



ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ»**



ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: κα. Α. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:

**ΘΑΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΤΡΙΖΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	ΣΕΛ.2-12
B. ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	ΣΕΛ.13
ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.....	ΣΕΛ.15
ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	ΣΕΛ.21
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ.....	ΣΕΛ.25
ΤΡΑΜ.....	ΣΕΛ.26
ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	ΣΕΛ.31
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	ΣΕΛ.31
ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ.....	ΣΕΛ.43
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΥΠΟΛΟΙΠΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	ΣΕΛ.53
ΛΙΜΑΝΙΑ.....	ΣΕΛ.54
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	ΣΕΛ.80
Γ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	ΣΕΛ.91
1.ΑΠΟ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	ΣΕΛ.92
2.ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	ΣΕΛ.97
3.ΑΠΟ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	ΣΕΛ.105
4.ΑΠΟ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	ΣΕΛ.123

Το μεταφορικό δίκτυο στην Ελλάδα είναι μία σχετικά πρόσφατη υπόθεση μιας και η ουσιαστική αλλά και αποτελεσματική αναπτυξή του παρατηρείται έντονα από την δεκαετία του '50 έως και σήμερα. Στο σημείο αυτό βέβαια, αποτελούν εξαίρεση κάποια πολύ σημαντικά έργα αλλά και προσπάθειες που είχαν πραγματοποιηθεί πολλά χρόνια και δεκαετίες νωρίτερα. Τα τελευταία δε χρόνια, η ανάπτυξή του δικτύου είναι πιο έντονη, ογκώδεις και ταχεία από ποτέ.

Πριν προχωρήσουμε όμως, σε οποιαδήποτε αναφορά ή ανάλυση για το μεταφορικό δίκτυο, απαραίτητο είναι να δώσουμε μια ερμηνεία της έννοιας αυτής.

Λέγοντας λοιπόν μεταφορικό δίκτυο, εννοούμε το σύνολο των εγκαταστάσεων, των υποδομών αλλά και των μέσων που διευκολύνουν την μετακίνηση όχι μόνο του ντόπιου πληθυσμού αλλά και των τουριστών σε μια γεωγραφική περιοχή. Επιπλέον είναι το δίκτυο που συνδέει όχι μόνο τις πόλεις του κάθε κράτους μεταξύ τους, αλλά και τις άλλες γείτονες χώρες με το εν λόγω κράτος.

Στον ελλαδικό χώρο το μεταφορικό δίκτυο, σε πολλές περιπτώσεις έχει αρκετές και σοβαρές ελλείψεις με σκοπό να παρουσιάζονται πολλά και ποικίλα προβλήματα. Παρ' όλα αυτά όμως, υπάρχουν πάρα πολλά περιθώρια βελτίωσης και αναβάθμισης.

Στην πραγματικότητα η ταχύτητα διεκπαιρέωσης των εν λόγω έργων αλλά και της όσο το δυνατόν καλύτερης ποιότητάς τους, εξαρτώνται από το ποιοί είναι και πως λειτουργούν οι παράγοντες και οι φορείς που συντελούν, στην δημιουργία αλλά και την κατάλληλη λειτουργία του μεταφορικού δικτύου. Οι φορείς αυτοί μπορεί να είναι είτε κρατικοί αλλά είτε και ιδιωτικοί και μέσα από δικές τους ενέργειες και δραστηριότητες, συμβάλουν στον σχεδιασμό και την αποπεράτωση της κάθε προσπάθειας αναβάθμισης και βελτίωσης του δικτύου. Στην Ελλάδα απίστευτα σημαντικό ρόλο έχει παίξει η συμβολή των ιδιωτικών φορέων.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Πριν αναφερθούμε στο ποια η είναι η λειτουργία του ελληνικού μεταφορικού δικτύου, είναι σημαντικό να κάνουμε μια ιστορική αναδρομή, η οποία θα βοηθήσει να γίνει κατανοητό αλλά και να σχηματίσουμε μία πιο σφαιρική άποψη, για τις συνθήκες δημιουργίας του εν λόγω δικτύου, ποιές ανάγκες οδήγησαν στην δημιουργία του αλλά και ποια είναι η εικόνα που παρουσιάζει αυτό σήμερα. Έτσι θα μπορέσουμε να φτάσουμε με όσον το δυνατό λιγότερα λάθη και ελλείψεις, στον εντοπισμό αλλά και την ερμηνεία των επιπτώσεων του μεταφορικού δικτύου, στην μετακίνηση των τουριστών (εξωτερικού ή εσωτερικού χαρακτήρα), στον ελλαδικό χώρο αλλά και κατά

την μετακίνηση προς το εξωτερικό ή ακόμα και την υποδοχή πληθυσμού από το εξωτερικό προς την Ελλάδα.

Η ιστορική αυτή αναδρομή θα ξεκινάει από τα πρώτα βήματα που έγιναν για την προσπάθεια δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου μεταφορικού δικτύου,εν συνεχεία θα αναφέρεται στην πρόοδο και την εξελιγή του και καταλήγει με αναφορά στην παρούσα καταστασή του και στα σχέδια και τις μελέτες που έχουν προβλεφθεί για το μέλλον.Επίσης θα γίνεται και μια μικρή αναφορά στους φορείς και παράγοντες που έλαβαν μέρος σε κάθε έργο την δεδομένη χρονική στιγμή.

Θα εξετάσουμε το κάθε έργο και την δημιουργία του κάθε μεταφορικού μέσου ή μέρος του δικτύου ξεχωριστά μιας και το καθ' ένα από αυτά έχει ξεχωριστή και διαφορετική ιστορία και εξέλιξη.

TRAM

Τα πρώτα τραμ στην Αθήνα ξεκίνησαν το 1882.Ήταν ελαφρά οχήματα, κλειστά το χειμώνα με 16 θέσεις και ανοιχτά το καλοκαίρι με 20 θέσεις, τα οποία έλκονταν από τρία άλογα.Τα 800 άλογα ήταν Μικρασιάτικα, μικρόσωμα και νευρώδη, αλλά κατάλληλα για τις επικλινείς οδούς της Αθήνας και τις συνεχείς στάσεις.Αυτές οι πρώτες γραμμές συνέδεσαν το κέντρο της Αθήνας με τα τότε προάστια, δηλαδή τα Πατήσια, τους Αμπελόκηπους και την Κολοκυνθού, καθώς και την Πλατεία Ομονοίας με το Σύνταγμα, το Γκάζι και τον Κεραμικό Δίπυλο, ενώ αργότερα, το 1902,εξυπηρέτησαν τις οδούς Ιπποκράτους,Μητροπόλεως και Αχαρνών.

Το ατμήλατο τραμ του Φαλήρου ξεκίνησε να λειτουργεί το 1887.Με αφετηρία μπροστά στην Ακαδημία Αθηνών, διέσχιζε τις λεωφόρους Πανεπιστημίου,Αμαλίας και Θησέως, έφτανε στις Τζιτζιφίες, και από εκεί, μέσω της παραλιακής λεωφόρου, κατέληγε στο Φάληρο, όπου υπήρχαν τότε παραθαλάσσια κέντρα αναψυχής και θαλάσσια λουτρά.

Τη διετία 1908-1909 το δίκτυο του τραμ απέκτησε 257οχήματα,150 κινητήρια και 107 ρυμουλκούμενα, μαζί με τα παλιά που επαναχρησιμοποιήθηκαν ως ρυμουλκούμενα.Τα βαγόνια ήταν βελγικής κατασκευής, κλειστά, με ηλεκτροφωτισμό και πρωτοποριακώς τοποθετημένα αναπαυτικά καθίσματα, με πρόβλεψη για 16 θέσεις καθημένων και 14 ορθίων, με δύο κινητήρες ιδανικούς για τις κλίσεις των αθηναϊκών γραμμών και με μπεζ χρωματισμό.Τόση ήταν η εντύπωση που προξένησαν τα νέα τραμ στους Αθηναίους, ώστε πολλοί ταξίδευαν ως το τέρμα και επέστρεφαν, χωρίς άλλο σκοπό, μόνο και μόνο για να απολαύσουν την άνεση της διαδρομής, η οποία άλλωστε δεν κόστιζε παρά μια δεκάρα.

Το 1939 εκποιείται μεγάλος αριθμός ρυμουλκούμενων οχημάτων βελγικής κατασκευής, ενώ όλα τα εν χρήσει τροχιοδρομικά οχήματα ανακαινίζονται και το χρώμα τους γίνεται βαθύ πράσινο, εξ' ου και η ονομασία «πράσινα».

Την επόμενη χρονιά παραλαμβάνονται τα 60 μεγάλα, σύγχρονα τροχιοδρομικά οχήματα που προέβλεπε η συμπληρωματική σύμβαση που είχε συνάψει το Ελληνικό Δημόσιο το 1937. Τα νέα οχήματα, γνωστά ως «κίτρινα», λόγω του χρωματός τους, είχαν κατασκευασθεί από την ιταλική κοινοπραξία OM/CGE/Breda του Μιλάνου και ξεχώριζαν για τον αεροδυναμικό σχεδιασμό τους, που είχε ως πρότυπο τα τραμ του Μιλάνου. Στις 28 Οκτωβρίου του 1940, οι τροχιοδρόμοι της Αθήνας συμμετέχουν στη επιστράτευση.

Μετά την Κατοχή αρχίζει η φθίνουσα πορεία των τραμ της Αθήνας, με την κατάργηση ορισμένων γραμμών. Η πραγματική όμως κατάργηση συμπίπτει με το θεαματικό ξήλωμα των σιδηροτροχιών στον κόμβο των Χαυτείων, από συνεργεία του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, στις 16 Νοεμβρίου του 1953, και τον επακόλουθο παροπλισμό των γραμμών Πατησίων-Αμπελοκήπων και Κυψέλης-Παγκρατίου. Το τελευταίο κουδούνισμα από καμπανάκι αθηναϊκού τραμ ακούστηκε έξω από το αμαξοστάσιο της Αγίας Τριάδας Κεραμεικού, τα μεσάνυχτα της 15^{ης} προς 16^η Οκτωβρίου του 1960. Παρέμενε ωστόσο η γραμμή του τραμ του Περάματος, που έκανε το τελευταίο του δρομολόγιο τον Απρίλιο του 1977.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

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^{ου} αιώνα είχαν 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^{ου} 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 τη 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.

Τα πρώτα τρένα στην Ελλάδα ανήκαν σε ιδιωτικές εταιρίες. Η οργάνωση των εταιριών αυτών υπήρξε ικανοποιητική: λεπτομερειακοί κανονισμοί όριζαν κάθε υπηρεσιακή δραστηριότητα με στρατιωτική πειθαρχία. Αυτό σήμαινε ότι χιλιάδες άνθρωποι από διάφορες κοινωνικές τάξεις, με διαφορετική μόρφωση, από διαφορετικές χώρες, συνεργάζονταν αρμονικά για πολλές δεκαετίες. Επιπλέον, η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου είχε σαν αποτέλεσμα την βελτίωση των ταχυδρομικών και τηλεγραφικών υπηρεσιών που ήταν συνδεδεμένοι με τα τρένα.

Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών- Πειραιώς (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 στον Πειραιά σε 19 λεπτά της ώρας. 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 το 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 Εταιρία». Τον Απρίλιο του 1926 ιδρύεται η εταιρία «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» (ΕΗΣ) που εκτός των άλλων έχει αναλάβει την υποχρέωση να επεκτείνει την παλαιά σήραγγα μήκους 2.400μ. 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 Μάρτιο του 1948 αρχίζει η εκμετάλλευση του Σταθμού Βικτωρίας και ένα χρόνο αργότερα η εκμετάλλευση του σταθμού Αττικής. Τον Φεβρουάριο του 1956¹ σιδηροδρομική γραμμή επεκτείνεται μέχρι τα Άνω Πατήσια και τον επόμενο μήνα φτάνει μέχρι και την Ν.Ιωνία. Την επόμενη χρονιά φτάνει μέχρι το Ν. Ηράκλειο. Σειρά έργων τη διετία 1956-1957 επεκτείνουν την σιδηροδρομική γραμμή (μέσω Πετραλώνων, Άνω Πατησίων, Ν.Ιωνίας, Ηρακλείου) μέχρι την Κηφισιά.

Το 1963 ολοκληρώνεται η ανέγερση των κεντρικών γραφείων του ΕΗΣ στην Ομόνοια και τον Ιανουάριο του 1976 οι ΕΗΣ κρατικοποιούνται και μετονομάζονται σε «Ηλεκτρικούς Σιδηρόδρομους Αθηνών-Πειραιώς» (ΗΣΑΠ).

Τόσο ο ηλεκτρικός όπως συνηθίζεται να λέγεται όσο και το πρόσφατα κατασκευασμένο «Αττικό Μετρό», δεν υπάγονται στον ΟΣΕ, στο νομικό πρόσωπο στο οποίο ανήκουν όλα τα άλλα σιδηροδρομικά μας δίκτυα.

Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκωλου(ΣΠΚ)

Τον Οκτώβριο του 1881 γίνεται δημοπρασία και η Γενική Πιστωτική Τράπεζα αναλαμβάνει την κατασκευή του σιδηροδρόμου μεταξύ Πύργου-Κατάκωλου (ΣΠΚ) μήκους 13 χλμ.Τον Ιανουάριο του 1882 αρχίζει η κατασκευή της γραμμής, που ολοκληρώνεται στα τέλη της ίδιας χρονιάς.

Τον Φεβρουάριο του 1883 γίνονται τα εγκαίνια και η εκμετάλλευση της γραμμής που λειτουργεί με ατμοκίνητους συρμούς.

Η εταιρία «Α.Ε. Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκωλου» εξαγοράζεται το 1890 από την «Εταιρία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος», που έχει αναλάβει την κατασκευή 220 χλμ. Σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο.Η δραστηριότητα της εταιρίας 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.Το 1951 ο σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκωλου υπάγεται στους Σιδηροδρόμους Πειραιά-Αθηνών-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ).

Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (ΣΘ)

Τρία χρόνια μόλις μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος (1881) μπαίνει σε ενέργεια το σχέδιο για τη δημιουργία του του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας με την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου-Λάρισας.Δίκτυο μετρικής γραμμής συνολικού μήκους 120 χλμ.

Η κατασκευή του δικτύου ξεκίνησε το1882 και ολοκληρώθηκε το 1886 συνδέοντας τον Βόλο (το λιμάνι) με το δυτικό τμήμα της Θεσσαλικής πεδιάδας.Οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι συνέβαλαν αποφασιστικά στη ανάπτυξη της περιοχής, σκολουθώντας την τεχνολογική πρόοδο και εκμεταλλεόμενοι ποικίλες επιχειρηματικές δραστηριότητες.Ωστόσο είχαν την ατυχία να υποστούν από νωρίς τον ανταγωνισμό του δικτύου κανονικής γραμμής που συνέδεε από το 1900 την Αθήνα με τη Λάρισα (Λαρισαϊκός Σιδηρόδρομος) με αποτέλεσμα να χάνουν μεγάλο μέρος εσόδων.

Τον Σεπτέμβριο του 1883 αρχίζουν οι εργασίες κατασκευής του πρώτου τμήματος του έργου.Τον Απρίλιο του 1884 εγκαινιάζεται επίσημα ο Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος και στις 22 του ίδιου μήνα γίνεται το πρώτο δρομολόγιο από τον Βόλο στη Λάρισα(διάρκεια ταξιδιού δύομισι ώρες).

Την ίδια χρονιά τον Νοέμβριο αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής από το Βελεστίνο μέχρι τα Φάρσαλα(49 χλμ.).Την επόμενη χρονιά τελειώνει η κατασκευή και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής από Σοφιάδες μέχρι Καρδίτσα(16 χλμ.) και το 1886 η γραμμή φτάνει μέχρι και την Καλαμπάκα.

Το 1892 αρχίζει η επέκταση της γραμμής Βόλου-Αγριάς-Λεχωνίων χωρίς κρατική επιχορήγηση και το έργο ολοκληρώνεται τον Οκτώβριο του 1895. Το 1900 αποφασίζεται η επέκταση της γραμμής μέχρι τις Μηλιές (15 χλμ.). 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 1931 καταρτίζεται από τους ΣΕΚ, ΣΠΑΠ, και ΣΘ ένα σχέδιο σύμβασης με το οποίο θεσπίζεται ανιαίο σύστημα ανταλλαγής εμπορευμάτων (προϊόντων κλπ.) μέχρι του σταθμού προορισμού τους με τα ίδια λογιστικά έγγραφα. Το 1938 με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας τροποποιείται και διατυπώνεται νέο καταστατικό με το οποίο συνίσταται ανώνυμος εταιρία με την επωνυμία «Εταιρία Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας». Τον Μάιο του 1951 μπαίνουν στην γραμμή οι νέες ιταλικές αυτοκινητάμαξες που κάνουν το ταξίδι άνετο και γρήγορο. Ωστόσο το 1955 μετά από αγώνες των σιδηροδρομικών, το δίκτυο των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας κρατικοποιείται και συγχωνεύεται στους ΣΕΚ.

Τον Αύγουστο του 1971 καταργείται η γραμμή Βόλου-Μηλεών επειδή η εκμετάλλευση της είναι ασύμφορη. Από το 1981 ξεκινάει προσπάθειες της γραμμής και ο θρυλικός «Ιάσων» ταξιδεύει και πάλι το 1987.

Σιδηρόδρομοι Πειραιώς–Αθηνών–Πελοποννήσου **(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 είναι εφικτή εξαιτίας διαμάχης στις πτέρυγες του ελληνικού κοινοβουλίου.

Τον Δεκέμβριο του 1882 συνίσταται η ανώνυμη μετοχική εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς - Πελοποννήσου », με έδρα την Αθήνα. Τα εγκαίνια της κατασκευής του του σιδηροδρομικού σταθμού στον Πειραιά πραγματοποιούνται στις 8 Νοεμβρίου του 1882 στη θέση που είναι ο σημερινός σταθμός.

Ωστόσο στις 21 Μαρτίου του 1884 εγκαινιάζεται στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά-Κορίνθου. Στις 30 Ιουνίου εγκαινιάζεται το τμήμα Πειραιάς-Ελευσίνα, στις 12 Ιουλίου Καλαμάκι-Κόρινθος στις 16 Σεπτεμβρίου Ελευσίνα-Μέγαρα. Οι πόροι της εταιρίας εξαντλούνται. Οι εργολάβοι αναγκάζονται να πληρώνονται με μετοχές. Στις 16 Απριλίου του 1886 εγκαινιάζεται η γραμμή Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο. Με ένα χρόνο καθυστέρηση, τον Δεκέμβριο του 1887, ολοκληρώνεται η γραμμή Πειραιά-Πατρών.

Τον Μάρτιο του 1889 παραχωρείται στους ΣΠΑΠ η κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής από τα Καλάβρυτα στο Διακοφτό μήλους 22,7 χλμ. Την γραμμή αναλαμβάνει να την κατασκευάσει ο Γάλλος εργολάβος Ατών. Θα τον διαδεχτούν πολλοί άλλοι και θα χρειαστεί να περάσουν πέντε χρόνια για να ολοκληρωθεί το έργο.

Το 1891 η γραμμή φτάνει μέχρι την Αρχαία Ολυμπία αφού την περασμένη χρονιά κατασκευάστηκαν τα τμήματα : Αχαΐα-Λεχαινά-Αμαλιάδα-Πύργος. Τον Μάρτιο του 1896 αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Διακοφτού-Καλαβρύτων. Την τριετία 1897-1899 το σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτείνεται σε ολόκληρη την κεντρική Πελοπόννησο. Το 1902 ολοκληρώνεται η γραμμή Πύργου-Κυπαρισσίας-Μελιγαλά (συνολικό μήκος 750 χλμ).

Το 1922 οι ΣΠΑΠ αποσπώνται από τους ΣΕΚ και αποτελούν ιδιαίτερα (ιδιωτική) εταιρία. Το 1929 οι ΣΠΑΠ αγοράζουν τον σιδηρόδρομο Ηρακλείου-Λαυρίου. Τον Ιούνιο του 1940 δημοσιεύεται στο ΦΕΚ 140 ο νόμος της ανάληψης της εκμετάλλευσης των ΣΠΑΠ από το ελληνικό δημόσιο. Το 1953 υπάγονται στους ΣΠΑΠ οι Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος.

Το 1962 οι ΣΠΑΠ ενώνονται με τους ΣΕΚ που ήδη λειτουργούν ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Τα χρόνια της λειτουργίας τους οι ΣΠΑΠ προσπάθησαν να παράσχουν τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες χρησιμοποιώντας ατμομηχανές και βαγόνια κατασκευασμένα στα πιο γνωστά ευρωπαϊκά εργοστάσια. Σταθμό στην ιστορία τους αποτελεί η άφιξη των πρώτων πετρελαιοκίνητων αυτοκινηταμαξών το 1937. Εκτός από τις καθαρά σιδηροδρομικές υπηρεσίες οι ΣΠΑΠ ανέπτυξαν ποικίλες επιχειρηματικές δραστηριότητες, κατασκεύασαν πολυτελές ξενοδοχείο στην Αρχαία Ολυμπία, έχτισαν συνοικισμό στα λουτρά Κυλλήνης, εκμεταλλεύτηκαν ιαματικά λουτρά κλπ.

Σιδηρόδρομοι Αττικής (ΣΑ)

Δίκτυο μετρικής γραμμής, ατμοκίνητη καθ' όλη την διάρκεια της αυτόνομης λειτουργίας του. Το δίκτυο κατασκευάστηκε για να εξυπηρετεί την επιβατική και εμπορική κίνηση ανάμεσα στην πρωτεύουσα και το Λαύριο, που την εποχή εκείνη είχε μεγάλη ανάπτυξη χάρη στα μεταλλεία του.

Το 1882 υπογράφεται, ανάμεσα στην ελληνική κυβέρνηση και σε αγγλική εταιρία η σύμβαση για την κατασκευή, εντός τριών ετών, της γραμμής Αθηνών-Λαυρίου με διακλάδωση Ηρακλείου-Κηφισίας. Την επόμενη χρονιά αρχίζουν οι εργασίες και τον Φεβρουάριο του 1885 εγκαινιάζεται το πρώτο τμήμα της γραμμής, από την πλατεία Αττικής μέχρι την Κηφισιά (15 χλμ.). Τον Ιούνιο του ίδιου έτους πραγματοποιούνται τα εγκαίνια του δευτέρου τμήματος των Σιδηροδρόμων Αττικής μέχρι το Λαύριο.

Τον φεβρουάριο του 1889 ολοκληρώνεται το στρώσιμο της γραμμής από την οδό Κοδριγκτώνος και 3^{ης} Σεπτεμβρίου και ο σταθμός του «Θηρίου»

μεταφέρεται από την πλατεία Αττικής στην πλατεία Λαυρίου (κοντά στην Ομόνοια).

Από το 1925 την εκμετάλλευση της γραμμής Αθήνα-Κηφισιά αναλαμβάνει η Ηλεκτρική Εταιρία Μεταφορών (ΗΕΜ).

Τέσσερα χρόνια αργότερα (1929) το ΣΠΑΠ αγοράζουν τον σιδηρόδρομο Ηρακλείου-Λαυρίου και τον ίδιο χρόνο ο σταθμός Αθηνών μεταφέρεται από την πλατεία Λαυρίου στο Σταθμό Πελοποννήσου των ΣΠΑΠ. Το τελευταίο δρομολόγιο του «Θηρίου» γίνεται στις 7 Αυγούστου του 1938. Το 1956 διακόπτεται η λειτουργία και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου.

Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος (ΣΒΔΕ)

Δίκτυο μετρικής γραμμής ατμοκίνητο. Κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορικής κίνησης της κοιλάδας του Αχελώου με στόχο να επεκταθεί προς Ήπειρο και Θεσσαλία, κάτι όμως που ποτέ δεν έγινε.

Τον Ιούνιο του 1888 αρχίζουν οι εργασίες κατασκευής της γραμμής Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου 44 χλμ. την οποία θα εκμεταλλεύεται Βελγικός οίκος. Σημαντικό μέρος της δαπάνης βαρύνειτο ελληνικό δημόσιο.

Η ανάδοχος εταιρία δεν κάνει δεκτή την πρόταση της ελληνικής κυβέρνησης για προέκταση της γραμμής μέχρι το Κρουονέριο (για να συνδεθεί ατμοπλοϊκώς με την Πάτρα και τις γραμμές του ΣΠΑΠ).

Τον Μάρτιο του 1890 ο Χ. Αποστολίδης ιδρύει την Εταιρία Σιδηροδρόμου Βορειοδυτικής Ελλάδος και από τον Οκτώβριο αρχίζει η λειτουργία της γραμμής Μεσολογγίου-Αγρινίου. Από τον επόμενο χρόνο παραδίδεται προς χρήση η προέκταση της γραμμής Μεσολογγίου-Κρουονερίου. τη διετία 1896-1897 κατασκευάζεται και δίδεται στην κυκλοφορία η διακλάδωση της γραμμής Καλύβια-Αχελώος (2 χλμ.) για την μεταφορά της τοπικής ξυλείας.

Το 1910 αρχίζει η κατασκευή των διακλαδώσεων από την πλατεία Μπότσαρη στο Σταθμό Μεσολογγίου και από το Αιτωλικό στις κωμοπόλεις Νεοχώρι και Κατοχή (συνολικά 11 χλμ.). Η εκμετάλλευση τους γίνεται από την επόμενη χρονιά.

Το 1952 οι ΣΒΔΕ μετά την πτωχευσή τους κατάσχονται από το ελληνικό δημόσιο και υπάγονται στους ΣΠΑΠ. Τον Οκτώβριο του 1970 οι ΣΒΔΕ σταματούν να λειτουργούν γιατί η εκμετάλλευσή τους είναι υπερβολικά ελλειμματική. Οι γραμμές και οι διάφορες εγκαταστάσεις διατηρούνται.

Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ)

Τον Ιούνιο του 1870 η κυβέρνηση του Δ. Βούλγαρη δέχεται την πρόταση του Γάλλου μηχανικού Ε. Πιάτ και η υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά-Συνόρων(Λαμία).Τον Ιανουάριο του 1873 η εταιρία του Πιάτ κηρύσσεται έκπτωτος και το έργο συνεχίζει η εταιρία του «Λαμιακού Σιδηροδρόμου».Η γραμμή ξεκινάει από το πλατύ Φρέαρ του Ρουφ αλλά υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στις σχέσεις της αναδόχου εταιρίας με το ελληνικό δημόσιο που καταλήγουν σε έναν μακροχρόνιο δικαστικό αγώνα και τελικά ματαιώνεται το έργο.

Το 1889 προκηρύσσεται νέος διαγωνισμός για την κατασκευή της γραμμής, αλλά τέσσερα χρόνια μετά η εταιρία ECKERLEY αδυνατεί να ολοκληρώσει το έργο.

Μετά τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, ο οποίος έδειξε πόσο απαραίτητη ήταν η σιδηροδρομική γραμμή από τον Πειραιά μέχρι τα (τότε) σύνορα, ανανεώνεται το ενδιαφέρον για την κατασκευή της γραμμής.Νέα σύμβαση το 1900 με την εταιρία «Συνδικάτο κατασκευής σιδηροδρόμων εν Ανατολή».Το 1901 συνεχίζεται το έργο από την εταιρία BATIGNOLES.

Το 1902 ιδρύεται η ελληνική εταιρία μετοχικού κεφαλαίου «Εταιρία των ελληνικών σιδηροδρόμων», η οποία από το 1903 αγοράζει γραφεία επί της οδού Πανεπιστημίου 39 (απέναντι από την Ακαδημία).Στις 6 Μαρτίου 1904 γίνονται τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος της γραμμής από τον Πειραιά μέχρι την Θήβα και την Χαλκίδα.Το πρώτο ταξίδι Πειραιάσ-Χαλκίδα διαρκεί τρεις ώρες.Τον Απρίλιο της ίδιας χρονιάς γίνονται τα εγκαίνια της σύραγγας του Μπράλου και τον Ιούνιο αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Θηβών-Λειβαδιάς (41,5 χλμ).

Τον Ιούνιο του 1906 υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή της προέκτασης από Δεμερλή-Λάρισα μέχρι τα σύνορα (Παραπούλι), η οποία αρχίζει να λειτουργεί τον Ιούλιο του 1909.Τον Μάιο του 1916 τοποθετείται έξω από τον σταθμό αμπανόβου (Κολινδρού) ο τελευταίος αμφιδέτης ενώνοντας το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.Την περίοδο 1916-1920 καταλαμβάνονται από τα Συμμαχικά στρατεύματα οι Μακεδονικές γραμμές οι οποίες παραδίδονται στο ελληνικό δημόσιο.Από τα μέσα του 1918 υπάρχουν στην Ελλάδα δύο ανεξάρτητες μεταξύ τους σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, του Λαρισαϊκού και της Πελοποννήσου, οι οποίες οδηγούνται στην χρεωκοπία.Η κυβέρνηση του Βενιζέλου ιδρύει τον Μάρτιο του 1920 εταιρία, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους», με στόχο την ενοποίηση και ανασυγκρότηση όλων των σιδηροδρόμων του ελληνικού κράτους.Τελικά η ενοποίηση επετεύχθη μόνο για γραμμές διεθνούς εύρους.

Ο ΣΕΚ εκμεταλλεύεται τις γραμμές Θεσσαλονίκης-Γευγελή, των Θρακικών σιδηροδρόμων και τη γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου.Τον Ιούλιο του

1920 αρχίζει η κθκλοφορία της ταχείας αμξοστοιχείας Αθηνών-Παρισίων (Simplon). Την 1^η Αυγούστου του 1922 ψηφίζεται στον Πειραια στη διάρκεια των εργασιών του Α' Συνεδρίου η ιδρυτική διακήρυξη της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ). Τον Σεπτέβριο του 1929 αρχίζει η εφαρμογή του νέου οργανισμού του ΣΕΚ, που εξασφαλίζει στους ελληνικούς σιδηροδρόμους μεγαλύτερο ποσοστό αυτονομίας. Την ίδια περίοδο αρχίζει να λειτουργεί ειδική υπηρεσία ασφάλισης των αποσκευών. Από το 1936 οι ΣΕΚ υπάγονται στο Υπουργείο Σιδηροδρόμων και Αυτοκινήτων.

Την περίοδο 1946-1949 αποκαθίστανται οι ζημιές του δικτύου από τον πόλεμο. Τον Απρίλιο του 1952 ολοκληρώνεται η κατασκευή και αρχίζει η εκμετάλλευσή της γραμμής Αμυνταίου-Πτολεμαΐδας, που αποτελεί τμήμα της γραμμής Καλαμπάκας Κοζάνης Αμυνταίου. Τον Μάρτιο του 1957 καταστρέφονται από σεισμούς όλα σχεδόν τα κτίρια των σιδηροδρομικών σταθμών μεταξύ Λάρισας και Βόλου. Στις 7 Μαΐου του 1958 το ΔΣ των ΣΕΚ αποφασίζει τη στέγαση όλων των υπηρεσιών του, που ήταν κατάσπαρτες σε 11 κτίρια (ακατάλληλα και σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους) σε ένα νέο κτίριο που θα οικοδομηθεί σε ιδιόκτητο οικόπεδο της εταιρίας στην οδό Δεληγιάνη.

Τέλος, το 1962 εξασφαλίζεται η ντιζελοκίνηση όλων των επιβατικών αμαξοστοιχιών του ΣΕΚ.

Την 1^η Ιανουαρίου του 1970 ιδρύεται ο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο ΟΣΕ αποτελεί κατά κάποιο τρόπο την μετεξέλιξη των ΣΕΚ.

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Στις αρχές 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. Το 1941 ιδρύεται ο Οργανισμός Ελέγχου Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΕΑΣ) με σκοπό τον έλεγχο και την αποπεία της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τους ιδιώτες λεωφορειούχους. Έντεκα χρόνια μετά, το 1952, οι ιδιώτες λεωφορειούχοι οργανώνουν έξι Κοινά Ταμεία Εκμετάλλευσης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ). Το καθένα από 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 1956 όταν λήγει το παραχωρητήριο για λειτουργία τραμ, δεν γίνεται ανανέωση η ΗΕΜ περιορίζεται στη λειτουργία μόνο των τρόλλεϋ.

Το 1961 ιδρύεται η πρώτη κρατική εταιρία αστικών συγκοινωνιών με την επωνυμία Αστικές Συγκοινωνίες Περιοχής Αθηνών (ΑΣΠΑ), γνωστή και ως 7^ο ΚΤΕΛ, στην οποία παραχωρούνται συγκεκριμένες γραμμές εξυπηρέτησης, μεσαίας όμως οικονομικής αποδοτικότητας. Η ΑΣΠΑ δημιούργησε στο Βοτανικό

δικό της αποκλειστικό χώρο στάθμευσης και οργανωμένο συνεργείο συντήρησης.

Το 1968 ενώνονται τα έξι ΚΤΕΛ και δημιουργείτε το ΕΚΤΕΛ, ενώ τα έξι ΚΤΕΛ εξακολουθούν να διατηρούν την αυτοδυναμία τους και να λειτουργούν συγκεκριμένες γραμμές το καθένα με τη ίδια περί εξίσωσης αρχή. Το 1970 η ΗΕΜ καταργείται και στη θέση της ιδρύεται εταιρία με την επωνυμία Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Πειραιώς Αθηνών Περιχώρων (ΗΛΠΑΠ). Όλες τις μετοχές της εταιρίας αυτής τις κράτησε το ελληνικό δημόσιο, ενώ σκοπός της εταιρίας ήταν η λειτουργία γραμμών τρόλλεϋ και ειδικών θερμικών λεωφορείων. Το 1976 το τροχαίο υλικό των ΕΚΤΕΛ είναι ήδη πεπαλαιωμένο και παρατηρούνται ελλείματα στα οικονομικά αποτελεσμάτά του.

Το 1977 αφαιρέθηκαν όλες οι άδειες λειτουργίες Αστικής Συγκοινωνίας από τους μετόχους του ΕΚΤΕΛ και στη θέση του με το Νόμο 588/77 δημιουργείται μια ανώνυμη κρατική εταιρία με την επωνυμία Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (ΕΑΣ). Με τον ίδιο νόμο καταργείται ο ΟΕΑΣ και ιδρύεται ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΑΣ), ο οποίος έχει ως σκοπό το σχεδιασμό, το συντονισμό και την εποπτεία του όλου συστήματος συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας.

Το 1992 με το νόμο 2078 καταργείται η ΕΑΣ και η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με θερμικά λεωφορεία ανατίθεται σε Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις (ΣΕΠ) μέλη των οποίων είναι υποχρεωτικώς φυσικά πρόσωπα στα οποία παραχωρείται η άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων. Στα τέλη του 1993 οι Αστικές Συγκοινωνίες της Πρωτεύουσας περιέρχονται ξανά στο ελληνικό δημόσιο. Τον ίδιο χρόνο ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρία Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και από τον Δεκέμβριο του 1998 με τη 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 ΟΑΣΑ, ενώ η εκτέλεση του Συγκοινωνιακού Έργου με λεωφορεία, τρόλλεϋ, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ διενεργείται από τους συμβαλλόμενους με αυτόν Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΦΣΕ) (ΕΘΕΛ ΑΕ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ), οι οποίοι αποτελούν και τις θυγατρικές του εταιρίες.

ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΕΛΛΑΔΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Τις τελευταίες δεκαετίες, το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας εκσυγχρονίστηκε και αναβαθμίστηκε εντυπωσιακά, 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 το 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 σιδηρόδρομου 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 σιδηρόδρομου Αθήνας-Πειραιά. Η σύνδεση του τελευταίου με το μητροπολιτικό 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.

Παρακάτω, θα επιχειρηθεί μία διεξοδική περιγραφή του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας μας, ώστε στη συνέχεια να τονίσουμε τα θετικά και αρνητικά στοιχεία του μεταφορικού μας δικτύου και κατά πόσον αυτό διευκολύνει την τουριστική μετακίνηση και σε τελική ανάλυση κατά πόσον βοηθάει ή όχι στην ανάπτυξη του τουρισμού της χώρας μας.

Με τη βοήθεια των πόρων από τα «πακέτα» διαρθρωτικών ενισχύσεων της ΕΕ και δανεισμού από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η ελληνική οικονομία απορρόφησε περίπου 32 εκ. ευρώ (την περίοδο 1994-1999 από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης) ενώ εκταμίευσε επιπλέον 48 εκ. ευρώ (που προβλέπονταν για την περίοδο 2000-2006 από το τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης). Το συνολικό ποσό των απορροφήσεων έφτασε επομένως στο 4% περίπου του ΑΕΠ ετησίως.

Ας ξεκινήσουμε με την Αττική, η οποία ωφελήθηκε σε τεράστιο βαθμό από τους Ολυμπιακούς Αγώνες όσον αφορά το μεταφορικό δίκτυο (και μόνο, ίσως) με τη βελτίωση των ήδη υπάρχοντων υποδομών και δημιουργία καινούριων όπως είναι π.χ. το τραμ και ο προαστιακός σιδηρόδρομος.

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Η πρώτη φάση του metro 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 metro, 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 μια και ως γραμμή 1 θεωρείται η γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου ΗΣΑΠ η οποία λειτουργικά συμπληρώνει το metro και η οποία καλύπτει την διαδρομή Κηφισιά-Πειραιάς). Η γραμμή 2 εκτελεί το δρομολόγιο Άγιος Αντώνιος-Άγιος Δημήτριος, ενώ η γραμμή 3 το δρομολόγιο Μοναστηράκι-Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, μετά την ολοκλήρωση του σταθμού Μοναστηράκι ο οποίος ενώθηκε μέσω του σταθμού στο Σύνταγμα με το Αεροδρόμιο. Οι βασικές κατευθύνσεις επέκτασης του metro, 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 μακροπρόθεσμα προβλέπεται επέκταση του δικτύου μέχρι και τη Γλυφάδα.

Παρακάτω παρατίθενται με μία συνοπτική περιγραφή οι νέοι σταθμοί που παραδόθηκαν την τελευταία διετία στο επιβατικό κοινό:

Σταθμοί Χαλανδρίου και Δουκίσσης Πλακεντίας

Παραδόθηκαν στα τέλη Ιουλίου σε λειτουργία οι σταθμοί Χαλανδρίου και Δουκίσσης Πλακεντίας του Μετρό. Και οι δύο συνοδεύονται από parking 240 και 340 θέσεων αντίστοιχα. Με τους σταθμούς αυτούς εξυπηρετούνται πλέον περιοχές όπως το Χαλάνδρι, η Αγία Παρασκευή, τα Βριλήσσια, τα Μελίσσια, το Μαρούσι, ο Γέρακας και η μεγάλη περιοχή των Μεσογείων.

Στο σταθμό της Δουκίσσης Πλακεντίας υπάρχουν τέσσερις κύριες εισοδοί ενώ με μία βασική είσοδο ο σταθμός συνδέεται με τον ομώνυμο σταθμό του προαστιακού σιδηροδρόμου. Δίπλα στο σταθμό λειτουργεί σταθμός μετεπιβίβασης λεωφορείων.

Σύνδεση με το αεροδρόμιο

Σε λειτουργία τέθηκε στα τέλη Ιουλίου και η επέκταση της γραμμής του Μετρό από την Εθνική Άμυνα ως το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ο ρυθμός δρομολογίων είναι δύο ανά ώρα ενώ με τον τρόπο αυτό αναβαθμίζεται σημαντικά η σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με το αεροδρόμιο.

Σταθμός «Άγιος Αντώνιος»

Ο σταθμός «Άγιος Αντώνιος» προστίθεται στους ήδη υπάρχοντες και θα εξυπηρετεί την περιοχή του Περιστερίου.

Επεκτάσεις γραμμών

Στις αρχές Ιουνίου του 2004 τέθηκε σε εμπορική λειτουργία η επέκταση της γραμμής 2 από τη Δάφνη προς το Σταθμό Αγίου Δημητρίου – Αλέξανδρου Παναγούλη που ήδη εξυπηρετούσε επιβάτες από τα νότια προάστια της πρωτεύουσας. Εξάλλου σε λειτουργία τέθηκαν και οι επεκτάσεις της γραμμής 2 προς το σταθμό Άγιος Αντώνιος στο Περιστερί.

Η επόμενη φάση του προγράμματος επεκτάσεων έχει χρονικό ορίζοντα το 2007, οπότε αναμένεται να λειτουργήσουν η επέκταση της γραμμής από το Μοναστηράκι προς το Αιγάλεω, ένας ακόμη σταθμός στο Χαϊδάρι και η επέκταση της γραμμής προς το Ελληνικό με τέσσερις νέους σταθμούς. Αμέσως μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες θα γίνει η δημοπράτηση της κατασκευής των σταθμών Περιστερί και Θηβών ενώ η ολοκλήρωση της επέκτασης με την προσθήκη των δύο αυτών σταθμών αναμένεται εντός του 2007. Μέσα στο 2004 πραγματοποιήθηκε η δημοπράτηση των αναγκαίων εργασιών των Σταθμών Χολαργός και Νομισματοκοπείο ώστε να παραδοθούν στο κοινό εντός του 2006-2007. Γίνονται τέλος μελέτες για τις επεκτάσεις του Μετρό προς τον Πειραιά και το Γαλάτσι, αλλά και προς τα ανατολικά προάστια.

Παρακάτω παρατίθεται ένας ενδεικτικός χάρτης των μέχρι τώρα –σε λειτουργία- σταθμών του Μετρό καθώς και του ΗΣΑΠ.



Ειδικότερα οι γραμμές υπό κατασκευή είναι οι εξής:

Εργα σε εξέλιξη/ υπό δημοπράτηση	Μήκος (σε χλμ.)	Σταθμοί	Ετος Ολοκλήρωσης	Αριθμός Ημερ. Επιβατών
ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ ΑΙΓΑΛΕΩ-ΧΑΪΔΑΡΙ	5,8	4	2007/2008	110.000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ	1,5	2	2007	50.000
ΧΟΛΑΡΓΟΣ, ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ, ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	-	3	2007/2008	60.000
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ/ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΝΑΓΟΥΛΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟ	5,5	4	2009	80.000

Δυτική Επέκταση Γραμμής 3 προς ΑΙΓΑΛΕΩ-ΧΑΪΔΑΡΙ

Η επέκταση της Γραμμής 3 από το Μοναστηράκι προς το Αιγάλεω έχει μήκος 4,3 χλμ., περιλαμβάνει 3 Σταθμούς (ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ, ΕΛΑΙΩΝΑΣ & ΑΙΓΑΛΕΩ) και 7 φρέατα εξαερισμού.

Η Γραμμή της επέκτασης ακολουθεί τον άξονα της Ιεράς Οδού και πριν ξεκινήσουν οι κατασκευαστικές εργασίες του ΜΕΤΡΟ απαιτήθηκε μακροχρόνια και επίπονη αρχαιολογική ανασκαφή σε 17 εργοτάξια (Σταθμοί,είσοδοι/έξοδοι σταθμών, φρέατα εξαερισμού, φρέατα πρόσβασης για την κατασκευή της σήραγγας της επέκτασης).

Πρόσφατα (Οκτώβριος 2005) ολοκληρώθηκε η διάνοιξη της σήραγγας σε όλο το μήκος της επέκτασης και η μόνιμη επένδυση των σηράγγων από οπλισμένο σκυρόδεμα βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο (75%). Παράλληλα, τα έργα Πολιτικού Μηχανικού σε όλα τα κατασκευαστικά μέτωπα αυτής της επέκτασης προχωρούν με γοργούς ρυθμούς προκειμένου να εξυπηρετηθούν περιοχές με υψηλή κυκλοφοριακή κίνηση (Αιγάλεω, Ιερά Οδός, Θηβών) και σημαντική περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Με το έργο αυτό, προϋπολογισμού 200 εκατομμυρίων ευρώ, η Γραμμή 3 του Μετρό της Αθήνας επεκτείνεται ακόμη περισσότερο στη Δυτική Αθήνα, φθάνοντας πλέον στις περιοχές του Χαϊδαρίου και της Αγίας Βαρβάρας.

Μετά από το άνοιγμα των Οικονομικών Προσφορών και βάσει των αποτελεσμάτων του Διαγωνισμού προσωρινός Ανάδοχος του έργου είναι η κοινοπραξία ALPIN - TERNA - ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ - POWELL.

Στις αρχές του νέου έτους θα υπογραφεί η σύμβαση του έργου και αμέσως μετά θα ξεκινήσουν οι κατασκευαστικές εργασίες για την προσθήκη περίπου 1,5χλμ Γραμμής και ενός ακόμη Σταθμού (ΧΑΪΔΑΡΙ). Στην εργολαβία αυτή έχει συμπεριληφθεί και η κατασκευή του Αμαξοστασίου στην περιοχή του Ελαιώνα, ενός έργου απαραίτητου για τη λειτουργία της Γραμμής 3. Το αμαξοστάσιο στην περιοχή του Ελαιώνα προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2007 και το έργο της επέκτασης του ΜΕΤΡΟ στο Χαϊδάρι το 2008. Η επέκταση αυτή αναμένεται να εξυπηρετεί σε καθημερινή βάση περισσότερους από 30.000 επιβάτες.

Πρόσφατα όμως ανακοινώθηκαν από την κυβέρνηση μελέτες οι οποίες εκπονήθηκαν με σκοπό την περαιτέρω επέκταση των γραμμών του μετρό. Ειδικότερα:

Επέκταση Γραμμής 3 από το Σταθμό ΧΑΪΔΑΡΙ προς τον Πειραιά - Ζέα

Για την περαιτέρω ανάπτυξη του Δικτύου σχεδιάζεται κατά προτεραιότητα η περαιτέρω ανάπτυξη της Γραμμής 3 από το Χαϊδάρι στον

Πειραιά. Η επέκταση έχει προταθεί να χρηματοδοτηθεί από το Γ' ΚΠΣ από κονδύλια που δεν έχουν απορροφηθεί σε άλλα επιχειρησιακά προγράμματα. Πρόκειται για επέκταση μήκους 8,3 χλμ. με επτά νέους σταθμούς. Η επέκταση προβλέπεται να είναι υπόγεια και θα έχει αφετηρία το σταθμό ΧΑΪΔΑΡΙ και τέρμα το σταθμό ΖΕΑ. Θα εξυπηρετεί τόσο τα δυτικά προάστια του Λεκανοπεδίου (Αγία Βαρβάρα, Νίκαια, Κορυδαλλός) όσο και του Πειραιά ο οποίος θα διαθέτει 3 σύγχρονους σταθμούς (ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ και ΖΕΑ).

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. έχει ολοκληρώσει την προμελέτη του έργου και είναι σε θέση να ξεκινήσει τις διαδικασίες δημοπράτησης αμέσως μόλις εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση της επέκτασης.

Με την υλοποίηση αυτής της επέκτασης η Γραμμή 3 θα έχει συνολικό μήκος 49 χλμ. (από τα οποία 28,3 χλμ. υπόγεια) συνδέοντας τη Ζέα με το Αεροδρόμιο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ μέσω του κέντρου της Αθήνας σε λιγότερο από 48 λεπτά.

Νέα Γραμμή 4 από Άλσος Βεΐκου προς Μαρούσι

Σύμφωνα με τη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (1996 - 2000), στο εγκεκριμένο Σχέδιο Ανάπτυξης του Μετρό της Αθήνας προβλέπεται η κατασκευή δύο νέων Επεκτάσεων που ουσιαστικά αποτελούν κλάδους των υφιστάμενων Γραμμών, όπως είναι ο κλάδος της Γραμμής 2 (Πανεπιστήμιο - Εξάρχεια - Αλεξάνδρας - Δικαστήρια - Κυψέλη - Γαλάτσι - Άλσος Βεΐκου) και ο κλάδος της Γραμμής 3 (Πανόρμου - Φάρος - Σίδερα - ΟΑΚΑ - Παράδεισος - Μαρούσι).

Μετά από πρόσφατες διερευνήσεις φάνηκε ότι οι εν λόγω επεκτάσεις δεν είναι τεχνικά εφικτό να αποτελέσουν κλάδους υφιστάμενων Γραμμών, καθώς το ενδεχόμενο αυτό παρουσιάζει σημαντικές κατασκευαστικές και λειτουργικές αδυναμίες (διακοπή λειτουργίας της γραμμής, σύνθετη κατασκευή, υψηλό κόστος, συχνότητα των δρομολογίων, κ.λπ.).

Σε αυτό το πλαίσιο, η Αττικό Μετρό ΑΕ προχώρησε στην εξέταση της σύνδεσης των εν λόγω επεκτάσεων μεταξύ τους και την ανάπτυξή τους ως μία νέα αυτόνομη Γραμμή 4 σε σχήμα U, η οποία θα περιλαμβάνει τα παραπάνω δύο - ακτινικού χαρακτήρα - σκέλη (προς Γαλάτσι και προς Μαρούσι) και κεντρικό τμήμα που θα συνδέει 8 νέους σταθμούς Μετρό: Πανεπιστήμιο, Κολωνάκι, Ευαγγελισμός, Παγκράτι/Καισαριανή, Άνω Ιλίσια, Ζωγράφου, Γουδί, Κατεχάκη, με ανταπόκριση με τις υφιστάμενες Γραμμές 2 (στον Σταθμό Πανεπιστήμιο) και 3 (στους Σταθμούς Ευαγγελισμός & Κατεχάκη).

Η νέα αυτή Γραμμή του Μετρό, Γραμμή 4 με χρώμα πορτοκαλί (Άλσος Βεΐκου - Πανεπιστήμιο - Κατεχάκη - Μαρούσι) έχει μήκος 19,6 χλμ., 20 σταθμούς και εκτιμώμενο προϋπολογισμό κατασκευής περίπου 2,1 δις ευρώ και αναμένεται όχι μόνο να αλλάξει δραστικά τον συγκοινωνιακό χάρτη της Αθήνας αλλά να αναβαθμίσει σημαντικά τη ζωή στο Λεκανοπέδιο.

Η δημιουργία της νέας αυτής Γραμμής 4 παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως ενδεικτικά:

Η εξυπηρέτηση πολλών νέων πυκνοκατοικημένων περιοχών της πόλης (Γαλάτσι, Κυψέλη, Παγκράτι, Καισαριανή, Ζωγράφου, περιοχές όμορες Λεωφ. Κηφισίας, κ.λπ.). Εκτιμάται ότι η εν λόγω Γραμμή θα εξυπηρετεί καθημερινά περισσότερους από 400.000 επιβάτες.

Η εξυπηρέτηση πολλών σημαντικών εγκαταστάσεων, όπως Νοσοκομεία (Παιδών, Λαϊκό), Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Πανεπιστημιούπολη, Πολυτεχνειούπολη καθώς και το Πανεπιστήμιο και το Πολυτεχνείο στο κέντρο της Αθήνας - "Η Γραμμή των Πανεπιστημίων") και Δικαστήρια.

Η αύξηση της δικτύωσης του Μετρό που συνεπάγεται την αύξηση του αριθμού των σταθμών ανταπόκρισης, στους οποίους μπορεί να γίνει γρήγορη μετεπιβίβαση μεταξύ των Γραμμών του Μετρό.

Η ανακούφιση υφιστάμενων σταθμών Μετρό από τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση του επιβατικού κοινού (Σύνταγμα, κ.λπ.).

Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει εγκρίνει τους σχετικούς πόρους για τη χρηματοδότηση της μελέτης της εν λόγω νέας Γραμμής 4 του Μετρό. Οι κλάδοι προς Γαλάτσι και Μαρούσι βρίσκονται ήδη υπό μελέτη, ενώ η μελέτη του νέου κλάδου σύνδεσης βρίσκεται σε φάση δημοπράτησης.

Όσον αφορά στη χρηματοδότηση της εν λόγω νέας Γραμμής 4 εκτιμάται ότι δεν μπορεί να ενταχθεί στον προγραμματισμό του Δ' ΚΠΣ, δεδομένης της προτεραιότητας της κατασκευής του βασικού έργου και των επεκτάσεων του Μετρό της Θεσσαλονίκης (2 δις ευρώ) καθώς και της επέκτασης της Γραμμής 3 του Μετρό στα Δυτικά Προάστια της Αθήνας από το Χαϊδάρι ως τον Πειραιά και τη Ζέα (680 εκ. ευρώ). Κατά συνέπεια, εξετάστηκαν όλοι οι τρόποι χρηματοδότησης.

Με βάση πρόσφατη μελέτη της Αττικό Μετρό ΑΕ η ανάπτυξη και λειτουργία της Γραμμής 4 υπάρχει η δυνατότητα να υλοποιηθεί με την εφαρμογή ενός ειδικού χρηματοδοτικού σχήματος που θα αφορά στην τιτλοποίηση των μελλοντικών εσόδων των διοδίων της Αττικής Οδού για μια ορισμένη χρονική περίοδο μετά την απόδοσή της από την Παραχωρησιούχο Εταιρεία στο Δημόσιο. Με αυτόν τον τρόπο, η κατασκευή της νέας Γραμμής 4 του Μετρό δεν θα επιφέρει καμία επιβάρυνση ούτε στον Κρατικό Προϋπολογισμό ούτε στα κονδύλια του Δ' ΚΠΣ.

Σε πλήρη λειτουργία οι δύο γραμμές του metro, εξυπηρετούν 140 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Κατά τις ώρες αιχμής οι συρμοί διέρχονται από κάθε σταθμό ανά 3 λεπτά, ενώ τις υπόλοιπες ώρες ανά 5 με 10 λεπτά. Το metro αποσυμφόρησε σημαντικά το κέντρο της Αθήνας και μείωσε σε ελάχιστο χρόνο, αποστάσεις οι οποίες πριν την κατασκευή του απαιτούσαν πολλαπλάσιο χρόνο για να διανυθούν.

Το metro αποτελεί πραγματικά ένα έργο-κόσμημα για την Αθήνα αλλά και για ολόκληρη τη χώρα και αυτό εύκολα το αντιλαμβάνεται κανείς με την πρώτη του επίσκεψη σε οποιοδήποτε σταθμό του δικτύου. Η συνολική εικόνα που δίνουν οι σταθμοί χαρακτηρίζεται ταυτόχρονα από ισορροπημένη πολυτέλεια και λιτά, παραδοσιακά κατασκευαστικά υλικά, όπως το μάρμαρο που κυριαρχεί παντού. Αυτό όμως που πραγματικά εντυπωσιάζει τον επισκέπτη, είναι η εικαστική πλαισίωση των σταθμών, πολλοί εκ των οποίων φιλοξενούν σημαντικά έργα σύγχρονων Ελλήνων καλλιτεχνών, ενώ οι σταθμοί του Συντάγματος και της Ακρόπολης, δεν έχουν να ζηλέψουν τίποτε από ένα καλά οργανωμένο αρχαιολογικό μουσείο. Για το λόγο αυτό αποτελεί σοβαρή παράλειψη πλέον για έναν επισκέπτη της Αθήνας, να αμελήσει μια περιπλάνηση στους σταθμούς του δικτύου του metro.

Τέλος, να σημειώσουμε και την εξαιρετικά χαμηλή τιμή μετακίνησης, η οποία ανέρχεται στα 0,70 ευρώ για ολόκληρο εισιτήριο και στα 0,40 ευρώ για φοιτητές, πολύτεκνους κτλ.

Για τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο ισχύουν τα εξής:

Κανονικό Εισιτήριο: 0,60 Ευρώ

Μειωμένο Εισιτήριο (για φοιτητές και πολύτεκνους): 0,30 Ευρώ

Σημεία Πώλησης: Εκδοτήρια σταθμών γραμμής 1 (ΗΣΑΠ)

Κανονικό Εισιτήριο: 0,70 Ευρώ

Μειωμένο Εισιτήριο (για φοιτητές και πολύτεκνους): 0,40 Ευρώ

Ισχύς: Ισχύουν για μετακινήσεις

Και στις τρεις ζώνες της γραμμής 1 (ΗΣΑΠ)

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, όπως αυτός ανακοινώθηκε από τον Υπουργό κ.Γιώργο Σουφλιά τον Ιούνιο του 2004, το Μετρό Θεσσαλονίκης, μήκους 9,6 χλμ. με 13 σύγχρονους Σταθμούς, αποτελεί το μεγαλύτερο δημόσιο έργο υπό εκτέλεση αυτή την εποχή στην Ελλάδα. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, με βάση την εμπειρία της από την κατασκευή του Μετρό της Αθήνας, ετοίμασε σε χρόνο ρεκόρ τη νέα προμελέτη του έργου, βελτιώνοντας σημαντικά τις προδιαγραφές του. Αξίζει να σημειωθεί ότι για την ανάθεση του Μετρό της Αθήνας απαιτήθηκαν συνολικά τρία χρόνια (1988-1991), ενώ τώρα το χρονικό διάστημα ελαχιστοποιήθηκε στους οκτώ μήνες.

Για να επιτευχθεί αυτό απαιτήθηκε μια τεράστια προσπάθεια του ΥΠΕΧΩΔΕ και της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ προκειμένου σε πολύ στενά χρονικά όρια να ετοιμαστούν οι νέες προδιαγραφές ενός μεγάλου έργου. Το Μετρό της Θεσσαλονίκης αποτελεί μια από τις βασικότερες προτεραιότητες της

Κυβέρνησης καθώς είναι το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο που έχει ποτέ εκτελεστεί στην πόλη.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, έχοντας 13 χρόνια πολύτιμης εμπειρίας από την κατασκευή του Μετρό της Αθήνας, διασφάλισε με τις κατάλληλες νέες προδιαγραφές ότι το Μετρό της Θεσσαλονίκης θα είναι ένα σύγχρονο, μοντέρνο, τελευταίας γενιάς συγκοινωνιακό σύστημα, το οποίο θα υπερτερεί τεχνολογικά σε σχέση με εκείνο της Αθήνας!

Με τη νέα προμελέτη του έργου ελαχιστοποιήθηκαν σημαντικά προβλήματα που υπήρχαν στις παλαιότερες μελέτες τα οποία ήταν βέβαιο ότι θα οδηγούσαν σε υπερβάσεις κόστους και χρόνου εκτέλεσης κατά τη φάση κατασκευής του έργου.

Επιπλέον, η κατασκευή των Σταθμών του δικτύου επιλέχθηκε να πραγματοποιηθεί με τη μέθοδο επικάλυψης και εκσκαφής («cover & cut») προκειμένου να περιορισθεί αισθητά η όχληση τόσο στους διερχόμενους πεζούς όσο και στην κίνηση των οχημάτων στους κεντρικούς δρόμους της Θεσσαλονίκης. Με αυτή τη μέθοδο κατασκευής το μεγαλύτερο τμήμα των κατασκευαστικών εργασιών θα πραγματοποιηθεί υπογείως και η αναπόφευκτη όχληση από τις επιφανειακές εργασίες θα είναι σημαντικά μικρότερη σε σχέση με τη μέθοδο ανοικτού ορύγματος («cut-and-cover») που εφαρμόστηκε στους περισσότερους Σταθμούς του Μετρό της Αθήνας.

Η εμπειρία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ και η άριστη συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς βοήθησε σημαντικά στην επίλυση τεχνικών θεμάτων, ενώ ιδιαίτερη μνεία αξίζει στη διευθέτηση του πολύ σημαντικού ζητήματος των αρχαιολογικών ανασκαφών καθώς και για τη ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της Θεσσαλονίκης στους Σταθμούς του δικτύου.

ΤΡΕΙΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σημαντικά ζητήματα που δεν είχαν αντιμετωπισθεί επαρκώς από την προηγούμενη μελέτη της αποτυχημένης απόπειρας κατασκευής του Μετρό της Θεσσαλονίκης με τη μέθοδο της παραχώρησης (1998-2003) αντιμετωπίστηκαν λεπτομερώς χάρις στη νέα προμελέτη του έργου. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ αντιμετώπισε με επιτυχία ιδιαίτερα δύσκολες προκλήσεις σε τεχνικά θέματα κατασκευής του έργου, εξασφαλίζοντας έτσι την ελαχιστοποίηση των όποιων εμπλοκών λόγω του ανεπαρκούς αρχικού σχεδιασμού. Συγκεκριμένα, οι βασικές βελτιώσεις στον σχεδιασμό του συστήματος του Μετρό της Θεσσαλονίκης είναι οι εξής:

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Χάρης στην άριστη και στενή συνεργασία με τις Αρχαιολογικές Υπηρεσίες και το Υπουργείο Πολιτισμού, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ προχώρησε στις παρακάτω ενέργειες:

Πραγματοποίησε μελέτη αρχαιολογικής τεκμηρίωσης στην οποία καθορίστηκαν οι Σταθμοί που μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «υψηλού αρχαιολογικού κινδύνου» καθώς αναμένεται με υψηλή πιθανότητα η εμφάνιση αρχαιοτήτων κατά την διάρκεια των εκσκαφών.

Μετατόπισε από τις αρχικές τους θέσεις τους Σταθμούς εκείνους που ήταν βέβαιο ότι η κατασκευή τους θα απαιτούσε μακροχρόνια αρχαιολογική ανασκαφή (πχ. ο Σταθμός Πλ. Δημοκρατίας μετατοπίσθηκε σε θέση έξω από τα αρχαία τείχη της πόλης).

Επιλέχθηκαν οι καλύτερες δυνατές μέθοδοι για την διασφάλιση των αρχαιολογικών ευρημάτων αλλά και για την ελαχιστοποίηση του κόστους και του χρόνου των αρχαιολογικών ανασκαφών.

ΔΙΚΤΥΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ

Οι βελτιώσεις στη χάραξη της Γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης πραγματοποιήθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλισθεί ότι δε 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 μικρότερης εμβέλειας διορθώσεις πραγματοποιήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη και τα υπόλοιπα δίκτυα κοινής ωφελείας της Θεσσαλονίκης.

ΥΠΕΔΑΦΟΣ

Η νέα προμελέτη του έργου, χάρις στη συλλογή ορισμένων επικαιροποιημένων στοιχείων για το υπέδαφος της Θεσσαλονίκης, καθόρισε επακριβώς τις μεθόδους εκσκαφής τόσο των Σταθμών όσο και της Γραμμής και προσδιόρισε τα χαρακτηριστικά των δύο Μηχανημάτων Διάνοιξης Σηράγγων (μετροπόντικες).

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

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

1. 13 σύγχρονοι Σταθμοί με κεντρική αποβάθρα.
2. 9,6 χλμ. Γραμμής (με δύο ανεξάρτητες σήραγγες μονής τροχιάς), που θα κατασκευαστεί στο μεγαλύτερο τμήμα της (7,7 χλμ.) από δύο Μηχανήματα Ολομέτρησης Διάνοιξης. Το υπόλοιπο τμήμα της Γραμμής θα κατασκευαστεί με την μέθοδο του Ανοικτού Ορύγματος.
3. 18 υπέρ-αυτόματοι συρμοί τελευταίας τεχνολογίας πλήρως κλιματιζόμενοι, οι οποίοι θα κινούνται χωρίς οδηγό αλλά με συνοδό.
4. Αμαξοστάσιο στην περιοχή της Πυλαίας (Βότση) σε έκταση 50.000τμ.

Οι σημαντικές διαφορές του Μετρό Θεσσαλονίκης, που αποτελούν βελτιώσεις σε σχέση με τις Γραμμές 2 και 3 του Μετρό της Αθήνας, είναι ότι θα υπάρχουν δύο μονές ανεξάρτητες σήραγγες (αντί της μίας σήραγγας διπλής τροχιάς 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 ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού θα αναδείξει τα σημαντικότερα αρχαιολογικά ευρήματα σε κεντρικούς Σταθμούς του δικτύου.

ΑΥΣΤΗΡΑ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΘΕΣΕΙ ΤΟ ΥΠΕΧΩΔΕ

Η υλοποίηση αυτού του μεγάλου έργου κινείται αυστηρά εντός των ορίων του χρονοδιαγράμματος που έχει θέσει το ΥΠΕΧΩΔΕ και το έργο θα προχωρήσει ακριβώς όπως έχει προγραμματισθεί και έχει δεσμευθεί η Κυβέρνηση.

Με βάση τη διακήρυξη του Διαγωνισμού, τον Ιούνιο του 2004, υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος πέντε κοινοπραξίες με σημαντικές ελληνικές και ξένες τεχνικές εταιρείες.

Το πρώτο στάδιο (προεπιλογή) του Διαγωνισμού ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 2004, όπου τέσσερις από τις πέντε κοινοπραξίες συνέχισαν στο δεύτερο στάδιο και τον Ιανουάριο του 2005 έλαβαν τα τεύχη δημοπράτησης και την νέα προμελέτη του έργου.

Στις 12 Μαΐου 2005 οι προεπιλεγείσες κοινοπραξίες υπέβαλαν την τεχνική και οικονομική προσφορά τους και στις 19 Αυγούστου 2005

ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των τεχνικών και οικονομικών προσφορών των τριών κοιπραξιών που έμειναν στο τελικό στάδιο του Διαγωνισμού. Αμέσως μετά, μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία των ενστάσεων, θα υπογραφεί σχετική σύμβαση με τον Ανάδοχο του έργου. Η κατασκευή του Μετρό της Θεσσαλονίκης προβλέπεται να ολοκληρωθεί, εκτός απροόπτου, σε 6,5 χρόνια.

ΞΕΚΙΝΗΣΑΝ ΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ

Παράλληλα, έχει ξεκινήσει και η μελέτη των επεκτάσεων του Μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά και Σταυρούπολη (10,8 επιπλέον χλμ. Γραμμής Μετρό με 10 νέους Σταθμούς), ώστε σταδιακά να δημιουργηθεί ένα πλήρες δίκτυο Μετρό που θα εξυπηρετεί τις περισσότερες περιοχές της Θεσσαλονίκης.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ, διασφαλίζουν ότι το ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης θα αποτελέσει ένα μεγάλο έργο που θα κοσμήσει την πόλη το οποίο θα βελτιώσει θεαματικά την καθημερινότητα των πολιτών στη Θεσσαλονίκη.

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ένα νέο μεταφορικό μέσο σταθερής τροχιάς, που προσφέρει και εγγυάται στον επιβάτη ταχύτητα, ακρίβεια, άνεση, απόλυτη ασφάλεια δρομολογίων και χρόνο μεταφοράς ανεξάρτητο από την κυκλοφοριακή κίνηση, ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, 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 .

Το νέο αυτό σύγχρονο μέσο θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις –κυρίως- 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 πρόσβασής 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 στο άμεσο μέλλον και νέοι σταθμοί στη Μεταμόρφωση και στην Πεντέλη .

Το έργο στην πρώτη φάση του θα λειτουργήσει σε ένα τμήμα μήκους 38,950 χλμ. σε σχέση με το συνολικό προγραμματισμό του και με

ντηζελοκίνητους συρμούς σύγχρονης τεχνολογίας, μοντέρνους αισθητικά, πλήρως κλιματιζόμενους και άνετους για τον επιβάτη. Με την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, θα προστεθούν ηλεκτροκίνητοι συρμοί τελευταίας τεχνολογίας.

Το σύνολο του έργου που προβλέπεται να ολοκληρωθεί ως το 2010 θα εκτείνεται σε μήκος 281 χλμ. με κατεύθυνση προς: α) Θήβα, β) Κόρινθο-Κιάτο γ) Λαύριο, δ) Ραφήνα και ε) Χαλκίδα και υπολογίζεται να εξυπηρετεί ημερησίως 420.000 επιβάτες.

Ήδη από τον Σεπτέμβρη του 2005 τέθηκε σε λειτουργία η γραμμή που ενώνει την Κόρινθο με το αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" η οποία εγκαινιάστηκε από τον Υπουργό Μεταφορών κ. Μιχάλη Λιάπη.

Παρακάτω παρατίθεται η τιμολογιακή πολιτική του Προαστιακού Σιδηροδρόμου:

Στο σχεδιασμό του Προαστιακού έγινε πρόβλεψη για διευκολύνσεις και εξυπηρετήσεις των επιβατών τόσο στους συρμούς όσο και τους χώρους υποδοχής. Όλοι οι σταθμοί της Προαστιακής έχουν κατάλληλη πρόσβαση από το δρόμο και είναι εφοδιασμένοι με ανελκυστήρες και το τροχαίο υλικό έχει ειδικούς χώρους υποδοχής για άτομα με κινητικές δυσκολίες. Επί πλέον το άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό πρώτης γραμμής της Προαστιακής είναι παρόν στις αποβάθρες, έτοιμο να προσφέρει οποιαδήποτε επιπλέον βοήθεια στο επιβατικό κοινό.

TRAM

Η εταιρία TRAM A.E. ιδρύθηκε το Μάρτιο του 2001 και αποτελεί θυγατρική εταιρία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Από τις αρχές του 2002, η εταιρία ξεκίνησε την κατασκευή του δικτύου του νέου τραμ της Αθήνας, ενώ η εμπορική λειτουργία του τραμ ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2004, λίγες εβδομάδες πριν από την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας. Η εταιρία TRAM A.E. αποτελεί επιχείρηση κοινής ωφέλειας και εποπτεύεται από το Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών. Ως αντικείμενο έχει το σχεδιασμό και την ανάπτυξη, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση του σύγχρονου δικτύου του αστικού τροχιοδρόμου (τραμ).

Εισιτήριο

Η TRAM A.E. εφαρμόζει πελατοκεντρική τιμολογιακή πολιτική, που σέβεται τον πολίτη και τις ανάγκες του.

€ 0,60 Ολόκληρο εισιτήριο

€ 0,40 Ειδικό εισιτήριο

για διαδρομή ως 5 διαδοχικών στάσεων προς μια κατεύθυνση
για μετεπιβιβαζόμενους στο Τραμ από όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς
(λεωφορεία, τρόλεϊ, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο και μετρό), εφόσον διατηρούν το
εισιτήριο του προηγούμενου μέσου ακυρωμένο το αργότερο προ 90 λεπτών

€ 0,30 Μειωμένο εισιτήριο

για μαθητές, φοιτητές, πολύτεκνους, καθώς επίσης και για τους δικαιούχους
μειωμένου εισιτηρίου

€ 1 Ενιαίο εισιτήριο

Ισχύει 90 λεπτά για συνδυασμένη χρήση οποιουδήποτε μέσου μαζικής
μεταφοράς

€ 0,50 Μειωμένο Ενιαίο εισιτήριο

για μαθητές, φοιτητές, πολύτεκνους, καθώς επίσης και για τους δικαιούχους
μειωμένου εισιτηρίου

€ 0,70 Ενιαίο εισιτήριο

Ισχύει για 90 λεπτά για συνδυασμένη μετακίνηση με λεωφορεία, τρόλεϊ και/ή
τραμ

€ 0,40 Μειωμένο Ενιαίο εισιτήριο

για μαθητές, φοιτητές, πολύτεκνους, καθώς επίσης και για τους δικαιούχους
μειωμένου εισιτηρίου

€ 3 Ημερήσιο εισιτήριο

Ισχύει για 24ωρη χρήση για απεριόριστες μετακινήσεις με όλα τα μέσα μαζικής
μεταφοράς

€ 10 Εβδομαδιαίο εισιτήριο

Ισχύει για απεριόριστες μετακινήσεις με όλα τα μέσα, για 1 εβδομάδα από την
ώρα ακύρωσής του

Πλεονεκτήματα

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

A)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.

B)Είναι Αξιοπίστο λόγω του αποκλειστικού του διαδρόμου, που του επιτρέπει
να μην εμπλέκεται με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Γ) Αναβαθμίζει Αισθητικά τις περιοχές από τις οποίες διέρχεται με την αναμόρφωση της ευρύτερης ζώνης των γραμμών του. Τα ίδια τα οχήματα διαθέτουν υψηλή αισθητική που προσδίδουν ανθρώπινο χρώμα στους δρόμους της πόλης, ενώ η εταιρία φροντίζει για τον εμπλουτισμό του πρασίνου, με δέντρα, θάμνους και καλλωπιστικά φυτά, καθώς και για τη συντήρηση του χλοοτάπητα που έχει φυτευτεί στο μεγαλύτερο μέρος του διαδρόμου διέλευσής του.

Δ) Λόγω της Χωρητικότητάς του, διαθέτει μεγάλη μεταφορική ικανότητα σε σχέση με τα αυτοκίνητα, τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ.

Γίνεται ένα με την πόλη και τις λειτουργίες της, αφού κινείται το ίδιο καλά σε φαρδείς και στενούς δρόμους, περνά ανάμεσα από πάρκα, πλατείες και πεζοδρόμους, γειτνιάζει με αρχαιολογικούς χώρους και εμπορικά κέντρα και συνυπάρχει αρμονικά με τους πεζούς.

Ε) Είναι Οικονομικό, αφού για την κατασκευή του απαιτείται το 1/6 έως το 1/8 της επένδυσης που απαιτείται για την κατασκευή του μετρό.

Ειδικότερα, το τραμ της Αθήνας διαθέτει μια σειρά επιπρόσθετων πλεονεκτημάτων: Παρέχει επιβατικές μετακινήσεις σε άξονες που δεν εξυπηρετούνται σήμερα από το μετρό ή δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ.

Επίσης διαθέτει προσιτή τιμολογιακή πολιτική. Με τις δωρεάν μετακινήσεις που επιτρέπει σε μεγάλες κατηγορίες του γενικού πληθυσμού (ΑΜΕΑ, Πολύτεκνοι, Σώματα Ασφαλείας, κλπ) και κυρίως με το 'έξυπνο' εισιτήριο των 0,40 € που επιτρέπει την απρόσκοπτη μετακίνηση για 5 στάσεις ή για όσους μετεπιβιβάζονται στο τραμ από άλλα μέσα, σέβεται τον πολίτη και φέρνει μια νέα εποχή στην πολιτική κομίστρου των μέσων μαζικής μεταφοράς.

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 απολύτως προσβάσιμα από τα άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο μητροπολιτικό κέντρο, λόγω της απομάκρυνσης ολοένα και περισσότερων Ι.Χ.

Εξυπηρετεί τις αθλητικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, μια ανάγκη που ολοκληρώθηκε με τον καλύτερο τρόπο κατά τη διάρκεια διεξαγωγής τους, αλλά και που συνεχίζει να υφίσταται και κατά τη μετά-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 - ΣΕΦ, στο Νέο Κόσμο, το ΦΙΞ και το Σύνταγμα. Το δίκτυο του Τραμ συνδέει την κεντρική περιοχή της Αθήνας

μέσω Νέας Σμύρνης με το Παλαιό Φάληρο και εκεί διακλαδίζεται κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου από τη μια πλευρά προς Άλιμο, Ελληνικό και Γλυφάδα και από την άλλη προς Φαληρικό Δέλτα και Νέο Φάληρο καταλήγοντας στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Το τραμ όμως, – όπως το γνωρίσαμε όλοι όσοι το ζήσαμε από κοντά κυρίως κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων -παρουσίασε και πολλά μειονεκτήματα που έρχονται σε άμεση αντίθεση με τα πλεονεκτήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω. Άλλωστε, από την αρχή η κατασκευή του αποτέλεσε αμφιλεγόμενο θέμα και αιτία εντάσεων ιδιαίτερα στην πολιτική ζωή για το αν ήταν απαραίτητη η κατασκευή του. Για το λόγο αυτό κρίθηκε απαραίτητη η παρουσίαση των δύο όψεων του νομίσματος κάτι που δεν συνέβη για τα άλλα μέσα μεταφοράς που κατά συντριπτική πλειοψηφία είχαν μόνο θετικά πράγματα να δώσουν στην πρωτεύουσα.

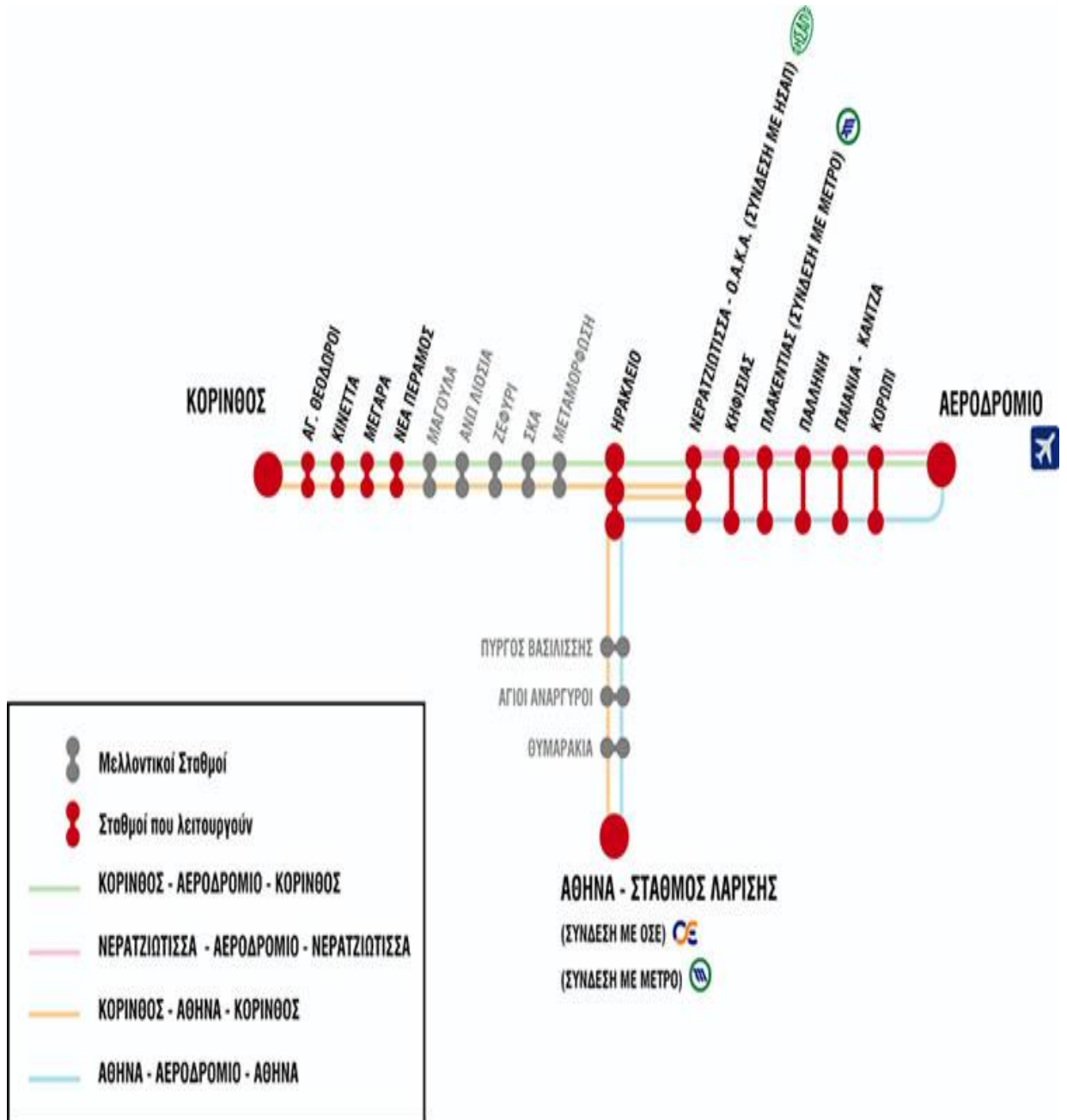
Ειδικότερα λοιπόν, οι πολέμιοι του τραμ έχουν να του προσάψουν τα εξής:

A) Είναι πολύ αργό (σε ταχύτητα) σαν μέσο μαζικής μεταφοράς. Ειδικότερα κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων η ταχύτητα του δεν ξεπερνούσε τα 25 χλμ./ ώρα με συνέπεια οι μεγάλες αποστάσεις π.χ. Σύνταγμα-Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας να χρειάζονται σχεδόν μία ώρα για να καλυφθούν. Το τελευταίο καιρό γίνεται κάποια προσπάθεια για να λυθεί το συγκεκριμένο πρόβλημα, χωρίς όμως η αύξηση της ταχύτητας που έγινε, να βελτιώσει σε μεγάλο βαθμό τα πράγματα.

B) Προκαλεί ατυχήματα στους δρόμους, ειδικά κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ακόμα και σήμερα υπάρχει μεγάλος αριθμός αφύλακτων διαβάσεων από τις οποίες διέρχεται το τραμ με συνέπεια πολλοί απρόσεκτοι ή ακόμα και μεθυσμένοι οδηγοί να εμπλέκονται σε ατυχήματα. Το γεγονός αυτό αποτελεί και έναν αποτρεπτικό παράγοντα για την βελτίωση της ταχύτητας του μέσου όπως προαναφέρθηκε στο (A).

Γ) Προκαλεί –επιπλέον- κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους, αφού νέοι φωτεινοί σηματοδότες προστέθηκαν για την εξυπηρέτηση του τραμ με αποτέλεσμα (σε συνδυασμό με τις λεωφοριολωρίδες) να κάνουν ακόμα πιο δύσκολη τη ζωή των ήδη πιεσμένων οδηγών της πρωτεύουσας.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι στάσεις και διαδρομές του τραμ καθώς και οι μελλοντικές επεκτάσεις του.



ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ξεκινάμε από την πρωτεύουσα, η οποία διαθέτει, πλήρως ανεπτυγμένο δίκτυο αστικών λεωφορείων με σύγχρονα λεωφορεία διαφόρων τύπων και ικανό να εξυπηρετήσει οποιαδήποτε ανάγκη για κάθε προορισμό, εντός των ορίων του νομού Αττικής. Συγκεκριμένα, απαριθμούμε τρεις τύπους αστικών λεωφορείων:

- Τα βενζινοκίνητα, που είναι και τα πιο πολλά σε αριθμό,
- Αυτά που κινούνται με φυσικό αέριο, τα οποία είναι και φιλικά προς το περιβάλλον,
- Και τέλος, τα τρόλλεϋ τα οποία εξυπηρετούν κάποιες επιπλέον γραμμές που δεν εξυπηρετούν τα υπόλοιπα λεωφορεία.

Το αστικό μεταφορικό δίκτυο της Αττικής είναι άκρως ικανοποιητικό και προσιτό τόσο ως προς τον ντόπιο πληθυσμό, όσο και προς τους τουρίστες.

Στην υπόλοιπη Ελλάδα πλην της Θεσσαλονίκης, η ποιότητα των λεωφορείων είναι σχετικά μέτρια ενώ και το εισιτήριο κρίνεται μη προσιτό. Αυτό οφείλεται στο ότι τα μέσα αυτά βρίσκονται στην κατοχή ιδιωτών.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Ο βασικός φορέας διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ). Ο ΟΣΕ βρίσκεται σε φάση υλοποίησης ενός προγράμματος πλήρους εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Το πρόγραμμα έργων που θα εκτελέσει ο ΟΣΕ την ερχόμενη δεκαετία στη χώρα υπερβαίνει τα € 4,5 δις και αφορά τόσο τον εκσυγχρονισμό του δικτύου όσο και του τροχαίου του υλικού. Στόχος του ΟΣΕ είναι η επίτευξη υψηλής αξιοπιστίας των δρομολογίων, η πλήρης ασφάλεια στην κυκλοφορία των τρένων, η κίνηση σε υψηλές ταχύτητες, η αύξηση της χωρητικότητας και η βελτίωση της προσπελασιμότητας του σιδηροδρομικού δικτύου. Μέχρι το 2006, θα υπάρχουν στην Ελλάδα συνολικά 2.532 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ το 30% θα αποτελείται από ηλεκτροκινούμενη γραμμή.

Τα έργα που εκτελούνται καλύπτουν γεωγραφικά όλη την Ελλάδα και περιλαμβάνουν χαράξεις νέων γραμμών, διανοίξεις σηράγγων, κατασκευή νέων ανισόπεδων κόμβων, τηλεδιοίκηση της κυκλοφορίας, ηλεκτροκίνηση των συρμών, εγκατάσταση νέων σιδηροτροχιών που επιτρέπουν υψηλές ταχύτητες, κατασκευή νέων σταθμών, κλπ.

Από τα σοβαρότερα έργα υψηλής προτεραιότητας για τον ΟΣΕ είναι η ολοκλήρωση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος,

μαζί με τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ) με τα οποία και θα συνδέεται θα αποτελεί το βασικό συγκοινωνιακό κορμό ο οποίος θα συνδέει το λιμάνι του Πειραιά και το κέντρο της Αθήνας με τις υποπεριφέρειες του Νομού Αττικής, το Διεθνές Αεροδρόμιο των Σπάτων και τα μεγάλα αστικά κέντρα των γειτονικών νομών (Θήβα, Κόρινθος, Χαλκίδα, Λουτράκι). Ο προϋπολογισμός του έργου είναι περίπου € 1,7 δις και θα είναι έτοιμο μέχρι τους Ολυμπιακούς του 2004. Ενδεικτικά θα αναφέρουμε εδώ ότι η διαδρομή κέντρο της Αθήνας - αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" θα διαρκεί μισή ώρα με τους κλιματιζόμενους συρμούς της εξπρές γραμμής που έχει σχεδιασθεί για το σκοπό αυτό.

Από πλευράς κατασκευής νέων σταθμών θα πρέπει να επισημάνουμε την κατασκευή νέων, ενιαίων και πολυδύναμων σταθμών στην Αθήνα και τον Πειραιά, ενώ σημαντικά έργα έχουν προγραμματισθεί και για τους σταθμούς Θεσσαλονίκης και Πάτρας. Συγκεκριμένα για την Αθήνα προβλέπεται η κατασκευή νέου ενιαίου σταθμού εκεί που σήμερα βρίσκονται οι σταθμοί Λαρίσης και Πελοποννήσου, ενώ στον Πειραιά προβλέπεται η κατασκευή νέου πολυδύναμου σταθμού στο χώρο του Σταθμού Πελοποννήσου του Πειραιά. Τα παλαιά κτιριακά συγκροτήματα των σταθμών θα προστατευθούν ως διατηρητέα κτίσματα και παραχωρηθούν για άλλους επωφελείς σκοπούς.

Μια άλλη σημαντική στρατηγική επιλογή του ΟΣΕ για το μέλλον είναι η εκμετάλλευση του τηλεπικοινωνιακού δικτύου του. Ο ΟΣΕ συμμετέχει στο επενδυτικό πρόγραμμα "Hermes Europe Railtel" μαζί με άλλους 11 εθνικούς οργανισμούς σιδηροδρόμων και την αμερικανική εταιρεία τηλεπικοινωνιών GTS, το οποίο σκοπό έχει την εγκατάσταση ενός διασυνοριακού δικτύου οπτικών ινών παράλληλα με το σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και το ήδη υπάρχων τηλεπικοινωνιακό δίκτυο των εταιρειών αυτών. Συγκεκριμένα ο ΟΣΕ επιδιώκει την παράλληλη εγκατάσταση στο δίκτυό του, ενός δικτύου οπτικών ινών, το οποίο στους κύριους κορμούς του θα είναι σε θέση να μεταφέρει δεδομένα φωνής, εικόνας, κειμένου και γραφικών με ταχύτητες που θα φθάνουν τα 2,5 Gbps.

Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο ΟΣΕ διαθέτει και Διεθνές Δίκτυο Λεωφορειακών Γραμμών. Το δίκτυο αυτό συνδέει διάφορες πόλεις της Ελλάδας με τη Βουλγαρία, την Αλβανία και την Τουρκία.

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 κ.λπ.).

Οι κυριότερες σιδηροδρομικές γραμμές στον Ελλαδικό χώρο είναι οι ακόλουθες:

Γραμμή Καλαμπάκας - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας

Η μελέτη της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα της Ηγουμενίτσας ξεκίνησε το 1992, με μελέτη που εκπονήθηκε όσον αφορά τις τεχνικές χαράξεις από το Ε.Μ.Π. και όσον αφορά την κυκλοφοριακή και χρηματοοικονομική αξιολόγηση από το Κέντρο Οικονομικών Ερευνών του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών και την εταιρεία Συμβούλων TRADEMCO ΕΠΕ. Κατά το 1997 εξετάσθηκε ξανά (η επιλεγείσα από τον Ο.Σ.Ε.) λύση χάραξης Καλαμπάκα - Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα και επικαιροποιήθηκαν οι μελέτες.

Το έργο αποτελείται από δύο διαδρομές: Καλαμπάκα - Ιωάννινα και Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα. Η πρώτη διαδρομή περιλαμβάνει την στρώση γραμμής μήκους 79,2 χλμ. Θα κατασκευασθούν 8 σήραγγες συνολικού μήκους 15.500 μ. εκ των οποίων σημαντικότερες είναι 2 (μήκους 7.748 μ. και 4.345 μ.) καθώς και πλήθος γεφυρών, εκ των οποίων η σημαντικότερη θα έχει μήκος 990 μ. Η δεύτερη διαδρομή περιλαμβάνει την στρώση γραμμής μήκους 68 χλμ. Θα κατασκευασθούν 10 σήραγγες συνολικού μήκους 26.700 μ. εκ των οποίων η μεγαλύτερη θα έχει μήκος 7.200 μ.

Η γραμμή θα υλοποιηθεί για μέγιστη ταχύτητα 160 χλμ/ω εκτός των περιοχών με δυσμενές γεωγραφικό ανάγλυφο, όπου εφαρμόσθηκε ταχύτητα μελέτης 120 χλμ/ω (ελάχιστη ακτίνα 700 μ.) και μέγιστη κλίση 20‰. Προβλέπεται σύγχρονη σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και ηλεκτροκίνηση. Έχει ήδη συνταχθεί η μελέτη σκοπιμότητας, αναγνωριστική μελέτη χάραξης, ενημέρωση τοπογραφικών 1:5000, προμελέτη χάραξης (σιδηροδρομικής γραμμής και τοπικού οδικού δικτύου), αναγνωριστική γεωλογική μελέτη, προκαταρκτική μελέτη τεχνικών και σηράγγων, περιβαλλοντική μελέτη (Α' φάση), έχει δε εγκριθεί ήδη ο φάκελος του έργου και έχει δοθεί προέγκριση χωροθέτησης.

Μονή Γραμμή Καλαμπάκας - Κοζάνης

Πρόκειται για μονή γραμμή κανονικού εύρους, μήκους 105 χλμ. με χάραξη για ταχύτητα 160 χλμ/ώρα. Η γραμμή προβλέπεται με σύγχρονη επιδομή, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και ηλεκτροκίνηση. Έχουν συνταχθεί αναγνωριστική μελέτη χάραξης, προμελέτη χάραξης, αναγνωριστική γεωλογική μελέτη, η α' φάση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχει δε εγκριθεί ήδη ο φάκελος του έργου και έχει δοθεί προέγκριση χωροθέτησης, όπως και για σύνδεση μέχρι Καστοριά. Οι μέχρι τώρα μελέτες έχουν χρηματοδοτηθεί από το ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας.

Μονή Γραμμή Αντιρρίου - Ιωαννίνων

Περατώθηκε η εκπόνηση της μελέτης σκοπιμότητας, από την εταιρεία Atkins, για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Αντιρρίου - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας στην οποία θα προβλέπεται και σύνδεση της γραμμής με τον ήδη κατασκευασμένο λιμένα Πλατυγυαλίου (περιοχή Αστακού). Ο λιμένας Πλατυγυαλίου κατασκευάστηκε το 1990 και διαθέτει:

- Κρηπιδώματα μήκους 2.000 και πλέον μέτρων και βάθους από -11 έως -14 μέτρα ικανά να εξυπηρετήσουν τα μεγάλα βυθίσματος πλοία (Motherships) που διαπλέουν τη Μεσόγειο καθώς και τα μικρότερα πλοία τροφοδότησης (Feederships) που μπορούν να εξυπηρετούν τα υπόλοιπα λιμάνια της περιοχής.
- Προσαρτημένη στο λιμάνι έκταση 1.500 στρεμμάτων που έχει χαρακτηριστεί μαζί με το λιμάνι ως ελεύθερη εμπορική και βιομηχανική ζώνη από το 1990.
- Πλήρη έργα εσωτερικής οδοποιίας λιμένα, ύδρευση, ηλεκτροδότηση, κλπ.
- Δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του.
- Δημιουργία προϋποθέσεων για την εξέλιξη του λιμένα σε εναλλακτική δυτική θαλάσσια πύλη της Βαλκανικής αφού η χωροθέτηση του λιμένα στο νότιο τμήμα της Βαλκανικής Χερσονήσου πολύ κοντά στην κύρια πορεία των πλοίων που διαπλέουν τη Μεσόγειο σε συνδυασμό με τα πολύ καλά τεχνικά χαρακτηριστικά του που του επιτρέπουν την εξυπηρέτηση πλοίων μεγάλου βυθίσματος (αντίστοιχος λιμένα υπάρχει μόνο στην Τεργέστη που απέχει όμως πάρα πολύ από την κύρια πορεία των πλοίων).

Σύνδεση Γραμμής Αντιρρίου – Ρίου

Η σύνδεση της γραμμής Ιωαννίνων - Αντιρρίου με την γραμμή Αθηνών - Πατρών θα υλοποιηθεί με την δρομολόγηση ταχύπλων σκαφών για τις επιβατικές μεταφορές και σιδηροδρομικών ferry-boat για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Ο Ο.Σ.Ε. μελέτησε σε ερευνητικό επίπεδο, κατά τη διάρκεια της προσπάθειας για την ένταξη του έργου - μέσω του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου - Καθηγητής Γ. Γκαζέτας - την εναλλακτική λύση της μελλοντικής σύνδεσης της γραμμής Ιωαννίνων - Αντιρρίου με υποθαλάσσια σήραγγα ή επικαθήμενη στον πυθμένα. Η σιδηροδρομική σύνδεση των στενών μήκους 2,4 χλμ θα αποτελέσει -όταν υλοποιηθεί- ένα πρωτοποριακό πρόγραμμα εφαρμοσμένης μηχανικής λόγω του σημαντικού βάθους του

πυθμένα (65 έως 70 μ) και των εδαφικών συνθηκών. Μετά από μια έρευνα εναλλακτικών λύσεων, προτείνεται η κατασκευή σήραγγας, συνολικού μήκους 9,5 χλμ.

Μονή Γραμμή Ρίου - Πάτρας - Πύργου – Καλαμάτας

Σκοπός του έργου είναι η αναβάθμιση - βελτίωση της υποδομής της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής, προκειμένου να δεχθεί κανονικού εύρους γραμμή, για ελάχιστη ταχύτητα χάραξης 160 χλμ/ώρα, εκτός από κάποια σημεία που θα είναι 120 χλμ/ω.

Θα κατασκευασθεί εξ ολοκλήρου νέα υποδομή στην υπάρχουσα χάραξη, με παράλληλη βελτίωση της χάραξης σε μικρά τμήματα, έτσι ώστε η μέση ταχύτητα να είναι 160 χλμ/ώρα. Προβλέπεται κατασκευή σύγχρονης επιδομής γραμμής καθώς και πλήρους συστήματος σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ηλεκτροκίνησης της γραμμής.

- Τμήμα: Ρίο - Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία και συνδέσεις με τους λιμένες Κυλλήνης και Κατάκωλου. Από το τμήμα αυτό, το υπομήμα Ρίο - Πάτρα (νέο λιμάνι Πάτρας) έχει ενταχθεί για συγχρηματοδότηση στο Πρόγραμμα του Β' Τ.Σ. Προβλέπεται η κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, με σηματοδότηση και ηλεκτροκίνηση μέχρι το 2009. Από το νέο λιμάνι της Πάτρας μέχρι τον Πύργο το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής είναι 99 χλμ. περίπου. Στο Γ' Κ.Π.Σ. (Π.Ε.Π. Δυτικής Ελλάδας) έχει ενταχθεί η κατασκευή παραλλαγών μήκους 22 χλμ και εγκεκριμένης χρηματοδότησης 10,3 εκ. Ευρώ. Ήδη, στα πλαίσια ανατεθείσας μελέτης, έχει εκπονηθεί το στάδιο της αναγνωριστικής, για τη βελτίωση της χάραξης στα τμήματα που η σημερινή ταχύτητα κυκλοφορίας είναι πολύ μικρή (κάτω από 100 χλμ/ώρα). Η υπάρχουσα χάραξη οδεύει σε έδαφος πεδινό και στο μεγαλύτερο μήκος της σε μεγάλες ευθυγραμμίες. Ως εκ τούτου, με τη σχεδιαζόμενη βελτίωση των καμπυλών και την πλήρη ανακατασκευή της υποδομής και της επιδομής, θα είναι δυνατή η επίτευξη ελάχιστης ταχύτητας χάραξης 160 χλμ/ώρα, εκτός από κάποια σημεία που θα είναι 120 χλμ/ω.

Στο τμήμα αυτό εντάσσονται και οι συνδέσεις με τους λιμένες Κυλλήνης και Κατακόλου μέσω των οποίων εξυπηρετούνται η πορθμειακή σύνδεση με την Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά κι η εξυπηρέτηση της τουριστικής ναυσιπλοΐας.

- Τμήμα: Πύργος - Καλόνηρο - Ζευγολατιό - Καλαμάτα Από τον Πύργο μέχρι την Καλαμάτα το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής είναι 120 χλμ. περίπου. Και στο τμήμα αυτό, η υπάρχουσα χάραξη οδεύει σε έδαφος πεδινό και στο μεγαλύτερο μήκος της σε μεγάλες ευθυγραμμίες. Ως εκ τούτου και στο τμήμα αυτό θα είναι δυνατή η επίτευξη ελάχιστης ταχύτητας χάραξης 160 χλμ/ώρα, εκτός από κάποια σημεία στη διαδρομή Καλόνηρο - Ζευγολατιό που θα είναι 120 χλμ/ω.

Η κατασκευή του έργου

Η φιλοσοφία κατασκευής του έργου βασίζεται στη χρήση σύγχρονων μέσων και μεθόδων που καθιστούν εφικτή την υλοποίηση του προγράμματος με σύντομο χρονοδιάγραμμα κατασκευής, σε σχέση με τις μεθόδους κατασκευής της προηγούμενης δεκαπενταετίας, και περιορίζουν σημαντικά το κατασκευαστικό κόστος, συνεισφέροντας στην ταχύτητα και την ποιότητα κατασκευής.

Η κατασκευή μεγάλου αριθμού σηράγγων με τη χρήση ειδικών μηχανημάτων TBM, που έγιναν γνωστά στο Ελληνικό κοινό με την ονομασία "μετροπόντικας" θα συρρικνώσει τον χρόνο κατασκευής, σε σχέση με τις παραδοσιακές μεθόδους, βελτιώνοντας την αποδοτικότητα των εργοταξιακών μονάδων και εξοικονομώντας μέσα και προσωπικό για την εκτέλεση βοηθητικών εργασιών που είναι εξ' ου σημαντικές και κρίσιμες για τον χρόνο περαίωσης του έργου, αφού είναι δεδομένο πως η φύση του έργου επιβάλλει την διάνοιξη οδών διέλευσης σε ορεινές περιοχές για την μεταφορά των υλικών και μέσων κατασκευής. Επίσης ένας αριθμός σηράγγων θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο NATM (χρήση εκρηκτικών υλών με παράλληλη χρήση σύγχρονων διατρητικών μέσων).

Οι γέφυρες θα κατασκευαστούν σύμφωνα με τις νέες αντιλήψεις (προκατασκευασμένοι φορείς) και με σύγχρονα μέσα, λαμβάνοντας υπόψη την μορφολογία της περιοχής. Τα υλικά επιδομής θα είναι τα πλέον σύγχρονα, αφού είναι υλικά που εφαρμόζονται σε γραμμές υψηλών ταχυτήτων σε σιδηροδρομικά δίκτυα της Ε.Ε.

Προεκτιμώμενος Προϋπολογισμός: Τα παρακάτω αναφερόμενα κόστη έχουν προκύψει από τις υπάρχουσες μελέτες αλλά κύρια από τα πραγματικά στοιχεία κόστους και τεχνικής εμπειρίας που επέτυχε η "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ" Α.Ε., η οποία διασχίζει την Πίνδο παράλληλα με τη σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας:

ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ (βάσει των πλέον πρόσφατων μελετών και εκτιμήσεων)	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ [Euro]
Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα	153 KM	1.130.000.000
Καλαμπάκα - Κοζάνη	113 KM	389.000.000
Αντίρριο - Ιωάννινα (και σύνδεση με λιμένα Πλατυγιαλίου)	210 KM	776.000.000
Ρίο - Πάτρα - Καλαμάτα	265 KM	415.000.000
ΣΥΝΟΛΟ:	741 KM	2.710.000.000

Οφέλη από την υλοποίηση

Δεδομένου ότι έχουν ήδη ολοκληρωθεί τα έργα διαπλάτυνσης της γραμμής Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας, θα επικοινωνούν πλέον σιδηροδρομικά η Δυτική Μακεδονία με τη Θεσσαλία. Με το έργο σύνδεσης θα συντομευτεί δραστικά ο χρόνος διαδρομής μεταξύ των πόλεων της Δυτικής Μακεδονίας και της περιοχής πρωτεύουσας. Με την ολοκλήρωση των έργων σύνδεσης, οπότε θα υπάρχει πλήρης αξιοποίηση του άξονα Αθηνών - Θεσσαλονίκης, θα έχουμε :

Η διαδρομή Καλαμπάκας - Κοζάνης θα διαρκεί 50' λεπτά, η διαδρομή Τρικάλων - Κοζάνης 1 ώρα.

Χρόνος διαδρομής Αθήνας - Κοζάνης μέσω Καλαμπάκας 3 ώρες και 45'

Χρόνος διαδρομής Αθήνας - Φλώρινας μέσω Καλαμπάκας 4 ώρες και 55'

Χρόνος διαδρομής Αθηνών - Ιωαννίνων μέσω Καλαμπάκας 3 ώρες και 30'.

Η συνδυασμένη λειτουργία σιδηροδρόμου και λιμένων της χώρας εξασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα των ενταγμένων έργων αφού εκτιμάται ότι ο ΟΣΕ λόγω των νέων συνδέσεων το 2015 θα αυξήσει σημαντικά το εμπορευματικό μεταφορικό του έργο φθάνοντας τα 3 εκατομμύρια τοννοχιλιόμετρα το χρόνο.

Υπολογίζεται επίσης ότι κατά το πρώτο χρόνο λειτουργίας των τμημάτων του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα, η μέση επιβατική κίνηση θα ανέρχεται:

στο τμήμα Ηγουμενίτσα - Κοζάνη σε περίπου 4.000 επιβάτες την ημέρα,

στο τμήμα Ιωάννινα - Ρίο σε 5.000 επιβάτες την ημέρα και

στο τμήμα Πάτρα - Καλαμάτα σε 1.500 επιβάτες την ημέρα.

Η συμβολή του έργου στην περιφερειακή ανάπτυξη

Ο άξονας διέρχεται από τις περιοχές της Ελλάδος και της Ε.Ε. με το χαμηλότερο εισόδημα. Συγκεκριμένα:

- Οι άξονες Καλαμπάκας - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας και Αντιρρίου - Ιωαννίνων διέρχονται από την Ήπειρο και την Δυτική Ελλάδα, οι οποίες θα αποκτήσουν για πρώτη φορά σύνδεση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι άξονες αυτοί θα συμβάλουν στην θεαματική βελτίωση των υποδομών των περιοχών αυτών, συνεισφέροντας έτσι σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας. Η πρωτεύουσα της Ηπείρου, τα Ιωάννινα, μεγάλα αστικά

κέντρα της Δυτικής Ελλάδας (Μεσολόγγι, Αγρίνιο, Άρτα) και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, ένα λιμάνι που με τα έργα εκσυγχρονισμού του καθίσταται ένας σημαντικός κόμβος, θα συνδεθούν σιδηροδρομικά με τις υπόλοιπες περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας και όλα τα μεγάλα αστικά, βιομηχανικά κέντρα και εμπορευματικούς κόμβους (λιμάνια, εμπορευματικά κέντρα). Σημειώνεται ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας θα συνδεθεί έτσι σιδηροδρομικά με τους λιμένες Πατρών, Ικονίου (Πειραιάς), Θεσσαλονίκης (βελτίωση υφιστάμενης σύνδεσης) και Αλεξανδρούπολης. Επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη και των τεσσάρων αυτών λιμένων συγχρηματοδοτείται από την Ε.Ε. και τα σχετικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη. Σημειώνεται επίσης ότι το προτεινόμενο έργο θα συνδέσει σιδηροδρομικά τους λιμένες Ηγουμενίτσας και Βόλου (πύλη προς Μέση Ανατολή και Τουρκία).

- Ο άξονας Καλαμπάκας - Κοζάνης (-Θεσσαλονίκης) υλοποιεί την από πολλών ετών προγραμματιζόμενη (και εν μέρει ολοκληρωθείσα τότε) σύνδεση μέσω της οποίας αποκαθιστά την απ' ευθείας σύνδεση της βορειοδυτικής Μακεδονίας με την Κεντρική και Νότια Ελλάδα και ολοκληρώνει τον βόρειο κλάδο της σιδηροδρομικής Εγνατίας (νότιος κλάδος: Καλαμπάκα - Παλαιοφάρσαλος - Λάρισα/Βόλος - Θεσσαλονίκη).
- Ο άξονας Ρίου - Πατρών - Καλαμάτας θα εξυπηρετήσει την Δυτική Πελοπόννησο προσφέροντας ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό άξονα κανονικού εύρους γραμμής.

Μέσω του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα θα διευκολυνθούν οι μεταφορές μεταξύ δύο χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ιταλία και Ελλάδα). Έτσι, η νέα σύνδεση θα διευκολύνει την πρόσβαση σε ορισμένες αγορές της Ευρώπης, ενισχύοντας την εξαγωγική δραστηριότητα. Η υλοποίηση του Δυτικού Άξονα αναμένεται να συμβάλει στην αύξηση του μεταφορικού έργου και του κυρίως κορμού του δικτύου ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη Ειδομένη / Προμαχώνας).

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα που διαμορφώνει τις βασικές κατευθύνσεις της αναπτυξιακής στρατηγικής στον τομέα της μεταφορικής υποδομής, είναι η δυνατότητα αξιοποίησης της γεωγραφικής θέσης της περιοχής, με τα εκτελούμενα μεγάλα αναπτυξιακά έργα που αποτελούν στοιχεία του Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών:

- Η προώθηση των έργων του Δυτικού Άξονα: Η προώθηση των έργων του Δυτικού Άξονα διευκολύνει την προσέγγιση της περιοχής με την Αθήνα και τη νότια Ελλάδα, καθώς και της χώρας και της περιοχής με την Ιταλία, ενισχύοντας το ρόλο ιδιαίτερα των Ιωαννίνων.
- Η ανάπτυξη του λιμένα Ηγουμενίτσας σε σημαντικό λιμένα Ra-Ra: Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κόστους μεταφοράς, ταχύτητας και αξιοπιστίας του διαδρόμου της Αδριατικής έναντι του οδικού άξονα

μέσω Βουλγαρίας - Ρουμανίας, έχουν παγιώσει τον διάδρομο της Αδριατικής ως τον σημαντικότερο άξονα επικοινωνίας με την Δυτική Ευρώπη. Το σχετικό μερίδιο της Ηγουμενίτσας στην αγορά του διαδρόμου έχει αυξηθεί εντυπωσιακά και φτάνει για τους επιβάτες 43% το 1998 έναντι 19,6% το 1987, για τα επιβατικά οχήματα 53 % το 1998 έναντι 29.6 % το 1987, για τα φορτηγά 24,6% το 1998 έναντι 3,5% 1987. Η ολοκλήρωση των κυρίων οδικών αξόνων Εγνατίας και ΠΑΘΕ θα διευρύνει περισσότερο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του διαδρόμου της Αδριατικής. Η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης θα προσδώσει την αναγκαία χωρητικότητα στον λιμένα για την ικανοποίηση της αναμενόμενης μεγάλης αύξησης της διακίνησης επιβατών και, κυρίως, εμπορευμάτων από και προς Ιταλία. Η προβλεπόμενη αύξηση της διακίνησης με προέλευση ή προορισμό τη χώρα μας αναμένεται να αναδείξουν τον λιμένα ως μια πολύ σημαντική πολυτροπική μεταφορική εγκατάσταση, η οποία, εφ' όσον υποστηριχτεί με τις απαραίτητες συμπληρωματικές υποδομές, θα αποτελέσει ένα από τους σημαντικότερους πόλους ανάπτυξης της Περιφέρειας.

- Η δημιουργία της NABΙΠΕ Αστακού: Η NABΙΠΕ Αστακού προβλέπεται να καταστεί ένας σημαντικός διαμετακομιστικός κόμβος για εμπορευματοκιβώτια (containers) που θα ενισχύσει και αυτός όπως ο λιμένας Ηγουμενίτσας την ανάπτυξη της περιοχής και θα αποτελέσει πόλο έλξης για επενδύσεις και εγκαταστάσεις δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα στην περιοχή. Η διασύνδεση του νέου λιμένα, ο οποίος αναμένεται να εξυπηρετεί πάνω από 250.000 εμπορευματοκιβώτια το χρόνο, με τον σιδηροδρομικό Δυτικό Άξονα αναμένεται να προσδώσει ένα νέο χαρακτήρα στην απομονωμένη περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας.

Τα Διευρωπαϊκά δίκτυα

Για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, καθώς επίσης και την επιτάχυνση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η κατασκευή των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών είναι ένα σημαντικό στοιχείο για την οικονομική ανταγωνιστικότητα και μια ισορροπημένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η ανάπτυξη απαιτεί τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων καθώς επίσης και την πρόσβαση σε αυτά.

Για να επιτύχει αυτούς τους στόχους, η Κοινότητα έχει θεσπίσει οδηγίες που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες, τον καθορισμό των προγραμμάτων κοινού ενδιαφέροντος, και τα κύρια θέματα των προβλεπόμενων μέτρων.

Τον Ιούλιο του 1996 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θέσπισαν την Απόφαση Ν° 1692/96/ΕΚ σχετικά με τις κατευθυντήριες

διατάξεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (TEN-T). Αυτές οι οδηγίες περιλαμβάνουν τις οδούς, σιδηρόδρομους, πλωτές οδούς, αερολιμένες, θαλάσσιους λιμένες, εσωτερικούς λιμένες και συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας που εξυπηρετούν ολόκληρη την ευρωπαϊκή ήπειρο, συμβάλλουν στην διακίνηση φορτίων σε μεγάλες αποστάσεις και φέρνουν τους γεωγραφικούς και οικονομικούς πόλους της Ένωσης πιο κοντά.

Η νομική βάση για διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών παρέχεται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο κεφαλαίο XV της Συνθήκης (τα άρθρα 154, 155 και 156), αναφέρεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να στοχεύσει να προωθήσει την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων ως βασικό στοιχείο για τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Αυτή η ανάπτυξη περιλαμβάνει τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων με βασικό στόχο την πρόσβαση σε αυτά.

Σύμφωνα με αυτούς τους ευρείς στόχους, η Κοινότητα ανέπτυξε τις προαναφερθείσες οδηγίες, ένα γενικό πλαίσιο αναφοράς για την εφαρμογή του δικτύου και τον προσδιορισμό των προγραμμάτων κοινού ενδιαφέροντος. Ο χρονικός ορίζοντας για να ολοκληρωθεί το δίκτυο είναι το 2010. Οι οδηγίες περιλαμβάνουν επίσης έναν κατάλογο 14 έργων στα οποία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν (1994) απέδωσε την ιδιαίτερη σημασία.

Τον Οκτώβριο του 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε πρόταση για την αναθεώρηση της απόφασης 1692/96 για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Τα Κράτη Μέλη στη συνέχεια κλήθηκαν να υποβάλουν προτάσεις για την υιοθέτηση έργων προτεραιότητας.

Η ελληνική πλευρά υπέβαλλε μία πρόταση με τον τίτλο:

"Ιόνιος - Αδριατικός διάδρομος: ολοκλήρωση ελλειπών συνδέσεων του σιδηροδρομικού διευρωπαϊκού δικτύου και δημιουργία πυλών διατροπικών μεταφορών (intermodal transport) Ευρώπης - Ασίας - Μέσης Ανατολής".

Το έργο αυτό, που είναι ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας, ενεκρίθη από την Ευρωπαϊκή επιτροπή και το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών τον Οκτώβριο του 2003 και έχει ήδη περιληφθεί στην πρόταση για την αναθεώρηση της απόφασης 1692/96 για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Το έργο και η διεθνής του διάσταση

Στην Ελλάδα καταλήγουν τρεις από τους 10 πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών που συναποφασίστηκαν στις συνόδους των Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κρήτη και στο Ελσίνκι. Οι διάδρομοι αυτοί είναι ο IV (Δρέσδη-Ουγγαρία-Βουλγαρία-Θεσσαλονίκη) IX (Ελσίνκι-Πετρούπολη-Μόσχα-Βουκουρέστι-Ορμένιο-

Αλεξανδρούπολη) και ο Χ που συνδέει το Σάλτσμπουργκ με τη Θεσσαλονίκη μέσω Βελιγραδίου.

Επί πλέον, και με βάση τον σχεδιασμό των Διαδρόμων, έχουν καθορισθεί και οι Περιοχές Μεταφορών Πανευρωπαϊκού Ενδιαφέροντος PETRAS (Panneuropan Transport Areas), όπου έχει ενταχθεί η Αδριατική Θάλασσα και το Ιόνιο Πέλαγος.

Όλοι οι ανωτέρω διάδρομοι έμμεσα συνδέονται με το σιδηροδρομικό έργο προτεραιότητας, τον Δυτικό Άξονα, άμεσα δε συνδέεται η Πανευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών Αδριατικής και Ιονίου Πελάγους.

Επιπλέον η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα αποτελούν τις πύλες της Ελλάδας στη Δυτική Ευρώπη μέσω του θαλάσσιου διαδρόμου της Αδριατικής με τακτικές συνδέσεις με την Ανκόνα και το Μπρίντζι όπου θα καταλήγει ένας από τους προταθέντες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ελεύθερους Σιδηροδρομικούς Διαδρόμους (Rail Freight Freeways). Με αυτό τον τρόπο το έργο επεκτείνει την ενδοχώρα των ελληνικών λιμένων ως τα Βαλκάνια και δίνει πρόσβαση στο παραγωγικό δυναμικό της Ελλάδας στην περιοχή ολόκληρης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Πρέπει να τονισθεί ότι ο διαμελισμός της τέως Γιουγκοσλαβίας, με τον πολλαπλασιασμό των συννοριακών διελεύσεων, ο απαιτούμενος χρόνος και το ύψος των απαιτούμενων δαπανών για την πλήρη αποκατάσταση των υποδομών της τέως Γιουγκοσλαβίας δεν θα επιτρέψουν την αποκατάσταση του προ του πολέμου επιπέδου μεταφορών.

Επίσης δε ολοκληρώνεται και ο οριζόντιος σιδηροδρομικός άξονας Ηγουμενίτσας - Βόλου, που σε συνδυασμό με σιδηροδρομικά ferry boats στις διαδρομές Brindisi - Ηγουμενίτσας, Βόλου - Λαττάκειας (Συρία) και Βόλου - Σμύρνης (Τουρκία), αναβαθμίζει τον ρόλο της Ελλάδας σαν κύριου διαμετακομιστικού κόμβου. Τέλος μέσω του Δυτικού Άξονα θα διευκολυνθούν -όπως αναφέρθηκε- οι μεταφορές μεταξύ δύο χωρών της Ε.Ε. (Ιταλία και Ελλάδα).

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, κατά περίπτωση. Απόρροια των ανωτέρω είναι η σημαντική χρηματοδοτική συνεισφορά των Ευρωπαϊκών Ταμείων στην υλοποίηση του Προγράμματος. Συγκεκριμένα, το επενδυτικό πρόγραμμα για την περίοδο 1989-1993 (331 εκατ. ECU ή 83 δις. δραχμές) συγχρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του πρώτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης ενώ για την περίοδο 1994-1999 (1349 εκατ. Ευρώ ή 435 δις. δραχμές) από το 2ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και το Α' Ταμείο Συνοχής.

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 τηλε-διοικούμενη γραμμή που θα κυκλοφορείται με μέγιστες ταχύτητες τουλάχιστον ίσες με 200 χλμ/ώρα. Οι χρόνοι διαδρομής θα έχουν μειωθεί στη διαδρομή Αθήνα - Θεσ/νίκη στις 3 ώρες και 30 λεπτά από 5 ώρες και 30 λεπτά που είναι σήμερα και 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 χιλιομέτρων περίπου. Επιπλέον, με εθνικούς πόρους ανακατασκευάζονται τα λοιπά περιφερειακά δίκτυα, δηλαδή, Δυτική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη και αυτό που αποκαλούμε V, γιατί η διαδρομή Πελοποννήσου, Πάτρα - Καλαμάτα - Κόρινθος , προσομοιάζει με αυτό το λατινικό γράμμα.

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 πολύ σημαντικό, είναι τα έργα που εκτελούνται για βελτίωση και αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου. Έτσι αξίζει να γίνει γνωστό, ότι αυτή τη στιγμή στο δίκτυο βρίσκονται σε εξέλιξη πάρα 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.

Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος"

Το Μάρτιο του 2001 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε στο κοινό, ένα από τα μεγαλύτερα έργα, όχι μόνο της Ελλάδας αλλά ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" στην Αττική. Το έργο κόστισε συνολικά € 2.219.000, ολοκληρώθηκε μέσα σε διάστημα 4 ετών, εξυπηρετεί 16 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο, διαθέτει δύο διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης μήκους περίπου 4 km ο καθένας και έχει 163 θυρίδες εισιτηρίων και εξυπηρέτησης κοινού. Ολόκληρη η λειτουργία του νέου αεροδρομίου στηρίζεται στη χρήση τεχνολογίας αιχμής, ενώ έχει δοθεί έμφαση στην άνεση και τη λειτουργικότητα των χώρων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών και φυσικά την απόλυτα ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων. Το νέο Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" με τις δυνατότητες που παρέχει, αποτελεί πραγματικά τη νοτιοανατολική, αεροπορική πύλη της Ευρώπης.

Ειδικότερα παρακάτω παρουσιάζονται ορισμένα στοιχεία για την τουριστική κίνηση και τον όγκο των τουριστών που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο εν Ελλάδι αεροδρόμιο. Καταρχάς στοιχεία που ανακοινώθηκαν κατά τη δεύτερη χρονιά λειτουργίας του αεροδρομίου και εν συνεχεία στοιχεία για τα δύο τελευταία χρόνια λειτουργίας.

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2001- 2002

Η δεύτερη χρονιά λειτουργίας του Αεροδρομίου χαρακτηρίστηκε από την ασφαλή διακίνηση και άψογη εξυπηρέτηση των επιβατών. Κατά το 2002, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών υποδέχθηκε 11,8 εκατομμύρια επιβάτες. Η διεθνής επιβατική κίνηση ήταν στο επίπεδο των 7,7 εκατομμυρίων (65% επί του συνόλου), ενώ η κίνηση εσωτερικού ανήλθε στα 4,1 εκατομμύρια επιβάτες.

Παρακάτω, παρατίθεται για λόγους σύγκρισης, πίνακας με τις πτήσεις και την επιβατική κίνηση του 2005.

Πτήσεις 2005

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

ΜΗΝΙΑΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ 2005

Σκόπιμο κρίθηκε να παρουσιαστεί και μία συγκριτική μελέτη και των πτήσεων σε σχέση με το 2004, χρονιά διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων.

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

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό από την μελέτη των παραπάνω στοιχείων, ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών εξυπηρετεί έναν αρκετά μεγάλο όγκο τουριστών. Βέβαια, έχουν γίνει και σοβαρά λάθη εκ μέρους της διοίκησης του αεροδρομίου που έχουν ανακόψει την συνεχώς ανοδική πορεία του. Ενδεικτικά παραθέτουμε άρθρο για το πρόβλημα που προέκυψε το 2004 με την μείωση των CHARTER. (πηγή: UTI NEWS)

Ευθύνες στο "Ελ. Βενιζέλος" για την μείωση των τσάρτερ.

"Στα υψηλά τέλη χρήσης του αεροδρομίου Αθηνών και στους υψηλούς φόρους αποδίδουν τη μείωση των διεθνών πτήσεων τσάρτερ κατά 69,5%, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Δήμων Αργοσαρωνικού και δήμαρχος πόρου, κ. Σ. Σπυρίδων και οι δήμαρχοι των άλλων νησιών, ο πρόεδρος του Συνδέσμου των εν Ελλάδα τουριστικών και ταξιδιωτικών γραφείων κ. Γ. Ευάγγελου, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιριών Ντ. Φραντζεσκάκης και ο κ. Μιχαηλίδης, διευθυντής της Hospital & Tourism Consulting.

Από τη συγκριτική μελέτη τιμών, που παρουσίασαν σε συνέντευξη Τύπου, μεταξύ 40 επιλεγμένων αεροδρομίων της Ευρώπης και της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, που έκανε η εταιρία Hospital & Tourism Consulting και βασίζεται σε στοιχεία που προκύπτουν από την έκδοση Airport Charges της IATA στις 28.09.2004 - ενώ για τον υπολογισμό επιπρόσθετων αριθμητικών μεγεθών απαιτήθηκε ο προσδιορισμός συγκεκριμένων παραδοχών - προκύπτει ότι:

Όσον αφορά τους φόρους που επιβάλλονται από τη διοίκηση του Αεροδρομίου ανά επιβάτη κι επιβαρύνουν το εισιτήριο, το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών είναι ακριβότερο

κατά 114% από την Κωνσταντινούπολη,
κατά 128% από την Ιταλία,
κατά 269% από την Τυνησία και
κατά 392% από την Ισπανία

Όσον αφορά στα τέλη που επιβάλλονται στις αεροπορικές εταιρίες, το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών είναι:

55% ακριβότερο από τη Μαδρίτη - Βαρκελώνη.
75% από το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης.
95% από το αεροδρόμιο της Τύνιδας.
και 290% ακριβότερο από τα αεροδρόμια Ρώμης και Μιλάνου.

Οι επιβαρύνσεις είχαν ως αποτέλεσμα η μείωση των πτήσεων τσάρτερ να ανέρχεται σε 69,50% από το 2000, την τελευταία δηλαδή χρόνια πλήρους λειτουργίας του αεροδρομίου του Ελληνικού, έως το 2003 (χρονιά που είναι

διαθέσιμα τα στοιχεία). Συγκεκριμένα από 14.000 πτήσεις τσάρτερ που έγιναν το 2000, υπήρξε μείωση στις 4.267 πτήσεις το έτος 2003.

Παράλληλα η επιβατική κίνηση των πτήσεων αυτών, μειώθηκε στο ίδιο διάστημα κατά 35%, όταν η συνολική μείωση των επιβατών που διακινούνται από τις αντίστοιχες πτήσεις για όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδος ήταν - 2,8%.

Σύμφωνα δε με τα τελευταία στοιχεία κατά την 11μηνη περίοδο του 2004, επήλθε περαιτέρω μείωση κατά 28% στην κίνηση των επιβατών που διακινούνται με διεθνείς Charter πτήσεις, δηλαδή ουσιαστικά στον οργανωμένο τουρισμό.

Εν ολίγοις από τους 878.772 επιβάτες που διακινήθηκαν με Charter πτήσεις το 2000, ο αριθμός των επιβατών των αντίστοιχων πτήσεων 2004 ανέρχεται μόλις σε 412.315 ήτοι, συνολικά σημειώθηκε μείωση περίπου 53%".

Ας δούμε όμως τι αναφέρει και η άλλη πλευρά και τι προκύπτει από τα στοιχεία που συγκεντρώσαμε τόσο από το "Ελ. Βενιζέλος" όσο και από άλλες πηγές.

Οι χρεώσεις του Αερολιμένα δεν αντιστοιχούν παρά μόλις στο 2% του συνόλου ενός τουριστικού πακέτου (αεροπορικό εισιτήριο, μετακινήσεις, διαμονή, διατροφή, εκδρομές, κ.λπ.).

Σύμφωνα με την Έρευνα Επιβατών που πραγματοποιείται από την εταιρεία ερευνών QED σε καθημερινή βάση και αναλύει το προφίλ των επιβατών του αεροδρομίου της Αθήνας, η τουριστική κίνηση επιβατών εξωτερικού στο ΔΑΑ τα τελευταία τρία χρόνια έχει σημειώσει σημαντική αύξηση. Ειδικότερα, το 2003 ο ΔΑΑ ήταν το μόνο μεγάλο ελληνικό αεροδρόμιο το οποίο σημείωσε αύξηση της διεθνούς επιβατικής κίνησης ενώ για το 2004, η αύξηση των διεθνών επιβατών που ταξίδεψαν στο αεροδρόμιο της Αθήνας με σκοπό τον τουρισμό ήταν της τάξεως του 5,2%.

Η μείωση των πτήσεων charter στην Αθήνα είναι ένα φαινόμενο που είχε αρχίσει από την εποχή του αεροδρομίου του Ελληνικού, από τη στιγμή που επιτράπηκε σταδιακά από το 1986 η απευθείας σύνδεση των νησιών με το εξωτερικό (μείωση charter στο Ελληνικό 1987-2000: -43%, ΔΑΑ 2001-2004: - 36%). (Πηγή: Επίσημα στατιστικά στοιχεία ΥΠΑ/ΔΑΑ).

Η πτωτική τάση της αγοράς charter λόγω της αντικατάστασης των πτήσεων charter από προγραμματισμένες πτήσεις και ιδίως από εταιρίες χαμηλού κόστους, είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται στα μεγάλα αεροδρόμια της Ευρώπης, ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου (Λισσαβόνα, Βαρκελώνη, Μαδρίτη, Κωνσταντινούπολη, Ρώμη) και κατά συνέπεια και στο αεροδρόμιο της Αθήνας.

Ειδικότερα, στον ΔΑΑ, η μείωση charter έχει υπερκαλυφθεί από την αύξηση των προγραμματισμένων διεθνών πτήσεων, τις οποίες φαίνεται ότι προτιμούν πλέον οι tour operators.

	Διαφορά 2001/2004	Διαφορά 2003/2004
Αριθμός πτήσεων Charter	-2.008	-861
Αριθμός διεθνών προγραμματισμένων πτήσεων	+12.513	+11.915
Σύνολο πτήσεων	+10.505	+11.054

Επίσης, ένας μεγάλος αριθμός των πελατών των εταιρειών charter χρησιμοποιεί τις εταιρίες χαμηλού κόστους. Ειδικά στο αεροδρόμιο της Αθήνας, η επιβατική κίνηση των εταιριών χαμηλού κόστους αυξήθηκε το 2004 κατά 40%, αντιπροσωπεύοντας περίπου 9% των διεθνών επιβατών (Πηγή: Επίσημα στατιστικά ΔΑΑ). Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την υπερκάλυψη του αριθμού επιβατών charter από τους επιβάτες που ταξιδεύουν με διεθνείς προγραμματισμένες πτήσεις, τόσο από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου όσο και την τελευταία χρονιά.

	Διαφορά 2001/2004	Διαφορά 2003/2004
Επιβάτες Charter	-252.000	-156.000
Επιβάτες διεθνών προγραμματισμένων πτήσεων	+785.000	+846.000
Σύνολο Επιβατών	+533.000	+690.000

Πηγή: Επίσημα στατιστικά στοιχεία ΥΠΑ/ΔΑΑ

Σχετικά με τις άμεσες αεροναυτιλιακές χρεώσεις προς τις αεροπορικές εταιρίες (χρεώσεις προσγείωσης, στάθμευσης, γέφυρες επιβίβασης, check - in, κ.λπ.), ο ΔΑΑ βρίσκεται στον ευρωπαϊκό και παγκόσμιο μέσο όρο (Πηγή: Transport Research Laboratory - Review of Airport Charges 2004). Αξιοσημείωτο είναι ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας είναι ανταγωνιστικό στα μεγάλα αεροσκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως από τις εταιρίες charter (Πίνακας 2).

Όπως τονίστηκε από το "Ελευθέριος Βενιζέλος", η τιμολογιακή πολιτική του ΔΑΑ, αναγνωρίστηκε το 2003 από τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA) με την απονομή του <<Eagle Award>>, ενώ το 2004 η IATA επαίνεσε για άλλη μια φορά το ΔΑΑ για την τιμολογιακή πολιτική για το 2005 επισημαίνοντας ότι: "Είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας συμβάλλει με τη διατήρηση των τιμών στα επίπεδα του 2004 στην

προσπάθεια των αεροπορικών εταιριών να περιορίσουν το λειτουργικό τους κόστος".

Για το 2005 και με βάση τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης (slots) που ζητήθηκαν από τις αεροπορικές εταιρείες για το καλοκαίρι του 2005 σε σχέση με το 2003 (δεδομένου ότι το 2004 είχε την ιδιαιτερότητα της Ολυμπιακής χρονιάς) όλα τα μεγάλα αεροδρόμια της Ελλάδας σημειώνουν μείωση κίνησης, ενώ ο ΔΑΑ καταγράφει αύξηση 14% σε αιτούμενα slots (Πίνακας 3).

Η κίνηση του ΔΑΑ για το 2004 σημείωσε αύξηση της τάξεως του 11,5%, συγκαταλέγοντας το αεροδρόμιο της Αθήνας ανάμεσα στα πιο γρήγορα αναπτυσσόμενα αεροδρόμια της Ευρώπης (Πηγή: Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων - ACI). Αλλωστε οι υπηρεσίες που παρέχει το Αεροδρόμιο το συγκαταλέγουν ανάμεσα στα καλύτερα αεροδρόμια στον κόσμο, γεγονός που αποδεικνύεται από τη συνεχή αύξηση της επιβατικής κίνησης.

Σκόπιμο κρίθηκε να παρουσιαστούν και οι δύο απόψεις ώστε να βγάλουμε κάποια χρήσιμα συμπεράσματα ,αφού είναι φανερό ότι υπάρχει πτώση των πτήσεων charter , την ώρα που η διοίκηση του αεροδρομίου παρουσιάζει μονάχα τα βραβεία που έχει κερδίσει.

Προσπερνώντας όμως τα στατιστικά στοιχεία τα οποία παραθέσαμε για να καταδείξουμε την σημαντικότητα του αεροδρομίου όσον αφορά την εξυπηρέτηση του τουριστικού όγκου , θα παρουσιάσουμε τώρα και τις δυνατότητες προσέγγισης του αεροδρομίου, οι οποίες είναι πολλές :

Με Αυτοκίνητο

Ο κύριος άξονας πρόσβασης στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών είναι η Αττική Οδός. Πρόκειται για έναν αυτοκινητόδρομο υψηλών ταχυτήτων, με διόδια, που συνδέει την Ελευσίνα, τη Δυτική πύλη της Αθήνας, με το αεροδρόμιο μέσω των παρακάτω κόμβων:

- Κόμβος "Μάνδρα" (σύνδεση με την Π.Ε.Ο. Θηβών)
- Κόμβος "Μαγούλα" (σύνδεση με την Μαγούλα)
- Κόμβος "Ασπρόπυργος" (σύνδεση με Ασπρόπυργο)
- Κόμβος "Περιφ. Αιγάλεω" (σύνδεση με Περιφ. Αιγάλεω)
- Κόμβος "Λεωφ. Φυλής" (σύνδεση με Λεωφ. Φυλής)
- Κόμβος "Λεωφ. Δημοκρατίας" (σύνδεση με Λεωφ. Δημοκρατίας)
- Κόμβος "Αθηνών Λαμίας" (σύνδεση με Ε.Ο. Αθηνών Λαμίας)
- Κόμβος "Λεωφ. Ηρακλείου" (σύνδεση με Λεωφ. Ηρακλείου)
- Κόμβος "Λεωφ. Κύμης" (σύνδεση με Λεωφ. Κύμης)
- Κόμβος "Λεωφ. Κηφισίας" (σύνδεση με Λεωφ. Κηφισίας)
- Κόμβος "Λεωφ. Πεντέλης" (σύνδεση με Λεωφ. Πεντέλης)
- Κόμβος "Λεωφ. Δ. Πλακεντίας" (σύνδεση με Λεωφ. Δ. Πλακεντίας)
- Κόμβος "Ανθούσας" (σύνδεση με Ανθούσα)
- Κόμβος "Λεωφ. Μαραθώνος" (σύνδεση με Λεωφ. Μαραθώνος)
- Κόμβος "Λεοντάριο" (σύνδεση με Λεοντάριο)

- Κόμβος "Κάντζας" (σύνδεση με Κάντζα)
- Κόμβος "Παιανίας" (σύνδεση με Παιανία)
- Κόμβος "Αεροδρόμιο" (σύνδεση με Αεροδρόμιο και Λεωφ. Βάρης-Κορωπίου) .

Τα νότια ανατολικά προάστια της πρωτεύουσας βρίσκουν πρόσβαση προς τον Διεθνή Αερολιμένα μέσω της Περιφερειακής του Υμηττού. Επιλέγοντας κάποιον από τους παρακάτω κόμβους ο χρήστης μπορεί να φθάσει στο αεροδρόμιο:

- Κόμβος "Λεωφ. Κατεχάκη" (σύνδεση με Λεωφ. Κατεχάκη)
- Κόμβος "Παπάγος" (σύνδεση με Παπάγο)
- Κόμβος "Δημόκριτος" (σύνδεση με Δημόκριτο)
- Κόμβος "Αγίας Παρασκευής" (σύνδεση με Αγία Παρασκευή)
- Κόμβος "Γλυκά Νερά" (σύνδεση με Γλυκά Νερά)

Πρόσβαση χωρίς διόδια είναι δυνατή μέσω της Λεωφ. Λαυρίου και άλλων κύριων οδικών αξόνων. Ξεκινώντας από τα νότια προάστια της πρωτεύουσας ή τον Πειραιά η πρόσβαση χωρίς διόδια είναι εφικτή επιλέγοντας ανάμεσα στη Λεωφ. Ποσειδώνος ή της Λεωφ. Βουλιαγμένης, ακολουθώντας στη συνέχεια τη Λεωφ. Βάρης Κορωπίου και τέλος την Αττική Οδό όπου και από τον Κόμβο "Αεροδρόμιο" μπορεί κανείς να καταλήξει στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Στάθμευση

Ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών διαθέτει 4700 θέσεις στάθμευσης μικρής και μεγάλης διάρκειας. Οι χώροι στάθμευσης βρίσκονται μπροστά από τον Κεντρικό Αεροσταθμό και εκατέρωθεν του κύριου άξονα πρόσβασης του Αεροδρομίου

Όποιο χώρο και αν επιλέξετε να χρησιμοποιήσετε, να είστε σίγουροι ότι θα συναντήσετε εξυπηρέτηση υψηλών προδιαγραφών και μεγάλη ασφάλεια. Οι εγκαταστάσεις στάθμευσης περιλαμβάνουν αυτοματοποιημένο σύστημα πληρωμής για εύκολη και γρήγορη εξυπηρέτηση. Επίσης υπάρχει σύστημα μεταβλητής σήμανσης, που παρέχει συνεχώς πληροφορίες για τις κενές θέσεις στους χώρους στάθμευσης

Σε κάθε περίπτωση οι οδηγοί πρέπει να θυμούνται ότι δεν επιτρέπεται η στάθμευση μπροστά από το κεντρικό κτίριο του αεροσταθμού. Δωρεάν στάθμευση για 20 λεπτά παρέχεται σε όλους τους χώρους στάθμευσης του αεροδρομίου.

Με Μετρό

Η πρόσβαση στο Αεροδρόμιο γίνεται μέσω της Γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ.

- **Γραμμή ΜΕΤΡΟ 3: "Μοναστηράκι - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών"**

Από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών προς τον σταθμό Μοναστηράκι οι ενδιάμεσες στάσεις του ΜΕΤΡΟ είναι:

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
- Δουκίσσης Πλακεντίας (ανταπόκριση με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο)
- Χαλάνδρι
- Εθνική Άμυνα
- Κατεχάκη
- Πανόρμου
- Αμπελόκηποι
- Μέγαρο Μουσικής
- Ευαγγελισμός
- Σύνταγμα (ανταπόκριση με τη γραμμή 2 του ΜΕΤΡΟ: Σεπόλια - Άγιος Δημήτριος, "Αλέξανδρος Παναγούλης")
- Μοναστηράκι (ανταπόκριση με τη γραμμή 1 του ΜΕΤΡΟ: Πειραιάς - Κηφισιά)

Η διάρκεια της διαδρομής από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στο Σύνταγμα είναι 27 λεπτά ενώ στον Πειραιά 60 λεπτά.

Εισιτήρια

Απλή διαδρομή	6€
Εισιτήριο με επιστροφή (εντός 48 ωρών)	10€
Απλή διαδρομή για 2 άτομα (ενιαίο εισιτήριο)	10€
Απλή διαδρομή για 3 άτομα (ενιαίο εισιτήριο)	10€
Νέοι (κάτω των 18 ετών), σπουδαστές, φοιτητές	3€
Ηλικιωμένοι (άνω των 65 ετών)	3€
Άτομα με ειδικές ανάγκες	3€

Η γραμμή 3 του ΜΕΤΡΟ συνδέεται με τις ακόλουθες γραμμές:

- Γραμμή ΜΕΤΡΟ 2: Σεπόλια - Άγιος Δημήτριος, Αλέξανδρος Παναγούλης στον σταθμό Σύνταγμα
- Γραμμή ΜΕΤΡΟ 1: Πειραιάς - Κηφισιά: στον σταθμό Μοναστηράκι

- Προαστιακός Σιδηρόδρομος: Σταθμός Λαρίσης - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών στον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας

Με Προαστιακό Σιδηρόδρομο

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών συνδέεται μέσω του Προαστιακού Σιδηροδρόμου με το Σιδηροδρομικό Σταθμό Λαρίσης.

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών - Σταθμός Λαρίσης

Οι ενδιάμεσοι σιδηροδρομικοί σταθμοί από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών προς τον Σταθμό Λαρίσης είναι:

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
- Κορωπί
- Κάντζα
- Παλλήνη
- Δουκίσσης Πλακεντίας (ανταπόκριση με τη γραμμή 3 του ΜΕΤΡΟ)
- Κηφισίας
- Νερατζιώτισσα (ανταπόκριση με τη γραμμή 1 του ΜΕΤΡΟ)
- Ηράκλειο
- Σιδηροδρομικό Κέντρο Αθηνών (Σ.Κ.Α.)
- Σταθμός Λαρίσης (ανταπόκριση με τη γραμμή 2 του ΜΕΤΡΟ)

Η διάρκεια της διαδρομής από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στον Σταθμό Λαρίσης είναι 30 λεπτά.

Τιμές Εισιτηρίων από/προς Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών

<u>Προορισμός</u>	<u>Κανονικά</u>	<u>Μειωμένα</u>	<u>Μετ' επιστροφής (ισχύς 1 μήνας)</u>	<u>Ομαδικό (>2 άτομα)</u>
<u>Αθήνα</u> <u>Ηράκλειο</u> <u>Νερατζιώτισσα</u>	<u>6</u>	<u>3</u>	<u>10</u>	<u>5 ανά άτομο</u>
<u>Κηφισίας</u> <u>Δουκ. Πλακεντίας</u>	<u>6</u>	<u>3</u>	<u>10</u>	<u>5 ανά άτομο</u>
<u>Παλλήνη</u> <u>Κάντζα</u>	<u>4</u>	<u>2</u>	<u>7</u>	<u>3,5 ανά άτομο</u>
<u>Κορωπί</u>	<u>3</u>	<u>1,5</u>	<u>5</u>	<u>2,5/άτομο</u>

Όσον αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων σημειώνουμε ότι υπάρχει δρομολόγιο κάθε 30' προς το αεροδρόμιο και περίπου κάθε 15-20' από το αεροδρόμιο.

Με Λεωφορεία εξπρές του Ο.Α.Σ.Α.

Τα λεωφορεία αυτά είναι τα εξής:

X92 Κηφισία - Αερολιμένας Αθηνών

X92 Αερολιμένας Αθηνών- Κηφισία

X93 Σταθμός ΚΤΕΛ Κηφισού - Αερολιμένας Αθηνών

X93 Αερολιμένας Αθηνών - Kifisos Coach Station

X94 Εθνική Άμυνα - Αερολιμένας Αθηνών Express

X94 Αερολιμένας Αθηνών Express - Εθνική Άμυνα

X95 Σύνταγμα - Αερολιμένας Αθηνών Express

X95 Αερολιμένας Αθηνών Express - Σύνταγμα

X96 Πειραιάς - Αερολιμένας Αθηνών Express

X96 Athens Airport Express – Piraeus

X97 Σταθμός Δάφνης - Αερολιμένας Αθηνών Express

X97 Αερολιμένας Αθηνών Express - Σταθμός Δάφνης

Τιμή εισιτηρίου : 2.90€

Για ΜΙΑ μόνο μετακίνηση από ή προς το Αεροδρόμιο.

Αγορά : Από τον οδηγό του λεωφορείου, τους σταθμούς ΗΣΑΠ-ΜΕΤΡΟ και τα εκδοτήρια εισιτηρίων ΕΘΕΛ-ΗΛΠΑΠ.

Κάρτες : Ισχύει η μηνιαία κάρτα των 35€ και η αντίστοιχη των 17,50€ για όσους δικαιούνται μειωμένο εισιτήριο, καθώς και η ετήσια για όλα τα μέσα.

Όλες οι γραμμές αποβιβάζουν τους επιβάτες τους στο επίπεδο των Αναχωρήσεων. Η αφετηρία των λεωφορείων βρίσκεται στο επίπεδο των Αφίξεων μεταξύ των εξόδων 4 και 5.

Υπεραστικά Λεωφορεία - ΚΤΕΛ

Ραφήνα - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Μαρκόπουλο - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Λαύριο - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Καλύβια - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Κερατέα - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Τα λεωφορεία έχουν αφετηρία το επίπεδο των Αφίξεων του Δ.Α.Α. κοντά στην έξοδο 3. Η τιμή του εισιτηρίου είναι 3€ για όλους τους προορισμούς εκτός από το Λαύριο (4€).

Τέλος, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι μπορεί κάποιος να μετακινηθεί από ή προς το αεροδρόμιο και με ΤΑΞΙ, ενώ μπορεί κάποιος να ενοικιάσει (εάν βέβαια το θέλει) λιμουζίνες ή αυτοκίνητα.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"

Το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδος είναι το Αεροδρόμιο "**Μακεδονία**" της Θεσσαλονίκης, το οποίο εξυπηρετεί διεθνείς πτήσεις και αποτελεί βασικό μεταφορικό κόμβο στην ευρύτερη περιοχή της Βαλκανικής.

Το αεροδρόμιο "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" της Θεσσαλονίκης βρίσκεται ανατολικά της πόλης 16 χιλιόμετρα από το κέντρο. Η πρόσβαση σε αυτό γίνεται με λεωφορειακή γραμμή του ΟΑΣΘ (Γραμμή 78) η οποία ξεκινάει από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (Μοναστηρίου).

Εάν κάποιος θελήσει να μεταβεί στο αεροδρόμιο με δικό του μέσο θα πρέπει να διασχίσει την παραλιακή λεωφόρο.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΥΠΟΛΟΙΠΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Αλλα μεγάλα διεθνή αεροδρόμια της χώρας είναι το αεροδρόμιο "Καζαντζάκης" του Ηρακλείου Κρήτης, το "Ιωάννης Καποδίστριας" της Κέρκυρας και το αεροδρόμιο της Ρόδου - αεροδρόμια με εξαιρετικά πυκνή κυκλοφορία, κυρίως από charter πτήσεις, κατά τη θερινή περίοδο λόγω του ότι οι συγκεκριμένες περιοχές αποτελούν βασικούς τουριστικούς προορισμούς, ενώ άλλα μικρότερα αεροδρόμια υπάρχουν στα Ιωάννινα, την Αλεξανδρούπολη, την Καβάλα, την Καστοριά, την Κοζάνη, την Πρέβεζα και την Καλαμάτα. Στις υπόλοιπες νησιωτικές περιοχές της χώρας, αεροδρόμια υπάρχουν στα Χανιά και τη Σητεία της Κρήτης, την Κάσο και την Κάρπαθο, τα Κύθηρα, τη Σαντορίνη, τη Μήλο, την Πάρο, τη Νάξο, την Αστυπάλαια, την Κω, τη Λέρο, την Ικαρία, τη Μύκονο, τη Σύρο, τη Σάμο, τη Χίο, τη Λέσβο, τη Σκύρο, τη Σκιάθο, τη Λήμνο, τη Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά.

ΛΙΜΑΝΙΑ

Η Ελλάδα - όπως είναι φυσικό σαν ναυτική χώρα - διαθέτει μεγάλο αριθμό από λιμάνια, 520 για να είμαστε ακριβής. Το μεγαλύτερο απ' όλα είναι το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά - και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου - το οποίο για το έτος 2000 έσπασε το φράγμα εξυπηρέτησης των 10.000.000 περίπου επιβατών το χρόνο σημειώνοντας αύξηση 119,28% μεταξύ των ετών 1996 - 2000, ενώ ανάλογη αύξηση έχει σημειώσει την τελευταία πενταετία και η εμπορευματική και ναυτιλιακή κίνηση. Από το Λιμάνι του Πειραιά γίνονται δρομολόγια για τα νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, των νησιών του Β. Αιγίου, της Κρήτης και των νησιών του Αργοσαρωνικού. Στην περιοχή Αττικής άλλα λιμάνια από τα οποία γίνονται δρομολόγια επιβατικών πλοίων είναι το λιμάνι της Ραφήνας και το λιμάνι του Λαυρίου (το οποίο βρίσκεται και σε περίοδο ανακατασκευής και αναβάθμισης).

Αλλα σημαντικά εμπορευματικά και επιβατικά λιμάνια είναι το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το λιμάνι της Πάτρας, το λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης καθώς και όλα τα λιμάνια των μεγάλων νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου.

Ο στόλος των επιβατικών πλοίων στις Ελληνικές θάλασσες ανανεώνεται διαρκώς, με νέα, ασφαλή και τεχνολογικά προηγμένα πλοία να κάνουν την είσοδό τους στα Ελληνικά λιμάνια, μειώνοντας τους απαιτούμενους χρόνους ταξιδιού μεταξύ δύο προορισμών, πολλές φορές και στο μισό σε σύγκριση με το χρόνο που απαιτούνταν παλαιότερα.

Για μια κατ' εξοχήν ναυτική χώρα όπως είναι η Ελλάδα, τα λιμάνια παίζουν ένα ουσιαστικό ρόλο στις μεταφορές και τη επικοινωνία μεταξύ της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας. Τα καταμετρημένα λιμάνια στην Ελλάδα είναι περίπου 520 λιμάνια.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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 συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής **Ελλάδας** με τα νησιά του **Αιγαίου** και την **Κρήτη** αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της **Ευρωπαϊκής Ένωσης** στο νοτιανατολικό της άκρο.

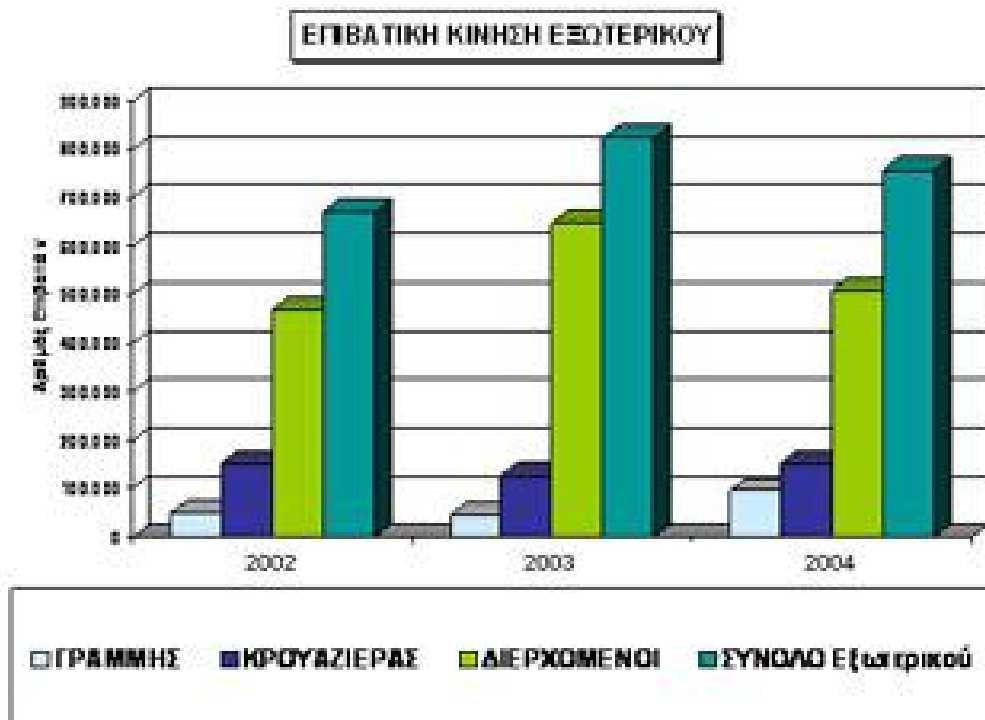
Τα όρια του **Κεντρικού Λιμανιού** αποτελούν οι μώλοι **Θεμιστοκλέους** και **Κράκαρη**.

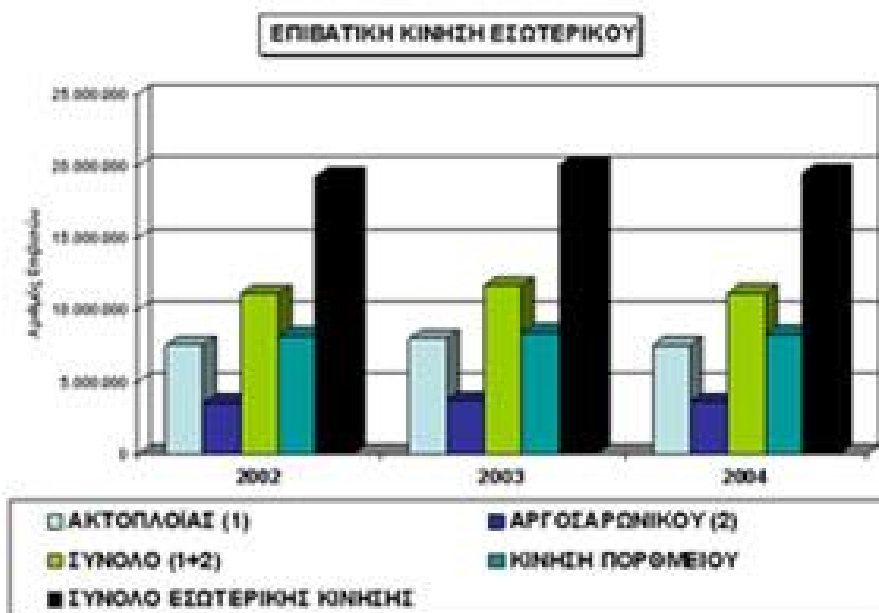
Το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την **Ακτοπλοΐα** και σε χώρους υποδοχής **Κρουαζιερόπλοιων** και διαθέτει 10 πύλες (GATES) αναχώρησης.

Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού **αναβαθμίσθηκε** ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων **υπηρεσιών**.

- Έργα βελτίωσης της αναμονής των επιβατών και της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας τους.
- 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.

Ακολουθούν δύο πίνακες με την επιβατική κίνηση προς εσωτερικό-εξωτερικό ώστε να καταδειχτεί η τεράστια συμβολή του λιμανιού για τον τουρισμό της χώρας μας.





Ακολουθεί επίσης και μία λίστα των δρομολογίων προς τα νησιά μας.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

ΠΛΟΙΩΝ (Η πύλη εισόδου αναφέρεται δίπλα σε κάθε δρομολόγιο).

1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ (ΠΥΛΗ : Γ)

(Περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Κατάπολα, Αιγιάλη (Αμοργός), Δονούσα, Ηρακλειά, Σχοινούσα, Κουφονήσι, Νάξος, Πάρος, Χίος)
(HELLAS FERRIES - NEL - BLUE STAR FERRIES)

2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ (ΠΥΛΗ: Γ)

(Περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Σύρος, Σίκινος, Φολέγανδρος, Δονούσα, Ανάφη, Κατάπολα, Αιγιάλη (Αμοργό), Αστυπάλαια, Κάσος, Κάρπαθος (Λιμάνι Καρπάθου-Διαφάνι), Χάλκη, Ρόδος και Ηράκλειο (Κρήτης), Ηρακλειά, Σχοινούσα, Κουφονήσια)
(HELLAS FERRIES - G.A FERRIES - BLUE STAR FERRIES)

3. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΜΗΛΟΣ (ΠΥΛΗ : Γ)

(Περιλαμβανομένων και των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Κίμωλος, Φολέγανδρος Σίκινος, Ιος, Θήρα, Μήλος, Ρόδος)
(HELLAS FERRIES)

4. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ (ΠΥΛΗ: Ε)

(Περιλαμβανομένων και των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Κίμωλος, Φολέγανδρος, Σίκινος, Ιος, Θήρα, Μήλος, Ρόδος)
(DANE SEA LINE-G.A. FERRIES)

5.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΟΥΔΑ (ΧΑΝΙΑ, ΚΡΗΤΗ) (ΠΥΛΗ: Α)
(ANEK LINES)

6.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ (ΚΡΗΤΗ) (ΠΥΛΗ: Α)
(ΜΙΝΟΑΝ LINES-ANEK LINES)

7.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ (ΚΡΗΤΗ) (ΠΥΛΗ: Α)
(Περιλαμβανομένων και των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στο λιμάνι:
Σίφνος)
(ANEK LINES)

8.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ-ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ (ΛΑΣΙΘΙ-ΚΡΗΤΗΣ)-ΣΗΤΕΙΑ (ΛΑΣΙΘΙ,
ΚΡΗΤΗΣ) (ΠΥΛΗ: Α)
(Περιλαμβανομένων και των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια:
Κάσος, Κάρπαθος, Χάλκη, Ρόδος)
(LANE LINES)

9.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΙΚΑΡΙΑ (ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ, ΕΥΔΗΛΟΣ) - ΣΑΜΟΣ (ΒΑΘΥ,
ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ) (ΠΥΛΗ Γ)
(Περιλαμβανομένων και των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια:
Φούρνοι Ικαρίας, Πάρος, Νάξος, Σύρος, Μύκονος, Λειψοί και Πάτμος)
(HELLAS FERRIES-GA FERRIES)

10.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΠΥΛΗ: Ε)
(Περιλαμβανομένων και των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια:
Λήμνος, Καβάλα, Θεσσαλονίκη, Ψαρά, Βόλος).
(NEL LINES)

11.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΙΣΣΑΜΟΣ (ΠΥΛΗ: Ε)
(Περιλαμβανομένων και των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια:
Σούδα, Καλαμάτα, Γύθειο) (ANEN)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΚΑΙ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

1.ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ (ΠΥΛΗ: Γ)
(HELLAS FLYING DOLPHINS)

2.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΜΗΛΟΣ (ΠΥΛΗ:Γ)
(HELLAS FLYING DOLPHINS)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ -ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Καθημερινά από το λιμάνι του Πειραιά ξεκινούν δρομολόγια ανά μία ώρα περίπου από τις 07.30 έως 20.30, κατά προσέγγιση, για Αίγινα, Αγκίστρι, Μέθανα, Πόρο, Ύδρα, Ερμιόνη, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι και Επίδαυρο.

Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία αναχωρούν από την ακτή Ποσειδώνος (κοντά στην Πλατεία Καραϊσκάκη).

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ-ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τα πλοία αυτά πραγματοποιούν δρομολόγια στο Σαρωνικό Κόλπο με μεγάλη συχνότητα αναχωρήσεων, από το λιμάνι του Πειραιά (κοντά στην εκκλησία του Αγ. Σπυρίδωνα) 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, Κυπαρίσι, Γέρακα, Μονεμβασιά, Κύθηρα, Νεάπολη κλπ

1.ΠΕΡΑΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ, ΑΙΓΙΝΑ, ΜΕΘΑΝΑ, ΠΟΡΟΣ, ΥΔΡΑ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΣΠΕΤΣΕΣ, ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΤΟΛΟ, ΝΑΥΓΛΙΟ, ΤΥΡΟΣ, ΛΕΩΝΙΔΙΟ, ΚΥΠΑΡΙΣΙ, ΓΕΡΑΚΑΣ, ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ, ΑΓ. ΠΕΛΑΓΙΑ ΚΥΘΗΡΩΝ, ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ.

(HELLAS FLYING DOLPHINS).

2.ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ, ΚΕΑ.

(HELLAS FLYING DOLPHINS)

3.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ

(περιλαμβανομένης της υποχρεωτικής στάσης στο λιμάνι της Επιδαύρου)

(Νήσος Αγκίστρι)

4.ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΟΥΒΑΛΑ (ΑΙΓΙΝΑΣ)-ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ (ΑΙΓΙΝΑΣ)

(SEA FALCON LINES)

ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ

1. ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ, (15') ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ-ΠΕΡΑΜΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ-ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

2. ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ (45'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

3. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΕΛΗΝΙΑ (40-55') " "

4. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ (40') " "

5. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΑ (50') " "

6. ΠΑΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ, ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (5') ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ -ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ Σαλαμίνα Αίγινα-Αγκίστρι: μικρή εκδρομή με τουριστικά σκάφη (καλοκαίρι)

ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

1. ΑΙΓΙΝΑ -ΑΓΚΙΣΤΡΙ (30') ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

2. ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ (5') ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

3. ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ, (5'-15') ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ, Μικρά ταχύπλοα

ΛΙΜΕΝΑΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

Το λιμάνι της Ραφήνας αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της αττικής. Βρίσκεται 27 χλμ. Νοτιοανατολικά της Αττικής και επιτελεί βοηθητικό έργο μεγάλης σημασίας προς το λιμάνι του Πειραιά. Παρακάτω παρατίθεται λίστα δρομολογίων ανάλογη με αυτήν του λιμένα Πειραιώς.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ/ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1. ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ (ΓΑΥΡΙΟ)-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ

(περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Σύρος, Πάρος, Νάξος, Ηρακλεία, Κουφονήσι, Σχοινούσα, Κατάπολα, (Αμοργός)
(HELLAS FERRIES-BLUE STAR FERRIES-NEL)

2. ΡΑΦΗΝΑ -ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ (ΜΥΡΙΝΑ)

(περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Καβάλα και Σίγρι)
(NEL LINES)

3. ΡΑΦΗΝΑ- ΚΑΡΥΣΤΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ)-ΜΑΡΜΑΡΙ (ΕΥΒΟΙΑ) (ΚΑΡΙΣΤΟΣ FERRIES-MILILIS LINES)

4.ΡΑΦΗΝΑ-ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ (περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Δονούσα, Αιγιάλη, Κατάπολα, Κουφονήσια, Σχοινούσα, Ηρακλειά) (HELLAS FERRIES)

5.ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ (NEL)

6.ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ (NEL)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ ΚΑΙ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1.ΡΑΦΗΝΑ-ΚΑΡΥΣΤΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ)-ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ (περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών προσεγγίσεων στα λιμάνια: Σύρος, Πάρος, Νάξος, Ιος, Θήρα, Σχοινούσα, Ηρακλειά, Κουφονήσι, Κατάπολα, (Αμοργός) (DOLPHIN SEA LINES)

2.ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ (ΓΑΥΡΙΟ)-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ (περιλαμβανομένων των υποχρεωτικών στάσεων στα λιμάνια: Πάρος, Νάξος, Αμοργός (Κατάπολα-Αιγιάλη) (MINOAN FLYING DOLPHINS)

3.ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ (BLUE STAR FERRIES)

ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΙΟΥ

Τέλος, έχουμε και το λιμάνι του Λαυρίου(54 χλμ. νοτιοανατολικά της Αθήνας), το οποίο έχει πολύ μικρότερη κίνηση σε σχέση με τα άλλα δύο, αλλά επιτελεί το δικό του ξεχωριστό έργο με συνδέσεις προς μικρότερα νησιά.

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΛΙΜΑΝΙ ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

Το λιμάνι του Αγ. Κων/νου συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων και πολλά λιμάνια της Εύβοιας.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

1.ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ (ορισμένα πλοία προσεγγίζουν επίσης στα λιμάνια του Βόλου και της Θεσ/νίκης) (HELLAS FERRIES)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

1. ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-ΕΥΒΟΙΑ (ΑΙΔΗΨΟΣ-ΛΙΜΝΗ-ΧΑΛΚΙΔΑ)
(HELLAS FLYING DOLPHINS)
2. ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΠΛΑΤΑΝΙΑ (ΠΗΛΙΟ)-ΩΡΕΟΙ (ΕΥΒΟΙΑ) - ΠΕΥΚΙ (ΕΥΒΟΙΑ)-
ΣΚΙΑΘΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ (ΛΙΜΑΝΙ ΣΚΟΠΕΛΟΥ ΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑ)-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-
ΣΚΥΡΟΣ
(HELLAS FLYING DOLPHINS)

ΠΟΡΘΕΜΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ- ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΜΙΚΡΑ ΝΗΣΙΑ

1. ΑΣΤΑΚΟΣ (ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ) - ΚΑΣΤΟΣ (45'), μικρά επιβατηγά πλοία
2. ΜΥΤΙΚΑΣ (ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ)- ΚΑΛΑΜΟΣ(45'), μικρά επιβατηγά πλοία

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ- ΗΠΕΙΡΟΣ

1. ΑΚΤΙΟ (ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ) - ΠΡΕΒΕΖΑ (7') (ΓΡΑΜΜΗ ΑΚΤΙΟΥ-ΠΡΕΒΕΖΑΣ)

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ-ΕΥΒΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟΣ
(ΣΚΥΡΟΣ Ναυτιλιακή Εταιρεία)

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ-ΕΥΒΟΙΑ

1. ΓΛΥΦΑ(ΦΘΙΩΤΙΔΑ)-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ(ΕΥΒΟΙΑ) (30')
(ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΓ-ΟΓ ΓΛΥΦΑΣ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ)
2. ΑΡΚΙΤΣΑ (ΦΘΙΩΤΙΔΑ)-ΑΙΔΗΨΟΣ (ΕΥΒΟΙΑ), (40')
(ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΓ-ΟΓ ΑΙΔΗΨΟΥ-ΑΡΚΙΤΣΑΣ)

Αιδηψός- Καμένα Βούρλα, Αγ. Γεώργιος, Αγ. Κων/νος: τουριστικές εκδρομές με μικρά σκάφη (καλοκαίρι)

ΘΕΣΣΑΛΙΑ

ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ

Το λιμάνι του Βόλου συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

1. ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ (ΛΙΜΑΝΙ ΣΚΟΠΕΛΟΥ ΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑ)-

ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-ΣΚΥΡΟΣ
(Μερικά πλοία προσεγγίζουν στο λιμάνι του Αγ. Κων/νου, μετά από
Β.Σποράδες (Φθιώτιδα))
(HELLAS FERRIES)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

2.ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ (ΛΙΜΑΝΙ ΣΚΟΠΕΛΟΥ ΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑ)-
ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-ΣΚΥΡΟΣ
(Μερικά πλοία προσεγγίζουν στα λιμάνια: Αγ. Ιωάννης, (Πήλιο), Σκύρος, Κύμη,
Τρίκερι, νησί Τρίκερι, Πλατανιά)
(HELLAS FLYING DOLPHINS)

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ)

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων, του
Αιγαίου και την Κρήτη και τον τελευταίο καιρό αποκτά ολοένα και
περισσότερη επιβατική κίνηση.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

1. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ -
ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ(ΚΡΗΤΗ)
(MINOAN LINES)
2. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ
(G. A. FERRIES)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

1. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ- ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ
(Περιλαμβάνονται και οι υποχρεωτικές προσεγγίσεις στα λιμάνια: Άγιος
Ιωάννης-Σκύρος)
(HELLAS FLYING DOLPHINS)

ΛΙΜΑΝΙ ΝΕΟΥ ΜΑΡΜΑΡΑ-ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ)

ΠΟΡΘΕΜΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

1. ΙΕΡΙΣΣΟΣ - ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ
(ΒΑ-ΝΑ πλευρά της χερσονήσου μέχρι το μοναστήρι Μεγίστης
Λαύρας) ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

2. ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ (Δυτική πλευρά της χερσονήσου μέχρι το μικρό λιμάνι Δάφνη) ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ (ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ)

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

2. ΚΑΒΑΛΑ- ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ
[ΑΡΣΙΝΟΗ ΚΑΙ ΣΑΟΣ]

ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

1. ΚΑΒΑΛΑ - ΘΑΣΟΣ (Πρίνος 1 ώρα και 15') ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ)

2. ΚΑΒΑΛΑ - ΠΡΙΝΟΣ - ΛΙΜΕΝΑΣ (ΘΑΣΟΣ), (2 ώρες) (ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ)

3. ΚΑΒΑΛΑ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ, [4ΩΡΕΣ ΚΑΙ 30'] (ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ)

4. ΚΕΡΑΜΩΤΗ(ΚΑΒΑΛΑ) - ΘΑΣΟΣ (ΛΙΜΕΝΑΣ) (40') (ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ)

ΘΡΑΚΗ

ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης εξυπηρετεί εταιρίες όπως η ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ και προορισμούς με χαμηλή επιβατική κίνηση.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ
(Περιλαμβάνονται και οι υποχρεωτικές προσεγγίσεις στα λιμάνια: Καβάλα και Λήμνος)
(ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ ΚΑΙ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

1. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ (ΜΟΥΔΡΟΣ) - ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟΣ-ΜΑΡΩΝΕΙΑ-ΚΑΒΑΛΑ-ΘΑΣΟΣ-ΣΤΑΥΡΟΣ
(ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ-ΘΡΑΚΗ ΝΑΥΤ.ΕΤΑΙΡΕΙΑ)

ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

Ο κύριος όγκος των Ευρωπαίων, που έρχονται στη χώρα με αυτοκίνητο, χρησιμοποιεί τα σύγχρονα οχηματαγωγά, πολλά των οποίων έχουν ναυπηγηθεί πολύ πρόσφατα, και τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της γειτονικής Ιταλίας.

Η γραμμή Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Κέρκυρα-Μπρίντιζι ή Μπάρι ή Ανκόνα εκτελείται εδώ και τριάντα σχεδόν χρόνια, ενώνοντας την Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη και τις Σκανδιναβικές Χώρες. Λειτουργεί ως "γέφυρα" απ' την οποία περνούν κάθε χρόνο αρκετά εκατομμύρια άτομα, και μάλιστα τα τελευταία χρόνια η γραμμή αυτή επεκτάθηκε με αναχωρήσεις για Βενετία και Τεργέστη. Οι γραμμές αυτές που εξυπηρετούνται με νέα πλοία που προσφέρουν όλες τις σύγχρονες ανέσεις και ταχύτητα, με κατάλληλο προγραμματισμό ωραρίων αναχωρήσεων και αφίξεων προσφέρουν πλείστα όσα δρομολόγια από και προς την Ιταλία με συνέπεια οι τουρίστες να έχουν μεγάλο εύρος επιλογών.

Προκειμένου να εξυπηρετείται καλλίτερα η αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά τροχόσπιτων, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν δρομολογήσει πλοία με ειδικά διαμορφωμένους χώρους για τροχόσπιτα (αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα).

Το ταξίδι με αυτά τα πλοία, η εμπειρία της φιλοξενίας τους και των σύγχρονων εξυπηρετήσεών τους, ο συνδυασμός άνετου και πολιτισμένου περιβάλλοντος, αποτελούν μια απόλαυση σε πολύ λογικές τιμές. Τα πλοία διαθέτουν καμπίνες διαφόρων κατηγοριών, από τις εξωτερικές καμπίνες με WC και ντους μέχρι τις εσωτερικές οικονομικής κατηγορίας, σε κάθε, όμως, περίπτωση, οι συνθήκες διανυκτέρευσης είναι άνετες. Συνήθως τα πλοία αυτά διαθέτουν κλιματισμό, μπαρ, εστιατόρια και καταστήματα ειδών ένδυσης, όπως επίσης δυνατότητα επικοινωνίας μέσω δορυφόρου (τέλεξ και φαξ), παιχνίδια βίντεο και τυχερά παιχνίδια (μηχανήματα με νομίσματα, καζίνο, αίθουσες για παιχνίδια με τράπουλα), πισίνες, σελφ σέρβις, ντίσκο, αίθουσα κινηματογράφου, παιδότοπο, κυλιόμενες σκάλες, δυνατότητα κατασκήνωσης εν πλω κλπ.

Εκτός από τη διευκόλυνση των καθημερινών αναχωρήσεων, ως επί το πλείστον αργά το βράδυ, και τη δυνατότητα έκδοσης εισιτηρίων μετ' επιστροφής, παρέχουν στους επιβάτες την εξασφάλιση, ότι θα φθάσουν έγκαιρα στον προορισμό τους, προσφέροντάς τους συγχρόνως μια πρόσθετη ημέρα διακοπών.

Τα πλοία, που πραγματοποιούν τα δρομολόγια Ελλάδα-Ιταλία, ανήκουν σε μέλη είτε της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, είτε της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας.

ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Ο νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας αποτελεί την ΒΔ πύλη της χώρας, την αφητηρία της Εγνατίας οδού, του Δυτικού άξονα ΒΝ (Ιόνια Οδός) και την κύρια θαλάσσια πύλη για τη σύνδεση της χώρας με την Δυτική Ευρώπη.

Σε τοπικό επίπεδο, η κατασκευή του υπόψη έργου θα βελτιώσει την σύνδεση του Νομού Θεσπρωτίας με την υπόλοιπη χώρα και θα δώσει μεγάλη ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, λόγω προσέλκυσης και ανάπτυξης δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη λειτουργία του λιμένα.

Πέραν της συμβολής του στη ανάπτυξη της περιοχής και της χώρας, εξασφαλίζει 250 θέσεις απασχόλησης κατ' έτος στην φάση κατασκευής του και θα δημιουργήσει 80 νέες θέσεις εργασίας για τη λειτουργία του μετά την ολοκλήρωσή του.

Ο νέος Λιμένας κατασκευάζεται στα νότια του σημερινού λιμένα και σε απόσταση 350 μ απ' αυτόν, θα διαρθρωθεί λειτουργικά σε 5 περιοχές ζωνών ταυτόχρονης εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων και θα κατασκευαστούν 12 ράμπες με δυνατότητα ταυτόχρονης πρυμοδέτησης 7 οχηματαγωγών.

Το κρηπίδωμα μήκους 760 μ και βάθους 11 μ θα κατασκευαστεί με κυψελωτά κιβώτια caissons. Το έργο έχει μελετηθεί και κατασκευάζεται σε βαθμό πλήρους λειτουργικότητας και θα περιλαμβάνει κτίριο τερματικού σταθμού 4000 τμ περίπου, κτίρια εισόδων και Η/Μ εγκαταστάσεων και όλα τα αναγκαία έργα υποδομής για τη δημιουργία και λειτουργία χερσαίας λιμενικής ζώνης εμβαδού 210 στρεμ. Περίπου.

Η κατασκευή του έργου άρχισε το Μάιο του 1996 και προβλέπεται να ολοκληρωθεί σε 4 χρόνια. Η συνολική δαπάνη του έργου αναμένεται να ανέλθει σε 17 δις δρχ με τη συνδρομή κατά 85% του ταμείου Συνοχής της ΕΕ.

Η μέχρι σήμερα απορρόφηση του έργου (δηλ ως τέλος 1997) ανέρχεται σε 2,8 δις δρχ. Ο ανάδοχος του έργου είναι η κοιν/ξία «Αθήνα ΑΕ ΤΒΤΕ - FCC SA» .

Τα δρομολόγια είναι τα εξής:

Δρομολόγια	Διάρκεια ταξιδιού	Εταιρείες
Ηγουμενίτσα-Αγκόνα		MINOAN LINES - SUPERFAST FERRIES - ANEK LINES -BLUE STAR FERRIES
Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Βενετία		MINOAN LINES - BLUE STAR FERRIES
Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι ή Μπρίντιζι	Διάρκεια 13-9 ώρες	VENTOURIS FERRIES
Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπρίντιζι	Διάρκεια 6.5-9 ώρες	BLUE STAR FERRIES - AVONTALE NAVIGATION
Ηγουμενίτσα-Μπάρι	Διάρκεια 12 ώρες	SUPERFAST FERRIES - VENTOURIS FERRIES
Ηγουμενίτσα-Μπρίντιζι	Διάρκεια 7 ώρες	AGOUDIMOS LINES - VENTOURIS FERRIES - BLUE STAR FERRIES
Ηγουμενίτσα-Τεργέστη		ANEK LINES

ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μετά τον Πειραιά και εξυπηρετεί επιβάτες με κατεύθυνση την Ιταλία και τα περισσότερα από τα νησιά του Ιονίου. Βρίσκεται στην είσοδο της πόλης. Τα δρομολόγια που εξυπηρετεί είναι τα εξής:

Δρομολόγια	Διάρκεια ταξιδιού	Εταιρείες
Πάτρα-Αγκόνα	Διάρκεια 20-22 ώρες	ANEK LINES - SUPERFAST FERRIES - BLUE STAR FERRIES
Πάτρα-Ζάκυνθος-Κεφαλλονιά-Μπρίντιζι	Διάρκεια 17 ώρες	HML
Πάτρα-Ηγουμενίτσα- Αγκόνα	Διάρκεια 20-30 ώρες	ANEK LINES - BLUE STAR FERRIES - MINOAN LINES - SUPERFAST FERRIES
Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Αγκόνα	Διάρκεια 32 ώρες	ANEK LINES
Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Βενετία	Διάρκεια 27-35 ώρες	MINOAN LINES - BLUE STAR FERRIES
Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπρίντιζι	Διάρκεια 20 ώρες	HML
Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Παξοί-Μπρίντιζι	Διάρκεια 20 ώρες	HML
Πάτρα -Ηγουμενίτσα- Κέρκυρα-Τεργέστη	Διάρκεια 27-35 ώρες	ANEK LINES
Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι	Διάρκεια 14 ώρες	SUPERFAST FERRIES
Πάτρα-Μπρίντιζι	Διάρκεια 15 ώρες	MEDLINK LINES

Υπάρχουν και κάποια άλλα δρομολόγια, τα οποία είναι τα εξής :

1. ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
(ANEK LINES - MINOAN LINES - BLUE STAR FERRIES - VENTOURIS FERRIES)
2. ΠΑΤΡΑ-ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (ΣΑΜΗ) -ΙΘΑΚΗ (ΒΑΘΥ) (BLUE STAR FERRIES)
3. ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ (G.A. FERRIES)

Όσον αφορά το λιμάνι της Πάτρας, το τελευταίο καιρό σημειώθηκαν αρκετές και σημαντικές αλλαγές. Δόθηκε προτεραιότητα στα **έργα συντήρησης και βελτίωσης της Υποδομής του Λιμένα Πατρών**. Συγκεκριμένα :

1. Έγινε έλεγχος σε όλο το μήκος των κρηπιδωμάτων του λιμένα και της Μαρίνας και αποκατάσταση των υποσκαφών των κρηπιδωμάτων του λιμένα σε μήκος 500μ με ύφαλο χυτό σκυρόδεμα μετά από σχετική μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας
2. Έλεγχος ποιότητας των βυθοκορημάτων των λιμενολεκάνων και Περιβαλλοντική μελέτη διαχείρισης τους σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πάτρας (Εργαστήριο θαλάσσιας Γεωλογίας), προκειμένου να γίνει άρση και απόθεση για την αποκατάσταση των βαθών των λιμενολεκάνων
3. Συντάχθηκε μελέτη από την Τεχνική Υπηρεσία με την υποβοήθηση του Συμβούλου Τεχνικού ΑΔΚ ΑΕ-ΤΡΙΤΩΝ ΕΠΕ για την **Αναμόρφωση της χωροταξικής-κυκλοφοριακής οργάνωσης των χερσαίων χώρων και την βελτίωση της λιμενικής υποδομής του λιμένα Πατρών καθώς και τον καθορισμό όρων δόμησης και χρήσεων γης** στη λιμενική ζώνη από την Ιχθυόσκαλα μέχρι τον ποταμό Μείλιχο και έχουν υποβληθεί για έγκριση στην ΕΣΑΛ
4. Συντάχθηκε μελέτη για την **Κυκλοφοριακή Οργάνωση** του λιμένα και την βελτίωση της λιμενικής υποδομής με την τοποθέτηση LINK SPAN για ασφαλή παραβολή των πλοίων
5. Έγινε **προέγκριση χωροθέτησης** και συντάχθηκε **περιβαλλοντική μελέτη** για την κατασκευή σύγχρονου πιστοποιημένου από την Υ.Π.Α ελικοδρομίου στην περιοχή της Ακτής Δυμαίων μεταξύ οδού Παπαφλέσσα και κολυμβητηρίου ΝΟΠ για κάλυψη αναγκών ΕΚΑΒ και VIP επισκεπτών Ολυμπιακών Αγώνων.
- 6: Ευρίσκεται σε εξέλιξη Διεθνής Διαγωνισμός για τη **Διαχείριση θέσεων ελλιμενισμού και αγκυροβολίας** των πλοίων που καταπλέουν στην

περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., με Ολοκληρωμένο Πληροφορικό Σύστημα.

7. Συντάχθηκε μελέτη για την **Βελτίωση λιμενικής υποδομής στη Μαρίνα Πατρών** με την κατασκευή κρηπιδώματος για σκάφη 20 - 30 μέτρων.

8. Συντάχθηκε μελέτη για την κατασκευή **Ισόγειου κτιριακού συγκροτήματος (Συνεδριακό Κέντρο)** στην νότια είσοδο λιμένα Πατρών

9. Έγινε **Ψηφιακή αποτύπωση της Λιμενικής ζώνης Λιμένα Πατρών** με επεξεργασμένη δορυφορική εικόνα

10. Έγινε ενίσχυση της **περιμετρικής περίφραξη** για την ασφάλεια του λιμένα με την τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων από συμπαγή σίδηρο και συντήρηση του συστήματος επιτήρησης (κάμερες).

11. Έγινε εγκατάσταση **Υποβρύχιου καλωδίου** για ηλεκτροδότηση των εγκαταστάσεων ηλεκτροφωτισμού του Κυματοθραύστη

12. Έγινε εγκατάσταση **Σύγχρονης Γεφυροπλάστιγγας** ικανότητας ζύγισης 80 τόνων στη Βόρεια είσοδο του λιμένα για την ζύγιση των προς επιβίβαση φορτηγών οχημάτων για την εύρυθμη λειτουργία του Λιμένα

13. Διαμορφώθηκε **χώρος για την ενδίαιτηση** της Ομάδας Ειδικών Αποστολών /Κ.Λ.Π., **νέα κρατητήρια** στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών και έγιναν εργασίες συντήρησης στον Σταθμό της Πυροσβεστικής του Λιμένα.

14. Έγινε **Αποξήλωση ξύλινων οικίσκων** από τους διάφορους χερσαίους χώρους του λιμένα και κατασκευάστηκαν **νέα γραφεία** στο υπόστεγο Νο 10 για εγκατάσταση των σωματείων λιμενεργατών (Θαλάσσης - Ξηράς - Σημειωτών - Καβοδετών)

15. Έγινε **Ασφαλτόστρωση** στις προβλήτες και στους χερσαίους χώρους του λιμένα και έγιναν **Διαγραμμίσεις - σημάνσεις** σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. εντός του Λιμένα.

16. Έγινε **Συντήρηση** κτιριακές εγκαταστάσεις και στα δίκτυα ύδρευσης και ηλεκτροφωτισμού του λιμένα .

Επίσης, και με την αφορμή των Ολυμπιακών Αγώνων πραγματοποιήθηκε ανάπλαση της περιοχής ανάμεσα στο παλιό και το νέο λιμάνι.

Το έργο προέβλεπε τα κάτωθι υποέργα:

Υποέργο 1: «Ολοκλήρωση διαμορφώσεων και Η/Μ εργασιών χερσαίων χώρων Νότιας εισόδου Λιμένα Πατρών»

Ολοκληρώθηκε η διαμόρφωση του χερσαίου χώρου της λιμενικής ζώνης έναντι του Ι.Ν. Ανδρέα με χώρους πρασίνου, περιπάτου και άθλησης (ποδηλατοδρόμος-διάδρομος πατινάζ) καθώς και τον Ηλεκτροφωτισμό της περιοχής με γενικό φωτισμό και φωτισμό ανάδειξης των διαφόρων χώρων (πρασίνου, διαδρόμων κλπ.).

Υποέργο 2: Αναδιαρρύθμιση-Ανακαίνιση Επιβατικού Σταθμού Λιμένα Πατρών

Συντάχθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία η μελέτη και τα τεύχη δημοπράτησης του έργου με την υποβοήθηση τεχνικών συμβούλων και έγινε ο διαγωνισμός (η κατασκευή του έργου βρίσκεται σε εξέλιξη)

2. Κατασκευάστηκε **σύγχρονη αίθουσα Συνεδριακού Χώρου 600 θέσεων** εντός του Λιμένα (Ολυμπιακή Λιμενολεκάνη).
3. Κατασκευάστηκε **σύγχρονος σταθμός Αμεσης Βοήθειας** για τις ανάγκες του ΕΚΑΒ εντός της, Όλυμπιακής Λιμενολεκάνης .
4. Έγινε **ανάπλαση** της Λιμενικής ζώνης κατά μήκος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου με την κατασκευή 3 σύγχρονων αναψυκτηρίων .
5. Διαμορφώθηκε **φυλασσόμενος στεγασμένος χώρος για τη στάθμευση 100 θέσεων Ι.Χ.** αυτοκινήτων εντός λιμένα (κάρτα εισόδου με χρέωση).
6. Τοποθετήθηκαν **στεγάστρα και υπαίθρια καθίσματα** σε υπαίθριους χώρους αναμονής επιβίβασης των επιβατών.
7. Τοποθετήθηκε **πληροφοριακό σύστημα (INFO KIOSK)** στη κεντρική προβλήτα (Αγ. Νικολάου) του Λιμένα για την ενημέρωση των επιβατών.
8. Έγινε **Διαμόρφωση πάρκου αναψυχής** (πλατεία) στην προβλήτα Λευκωσίας και ευρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία μεταφοράς του Γραφείου της Μαρίνας και φυλακίου του Λιμεναρχείου.
9. Δημιουργία **θέσεων στάθμευσης** σε τμήμα του πεζοδρομίου στην ΜΑΡΙΝΑ για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας εντός της Μαρίνας.
10. Έγινε **Διαμόρφωση της ακτής και επέκταση της πλατείας** του αναψυκτηρίου στην περιοχή Τερψιθέας

ΕΡΓΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

α. Για την συνεχή ενημέρωση του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. όσον αφορά την **πρόοδο των έργων κατασκευής Νέου Λιμένα (1° και 2° τμήμα)** καθιερώθηκε τακτική επικοινωνία με τους υπεύθυνους κατασκευής του έργου, Υπηρεσία Επίβλεψης ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ, Σύμβουλο Διαχείρισης ΥΠΕΧΩΔΕ και τις Κατασκευάστριες εταιρείες. Σήμερα υπάρχει τακτική ενημέρωση από τον Σύμβουλο διαχείρισης του έργου με την υποβολή της μηνιαίας έκθεσης προόδου στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

β. Συντάχθηκε η **μελέτη Σκοπιμότητας - Βιωσιμότητας** για το 3° Τμήμα του Νέου Λιμένα Πατρών που αφορά την εμπορευματική κίνηση και δεν έχει περιληφθεί στα προγράμματα χρηματοδότησης Εθνικά ή Κοινοτικά. Η ανωτέρω μελέτη χρησιμοποιείται ήδη για την εξεύρεση χρηματοδότησης για την κατασκευή του εμπορευματικού τμήματος του Νέου Λιμένα Πατρών.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

1. Έγινε αγορά **σύγχρονου λεωφορείου 100 θέσεων** με πρόβλεψη για ΜΕΑ, για δωρεάν διακίνηση επιβατών από και προς τα πλοία από τον επιβατικό σταθμό.
2. Έγινε **αγορά (3) τριών περνοφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων** ικανότητας 4,5 τόνων για τις ανάγκες των λιμενικών εργασιών, σε αντικατάσταση παλαιών που προωθήθηκαν στον ΟΔΔΥ για εκποίηση λόγω παλαιότητας.
3. Έγινε αγορά **Αυτοκινούμενης τηλεσκοπικής ανυψούμενης προστατευμένης σκάλας (Φυσσούνα)** για την αποβίβαση επιβατών από τα πλοία σε περίπτωση που τα προσεγγίζοντα επιβατικά πλοία δεν διαθέτουν κλίμακα ή για ώρα ανάγκης
4. Έγινε αγορά ενός φορτωτού (BOB CAT 186) για της ανάγκες των λιμενικών εργασιών
5. Έγινε αγορά (1) **ΙΧ αυτοκινήτου (FORD-FIESTA)- ΓΪΕ5ΤΑ** για τις Υπηρεσιακές ανάγκες της Εξωτερικής Υπηρεσίας
6. Έγινε αγορά (2) **μοτοποδηλάτων** για τις Υπηρεσιακές ανάγκες της Μαρίνας και Τεχνικής Υπηρεσίας.
7. Εκποιήθηκαν από τον Ο.Δ.Δ.Υ. λόγω παλαιότητας (1) Γερανός και (3) περνοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα και εκκρεμεί η εκποίηση (1) Γερανού και ενός ειδικού οχήματος μεταφοράς-στοιβάσις εμπορευματοκιβωτίων.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ- ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1. Ανατέθηκε **Υπηρεσία Φύλαξης** σε Ιδιωτική Εταιρεία για έλεγχο στους χώρους στάθμευσης των φορτηγών εντός Λιμένα καθώς και στους εκτός Λιμένα χώρους (πάρκα αναψυχής, Μαρίνα κτλ.)
2. Με τις προβλεπόμενες διαδικασίες ανατέθηκαν και λειτουργούν **υπηρεσίες ευκολίας διαχείρισης στερών και υγρών καταλοίπων των πλοίων** που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. σύμφωνα με την MARPOL.
3. Συντάχθηκε το Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών Ρύπανσης στην περιοχή ευθύνης του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.
4. Συντάχθηκε Σχέδιο Διαχείρισης επικίνδυνων εμπορευμάτων στον λιμένα Πατρών.

ΛΙΜΑΝΙ ΚΥΛΛΗΝΗΣ

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

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1. ΚΥΛΛΗΝΗ - ΠΟΡΟΣ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
(ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ)
2. ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
(BLUE STAR FERRIES)
3. ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ
(TYROGALAS - ANEZ-MIRAS FERRIES-ANMEZ)

ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Το λιμάνι της Καλαμάτας συνδέεται με την Κρήτη με το δρομολόγιο που πραγματοποιεί το πλοίο ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ της ΑΝΕΝ.

Συγκεκριμένα, από 22/6/ έως και 16/9 , κάθε Τρίτη και ώρα 21.30 & κάθε Σάββατο ώρα 23.30, το πλοίο αποπλέει από το λιμάνι της Καλαμάτας και μέσω Κυθήρων μετά από ταξίδι 8.30 ωρών, φθάνει στην Κρήτη. (Καστέλι Κισσάμου).

Από 17/9 το δρομολόγιο διαφοροποιείται και συνήθως το ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ αποπλέει κάθε Σάββατο.

ΠΟΡΘΕΜΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ **ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ-ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ**

1. ΡΙΟ(ΑΧΑΪΑ) - ΑΝΤΙΡΡΙΟ(Αιτωλοακαρνανία) (15'), (ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
2. ΑΙΓΙΟ (Αχαΐα) - ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Φωκίδα) (45') - ΕΡΑΤΕΙΝΗ (Φωκίδα), [50'], ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

ΝΟΤΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

1. ΝΕΑΠΟΛΗ (ΛΑΚΩΝΙΑ) - ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ, [30'], ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ
2. ΒΙΓΚΛΑΦΙΑ (ΛΑΚΩΝΙΚΗ ΑΚΤΗ)- ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ, [15'], ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ
3. ΓΥΘΕΙΟ(ΛΑΚΩΝΙΑ) - ΚΥΘΗΡΑ
4. ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ (ΚΡΗΤΗ)

ΝΗΣΙΑ ΙΟΝΙΟΥ

ΠΟΡΘΕΜΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ **(ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ)**

1. ΓΑΪΟΣ (Παξοί)- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ (Θεσπρωτία) - ΚΕΡΚΥΡΑ (Λιμάνι Λευκίμμης) - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΓΑΪΟΣ
2. ΣΑΜΗ (Κεφαλλονιά) - ΠΙΣΣΑΕΤΟΣ (Ιθάκη) - ΦΙΣΚΑΡΔΟ (Κεφαλλονιά) - ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λευκάδα)
3. ΝΥΔΡΙ (Λευκάδα) - ΦΙΣΚΑΡΔΟ (Κεφαλλονιά) - ΦΡΙΚΕΣ (Ιθάκη) - ΜΕΓΑΝΗΣΙ (Λευκάδα) - ΙΘΑΚΗ
4. ΠΕΣΑΔΑ (Κεφαλλονιά) - ΣΧΟΙΝΑΡΙ (Ζακύνθου)

1. ΠΑΞΟΙ - ΑΝΤΙΠΑΞΟΙ, (30'), ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
2. ΚΕΡΚΥΡΑ (Λιμάνι) - ΟΘΩΝΟΙ, (2.00'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
3. ΚΕΡΚΥΡΑ (Σιδάρι) - ΟΘΩΝΟΙ, (30'), ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

ΛΕΥΚΑΔΑ - ΣΚΟΡΠΙΟΣ - ΣΠΑΡΤΑ - ΜΑΔΟΥΡΗ :
 Τουριστικές εκδρομές με καΐκια (Θερινές)

ΝΗΣΙΑ ΙΟΝΙΟΥ - ΗΠΕΙΡΟΣ

1. ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ (Θεσπρωτία), (1.30'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ
2. ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΞΟΙ - ΛΕΥΚΙΜΜΗ, (2.00') ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ
3. ΚΕΡΚΥΡΑ - ΣΑΓΙΑΔΑ (Θεσπρωτία), (45'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ
(ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ)
4. ΠΑΞΟΙ - ΠΑΡΓΑ (Ηπειρος)
Τουριστικές εκδρομές με καΐκια (Θερινές)
5. ΛΗΞΟΥΡΙ - ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
(ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΓ-ΟΓ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ - ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ)

ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

1. ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ (Καρλόβασι - Βαθύ)
2. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (Σάμος) - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΑΡΚΙΟΙ- ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ
(Συμπεριλαμβάνεται υποχρεωτική στάση στο Φαρμακονήσι)
3. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ Η ΒΑΘΥ (Σάμος) - ΦΟΥΡΝΟΙ - ΙΚΑΡΙΑ (Αγ. Κήρυκος)

ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

1. ΧΙΟΣ - ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ, (1.00') ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΦΕΡΥ ΜΠΡΟΥΤ

2. ΧΙΟΣ - ΨΑΡΑ, (3.45'), ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΦΕΡΥ ΜΠΟΟΥΤ
(SEA LINES / ΜΙΝΙΟΤΙΣ LINES)
3. ΧΙΟΣ (Βολισσός) - ΨΑΡΑ (1.30' -2.00'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
(ΑΧ. ΤΕΤΤΕΡΙΣ)
4. ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
5. ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ - ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ, ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
(Α. ΚΑΡΝΑΒΑΣ)
6. ΦΟΥΡΝΟΙ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ (Σάμος) - ΦΟΥΡΝΟΙ - ΘΥΜΑΙΝΑ - ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ
ΦΟΥΡΝΩΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
(G. ΚΙΤΑΡΑΣ - Ε. ΜΑΡΚΑΚΙΣ - Μ. ΒΡΑΝΑΣ)

ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Οι Κυκλάδες αποτελούν τον δημοφιλέστερο προορισμό των Ελλήνων και όχι μόνο, και ειδικότερα των νέων. Φυσιολογικά λοιπόν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν ρίξει εκεί το βάρος τους, τοποθετώντας εκεί το μεγαλύτερο κομμάτι των στόλων τους. Ενδεικτικά, τα δρομολόγια είναι τα εξής:

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

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

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ
(Συμπεριλαμβάνονται υποχρεωτικές προσεγγίσεις στα νησιά : Ηρακλειά, Σχοινούσα, Κουφονήσια, Αμοργός Αιγιάλη, Κατάπολα)

ΠΟΡΘΕΜΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

1. ΚΑΤΑΠΟΛΑ (Αμοργός) - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΠΙΣΩ ΛΙΒΑΔΙ (Πάρος) - ΝΑΞΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
2. ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ (Αμοργός), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (ΑγONES γραμμές)
3. ΠΑΡΟΣ (Παροικιά) - ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ, (30'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

(ANTIPAROS DEVELOPMENT - CYCLADIKI AEGEΟΥ)

4. ΠΑΡΟΣ (Πούντα) - ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ, (7'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, (και οχηματαγωγά ανοιχτού τύπου)

Λιμεναρχείο Πάρου, ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΡΟΥ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ. ΜΥΚΟΝΟΣ - ΔΗΛΟΣ, (30'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

6. ΜΥΚΟΝΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΣΥΡΟΣ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Λιμεναρχείο Μυκόνου

7. ΜΗΛΟΣ (Απολλωνία) - ΚΙΜΩΛΟΣ (Ψαθί), (30'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

8. ΜΗΛΟΣ (Αδάμαντας) - ΣΙΦΝΟΣ (Καμάρες), (1.20'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Λιμεναρχείο Μήλου,

9. ΘΗΡΑ (Αθηνιός) - ΘΗΡΑΣΙΑ, (40'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

10. ΑΙΓΙΑΛΗ (Αμοργός) - ΚΙΝΑΡΟΣ, (1.40'), ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ.

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ

Το λιμάνι της Ρόδου συνδέεται με τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης στη Θράκη και της Σητείας στη Κρήτη, με τα δρομολόγια των ακριτικών νησιών (μια φορά την εβδομάδα). Αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι των Δωδεκανήσων και συνδέεται απευθείας και με τον Πειραιά μέσω των G.A. και BLUE STAR FERRIES.

Επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία - Δρομολόγια :

1. ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΣΑΜΟΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

2. ΡΟΔΟΣ - ΧΑΛΚΗ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ (Λιμάνι Καρπάθου και Διαφάνι) - ΚΑΣΟΣ - ΣΗΤΕΙΑ

(G. A. Ferries)

Τα λιμάνια των Ελληνικών νησιών συνδέονται ακτοπλοϊκώς με πλοία που κάνουν δρομολόγια μεταξύ των Δωδεκανήσων, των Κυκλάδων και των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου.

ΤΟΠΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

1. ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΤΗΛΟΣ - ΣΥΜΗ - ΡΟΔΟΣ

2. ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (Σάμος) (Ορισμένα όμως πλοία προσεγγίζουν στους Αρκιούς και στο Φαρμακονήσι)(KALIMNOS A.N.E)

3. ΡΟΔΟΣ - ΣΥΜΗ - ΤΗΛΟΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ (AMORGOS LINES)

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

1. ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΣΑΜΟΣ
(Συμπεριλαμβάνονται υποχρεωτικές προσεγγίσεις στα νησιά : Λειψοί, Αγαθονήσι, Φούρνοι)
2. ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΠΑΤΜΟΣ
(Συμπεριλαμβάνονται υποχρεωτικές προσεγγίσεις στα νησιά : Ικαρία, Χάλκη, Αστυπάλαια)
3. ΡΟΔΟΣ - ΣΥΜΗ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ
(Συμπεριλαμβάνονται υποχρεωτικές προσεγγίσεις στα νησιά : Τήλος, Νίσυρος, Αστυπάλαια)
4. ΒΑΘΥ (Σάμος) - ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (Σάμος) - ΦΟΥΡΝΟΙ (Ικαρία) - ΙΚΑΡΙΑ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ
(Συμπεριλαμβάνονται υποχρεωτικές προσεγγίσεις στα νησιά : Λειψοί, Αγαθονήσι)
(MINIOTIS LINES - SAMOS HYDROFOILS)

ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

1. ΚΩΣ (Καρδάμαινα) - ΝΙΣΥΡΟΣ, (1.10'), ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
2. ΚΩΣ (Μαστιχάρι) - ΚΑΛΥΜΝΟΣ (45'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΦΕΡΥ ΜΠΟΟΥΤ (ανοιχτού τύπου)
3. ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ, (1.45'), ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
4. ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΨΕΡΙΜΟΣ, (45'), ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
5. ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ, (3.30'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΦΕΡΥ ΜΠΟΟΥΤ
6. ΡΟΔΟΣ - ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ, (6.00'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΦΕΡΥ ΜΠΟΟΥΤ
7. ΡΟΔΟΣ (Σκάλα Κάμιρου) - ΧΑΛΚΗ, (1.45'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΦΕΡΥ ΜΠΟΟΥΤ
8. ΡΟΔΟΣ - ΣΥΜΗ, (1.30' - 2.00'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΦΕΡΥ ΜΠΟΟΥΤ
9. ΡΟΔΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΑΡΚΙΟΙ - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ

Επίσης να σημειώσουμε ότι μέσω των Δωδεκανήσων, η χώρα μας συνδέεται με την γειτονική Τουρκία. Αυτό γίνεται μέσω της Ρόδου, της Χίου, της Σάμου και της Κω. Οι εταιρίες που αναλαμβάνουν τις μετακινήσεις αυτές είναι τοπικές και εισιτήρια εκδίδονται μόνο από τα τοπικά πρακτορεία.

ΚΡΗΤΗ

Χαρακτηριστικό της Κρήτης είναι τα πολλά λιμάνια με μεγαλύτερα αυτά του Ηρακλείου, των Χανίων και του Ρεθύμνου. Τα υπόλοιπα υπολειτουργούν.

Για τα Χανιά και το Ρέθυμνο αυτό που μπορούμε να πούμε είναι ότι εξυπηρετούν κυρίως απ'ευθείας συνδέσεις με τον Πειραιά, ενώ το Ηράκλειο εκτός από τον Πειραιά εξυπηρετεί και πολλά νησιά των Κυκλάδων καθώς και την Θεσσαλονίκη.

ΠΟΡΘΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

1. ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΣΟΥΓΙΑ - ΑΓ. ΡΟΥΜΕΛΗ - ΓΑΥΔΟΣ, (3.00'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ
2. ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ, (2.00'), ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ.

Κλείνοντας το κεφάλαιο που σχετίζεται με τα λιμάνια της χώρας μας και γενικότερα για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες που διαθέτουμε θα πρέπει να υπενθυμίσουμε και την ύπαρξη εταιριών οι οποίες πραγματοποιούν κρουαζιέρες στα νησιά του Αιγαίου, τα παράλια της Τουρκίας και αλλού. Τέτοιες εταιρίες είναι η Louis Hellenic Cruises καθώς και η Golden Star Cruises.

ΜΑΡΙΝΕΣ

Η χώρα μας διαθέτει μεγάλο αριθμό από μαρίνες οι οποίες είναι ανακαινισμένες στην πλειοψηφία τους.Ορισμένες έχουν αποσπάσει και βραβεία.Αυτές είναι:

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ

1. Δήμος Σιθωνίας
Μαρίνα Πόρτο Καρράς
2. Δήμος Κασσάνδρας
Μαρίνα Σάνη

ΑΤΤΙΚΗ

3. Δήμος Λαυρεωτικής
Olympic Marine

ΚΟΡΙΝΘΙΑ

4. Δήμος Ξυλοκάστρου
Μαρίνα Ξυλοκάστρου

ΚΩΣ

5. Δήμος Κω
Μαρίνα Κω

Γενικότερα, οι μαρίνες που υπάρχουν στον ελληνικό χώρο, είναι οι παρακάτω:

1.ΑΤΤΙΚΗΣ

- ΑΛΙΜΟΥ
- ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
- ΓΛΥΦΑΔΑΣ
- ΖΕΑΣ
- ΛΑΥΡΙΟΥ

2.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

3.ΚΕΡΚΥΡΑΣ

4.ΜΕΘΑΝΩΝ

5.ΠΑΤΡΑΣ

6.ΡΟΔΟΥ

7.ΦΛΟΙΣΒΟΥ

8.ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οδικές συνδέσεις

Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας έχει συνολικό μήκος περίπου 117.000 χλμ., διασχίζει τόσο το ηπειρωτικό όσο και το νησιωτικό τμήμα της και κατανέμεται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Αυτοκινητόδρομοι
- Εθνικές οδοί και λεωφόροι
- Κύριο οδικό δίκτυο (συνδέσεις νομών)
- Ασφαλτόδρομοι
- Κύριοι χωματόδρομοι (συνδέσεις κοινοτήτων)
- Λοιποί χωματόδρομοι (δασικοί δρόμοι, δρόμοι κακής βατότητας, δευτερεύουσες συνδέσεις)

Οι κύριοι οδικοί άξονες είναι οι παρακάτω (σε παρένθεση ο αριθμός Ευρωπαϊκής Οδού):

Αθήνα - Θεσσαλονίκη (E 75)

Αθήνα - Κόρινθος (E 94)

Κόρινθος - Πάτρα (E 65)

Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα (E 65)

Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία (E 55)

Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Αλεξανδρούπολη (E 90)

Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη (Εγνατία Οδός)

Χανιά - Άγιος Νικόλαος (Κρήτη - E 75)

Οι πρωτεύουσες των περισσότερων νομών συνδέονται μεταξύ τους με ένα πυκνό δίκτυο δρομολογίων από τα υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ), που πληρούν όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές για την ασφαλέστερη και πιο ευχάριστη μετακίνηση των επιβατών.

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Στην κυκλοφορία παραδόθηκε στις 5 Αυγούστου 2003 το νέο τμήμα της Αττικής Οδού που συνδέει την Περιφερειακή Υμηττού με το υπόλοιπο εκτός Αττικής Οδού, οδικό δίκτυο. Με το συγκεκριμένο τμήμα, μήκους 1,5 χιλιομέτρου, οι οδηγοί που κινούνται στην Αττική Οδό, από Ελευσίνα και από Περιφερειακή Υμηττού, θα έχουν τη δυνατότητα να κατευθυνθούν προς τις

περιοχές της Παλλήνης, του Πικερμίου και της Ραφήνας και αντίστροφα, παρακάμπτοντας το κέντρο της Παλλήνης.

Η Αττική Οδός, ο Περιφερειακός Δακτύλιος της Αττικής, έχει ζωτική σημασία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής. Χαρακτηρίζεται ως το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό έργο στην Αττική μετά το Μετρό.

Η **Αττική Οδός**, ουσιαστικά αποτελεί τον περιφερειακό δακτύλιο της Αττικής, ένα έργο καίριας σημασίας για την κυκλοφοριακή αποφόρτιση όχι μόνο της Αθήνας αλλά συνολικά του Νομού Αττικής. Είναι ένας από τους πιο σύγχρονους αυτοκινητόδρομους της Ευρώπης και αποτελείται κυρίως από δύο βασικούς άξονες: τη Λεωφόρο Ελευσίνιας - Σταυρού - Σπάτων και τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού, μήκους 52,4 km και 12,9 km αντίστοιχα. Διαθέτει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης, 32 πολυεπίπεδους κόμβους, ειδικά εκπαιδευμένες μονάδες παροχής βοήθειας ενώ η κυκλοφορία των οχημάτων ελέγχεται με μηχανήματα τεχνολογίας αιχμής. Η Αττική Οδός, εκτός από την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος", ουσιαστικά συμβάλλει στην αναδιαμόρφωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού της Αττικής

Η Αττική Οδός αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Πάτρα – Εύζωνοι γιατί ενώνει την εθνική οδό από την Πάτρα με την εθνική οδό προς Θεσσαλονίκη, παρακάμπτοντας την Αθήνα. Παράλληλα εξυπηρετεί την κίνηση από και προς το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο. Το έργο διαμορφώνει τον εσωτερικό δακτύλιο των Αθηνών, μειώνει την κίνηση μέσα στην πόλη και συμβάλλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας.

ΆΛΛΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

Κόμβος Κηφισού – Ποσειδώνος

Στην κυκλοφορία παραδόθηκε στα τέλη Ιουλίου 2004 και το κομμάτι του Κηφισού που είναι προέκταση της Εθνικής οδού αλλά και ο κόμβος Κηφισού – Ποσειδώνος. Το κομμάτι του Κηφισού σε μήκος 3150 μέτρων είναι σε γέφυρα ενώ αξιοσημείωτος είναι ο αντιπλημμυρικός χαρακτήρας του έργου, δεδομένων των έργων διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης του ποταμού.

Λεωφόρος Κύμης

Η λεωφόρος Κύμης συνδέει την Εθνική οδό Αθηνών – Λαμίας από τον κόμβο Καλυφτάκη στο ύψος της Κηφισιάς με το Ολυμπιακό Χωριό. Πρόκειται για ένα έργο το οποίο πέρα από τις ολυμπιακές μετακινήσεις προς και από το Ολυμπιακό Χωριό θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες της περιοχής του Δήμου Αχαρνών και της Κοινότητας Θρακομακεδόνων.

Οδικός άξονας Βάρης - Κορωπίου

Παραδόθηκε στα μέσα Ιουλίου 2004 στην κυκλοφορία ο οδικός άξονας Βάρης – Κορωπίου, ένας σημαντικός δρόμος που εξυπηρετεί τον Πειραιά, τα νότια προάστια, το αεροδρόμιο και όλη την κυκλοφορία της Αττικής. Έχει μήκος 14 χιλιομέτρων ενώ ξεχωρίζει και ο αντιπλημμυρικός του χαρακτήρας.

Πεζογέφυρα Καλατράβα

Δόθηκε στις 3 Αυγούστου 2004 στην κυκλοφορία η πεζογέφυρα Καλατράβα που βρίσκεται σε μία από τις κύριες εισόδους της Αθήνας, εκείνη από Κατεχάκη αλλά και από το αεροδρόμιο. Η πεζογέφυρα συνδέει τις δύο πλευρές εκατέρωθεν της λεωφόρου Μεσογείων και συμβάλλει στην απρόσκοπτη πρόσβαση του κοινού στο σταθμό του Μετρό. Δίπλα της έχει κατασκευαστεί υπαίθριο πάρκινγκ 250 θέσεων περίπου. Η πεζογέφυρα έχει μήκος 94 μέτρων και εξυπηρετείται με σταθερές κυλιόμενες κλίμακες και με δύο ανελκυστήρες.

Μαραθώνια Διαδρομή

Στην κυκλοφορία παραδόθηκε στα τέλη Ιουλίου 2004 η νέα λεωφόρος Μαραθώνος, μήκους 26 χιλιομέτρων, γνωστή και ως «Μαραθώνια Διαδρομή». Παράλληλα παραδόθηκε στο κοινό και η αφετηρία της Μαραθώνιας Διαδρομής, σύμβολο των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα. Το έργο της κατασκευής της Αφετηρίας του Μαραθώνιου Δρόμου ανέλαβε και υλοποίησε το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Μέσω της λεωφόρου, που συνδέει τα βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας με το κέντρο, οι οδηγοί θα μπορούν να διανύσουν τη διαδρομή αυτή σε χρόνο μισής ώρας, αντί της μιάμισης που χρειάζονταν μέχρι τώρα. Ο Μαραθώνιος στην Ολυμπιάδα θα καλύψει ακριβώς την ίδια διαδρομή που είχε καλύψει ο Φειδιππίδης στην αρχαιότητα από το Μαραθώνα ως την Αθήνα για να ανακοινώσει τη νίκη των Ελλήνων κατά των Περσών στη μάχη του Μαραθώνα. Την ίδια διαδρομή είχε κάνει και ο Χρυσός Ολυμπιονίκης Σπύρος Λούης το 1896. Και στην Ολυμπιάδα της Αθήνας η διαδρομή του Μαραθώνιου θα ξεκινήσει από το Μαραθώνα και ο τερματισμός θα γίνει στο Καλλιμάρμαρο Στάδιο.

Οδικός Αξονας ΠΑΤΡΩΝ - ΑΘΗΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΥΖΩΝΩΝ "ΠΑΘΕ"

Η Σημασία του Έργου

Ο κύριος Οδικός άξονας της χώρας, συνολικού μήκους 730 χλμ, μετά την προβλεπόμενη μείωσή του κατά 40 χλμ. λόγω της ζεύξης του

Μαλιακού συνδέει την ΠΑΤΡΑ, την ΑΘΗΝΑ, τη ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ και τα ΣΥΝΟΡΑ (ΠΑΘΕ) και ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, γίνεται σύγχρονος Αυτοκινητόδρομος.

Αυτός ο Οδικός άξονας έχει επανασχεδιαστεί ως κλειστός Αυτοκινητόδρομος με Ευρωπαϊκές προδιαγραφές και προωθείται με συνέπεια η κατασκευή του.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του θα έχουμε ένα σύγχρονο Αυτοκινητόδρομο με 2 ή 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ), νησίδα με στηθαία ασφαλείας μεταλλικού τύπου ή New Jersey (από μπετόν), μεγάλο αριθμό ανισόπεδων κόμβων, σηράγγων, κοιλαδογεφυρών, μεγάλων και μικρών τεχνικών, άνω και κάτω διαβάσεις, εκτεταμένο παράπλευρο οδικό δίκτυο.

Μέχρι σήμερα έχουν κατασκευαστεί 217 χλμ. αυτοκινητοδρόμου Υπό κατασκευή μέσω εγκατεστημένων εργολαβιών βρίσκονται 232 χλμ, 31 χλμ. υπό ανάθεση, 65 χλμ. υπό μελέτη και 81 χλμ. σε αρχικό στάδιο μελέτης. Υπολογίζεται ότι, μέχρι το 2000 θα έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο τμήμα του ΠΑΘΕ.

Συνολικά, το έργο του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ θα στοιχίσει 600 δις. Δρχ. Μέχρι σήμερα έχουν εκτελεστεί ή εκτελούνται έργα, 400 δις. περίπου.

Το έργο χρηματοδοτείται από Κοινοτικούς και Εθνικούς πόρους. Οι Κοινοτικοί πόροι προέρχονται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Πρόγραμμα Προσβάσεις-Οδικοί άξονες) ποσό 134 δις. και από το Ταμείο Συνοχής με ποσό 72 δις. Προβλέπεται επίσης δανειοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Ο ρόλος της σημαντικής οδικής αρτηρίας του ΠΑΘΕ είναι νευραλγικής σημασίας δεδομένου ότι διασχίζει το μεγαλύτερο μέρος της χώρας μας, ενώνοντας 6 Περιφέρειες, 11 Νομούς, 14 Πόλεις, 9 μεγάλα Λιμάνια και 6 Αεροδρόμια, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας.

Εξυπηρετεί πολλαπλές λειτουργίες και ανάγκες όπως:

α. Τις σημαντικές ανάγκες μαζικών υπερ-αστικών μετακινήσεων, ειδικότερα στους άξονες Αθήνα-Κόρινθος και Αθήνα-Υλίκη-Κατερίνη-Θεσσαλονίκη.

β. Τον οδικό διάδρομο Βορρά-Νότου που διασφαλίζει την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, αφού διέρχεται από μεγάλο αριθμό

Νομών, (Αττικής, Αχαΐας, Κορίνθου, Φθιώτιδας, Βοιωτίας, Λάρισας, Μαγνησίας, Θεσσαλίας, Κατερίνης, Θεσσαλονίκης).

γ. Τη σύνδεση σχεδόν με όλους τους υπόλοιπους Νομούς της Ηπειρωτικής Ελλάδας, είτε μέσω επαρχιακών οδών είτε μέσω άλλων μεγάλων οδικών αξόνων, όπως η Εγνατία Οδός, ο Δυτικός Άξονας (Καλαμάτα-Πάτρα-Ρίο-Αντίριο-Ηγουμενίτσα), ο κλάδος Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και η νέα γέφυρα της Χαλκίδας.

δ. Την εξασφάλιση άμεσης πρόσβασης σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Πάτρα, Αθήνα, Λαμία, Λάρισα, Θεσσαλονίκη) με τα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας, με τις υπό ανάπτυξη γειτονικές Βαλκανικές χώρες και με τις χώρες της Ευρώπης μέσω Ιταλίας από το λιμάνι της Πάτρας, συμβάλλοντας και διευκολύνοντας την ανάπτυξη σχέσεων με τις χώρες αυτές (πολιτιστικές, τουριστικές, οικονομικές) με εμφανή τα σημαντικά οφέλη για τη χώρα μας.

Κακιά Σκάλα

Τερματίζεται πλέον με τα έργα στην Κακιά Σκάλα η ταλαιπωρία χιλιάδων οδηγών καθώς ολοκληρώθηκε ο δεξιός κλάδος του νέου αυτοκινητοδρόμου, δηλαδή η κατεύθυνση προς την Κόρινθο. Το νέο τμήμα περιλαμβάνει τρεις σήραγγες συνολικού μήκους 3750 μέτρων και πλάτους 19 μέτρων ενώ οι οδηγοί θα κινούνται σε τρεις λωρίδες και μία έκτακτης ανάγκης. Ταυτόχρονα και οι τέσσερις υφιστάμενες λωρίδες κυκλοφορίας του παλιού δρόμου θα χρησιμοποιηθούν για την κατεύθυνση προς την Αθήνα.

ΓΕΦΥΡΑ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Την λειτουργία της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και τον ολυμπιακό πανηγυρικό χαρακτήρα της σηματοδότησε στις 8 Αυγούστου 2004 η διέλευση της Ολυμπιακής φλόγας πάνω από τη γέφυρα. Με το έργο αυτό η επικοινωνία μεταξύ της βορειοδυτικής και της νοτιοδυτικής Ελλάδας καθίσταται συνεχής και απρόσκοπτη ενώ αναβαθμίζεται το σύστημα των δυτικών πυλών της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη.

Ο χρόνος που απαιτείται για το πέρασμα από το Ρίο στο Αντίριο και αντιστρόφως δεν υπερβαίνει τα τέσσερα λεπτά ενώ σύμφωνα με μελέτες θα διέρχονται από τη νέα γέφυρα περίπου δέκα χιλιάδες αυτοκίνητα ημερησίως. Η ζεύξη έγινε πραγματικότητα τον Ιούνιο του 2004 οπότε ενώθηκαν τα τμήματα του καταστρώματος μεταξύ των δύο τελευταίων πυλώνων.

Το έργο υπήρξε όραμα του Χαρίλαου Τρικούπη ο οποίος καταγόταν από το γειτονικό Μεσολόγγι και είχε αναφερθεί στην αναγκαιότητα γεφύρωσης του Στενού κατά τη διάρκεια μιας αγόρευσής

του στη Βουλή, στις αρχές του 1889. Ο διαγωνισμός προκηρύχτηκε το 1991 και οι προσφορές κατατέθηκαν το Δεκέμβριο του 1993. Η σύμβαση υπεγράφη το 1996 και τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1997. Το έργο θεμελιώθηκε το 1998 και ακολούθησε η επταετής περίοδος κατασκευής. Μετά τον Δεκέμβριο του 2039 το έργο θα παραδοθεί στο Ελληνικό Δημόσιο για να αναλάβει αυτό τη λειτουργία του.

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

Στο κατώφλι του 21ου αιώνα το μεγαλύτερο έργο οδοποιίας που πραγματοποιείται στον Ελλαδικό και ένα από τα μεγαλύτερα στον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο, είναι η Εγνατία Οδός που αποτελεί ιστορική συνέχεια της Ρωμαϊκής Εγνατίας Οδού.

Η **Εγνατία Οδός** είναι το νευραλγικότερο ίσως οδικό έργο για τη χώρα, μια και αποτελεί τον οριζόντιο, βασικό οδικό της άξονα. Η σημασία του έργου για την επικοινωνία της Ελλάδας, με τις χώρες της Βαλκανικής και την υπόλοιπη Ευρώπη είναι προφανής. Το συνολικό μήκος του αυτοκινητοδρόμου είναι 687 Km και εκτείνεται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας του Νομού Θεσπρωτίας μέχρι τους Κήπους του Νομού Έβρου. Το κόστος του έργου είναι 750 δις δραχμές και αποτελεί ένα από τα πιο δύσκολα οδικά έργα στην Ευρώπη λόγω των δυσμενών συνθηκών του εδάφους, κυρίως στο δυτικό τμήμα της χώρας. Η Εγνατία Οδός αποτελεί τη σύγχρονη υλοποίηση της παλαιάς ρωμαϊκής διαδρομής του 2ου αι. π.Χ., εξυπηρετώντας τον ίδιο βασικό στόχο: τη σύνδεση της Δυτικής και Νότιας Ευρώπης με την Ανατολή. Η σύγχρονη Εγνατία Οδός, είναι ένας αυτοκινητόδρομος υψηλών τεχνικών προδιαγραφών, συνεχούς ροής και ταχείας κυκλοφορίας.

Συμπληρώνεται με 9 Κάθετους Οδικούς Άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ (FYROM), την Βουλγαρία και την Τουρκία. Ο κύριος άξονας πλαισιώνεται με παρόδιους βοηθητικούς δρόμους συνολικού μήκους 720χλμ.

Η Εγνατία Οδός σχεδιάστηκε με τις προδιαγραφές των Διευρωπαϊκών δικτύων, διατομής κλειστού Αυτοκινητόδρομου με δύο ανεξάρτητους κλάδους κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα, δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μία έκτακτης ανάγκης ανά κλάδο, συνολικού πλάτους οδοστρώματος 24,5 μ., στο μεγαλύτερο μήκος της, με εξαίρεση μικρά ορεινά τμήματά της.

Το γεγονός που την καθιστά από τα πλέον ενδιαφέροντα τεχνικά δρώμενα της Ελλάδας είναι επίσης το πλήθος των τεχνικών έργων που περιλαμβάνονται κατά μήκος του άξονά της. Ειδικότερα κατασκευάστηκαν :

- 1650 γέφυρες συνολικού μήκους 40χλμ (ή 80 χλμ μονές γέφυρες).
- 74 σήραγγες συνολικού μήκους 49,5 χλμ. (ή 99 χλμ μονές σήραγγες), από τις οποίες τρεις έχουν μήκος μεγαλύτερο των 3χλμ., όπως η δίδυμη Σήραγγα Δρίσκου μήκους 4,7χλμ. ανά κλάδο κυκλοφορίας, η δίδυμη Σήραγγα Δωδώνης μήκους 3,4χλμ. ανά κλάδο κυκλοφορίας και η διπλής κυκλοφορίας Σήραγγα Μετσόβου μήκους 3,5χλμ. που είναι ήδη κατασκευασμένη, περιλαμβανομένων των σηράγγων της Μεσόγειας χάραξης Στρυμώνας - Πέραμος.
- 50 ανισόπεδοι κόμβοι που θα εξυπηρετήσουν την σύνδεση του άξονα με το υπάρχον οδικό δίκτυο.
- 43 περάσματα ποταμών.
- 11 ανισόπεδες διασταυρώσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ

Οι ραγδαίες κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας του εικοστού αιώνα, στην ανατολική Ευρώπη και ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων - Ευξείνου Πόντου, ανέτρεψαν τα υφιστάμενα γεωπολιτικά δεδομένα σ' ολόκληρη τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Τα νέα αυτά δεδομένα, συνδυαζόμενα με την διαρκή εξασθένηση των οικονομικών συνόρων και την στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εντάξει τις δυναμικά αναπτυσσόμενες νέες αγορές της περιοχής στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο, επιβάλλουν την ανάπτυξη χερσαίων, θαλάσσιων κλπ μεταφορικών διαδρόμων και διαμορφώνουν για τη χώρα μας τις κατάλληλες πολιτικοοικονομικές συνθήκες, προκειμένου από "εσχατιά" της Ε.Ε., να αποτελέσει κόμβο των διεθνών εμπορικών, ενεργειακών κλπ αξόνων, προς Νοτιοανατολική Ευρώπη και την Ανατολική Μεσόγειο.

Η αξιοποίηση των συνθηκών αυτών από τη χώρα μας απαιτεί την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής στον τομέα των χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών, καθώς και στον ενεργειακό, τηλεπικοινωνιακό κλπ τομέα. Από το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής "ΕΛΛΑΔΑ 2010", δικτύου κλειστών αυτοκινητόδρομων ταχείας κυκλοφορίας, αποτελούμενο από την "Εγνατία οδό", τον "ΠΑΘΕ" και το "Δυτικό Αξονα Β - Ν" (Ιονία Οδός), που μαζί με το εκσυγχρονιζόμενο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο θ' αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της χώρας. Πάνω στη ραχοκοκαλιά αυτή προγραμματίζεται και επιβάλλεται να στηριχθούν τα λοιπά έργα συγκοινωνιακής υποδομής της χώρας, όπως οι αυτοκινητόδρομοι διασύνδεσης με γειτονικές χώρες, το λοιπό εθνικό οδικό δίκτυο, οι εθνικού επιπέδου λιμένες και αεροδρόμια καθώς και η εξεταζόμενη επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι το λιμένα της Ηγουμενίτσας.

Ανάπτυξη Βορειοδυτικής Ελλάδος

Οι προαναφερθείσες μεταβολές μετατρέπουν τα βόρεια και δυτικά διαμερίσματα της χώρας από περιφέρεια της Ελλάδας στο κέντρο των Βαλκανικών οικονομικών δραστηριοτήτων, αφού ,με τον μεταφορικό άξονα της Εγνατίας οδού και τις κάθετες προσβάσεις σ' αυτόν συνδέονται οι παραεξείνιες και βαλκανικές χώρες με την Δυτική Ευρώπη, μέσω των Λιμένων Θεσ/νίκης, Καβάλας, Αλεξ/πολης και Βόλου.

Ο αναβαθμισμένος ρόλος της βορειοδυτικής Ελλάδος κατέστησε δυνατή τη χρηματοδότηση των αναγκαίων μεγάλων έργων, για τη σύνδεσή της με την υπόλοιπη Ελλάδα και Ευρώπη και βοηθά στην έξοδο της από την απομόνωση και την υπανάπτυξη, που την είχε οδηγήσει ο γεωμορφολογικός αποκλεισμός της.

Η Εγνατία οδός θα εξασφαλίσει την άμεση προσπέλαση από και προς την Ανατολική Ελλάδα και τις λοιπές γειτονικές χώρες, ενώ τα άμεσα υλοποιούμενα έργα του Δυτικού άξονα Β-Ν, όπως είναι οι παρακάμψεις

Αγρινίου και Άρτας, η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου σε συνδυασμό με τη ζεύξη Πρέβεζας - Ακτίου και το νότιο τμήμα του ΠΑΘΕ, θα δημιουργήσουν δυνατότητες ταχύτερης και ασφαλέστερης σύνδεσής της με τη νότια και νοτιοανατολική Ελλάδα. Η συνολική δαπάνη για την κατασκευή των παραπάνω έργων ανέρχεται σε 600 δις δραχμές περίπου. Οι άμεσες ωφέλειες των έργων κατά τη φάση κατασκευής τους είναι η δημιουργία 8.000 θέσεων εργασίας περίπου και η αύξηση των συναφών δραστηριοτήτων στην περιοχή. Τα υπόψη μεγάλα έργα μαζί με τα μικρότερα έργα των περιφερειακών και νομαρχιακών προγραμμάτων συνέβαλλαν στην ταχύτερη ανάπτυξη (αγροτική, τουριστική, βιομηχανική, εμπορική κ.λ.π.) της βορειοδυτικής Ελλάδος, αφού ο απαιτούμενος χρόνος προσπέλασης στις περιοχές αυτές από το Ρίο μειώθηκε κατά 45 λεπτά (ελάχιστον) για την περιοχή Ναυπάκτου - Μεσολογγίου έως 1 ώρα και 50 λεπτά τουλάχιστον για τις περιοχές Πρέβεζας, Θεσπρωτίας, Κέρκυρας.

Για την υλοποίηση των παραπάνω έργων των παραπάνω έργων συστήθηκαν η "Εγνατία ΑΕ" με αρμοδιότητα την κατασκευή της Εγνατίας οδού και η Ειδική Υπηρεσία Μεγάλων Έργων Δυτ. Ελλάδος (ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ) με αρμοδιότητες τη μελέτη - κατασκευή των Έργων:

- α)** Ζεύξη Πρέβεζας - Ακτίου
- β)** Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας.
- γ)** Κυκλοφοριακή σύνδεση Λιμένα Ηγουμενίτσας.
- δ)** Παρακάμψεις Αγρινίου και Άρτας - Φιλιπιάδας (Δυτικός άξονας Β - Ν).

Δυτικός οδικός άξονας Β - Ν

Οι κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων της τελευταίας δεκαετίας επέβαλαν τον επανασχεδιασμό των κυριότερων οδικών έργων της χώρας μας προκειμένου να δημιουργηθούν οδικοί άξονες υψηλών προδιαγραφών που να εντάσσονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και να αναβαθμίζουν την θέση της χώρας μας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Στα πλαίσια αυτά σχεδιάστηκε και κατασκευάζεται η Εγνατία Οδός και σχεδιάζεται ο Δυτικός Αξονας Β - Ν που τα πρώτα βήματα υλοποίησής του αποτελούν τα έργα της Ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου και τμημάτων των παρακάμψεων Αγρινίου και Άρτας, συνολικού μήκους 28 χλμ. Περίπου.

Ο Δυτικός Αξονας Β - Ν προβλέπεται να αποτελέσει την ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της Δυτικής Ελλάδας. Σχεδιάζεται ως νέος οδικός άξονας στη διαδρομή Καλαμάτα - Πύργος - Πάτρα - Ρίο - Αντίρριο - Αμφιλοχία - Άρτα - Ιωάννινα - Κακαβιά και με χαρακτηριστικά τετράχνου κλειστού αυτοκινητόδρομου ταχείας κυκλοφορίας δηλαδή με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μία λωρίδα εκτάκτου ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση, διαχωριστική νησίδα και ταχύτητα μελέτης 120 χλμ. την ώρα. Το υφιστάμενο εθνικό οδικό άξονα μόνο μέσω ανισόπεδων κόμβων.

Για όλο το μήκος σχεδόν του Δυτικού Άξονα έχουν υποβληθεί και εξετάζονται προκαταρκτικές μελέτες εναλλακτικών χαράξεων, συνοδευόμενες από οικονομοτεχνικές, γεωλογικές και περιβαλλοντικές αναλύσεις που ανατέθηκαν, προκειμένου να αποφασισθεί και χωροθετηθεί η βέλτιστη χάραξη του.

Επειδή η κατασκευή του Δυτικού άξονα Β - Ν στο τμήμα Αντίρριο - Ιωάννινα - Κακαβιά θεωρείται ως άμεσης προτεραιότητας αποφασίστηκε από την αρμόδια επιτροπή παρακολούθησης του Β' ΚΠΣ και εντάχθηκε στον ΠΔΕ, η χρηματοδότηση των μελετών του υπόψη άξονα με 4 δις δραχμές και διατέθηκε πίστωση 3,9 δις για την προκήρυξη της ανάθεσης των απαιτούμενων μελετών του τμήματος αυτού. Στόχος του υπουργείου μας είναι να ολοκληρωθούν οι αναγκαίες μελέτες για την δημοπράτηση του έργου εντός του 2000, ώστε να καταστεί δυνατή η κατασκευή του με το προγραμματιζόμενο Γ' ΚΠΣ (Πακέτο Santer). Το συνολικό μήκος του τμήματος αυτού του δυτικού Άξονα Β - Ν, είναι περίπου 260 χλμ και το κόστος κατασκευής του εκτιμάται ότι είναι της τάξεως των 250 δις δρχ.

Ζεύξη Πρέβεζας - Ακτίου

Με το έργο αυτό εξασφαλίζεται υποθαλάσσια η οδική διάβαση του διαύλου Πρέβεζας - Ακτίου και η ταχύτερη σύνδεση της Αιτωλ/νίας και της νότιας Ελλάδας με την παραλιακή ζώνη των νομών Πρέβεζας - Θεσπρωτίας και του Λιμένα Ηγουμενίτσας. Το έργο έχει συνολικό μήκος 4.710 μ και διακρίνεται στο υποθαλάσσιο - υπόγειο τμήμα μήκους 1.570 μ, στις ράμπες εισόδου - εξόδου μήκους 412 μ και στις επίγειες οδικές προσβάσεις μήκους 2.728 μέτρων.

Με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, παρακάμπτει την πόλη της Πρέβεζας χωρίς να την αποκόπτει από το φυσικό και ιστορικό περιβάλλον της και βελτιώνει τον χρόνο οδικής διαδρομής στον άξονα Ακτιο - Πρέβεζα - Ηγουμενίτσα κατά 35 λεπτά.

Το υποθαλάσσιο - υπόγειο τμήμα περιλαμβάνει σήραγγα διαστάσεων 6,0 μ. ύψος X 10,6 μ πλάτος, ενώ η διαθέσιμη επιφάνεια για την κυκλοφορία (περιτύπωμα) είναι 5,0X8,0 μ.

Το υποθαλάσσιο τμήμα της σήραγγας εγκιβωτίζεται στον πυθμένα του διαύλου έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία του διαύλου και της ζεύξης και η ασφάλεια του έργου.

Η σήραγγα εξοπλίστηκε με όλο τον απαραίτητο Η/Μ εξοπλισμό για φωτισμό, αερισμό, πυρασφάλεια κλπ, ενώ στις εξόδους της κατασκευάστηκαν δύο κτίρια για τη διαχείριση του εξοπλισμού και τον έλεγχο λειτουργίας.

Κυκλοφοριακή Σύνδεση Λιμένα Ηγουμενίτσας

Η αξιοποίηση της Εγνατίας Οδού και του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας επιβάλλει την απρόσκοπτη κυκλοφοριακή σύνδεση των έργων αυτών μεταξύ των αλλά και με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της περιοχής κατά τρόπο που να μην υποβαθμίζεται το περιβάλλον και να απαλλάσσεται η πόλη από την όχληση της υπερτοπικής κυκλοφορίας.

Το έργο περιλαμβάνει:

α) Οδικό τμήμα σύνδεσης της Νότιας εισόδου του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας με την Εγνατία οδό μήκους 1200 μ περίπου. Πρόκειται για αυτοκινητόδρομο με 2 λωρίδες κυκλοφορίας και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση που διασταυρώνεται ανισόπεδα με την ΕΟ Ηγουμενίτσας - Πρέβεζας και την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας.

β) Τμήμα Περιφερειακής οδού μήκους 1000 μ περίπου λεωφόρο με 2 λωρίδες κυκλοφοριακής ανά κατεύθυνση και νησίδα πλάτους 5 μ που συνδέει την Εγνατία οδό με την επαρχιακή οδό Ηγουμενίτσας.

γ) Ανισόπεδο κόμβο Λιμένα και ανισόπεδο κόμβο Ηγουμενίτσας που αναπτύσσονται στις θέσεις διασταύρωσης του οδικού τμήματος σύνδεσης Ηγουμενίτσας και Εγνατίας οδού με την ΕΟ Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας και την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟΝ **ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

Κατά την παρουσίαση του μεταφορικού δικτύου της χώρας μας, όπως το περιγράψαμε παραπάνω, κατέστη σαφές ότι έχουν γίνει μεγάλα αναπτυξιακά βήματα, όσον αφορά την υποδομή μας στον συγκεκριμένο τομέα, λαμβάνοντας όμως πάντα υπ' όψιν μας την τραγική (σχεδόν τριτοκοσμική) εικόνα μας στο πρόσφατο παρελθόν. Εύκολα λοιπόν, γίνεται αντιληπτό, ότι δεν μπορούν να ανατραπούν τα πάντα σε ένα τόσο μικρό χρονικό διάστημα (μιλώντας σύμφωνα πάντα με τα μεγέθη και την προϋπάρχουσα κατάσταση). Πάνω λοιπόν, στα βήματα που έχουν ήδη γίνει, θα πρέπει να πατήσουμε ώστε να βελτιώσουμε ακόμα περισσότερο την υποδομή μας και να την κάνουμε πλήρως ανταγωνιστική σε σχέση και με τις άλλες άμεσα ανταγωνίσιμες και αναπτυσσόμενες τουριστικές βιομηχανίες.

Λαμβάνοντας έτσι υπ' όψιν μας όλα τα παραπάνω, θα επιχειρήσουμε σε αυτό το κομμάτι της εργασίας μας μία καλοπροαίρετη κριτική, σε όλους τους επιμέρους τομείς που αποτελούν το μεταφορικό μας δίκτυο καταδεικνύοντας τόσο την αρνητική, όσο και την θετική τους πλευρά, πάντα σύμφωνα με τα στοιχεία τα οποία έχουμε συλλέξει.

Σκόπιμο κρίνεται σε αυτό το σημείο, να αναφερθούν οι τομείς τους οποίους θα εξετάσουμε και αυτοί δεν είναι άλλοι από:

- A) Το ακτοπλοϊκό μας δίκτυο
- B) Το αεροπορικό μας δίκτυο
- Γ) Το οδικό μας δίκτυο και
- Δ) Το σιδηροδρομικό μας δίκτυο.

A) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ξεκινάμε λοιπόν με το ακτοπλοϊκό μας δίκτυο, το οποίο είναι ιδιαίτερα μεγάλο και διαδεδομένο, κάτι που κρίνεται απόλυτα φυσιολογικό, αν σκεφτεί κανείς το γεγονός ότι η χώρα μας παραδοσιακά στηρίζεται στη ναυτιλία της. Αυτό άλλωστε το μαρτυρά η πληθώρα των λιμανιών της, καθώς σήμερα η χώρα μας, μετρά ήδη 520 λιμάνια σε όλο το μήκος της επικράτειάς της.

Ένα από τα θετικά σημεία της ναυτιλίας μας, εντοπίζεται ήδη στην παραπάνω πρόταση. Όταν μια μικρή, σχετικά, χώρα όπως είναι η Ελλάδα αριθμεί 520 λιμάνια τότε δεν μπορεί παρά να είναι σε θέση να εξυπηρετεί την οποιαδήποτε επιθυμία του εκάστοτε ταξιδιώτη για μετάβασή του σε κάθε σημείο της επικράτειάς της. Πράγματι λοιπόν η χώρα μας, έχει αυτή τη δυνατότητα. Η νησιωτική χώρα φυσικά κατέχει τη μερίδα του λέοντος, αφού κάθε νησί είτε στο Ιόνιο, είτε στο Αιγαίο Πέλαγος, είτε στην Κρήτη διαθέτει το δικό του λιμάνι. Σε αυτό το σημείο όμως, θα πρέπει να τονίσουμε ότι ούτε η υπόλοιπη Ελλάδα υστερεί σε αυτόν τον τομέα αφού λιμάνια βρίσκονται στις περισσότερες μεγάλες παραθαλάσσιες πόλεις όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα και πολλές άλλες.

Ακτοπλοϊκή σύνδεση υπάρχει, κατά κανόνα, με όλα σχεδόν τα νησιά είτε με απ' ευθείας δρομολόγια, είτε μέσω άλλων νησιών, ενώ για τα ακριτικά νησιά συνήθως υπάρχουν τοπικά πλοία, τα οποία τα ενώνουν με τα μεγαλύτερα νησιά.

Το καλοκαίρι τα δρομολόγια είναι πάρα πολλά, αφού και ο όγκος των τουριστών που πρέπει να εξυπηρετηθούν είναι εξαιρετικά μεγάλος. Οι εταιρίες που πραγματοποιούν κατά κύριο λόγο αυτά τα δρομολόγια, είναι η HELLENIC SEAWAYS, η BLUE STAR FERRIES, η G.A. FERRIES, η NEL LINES, η MINOAN LINES, η ANEK LINES αλλά και νέες εταιρίες που μπήκαν πρόσφατα στο χώρο όπως για παράδειγμα η C-LINK FERRIES, με πλοία που καλύπτουν μεγάλες διαδρομές.

Επίσης, με την αφορμή των Ολυμπιακών Αγώνων, πολλά λιμάνια νησιών ανακατασκευάστηκαν, ενώ κατασκευάστηκαν και καινούρια για να αντικαταστήσουν άλλα γερασμένα και καταβεβλημένα με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το νέο λιμάνι της Μυκόνου στην περιοχή Τούρλος, το οποίο αντικατέστησε το παλιότερο λιμάνι, που βρισκόταν στο κέντρο της πόλης.

Άλλο ένα θετικό στοιχείο για την ακτοπλοΐα μας αποτελεί το γεγονός της συνεχούς επάνδρωσης των στόλων των μεγάλων εταιριών με καινούρια, σύγχρονα και πλήρως εξοπλισμένα πλοία τα καλύπτουν τις ανάγκες και του πιο απαιτητικού τουρίστα και του εξασφαλίζουν μία άνετη και ασφαλή μετάβαση στον προορισμό του. Άλλωστε και για τις εταιρίες τον πρώτο λόγο έχει η ασφάλεια, για να αποφευχθούν τραγωδίες του παρελθόντος με χαρακτηριστικότερη την γνωστή τραγωδία του EXPRESS SAMINA, η οποία

συγκλόνησε τη χώρα μας και όχι μόνο, 5 χρόνια πριν. Την αρχή έκαναν η HELLENIC SEAWAYS με τα πασίγνωστα πλέον HIGHSPEED, αλλά και η BLUE STAR με τα μοντέλα FLYING CAT, αλλά και τα BLUE STAR ITHAKI και PAROS. Οι νέες εταιρίες που παρουσιάστηκαν στο προσκήνιο διαθέτουν μόνο γρήγορα και ασφαλή πλοία, ενώ σωτήριος για τον τουρισμό αποδεικνύεται και ο νέος νόμος που ψηφίστηκε από την βουλή των Ελλήνων, σύμφωνα με την οποία, τα πλοία που έχουν ξεπεράσει ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ζωής, θα πρέπει να αποσυρθούν σταδιακά μέχρι το 2008. Με αυτόν τον τρόπο, πλοία τα οποία δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που πρέπει δεν θα ταξιδέψουν ξανά και οι ιδιοκτήτριες εταιρίες θα αναγκαστούν είτε να τα αντικαταστήσουν και αυτές με σύγχρονα πλοία, είτε να συγχωνευτούν με άλλες εταιρίες αν δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα και επιφάνεια, ώστε να πραγματοποιήσουν τέτοιες δραστηριότητες αλλαγές.

Η τελευταία αυτή παρατήρηση για τον νόμο περί αντικατάστασης γερασμένων πλοίων, μας δίνει την ευκαιρία να αναφέρουμε ότι πέρα από τα νέα, υπερσύγχρονα πλοία υπάρχουν ακόμα παμπάλαια και αναξιόπιστα πλοία, τα οποία θέτουν σε κίνδυνο, όχι μόνο την ασφάλεια, ακόμα και την ζωή των τουριστών, αλλά και την φήμη του τουρισμού μας, αφού οι τουριστικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται στα συγκεκριμένα σκάφη είναι επιεικώς κακές, παρά τις προσπάθειες για διακριτική τους βελτίωση. Θα πρέπει όμως να καταλάβουν οι εταιρίες ότι δεν μπορούν να γίνονται όλα για τα χρήματα και πάνω σε αυτό κινείται και ο συγκεκριμένος νόμος. Το αν βέβαια αυτός ο νόμος θα λειτουργήσει όπως πρέπει, μένει να το δούμε στην πράξη, καθώς στη χώρα μας πολλά λέγονται και λίγα γίνονται και στην συγκεκριμένη υπόθεση υπάρχουν πολλά και αντικρουόμενα συμφέροντα. Ήδη έχουν υπάρξει αντιδράσεις, καθώς πιθανολογείται ότι θα υπάρξει έλλειψη στα επιβατικά πλοία, κάτι το οποίο θα εγείρει τεράστιες αντιδράσεις από τους νησιώτες. Έως το 2006 υπολογίζεται ότι θα έχει αποσυρθεί το 50% των πλοίων.

Επίσης, να αναφέρουμε το γεγονός του ελλιπούς εξοπλισμού των πλοίων σε σωσίβια λέμβους που έχει παρατηρηθεί σε πάρα πολλές περιπτώσεις, ιδιαίτερα κατά την καλοκαιρινή περίοδο, οπότε και οι εταιρίες συνηθίζουν να υπερφορτώνουν τα πλοία με κόσμο σε τέτοιο βαθμό, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μεγάλη ανισότητα ανάμεσα στους επιβάτες και τις λέμβους, γεγονός που έχει σχολιαστεί ποικιλοτρόπως από ξένους τουρίστες και όχι μόνο. Να σημειώσουμε όμως, ότι τουλάχιστον υπάρχει μέριμνα για πυρασφάλεια.

Για να αλλάξουμε όμως θέμα, ένα ακόμα τεράστιο πρόβλημα της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι το θέμα των λιμανιών στο οποίο και επανερχόμαστε. Όπως αναφέραμε παραπάνω, η χώρα μας αριθμεί 520 λιμάνια. Όπως θα μπορούσε να παρατηρήσει κάποιος όμως, υπάρχει ποσότητα, αλλά όχι απαραίτητα και ποιότητα. Τα λιμάνια μας μπορεί να είναι πολλά, στερούνται όμως ποιότητας και όταν λέμε ποιότητα, εννοούμε ότι στερούνται εξοπλισμού και γενικότερα υποδομής. Κανένα από τα λιμάνια μας, για να δώσουμε το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα όλων, δεν έχει δυνατότητα πλαγιοδέτησης των σύγχρονων πλοίων, με συνέπεια να τίθεται σε

κίνδυνο η καλή και ορθολογική λειτουργία των συγκεκριμένων πλοίων. Σίγουρα δεν είναι και ότι καλύτερο για την εικόνα μας στο εξωτερικό, πλοία που πρέπει να δένουν πλάγια, να δένουν αναγκαστικά οριζόντια, γιατί κάτι τέτοιο δεν έχει προβλεφθεί. Το μόνο λιμάνι το οποίο έχει αυτή την δυνατότητα είναι αυτό του Πειραιά, το οποίο όμως δεν υποστηρίζει ακόμα αυτή την δυνατότητα, λόγω του υπερβολικού μεγάλου αριθμού πλοίων και σε τελική ανάλυση τουριστών, που εξυπηρετεί.

Συνεχίζοντας επάνω στο θέμα των προβλημάτων των λιμανιών και με αφορμή το θέμα της υπερφόρτωσης του λιμένα Πειραιώς, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν είναι δυνατόν το συγκεκριμένο λιμάνι να καλύπτει το 54% της συνολικής κίνησης της χώρας μας. Μπορεί κάποιος να δεχτεί ότι είναι μακράν το μεγαλύτερο λιμάνι που διαθέτει η χώρα μας, δεν υπάρχει όμως δυνατότητα εξυπηρέτησης του μεγάλου αυτού όγκου από ένα μόνο λιμάνι. Πολλά έχουν ειπωθεί, ώστε μέρος του φόρτου αυτού να καταναμηθεί τόσο στη Ραφήνα, όσο και στο Λαύριο, αλλά μέχρι σήμερα λίγα έχουν γίνει. Επίσης μελέτες έχουν πραγματοποιηθεί για την δημιουργία δύο ακόμα (τουλάχιστον) νέων πυλών στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά τίποτα χειροπιαστό δεν έχει υπάρξει ακόμα.

Η υπερφόρτωση όμως δεν ισχύει μόνο στην περίπτωση του Πειραιά. Νησιά με τεράστιο τουρισμό όπως είναι η Μύκονος και η Πάρος, και όχι μόνο, διαθέτουν μόνο ένα λιμάνι το καθένα με συνέπεια πολύωρες καθυστερήσεις, οι οποίες ειδικά το φετινό καλοκαίρι ήταν εντονότερες, με συνέπεια τη φυσιολογική δυσφορία του κόσμου.

Καθυστερήσεις παρατηρήθηκαν σε τεράστιο βαθμό και στον Πειραιά, κάτι που όμως δεν οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στην υπερφόρτωση του συγκεκριμένου λιμανιού. Εδώ υπάρχει και το γνωστό πρόβλημα της κακής χωροταξικής διάταξης στο εσωτερικό του λιμανιού, καθώς η είσοδος είναι εξαιρετικά μικρή, με αποτέλεσμα μόνο ένα πλοίο να μπορεί να περάσει την είσοδο κάθε φορά. Συνέπεια όλων αυτών, είναι ότι τα πλοία δεν μπορούν να προσεγγίσουν έγκαιρα το λιμάνι, με αποτέλεσμα τις τεράστιες καθυστερήσεις, οι οποίες γίνονται ακόμα μεγαλύτερες, αν συνυπολογίσουμε και τις όποιες καθυστερήσεις υπήρξαν από τα νησιά λόγω αυτών που αναλύσαμε παραπάνω.

Κακή χωροταξική διάταξη βέβαια δεν υπάρχει μόνο στο εσωτερικό του λιμένα Πειραιώς, αλλά και στο εξωτερικό του, αφού η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι δεδομένη, με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία των ταξιδιωτών πριν ακόμα εισέλθουν στο λιμάνι (πιθανότατα για να ταλαιπωρηθούν ακόμα περισσότερο).

Σημειώνεται βέβαια, ότι χωροταξικά προβλήματα παρουσιάζονται και στα νησιά με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα αυτά των νησιών του Βορείου Αιγαίου, τα οποία εκτός του ότι στερούνται της στοιχειώδους υποδομής, έχουν χτυπητά και αστεία προβλήματα. Ένα από αυτά, στη Σάμο, έχει κατασκευαστεί σε σημείο εξαιρετικά ρηχό, με αποτέλεσμα πολλά πλοία να έχουν χτυπήσει στο βυθό.

Γνωστό επίσης παράπονο των ανθρώπων που επισκέπτονται τη χώρα μας, είναι αυτό της σύνδεσής μας με χώρες του εξωτερικού. Τακτικά δρομολόγια υπάρχουν μόνο προς την Ιταλία, ενώ οι συνδέσεις με άλλες χώρες όπως η Κύπρος και η Αίγυπτος σταδιακά διακόπηκαν. Φυσικά ούτε λόγος, ακόμα τουλάχιστον, για ύπαρξη δρομολογίων προς την Τουρκία, παρά μόνο μέσω τοπικών συνδέσεων από τα ακριτικά μας νησιά. Επίσης δεν υπάρχει καμία σύνδεση με τις χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

Τέλος, παράπονα από την ναυτιλία μας έχουν και οι ίδιοι οι κάτοικοι των ακριτικών, κυρίως νησιών μας, αφού αν εξαιρέσει κανείς την καλοκαιρινή περίοδο, τον υπόλοιπο χρόνο τα δρομολόγια είναι ελάχιστα με συνέπεια τον εκνευρισμό που οδηγεί στην αδιαφορία στη συνέχεια για τον τουρισμό, αν εξετάσει κανείς το θέμα από την καθαρά ψυχολογική πλευρά ως προς την ιδιοσυγκρασία του ανθρώπου-νησιώτη.

Χαρακτηριστική όλων των παραπάνω, είναι μία έκθεση που συνέταξε το ΕΜΠ(Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο) και η οποία επιβεβαιώνει τα λεγόμενα μας. Σύμφωνα λοιπόν με τη συγκεκριμένη έκθεση σημαντικά προβλήματα έχει το 85% έως 100% των λιμανιών της χώρας μας σε ότι αφορά στις κατηγορίες υποδομής, όπως ασφάλεια των πλοίων στην προσέγγιση, προστασία της λιμενολεκάνης και των πλοίων από κυματισμούς, ποιότητα και ασφάλεια των εξυπηρετήσεων για τα πλοία στα κρηπιδώματα, διευκολύνσεις στη χερσαία ζώνη για επιβάτες και οχήματα, εξοπλισμός του λιμένα για εξυπηρέτηση και καταπολέμηση ρυπάνσεων και πυρκαγιάς.

Το σύνολο των λιμένων υστερεί σε θέσεις εξυπηρέτησης των πλοίων στα κρηπιδώματα, οι συνθήκες εξυπηρέτησης των επιβατών είναι απαράδεκτες, ενώ περισσότερα από 90 λιμάνια έχουν μεγάλα προβλήματα στην κυματική διαταραχή στη λιμενολεκάνη τους υπό ορισμένες καιρικές συνθήκες οφειλόμενα στην ανεπαρκή εξωτερική προστασία τους και το γεωμετρικό σχήμα τους.

Η χώρα μας με περίπου 17.000 χιλιόμετρα μήκους ακτογραμμής, περισσότερα από 3.500 κατοικούμενα και ακατοίκητα νησιά, το 20% σε έκταση και 15% περίπου σε πληθυσμό της σε νησιά, έχει σημαντικές ανάγκες σε θαλάσσιες μεταφορές για μετακίνηση ανθρώπων και προϊόντων. Δεν είναι τυχαίο ότι παρουσιάζονται περί τις 102 σημερινές γραμμές πλοίων, 16 κύριες επιβατικών-οχηματαγωγών, 30 δευτερεύουσες, 1 τοπική στον Αργοσαρωνικό, 39 άλλες τοπικές και 3 κύριες και 3 δευτερεύουσες γραμμές ρορό, εκ των οποίων το 54% εκκινούν από τον Πειραιά, ενώ από τη Ραφήνα εκκινεί το 8% επί του συνόλου των δρομολογίων.

Στον τομέα της επιβατικής δραστηριότητας πρέπει να αξιοποιηθούν οι υπάρχουσες υποδομές, τόσο στην περιοχή Βασιλειάδη όσο και στην περιοχή Παλατάκι για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας. (Πηγή Portnet.gr)

Η ελληνική ακτοπλοΐα έχει και καλά στοιχεία έχει όμως και πολλά άσχημα. Αυτό φαίνεται από όλα τα παραπάνω, αλλά θα γινόταν ακόμα πιο κατανοητό και πρόδηλο, αν εξετάζαμε κάθε λιμάνι ξεχωριστά όπως πράξαμε παραπάνω για το λιμάνι της Σάμου. Ενδεικτικά αναφέρουμε και την περίπτωση του λιμανιού του Ηρακλείου στο οποίο παρατηρούνται προβλήματα τα οποία αναφέρονται στο αυξημένο κόστος εισαγωγής-εξαγωγής φορτίων, που επηρεάζει την τιμή των προϊόντων και το κόστος λειτουργίας του λιμανιού. Αυτά τα δυο προβλήματα επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού .

Συμπερασματικά λοιπόν, καταλήγουμε ότι πρέπει να γίνουν ακόμα πολλά πάνω στο συγκεκριμένο θέμα. Προσπάθειες για βελτίωση γίνονται, χρειάζονται όμως ακόμη περισσότερα και για να γίνουν πραγματικότητα πρέπει να υπάρξει αληθινό και ειλικρινές ενδιαφέρον από όλους τους φορείς, γιατί όπως προαναφέραμε και στην αρχή της ανάλυσης αυτής, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα τεράστιο κομμάτι τόσο για την ελληνική οικονομία, όσο και για τον ίδιο τον Έλληνα.

Β) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο δεύτερος τομέας του μεταφορικού μας δικτύου στον οποίο θα αναφερθούμε είναι το αεροπορικό μας δίκτυο, το οποίο είναι σε σχετικά καλή κατάσταση, κάτι που το οφείλει σε πολύ σημαντικό βαθμό στο νέο εθνικό αεροδρόμιο της Αθήνας το "Ελευθέριος Βενιζέλος", το οποίο αποτελεί ένα από τα πιο μεγάλα και πολυτελή αεροδρόμια της Ευρώπης. Για το λόγο αυτό άλλωστε, δόθηκε και τόσο μεγάλη έκταση για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο στο πρώτο μέρος της εργασίας, εν αντιθέσει με τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας μας, τα οποία πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, έχουν σημαντικές ελλείψεις σε εξοπλισμό και μέγεθος. Σε ανάλογη κατάσταση βρισκόταν και το παλιό αεροδρόμιο της Αθήνας το οποίο βρισκόταν στην περιοχή του Ελληνικού, το οποίο πλέον χρησιμοποιείται μόνο σαν βοηθητικός χώρος.

Αν ξεκινήσουμε λοιπόν την ανάλυσή μας για το αεροπορικό δίκτυο από τα αεροδρόμια, θα σταθούμε φυσικά στο "Ελευθέριος Βενιζέλος". Από τα κορυφαία αεροδρόμια της Ευρώπης, τηρεί όλα τα διεθνή standards ασφαλείας με ότι πιο σύγχρονο διαθέτει η σημερινή τεχνολογία. Διαθέτει πάνω από 100 counters που χρησιμεύουν για το check-in των ταξιδιωτών, καφετέριες, μαγαζιά και πολλές άλλες ανέσεις, που προκαλούν τα θετικότερα σχόλια τόσο των εγχώριων επιβατών, όσο και των αλλοδαπών. Σε συνδυασμό με τα πάρκινγκ, τον προαστιακό κτλ. όπως αναλύθηκαν στην παρουσίαση του αεροδρομίου, κατατάσσουν το εθνικό μας αεροδρόμιο σαν ένα από τα κορυφαία, κάτι που καταδεικνύουν και τα διεθνή βραβεία που του έχουν απονεμηθεί.

Σε καλή σχετικά κατάσταση, βρίσκονται και τα αεροδρόμια των υπολοίπων μεγάλων πόλεων, όχι στο βαθμό του "Ελευθέριος Βενιζέλος", το οποίο είναι βέβαια και αρκετά νεότερο ως κατασκευή. Αερολιμένες όπως αυτός της Κέρκυρας, της Ρόδου, του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης διαθέτουν το στοιχειώδη εξοπλισμό και σχετικά καλές συνθήκες αναμονής για τους ταξιδιώτες.

Μια μικρή επιφύλαξη διατηρούμε για το αεροδρόμιο "Μακεδονία" της Θεσσαλονίκης, το οποίο θα μπορούσε κάποιος να το χαρακτηρίσει σχετικά μικρό για μία πόλη σαν την Θεσσαλονίκη που αριθμεί κοντά στο ένα εκατομμύριο κατοίκους.

Τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας έχουν σημαντικότερες ελλείψεις, τόσο σε εξοπλισμό, όσο και σε μέγεθος με συνέπεια η δυνατότητα απογείωσης όσο το δυνατόν περισσότερων αεροπλάνων, να είναι εξαιρετικά δύσκολο με αποτέλεσμα οι πτήσεις προς οποιονδήποτε προορισμό να είναι αραιές και μόνο μέσω Αθήνας ή Θεσσαλονίκης με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται ολοένα και περισσότερο τα συγκεκριμένα αεροδρόμια. Επίσης, υπάρχει έλλειψη αεροδρομίων στην Πελοπόννησο, κάτι που όμως, είναι

αποτέλεσμα ελλιπούς προβολής και τουριστικής υποδομής της συγκεκριμένης περιοχής, η οποία έχει λίγο τουρισμό.

Τα λοιπά προβλήματα έγκεινται στην έλλειψη μεγάλων διαδρόμων προσγείωσης/ απογείωσης με συνέπεια τον συνωστισμό πτήσεων, τους εξαιρετικά μικρούς χώρους αναμονής, οι οποίοι συχνά προκαλούν την περιφρόνηση των τουριστών και πολλά άλλα.

Επίσης, προβλήματα παρουσιάζονται συχνά-πυκνά με τις καθυστερήσεις, οι οποίες όμως, οφείλονται είτε σε καιρικά φαινόμενα (όπως η ομίχλη που εμφανίζεται συχνά στην συμπρωτεύουσα), είτε σε απεργίες.

Το μεγάλο πρόβλημα της χώρας μας όμως, όσον αφορά το αεροπορικό μας δίκτυο πλέον, είναι φυσικά η Ολυμπιακή Αεροπορία. Γεγονός είναι ότι κάθε μέρα που παρατεινόταν το πρόβλημα και η κρίση αυτή στην εταιρία ζημιωνόταν ανεπανόρθωτα ο ελληνικός τουρισμός.

Αυτό συμβαίνει γιατί ποσοστό μεγαλύτερο από το 85% των αλλοδαπών τουριστών που επισκέπτονται κάθε χρόνο τη χώρα μας έρχεται αεροπορικώς. Περίπου ένα 10% εξ αυτών έρχεται διά θαλάσσης ενώ το υπόλοιπο οδικώς ή με τρένο. Το γεγονός αυτό αποτυπώνει με τον πλέον αποκαλυπτικό τρόπο την αχίλλειο πτέρνα του ελληνικού τουρισμού.

«Κάθε ημέρα που περνάει είναι σε βάρος του τουρισμού, του επενδυτικού κλίματος της χώρας, της ίδιας της Ολυμπιακής και του κλίματος στο κοινωνικό σύνολο» είχε δηλώσει χαρακτηριστικά ο κ. Στ. Γκολέμης, μέλος της διοίκησης του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ).

Η αγωνία των εκπροσώπων του ελληνικού τουρισμού για έγκαιρη έξοδο από την κρίση της ΟΑ έχει άμεση σχέση με το γεγονός ότι μέσω του εθνικού αερομεταφορέα εξυπηρετείται περίπου το 50% των πελατών των τακτικών πτήσεων, τόσο από το εξωτερικό προς τη χώρα μας όσο και στα εσωτερικά δρομολόγια.

«Η κυβέρνηση οφείλει να λάβει υπόψη το γεγονός ότι και όσες εταιρείες έκλεισαν μετά από σύντομο διάστημα ξαναμπήκαν στην αγορά. Αυτό που ασφαλώς χρειάζεται είναι να γίνει μια ριζική αναδιάρθρωση, η οποία θα επιτρέψει στη χώρα μας να είναι σύννομη προς τα κοινοτικά δεδομένα και θα κρατήσει την Ολυμπιακή ζωντανή στο διεθνές δίκτυο των αερομεταφορών. Αυτό είναι και το συμφέρον του ελληνικού τουρισμού» δήλωνε το Σεπτέμβριο ο κ. Ντ. Φρατζεσκάκης, μέλος του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών.

Οι ναυλωμένες πτήσεις

Εκτός των τακτικών πτήσεων, όμως, υπάρχει η μεγάλη αγορά των ναυλωμένων (charters) μέσω των οποίων διακινείται περίπου το 60% των ξένων τουριστών που έρχονται κάθε χρόνο στη χώρα μας.

Σύμφωνα με συμπεράσματα έρευνας του ΙΤΕΠ, περισσότεροι από 60 εκατομμύρια επιβάτες χρησιμοποιούν κάθε χρόνο ναυλωμένες πτήσεις για να ταξιδεύσουν από τις χώρες της Βόρειας Ευρώπης προς τους παραδοσιακούς μεσογειακούς προορισμούς.

Στην ευρωπαϊκή αγορά των ναυλωμένων πτήσεων κυριαρχούν εταιρείες που είτε διατηρούν στενούς δεσμούς με τους μεγάλους ταξιδιωτικούς οργανισμούς της Γηραιάς Ηπείρου είτε ελέγχονται από αντίστοιχες εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων. Επομένως, η συγκεκριμένη αγορά είναι έντονα καθετοποιημένη. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τις 44 αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IACA που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων, οι 13 ανήκουν εξ ολοκλήρου ή κατά πλειοψηφία σε επιχειρήσεις διακίνησης τουριστών (tour-operators) και άλλες οκτώ (ειδικώς σε Γερμανία, Ολλανδία και Σκανδιναβία) συνεργάζονται αποκλειστικώς με κάποια από τις εν λόγω επιχειρήσεις διακίνησης. Το πιο εντυπωσιακό χαρακτηριστικό της αγοράς αυτής είναι ότι οι 21 εταιρείες που διατηρούν στενούς επιχειρηματικούς δεσμούς με επιχειρήσεις διακίνησης τουριστών κατέχουν το 72% της αγοράς.

Δυστυχώς, η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με κανένα κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Γηραιάς Ηπείρου και είναι οδικώς απομονωμένη από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα και πηγές τουριστικών ροών προς τον μεσογειακό Νότο.

Μετά την κατάρρευση του Ανατολικού Συνασπισμού και τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας, το αεροπλάνο απεδείχθη «σανίδα σωτηρίας» για τον ελληνικό τουρισμό. Η χρήση των αερομεταφορών αυξήθηκε από το 60,5% το 1975 σε άνω του 85% σήμερα.

Οι εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις της τουριστικής βιομηχανίας της Ελλάδας και πρέπει να βοηθηθούν για να μας βοηθήσουν και αυτές με τη σειρά τους.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις οδηγούν σε μελαγχολικά συμπεράσματα για την ασκηθείσα πολιτική στον ζωτικής σημασίας αυτόν τομέα για την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας στη χώρα μας. Σε μια περίοδο κατά την οποία η αγορά των ναυλωμένων πτήσεων αναπτυσσόταν με ταχύτετους ρυθμούς, το ελληνικό κράτος είχε εκχωρήσει το δικαίωμα σύστασης ελληνικής εταιρείας ναυλωμένων πτήσεων κατά αποκλειστικότητα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Εν τούτοις, ο εθνικός μας αερομεταφορέας ουδέποτε αξιοποίησε το σχετικό του προνόμιο, αφήνοντας το σύνολο της αγοράς να καταληφθεί από εταιρείες αλλοδαπών συμφερόντων.

Ένα σοβαρό θέμα το οποίο αφορά (και) τον τουρισμό και βρέθηκε στη σκιά της επικαιρότητας είναι αυτό των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (handling) αεροσκαφών και επιβατών. Από τα 38 αεροδρόμια της χώρας, σε πέντε (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Κέρκυρα και Ρόδο) έχει απελευθερωθεί το καθεστώς επίγειας εξυπηρέτησης. Έτσι, σε αυτά τα πέντε αεροδρόμια

δραστηριοποιούνται τρεις εταιρείες: η Ολυμπιακή, η Goldair Handling και η Swissport. Στα υπόλοιπα 33 αεροδρόμια της χώρας η επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών και επιβατών αποτελεί πεδίο μονοπωλιακής δραστηριοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, κάτι που καταδεικνύει και πόσο σοβαρό θα ήταν το πρόβλημα εάν έκλεινε η Ολυμπιακή Αεροπορία και το ρόλο τον οποίο διαδραματίζει για τον ελληνικό τουρισμό.

Το πρόβλημα πέρασε από πολλά κύματα τελικά όμως η ελληνική κυβέρνηση αναγκάστηκε να υποχωρήσει. Η αλλαγή αυτή οφείλεται σε πολλούς λόγους όπως οι αντιδράσεις των εργαζομένων και της κοινής γνώμης, η αδυναμία της AEGEAN AIRLINES να αντιμετωπίσει την τεράστια ζήτηση που θα υπήρχε, ειδικά εφ' όσον με το κλείσιμό της η Ολυμπιακή θα άφηνε 500.000 ταξιδιώτες στον αέρα κάτι που θα αποτελούσε σοβαρότατο πλήγμα για τον τουρισμό της χώρας μας και αρκετοί άλλοι λόγοι.

Συμφωνήθηκε λοιπόν να συσταθεί νέα εταιρία στην οποία θα συμμετέχουν και ιδιώτες επενδυτές. Για να γίνει όμως αυτό θα πρέπει να συσταθεί διοικητικό συμβούλιο. Ένα τυπικό συμβούλιο έχει ήδη συσταθεί, το οποίο θα διαλυθεί αμέσως μόλις η νέα εταιρία αποκτήσει διοίκηση.

Η αρχή για την κάλυψη των χρεών θα γίνει με το «ψαλίδισμα» περίπου 2.000 θέσεων εργασίας και προορισμών των Ολυμπιακών Αερογραμμών προκειμένου να καταφέρει(η κυβέρνηση) να προχωρήσει στη δημιουργία ενός νέου αερομεταφορέα από το μηδέν και στη συνέχεια στην πώλησή του.

Το επιχειρησιακό πλάνο που παρουσιάστηκε στο Λονδίνο από εταιρεία σύμβουλο προτείνει τη μετεξέλιξη του εθνικού αερομεταφορέα σε έναν μικρό και ευέλικτο περιφερειακό αερομεταφορέα που ως πρώτη προτεραιότητα θα έχει να καλύπτει τις ανάγκες των επιβατών στο εσωτερικό της χώρας.

Στόχος είναι η δημιουργία μιας νέας ΟΑ η οποία δεν θα αποτελεί διάδοχη κατάσταση της παλαιάς ΟΑ ή των Ολυμπιακών Αερογραμμών με απολύτως ανταγωνιστικό κόστος λειτουργίας και ρόλο εθνικού αερομεταφορέα, ο οποίος όμως θα βρίσκεται υπό τη διοίκηση και την ευθύνη ιδιωτικών κεφαλαίων.

Το επιπλέον προσωπικό της σημερινής ΟΑ θα ενταχθεί σε προγράμματα εθελουσίας εξόδου ή μετατάξεων.

Οι ζημιές στις Ολυμπιακές Αερογραμμές θα πλησιάσουν τα 100 εκατ. ευρώ λόγω της αύξησης των τιμών των καυσίμων, χωρίς να είναι γνωστή ακόμη η χρήση της Ολυμπιακής Υπηρεσίας ΑΕ.

Με την παραπάνω ανάλυση γίνεται φανερό ότι η Ο.Α. αποτελεί τεράστιο κομμάτι του τουρισμού μας με τεράστια όμως προβλήματα, τα οποία δεν είναι αποτέλεσμα μόνο κακής διαχείρισης αλλά και των διεθνών εξελίξεων. Ας μην ξεχνάμε ότι η τελευταία διετία αποτέλεσε περίοδο κατά την οποία

μεγάλος αριθμός ξένων εταιριών συγχωνεύτηκε λόγω οικονομικών προβλημάτων. Μετά το 2007 υπολογίζεται ότι θα αρχίσει και πάλι ο κλάδος να είναι κερδοφόρος, όταν και θα αντιμετωπιστούν τα προβλήματα με το υψηλό κόστος καυσίμων που έφεραν μεγάλο κόστος στις εταιρίες, ανάμεσά τους και η Ο.Α.

Σημαντική βοήθεια στον τουρισμό μας δίνουν και οι εταιρίες που προσφέρουν εισιτήρια χαμηλού κόστους, καθώς οι οικονομικές δυνατότητες τόσο των Ελλήνων όσο και πολλών αλλοδαπών έχουν συρρικνωθεί.

Παράδειγμα και μάλιστα τρανό όμως για να αποφεύγει κάποιος να ταξιδεύει με τέτοιες εταιρίες αποτελεί το τραγικό δυστύχημα της HELIOS AIRWAYS περασμένο καλοκαίρι, αφού τέτοιες εταιρίες εξοικονομούν χρήματα για το λόγο αυτό από όπου μπορούν. Η εξοικονόμηση γίνεται με:

- * Την ενιαία διαμόρφωση της καμπίνας επιβατών, χωρίς διαχωρισμό σε «μπίζνες κλας ή πρώτη θέση».

- * Ενιαίο τύπο αεροσκαφών, συνήθως Αιρμπας Α-320 ή Μπόινγκ 737, διότι μειώνει το κόστος εκπαίδευσης και επίγεια εξυπηρέτησης.

- * Ένα απλό σχήμα διαμόρφωσης του ναύλου, όπου συνήθως οι τιμές των ναύλων αυξάνονται όσο γεμίζει από επιβάτες η συγκεκριμένη πτήση, καθώς και το όφελος της έγκαιρης κράτησης θέσης.

- * Φθηνότερες πτήσεις σε δευτερεύοντα και με μικρή κίνηση αεροδρόμια, αποφεύγοντας καθυστερήσεις, λόγω εναέριας κυκλοφορίας και εκμεταλλεύονται τα χαμηλά έξοδα προσγείωσης και εξυπηρέτησης αεροδρομίου.

- * Εκτέλεση πτήσεων σχετικά μικρών ή μεσαίων αποστάσεων και έχουν γρήγορη προετοιμασία της επόμενης πτήσης, που επιτρέπει τη μέγιστη εκμετάλλευση των αεροσκαφών.

- * Απλοποίηση στα δρομολόγια με έμφαση στις απευθείας πτήσεις.

- * Πώληση εισιτηρίων απευθείας στους πελάτες, κυρίως μέσω Διαδικτύου, αποφεύγοντας προμήθειες σε ταξιδιωτικούς πράκτορες και σε εταιρείες κράτησης θέσεων.

- * Οι εργαζόμενοι αυτών των χαμηλού κόστους αεροπορικών εταιριών απασχολούνται και σε άλλα καθήκοντα, ώστε να υπάρχει μείωση στο κόστος του προσωπικού.

Σήμερα, οι εταιρείες χαμηλού κόστους αποτελούν σοβαρή απειλή για τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες που το υψηλό κόστος λειτουργίας τις εμποδίζει να ανταγωνιστούν τους χαμηλούς ναύλους. Ο αριθμός των

εταιρειών χαμηλού κόστους αυξάνεται σε όλον τον κόσμο, ενώ σημαντικές παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες αποχωρούν από την αγορά.

Πρόκειται για μία από τις συνέπειες της απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών, λόγω της οποίας αυξήθηκε η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στις αερομεταφορές, χωρίς αυτό να σημαίνει βέβαια ότι η πλειονότητα των εταιρειών χαμηλού κόστους παρέχει περιορισμένη ασφάλεια πτήσεων σε σχέση με τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες. Η μεγάλη ευθύνη εναπόκειται πάντα στις αρχές ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών και η επιλογή στον επιβάτη να διαλέξει. Σημειώνουμε και πάλι ότι οι εταιρίες αυτές έχουν βοηθήσει τον τουρισμό μας.

Αλλάζοντας θέμα, θα πρέπει να σημειώσουμε και να επαινέσουμε την μεγάλη προσπάθεια που έγινε για να βοηθηθεί ο τουρισμός μας μέσα από το διαδίκτυο. Προσπάθεια που ξεκίνησε το 2002 με προοπτική τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Πρόκειται για θέμα πολύ σημαντικό καθώς η πληροφορία αποδεικνύεται σημείο-κλειδί στη βελτίωση του τουριστικού προϊόντος. Και αυτό διότι αυτή συνδέει τους παραγωγούς του τουριστικού προϊόντος - αεροπορικές εταιρείες, tour operators, ταξιδιωτικά πρακτορεία, ξενοδοχεία, ακτοπλοϊκές εταιρείες, rent a car - με τους χρήστες των υπηρεσιών τους. Ο όγκος της πληροφορίας που τελικά συγκεντρώνεται, αν και είναι τεράστιος, αποτελεί ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο για όσους είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της στρατηγικής, αλλά και ευρύτερα για τη χάραξη της πολιτικής και την παρακολούθηση και καταγραφή των αποτελεσμάτων της. Η πολύπλοκη φύση της πληροφορίας και ο όγκος της ενισχύονται από το γεγονός ότι η τουριστική βιομηχανία είναι από τις πλέον διεθνοποιημένες αγορές. Το διεθνές ταξίδι παράγει σημαντική ποσότητα πληροφορίας, όπου οι εμπλεκόμενοι και κυρίως οι χρήστες-καταναλωτές επιθυμούν να έχουν πρόσβαση. Επιπρόσθετα, πολιτιστικά θέματα, κόστος διαβίωσης, εναλλακτικές μορφές τουρισμού στους τόπους προορισμού καθώς και άλλα παρόμοια ζητήματα ενδιαφέρουν τους επισκέπτες και επηρεάζουν τις επιλογές τους. Με την ίδια λογική η αναζήτηση πληροφορίας αποτελεί επιτακτικό στόχο για όσους εμπλέκονται στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση της στρατηγικής στον τομέα του τουρισμού.

Τα έργα που πραγματοποιήθηκαν είναι:

Πρώτον, το forum ηλεκτρονικής επιχειρηματικότητας στον τουρισμό (e-tourism forum), προϋπολογισμού 1,3 εκατ. ευρώ, με τελικό δικαιούχο τη Γενική Γραμματεία Τουρισμού.

Δεύτερον, ο Δορυφόρος Λογαριασμός Τουρισμού, προϋπολογισμού 1,2 εκατ. ευρώ, με τελικό δικαιούχο τη Γενική Γραμματεία Τουρισμού.

Τρίτον, Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα (ΟΠΣ) και Παρατηρητήριο Τουρισμού, προϋπολογισμού 1,8 εκατ. ευρώ.

Τέταρτον, η ηλεκτρονική τουριστική προβολή της Ελλάδας και η παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών προς τους πολίτες και επισκέπτες της χώρας, προϋπολογισμού 2,5 εκατ. ευρώ, με τελικό δικαιούχο τον ΕΟΤ. Στην κατεύθυνση αυτή περιλαμβάνεται επίσης η ψηφιοποίηση του υλικού προβολής και η πιλοτική λειτουργία info-points στην περιφέρεια Αττικής στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων.

Πέμπτον, Τεχνικός Σύμβουλος για την υποστήριξη και τον συντονισμό της συνολικής υλοποίησης των έργων από την τεχνική βοήθεια του προγράμματος Κοινωνία της Πληροφορίας, προϋπολογισμού 1,2 εκατ. ευρώ.

Η ηλεκτρονική προβολή

Από τα παραπάνω ιδιαίτερη σημασία φαίνεται να έχει η ηλεκτρονική τουριστική προβολή της χώρας, δεδομένης της διεθνώς αποδεδειγμένης σημαντικής διείσδυσης του Διαδικτύου στην αναζήτηση και τελικά στην επιλογή τουριστικών προορισμών από τους δυνητικούς επισκέπτες. Ήδη οι ανταγωνίστριες χώρες του ελληνικού τουρισμού επενδύουν σημαντικά ποσά τόσο για την προβολή τους στον χώρο του Διαδικτύου όσο και στην παροχή διευρυμένου χαρακτήρα ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Για τον λόγο αυτόν η ηλεκτρονική τουριστική προβολή της Ελλάδας (μέσω του νέου mega-portal του ΕΟΤ) σχεδιάζεται να συνδεθεί με σύγχρονες μορφές παροχής ηλεκτρονικών υπηρεσιών (WAP, κρατήσεις, τεχνολογίες T2S κτλ.), έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η πληρότητα και η αμεσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το mega-portal της τουριστικής προβολής μετεξελίσσεται σε voice portal και συνδέεται με τα αντίστοιχα περιφερειακά portals, με συγκεκριμένη διαδικασία πιστοποίησης πληροφορίας και περιεχομένου.

Εκτός από τα παραπάνω, εκσυγχρονίζεται όλο το πλαίσιο της ροής πιστοποιημένης πληροφορίας για τον τουρισμό σε όλα τα επίπεδα. Στα έργα που εισάγουν τον τουρισμό στην κοινωνία της πληροφορίας θα πρέπει να προστεθούν συνέργειες με έργα της ΕΣΥΕ (δίκτυα συγκέντρωσης στοιχείων από διοικητικές πηγές, μητρώα τουριστικών επιχειρήσεων κτλ.), με το υπουργείο Οικονομίας (Νέα Οικονομία και Τουρισμός, Επενδύσεις, Ηλεκτρονική Προβολή της Ελληνικής Οικονομίας κτλ.), το υπουργείο Εργασίας (δράσεις για την προαγωγή και ενεργητική παρακολούθηση της απασχόλησης στον τουρισμό) κτλ.

Ο συνδυασμός των παραπάνω έργων διυπουργικού χαρακτήρα ολοκληρώνεται και εξασφαλίζεται με την ανάπτυξη του ΟΠΣ Τουρισμού, το οποίο εξυπηρετεί τη χάραξη, παρακολούθηση και αξιολόγηση της τουριστικής πολιτικής, ενώ συγχρόνως θα απευθύνεται σε όλους τους φορείς και σε πρόσωπα που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τον τουρισμό.

Πέραν όλων αυτών θα πρέπει να επαινέσουμε και την προσπάθεια που γίνεται την τελευταία διετία για προβολή του τουρισμού μας και των αερομεταφορών μας ειδικότερα. Αποτέλεσμα αυτών είναι-έστω και μέσω μιας ιδιότυπης κόντρας μεταξύ σεϊχιδων- η είσοδος της QATAR AIRWAYS στο

“Ελευθέριος Βενιζέλος” που συνέδεσε την Αθήνα με την Άπω Ανατολή που ήρθε για να ανταγωνιστεί την EMIRATES που βρισκόταν ήδη στο χώρο.

Συμπέρασμα που βγαίνει από όλα τα παραπάνω είναι ότι και εδώ οι προσπάθειες θα πρέπει να εντατικοποιηθούν ώστε και να βελτιωθούν οι υπηρεσίες που προσφέρουν τα αεροδρόμιά μας, αλλά και να συνεχιστούν και οι προσπάθειες που προβάλλουν τη χώρα μας, όπως αυτές που προαναφέραμε, μια και ο εθνικός μας αερομεταφορέας δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση ώστε να είναι αυτός που θα προβληθεί. Προβλήματα υπάρχουν αλλά τίποτα που να μην διορθώνεται. Επίσης καλό θα ήταν να βοηθηθούν και οι ναυλωμένες πτήσεις καθώς όχι μόνο βοηθάνε την οικονομία και τον τουρισμό μας, αλλά φέρνουν και περισσότερο κόσμο στη χώρα μας, μέσω του αεροπορικού δικτύου.

Γ) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Περνάμε στον τρίτο τομέα του μεταφορικού μας δικτύου, ίσως και τον πιο σημαντικό και μιλάμε φυσικά για το οδικό μας δίκτυο, το οποίο γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία, κυρίως λόγω της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων από τη χώρα μας.

Λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων ωφελήθηκε κυρίως βέβαια η πρωτεύουσα, η οποία κέρδισε πολλά από αυτή τη διοργάνωση σε υποδομές όσον αφορά τις μεταφορές.

Το πρώτο και κατά γενική ομολογία, σημαντικότερο κέρδος των Αθηναίων, υπήρξε η Αττική Οδός. Ένα τεράστιο και δαπανηρό έργο, το οποίο αποτελεί έναν περιφερειακό αυτοκινητόδρομο με στόχο να διευκολύνει την κίνηση στους δρόμους και πράγματι το κατάφερε, καθώς χιλιάδες πολίτες μετακινούνται καθημερινά μέσω της Αττικής Οδού.

Μειονεκτήματα δεν υπάρχουν για ένα έργο, το οποίο φαντάζει σχεδόν τέλειο. Δύο, τρεις, ακόμα και τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, άρτιος εξοπλισμός με ηλεκτρική υποβοήθηση και κάμερες παντού, προσωπικό έτοιμο να επέμβει ανά πάσα στιγμή και όπου προκύψει ανάγκη. Ακόμα και τα όρια ταχύτητας είναι τοποθετημένα άριστα, σε σημεία επικίνδυνα, όπου όντως οι οδηγοί πρέπει να κόψουν ταχύτητα. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα όμως, είναι η σύνδεση με την Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου, αλλά και με τη Λαμία, μετατρέποντάς την σε έργο κομβικού χαρακτήρα. Μοναδικό ίσως μειονέκτημα για το έργο-πνεύμονας της πρωτεύουσας είναι το αντίτιμο, το οποίο έχει χαρακτηριστεί από πολλούς τσουχτερό, την ώρα μάλιστα που από 2,50€, αυξάνεται στα 2,70€ από 01/02/2006.

Η μεγάλη χρησιμότητα όμως του έργου, φάνηκε στους Ολυμπιακούς Αγώνες, καθώς σε συνδυασμό με τις ολυμπιακές λωρίδες, αποσυμφόρησε σε μεγάλο βαθμό την Αθήνα και προκάλεσε τα θετικά σχόλια των τουριστών που επισκέφτηκαν τη χώρα μας. Παράπονα υπήρξαν στην πορεία από τους οδηγούς, αλλά σίγουρα τα πράγματα ήταν πολύ καλύτερα απ' ό,τι περιμέναμε όλοι μας, όταν ανακοινώθηκαν τα μέτρα. Η Αττική οδός είναι σίγουρα ένα έργο το οποίο κληρονομεί η Αθήνα με μεγάλη ευχαρίστηση και το οποίο θα διευκολύνει και στο μέλλον, τόσο τους πολίτες, όσο και τους τουρίστες.

Σε συνδυασμό με την Αττική Οδό, όπως είδαμε παραπάνω, κατασκευάστηκαν και ανακατασκευάστηκαν νέοι δρόμοι, όπως η Βάρης-Κορωπίου και η Λεωφόρος Κύμης, οι οποίες αν και είχαν μικροπροβλήματα στην αρχή διορθώθηκαν στην πορεία και βοήθανε και αυτοί στην καλή συγκοινωνιακή εικόνα της Αθήνας.

Σε όλα αυτά ήρθαν να προστεθούν και τα μεγάλα έργα του Μετρό το οποίο συνεχώς αναπτύσσεται, αλλά και ο προαστιακός σιδηρόδρομος, που ήρθαν να προστεθούν στον ίσως γερασμένο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο. Σε δεύτερη μοίρα πέρασε η επαναφορά "σε δράση" του τραμ, του οποίου η

χρησιμότητα και η λειτουργικότητα, αμφισβητήθηκε από πολλούς, έστω και αν η συμβολή του κατά τη διάρκεια των αγώνων υπήρξε αρκετά σημαντική. Προσπάθειες για την αναβάθμισή του έγιναν με την μικρή αύξηση της ταχύτητάς του, αλλά πρέπει να γίνουν ακόμα πολλά για να καλυφθούν όλα ή τα περισσότερα τουλάχιστον από τα μειονεκτήματα, τα οποία αναφέραμε κατά την ανάλυση του.

Από την άλλη πλευρά, ο προαστιακός σιδηρόδρομος ολοένα και αναπτύσσεται με τα δρομολόγια που εγκαινιάστηκαν προς Κόρινθο και τα οποία ενώνουν την Κόρινθο με το αεροδρόμιο, ως ένα ακόμη έργο που θα διευκολύνει και τους πολίτες, αλλά θα προάγει και τον τουρισμό μας.

Το μετρό, όπως τονίσαμε αρκετές φορές παραπάνω, έχει βοηθήσει τα μέγιστα. Άλλαξε την εικόνα της Αθήνας, εξυπηρετεί μεγάλο όγκο επιβατών καθημερινά, με άρτιες εγκαταστάσεις και δρομολόγια που δεν καθυστερούν εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων. Εξαιρετικά πολύτιμο έργο, έστω και αν καθυστέρησε πολύ να γίνει, αν σκεφτούμε πρωτεύουσες άλλων χωρών, οι οποίες διέθεταν μετρό πολλά χρόνια πριν.

Αντίθετα, ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος έχει κάκιστες εγκαταστάσεις και φαντάζει λίγο "άσχημος" όταν ο τουρίστας πρωτοέρχεται σε επαφή μαζί του, αποτελεί όμως μία γραμμή κομβικού χαρακτήρα, αφού συνδέει Κηφισιά-Ομόνοια-Πειραιά και δένει δημιουργικά με τις υπόλοιπες γραμμές του Μετρό. Διορθωτικές κινήσεις θα μπορούσαν να γίνουν, αλλά σίγουρα προέχουν άλλα πράγματα.

Από εκεί και πέρα, η Αθήνα διαθέτει και σταθμό Υπεραστικών λεωφορείων και τεράστιο αριθμό Ταξί(ίσως και υπεράριθμων). Ο σταθμός των ΚΤΕΛ, μπορεί στην όψη να υστερεί και αυτός, αλλά συνδέει την Αθήνα με οποιονδήποτε προορισμό στη χώρα, ενώ και η ποιότητα των πούλμαν βελτιώνεται αισθητά με την πάροδο του χρόνου.

Συγκοινωνιακά, η πρωτεύουσα μοιάζει να έχει βελτιωθεί με όλα αυτά τα έργα, αλλά αυτή φαίνεται πως είναι η μισή αλήθεια. Καθημερινά και ειδικά τις πρωινές ώρες, οι κεντρικές οδικές αρτηρίες μπλοκάρουν με αποτέλεσμα την μεγάλη ταλαιπωρία. Κάτι τέτοιο ζημιώνει τον τουρισμό μας και άλλωστε αποτελούσε και τον "Δούρειο Ίππο" για όσους προσπαθούσαν να κακολογήσουν τη χώρα μας κατά τη διάρκεια των αγώνων. Κάκιστο στοιχείο για τον τουρισμό μας είναι και το γεγονός ότι ο χώρος γύρω από το λιμάνι του Πειραιά είναι συνεχώς μποτιλιαρισμένος, κάτι που δεν αφήνει και την καλύτερη εντύπωση στον τουρίστα. Άλλωστε, το σοβαρό συγκοινωνιακό πρόβλημα, δεν είναι πρόβλημα μόνο για την Αθήνα, αλλά ανεξαιρέτως για όλες τις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας.

Ξεφεύγοντας από την Αττική, η οποία αποτέλεσε έτσι και αλλιώς ιδιαίτερη περίπτωση λόγω του 2004, ας αναφερθούμε και σε άλλα έργα τα οποία ολοκληρώθηκαν ή βρίσκονται σε στάδιο ολοκλήρωσης. Ιδιαίτερη μνεία στην ευρύτερη περιοχή της Κορινθίας θα πρέπει να γίνει, εκτός της

κατασκευής του προαστιακού, στις σήραγγες που παραδόθηκαν στο κοινό στην περιοχή της κακιάς σκάλας, στο ρεύμα προς Κόρινθο που έλυσε τεράστιο πρόβλημα ταλαιπωρίας. Ανάλογη κατασκευή αναμένεται και στο αντίθετο ρεύμα, η οποία όμως χρονοτριβεί χαρακτηριστικά.

Το έργο που στην ουσία όμως κλέβει την παράσταση, είναι η γέφυρα Ρίου-Αντίρριου, η οποία αποτελεί την μεγαλύτερη καλωδιωτή γέφυρα του κόσμου και αποτελεί από μόνη της ένα ξεχωριστό θέαμα που προσέλκυσε σεβαστό αριθμό τουριστών στην ούτως ή άλλως αδικημένη από τουριστικής πλευράς περιοχή της Πελοποννήσου.

Ενδεικτικά, αναφέρουμε και την κατασκευή του περιφερειακού αυτοκινητόδρομου της Πάτρας, ο οποίος και διευκολύνει την πρόσβαση στην πόλη, που επίσης αντιμετωπίζει σοβαρό συγκοινωνιακό πρόβλημα, αλλά επίσης, συνδέει την πόλη με τον Πύργο και την Κυλλήνη. Όλα αυτά θα λειτουργήσουν καταλυτικά, για τον τουρίστα που θα επισκεπτεί την Πάτρα σαν πολιτιστική πλέον, πρωτεύουσα.

Βελτιώσεις, που μάλιστα έπρεπε να είχαν πραγματοποιηθεί εδώ και καιρό, είναι απαραίτητο να γίνουν στην Ε.Ο. Πατρών-Κορίνθου, όπου παρατηρείται έλλειψη διαχωριστικών.

Στην υπόλοιπη Πελοπόννησο, οι αυτοκινητόδρομοι είναι σε καλή κατάσταση, ενώ και τα τοπία σε κάποιες από τις διαδρομές είναι μαγευτικά και τουρίστες που επισκέπτηκαν τις περιοχές αυτές εντυπωσιάστηκαν.

Εάν τώρα ακολουθήσουμε την αντίθετη πορεία, προβλήματα όσο ανεβαίνουμε βορειότερα, παρουσιάζονται στο διαβόητο πέταλο του Μαλιακού, το οποίο ταλαιπωρεί αφάνταστα και έχει γίνει αφορμή τραγικών περιστατικών. Μελέτες έχουν γίνει, λύση πριν το 2009 μάλλον δεν θα δοθεί, γεγονός που κάνει μεγάλο κακό και στον τουρισμό μας, όταν τέτοιες ειδήσεις κάνουν τον γύρο του κόσμου. Προβλήματα επίσης υπάρχουν και στην περιοχή των Τεμπών, όπου ο δρόμος στενεύει αρκετά.

Γενικότερα από εκεί και πέρα οι δρόμοι παρουσιάζουν προβλήματα τα οποία βαίνουν προς επιδιόρθωση, τα οποία παρουσιάζονται εδώ συνοπτικά.

Ηγουμενίτσα

Το πρώτο ουσιαστικό βήμα συνεργασίας στο τομέα των λιμενικών μεταφορών και υπηρεσιών μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας ξεκινά από την Ηγουμενίτσα. Στο περιθώριο του συνεδρίου για την Ανάπτυξη των Μεταφορών και Λιμένων των χωρών της Μαύρης Θάλασσας, που διεξήχθη στην Βουλγαρία τον Οκτώβριο, υπεγράφη μνημόνιο μεταξύ των Οργανισμών Λιμένων της Ηγουμενίτσας και της Βάρνας για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, μέσω του διαδρόμου «Λιμένας Ηγουμενίτσας -

Εγνατία Οδός - Λιμένας Βάρνας - Παρευξινίες χώρες - Ρωσία». Η συνέχεια αναμένεται μέσα στον Δεκέμβριο, όπου έχει προγραμματιστεί στην Ηγουμενίτσα συνάντηση μεταξύ εκπροσώπων των δύο λιμένων και όλων των φορέων που σχετίζονται με τον συγκεκριμένο μεταφορικό διάδρομο.

Ιωάννινα

7 έργα, που αφορούν νέες συνδέσεις και βελτιώσεις του βασικού επαρχιακού δικτύου του νομού, μεταξύ των οποίων και την οδική σύνδεση του ΚΤΕΟ με την Ε.Ο. Ιωαννίνων - Αθηνών, συνολικού προϋπολογισμού 2,5 εκατ. ευρώ, ενέκρινε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Πέλλα - Κιλκίς - Σέρρες

Στα πλαίσια του προγράμματος «Θησέας», εγκρίθηκε η υλοποίηση πολλών μικρών έργων βελτίωσης (ασφαλτοστρώσεις, τσιμεντοστρώσεις, πεζοδρομήσεις) στο βασικό τοπικό οδικό δίκτυο των συγκεκριμένων νομών, συνολικού προϋπολογισμού 1 εκατ. ευρώ.

Ημαθία

Σημαντικό έργο για την περαιτέρω οδική αλλά και τουριστική αναβάθμιση του νομού, αποτελεί η βελτίωση της επαρχιακής οδού Νάουσας - Τριών Πέντε Πηγαδιών, συνολικού προϋπολογισμού 4,5 εκατ. ευρώ, που εντάχθηκε στο ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2008.

Πιερία

Πολύ σημαντικό βήμα για την ολοκλήρωση του νότιου περιμετρικού δρόμου της Κατερίνης αποτελεί η ένταξη του έργου στο ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας. Πρόκειται για σημαντικό έργο αστικής και συγκοινωνιακής ανάπλασης με το οποίο αναβαθμίζεται όλη η νότια περιοχή της πόλης, εξασφαλίζεται η προσπελασιμότητα του πεζόδρομου και του ποδηλατόδρομου σε όλο το μήκος τους, ενώ η υποδομή που θα κατασκευαστεί θα μπορεί να εξυπηρετεί και μικρό τροχήλατο τρενάκι. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στο καλοκαίρι του 2006.

Χαλκιδική

Η μετατροπή του συνόλου της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης - Νέων Μουδανιών σε κλειστό αυτοκινητόδρομο, αναμένεται να ολοκληρωθεί με το έργο αναβάθμισης του τμήματος Σωζόπολη - Νέα Μουδανιά, μήκους 21 χλμ, που δημοπρατήθηκε τον Νοέμβριο. Το έργο αποτελούσε πάγιο αίτημα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των φορέων και των κατοίκων του νομού, αφού στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα έχουν συμβεί τα περισσότερα τροχαία δυστυχήματα στη Χαλκιδική (περισσότεροι από 50 νεκροί και εκατοντάδες

τραυματίες τα τελευταία οκτώ χρόνια). Οι εργασίες περιλαμβάνουν αμφίπλευρη διαπλάτυνση της διατομής, κατασκευή και βελτίωση 5 ανισόπεδων κόμβων και αναβάθμιση ορισμένων τοπικών συνδέσεων, και αναμένεται να ολοκληρωθούν το καλοκαίρι του 2007.

Δράμα

Τη σήραγγα που κατασκευάστηκε στην Εξοχή της Δράμας, ώστε να ανοίξει το συνοριακό πέρασμα μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, εγκαινίασαν στις 09/12 ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κάρολος Παπούλιας και ο Βούλγαρος ομόλογός του Γιόργκι Παρβάνοφ. Το συνολικό μήκος της σήραγγας είναι 450 μέτρα και η αλλαγή χώρας γίνεται εντός αυτής. Αξίζει να σημειωθεί η κατασκευή της σήραγγας δεν περιλαμβανόταν στον αρχικό σχεδιασμό του έργου, αλλά τελικά κρίθηκε αναγκαία, για να προστατευτεί σπάνιο είδος αρκούδας το οποίο ζει και αναπαράγεται στην περιοχή.

Καβάλα

Μέσα στον Νοέμβριο ξεκίνησε το έργο της αναβάθμισης της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης - Καβάλας στο παραλιακό τμήμα «Στρυμόνας - Νέα Πέραμος». Το έργο είναι συνολικού προϋπολογισμού 23 εκατ. ευρώ και περιλαμβάνει την ανισοπεδοποίηση όλων των υφιστάμενων ισόπεδων διασταυρώσεων με κατάργηση των φωτεινών σηματοδοτών, τη βελτίωση του οδοστρώματος που παρουσιάζει πολλές και εκτεταμένες φθορές, καθώς και την αναβάθμιση της σήμανσης και της ασφάλειας της οδού.

Έβρος

Εγκρίθηκε από το Νομαρχιακό Συμβούλιο η εισήγηση για την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Περιφερειακής Οδού Αλεξανδρούπολης, δίνοντας ουσιαστικά το πράσινο φως για την ένταξη του έργου στο Δ' ΚΠΣ. Η Περιφερειακή Οδός σχεδιάστηκε για τα δεδομένα του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Αλεξανδρούπολης, με την λογική να μην είναι κλειστή, να λειτουργεί συμπληρωματικά της Εγνατίας Οδού σε επίπεδο πόλης, και να συνδέεται με τις βασικές αστικές ακτινικές οδικές αρτηρίες.

Επιπλέον, το Νομαρχιακό Συμβούλιο Έβρου προχώρησε στην κατάρτιση προγράμματος έργων οδοποιίας για το σύνολο του νομού, συνολικού προϋπολογισμού 1,5 εκατ. ευρώ, που περιλαμβάνει αναβάθμιση επαρχιακών οδών, τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας, βελτιώσεις στη σήμανση και τη διαγράμμιση οδών, καθώς και προμήθεια χορτοκοπτικών και αποχιονιστικών μηχανημάτων και εξαρτημάτων.

Ξεχωριστή μνεία όπως και στην περίπτωση της Αττικής Οδού πρέπει να γίνει και στην περίπτωση της Νέας Εγνατίας που αποτελεί έναν υπερσύγχρονο δρόμο που φιλοδοξεί να ενώσει τα Ιωάννινα με την Τουρκία και αποτελεί έργο

πνοής για την περιοχή. Η ολοκλήρωση βέβαια απέχει πολύ ακόμα, αλλά δεν έχουμε παρά να περιμένουμε, καθώς το έργο αλλάζει όλη τη Β.Ελλάδα, η οποία αναπτύσσεται γοργά τουριστικά.

Σε αναμονή βρίσκονται οι κάτοικοι της συμπρωτεύουσας και στην περίπτωση του υπό μελέτη μετρό της πόλης, που θα αποσυμφορήσει την τραγική κυκλοφοριακή κατάσταση της πόλης και θα βελτιώσει την συνολική της εικόνα προς τα έξω. Τα σχέδια αναφέρθηκαν παραπάνω, η κατασκευή και ολοκλήρωση, ως συνήθως, αναμένονται.

Περνάμε τώρα σε μία από τις μεγάλες πληγές του μεταφορικού μας δικτύου, δηλαδή το οδικό δίκτυο των νησιών μας, το οποίο είναι δυστυχώς επιεικώς απαράδεκτο, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

Τα νησιά των Κυκλάδων που απορροφούν το μεγαλύτερο κομμάτι του τουρισμού μας, έχουν κάκιστους δρόμους, αποτέλεσμα της κακής χωροταξικής διάταξης. Νησιά όπως η Μύκονος, που κατά το καλοκαίρι υποδέχεται τεράστιους τουριστικούς όγκους διαθέτουν δρόμους που πολλές φορές δεν χωράνε πάνω από δύο αυτοκίνητα, την ώρα που ο δρόμος είναι διπλής κατεύθυνσης. Προσπάθειες να διασωθεί η εικόνα προς τα έξω γίνονται, με την δημιουργία περιφερειακού εθνικού δρόμου αλλά οι εντυπώσεις μέχρι στιγμής χάνονται. Ίδια κατάσταση επικρατεί και στην Πάρο, με τη διαφορά όμως ότι δρόμοι διπλής κατεύθυνσης δικαιολογούν την ονομασία τους, έξω βέβαια από τη χώρα όπου ούτως ή αλλιώς σε κανένα σχεδόν νησί του Αιγαίου δεν υπάρχουν δρόμοι.

Στην Ίο υπάρχουν μόνο δύο δρόμοι, ενώ αν μεταφέρουμε την έρευνά μας σε όλο το Αιγαίο, πολλά είναι και τα νησιά που δεν έχουν δρόμους και οι μεταφορές γίνονται είτε μόνο με μηχανές, είτε, σε ιδιαίτερες περιπτώσεις, με ζώα κάτι που συναντάται και σε πολλά χωριά της ηπειρωτικής χώρας. Σε πολλούς βέβαια τουρίστες, κάνει καλή εντύπωση αυτό αφού συναντούν κάτι το διαφορετικό.

Μεγαλύτερα νησιά διαθέτουν καλούς δρόμους, όπως είναι το μεγαλύτερο κομμάτι της Κρήτης, η Ρόδος, η πλειοψηφία των νησιών του Ιονίου, τα οποία ακολουθούν εκ διαμέτρου αντίθετες κατευθύνσεις όσον αφορά το οδικό δίκτυο με τα νησιά του Αιγαίου και άλλα.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ΕΤΩΝ 2001-2003 ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΑ

Μετά από επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων Τροχαίων Ατυχημάτων όπως αυτά καταγράφονται από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος συντάξαμε τον παρακάτω πίνακα :

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΑ		2001	2002	2003
ατυχήματα (πλήθος)		19,710	16,852	15,746
ανα ημέρα		54	46	43
πορεία			-14.5%	-6.6%
σωματικές βλάβες (πλήθος)		27,776	23,986	22,059
ανα ημέρα		76	66	60
πορεία			-13.6%	-8.0%
% επι ατυχημάτων		141%	142%	140%
νεκροί (πλήθος)		1,895	1,654	1,615
ανα ημέρα		5	5	4
πορεία			-12.7%	-2.4%
% επι ατυχημάτων		10%	10%	10%
βαρεια (πλήθος)		3,213	2,584	2,371
ανα ημέρα		9	7	6
πορεία			-19.6%	-8.2%
% επι ατυχημάτων		16%	15%	15%
ελαφρά (πλήθος)		22,668	19,748	18,073
ανα ημέρα		62	54	50
πορεία			-12.9%	-8.5%
% επι ατυχημάτων		115%	117%	115%

Από την μελέτη του πίνακα αυτού προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα από τα ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΑ στατιστικά οδικών ατυχημάτων με σωματικές βλάβες :

- υπάρχει μείωση τροχαίων ατυχημάτων τριετίας 2001-2003 σε ποσοστό περίπου 21 %
- υπάρχει σταθερό ποσοστό σωματικών βλαβών όπου οι σωματικές βλάβες θα είναι 141% επί του πλήθους των ατυχημάτων δηλαδή σε

κάθε 100 ατυχήματα με σωματικές βλάβες θα έχουμε 141 ανθρώπους με τραυματισμούς θανάσιμους ή όχι

Από αυτούς :

- οι νεκροί θα είναι ποσοστό 10% επί του πλήθους των ατυχημάτων δηλαδή σε κάθε 100 ατυχήματα με σωματικές βλάβες θα έχουμε 10 ανθρώπους νεκρούς
- οι βαριά τραυματίες θα είναι ποσοστό 15% επί του πλήθους των ατυχημάτων δηλαδή σε κάθε 100 ατυχήματα με σωματικές βλάβες θα έχουμε 15 ανθρώπους βαριά τραυματίες
- οι ελαφρά τραυματίες θα είναι ποσοστό 116% επί του πλήθους των ατυχημάτων δηλαδή σε κάθε 100 ατυχήματα με σωματικές βλάβες θα έχουμε 116 ανθρώπους ελαφρά τραυματίες

Τα στατιστικά στοιχεία είναι αμείλικτα : **η μεγάλη ταχύτητα και η έλλειψη προσοχής σκοτώνει**

Σε μελέτη του [Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων](#) αναφέρεται ότι ο αριθμός των ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών στην Ελλάδα κατά την τελευταία τετραετία σημειώνει αξιοσημείωτη μείωση, η οποία σύμφωνα με προκαταρκτικές εκτιμήσεις οφείλεται αφενός σε ορισμένες νέες δράσεις οδικής ασφάλειας (κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης) και αφετέρου στη σημαντική αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στο αστικό και υπεραστικό οδικό δίκτυο της χώρας (και τη συνεπαγόμενη μείωση ταχυτήτων).

Παρόμοια άλλωστε θεαματική μείωση των ατυχημάτων εμφανίσθηκε και στα περισσότερα Ευρωπαϊκά κράτη την εποχή με σημαντική αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων (Ην. Βασίλειο, Ολλανδία -1975, Ισπανία - 1994). Είναι βέβαια απαραίτητο να διερευνηθούν αναλυτικά οι λόγοι της μείωσης των ατυχημάτων έτσι ώστε να εντοπιστούν οι επιτυχημένες δράσεις και να εντατικοποιηθεί η εφαρμογή τους, μέσα από τη συστηματική διερεύνηση της παραβατικότητας (αριθμός παραβάσεων ΚΟΚ επί δείγματος ελέγχου) και της επικινδυνότητας (ατυχήματα ή νεκροί ανά οχηματο-χιλιόμετρα).

	1998	1999	2000	2001	2002	1998-2002	Πηγή:
Οδικά ατυχήματα με θύματα	24,819	24,231	23,127	19,710	16,852	-32%	ΕΣΥΕ
Νεκροί	2,182	2,116	2,088	1,895		-24%	ΕΣΥΕ
Οχήματα (x1000)	4,323	4,690	5,061	5,390	5,741	33%	ΥΜΕ

Παραβάσεις ταχύτητας	92,122	97,947	175,075	316,451	418,421	354%	Τροχαία
Παραβάσεις αλκοόλ	13,996	17,665	30,507	49,464	48,947	250%	Τροχαία
Αλκοτέστ	202,161	246,611	365,388	710,998	1,034,502	412%	Τροχαία

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των Συγκοινωνιολόγων, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και οι υλικών ζημιών των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα πλησιάζει τα 3 δις Ευρώ ετησίως, ενώ το αντίστοιχο κόστος για το σύνολο των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεπερνά τα 74 δις Ευρώ.

Αντίστοιχα, η κατάσταση στην Μακεδονία έχει ως εξής:

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ετών 2001-2003 για την ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	2001	2002	2003
ατυχήματα (πλήθος)	2,824	2,595	2,843
ανα ημέρα	8	7	8
πορεία		-8.1%	9.6%
σωματικές βλάβες (πλήθος)	4,616	3,947	4,176
ανα ημέρα	13	11	11
πορεία		-14.5%	5.8%
% επι ατυχημάτων	163%	152%	147%
νεκροί (πλήθος)	424	350	361
ανα ημέρα	1	1	1
πορεία		-17.5%	3.1%
% επι ατυχημάτων	15%	13%	13%
βαρεια (πλήθος)	566	449	439
ανα ημέρα	2	1	1
πορεία		-20.7%	-2.2%
% επι ατυχημάτων	20%	17%	15%
ελαφρά (πλήθος)	3,626	3,148	3,376
ανα ημέρα	10	9	9
πορεία		-13.2%	7.2%
% επι ατυχημάτων	128%	121%	119%

Από την μελέτη του πίνακα αυτού προκύπτει ότι ενώ στην διετία 2001-2002 υπήρξε δραστική μείωση των ατυχημάτων με σωματικές βλάβες, **κατά την διετία 2002-2003 το ποσοστό άρχισε να αυξάνεται πάλι**. Αυτό οφείλεται στην δραματική αύξηση των συμβάντων στον Νομό Θεσσαλονίκης.

Η κατάταξη των νομών ανάλογα με την μείωση η αύξηση ατυχημάτων με σωματικές βλάβες για την τριετία 2001-2003 έχει ως εξής :

	σωμ.βλαβες 2001	σωμ.βλαβες 2003	+ - %
Κιλκίς	177	47	-73%
Καστορίας	40	15	-63%
Πέλλης	138	66	-52%
Σερρών	224	115	-49%
Πιερίας	164	91	-45%
Κοζάνης	109	62	-43%
Φλωρίνης	54	31	-43%
Καβάλας	276	203	-26%
Ημαθίας	157	120	-24%
Χαλκιδικής	189	163	-14%
Δράμας	166	163	-2%
Γρεβενών	34	38	12%
Θεσσαλονίκης	1,096	1,729	58%

Παρακάτω θα δούμε αναλυτικότερα τα ποσοστά νομού Θεσσαλονίκης και Κιλκίς.

**ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ετών 2001-2003
για τον ΝΟΜΟ ΚΙΛΚΙΣ**

Νομός Κιλκίς	2001	2002	2003
ατυχήματα	177	68	47
πορεία		- 61.6%	-30.9%
σωμ.βλαβες	311	126	84
πορεία		- 59.5%	-33.3%
νεκροί	26	22	14
πορεία		- 15.4%	-36.4%
βαρειά	42	21	15
πορεία		- 50.0%	-28.6%
ελαφρά	243	83	55
πορεία		- 65.8%	-33.7%

Σε επίπεδο Μακεδονίας, η περίπτωση του Νομού Κιλκίς θα πρέπει να μελετηθεί και να εξαχθούν άμεσα συμπεράσματα για τους λόγους της δραστηκής μείωσης των Τροχαίων ατυχημάτων όπου στην τριετία 2001-2003 παρουσιάζεται **μείωση τροχαίων ατυχημάτων με σωματικές βλάβες σε ποσοστό 73%**

Σχετική έρευνα, έδειξε ότι η επιτυχία στον Νομό Κιλκίς οφείλεται στην ισχυρή και διαρκή Αστυνόμευση καθώς και στην ενεργοποίηση και συμμετοχή των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας.

**ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ετών 2001-2003
για τον ΝΟΜΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	2001	2002	2003
ατυχήματα (πλήθος)	1,096	1,225	1,729
ανα ημέρα	3	3	5
πορεία		11.8%	41.1%
σωματικές βλάβες (πλήθος)	1,710	1,724	2,358
ανα ημέρα	5	5	6
πορεία		0.8%	36.8%
% επι ατυχημάτων	156%	141%	136%

νεκροί (πλήθος)	124	103	115
ανα ημέρα	0.3	0.3	0.3
πορεία		- 16.9%	11.7%
% επι ατυχημάτων	11%	8%	7%
βαρεια (πλήθος)	164	169	180
ανα ημέρα	0.4	0.5	0.5
πορεία		3.0%	6.5%
% επι ατυχημάτων	15%	14%	10%
ελαφρά (πλήθος)	1,422	1,452	2,063
ανα ημέρα	4	4	6
πορεία		2.1%	42.1%
% επι ατυχημάτων	130%	119%	119%

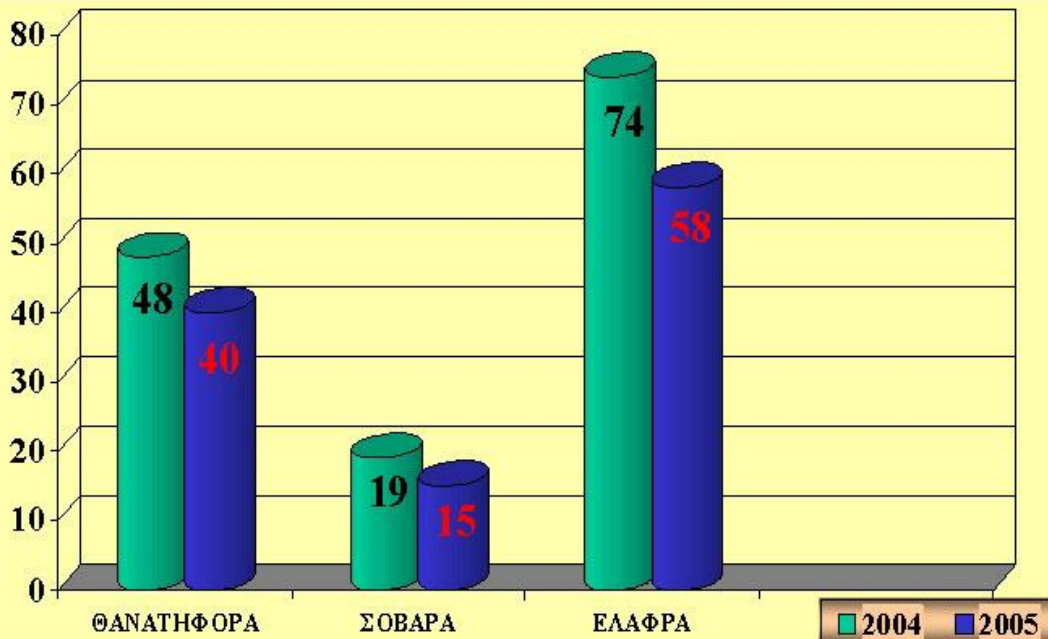
Από την μελέτη του πίνακα αυτού προκύπτει ότι κατά την τριετία 2001-2003 για τον Νομό Θεσσαλονίκης υπάρχει συνεχής **αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων με σωματικές βλάβες σε ποσοστό τριετίας που πλησιάζει το 58%**

Είναι σαφές ότι το κακό αυτό ποσοστό οφείλεται στην ανεπαρκή Αστυνόμευση στον Νομό Θεσσαλονίκης

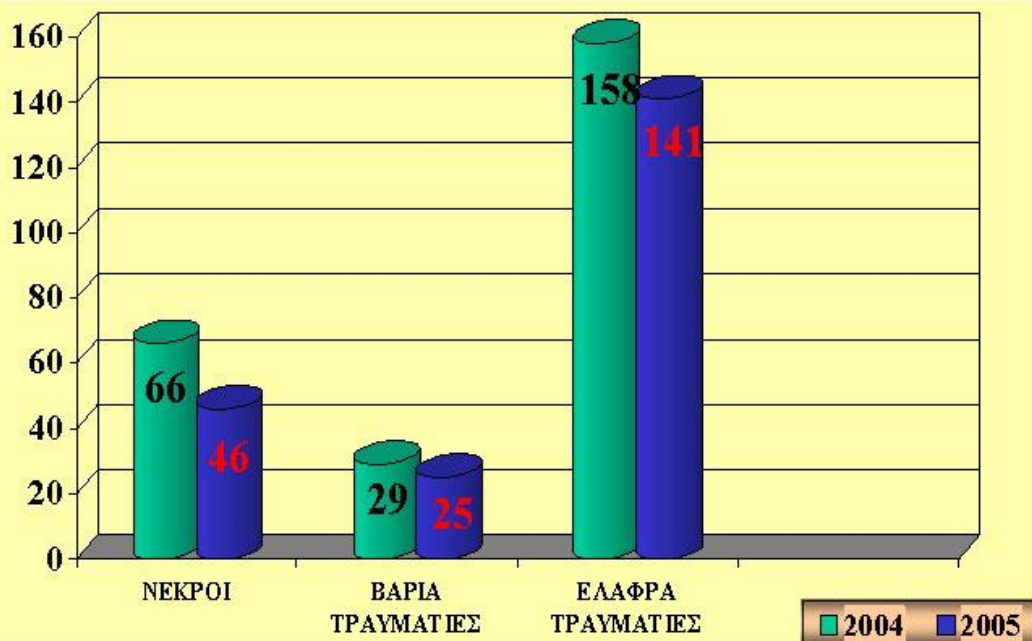
Οι επιχειρηματίες θέτουν σαν στόχο τα τελικά Πανελλαδικά οικονομικά αποτελέσματά τους να είναι κερδοφόρα.

Επίσης, παραθέτουμε και τα παρακάτω στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα ατυχήματα στην κεντρική οδική αρτηρία της Ελλάδος (ΠΑΘΕ), κατά το πρώτο εξάμηνο του 2005.

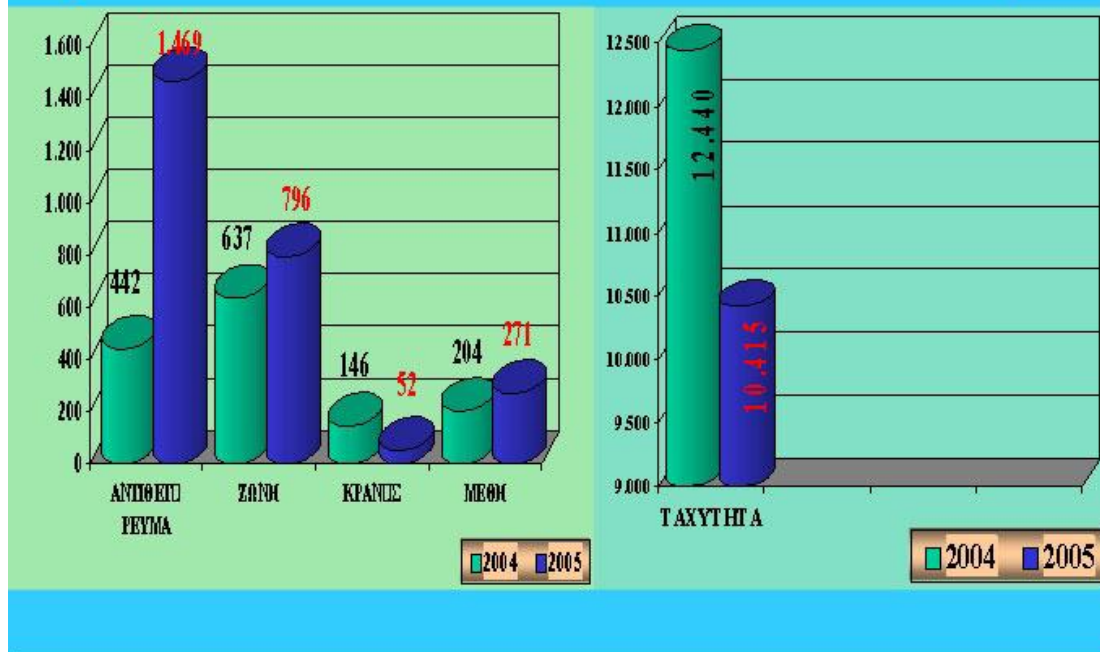
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ Π.Α.Θ.Ε. 6ΜΗΝΟ 2004- 2005



ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΤΗΝ Π.Α.Θ.Ε. 6ΜΗΝΟ 2004- 2005



ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ Π.Α.Θ.Ε. 6ΜΗΝΟ 2004- 2005



ΟΡΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

1. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση .
2. Εκτός κατοικημένων περιοχών τα ανώτατα επιτρεπόμενα άρια ταχύτητας για τις διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών αυτών, ορίζονται στον πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία οχήματος	αυτοκινητόδρομοι	οδοί ταχείας κυκλοφορίας	άλλο οδικό δίκτυο
Επιβατηγά	120	110	90
Επιβατηγά με ελαφρό ρυμουλκούμενο	90	90	80
Επιβατηγά με ρυμουλκούμενα	80	80	80
Λεωφορεία	90	90	80
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80

Αρθρωτά λεωφορεία	70	70	70
Διώροφα λεωφορεία	80	80	80
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών	60	60	60
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ	90	90	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενα	70	70	70
Φορτηγά μ.β. μεγαλύτερου των 3.500 χλγ	80	80	80
Φορτηγά μ.β. μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκαύμενο	70	70	70
Συνδυασμός φορτηγών	70	70	70
Μοτοσικλέτες πάνω από 125 κ.ε.	120	110	90
Μοτοσικλέτες μέχρι 125 κ.ε.	70	70	70
Μοτοσικλέτες με καλάθι	60	60	60

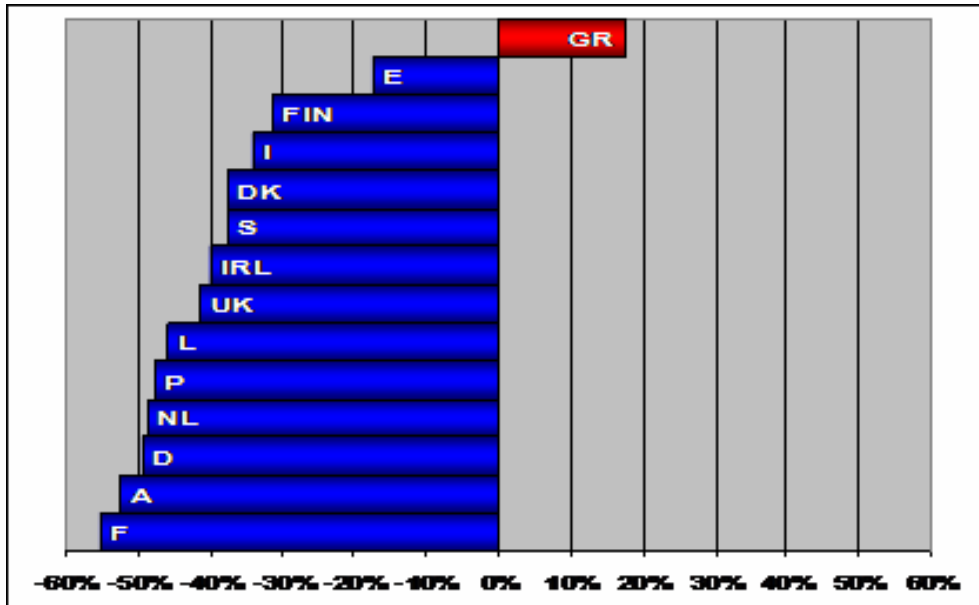
3. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές και σε 50 χιλιόμετρα την ώρα έξω από αυτές.

4. Για τα φορτηγό αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζόμενων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερόμενου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου.

5. Για τα μοτοποδήλατα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χιλιόμετρα την ώρα.

Κατά την τελευταία εικοσαετία η Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά την τελευταία θέση στην οδική ασφάλεια μεταξύ των 15 κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με 1.600 νεκρούς και 20.000 τραυματίες, το χρόνο σε οδικά ατυχήματα, ως αποτέλεσμα της ουσιαστικής απουσίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας και της αποσπασματικότητας των σχετικών δράσεων.

Το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα απεικονίζεται χαρακτηριστικά στο επόμενο Σχήμα, στο οποίο φαίνεται η ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (E U 15), κατά την περίοδο 1980-2003. Η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην ΕΕ όπου ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε ατυχήματα αυξήθηκε και μάλιστα σημαντικά.



Συμπερασματικά, πρέπει να πούμε ότι το οδικό δίκτυο αποτελεί τον σημαντικότερο ίσως τομέα του μεταφορικού μας δικτύου και αποτελεί σημείο αναφοράς των Τουριστών. Η Αθήνα ευνοήθηκε από το 2004, πολλά όμως πρέπει να γίνουν επάνω σε αυτό το θέμα όσον αφορά την περιφερειακή ανάπτυξη. Ακόμα και η Αθήνα όμως έχει ακόμα προβλήματα αφού η βασικότερη αδυναμία είναι η έλλειψη ενός κεντρικού στόχου στην πολιτική μετακινήσεων στο Λεκανοπέδιο. Λείπει ο κοινά αποδεκτός στόχος που θα πρέπει να είναι η προώθηση τη χρήσης των Δημόσιων Συγκοινωνιών με ταυτόχρονα αποθάρρυνση της επιλογής του ΙΧ ω βασικού μέσου μετακίνησης. Εφόσον διατυπωθεί και υιοθετηθεί ο στόχος αυτός και γίνει αποδεκτός από τα 3 Υπουργεία και τους δεκάδες οργανισμούς που είναι «συναρμόδιοι»(!), μπορεί να εξειδικευτεί σε επιμέρους μέτρα και ενέργειες που θα εξυπηρετούν:

Α) την αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, τροποποίηση χρόνων και κινήσεων στη σηματοδότηση, κτλ.),

Β) την παροχή προτεραιότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες βελτιώνοντας τους χρόνους διαδρομής τους (π.χ. επέκταση και αστυνόμευση λεωφορειολωρίδων, παροχή προτεραιότητας στη σηματοδότηση, πληροφόρηση επιβάτη στη στάση και εντός του οχήματος),

Γ) τον έλεγχο και διαχείριση της στάθμευσης (π.χ. ελεγχόμενη στάθμευση σε Δήμους, σταθμοί μετεπιβίβασης ΙΧ σε μετρό και προαστιακό, έλεγχος στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση).

Μόνο ο συνολικός («Διυπουργικός») σχεδιασμός και εφαρμογή ανάλογων μέτρων μπορεί να αντιμετωπίσει τη διαχρονικά επιδεινούμενη πραγματικότητα στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση.

Γενικότερα, τα προβλήματα του δικτύου μας είναι τα εξής:

1. Σημαντικές ελλείψεις του οδικού δικτύου όσον αφορά στην διαμόρφωση κλειστών αυτοκινητόδρομων και ανεπαρκής συντήρηση, τόσο στο αστικό οδικό δίκτυο, όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο
2. Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς μειώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα των μέτρων και την αποδοχή τους από τους πολίτες.
3. Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, καθώς και αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
4. Ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περίθαλψης των τραυματιών από οδικά ατυχήματα.
5. Έλλειψη αστυνόμευσης του συνόλου των παραβάσεων οδικής ασφάλειας.

6. Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας και της προόδου των προβλεπόμενων δράσεων καθώς και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων.
7. Ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς της Πολιτείας.

Προβλήματα, τα οποία πρέπει να διορθωθούν, ώστε να αποφευχθούν νέα δυσμενή σχόλια για τη χώρα μας στο μέλλον. Άλλωστε, το γεγονός και μόνο ότι η χώρα μας είναι η μοναδική ανάμεσα στα μέλη της Ε.Ε. που παρουσίασε αύξηση στα τροχαία ατυχήματα καταδεικνύει του λόγου το αληθές για τους δρόμους μας.

Δ) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο τέταρτος και τελευταίος τομέας του μεταφορικού μας δικτύου είναι ο σιδηρόδρομος. Αποτελεί το λιγότερο ανεπτυγμένο συγκοινωνιακό μέσο, αποτέλεσμα της αδιαφορίας και της εγκατάλειψής του από το κράτος. Κάποιες μελέτες έχουν ήδη εκπονηθεί τα τελευταία χρόνια για την ανάπτυξη του σιδηρόδρομού μας, τα οποία όμως χρονοτριβούν.

Είναι αλήθεια ότι με την μεγάλη ανάπτυξη που γνωρίζουν όλα τα άλλα μέσα μεταφοράς, ο σιδηρόδρομος δεν απολαμβάνει πλέον της ίδιας εμπιστοσύνης από το επιβατικό κοινό, όπως γινόταν στο παρελθόν, οπότε και το μέσον αυτό αποτελούσε βασικό μέσο μετακίνησης τόσο του Έλληνα, όσο και των επισκεπτών της χώρας μας. Όλα αυτά, την ίδια ώρα που στις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. το συγκεκριμένο μέσο είναι ευρέως διαδεδομένο και θεωρείται, δίκαια, το πιο ασφαλές μέσο.

Αντίθετα στη χώρα μας, ο σιδηρόδρομος είναι υποανάπτυκτος και σχεδόν στην ίδια κατάσταση που βρισκόταν την δεκαετία του '60, κυρίως λόγω του ότι η υποδομή του είναι κάκιστη.

Καταρχάς, η πλειοψηφία των βαγονιών των τρένων, με φωτεινή εξαίρεση το INTERCITY, κρίνονται επεικώς πολύ παλιά. Απόδειξη για αυτό αποτελεί το γεγονός ότι σε πολλά από αυτά υπάρχει ακόμα η επωνυμία ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) ο οποίος σταμάτησε τη λειτουργία του το 1970, δίνοντας την θέση του στον ΟΣΕ.

Φυσιολογική συνέπεια όλων αυτών, είναι η μη άρτια λειτουργία βαγονιών και συρμών, οι απαρχαιωμένες εγκαταστάσεις και υποδομές αυτών, ενώ παρατηρείται και η εξόφθαλμη έλλειψη καθαριότητας. Αναλυτικότερα, όσον αφορά το θέμα της καθαριότητας και της φροντίδας τους, πρέπει να αναφέρουμε την εικόνα των σκισμένων ταπετσαριών και καθισμάτων, τις πλήρως ακατάλληλες τουαλέτες, που διαμορφώνουν μία πλήρως αποκρουστική εικόνα.

Σημαντικό επίσης πρόβλημα, αποτελεί το γεγονός της κακής κατάστασης στην οποία βρίσκονται οι γραμμές, καθώς το μεγαλύτερο κομμάτι του εθνικού μας δικτύου είναι εξαιρετικά παλιό και διαβρωμένο με αποτέλεσμα τα τρένα να μην μπορούν να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες που ούτως ή άλλως δεν μπορούν να αναπτύξουν οι παλιές μηχανές που διαθέτουν.

Σημαντικό ρόλο παίζουν όλα αυτά και στις καθυστερήσεις που παρουσιάζονται συχνά-πυκνά, αλλά και στις αναβολές δρομολογίων, οι οποίες όμως αποτελούν πολύ πιο σπάνια περίπτωση.

Μέχρι και λίγο πριν την Ολυμπιάδα, σχεδόν όλοι οι σταθμοί παρουσιάζανε σημαντικές ελλείψεις όπως, η μη ύπαρξη ηλεκτρονικών πινάκων δρομολογίων, έλλειψη αναλυτικής ενημέρωσης, καθώς και ένδειξη αδυναμίας εξυπηρέτησης του τουριστικού όγκου σε άρτιο βαθμό. Σε όλα αυτά έρχονται να προστεθούν και οι μη κατάλληλες εγκαταστάσεις και υποδομές των σταθμών.

Με αφορμή όμως την Ολυμπιάδα, η εικόνα σε πολλούς από αυτούς άλλαξε σημαντικά. Αρκετοί σταθμοί ανακαινίστηκαν πλήρως ή μερικώς, ειδικά στις μεγάλες πόλεις που υποδέχτηκαν και το μεγαλύτερο όγκο τουριστών, όντας κομβικά σημεία. Φωτεινό παράδειγμα των παραπάνω αποτελεί ο σταθμός Λαρίσης στην Αθήνα που ανακαινίστηκε πλήρως και ανανεώθηκε με σύγχρονο εξοπλισμό.

Ένα ακόμα θετικό στοιχείο στην μουντή εικόνα του σιδηροδρομικού μας δικτύου, είναι η ύπαρξη του INTERCITY, του οποίου το εισιτήριο αν και κοστίζει πολύ περισσότερο από τον απλό συρμό, ταυτόχρονα δεν υπάρχει και σύγκριση, τόσο στον τομέα των ανέσεων, όσο και στον τομέα της ταχύτητας που παίζει σημαντικό ρόλο στην αποφυγή προβλημάτων που δημιουργούν οι ράγες. Με το INTERCITY μπορεί να απολαύσει κανείς την διαδρομή ευχάριστα και γρήγορα.

Ένα γνωστό πρόβλημα που έχει εκφραστεί πολλές φορές από άτομα που επισκέπτονται την χώρα μας, είναι η μη άμεση σύνδεση του Σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας με χώρες του εξωτερικού, πλην εξαιρέσεων όπως η Βουλγαρία. Ειδικά, επισκέπτες από ανεπτυγμένες χώρες, οι οποίες διαθέτουν τεράστιο σιδηροδρομικό δίκτυο με σταθμούς σε δεκάδες πόλεις και με σύνδεση με άλλες χώρες, φυσιολογικά εκφράζουν την δυσαρέσκειά τους για την άσχημη κατάσταση.

Προσπάθειες για την ανάπτυξη του δικτύου, γίνονται όπως προαναφέραμε, με διάφορες μελέτες που έχουν δρομολογηθεί και οι οποίες περιγράφησαν παραπάνω και που θα πρέπει κάποια στιγμή να πάρουν σάρκα και οστά και να μην μένουμε μόνο στα λόγια. Ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα ασφαλές και άνετο μέσο και φυσιολογικά γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη στο εξωτερικό. Είναι απαράδεκτο η Ελλάδα να δείχνει αυτή την εικόνα προς τα έξω, αφού οι τουρίστες όχι μόνο απαξιούν να χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο μέσο (στην πλειοψηφία τους), αλλά όπως είναι φυσικό μεταφέρουν την εικόνα αυτή και τις άσχημες εμπειρίες τους στη χώρα διαμονής τους και όχι μόνο.

ΠΗΓΕΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (www.ypan.gr)
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (www.gnto.gr)
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (www.minenv.gr)
- Ο.Α.Σ.Α. (www.oasa.gr)
- Ο.Λ.Π. (www.olp.gr)
- Ο.Σ.Ε. (www.ose.gr)
- ΜΕΤΡΟ (www.metro.gr)
- UTI NEWS
- ΒΙΒΛΙΟ ΠΡΟΔΡΟΜΟΥ ΜΑΝΤΖΑΡΙΔΗ «ΣΥΝΟΠΤΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ»
- www.portnet.gr
- ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ (www.aia.gr)
- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ (www.egnatia.gr)
- www.tovima.gr
- www.kathimerini.gr