαν μεγάλη θαλασσινή συγκοινωνία και άλλοι λαοί (Φοίνικες, Έλληνες, Καρχηδόνιοι και Ρωμαίοι). Στις χερσαίες συγκοινωνίες, ιδιαίτερα σημαντική ήταν η συμβολή των Ρωμαίων, που κατασκεύασαν μεγάλο οδικό δίκτυο στην Ιταλία, Δυτική Ευρώπη, ελλαδικό χώρο, Μικρά Ασία και Βόρεια Αφρική. Γενικά οι αρχαίοι πολιτισμοί στηρίχτηκαν στα ιστιοφόρα καράβια, την άμαξα και στα караβάνια.

Κατά το Μεσαίωνα, η κατασκευή της πυξίδας, που επέτρεψε τη ναυσιπλοΐα στην ανοιχτή θάλασσα, ήταν ένας αποφασιστικός σταθμός στην ανάπτυξη των θαλασσινών συγκοινωνιών. Στον τομέα των χερσαίων συγκοινωνιών, μέχρι το 19<sup>ο</sup> αι. δεν έγιναν πολλές καινοτομίες ή ανακαλύψεις. Το δίτροχο όχημα παρέμεινε κύριος φορέας των χερσαίων μεταφορών μέχρι τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αι., και με τη βελτίωση του οδικού δικτύου χρησιμοποιήθηκε η τετράτροχη άμαξα σε μεγαλύτερη κλίμακα. Από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αι. αρχίζει η εποχή των μηχανικών μέσων συγκοινωνίας. Το 1807 κατελκύστηκε στον ποταμό Χάντσον της Αμερικής με πρώτο ατμόπλοιο, που αποτέλεσε την πρώτη πρακτική εφαρμογή της ατμομηχανής στις μεταφορές. Το 1825 λειτούργησε ο πρώτος σιδηρόδρομος με ατμομηχανή και μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο χρησιμοποιήθηκε η ντιζελομηχανή.

Πραγματική επανάσταση στις συγκοινωνιακές μεταφορές έφερε το αυτοκίνητο στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αι., αν και η εξέλιξή του καθυστέρησε σε πολλές χώρες επειδή έλειπαν οι κατάλληλοι δρόμοι. Μετά το 1910 παρατηρήθηκε μια ραγδαία αύξηση του

αριθμού των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν και σήμερα αποτελεί το πιο διαδεδομένο συγκοινωνιακό μέσο .

Το 1903 , με την πτήση των αδελφών Ράιτ , αρχίζει η εποχή των αεροπορικών συγκοινωνιών , που άνοιξαν νέες δυνατότητες με την αύξηση της ταχύτητας .

### 1.3 ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι μεταφορές στην εποχή μας γνωρίζουν τεράστια ανάπτυξη τόσο ποσοτική όσο και ποιοτική . Πραγματικά , με την πάροδο του χρόνου δεν αυξάνονται μόνο τα μεταφορικά μέσα και δίκτυα αλλά βελτιώνεται και τελειοποιείται και η τεχνική των μεταφορών .

Οι μεταφορές έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη χώρα μας που κατέχει καίρια γεωγραφική θέση . Η Ελλάδα βρίσκεται στο σταυροδρόμι της Ευρώπης , της Ανατολής και του Νότου και γι' αυτό προσφέρεται ως κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου και μεταφορών στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου .

Μέχρι το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου , οι μεταφορές δεν είχαν την ανάπτυξη που έπρεπε . Εκτός από τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα , οι άλλες μεταφορές δεν ήταν ικανοποιητικές . Οι οδικές μεταφορές ήταν περιορισμένες με ανεπαρκές οδικό δίκτυο . Οι σιδηροδρομικές μεταφορές ήταν μη ικανοποιητικές . Η εγκατάσταση σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα καθυστέρησε σημαντικά . Το πρώτο του τμήμα κατασκευάστηκε από το 1882 μέχρι το 1902 ως ο πρώτος συρμός (Πειραιά –Αθήνα -Θεσσαλονίκη) μπήκε σε κυκλοφορία το 1918 . Όσο για τις αεροπορικές μεταφορές δεν μπορούσαν να καλύψουν παρά μόνο ελάχιστη μεταφορική δραστηριότητα .

Η ατελής ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών οφείλεται κατά μεγάλο μέρος στο φυσικό διαμελισμό της χώρας μας . Χώρα ορεινή με μεγάλο μήκος ακτών , πολλά νησιά , που επιβάλλουν ειδικό σύστημα μεταφορών . Για τις συνθήκες αυτές προσφέρονται συνδυασμένες μεταφορές όμως δεν υπήρχαν ούτε υπάρχουν ικανοποιητικές στην Ελλάδα . ( Δε θα πρέπει να ξεχνάμε το ότι η Ελλάδα πρωτοστάτησε στην αρχαιότητα στον τομέα του εμπορίου και των μεταφορών αλλά ανέκαμψαν την πορεία της οι πόλεμοι και οι συνεχείς αναταραχές και συγκρούσεις στο έδαφός της ).

Τα πράγματα βελτιώνονται μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο καθώς τα μέσα αυξάνονται , τελειοποιούνται και έτσι βελτιώνεται και επεκτείνεται και το οδικό δίκτυο . Γενικεύεται η χρήση του

αυτοκινήτου , που ανταγωνίζεται την κίνηση των λιμανιών και σήμερα ανταγωνίζεται σοβαρά τους σιδηροδρόμους .

Με την ένταξή μας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα η υλοποίηση ορισμένων προγραμματισμένων συγκοινωνιακών έργων όπως ο αυτοκινητόδρομος Βορρά – Νότου , η πλωτή οδός Αξιού – Μοράβα – Δούναβη , ο συγκοινωνιακός κόμβος Brindisi – Ηγουμενίτσα – Βόλος – Μέση Ανατολή , αναδεικνύουν την θέση της χώρας .

Επιπρόσθετα με πιο δυναμικούς τρόπους και περισσότερα έργα η Ελλάδα θα αξιοποιήσει όλες τις μεταφορικές της δυνατότητες τώρα πια με την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση .

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

## ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΟΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Οι συγκοινωνίες επιδρούν στο τουριστικό φαινόμενο τόσο ως διακίνηση των επισκεπτών μέσα στον Εθνικό χώρο(συγκοινωνίες εσωτερικού), όσο και ως προσπέλαση από τις τουριστικές αγορές του εξωτερικού (συγκοινωνίες εξωτερικού).

#### **A) Συγκοινωνίες εσωτερικού**

Η γεωγραφική «ανομοιογένεια» της Ελλάδας που οφείλεται στην ορεινή γεωγραφική διαμόρφωση της ηπειρωτικής χώρας, στην οικιστική της διασπορά και στη νησιωτική της συγκρότηση, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση όλων των διαμερισμάτων της χώρας και περισσότερο εκείνων που παρουσιάζουν έντονη τουριστική κίνηση τουριστών αλλοδαπών και ημεδαπών, που αξιώνουν ταχύτητα, άνεση και χαμηλό κόστος στα ταξίδια τους. Αυτά όμως δύσκολα μπορούν να συνδυαστούν και να εξασφαλιστούν και έτσι επιβάλλεται συνδυασμένη χρήση περισσότερων από ένα συγκοινωνιακών μέσων : από το αυτοκίνητο και το τρένο, μέχρι το πλοίο και το αεροπλάνο.

#### **B) Συγκοινωνίες εξωτερικού**

Το σοβαρότερο πρόβλημα για την προώθηση του αλλοδαπού μας τουρισμού είναι η προσπέλαση από το εξωτερικό προς την Ελλάδα, που απαιτεί μεγάλο κόστος μετακίνησης, σε σύγκριση με τις ανταγωνιστικές χώρες.

Το κύριο ταξιδιωτικό μέσο από το εξωτερικό είναι τα αεροπλάνα σε ποσοστό γύρω στο 60%. Τα διεθνή αεροδρόμια της χώρας, που δέχονται ταξιδιώτες κατευθείαν από το εξωτερικό, είναι της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, του Ηρακλείου, της Ρόδου και της Κέρκυρας.

Με τα πλοία και τα αυτοκίνητα μετακινείται ποσοστό περίπου 30%, ενώ τα τρένα μετέχουν σε ποσοστό γύρω στο 5%, όμως υπάρχει μια τάση αύξησης, εξαιτίας των χαμηλών ναύλων του μέσου αυτού. Μόνιμο παράπονο των επισκεπτών αλλά και των ίδιων των Ελλήνων είναι η κατάσταση των συγκοινωνιών της

χώρας μας. Τα αεροδρόμια και τα λιμάνια αντιμετωπίζουν καταστάσεις κορεσμού το καλοκαίρι και αποδιάρθρωσης τις άλλες εποχές του χρόνου. Τα παράπονα δεν είναι αβάσιμα, όμως υπάρχουν πραγματικές δυσκολίες που δικαιολογούν τα προβλήματα. Μόνο την τελευταία δεκαετία καταβάλλεται σοβαρή προσπάθεια εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων. Ακόμη χαρακτηριστικό είναι ότι οι Εθνικές μεταφορές έχουν εκχωρηθεί σε κοινωνικές ομάδες που δεν διακρίνονται για την κοινωνική τους πειθαρχία και αλληλεγγύη (ιδιοκτήτες ταξί και υπεραστικών λεωφορείων, πλοιοκτήτες ακτοπλοΐας), με θύματα κυρίως ξένους επισκέπτες. Υπάρχουν όμως και αντικειμενικές δυσκολίες για την अपαράδεκτη κατάσταση των συγκοινωνιών.

Μια εξήγηση είναι η μορφολογία του χώρου. Ένα άλλο ζήτημα είναι οι εποχικές και βραχύχρονες αιχμές στη ζήτηση των μεταφορικών μέσων. Για να εξυπηρετηθεί η ζήτηση του καλοκαιριού σε μεταφορές χρειάζονται τεράστιες υποδομές σε κάθε είδους μεταφορικό μέσο χωριστά. Οι υποδομές αυτές θα λειτουργούσαν μόνο δύο μήνες με όλο το δυναμικό τους και άλλους δύο με το μισό. Το χειμώνα θα ήταν πρακτικά και θα επιβάρυναν το κοινωνικό σύνολο με το κόστος συντήρησής τους. Ελάχιστα κράτη (Ελβετία, Αυστρία, βόρεια Ιταλία, νότια Γαλλία) διαθέτουν τέτοια ιδανική κατάσταση. Όλες σχεδόν οι χώρες και μαζί η δική μας αυτοσχεδιάζουν.

Η κατάσταση στις χερσαίες μεταφορές είναι το ίδιο προβληματική. Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι εκσυγχρονίζονται με αργό ρυθμό αν και είναι φθηνό και ασφαλές μεταφορικό μέσο. Το οδικό δίκτυο είναι επαρκές ως προς την πυκνότητα και το μήκος, αλλά για την ποιότητά του δεν μπορεί κανείς να μιλήσει με ικανοποίηση. Στη χώρα δεν υπάρχει αυτοκινητόδρομος αντίστοιχος με τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Ούτε ο νέος άξονας Αθήνας – Θεσσαλονίκης είναι ικανοποιητικός. Οι άλλοι δρόμοι δεν είναι σε αφόρητα κακή κατάσταση, αν εξαιρέσει κανείς τη μέτρια σηματοδότηση και τον κακό φωτισμό. Ας μην ξεχνάμε ότι στην Ελλάδα η κατασκευή ενός δρόμου δεν είναι εύκολη υπόθεση. Πάντως η επικινδυνότητα των ελληνικών δρόμων και των ελληνικών τρόπων οδήγησης, βρίσκεται κοντά στον μέσο ευρωπαϊκό όρο.

Από την άλλη πλευρά, τις τελευταίες δεκαετίες, το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας εκσυγχρονίστηκε και αναβαθμίστηκε, με αποτέλεσμα η Ελλάδα να έχει σήμερα μια ολοκληρωμένη δομή συγκοινωνιών που επιτρέπει τη γρήγορη

και ασφαλή μετακίνηση σε όλα τα σημεία της επικράτειας. Παράλληλα, νέα έργα εντάσσονται συνεχώς στο πρόγραμμα, ώστε οι υποδομές του συγκοινωνιακού πλέγματος της χώρας να γίνονται ολοένα και πιο αξιόπιστες.

Μεγάλης σημασίας για τη βελτίωση της οδικής συγκοινωνίας στον ελλαδικό χώρο είναι η λειτουργία της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου (που συνδέει τη δυτική Πελοπόννησο με τη δυτική Στερεά Ελλάδα), η οποία είναι η μεγαλύτερη καλωδιακή γέφυρα στην Ευρώπη. Σε εξέλιξη βρίσκεται, ακόμα, η κατασκευή τμημάτων του κλειστού αυτοκινητόδρομου της «Εγνατίας Οδού» στη Βόρεια Ελλάδα (συνολικού μήκους 680 χλμ.), ενώ ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι παρεμβάσεις για την ανάπτυξη του κεντρικού οδικού άξονα της χώρας Π.Α.ΘΕ (που συνδέει τις πόλεις της Πάτρας, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης).

Παράλληλα, στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, προχώρησαν οι εργασίες βελτίωσης των υπάρχοντων υποδομών σε πολλά λιμάνια της χώρας και ειδικά σε αυτά του Πειραιά και της Ραφήνας, που είναι τα δύο βασικότερα λιμάνια για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη. Επιπλέον, εκσυγχρονίστηκαν αποφασιστικά και τα αεροδρόμια της χώρας, όπως επίσης και το σιδηροδρομικό δίκτυο, με την αναβάθμιση των υπάρχουσών γραμμών και τη δημιουργία νέων αλλά και τη δρομολόγηση εξαιρετικά σύγχρονων και ταχέων αμαξοστοιχιών.

Εξάλλου, με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004, μια σειρά μεγάλων συγκοινωνιακών έργων σχεδιάστηκαν και ολοκληρώθηκαν στο νομό Αττικής. Η κατασκευή της Αττικής Οδού μετέβαλε ουσιαστικά τον συγκοινωνιακό χάρτη της περιοχής. Στην πόλη της Αθήνας αναβαθμίστηκαν οι δημόσιες συγκοινωνίες και βελτιώθηκε η ποιότητα ζωής με την κατασκευή και λειτουργία του μητροπολιτικού σιδηρόδρομου (μετρό), του προαστιακού σιδηροδρόμου και του τραμ. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκε σημαντική αναβάθμιση των υπάρχοντων μέσων μαζικής μεταφοράς με την ανανέωση του στόλου λεωφορείων και τρόλεϊ και την ανακαίνιση των σταθμών του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά. Η σύνδεση του τελευταίου με το μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο, αλλά και με το εθνικό δίκτυο σιδηροδρόμων, δημιούργησε ένα λειτουργικό πλέγμα συγκοινωνιών. Τέλος, σημαντικό σταθμό για τη βελτίωση των αεροπορικών ταξιδιών στη χώρα, αποτέλεσε η κατασκευή και

λειτουργία του νέου σύγχρονου αεροδρομίου Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», στην περιοχή των Σπάτων Αττικής.

Όσον αφορά τις συγκοινωνίες της χώρας μας, εάν εξεταστούν από άποψη χρήσεως διακρίνονται σε :

- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ
- ΟΔΙΚΟ
- ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ
- ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ

## 2.2 Εθνικές χερσαίες μεταφορές

Οι μεταφορές πραγματοποιούνται με μέσα δημόσιας χρήσεως, γι' αυτό και οι μεταφορές αφορούν το δημόσιο συμφέρον και η άσκηση της επιχείρησης χερσαίας μεταφοράς υποβάλλεται σε κρατικό έλεγχο και περιορισμούς. Ο ευρύτετος σκοπός της κρατικής παρέμβασης αποβλέπει στο να γίνονται οι μεταφορές συστηματικά και προγραμματισμένα ώστε να εξυπηρετείται ο πληθυσμός σε όλα τα διαμερίσματα της χώρας και να γίνεται ορθολογιστικά η κατανομή ανάμεσα στα διάφορα είδη μεταφοράς. Αποτελεί δηλαδή ο κρατικός παρεμβατισμός και μέσο κρατικής πολιτικής των μεταφορών.

Ο κρατικός παρεμβατισμός στις χερσαίες μεταφορές παίρνει διάφορες μορφές. Συγκεκριμένα :

- i. Το κράτος αναλαμβάνει την μεταφορά το ίδιο ή διαμέσου νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ) που ιδρύονται από το κράτος για τον σκοπό αυτό (π.χ. ΣΕΚ, σιδηροδρομικές μεταφορές).
- ii. Το κράτος παραχωρεί σε ιδιώτες το δικαίωμα εκμετάλλευσης ορισμένων μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό γίνεται σύμβαση προσχώρησης μεταξύ κράτους και ιδιώτη, η οποία ρυθμίζει τους όρους περιορισμού των μεταφορών, τις υποχρεώσεις-δικαιώματα μεταφορέα και τον νομικό τύπο των επιχειρήσεων αυτών. Είναι η περίπτωση των ΚΤΕΛ.
- iii. Τέλος, η τρίτη μορφή κρατικού παρεμβατισμού είναι οι άδειες για την άσκηση της μεταφορικής δραστηριότητας. Είναι η περίπτωση των ταξί.

Στην Ελλάδα οι χερσαίες μεταφορές γίνονται με τα αυτοκίνητα και το σιδηρόδρομο.

### **2.2.1. Σιδηροδρομικό δίκτυο - Η ιστορία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.**

Η ωρίμανση της σιδηροδρομικής κίνησης-μετακίνησης στη χώρα μας είναι ταυτόσημη με την ίδρυση του ελληνικού κράτους. Η συστηματική χρησιμοποίηση του ατμού στην τεχνολογία από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα είχε σαν αποτέλεσμα την αλματώδη εξέλιξη της βιομηχανίας και των μεταφορικών μέσων. Η σχεδίαση και η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου έχει αφήσει ανεξίτηλα σημάδια στην ιστορία μας. Η συμβολή των σιδηροδρόμων στην ανάπτυξη και ανασυγκρότηση της Ελλάδας, από το ξεκίνημά τους στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και σήμερα, είναι κάτι παραπάνω από σημαντική.

Σε εποχές πολύ δύσκολες, με πενιχρά οικονομικά μέσα και πρωτόγονα τεχνικά μέσα στρώθηκαν το ένα μετά το άλλο τα σιδηροδρομικά δίκτυα που συνέδεαν τα αστικά κέντρα με την περιφέρεια. Οι πρώτες προσπάθειες για την κατασκευή σιδηροδρόμου γίνονται το 1835, μετά από πρόταση του Γάλλου Φραγκίσκου Φεράλδη, αλλά χωρίς αποτέλεσμα. Το κράτος άρχισε να ασχολείται με το θέμα αυτό το 1855, με την κατάθεση από την κυβέρνηση Μαυροκορδάτου του πρώτου νομοσχεδίου για την κατασκευή σιδηροδρόμου στην Αθήνα και τον Πειραιά. Από τα τέλη του 1880 αρχίζει η σοβαρότερη προσέγγιση του θέματος. Η αντιπολίτευση (με επικεφαλής τον Α. Κουμουνδούρο) προτείνει ένα δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών με κέντρο την πρωτεύουσα και με διαδρομές ακτινωτά προς τις διάφορες πόλεις και τα λιμάνια της χώρας. Στόχος ήταν η σύνδεση της χώρας με τις χώρες της Βαλκανικής και την υπόλοιπη Ευρώπη. Η κυβέρνηση Τρικούπη δεν απέκλειε την κατασκευή διεθνούς γραμμής που θα συνέδεε τη χώρα με την Ευρώπη, αλλά έδινε μεγαλύτερη σημασία στα τοπικά δίκτυα. Στόχος ήταν να συνδεθεί η ενδοχώρα με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Τα πρώτα τρένα στην Ελλάδα ανήκαν σε ιδιωτικές εταιρίες. Χιλιάδες άνθρωποι από διάφορες κοινωνικές τάξεις, με διαφορετική μόρφωση, από διαφορετικές χώρες, συνεργάζονταν αρμονικά για πολλές δεκαετίες.





## ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΗΣΑΠ)

Τον Νοέμβριο του 1857 γίνεται η δημοπρασία για την κατασκευή του πρώτου σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, που θα συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά. Στις 17 Φεβρουαρίου του 1869 γίνεται η πρώτη δοκιμή της γραμμής. Ατμομηχανή σέρνει 6 οχήματα με διακόσιους καλεσμένους και διανύει την απόσταση από το Θησείο στο Πειραιά σε 19 λεπτά της ώρας. Στα τέλη του μήνα αρχίζουν κανονικά τα δρομολόγια, οκτώ τις καθημερινές και εννέα τις Κυριακές. Το 1882 ολοκληρώνεται η ανέγερση του σταθμού Πειραιά. Τον Φεβρουάριο του 1887 αποφασίζεται η προέκταση της γραμμής του ΣΑΠ μέχρι την Ομόνοια και η κατασκευή νέου σταθμού στο Μοναστηράκι. Η υπόγεια σύνδεση του ΣΑΠ μέχρι την Ομόνοια αρχίζει τον Μάιο του 1895. Τον Σεπτέμβριο του 1904 αρχίζει η ηλεκτροκίνηση του ΣΑΠ με ηλεκτρικό ρεύμα από την «Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία». Ικανοποιώντας αίτημα του δημοσίου ο ΣΑΠ ενώνει την παραλιακή γραμμή στο λιμάνι του Πειραιά με το Λαρισσαϊκό σιδηρόδρομο για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης προσωπικού και οπλισμού στον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο. Η γραμμή αυτή καταργήθηκε τον Νοέμβριο του 1960. Τον Απρίλιο του 1926 ιδρύεται η εταιρεία «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» (ΕΗΣ) που έχει αναλάβει την υποχρέωση να επεκτείνει την παλαιά σήραγγα μέχρι τον σταθμό Αττικής με διπλή γραμμή που θα συνέδεε τον ηλεκτροκίνητο σιδηρόδρομο με τον σιδηρόδρομο της Κηφισιάς. Το 1928 εγκαινιάζεται το νέο μέγαρο του σιδηροδρομικού σταθμού του Πειραιά και ο σταθμός της Καλλιθέας. Στις 21 Ιουλίου του 1930 εγκαινιάζεται ο υπόγειος σταθμός της Ομόνοιας. Τον Ιούλιο του 1936 εγκαινιάζεται η γραμμή (τραμ) Πειραιά-Περάματος που λειτούργησε μέχρι και το 1977. Τον Μάρτιο του 1948 αρχίζει η εκμετάλλευση του σταθμού Βικτωρίας και ένα χρόνο αργότερα η εκμετάλλευση του σταθμού Αττικής. Το 1955 αρχίζει η λεωφορειακή γραμμή Πειραιά-Ζαπτείου και Πειραιά-Περάματος. Τον Φεβρουάριο του

1956 η σιδηροδρομική γραμμή επεκτείνεται μέχρι τα Άνω Πατήσια και τον επόμενο μήνα φτάνει μέχρι και τη Ν.Ιωνία. Την επόμενη χρονιά φτάνει μέχρι το Ν.Ηράκλειο. Σειρά έργων τη διετία 1956-1957 επεκτείνουν τη σιδηροδρομική γραμμή (μέσω Πετραλώνων, Άνω Πατησίων, Ν. Ιωνίας, Ηρακλείου) μέχρι την Κηφισιά. Το 1963 ολοκληρώνεται η ανέγερση των κεντρικών γραφείων του ΕΗΣ στη συμβολή των οδών Λυκούργου και Αθηνάς κοντά στην Ομόνοια. Τον Ιανουάριο του 1976 οι ΕΗΣ κρατικοποιούνται και μετονομάζονται σε «Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους Αθηνών-Πειραιώς» (ΗΣΑΠ). Τόσο ο ηλεκτρικός όσο και το Αττικό μετρό, δεν υπάγονται στον ΟΣΕ, το νομικό πρόσωπο στο οποίο ανήκουν όλα τα άλλα σιδηροδρομικά μας δίκτυα.

#### ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΠΥΡΓΟΥ-ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ (ΣΠΚ)

Τον Οκτώβριο του 1881 γίνεται δημοπρασία και η Γενική Πιστωτική Τράπεζα αναλαμβάνει την κατασκευή του σιδηροδρόμου μεταξύ Πύργου-Κατάκωλου (ΣΠΚ) και τον Ιανουάριο του 1882 αρχίζει η κατασκευή της γραμμής, που ολοκληρώνεται στα τέλη της ίδιας χρονιάς. Τον Φεβρουάριο του 1883 γίνονται τα εγκαίνια και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής. Η εταιρεία «Α.Ε. Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκωλου» εξαγοράζεται το 1890 από την «Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος», που έχει αναλάβει την κατασκευή 220 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο. Η δραστηριότητα της εταιρείας σύντομα αναστέλλεται και δημιουργείται αδιέξοδο. Η λειτουργία των γραμμών Πάτρας-Πύργου και Πύργου-Κυπαρισσίας και η σταφιδική κρίση του 1892 μεταξύ άλλων περιορίζουν σε μεγάλο βαθμό την εμπορική κίνηση της γραμμής. Ο σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκωλου υπάγεται στους Σιδηροδρόμους Πειραιά-Αθηνών-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) το 1951.

#### ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ (ΣΘ)

Τρία χρόνια μόλις μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος (1881) μπαίνει σε ενέργεια το σχέδιο για τη δημιουργία του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας με την κατασκευή της

σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου-Λάρισας. Το δίκτυο ολοκληρώθηκε το 1886 και συνέδεε τον Βόλο με το δυτικό τμήμα της Θεσσαλικής πεδιάδας. Οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι συνέβαλαν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της περιοχής, ωστόσο είχαν την ατυχία να υποστούν τον ανταγωνισμό του δικτύου που συνέδεε από το 1900 την Αθήνα με τη Λάρισα (Λαρισαϊκός Σιδηρόδρομος) με αποτέλεσμα να χάνουν μεγάλο μέρος εσόδων. Τον Απρίλιο του 1884 εγκαινιάζεται επίσημα ο Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος και τον ίδιο μήνα γίνεται το πρώτο δρομολόγιο από τον Βόλο στη Λάρισα (διάρκεια ταξιδιού δυόμισι ώρες). Την ίδια χρονιά αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής από το Βελεστίνο μέχρι τα Φάρσαλα. Την επόμενη χρονιά τελειώνει η κατασκευή και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής από Σοφάδες μέχρι Καρδίτσα και το 1886 φτάνει μέχρι και την Καλαμπάκα. Η ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης στον σιδηρόδρομο Θεσσαλίας επιβάλλει στην εταιρεία την έναρξη έκτακτων αμαξοστοιχιών τέρψης από το 1890 με τη μείωση των εισιτηρίων με την ευκαιρία εορτών κλπ. Το 1892 αρχίζει η επέκταση της γραμμής Βόλου-Αγριάς-Λεχωνίων χωρίς κρατική επιχορήγηση και το έργο ολοκληρώνεται το 1895. Το 1900 αποφασίζεται η επέκταση της γραμμής μέχρι τις Μηλιές. Από το 1929 αρχίζει δοκιμαστικά η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών κάθε μέρα από τον Βόλο στη Λάρισα με αποτέλεσμα να εξασφαλίζεται η αυθημερόν επικοινωνία με Αθήνα. Το 1937 αγοράζονται από την Αμερική 29 πολυτελή λεωφορεία και δρομολογούνται στις αστικές συγκοινωνίες του Βόλου και στις υπεραστικές του Πηλίου. Τον Μάιο του 1951 μπαίνουν στη γραμμή οι νέες ιταλικές αυτοκινητάμαξες που κάνουν το ταξίδι άνετο και γρήγορο. Ωστόσο το 1955 μετά από αγώνες των σιδηροδρομικών, το Σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλίας κρατικοποιείται και συγχωνεύεται στους ΣΕΚ.

#### ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (ΣΠΑΠ)

Στις 31 Αυγούστου του 1881 ο Α. Κουμουνδούρος υπογράφει τη σύμβαση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς-Πατρών με διακλάδωση μεταξύ Κορίνθου-Ναυπλίου-Μύλων, η υλοποίηση όμως του έργου δεν ήταν εφικτή. Το 1882 συνίσταται η ανώνυμη μετοχική εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς-Πελοποννήσου», με έδρα την Αθήνα. Τα εγκαίνια της κατασκευής του σιδηροδρομικού

σταθμού στον Πειραιά πραγματοποιούνται στις 8 Νοεμβρίου του 1882 στη θέση που είναι ο σημερινός σταθμός. Το 1884 εγκαινιάζεται στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά-Κορίνθου και τα τμήματα Πειραιάς-Ελευσίνα, Καλαμάκι-Κόρινθος και Ελευσίνα-Μέγαρα. Το 1886 εγκαινιάζεται η γραμμή Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο και το 1887 ολοκληρώνεται η γραμμή Πειραιά-Πατρών. Το 1889 παραχωρείται στους ΣΠΑΠ η κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής από τα Καλάβρυτα στο Διακοφτό. Το 1891 η γραμμή φτάνει μέχρι την Αρχαία Ολυμπία αφού την περασμένη χρονιά κατασκευάστηκαν τα τμήματα Αχαΐα-Λεχαινά-Αμαλιάδα-Πύργος. Το 1896 αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Διακοφτού-Καλαβρύτων και την τριετία 1897-1899 το σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτείνεται σε ολόκληρη την Κεντρική Πελοπόννησο. Το 1902 ολοκληρώνεται η γραμμή Πύργου-Κυπαρισσίας-Μελιγαλά. Το 1929 οι ΣΠΑΠ αγοράζουν τον σιδηρόδρομο Ηρακλείου-Λαυρίου, το 1951 υπάγεται στους ΣΠΑΠ ο σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκωλου και το 1953 οι Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος. Τέλος, το 1962 οι ΣΠΑΠ ενώνονται με τους ΣΕΚ.

#### ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΣΒΔΕ)

Τον Ιούνιο του 1888 αρχίζουν οι εργασίες κατασκευής της γραμμής Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου, όμως σημαντικό μέρος της δαπάνης βαρύνει το ελληνικό δημόσιο. Η ανάδοχος εταιρεία δεν δέχεται να προεκταθεί η γραμμή μέχρι το Κρυονέρι (για να συνδεθεί ατμοπλοϊκώς με την Πάτρα και τις γραμμές του ΣΠΑΠ). Το 1890 ιδρύεται η Εταιρεία Σιδηροδρόμου Βορειοδυτικής Ελλάδος και αρχίζει η λειτουργία της γραμμής Μεσολογγίου-Αγρινίου. Από τον επόμενο χρόνο παραδίδεται προς χρήση η προέκταση της γραμμής Μεσολογγίου-Κρυονερίου και τη διετία 1896-1897 κατασκευάζεται και δίδεται στην κυκλοφορία η διακλάδωση της γραμμής Καλύβια-Αχελώος. Το 1910 αρχίζει η κατασκευή των διακλαδώσεων από την πλατεία Μπότσαρη στο σταθμό Μεσολογγίου και από το Αιτωλικό στις κωμοπόλεις Νεοχώρι και Κατοχή. Η εκμετάλλευσή τους γίνεται από την επόμενη χρονιά. Τέλος, το 1952 οι ΣΒΔΕ υπάγονται στους ΣΠΑΠ.

## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ (ΣΕΚ)

Το 1870 υπογράφεται σύμβαση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά-Συνόρων (Λαμία), αλλά υπάρχουν σοβαρά προβλήματα. Το 1889 γίνεται και άλλη προσπάθεια για την κατασκευή της γραμμής, αλλά η αρμόδια εταιρεία αδυνατεί να ολοκληρώσει το έργο. Μετά τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, ανανεώνεται το ενδιαφέρον για την κατασκευή της γραμμής και το 1900 έχουμε νέα σύμβαση με την εταιρεία «Συνδικάτο κατασκευής σιδηροδρόμων εν Ανατολή». Το 1901 συνεχίζεται το έργο από την εταιρεία BATIGNOLES. Το 1904 εγκαινιάζεται το πρώτο τμήμα της γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Θήβα και τη Χαλκίδα. Το πρώτο ταξίδι (Πειραιάς-Χαλκίδα) διαρκεί τρεις ώρες. Την ίδια χρονιά εγκαινιάζεται η σήραγγα του Μπράλου και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Θηβών-Λιβαδειάς. Το 1906 υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή της προέκτασης από Δεμερλή-Λάρισα μέχρι τα σύνορα, η οποία λειτουργεί το 1909.

Το 1935 συνιστώνται οι συγκοινωνιακές γραμμές με λεωφορείο μεταξύ Αθηνών-Χαλκίδας, Αθηνών-Θήβας, Αθηνών-Λιβαδειάς και Αθηνών-Λαμίας. Την περίοδο 1935-1950 πολλά φορτηγά βαγόνια μετατρέπονται σε εκδρομικά οχήματα με πολύ χαμηλό εισιτήριο. Το 1937 θεμελιώνεται ο νέος σταθμός της Θεσσαλονίκης. Το 1952 ολοκληρώνεται η κατασκευή και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Αμυνταίου-Πτολεμαΐδας, που αποτελεί τμήμα της γραμμής Καλαμπάκας-Κοζάνης-Αμυνταίου.

### 2.2.1.1. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ)

Την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1970 (με το ΝΔ 674/1970) ιδρύεται ο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Από το 1978 γίνεται η έναρξη της προαστιακής συγκοινωνίας μεταξύ Αθήνας-Χαλκίδας και Αθήνας-Ελευσίνας. Το 1989 αρχίζουν τα τακτικά καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Αθήνας των νέων συρμών υψηλής άνεσης (INTERCITY). Τα Intercity κυκλοφορούν πλέον σε όλες τις μεγάλες διαδρομές με εξαιρετικά αποτελέσματα. Η βελτίωση της χάραξης και συντήρησης της γραμμής, τα κατάλληλα τεχνικά έργα και η οργάνωση των δρομολογίων σηματοδοτούν μια νέα εποχή για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Επίσης, προωθείται η γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης.

Επιπρόσθετα, ο ΟΣΕ αποτελεί ενεργό μέλος της Διεθνούς Ένωσης των Σιδηροδρόμων (UIC) ενώ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και στην Ομάδα των Σιδηροδρομικών Δικτύων της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, δεδομένου ότι είναι το μοναδικό δίκτυο μέλος της Ε.Ε. στην εν λόγω ομάδα.

Στο πλαίσιο της Κοινότητας των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (ΚΕΣ), ο ΟΣΕ συμμετέχει σε ομάδες εργασίας σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων καθώς και για την εφαρμογή της Κοινοτικής Τελωνειακής Νομοθεσίας στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

Κύριος στόχος είναι η προβολή του ΟΣΕ σε διεθνές επίπεδο και την αναβάθμιση του ρόλου του, ο ΟΣΕ έχει επιπλέον αναπτύξει διμερείς και πολυμερείς συνεργασίες με όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Χωρών.

## **2.2.1.2. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΟΣΕ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Όπως προαναφέρθηκε, οι σχέσεις ΟΣΕ - ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ διέπονται για μεν τις μεταφορές εσωτερικού από τον Κανονισμό των δια Σιδηροδρόμου Μεταφορών (ΚΑ.ΜΕ.Σ), για δε τις διεθνείς μεταφορές από τη Σύμβαση για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (COTIF - CIV).

1.1.- Ειδικότερα για τις μεταφορές επιβατών και αποσκευών ισχύουν, συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Σύμφωνα με τον Κανονισμό των δια Σιδηροδρόμου Μεταφορών (ΚΑ,ΜΕ.Σ) για ατυχήματα (θάνατος, τραυματισμός), που συμβαίνουν στους επιβάτες κατά το στάδιο της μεταφοράς και για τα οποία ευθύνεται ο σιδηρόδρομος, ισχύουν οι κανόνες του Αστικού Δικαίου. Ο ΟΣΕ με βάση την COTIF - CIV, στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές, ευθύνεται για βλάβες που προκάλεσαν τον θάνατο και τους τραυματισμούς επιβατών και κάθε άλλη βλάβη της φυσικής ή πνευματικής ακεραιότητας, που προκλήθηκαν από ατύχημα σχετικό με την σιδηροδρομική εκμετάλλευση, το οποίο συνέβη κατά το ταξίδι του επιβάτη μέσα στα οχήματα ή κατά την επιβίβαση ή αποβίβασή του από αυτά. Στην περίπτωση που επέλθει μία από τις προαναφερθείσες περιπτώσεις, οι αντίστοιχες αποζημιώσεις τις οποίες είναι υποχρεωμένος να δώσει ο ΟΣΕ είναι τα έξοδα του ενταφιασμού, της μεταφοράς της σορού, η υποχρέωση διατροφής νομίμων δικαιούχων, τα έξοδα για την θεραπεία, την περιποίηση και την μεταφορά, η αποζημίωση της βλάβης που προκλήθηκε είτε λόγω ολικής είτε μερικής ανικανότητας προς εργασία είτε λόγω αύξησης των αναγκών.

Αυτές οι αποζημιώσεις μπορούν να παίρνουν την μορφή είτε κεφαλαίου είτε προσόδου.

- Σε περίπτωση που ο σιδηρόδρομος, από εσφαλμένη τιμολόγηση ή από λάθος, εισπράξει περισσότερα από τα προβλεπόμενα στα Τιμολόγια κόμιστρα, υποχρεούται να επιστρέψει τη διαφορά στον καταβάλλοντα πελάτη. Επίσης, αν από την ίδια αιτία, διαπιστωθεί μικρότερη από την προβλεπόμενη εισπραξη, ο σιδηρόδρομος δικαιούται να αξιώσει τη διαφορά από τον πελάτη.
- Σε περίπτωση που η μη πραγματοποίηση μεταφοράς του επιβάτη ή των αποσκευών ή των συνοδευόμενων αυτοκινήτων, σε ολόκληρη ή τμήμα της διαδρομής, οφείλεται σε υπαιτιότητα του σιδηροδρόμου ή ανωτέρα βία, επιστρέφεται στο ακέραιο, το αντίτιμο του εισιτηρίου ή των κομίστρων αποσκευών για την μη πραγματοποιηθείσα διαδρομή.
- Σε περίπτωση που η μη πραγματοποίηση μεταφοράς του επιβάτη, σε ολόκληρη ή τμήμα της διαδρομής, οφείλεται σε επιθυμία ή υπαιτιότητά του, δεν επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου καθώς και το προβλεπόμενο, κατά περίπτωση, συμπλήρωμα. Δίνεται όμως η δυνατότητα στον επιβάτη να παρατείνει, έγκαιρα και με προϋποθέσεις, κατά περίπτωση, τη διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου και να πραγματοποιήσει το ταξίδι μέσα σε χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από την αρχική ημερομηνία ταξιδιού. Σε αντίστοιχη περίπτωση μεταφοράς αποσκευών ή συνοδευόμενων αυτοκινήτων γίνεται επιστροφή του κομίστρου, με παρακράτηση υπέρ του ΟΣΕ, καθώς και το αντίτιμο καρτών και προσφορών από 20 % μέχρι 60 % της αξίας του, κατά περίπτωση.
- Σε περίπτωση καθυστέρησης ή και κατάργησης (ως κατάργηση θεωρείται και η καθυστέρηση πλέον των 3 ωρών) αμαξοστοιχίας, δεν παρέχεται δικαίωμα στον επιβάτη να αξιώσει αποζημίωση από το σιδηρόδρομο. Δύναται όμως να επιλέξει μία από τις παρακάτω λύσεις:
  - Να διακόψει το ταξίδι και να ζητήσει επιστροφή του αντιτίμου εισιτηρίου για το τμήμα της διαδρομής που δεν διανύθηκε.
  - Να συνεχίσει το ταξίδι με το επόμενο, ακόμη και με ανώτερης κατηγορίας και θέσης τρένο, δρομολόγιο.
  - Να επιστρέψει ατελώς με το πρώτο κατάλληλο τρένο στην αφετηρία και να αξιώσει επιστροφή του αντιτίμου εισιτηρίου.
- Στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές, στην περίπτωση καθυστέρησης της αμαξοστοιχίας και απώλειας της ανταπόκρισης, ή στην περίπτωση κατάργησης μίας αμαξοστοιχίας, ο ΟΣΕ οφείλει προς τον επιβάτη, που επιθυμεί να συνεχίσει το ταξίδι του, να φροντίσει την προώθηση του με άλλη αμαξοστοιχία κατά τον προσφορότερο τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιήσει την ζημία του από την καθυστέρηση. Ο ΟΣΕ οφείλει, επίσης, να επεκτείνει την διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου και να προσφέρει στον επιβάτη ανώτερη κατηγορία θέσης ή

κατηγορία αμαξοστοιχίας με υψηλότερη τιμή, χωρίς πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση του επιβάτη.

- Σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας «αποσκευών χειρός» (που μεταφέρονται δωρεάν και με ευθύνη του επιβάτη) δεν ευθύνεται ο σιδηρόδρομος, εκτός εάν, αποδεδειγμένα, οφείλονται σε υπαιτιότητα του ΟΣΕ.

- Για τις «εγγεγραμμένες αποσκευές» η ευθύνη του σιδηροδρόμου αρχίζει από την παραλαβή στα γραφεία αποσκευών και τελειώνει με την παράδοση αυτών στους δικαιούχους, στο σταθμό προορισμού. Η υπόψη ευθύνη αφορά την καθυστέρηση παράδοσης των εγγεγραμμένων αποσκευών, καθώς και την βλάβη ή απώλεια αυτών. Σε περίπτωση διαπίστωσης της ευθύνης του σιδηροδρόμου, ο ΟΣΕ υποχρεούται σε καταβολή αποζημίωσης του δικαιούχου, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

- Η παραλαβή των αποσκευών από τον δικαιούχο στο σταθμό προορισμού, πρέπει να γίνει το αργότερο εντός 24 ωρών από την άφιξη της αμαξοστοιχίας. Μετά την παρέλευση του χρόνου αυτού οι αποσκευές επιβαρύνονται με τέλος αποθήκευσης και εφόσον δεν παραληφθούν εντός εξαμήνου αυτές εκποιούνται, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

1.2.- Σε περίπτωση ευθύνης του σιδηροδρόμου καταβάλλεται στον δικαιούχο των «εγγεγραμμένων αποσκευών» αποζημίωση ως ακολούθως:

- Για μερική ή ολική απώλεια και εφόσον ο δικαιούχος αποδείξει την πραγματική αξία, ο σιδηρόδρομος αποζημιώνει μέχρι 1,20 ΕΥΡΩ ανά χιλιόγραμμο. Αν δεν αποδεικνύεται η αξία, ο σιδηρόδρομος αποζημιώνει μέχρι 0,60 ΕΥΡΩ ανά χιλιόγραμμο. Πέραν αυτών επιστρέφονται και τα κόμιστρα.

- Σε περίπτωση βλάβης της αποσκευής ο σιδηρόδρομος αποζημιώνει μέχρι του ποσού μείωσης της αξίας αυτών.

- Σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης των αποσκευών, αν ο δικαιούχος δεν αποδείξει τη ζημία που υπέστη, ο σιδηρόδρομος αποζημιώνει με 0,01 ΕΥΡΩ ανά χιλιόγραμμο για κάθε 24ωρο. Ενώ αν αποδείξει τη ζημία, η ως άνω αποζημίωση τετραπλασιάζεται.

- Εφόσον έχει δηλωθεί ιδιαίτερη αποζημίωση, κατά την παράδοση της αποσκευής, ο δικαιούχος έχει τη δυνατότητα να αξιώσει αποζημίωση μέχρι του δηλωθέντος ποσού.

- Αν η καθυστέρηση παράδοσης ή η απώλεια ή η βλάβη της αποσκευής οφείλεται σε δόλο ή βαρεία αμέλεια του σιδηροδρόμου, ο τελευταίος υποχρεούται σε πλήρη αποζημίωση της αξίας που αποδεικνύεται.

- Ανάλογες ρυθμίσεις ισχύουν και για τις υπό παρακαταθήκη αποσκευές.



1.3.- Ο ΟΣΕ, στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές, είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον επιβάτη στον οποίο προέκυψε ζημία από ολική ή μερική απώλεια, ή βλάβη αντικειμένων, που ο επιβάτης, θύμα ενός τέτοιου ατυχήματος, είχε πάνω του ή μαζί του σαν «αποσκευές χειρός», συμπεριλαμβανομένων και των ζώων. Η σχετική αποζημίωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 700 λογιστικές μονάδες. Ειδικότερα:

- Στην περίπτωση που ο ΟΣΕ αποδέχεται προς μεταφορά τις αποσκευές με έκδοση δελτίου αποσκευών, είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της συνολικής διαδρομής και μέχρι την παράδοσή τους.

- Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας των αποσκευών, ο ΟΣΕ οφείλει να καταβάλει αποζημίωση ίση με το ποσό της ζημίας, το οποίο δεν μπορεί οπωσδήποτε να υπερβαίνει τις 40 λογιστικές μονάδες για κάθε ελλείπον χιλιόγραμμο μικτού βάρους ή τις 600 λογιστικές μονάδες για κάθε δέμα αποσκευής. Επίσης, οφείλει να επιστρέψει το κόμιστρο, τα τελωνειακά τέλη και τα υπόλοιπα ποσά που καταβλήθηκαν λόγω της μεταφοράς του χαμένου δέματος αποσκευής, που έχει απολεσθεί.

- Σε περίπτωση βλάβης σε αποσκευές ο ΟΣΕ οφείλει να καταβάλει αποζημίωση η οποία αντιστοιχεί στην μείωση της αξίας αυτών.

- Σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές, ο ΟΣΕ υποχρεούται στην καταβολή αποζημίωσης.

- Ο ΟΣΕ οφείλει, επίσης, στην περίπτωση που ένα συνοδευόμενο αυτοκίνητο φορτωθεί ή παραδοθεί με καθυστέρηση να δώσει αποζημίωση η οποία δεν μπορεί να υπερβεί την τιμή μεταφοράς για το αυτοκίνητο.

- Στην περίπτωση που συμβεί ολική ή μερική απώλεια ενός αυτοκινήτου, τότε η ζημία υπολογίζεται σύμφωνα με την αξία του αυτοκινήτου κατά την ημέρα επέλευσης του συμβάντος και δεν μπορεί να υπερβεί τις 8.000 λογιστικές μονάδες.

- Στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές οι αξιώσεις κατά του ΟΣΕ που βασίζονται στην ευθύνη του σιδηροδρόμου, για θανάτους και τραυματισμούς επιβατών παραγράφονται μετά από 3 χρόνια, οι δε υπόλοιπες αξιώσεις μετά από 1 χρόνο, ή 2 χρόνια, εάν η ζημία προέκυψε από δόλο ή απάτη του Σιδηροδρόμου.

Οι επιβάτες κατά το ταξίδι πρέπει να συμπεριφέρονται σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις του σιδηροδρόμου και να συμμορφώνονται με τις υποδείξεις του προσωπικού του.

Για τυχόν ατυχήματα που θα συμβούν εξαιτίας παραβάσεων των παραπάνω κανόνων, δεν φέρει ευθύνη ο σιδηρόδρομος. Για τυχόν ζημιές που θα προκαλέσουν επιβάτες στις εγκαταστάσεις ή στο τροχαιο υλικό του σιδηροδρόμου, υποχρεούνται σε καταβολή αποζημίωσης.

## ΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΟΥ ΟΣΕ

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο άρχισε να λειτουργεί στα τέλη της δεκαετίας του '70 συγκεντρώνοντας σπάνιες φωτογραφίες και χάρτες, πολύτιμα αυθεντικά εκθέματα και ενδιαφέροντα μηχανολογικά και αρχιτεκτονικά σχέδια. Ήταν μια οργανωμένη προσπάθεια συλλογής, αποκατάστασης και έκθεσης του ιστορικού υλικού του ΟΣΕ. Στο Σιδηροδρομικό Μουσείο, φυλάσσεται ένα σημαντικό τμήμα της σιδηροδρομικής μας ιστορίας, από το Σιδηρόδρομο Αθηνών-Πειραιώς και τα τραμ μέχρι τον ΟΣΕ και τους ΗΣΑΠ. Το μεγαλύτερο μέρος του προθάλαμου είναι αφιερωμένο στο τροχαίο υλικό του ΟΣΕ. Ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να παρατηρήσει ακριβείς μικρογραφίες του τροχαίου υλικού που κυκλοφορεί σήμερα στη χώρα μας. Τα εκτιθέμενα μοντέλα περιλαμβάνουν αυτοκινητάμαξες, επιβατικά και φορτηγά βαγόνια διαφόρων τύπων κ.ά. Εργοστασιακές φωτογραφίες και σχέδια από το στόλο του ΟΣΕ βρίσκονται περιμετρικά του χώρου. Το χώρο του προθαλάμου συμπληρώνουν η βιβλιοθήκη που φιλοξενεί το ιστορικό και τεχνικό αρχείο του Μουσείου, παλιές καρτ-ποστάλ, γραμματόσημα, πλήθος φωτογραφιών και ειδικές εκδόσεις ταχυδρομικών φακέλων από διάφορες σιδηροδρομικές επετείους.



### 2.2.2. Το σιδηροδρομικό δίκτυο – γενικά

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο σε πολλά του σημεία διέρχεται από τοπία σπάνιας ομορφιάς. Τα περισσότερα μάλιστα είναι προνόμιο των επιβατών του ΟΣΕ καθώς από εκεί περνάει μόνο το τρένο. Τόσο με τα τακτικά δρομολόγια του ΟΣΕ, όσο και με εκδρομικές αμαξοστοιχίες, μπορεί κανείς να περιηγηθεί στην

ελληνική ενδοχώρα. Η αρχαία Ολυμπία, οι Μυκήνες, τα Καλάβρυτα, το Ναύπλιο, το φαράγγι του Βουραϊκού, ο Καϊάφας, το Πήλιο, τα Τέμπη, η κοιλάδα του Νέστου, το Δέλτα του Έβρου κ.α. μπορούν να θαυμάσουν όσοι ταξιδεύουν με τρένο.

Τα τελευταία χρόνια μάλιστα αναπτύσσεται και στην Ελλάδα ο σιδηροδρομικός τουρισμός σαν μια από τις κυριότερες μορφές τουρισμού. Επειδή στην Ελλάδα υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για την περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού ξεκίνησε από το 1996 ένα πρόγραμμα συστηματικής αξιοποίησης τριών τουριστικών γραμμών, τον οδοντωτό σιδηρόδρομο Διακοφτού – Καλαβρύτων, το τραινάκι του Πηλίου και τη διαδρομή στην κοιλάδα του Νέστου.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας έχει μήκος περίπου 2.500 χλμ., καλύπτει μεγάλο μέρος της ηπειρωτικής Ελλάδας και συνδέει τη χώρα με την κεντρική Ευρώπη και την Τουρκία. Η μεταφορά επιβατών, αποσκευών και συνοδευόμενων αυτοκινήτων γίνεται με τακτικά ημερήσια δρομολόγια, τα οποία καθορίζονται κατ' έτος και εξασφαλίζονται με τρένα υψηλών προδιαγραφών τύπου Intercity (εξπρές και απλά) και με κοινές αμαξοστοιχίες (ταχείες, υπερταχείες κλπ.). Όταν ταξιδεύει κανείς με το τρένο, αξίζει να παρατηρήσει την αρχιτεκτονική των παλιών σταθμών του δικτύου, οι περισσότεροι από τους οποίους είναι κατασκευασμένοι στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αι. και αποτελούν πραγματικά κομψοτεχνήματα πρώιμης βιομηχανικής αρχιτεκτονικής.

Ο σιδηρόδρομος παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μικτών και συνδυασμένων μεταφορών (τρένο – λεωφορείο), στις περιπτώσεις που ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται σε απόσταση από το αντίστοιχο αστικό κέντρο, ή τρένο – πλοίο όταν στη σιδηροδρομική μεταφορά μεσολαβεί θαλάσσια διαδρομή.

Επιπρόσθετα, ο ΟΣΕ παρέχει την δυνατότητα μαζικών και οικονομικότερων μεταφορών ενώ η θέση του ενισχύεται και από το στοιχείο της φιλικότητας προς το περιβάλλον έναντι άλλων μεταφορικών μέσων. Αυτοί είναι και οι κυριότεροι παράγοντες που κάνουν ακόμη πιο δυνατή την ανάγκη για συνέχιση των προσπαθειών εκσυγχρονισμού του και δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού άξονα συνδεδεμένου με το ευρωπαϊκό δίκτυο καθώς και βελτιωμένων περιφερειακών γραμμών που θα τροφοδοτούν τον βασικά άξονα.

Ο βασικός άξονας των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι η διαδρομή «Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη» που διακρίνεται στον άξονα βορρά και νότου (Αθήνα – Θεσσαλονίκη –

Ειδομένη) και στον άξονα ανατολής – δύσης (Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα).

Άλλα δρομολόγια που γίνονται είναι :  
Πειραιάς – Αθήνα – Οινοπ. – Χαλκίδα  
Λάρισα – Βελεστίνο – Βόλος  
Βόλος – Βελεστίνο – Καλαμπάκα  
Θεσσαλονίκη – Πλατύ – Αμύνταιο – Κοζάνη και Φλώρινα  
Φλώρινα – Μεσονήσιο – Κρεμενίτσα  
Διακοπτό – Καλάβρυτα  
Καλονερό – Κυπαρισσία  
Πύργος – Κατάκωλο και πολλά άλλα.

### **Σε εξέλιξη**

Όλα τα έργα του προγράμματος εκσυγχρονισμού του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Τρένων υψηλών ταχυτήτων ή συνδυασμένων μεταφορών ή και συμβατικών τρένων.

Στην Ελλάδα την περίοδο 2006 – 2008 θα ολοκληρωθούν τα έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου που βρίσκονται σε εξέλιξη. Στον ΠΑΘΕ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσ/νίκη – Ειδομένη) θα έχει κατασκευασθεί διπλή, ηλεκτροκινούμενη και τηλεδιοικούμενη γραμμή που θα κυκλοφορείται με μέγιστες ταχύτητες τουλάχιστον ίσες με 200 χλμ. / ώρα. Οι χρόνοι διαδρομής θα έχουν μειωθεί στη διαδρομή Αθήνα – Πάτρα σε λιγότερο από 2 ώρες έναντι 3 ωρών και 30 λεπτών που είναι σήμερα. Επιπλέον θα έχει προχωρήσει σημαντικά και ο εκσυγχρονισμός και του λοιπού περιφερειακού δικτύου.

Τα έργα του σιδηροδρόμου εκτείνονται κύρια στον άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη προς FYROM και Προμαχώνα προς Βουλγαρία. Είναι ένας άξονας 1.000 χλμ. περίπου. Επιπλέον, με εθνικούς πόρους ανακατασκευάζοντας τα λοιπά περιφερειακά δίκτυα, δηλαδή, Δυτική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη.

Επίσης, ανακατασκευάζεται η γραμμή Αγρινίου – Μεσολογγίου – Κρουονερίου στο νομό Αιτωλοακαρνανίας, επεκτείνοντας το σημερινό δίκτυο κατά 62 χλμ. Είναι μια γραμμή που δημιουργήθηκε στην πατρίδα του Χαρίλαου Τρικούπη και έκλεισε το 1971. Εκείνο όμως, που είναι σημαντικό, είναι τα έργα που εκτελούνται για βελτίωση και αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου. Αξίζει να γίνει γνωστό, ότι αυτή τη στιγμή στο δίκτυο

βρίσκονται σε εξέλιξη πολλά έργα και στις τρεις σιδηροδρομικές περιφέρειες της χώρας, δηλαδή στην περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης, στην περιφέρεια Πελοποννήσου και στην περιφέρεια Αθηνών. Ολόκληρο το δίκτυο είναι ένα εκτεταμένο εργοτάξιο.

Το καινούργιο σύγχρονο τροχαίο υλικό, που αναμένεται, θα ανανεώσει τον στόλο του ΟΣΕ και θα οδηγήσει σε επίπεδα παροχής υπηρεσιών εφάμιλλα των πλέον προηγμένων Ευρωπαϊκών δικτύων. Επιπρόσθετα, με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής, την ανανέωση του τροχαίου του υλικού και την επιχειρησιακή του αναδιοργάνωση, ο ΟΣΕ αναπτύσσεται, ενισχύεται και εκσυγχρονίζεται. Συνέπεια των ανωτέρω είναι ο ΟΣΕ να αντιμετωπίζει με αισιοδοξία το μέλλον του και να αρχίζει να κάνει ένα ποιοτικό άλμα προς το μέλλον, μειώνοντας την απόσταση που τον χωρίζει από τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα και με αναμενόμενο αποτέλεσμα την αναβάθμιση του ρόλου του στην οικονομική ζωή του τόπου.



### **2.2.3. Σιδηροδρομικοί σταθμοί – γραμμές στην Ελλάδα**

#### 2.2.3.1. Γραμμή Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα

Στο δρομολόγιο «Πειραιάς – Κόρινθος – Πάτρα – Ολυμπία» οι ενδιάμεσοι σταθμοί είναι Πειραιάς – Αθήνα – Κόρινθος – Ξυλόκαστρο – Ακράτα – Αίγιο – Διακοπτό – Πάτρα – Κυλλήνη – Πύργος – Καλαμάτα.

2.2.3.2. Γραμμή «Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη». Στο δρομολόγιο «Πειραιάς – Αθήνα – Λάρισα – Θεσσαλονίκη» οι ενδιάμεσοι σταθμοί είναι Αθήνα – Χαλκίδα – Θήβα – Λιβαδειά – Αμφίκλεια – Παλαιοφάρσαλα – Λάρισα – Κατερίνη – Πλατύ – Θεσσαλονίκη.

#### 2.2.3.3. Γραμμή Διακοπτού - Καλαβρύτων

Η απόσταση από το σιδηροδρομικό σταθμό του Διακοπτού μέχρι τα Καλάβρυτα είναι 22 χλμ και η διαδρομή διαρκεί περίπου 1 ώρα. Επειδή η κλίση της γραμμής είναι μεγάλη, ένας συμβατικός συρμός δεν θα μπορούσε να κινηθεί, γι' αυτό τοποθετήθηκε σε τρία τμήματα ανάμεσα στις σιδηροτροχιές ένας οδοντωτός κανόνας (δόντι), στον οποίο εμπλέκεται ένας μηχανισμός και έτσι ο συρμός μπορεί να ανέβει από τη θάλασσα έως τα 750 μ. που είναι και το τέλος της διαδρομής, δηλαδή ο σταθμός των Καλαβρύτων. Στην αρχή η διαδρομή είναι ομαλή και μετά τα πεδινά της παραλίας μπαίνει στο πρώτο στένεμα του φαραγγιού που αποτελείται από εντυπωσιακούς κοκκινόχρωμους τοίχους διαβρωμένους από το νερό. Μετά το πρώτο τούνελ φτάνει στον πρώτο σταθμό, τα Νιάματα, σε ένα πλάτωμα ανάμεσα στα βουνά. Στη συνέχεια φτάνει στο πρώτο τμήμα όπου εμπλέκεται το «δόντι» και ο συρμός κινείται με αργή ταχύτητα. Μέσα από αρκετά τούνελ περνάει από τον σταθμό των Τρικλιών και φτάνει στις Πόρτες, ένα εντυπωσιακό σημείο της διαδρομής. Εδώ είναι το πιο στενό σημείο του φαραγγιού και η γραμμή περνάει μέσα από σήραγγα. Στις δύο εισόδους της υπάρχουν ακόμα και σήμερα βαριές σιδερένιες πόρτες, που άνοιγαν μόνο για να περάσει το τρένο και απέκλειαν τη διάβαση στους πεζούς με αποτέλεσμα η διέλευση του φαραγγιού να είναι δυνατή μόνο σιδηροδρομικά. Ακολουθώντας το τελευταίο ανηφορικό κομμάτι, το τρένο φτάνει στο σταθμό της Ζαχλωρούς. Η περιοχή είναι ιδεώδης για το καλοκαίρι με τα μεγάλα πλατάνια και το ποτάμι που δημιουργούν μια ευχάριστη ατμόσφαιρα. Επίσης από τον σταθμό αυτό με τα πόδια μπορεί να επισκεφτεί κάποιος το μοναστήρι του Μεγάλου Σπηλαίου. Η διαδρομή συνεχίζει ομαλά, περνά από το σταθμό της Κερπίνης και καταλήγει στον τελικό σταθμό των Καλαβρύτων.

#### 2.2.3.4. Γραμμή κοιλάδας του Νέστου

Μια από τις ομορφότερες διαδρομές με τρένο, είναι το ταξίδι μέσα από την μοναδικής ομορφιάς κοιλάδα του Νέστου, τα λεγόμενα «Τέμπη του Νέστου». Πρόκειται για τη διαδρομή μεταξύ Σταυρούπολης και Τοξοτών που αποτελεί μια από τις ωραιότερες ταξιδιωτικές περιηγήσεις της Ελλάδος. Η σιδηροδρομική γραμμή ακολουθεί την κούρτη του ποταμού με τις δασώδεις όχθες στη διαδρομή από τη Δράμα στην Ξάνθη.

Αφήνοντας τη Θεσσαλονίκη, περνάμε τη λίμνη Κερκίνη και τη Δοϊράνη. Μετά τη Σταυρούπολη το τρένο μπαίνει στην κοιλάδα του Νέστου. Στα μέσα της διαδρομής το τρένο σταματάει στο σταθμό των Λιβερών, που δεν χρησιμοποιείται εδώ και πολλά χρόνια. Εδώ οι επισκέπτες σταματούν για να μουν μέσα στην κοιλάδα. Είναι μια κοιλάδα εκπληκτικής φυσικής ομορφιάς μέσα από την οποία περνάει μόνο ο σιδηρόδρομος. Ο σταθμός των Λιβερών είναι η αφετηρία για πεζοπορία στα μονοπάτια που είναι χαραγμένα πάνω στην πλαγιά, πάνω από τους μαιάνδρους που σχηματίζει ο ποταμός προς τους Τοξότες. Οι επισκέπτες μπορούν επίσης να κάνουν και κανόε. Η γραμμή ακολουθεί την πορεία του ποταμού, περνάει μέσα από τούνελ, κρύβεται κάτω από δέντρα και κρεμιέται από γέφυρες. Μεταξύ των Λιβερών και των Τοξοτών βρίσκεται ο σταθμός του Κρωμνηκού. Στην κοιλάδα του Νέστου ο μοναδικός τρόπος μετάβασης είναι το τρένο, είτε με τα τακτικά δρομολόγια που σταθμεύουν στα Λιβερά μετά από ειδική συνεννόηση με τον ΟΣΕ, είτε με μισθωμένο εκδρομικό τρένο σε περιπτώσεις γκρουπ.

#### 2.2.3.5. Γραμμή Πηλίου

Ο θρυλικός πλέον «Μουτζούρης» συνέδεσε το εμποροβιομηχανικό κέντρο του Βόλου με την εύφορη περιοχή του Δυτικού Πηλίου. Η γραμμή του είναι η στενότερη σιδηροδρομική γραμμή στην Ελλάδα. Η διαδρομή Άνω Λεχωνίων – Μηλεών, μέσα σε καταπράσινες πλαγιές και με την πανέμορφη θέα του Παγασητικού, περνάει μέσα από γραφικές πέτρινες καμάρες πάνω από οκτώ λιθόκτιστες γέφυρες καθώς και από μία μεταλλική γέφυρα. Η διαδρομή Άνω Λεχωνίων – Μηλεών διαρκεί 90 λεπτά, με στάση στην Άνω Γατζέα.

#### 2.2.3.6. Δυσοίωνες προοπτικές

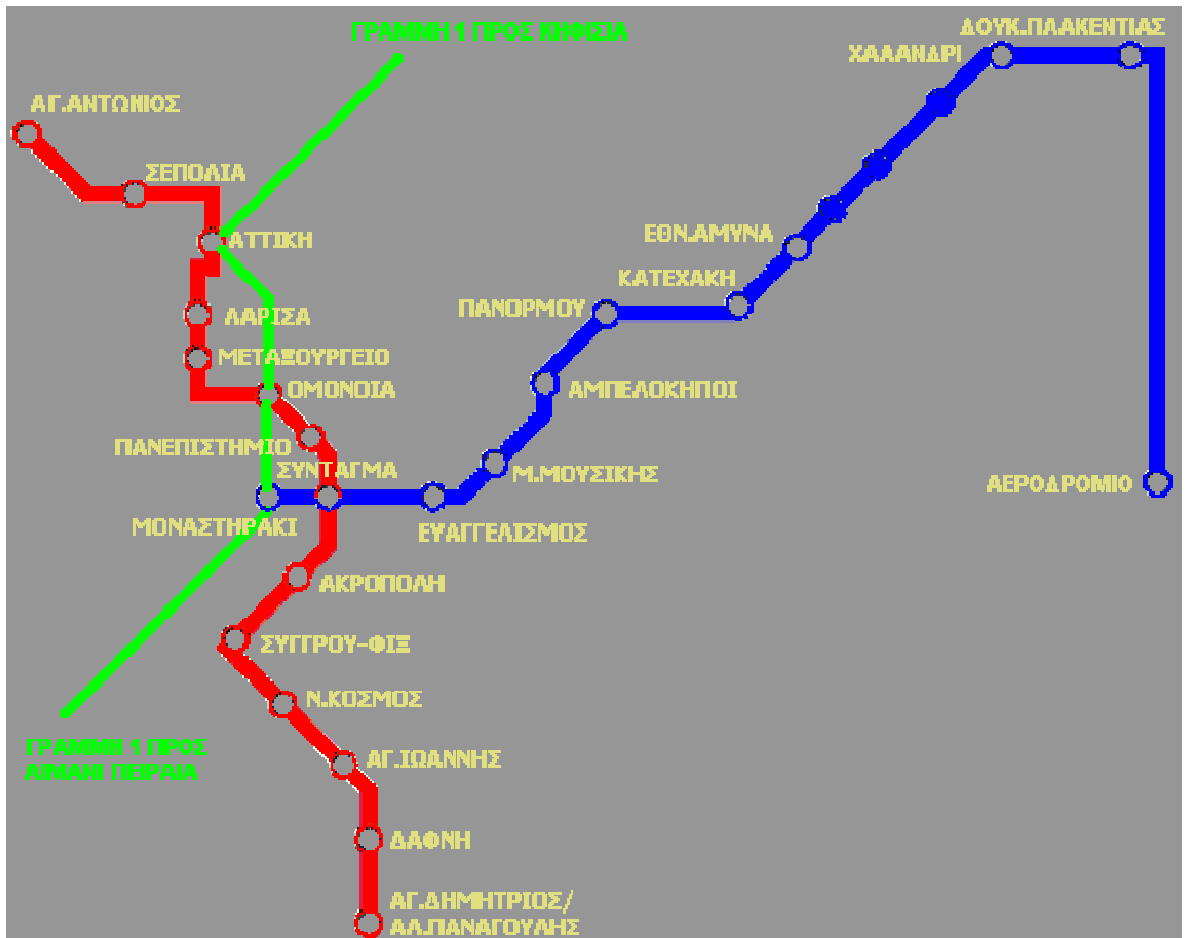
Οι προοπτικές του δικτύου του ΟΣΕ στην Δ. Ελλάδα δεν φαίνονται ελπιδοφόρες. Ο ΟΣΕ επιχειρεί να απαλλαγεί από δρομολόγια χαμηλής πληρότητας ή παραγωγικότητας. Πρόκειται για τις γραμμές Πύργος – Κατάκολο και Καβάσιλα – Κυλλήνη, καθώς ο δείκτης οικονομικής απόδοσής τους θεωρείται χαμηλός. Για τις γραμμές αυτές προτείνεται είτε να δοθούν σε ιδιωτική εκμετάλλευση, είτε να κλείσουν εκτός και αν το κράτος, θελήσει να αναλάβει την επιδότηση του κόστους λειτουργίας τους για κοινωνικούς σκοπούς. Μια άλλη κατηγορία αμφισβητούμενων γραμμών είναι οι γραμμές Αθήνα – Πάτρα και Πάτρα – Ολυμπία.

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

#### **2.2.4. Σιδηροδρομικοί σταθμοί σε Αθήνα – Αττική**

Σε όλο το νομό Αττικής έχουν αναπτυχθεί σύγχρονες συγκοινωνιακές υποδομές, που εξασφαλίζουν τη γρήγορη και έγκυρη μετακίνηση των κατοίκων και των επισκεπτών. Είναι τα λεωφορεία – τρόλεϋ που συμπεριλαμβάνονται τα αστικά λεωφορεία και τα ηλεκτροκίνητα τρόλεϋ, το μετρό που αποτελείται από τρεις γραμμές (Γραμμή 1 Η.Σ.Α.Π., Γραμμή 2 ΜΕΤΡΟ και Γραμμή 3 ΜΕΤΡΟ) και που καλύπτουν ένα μεγάλο τμήμα του λεκανοπεδίου Αττικής, ενώ τα προσεχή χρόνια προβλέπεται η επέκτασή τους και σε άλλες περιοχές. Επιπρόσθετα, υπάρχει το τραμ, το οποίο συνδέει την κεντρική περιοχή της Αθήνας (Σύνταγμα) με τα παραλιακά προάστια της πόλης. Οι συρμοί του τραμ πραγματοποιούν τις διαδρομές Αθήνα – Γλυφάδα μέσω των περιοχών Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό. Έχει πραγματοποιηθεί συζήτηση σχετικά με την επέκταση του τραμ στον Πειραιά, από το στάδιο Ειρήνης & Φιλίας μέχρι το λιμάνι. Έπειτα, την διαδρομή Αθήνα – Στάδιο Ειρήνης & Φιλίας (Νέο Φάληρο) μέσω των περιοχών Νέα Σμύρνη και Παλαιό Φάληρο και στη συνέχεια κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου και τέλος η διαδρομή Γλυφάδα – Στάδιο Ειρήνης & Φιλίας μέσω της παραλιακής λεωφόρου και του Δέλτα Φαλήρου. Επίσης, υπάρχει ο προαστιακός σιδηρόδρομος που πραγματοποιεί το δρομολόγιο Αθήνα – Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» με επτά ενδιάμεσους σταθμούς. Προβλέπεται η επέκτασή του μέχρι την πόλη της Κορίνθου, όπου το πρώτο δρομολόγιο δοκιμάστηκε με επιτυχία, και η σύνδεση της πόλης του Πειραιά και του λιμανιού του με την Αθήνα, το αεροδρόμιο και τα άλλα μεγάλα αστικά κέντρα των γειτονικών νομών (Θήβα, Χαλκίδα, Λουτράκι).





Χάρτης 1 – Σταθμοί/ Μετεπιββάσεις ΗΣΑΠ – ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

### 2.2.4.1. Το τραμ στην Ελλάδα

#### Γενικά

Το τραμ αναβιώνει μετά από δεκαετίες, προσδοκώντας να φέρει στους Αθηναίους όχι μόνο ποιότητα στις μετακινήσεις τους, άνεση και ταχύτητα, αλλά και μια νέα αισθητική, αφού η διαδρομή με τον υπερσύγχρονο συρμό, θα γίνεται σε αποκλειστικό διάδρομο, στρωμένο σε μεγάλο μέρος με γκαζόν, ενώ ειδικά στην παραλιακή ζώνη η θέα της θάλασσας θα αποτελεί κατά κάποιο τρόπο «αντίδοτο» στην προσμονή των επιβατών για την άφιξη στον τελικό προορισμό τους.

Ο σχεδιασμός του τραμ περιλαμβάνει δύο γραμμές μήκους 26,5 χιλιομέτρων. Η πρώτη γραμμή ξεκινάει από το Σύνταγμα και μέσω του Ζαπείου διασχίζει τις περιοχές Φίξ, Νέας Σμύρνης, Παλαιού Φαλήρου και Νέου Φαλήρου καταλήγοντας στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας. Από το Σύνταγμα μέχρι το Παλιό Φάληρο το μήκος της γραμμής φτάνει τα 8,3 χιλιόμετρα και από το Παλιό Φάληρο μέχρι το ΣΕΦ τα 5,9 με συνολικό μήκος διαδρομής τα 14,2 χιλιόμετρα. Η δεύτερη γραμμή συνδέει – μέσω της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος – το Παλιό Φάληρο με τη Γλυφάδα και προβλέπεται να επεκταθεί μέχρι το Ασκληπιείο της Βούλας. Το μήκος της γραμμής αυτής θα φτάνει τα 10,1 χιλιόμετρα. Το συνολικό μήκος της γραμμής είναι 24,3 χιλιόμετρα, συν τα 2,2 χιλιόμετρα της γραμμής που συνδέει το δίκτυο με το αμαξοστάσιο στο Ελληνικό.

Το τραμ της Αθήνας θα έχει 48 στάσεις – συμπεριλαμβανομένου του Συντάγματος και της Βούλας οι οποίες θα απέχουν η μία από την άλλη κατά μέσο όρο 460 μέτρα. Με την λειτουργία του νέου – συγκοινωνιακού οικολογικού μέσου, ο χρόνος απ' ευθείας διαδρομής από το Σύνταγμα στο Νέο Φάληρο είναι 35 λεπτά, από το Σύνταγμα στο Παλιό Φάληρο 40 λεπτά, από το Παλιό Φάληρο στη Γλυφάδα 22 λεπτά, από το Νέο Φάληρο στη Γλυφάδα 35 λεπτά και από το Ζάππειο στη Γλυφάδα 40 λεπτά με μέση εμπορική ταχύτητα, ανάλογα και τη διαδρομή από 20 έως 26 χιλιόμετρα ανά ώρα. Η χρονοαπόσταση των συρμών φτάνει τα 8 λεπτά σε κανονικές συνθήκες και σε ώρες αιχμής τα 5 λεπτά. Στις στάσεις του τραμ υπάρχουν ψηφιακές οθόνες, οι οποίες ενημερώνουν τους επιβάτες για το χρόνο άφιξης του επόμενου οχήματος.

Σε πρώτη φάση, στις γραμμές του τραμ της Αθήνας τα δρομολόγια θα εκτελούνται από οχήματα πλήρως κλιματιζόμενα

και με χαμηλό δάπεδο (χωρίς σκαλοπάτι), τα οποία κατασκευάζει η ιταλική εταιρεία AnsaldoBreda. Τα οχήματα έχουν χωρητικότητα για 197 επιβάτες από τους οποίους οι 54 είναι καθήμενοι. Επίσης διαθέτει 2 θέσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες. Είναι οικολογικό (κινείται με ρεύμα) και έχει έξι πόρτες ανά πλευρά, ενώ στο εσωτερικό του λειτουργούν οθόνες (τηλεματική) που δίνουν πληροφορίες για τη διαδρομή και τις στάσεις.

Σύμφωνα με τους επικεφαλής της «Τραμ Α.Ε.», υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες για το σύνολο του έργου περιλαμβανομένων των μελετών για τη χάραξη της γραμμής αφενός στο Σύνταγμα, όπου το τραμ θα φθάνει μέσω της οδού Αρδηττού, της Βας. Όλγας και της Αμαλίας και αφετέρου στη Βούλα, στο ύψος του Ασκληπιείου μέσω της παραλιακής λεωφόρου. Όσον αφορά στις διασταυρώσεις, θα τοποθετηθούν προκατασκευασμένα τμήματα για την εγκατάσταση των οποίων θα απαιτούνται – κατά την εταιρεία πάντα – λίγες ημέρες. Όπως επισημαίνεται από αρμόδιους φορείς του τραμ, στα πλαίσια της τρέχουσας εργολαβίας περιλαμβάνεται η πλήρης αποκατάσταση και η ανάπλαση του περιβάλλοντος, με εμπλουτισμό του πρασίνου, πλακοστρώσεις, διαμορφώσεις των κοινόχρηστων χώρων σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς. Τέτοιες παρεμβάσεις για παράδειγμα υλοποιούνται στην περιοχή του πάρκου Αλίμου (διαμόρφωση παραλιακού μετώπου) και στις οδούς Αγγ. Μεταξά στη Γλυφάδα και Αχιλλέως στο Παλαιό Φάληρο (πεζοδρομήσεις).

Σχέδιο επεκτάσεων του τραμ της Αθήνας, το οποίο όταν υλοποιηθεί θα αυξήσει το δίκτυο που ήδη κατασκευάζεται κατά περίπου 57,1 χιλιόμετρα, ετοίμασε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και η Τραμ ΑΕ. Η χρηματοδότηση των επεκτάσεων θα στηριχθεί σε συνδυασμό κρατικής χρηματοδότησης, δανειακών κεφαλαίων και ένταξης των έργων σε προγράμματα ανάπτυξης υποδομών. Τα επιπλέον 57,1 χλμ του τραμ προγραμματίζεται να κατασκευαστούν σε δύο φάσεις :

Οι διάδρομοι των πρώτων επεκτάσεων, που στόχος είναι να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το 2008, είναι :

1. Σύνταγμα – Άνω Πατήσια, μήκους 5,6 χλμ. και προϋπολογισμού 65 εκατ. ευρώ. Πρόκειται για την «ιστορική γραμμή» που λειτουργούσε από τη δεκαετία του 1910 μέχρι και την κατάργησή της το 1953 και είχε τέρμα την περιοχή «Αλυσίδα».

2. Σταθμός Λαρίσης – Λ. Αλεξάνδρας – Γουδί – Πολυτεχνειούπολη – Πανεπιστημιούπολη, μήκους 6,4 χλμ. και προϋπολογισμού 75 εκατ. ευρώ. Ο Σταθμός Λαρίσης αποτέλεσε άκρο της πρώτης γραμμής του τραμ που λειτούργησε στην Αθήνα το 1908 (γραμμή Ομόνοια – Σταθμός Λαρίσης).
3. Ν. Φάληρο (ΣΕΦ) - Κέντρο Πειραιά – Σταθμός ΗΣΑΠ/ΟΣΕ Πειραιά, μήκους 3,2 χλμ. και προϋπολογισμού 35 εκατ. ευρώ. Η επέκταση αυτή θα εξυπηρετεί τη σύνδεση του κέντρου και του λιμένα Πειραιά με τη νοτιότερη παραλιακή ζώνη, χωρίς μετεπιβίβαση στο δίκτυο του μετρό για μόλις μία στάση (διαδρομή Ν. Φάληρο – Πειραιάς).

Η δεύτερη φάση, που στόχος είναι να ολοκληρωθεί έως το 2010, περιλαμβάνει τις επεκτάσεις :

1. Σταθμός ΗΣΑΠ/ΟΣΕ Πειραιά – Κερατσίνι – Πέραμα, μήκους 7,6 χλμ. και προϋπολογισμού 85 εκατ. ευρώ. Περιλαμβάνει το διάδρομο «Σταθμός ΗΣΑΠ/ΟΣΕ Πειραιά – Κερατσίνι – Πέραμα» (με εξαίρεση μικρό τμήμα μεταξύ Σταθμού ΗΣΑΠ και Θερμοπυλών).

## Χάρτης Τραμ



Χάρτης 2 – Οι σταθμοί του τραμ

Οι ελληνικές πόλεις που είχαν αποκτήσει τραμ είναι η Αθήνα, ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, η Καλαμάτα, ο Βόλος και η κωμόπολη Καρλόβασι της Σάμου.

### ι) Τα τραμ Αθήνας – Πειραιά

Το δίκτυο τέθηκε σε λειτουργία για πρώτη φορά το 1883 και τα αθηναϊκά τραμ αρχικά ήταν ιπποκίνητα. Ο εξηλεκτρισμός των τραμ έγινε το 1908, αρχίζοντας από τη γραμμή Ομόνοια – Σταθμός Λαρίσης. Το δίκτυο συμπληρώθηκε το 1920 και περιελάμβανε συνολικά 16 γραμμές. Το 1926 ιδρύθηκε η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ.) που ανέλαβε την εκμετάλλευση του τροchioδρομικού δικτύου Αθηνών Πειραιώς. Οι τροchioδρομικές συγκοινωνίες στην Αθήνα καταργήθηκαν τμηματικά στη δεκαετία του '50 με '60 επί κυβερνήσεως Κ.

Καραμανλή. Το τελευταίο δρομολόγιο τραμ στην Αθήνα πραγματοποιήθηκε τα μεσάνυχτα της 15<sup>ης</sup> προς την 16<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1960. Ο Πειραιάς είχε έξι αστικές τροchioδρομικές γραμμές ( η μία, η γραμμή προς την Φρεαττύδα, καταργήθηκε νωρίς) και μία υπεραστική, που συνέδεε τον Πειραιά με το Πέραμα, η οποία καταργήθηκε το 1977. Στην Αθήνα το τραμ εμφανίζεται είτε ως ένα μόνο όχημα (ένα βαγόνι) είτε διπλό. Τα πρώτα ηλεκτροκίνητα ελληνικά τραμ ήταν βελγικής προέλευσης και είχαν χρώμα μπεζ. Στις πρώτες δεκαετίες της ζωής του συγκοινωνιακού αυτού μέσου και μέχρι την κατάργησή του, στην περιοχή Αθηνών – Πειραιώς κυκλοφορούσαν τρία είδη τραμ πρασίνου χρώματος. Από το 1940 προστέθηκαν τα ιταλικής κατασκευής κίτρινα οχήματα. Σε ορισμένους δρόμους (Βασιλίσσης Σοφίας, Αμαλίας, Θησέως, Ποσειδώνος) τα τραμ κυκλοφορούσαν σε ξεχωριστό διάδρομο στη μέση του δρόμου και ήταν διπλής κατεύθυνσης. Με την ελπίδα ότι και το σύγχρονο τραμ θα γράψει τη δική του ιστορία στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Αθήνας και την εξυπηρέτηση του πολίτη, το νέο Αθηναϊκό τραμ ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Ιούλιο του 2004.

#### ii) Το ηλεκτρικό τραμ της Καλαμάτας

Στην Καλαμάτα εγκαινιάστηκε το 1910 το ηλεκτρικό τραμ το οποίο εξυπηρετούσε τη συγκοινωνία μέσα στην πόλη. Το τραμ αυτό είχε 16 θέσεις καθημένων, το μήκος της διαδρομής που ακολουθούσε ήταν 5 χλμ. και διέσχισε την παραλία, φθάνοντας στο μοναστήρι της Υπαπαντής μέσω των οδών Ναυαρίνου και Φαρών. Στη συνέχεια διέτρεχε την κεντρική πλατεία στο πάνω μέρος της πόλης και μέσω των οδών Υπαπαντής και Αριστοτέλους έφτανε στο λιμάνι. Τα οχήματα ήταν έξι και τα χρησιμοποιήσαν μέχρι την περίοδο της γερμανικής κατοχής. Που έπαψε να λειτουργεί, εκατομμύρια επιβάτες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1934 χρησιμοποίησαν το τραμ της Καλαμάτας 700.000 επιβάτες και το 1935 800.000 επιβάτες.

#### iii) Ο ιππήλατος τροchioδρομος στο Καρλόβασι της Σάμου

Το 1905 η Σάμος απέκτησε δίκτυο ιππήλατου τροchioδρομου μήκους 5 χλμ για τους επιβάτες. Η γραμμή συνέδεε τρεις

συνοικίες, το Νέο Καρλόβασι, το παλιό Καρλόβασι και το μεσαίο και γινόταν χρήση δυο κλειστών κι ενός ανοιχτού οχήματος, τα οποία έσερναν δυο άλογα κάθε φορά. Το τραμ λειτούργησε 35 χρόνια και καταργήθηκε κυρίως επειδή μειώθηκε ο πληθυσμός της πόλης.

#### iv) Ο τροχιόδρομος της Θεσσαλονίκης

Το Μάϊο του 1893 αρχίζει ουσιαστικά η λειτουργία του ιππήλατου τροχιόδρομου στη Θεσσαλονίκη. Το ιππήλατο τραμ διέρχεται από την παλιά παραλία ή από την Εγνατία οδό και φτάνει στο σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Επειδή η κίνηση του τραμ ήταν αργή αποφασίστηκε το 1907 να ηλεκτροκινηθούν. Δημιουργούνται λοιπόν δυο νέες γραμμές από το Depot, δηλαδή τον τερματικό σταθμό με τις εγκαταστάσεις του αμαξοστασίου, των στάβλων και των γραφείων της Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού, μέσω της Β. Όλγας, Παραλίας, Πλατείας Ελευθερίας – Τελωνείο και από το Depot μέσω της Β. Όλγας, Β. Σοφίας, Συντριβάνι, Εγνατία, Γέφυρα, 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου και καταλήγει στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό. Το 1923 κατασκευάζεται μέσω της οδού 25<sup>ης</sup> Μαρτίου η γραμμή των Εξοχών προς την συνοικία Χαριλάου. Το 1934 χρησιμοποίησαν το τραμ περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες. Τα ηλεκτρικά τραμ της Θεσσαλονίκης έμοιαζαν αρκετά με τα αθηναϊκά πράσινα. Το 1954 καταργήθηκε η γραμμή Ντεπό – Τσιμισκή και το 1957 η γραμμή Ντεπό – Χαριλάου – Εγνατία – πλατεία Βαρδαρίου, παρά την αγάπη που είχαν οι Θεσσαλονικείς για το τραμ.

#### v) Πλεονεκτήματα

Το τραμ θεωρείται διεθνώς ότι παρουσιάζει μια σειρά πλεονεκτημάτων έναντι των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς :

- Είναι οικολογικό και φιλικό με το περιβάλλον, αφού ως ηλεκτροκίνητο μέσο δεν εκπέμπει ρύπους, ενώ λόγω της κύλισής του στις σιδηροτροχιές έχει χαμηλότερη ενεργειακή κατανάλωση από τα υπόλοιπα ελαστικοφόρα οδικά μέσα.
- Λόγω του αποκλειστικού του διαδρόμου δεν εμπλέκεται με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

- Αναβαθμίζει αισθητικά τις περιοχές από τις οποίες διέρχεται με την αναμόρφωση της ευρύτερης ζώνης των γραμμών του. Επιπλέον, η εταιρεία φροντίζει για τον εμπλουτισμό του πρασίνου με δέντρα, θάμνους και καλλωπιστικά φυτά, καθώς και για τη συντήρηση του χλοοτάπητα που έχει φυτευθεί στο μεγαλύτερο μέρος του διαδρόμου διέλευσής του.
- Λόγω της χωρητικότητάς του, διαθέτει μεγάλη μεταφορική ικανότητα σε σχέση με τα αυτοκίνητα, τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ.
- Προσαρμόζεται με την πόλη και τις λειτουργίες της, αφού κινείται σε φαρδείς και στενούς δρόμους, περνά ανάμεσα από πάρκα, πλατείες και πεζόδρομους, γειτνιάζει με αρχαιολογικούς χώρους και εμπορικά κέντρα.
- Είναι οικονομικό σε σχέση με το μετρό, αφού για την κατασκευή του απαιτείται το 1/6 έως το 1/8 της επένδυσης που απαιτείται για την κατασκευή του μετρό.
- Διαθέτει προσιτή τιμολογιακή πολιτική με το εισιτήριο των 0,40 ευρώ που επιτρέπει την μετακίνηση για 5 στάσεις ή για όσους μετεπιβιβάζονται στο τραμ από άλλα μέσα και με κάποιες δωρεάν μετακινήσεις που επιτρέπει σε ορισμένες κατηγορίες του πληθυσμού (πολύτεκνοι, ΑΜΕΑ, κτλ.).
- Προσφέρει εύκολη πρόσβαση στο επιβατικό κοινό, λόγω της επιφανειακής χωροθέτησης των στάσεων και της μικρής σχετικά απόστασης μεταξύ τους. Επιπλέον, τόσο οι στάσεις όσο και τα οχήματα είναι προσβάσιμα από τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, λόγω της απομάκρυνσης Ι.Χ.
- Εξυπηρετεί τις αθλητικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, μια ανάγκη που ολοκληρώθηκε κατά τη διάρκεια διεξαγωγής τους, αλλά και που συνεχίζει να υφίσταται και κατά τη μετα-Ολυμπιακή περίοδο.
- Λειτουργεί συμπληρωματικά με τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς, λόγω της δυνατότητας που παρέχει στο επιβατικό κοινό για άμεση μετεπιβίβαση σε άλλα μέσα στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, στο Νέο Κόσμο, το Φιξ και το Σύνταγμα.



## 2.2.4.2. Το μετρό

### i. Αττικό Μετρό

Η πρώτη φάση του μετρό της Αθήνας ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε στο επιβατικό κοινό τον Ιανουάριο του 2000. Κατά την περίοδο κατασκευής του αποτελούσε ένα από τα μεγαλύτερα κατασκευαστικά έργα στην Ευρώπη αλλά και ταυτόχρονα ένα έργο η διεκπεραίωση του οποίου συναντούσε τεράστιες δυσκολίες, αφ' ενός λόγω του ιδιόμορφου υπεδάφους της Αττικής και αφ' ετέρου λόγω της ιδιαίτερης προσοχής που απαιτούσαν οι εργασίες κατά τη διαρκή συνάντησή τους με αρχαιολογικά ευρήματα. Ενδεικτικά αξίζει να αναφέρουμε ότι οι αρχαιολογικές ανασκαφές οι οποίες προήλθαν από τα έργα του μετρό, κάλυψαν συνολική έκταση 69.000 τετραγωνικών μέτρων και αποτέλεσαν την μεγαλύτερη ενιαία αρχαιολογική έρευνα που έγινε ποτέ στη χώρα. Αποτελείται από δύο βασικές γραμμές, οι οποίες ονομάζονται 2 & 3 η μία και ως γραμμή 1 θεωρείται η γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου ΗΣΑΠ, η οποία και λειτουργεί συμπληρωματικά ως προς το δίκτυο του μετρό. Η γραμμή 2 ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ – ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ/ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΝΑΓΟΥΛΗΣ εκτελεί το δρομολόγιο Σεπόλια – Δάφνη, ενώ η γραμμή 3 ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ – ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ το δρομολόγιο Εθνική Άμυνα – Σύνταγμα – Μοναστηράκι. Επιπλέον, με τους νέους συρμούς διπλής τάσης του μετρό η απόσταση ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ – ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ καλύπτεται μέσα σε 37 λεπτά. Οι βασικές κατευθύνσεις επέκτασης του μετρό, είναι το Περιστέρι και το Αιγάλεω προς τα δυτικά, ο Σταυρός και ο Παράδεισος Αμαρουσίου προς τα βόρεια και η Ηλιούπολη προς τα νότια, ενώ προβλέπεται και η επέκταση του δικτύου μέχρι και τη Γλυφάδα. Σε πλήρη λειτουργία οι δύο γραμμές του μετρό, εξυπηρετούν 140 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως περίπου. Κατά τις ώρες αιχμής οι συρμοί διέρχονται από κάθε σταθμό ανά 3 λεπτά, ενώ τις υπόλοιπες ώρες ανά 5 με 10 λεπτά. Το μετρό μείωσε σε ελάχιστο χρόνο αποστάσεις οι οποίες πριν την κατασκευή του απαιτούσαν πολλαπλάσιο χρόνο για να διανυθούν. Το έργο κατασκευάστηκε με τη χρήση των πιο σύγχρονων τεχνολογιών και την εντατική εργασία χιλιάδων εργαζομένων, επιστημόνων και τεχνιτών από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Την επίβλεψη της κατασκευής έχει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (ΑΜ), ενώ η ΑΜΕΛ,

θυγατρική εταιρεία της ΑΜ, διαχειρίζεται τη λειτουργία του έργου. Το μετρό αποτελεί πραγματικά ένα έργο – κόσμημα για την Αθήνα αλλά και για ολόκληρη τη χώρα. Η συνολική εικόνα που δίνουν οι σταθμοί χαρακτηρίζεται από μια ισορροπημένη πολυτέλεια και από λιτά, παραδοσιακά κατασκευαστικά υλικά, όπως το μάρμαρο που κυριαρχεί παντού στο χώρο. Επίσης, είναι εντυπωσιακή η εικαστική πλαισίωση των σταθμών, πολλοί εκ των οποίων φιλοξενούν σημαντικά έργα Ελλήνων καλλιτεχνών. Από μετρήσεις και υπολογισμούς της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ η λειτουργία του μετρό μείωσε κατά 70.000 τα Ι.Χ. αυτοκίνητα που εισέρχονται στο κέντρο της πόλης και λόγω του μετρό, οι ρύποι από τα οχήματα μειώθηκαν 8% κατά μέσο όρο.

Παράλληλα, η λειτουργία του μετρό συνδυάστηκε με αναδιάρθρωση και των άλλων Δημοσίων Μέσων Μεταφοράς με μείωση τερματικών σταθμών λεωφορείων στο κέντρο της πόλης, λόγω δημιουργίας νέων αφετηριών λεωφορείων κοντά σε περιφερειακούς σταθμούς του μετρό. Επίσης, η λειτουργία του μετρό οδήγησε σε ενίσχυση της χρήσης και του ΗΣΑΠ σε ποσοστό 14% περίπου περιορίζοντας επιπρόσθετο ποσοστό μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητα. Συνεπώς, σημαντική είναι η επίδραση του μετρό στη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών, στη μείωση των μετακινήσεων με Ι.Χ. και στην κυκλοφοριακή ανακούφιση κυρίως στο κέντρο της Αθήνας με αποτέλεσμα τη βελτίωση του περιβάλλοντος και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο λεκανοπέδιο.

### Προσφορά του έργου στην ανάπλαση/ αναβάθμιση της πρωτεύουσας

Κατά τη διάρκεια κατασκευής των έργων του μετρό, η Αττικό Μετρό σχεδίασε, μελέτησε και υλοποίησε ιδιαίτερα σημαντικές παρεμβάσεις ανάπλασης και διαμόρφωσης πολλών σημείων στο Δήμο της Αθήνας αλλά και σε άλλους Δήμους κατά μήκος της διαδρομής των γραμμών του μετρό, προσφέροντας ένα νέο καλαισθητό περιβάλλον γύρω από τους σταθμούς αλλά και σε παρακείμενα σημεία των σταθμών του μετρό. Οι βασικότερες από τις παρεμβάσεις αυτές κόστισαν περίπου 9 εκατ. Ευρώ και αφορούν τον σταθμό στο αμαξοστάσιο Σεπολίων, όπου διαμορφώθηκε ο περιβάλλοντας χώρος με φύτευση πλήθους δέντρων και θάμνων στην περιφέρεια και σε άλλα σημεία – ζώνες στο όρια του Αμαξοστασίου, ο σταθμός Αττικής, όπου

διαμορφώθηκε ο χώρος γύρω από την είσοδο του σταθμού με νέα πλακόστρωση και δεντροφύτευση, η πλατεία Αττικής, όπου αναβαθμίστηκαν οι χώροι της πλατείας και ο χώρος πρασίνου με νέα πλακόστρωση και δεντροφύτευση, ο σταθμός Λαρίσης με αποκατάσταση και αναβάθμιση της πλατείας με νέα πλακόστρωση, νέο φωτισμό, νέους τοίχους με πέτρινες επενδύσεις και νέο γήπεδο μπάσκετ, ο σταθμός Μεταξουργείου(πλατεία Καραϊσκάκη) με νέα διαμόρφωση πλατείας και υλοποίηση νέας αρχιτεκτονικής μελέτης για την τοποθέτηση μνημείου «πесόντος αεροπόρου», ο σταθμός Ομόνοιας με την αναβάθμιση του υπογείου χώρου, την εγκατάσταση 16 νέων κυλιόμενων κλιμάκων και τη διαμόρφωση εισόδων σε ΗΣΑΠ / Μετρό περιμετρικά της πλατείας. Υλοποιήθηκε επίσης η κυκλοφοριακή ρύθμιση στην ευρύτερη περιοχή και σε στάδιο ολοκλήρωσης βρίσκεται η αναβάθμιση της πλατείας. Στο σταθμό Πανεπιστήμιο αποκαταστάθηκε και αναβαθμίστηκε ο χώρος με νέα διαμόρφωση των Προπουλαίων και του πεζοδρομίου Κοραή με υψηλής ποιότητας υλικά πλακόστρωσης, φυτεύσεις κτλ., στον σταθμό του Συντάγματος υπάρχει έκθεση αρχαιολογικών ευρημάτων επί της πλατείας και έχει υλοποιηθεί νέα κυκλοφοριακή ρύθμιση στην ευρύτερη περιοχή (Αμαλίας – Φιλελλήνων). Στη λεωφόρο Αμαλίας, αναδεικνύονται αρχαιολογικά ευρήματα(ρωμαϊκά λουτρά κτλ), στο σταθμό Ακρόπολης έχει γίνει πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Διάκου και έχει διαμορφωθεί η περιοχή εισόδων του σταθμού, στην οδό Πετμεζά δημιουργήθηκε ένα μικρό εκθεσιακό κέντρο με εκθέματα των ανακαλυφθέντων αρχαιολογικών ευρημάτων, στον σταθμό Συγγρού – Φιξ (Λ. Συγγρού – Οδός Καλλιρόης) έχει δημιουργηθεί αφετηρία λεωφορείων και νέος κήπος, όπως και ειδική διαμόρφωση του χώρου πλησίον του κτιρίου Φιξ και πεζοδρόμηση της οδού Δράκου. Ο σταθμός Νέος Κόσμος έχει διαμορφωθεί με δημιουργία ελεύθερων χώρων πρασίνου, πεζοδρόμων κτλ., στο σταθμό Άγιος Ιωάννης έχει αναβαθμιστεί η ομώνυμη πλατεία και η γύρω περιοχή με νέα πλακόστρωση, φύτευση, φωτισμό και δημιουργία παιδικής χαράς. Στον σταθμό της Δάφνης, ιδιαίτερα σημαντική παρέμβαση έχουμε στην πλατεία Κολοκοτρώνη με νέα κυκλοφοριακή ρύθμιση που εξυπηρετεί 3 δήμους, νέα αφετηρία λεωφορειακών γραμμών, νέα πλακόστρωση, φύτευση, φωτισμό και δημιουργία συντριβανιού και νέων ελεύθερων χώρων. Στον σταθμό Εθνικής Άμυνας ο χώρος μετεπιβίβασης διαμορφώθηκε

γύρω από τον χώρο του σταθμού με νέες αφηρημένες λεωφορείων, στον σταθμό Κατεχάκης έχουμε νέα διαμόρφωση γύρω από την είσοδο του σταθμού με υπαίθριο χώρο στάθμευσης και δημιουργία χώρου πρασίνου. Στον σταθμό Πανόρμου αναβαθμίστηκε η πλατεία με πλακόστρωση και φύτευση, στους Αμπελόκηπους διαμορφώθηκαν νέοι ελεύθεροι χώροι με πράσινο στις περιοχές των εισόδων του σταθμού, στο Μέγαρο Μουσικής έχουμε νέα διαμόρφωση πεζοδρομίων, στον Ευαγγελισμό έχουμε σημαντική παρέμβαση στο πάρκο Ριζάρη με δημιουργία πλατείας, πρασίνου κτλ. και πρόσβαση μέσω του πάρκου, όπως και εγκατάσταση έργου. Στο σύνολο των σταθμών αναβαθμίστηκε ο φωτισμός και εγκαταστάθηκαν ειδικοί καλαίσθητοι στυλίσκοι για την αποτροπή στάθμευσης στα πεζοδρόμια γύρω από τους χώρους των σταθμών.

## Χάρτης Μετρό



Χάρτης 3 – Οι σταθμοί του μετρό & μετεπιβιβάσεις

## ii) Το μετρό της Θεσσαλονίκης

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που ανακοίνωσε ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Γ. Σουφλιάς από τις 12 Μαΐου 2005 μπήκε στην τελική ευθεία ο διαγωνισμός για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Η ανάδειξη του προσωρινού αναδόχου αναμένεται εντός του Ιουλίου. Το μετρό Θεσσαλονίκης με 13 σύγχρονους σταθμούς αποτελεί μια από τις βασικότερες προτεραιότητες του ΥΠΕΧΩΔΕ καθώς θεωρείται το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο που έχει ποτέ εκτελεστεί στην πόλη. Η Αττικό Μετρό ΑΕ ελαχιστοποίησε σημαντικά προβλήματα που υπήρχαν στις παλαιότερες μελέτες, τα οποία θα οδηγούσαν σε υπερβάσεις κόστους και χρόνου εκτέλεσης κατά την φάση κατασκευής του έργου. Επιπλέον, επέλεξε η κατασκευή των σταθμών του δικτύου να πραγματοποιηθεί με την μέθοδο επικάλυψης και εκσκαφής προκειμένου να περιορισθεί αισθητά η όχληση τόσο στους διερχόμενους πεζούς όσο και στην κίνηση των οχημάτων στους κεντρικούς δρόμους της Θεσσαλονίκης. Η Αττικό Μετρό ΑΕ με την συνεργασία που είχε με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς βοήθησε στο να επιλυθούν κάποια τεχνικά θέματα, ενώ ιδιαίτερη μνεία αξίζει για τη διευθέτηση του ζητήματος των αρχαιολογικών ανασκαφών καθώς και για την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της Θεσσαλονίκης στους σταθμούς του δικτύου. Συγκεκριμένα, οι βασικές βελτιώσεις στον σχεδιασμό για το μετρό της Θεσσαλονίκης αφορούν αρχαιολογικά θέματα, αφού χάρη στην στενή συνεργασία με τις Αρχαιολογικές Υπηρεσίες και το Υπουργείο Πολιτισμού, η Αττικό Μετρό ΑΕ προχώρησε στις ακόλουθες ενέργειες :

- Πραγματοποίησε μελέτη αρχαιολογικής τεκμηρίωσης, στην οποία καθορίστηκαν οι σταθμοί με υψηλό αρχαιολογικό κίνδυνο και αναμένεται πιθανότατα η εμφάνιση αρχαιοτήτων κατά την διάρκεια των εκσκαφών.
- Μετατόπισε από τις αρχικές τους θέσεις τους σταθμούς εκείνους που η κατασκευή τους θα απαιτούσε μακροχρόνια αρχαιολογική ανασκαφή (πχ. Ο σταθμός Πλ. Δημοκρατίας μετατοπίστηκε σε θέση έξω από τα αρχαία τείχη της πόλης).
- Επιλέχθηκαν οι καλύτερες μέθοδοι για την διασφάλιση των αρχαιολογικών ευρημάτων αλλά και για την ελαχιστοποίηση του κόστους και του χρόνου των αρχαιολογικών ανασκαφών.

Επιπρόσθετα, οι βελτιώσεις στη χάραξη της γραμμής του μετρό της Θεσσαλονίκης πραγματοποιήθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλισθεί ότι δεν θα υπάρξει καμία εμπλοκή με τον κεντρικό αποχετευτικό αγωγό της πόλης, ο οποίος βάσει της αρχικής μελέτης θα έπρεπε σε κάποιο μεγάλο τμήμα του να μετατοπισθεί και να παρακαμφθεί. Αντίστοιχες προβλέψεις και διορθώσεις έγιναν λαμβάνοντας υπόψη και τα υπόλοιπα δίκτυα κοινής ωφέλειας της Θεσσαλονίκης.

### Τεχνικά χαρακτηριστικά του δικτύου

Τα βασικά χαρακτηριστικά του δικτύου μετρό στην Θεσσαλονίκη είναι τα εξής :

- § 13 σύγχρονοι σταθμοί με κεντρική αποβάθρα
- § 9,6 χλμ. γραμμής
- § 18 αυτόματοι συρμοί πλήρως κλιματιζόμενοι, οι οποίοι θα κινούνται χωρίς οδηγό αλλά με συνοδό
- § Αμαξοστάσιο στην περιοχή της Πυλαίας (Βότση)
- § Σε σχέση με τις γραμμές 2 και 3 του μετρό της Αθήνας, στο δίκτυο της Θεσσαλονίκης θα υπάρχουν δύο μονές ανεξάρτητες σήραγγες (αντί της μιας σήραγγας διπλής τραχιάς στο μετρό της Αθήνας) καθώς και σύστημα θυρών επί των αποβαθρών κάθε σταθμού για καλύτερη εξυπηρέτηση και μέγιστη ασφάλεια του επιβατικού κοινού.
- § Η αρχαιολογική ανασκαφή προβλέπεται να καλύψει συνολική έκταση 19.200 τ.μ. και η Αττικό Μετρό ΑΕ σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού θα αναδείξει τα πιο σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα σε κεντρικούς σταθμούς του δικτύου.

Παράλληλα, έχει ξεκινήσει και η μελέτη των επεκτάσεων του μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά και Σταυρούπολη (9,5 επιπλέον χλμ. γραμμής μετρό με 8 νέους σταθμούς), ώστε σταδιακά να δημιουργηθεί ένα πλήρες δίκτυο μετρό που θα εξυπηρετεί τις περισσότερες περιοχές της Θεσσαλονίκης. Η Αττικό Μετρό ΑΕ, σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ, διασφαλίζουν ότι το μετρό της Θεσσαλονίκης θα αποτελέσει ένα μεγάλο έργο για την πόλη, το οποίο θα βελτιώσει την καθημερινότητα των πολιτών στη Θεσσαλονίκη.

### 2.2.4.3. Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος αποτελεί ένα νέο μεταφορικό μέσο σταθερής τροχιάς, που προσφέρει και εγγυάται στον επιβάτη ταχύτητα, ακρίβεια, άνεση, ασφάλεια δρομολογίων και χρόνο μεταφοράς ανεξάρτητο από την κυκλοφοριακή κίνηση και αναμένεται να αλλάξει τον συγκοινωνιακό χάρτη της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής γύρω από το λεκανοπέδιο και να δώσει αναπτυξιακή ώθηση σε πολλές περιοχές.

Ένα έργο που ξεκίνησε να υλοποιείται με κοινοτική χρηματοδότηση το 2002 από τις δύο θυγατρικές εταιρείες του ΟΣΕ, ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α. Ε., και ΓΑΙΑΟΣΕ Α. Ε. σε συνεργασία με το γαλλικό συγκοινωνιακό οργανισμό RATP. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Με τον τρόπο αυτό καθίσταται εφικτή η γρήγορη, άνετη και ασφαλής σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με το αεροδρόμιο αλλά και η δυνατότητα πρόσβασης των πολιτών σε κομβικά σημεία της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

Η διαδρομή σταθμός Αθηνών (σταθμός Λαρίσης) – Αεροδρόμιο, διάρκειας 38 λεπτών, περιλαμβάνει τους εξής ενδιάμεσους σταθμούς : Ηράκλειο, Νερατζιώτισσα (ΟΑΚΑ – ανταπόκριση με ΗΣΑΠ), Κηφισίας, Δουκίσσης Πλακεντίας (ανταπόκριση με μετρό), Παλλήνη, Κάντζα, Κορωπί, ενώ αναμένεται να λειτουργήσουν σταθμοί στη Μεταμόρφωση και στην Πεντέλη. Το σύνολο του έργου που προβλέπεται να ολοκληρωθεί ως το 2010 θα εκτείνεται σε μήκος 281 χλμ. με κατεύθυνση προς Θήβα, Κόρινθο – Κιάτο, Λαύριο, Ραφήνα και Χαλκίδα και υπολογίζεται να εξυπηρετεί ημερησίως 420.000 επιβάτες.

Η Προαστιακός Α. Ε. είναι μια σύγχρονη εταιρεία μεταφορών που σκοπό έχει όχι μόνο να προσφέρει ακρίβεια δρομολογίων αλλά και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον επιβάτη με το άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό σταθμών. Ιδιαίτερη μάλιστα έμφαση δόθηκε στο λειτουργικό σχεδιασμό τόσο των αποβαθρών όσο και των συρμών προκειμένου να καταστούν προσβάσιμα και από άτομα που αντιμετωπίζουν κινητικές δυσκολίες ή προβλήματα οράσεως. Όλοι οι σταθμοί έχουν κατάλληλη πρόσβαση από το δρόμο και είναι εφοδιασμένοι με ανελκυστήρες και το τροχαίο υλικό έχει ειδικούς χώρους υποδοχής για άτομα με κινητικές δυσκολίες. Επιπλέον το προσωπικό πρώτης γραμμής της

Προαστιακός είναι παρών στις αποβάθρες, έτοιμο να προσφέρει οποιαδήποτε επιπλέον βοήθεια στο επιβατικό κοινό.



Χάρτης 4 – Οι σταθμοί του προαστιακού σιδηροδρόμου





# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

## ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

### 3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η εξέλιξη των μεταφορών από το 1830 μέχρι σήμερα, μετέβαλλε τις σχέσεις μεταξύ γειτονικών πόλεων και τις σχέσεις μεταξύ των Ηπείρων. Το λεωφορείο εξελίχθηκε σε ταχεία αμαξοστοιχία, η ιππήλατος άμαξα σε αυτοκίνητο, το ιστιοφόρο σε υπερωκεάνειο και οι ταχύτερες μετακινήσεις εξελίχθηκαν σε εναέριας πτήσεις.

### ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Μεταφορά καλείται η ενέργεια η οποία συνίσταται στην παραλαβή από ένα σημείο προσώπων, κτηνών, υλικού και την μεταβίβαση αυτών σε άλλο σημείο, όπου η παρουσία τους καθίσταται περισσότερο αναγκαία.

Εκ των εν λόγω σημείων το μὲν α' καλείται σημείο αναχωρήσεως ή τόπος αποστολής, το β' καλείται σημείο άφιξης ή τόπος προορισμού.

Μολονότι εκ των κυριότερων χαρακτηριστικών της σύγχρονης εποχής αποτελεί η τεράστια ανάπτυξη των πάσης φύσεως μεταφορών, η ιδέα της μεταφοράς είναι τόσο αρχαία όσο και ο άνθρωπος.

### 3.2. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Κάνοντας λόγο για τις οδικές μεταφορές αναφερόμαστε στις μετακινήσεις με πούλμαν και λεωφορεία, οι υπηρεσίες των οποίων παρέχονται για μεσαίες και μικρές αποστάσεις, εξυπηρετώντας τουρίστες που πραγματοποιούν ταξίδια όχι μόνο από τον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους αλλά και σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και όταν βρίσκονται σε αυτούς.

#### Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Με την μεγάλη διαφορά που παρατηρείται στους ρυθμούς αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου και του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν σε αυτό, η κατάσταση χειροτερεύει αντί να βελτιώνεται. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα τμήματα του οδικού δικτύου κοντά στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη, καθώς και τους μεγάλους άξονες εθνικής και διεθνούς σημασίας.

#### ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Εξ αιτίας των γεωφυσικών χαρακτηριστικών της χώρας ( και κύρια του προσανατολισμού – από Βορρά προς Νότο – της οροσειράς Πίνδου) οι βασικοί οδικοί άξονες της χώρας έχουν προσανατολισμό Βορρά – Νότο ( Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, Ιωάννινα – Αγρίνιο – Πάτρα, Αθήνα – Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα, Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα). Αντίθετα με κατεύθυνση Δύση – Ανατολή, μόνο ο άξονας Αθήνας – Κορίνθου – Πάτρας, στο Νότιο τμήμα της χώρας, έχει σχετικά ικανοποιητικά χαρακτηριστικά, ενώ ο άξονας Ηγουμενίτσας – Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης, στο βόρειο τμήμα της χώρας έχει ανεπαρκέστατα χαρακτηριστικά, κυρίως στο πρώτο τμήμα του (από Ηγουμενίτσα μέχρι Θεσσαλονίκη).

Από τους παραπάνω βασικούς οδικούς άξονες, ο « Π.Α.Θ.Ε» (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι) αποτελούσε μέχρι την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας τον κυριότερο άξονα οδικών

μεταφορών προς τις λοιπές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σήμερα, το τμήμα « Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι» (και από εκεί μέσω Γιουγκοσλαβίας στις χώρες της Ε.Ε.) έχει αντικατασταθεί από το τμήμα « Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας» και από εκεί μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας – Ουγγαρίας στις χώρες της Ε.Ε.

Η αναγκαστική παράκαμψη της τέως Γιουγκοσλαβίας, οδήγησε σε αύξηση της απόστασης των οδικών μεταφορών από την Ελλάδα στις άλλες χώρες της Ε.Ε. και συνεπώς στην αύξηση του κόστους των ελληνικών προϊόντων, καθιστώντας αναγκαία όσο ποτέ την αλλαγή του προσανατολισμού διακίνησης των προϊόντων από Β Ν σε Α Δ (σύνδεση απ' ευθείας με Ιταλία από τα λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας). Έτσι, οι οδικοί άξονες που οδηγούν προς τα λιμάνια αυτά έχουν ένα πρόσθετο σημαντικό λόγο αναβάθμισης.

Περιγράφοντας το επίπεδο εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου – σε σχέση με τα λοιπά μέσα μεταφορών – στις διάφορες περιοχές της χώρας, παρατηρούνται τα ακόλουθα:

Το τμήμα του ελληνικού χώρου που εμφανίζεται να εξυπηρετείται καλύτερα από το υφιστάμενο σύστημα μεταφορών – τουλάχιστον από την σκοπιά των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς – είναι αυτό που διασχίζεται από τον άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Σε ό,τι αφορά την υποδομή όμως και στον χώρο αυτό παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα:

Ο οδικός αυτός άξονας είναι κατασκευασμένος ως οδός δύο λωρίδων κυκλοφορίας, με οδόστρωμα πλάτους περίπου 14,00 μ. στο μεγαλύτερο ποσοστό του μήκους του. Αυτή η διατομή τελικά, λόγω του μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου αγαθών – επιβατών χρησιμοποιείται ως οδός 2 επί 2 λωρίδων κυκλοφορίας χωρίς διαχωριστική νησίδα και με μηδενικό πρακτικά πλάτος ερεισμάτων.

Από πλευράς ελέγχου των προσπελάσεων ισχύει ένα καθεστώς περιορισμένου ελέγχου, που όμως δεν αρκεί για να εξασφαλίσει στον Π.Α.Θ.Ε συνθήκες υψηλής στάθμης οδικής ασφάλειας, αφού υπάρχουν αρκετές ισόπεδες συνδέσεις καθέτων οδών, νόμιμες (με κατάλληλη διαμόρφωση) ή και παράνομες, που αποτελούν εστίες κινδύνου.

Τα πιο βαριά τμήματα από πλευράς κυκλοφοριακής φόρτισης είναι τα δύο τμήματα εκατέρωθεν της Ελλάδας της Αθήνας προς Κόρινθο και προς Λαμία.

Στη Ν. Ελλάδα αν και η κατάσταση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ικανοποιητική μέχρι την Πάτρα, στην υπόλοιπη Πελοπόννησο η εξυπηρέτηση δεν είναι καλή, παρά το γεγονός ότι καλύπτεται από όλα τα μεταφορικά μέσα. Αυτό φαίνεται ότι θα εξακολουθήσει να ισχύει μέχρι να ολοκληρωθεί η κατασκευή της νέας εθνικής οδού Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας, που θα συνδέει τη Βόρεια με τη Νότια Πελοπόννησο, παρά το πρόβλημα που εξακολουθεί να δημιουργεί η έλλειψη των απαραίτητων ανισόπεδων κόμβων, αλλά και η αδυναμία παράκαμψης της Πάτρας.

Τέλος, στην μεγαλόνησο Κρήτη, ο Βόρειος Οδικός Άξονας, προς τον οποίο αθροούνται ολόκληρο το υπόλοιπο οδικό δίκτυο του νησιού, χρειάζεται συγκεκριμένες παρεμβάσεις για να ολοκληρωθεί (σε διατομή 2 επί 2 λωρίδων όπως έχει προωθηθεί μέχρι σήμερα), όπως το τμήμα Γούρνες – Χερσόνησος – Μάλια, η παράκαμψη Χανίων, κλπ.

### 3.2.1. ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

#### *A) ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ – ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ*

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

#### *B) ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ – ΠΥΡΓΟΥ – ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ*

Καλύπτει απόσταση 111 χλμ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 15000 οχήματα. Ο δρόμος έχει καλή βατότητα και περιλαμβάνει δύο λωρίδες κυκλοφορίας για κάθε κατεύθυνση.

Υπάρχει έλλειψη ηλεκτροφωτισμού, ανεπαρκής σήμανση και σιθαιία ασφαλείας. Το πλάτος του καλύπτει επιφάνεια 18 μέτρων.

#### Γ) ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ – ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Καλύπτει απόσταση 134 χλμ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 13000 οχήματα. Είναι από τους πιο κύριους οδικούς άξονες της Πελοποννήσου, αφού μέσω αυτού διέρχεται το 90% των εισαγωγών και το 50% της τουριστικής κίνησης που καταφθάνει στο λιμάνι της Πάτρας και κατευθύνεται στην περιοχή της πρωτεύουσας και των νησιών του Αιγαίου Πελάγους.

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

#### Δ) ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΙΤΩΛΙΚΟ – ΑΣΤΑΚΟΣ – ΜΥΤΙΚΑΣ – ΑΚΤΙΟ

Καλύπτει απόσταση 132 χλμ. Ο συγκεκριμένος οδικός άξονας και καταλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος της Αιτωλοακαρνανίας.

#### Ε) ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ – ΑΓΡΙΝΙΟ

Καλύπτει απόσταση 66 χλμ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 4.300 αυτοκίνητα.

#### ΣΤ) ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΙΩΑΝΝΙΝΑ

Καλύπτει απόσταση 87 χλμ. Διέρχονται καθημερινά κατά μέσο όρο 4.000 αυτοκίνητα.

#### Ζ) ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ – ΧΑΛΑΝΔΡΙΤΣΑΣ – ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ

Καλύπτει απόσταση 74 χλμ. Διασχίζει την ορεινή πλευρά του Νομού Αχαιας. Ο συγκεκριμένος άξονας παρουσιάζει προβλήματα επικίνδυνων κακοτεχνιών, που σε συνδυασμό με την στενότητά

του, τις αλληπάλληλες στροφές και την έλλειψη ασφαλείας το καθιστούν άκρως επικίνδυνο για τους οδηγούς.

### 3.2.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΚΑΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

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

- 1) Όλοι οι άξονες λόγω της διέλευσής τους, λόγω της οροσειράς της Πίνδου είναι ορεινοί με προβληματική χάραξη, φτωχογεωμετρικά χαρακτηριστικά και πιθανές καθυστερήσεις λόγω χιονοπτώσεων το χειμώνα.
- 2) Οι άξονες Τρικάλων – Άρτας και Καρπενησίου – Αγρινίου όπως είναι σήμερα δεν χρησιμοποιούνται για την διέλευση βαρέων οχημάτων. Αλλά και στους άλλους άξονες η διέλευση διέλευση βαρέων φορτηγών γίνονται με την δυσκολία λόγω των κατά μήκος κλίσεων και των συχνών στροφών.
- 3) Η επιβάρυνση των αξόνων αυτών με φορτηγά (τουλάχιστον αυτών που είναι δυνατή η διέλευσή τους) αναμένεται να δημιουργήσει καθυστερήσεις σε όλη την κυκλοφορία λόγω έλλειψης λωρίδων βραδυπορίας στα περισσότερα ορεινά τμήματά τους και επομένως δυσκολίας προσπεράσματος (μικρά μήκη ορατότητας, μικρές ταχύτητες φορτηγών στις ανηφόρες κτλ.)
- 4) Η προσπέλαση φορτηγών σήμερα στην Βορειοανατολική Ελλάδα γίνεται για μεν την Ηγουμενίτσα μέσω του άξονα Μετσόβου – Τρικάλων – Ιωαννίνων για τη δε Πάτρα μέσω του άξονα Θερμοπυλών – Ιτέας – Αντιρρίου.

### 3.2.3. ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Η Αττική Οδός είναι ένας αυτοκινητόδρομος που ξεκινάει από την Ελευσίνα και καταλήγει στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα(βλ. παράρτημα, χάρτης 3). Γρήγορα, εύκολα και με ασφάλεια είναι αναμφισβήτητα ένα σημαντικό και μεγάλο έργο για την εξέλιξη της συγκοινωνίας στην Αττική και γενικότερα στην Ελλάδα. Σχεδιάστηκε και λειτουργεί με πλέον σύγχρονες προδιαγραφές λειτουργικότητας και ασφάλειας. Παρέχει καινοτόμες για τα ελληνικά δεδομένα υπηρεσίες που αφορούν την αντιμετώπιση περιστατικών έκτακτης ανάγκης, την έγκαιρη παροχή δωρεάν οδικής βοήθειας και σωστή ενημέρωση των οδηγών ως προς τα σημεία εισόδου και εξόδου στον αυτοκινητόδρομο, τη συνεχή πληροφόρηση των οδηγών για τις συνθήκες που επικρατούν στο δρόμο, τη σήμανση που θα συναντήσουν, τα όρια ταχύτητας, τους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών ( ΣΕΑ ), κλπ.

#### ΑΣΦΑΛΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗ

Στην Αττική Οδό βασική προτεραιότητα αποτελεί των οδηγών και οχημάτων. Ο αυτοκινητόδρομος σχεδιάστηκε με αυστηρές τεχνικές ασφαλείας, που περιλαμβάνουν Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) ανά διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, αντιολίσθηση υψηλής ποιότητας, πυκνό ιστό φωτισμού, περίφραξη, κλπ.

Ιδιαίτερα σημαντική στον τομέα της ασφάλειας είναι η συμβολή των ειδικών συστημάτων ελέγχου καθώς και του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας, που επιτρέπουν την απρόσκοπτη και επί 24ώρου βάσεως παρακολούθηση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε όλο το μήκος του αυτοκινητοδρόμου.

Το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) εντοπίζει άμεσα τυχόν συμβάντα στον αυτοκινητόδρομο μέσω συσκευών κάμερας κλειστού κυκλώματος τηλεοράσεως, αισθητήρων οδοστρώματος και ειδικών συστημάτων μέτρησης αδιαφάνειας του αέρα στις σήραγγες. Επιπλέον συντονίζει τις ενέργειες με επέμβαση και βοήθεια με χρήση σύγχρονου ηλεκτρονικού εξοπλισμού,



- Σύστημα TETRA, για την επικοινωνία με τις κινητές μονάδες άμεσης επέμβασης,
- Ηλεκτρονικές πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων, για την ενημέρωση ως προς την τήρηση των βασικών κανόνων οδικής συμπεριφοράς,
- Συστήματα εξαερισμού σηράγγων αυτόματης ενεργοποίησης, για απομάκρυνση καπνού ή άλλων επικίνδυνων ρύπων από τις σήραγγες,
- Απευθείας συνδέσεις με την Τροχαία (υπάρχει ειδικό τμήμα με αποστολή την αστυνόμευση της Αττικής Οδού), την Πυροσβεστική κλπ.

Η Αττική Οδός διαθέτει ειδική ομάδα συντήρησης που πραγματοποιεί εργασίες και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την καλή κατάσταση του αυτοκινητοδρόμου, δηλαδή συντήρηση οδοστρώματος, σήμανση, καθαριότητα. Στην Αττική Οδό δεν επιτρέπεται, σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. για λόγους ομαλής λειτουργίας, να κυκλοφορούν πεζοί, έφιπποι, οχήματα που δεν έχουν κινητήρα (π.χ. ποδήλατα) και γενικά οχήματα που δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 χλμ/ώρα.

### **ΤΙΜΕΣ ΔΙΟΔΙΩΝ**

Η τιμή του διοδίου για κάθε όχημα εξαρτάται από την κατηγορία στην οποία προσδιορίζεται με βάση το ύψος και τον αριθμό των αξόνων του.

Οι κατηγορίες των οχημάτων και η αντίστοιχη τιμή του διοδίου, καθορίζεται από την σύμβαση παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 2445/96.

Οι ισχύουσες τιμές διοδίων παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

<b>κατηγορία</b>	<b>Τιμή βασικού διοδίου τέλους</b>
1. Μοτοποδήλατα, δίκυκλες μοτοσυκλέτες ενός τροχού ανά άξονα.	1,20 Ε
2. Επιβατηγά ( Ι.Χ.) ίδιας χρήσης περιλαμβανομένων επιβατηγών με μικρό trailer και σχάρα, με ύψος μικρότερο του 1,30 m. επάνω από τον πρώτο άξονα, δύο αξόνων με ύψος μικρότερο του 1,30 m. ή επάνω από τρίτο άξονα.	2,50 Ε
3. Ελαφρά εμπορικά οχήματα με ύψος μικρότερο του 1,30 m. επάνω από τον πρώτο άξονα και συνολικό ύψος μικρότερο των 2,70 m.	2,50 Ε
4. Αυτοκίνητα με τροχόσπιτα με ύψος μικρότερο των 1,30 m. Επάνω από τον πρώτο άξονα και συνολικό ύψος μικρότερο των 2,70 m. με τρεις το πολύ άξονες και λεωφορεία ( κάτω των 15 θέσεων )	6,20 Ε
5. Μεγάλα φορτηγά με ή χωρίς ρυμουλκούμενο, συνολικού ύψους μεγαλύτερου των 2,70 m. με 4 άξονες και πάνω.	10,00 Ε

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1

### 3.2.3.1. ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

#### Το ιστορικό του έργου

Το έργο της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου υπήρξε πριν από όλα το όραμα ενός πολιτικού: του Χαριλάου Τρικούπη, ο οποίος καταγόταν από το γειτονικό Μεσολόγγι και διετέλεσε επανειλημμένα πρωθυπουργός την τελευταία εικοσαετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Εμπνευσμένος από ένα σχετικό δημοσίευμα του Εμίλ Μπιρνούφ, ο οποίος είχε διατελέσει Διευθυντής της Γαλλικής Αρχαιολογικής Σχολής της Αθήνας, αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα της γεφύρωσης του Στενού κατά την διάρκεια μιας αγόρευσής του στη Βουλή, στις αρχές του 1889. Έπρεπε όμως να περάσουν εκατό ολόκληρα χρόνια για να καταστεί τεχνικά εφικτό το έργο και να δρομολογηθεί η κατασκευή του.

Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε το 1991 και οι προσφορές κατατέθηκαν την 1<sup>η</sup> Δεκεμβρίου του 1993. Έτσι, την 3<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1996 το Ελληνικό Δημόσιο και η εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. υπέγραψαν τη Σύμβαση Παραχώρησης για την Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Συντήρηση και Εκμετάλλευση της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου.

Η σύμβαση αυτή όμως συμβαίνει σε περιπτώσεις παραχώρησης, τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου 1997, μία εβδομάδα μετά την ολοκλήρωση μετά από πολύμηνες και πολύπλευρες διαπραγματεύσεις του πλαισίου που εξασφάλιζε την χρηματοδότηση του έργου, ενώ στις 25 Ιουλίου 1997 είχε υπογραφεί η κύρια σύμβαση δανειοδότησης.

### Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

- Η διετής ( 1998 – 1999) προπαρασκευαστική περίοδος, με βασικές δραστηριότητες την ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης της γέφυρας και την κατασκευή των εργοταξιακών εγκαταστάσεων, κυρίως δε της ξηράς δεξαμενής.
- Η πενταετής ( 2000 – 2004) περίοδος κατασκευής της γέφυρας.

#### 3.2.3.2. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

##### i) ΓΕΝΙΚΑ

Οι Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες ( ΔΑΣ ) που εξυπηρετούν μια περιοχή εκτελούν αναμφίβολα μια κοινωνική υπηρεσία που εξασφαλίζει στον πληθυσμό της περιοχής ένα ανεκτό επίπεδο προσιτότητας και κινητικότητας. Ο κοινωνικός ρόλος των Δ. Α. Σ. φαίνεται έμπρακτα από το γεγονός ότι στην συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων πόλεων που ενώ από οικονομική άποψη η διατήρησή τους δεν ήταν συμφέρουσα, οι Δ. Α. Σ. διατηρήθηκαν και υποστηρίχθηκαν με επιδοτήσεις ή άλλους

τρόπους. Περιοχές που δεν καλύπτονται καθόλου από ΔΑΣ είναι ελάχιστες σε παγκόσμια κλίμακα.

Πέρα από τον καθαρά κοινωνικό τους ρόλο, δηλαδή την παροχή κινητικότητας και προσιτότητας στις ασθενέστερες οικονομικά τάξεις, οι Δ. Α. Σ. αποτελούν το μοναδικό ίσως « στρατηγικό όπλο» για την αντιμετώπιση των μεγάλων κυκλοφοριακών προβλημάτων που δημιουργεί στις σύγχρονες αστικές περιοχές η συνεχώς αυξανόμενη ιδιοκτησία και χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτων. Η νοοτροπία των δεκαετιών του 1950 και 1960 που ήθελε την ικανοποίηση της διαρκώς αυξανόμενης χρήσης του Ι. Χ. αυτοκινήτου με την κατασκευή περισσότερης οδικής υποδομής, έχει προ πολλού δώσει την θέση της στην άποψη ότι η μόνη δυνατή αντιμετώπιση είναι η ισόρροπη και προγραμματισμένη ανάπτυξη τόσο της οδικής υποδομής ( δρόμοι, διασταυρώσεις κ.λ.π. ) όσο και των Δημόσιων μαζικών Συγκοινωνιών σαν τμημάτων του ίδιου συστήματος.

Έτσι είναι σχετικά εύκολο να διατυπώσει κανείς δύο πρώτες βασικές αρχές που αποτελούν και βασικούς στόχους και προτεραιότητες για την λειτουργία ενός συστήματος Δ. Α. Σ.

Πρώτον, να εξασφαλίσουν ένα ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο κινητικότητας προσιτό από όλες τις μερίδες του αστικού πληθυσμού, και δεύτερον να αποτελέσουν μια ελκυστική εναλλακτική λύση ώστε να μειωθεί η χρήση των Ι. Χ., σε επίπεδα που επφέρουν ανεκτές κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Οι δύο παραπάνω αρχές δεν είναι όμως αρκετές για να αποτελέσουν μόνο αυτές το πλαίσιο λειτουργίας ενός φορέα Δ.Α.Σ. Χρειάζεται και η οικονομική διάσταση που αποτελεί ζωτικό κριτήριο επιτυχίας ή αποτυχίας ενός φορέα ανεξάρτητα από το αν είναι αυτός ιδιωτικός ή δημόσιος. Έτσι μια τρίτη αρχή της λειτουργίας ενός φορέα Δ. Α. Σ. είναι να είναι οικονομικά βιώσιμος ή τουλάχιστον όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς το σημείο αυτό.

Οι τρεις αυτές αρχές είναι αυτό που θα λέγαμε το πλαίσιο μέσα στο οποίο άλλοι ειδικότεροι στόχοι και προτεραιότητες πρέπει να τίθενται και με βάση αυτούς τους ειδικότερους στόχους να

καθορίζεται και να κρίνεται τελικά η απόδοση του φορέα και του όλου συστήματος.

## **ii) ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

### ***Γενική Οργάνωση και Νομικό καθεστώς***

Οι Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες στην Ελλάδα γίνονται τόσο από Δημόσιους όσο και από Ιδιωτικούς φορείς. Στην πρωτεύουσα όλοι οι φορείς είναι Δημόσιοι. Πρόκειται συγκεκριμένα για τους ΕΑΣ ( Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών ) που διακινεί τα περισσότερα – περίπου 1900 – θερμικά λεωφορεία. ΗΛΠΑΠ ( Ηλεκτρικά Λεωφορεία Πειραιώς Αθηνών και Περιχώρων ) που διακινεί τα 350 περίπου τρόλλευ, και ΗΣΑΠ ( Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς) που έχει την εκμετάλλευση του ΜΕΤΡΟ και μικρού αριθμού θερμικών λεωφορειών. Επί πλέον αυτών υπάρχει ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών ( ΟΑΣ ) ο οποίος δεν εκτελεί συγκοινωνία αλλά έχει την ευθύνη για τον γενικό Προγραμματισμό, Σχεδιασμό, και συντονισμό του όλου συστήματος και είναι ο επιβλέπων Οργανισμός των 3 φορέων ΔΑΣ που προαναφέραμε.

Σε όλες τις άλλες πόλεις υπάρχουν ιδιωτικοί φορείς ΔΑΣ με εξαίρεση την πόλη της Ρόδου όπου ο φορέας είναι Δημοτικός. Συγκεκριμένα, στην Θεσσαλονίκη φορέας είναι ο ΟΑΣΘ ( Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης ) ενώ στις άλλες πόλεις οι Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες εκτελούνται από τα ΚΤΕΛ ( Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορειών ) είτε Αστικά είτε Υπεραστικά. Για την πόλη της Ρόδου φορέας είναι ο Δημοτικός Οργανισμός ΡΟΔΑ (Ροδιακός Οργανισμός Δημοτικών Αυτοκινήτων).

Το ισχύον σήμερα νομικό καθεστώς που διέπει την Οργάνωση και διεξαγωγή των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών (ΔΑΣ) στις Ελληνικές πόλεις, αποτελείται από μια πληθώρα νομοθετημάτων, Υπουργικών αποφάσεων, και εγκυκλίων που σε μεγάλο βαθμό εκδίδονται τμηματικά και αποσπασματικά για να καλυφθούν συγκεκριμένα προβλήματα που αναφύονται στην καθημερινή λειτουργία των Δ. Α. Σ. Σαν τέτοιο είναι πολύ δύσκολο να μελετηθεί συνολικά και πολύ περισσότερο να δώσει την αίσθηση

ύπαρξης κάποιας συγκεκριμένης πολιτικής ή έστω κατευθυντήριας γραμμής για την ανάπτυξη των Συγκοινωνιών αυτών.

Το σημερινό νομικό καθεστώς ξεκινάει ουσιαστικά με τον Ν. 2119/52 «Περί των δια λεωφορείων αυτοκινήτων Συγκοινωνιών» με τον οποίο εξουσιοδοτήθηκε ο Υπουργός Συγκοινωνιών να ιδρύει με απόφασή του στην έδρα κάθε νομού, ή και σε άλλη πόλη του, Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων ( τα γνωστά ΚΤΕΛ ) για Υπεραστικές γραμμές. Ήταν η πρώτη φορά που ο θεσμός των ΚΤΕΛ δημιουργήθηκε στην Ελλάδα και από τότε εξακολουθεί να υπάρχει μέχρι σήμερα σχεδόν χωρίς μεταβολή παρόλο που ενδιάμεσα έγιναν ορισμένες προσπάθειες αναμόρφωσής του. Η κυριότερη από αυτές ήταν το 1968 που έγινε ενοποίηση πολλών ΚΤΕΛ κατά περιοχές, σε μεγαλύτερα τα λεγόμενα ΚΤΕΥΛ.

Η ρύθμιση όμως αυτή του 1968 κράτησε έξι περίπου χρόνια, και το 1973 με το ΝΔ 102/73 τα ΚΤΕΛ διασπάσθηκαν και πάλι στα Νομαρχιακά ΚΤΕΛ. Το ΝΔ 102/73 ισχύει ουσιαστικά μέχρι σήμερα και αποτελεί το βασικό νομοθέτημα που διέπει τις Επιβατικές Συγκοινωνίες με λεωφορεία σε Υπεραστικό επίπεδο αλλά σε μεγάλο βαθμό και σε αστικό γιατί πολλά Υπεραστικά ΚΤΕΛ εκτελούν και Αστικές Συγκοινωνίες σε πόλεις που δεν έχουν ιδρυθεί Αστικά ΚΤΕΛ.

Το καθεστώς που εισήγαγε το ΝΔ 102/73 τροποποιήθηκε μερικώς ως προς συγκεκριμένα σημεία πρακτικής εφαρμογής του σε μια σειρά νομοθετημάτων ( π.χ. Ν. 588/77, Ν. 1108/80, Ν. 1350/83, Ν. 1437/84 ). Εκδόθηκαν επίσης και ορισμένες Υπουργικές αποφάσεις και εγκύκλιοι ενώ σε ορισμένα καίρια σημεία του ο Ν. 102/73 ουδέποτε εφαρμόστηκε.

Από τα σημεία που ουδέποτε εφαρμόστηκαν μέχρι σήμερα και που νομίζουμε είναι χαρακτηριστικά μιας γενικότερης δυσπραγίας και απροθυμίας να αντιμετωπισθούν σωστά τα θέματα αυτά στην χώρα μας, είναι:

Α) Η Υπουργική απόφαση που θα καθόριζε τις υποχρεώσεις των ΚΤΕΛ σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 102/73, δεν έχει στην ουσία εκδοθεί και τέτοιες υποχρεώσεις νομοθετικά δεν υπάρχουν.

Β) Ο κανονισμός Οργάνωσης των ΚΤΕΛ που προέβλεπε το άρθρο 21 του ίδιου νόμου ουδέποτε εκδόθηκε.

Γ) Το Π.Δ. 618/80 που εκδόθηκε σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 25 του Ν. 102/73 σχετικά με την χρησιμοποίηση και αξιοποίηση της επιβαλλόμενης εισφοράς 1% στις ακαθάριστες εισπράξεις των ΚΤΕΛ δεν υλοποιήθηκε ενώ με τον Ν. 1350/83 καταργήθηκε τελείως.

Δ) Το θέμα του καθορισμού της δύναμης των λεωφορείων κάθε ΚΤΕΛ έγινε προσπάθεια να αντιμετωπισθεί με σχετικό άρθρο του Ν. 588/77 (που έγινε για την αναδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών στην πρωτεύουσα) αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει προσδιοριστεί κάποια αντικειμενική και πρακτική διαδικασία.

Ε) Τέλος, ενώ η διάρκεια της παραχώρησης διενέργειας Δημόσιων (Υπεραστικών ή αστικών) Συγκοινωνιών προς τα ΚΤΕΛ ορίστηκε με τον Ν. 1108/80 μέχρι το 2000, οι όροι και οι προϋποθέσεις της παραχώρησης αυτής που αναφερόταν στο άρθρο 5 ότι θα καθορίζονταν με Π. Διάταγμα δεν έχουν καθοριστεί ακόμα.

Πέρα από το νομοθέτημα του Ν. 102/73, με πρόσθετες προβλέψεις που έγιναν αρχικά με το άρθρο 19 του Ν. 383/76 (που σημειωτέον αναφερόταν στις εμπορευματικές μεταφορές) και αργότερα με το άρθρο 10 του Ν. 722/77 δόθηκε η δυνατότητα στον Υπουργό Συγκοινωνιών με απόφασή του να διαχωρίζει το ΚΤΕΛ κάθε νομού σε δύο από τα οποία το ένα θα ανελάμβανε τις Αστικές Συγκοινωνίες κατ' αποκλειστικότητα, και το άλλο τις Υπεραστικές. Έτσι δημιουργήθηκαν μέχρι σήμερα 29 συνολικά Αστικά ΚΤΕΛ.

Δύο ειδικά νομοθετήματα χρήζουν ιδιαίτερης μνείας εδώ. Πρώτον, το ΒΔ της 30/1 – 9/2/1951 με το οποίο ιδρύθηκε ο μοναδικός σήμερα Δημοτικός Φορέας Δ. Α. Σ., ο Ροδιακός Οργανισμός Δημοτικών Αυτοκινήτων (ΡΟΔΑ) ο οποίος έχει την εκμετάλλευση των Αστικών Συγκοινωνιών στην πόλη της Ρόδου. Δεύτερον, το Ν. Δ. 3721/57 « περί συστάσεως Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» με το οποίο ιδρύθηκε ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) που έχει την

εκμετάλλευση των Δ.Α.Σ. στην αστική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Τόσο ο ΡΟΔΑ όσο και ο ΟΑΣΘ και οι Οργανισμοί της πρωτεύουσας αποτελούν τις μοναδικές εξαιρέσεις στον κανόνα της εκτέλεσης Δ.Α.Σ. στην χώρα μας από τα ΚΤΕΛ.

### **iii) ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**

#### **A. ΕΑΣ**

Η Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών της πρωτεύουσας λειτουργεί πάνω από 350 γραμμές με 1900 περίπου θερμικά λεωφορεία που καλύπτουν μια περιοχή 1440 τετραγωνικών χιλιομέτρων από την Ελευσίνα μέχρι τα Μεσόγεια και από τον Πειραιά μέχρι την Άνοιξη στα Βόρεια. Πρόκειται προφανώς για τον μεγαλύτερο φορέα Δ. Α. Σ. της χώρας, γεγονός που αντικατοπτρίζεται και στο σύστημα οργάνωσης και λειτουργίας του. Η ΕΑΣ είναι οργανωμένη σαν μία μεγάλη δημόσια Υπηρεσία με το ανάλογο γραφειοκρατικό καθεστώς, και πλήρη έλεγχο από το αρμόδιο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Το προσωπικό της φτάνει τα 18000 περίπου άτομα, και διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο του οποίου ο πρόεδρος είναι και ο πρόεδρος της εταιρείας.

Το δίκτυο των γραμμών είναι κατά βάση ακτινικό προς τα δύο κέντρα, Αθήνας και Πειραιά, το δε σύστημα δρομολόγησης βασίζεται στη λεγόμενη « αυτοδρομολόγηση» των λεωφορείων με παράλληλη αποδέσμευση του οδηγού από το όχημα. Η συντήρηση γίνεται σε 7 ιδιόκτητα και καλά οργανωμένα γκαράζ που είναι διασπαρμένα σε κατάλληλα σημεία αλλά το συνολικό κόστος της είναι αρκετά υψηλό σε σύγκριση με τους άλλους φορείς, Δ.Α.Σ. της χώρας. Το μεγάλο πρόβλημα στη λειτουργία της εκμετάλλευσης στην περίπτωση της ΕΑΣ είναι η μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση που υπάρχει στο δίκτυο ιδίως των κεντρικών περιοχών και η αστική μορφή του οδικού δικτύου. Υπάρχουν τμήματα όπου η ταχύτητα κίνησης των λεωφορείων δεν ξεπερνά τα 4-5 χιλιόμετρα την ώρα, ενώ οι στάσεις του κεντρικού δικτύου της επιχείρησης εξυπηρετούν ( λόγω στενότητας χώρου ) μεγάλο αριθμό λεωφορειακών γραμμών που φθάνει τις 25 και 30 γραμμές σε μία στάση. Τα τελευταία χρόνια κυρίως μέσα από τις προσπάθειες του ΟΑΣ, γίνονται αρκετές μελέτες για την αναδιάρθρωση των



γραμμών της ΕΑΣ και της όλης λειτουργίας της με πιο γνωστές ίσως την έρευνα Προέλευσης – Προορισμού και άλλων χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με ΔΑΣ, την δημιουργία γραμμών κορμού και τροφοδοτικών, κ.λ.π.

## **B. Αστικά ΚΤΕΛ**

Τα ΚΤΕΛ είναι μια ιδιόμορφη μορφή φορέα που έχει δημιουργηθεί και επιτύχει να διατηρηθεί στην ζωή για πάνω από 30 χρόνια τώρα, ίσως γιατί αποτελεί μια καλή προσαρμογή στην ιδιόμορφη Ελληνική πραγματικότητα. Η μορφή αυτή οργάνωσης έχει άμεσες, όπως είναι φυσικό, επιπτώσεις, στην οργάνωση της εκμετάλλευσης και κατ' επέκταση στην παρεχόμενη εξυπηρέτηση.

Καταρχήν τα λεωφορεία στην πλειοψηφία τους δεν αποτελούν ιδιοκτησία του ΚΤΕΛ αλλά των ιδιοκτητών τους. Επειδή πολλοί ιδιοκτήτες είναι και οδηγοί του λεωφορείου τους έχει καθιερωθεί ώστε όλοι οι οδηγοί των λεωφορείων να μην είναι υπάλληλοι των ΚΤΕΛ αλλά των ιδιοκτητών από τους οποίους και πληρώνονται. Οι εισπράκτορες, ελεγκτές, και το διοικητικό προσωπικό πληρώνονται από το ΚΤΕΛ.

Τα τελευταία χρόνια ορισμένα ΚΤΕΛ έχουν κατορθώσει να αγοράσουν καινούρια λεωφορεία που ανήκουν σ' αυτά και όχι στους ιδιώτες μετόχους. Ο αριθμός αυτών των λεωφορείων είναι είναι συνήθως μικρός στο σύνολο των λεωφορείων του ΚΤΕΛ.

Η δρομολόγηση των λεωφορείων γίνεται από το γραφείο κίνησης έτσι ώστε να καλύπτονται τυχόν απαιτήσεις της Νομαρχίας (Γραφείο Συγκοινωνιών), και σύμφωνα πάντα με την πρακτική εμπειρία του προσωπικού του γραφείου κίνησης (συνήθως ένας υπάλληλος – παλαιός οδηγός ή εισπράκτορας ή και μέτοχος – ιδιοκτήτης). Επιπλέον έχει καθιερωθεί και θεσμικά η λεγόμενη εξίσωση των χιλιομέτρων, των λεωφορείων κατά την δρομολόγηση. Αυτό σημαίνει ότι η δρομολόγηση πρέπει να γίνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε σε μια δεδομένη χρονική περίοδο (συνήθως εξάμηνο ή και μήνα) όλα τα λεωφορεία στο ΚΤΕΛ να έχουν διανύσει τα ίδια ή περίπου τα ίδια χιλιόμετρα με μια ανοχή + - 50%. Υπάρχουν μάλιστα και τα λεγόμενα «πλασματικά χιλιόμετρα» δηλαδή συντελεστές αύξησης των πραγματικών χιλιομέτρων για να ληφθεί υπόψη το μέγεθος του λεωφορείου ή το

δύσκολο της διαδρομής. Εννοείται ότι η υποχρέωση αυτή έχει αποτέλεσμα πολλές φορές τη δρομολόγηση μεγάλων λεωφορείων σε γραμμές που δεν υπάρχει η ζήτηση ενώ σε άλλες που υπάρχει να μην διατίθενται αρκετά λεωφορεία. Έχει επίσης σημαντική επίπτωση και στους αγοραζόμενους τύπους και μεγέθη λεωφορείων.

Η συντήρηση των λεωφορείων γίνεται από τους ιδιοκτήτες τους σε ιδιωτικά συνεργεία της εκλογής τους με δαπάνες τους. Το γεγονός αυτό έχει αρκετές θετικές και αρνητικές επιπτώσεις. Οι κυριότερες θετικές είναι ότι το κόστος συντήρησης διατηρείται χαμηλό (ιδίως σε σύγκριση με φορείς που διατηρούν προσωπικό σε μόνιμη βάση), και ότι το λεωφορείο παραμένει εκτός δρομολογίου για μικρό σχετικά χρονικό διάστημα το λεωφορείο από την δρομολόγηση (ώστε να συμμετάσχει κανονικά στο μέρισμα). Από τις αρνητικές επιπτώσεις είναι ότι η παρεχόμενη ποιότητα της συντήρησης είναι γενικά χαμηλή (χρησιμοποιούνται κυρίως μεταχειρισμένα ανταλλακτικά κλπ.)

Τα λεωφορεία που τυχόν έχουν αγοραστεί από το ΚΤΕΛ συντηρούνται από το ίδιο, πάλι σε ιδιωτικά συνεργεία.

Πέρα από την εμπειρική δρομολόγηση των λεωφορείων και φυσικά την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων, τα ΚΤΕΛ δεν ασχολούνται περισσότερο με την παρεχόμενη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Έτσι δεν γίνεται καμιά επιστημονική ανάλυση της ζήτησης ή Σχεδιασμός της Συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, τα μόνα στοιχεία που συλλέγονται συστηματικά είναι αυτά που απαιτεί το Υπουργείο Συγκοινωνιών για τον καθορισμό του κομίστρου, η πληροφόρηση του κοινού και το marketing είναι σχεδόν άγνωστα, κ.λ.π. Σημειωτέον ότι μέχρι σήμερα οι λειτουργίες αυτές δεν εκτελούνται ούτε από καμία άλλη κρατική ή Δημοτική Υπηρεσία. Θα πρέπει όμως να αναφερθεί ότι αρκετά ΚΤΕΛ έχουν κάνει προσπάθειες κυρίως προς την κατεύθυνση της πληροφόρησης του κοινού και την κατασκευή στεγάστρων. Έτσι υπάρχουν σε πολλά ΚΤΕΛ τα τυπωμένα δρομολόγια των λεωφορείων ενώ κατασκευάζονται στέγαστρα σε αρκετές στάσεις. Τόσο όμως τα τυπωμένα δρομολόγια όσο και τα στέγαστρα αποτελούν στις περισσότερες περιπτώσεις πρόχειρες κατασκευές που τελικά μένουν χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα στην προσφερόμενη εξυπηρέτηση. Έτσι τα στέγαστρα που κατασκευάζονται

αποτελούνται συνήθως από έναν απλό μεταλλικό σκελετό με κάλυψη από λαμαρίνες ή ελλενίτ. Τα κεντρικά στέγαστρα μπορεί να διαθέτουν και τζάμια αλλά η έλλειψη συντήρησης τα μετατρέπει σε λίγο χρόνο σε εστίες μόλυνσης και υποβάθμισης του περιβάλλοντος.

## **Γ. ΡΟΔΑ**

Ο μοναδικός Δημοτικός Οργανισμός Δημοσίων Συγκοινωνιών στην χώρα, ο ΡΟΔΑ της Ρόδου, ακολουθούσε και αυτός μέχρι πριν λίγα χρόνια την ίδια πρακτική της εμπειρικής αντιμετώπισης των προβλημάτων.

Από το 1983 άρχισε μια προσπάθεια αναδιοργάνωσης του ΡΟΔΑ πάνω σε επιστημονικές βάσεις. Ανατάθηκαν σχετικές – μελέτες για το κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό πρόβλημα της πόλης της Ρόδου, που κατέληξαν σε συγκεκριμένες προτάσεις για την αναδιοργάνωση του ΡΟΔΑ τόσο σαν Οργανισμού όσο και σαν δικτύου γραμμών, τρόπου δρομολόγησης των λεωφορείων κλπ.

### **iv Κρατική παρέμβαση και έλεγχος των φορέων ΔΑΣ στην Ελλάδα**

Οι φορείς Δ.Α.Σ. εξυπηρετούν τις συγκοινωνιακές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής στην οποία ανήκουν. Η «περιοχή» αυτή στην περίπτωση μεν των Υπεραστικών ΚΤΕΛ είναι, τα όρια του νομού, στην περίπτωση δε των λοιπών φορέων Δ.Α.Σ. είναι μάλλον σαφής και μπορεί να επεκτείνεται και πέρα από την καθαρά αστική γραμμή για να εξυπηρετηθούν και γειτονικά χωριά ή οικισμοί. Η περιοχή, οι γραμμές, οι στάσεις, και τα δρομολόγια στο δίκτυο καθορίζονται με Νομαρχιακή απόφαση, η οποία μπορεί να βασίζεται σε πρόταση του ίδιου του φορέα αλλά μπορεί και να προέρχεται από τις Υπηρεσίες της Νομαρχίας (συνήθως

ύστερα από παραστάσεις των κατοίκων). Πάντως είναι υποχρεωτική για τον φορέα.

Πέρα από τον παραπάνω κρατικό έλεγχο και επέμβαση στους φορείς Δ.Α.Σ. υπάρχει μια σειρά άλλων επεμβάσεων που αξίζει να αναφερθούν εδώ συνοπτικά. Η πολιτεία καθόριζε ανέκαθεν την δύναμη των λεωφορείων για κάθε ΚΤΕΛ. Μια νομοθετική ρύθμιση, που έγινε με τον Νόμο 588/77, απλώς άλλαξε την μέθοδο καθορισμού της δύναμης κάθε ΚΤΕΛ, χωρίς ουσιαστικά να μεταβάλλει το δικαίωμα αυτό της πολιτείας. Ο καθορισμός της δύναμης για κάθε ΚΤΕΛ από την πολιτεία με το σημερινό καθεστώς είναι ουσιαστικά και καθορισμός των οχηματοθέσεων επειδή σε κάθε περίπτωση καθορίζεται απόλυτα και ο τύπος του επιτρεπόμενου να κυκλοφορήσει λεωφορείου. Τα κόμιστρα (εισητήρια) καθορίζονται επίσης από το Κράτος. Για το καθορισμό του εισητηρίου, τα ΚΤΕΛ είναι υποχρεωμένα να υποβάλλουν τα απολογιστικά στοιχεία της εκμετάλλευσης κάθε εξαμήνου δηλαδή δαπάνες κάθε κατηγορίας, εισπράξεις από όλες τις πηγές, πραγματικά και πλασματικά χιλιόμετρα κλπ. Με βάση τα στοιχεία αυτά και με μια εκτίμηση της επιβατικής κίνησης – που στηρίζεται στις υπάρχουσες τάσεις – το Υπουργείο καθορίζει, συνήθως ένα ποσοστό αύξησης των εισητηρίων.

Συγκεκριμένα το Υπουργείο προσδιορίζει για κάθε ΚΤΕΛ την ποσοστιαία αύξηση των εισητηρίων και η Νομαρχία στην οποία ανήκει το ΚΤΕΛ καθορίζει τις νέες τιμές των εισητηρίων κατά γραμμή, σε τρόπο ώστε η συνολική αύξηση που θα προκύψει από τις εισπράξεις όλων των αστικών γραμμών του ΚΤΕΛ να συμπίπτει με την ποσοστιαία αύξηση του κομίστρου που έχει προσδιορίσει το Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Πέρα από τον καθορισμό της τιμής των εισητηρίων το κράτος καθορίζει επίσης και τις κατηγορίες των πολιτών που δικαιούνται ελευθέρως, ή μειωμένης τιμής εισητήρια. Μάλιστα ο καθορισμός των κατηγοριών αυτών δεν συνοδεύεται από κανενός είδους αποζημίωση του φορέα ο οποίος εννοείται χάνει έσοδα τα οποία τελικά εμφανίζονται σαν έλλειμμα. Το μέγεθος της κρατικής αυτής πολιτικής (της οποίας έχει γίνει πολύ μεγάλη χρήση από όλες τις κυβερνήσεις τα τελευταία

χρόνια) είναι πολύ μεγάλο και οι επιπτώσεις της στην διαμόρφωση του ελλείματος των ΚΤΕΛ έχουν πλέον γίνει δυσβάσταχτες. Έτσι αναμένεται η πολιτική αυτή να αλλάξει.

Ένας άλλος τομέας κρατικής παρέμβασης είναι στα θέματα του καθορισμού των υποχρεώσεων των φορέων Δ.Α.Σ. για παροχή ενός ανεκτού επιπέδου εξυπηρέτησης, έγκρισης των κανονισμών λειτουργίας τους, των κανονισμών που ρυθμίζουν τις εργασιακές σχέσεις κλπ. Στα θέματα αυτά στα οποία το κράτος είναι κατεξοχή αρμόδιο και υπεύθυνο να επέμβει δεν έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος και παρατηρείται γενικά μια μεγάλη αδράνεια στην λήψη μέτρων.

Γενικά μπορεί να λεχθεί ότι σε όλα τα θέματα, το κράτος έχει σήμερα πλήρη και απόλυτο έλεγχο σε όλους τους φορείς ΔΑΣ της χώρας είτε το προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία είτε όχι. Ο λόγος είναι απλούστατα το γεγονός ότι όλοι ανεξαιρέτως οι φορείς έχουν τα τελευταία χρόνια άμεση ανάγκη δανειοδότησης για να καλύψουν τα «ελλείματα» στην εκμετάλλευσή τους (που σε μεγάλο βαθμό δημιουργεί και το ίδιο το κράτος με την κοινωνική πολιτική που ακολουθεί τόσο στα κόμιστρα όσο και στα ελευθέρας όπως προαναφέρθηκε).

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην χώρα μας δεν έχει μέχρι σήμερα παίξει ουσιαστικό ρόλο στις ΔΑΣ, παρ' όλο που οι Δημόσιες Συγκοινωνίες μιας περιοχής μια κατ' εξοχή «τοπική» υπηρεσία και η λειτουργία της πρέπει να ελέγχεται από την κατεξοχήν αρμόδια για τα θέματα της περιοχής της Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ο «έλεγχος» αυτός οπωσδήποτε πρέπει να περιλαμβάνει την θέσπιση των στόχων και των αντικειμενικών σκοπών του συστήματος, την θέσπιση και έλεγχο της τήρησης των προτύπων και προδιαγραφών λειτουργίας από τους φορείς ΔΑΣ, τον έλεγχο της απόδοσης και της προσφερόμενης εξυπηρέτησης, και γενικά κάθε τι που έχει σχέση με την προστασία του επιβατικού κοινού και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση, κλπ.

Πάντως παρατηρείται τελευταία μεγάλη δραστηριότητα των Δήμων της χώρας προς την κατεύθυνση αυτή. Ύστερα

από τις πρώτες μάλλον «βιαστικές προθέσεις τους για Δημοτικοποίηση των ΔΑΣ, η τοπική Αυτοδιοίκηση κινείται σήμερα στην πολύ πιο σωστή κατεύθυνση της εκπόνησης Συγκοινωνιακών Μελετών και του ενεργότερου ρόλου τόσο στον έλεγχο και διατήρηση ενός ανεκτού επιπέδου εξυπηρέτησης όσο και στην κατάλληλη επιστημονική στελέχωση των υπηρεσιών τους για τον ρόλο αυτό.

## **ν) ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΗΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**

Με τον όρο «Εκμετάλλευση» εννοούμε το σύνολο των κανόνων και όρων λειτουργίας που αφορούν την αξιοποίηση του υπάρχοντος έμψυχου και άψυχου υλικού για την παροχή όσον το δυνατόν περισσότερης εξυπηρέτησης στο επιβατικό κοινό. Έτσι τα στοιχεία που ενδιαφέρουν το κεφάλαιο αυτό αφορούν κυρίως τα παρακάτω μεγέθη

- Βαθμός Πληρότητας των οχημάτων
- Συχνότητα δρομολογίων
- Τήρηση δρομολογίων
- Ώρες λειτουργίας
- Αριθμός Μετεπιβιβάσεων
- Ασφάλεια επιβατών

### **Πληρότητα οχημάτων**

Σαν «πληρότητα» καθορίζεται ο μέσος αριθμός επιβατών ανά όχημα. Η πληρότητα που ενδιαφέρει εδώ είναι αυτή στο σημείο αιχμής ενός δεδομένου δρομολογίου κατά τη διάρκεια της ώρας αιχμής μιας συγκεκριμένης λειτουργικής περιόδου.

Στην Ελλάδα ο κανόνας είναι να δρομολογούνται τα λεωφορεία ανάλογα με τον διαθέσιμο αριθμό τους και να «γεμίζουν» όσο επιτρέπει πρακτικά ο διατιθέμενος χώρος. Η πρακτική όμως αυτή εκτός του ότι ταλαιπωρεί το επιβατικό κοινό,

ιδίως τις ώρες αιχμής μειώνει γενικά το επίπεδο εξυπηρέτησης και την «εικόνα» που παρουσιάζουν οι Δημόσιες Συγκοινωνίες με αποτέλεσμα να αποθαρρύνονται ακόμη περισσότερο οι μετακινούμενοι από του να τις χρησιμοποιούν. Επιπλέον η πρακτική αυτή είναι επικίνδυνη για την ασφάλεια της μεταφοράς, και φθείρει ταχύτερα τα οχήματα. Γι' αυτό υπάρχει ανάγκη να αυξάνονται τα δρομολόγια και να αγοράζονται περισσότερα λεωφορεία (αν δεν υπάρχουν αρκετά) ώστε να διατηρείται ο βαθμός πληρότητας των οχημάτων σε ορισμένα επιθυμητά επίπεδα που αναφέρονται στα επόμενα, και που αποτελούν συγκεκριμένα προτεινόμενα πρότυπα.

Ο συνήθης τρόπος να εκφρασθεί η πληρότητα είναι σαν ποσοστό του αριθμού θέσεων (καθημένων επιβατών) στο όχημα. Π.χ. βαθμός πληρότητας 1, ή ποσοστό 100% σημαίνει ότι όλα τα καθίσματα του οχήματος είναι πιασμένα και δεν υπάρχει κανένας όρθιος, βαθμός πληρότητας 1,25 ή ποσοστό 125% σημαίνει ότι υπάρχει αριθμός ορθίων ίσος με το 25% των καθημένων κ.ο.κ.

Τα προτεινόμενα πρότυπα δίνονται στον παρακάτω πίνακα και αναφέρονται σε διάφορες συνθήκες εκμετάλλευσης και κυρίως στο είδος των γραμμών. Εννοείται ότι για πολλές Ελληνικές πόλεις που (ακόμα) δεν έχουν μεγάλη ζήτηση για Δ.Α.Σ. ή υψηλές περιόδους αιχμής, τα πρότυπα αυτά έχουν προς το παρόν μάλλον θεωρητική αξία.

#### Προτεινόμενα πρότυπα για την μέγιστη επιτρεπόμενη πληρότητα των λεωφορείων

Είδος γραμμής	Ενδεικτικό μέσο Μήκος απλής Διαδρομής	Μέσο ποσοστό πληρότητας λεωφορείου για περίοδο 30 υψηλότερων λεπτών αιχμής	Μέσο ποσοστό πληρότητας για σύνολο αιχμής κατά μέσον όρο	Μέσο ποσοστό πληρότητας για περίοδο εκτός αιχμής
Αστική τοπική	2 χλμ	200%	150%	100%
Αστική τροφοδοτική	1,5χλμ	200%	175%	110%
Αστική μεγάλου μεγάλου μήκους	4 χλμ	175%	125%	100%
Περισιατική	4 χλμ	125%	100%	100%
Υπεραστική	>20 χλμ	100%	100%	100%

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Όσον αφορά την μέτρηση των ορθίων για τον υπολογισμό του βαθμού πληρότητας και την σύγκριση με τα προτεινόμενα πρότυπα, σημειώνονται τα ακόλουθα:

Η μέτρηση του βαθμού πληρότητας γίνεται από παρατηρητές εκτός οχήματος που στέκονται στο πεζοδρόμιο σε επιλεγμένα σημεία (συνήθως κοντά σε στάσεις) «μέγιστης πληρότητας», δηλαδή σε σημεία από όπου τα διερχόμενα λεωφορεία έχουν συνήθως την μέγιστη πληρότητά τους. Οι παρατηρητές μετρούν τον αριθμό των ορθίων σε κάθε λεωφορείο μιας γραμμής για μια χρονική περίοδο συνήθως 2 ωρών. Ο μέσος όρος των ορθίων στα 30 υψηλότερα λεπτά της περιόδου αιχμής, ή σε ολόκληρη την περίοδο αιχμής κ.ο.κ., είναι αυτός που χρησιμοποιείται (σε σχέση με τον αριθμό των καθημένων για τον αντίστοιχο τύπο λεωφορείων που δρομολογείται στην γραμμή) για τον υπολογισμό των ποσοστών πληρότητας.

### **Συχνότητα Δρομολογίων – Χρόνος Αναμονής στις Στάσεις**

Η συχνότητα των δρομολογίων, δηλαδή ο χρόνος μεταξύ δύο διαδοχικών διελεύσεων λεωφορείων της ίδιας γραμμής, σχετίζεται άμεσα με τον χρόνο αναμονής στις στάσεις γι' αυτό και εξετάζονται συνήθως μαζί. Έχει επίσης σχέση με την προσφερόμενη γενικά «κινητικότητα» στον πληθυσμό και γι' αυτό είναι αναγκαίο να υπάρξει κάποιο ελάχιστο επίπεδο συχνότητας από του αν υπάρχει ζήτηση ή όχι.

Γενικά η συχνότητα των δρομολογίων πρέπει να καθορίζεται από τον φορέα ανάλογα με τον αριθμό των διατιθεμένων λεωφορείων, την επιθυμητή πληρότητά τους και φυσικά την «ζήτηση» δηλαδή την επιβατική κίνηση που υπάρχει στην αντίστοιχη χρονική περίοδο. Σχετικά με το τελευταίο, τονίζεται ιδιαίτερα η σύνεση με την οποία πρέπει ο φορέας να προχωρεί στην μείωση των δρομολογίων όταν μειώνεται η επιβατική κίνηση, γιατί η πτώση της εξυπηρέτησης θα επιταχύνει περισσότερο την πτώση της επιβατικής κίνησης κ.ο.κ.



Τα προτεινόμενα πρότυπα αποτελούν τις ελάχιστες ανεκτές συχνότητες, και ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο της γραμμής, την χρονική περίοδο κ.λ.π. Εννοείται ότι ο φορέας ανάλογα και με την επιβατική κίνηση θα πρέπει να επιδιώκει την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη πύκνωση των δρομολογίων του.

Εφόσον τηρούνται τα δρομολόγια και γίνεται επαρκής δημοσίευσή τους, οι χρόνοι αναμονής στις στάσεις θα διατηρούνται χαμηλοί. Στην γενική όμως περίπτωση θα πρέπει να λαμβάνονται χρόνοι αναμονής ίσοι με το μισό της συχνότητας, δηλαδή του χρονικού διαστήματος μεταξύ διαδοχικών λεωφορείων. Τα παράπονα αφορούν τις ελάχιστες ανεκτές συχνότητες. Οι συχνότητες δρομολόγησης που θα εφαρμοστούν θα υπολογιστούν με βάση την υπάρχουσα ζήτηση.

### **Τήρηση δρομολογίων**

Η έννοια της «τήρησης» των δρομολογίων χρειάζεται ειδικό ορισμό. Γενικά σαν τήρηση των δρομολογίων νοείται το ποσοστό «ακριβούς» άφιξης του λεωφορείου σε κάθε συγκεκριμένη στιγμή, στην προκαθορισμένη από το δρομολόγιό του ώρα. Ο κυριότερος λόγος που η «τήρηση» των δρομολογίων δεν είναι συνήθως είναι πρωταρχικά η κυκλοφοριακή συμφόρηση και κατά δεύτερο λόγο η έλλειψη ή ανεπάρκεια της επίβλεψης των δρομολογίων από τους σταθμάρχες.

Η τήρηση των δρομολογίων έχει μεγάλη σημασία τόσο για τις στάσεις πάνω σε κεντρικούς άξονες μεγάλων αστικών περιοχών απ' όπου συνήθως περνούν λεωφορεία πολλών γραμμών, όσο και για τις περιπτώσεις μεμονωμένων στάσεων μιας γραμμής σε προαστιακές περιοχές. Πρέπει μάλιστα να τονιστεί ότι μη τήρηση δρομολογίου υπάρχει τόσο όταν το λεωφορείο φθάσει αργά όσο και όταν φτάσει και αναχωρήσει νωρίτερα από την προκαθορισμένη ώρα.

Η τήρηση των δρομολογίων μετράται συνήθως με το ποσοστό των αφίξεων ή αναχωρήσεων. Το τι εννοείται σαν «κανονική ώρα» καθορίζεται και πάλι από το κάθε συγκεκριμένο πρότυπο.

Για τις Ελληνικές συνθήκες προτείνεται να θεωρείται σαν «κανονική ώρα» άφιξης, η άφιξη (αναχώρηση) με διαφορά 0 έως 5 λεπτά από την προγραμματισμένη ώρα στο δρομολόγιο. Αντίστοιχα η τήρηση των δρομολογίων θα μετράται από το ποσοστό των αφίξεων/ ή αναχωρήσεων που είναι στην «κανονική ώρα».

Ανάλογα με την συχνότητα των δρομολογίων γίνεται δεκτό διαφορετικό ποσοστό τήρησης. Για μεγάλες συχνότητες (αραιά δρομολόγια) το ποσοστό τήρησης πρέπει να είναι υψηλότερο γιατί έχει παρατηρηθεί ότι το κοινό τότε περιμένει συνεπέστερα δρομολόγια και τυχόν καθυστερήσεις το επηρεάζουν περισσότερο.

Για τις αστικές περιοχές της χώρας προτείνεται ποσοστό τήρησης δρομολογίων ίσο με 90 % για τα δρομολόγια με συχνότητα από 30' και άνω, και ποσοστό 80% για τα δρομολόγια με μικρότερη συχνότητα. Με άλλα λόγια στην πρώτη περίπτωση θα πρέπει τα λεωφορεία να φτάνουν στην στάση με διαφορά από την προγραμματισμένη ώρα 0 έως 5 λεπτά στο 90% των περιπτώσεων, ενώ στην δεύτερη περίπτωση στο 80% των περιπτώσεων.

Η μέτρηση των παραπάνω γίνεται με παρατηρητές που είτε τοποθετούνται στις υπό μέτρηση στάσεις και μετρούν τον αριθμό των λεωφορείων που φθάνουν μέσα στο διάστημα 0-5 λεπτά από την προκαθορισμένη ώρα του δρομολογίου είτε επιβαίνουν ενός λεωφορείου και μετρούν τις αφίξεις για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα ανάλογα και με τον δρομολογίων την ώρα (πρέπει να υπάρχουν στην μέτρηση τουλάχιστον 30, και κατά προτίμηση πολύ περισσότερες «αφίξεις λεωφορείων» για να βγει ένα αξιόπιστο αποτέλεσμα).

## **Ώρες λειτουργίας**

Η περίοδος παροχής της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης μέσα στο 24ωρο έχει επίσης σημαντική επίπτωση στην όλη προσφερόμενη εξυπηρέτηση. Η πρώτη πρωινή και η τελευταία βραδυνή δρομολόγηση επηρεάζει (πέρα από την παρεχόμενη εξυπηρέτηση) σημαντικά και το κόστος λειτουργίας του φορέα και μάλιστα δυσανάλογα πολλές φορές από τα πρόσθετα έξοδα τις ώρες αυτές. Η πρώτη πρωινή δρομολόγηση έχει μεγαλύτερη σημασία γιατί σχετίζεται με τις μετακινήσεις για εργασία και εξυπηρετεί έτσι γενικότερα την τοπική οικονομία και τους εργαζόμενους της περιοχής. Η τελευταία βραδυνή σχετίζεται περισσότερο με τις κοινωνικές ή ψυχαγωγικές ανάγκες του κοινού.

Σαν ώρα έναρξης των δρομολογίων το πρωί είναι συνήθως 5. 30 – 6.00 π.μ. ανάλογα και με το μήκος του δρομολογίου. Σημειώνεται ότι στις μεγάλες αστικές περιοχές (Αθήνα – Θεσ/νικη) η ώρα έναρξης είναι 5 π.μ. Αυτό όμως δεν κρίνεται απαραίτητο για τις πολύ μικρότερες σχετικά υπόλοιπες αστικές περιοχές της χώρας γιατί εκεί τα δρομολόγια και οι χρόνοι διαδρομής είναι πολύ μικρότεροι και συνεπώς μπορούν οι εργαζόμενοι να προλάβουν την εργασία τους παίρνοντας το λεωφορείο σχετικά αργότερα.

Ως προς την ώρα του τελευταίου δρομολογίου καλό είναι να υπάρχουν δρομολόγια τουλάχιστον μέχρι τις 11 μ.μ. αλλά το όριο αυτό θα πρέπει να θεωρηθεί εντελώς ενδεικτικό, του ακριβούς ορίου καθοριζόμενου από τις τοπικές συνθήκες και συνήθειες.

## **Αριθμός Μετεπιβιβάσεων**

Ο αριθμός των απαιτούμενων μετεπιβιβάσεων για την ολοκλήρωση μιας μετακίνησης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την μια, για το 95% των μετακινήσεων και τις δυο για το 5%. Μετεπιβίβαση είναι η αλλαγή λεωφορείου από μια γραμμή σε μια άλλη για να φθάσει ο επιβάτης στον τελικό προορισμό του.

Με την μορφή όλων σχεδόν των δικτύων Δ.Α.Σ. της χώρας ακτινική, και την μεγάλη πλειοψηφία των μετακινήσεων προς και από το κέντρο μπορεί να λεχθεί ότι στην μεγάλη πλειοψηφία των μετακινήσεων με το σημερινό σύστημα ο αριθμός μετεπιβιβάσεων είναι κοντά στο μηδέν. Το προτεινόμενο παραπάνω ποσοστό σημαίνει στην ουσία ότι κατά τον Σχεδιασμό (η αναδιάρθρωση) των γραμμών ενός δικτύου Δ.Α.Σ. δεν θα πρέπει να υποχρεούται σε 2 μετεπιβιβάσεις δηλαδή 3 λεωφορειακές γραμμές παραπάνω από το 5% των μετακινήσεων.

### **Ασφάλεια επιβατών**

Η ασφάλεια των επιβατών και εργαζομένων στα λεωφορεία Δ.Α.Σ., αποτελεί καθολικό σχεδόν μέλημα για όλα τα συστήματα Δ.Α.Σ. Συνήθως ορίζεται ένα «λογικό» όριο ατυχημάτων που θα μπορούσε να «δικαιολογηθεί» με τους νόμους των πιθανοτήτων και να αποδοθεί σε αναπόφευκτους και τυχαίους (με την στατιστική έννοια) παράγοντες. Όταν ένας φορέας Δ.Α.Σ. υπερβεί το όριο αυτό και μάλιστα σημαντικά, αυτό θα σημαίνει ότι κάποιος συστηματικός παράγοντας «ανασφάλειας» υπάρχει και θα πρέπει να διερευνηθεί κάθε δυνατή αιτία (κυρίως η συντήρηση των οχημάτων σε συνδυασμό με την ηλικία τους, τα πλαίσια ταχύτητας που επιβάλλονται από την δρομολόγηση κ.λ.π.)

Για την έκφραση της «ασφάλειας» υπολογίζονται συνήθως 2 δείκτες και καλό θα είναι να υπολογίζονται και οι 2 τακτικά. Οι δείκτες αυτοί είναι:

- 1) Συνολικός Αριθμός «ατυχημάτων» ανά 100.000 διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα. Σαν «ατυχήματα» μετρώνται εδώ όλα τα ατυχήματα που συνέβησαν σε επιβάτες ή οχήματα ή πεζούς (από τα λεωφορεία) κατά την διάρκεια της υπηρεσίας. Το «ατύχημα» θα πρέπει να περιλαμβάνει τραυματισμό ή υλική ζημιά (στο λεωφορείο ή άλλα οχήματα) για να καταγραφεί

σαν τέτοιο. Ο δείκτης αυτός πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 0,45 και 1,8 σε ετήσια βάση.

- 2) Αριθμός ατυχημάτων που περιλαμβάνουν επιβάτες ανά ένα εκατομμύριο επιβάτες. Σαν ατυχήματα εδώ νοούνται αυτά που περιλαμβάνουν τραυματισμό (ελαφρό ή σοβαρό και φυσικά θάνατο) επιβατών. Ο δείκτης αυτός πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 4 και 10.

Στους παραπάνω δείκτες οι χαμηλές τιμές έχουν το νόημα ότι δείκτες χαμηλότεροι από τις τιμές αυτές υποδηλώνουν πολύ υψηλό βαθμό ασφαλείας.

### **3.2.3.3. Οι Αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας μέσα στον χρόνο: Πορεία εξέλιξης – Σύντομο Ιστορικό**

Στην αρχή του προηγούμενου αιώνα οι Αστικές Συγκοινωνίες της Πρωτεύουσας βρίσκονταν στα χέρια ιδιωτών – ιδιοκτητών λεωφορείων. Σε αυτούς είχαν δοθεί παραχωρητήρια και άδειες για εκτέλεση Αστικής συγκοινωνίας από το Κράτος.

Με την συμπλήρωση του πρώτου τέταρτου του αιώνα, το 1925, ιδρύεται η πρώτη εταιρεία Αστικής Συγκοινωνίας στην Αθήνα με την επωνυμία Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (Ε.Η.Σ.). Σκοπός της ήταν η λειτουργία του υπόγειου σιδηροδρόμου από τον Πειραιά μέχρι τα βόρεια προάστια της Αθήνας.

Τέσσερα χρόνια αργότερα ιδρύεται η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ.) με σκοπό να λειτουργήσει τραμ, τρόλλευ και λεωφορεία στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά.

Το 1941 ιδρύεται ο Οργανισμός Ελέγχου Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Ε.Α.Σ.) με σκοπό τον έλεγχο και την εποπτεία της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τους ιδιώτες λεωφορειούχους.

Έντεκα χρόνια μετά, το 1952, οι ιδιώτες λεωφορειούχοι οργανώνουν έξι Κοινά Ταμεία Εκμετάλλευσης Λεωφορείων (Κ.Τ.Ε.Λ.). Το καθένα απ' αυτά λειτουργεί σε συγκεκριμένες

γραμμές και για λόγους ισότητας ακολουθείται η αρχή της εξίσωσης χιλιομέτρων και εισπράξεων. Ταυτόχρονα δημιουργούνται και έξι χώροι στάθμευσης χωρίς όμως συνεργεία συντήρησης.

Το 1955 η γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου επεκτείνεται και φθάνει στην Κηφισιά.

Το 1956 όταν λήγει το παραχωρητήριο για λειτουργία τραμ, δεν γίνεται ανανέωση και έτσι η Η.Ε.Μ. περιορίζεται στην λειτουργία μόνο των τρόλλεου.

Το 1961 ιδρύεται η πρώτη κρατική εταιρεία αστικών συγκοινωνιών με την επωνυμία Αστικές Συγκοινωνίες Περιοχής Αθηνών (Α.Σ.Π.Α.), γνωστή και ως 7<sup>ο</sup> Κ.Τ.Ε.Λ., στην οποία παραχωρούνται συγκεκριμένες γραμμές εξυπηρέτησης, μεσαίας όμως οικονομικής αποδοτικότητας. Η Α.Σ.Π.Α. δημιούργησε στον Βοτανικό δικό της αποκλειστικό χώρο στάθμευσης και οργανωμένο συνεργείο συντήρησης.

Το 1968 ενώνονται τα έξι Κ.Τ.Ε.Λ. και δημιουργείται το Ε.Κ.Τ.Ε.Λ., ενώ τα έξι Κ.Τ.Ε.Λ. εξακολουθούν να διατηρούν την αυτοδυναμία τους και να λειτουργούν συγκεκριμένες γραμμές το καθένα με την ίδια περί εξίσωσης αρχή. Την εποχή αυτή τα Κ.Τ.Ε.Λ. αρχίζουν να παρουσιάζουν μείωση κερδών.

Το 1970 Η.Ε.Μ. καταργείται και στην θέση της ιδρύεται εταιρεία με την επωνυμία Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Πειραιώς Αθηνών Περιχώρων (Η.Λ.Π.Α.Π.). Όλες τις μετοχές της εταιρείας αυτής τις κράτησε το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ σκοπός της εταιρείας ήταν η λειτουργία γραμμών τρόλλεου και ειδικών θερμικών λεωφορείων.

Την ίδια χρονιά τα διογκούμενα οικονομικά και οργανωτικά προβλήματα του συστήματος οδηγούν στην ιδέα της ενοποίησης των αστικών συγκοινωνιών και το τότε Υπουργείο Συγκοινωνιών αναθέτει στο Γραφείο Δοξιάδη μελέτη για την «Οργάνωση των Αστικών Συγκοινωνιών της περιοχής Πρωτεύουσας υπό Ενιαίο Φορέα» κάτω από την επίβλεψη του Ε.Κ.Τ.Ε.Λ. Η μελέτη εκείνη κατέδειξε την ορθότητα του μακροπρόθεσμου στόχου της ενοποίησης και πρότεινε μια εξελικτική πορεία προς την κατεύθυνση αυτή.

Το 1976 το Ελληνικό Κράτος αγοράζει από την Ε.Η.Σ. και ιδρύει μια νέα ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς (Η.Σ.Α.Π.), η οποία αναλαμβάνει την λειτουργία του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και των λίγων λεωφορειακών γραμμών που διατηρούσε η προκάτοχος της Ε.Η.Σ. Την ίδια εποχή το τροχαίο υλικό των Ε.Κ.Τ.Ε.Λ. είναι ήδη πεπαλαιωμένο και παρατηρούνται ελλείμματα στα οικονομικά αποτελέσματά του.

Το 1977 αφαιρέθηκαν όλες οι άδειες λειτουργίας Αστικής Συγκοινωνίας από τους μετόχους του Ε.Κ.Τ.Ε.Λ. και στην θέση του με τον Νόμο 588/77 δημιουργείται μια ανώνυμη κρατική εταιρεία με την επωνυμία Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (Ε.Α.Σ.). Με τον ίδιο νόμο καταργείται ο Ο.Ε.Α.Σ. και ιδρύεται ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.), ο οποίος έχει ως σκοπό τον σχεδιασμό, τον συντονισμό και την εποπτεία του όλου συστήματος συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας.

Το καλοκαίρι του 1991 ιδρύεται με τον νόμο 1955 η Ανώνυμη Εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» με σκοπό την επίβλεψη της μελέτης και κατασκευής, την οργάνωση και λειτουργία δύο νέων γραμμών υπόγειου σιδηροδρόμου στην περιοχή του Νομού Αττικής.

Το 1992 με τον νόμο 2078 καταργείται η Ε.Α.Σ. και η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με θερμικά λεωφορεία ανατίθεται σε Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις ( Σ.Ε.Π.) μέλη των οποίων είναι υποχρεωτικός φυσικά πρόσωπα στα οποία παραχωρείται η άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων.

Στα τέλη του 1993 οι Αστικές Συγκοινωνίες της Πρωτεύουσας περιέρχονται ξανά στο Ελληνικό Δημόσιο. Με το Ν. 2175/93 διαλύονται και θέτονται υπό εκκαθάριση οι 8 Σ.Ε.Π και ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρεία Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, ως καθολικός διάδοχος του Ο.Α.Σ. και των αρμοδιοτήτων του και ως εξ ολοκλήρου Κρατική Επιχείρηση εφαρμόζουσα τις αρχές της ιδιωτικής οικονομίας και λειτουργούσα για το Δημόσιο συμφέρον υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το 1996, με Κοινή Απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, το καταστατικό του Ο.Α.Σ.Α. τροποποιείται και προσαρμόζεται στις διατάξεις του Ν.2414/96 περί εκσυγχρονισμού των Αστικών Συγκοινωνιών.

Από τον Δεκέμβριο του 1998 με την δημοσίευση του Νόμου 2669/98 οι Αστικές Συγκοινωνίες της περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων μπαίνουν σε νέα φάση. Ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος, και η παροχή του Συγκοινωνιακού Έργου όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (επίγειων και υπόγειων) ανήκουν στον Ο.Α.Σ.Α., ενώ η εκτέλεση του Συγκοινωνιακού Έργου με λεωφορεία, τρόλλευ, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. διενεργείται από τους συμβαλλόμενους με αυτόν (ΕΦΣΕ) Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.ΘΕ.Λ.) Α.Ε., Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε., Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.), οι οποίοι αποτελούν και τις θυγατρικές τους εταιρείες.

#### Ο ρόλος του Ο.Α.Σ.Α.

Ο ΟΑΣΑ, ως επιτελικός και μητροπολιτικός φορέας των Αστικών Συγκοινωνιών του Λεκανοπεδίου έχει τη βασική ευθύνη του προσδιορισμού, σχεδιασμού, προγραμματισμού, συντονισμού και ελέγχου του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου με όλα τα επίγεια και υπόγεια δημόσια μέσα μεταφοράς. Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται, επίσης, η σύνταξη μελετών για την επίλυση συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών προβλημάτων, καθώς και η υποβολή προτάσεων στην Κυβέρνηση για τον εκσυγχρονισμό των Αστικών Συγκοινωνιών. Ο Ο.Α.Σ.Α. εκτός από την συνεργασία που έχει αναπτύξει με τους φορείς των συγκοινωνιών, που είναι οι Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε., Η.Σ.Α.Π. Α.Ε., ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ, πρόσφατα ξεκίνησε να λειτουργούν οι συνδυασμένες συγκοινωνίες σε συνεργασία του Ο.Α.Σ.Α. και των ΚΤΕΛ. Πρόκειται για μια νέα υπηρεσία, στην οποία ενσωματώνονται όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, με στόχο την καλύτερη σύνδεση των Μεσογείων με το κέντρο της Αθήνας. Συγκεκριμένα, οι επιβάτες θα μπορούν πλέον να μετακινούνται συνδυάζοντας τις νέες γραμμές EXPRESS των ΚΤΕΛ "Σταθμός Κορωπίου - Λαύριο" ή "Σταθμός Κορωπίου - Πόρτο Ράφτη/Αυλάκι", τον Προαστιακό στο τμήμα Κορωπί - Σταθμός Λαρίσης και το



Αστικό Δίκτυο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς κάνοντας χρήση μόνο ενός εισιτηρίου.

#### 3.2.3.4. **ΤΑΞΙ**

Το κόμιστρο των ταξί στην Ελλάδα θεωρείται, συγκριτικά, ως ένα από τα φθηνότερα της Ευρώπης. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα ταξί διαθέτουν ειδικό μετρητή (ταξίμετρο) με τιμολόγιο ανά χιλιόμετρο. Κάθε ταξί είναι εφοδιασμένο με το εκάστοτε ισχύον τιμολόγιο, στο οποίο αναγράφονται οι τιμές που διαμορφώνουν το κόμιστρο, καθώς και οι πρόσθετες χρεώσεις που δεν περιέχονται στο ταξίμετρο.

Σε ορισμένες τουριστικές περιοχές, ενδέχεται να σας ζητηθεί ένα προκαθορισμένο ποσό για την μετακίνησή σας σε συγκεκριμένο προορισμό. Για το σκοπό αυτό πριν επιβιβαστείτε, καλό θα είναι να έχετε ενημερωθεί από άλλη πηγή για την ακριβή χρέωση της συγκεκριμένης διαδρομής. Προτού κάνετε χρήση ταξί, θα πρέπει να γνωρίζετε τα εξής:

- Χιλιομετρική αποζημίωση:
  - Για τα ταξί όλης της χώρας 0,30 ευρώ βάσει του τιμολογίου 1 (μόνιμη ταρίφα) και 0,56 ευρώ βάσει του τιμολογίου 2 (διπλή ταρίφα). Επίσης 0,85 ευρώ για το δικαίωμα εκκίνησης (πτώση σημαίας).
  - Για τα αγοραία αυτοκίνητα όλης της χώρας 0,28 ευρώ, για κάθε χιλιόμετρο διαδρομής, αν ο επιβάτης πρόκειται να επιστρέψει στον τόπο μίσθωσης του αυτοκινήτου (μονή ταρίφα) και 0,56 ευρώ κάθε χιλιόμετρο διαδρομής αν ο επιβάτης δεν επιστρέψει στον τόπο μίσθωσης (διπλή ταρίφα).
  
- Άλλες πρόσθετες αποζημιώσεις:
  - αναμονή: για κάθε μία ώρα αναμονής 7,90 ευρώ.

- Μεταφορά αποσκευών επιβατών: για κάθε μία αποσκευή των επιβατών που έχει βάρος μεγαλύτερο από 10 0,30 ευρώ.
- Νυχτερινή αποζημίωση: εφαρμογή τιμολογίου 2 (διπλή ταρίφα), από ώρα 24:00 – 05:00.
- Πρόσθετες χρεώσεις σταθμών:
  - Για κάθε μίσθωση που γίνεται από σιδηροδρομικούς σταθμούς, σταθμούς Υπεραστικών λεωφορείων και λιμάνια 0,80 ευρώ.
  - Για κάθε μίσθωση που γίνεται από και προς αεροδρόμια Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» 3 ευρώ, Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» 2,50 ευρώ
  - Πρόσθετο δικαίωμα ραδιοταξί: απλή κλήση 1,50 ευρώ – προκαθορισμένος χρόνος (ραντεβού) 2,50 ευρώ.
- Ελάχιστη αποζημίωση για κάθε διαδρομή: για ολόκληρη την χώρα 1,75 ευρώ.
- Υποχρεώσεις οδηγού ταξί:
  - Οφείλει να μεταφέρει τις αποσκευές σας από το πεζοδρόμιο στο ταξί και αντίστροφα.
  - Απαγορεύεται να σας αρνηθεί την μίσθωση, ενώ χωρίς την άδειά σας δεν επιτρέπεται η πολλαπλή μίσθωση.
  - Μπορείτε να ζητήσετε αναμονή μέχρι και 15 λεπτά ή περισσότερα εάν υπάρχει σοβαρός λόγος.
  - Εάν το ζητήσετε, οφείλει να σας δώσει απόδειξη στην οποία να αναγράφεται η διαδρομή που πραγματοποιήσατε και το κόμιστρο που καταβάλατε.

### 3.2.3.5 ΟΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ο ΟΑΣΘ είναι ίσως ο καλύτερα οργανωμένος σήμερα ιδιωτικός φορέας Δημόσιων Συγκοινωνιών στην χώρα. Διαθέτει 488 λεωφορεία σε 51 γραμμές και διακινεί περίπου 440 χιλιάδες επιβάτες ανά ημέρα. Διαθέτει ειδικό επιστημονικό προσωπικό και είναι ο μόνος από τους ιδιωτικούς Οργανισμούς Δημοσίων Συγκοινωνιών της χώρας που διαθέτει ηλεκτρονικό υπολογιστή. Η ειδική πρόβλεψη στον ιδρυτικό του νόμο, ότι το μέρισμα των μετοχών καθορίζεται βάση και της αξίας των περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού έχει συντελέσει στο να διαθέτει σήμερα ο ΟΑΣΘ ένα διαρκώς ανανεούμενο στόλο λεωφορείων σε καλή κατάσταση καθώς επίσης και ικανοποιητικές εγκαταστάσεις συντήρησης.

Ιδρύθηκε το 1957 με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721 και ανέλαβε την εξυπηρέτηση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης με υπογραφή σχετικής σύμβασης με το κράτος. Όργανα του ΟΑΣΘ αποτελούν το Διοικητικό και Εποπτικό Συμβούλιο. Το 1978 απόκτησε τα πρώτα αρθρωτά λεωφορεία στην Ελλάδα, των 150 θέσεων. Τον επόμενο χρόνο επεκτάθηκε με το Ν.866/79 η αστική συγκοινωνία και στην προαστιακή περιοχή της Θεσσαλονίκης συγχωνεύοντας μέρος από τα ΚΤΕΛ του νομού Θεσσαλονίκης, ενώ ταυτόχρονα καθορίστηκε η διάρκεια σύμβασης με το κράτος μέχρι το 2000. Σήμερα ο οργανισμός διαθέτει περίπου 500 λεωφορεία και εξυπηρετεί 53 γραμμές.

Τα παραπάνω έχουν προφανώς μια θετική επίπτωση στο προσφερόμενο έργο και εξυπηρέτηση που γενικά μπορεί να χαρακτηριστεί σαν καλή. Τα προβλήματα που υπάρχουν αφορούν κυρίως:

- A)** Την μη πλήρη κάλυψη της περιοχής από το δίκτυο γραμμών του ΟΑΣΘ ( π.χ. περιοχές όπως η Άνω Πόλη, Μενεμένη, Ηλιούπολη, Μετέωρα, κλπ. δεν καλύπτονται ικανοποιητικά).

- Β)** Τις μεγάλες καθυστερήσεις και δυσκολία τήρησης των δρομολογίων λόγω της μεγάλης κυκλοφοριακής συμφόρησης που υπάρχει στην πόλη σε συνδυασμό με την παντελή σχεδόν έλλειψη μέτρων απόδοσης προτεραιότητας και γενικά διευκόλυνσης και κίνησης των λεωφορείων στην πόλη.
  
- Γ)** Την έλλειψη επαρκών πληροφοριών στις στάσεις.
  
- Δ)** Την ύπαρξη των αφετηριών και τερμάτων μέσα σε βεβαρημένα κεντρικά σημεία της πόλης.
  
- Ε)** Την ακόμα σε μεγάλο βαθμό «εμπειρική» λειτουργία του Οργανισμού κυρίως όσον αφορά την δρομολόγηση και τον Σχεδιασμό/ Προγραμματισμό για το μέλλον.

Τελευταία έγινε και μια αξιολογη προσπάθεια πληροφόρησης του κοινού με την εκτύπωση πολυσέλιδου καλαίσθητου πληροφοριακού τεύχους με όλα τα δρομολόγια, γραμμές, στάσεις και άλλες πληροφορίες σχετικές με την παρεχόμενη υπηρεσία. Τα στέγαστρα που υπάρχουν, τοποθετήθηκαν σε συνεργασία με διαφημιζόμενες εταιρείες, είναι μεν γενικά καλαίσθητα (σκελετός από αλουμίνιο, τζάμια, διαφημίσεις) αλλά η έλλειψη συντήρησης και οι βανδαλισμοί τα έχουν μετατρέψει και πάλι μάλλον σε αρνητικά για το περιβάλλον στοιχεία.

### **3.2.3.6. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

#### **Α) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ**

1. Οι συγκοινωνιακοί φορείς και τα όργανα αυτών υποχρεούνται να:

Α) Εξυπηρετούν τις τακτικές λεωφορειακές γραμμές, που υπάγονται σε καθένα από αυτά.

Β) Μεριμνούν για την καθαριότητα, την ευπρεπή εμφάνιση, την ασφαλή κυκλοφορία των λεωφορείων, καθώς και την συντήρηση με σκοπό την μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την χρήση τους. Την υποχρέωση αυτή έχουν και οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων

Γ) Εισπράττουν τα καθορισμένα αντίτιμα εισητηρίων και αναρτούν σε εμφανή θέση το ισχύον τιμολόγιο.

Δ) Τηρούν με ακρίβεια τα καθορισμένα δρομολόγια και δρομολογούν έκτακτα όποτε το επιβάλλουν οι ανάγκες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Ε) Διατηρούν σε καλή κατάσταση σταθμούς, πρακτορεία άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων και στέγαστρα αναμονής επιβατών, τοποθετούν πινακίδες αφητηριών και στάσεων και λαμβάνουν γενικά κάθε μέτρο χρήσιμο για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού

Στ) Πληροφορούν το επιβατικό κοινό για το δίκτυο και τα δρομολόγια των επιβατικών γραμμών, καθώς και για κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο

Ζ) Μεριμνούν για την ασφαλή μεταφορά των επιβατών, των αποσκευών αυτών και των ασυνόδευτων μικροδεμάτων, κλπ....

## Β) ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

1. Η εξυπηρέτηση των ενδονομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών και των γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες ή άλλους δήμους ή κοινότητες ομόρων νομών διενεργείται με κοινά δρομολόγια. Κατά την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών επιτρέπεται η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε οποιαδήποτε στάση της διαδρομής, εφόσον δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία για το σύνολο της διαδρομής του επιβάτη ή δρομολόγιο του υπεραστικού οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. εντός διαστήματος δύο (2) ωρών πριν ή μετά την διέλευση του λεωφορείου.

2. Η εξυπηρέτηση των διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες νομών ή άλλες πόλεις αυτών με την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη ή με πρωτεύουσες ή πόλεις νομών, διενεργείται με «ταχεία» και «υπερταχεία δρομολόγια».

3. Κατά την εκτέλεση των ταχέων δρομολογίων για την εξυπηρέτηση των γραμμών, επιτρέπεται η επιβίβαση επιβατών εντός των ορίων του νομού της έδρας του Κ.Τ.Ε.Λ. και η αποβίβαση αυτών στις πρωτεύουσες ή σε άλλες κύριες πόλεις των ενδιάμεσων νομών από τις οποίες διέρχεται η γραμμή. Επίσης επιτρέπεται η επιβίβαση επιβατών και από τις πρωτεύουσες ή κύριες πόλεις των νομών αυτών και η αποβίβασή τους μέσα στα όρια του νομού του τέρματος της γραμμής ή σε άλλες ενδιάμεσες πρωτεύουσες ή κύριες πόλεις, εφόσον ο επιβάτης δεν μπορεί να εξυπηρευθεί από δρομολόγιο Κ.Τ.Ε.Λ. που έχει έδρα τον ενδιάμεσο νομό μέσα σε διάστημα (2) δύο ωρών πριν ή μετά την διέλευση του λεωφορείου.

4. Κατά την εκτέλεση των «υπερταχέων δρομολογίων» η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών περιορίζεται αποκλειστικά στην αφετηρία και στο τέρμα κάθε γραμμής.

5. Για την αντιμετώπιση ιδιαίτερα αυξημένης επιβατικής κίνησης, επιτρέπεται η μίσθωση λεωφορείων από άλλο Κ.Τ.Ε.Λ., στην περιοχή του οποίου παρατηρείται, την ίδια χρονική περίοδο, κάμψη της επιβατικής κίνησης ή τουριστικών λεωφορείων. Το συμφωνητικό της μίσθωσης γνωστοποιείται στις αρμόδιες

υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Η διάρκεια της άνω μίσθωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες, εκτός αν εξακολουθούν να υφίστανται οι ίδιες συγκοινωνιακές ανάγκες.

6. Τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης εξυπηρετούν μόνο τις ενδονομαρχιακές υπεραστικές επιβατικές γραμμές, καθώς και την υπεραστική γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης.

### Γ) ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ – ΕΚΔΟΤΗΡΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

1. Πρακτορεία εξυπηρέτησης και εκδοτήρια εισιτηρίων χαρακτηρίζονται οι χώροι που διατηρούνται από τους συγκοινωνιακούς φορείς ή από εξουσιοδοτημένους πράκτορες αυτών σε διάφορα σημεία των πόλεων, του ιδίου ή άλλου νομού που εξυπηρετούν, για την διευκόλυνση του επιβατικού κοινού (έκδοση εισιτηρίων, κρατήσεις θέσεων, διακίνηση ασυνόδευτων μικροδεμάτων κλπ.).

2. Τα πρακτορεία ή εκδοτήρια πρέπει ανάλογα, με την επιβατική κίνηση, να διαθέτουν άνετους, καθαρούς και επαρκείς χώρους υποδοχής και υγιεινής των επιβατών. Επίσης μπορούν να συμπίπτουν με το σημείο που έχει καθορισθεί ως αφετηρία, τέρμα ή στάση λεωφορείων επιβατικής γραμμής, για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών και να συστεγάζονται με καταστήματα που προσφέρουν καφέ, φαγητό, κλπ. για την άνετη και ευχάριστη αναμονή και εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών.

3. Εκδοτήρια εισιτηρίων τύπου περιπτέρου (μεταφερόμενα) μπορεί να τοποθετούνται για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε αφετηρίες ή τέρματα γραμμών ή σε άλλες θέσεις, μετά από προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας για τον χώρο αρχής.

## Δ) ΣΚΟΠΟΣ Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.

1. Σκοπός των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών τους ανατεθεί.

2. Για την εκτέλεση του σκοπού αυτού τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. μπορούν:

α. Να εκπονούν μελέτες συναφείς με την οργάνωση και λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου που τους ανατίθεται

β. Να κατασκευάζουν και να εκμεταλλεύονται κάθε είδους εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, ιδίως σταθμούς άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, στέγασης, συντήρησης, τροφοδοσίας και εφοδιασμού με καύσιμα ή χώρων αναμονής και εξυπηρέτησης επιβατών.

γ. Να συνεργάζονται με σιδηροδρομικές, αεροπορικές, ή ναυτιλιακές εταιρείες για την παροχή σχετικών υπηρεσιών.

δ. Να σε νομαρχιακό ή διανομαρχιακό ή εθνικό επίπεδο από τις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., προμηθευτικούς συνεταιρισμούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για την προμήθεια οχημάτων, ανταλλακτικών και εξαρτημάτων και άλλων υλικών.

## Ε) ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΤΕΛ 2005 - 2006

### ΕΙΔΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

Τα νέα τεκμαρτά ποσά για τις χρήσεις 2005 και 2006 είναι οι εξής:

Α) Για επιβατικό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης με άδειας κυκλοφορίας εκατό τοις εκατό (100%) και οδηγό τον ιδιοκτήτη, από δεκαέξι (16.000) ευρώ.



Β) Για επιβατικό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης με άδειας κυκλοφορίας εκατό τοις εκατό (100%) και οδηγό τρίτο πρόσωπο, από δεκατέσσερις χιλιάδες (14.000) ευρώ.

Γ) Για επιβατικό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης με άδειας κυκλοφορίας πενήντα τοις εκατό (50%) και οδηγό τον ιδιοκτήτη, από δεκατρεις χιλιάδες (13.000) ευρώ.

Δ) Για επιβατικό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης με άδειας κυκλοφορίας πενήντα τοις εκατό (50%) και οδηγό τρίτο πρόσωπο, από δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ.

Ε) Για δύο (2) επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης με άδειας κυκλοφορίας πενήντα τοις εκατό (50%) στο καθένα, από είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

## ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η έννοια της ακτοπλοΐας αφορά τη διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών που διεξάγονται κοντά στις ακτές. Η μορφολογία του ελλαδικού γεωγραφικού χώρου και ιδιαίτερα του νότιου και ανατολικού τμήματος όπου τα πολυάριθμα νησιά του ελληνικού αρχιπελάγους έχουν σημαντική θέση, η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία παίζει σπουδαίο ρόλο στις μετακινήσεις. Ο πλούτος και η ποικιλία των ελληνικών θαλασσών, τα ατελείωτα χιλιόμετρα των ελληνικών ακτών και τα χιλιάδες ελληνικά νησιά, οι προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες : τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Το πλοίο εξακολουθεί να προσφέρει δυνατότητες για μαζικές και οικονομικές μετακινήσεις σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Χάρη στα οχηματαγωγά πλωτά μέσα (ferry boats) συνδέθηκαν τόποι και αυτό συντέλεσε στην γρήγορη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων. Στο χώρο των κρουαζιερών, τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν oligohēmeres ή polyhēmeres κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, έχουν συνολική δυναμικότητα άνω των 10.000 επιβατών. Όμως, τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια ξένων χωρών, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, κατ' έτος. Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα τη δεκαετία του '60 και, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς.



#### 4.2. Θαλάσσιες συγκοινωνίες – Το θαλάσσιο δίκτυο της Ελλάδας

Το ακτοπλοϊκό δίκτυο στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα εκτεταμένο και εξασφαλίζει τις μετακινήσεις σε όλα τα νησιά της ελληνικής επικράτειας, τους περισσότερους παραθαλάσσιους προορισμούς της ηπειρωτικής χώρας, καθώς και λιμάνια του εξωτερικού. Ο στόλος των πλοίων όλων των τύπων (επιβατηγά, οχηματαγωγά, flying dolphins κλπ.), που πραγματοποιούν τα δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού, έχει εκσυγχρονιστεί και προσφέρει γρήγορη, αξιόπιστη και ευχάριστη μετακίνηση στον προορισμό του επιβατικού κοινού. Τα πολυτελή και γρήγορα ακτοπλοϊκά εκτελούν πολλά τακτικά δρομολόγια, που μειώνουν τις αποστάσεις κέντρου και νησιών. Τα δρομολόγια είναι καταμελημένα έτσι, ώστε να συνδέουν τα κεντρικά λιμάνια της Αττικής, του Πειραιά και της Ραφήνας, με τα νησιά, αλλά και τα νησιά μεταξύ τους. Συγχρόνως, κι άλλα λιμάνια της Αττικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας συνδέονται με πλοίο με τα νησιά, ενώ ανάλογα δρομολόγια εκτελούνται και από άλλα σημαντικά λιμάνια της χώρας, όπως η Πάτρα, η Κυλλήνη, η Θεσσαλονίκη, η Ηγουμενίτσα, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, ο Βόλος κ.α. προς διάφορα νησιά. Τα περισσότερα δρομολόγια εκτελούνται κάθε μέρα ολόκληρο το χρόνο. Ορισμένα προβλέπουν αναχώρηση το απόγευμα και ταξίδι

ολόκληρη τη νύχτα, ενώ άλλα αναχώρηση νωρίς το πρωί και επιστροφή την ίδια μέρα, μέσω των ιδίων ή άλλων λιμανιών. Τα δρομολόγια των Δωδεκανήσων, των Κυκλάδων, του Ιονίου και του Ανατολικού Αιγαίου συμπληρώνουν πολλά τοπικά δρομολόγια μικρότερων πλοίων που εξυπηρετούν ακόμη και τα πιο μικρά νησιά. Έτσι, όποιος επιθυμεί να γνωρίσει την Ελλάδα από τη μια άκρη στην άλλη, μπορεί να εκμεταλλευτεί τις άπειρες δυνατότητες, που του παρέχει η ελληνική ακτοπλοΐα.

Πλοία κάθε τύπου επιβατηγά, επιβατηγά/ οχηματαγωγά, υδροπτέρυγα και καταμαράν διασχίζουν όλα τα πελάγη της χώρας, με συνολική μεταφορική ικανότητα 100.000 άτομα και 20.000 αυτοκίνητα την ημέρα. Ανήκουν σε εταιρείες – μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ή της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού, και είναι νεόκτιστα ή πρόσφατα ανακαινισμένα, ώστε να καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις των κοινοτικών διατάξεων και των διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας, όσον αφορά στην πυρασφάλεια, την ασφάλεια πλεύσης, την άνεση κλπ.

Όσον αφορά στους θαλάμους διανυκτέρευσης επιβατών, κοινός στόχος των εταιρειών είναι να εξασφαλίζουν στους επιβάτες συνθήκες διακοπών, από τη στιγμή που θα επιβιβαστούν μέχρι τη στιγμή της αποβίβασης στον τόπο των διακοπών τους και την επιστροφή τους, όταν οι διακοπές τελειώσουν. Όλα τα πλοία έχουν καμπίνες οικονομικής και διακεκριμένης θέσης, μπαρ, εστιατόριο και προσφέρουν και άλλες εξυπηρετήσεις, ανάλογα με τα δρομολόγια τους, τον τύπο και τη διάρκεια του ταξιδιού.

Η Ελλάδα, υλοποιώντας διεθνείς υποχρεώσεις της και υιοθετώντας τις σύγχρονες κοινωνικές αντιλήψεις, εισήγαγε νομοθετικές ρυθμίσεις και ειδικές προδιαγραφές για τη μεταφορά των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Ήδη σε μερικά πλοία εκτελούνται μετατροπές, ώστε να γίνουν γρήγορα προσιτά και στα άτομα αυτά.

Το σπουδαιότερο λιμάνι από όπου ξεκινούν οι διάφορες θαλάσσιες συγκοινωνιακές γραμμές του εσωτερικού είναι ο Πειραιάς. Γενικά τα λιμάνια και οι όρμοι του ελλαδικού χώρου υπολογίζονται σε 750. Από αυτά τα 120 περίπου είναι τα πιο σημαντικά που εξυπηρετούν τις τοπικές γραμμές. Λιμάνια με ιδιαίτερη κίνηση από το εξωτερικό είναι της Πάτρας, της Κέρκυρας, του Πειραιά, της Ρόδου, του Ηρακλείου. Οι σημαντικότερες γραμμές οχηματαγωγών που εξυπηρετούν και τις τουριστικές μετακινήσεις, είναι οι γραμμές Ιταλίας – Δυτικής Ελλάδας (Πρίντεζι – Κέρκυρα – Ηγουμενίτσα – Πάτρα ή Ανκόνα – Πάτρα), Πειραιάς – Κρήτη (Πειραιάς – Χανιά, Πειραιάς – Ηράκλειο και Πειραιάς –

Ρέθυμνο), Πειραιάς – Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Κυκλάδες, Πειραιάς – νησιά Ανατολικού Αιγαίου, Πειραιάς – Αργοσαρωνικός, Βόλος – Βόρειες Σποράδες, Κυλλήνη – Ζάκυνθος, Πάτρα – Κεφαλονιά, Καβάλα – νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκάνησα, Θεσσαλονίκη – Σκιάθος και Αλεξανδρούπολη – Σαμοθράκη. Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες να αξιοποιηθούν τα ελληνικά λιμάνια για την εξυπηρέτηση των διαφόρων αναγκών.

Παράλληλα η Ελλάδα, έντονα νησιωτική χώρα, πρέπει να διατηρήσει ένα ικανοποιητικό επίπεδο ανάπτυξης σε κάθε νησί. Ειδικότερα η περιοχή του Αιγαίου πελάγους παρουσιάζει κάποια προβλήματα, αλλά ταυτόχρονα έχει και τεράστια οικονομική και εθνική σημασία για τη χώρα. Τόσο ο τουρισμός, όσο και η ανάπτυξη άλλων ειδών παραγωγικών οικονομικών δραστηριοτήτων, αλλά κυρίως η διατήρηση του πληθυσμού στα νησιά και η βελτίωση του επιπέδου ζωής, απαιτούν ένα αναπτυγμένο δίκτυο επικοινωνίας και από πλευράς λιμενικού συστήματος ένα καλά οργανωμένο λιμάνι, που θα λειτουργεί με ασφάλεια όλες τις εποχές του χρόνου. Η ανάγκη σημαντικότερης παρέμβασης και συμμετοχής των λιμανιών της χώρας στις μεταφορές καθίσταται ιδιαίτερα επιτακτική, αφενός μεν λόγω των εξελίξεων, που καθιστούν προβληματική την οδική διασύνδεση, αλλά και λόγω της στροφής προς πλέον οικονομικούς και περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μεταφοράς με την αύξηση της συμμετοχής των θαλάσσιων αξόνων. Για το εσωτερικό της χώρας, τα λιμενικά έργα έχουν επιπτώσεις άμεσες, αλλά και μακροπρόθεσμες στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη. Λόγω του μεγάλου αναπτύγματος των ακτών και του νησιωτικού συμπλέγματος, οι θαλάσσιες μεταφορές και η αξιοποίηση των παράλιων περιοχών είχαν πάντα ζωτική σημασία, που όμως έχει και μία πρόσθετη διάσταση λόγω της παρατηρούμενης συνεχούς αύξησης της τουριστικής κίνησης και προς τις Μεσογειακές χώρες. Επίσης, κρίνεται επιβεβλημένη η ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος παρακολούθησης και εξυπηρέτησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Βασική αδυναμία του ακτοποϊκού δικτύου είναι η συγκέντρωση των περισσότερων γραμμών στο λιμάνι του Πειραιά. Άλλη αδυναμία είναι η έλλειψη σύνδεσης νησιών που δεν ανήκουν στην ίδια γραμμή. Είναι πολύ σύνηθες το φαινόμενο η σύνδεση δύο λιμανιών να γίνεται μέσω του Πειραιά. Επίσης, σημαντική αδυναμία θεωρείται και η χαμηλή κίνηση κατά τους χειμερινούς μήνες. Κρίνεται, λοιπόν, εύλογο ο εκ νέου σχεδιασμός του δικτύου.

Ο νέος σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις νέες συνθήκες σε ορισμένα νησιά. Επίσης πρέπει να υπολογιστεί και η κοινωνική πολιτική των κυβερνήσεων, που επιβάλλει να εξυπηρετούνται ομαλά τα ακριτικά νησιά.

Πολλά έχουν γραφτεί τον τελευταίο καιρό για το ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα και τις σοβαρές δυσλειτουργίες του, που αρχίζουν από την αναχρονιστική θεσμική δομή του και προχωρούν στα σοβαρά προβλήματα λιμενικής υποδομής αλλά και σύνδεσης των λιμανιών με την ενδοχώρα. Τα βασικά αυτά προβλήματα επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αλλά και το κόστος στο οποίο προσφέρονται οι υπηρεσίες αυτές, μειώνοντας την αποτελεσματικότητα ολόκληρου



του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος.

Επιπρόσθετα, το δίκτυο των λιμανιών – λιμενίσκων (αριθμός – χωροθέτηση) είναι αρκετά απλωμένο στα παράλια της χώρας (ηπειρωτικής και νησιωτικής). Όμως, οι σχετικές εγκαταστάσεις είναι ανεπαρκείς. Η χρηματοδότηση πολλών λιμενικών έργων αυξήθηκε με αποτέλεσμα να αρχίσουν να εκτελούνται σημαντικά έργα υποδομής και προστασίας όπως και οι πρώτες φάσεις έργων κατασκευής μεγαλύτερων λιμανιών. Παρόλα αυτά οι ελλείψεις συνεχίζουν να υφίστανται, γιατί με τα έργα αυτά δεν καλύφθηκε παρά ελάχιστο μέρος των αναγκών, με αποτέλεσμα να υπάρχουν άμεσες αλλά και μακροπρόθεσμες αρνητικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις τόσο στην ηπειρωτική όσο και στην νησιωτική Ελλάδα και τις μεσογειακές χώρες. Η εξυπηρέτηση των επιβατών είναι επίσης προβληματική σε όλους τους σημαντικούς επιβατικούς λιμένες.

Η λιμενική υποδομή έχει πολύ μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας αλλά και του τουρισμού της χώρας μας. Ο αριθμός των νησιών μας είναι της τάξεως μερικών χιλιάδων,

όμως μόνο 70 εξ αυτών έχουν σημασία από οικονομικής πλευράς. Τα σημαντικότερα λιμάνια που εμπλέκονται στο ακτοπλοϊκό σύστημα ανέρχονται σε 138, εκ των οποίων τα 42 βρίσκονται στις ακτές της ηπειρωτικής χώρας, ενώ τα υπόλοιπα 96 ανήκουν στη νησιωτική Ελλάδα.

Σήμερα πολλά όμως έχουν αλλάξει και η λιμενική υποδομή σε ολόκληρο σχεδόν το σύστημα θεωρείται ανεπαρκής να διεκπεραιώσει τον όγκο της κίνησης που γιγαντώθηκε, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Παρατηρούνται, λοιπόν, έντονες αρνητικές επιπτώσεις στην αποτελεσματικότητα του ακτοπλοϊκού συστήματος συνολικά. Είναι γνωστό ότι οι επενδύσεις που απαιτούνται για τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής με βάση το ισχύον ακτοπλοϊκό σύστημα είναι τεράστιες, αφού σχεδόν όλα τα μεσαία και τα μεγάλα λιμάνια χρειάζονται εκσυγχρονισμό για να δεχτούν τα μεγάλα πλοία. Δεν μπορούμε όμως να μιλάμε για εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής, εάν δεν αλλάξουμε τη δομή του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Τα λιμάνια θα πρέπει να ενταχθούν στη νέα δομή του : είναι αναγκαία η δημιουργία μεγάλων περιφερειακών λιμανιών και λιμανιών δορυφόρων που θα συνδέονται με feeder με το κύριο λιμάνι της περιοχής. Η πρακτική αυτή έχει υιοθετηθεί με επιτυχία στις μεταφορές εμπορευμάτων τα τελευταία χρόνια και έχει οδηγήσει σε οικονομίες κλίμακας, σε αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση του συστήματος και, βέβαια, σε μείωση της σπατάλης των πόρων.

Επίσης άλλη μια αδυναμία είναι η ανεπαρκής σύνδεση των λιμανιών με την ενδοχώρα.

#### 4.3. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών

Η ποιότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών και κυρίως της επιβατηγού ναυτιλίας εξαρτάται από το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών στον πελάτη. Αυτές οι υπηρεσίες διακρίνονται σε :

1. Υπηρεσίες που προσφέρονται άμεσα στον πελάτη π.χ. έκδοση εισιτηρίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες (βλ. Πίνακα 3), ή τα τουριστικά πρακτορεία, ξενοδοχειακές υπηρεσίες στο πλοίο, συχνότητα δρομολογίου και ακρίβεια εκτέλεσης του, λιμενικές ευκολίες κ.α.
2. Υπηρεσίες που έχουν έμμεση σχέση με τον πελάτη π.χ. ασφάλεια ναυσιπλοΐας, ατυχήματα σε πλοία κ.λ.π.

Τα βασικότερα προβλήματα του συστήματος που επιδρούν στο επίπεδο ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι τα εξής :

1. Βασικό πρόβλημα στο ακτοπλοϊκό μας σύστημα είναι οι κρατήσεις θέσεων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ταλαιπωρίας των χρηστών, ιδίως σε περιόδους αιχμής. Η δημιουργία συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στα πρότυπα των αεροπορικών εταιρειών θα έλυσε πολλά προβλήματα.
2. Άλλο βασικό πρόβλημα που μειώνει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι η υπερφόρτωση των πλοίων κατά τους θερινούς μήνες, η οποία μπορεί να έχει επιπτώσεις τόσο στο επίπεδο ασφαλείας όσο και στο επίπεδο άνεσης που απολαμβάνουν οι επιβάτες.
3. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών όσον αφορά στις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις στα πλοία. Αν και τα τελευταία χρόνια έχουν βελτιωθεί, είναι σαφές ότι για να φτάσουν στα ευρωπαϊκά επίπεδα επιδέχονται περαιτέρω βελτιώσεις.
4. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες από τα λιμάνια είναι ελλιπείς, αφού στα περισσότερα δεν υπάρχουν ευκολίες προς τους επιβάτες (αίθουσες αναμονής, τηλέφωνα, ταξί, εστιατόρια κ.λ.π.)
5. Ο βασικότερος, ίσως, παράγοντας που επιδρά έμμεσα στην ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας θα λέγαμε στην περίπτωση αυτή ότι είναι η ασφάλεια της μεταφοράς. Όμως μικρή σημασία έχει δοθεί σε αυτόν τον παράγοντα και πολύ λίγα έχουν γραφτεί για την σπουδαιότητά του.

#### 4.4. Σημαντικότερα λιμάνια

Τα σπουδαιότερα λιμάνια που εξυπηρετούν τις εσωτερικές συνδέσεις κεντρικών λιμανιών με τα νησιά, αλλά και τα νησιά μεταξύ τους είναι της Αττικής, της Πελοποννήσου, της Κρήτης, των Δωδεκανήσων, του Βορείου Αιγαίου, των Κυκλάδων, των νησιών του Ιονίου, της Θεσσαλίας, της Μακεδονίας και της Θράκης (βλ. παράρτημα χάρτης 1).



#### 4.4.1. Τα λιμάνια στην περιοχή της Αττικής

Στην περιοχή της Αττικής συμπεριλαμβάνονται το λιμάνι του Πειραιά, της Ραφήνας, του Λαυρίου και η σύνδεση Αττικής – Εύβοιας.

##### **4.4.1.1. Το λιμάνι του Πειραιά**

Το λιμάνι του Πειραιά συνδέεται με όλα τα ελληνικά νησιά εκτός από τις Σποράδες και τα Επτάνησα. Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας – Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). Αποτελεί το βασικό συνδυαστικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο. Το επιβατικό λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής κρουαζιερόπλοιων.



Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού αναβαθμίστηκε με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών :

- Έργα ασφάλειας για τους επιβάτες των πλοίων.
- Σύγχρονος επιβατικός σταθμός στη νέα περιοχή εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας στην ακτή Βασιλειάδη.
- Κατασκευή δύο νέων θέσεων εξυπηρέτησης πλοίων στο χώρο μεταξύ δεξαμενών και ακτής Βασιλειάδη.
- Νέες υποδομές ύδρευσης – αποχέτευσης, εσωτερικής κυκλοφορίας και διαμόρφωσης χώρων που ετοιμάστηκαν για την Ολυμπιακή φιλοξενία.

### Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων

1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ (Περιλαμβανομένων των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Κατάπολα, Αιγιάλη (Αμοργός), Δονούσα, Ηρακλειά, Σχοινούσα, Κουφονήσι, Νάξος, Πάρος, Χίος)
2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ – ΘΗΡΑ (Περιλαμβανομένων των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Σύρος, Σίκινος, Φολέγανδρος, Δονούσα, Ανάφη, Κατάπολα, Αιγιάλη (Αμοργός), Αστυπάλαια, Κάσος, Κάρπαθος(Λιμάνι Καρπάθου – Διαφάνι), Χάλκη, Ρόδος και Ηράκλειο (Κρήτης), Ηρακλειά, Σχοινούσα, Κουφονήσια).
3. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΚΥΘΝΟΣ – ΣΕΡΙΦΟΣ – ΣΙΦΝΟΣ – ΜΗΛΟΣ(Περιλαμβάνονται οι προσεγγίσεις στα λιμάνια : Κίμωλος, Φολέγανδρος, Σίκινος, Ίος, Θήρα, Μήλος, Ρόδος).
4. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΤΜΟΣ – ΛΕΡΟΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΡΟΔΟΣ(Περιλαμβάνονται οι προσεγγίσεις στα λιμάνια : Κίμωλος, Φολέγανδρος, Σίκινος, Ίος, Θήρα, Μήλος, Ρόδος).
5. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΣΟΥΔΑ (ΧΑΝΙΑ, ΚΡΗΤΗ)
6. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ (ΚΡΗΤΗ)
7. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΡΕΘΥΜΝΟ (ΚΡΗΤΗ)
8. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΜΗΛΟΣ – ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (ΛΑΣΙΘΙ ΚΡΗΤΗΣ) – ΣΗΤΕΙΑ (ΛΑΣΙΘΙ ΚΡΗΤΗΣ), περιλαμβανομένων και των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Κάσος, Κάρπαθος, Χάλκη, Ρόδος.
9. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΙΚΑΡΙΑ (ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ, ΕΥΔΗΛΟΣ) – ΣΑΜΟΣ(ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ), περιλαμβανομένων και των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Φούρνοι Ικαρίας, Πάρος, Νάξος, Σύρος, Μύκονος, Λειψοί και Πάτμος.
10. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΧΙΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ (περιλαμβανομένων και των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Λήμνος, Καβάλα, Θεσσαλονίκη, Ψαρά, Βόλος).
11. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΚΥΘΗΡΑ – ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ – ΚΙΣΣΑΜΟΣ (περιλαμβανομένων και των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Σούδα, Καλαμάτα, Γύθειο).

### Δρομολόγια καταμαράν και υδροπτέρυγων πλοίων

1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΣΥΡΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ
2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΚΥΘΝΟΣ – ΣΕΡΙΦΟΣ – ΣΙΦΝΟΣ – ΜΗΛΟΣ
3. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
4. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΧΑΝΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

## Δρομολόγια Σαρωνικού

### Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων

Καθημερινά από το λιμάνι του Πειραιά ξεκινούν δρομολόγια ανά μία ώρα περίπου, για Αίγινα, Αγκίστρι, Μέθανα, Πόρο, Ύδρα, Ερμιόνη, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι και Επίδαυρο.

### Δρομολόγια καταμαράν – υδροπτέρυγων πλοίων

Τα πλοία αυτά πραγματοποιούν δρομολόγια στο Σαρωνικό κόλπο με μεγάλη συχνότητα αναχωρήσεων, από το λιμάνι του Πειραιά για την Αίγινα (Αγ. Μαρίνα – Σουβάλα), Μέθανα, Πόρο, Ύδρα, Αγκίστρι και άλλα λιμάνια του Σαρωνικού.

Επίσης, πραγματοποιούνται δρομολόγια συχνών αναχωρήσεων από τη Μαρίνα Ζέας για Κέα, Άνδρο καθώς επίσης και πολλαπλές καθημερινές αναχωρήσεις για Αίγινα, Μέθανα, Πόρο, Ύδρα, Ερμιόνη, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι, Τολό, Ναύπλιο, Κυπαρίσσι, Γέρακα, Μονεμβασιά, Κύθηρα, Νεάπολη κλπ.

1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ – ΑΙΓΙΝΑ, ΜΕΘΑΝΑ, ΠΟΡΟΣ, ΎΔΡΑ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΣΠΕΤΣΕΣ, ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΤΟΛΟ, ΝΑΥΠΛΙΟ, ΤΥΡΟΣ, ΛΕΩΝΙΔΙΟ, ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ, ΓΕΡΑΚΑΣ, ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ, ΑΓ. ΠΕΛΑΓΙΑ ΚΥΘΗΡΩΝ, ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ.
2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ – ΚΕΑ.
3. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΙΓΙΝΑ – ΑΓΚΙΣΤΡΙ.
4. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΣΟΥΒΑΛΑ (ΑΙΓΙΝΑΣ) – ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΑΙΓΙΝΑΣ).

### Πορθμεία και άλλες τοπικές συνδέσεις

#### ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΣΑΛΑΜΙΝΑ

1. ΠΕΡΑΜΑ – ΠΑΛΟΥΚΙΑ
2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΛΟΥΚΙΑ
3. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΣΕΛΗΝΙΑ
4. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΚΑΜΑΤΕΡΟ
5. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΑ
6. ΠΑΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ, ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ

### Νησιά του Σαρωνικού

1. ΑΙΓΙΝΑ – ΑΓΚΙΣΤΡΙ
2. ΠΟΡΟΣ – ΓΑΛΑΤΑΣ
3. ΣΠΕΤΣΕΣ – ΚΟΣΤΑ

#### **4.4.1.2. Το λιμάνι της Ραφήνας**

(Ανατολική Αττική – 27 χλμ. ανατολικά της Αθήνας)

Το λιμάνι της Ραφήνας συνδέεται με τα νησιά του κεντρικού Αιγαίου και με κύρια λιμάνια της Εύβοιας.



#### **Δρομολόγια επιβατηγών και επιβατηγών/ οχηματαγωγών πλοίων**

1. ΡΑΦΗΝΑ – ΑΝΔΡΟΣ (ΓΑΥΡΙΟ) – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ (περιλαμβανομένων των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Σύρος, Πάρος, Νάξος, Ηρακλειά, Κουφονήσι, Σχοινούσα, Κατάπολα (Αμοργός)).
2. ΡΑΦΗΝΑ – ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ (ΜΥΡΙΝΑ), περιλαμβανομένων των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Καβάλα και Σίγρι.
3. ΡΑΦΗΝΑ – ΚΑΡΥΣΤΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ) – ΜΑΡΜΑΡΙ (ΕΥΒΟΙΑ)
4. ΡΑΦΗΝΑ – ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ (περιλαμβανομένων των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Δονούσα, Αιγιάλη, Κατάπολα, Κουφονήσια, Σχοινούσα, Ηρακλειά).
5. ΡΑΦΗΝΑ – ΑΝΔΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ
6. ΡΑΦΗΝΑ – ΑΝΔΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ

#### **Δρομολόγια ταχύπλοων και υδροπτερυγων πλοίων**

1. ΡΑΦΗΝΑ – ΚΑΡΥΣΤΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ) – ΑΝΔΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ (περιλαμβανομένων των προσεγγίσεων στα λιμάνια : Σύρος, Πάρος, Νάξος, Ίος, Θήρα, Σχοινούσα, Ηρακλειά, Κουφονήσι, Κατάπολα (Αμοργός)).
2. ΡΑΦΗΝΑ – ΑΝΔΡΟΣ (ΓΑΥΡΙΟ) – ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ {περιλαμβανομένων των στάσεων στα λιμάνια : Πάρος, Νάξος, Αμοργός (Κατάπολα – Αιγιάλη)}.
3. ΡΑΦΗΝΑ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΑΡΟΣ

#### **4.4.1.3. Το λιμάνι του Λαυρίου**

(Νοτιοανατολική Αττική, 54 χλμ. ΝΑ της Αθήνας)

Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου έχει την ευθύνη του Λιμένα Λαυρίου και τις παρακείμενες ζώνες (Ακρωτήρι Θορικού έως Ακρωτήρι Πέρδικα). Ο χαρακτήρας του λιμένα είναι μικτός. Επικεντρώνεται σε επιβατικές και τουριστικές δραστηριότητες και σε μικρότερο βαθμό σε εμπορικές. Συγκεκριμένα, το λιμάνι εξυπηρετεί :

- Επιβατηγά πλοία
- Εμπορικά πλοία
- Σκάφη αναψυχής
- Αλιευτικά σκάφη

Με το Λαύριο συνδέονται τα νησιά Κέα, Κύθνος, Λήμνος και Αγ. Ευστράτιος. Η διακίνηση κυμαίνεται ετησίως σε 208.500 επιβάτες, εκ των οποίων το 97,8 % κατευθύνεται στην Κέα, και 63.000 οχήματα.



#### Δρομολόγια επιβατηγών πλοίων – οχηματαγωγών πλοίων

1. ΛΑΥΡΙΟ – ΚΕΑ – ΚΥΘΝΟΣ

#### Κανάλια και άλλες τοπικές συνδέσεις

1. ΛΑΥΡΙΟ – ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ

2. ΛΑΥΡΙΟ – ΛΗΜΝΟΣ

3. ΛΑΥΡΙΟ – ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ

4. ΛΑΥΡΙΟ – ΣΚΙΑΘΟΣ

5. ΛΑΥΡΙΟ – ΣΚΟΠΕΛΟΣ

6. ΛΑΥΡΙΟ – ΒΟΛΟΣ

7. ΛΑΥΡΙΟ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ

8. ΛΑΥΡΙΟ – ΑΝΔΡΟΣ

9. ΛΑΥΡΙΟ – ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ
10. ΛΑΥΡΙΟ - ΜΙΛΟΣ
11. ΛΑΥΡΙΟ - ΣΙΚΙΝΟΣ
12. ΛΑΥΡΙΟ – ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ
13. ΛΑΥΡΙΟ – ΨΑΡΑ
14. ΛΑΥΡΙΟ – ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ

#### **4.4.1.4. Αττική - Εύβοια**

1. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ – Ν. ΣΤΥΡΑ (ΕΥΒΟΙΑ) – ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ)
2. ΩΡΩΠΟΣ – ΕΡΕΤΡΙΑ (ΕΥΒΟΙΑ)  
(με επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία)

#### **4.4.2. Τα λιμάνια στην Πελοπόννησο**

Στην Πελοπόννησο ανήκουν το λιμάνι της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, της Κυλλήνης και της Καλαμάτας.

##### **4.4.2.1. Το λιμάνι της Πάτρας**

Η Πάτρα και η ευρύτερη περιοχή της υπήρξε όσον αφορά την ιστορία της σημαντικό πολιτισμικό και εμπορικό κέντρο. Η Πάτρα βρίσκεται σε μία δυναμική εξέλιξη με πολλές προοπτικές αύξησης των ρυθμών της εξέλιξης αυτής. Ενδογενείς και εξωγενείς παράγοντες ελέγχουν την αναπτυξιακή πορεία της περιοχής. Από τους πιο βασικούς παράγοντες είναι η θέση της Πάτρας στο μέσο περίπου της Δ. Ελλάδας, στο Β. Δ. άκρο της Πελοποννήσου και στην ανατολική ακτή της Αδριατικής θάλασσας Ιονίου Πελάγους που χωρίζει αλλά και ενώνει τη χώρα μας με τις υπόλοιπες χώρες που βρέχει η θάλασσα αυτή.

Σήμερα το λιμάνι της Πάτρας είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτιοδυτικής Ελλάδας και το τρίτο της χώρας, συνδέεται οδικώς και σιδηροδρομικώς με όλη την Δυτική Πελοπόννησο και μέσω του Ρίου – Αντιρρίου με όλη τη Δυτική Στερεά Ελλάδα. Το λιμάνι της Πάτρας είναι ο κύριος σύνδεσμος για Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, Κεφαλλονιά, Ιθάκη και Ιταλία μέσω των δρομολογίων των πλοίων διεθνών γραμμών.





#### Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων

1. ΠΑΤΡΑ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΚΕΡΚΥΡΑ
2. ΠΑΤΡΑ – ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (ΣΑΜΗ) – ΙΘΑΚΗ (ΒΑΘΥ) – ΙΘΑΚΗ (ΠΙΣΑΕΤΟΣ)
3. ΠΑΤΡΑ – ΣΑΜΗ
4. ΠΑΤΡΑ – ANCONA
5. ΠΑΤΡΑ – BARI
6. ΠΑΤΡΑ – BRINDISI
7. ΠΑΤΡΑ - VENICE

#### ι. Σύνδεση με την Ιταλία μέσω των λιμανιών Πάτρας και Ηγουμενίτσας

Η σύνδεση με το λιμάνι της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας σε σχέση με την Ιταλία είναι προβληματική. Συνεπώς η σύνδεση με την δεύτερη θα πρέπει να βελτιωθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Το λιμάνι της Πάτρας πρέπει να αναπτυχθεί για να διευθετήσει τον αυξανόμενο όγκο κυκλοφορίας ανάμεσα στη νότια Ελλάδα (κυρίως Αθήνα, νησιά και Πελοπόννησο) και Ιταλία. Παρόμοια, και στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, νέες διευκολύνσεις – δυνατότητες μπορούν να αναπτυχθούν στο βορρά, όπου θα μπορέσει να διευθετηθεί η πλεύση των πλοίων. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει πλεονεκτικά ευρύ ενδιαφέρον λόγω της μειωμένης απόστασης με το πλησιέστερο από τα ανατολικά Ιταλικά λιμάνια. Το λιμάνι της Πάτρας θεωρείται περισσότερο σημαντικό και είναι αληθοφανή επιλογή για επένδυση, αφού θα μπορούσε να αποτελεί μια πύλη

εισόδου – εξόδου της Ευρώπης, Ελλάδος για την Ανατολή με άμεσα οφέλη στο εμπόριο και στον τουρισμό.

#### **4.4.2.2. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας**

Η Ηγουμενίτσα βρίσκεται απέναντι από την Κέρκυρα, στις ακτές του Ιονίου Πελάγους. Η Ηγουμενίτσα άρχισε να αναπτύσσεται μετά την ενσωμάτωση του λιμανιού της με την πορθμειακή γραμμή Πάτρας – Κέρκυρας – Ηγουμενίτσας – Μπρίντεζι και τη σύνδεσή της με το εθνικό οδικό δίκτυο. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί τη βασική πύλη της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας για την κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

#### **Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων**

1. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΠΑΤΡΑ
2. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΠΑΞΟΙ
3. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΚΕΡΚΥΡΑ



4. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – BRINDISI
5. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – VENICE
6. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ANCONA
7. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – BARI

#### **4.4.2.3. Το λιμάνι της Κυλλήνης**

Το λιμάνι της Κυλλήνης συνδέεται με τη Ζάκυνθο και με τα λιμάνια Πόρου και Αργοστολίου της Κεφαλονιάς.

#### **Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων**

1. ΚΥΛΛΗΝΗ – ΠΟΡΟΣ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ) – ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
2. ΚΥΛΛΗΝΗ – ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ



3. ΚΥΛΛΗΝΗ – ΖΑΚΥΝΘΟΣ
4. ΚΥΛΛΗΝΗ - ΛΗΞΟΥΡΙ

#### **4.4.2.4. Το λιμάνι της Καλαμάτας**

Το λιμάνι της Καλαμάτας συνδέεται με την Κρήτη, όπου τα πλοία που πραγματοποιούν αυτό το δρομολόγιο, περνούν μέσα από τη Κύθηρα και καταλήγουν στην Κρήτη, στο Καστέλι Κισσάμου.

#### **4.4.2.5. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις**

##### **ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ – ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ**

1. ΡΙΟ (ΑΧΑΪΑ) – ΑΝΤΙΡΡΙΟ (ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ)
2. ΑΙΓΙΟ (ΑΧΑΪΑ) – ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (ΦΩΚΙΔΑ) – ΕΡΑΤΕΙΝΗ (ΦΩΚΙΔΑ)

##### **ΝΟΤΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ**

1. ΝΕΑΠΟΛΗ (ΛΑΚΩΝΙΑ) – ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
2. ΒΙΓΚΛΑΦΙΑ (ΛΑΚΩΝΙΚΗ ΑΚΤΗ) – ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
3. ΓΥΘΕΙΟ (ΛΑΚΩΝΙΑ) – ΚΥΘΗΡΑ
4. ΚΑΛΑΜΑΤΑ – ΚΥΘΗΡΑ – ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ (ΚΡΗΤΗ)

#### **4.4.3. Τα λιμάνια στην Κρήτη**

Τα σημαντικότερα λιμάνια της Κρήτης είναι το λιμάνι του Ηρακλείου, των Χανίων και του Ρεθύμνου.

#### **4.4.3.1. Το λιμάνι του Ηρακλείου**

Το επιβατικό λιμάνι του Ηρακλείου είναι τρίτο σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα. Κάθε μέρα σε τακτική γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν τουλάχιστον δύο μεγάλα επιβατικά – οχηματαγωγά πλοία, ενώ υπάρχει απευθείας σύνδεση με πολλά λιμάνια του Αιγαίου και με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

##### **Δρομολόγια επιβατηγών πλοίων**

1. ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΘΗΡΑ – ΝΑΞΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
2. ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ



#### **4.4.3.2. Το λιμάνι των Χανίων**

Η θαλάσσια επικοινωνία των Χανίων με τον Πειραιά εξυπηρετείται από το λιμάνι της Σούδας το οποίο συνδέεται με τακτικά δρομολόγια λεωφορείων.

#### **4.4.3.3. Το λιμάνι του Ρεθύμνου**

Το λιμάνι του Ρεθύμνου συνδέεται καθ'όλη τη διάρκεια του χρόνου με τον Πειραιά, αλλά συγχρόνως εξυπηρετείται και από το λιμάνι της Σούδας. Δεν έχει αεροδρόμιο, αλλά εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο Χανίων.

#### **Δρομολόγια υδροπτερυγών**

1. ΡΕΘΥΜΝΟ – ΘΗΡΑ

#### **4.4.3.4. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις**

1. ΡΕΘΥΜΝΟ – ΛΙΜΝΗ ΚΟΥΡΝΑ – ΓΕΩΡΓΙΟΥΠΟΛΗ – ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ – ΓΑΥΔΟΣ – ΛΟΥΤΡΟ – ΦΡΑΓΚΟΚΑΣΤΕΛΛΟ – ΜΟΝΗ ΠΡΕΒΕΛΗ – ΚΟΥΡΤΑΛΙΩΤΙΚΟ ΦΑΡΑΓΓΙ
2. ΡΕΘΥΜΝΟ – ΣΠΗΛΙ – ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ – ΜΟΝΗ ΚΑΛΥΒΙΑΝΗ - ΜΟΙΡΕΣ
3. ΡΕΘΥΜΝΟ – ΑΠΤΕΡΑ - ΣΟΥΔΑ

#### **4.4.3.5. Το λιμάνι του Αγ. Νικολάου**

#### **Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων**

1. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ
2. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΧΑΛΚΗ
3. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΔΙΑΦΑΝΙ
4. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΣΗΤΙΑ
5. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΚΑΣΟΣ
6. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΡΟΔΟΣ
7. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΘΗΡΑ

## 8. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΜΗΛΟΣ

### **4.4.3.6. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις**

1. ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ – ΣΟΥΓΙΑ – ΑΓ. ΡΟΥΜΕΛΗ – ΓΑΥΔΟΣ
2. ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ – ΓΑΥΔΟΣ

### **4.4.4. Τα λιμάνια στα Δωδεκάνησα**

Εδώ θα γίνει αναφορά στη σύνδεση του λιμανιού της Ρόδου με τα υπόλοιπα νησιά, καθώς και στα τοπικά δρομολόγια των Δωδεκανήσων.

### **4.4.4.1. Το λιμάνι της Ρόδου**

Το λιμάνι της Ρόδου συνδέεται με τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης στη Θράκη και της Σητείας στη Κρήτη.

### **Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων**

1. ΡΟΔΟΣ – ΚΩΣ – ΣΑΜΟΣ – ΧΙΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ
2. ΡΟΔΟΣ – ΧΑΛΚΗ – ΚΑΡΠΑΘΟΣ (Λιμάνι Καρπάθου και Διαφάνι) – ΚΑΣΟΣ – ΣΗΤΕΙΑ

### **4.4.4.2. Τοπικά δρομολόγια Δωδεκανήσων**

### **Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων**

1. ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΝΙΣΥΡΟΣ – ΤΗΛΟΣ – ΣΥΜΗ – ΡΟΔΟΣ
2. ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΛΕΡΟΣ – ΛΕΙΨΟΙ – ΠΑΤΜΟΣ – ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ – ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (Σάμος). Ορισμένα πλοία προσεγγίζουν στους Αρκιούς και στο Φαρμακονήσι.
3. ΡΟΔΟΣ – ΣΥΜΗ – ΤΗΛΟΣ – ΝΙΣΥΡΟΣ – ΚΩΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ

### **Δρομολόγια υδροπτερυγών**

1. ΚΩΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΛΕΡΟΣ – ΠΑΤΜΟΣ – ΣΑΜΟΣ (Συμπεριλαμβάνονται προσεγγίσεις στα νησιά : Λειψοί, Αγαθονήσι, Φούρνοι).
2. ΡΟΔΟΣ – ΚΩΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΛΕΡΟΣ – ΠΑΤΜΟΣ (Συμπεριλαμβάνονται προσεγγίσεις στα νησιά : Ικαρία, Χάλκη, Αστυπάλαια).

3. ΡΟΔΟΣ – ΣΥΜΗ – ΚΩΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ (Συμπεριλαμβάνονται προσεγγίσεις στα νησιά : Τήλος, Νίσυρος, Αστυπάλαια)
4. ΒΑΘΥ (Σάμος) – ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (Σάμος) – ΦΟΥΡΝΟΙ (Ικαρία) – ΙΚΑΡΙΑ – ΠΑΤΜΟΣ – ΛΕΡΟΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ (Συμπεριλαμβάνονται προσεγγίσεις στα νησιά : Λειψοί, Αγαθονήσι).

#### **4.4.4.3. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις**

1. ΚΩΣ (Καρδάμαινα) – ΝΙΣΥΡΟΣ
2. ΚΩΣ (Μαστιχάρι) – ΚΑΛΥΜΝΟΣ
3. ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΨΕΡΙΜΟΣ
4. ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ
5. ΡΟΔΟΣ – ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
6. ΡΟΔΟΣ (Σκάλα Κάμιρου) – ΧΑΛΚΗ
7. ΡΟΔΟΣ – ΣΥΜΗ
8. ΡΟΔΟΣ – ΛΕΙΨΟΙ – ΑΡΚΙΟΙ – ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ – ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ

#### **4.4.5. Τα λιμάνια στο Βόρειο Αιγαίο**

Εδώ θα γίνει αναφορά στα τοπικά δρομολόγια μεταξύ των νησιών του Βορείου Αιγαίου.

#### **4.4.5.1. Τοπικά δρομολόγια του Βορείου Αιγαίου**

##### Δρομολόγια επιβατηγών πλοίων

1. ΧΙΟΣ – ΣΑΜΟΣ (ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ – ΒΑΘΥ)
2. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (ΣΑΜΟΣ) – ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ – ΑΡΚΙΟΙ – ΛΕΙΨΟΙ – ΠΑΤΜΟΣ (Συμπεριλαμβάνεται στάση στο Φαρμακονήσι).
3. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ Η ΒΑΘΥ (ΣΑΜΟΣ) – ΦΟΥΡΝΟΙ – ΙΚΑΡΙΑ (ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ)

##### Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις

1. ΧΙΟΣ – ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ
2. ΧΙΟΣ – ΨΑΡΑ
3. ΧΙΟΣ (ΒΟΛΙΣΣΟΣ) – ΨΑΡΑ
4. ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ
5. ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ – ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ – ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ
6. ΦΟΥΡΝΟΙ – ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ (ΣΑΜΟΣ) – ΦΟΥΡΝΟΙ – ΘΥΜΑΙΝΑ – ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ ΦΟΥΡΝΩΝ – ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

#### 4.4.6. Τα λιμάνια στις Κυκλάδες

Στις Κυκλάδες, ορισμένα νησιά, όπως η Σύρος, η Μύκονος, η Σαντορίνη, η Πάρος, η Τήνος και άλλα, συνδέονται με μικρότερα νησιά από τις τοπικές γραμμές των πλοίων.

#### **4.4.6.1. Τοπικά δρομολόγια των Κυκλάδων**

##### Δρομολόγια επιβατηγών πλοίων

1. ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ – ΘΗΡΑ
2. ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΔΟΝΟΥΣΑ – ΑΜΟΡΓΟΣ (ΑΙΓΙΑΛΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΟΛΑ) – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΝΑΞΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΣΥΡΟΣ (Δρομολόγια ακριτικών νησιών)
3. ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ – ΣΙΚΙΝΟΣ – ΙΟΣ – ΘΗΡΑ – ΑΝΑΦΗ
4. ΘΗΡΑ – ΙΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ
5. ΣΥΡΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΣΕΡΙΦΟΣ – ΣΙΦΝΟΣ – ΚΙΜΩΛΟΣ – ΜΗΛΟΣ
6. ΣΥΡΟΣ – ΚΥΘΝΟΣ – ΚΕΑ

##### Δρομολόγια υδροπτερυγών

ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΙΟΣ – ΘΗΡΑ (Συμπεριλαμβάνονται προσεγγίσεις στα νησιά : Ηρακλεία, Σχοινούσα, Κουφονήσια, Αμοργός Αιγιάλη και Κατάπολα).

#### **4.4.6.2. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις**

1. ΚΑΤΑΠΟΛΑ (ΑΜΟΡΓΟΣ) – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΠΙΣΩ ΛΙΒΑΔΙ (ΠΑΡΟΣ) – ΝΑΞΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ
2. ΝΑΞΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ – ΔΟΝΟΥΣΑ – ΑΙΓΙΑΛΗ (ΑΜΟΡΓΟΣ)
3. ΠΑΡΟΣ (ΠΑΡΟΙΚΙΑ) – ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ
4. ΠΑΡΟΣ (ΠΟΥΝΤΑ) – ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ
5. ΜΥΚΟΝΟΣ – ΔΗΛΟΣ
6. ΜΥΚΟΝΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΣΥΡΟΣ
7. ΜΗΛΟΣ (ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ) – ΚΙΜΩΛΟΣ (ΨΑΘΙ)
8. ΜΗΛΟΣ (ΑΔΑΜΑΝΤΑΣ) – ΣΙΦΝΟΣ (ΚΑΜΑΡΕΣ)
9. ΘΗΡΑ (ΑΘΗΝΙΟΣ) – ΘΗΡΑΣΙΑ
10. ΑΙΓΙΑΛΗ (ΑΜΟΡΓΟΣ) – ΚΙΝΑΡΟΣ

#### **4.4.7. Τα λιμάνια στα νησιά του Ιονίου**

Τα νησιά του Ιονίου συνδέονται μεταξύ τους με πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις, όπως επίσης επικοινωνούν και με την Ήπειρο.

##### **4.4.7.1. Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις**

1. ΓΑΪΟΣ (ΠΑΞΟΙ) – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ (ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ) – ΚΕΡΚΥΡΑ (ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ) – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΓΑΪΟΣ
2. ΣΑΜΗ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ) – ΠΙΣΣΑΕΤΟΣ (ΙΘΑΚΗ) – ΦΙΣΚΑΡΔΟ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ) – ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ΛΕΥΚΑΔΑ)
3. ΝΥΔΡΙ (ΛΕΥΚΑΔΑ) – ΦΙΣΚΑΡΔΟ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ) – ΦΡΙΚΕΣ (ΙΘΑΚΗ) – ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΛΕΥΚΑΔΑ) – ΙΘΑΚΗ
4. ΠΕΣΑΔΑ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ) – ΣΧΟΙΝΑΡΙ (ΖΑΚΥΝΘΟΥ)
5. ΠΑΞΟΙ – ΑΝΤΙΠΑΞΟΙ
6. ΚΕΡΚΥΡΑ (ΛΙΜΑΝΙ) – ΟΘΩΝΟΙ
7. ΚΕΡΚΥΡΑ (ΣΙΔΑΡΙ) – ΟΘΩΝΟΙ
8. ΛΕΥΚΑΔΑ – ΣΚΟΡΠΙΟΣ – ΣΠΑΡΤΑ – ΜΑΔΟΥΡΗ (Τουριστικές εκδρομές με καϊκία).
9. ΖΑΚΥΝΘΟΣ – ΚΥΛΛΗΝΗ (ΗΛΕΙΑ)
10. ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ) – ΚΥΛΛΗΝΗ
11. ΙΘΑΚΗ (ΒΑΘΥ) – ΣΑΜΗ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ) - ΠΑΤΡΑ

##### **ΝΗΣΙΑ ΙΟΝΙΟΥ – ΗΠΕΙΡΟΣ**

1. ΚΕΡΚΥΡΑ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ (ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ)
2. ΚΕΡΚΥΡΑ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΠΑΞΟΙ – ΛΕΥΚΙΜΜΗ
3. ΚΕΡΚΥΡΑ – ΣΑΓΙΑΔΑ (ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ)
4. ΠΑΞΟΙ – ΠΑΡΓΑ (ΗΠΕΙΡΟΣ) – Τουριστικές εκδρομές με καϊκία
5. ΛΗΞΟΥΡΙ – ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ

#### **4.4.8. Τα λιμάνια στη Θεσσαλία**

Στη Θεσσαλία έχουμε το λιμάνι του Βόλου, το οποίο συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων.

##### **4.4.8.1. Το λιμάνι του Βόλου**

Από το λιμάνι του Βόλου διακινούνται 400.000 περίπου επιβάτες ετησίως. Η επιβατική κίνηση διακρίνεται σε κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης τροχοφόρων και σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας.

Το λιμάνι του Βόλου αποτελεί το βασικό κόμβο για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά των Βορείων Σποράδων (Σκιάθος – Σκόπελος – Αλόνησος), ενώ περιοδικά και κύρια τους θερινούς μήνες έχουν δρομολογηθεί πλοία προς Κρήτη, Κυκλάδες και νησιά Ανατολικού Αιγαίου χωρίς μέχρι σήμερα οι γραμμές αυτές να μπορέσουν να σταθεροποιηθούν.

Σήμερα λειτουργούν δύο σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών ακτοπλοΐας, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής, ενώ η εταιρεία διαθέτει υπαίθριο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων 600 θέσεων.

Στον τομέα της κρουαζιέρας το λιμάνι του Βόλου αποτελεί έναν ενδιαφέροντα προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου με τελικούς ελκυστικούς προορισμούς τα Μετέωρα, το Πήλιο και την πόλη του Βόλου.

#### Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων

1. ΒΟΛΟΣ – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΣΚΟΠΕΛΟΣ (ΛΙΜΑΝΙ ΣΚΟΠΕΛΟΥ ΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑ) – ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ – ΣΚΥΡΟΣ (Μερικά πλοία προσεγγίζουν στο λιμάνι του Αγ. Κων/νου, μετά από Β. Σποράδες).

#### Δρομολόγια υδροπτερύγων

1. ΒΟΛΟΣ – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΣΚΟΠΕΛΟΣ (ΛΙΜΑΝΙ ΣΚΟΠΕΛΟΥ ΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑ) – ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ – ΣΚΥΡΟΣ (Μερικά πλοία προσεγγίζουν στα λιμάνια : Αγ. Ιωάννης, Σκύρος, Κύμη, Τρίκερι, νησί Τρίκερι, Πλατανιά).



#### **4.4.9. Τα λιμάνια στη Μακεδονία**

Στη Μακεδονία το λιμάνι της Θεσσαλονίκης , το λιμάνι του Νέου Μαρμαρά – Χαλκιδική στο κεντρικό τμήμα της, όπως και το λιμάνι της Καβάλας στην ανατολική Μακεδονία, συνδέονται με τα νησιά των Σποράδων, του Αιγαίου και την Κρήτη.

##### **4.4.9.1. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (Κεντρική Μακεδονία)**

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέεται με τα νησιά του Αιγαίου, τις Σποράδες και την Κρήτη.

##### Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων

1. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΣΥΡΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΑΡΟΣ – ΝΑΞΟΣ – ΘΗΡΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ (ΚΡΗΤΗ)
2. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΠΑΤΜΟΣ – ΛΕΡΟΣ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ – ΡΟΔΟΣ
3. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ

##### Δρομολόγια υδροπτερύγων

1. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΜΟΥΔΑΝΙΑ – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΣΚΟΠΕΛΟΣ – ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ (Περιλαμβάνονται και οι προσεγγίσεις στα λιμάνια : Άγ. Ιωάννης – Σκύρος).





#### **4.4.9.2. Το λιμάνι του Νέου Μαρμαρά – Χαλκιδική (Κεντρική Μακεδονία)**

##### **ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ**

###### **1. ΙΕΡΙΣΣΟΣ – ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ**

(ΒΑ – ΝΑ πλευρά της χερσονήσου μέχρι το μοναστήρι Μεγίστης Λαύρας)

2. ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ – ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ (Δυτική πλευρά της χερσονήσου μέχρι το μικρό λιμάνι Δάφνη).

#### **4.4.9.3. Το λιμάνι της Καβάλας (Ανατολική Μακεδονία)**

Το κεντρικό λιμάνι εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση με καθημερινά δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων και δελφινιών από και προς τη Θάσο ενώ γίνονται τακτικά δρομολόγια προς Λήμνο, Μυτιλήνη και Σαμοθράκη. Στο κεντρικό λιμάνι της Καβάλας προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής, η κίνηση των οποίων παρουσιάζει αυξητική κίνηση.

##### **Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών και υδροπτερυγών πλοίων**

1. ΚΑΒΑΛΑ – ΘΑΣΟΣ (Λιμένας Θάσου, Καλλιράχη, Λιμενάρια, Ποτός)

2. ΚΑΒΑΛΑ – ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΣΙΓΚΡΙ – ΨΑΡΑ - ΛΑΥΡΙΟ

3. ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ – ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ – ΦΟΥΡΝΟΙ – ΑΓ. ΚΥΡΗΚΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ

##### **Πορθμεία και άλλες τοπικές συνδέσεις**

1. ΚΑΒΑΛΑ – ΘΑΣΟΣ (Πρίνος)

2. ΚΑΒΑΛΑ – ΠΡΙΝΟΣ – ΛΙΜΕΝΑΣ (ΘΑΣΟΣ)

3. ΚΑΒΑΛΑ – ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ

4. ΚΕΡΑΜΩΤΗ (ΚΑΒΑΛΑ) – ΘΑΣΟΣ (ΛΙΜΕΝΑΣ)

#### **4.4.10. ΘΡΑΚΗ**

Στη Θράκη το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης συνδέεται με τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, με ορισμένα νησιά στα Δωδεκάνησα (Ρόδος, Κως), όπως και με το Λαύριο και τη Ραφήνα.

##### **4.4.10.1. Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης**

Βρίσκεται σε απόσταση 7 km από το αεροδρόμιο της Αλεξ/πούλης και συνδέεται σιδηροδρομικά και οδικά με Θεσ/νίκη και Αθήνα και ακτοπλοϊκά με νησιά του ανατολικού Αιγαίου μέχρι τη Ρόδο, με το Λαύριο και τη Ραφήνα. Βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της Αλεξ/πούλης και στις αστικές της λειτουργίες, με οδικές πολλαπλές προσπελάσεις σε άμεση γειτνίαση με τον εμπορευματικό και επιβατικό σιδηροδρομικό σταθμό και με τα κέντρα αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας. Στα πλαίσια της μελέτης του Εθνικού λιμενικού Συστήματος, επελέγη μαζί με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, ως το δίδυμο των κύριων λιμένων του βορείου λιμενικού υποσυστήματος.

##### **Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων**

1. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (Περιλαμβάνονται και οι προσεγγίσεις στα λιμάνια : Καβάλα και Λήμνος)
2. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ – ΤΗΝΟΣ – ΣΥΡΟΣ – ΑΝΔΡΟΣ – ΛΑΥΡΙΟ
3. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ – ΒΑΘΥ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ – ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ

##### **Δρομολόγια υδροπτερύγων**

1. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ (ΜΟΥΔΡΟΣ) – ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟΣ – ΜΑΡΩΝΕΙΑ – ΚΑΒΑΛΑ – ΘΑΣΟΣ – ΣΤΑΥΡΟΣ

#### **4.4.11. ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ**

Η Στερεά Ελλάδα συνδέεται ακτοπλοϊκά από το λιμάνι του Αγ. Κωνσταντίνου με τα νησιά των Σποράδων και με πολλά λιμάνια της Εύβοιας.

##### **4.4.11.1. Το λιμάνι του Αγ. Κωνσταντίνου**

Δρομολόγια επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων

1. ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΣΚΟΠΕΛΟΣ – ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ  
(Ορισμένα πλοία προσεγγίζουν επίσης στα λιμάνια του Βόλου και της Θεσ/νίκης)

Δρομολόγια υδροπτερύγων

1. ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ – ΕΥΒΟΙΑ (ΑΙΔΗΨΟΣ – ΛΙΜΝΗ – ΧΑΛΚΙΔΑ)
2. ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ – ΠΛΑΤΑΝΙΑ (ΠΗΛΙΟ) – ΩΡΕΟΙ (ΕΥΒΟΙΑ) – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΣΚΟΠΕΛΟΣ (ΛΙΜΑΝΙ ΣΚΟΠΕΛΟΥ ΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑ) – ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ – ΣΚΥΡΟΣ
3. ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ – ΣΚΙΑΘΟΣ – ΣΚΟΠΕΛΟΣ – ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ

Πορθμειακές και τοπικές συνδέσεις

##### **Στερεά Ελλάδα – Απέναντι μικρά νησιά**

1. ΑΣΤΑΚΟΣ (ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ) – ΚΑΣΤΟΣ
2. ΜΥΤΙΚΑΣ (ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ) – ΚΑΛΑΜΟΣ

##### **Στερεά Ελλάδα – Ήπειρος**

1. ΑΚΤΙΟ (ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ) – ΠΡΕΒΕΖΑ

##### **Στερεά Ελλάδα – Εύβοια**

1. ΚΥΜΗ – ΣΚΥΡΟΣ

##### **Κεντρική Ελλάδα – Εύβοια**

1. ΓΛΥΦΑ (ΦΘΙΩΤΙΔΑ) – ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ)
2. ΑΡΚΙΤΣΑ (ΦΘΙΩΤΙΔΑ) – ΑΙΔΗΨΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ)  
(Αιδηψός – Καμένα Βούρλα, Αγ. Γεώργιος, Αγ. Κων/νος : τουριστικές εκδρομές με μικρά σκάφη τη θερινή περίοδο).

<b>ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>	<b>ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ</b>
ΑEGEAN SPEED LINES N.E.	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΑΓΟΥΔΙΜΟΣ LINES	ΚΥΚΛΑΔΕΣ, ΙΤΑΛΙΑ
ΑLPHA FERRIES	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΑNEN LINES	ΚΥΘΗΡΑ,ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ,ΚΙΣΑΜΟΣ,ΓΥΘΕΙΟ, ΚΑΛΑΜΑΤΑ
Α.N.E.S.- SYMI SHIPPING S.A.	ΣΥΜΗ, ΡΟΔΟΣ, ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ
ΑNEK LINES	ΚΡΗΤΗ, ΙΤΑΛΙΑ
ΒLUE STAR FERRIES	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ, ΚΥΚΛΑΔΕΣ, ΙΤΑΛΙΑ
Ç-LINK FERRIES M.C.	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
Ç.A. FERRIES	ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ,ΚΥΚΛΑΔΕΣ,ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ,ΣΠΟΡΑΔΕΣ, ΘΕΣ/ΝΙΚΗ,ΝΗΣΙΑ Β.ΑΙΓΑΙΟΥ
ΗELLENIC SEAWAYS	ΚΥΚΛΑΔΕΣ,ΝΗΣΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ,ΣΠΟΡΑΔΕΣ,ΝΗΣΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥΑΙΓΑΙΟΥ,ΑΝΑΤ.ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, ΚΡΗΤΗ,ΧΙΟΣ,ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΙΑΣΟΝ JETS	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΙΟΝΙΑΝ FERRIES	ΖΑΚΥΝΘΟΣ,ΠΟΡΟΣ (ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ)
Λ.Α.Ν.Ε.	ΚΡΗΤΗ,ΜΗΛΟΣ,ΚΑΣΟΣ,ΚΑΡΠΑΘΟΣ,ΡΟΔΟΣ
ΜΙΝΟΑΝ LINES	ΚΡΗΤΗ,ΙΤΑΛΙΑ
ΜΥ WAY MARITIME	ΙΤΑΛΙΑ
ΝΕΛ	ΧΙΟΣ,ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΣΑΟΣ-ΑΝΕΣ	ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ,ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ,ΚΑΒΑΛΑ
ΣΚΟΠΕΛΙΤΙΣ LINES	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΣΚΥΡΟΣ SHIPPING Co S.A.	ΣΚΥΡΟΣ,ΚΥΜΗ
ΣΤΡΙΝΤΖΙΣ FERRIES- ΕΡΤΑΝΙΣΣΟΣ LINES	ΝΗΣΙΑ ΙΟΝΙΟΥ
ΒΕΝΤΟΥΡΙΣ FERRIES	ΙΤΑΛΙΑ
ΒΕΝΤΟΥΡΙΣ SEA LINES	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΣΥΠΕΡΦΑΣΤ FERRIES	ΙΤΑΛΙΑ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΑΝΕ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3

#### **4.4.12. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Το άρθρο 165 του Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει αντικαθίσταται ως ακολούθως :

##### **Άρθρο 165 – Μεταφορά επιβατών**

1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων , περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων με εισιτήρια συνεχείας, ανήκει στα αναγνωριζόμενα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του παρόντος και δρομολογούμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ελληνικά επιβατηγά πλοία.

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης που ορίζονται στο Άρθρο 168 Α.

(γ) Τα πλοία της προηγούμενης περιπτώσεως (β) μπορούν να διενεργούν μεταφορές επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. (α) Με την επιφύλαξη τήρησης της παραγράφου 1 του παρόντος, η απ' ευθείας μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών και το αντίθετο, δύναται να διενεργείται και με υπό σημαία τρίτου κράτους επιβατηγά πλοία, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών – μελών εγκατεστημένους σε κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το αυτό ισχύει για υπηκόους των κρατών – μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους – μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος – μέλος σύμφωνα με την νομοθεσία του.

3. (α) Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών από ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε ελληνικά λιμάνια ανήκει στα ελληνικά

επιβατηγά πλοία. Τούτο ισχύει και για τις περιπτώσεις προέκτασης της περιηγήσεως σε λιμάνια της αλλοδαπής, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός.

(β) Το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών – μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους – μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία.

4. Οι διατάξεις των περιπτώσεων, β της παραγράφου 1, β της παραγράφου 2 και β της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών – μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.

5. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται κάθε φορά, κατά παρέκκλιση των οριζομένων στο παρόν άρθρο, θέματα διενέργειας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων στις παρακάτω περιπτώσεις :

(α) έκτακτων και επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν εγκαίρως και,

(β) διακίνησης προσώπων που συνδέονται με το πλοίο και το φορτίο.

6. Με προεδρικά διατάγματα , που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται :

(α) οι προϋποθέσεις για την παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών από επιβατηγά πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας

(β) τα της διενέργειας περιηγητικών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων με ελληνικά και υπό κοινοτική σημαία πλοία

(γ) οι μεταφορές επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής σύμφωνα με τις διαμορφούμενες από τις τεχνολογικές εξελίξεις ανάγκες της ναυτιλίας.

7. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμηγά και τουριστικά πλοία) διέπονται από ειδικές διατάξεις.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>

## ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 5.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

#### Γενικά

Όπως είναι γνωστό, ολοένα και περισσότεροι τουρίστες χρησιμοποιούν σαν μεταφορικό μέσο στις τουριστικές τους μετακινήσεις το αεροπλάνο και αυτό κυρίως λόγω της ταχύτητας αλλά και της άνεσης με την οποία πραγματοποιούνται αυτές.

Η τάση αυτή στη μετακίνηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος είχε σαν συνέπεια να δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα στις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Επειδή τα περισσότερα αεροδρόμια τους κρίθηκαν ανεπαρκή για να δεχτούν και να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα επιτεύγματα της αεροναυπηγικής, που αναμφίβολα προκάλεσαν επανάσταση στις αερομεταφορές και κατ' επέκταση στη μετακίνηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος.

Επειδή όμως η εξέλιξη στις αερομεταφορές όσο και στα άλλα συγκοινωνιακά μέσα θα συνεχιστεί και στο μέλλον, με αποτέλεσμα τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν λίγο-πολύ σήμερα οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών αναφορικά με την καταλληλότητα των αεροδρομίων τους, καθώς επίσης του οδικού και του σιδηροδρομικού τους δικτύου, να οξυνθούν και να γίνουν πιεστικότερα. Έτσι, λοιπόν, θα πρέπει οι φορείς της πολιτικής εξουσίας να επέμβουν το ταχύτερο και να δώσουν λύσεις σε αυτά. Λύσεις όμως που κάθε άλλο παρά βραχυχρόνιες μπορούν να είναι.

Τα αεροδρόμια αποτελούν την βασική υποδομή του τομέα των Αεροπορικών Μεταφορών, που εμφάνισε ραγδαία ανάπτυξη στην Ελλάδα την δεκαετία του 1981 – 1990, κατά την οποία διακινήθηκαν συνολικά 200 εκατομ. επιβάτες και 1,3 εκατομ. τόνοι εμπορεύματα, μέσω του εσωτερικού και εξωτερικού δικτύου της χώρας. Είχαμε δηλαδή, αύξηση κατά 40 % στην επιβατική και 35 % στην εμπορευματική κίνηση. Το 91,3 % της επιβατικής αυτής κίνησης διεξήχθη σε Ευρωπαϊκό και εσωτερικό δίκτυο και μόνο το 8,7 % σε διεθνές διηπειρωτικό δίκτυο.

Η αύξηση αυτής της επιβατικής κίνησης προέρχεται κυρίως από την ανάπτυξη της έκτακτης κίνησης εξωτερικού (charters).

Σήμερα υπάρχει στην χώρα μας ένα εκτεταμένο δίκτυο αεροδρομίων, που καλύπτει όλες τις μεσογειακές περιοχές, αλλά και τα περισσότερα μεγάλα νησιά.

Υπάρχουν 44 αεροδρόμια, τα οποία εξυπηρετούν πτήσεις Πολιτικής Αεροπορίας, που περιλαμβάνουν τακτικές πτήσεις εξωτερικού και εσωτερικού, έκτακτες πτήσεις εξωτερικού (charters), κίνηση ιδιωτικών αεροσκαφών και άλλες χρήσεις (αεροψεκασμοί, πυρόσβεση, αερολέσχες κ.λ.π.) Αυτά είναι ισομερώς κατανεμημένα στις Περιφέρειες της χώρας, που έχουν 1 έως 4 αεροδρόμια, εκτός της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου που περιλαμβάνει 13 αεροδρόμια λόγω της πολυδιάσπασης του χώρου της.

Η μορφή του δικτύου είναι ακτινοειδής με κέντρο (κομβικό σημείο) την Αθήνα και δευτερεύοντα κέντρα την Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, την Ρόδο και την Κέρκυρα, Αυτά τα 5 μεγάλα αεροδρόμια εξυπηρετούν σήμερα το 85 % και πλέον της συνολικής αεροπορικής κίνησης.

Τα υπόλοιπα αεροδρόμια, παρ' ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της κίνησης, έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις αερομεταφορές εσωτερικού, και μερικά απ' αυτά (Μύκονος, Κως, Λήμνος κ.α.) και για την έκτακτη κίνηση εξωτερικού, ιδίως κατά την θερινή περίοδο. Ο μεγάλος αριθμός των αεροδρομίων της Ελλάδας, που είναι δυσανάλογος με την έκταση, τον πληθυσμό αλλά και το βιοτικό επίπεδο της χώρας (σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε.)

δικαιολογείται κατά βάση από την γεωμορφολογική ιδιομορφία του Ελλαδικού χώρου, με τον μεγάλο κατακερματισμό του νησιωτικού χώρου, αλλά και το έντονο εδαφικό ανάγλυφο των ηπειρωτικών περιοχών.



## 5.2. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το δίκαιο που ρυθμίζει ζητήματα λειτουργίας, εκμετάλλευσης και κυκλοφορίας των πολιτικών αεροσκαφών και εκτέλεσης της αεροπορικής μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων. Περιλαμβάνει τόσο διατάξεις (κατεξοχήν συμβατικού) δικαίου, που αφορούν τις διεθνείς αερομεταφορές, όσο και διατάξεις εσωτερικού (εγχώριου) δικαίου, που εφαρμόζονται στις εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές, δηλ. μεταξύ σημείων της ελληνικής επικράτειας.

Τις εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές ρυθμίζει ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (Κ.Α.Δ. = Ν. 1815 του 1988), που αντικατέστησε το Ν. 5017/1931. Ο Κ.Α.Δ. επιφύλασσε αρχικά το δικαίωμα διενέργειας μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου αποκλειστικά σε ελληνικά αεροσκάφη (δηλ. ιδιοκτησίας ελληνικών φυσικών ή νομικών προσώπων σε ποσοστό πάνω από 50%). Βέβαια προέβλεψε και το ενδεχόμενο προσωρινών ειδικών (πάντως όχι αποκλειστικών) παραχωρήσεων σε ξένα αεροσκάφη, εφόσον δεν θίγονταν τα συμφέροντα των ελληνικών εναέριων μεταφορών. Εξάλλου, βάση ειδικής σύμβασης του 1956 μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι εσωτερικές αερομεταφορές είχαν παραχωρηθεί κατ' αποκλειστικότητα στα αεροσκάφη της δεύτερης.

Στο πλαίσιο, ωστόσο της δημιουργίας της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς έχει δρομολογηθεί η διαδικασία της σταδιακής κατάργησης των περιορισμών στις αερομεταφορές. Έτσι επιτράπηκε σε ελληνικά αεροσκάφη εκτός της Ολυμπιακής Αεροπορίας (υπό την διευρυμένη πλέον έννοιά τους, στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα αεροσκάφη ιδιοκτησίας κοινοτικών υπηκόων και νομικών προσώπων) η εκτέλεση μεταφορών εμπορευμάτων και φορτίων, καθώς και έκτακτων ναυλωμένων επιβατικών πτήσεων (charter) εντός και εκτός Ελλάδας, όπως και έκτακτων πτήσεων «αεροταξί» στο εσωτερικό της χώρας' επιτράπηκε, ακόμη, η μεταφορά ταχυδρομείου από αεροσκάφη ξένου νηολογίου (Π.Δ. 276/1991). Βάσει του Κανονισμού 2408/1992 του Συμβουλίου της ΕΟΚ, οι εσωτερικές αερομεταφορές απελευθερώνονται πλήρως υπέρ των αλλοδαπών αερομεταφορέων από 1-4-1997 (με εξαίρεση για τους αερολιμένες των ελληνικών νησιών, μέχρι 30-06-1998), ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία διατηρεί τα αποκλειστικά της δικαιώματα στην εκμετάλλευση των εσωτερικών δρομολογίων μέχρι 1-1-1996.

Ευθύνη του αερομεταφορέα: Δεδομένου ότι οι μεταφορές ενέχουν κινδύνους για τα μεταφερόμενα πρόσωπα και πράγματα, τόσο η Σύμβαση της Βαρσοβίας όσο και ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου καθιερώνουν την ευθύνη του αερομεταφορέα για αποζημίωση στις διεθνείς και εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές αντίστοιχα, στις εξής περιπτώσεις: α) σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη από οποιοδήποτε συμβάν κατά τον χρόνο παραμονής του στο αεροσκάφος ή κατά την επιβίβαση/αποβίβαση, β) σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας ή καταστροφής ή βλάβης ταξιδιωτικών αποσκευών και εμπορευμάτων και γ) σε περίπτωση ζημίας από καθυστέρηση στην μεταφορά. Ορίζεται, μάλιστα, ανώτατο όριο αποζημίωσης ανά επιβάτη και ανά χιλιόγραμμο βάρους μεταφερόμενου πράγματος.

### **5.3 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ**

Τα 44 αεροδρόμια της Ελλάδας κατανέμονται σε 3 κατηγορίες:

- Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών
- Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών
- Δημοτικοί Αερολιμένες

- Διεθνείς Συνδέσεις

Οι 15 Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συνδέσεων δέχονται αεροσκάφη τακτικών και έκτακτων αερογραμμών (ιδιαίτερα κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών), καθώς και και ναυλωμένων πτήσεων (charter) και υποδέχονται περίπου το 82% των τουριστών, που φθάνουν κατ' έτος στην χώρα μας.

- Εσωτερικές Συνδέσεις

Εκτός από τους 15 Κρατικούς Αερολιμένες Διεθνών Συνδέσεων, που εξυπηρετούν και εσωτερικές πτήσεις, υπάρχουν ακόμα 25 Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών σε όλη την χώρα, που υποδέχονται πτήσεις εσωτερικών δρομολογίων.

Τα εσωτερικά δρομολόγια πραγματοποιούν οι εταιρείες Ολυμπιακές Αερογραμμές και Aegean Airlines. Κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, λόγω της αυξημένης κίνησης που παρουσιάζεται, οι προαναφερόμενες εταιρείες πραγματοποιούν έκτακτα δρομολόγια προς τους υφιστάμενους προορισμούς ενώ εντάσσουν στον προγραμματισμό τους και δρομολόγια απευθείας σύνδεσης μεταξύ τουριστικών προορισμών. Για τον λόγο αυτό, προτού προχωρήσει κάποιος σε κράτηση θέσεων, σκόπιμο είναι να ενημερωθείτε σχετικά από τις αεροπορικές εταιρείες ή τον τουριστικό του πράκτορα.

## **5.4 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

### **5.4.1. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Οι πρώτες προσπάθειες για την ίδρυση αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα, έγιναν μερικά χρόνια πριν τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, με αποτέλεσμα να ιδρυθεί η πρώτη Ελληνική αεροπορική εταιρεία που είχε τον τίτλο « Ελληνική Εταιρία Εναερίων Συγκοινωνιών», η γνωστή με τα αρχικά Ε.Ε.Ε.Σ.

Η εταιρία αυτή εκτελούσε περιορισμένα δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας από την Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, προς Ιωάννινα, προς το Αγρίνιο και προς ελάχιστες άλλες Ελληνικές πόλεις.

Το μέλλον όμως της εταιρείας αυτής δεν ήταν ευοίωνο. Το 1941, όταν η Ελλάδα κατακτήθηκε από τους Γερμανούς, η Ε.Ε.Ε.Σ. αναγκαστικά και λόγω των καταστάσεων που επικρατούσαν στην περίοδο της κατοχής διαλύθηκε.

Μερικά χρόνια μετά, οι προσπάθειες ξαναρχίζουν κι έτσι το 1946 ιδρύεται η Τ.Α.Ε., «Τεχνικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις», ενώ αργότερα το μονοπώλιο των εσωτερικών κυρίως αερογραμμών αναλαμβάνει η μέχρι σήμερα υφιστάμενη εταιρία που ονομάζεται «Ολυμπιακή Αεροπορία», Ο.Α.

Το 1956, έγινε η διμερής συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του επιχειρηματία Αριστοτέλη Ωνάση, της παραχώρησης του προνομίου της αποκλειστικής εκμετάλλευσης όλων των υπό Ελληνική σημαία αεροπορικών μεταφορών εσωτερικού, καθώς και των επίγειων μέσων εξυπηρέτησης των επιβατών.

Η παραχώρηση των προνομίων αυτών έγινε μετά από την επιθυμία του αναδόχου να ιδρύσει έναν εθνικό αερομεταφορέα, καθώς το Ελληνικό κράτος μέχρι τότε δεν είχε δικό του αερομεταφορέα.

Η μεγάλη ανάπτυξη των αερομεταφορών, της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών της γης, η αύξηση της τουριστικής μετακίνησης και η διόγκωση του τουριστικού ρεύματος προς την Ελλάδα η οποία γνώριζε μεγάλη έκρηξη τότε, επέβαλλαν την ανταπόκριση της χώρας μας στις προσκλήσεις εκείνων των καιρών με την βοήθεια ενός δυνατού και ανταγωνίσιμου αερομεταφορέα.

Σύμφωνα με την διμερή συμφωνία (σύμβαση), η Ολυμπιακή Αεροπορία υποχρεούτω ως κρατικός πλέον αερομεταφορέας, να εξυπηρετεί όσο το δυνατόν περισσότερες πόλεις της Ελλάδας με τακτικά δρομολόγια, παρέχοντας τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες στο καταναλωτικό κοινό, μέσα στα πλαίσια μιας σωστά ασκούμενης κοινωνικής πολιτικής.

Με τον όρο κοινωνική πολιτική, γίνεται αναφορά στην προσπάθεια που έπρεπε να κάνει η Ολυμπιακή Αεροπορία ώστε να εξασφαλίζει καλύτερες υπηρεσίες, άψογη εξυπηρέτηση, άνεση ταξιδιού, συχνότητα πτήσεων, φερεγγυότητα και χαμηλό κόστος εισιτηρίων ώστε να καθίστανται προσιτά στο ευρύ καταναλωτικό κοινό.

Αυτό αποτελεί και έναν από τους όρους παραχώρησης του δικαιώματος εκμετάλλευσης της εταιρείας στον ανάδοχο.

Άλλοι βασικοί όροι, αναφέρονται στην προσπάθεια της εταιρείας για την εξασφάλιση όσο το δυνατόν αρτιότερου και πιο σύγχρονου τεχνολογικού εξοπλισμού ώστε να είναι ανταγωνίσιμη και να μπορεί να συναγωνιστεί τις ξένες αεροπορικές εταιρείες, στην παροχή της καλύτερης εκπαίδευσης του προσωπικού της, στην προσπάθεια σύνδεσης των απομακρυσμένων και ακριτικών περιοχών με τα μεγάλα αστικά κέντρα, στην εξασφάλιση για τους εργαζόμενους της ιδανικών συνθηκών εργασίας και μισθοδοσία τέτοια που να είναι εφάμιλλη και να κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα με αυτές που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες του εξωτερικού στο δικό τους προσωπικό και βασικά στην διατήρηση της Ελληνικότητας της εταιρείας, προνοώντας για την συμμετοχή στο Διοικητικό της Συμβούλιο τουλάχιστον πενήνταένα τοις εκατό (51 %) ποσοστό ατόμων που έχουν την Ελληνική ιθαγένεια.

Με τις προϋποθέσεις αυτές, η Ελλάδα μπορούσε μέσω του εθνικού της αερομεταφορέα, να δείχνει μια εικόνα στο εξωτερικό τέτοια που να εμπνέει τον σεβασμό των ανταγωνιστών της και την προτίμηση όλο και περισσότερων ξένων επιβατών – πελατών για την εξυπηρέτησή τους κατά την διάρκεια της μεταφοράς τους προς και από το Ελληνικό έδαφος.

#### 5.4.2. ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Η Ολυμπιακή Αεροπορία εκτελεί τους περισσότερους προορισμούς εσωτερικού σε σχέση με την Aegean Airlines, που είναι οι εξής : Αλεξ/πολη, Αστυπάλαια, Χανιά, Χίος, Ηράκλειο, Ικαρία, Ιωάννινα, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Καστοριά, Καβάλα, Κεφαλλονιά, Κέρκυρα, Κύθηρα, Κως, Κοζάνη, Λέρος, Λέσβος, Λήμνος, Μυτιλήνη, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Πρέβεζα, Ρόδος, Σάμος, Σητεία, Σαντορίνη (Θήρα), Σκιάθος, Σκύρος, Σύρος, Θεσ/νίκη, Ζάκυνθος (χάρτης 6).



Χάρτης 6 – Τα αεροδρόμια προσέγγισης της ΟΑ

#### **A) Τα θετικά σημεία του εθνικού μας αερομεταφορέα.**

Η παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης των προνομίων από τον ανάδοχο, δεν έγινε χωρίς ανταλλάγματα.

Το κράτος από την μεριά του, όφειλε να παρέχει στην εταιρεία μεγαλύτερες φορολογικές απαλλαγές στο σύνολο των κερδών, οικονομική υποστήριξη για την αγορά νέου στόλου και για την συντήρηση του υπάρχοντος, κάλυψη χρεών και ζημιών που μπορεί να εμφανίζονταν κατά την οικονομική διαχείριση της εταιρείας. Επίσης το κράτος παρείχε προς την εταιρεία το δικαίωμα χρήσης μεταφορικών μέσων χωρίς τέλη και την δωρεάν παραχώρηση διαφόρων χώρων για την κατασκευή αρτιότερων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης.

Μέσα λοιπόν από όλα αυτά, καταλαβαίνουμε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία, αναπτύχθηκε μέσα σε ένα κλίμα προστατευτισμού από το Ελληνικό κράτος. Ο προστατευτισμός αυτός είχε ασφαλώς τα θετικά και τα αρνητικά του σημεία. Η θετική πλευρά στην περίπτωση αυτή του προστατευτισμού περικλείεται στα παρακάτω σημεία:

1. Από την στιγμή που η Ολυμπιακή Αεροπορία εκπροσώπησε την χώρα μας ως εθνικός αερομεταφορέας, έγινε μέλος της ΙΑΤΑ και έτσι απέκτησε κύρος και φήμη στο παγκόσμιο αεροπορικό στερέωμα. Η Ολυμπιακή Αεροπορία λοιπόν, άρχισε να εξελίσσεται σε μια υπολογίσιμη δύναμη στον χώρο των αερομεταφορών.

2. Οι κίνδυνοι που εγκυμονούσε ο ανταγωνισμός, είχαν σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση ελλειμάτων και πολλές φορές χρεών, κατά την διαχείριση των οικονομικών στοιχείων.

Στις περιπτώσεις αυτές, η Ολυμπιακή Αεροπορία, είχε την άμεση επέμβαση και οικονομική υποστήριξη του κράτους, γεγονός που της έδινε ελευθερίες και μεγαλύτερα περιθώρια δράσης, χωρίς τον φόβο μεγάλης καταστροφής μπροστά σε κάποιο ενδεχόμενο ρίσκο.

3. Σε περίπτωση που η Ολυμπιακή Αεροπορία χρειαζόταν κεφάλαια για την ανανέωση του στόλου της, για την συντήρηση του υπάρχοντος αλλά και για την ικανοποίηση άλλων αναγκών της (π.χ. εκπαίδευση προσωπικού, αγορά στόλων, εξοπλισμού εδάφους κλπ.), είχε και εδώ ως αρωγό το κράτος.

4. Υπήρχε η εξασφάλιση του μονοπωλίου για τις πτήσεις τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της χώρας.



Έτσι, είχε εξασφαλισμένο το Ελληνικό μερίδιο της αεροπορικής αγοράς χωρίς να είναι πιεστικά αναγκασμένη να αναζητήσει νέες αγορές για την απόκτηση πελατείας.

5. Τα έξοδα της εταιρείας περιορίζονταν κατά πολύ, λόγω της απαλλαγής της από τα γνωστά τέλη προσγειώσεως στην Ελλάδα, τα τέλη τηλεπικοινωνίας και τηλεπικοινωνιακής

χρήσης, μετεωρολογιακής εξυπηρέτησης και τέλη χρήσεως αεροδιαδρόμων.

## **B) Τα αρνητικά σημεία του εθνικού μας αερομεταφορέα**

Από την άλλη πλευρά, αυτός ο προστατευτισμός που το κράτος παρείχε στην Ολυμπιακή Αεροπορία, είχε και τις αρνητικές του επιδράσεις οι οποίες απορρέουν από το γεγονός ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν αισθανόταν έντονα την πίεση του ανταγωνισμού και τους κινδύνους που επιφέρει αυτός.

Έχοντας την βοήθεια αλλά και την υποστήριξη του κράτους, οι προσπάθειες της Ολυμπιακής για μια γρήγορη ανάπτυξη και σχεδιασμό τέτοιον που θα ανταποκρινόταν και θα ανταπεξέρχεται στις επιτακτικές ανάγκες ενός σκληρού ανταγωνισμού, εμφανίζονται μειωμένες. Και αυτό γιατί η εταιρεία είχε επαναπαυθεί στην σιγουριά και την πάντα καλοδεχούμενη επέμβαση του κράτους σε κάθε δύσκολη στιγμή.

Αυτή λοιπόν η μείωση των προσπαθειών για συνεχή βελτίωση των παροχών, ώστε να εξασφαλίζεται η ανταγωνιστικότητα της εταιρείας, είχε αντίκτυπο και στις επιμέρους στρατηγικές που εφάρμοζε ο αερομεταφορέας. Έτσι, τις αρνητικές επιδράσεις αυτού του προστατευτισμού και αυτής της σιγουριάς, τις εντοπίζουμε στα παρακάτω επίσης πέντε (5) σημεία.

1. Στην τιμολογιακή πολιτική για το εσωτερικό, η οποία παρέμεινε τις περισσότερες φορές σε υψηλά επίπεδα, στερώντας έτσι από μια μεγάλη μερίδα του Ελληνικού καταναλωτικού κοινού τα πλεονεκτήματα μιας άνετης αεροπορικής μεταφοράς.
2. Στην έλλειψη ενός μακροχρόνιου σχεδίου δράσης πάνω σε σταθερές βάσεις. Αυτό γιατί η έντονη εξάρτηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από το κράτος, είχε σαν αποτέλεσμα



ο κρατικός σχεδιασμός και οι όποιες αδυναμίες του να τατίζονται σε μερικά σημεία με τον σχεδιασμό και την πολιτική της εταιρείας.

Συνεπώς, οι ελλείψεις που εμφανίζονταν στον κρατικό σχεδιασμό, δεν άφηναν ανεπηρέαστη και την πορεία που χάραζε ο αερομεταφορέας. Κατά συνέπεια βλέπουμε ότι γίνονταν μεγάλες προσλήψεις προσωπικού και κλείνονταν μεγάλες εμπορικές συμφωνίες χωρίς τα απαραίτητα αξιοκρατικά κριτήρια, αλλά μόνο για την εξυπηρέτηση των όποιων κομματικών συμφερόντων.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής, ήταν η υπερφόρτωση του εθνικού αερομεταφορέα με πλεονάζον προσωπικό και η σπατάλη πολλών χρημάτων για να μπορέσει η εταιρία να ανταποκριθεί στις μεγάλες απαιτήσεις που είχαν δημιουργηθεί εξ' αιτίας των μεγάλων προσλήψεων. Εκτός αυτού, γινόταν και επένδυση κεφαλαίων σε διάφορους τομείς χωρίς να δίνεται έμφαση στον απαραίτητο πρακτικό και σωστό μακροχρόνιο σχεδιασμό που θα επέφερε την ανάπτυξη των μεταφορών και αερομεταφορών στην χώρα μας και κατά συνέπεια μεγαλύτερα κέρδη.

Δηλαδή, δεν επενδύονταν κεφάλαια για την κατασκευή νέων αεροδρομίων, για τον εκσυγχρονισμό των ήδη υπάρχοντων, για την αγορά τεχνολογικού εξοπλισμού κλπ., ώστε να αποφεύγεται το «μποτιλιάρισμα» στους αιθέρες, αλλά παράλληλα να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των πτήσεων.

3. Στην αδυναμία αντιμετώπισης των αστάθμητων παραγόντων που εμφανίζονταν συχνά όπως: απεργίες, κινητοποιήσεις (γενικά) του προσωπικού, αλλαγή κυβέρνησης και κυβερνητικής πολιτικής μετά από κάθε εκλογική αναμέτρηση που ως επί το πλείστον σημαίνει και νέων τιμολογιακών μέτρων. Και αυτό γιατί η κάθε κυβέρνηση έχει τις δικές της απόψεις και τα δικά της προγράμματα (και για τις αερομεταφορές). Έτσι, ήταν συχνή η αλλαγή σχεδίων, γεγονός που αποπροσανατόλιζε τους στόχους που είχε θέσει η διοίκηση και ο γενικότερος σχεδιασμός της εταιρίας. Αυτό ήταν πιο εύκολο γιατί στο διοικητικό της συμβούλιο μετέχουν σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και με τους κανονισμούς, δυο εκπρόσωποι του δημοσίου.

Όλα αυτά είναι σημεία που δείχνουν πως η παρέμβαση του κράτους είναι πολύ μεγάλη και αναγκαστικά μειώνει τα πλαίσια αυτονομίας και ανεξάρτητης πολιτικής που μπορεί να ακολουθήσει η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Ακόμη, φαίνεται καθαρά ότι η αδυναμία για σωστό σχεδιασμό ανάπτυξης από μέρους της Ολυμπιακής Αεροπορίας, βρίσκεται σε άμεση σχέση με την έλλειψη ενός γενικότερου κρατικού σχεδιασμού για αεροπορική πολιτική και γενικότερα τουριστική πολιτική, τέτοια ώστε να μπορεί να εφαρμόζεται και να επιφέρει αποτελέσματα ανεξάρτητα από τις όποιες αλλαγές των κυβερνήσεων και χωρίς την συνεχή παρέμβασή τους σε κάθε προσπάθεια και σχέδιο ανάπτυξης.

4. Στην νοοτροπία που επικρατεί στο προσωπικό και η οποία είναι σύμφωνη με την γενικότερη νοοτροπία του δημοσίου, δηλαδή του βολέματος. Ο εργαζόμενος στην περίπτωση αυτή, θεωρεί ότι το έργο του αποτελεί αγγαρεία και ότι η εξυπηρέτηση του πελάτη αποτελεί δουλοπρέπεια. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι απολύσεις δεν γίνονται εύκολα, εξασφαλίζει στον εργαζόμενο μια σιγουριά που τον κάνει να μην φοβάται για τις οποιεσδήποτε συνέπειες και να μην προσπαθεί για το καλύτερο δυνατό. Αυτό φαίνεται και στις περιπτώσεις που αεροσυνοδοί ή φροντιστές δεν ενδιαφέρονται για την προσωπική τους εμφάνιση και την ποιότητα του σέρβις που παρέχουν στους πελάτες.

Στην αδυναμία απόκτησης δανείων λόγω των μεγάλων χρεών προς το δημόσιο και τις τράπεζες, αδυναμία η οποία προλαλεί στην εταιρία εμπόδια λόγω του ότι δεν μπορεί να κάνει ανοίγματα σε μεγαλύτερες επενδύσεις με σκοπό την δημιουργία έργων που θα βελτιώσουν και θα εκσυγχρονίσουν τις παροχές της επιχείρησης.



#### 5.4.3. Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ OLYMPIC AIRLINES

Ο στόλος της Olympic Airlines αποτελείται από αεροσκάφη τύπου Airbus Industrie 340-300(295 θέσεων), Airbus Industrie 300-600(269 θέσεων), Boeing 737-400(146 θέσεων\*) και Boeing 737-300(132 θέσεων\*).

\*Σημείωση : Οι θέσεις ρυθμίζονται ανάλογα με τη ζήτηση

#### **5.5. ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTERS – ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΛΩΜΕΝΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ**

Πτήσεις charters ονομάζονται οι έκτακτες πτήσεις που είναι ναυλωμένες και είναι κλειστού κύκλου περιήγησης .

Οι πτήσεις αυτές έχουν ιδιαίτερη σημασία για τον Ελληνικό τουρισμό και αυτό γιατί όλα τα στατιστικά στοιχεία, δείχνουν πως ο κύριος όγκος του τουριστικού ρεύματος προς την χώρα μας, φτάνει με αυτού του είδους τις πτήσεις.

Για την εκτέλεση των πτήσεων charters απαιτείται άδεια την οποία και παρέχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ΥΠΑ. Για την χορήγηση της σχετικής άδειας, πρέπει να υποβληθεί ανάλογη αίτηση από την αεροπορική εταιρεία μέσω του εκπροσώπου της στην χώρα μας, μέσα σε χρονικές προθεσμίες από τουλάχιστον τρεις (3) ημέρες έως είκοσι (20) ημέρες ανάλογα με την συχνότητα και τον αριθμό των πτήσεων.

Στους όρους συμμετοχής των επιβατών μέχρι σήμερα, περιλαμβανόταν η κατοχή εισητηρίου διπλής διαδρομής και η κατοχή αντίστοιχου VOUCHER που να αποδεικνύει την διαμονή

τους σε κατάλυμα για όλη την διάρκεια παραμονής τους στην Ελλάδα.

Η κατοχή VOUCHER είναι σημαντική από την άποψη του ότι ο τουρίστας που φτάνει στην χώρα μας με αυτού του είδους τις πτήσεις, μένει αποδεδειγμένα σε κάποιο είδος τουριστικού καταλύματος και ανήκει στην κατηγορία των τουριστών εκείνων που έρχονται στα πλαίσια οργανωμένου τουρισμού και υπόσχεται μεγαλύτερο ύψος τουριστικής δαπάνης στην Ελλάδα.

Οι επιβάτες για την επιστροφή τους πρέπει να χρησιμοποιούν το σκέλος επιστροφής της ίδιας σειράς πτήσεων που αντιστοιχεί με την πτήση της άφιξής τους. Μπορούν να επιστρέψουν με διαφορετική πτήση μόνο με την προϋπόθεση ότι τόσο η πτήση άφιξης όσο και η πτήση αναχώρησης θα είναι ναυλωμένη μερικά ή στο σύνολό της από τον ίδιο ναυλωτή.

Κατ' εξαίρεση, με στόχο την διευκόλυνση του τουρισμού επιτρέπεται:

A) Δωρεάν μεταφορά με οποιαδήποτε πτήση, για το προσωπικό των αεροπορικών εταιρειών, των ναυλωτών, των νομίμων εκπροσώπων τους, για τους ιδιοκτήτες και τους διευθυντές μονάδων που προσφέρουν αναγνωρισμένα καταλύματα, για τους ιδιοκτήτες και τους διευθυντές ταξιδιωτικών γραφείων και για τα μέλη των οικογενειών τους (συζύγους και παιδιά μόνο).

B) Μεταφορά επιβατών που είναι ανάγκη να επιστρέψουν επειγόντως στην χώρα τους, πριν από την καθορισμένη ημερομηνία, λόγω προσωπικών προβλημάτων ανεξάρτητα από την έκτακτη ναυλωμένη πτήση άφιξής τους.

Γ) Επιβάτες, που δεν επιστρέφουν στην ημερομηνία που αναγράφεται στο εισητήριό τους λόγω παράτασης παραμονής τους στην Ελλάδα, μπορούν να επιστρέψουν με πτήση του ίδιου ναυλωτή αλλά σε προθεσμία έξι (6) εβδομάδων.

Οι πτήσεις charters μεταφέρουν τους τουρίστες με χαμηλό εισητήριο και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να τις προτιμούν αρκετοί από τους τουριστικά μετακινούμενους προς την χώρα μας. Έτσι δικαιολογείται και ο μεγάλος αριθμός αφίξεων τουριστών στην Ελλάδα με αυτές τις ειδικά ναυλωμένες πτήσεις.

Πολλές ξένες αεροπορικές εταιρείες εκτελούν πτήσεις charters προς την χώρα μας, άλλες τις εκτελούν σε συνεργασία με μεγάλες αεροπορικές εταιρείες ή σε συνεργασία με " TOUR OPERATORS" . Μεταφέρουν επιβάτες από κάθε μέρος της Ευρώπης, Σκανδιναβία, Μ. Βρετανία, Γαλλία, Ισπανία, Γερμανία, Κάτω Χώρες κλπ. Οι συνεργασίες αυτές γίνονται συνήθως μεταξύ των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών και των θυγατρικών τους όπως για παράδειγμα της LUFTHANSA και της CONDOR, της ALITALIA και της ΑΤΙ κλπ.

Τα πλεονεκτήματα από τις πτήσεις charter είναι πολλά. Πρώτα απ' όλα τα έσοδα για τις εταιρείες που εκτελούν τέτοιου είδους δρομολόγια είναι μετρητοίς και προκαταβάλλονται πέντε (5) ημέρες πριν από το δρομολόγιο, σε αντίθεση με τις τακτικές πτήσεις.

Δεύτερον, οι πτήσεις αυτές μπορούν να εξυπηρετούν και σειρές πτήσεων ιδιαίτερα το καλοκαίρι, σε σύντομο χρονικό διάστημα και έτσι τα αεροσκάφη να φτάνουν στα σημεία προορισμού τους αφού έρχονται από προηγούμενα δρομολόγια, έχοντας έτσι μεγαλύτερα κέρδη σε μικτό χρόνο.

Τρίτον, πτήσεις τέτοιας κατηγορίας, χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια κυρίως την νύχτα και έτσι οι εταιρείες πληρώνουν χαμηλότερα τέλη χρήσεως αεροδιαδρόμου και προσγείωσης. Ακόμη, οι πτήσεις charters πραγματοποιούνται εφ' όσον οι διάφοροι ναυλωτές έχουν ναυλώσει το σύνολο των παρεχόμενων θέσεων, γεγονός που αποφέρει σίγουρο κέρδος.

Πολλές εταιρείες, αναγνωρίζοντας τα πλεονεκτήματα αυτά, θεώρησαν ότι η αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου των αεροσκαφών τους, θα έφερνε σημαντικά έσοδα αν γινόταν προς την κατεύθυνση της εκτέλεσης πτήσεων charters. Έτσι, έβαλαν σε εφαρμογή τα σχέδιά τους και από τους πρωτοπόρους προς την κατεύθυνση αυτή ήταν η εταιρεία AUSTRIAN AIRLINES που επί εικοσιεπτά (27) συναπτά έτη είναι κερδοφόρα.

Η έλλειψη έως σήμερα μιας θυγατρικής εταιρείας charters από τον εθνικό μας αερομεταφορέα, δεν συνέβαλε στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος προς την χώρα μας, ούτε στην αξιοποίηση των απομακρυσμένων και προβληματικών περιοχών, που παρουσιάζουν δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης, αλλά ούτε και στην επιμύκνση της τουριστικής περιόδου με συνέπεια την μείωση της τιμής του τουριστικού ταξιδιού στην Ελλάδα.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΟΑ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΠΤΑΜΗΝΟΥ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΙΟΥΛΙΟΣ

	2005	2004	Διαφορά
Επιβάτες	3.345.628	3.227.851	+ 3.65%
Έσοδα (Εκατ. Ευρώ)	298,6 Εκατ.€	260,5 Εκατ.€	+ 14.62%
Συντελεστής Επιβατικής Πληρότητας	69%	62%	+ 7 μονάδες
Αεροσκάφη	40	44	- 4 μονάδες
* Ω.Χ.Ε. (Σε εκατ. 000.000)	4.198,60	3.708,70	+ 13.21%
**Π.Χ.Θ. (Σε εκατ. 000.000)	6.087,30	6.046,90	+ 0,67%
Ωρες πτήσεις (Β.Η)	76.451	76.132	+ 0,42%
Μισθώσεις ACMI-Wet (Κόστος σε εκατ. Ευρώ)	7,8	*** 8,2	---

Σημειώσεις:

\* Ω.Χ.Ε. = Ωφέλιμοι Χιλιόμετρικοί Επιβάτες

\*\*Π.Χ.Θ. = Προσφερόμενες Χιλιμετρικές Θέσεις. Ο συγκεκριμένος δείκτης παραμένει στα ίδια επίπεδα με πέρυσι παρότι ο στόλος των Ολυμπιακών Αερογραμμών ήταν μειωμένος κατά τέσσερα αεροπλάνα. Αποδίδεται δε στην καλύτερη εκμετάλλευση των αεροσκαφών από πέρυσι.

\*\*\* το 2004 αφορά σύνολο έτους

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

5.6. AEGEAN AIRLINES

AEGEAN AIRLINES. Ένα όνομα που έχει ταυτιστεί με τα πιο όμορφα ταξίδια. Και αυτό γιατί η Aegean Airlines προσφέρει σε όλους τους επιβάτες της υπηρεσίες υψηλής ποιότητας που κάνουν την κάθε πτήση ξεχωριστή και πρωτόγνωρη.

Η ασφάλεια, η άνεση και η ακρίβεια στην εκτέλεση των πτήσεων, αποτελούν τις βασικές προτεραιότητες της Aegean Airlines. Η συνεχής βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών, η αδιάκοπη ανάπτυξη της κάλυψης του δικτύου καθώς και η σχολαστική συντήρηση των αεροσκαφών πιστοποιούν την πρωτοπορία της εταιρίας μας.

Επιλέξτε Aegean Airlines για κάθε σας ταξίδι και αφεθείτε στη φροντίδα της μεγάλης και αξιόπιστης δύναμης που στόχο έχει την άψογη εξυπηρέτηση όλων των επιβατών.

### 5.6.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

- 1987 ○ Ίδρυση της Aegean Aviation από τους κ. Αντώνη και Νικόλαο Συμιγδαλά.
- 1992 ○ Η Aegean Aviation γίνεται η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρία που αποκτά άδεια αερομεταφορών.
- 1994 ○ Είσοδος της Aegean Aviation στον Όμιλο Εταιριών Βασιλάκη. Επένδυση σε ιδιότητα Learjet για πτήσεις VIP από την Ελλάδα προς όλο τον κόσμο.
- ΜΑΡΤΙΟΣ 1999** ○ Ίδρυση της Aegean Airlines.
- ΜΑΪΟΣ 1999** ○ Πραγματοποιούνται οι πρώτες πτήσεις από Αθήνα, προς Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη με 2 ολοκαίνουργια ιδιότητα αεροσκάφη JET AVRO RJ 100 της BAE Systems (British Aerospace). Κάθε αεροσκάφος έχει τέσσερις αθόρυβους κινητήρες που εξασφαλίζουν άνεση και ταχύτητα μεταφοράς.
- ΙΟΥΝΙΟΣ 1999** ○ Η Aegean πετάει στη Ρόδο και στα Χανιά.
- ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1999** ○ Παραλαβή ενός τρίτου RJ και η Aegean μεγαλώνει πετώντας τώρα σε 3 νέους προορισμούς: Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα.
- ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1999** ○ Η Aegean Airlines ενσωματώνει στις δυνάμεις της την Air Greece. Ο στόλος αυξάνεται με την παραλαβή ενός τέταρτου RJ και των 3 ATR 72 και 2 FOKKER της Air Greece. Η Μυτιλήνη και τα Ιωάννινα αποτελούν 2 νέους προορισμούς
- ΜΑΪΟΣ 2000** ○ Η Aegean επεκτείνεται και πάλι αποκτώντας τον 11ο

προορισμό της, τη Σαντορίνη.

- ΙΟΥΛΙΟΣ 2000** ○ Παραλαβή δύο ολοκαινούργιων AVRO RJ 100. Τώρα η Aegean πετάει σε τετρακινητήρια JET AVRO RJ 100 και 3 ATR 72.
- ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2000** ○ Η Aegean Airlines βραβεύεται ως η τρίτη καλύτερη αεροπορική εταιρία στην Ευρώπη, από το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιριών ERA.
- ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001** ○ **Η Aegean Airlines ενώνει τις δυνάμεις της με την Cronus Airlines**, εξυπηρετώντας 11 προορισμούς στην Ελλάδα και 7 στο εξωτερικό.
- ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2001** ○ **Η Aegean Airlines εγκαινιάζει την παροχή της υπηρεσίας Business Class** και στις πτήσεις εξωτερικού.
- ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2003** ○ Η Aegean Airlines λανσάρει το e-ticket (άυλο εισιτήριο) μια πρωτοποριακή υπηρεσία η οποία παρέχει τη δυνατότητα ταυτόχρονης κράτησης και έκδοσης εισιτηρίου. Η Aegean είναι η πρώτη και μοναδική ελληνική αεροπορική εταιρεία που παρέχει e-ticket.
- ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2003** ○ Η Aegean Airlines επεκτείνει το δίκτυό της, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη, πετώντας σε 3 νέους προορισμούς, τη Χίο, την Κω και το Μιλάνο.
- ΜΑΙΟΣ 2004** ○ Ομογενοποίηση του στόλου αποκλειστικά με αεροσκάφη τύπου JET (13 Boeing 737 300/400 και 6 AVRO RJ100)
- ΜΑΙΟΣ 2004** ○ Νέος προορισμός: Λάρνακα. Η Aegean ξεκινά τακτικές πτήσεις προς την Κύπρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5



### 5.6.2. Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES

Ο στόλος της Aegean Airlines αποτελείται από 6 ιδιόκτητα jet AVRO RJ 100 κατασκευής BAE Systems (British Aerospace) και 12 αεροσκάφη τύπου BOEING 737-300/400.

Η καμπίνα των επιβατών στο AVRO RJ 100 είναι **ειδικά διαμορφωμένη για 100 θέσεις, από 117** που προβλέπει ο κατασκευαστής. Όλα τα αεροσκάφη είναι εξοπλισμένα **με ευρύχωρα δερμάτινα καθίσματα** και στις δύο θέσεις, Economy και Business.

### 5.6.3. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES

#### A) Υπηρεσία E – Ticket

Η Aegean Airlines παρέχει τη δυνατότητα να αγοράσετε ηλεκτρονικό εισιτήριο μέσω Internet. Με 5 απλά βήματα μπορείτε να κάνετε κράτηση των εισιτηρίων σας για όποιον από τους προορισμούς της Aegean επιλέξετε. Μπορείτε να ελέγξετε την διαθεσιμότητα των θέσεων και τους ναύλους, να κάνετε την κράτησή σας και να παραλάβετε το ηλεκτρονικό σας εισιτήριο.

#### ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΜΕΣΩ INTERNET

#### **ΒΗΜΑ 1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ**

##### **Προορισμοί**

Στο ΒΗΜΑ 1, επιλέξτε τα σημεία αναχώρησης και προορισμού. Στην περίπτωση που ταξιδεύετε με επιστροφή, επιλέξτε την εντολή **Ταξίδι με Επιστροφή**. Το σύστημα, για εξοικονόμηση χρόνου, είναι προγραμματισμένο να εμφανίζει αυτόματα τη πόλη της επιστροφής σας σύμφωνα με την πρώτη επιλογή. Όλες οι εντολές έχουν προγραμματιστεί με τέτοιο τρόπο ώστε η όλη διαδικασία επιλογής πτήσης να γίνεται εύκολα και γρήγορα.

Σε περίπτωση που η πόλη προορισμού σας, στην επιστροφή, είναι διαφορετική από αυτή της αναχώρησης (π.χ. αν ταξιδεύετε από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και η επιστροφή σας είναι από Θεσσαλονίκη προς Ηράκλειο), τότε χρειάζεται να κάνετε 2 διαφορετικές κρατήσεις (μία κράτηση από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και μία από Θεσσαλονίκη προς Ηράκλειο).

Αν το σύστημα δεν σας εμφανίσει τον προορισμό που επιθυμείτε, σας

παρακαλούμε να επικοινωνήσετε με το Τμήμα Κρατήσεων στο 801 11 20000 ή με το (+30)210 6261000 από κινητό ή για κλήσεις από το εξωτερικό.

## Ημερομηνίες αναχώρησης και επιστροφής

Στη συνέχεια επιλέξτε τις ημερομηνίες αναχώρησης και επιστροφής. Μπορείτε να επιλέξετε ακόμα και την ώρα που επιθυμείτε να ταξιδέψετε. Αυτό ενδείκνυται για προορισμούς που έχουν μεγάλη συχνότητα πτήσεων.

## Πληροφορίες επιβάτη

Επιλέξτε ανάμεσα σε Οικονομική και Διακεκριμένη και εισάγετε τον αριθμό των επιβατών που θα ταξιδέψουν. Αν συνοδεύετε **ΠΑΙΔΙΑ** (2-12 ετών) ή **ΒΡΕΦΗ** (1-23 μηνών), επιλέξτε την αντίστοιχη εντολή. Στην εντολή **Αριθμός Επιβατών**, μπορείτε να εισάγετε μέχρι και 4 επιβάτες. Τα παιδιά δεν ταξιδεύουν ασυνόδευτα. Αν χρειάζεται ένα παιδί 2-12 ετών να ταξιδέψει μόνο του τότε παρακαλούμε όπως επικοινωνήσετε με το Τμήμα Κρατήσεων στο 801 11 20000 ή με το (+30)210 6261000.

## Συνέχεια

Η εντολή Επόμενο Βήμα: **Διαθεσιμότητα & Τιμές** θα σας μεταφέρει στην επόμενη σελίδα όπου μπορείτε να δείτε τα αποτελέσματα της επιλογής που κάνατε.

## ΒΗΜΑ 2. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ & ΤΙΜΕΣ

### Επιλογή πτήσης

Βάσει των πληροφοριών που εισάγατε στο προηγούμενο Βήμα, θα εμφανιστούν τα δρομολόγια πτήσεων, στον οικονομικότερο διαθέσιμο ναύλο (χωρίς φόρους & λοιπές χρεώσεις), σε Ευρώ.

Με την εντολή **Επιλογή Δρομολογίου & Επόμενο Βήμα: Στοιχεία Επιβατών**, επιλέγετε το δρομολόγιο που σας εξυπηρετεί και παράλληλα μεταφέρεστε στην επόμενη σελίδα.

Εάν επιλέξετε την εντολή **Επιστροφή στο Βήμα 1**, μεταφέρεστε στο πρώτο στάδιο της διαδικασίας κράτησης.

## ΒΗΜΑ 3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

### Ένταξη στοιχείων επιβατών

Συμπληρώστε όλα τα πεδία που αφορούν στοιχεία επιβατών, καθώς και το Miles & Bonus Number, εφόσον αυτό υπάρχει.

### Επιλογή θέσης

Αν ταξιδεύετε Business και επιθυμείτε μια συγκεκριμένη θέση (διάδρομο ή παράθυρο) μέσα στο αεροπλάνο, μπορείτε να το επιλέξετε, ανάλογα, στο

συγκεκριμένο πεδίο. Η Aegean Airlines θα καταβάλει κάθε προσπάθεια να ικανοποιήσει το αίτημά σας. Αυτή η υπηρεσία δεν είναι πάντα εφικτή. Ζητήστε περισσότερες πληροφορίες στο check in desk.

### **Συνέχεια**

Η εντολή **Επόμενο Βήμα: Στοιχεία Πιστωτικής κάρτας**, σας μεταφέρει στην επόμενη σελίδα, όπου θα πρέπει να συμπληρώσετε τα στοιχεία της πιστωτικής σας κάρτας, με την οποία και θα πραγματοποιήσετε τη πληρωμή των εισιτηρίων σας.

Εάν επιλέξετε την εντολή **Επιστροφή στο Βήμα 1**, μεταφέρεστε στο πρώτο στάδιο της διαδικασίας κράτησης.

## **ΒΗΜΑ 4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΑΡΤΑΣ**

### **Ανάλυση χρεώσεων**

Σ'αυτή τη σελίδα έχετε τη δυνατότητα να δείτε το συνολικό κόστος του εισιτηρίου σας, με τους φόρους των αεροδρομίων και λοιπές χρεώσεις.

Εάν έχετε επιλέξει ΠΑΙΔΙΑ ή/και ΒΡΕΦΗ, η ανάλυση τους κόστους των εισιτηρίων, γίνεται ανά τύπο επιβάτη.

### **Στοιχεία πιστωτικής κάρτας**

Σ' αυτή τη σελίδα θα πρέπει να συμπληρώσετε όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για την πιστωτική κάρτα που θα χρησιμοποιήσετε για την πληρωμή. Έχετε τη δυνατότητα πληρωμής με VISA ή MASTERCARD. Στην περίπτωση που ο κάτοχος της πιστωτικής κάρτας είναι ανάμεσα στους επιβάτες, ο τρόπος αναγραφής του ονόματός του, κατά την κράτηση, πρέπει να είναι ο ίδιος με αυτόν που υπάρχει στην πιστωτική κάρτα.

### **Ασφάλεια:**

Όλες οι πληροφορίες της πιστωτικής σας κάρτας αποστέλλονται με ασφάλεια χρησιμοποιώντας τον αποκρυπτογραφικό κώδικα SSL-128.

### **Τιμολόγιο**

Εάν επιθυμείτε την έκδοση τιμολογίου, παρακαλούμε πληκτρολογήστε στο πεδίο 'Θέλετε Τιμολόγιο' και εισάγετε τα στοιχεία που σας ζητούνται. Το τιμολόγιο θα σας αποσταλεί στην αντίστοιχη διεύθυνση.

### **Συνέχεια**

Με την εντολή **Επόμενο Βήμα: Δρομολόγιο Κράτησης**, επιβεβαιώνετε τη κράτησή σας, αποδέχεστε τη χρέωση και μεταφέρεστε στην επόμενη σελίδα.

Επιλέγοντας την εντολή **Επιστροφή στο Βήμα 1**, μεταφέρεστε στο πρώτο στάδιο της διαδικασίας κράτησης.

## **ΒΗΜΑ 5. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ ΚΡΑΤΗΣΗΣ**

Σ'αυτή τη σελίδα εμφανίζονται όλα τα στοιχεία που συμπληρώσατε, καθώς

επίσης ο κωδικός της κράτησής σας και το νούμερο του Ηλεκτρονικού Εισιτηρίου που εκδόθηκε, ανά επιβάτη, τα οποία έχετε τη δυνατότητα να εκτυπώσετε επιλέγοντας την εντολή **Εκτύπωση σελίδας**.

### **Συνέχεια**

Η εντολή **Αρχή**, σας μεταφέρει στο πρώτο στάδιο της διαδικασίας κράτησης, για να κάνετε κάποια άλλη κράτηση.

Η εντολή **Μετάβαση στο** [aegeanair.com](http://aegeanair.com) σας μεταφέρει στη κεντρική σελίδα της Aegean Airlines.

### **ΓΕΝΙΚΑ**

#### **Όροι ναύλων**

Η τιμή που υπολογίζεται μπορεί να έχει περιορισμούς που σχετίζονται με την αλλαγή ή ακύρωση του εισιτηρίου καθώς επίσης και με αλλαγές στις ημερομηνίες αναχώρησης, θέσης, κ.α. Μπορείτε να ενημερωθείτε γι'αυτούς τους περιορισμούς επιλέγοντας την εντολή **Κανονισμοί Ναύλων**. Αν δεν κατανοείτε κάποιον από τους κανόνες επικοινωνήστε με το Τμήμα Κρατήσεων στο 801 11 20000 ή στο (+30)210 6261000.

#### **B) Υπηρεσία E- check in**

Το ηλεκτρονικό check in είναι μία νέα υπηρεσία από την Aegean, η οποία σας παρέχει τη δυνατότητα να κάνετε check in μέσω του υπολογιστή σας από το σπίτι ή το γραφείο, για μία ή περισσότερες πτήσεις. Έτσι, εξοικονομείτε χρόνο πηγαίνοντας απευθείας στο gate του αεροδρομίου, χωρίς να χρειαστεί να περιμένετε στην ουρά του check in counter. Η κάρτα επιβίβασης θα πρέπει να εκτυπωθεί από εσάς μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του ηλεκτρονικού check in.

Μπορείτε να αποκτήσετε την κάρτα επιβίβασης ακολουθώντας τρία απλά βήματα:

1. Μπείτε στην ενότητα e-check in του [www.aegeanair.com](http://www.aegeanair.com).
2. Εισάγετε τον αριθμό του e-ticket σας και τον κωδικό της κράτησής σας. Στη συνέχεια επιλέξτε τη θέση της προτίμησής σας μέσα από τη γραφική αναπαράσταση του αεροσκάφους.

### 3. Τυπώστε την κάρτα επιβίβασής σας.

Για να ταξιδέψετε θα πρέπει να μεταβείτε στο gate επιβίβασης, το λιγότερο 30 λεπτά πριν την ώρα αναχώρησης της πτήσης σας, χωρίς να περάσετε από το check in counter. Στο gate θα πρέπει να προσκομίσετε την ταυτότητα ή το διαβατήριό σας, καθώς και την κάρτα επιβίβασης που θα έχετε εκτυπώσει μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του ηλεκτρονικού check in.

#### **ΠΡΟΣΟΧΗ:**

- Το ηλεκτρονικό check in απευθύνεται σε επιβάτες που έχουν πραγματοποιήσει αγορά εισιτηρίου με e-ticket.
- Το ηλεκτρονικό check in απευθύνεται σε επιβάτες που μεταφέρουν μόνο χειραποσκευές.
- Το ηλεκτρονικό check in μπορεί να πραγματοποιηθεί από 24 έως και 2 ώρες πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης.
- Είναι απαραίτητη προϋπόθεση να έχετε εκτυπωτή, προκειμένου να τυπώσετε τη σελίδα με τα στοιχεία της κάρτας επιβίβασης. Φωτοτυπία ή fax δεν θα γίνονται αποδεκτά.



#### **5.6.4. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ**

Με γνώμονα την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας τόσο στο έδαφος όσο και στον αέρα, η Aegean Airlines σας ταξιδεύει καθημερινά με την ακρίβεια και τη συνέπεια που χαρακτηρίζει κάθε πτήση της.

Η ανάπτυξη του δικτύου της γίνεται με ραγδαίους ρυθμούς καλύπτοντας σήμερα **14 μεγάλες πόλεις της Ελλάδας**: Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδο, Κέρκυρα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Ιωάννινα, Μυτιλήνη, Σαντορίνη, Μύκονο, Χίο, Κω **και 11 του εξωτερικού**: Λάρνακα, Ρώμη, Μιλάνο, Μόναχο, Φρανκφούρτη, Ντύσελντορφ, Στουτγάρδη. Επιπλέον σας παρέχει τη δυνατότητα να ταξιδέψετε μέσω Ρώμης, με code share πτήσεις με την Air One, προς τη Βενετία\*, το Παλέρμο\*, τη Γένοβα\* και το Τορίνο\*.

#### **5.6.5. ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ**

Με στόχο πάντα την καλύτερη εξυπηρέτησή σας, η Aegean σας ταξιδεύει σε 14 πόλεις σε όλη την Ελλάδα και 11 στο εξωτερικό. Έτσι αν επιθυμείτε να πετάξετε σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδο, Κέρκυρα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Ιωάννινα, Μυτιλήνη, Σαντορίνη, Μύκονο, Χίο, Κω, ή στη Λάρνακα, Ρώμη, Μιλάνο, Μόναχο, Φρανκφούρτη, Ντύσελντορφ, Στουτγάρδη το άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό μας και τα 19 τελευταίας τεχνολογίας αεροσκάφη μας, θα σας προσφέρουν μια απολαυστική πτήση. Επιπλέον σας παρέχουμε τη δυνατότητα να ταξιδέψετε, μέσω Ρώμης με code share πτήσεις με την Air One, προς Βενετία\*, Παλέρμο\*, Γένοβα\* και Τορίνο\*.

## 5.6.6. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

### A) ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT – ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ



#### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Στις 31 Ιουλίου 1995, η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η ιδιωτική κοινοπραξία υπό την HOCHTIEF Aktiengesellschaft (στρατηγικός εταίρος που επελέγη στο πλαίσιο διεθνούς διαγωνισμού για την ανάληψη του έργου του νέου διεθνούς αεροδρομίου της Αθήνας με την μέθοδο BOOT: (Κατασκευή, Ιδιοκτησία, Λειτουργία, Μεταβίβαση) συνήψαν την Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ) με κοινό στόχο την ανάπτυξη του νέου διεθνή αερολιμένα στα Σπάτα, μέσω ενός συνεταιρικού σχήματος Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα. Η ΣΑΑ (που κυρώθηκε από τον Ελληνικό Νόμο 2338/95) προβλέπει την τριακονταετή εκχώρηση της επικαρπίας, δηλαδή το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής και χρήσης του ακινήτου για την «μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου».

Η περίοδος εκχώρησης ξεκίνησε το 1996 με την δημιουργία της «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, που ιδρύθηκε ως ανώνυμη εταιρεία σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, υπό την εμπορική επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.» (ΔΑΑ) και η οποία «διοικείται και λειτουργεί ως εταιρεία του ιδιωτικού τομέα».

Ο **Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος"** εξυπηρετεί την πόλη της Αθήνας. Ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001 και αντικατέστησε το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ελληνικού, που εξυπηρετούσε για 6 περίπου δεκαετίες την Αθήνα. Ονομάστηκε προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού Ελευθέριου Βενιζέλου, ο οποίος πρωτοστάτησε στην Κρητική Επανάσταση το 1896 εναντίον της τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και έγινε μετέπειτα πρωθυπουργός της Ελλάδας. Επίσης, σαν

πρωθυπουργός, ίδρυσε Υπουργείο Αεροπορίας και ήταν ο πρώτος που προσπάθησε να οργανώσει Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τα πρότυπα της IATA ο κωδικός του είναι ATH (ίδιος με αυτόν του Ελληνικού) και σύμφωνα με αυτά του ICAO είναι LGAV. Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο γίνεται οδικά μέσω της Αττικής Οδού και με τρένο (Αττικό Μετρό Γραμμή 3 και Προαστιακό Σιδηρόδρομο). Φυσικά υπάρχουν ειδικές γραμμές Express του Ο.Α.Σ.Α. για το αεροδρόμιο και ταξί.



### **Το Συνεταιρικό Σχήμα Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα**

Το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών του ΔΑΑ. Ως μέτοχος του ΔΑΑ, το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από κοινού από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και τον Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών.

Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει σε αυτήν τη συνεργασία μέσω τριών μετόχων που έχουν στην κατοχή τους συνολικά το 45% των μετοχών της Εταιρείας Αεροδρομίου.



## ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

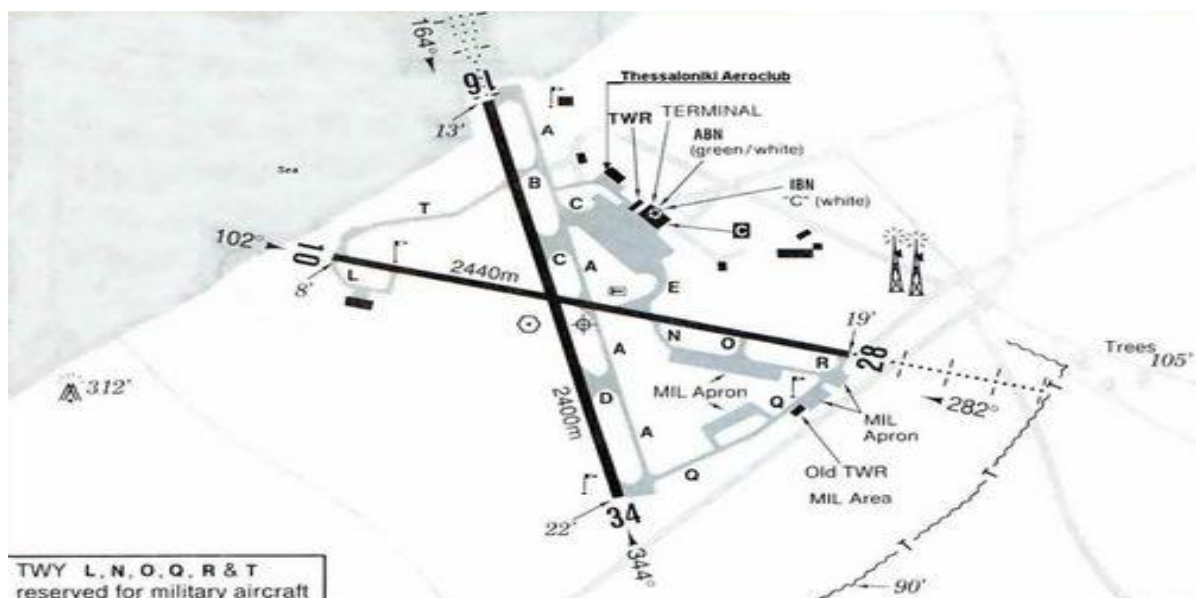
4U	<u>GERMANWINGS</u>	LT	<u>LTU INTERNATIONAL AIRWAYS</u>
9U	<u>AIR MOLDOVA</u>	LV	<u>ALBANIAN AIRLINES</u>
A3	<u>AEGEAN AIRLINES</u>	LX	<u>SWISS INTERNATIONAL</u>
A9	<u>GEORGIAN AIRLINES</u>	<u>AIRLINES</u>	
AB	<u>AIR BERLIN</u>	LY	<u>EL AL ISRAEL AIRLINES LTD</u>
AF	<u>AIR FRANCE</u>	MA	<u>MALEV-HUNGARIAN AIRLINES</u>
AY	<u>FINNAIR</u>	ME	<u>MEA-MIDDLE EAST AIRLINES-</u>
AZ	<u>ALITALIA</u>	AIR	<u>LIBAN</u>
BA	<u>BRITISH AIRWAYS</u>	MS	<u>EGYPTAIR</u>
CY	<u>CYPRUS AIRWAYS</u>	OA	<u>OLYMPIC AIRLINES</u>
DL	<u>DELTA AIR LINES</u>	OK	<u>CSA-CZECH AIRLINES</u>
DM	<u>MAERSK AIR</u>	OS	<u>AUSTRIAN AIRLINES</u>
DU	<u>HEMUS AIR</u>	RB	<u>SYRIANAIR</u>
E8	<u>ALPI EAGLES</u>	RJ	<u>ROYAL JORDANIAN</u>
EK	<u>EMIRATES</u>	RO	<u>TAROM-ROMANIAN AIR</u>
FV	<u>PULKOVO</u>	<u>TRANSPORT</u>	
GRE	<u>GREECE AIRWAYS</u>	SQ	<u>SINGAPORE AIRLINES</u>
GF	<u>GULFAIR</u>	SU	<u>AEROFLOT</u>
HY	<u>UZBEKISTAN AIRWAYS</u>	TG	<u>THAI AIRWAYS</u>
IB	<u>IBERIA LINEAS AEREAS DE</u>	<u>INTERNATIONAL</u>	
<u>ESPANA</u>		TK	<u>TURKISH AIRLINES</u>
JU	<u>JAT AIRWAYS</u>	TU	<u>TUNIS AIR-SOCIETE</u>
KL	<u>KLM-ROYAL DUTCH</u>	<u>TUNISIENNE</u>	<u>DE L'AIR</u>
<u>AIRLINES</u>		TV	<u>VIRGIN EXPRESS</u>
KM	<u>AIR MALTA</u>	EZY	<u>EASYJET</u>
LG	<u>LUXAIR</u>	VV	<u>AEROSVIT AIRLINES</u>
LH	<u>LUFTHANSA GERMAN</u>	W6	<u>WIZZ AIR</u>
<u>AIRLINES</u>		ZU	<u>HELIOS AIRWAYS</u>
LO	<u>LOT POLISH AIRLINES</u>		

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

## **B) ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»**

Το αεροδρόμιο Μακεδονία βρίσκεται 15 χλμ νοτιοανατολικά της Θεσσαλονίκης και είναι το τέταρτο σε κίνηση αεροδρόμιο της Ελλάδας. Παλιότερα ονομαζόταν "Αερολιμένας Μίκρας Θεσσαλονίκης" αλλά μετονομάστηκε το 1993 πέρνωντας το όνομα της ιστορικής γεωγραφικής περιοχής της Μακεδονίας. Εξυπηρετεί τοπικές και διεθνείς πτήσεις προς Ευρωπαϊκές χώρες και την Κύπρο. Λειτουργεί 24 ώρες ως επιβατικός και εμπορευματικός σταθμός με 14 θέσεις σταθμευσης αεροσκαφών όλων των μεγεθών. Εξυπηρέτηση εδάφους κάνουν η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Goldair Handling Agent. Στο αεροδρόμιο στεγάζονται επίσης μοίρες της Πολεμικής Αεροπορίας και η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης η οποία λειτουργεί 18 ώρες την ημέρα και διαθέτει ελαφρά αεροσκάφη προς ενοικίαση.

### ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»



## **Γ) ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

A) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ» στο Αργοστόλι Κεφαλληνίας

B) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ» στα Χανιά Κρήτης

Γ) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΔΙΑΓΟΡΑΣ» στην Ρόδο

Δ) ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ»

E) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» στο Ηράκλειο Κρήτης

## Π τ ή σ ε ι ς 2005

### Μηνιαία κίνηση συγκριτικά με το 2004

Μήνας	Εσωτερικού			Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2005	2004	%2005/ 2004	2005	2004	%2005/ 2004	2005	2004	%2005/ 2004
Ιανουάριος	6.426	6.374	0,8%	7.236	7.082	2,2%	13.662	13.456	1,5%
Φεβρουάριος	5.677	5.737	-1,0%	6.553	6.225	5,3%	12.230	11.962	2,2%
Μάρτιος	6.772	7.258	-6,7%	7.473	7.201	3,8%	14.245	14.459	-1,5%
Απρίλιος	7.217	7.233	-0,2%	7.756	7.906	-1,9%	14.973	15.139	-1,1%
Μάιος	7.622	8.072	-5,6%	8.126	8.351	-2,7%	15.748	16.423	-4,1%
Ιούνιος	8.036	8.308	-3,3%	8.140	8.825	-7,8%	16.176	17.133	-5,6%
Ιούλιος	9.119	9.260	-1,5%	8.859	9.768	-9,3%	17.978	19.028	-5,5%
Αύγουστος	9.249	9.517	-2,8%	9.051	11.072	-18,3%	18.300	20.589	-11,1%
<b>Σύνολο</b>	<b>60.118</b>	<b>61.759</b>	<b>-2,7%</b>	<b>63.194</b>	<b>66.430</b>	<b>-4,9%</b>	<b>123.312</b>	<b>128.189</b>	<b>-3,8%</b>

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

## Επιβάτες 2005

### ΜΗΝΙΑΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ 2005

Επιβατική Κίνηση	Εσωτερικού			Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2005	2004	% 2005/ 2004	2005	2004	% 2005/ 2004	2005	2004	% 2005/ 2004
Ιανουάριος	336.011	314.522	6,8%	566.832	489.070	15,9%	902.843	803.592	12,4%
Φεβρουάριος	312.783	303.243	3,1%	477.661	438.424	8,9%	790.444	741.667	6,1%
Μάρτιος	394.100	417.029	-5,5%	657.422	574.277	14,5%	1.051.522	991.306	6,6%
Απρίλιος	416.544	437.175	-4,7%	746.946	728.238	2,6%	1.163.490	1.165.413	-0,2%
Μάιος	473.422	454.534	4,2%	849.000	716.090	18,6%	1.323.422	1.170.624	13,0%
Ιούνιος	482.997	476.793	1,3%	875.545	778.981	12,4%	1.358.542	1.255.774	8,2%
Ιούλιος	564.976	524.138	7,8%	1.031.373	898.751	14,8%	1.596.349	1.422.889	12,2%
Αύγουστος	574.346	527.118	9,0%	1.036.072	1.054.565	-1,8%	1.610.418	1.581.683	1,8%
<b>Σύνολο</b>	<b>3.555.179</b>	<b>3.454.552</b>	<b>2,9%</b>	<b>6.240.851</b>	<b>5.678.396</b>	<b>9,9%</b>	<b>9.796.030</b>	<b>9.132.948</b>	<b>7,3%</b>

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>

## ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 6.1. Σχέση μεταξύ συγκοινωνιών και τουρισμού

Ο κλάδος των συγκοινωνιών αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι για τον τουρισμό, αφού είναι ο τρόπος κατά τον οποίο μετακινούνται τα άτομα που κάνουν τουρισμό ή όσα άτομα ταξιδεύουν για άλλους λόγους επαγγελματικούς, ιατρικούς, θρησκευτικούς κ.λ.π. Το συγκοινωνιακό δίκτυο συντελεί στην διευκόλυνση των ατόμων που μετακινούνται στον τόπο προορισμού τους, συνδέει δηλαδή τον τόπο προέλευσης των ατόμων με τον τόπο προορισμού τους με ενδιάμεσες ή όχι στάσεις και προσφέρει επιλογές ανάλογα με το είδος του μεταφορικού μέσου (σιδηροδρομικό, οδικό, ακτοπλοϊκό και αεροπορικό δίκτυο).

Από τις αρχικές προτεραιότητες κάθε ατόμου που επιθυμεί να μετακινηθεί τουριστικώς ή όχι, αποτελεί η επιλογή του κατάλληλου και σύμφωνα με τις προτιμήσεις του, συγκοινωνιακού μέσου. Οι κυριότεροι παράγοντες που παίζουν ρόλο για την επιλογή του κατάλληλου μεταφορικού μέσου είναι το κόστος, η διάρκεια του ταξιδιού και η ασφάλεια που προσφέρει το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο.

Για να υπάρξει τουριστική ανάπτυξη και για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων τουριστών, θα πρέπει να υπάρχουν και οι κατάλληλες υποδομές όσον αφορά τις συγκοινωνίες. Για παράδειγμα, αν κάποιο λιμάνι δεν είναι σε καλή κατάσταση, έτσι ώστε να υποδεχτεί κάθε πλοίο που συνδέεται με το συγκεκριμένο λιμάνι, θα έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των δρομολογίων για τον προορισμό αυτό. Δυστυχώς, σε κάποια συγκοινωνιακά δίκτυα, το επίπεδο των υποδομών είναι ακόμα χαμηλό, όπως γίνεται στο ακτοπλοϊκό και στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Γι' αυτό λοιπόν πρέπει να υπάρξει κρατική παρέμβαση, έτσι ώστε να γίνουν προσπάθειες να αναπτυχθεί ο τουρισμός με την αναβάθμιση των συγκοινωνιακών δικτύων. Από τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό ότι δε νοείται ο τουρισμός χωρίς τα συγκοινωνιακά μέσα.

## **6.2. Τα οφέλη του συγκοινωνιακού δικτύου της Ελλάδας στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας**

Από όλα τα ανωτέρω γίνεται κατανοητό ότι το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας μας αποτελεί σπουδαίο παράγοντα στην ανάπτυξη του τουρισμού της. Τα οφέλη που προσφέρουν οι συγκοινωνίες μας είναι πάμπολλα :

1. Συντελούν στην διευκόλυνση των μετακινήσεων και των ταξιδίων των τουριστών, αφού αποτελούν πρώτη σκέψη τους όταν προγραμματίζουν κάποιο ταξίδι.
2. Δίνουν τη δυνατότητα σε κάθε άτομο να γνωρίσει νέους προορισμούς και να διευρύνει τους ορίζοντές του.
3. Κάθε άτομο έχει το δικαίωμα της επιλογής κάποιου μεταφορικού μέσου ή και περισσοτέρων, έτσι ώστε να δοκιμάζει διαφορετικούς τρόπους για το ταξίδι του.
4. Η ποιότητα των υπηρεσιών των συγκοινωνιών της χώρας μας αποτελούν τρόπους προσέλκυσης ολοένα και περισσότερων τουριστών. Αυτό σημαίνει ότι το κράτος πρέπει να προσπαθεί για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, έτσι ώστε να αναβαθμιστεί ο τουρισμός της Ελλάδας.
5. Από αισθητικής πλευράς, το συγκοινωνιακό δίκτυο αποτελεί προτέρημα για τον πολιτιστικό τομέα της χώρας, αφού κατά κάποιο τρόπο ομορφαίνει το τοπίο κάποιας πόλης και αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες.
6. Σε ορισμένα οργανωμένα ταξίδια (με group), δίνεται η ευκαιρία σε κάθε άτομο να αναπτύξει το αίσθημα της ομαδικότητας, της οργάνωσης και της συνεργασίας, όπως και σε κάποια μεμονωμένα ταξίδια κάθε άτομο μπορεί να γνωρίσει άλλα νέα άτομα και να γίνει πιο κοινωνικό.
7. Αποτελεί δίαυλο επικοινωνίας, αφού συνδέει την Ελλάδα με χώρες του εξωτερικού. Αυτό είναι πολύ σημαντικό, αφού οι τουρίστες που επισκέπτονται την Ελλάδα, γνωρίζουν τα πολιτιστικά στοιχεία της χώρας μας, τα ήθη και τα έθιμά μας κτλ. Αυτό ισχύει και αντίστροφα, όταν δηλαδή οι Έλληνες επισκέπτονται χώρες του εξωτερικού.
8. Προσφέρει την δυνατότητα στους τουρίστες να θαυμάσουν όμορφα μέρη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, όπως συμβαίνει όταν ταξιδεύουν με τρένο, το οποίο προσεγγίζει τοπία που κανένα άλλο μεταφορικό μέσο δεν έχει πρόσβαση.
9. Μειώνει αισθητά τον χρόνο ταξιδιού με τις νέες υπηρεσίες που διαθέτει (π.χ. αεροπλάνο).

### **6.3. Προοπτικές ανάπτυξης και εξέλιξης του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας**

Βασικές προτεραιότητες για την αναβάθμιση του συγκοινωνιακού δικτύου, οι οποίες είναι απαραίτητες για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού της Ελλάδας αποτελούν :

1. Η ουσιαστική αναβάθμιση και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους τουρίστες.
2. Η περαιτέρω ανάπτυξη της υποδομής και η αναβάθμιση της ήδη υπάρχουσας. Αυτό συνεπάγεται ουσιαστική δράση του κρατικού μηχανισμού με σκοπό την τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Για παράδειγμα, είναι απαραίτητη η κατασκευή νέων λιμανιών ή η βελτίωση των ήδη υπάρχοντων, έτσι ώστε να υπάρχει συχνότερη επικοινωνία μεταξύ των νησιών.
3. Η ενίσχυση μεταφορών κάθε είδους, οι οποίες να είναι όσο το δυνατόν πιο φιλικές προς το περιβάλλον.
4. Η καλύτερη και πιο αποδοτική συνεργασία και αντιμετώπιση του προσωπικού προς τους πελάτες που χρησιμοποιούν τα μεταφορικά μέσα, όπως ευγένεια, προθυμία για την καλύτερη εξυπηρέτηση, ενδιαφέρον για την εργασία τους κ.ά.
5. Μια καλύτερη και σαφής βελτίωση του συστήματος μεταφορών με τις γειτονικές χώρες.

Οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των συγκοινωνιών απαιτεί συνεργασία και δράση των αρμόδιων φορέων του συγκοινωνιακού δικτύου, οργάνωση και προγραμματισμό μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα. Όλα τα παραπάνω στοχεύουν στην περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της χώρας και εν συνεχεία στην άνθιση της οικονομίας της.

# **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup>**

## **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

### **7.1. Συμπέρασμα**

Γίνεται κατανοητό ότι το συγκοινωνιακό δίκτυο συμβάλλει είτε θετικά είτε αρνητικά στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Οι μεταφορές από παλιά έως σήμερα αντιμετώπιζαν και αντιμετωπίζουν ορισμένες δυσκολίες οι οποίες εμποδίζουν την τουριστική διακίνηση ενός τόπου. Με την εξέλιξη όμως και την δυνατότητα επιλογής περισσότερων τρόπων μετακίνησης καθώς και την αναβάθμιση της κατάλληλης υποδομής των εγκαταστάσεων των συγκοινωνιών, οι μετακινήσεις αποτελούν εύκολη υπόθεση, αρκεί να διατηρηθεί μια αρμονική σχέση μεταξύ των συγκοινωνιών και των ατόμων που μετακινούνται για διάφορους λόγους. Οι συγκοινωνίες καθρεφτίζουν τον πολιτισμό μιας χώρας, αρκεί να τηρούν προϋποθέσεις σημαντικές για τον άνθρωπο, όπως είναι η ασφάλεια της μετακίνησης, το κόστος, και ο χρόνος που απαιτείται για την μετακίνηση.

Στην Ελλάδα, οι συγκοινωνίες έχουν αναβαθμιστεί σημαντικά από παλιά έως τις μέρες μας και από αυτό απορρέει η ανάπτυξη του τουρισμού της. Καθημερινά ένας μεγάλος αριθμός ατόμων μετακινούνται με τις συγκοινωνίες, χάρη στην εξυπηρέτηση που προσφέρουν για πολλούς λόγους και ανάλογα το είδος των συγκοινωνιών που επιλέγεται.

Υπάρχουν όμως και πολλά μειονεκτήματα που παρουσιάζει το συγκοινωνιακό δίκτυο. Το Κράτος δεν κάνει ιδιαίτερες προσπάθειες για την ενίσχυση των παραγόντων εκείνων που συμβάλλουν σε ένα καλύτερο και ισχυρότερο συγκοινωνιακό δίκτυο. Για παράδειγμα, η ακρίβεια είναι ένα σύνηθες φαινόμενο στις μέρες μας και τα άτομα που ταξιδεύουν με ορισμένα μέσα μεταφοράς είτε αεροπορικώς είτε ακτοπλοϊκώς, που σε αυτά συνήθως παρατηρείται πιο έντονο το φαινόμενο της ακρίβειας, δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα για να πραγματοποιήσουν το ταξίδι τους. Υπάρχει βέβαια ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών που είναι υπεύθυνες για αυτά τα ταξίδια, όμως οι διαφορές στις τιμές παρουσιάζουν μικρή κλίση. Άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη των κατάλληλων υποδομών των μέσων μεταφοράς, αφού οι μετακινήσεις τις περισσότερες φορές εκτελούνται με παλιά και ελαττωματικά μέσα. Επιπρόσθετα, κάποιες εγκαταστάσεις, όπως



δρόμοι, λιμάνια κ.λ.π. είναι σε άθλια κατάσταση με αποτέλεσμα να κινδυνεύει η ασφάλεια των επιβατών, οι οποίοι δεν θα προτιμήσουν το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς.

Με την κατάλληλη προσπάθεια και δράση, το Κράτος πρέπει να επέμβει για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού με την βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου.

Αναφερόμαστε πιο συγκεκριμένα σε ένα συμπέρασμα για το κάθε είδος μεταφοράς.

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει προσφέρει πολλά θετικά στους επιβάτες του. Αποτελεί το οικονομικότερο μέσο μεταφοράς και προσφέρει τη δυνατότητα να δει κανείς πολλά και όμορφα μέρη πριν φτάσει στον προορισμό του. Παρουσιάζει επίσης το πλεονέκτημα της άνεσης και της ασφάλειας.

Έχει όμως και τα αρνητικά του, όπως στο θέμα της ταχύτητας, αφού δεν είναι τόσο ταχύ όσο κάποια άλλα μέσα μεταφοράς. Επίσης, ορισμένες φορές σε κάποιους προορισμούς τα δρομολόγια πραγματοποιούνται από πολύ παλιά οχήματα, με αποτέλεσμα τον κίνδυνο ατυχημάτων του επιβατικού κοινού. Το τελευταίο μπορεί να προκληθεί και από ακατάλληλες υποδομές, όπως ράγιες σε κακή κατάσταση.

Τώρα, αναφερόμενοι, στο οδικό δίκτυο της χώρας μας υπάρχει σταδιακή βελτίωση, χάρη στον εκσυγχρονισμό των μετακινήσεων, στην γρήγορη εξυπηρέτηση, στο service, στην άνεση του ταξιδιού και γενικότερα στην ικανοποίηση των τουριστών – καταναλωτών.

Σαφώς, όμως υπάρχουν και πολλά προβλήματα και σε αυτό τον τομέα. Οι καθυστερήσεις στα δρομολόγια, παράπονα επιβατών, το ολοένα αυξανόμενο κόστος του εισιτηρίου, μη έλλειψη σεβασμού από τους υπαλλήλους προς τους πελάτες – επιβάτες. Και φυσικά να μην ξεχνάμε την άσχημη κατάσταση και υποδομή των οδικών δικτύων (δρόμων) που επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τις μετακινήσεις.

Σχετικά με το ακτοπλοϊκό δίκτυο, ειδικά στην Ελλάδα είναι πολύ αναπτυγμένο, λόγω της ποικιλίας των νησιών της. Χιλιάδες τουρίστες, ιδιαίτερα τη θερινή περίοδο, μετακινούνται στα ελληνικά νησιά και ο τουρισμός της χώρας κορυφώνεται. Οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις προσφέρουν το αίσθημα της ασφάλειας, όπως και την εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε ορισμένους προορισμούς.

Υπάρχουν όμως και εδώ μειονεκτήματα, όπως είναι οι άθλιες υποδομές των λιμανιών, με αποτέλεσμα την αραίωση, αλλά και τον

τερματισμό των δρομολογίων σε κάποιους προορισμούς, στους οποίους η τουριστική ανάπτυξη είναι δυνατό να περιοριστεί και να εξαλειφθεί. Επίσης, παρατηρείται ότι ο εξοπλισμός στο ακτοπλοϊκό δίκτυο βρίσκεται σε πρωτόγονη κατάσταση, αφού ορισμένα πλοία είναι τόσο παλιά που συνεχώς παρουσιάζουν δυσλειτουργίες, έτσι ώστε να ταλαιπωρείται το επιβατικό κοινό. Τέλος, στις μέρες μας παρατηρείται μια συνεχής αυξητική τάση στο κόστος των δρομολογίων με πλοίο.

Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, ιδρύονται συνεχώς νέες εταιρείες με αναρίθμητα πακέτα προσφορών και με αυτό τον τρόπο ο τουρίστας έχει πολλές επιλογές, πάντα με βάση τις ανάγκες του και το επίπεδο εξυπηρέτησης που θέλει να καλύψει για τον εαυτό του.

Δυστυχώς όμως, υπάρχουν και κάποια αρνητικά στοιχεία στον τομέα των αερομεταφορών. Όλοι μας γνωρίζουμε πολλά περιστατικά με αεροπλάνα που συντρίβονται και χιλιάδες ζωές χάνονται. Πολλά σενάρια αναφέρονται για μη συντήρηση των αεροσκαφών, άλλα για μη ειδικευμένους πιλότους και άλλα για παιχνίδι της μοίρας. Όμως, πρέπει να παρθούν κάποια δραστηκτικά μέτρα για να σταματήσουν πλέον τόσο φρικτά περιστατικά.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι η σημερινή κατάσταση του συγκοινωνιακού δικτύου παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα, δεν παύει όμως να εξυπηρετεί ένα μεγάλο ποσοστό του επιβατικού κοινού και να προσφέρει κατά κάποιο τρόπο στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας.

# **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΗΣΑΠ & ΜΕΤΡΟ		
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	ΤΙΜΗ	ΣΗΜΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ
<b>Απλό εισιτήριο</b> για μία διαδρομή σε 1 ή 2 διαδοχικές ζώνες της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ.	0,60 €	-Σταθμοί ΗΣΑΠ -Σταθμοί ΜΕΤΡΟ
<b>Μειωμένο εισιτήριο</b> για μία διαδρομή σε 1 ή 2 διαδοχικές ζώνες της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ.	0,30 €	
<b>Απλό εισιτήριο</b> για μία διαδρομή <ul style="list-style-type: none"> <li>• στις 3 ζώνες της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ</li> <li>• στις γραμμές 2 &amp; 3 του Μετρό (μέχρι το σταθμό "Δουκ Πλακεντίας")</li> <li>• στο δίκτυο των γραμμών 1, 2 και 3 προς μία κατεύθυνση, χωρίς επιστροφή και για 90 λεπτά από την ακύρωσή του, χωρίς έξοδο από ενδιάμεσο σταθμό.</li> </ul>	0,70 €	
<b>Μειωμένο εισιτήριο</b> για μία διαδρομή <ul style="list-style-type: none"> <li>• στις 3 ζώνες της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ</li> <li>• στις γραμμές 2 &amp; 3 του Μετρό (μέχρι το σταθμό "Δουκ Πλακεντίας")</li> <li>• στο δίκτυο των γραμμών 1, 2 και 3 προς μία κατεύθυνση, χωρίς επιστροφή και για 90 λεπτά από την ακύρωσή του, χωρίς έξοδο από ενδιάμεσο σταθμό.</li> </ul>	0,40 €	

**Ζώνες γραμμής 1 Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου (ΗΣΑΠ)**  
**Ζώνη 1 : Πειραιάς - Μοναστηράκι, Ζώνη 2 : Ομόνοια - Άνω Πατήσια,**  
**Ζώνη 3 : Περισσός - Κηφισιά**

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

 <b>ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ Αεροδρομίου με ΗΣΑΠ &amp; ΜΕΤΡΟ</b>  		
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	ΤΙΜΗ	ΣΗΜΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ
Απλό εισιτήριο	6,00 €	- Σταθμοί ΗΣΑΠ - Σταθμοί ΜΕΤΡΟ
Μεωμένο εισιτήριο*	3,00 €	
Εισιτήριο μετ' επιστροφής (εντός 48ωρών)	10,00 €	
Ομαδικό εισιτήριο 2 ατόμων (κοινό εισιτήριο)	10,00 €	
Ομαδικό εισιτήριο 3 ατόμων (κοινό εισιτήριο)	15,00 €	

\*Το εισιτήριο αυτό ισχύει για φοιτητές /σπουδαστές κατόχους του ειδικού δελτίου ΟΑΣΑ, για πολυέκνους, καθώς επίσης και για σπλίτες θητείας και άτομα κάτω των 18 και άνω των 65 ετών (με επίδειξη Δελτίου Ταυτότητας).

Τα εισιτήρια του Αεροδρομίου ισχύουν για μία διαδρομή από ή προς το Αεροδρόμιο από οποιοδήποτε σταθμό του δικτύου των ΗΣΑΠ - ΜΕΤΡΟ.

Επιπλέον, τα εισιτήρια αυτά παρέχουν τη δυνατότητα στον κάτοχό τους να μετεπιβιβαστεί σε άλλα Μέσα που έχουν ανταπόκριση στους σταθμούς, εντός χρονικού διαστήματος 90 λεπτών από την ακύρωσή τους στο πρώτο Μέσο επιβίβασης.

Στην περίπτωση μετεπιβίβασης σε άλλα Μέσα απαιτείται και δεύτερη ακύρωση του εισιτηρίου στο τελευταίο Μέσο επιβίβασης πριν από τη λήξη του χρονικού διαστήματος των 90 λεπτών από την πρώτη ακύρωση. Η δεύτερη ακύρωση πρέπει να γίνεται στην απέναντι ή την πίσω πλευρά του εισιτηρίου από την πρώτη ακύρωση.

Δωρεάν μετεπιβίβαση δεν ισχύει από ή προς τις λεωφορειακές γραμμές EXPRESS του Αεροδρομίου.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2

## ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΚΑΡΤΕΣ ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Η Διοίκηση του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου ενημερώνει το επιβατικό της κοινό ότι οι μηνιαίες κάρτες απεριορίστων διαδρομών όλων των ειδών, πωλούνται κατά τις 5 τελευταίες ημέρες και τις 4 πρώτες εκάστου μηνός, στα ακόλουθα σημεία :

<b>ΤΥΠΟΣ ΚΑΡΤΑΣ</b>	<b>ΤΙΜΗ</b>	<b>ΣΗΜΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ</b>
Για Λεωφορεία και Τρόλλευ εκτός από τις λεωφορειακές γραμμές E22 για το τμήμα «ΒΑΡΚΙΖΑ – ΣΑΡΩΝΙΔΑ» και EXPRESS ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	17,50 EURO	<ul style="list-style-type: none"><li>- Εκδοτήρια καρτών ΕΘΕΛ – ΗΛΠΑΠ</li><li>- Σταθμοί ΜΕΤΡΟ</li><li>- Σταθμοί ΗΣΑΠ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΚΑΛΛΙΘΕΑ, ΟΜΟΝΟΙΑ, ΑΤΤΙΚΗ, ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ, ΜΑΡΟΥΣΙ και ΚΗΦΙΣΙΑ</li></ul>
Μειωμένη κάρτα για Λεωφορεία και Τρόλλευ εκτός από τις λεωφορειακές γραμμές E22 για το τμήμα «ΒΑΡΚΙΖΑ – ΣΑΡΩΝΙΔΑ» και EXPRESS ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	8,80 EURO	<ul style="list-style-type: none"><li>- Εκδοτήρια καρτών ΕΘΕΛ – ΗΛΠΑΠ</li><li>- Σταθμοί ΜΕΤΡΟ</li><li>- Σταθμοί ΗΣΑΠ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΚΑΛΛΙΘΕΑ, ΟΜΟΝΟΙΑ, ΑΤΤΙΚΗ, ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ, ΜΑΡΟΥΣΙ και ΚΗΦΙΣΙΑ</li></ul>
Για Λεωφορεία, Τρόλεϋ, Ηλεκτρικό και Μετρό εκτός από το τμήμα ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ	35 EURO	<ul style="list-style-type: none"><li>- Εκδοτήρια καρτών ΕΘΕΛ – ΗΛΠΑΠ</li><li>- Σταθμοί ΜΕΤΡΟ</li><li>- Σταθμοί ΗΣΑΠ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΚΑΛΛΙΘΕΑ, ΟΜΟΝΟΙΑ, ΑΤΤΙΚΗ, ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ, ΜΑΡΟΥΣΙ και ΚΗΦΙΣΙΑ</li></ul>

<p>Μειωμένη κάρτα για Λεωφορεία, Τρόλεϋ, Ηλεκτρικό και Μετρό εκτός από το τμήμα ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ</p>	<p>17,50 EURO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εκδοτήρια καρτών ΕΘΕΛ – ΗΛΠΑΠ</li> <li>- Σταθμοί ΜΕΤΡΟ</li> <li>- Σταθμοί ΗΣΑΠ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΚΑΛΛΙΘΕΑ, ΟΜΟΝΟΙΑ, ΑΤΤΙΚΗ, ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ, ΜΑΡΟΥΣΙ και ΚΗΦΙΣΙΑ</li> </ul>
<p>Για Λεωφορεία, Τρόλεϋ, Ηλεκτρικό, Μετρό, Τραμ και Προαστιακό εκτός από το τμήμα ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ και ΝΕΡΑΤΖΙΩΤΙΣΣΑ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ των γραμμών του Μετρό και του Προαστιακού</p>	<p>38 EURO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εκδοτήρια καρτών ΕΘΕΛ – ΗΛΠΑΠ</li> <li>- Σταθμοί ΜΕΤΡΟ</li> <li>- Σταθμοί ΗΣΑΠ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΚΑΛΛΙΘΕΑ, ΟΜΟΝΟΙΑ, ΑΤΤΙΚΗ, ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ, ΜΑΡΟΥΣΙ και ΚΗΦΙΣΙΑ</li> <li>- Εκδοτήρια ΤΡΑΜ</li> <li>- Σταθμοί ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ</li> </ul>
<p>Μειωμένη κάρτα για Λεωφορεία, Τρόλεϋ, Ηλεκτρικό, Μετρό, Τραμ και Προαστιακό εκτός από το τμήμα ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ και ΝΕΡΑΤΖΙΩΤΙΣΣΑ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ των γραμμών του Μετρό και του Προαστιακού</p>	<p>19 EURO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εκδοτήρια καρτών ΕΘΕΛ – ΗΛΠΑΠ</li> <li>- Σταθμοί ΜΕΤΡΟ</li> <li>- Σταθμοί ΗΣΑΠ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΚΑΛΛΙΘΕΑ, ΟΜΟΝΟΙΑ, ΑΤΤΙΚΗ, ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ, ΜΑΡΟΥΣΙ και ΚΗΦΙΣΙΑ</li> <li>- Εκδοτήρια ΤΡΑΜ</li> <li>- Σταθμοί ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ</li> </ul>

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3



ΧΑΡΤΗΣ 1 – ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ





ΧΑΡΤΗΣ 2 – ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ





ΧΑΡΤΗΣ 4 – ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

# ΠΗΓΕΣ

## **A) ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος – ΕΣΥΕ  
«Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος», 2003, Ε.  
Κοντοπυράκης, Γεν. Γραμματέας της ΕΣΥΕ
2. «Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» -  
Πρόδρομου Μαντζαρίδη
3. «Διεθνείς συγκοινωνίες – Ιστορικά σταυροδρόμια και  
μεταφοραί», 1953, Ευάγγελος Χ. Απόκαρπος
4. Το τραμ χθες και σήμερα, 2001, Νικόλαος Γ. Κοντοσόπουλος  
– Δανιήλ Αθ. Ορφανουδάκης
5. Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες – Λεωφορειακές  
Συγκοινωνίες, 1988, Γ.Α. Γιαννόπουλος
6. Αεροδρόμιο : Λειτουργία και εξυπηρέτηση πελατών, Αθ.  
Λέκκα (Εκδόσεις Έλλην)
7. Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια : Μεγάλη Επιστήμη και Ζωή  
2005

## **B) ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟ INTERNET**

1. [www.yme.gr](http://www.yme.gr) - Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών
2. [www.eot.gr](http://www.eot.gr) - Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
3. [www.isap.gr](http://www.isap.gr) - Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς
4. [www.ethel.gr](http://www.ethel.gr) - Εταιρεία Θερμικών Λεωφορειών
5. [www.yen.gr](http://www.yen.gr) - Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
6. [www.olp.gr](http://www.olp.gr) - Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

7. [www.ose.gr](http://www.ose.gr) - Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
8. [www.oasa.gr](http://www.oasa.gr) - Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών
9. [www.travel.gr](http://www.travel.gr)
10. [www.emvelia.gr](http://www.emvelia.gr)
11. [www.elime.gr](http://www.elime.gr) - Ένωση Λιμένων Ελλάδας
12. [www.tram.gr](http://www.tram.gr) - Αθηναϊκό Τραμ
13. [www.aia.gr](http://www.aia.gr) - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»
14. [www.patrasport.gr/](http://www.patrasport.gr/) - Οργανισμός Λιμένος Πατρών
15. [www.proastiakos.gr](http://www.proastiakos.gr) - Προαστιακός Σιδηρόδρομος
16. [www.ktel.org.gr](http://www.ktel.org.gr) - ΚΤΕΛ
17. [www.athensolympic.gr](http://www.athensolympic.gr)
18. [www.athens2004.gr/el/Metro](http://www.athens2004.gr/el/Metro)
19. [www.4crete.gr/creteguide](http://www.4crete.gr/creteguide)
20. [www.hotels-in-greece.com/airlines-g.htm](http://www.hotels-in-greece.com/airlines-g.htm)
21. [www.aodos.gr/](http://www.aodos.gr/) - Αττική Οδός
22. [www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr) - Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου
23. [www.aegeanair.com](http://www.aegeanair.com) - Aegean Airlines
24. [www.olympicairways.gr](http://www.olympicairways.gr) - Olympic Airlines