

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΟΜΑΔΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Μ. Σ. ΠΙΤΤΑ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΒΟΥΡΤΣΗ ΜΑΡΙΑ

ΠΑΤΡΑ 1997

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	2674
----------------------	------

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΟΜΑΔΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Μ. Σ. ΠΗΤΤΑ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΒΟΥΡΤΣΗ ΜΑΡΙΑ

ΠΑΤΡΑ 1997

Ευχαριστώ θερμά την υπεύθυνη καθηγήτρια της πτυχιακής εργασίας μου κ. Μαρία Σ. Πήττα για την βοήθεια που μου προσέφερε κατά την διαδικασία συλλογής στοιχείων και συγγραφής της.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία παρουσιάζονται και αναλύονται τα υπάρχουσα, παρελθόντα και μέλλοντα συστήματα μεταφοράς όλων των μέσων, αγαθών και επιβατών μεταξύ Ελλάδας – Μεσογειακών χωρών. Θίγονται προβλήματα, δυσκολίες και αντιξοότητες, ενώ στατιστικές πληροφορίες επικυρώνουν τα επιμέρους συμπεράσματα. Τα θέματα εξετάζονται από δομοστατικής, κοινωνικής και οικονομικής άποψης. Επίσης, προτείνονται τελικές προοπτικές και νέες ιδέες για την βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της πραγματικότητας στις μεταφορές μεταξύ Ελλάδας – Μεσογειακών χωρών.

ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. **Εισαγωγή:** Περιγραφή Τομέα
2. **Κεφάλαιο Α':** Σύγχρονα Συστήματα Μεταφοράς μεταξύ Ελλάδας – Μεσογειακών χωρών σε επίπεδο Αγαθων - Επιβατών
3. **Κεφάλαιο Β':** Παρελθόντα και Μελλοντικά Συστήματα Μεταφοράς μεταξύ Ελλάδας – Μεσογειακών χωρών
4. **Κεφάλαιο Γ':** Δομοστατικές, Κοινωνικοοικονομικές Διαστάσεις του Θέματος
5. **Κεφάλαιο Ε':** Συλλογή και Έκθεση Σχετικών Στατιστικών Στοιχείων – Επεξεργασία, ερμηνεία και αξιοποίηση στατιστικών πηγών και δεδομένων.
6. **Συμπεράσματα**
7. **Παράρτημα Α':** Εξωτερικά σύνορα της Ελλάδος – Η κατάσταση Διασυνοριακής Συνεργασίας και Συνδέσμου.
8. **Παράρτημα Β':** Σχέδια Προγραμματιζόμενων Έργων Οδικών Αξόνων
9. **Ευρετήρια** πινάκων, διαγραμμάτων, σχεδίων, χαρτών – Βιβλιογραφία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

○ ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	3
○ ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΜΕΑ.....	7
1.1. ΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	8
1.2. ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	9
1.3. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	10
1.4. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	15
○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α	
ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΞΥ	
ΕΛΛΑΔΑΣ - ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΓΑΘΩΝ – ΕΠΙΒΑΤΩΝ	17
2.1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ.....	18
2.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ.....	23
2.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	25
2.4. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ.....	28
2.5. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	29
2.6. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ.....	31
○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'	
ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ –	
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	32
3.1. ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	33
3.1.1. ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ.....	34
3.1.2. ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	36
3.2.1. ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ.....	42
3.2.2. ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ.....	43
3.2.3. ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ.....	43
3.2. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ.....	45
3.3.1. ΛΙΜΑΝΙ ΡΑΦΗΝΑΣ.....	45
3.3.2. ΛΙΜΑΝΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ.....	46
3.3.3. ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ.....	46
3.3.4. ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ.....	47
3.3.5. ΛΙΜΑΝΙ ΚΩ.....	48
3.3.6. ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΚΟΝΟΥ.....	48
3.3.7. ΛΙΜΑΝΙ ΣΟΥΔΑΣ.....	49

3.4. ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ.....	50
3.4.1. ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ «Π.Α.Θ.Ε».....	50
3.4.2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ.....	51
3.4.3. ΑΛΛΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ.....	51
3.4.4. ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ.....	53
3.5. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	55
3.6. ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	60
3.6.1. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΟΜΒΟΙ.....	60
3.6.2. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ.....	61
3.6.3. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	62
3.6.4. ΔΙΕΘΝΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	64
○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'	
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	
ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	69
4.1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ.....	70
4.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ.....	73
4.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	74
4.4. ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.....	76
4.4.1. ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ.....	76
4.4.2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΗΚΕ.....	79
4.4.3. ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	80
4.4.4. ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.....	81
4.5. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΑΡΧΟΝΤΩΝ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ.....	84
○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'	
ΔΟΜΟΣΤΑΤΙΚΕΣ	
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ.....	86
○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'	
ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ,	
ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	92
6.1. ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ INTERREG II.....	93
6.1.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ, ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ	
ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ.....	96
6.1.3. Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ ΧΩΡΕΣ	
ΓΕΙΤΟΝΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	98
6.2. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ/ΕΠΙΒΑΤΩΝ – ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	104

○ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	119
7.1. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΑΠΟ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ Ή ΕΙΝΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ.....	120
7.2. ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΑΠΑΝΕΣ.....	121
7.3. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ.....	122
7.4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	125
○ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ	127
○ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β' ΣΧΕΔΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ	133
○ ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ	137
○ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	140

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΜΕΑ

1.1. ΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Πολλές είναι οι λειτουργικές αδυναμίες του υφιστάμενου Συστήματος Μεταφορών στην Ελλάδα, με κυριότερες:

- τη μικρή χωρητικότητά του σε σχέση με τη ζήτηση,
- το «κυκλοφοριακό» των αστικών κέντρων και ιδιαίτερα της Αθήνας,
- την κακή κατάσταση των σιδηροδρόμων,
- την ανεπάρκεια οδικών συνδέσεων των Δυτικών με τις Ανατολικές περιοχές, ιδίως στο Βόρειο τμήμα της χώρας,
- την χαμηλή ποιότητα των διανοησιωτικών μεταφορών,
- την κυριαρχία των οδικών μεταφορών, σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Ειδικά προβλήματα αντιμετωπίζονται στη διακίνηση των ελληνικών προϊόντων – και ιδιαίτερα των νωπών γεωργικών – που μεταφέρονται με οδικά μεταφορικά μέσα προς τις χώρες της Μ. Ανατολής και της Β. Αφρικής, εξ' αιτίας των χαρακτηριστικών (π.χ. προσανατολισμός) του υφιστάμενου οδικού δικτύου της χώρας.

Η ύπαρξη των αδυναμιών αυτών περιορίζει την – με οικονομικά κριτήρια – αποτελεσματική ικανοποίηση των αναγκών που έχουν για υπηρεσίες μεταφορών οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες, και θέτει φραγμούς στην υλοποίηση των άλλων στόχων που συνήθως καλούνται να εξυπηρετήσουν οι μεταφορές (π.χ. περιφερειακή ανάπτυξη, ανάπτυξη παραμεθόριων περιοχών, διευκόλυνση των εξαγωγών, ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, άμυνα της χώρας, άσκηση κοινωνικής πολιτικής).

Σημαντικό ρόλο στην ύπαρξη αυτών των αδυναμιών παίζει η κατάσταση της υποδομής του Συστήματος Μεταφορών της χώρας, η οποία είναι ανεπαρκής τόσο ποσοτικά όσο, κυρίως, ποιοτικά. Στην κατάσταση αυτή των υποδομών αντικατοπτρίζονται, εκτός από τον αποσπασματικό τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκε το Σύστημα Μεταφορών και τη δυσμενή μορφολογία του Ελληνικού χώρου, οι ανεπαρκείς πόροι

που διατέθηκαν στο παρελθόν, αλλά και τα σημαντικά προβλήματα του κυκλώματος παραγωγής δημόσιων έργων στην Ελλάδα.

Το παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αφορά τρεις βασικούς τομείς του κλάδου των Μεταφορών, τις Οδικές Μεταφορές, τις Θαλάσσιες Μεταφορές και τις Αεροπορικές Μεταφορές.

1.2. ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ανάγκη κατασκευής αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα έχει γίνει σαφής από πολλά χρόνια εξ αιτίας της αύξησης των κυκλοφοριακών φόρτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρουσιάζεται σε πολλά τμήματα του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με τον δυσανάλογα μεγάλο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων. Όμως, οι λόγοι για τους οποίους πρέπει να προωθηθεί άμεσα ένα ευρύ πρόγραμμα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας είναι ευρύτεροι και έχουν να κάνουν τόσο με την περιφερειακή ανάπτυξη, όσο και με τις διεθνείς (με τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις γειτονικές χώρες) συνδέσεις.

Η ανάπτυξη των αξόνων αυτών εξετάζεται στο πλαίσιο ενός ευρύτερου πλάνου ανάπτυξης των μεταφορών στη χώρα και σε συνδυασμό με την ανάπτυξη και των λοιπών εκτός των οδικών μέσων μεταφορών.

Η προσέγγιση στις επιλογές έργων που περιλαμβάνονται στο παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα έγινε μετά από ανάλυση των δεδομένων και προβλημάτων τόσο του Συνολικού Συστήματος Μεταφορών όσο και του Συστήματος Οδικών Μεταφορών.

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κύριο τμήμα του Συστήματος Μεταφορών: 90% των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών της χώρας εξυπηρετείται από το οδικό δίκτυο. Το μεγαλύτερο μέρος από το έργο αυτό διακινείται πάνω στο εθνικό οδικό δίκτυο.

Όμως, το επίπεδο εξυπηρέτησης που απολαμβάνουν οι χρήστες του οδικού δικτύου στην Ελλάδα δεν είναι ικανοποιητικό. Παρά το γεγονός ότι δεν είναι υποδεέστερο από το επίπεδο όλων των άλλων δικτύων στην Ελλάδα, είναι σαφώς

κατώτερο από το επιθυμητό στους χρήστες και από εκείνο που παρέχεται σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, με το οποίο συγκρίνεται. Είναι επίσης κατώτερο από το επίπεδο εκείνο το οποίο θα περιόριζε την «περιφερειακή» απομόνωση της χώρας και γενικά θα διευκόλυνε και προωθούσε την ανάπτυξη και τη σύγκλιση της οικονομίας με εκείνη των άλλων χωρών της Ε.Ε. Αν και δεν υπάρχει μεταφορικό έργο που να μην πραγματοποιείται, και σημείο του ελληνικού χώρου που να μην εξυπηρετείται τουλάχιστον με ομαλές καιρικές συνθήκες - εν τούτοις η ποιότητα της εξυπηρέτησης θεωρείται ότι θέτει εμπόδια και περιορίζει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας. Το έργο που απαιτείται εκτελείται, αλλά όχι με τον οικονομικά πιο αποτελεσματικό και τον φυσικά πιο ασφαλή τρόπο.

Τα προβλήματα του Συστήματος Οδικών Μεταφορών σχετίζονται κύρια με την αδυναμία της υποδομής να εξυπηρετήσει τις υπάρχουσες ανάγκες με τον οικονομικότερο τρόπο. Η μικρή χωρητικότητα, ο ατελής προσανατολισμός και η κακή φυσική κατάσταση του οδικού δικτύου είναι οι κύριες αιτίες των προβλημάτων αυτών.

1.3. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι τομείς αυτοί, αν λάβουμε υπόψη την ακραία περιφερειακή θέση της Ελλάδας ως προς τον Ευρωπαϊκό κορμό, την ρευστότητα του περιβάλλοντος στον χώρο της Βαλκανικής και την έλλειψη χερσαίων συνόρων με την Ευρωπαϊκή Ένωση, αποκτούν βαρύνουσα σημασία για τις εξωτερικές διασυνδέσεις της Ελλάδας, οι οποίες επηρεάζουν σημαντικά την ευρύτερη αναπτυξιακή πορεία της χώρας.

Η επιδιωκόμενη από την Ε.Ε. ελεύθερη, ταχεία και απρόσκοπτη διακίνηση προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών, για την Ελλάδα εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την ανάπτυξη αυτών των δύο Τομέων Μεταφορών, δεδομένου ότι, μέσω των αερομεταφορών διακινείται σήμερα περίπου το 75% της επιβατικής κίνησης εξωτερικού και μέσω των θαλάσσιων μεταφορών διακινείται το μέγιστο ποσοστό της εμπορευματικής κίνησης.

Είναι σημαντικό επίσης το γεγονός ότι, η Ελλάδα κατέχει γεωγραφική θέση, που την καθιστά μία φυσική πύλη στο Νότιο Ανατολικό άκρο της Ευρώπης, με ιδιαίτερη σημασία για τις αερομεταφορές, αλλά και τις θαλάσσιες ή τις συνδυασμένες

μεταφορές της Ε.Ε. Με την προϋπόθεση ότι θα βελτιωθούν σημαντικά τα δίκτυα υποδομών της, η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει τον Κοινοτικό εφιαλήρα στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, συμβάλλοντας καθοριστικά στην αύξηση των ροών του κοινοτικού εμπορίου προς την περιοχή αυτή.

Επίσης πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η Ελλάδα είναι μία κατ' εξοχή νησιωτική χώρα, που στο ηπειρωτικό της τμήμα διατρέχεται από ορεινούς όγκους και συνεπώς η αεροπορική και θαλάσσια σύνδεση της περιφέρειας με τα μεγάλα αστικά και οικονομικά κέντρα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την έξοδο από την απομόνωση, την οικονομική και πολιτιστική ισόρροπη ανάπτυξη και την διοικητική αποκέντρωση.

Είναι αυτονόητο συνεπώς ότι, η προσπάθεια μείωσης των περιφερειακών ανισοτήτων στο πλαίσιο σύγκλισης των επιπέδων ανάπτυξης (σε Κοινοτικό και Εθνικό επίπεδο), η ανάπτυξη καίριων τομέων της οικονομίας της χώρας (τουρισμός, εμπόριο, βιομηχανία), καθώς και η προσπάθεια βελτίωσης των ροών του κοινοτικού εμπορίου, εξαρτώνται για την Ελλάδα σε σημαντικό βαθμό από την ζωτικότητα των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, πράγμα που απαιτεί και προϋποθέτει σημαντική βελτίωση και εκσυγχρονισμό των αντίστοιχων υποδομών της χώρας σε λιμάνια και αεροδρόμια.

Είναι πολύ σημαντικό επίσης, να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση της θαλάσσιας και εναέριας κυκλοφορίας και η βελτίωση στο μέγιστο βαθμό των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα έρευνας και διάσωσης.

Μέσα σ' αυτούς τους εξαναγκασμούς, η προσπάθεια για ανάπτυξη ενός κυρίου πλάνου, έχει συμπεριλάβει τις καλύτερες από τις τοπικές γνώσεις - ανάγκες, διαθέσιμες για το θέμα και πράγματι, παρέχει μια λίστα συνοχική από δυνατές επενδύσεις που μπορεί να χρησιμοποιήσει η Ελλάδα κατά τη διάρκεια των δύο επόμενων δεκαετιών και κύρια το χρονικό διάστημα 1993 - 1998.

Τα προηγούμενα δέκα χρόνια η Ελλάδα παρουσίασε μια εξαιρετικά περιορισμένη εικόνα δημιουργίας επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών. Αρχικά, ήταν η έλλειψη κεφαλαίων και κατά την διάρκεια των τελευταίων χρόνων (κάτω από τα πρώτα τρία χρόνια του τρέχοντος CSF) ενεφανίστηκε ένας αριθμός θεσμικών προβλημάτων τα οποία κατέστησαν την Ελλάδα, αδύναμη στην έγκαιρη απορρόφηση κεφαλαίων για επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών.

Πρόσφατα όμως, με την βοήθεια ξένων Managers σχεδίων, οι επενδύσεις που έχουν να κάνουν με το metro των Αθηνών και την σιδηροδρομική γραμμή ένωσης Αθήνας - Θεσσαλονίκης, προωθήθηκαν ταχέως.

Λόγω της περιορισμένης εκτέλεσης - υλοποίησης των έργων, η εικόνα της Ελλάδας στο εξωτερικό ήταν αρνητική, καθώς τα έργα βρίσκονταν εκτός χρονοδιαγράμματος. Επί προσθέτως παρατηρήθηκε κυκλοφοριακή συμφόρηση στις αστικές περιοχές και συνεχίστηκε η επιδείνωση της οδικής ασφάλειας.

Πιστεύουμε, ότι σ' αυτό το σημείο, είναι λάθος ν' αποδιώχνουμε μερικές από τις πλέον σημαντικές ιδέες, όπως η ανάπτυξη ενός νέου λιμανιού (μεταφορτωτικού χαρακτήρα) για την εξυπηρέτηση της πρόσφατα δημοκρατίας των Βαλκανικών χωρών ή για την διασφάλιση της κυκλοφοριακής ένωσης Ανατολής - Δύσης με τους βόρειους γείτονες της Ελλάδας.

Πάνω από τα τελευταία τέσσερα χρόνια, κατασκευάστηκαν λιγότερα από 200 km αυτοκινητοδρόμων, με πολυάριθμες δυσκολίες, όπως καθυστερήσεις, υπέρογκα κονδύλια - προϋπολογισμοί, προβλήματα συντονισμού και ποιοτικού ελέγχου.

Υπάρχει η προφανής ανάγκη για μια δομική αλλαγή στην μέθοδο των εκτελούμενων σχεδίων και μια άμεση συμμετοχή εταιρειών και πολιτικών μηχανικών, εμπειρών, για την υλοποίηση ύψιστης ανάγκης έργων.

Είναι στην φάση αυτή δεδομένη η σύσταση-υπόδειξη, ότι οι τρεις αρτηρίες (Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Πάτρα) θα πρέπει να συνδεθούν με ένα αποτελεσματικό και γρήγορο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Η οδική αυτή σύνδεση πρέπει να διασφαλίζει δύο λωρίδες κυκλοφορίας με ενδιάμεση διαχωριστική για κάθε ρεύμα, κατά μήκος όμως της διόδου.

Η σύνδεση καθ' όλο το μήκος των Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη είναι ένα πρώτο βήμα για την διασφάλιση της ισορροπίας της ανάπτυξης της Ελλάδας, εξυπηρετώντας τις κοινότητες και τις οικονομικές δραστηριότητες κατά μήκος όλης της αναφερόμενης διόδου. Πάνω από πέντε ή δέκα μεγάλες πόλεις και πάνω από το 60% του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας είναι κατά μήκος αυτής της διόδου.

Μια εξίσου ενδιαφέρουσα προτεραιότητα είναι η ανάπτυξη ενός άξονα για την άμεση πρόσβαση στις Ευρωπαϊκές αγορές. Τα δυτικά λιμάνια Πάτρας - Ηγουμενίτσας, είναι τα πιο πιθανά - λογικά σημεία πρόσβασης. Το ανατολικό - δυτικό άκρο της Κεντρικής Ελλάδας, πράγματι χρειάζεται βελτίωση. Κατά συνέπεια, αυτό θα παρείχε μια διευκόλυνση με την Ιταλία, ήδη μια σημαντική αύξηση στο εμπόριο και μια σημαντική - δυναμική πηγή τουρισμού. Τα λιμάνια Πάτρας - Ηγουμενίτσας θα έπρεπε να επεκταθούν, με μεγαλύτερους χώρους παρκαρίσματος και για διευκόλυνση των λιμενικών - ακτοπλοϊκών λειτουργιών.

Θα έπρεπε αναμφισβήτητα να κατασκευαστεί ένας αυτοκινητόδρομος που να ενώνει Θεσσαλονίκη - Ηγουμενίτσα μέχρι το τέλος του 2000 και αυτό εφόσον η κυ-

κλοφορία θα συνεχιζόταν ν' αυξάνεται προοδευτικά. Οι τουρίστες προτιμούν ένα σύντομο μέσο για τη μεταφορά τους και είναι απίθανο να θέλουν ένα αυτοκινητόδρομο για Θεσσαλονίκη. Για τον τουρισμό θα ήταν καλύτερα να του διασφαλιστεί μια πρόσβαση από τον νότο, προς Πάτρα - Κυλλινη ή ακόμα προς Αθήνα διαμέσου Πειραιά, για τις υπόλοιπες τοποθεσίες (διακοπών).

Ο όγκος κυκλοφορίας κατά μήκος της Εγνατίας, είναι γύρω στα 2000 - 5000 αυτοκίνητα ημερησίως. Διασφαλίζονται οι παρακαμπτήριες προσβάσεις, η υπέρβαση οξυτάτων στρωφών, με την δημιουργία γεφυρών σε ορισμένα σημεία κατευθύνσεις. Η κύρια σημαντική οικονομική χρήση του οδικού αυτού δικτύου είναι αναμφίβολα ο τομέας των μεταφορών από την Μακεδονία (κρέας, φρούτα, λαχανικά).

Σ' αυτό το σημείο, αξίζει ν' αναφερθεί το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, το οποίο θ' αντικαταστήσει το υπάρχον αεροδρόμιο των Αθηνών. Αναντίρρητα θ' αποτελεί το πιο αξιόπιστο-συνεπές οικονομικό μέσο σύνδεσης και βέβαια από κάθε άποψη η αξία θα είναι ανεκτίμητη.

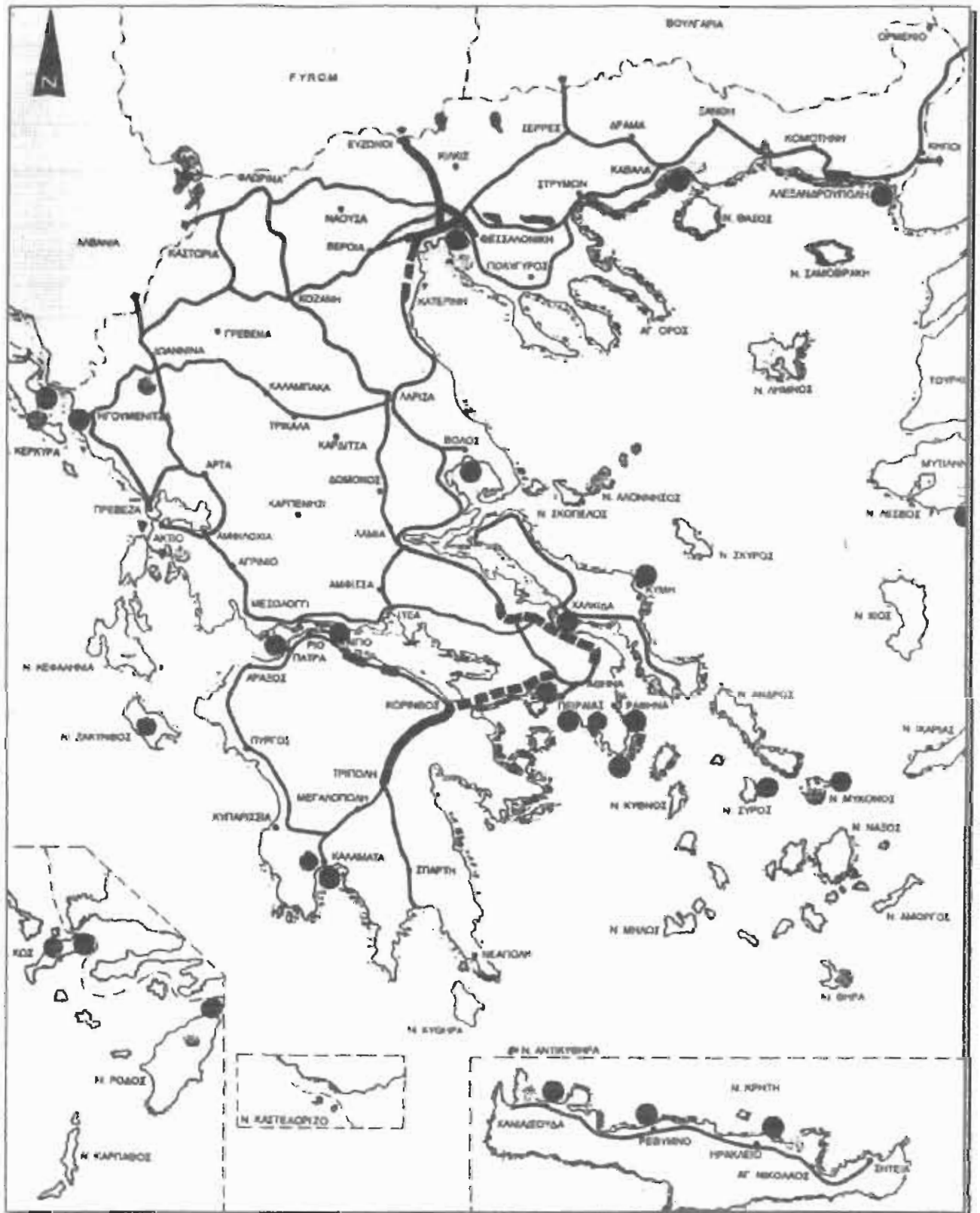
- Τα Σπάτα προετοιμάζουν την Ελλάδα για τον επόμενο αιώνα. Το σύγχρονο αυτό αεροδρόμιο, με κάποιες τροποποιήσεις θα αντιμετωπίσει την κυκλοφορία-διαμετακίνηση.
- Το αεροδρόμιο των Σπάτων θα είναι το πρώτο σημαντικό σχέδιο που θα σχετίζεται με ξένες εταιρείες, κάτω από «build - operate - and - transfer» (BOT). Αυτό θα συντείνει στην προς τα έξω αξιοπιστία της Ελλάδος.

Ο όγκος κυκλοφορίας των 10 εκατομμυρίων ταξιδιωτών το 1992, αναμένεται ν' αυξηθεί σε 13 εκατομμύρια το 2000, σημειώνοντας βέβαια, ότι η αποκέντρωση της κίνησης τουριστών που φθάνουν στην Ελλάδα αεροπορικώς, θα συνεχιστεί και σ' αυτό υπάρχει η πιθανότητα το αεροδρόμιο των Σπάτων να παίξει ένα ρόλο πολύ σημαντικό για τις διεθνείς μεταφορές (εκτός από τις εσωτερικές διαμετακομιστικές κινήσεις της Ελλάδας).

Είναι προφανές, πως χρειάζεται να εξευρεθούν κεφάλαια για θέματα υποδομής εκτός από το αεροδρόμιο, για επενδύσεις που θα συνοδεύουν την κύρια αυτή κατασκευή. Στο σημείο αυτό μπορεί ν' αναφερθεί μια οδική ένωση άξονας (με αυτοκινητόδρομο) περιμετρικά της Αθήνας, και σ' επέκταση με το Αττικό μετρό, προς το νέο αεροδρόμιο (και ενδεχόμενα διαμέσου και Πειραιά).






Στο **Σχέδιο 1**, παρουσιάζεται η κύρια υφιστάμενη μεταφορική υποδομή της χώρας (Οδικοί άξονες, λιμάνια, αεροδρόμια).

Σχέδιο 1: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΡΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 1993



Πηγή: Ε.Π. Προσβάσεις και Οδικόί Άξονες

ΥΠΟΜΗΝΗΜΑ

-  Κυρίως οδοί
-  Αυτοκινητοδρόμοι
-  Ύψη κατασκευή αυτοδρόμοι
-  Κύρια Αεροδρόμια (Διεθνή / Περιφερειακά)
-  Κύρια Λιμάνια (Εθνικής Σημασίας)

1.4. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ορισμένα από τα πιο σημαντικά κριτήρια ανάγκης του συστήματος μεταφορών θα μπορούσαν να θεωρηθούν τα κάτωθι:

1. ΕΝΩΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

Πρόκειται για οδικούς άξονες που διασφαλίζουν την διασύνδεση με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Κοινότητα και ακολούθως με τις υπόλοιπες Μεσογειακές Χώρες.

2. ΕΝΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ – ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

Στους άξονες με υψηλή οικονομική δραστηριότητα έχει δοθεί άμεση-υπέρμετρη προτεραιότητα. Το μέγεθος με το οποίο κατασκευάζονται είναι προς εφαρμογή του κριτηρίου αυτού.

3. ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

Με την ένωση εξωτερικών σημείων πρόσβασης, διαμέσου ενός βελτιωμένου άξονα, αυξάνει το μέγεθος-έκταση της ενδοχώρας, των λιμανιών ή των αεροδρομίων και από την μεριά των ταξιδιωτών, αυξάνει την ευκαμψία-δυνατότητα της επιλογής τους για τα κέντρα πρόσβασης. Η επιλογή αυτή και η εφαρμογή υψηλής ακρίβειας με την οποία διασφαλίζονται οι υπηρεσίες πρόσβασης, είναι εμφανείς στις περιφερειακές χώρες και διατηρούν υψηλή την επιλογή της πρόσβασης και το κόστος χαμηλό.

4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΟΓΚΟΣ

Αυτό το κριτήριο υπολογίζει τον όγκο κυκλοφορίας κατά μήκος του άξονα. Ο Ημερήσιος μέσος όρος αυτοκινήτων στον οδικό άξονα, αν και όχι το καταλληλότερο μέσο, παραμένει όμως και είναι σπουδαίος δείκτης.

Ο Αριθμός των οδικών ατυχημάτων, η συμφόρηση κατά την διάρκεια των θερμών εποχών είναι μερικές άλλες θεωρήσεις.

5. ΔΙΟΔΟΣ ΕΔΑΦΙΚΗ / ΘΑΛΑΣΣΙΑ

Ένας άξονας εάν συνδέει μια περιοχή με οικονομική δραστηριότητα, μ' ένα σημείο πρόσβασης μιας άλλης περιοχής, εδαφικά ή θαλάσσια, του δίδεται η υψηλότερη προτεραιότητα.

Αυτή η θεώρηση πρέπει να δίδεται σε περιπτώσεις όπου ο παράγοντας της οικονομικής δραστηριότητας είναι σημαντικός και δεν μπορεί διαφορετικά να ενωθεί με το κοντινότερο κεντρικό σημείο, παρά μ' έναν άξονα στο σημείο πρόσβασης.

6. ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Αυτό το κριτήριο θέτει την σπουδαιότητα μιας διόδου στους ταξιδιώτες από τρίτες χώρες για την πρόσβασή τους.

Στις περισσότερες περιφερειακές χώρες, τείνει να εκλείπει εκτός από την περίπτωση της Ιρλανδίας, όπου η ακτοπλοϊκή σύνδεση στα δυτικά παρέχει μια πρόσβαση στους εξαγωγείς από τη νότια Ιρλανδία, και στην Ελλάδα, όπου συνδέεται το βορινό άκρο με την Θεσσαλονίκη και παρέχει μια εμφανή πρόσβαση με Βουλγαρία και Ρουμανία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

**ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ
ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΓΑΘΩΝ - ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

2.1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Με την μεγάλη διαφορά που παρατηρείται στους ρυθμούς αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου και του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν σε αυτό, η κατάσταση χειροτερεύει αντί να βελτιώνεται. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα τμήματα του οδικού δικτύου κοντά στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, καθώς και τους μεγάλους άξονες εθνικής και διεθνούς σημασίας. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι στην περίοδο 1981 - 1992 ο αριθμός των ΙΧ αυτοκινήτων που κυκλοφορούσε στην Ελλάδα υπερδιπλασιάστηκε - από 1.471 χιλ. το 1981 έφθασε τις 2.989 χιλ. το 1992- ενώ η κυκλοφοριακή ικανότητα του «κυκλοφορούμενου» εθνικού και επαρχιακού δικτύου - αν και δύσκολο να εκτιμηθεί- δεν αυξήθηκε με ανάλογο ρυθμό.

Ο ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

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

Από τους παραπάνω βασικούς οδικούς άξονες, ο «Π.Α.Θ.Ε» (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι) αποτελούσε μέχρι τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας τον κυριότερο άξονα οδικών μεταφορών προς τις λοιπές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σήμερα, το τμήμα «Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι» (και από εκεί μέσω Γιουγκοσλαβίας

στις χώρες της Ε.Ε.) έχει αντικατασταθεί από το τμήμα «Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας» (και από εκεί μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας – Ουγγαρίας στις χώρες της Ε.Ε.).

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

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του δικτύου είναι πτωχά. Πιο συγκεκριμένα, το 1992:

- Το μήκος των δρόμων που με κάποια ελαστικότητα μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «αυτοκινητόδρομοι» είναι 280 χλμ. (έναντι 85 χλμ. το 1981), δηλαδή εξαιρετικά περιορισμένο.
- Όλοι σχεδόν οι δρόμοι (περιλαμβανομένων και των κύριων βασικών οδικών αξόνων) περνούν μέσα από αστικά κέντρα.
- Οι δείκτες των τροχαίων ατυχημάτων σε όλους τους άξονες είναι υψηλοί, ενώ ο μέσος όρος είναι από τους υψηλότερους στην Ευρώπη.
- Σε ότι αφορά το πλάτος, την επίστρωση και τη βατότητα του δικτύου, το 1992:
 - το 95,2% του εθνικού δικτύου και το 55,7% του επαρχιακού έχει πλάτος μεγαλύτερο από 6 μέτρα, ενώ το 1981 μεγαλύτερο από 6 μ. πλάτος είχε το 90% και το 44%, αντίστοιχα.

- το ασφαλτοστρωμένο είναι το 98,5% του εθνικού δικτύου και το 70,9% του επαρχιακού, σε σύγκριση με το 1981 που οι αντίστοιχοι δείκτες ήταν 93% και 41% και
- η βατότητα χαρακτηρίζεται ως καλή για το 90,2% του εθνικού δικτύου και το 70,2% του επαρχιακού, σε σύγκριση με το 1981 που οι αντίστοιχοι δείκτες ήταν 87% και 59%.

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

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

Ο οδικός αυτός άξονας είναι κατασκευασμένος ως οδός δύο λωρίδων κυκλοφορίας, με οδόστρωμα πλάτους περίπου 14,00 μ. στο μεγαλύτερο ποσοστό του μήκους του. Αυτή η διατομή τελικά, λόγω του μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου αγαθών - επιβατών χρησιμοποιείται ως οδός 2x2 λωρίδων κυκλοφορίας χωρίς διαχωριστική νησίδα και με μηδενικό πρακτικά πλάτος ερεισμάτων.

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

Τα πιο βαριά τμήματα από πλευράς κυκλοφοριακής φόρτισης είναι τα δύο τμήματα εκατέρωθεν της Αθήνας προς Κόρινθο και προς Λαμία. Η πλήρης μετατροπή των

τμημάτων αυτών σε αυτοκινητόδρομο ξεκίνησε στο άμεσο παρελθόν με πόρους από το Ε.Τ.Π.Α. '88 και '89 καθώς και από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΜΕΓΑΛΟΙ ΟΔΙΚΟΓΑΞΟΝΕΣ» του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης 1989 - 1993.

Επίσης, με πόρους από το ΜΟΠ Μακεδονίας - Θράκης και από τη Γραμμή 700 του Κοινοτικού Προϋπολογισμού (Ταμείου Υποδομής Μεταφορών) ξεκίνησε η κατασκευή του δεύτερου κλάδου (και έτσι η μετατροπή σε αυτοκινητόδρομο) του τμήματος «ΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΚΛΕΙΔΙ».

Η μετατροπή ολόκληρου του άξονα (αλλά προπαντός του τμήματος Θεσσαλονίκης - Αθήνας) σε αυτοκινητόδρομο αποτελεί μια από τις κύριες προτεραιότητες έργων του οδικού δικτύου.

Αντίθετα, η λιγότερο ικανοποιητική εξυπηρέτηση του συστήματος παρατηρείται στην επικοινωνία μεταξύ της Δ. και Α. Ηπειρωτικής Ελλάδας. Οι υπάρχουσες οδικές συνδέσεις, Ιωάννινα - Μέτσοβο - Τρίκαλα και Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Κοζάνη - Βέροια - Θεσσαλονίκη, με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και διατομή 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, δεν ικανοποιούν τις ανάγκες μεταφορών των Ανατολικών και Δυτικών περιοχών της Βόρειας - Κεντρικής Ελλάδας. Αυτό φυσικά ισχύει ακόμη και αν δεν ληφθούν υπόψη οι ανάγκες που συνεπάγεται η χρήση τους από τα φορτηγά που χρησιμοποιούνται για τις εξαγωγές και τις εισαγωγές προς και από τις χώρες της Δ. και Κ. Ευρώπης, μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Η περιορισμένη χρησιμοποίηση των αξόνων αυτών για τις διεθνείς μεταφορές, σε μεγάλο βαθμό, οφείλεται και στην ακαταλληλότητά τους να εξυπηρετήσουν τέτοιου είδους κίνηση. Σιδηροδρομική εξυπηρέτηση δεν υπάρχει, ενώ η αεροπορική στην μέχρι τώρα εποχιακή γραμμή Ιωαννίνων - Θεσσαλονίκης, αν και προς τη σωστή κατεύθυνση δεν φαίνεται να λύνει το πρόβλημα.

Στη Β. και ΒΑ. Ελλάδα επίσης η εξυπηρέτηση που προσφέρεται δεν θεωρείται ικανοποιητική, παρά το γεγονός ότι καλύπτεται από όλα τα μεταφορικά μέσα. Ο βασικός οδικός άξονας Ανατολής - Δύσης (Θεσσαλονίκη - Τουρκικά σύνορα), καθώς και ο αντίστοιχος σιδηροδρομικός, με τα χαρακτηριστικά που έχουν, θεωρούνται

ανεπαρκείς για την κίνηση που υπάρχει. **Από τις ίδιες αδυναμίες χαρακτηρίζονται και οι περισσότερες από τις εγκάρσιες, προς τον άξονα αυτό, οδικές συνδέσεις της περιοχής, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται σχεδόν απαγορευτικά η διεθνής διασύνδεση της Ευρώπης με την Τουρκία και την Ασία γενικότερα, μέσω της χώρας μας.**

Στη Δ. (Κεντρική και Βόρεια) Ελλάδα, που εξυπηρετείται κυρίως από οδικές μεταφορές, ο κύριος οδικός άξονας Ιωαννίνων - Αντιρρίου υφίσταται σοβαρούς περιοριστικούς παράγοντες, όπως η αναγκαστική χρήση οχηματαγωγών για το πέρασμα του Ρίου - Αντιρρίου και η αδυναμία παράκαμψης ενός αριθμού αστικών κέντρων (Άρτας, Αμφιλοχίας, Αγρινίου κλπ.). Τα προβλήματα που δημιουργούνται για την περιοχή από τη μη ζεύξη του Ρίου - Αντιρρίου οξύνονται ακόμη περισσότερο και από την έλλειψη ικανοποιητικής εναλλακτικής οδικής ή σιδηροδρομικής σύνδεσης, καθώς και την συχνή διακοπή της λειτουργίας των πορθμείων, λόγω αντίξων καιρικών συνθηκών. Αυτό συνεπάγεται δυσχέρεια στην έγκαιρη κυρίως μεταφορά ευαίσθητων αγαθών.

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

Τέλος, στην μεγαλόνησο Κρήτη, ο Βόρειος Οδικός Άξονας, προς τον οποίο αρθρώνεται ολόκληρο το υπόλοιπο οδικό δίκτυο του νησιού, χρειάζεται συγκεκριμένες παρεμβάσεις για να ολοκληρωθεί (σε διατομή 2x2 λωρίδων όπως έχει προωθηθεί μέχρι σήμερα), όπως: το τμήμα Γούρνες - Χερσόνησος - Μάλια, η παράκαμψη Χανίων, κλπ.

2.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΛΙΜΑΝΙΑ

Η κίνηση στα περισσότερα λιμάνια της χώρας παρουσιάζει μία περίοδο ραγδαίας ανάπτυξης, που ακολουθείται από μία περίοδο ωριμότητας - σταθεροποίησης της κίνησης (στην δεκαετία του 1980). Οι εναλλαγές μεταξύ ανάπτυξης και ωριμότητας ουσιαστικά ανταποκρίνονται στις μακροχρόνιες τάσεις ανάπτυξης της χώρας και του τουρισμού, καθώς και στις ναυτικές τεχνολογικές εξελίξεις. Η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία Αιγαίου, σημείωσε μέση αύξηση στην δεκαετία του 1980 της τάξης του 1,6% ετησίως. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα κατωτέρω στοιχεία κίνησης για το 1991:

Πίνακας 1: Κίνηση επιβατών εμπορευμάτων για το 1991

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (τόνοι)
Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα	1.781.770	1.505.018
Αλεξανδρούπολη – Καβάλα – Βόλος	535.190	114.089
Κώς – Μύκονος – Μυτιλήνη – Ραφήνα – Ρόδος – Σούδα	3.389.709	1.212.140

Πηγή: Ε.Π. Προσβάσεις και Οδικό Αξονες

Στα ανωτέρω στοιχεία του πίνακα, περιλαμβάνεται μόνο η κίνηση με Ε/Γ – Ο/Γ πλοία και δεν περιλαμβάνεται η κίνηση των πορθμείων και φορτηγών πλοίων.

Το λιμενικό σύστημα στην Ελλάδα στηρίζεται:

- α. από πλευράς διεθνών ροών εμπορευμάτων (εξωτερικό εμπόριο) σε δύο άξονες Βορά - Νότου:
 - τον «ανατολικό», που εξυπηρετείται βασικά από ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΒΟΛΟ, ΠΕΙΡΑΙΑ και ΗΡΑΚΛΕΙΟ
 - τον «δυτικό» που εξυπηρετείται βασικά από ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ και ΠΑΤΡΑ

- β. από πλευράς διαμετακόμισης (transit), στις βόρειες λιμενικές πύλες της ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ, ΚΑΒΑΛΑΣ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ και ΒΟΛΟΥ, που εξυπηρετούν ή πρόκειται να εξυπηρετήσουν τις ροές των Βαλκανίων κατά κύριο λόγο, αλλά και τις ροές των Κοινοτικών χωρών.
- γ. από πλευράς μεταφόρτωσης (transshipment), κατά κύριο λόγο, στον ΠΕΙΡΑΙΑ, και σε μικρότερο βαθμό, κατά εποχές, το ΗΡΑΚΛΕΙΟ (Ελεύθερη Ζώνη).
- δ. από πλευράς μεταφορών γενικού εμπορίου και επιβατών προς και από τα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας, στο λιμενικό συγκρότημα Αττικής (ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΡΑΦΗΝΑ, ΛΑΥΡΙΟ) και στον λιμένα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ενώ δευτερευόντως από μεμονωμένους λιμένες του βασικού κορμού της χώρας (ΡΟΔΟΣ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΜΥΚΟΝΟΣ, κ.λ.π.).
- ε. από πλευράς ιδιωτικών βιομηχανικών λιμενικών εγκαταστάσεων (κάρβουνου, τσιμέντου, σόγιας κ.λ.π.). Αυτές εξυπηρετούν συγκεκριμένα βιομηχανικά συγκροτήματα και λειτουργούν ανεξάρτητα από το κρατικό λιμενικό σύστημα.

Το δίκτυο των λιμανιών λιμενίσκων (αριθμός - χωροθέτηση) είναι αρκετά απλωμένο στα παράλια της χώρας (ηπειρωτικής και νησιωτικής) λόγω του μεγάλου αναπτύγματός τους. Οι σχετικές εγκαταστάσεις είναι όμως ανεπαρκείς. Μέχρι πρόσφατα οι δημόσιες πιστώσεις για τα λιμενικά έργα ήταν περιορισμένες.

Μετά την ένταξη πολλών λιμενικών έργων στα Κοινοτικά προγράμματα (ΜΟΠ, ΠΕΠ, INTERREG), αυξήθηκε η χρηματοδότησή τους με αποτέλεσμα να αρχίσουν να εκτελούνται σημαντικά έργα υποδομής και προστασίας όπως και οι πρώτες φάσεις έργων κατασκευής νέων μεγαλύτερων λιμανιών. Παρ' όλα αυτά οι ελλείψεις συνεχίζουν να υφίστανται, γιατί με τα έργα αυτά δεν καλύφθηκε παρά ελάχιστο μέρος των αναγκών, με αποτέλεσμα να υπάρχουν άμεσες αλλά και μακροπρόθεσμες αρνητικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις τόσο στην ηπειρωτική όσο και στην νησιωτική Ελλάδα και τις Μεσογειακές χώρες. Η εξυπηρέτηση επιβατών είναι επίσης προβληματική σε όλους τους σημαντικούς επιβατικούς λιμένες.

2.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

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

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

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

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

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

Ενδεικτικά, αναφέρονται τα παρακάτω στοιχεία κίνησης για το έτος 1993:

Πίνακας 2: Κίνηση Αερολιμένων για το έτος 1993

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ	ΑΦΙΞΟΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΦΙΞΟΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΑΦΙΞΟΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (τόνοι)
ΑΘΗΝΩΝ	9.666.025	119.971	108.933
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	2.138.216	27.655	17.963
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	3.413.248	25.863	4.326
ΡΟΔΟΥ	2.310.134	19.463	2.705
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	1.673.320	11.410	1.951

Πηγή: Ε.Π. Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες

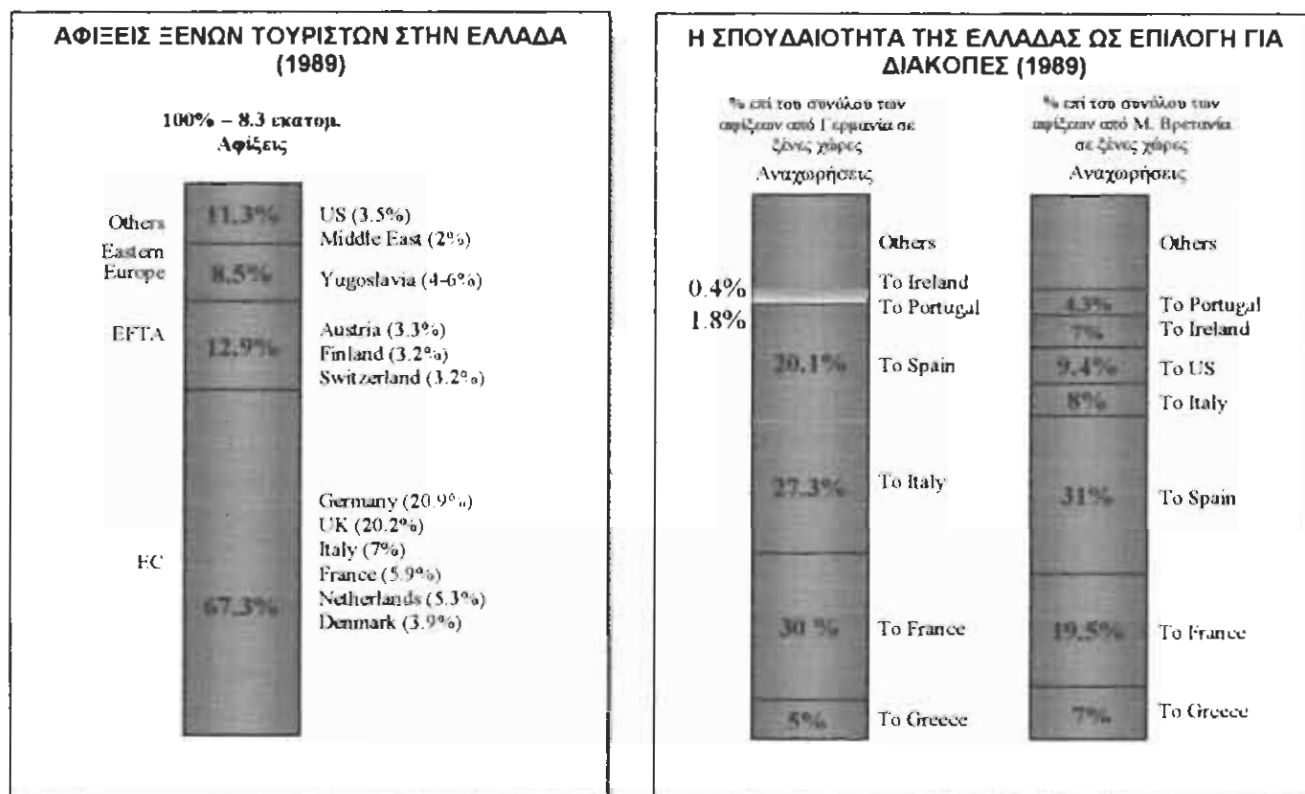
Τα υπόλοιπα αεροδρόμια, παρ' ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της κίνησης, έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις αερομεταφορές εσωτερικού, και μερικά απ' αυτά (Μύκονος, Κώς, Λήμνος κ.α.) και για την έκτακτη κίνηση εξωτερικού, ιδίως κατά την θερινή περίοδο. Ο μεγάλος αριθμός των αεροδρομίων της Ελλάδας, που είναι δυσανάλογος με την έκταση, τον πληθυσμό αλλά και το βιοτικό επίπεδο της χώρας (σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε.) δικαιολογείται κατά βάση από την γεωμορφολογική ιδιομορφία του Ελλαδικού χώρου, με το μεγάλο κατακερματισμό του νησιωτικού χώρου, αλλά και το έντονο εδαφικό ανάγλυφο των ηπειρωτικών περιοχών.

Πέραν του δικτύου αεροδρομίων, δημιουργείται τα τελευταία χρόνια και ένα δίκτυο ελικοδρομίων σε μικρά νησιά και δυσπρόσιτες περιοχές της χώρας, με βασικό στόχο την άρση της απομόνωσης και την κάλυψη άμεσων κοινωνικών αναγκών (μεταφορά ασθενών, τραυματιών, εφοδίων κ.λ.π.).

Εδώ υπάρχει ένα σημαντικό πλαίσιο για επέκταση στην κλίμακα και την ποιότητα των τουριστών οι οποίοι επισκέπτονται την Ελλάδα. Οι υποδομές στον τομέα των μεταφορών είναι ζωτικές (μεταξύ μερικών άλλων παραγόντων) για να προσελκύσουν

περισσότερους από τους εύπορους τύπους τουριστών από βορινές χώρες κράτη - μέλη. Μια εύκολη και άμεση πρόσβαση στους τουριστικούς πόλους με σύγχρονα - μοντέρνα μεταφορικά μέσα και υπηρεσίες είναι εξίσου ενδιαφέρον. Ενώ ο τουρισμός είναι ενδιαφέρον, η Ελλάδα χρειάζεται να γίνει ανταγωνιστική για να συνεχίσει να ελκύει τους δυτικοευρωπαίους τουρίστες.

Διάγραμμα 1, 2: Αφίξεις ξένων τουριστών στην Ελλάδα - επιλογή της ως τόπος διακοπών



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ - ALLEN & HAMILTON

Προηγούμενες επενδύσεις στα αεροδρόμια των νησιών έχουν ήδη καταστήσει την Ελλάδα ικανή να σημειώσει μια αύξηση στον αριθμό των τουριστών.

Περισσότερες υποδομές - επενδύσεις είναι ωστόσο αναγκαίες για:

- Εξάπλωση των τουριστών περισσότερο σε τοποθεσίες στα ενδότερα και στα γειτονικά νησιά μεσογειακές χώρες, με την βοήθεια εναέριων μεταφορών.

- Ώθηση τουριστών να επισκεπτούν την Ελλάδα σε εποχές εκτός καλοκαιριού - άνοιξης για λόγους διαφορετικούς από τον ήλιο και την θάλασσα. Από αυτή την άποψη, απαιτούνται βελτιώσεις στον τομέα των μεταφορών γύρω από την Αθήνα, όπου αναμφίβολα είναι συγκεντρωμένες ιστορικές θέσεις - μέρη.
- Διευκόλυνση πρόσβασης από την δύση (απόδειξη Ro - Ro), υπηρεσίες ακτοπλοΐας από και προς τα Ιταλικά νησιά - μεσογειακές χώρες.
- Αξιόπιστες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες, πτήσεις, υπηρεσίες ξενοδοχείων κ.τ.λ. καθώς και άλλες υψηλής κλάσης διευκολύνσεις.

2.4. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

Ο πληθυσμός στην Ελλάδα είναι συγκεντρωμένος κοντά και γύρω από την Αθήνα και μετά σε αρκετές άλλες σπουδαίες πόλεις, όπως η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, ο Βόλος. Ο περισσότερος από τον πληθυσμό και τις οικονομικές δραστηριότητες είναι συγκεντρωμένος κατά μήκος της ανατολικής ακτής, από την Θεσσαλονίκη κάτω και νότια στην Αθήνα και πέρα απ' αυτό, από τα δυτικά, στην Πάτρα.

Τα περισσότερα από τα νησιά, εκτός από την Κρήτη, είναι σχετικά αραιά κατοικημένα, με μόνη κύρια δραστηριότητα τον τουρισμό. Τα τελευταία δέκα χρόνια συντελέστηκε ένας γενικός μετοικισμός προς τις πιο κατοικημένες περιοχές και νησιά (εκτός από το κέντρο της Αθήνας).

Μέχρι πρόσφατα, το Μονοπωλιακό σύστημα, με κέντρο την Αθήνα, η νέα κατάσταση στις Βαλκανικές χώρες καθώς και η αύξηση του πληθυσμού, που εμφανίζεται στη Μακεδονία, δημιουργούν εξισορρόπηση στις ροές εμπορευμάτων γύρω από την Μακεδονία.

2.5. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η Ελλάδα σαν χώρα, είχε εξαναγκαστεί – χρεωθεί οικονομικά, και επιπλέον είχε διανύσει σχεδόν μια δεκαετία με επενδύσεις στον τομέα της υποδομής, ανεπαρκείς ή και ελλειπείς. Η διαθεσιμότητα Ευρωπαϊκών κεφαλαίων δεν ήταν αρκετή για να αναπτερώσει τα έξοδα με την μορφή κεφαλαίων, γι' αυτό η συμβολή τους έπρεπε να αυξηθεί.

Παρ' όλα αυτά, σε σχέση με το παρελθόν, το επίπεδο επενδύσεων στις μεταφορές έχει περισσότερο από διπλασιαστεί.

Πίνακας 3.: Ελληνικές Επενδύσεις στα Μέσα Μεταφοράς

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	86-88	89-91
Αυτοκινητόδρομοι	23,38	19,94	25,07	35,20	40,57	49,93	68,39	125,70
Σιδηρόδρομος	7,84	14,70	13,28	17,35	27,66	34,01	35,82	79,02
Λιμάνια	2,18	1,57	2,53	2,20	1,99	2,50	6,28	6,69
Αεροδρόμια	1,52	1,66	2,03	3,98	4,03	3,40	5,22	11,41
Μετρό	0,02	0,42	1,10	0,84	2,56	39,89	1,54	43,29
Σύνολα	34,94	38,29	44,01	59,57	76,81	129,73	117,25	266,11

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

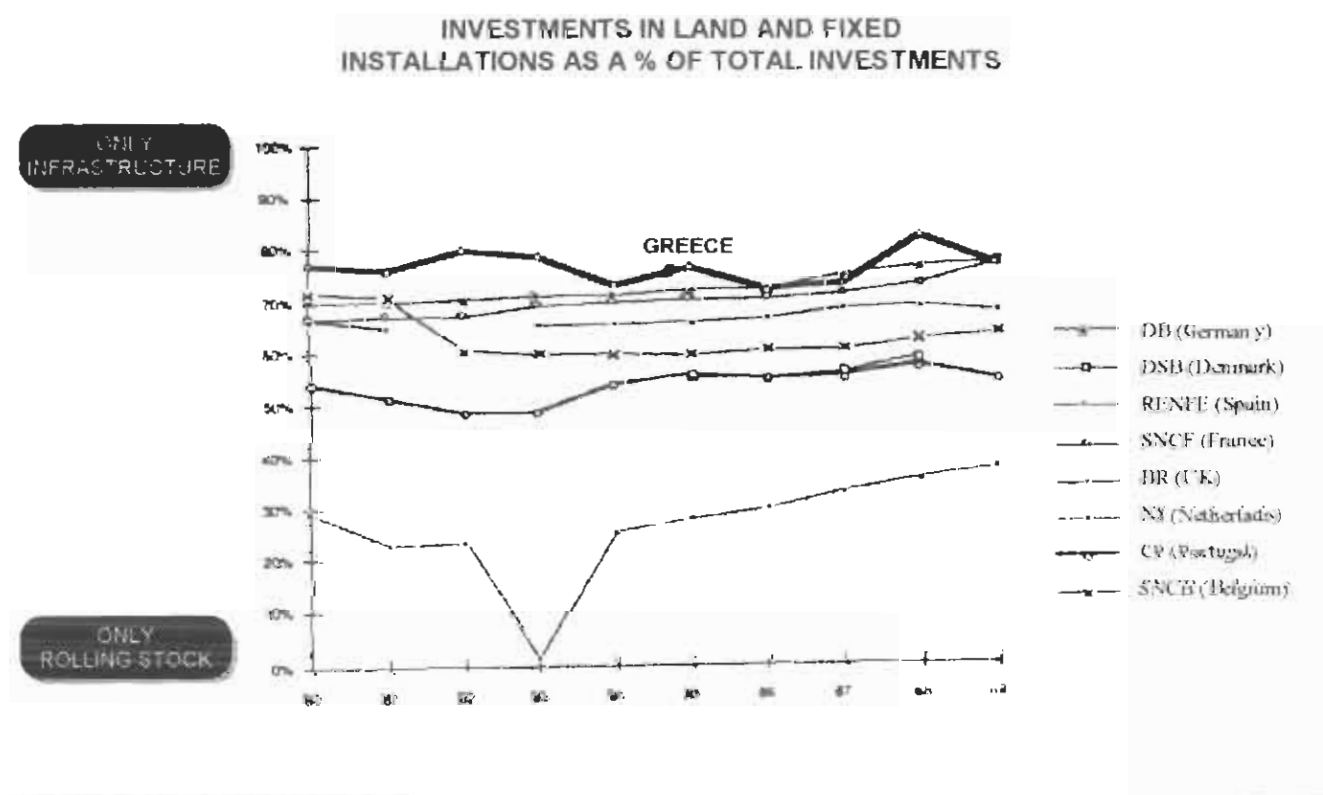
Η μεγάλη όμως αυτή εξάπλωση, οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Αναδεικνύονται μερικά ενδιαφέροντα προβλήματα με το προβαλλόμενο σχέδιο – πλάνο: ελλιπή σχέδια, καθυστερημένες – χρονίζουσες απαλλοτριώσεις, μη αποδεκτές, χαμηλές σε ποιότητα προσφορές των εργολάβων.

- Υπάρχουν αρκετές καθυστερήσεις σε προηγούμενα σημεία με τους ρυθμούς απορρόφησης κεφαλαίων, με εξαίρεση τις περιπτώσεις στις οποίες ήταν ένας υψηλός βαθμός ευκαμψίας, οφειλόμενος στο μικρότερο μέγεθος των ιδιωτικών σχεδίων τυπικά, στο περιφερειακό επίπεδο προγραμμάτων.
- Η εκτέλεση των περισσότερων από τα σχέδια δεν έχει ακόμη επιτελεστεί, και έτσι είναι δύσκολο να έχουμε ένα τελικό συμπέρασμα, εκεί όπου τα σχέδια υπηρετούν – στοχεύουν στο αναπτυξιακό τους καθήκον.

Στην Ελλάδα οι επενδύσεις στον τομέα των υποδομών πρέπει να ζυγίζονται καλύτερα και να συνοδεύονται από επενδύσεις για να εξυπηρετούν τις πραγματικές ανάγκες. Τέτοιες επενδύσεις μπορεί να είναι για παράδειγμα, στο σιδηροδρομικό δίκτυο, επενδύσεις στις θαλάσσιες και εναέρια μεταφορές για να βελτιστοποιήσουμε το επίπεδο υπηρεσιών.

Διάγραμμα 3: Επενδύσεις στον τομέα των υποδομών



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

2.6. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Στην περίπτωση της Ελλάδας, υπάρχουν πέντε πιθανές κλειδιά - προτεραιότητες.

- Θα μπορούσε μόνο ένα λιμάνι σε σημαντική θέση να διαμορφωθεί στην δύση για πρόσβαση στην Ιταλία. Εάν όχι, ποιά θα ήταν η κατάλληλη στρατηγική και ποιές θα ήταν οι εφαρμογές - χρήσεις της;
- Η Ελλάδα χρειάζεται ένα μεγάλο καινούργιο αεροδρόμιο. Στα Σπάτα είναι η κατάλληλη τοποθεσία. Κάτω από ποιές συνθήκες λοιπόν και πως αυτό χρειάζεται να υποστηριχθεί;
- Έχει η Ελληνική διακυβέρνηση - διοίκηση την ικανότητα ν' απορροφήσει τα υψηλότερα επίπεδα επενδύσεων στον τομέα των επενδύσεων; Μπορεί να διαχειριστεί την απόρροια - αποτέλεσμα των επενδύσεων για να εξασφαλίσει το επιθυμητό επίπεδο υπηρεσιών;
- Μια σαφή - συγκεκριμένη βελτίωση του συστήματος μεταφορών με τις γείτονες Βαλκανικές χώρες.
- Το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει επίσης να παίξει ένα σπουδαίο ρόλο για την Ελλάδα. Ποιές είναι οι άμεσες και οι μακροχρόνιες προθεσμίες (2010), προτεραιότητες επενδύσεων;

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

**ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ**

3.1. ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Η σύνδεση με το λιμάνι της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας σε σχέση με την Ιταλία είναι προβληματική. Συνεπώς η σύνδεση με την δεύτερη, θα πρέπει να βελτιωθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Με το να υπάρξει ένα φαρδύ-μεγάλο λιμάνι κάπου στο κέντρο της δυτικής ακτής θα μπορούσε να είναι ιδανικό. Ένα καινούργιο οδικό δίκτυο από την Αθήνα έως τη Θεσσαλονίκη θα μπορούσε να υλοποιήσει τη σύνδεση με αυτό το λιμάνι. Είναι ωστόσο δύσκολο να μεγαλοουργήσει-πραγματοποιηθεί αυτή η ιδέα.

Τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας είναι πρακτικά ανεπαρκή για να πραγματευθούν με κανένα από τα τρέχοντα επίπεδα κυκλοφορίας. Η Πάτρα είναι αναγκαίο να χρησιμοποιεί το νότιο, ενώ η Ηγουμενίτσα θα μπορούσε να χρησιμοποιεί το βόρειο. Τα λιμάνια είναι τοποθετημένα εξάλλου στις πόλεις και είναι ανεπαρκείς οι χώροι παρκαρίσματος.

Σχέδια - προοπτικές ετοιμάζονται για την ανατοποθέτηση του λιμανιού της Πάτρας έξω από την πόλη. Θα μπορούσε να πάρει (4) τέσσερα ή (5) πέντε χρόνια πριν αυτό περατωθεί.

Αυτό που πρέπει, είναι να αναπτυχθεί το λιμάνι της Πάτρας για να διευθετήσει - μεθοδεύσει τον αυξανόμενο όγκο κυκλοφορίας ανάμεσα στην νότιο Ελλάδα (κυρίως Αθήνα, νησιά και Πελοπόννησο) και Ιταλία.

Δεν είναι χρήσιμο - ορθολογικό να ξεκινήσει ένα έργο, μια υπηρεσία από το λιμάνι του Πειραιά, λόγω των περιορισμών στο κανάλι του Κορινθιακού κόλπου.

Παρόμοια, και στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Καινούργιες διευκολύνσεις - δυνατότητες μπορούν ν' αναπτυχθούν στο βορρά από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, όπου θα μπορεί να διευθετήσει την πλεύση των πλοίων.

Τα δύο λιμάνια είναι εξάλλου συμπληρωματικά και το ένα εξυπηρετεί και αλληλοσυμπληρώνει το άλλο και όχι ανταγωνιστικά επενδύσεων.

Δεν υπάρχει πιθανότητα για ένα μόνο από τα δύο λιμάνια, να επιτύχει τις απαιτήσεις κυκλοφορίας μεταξύ της Ελλάδας και της υπόλοιπης Κοινότητας (διαμέσου της Ιταλίας).

Έχει αρχίσει να γίνεται προφανές ότι η Ελλάδα δεν μπορεί να επαναπαυτεί στο υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο του βορρά, για να ενωθεί με την υπόλοιπη Κοινότητα και η προθεσμία για μια θαλάσσια σύνδεση από τα δυτικά παράλια της Ιταλίας, μοιάζει η καταλληλότερη μακροπρόθεσμη προθεσμία.

Συμπερασματικά και τα δυο λιμάνια έχουν προτεραιότητες – πλεονεκτήματα.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει πλεονεκτικά ευρύ ενδιαφέρον λόγω της μειωμένης απόστασης (103 ναυτικά μίλια) με το πλησιέστερο από τ' ανατολικά Ιταλικά λιμάνια.

Το λιμάνι της Πάτρας έχει ένα ήπιο, ανάλαφρο εύκρατο ωκεάνιο περιβάλλον. Ωστόσο από τα δύο λιμάνια, **το λιμάνι της Πάτρας πρέπει να θεωρηθεί περισσότερο σημαντικό και είναι αληθοφανή επιλογή για επένδυση, μιας και θα μπορούσε ν' αποτελεί μια πύλη εισόδου – εξόδου της Ευρώπης, Ελλάδος για την Ανατολή (Μεσογειακές χώρες, Μέση Ανατολή, Βόρεια, Δυτική Αφρική, Μαύρη Θάλασσα) με άμεσα οφέλη στο εμπόριο και στον τουρισμό.**

3.1.1. ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ

Προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδωμάτων μήκους 500μ (-10μ. ωφέλιμο βάθος), η κατασκευή κυματοθραύστη μήκους 900μ., καθώς και επιχώσεις χερσαίων χώρων. Πρόκειται για κατασκευές σε νέα θέση νότια του υφιστάμενου λιμένα. Το εκτιμώμενο ύψος της επένδυσης είναι 45 εκ. ECU περίπου. Με τα προγραμματιζόμενα έργα εξασφαλίζονται 3 θέσεις ασφαλούς παραβολής (πλαγιοδέτησης, πρυμνοδέτησης) για σκάφη Ro-Ro, F/B. Τα έργα αυτά αποτελούν μέρος του Προγραμματικού Σχεδίου το οποίο προβλέπει κρηπιδώματα μήκους σχεδόν 3.000μ., κυματοθραύστη μήκους 2.800μ., χερσαίες εγκαταστάσεις, κτιριακές εγκαταστάσεις, Η/Μ εγκαταστάσεις/εξοπλισμό, εσωτερική οδοποιία, διαμορφώσεις, κλπ, και τα οποία θα ολοκληρωθούν σε επόμενες φάσεις.

Μέχρι την ολοκλήρωση όλων των έργων του νέου λιμανιού, τα έργα θα λειτουργούν σαν συμπληρωματικά του υφιστάμενου λιμένα, του οποίου η αποσυμφόρηση θα είναι δυνατή ήδη με την ολοκλήρωση των προτεινόμενων αυτών έργων (1994-1999). Με τα έργα αυτά αυξάνεται κατά 20% η έκταση των κρηπιδωμάτων και κατά 60% η έκταση των εξωτερικών έργων (κυματοθραύστης), ενώ παράλληλα γίνονται οι απαραίτητες επιχώσεις για την διαμόρφωση των χερσαίων χώρων του νέου λιμανιού.

Σήμερα η χωρητικότητα του λιμανιού είναι στα επίπεδα της υφιστάμενης κίνησης, η οποία έχει έντονες εποχιακές διακυμάνσεις με αποτέλεσμα το καλοκαίρι το λιμάνι να λειτουργεί οριακά με πολλές καθυστερήσεις και κυκλοφοριακή συμφόρηση. Το 1992 διακινήθηκαν συνολικά 1 εκ. επιβάτες, 160.000 ΙΧ, 110.000 φορτηγά και 135.000 τόνοι γενικού φορτίου (το μεγαλύτερο μέρος των οποίων ήταν εξωτερικού). Ο πολεοδομικός ιστός της πόλης εγκλωβίζει ασφυκτικά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οδικές προσβάσεις είναι ανεπαρκείς, οι χερσαίοι χώροι αναμονής οχημάτων λίγοι κατά τις αιχμές όπως και οι 12 θέσεις παραβολής που διαθέτει το λιμάνι.

Στο μέλλον προβλέπεται η διακίνηση της τάξης των 1,6 εκ. επιβατών, 260 χιλ. ΙΧ και 180-260 χιλ. φορτηγών (έτος 2010). Με τα προτεινόμενα για χρηματοδότηση έργα (1994-2000) αναμένεται ότι η κίνηση θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά έως και μετά το έτος 2000, λαμβανομένου υπόψη ότι προβλέπονται και έργα στον συμπληρωματικό λιμένα της Ηγουμενίτσας.

Τα έργα θα συμβάλλουν αποφασιστικά στην εξαγωγική δραστηριότητα και στην συνεργασία των μέσων μεταφορών, ενώ σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της παράκαμψης των Πατρών στην αποσυμφόρηση και ανακούφιση της πόλης.

Για την Ηγουμενίτσα το να γίνει ένα διεθνές λιμάνι, θα πρέπει πρώτα ν' αναπτύξει ένα καινούργιο λιμάνι, υποδομή μεσόγειας πρόσβασης και επιπρόσθετα θαλάσσιες - ωκεάνιες υπηρεσίες.

Το κύριο πλάνο ενέχει κατά κύριο λόγο την ανάγκη για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας να έχει δυο παρά δυο λωρίδες αυτοκινητοδρόμων που θα ενώνουν την Θεσσαλονίκη με το λιμάνι (Εγνατία Οδός: Ηγουμενίτσα - Θεσ/νίκη - Κήποι). Όλο το επιχείρημα στηρίζεται στο γεγονός ότι η Ηγουμενίτσα προσφέρει μια κοντινότερη διέλευση και είναι γι' αυτό που οι τουρίστες την προτιμούν. Με αυτό τον τρόπο, μπορούν να ξοδέψουν λιγότερο χρόνο στην θάλασσα και περισσότερο στο έδαφος με τ' αυτοκίνητά τους.

3.1.2. ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδωμάτων σε μήκος 100μ. και με βάθος -12μ. με δημιουργία του αντίστοιχου χερσαίου χώρου. Το εκτιμώμενο ύψος της επένδυσης είναι 3,5 εκ. ECU περίπου.

Παράλληλα με τα έργα αυτά προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδωμάτων σε μήκος 400μ. (-12μ. βάθος) καθώς και θεμελίωση σε μήκος 550μ. με δημιουργία του αντίστοιχου χερσαίου χώρου από πόρους του Ταμείου Συνοχής (ύψους 20,5 εκ. ECU περίπου). Επίσης στο Πρόγραμμα Interreg εκτελούνται έργα ύψους 4,5 εκ. ECU που αφορούν κατασκευή κρηπιδωμάτων μήκους 105μ.

Με τα παραπάνω προγραμματιζόμενα έργα εξασφαλίζονται 2 με 3 πρόσθετες θέσεις πλαγιοδέτησης ή περίπου 10 θέσεις πρυμοδέτησης για σκάφη Ro-Ro, F/B αλλά και εμπορικά. Με τα προτεινόμενα αυτά έργα (ΕΤΡΑ και Τ.Σ.) αυξάνεται κατά 50% περίπου το μήκος των κρηπιδωμάτων.

Τα έργα που προτείνονται για χρηματοδότηση αποτελούν μέρος των συνολικών απαιτούμενων έργων του λιμανιού (τα οποία θα ολοκληρωθούν σε επόμενες φάσεις) όπως αυτά εκφράζονται στο Προγραμματικό Σχέδιο που προβλέπει συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 1000μ. (προς νότον του υφιστάμενου λιμένα), δημιουργία χερσαίων χώρων 330 στρεμμάτων και Η/Μ εγκαταστάσεις και εξοπλισμό.

Σήμερα η χωρητικότητα του λιμανιού τόσο σε θέσεις παραβολής όσο και σε χερσαίους χώρους είναι μικρή, μη δυνάμενη να εξυπηρετήσει την έντονη εποχιακή κίνηση. Το 1992 διακινήθηκαν συνολικά 900.000 επιβάτες, 175.000 ΙΧ, 50.000 φορτηγά και 390.000 τόνοι εμπορευμάτων (εκ των οποίων 30% της επιβατικής και 35% της εμπορευματικής κίνησης ήταν εξωτερικού). Προβλέπεται δε αύξηση των ροών της τάξης των 2 εκ. επιβατών, 400 χιλ. ΙΧ, 120 χιλ. φορτηγών και 1,5 εκ. τόνων κατά το έτος 2010.

Με τα προτεινόμενα για χρηματοδότηση έργα (1994-99) αναμένεται ότι η κίνηση θα εξυπηρετηθεί ικανοποιητικά έως και μετά το έτος 2000, λαμβανομένου υπόψη ότι υπάρχει και συμπληρωματική εξυπηρέτηση από το λιμάνι της Πάτρας στο οποίο επίσης προβλέπονται σημαντικά έργα (νέο λιμάνι).

Τα έργα θα συμβάλλουν αποφασιστικά στην εξαγωγική δραστηριότητα της χώρας καθώς επίσης και στην περιφερειακή ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής σε συνδυασμό με την υλοποίηση της Εγνατίας Οδού.

ΓΕΝΙΚΑ τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας μπορούν να συνεχίσουν τους ήδη κατανεμημένους τους ρόλους, με το να είναι Ro-Ro λιμάνια, -το ένα εξυπηρετώντας το βορρά και το άλλο το νότο-, και να ενώνονται με τους βελτιωμένους οδικούς άξονες.

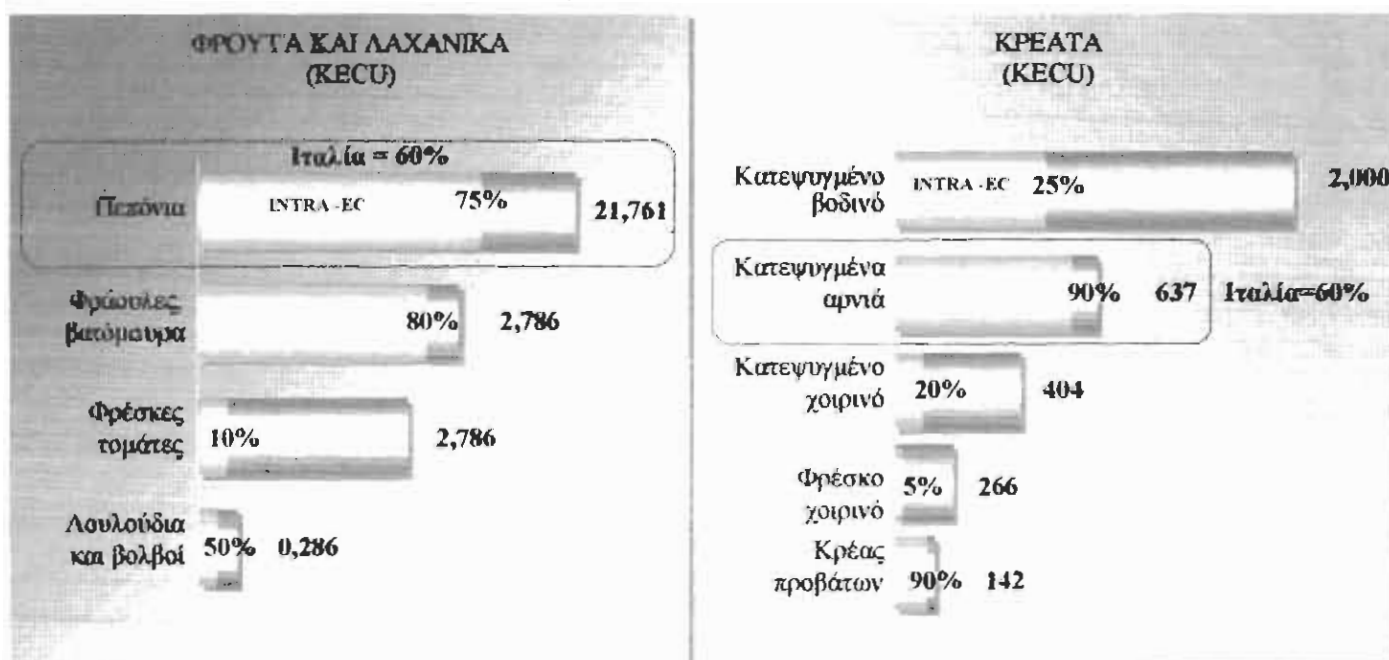
Με την κατασκευή των ανωτέρω έργων, επιδιώκεται η καλύτερη διασύνδεση της χώρας με την Ευρωπαϊκή Ένωση και η ανταπόκρισή της στις νέες ανάγκες των μεταφορών στα πλαίσια και των τελευταίων γεωπολιτικών εξελίξεων στην Ευρώπη.

Ειδικότερα, με τα έργα στα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Πάτρας σε συνδυασμό με το προγραμματιζόμενο οδικό δίκτυο (ΠΑΘΕ, Εγνατία) ενεργοποιούνται οι Δυτικές πύλες των αξόνων Α-Δ και ο ρόλος τους στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και προς τις Μεσογειακές χώρες.

Για τα δύο λιμάνια με τα έργα αυτά επιδιώκεται παράλληλα η καλύτερη λειτουργία και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Σημειώνεται ότι έχουν εκπονηθεί περιβαλλοντικές και οικονομοτεχνικές μελέτες.

Αναντίρρητα οι περισσότερες από τις φθαρτές και δύσκολες σε αερομεταφορές εξαγωγές, γίνονται στην Ιταλία. Σαν παράδειγμα, στα διαγράμματα 4 και 5 παρουσιάζονται οι εξαγωγές αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων στην Ιταλία για το έτος 1990.

Διάγραμμα 4, 5: Αγροτικές Εξαγωγές για έτος 1990 σε ΚΕCΥ

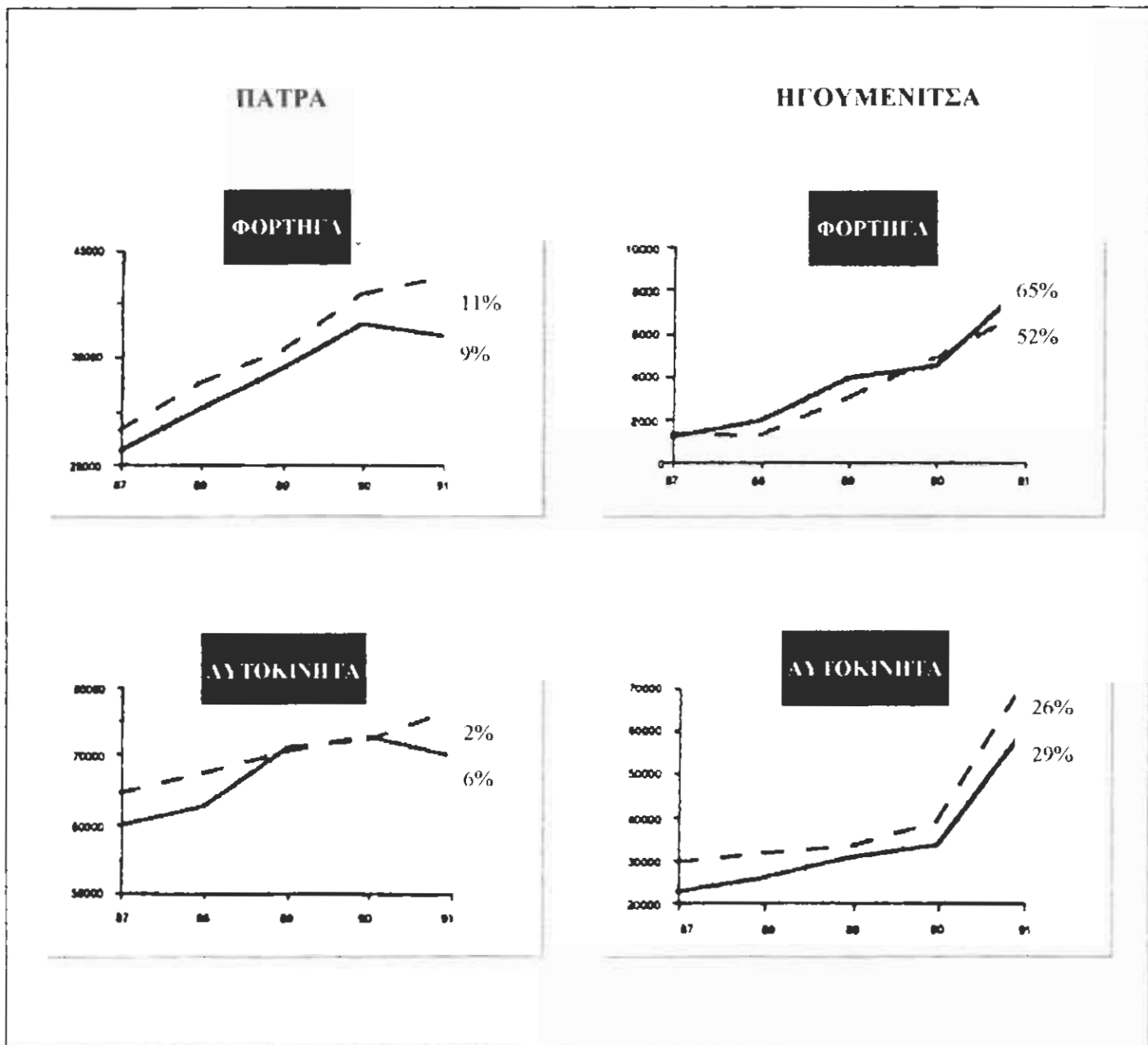


Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Ακόμα και μ' αυτούς τους τρέχοντες εξαναγκασμούς ο όγκος των μεταφορών διαμέσου των δυτικών λιμανιών έχει μεγαλώσει.

Στα παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζονται οι μεταβολές του όγκου μεταφορών για τα έτη 87-91.

Διάγραμμα 6: Μεταβολή του όγκου μεταφορών διαμέσου των δυτικών λιμένων για τα έτη 87-91



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Το εμπόριο αγαθών της Ελλάδας με την Ιταλία μπορεί να χαρακτηριστεί σημαντικά πλεονεκτικό, σαν όρος εμπορικού πλεονάσματος με την δεύτερη.

Οι εισαγωγές από την Ιταλία είναι υψηλής ποιότητας αγαθών (μηχανήματα, αυτοκίνητα, νεωτερισμοί) ενώ, οι εξαγωγές συνοψίζονται σε αγαθά βασικά, κυρίως όμως σε γεωργικά προϊόντα. (Δες πίνακες 4, 5)

Πίνακας 4: Εισαγωγές από Ιταλία

	1990	1991	% αύξηση	Κύριες κατηγορίες προϊόντων
Υπεραξία (σε εκατ. Δρχ.)	483,049	557,111	15 %	<ul style="list-style-type: none"> Μηχανήματα (αύξηση 7%, σε 134,234) Αυτοκίνητα (αύξηση 47% σε 50,925) Ρουχισμός (μείωση 3% σε 46,427)
Όγκος (σε Κ Τόνους)	1,618	2,043	26 %	<ul style="list-style-type: none"> Σίδηρος / χάλυβας (αύξηση 60% σε 345) Λιπάσματα (αύξηση 28% σε 573)
Υπεραξία (σε εκατ. Δρχ.)	298,5	272,7	(9 %)	

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Πίνακας 5.: Εξαγωγές από Ιταλία

	1990	1991	% αύξηση	Κύριες κατηγορίες προϊόντων
Υπεραξία (σε εκατ. Δρχ.)	211,087	263,434	25 %	<ul style="list-style-type: none"> Σιτηρά (αύξηση 228% σε 57,201) Σίδηρος / χάλυβας (αύξηση 44% σε 42,513) Λαχανικά, Λάδια (μείωση 17% σε 32,460)
Όγκος (σε Κ Τόνους)	3,724	4,587	23 %	<ul style="list-style-type: none"> Μη μεταλλικά, ορυκτά προϊόντα (αύξηση 11% σε 2030) Δημητριακά (αύξηση 98% σε 1064) Λαχανικά και φρούτα (μείωση 8% σε 145)
Υπεραξία (σε εκατ. Δρχ.)	56,7	57,3	1 %	

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Οι εξαγωγές από την Ελλάδα πεπονιών, μήλων και αχλαδιών, είναι οι επικρατέστερες στην Ιταλία. (Δες πίνακες 6, 7). Αυτές κυρίως μεταφέρονται από την θάλασσα από τα δυτικά λιμάνια της Ελλάδας

Πίνακας 6: Εξαγωγές πεπονιών το 1991 (σε εκατ. Δρχ)

	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικώς	Οδικώς	Αεροπορικώς	Συνολικά
➤ Ιταλία	4,458	—	11	—	4,469
➤ ΣΥΛΟΛΙΚΑ	4,786	—	2,687	—	7,473
➤ Ιταλία, ως % επί του συνόλου	98	—	0	—	60

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Πίνακας 7: Εξαγωγές μήλων / αχλαδιών το 1991 (σε εκατ. Δρχ)

	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικώς	Οδικώς	Αεροπορικώς	Συνολικά
➤ Ιταλία	335	—	173	—	508
➤ ΣΥΛΟΛΙΚΑ	472	42	631	2	1,147
➤ Ιταλία, ως % επί του συνόλου	71	0	27	—	44

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Για τις υπόλοιπες φθαρτές εξαγωγές, όπως βερίκοκα, κεράσια, μήλα, κίτρα, φράουλες (πίνακες 8, 9, 10), οι εξαγωγικές αγορές (η Ιταλία αντιπροσωπεύει ένα αμελητέο μέρος), φτάνουν στον προορισμό τους κυρίως χάρη στο οδικό δίκτυο. Για αυτά όμως τα προϊόντα, η μεταφορά απ' τη θάλασσα γίνεται μέσω της Ιταλίας. Αυτό θα μπορούσε να αυξήσει τις εξαγωγές ορισμένων απ' αυτά τα προϊόντα στην Ιταλία.

Πίνακας 8: Εξαγωγές βερίκοκων / κερασιών / ροδάκινων το 1991 (σε εκατ. Δρχ)

	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικώς	Οδικώς	Αεροπορικώς	Συνολικά
• Ιταλία	38	—	158	—	197
• ΣΥΝΟΛΙΚΑ	4.921	2.235	13.107	31	20.294
• Ιταλία, ως % επί του συνόλου	1	0	1	—	1

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Πίνακας 9: Εξαγωγές κίτρων το 1991 (σε εκατ. Δρχ)

	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικώς	Οδικώς	Αεροπορικώς	Συνολικά
• Ιταλία	1	—	12	—	13
• ΣΥΝΟΛΙΚΑ	4.405	3.184	12.315	7	19.913
• Ιταλία, ως % επί του συνόλου	0	—	0	0	0

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Πίνακας 10: Εξαγωγές φράουλας / βατόμουρου το 1991 (σε εκατ. Δρχ)

	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικώς	Οδικώς	Αεροπορικώς	Συνολικά
• Ιταλία	—	—	8	—	8
• ΣΥΝΟΛΙΚΑ	70	93	3.386	8	3.502
• Ιταλία, ως % επί του συνόλου	0	0	0	0	0

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Πέρα από τα λιμάνια **ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ – ΠΑΤΡΑΣ** εξίσου σημαντική για το διαμετακομιστικό εμπόριο θεωρείται και η ανάπτυξη των λιμανιών:

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ, ΚΑΒΑΛΑΣ, ΒΟΛΟΥ

Τα λιμάνια αυτά, είναι αντίστοιχα οι Ανατολικές και οι Δυτικές πύλες των αξόνων Α-Δ και συμβάλλουν αναντίρρητα στην κατεύθυνση της διαμετακόμισης και των συνδυσασμένων μεταφορών.

Πιο συγκεκριμένα:

3.2.1. ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ

Προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδωμάτων 200μ., η εκβάθυνση του εσωτερικού κύκλου ελιγμών λιμενολεκάνης, ο ηλεκτρομηχανολογικός εξοπλισμός επίσης κρίνεται απαραίτητος.

Παράλληλα με τα έργα αυτά προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδωμάτων μήκους 680μ. και -14μ. βάθος και η επέκταση του προσήνεμου μώλου κατά 465μ.

Με τα παραπάνω προγραμματιζόμενα έργα εξασφαλίζονται 3 ασφαλείς θέσεις πλαγιοδέτησης για σκάφη μήκους 200μ. και βυθίσματος -14μ.

Με βάση το Προγραμματικό Σχέδιο, θα επέρθουν συνολικά 1900μ. κρηπιδωμάτων, επέκταση υπήνεμου και προσήνεμου μώλου, ασ/ση χερσαίων χώρων, δημιουργία 800 στρεμμάτων καθώς και κατασκευή σιλό δημητριακών και αποθηκών.

Σήμερα τα προβλήματα στην λειτουργία του λιμένα σχετίζονται αφενός με τις επικρατούσες φυσικές συνθήκες στην περιοχή και αφ' ετέρου με την χρήση και λειτουργία των διαθέσιμων χερσαίων χώρων και του υποτυπώδη Η/Μ εξοπλισμού.

Η χωρητικότητα του λιμένος εκτιμάται σε 130.000 επιβάτες και 850.000 τόνους ετησίως. Το 1992 διακινήθηκαν 105.000 επιβάτες, 9.000 οχήματα και 750.000 τόνοι. Το έτος 2010 προβλέπεται διακίνηση 280.000 επιβατών, 25.000 οχημάτων και 2,5 εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων.

Με τα προτεινόμενα για χρηματοδότηση έργα (1994-99) αναμένεται ότι η κίνηση θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά έως και μετά το έτος 2000.

Η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού αλλά και τα έργα της Εγνατίας Οδού που θα κατασκευαστούν (Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο) αναμένεται να συμβάλλουν αποφασιστικά στην διαμετακόμιση προϊόντων (transit E.K.) και στην προσέλκυση μεριδίου της αγοράς αυτής από την Θεσσαλονίκη, η οποία σηκώνει το βάρος τέτοιων λειτουργιών.

Το έργο θα συμβάλλει στην περιφερειακή ανάπτυξη της Θράκης, στην εξαγωγική δραστηριότητα, καθώς και στην συνεργασία των μέσων μεταφοράς.

3.2.2. ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ

Εδώ προβλέπεται η κατασκευή κυματοθραύστη μήκους 800μ., κρηπιδώματος (εσωτερικά του υπήνεμου μώλου) μήκους 200μ. (-14μ. βάθος), εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, επιχώσεις. Ήδη στα πλαίσια του Προγράμματος Interreg υλοποιούνται έργα ύψους 2.000.000 ECU.

Με τα προτεινόμενα για χρηματοδότηση έργα (1994-99) αυξάνεται κατά 15% η έκταση των κρηπιδωμάτων, ενώ δημιουργούνται εξωτερικά έργα μήκους 900μ.

Τα έργα αφορούν το νέο εμπορικό λιμάνι (N. Καρβάλη) στο οποίο σήμερα διακινούνται ποσότητες της τάξης των 1.400.000 τόνων μάρμαρα, λιπάσματα, καύσιμα και δημητριακά.

Προβλέπεται διπλασιασμός της διακίνησης έως το έτος 2010, ενώ παράλληλα αναμένεται και διακίνηση 300.000 τόνων σε E/K.

3.2.3. ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ

Προβλέπεται η κατασκευή υπήνεμου μώλου 400μ. καθώς και ο εξοπλισμός του λιμανιού με γερανούς. Το εκτιμώμενο ύψος της επένδυσης είναι 10.000.000 ECU.

Παράλληλα με τα έργα αυτά, προβλέπονται η κατασκευή κρηπιδωμάτων, προβλήτας E/K μήκους 290μ. (-11μ. βάθος), κατασκευή χερσαίου χώρου, εκσκαφή λιμενολεκάνης.

Με τα παραπάνω προγραμματιζόμενα έργα εξασφαλίζεται μια (1) θέση πλαγιοδέτησης για Ε/Κ σκάφη μήκους έως 250, και βυθίσματος (-11μ.), αυξημένη προστασία έργων, καλύτερη εσωτερική κυκλοφορία και εκμετάλλευση του λιμανιού.

Πιο συγκεκριμένα προβλέπεται μακροπρόθεσμα, κατασκευή προβλήτας Ε/Κ μήκους 1000μ. συνολικά, επέκταση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, κρηπίδωμα σιδηροδρομικού πορθμείου μήκους 180μ., ιχθυόσκαλα κρηπιδωμάτων μήκους 520μ., κτιριακά έργα, αναβάθμιση οδικών και σιδηροδρομικών προσβάσεων, αποθηκευτικοί χώροι, διαμορφώσεις και ανανέωση εξοπλισμού σιλό δημητριακών.

Τα προβλήματα αυτά που σχετίζονται με την λειτουργία του λιμανιού σήμερα, αφορούν τόσο την υποδομή, τις εγκαταστάσεις και τον πετपालιωμένο εξοπλισμό, όσο και την οργάνωση / διοίκηση / λειτουργία του λιμανιού.

Με τα προτεινόμενα μελλοντικά σχέδια – έργα, αυξάνεται κατά 10% η έκταση των κρηπιδωμάτων και κατά 30% η έκταση των εξωτερικών έργων, ενώ παράλληλα εξοπλίζεται το λιμάνι με (2) δύο ηλεκτροκίνητους γερανούς για χύδην ή άλλα φορτία.

Σήμερα η χωρητικότητα του λιμανιού εκτιμάται σε 550.000 επιβάτες και 1.500.000 τόνους ετησίως, ενώ η διακίνηση το 1992 ανήλθε σε 425.000 επιβάτες και 900.000 τόνους.

Αναμένεται ότι κατά το έτος 2010 η διακίνηση θα ανέλθει σε 830.000 επιβάτες και 1.800.000 τόνους, ενώ παράλληλα και ανάλογα με τα σενάρια ανάπτυξης / εξέλιξης του λιμανιού μπορεί να δημιουργηθεί διακίνηση έως 100.000 Ε/Κ. Η ύπαρξη σιδηροδρομικού πορθμείου καθώς και οι μακροπρόθεσμες οδικές και σιδηροδρομικές επενδύσεις στον άξονα Ηγουμενίτσας – Βόλου, σίγουρα θα συμβάλλουν στη επίτευξη αυτής της διακίνησης.

Τα έργα θα συμβάλλουν αποφασιστικά στην εξυπηρέτηση της ενδοχώρας (Θεσσαλίας) καθ' όσον δεν υπάρχει άλλο λιμάνι, αλλά και στην κατεύθυνση της διαμετακόμισης και των συνδυασμένων μεταφορών.

3.3. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Τέλος στον τομέα των θαλάσσιων Μεταφορών – Λιμανιών κρίνεται αναμφίβολα αναγκαία η αξιοποίηση – ανάπτυξη των Ακτοπλοϊκών Λιμανιών:

ΡΑΦΗΝΑΣ, ΚΕΡΚΥΡΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

ΡΟΔΟΥ, ΚΩ, ΜΥΚΟΝΟΥ

ΣΟΥΔΑΣ

Προβλέπονται έργα προστασίας και υποδομής και συγκεκριμένα, κατασκευή μώλων και κρηπιδωμάτων, η εκσκαφή λιμενολεκάνων και η επίχωση για την δημιουργία χερσαίων χώρων.

Με τα έργα στα ανωτέρα λιμάνια επιτυγχάνεται η καλύτερη διασύνδεση, καθώς τα λιμάνια αυτά θεωρούνται σημαντικοί κόμβοι στο λιμενικό δίκτυο, καθώς συνδέονται με το δίκτυο των μεγάλων λιμανιών και αξόνων. Επίσης παρέχεται η σημαντική βελτίωση των λειτουργιών των λιμανιών, που εξυπηρετούν αυξημένη επιβατική και εμπορευματική κίνηση, καθώς και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3.3.1. ΛΙΜΑΝΙ ΡΑΦΗΝΑΣ

Προβλέπεται εκσκαφή λιμενολεκάνης και επέκταση προσήνειου μώλου κατά 375μ. Το εκτιμώμενο ύψος της επένδυσης είναι 3,5 εκατ. ECU, η οποία αφορά αντικείμενο περίπου 50% του Προγραμματικού Σχεδίου. Ήδη υπό κατασκευή είναι 130μ. μώλου.

Τα έργα έχουν στόχο την ανακούφιση της εσωτερικής κυκλοφορίας, την προστασία παλαιού λιμένα από ανέμους, την αύξηση της χωρητικότητας, στοιχεία που σήμερα αποτελούν τα κυριότερα προβλήματα του λιμανιού.

Η Ραφήνα είναι βασικός επιβατικός λιμένας με ολοένα αυξανόμενη κίνηση και εξυπηρετεί ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου (συμπληρωματικά του Πειραιά). Το 1990

διακινήθηκαν 1.000.000 επιβάτες, 180.000 οχήματα και 230.000 τόνοι. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διπλασιαστεί ο φόρτος. Έτσι τα προτεινόμενα έργα (1994-99) αναμένεται να ικανοποιούν την ζήτηση έως και μετά το έτος 2000.

3.3.2. ΛΙΜΑΝΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Προβλέπεται η εκβάθυνση λιμενολεκάνης για ασφαλή υποδοχή μεγάλων σκαφών μπροστά του προβλήτα Κ/Π που έχει ήδη αποπερατωθεί.

Εκτιμώμενο ύψος επένδυσης 3.500.000 ECU. Υπό κατασκευή είναι η επέκταση προβλήτας κατά 180μ. την προφύλαξη από Β και ΒΔ ανέμους.

Με τα έργα αυτά εξασφαλίζεται ασφαλής κατάπλους και πρόσδεση μεγάλων σκαφών στα ήδη αποπερατωμένα έργα υποδομής. Με τα έργα αυτά αναμένεται ότι η επιβατική και εμπορευματική κίνηση (που είναι ιδιαίτερα αυξημένη τους θερινούς μήνες) θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά έως το έτος 2010, όπου αναμένεται διακίνηση 2.000.000 επιβατών και 500.000 τόνων. (Σήμερα η διακίνηση είναι 1.400.000 επιβάτες εξωτερικού κυρίως και εσωτερικού, καθώς και 350.000 τόνοι εμπορευμάτων).

3.3.3. ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΤΙΑΗΝΗΣ

Προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδωμάτων 100μ. (80μ. προσήνεμος, 20μ. υπήνεμος), κυματοθραύστη 190μ., επιχώσεις χερσαίων χώρων 20 στρεμμάτων για εξυπηρέτηση Ε/Γ, Ο/Γ πλοίων καθώς και ασφαλτόστρωση / ηλεκτροφωτισμός / ύδρευση σε 225μ. κρηπιδωμάτων.

Ήδη βρίσκονται εν εξελίξει έργα, ενώ το Προγραμματικό Σχέδιο, προβλέπει αποπεράτωση έργων, με στόχο την χωροταξιακή ανάπτυξη του λιμανιού, και τον διαχωρισμό επιβατικής / εμπορευματικής κίνησης.

Σήμερα τα προβλήματα σχετίζονται με την ανεπάρκεια χωρητικότητας σε περιόδους αιχμής, με την έλλειψη ορθολογικά οργανωμένης υποδομής, με την ανεπάρκεια ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού και την διασπορά λειτουργιών.

Το 1991 η διακίνηση ανήλθε σε 370.000 επιβάτες, 80.000 οχήματα και 350.000 τόνους. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 800.000 επιβάτες, 175.000 οχήματα και 500.000 τόνοι.

Αναμφίβολα με τα μέτρα αυτά θα σημειωθεί οικονομική αναθέρμανση του απομακρυσμένου αυτού νησιού.

3.3.4. ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ

Προβλέπεται η κατασκευή κρηπίδωμάτων μήκους 325μ. (εμπορικό κρηπίδωμα και θέση πρυμνοδέτησης), καθώς και άλλων κρηπίδωμάτων μήκους 230μ. στον λιμένα Ακαντιά. Το εκτιμώμενο ύψος της επένδυσης είναι 17.000.000 ECU και αντιστοιχεί στο ήμισυ των έργων του Προγραμματικού Σχεδίου.

Με τα προγραμματιζόμενα έργα εξασφαλίζεται μία (1) θέση πρυμνοδέτησης καθώς και τρεις (3) έως τέσσερις (4) πρόσθετες θέσεις παραβολής, αυξημένη προστασία και καλύτερη εσωτερική κυκλοφορία. Τα έργα αφορούν εμπορευματικές και επιβατικές λειτουργίες του λιμανιού, επαρκούν για την εξυπηρέτηση της ζήτησης έως και μετά το έτος 2000, ενώ μακροπρόθεσμα προβλέπεται και η ολοκλήρωση του Προγραμματικού Σχεδίου για την εξυπηρέτηση μελλοντικής ζήτησης.

Σήμερα διακινούνται στο λιμάνι περί τους 600.000 επιβάτες, 80.000 οχήματα και 1.000.000 τόνοι (Ο/Γ και Φ/Γ πλοία), ενώ καταπλέουν ετησίως περίπου 1.000 Κ/Π. Προβλέπεται ότι στο μέλλον (έτος 2010) το λιμάνι θα κληθεί να εξυπηρετήσει 900.000 επιβάτες, 120.000 οχήματα, 1.400.000 τόνους και 1.900 Κ/Π.

Τα έργα αποσκοπούν στην περιφερειακή ανάπτυξη, στην εξυπηρέτηση της ζήτησης και στην οικονομική ανάπτυξη του νησιού, κύρια πηγή του οποίου είναι ο τουρισμός.

3.3.5. ΛΙΜΑΝΙ ΚΩ

Προβλέπεται επέκταση κρηπιδωμάτων κατά 250μ. για εξυπηρέτηση Φ/Γ πλοίων και απελευθέρωση υφιστάμενων κρηπιδωμάτων για καλύτερη εξυπηρέτηση Ο/Γ και Κ/Π.

Το εκτιμώμενο ύψος της επένδυσης είναι 2.500.000 ECU.

Στόχος των έργων είναι η μείωση λειτουργικών δαπανών φορτοεκφόρτωσης Φ/Γ πλοίων (εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και οικονομικότερων πλοίων) και η βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένα κατά την πλαγιοπαραβολή Κ/Π.

Τα προβλήματα σήμερα σχετίζονται με το περιορισμένο μήκος των κρηπιδωμάτων για εξυπηρέτηση Φ/Γ πλοίων με αποτέλεσμα μεγάλους χρόνους αναμονής με την δυσχερή πρόσβαση (χερσαίοι χώροι, οδοί) με την αδυναμία εξυπηρέτησης ταυτόχρονα Ο/Γ και Κ/Π και με την έλλειψη Η/Μ εξοπλισμού.

Το 1991 διακινήθηκαν 250.000 επιβάτες και 210.00 τόνοι συνολικά ενώ κατέπλευσαν 950 Κ/Π.

Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 360.000 τόνοι περίπου.

3.3.6. ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΚΟΝΟΥ

Προβλέπεται η κατασκευή νέου λιμανιού (θέση Τρούλος) με κρηπιδώματα 560μ. μήκους και προβλήτα μήκους 100μ. για εξυπηρέτηση Κ/Π και Ο/Γ. Το εκτιμώμενο ύψος επένδυσης είναι 17.000.000 ECU περίπου εκ των οποίων 50% θα χρηματοδοτηθεί από το εθνικό σκέλος και το υπόλοιπο 50% από το Περιφερειακό σκέλος του Κ.Π.Σ. ΙΙ.

Με τα έργα αυτά εξασφαλίζονται 3-5 θέσεις παραβολής Ο/Γ και Κ/Π, αυξημένη ασφάλεια, προσέγγιση πλοίων, ανεξάρτητα καιρικών συνθηκών και εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων βέλτιστη.

Με τα προτεινόμενα έργα τριπλασιάζεται η έκταση των κρηπιδωμάτων με αποτέλεσμα την σημαντική αποσυμφόρση του υφιστάμενου λιμανιού στον γραφικό όρμο της Μυκόνου.

Σήμερα η χωρητικότητα είναι 2 θέσεις πρόσδεσης (όχι όμως Κ/Π όπου κατά το 1990 αφίχθηκαν 500 και παρέμειναν αρόδου), η δε λειτουργία του, επηρεάζεται πολύ από τους ανέμους και την σημαντική εποχιακή κίνηση (60% της ετήσιας κίνησης στο θερινό τρίμηνο).

Σήμερα η διακίνηση είναι της τάξης των 400.000 επιβατών, 40.000 οχημάτων και 2.000 τόνων.

Προβλέπεται δε, ότι το 2010 θα διακινηθούν 900.000 επιβάτες, 98.000 οχήματα και 450.000 τόνοι. Πολύ μεγάλη είναι η διακίνηση Κ/Π.

3.3.7. ΛΙΜΑΝΙ ΣΟΥΔΑΣ

Προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδωμάτων 200μ. (-12μ.) καθώς και βυθοκορήσεις προ του μετώπου κρηπιδωμάτων.

Στόχος των έργων είναι η αύξηση παραγωγής υπηρεσιών / βελτίωση ποιότητας υπηρεσιών, η μείωση του κόστους και χρόνου διακίνησης και η μείωση δαπανών συντήρησης / λειτουργίας.

Σήμερα τα προβλήματα σχετίζονται περισσότερο με την δυσλειτουργία των εμπορευματικών λειτουργιών (αποθηκευτικοί χώροι, εξοπλισμός) και δεδομένου ότι η Σούδα εξυπηρετεί το 25% των εξαγωγών και το 72% των εισαγωγών της Κρήτης, η υλοποίηση των έργων θεωρείται σημαντική.

Το 1991 διακινήθηκαν 575.000 επιβάτες, 120.000 οχήματα και 1.000.000 τόνοι συνολικά. Η επιβατική κίνηση αντιστοιχεί στο 40% της συνολικής θαλάσσιας διακίνησης του νησιού.

Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 1.000.000 επιβάτες και 1.700.000 τόνοι.

Τα προτεινόμενα έργα αναμένεται να εξυπηρετούν την προβλεπόμενη κίνηση αυτή.

3.4. ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

3.4.1. ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ «Π.Α.Θ.Ε.»

Από τους βασικότερους οδικούς άξονες ο «ΠΑΘΕ» (Πάτρα - Αθήνα - Θεσ/νίκη - Εύζωνοι), αποτελούσε μέχρι την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας τον κυριότερο άξονα οδικών μεταφορών από Ευρώπη προς Ελλάδα και απ' εκεί προς τις Μεσογειακές χώρες και αντίθετα. Σήμερα το τμήμα Θεσ/νίκη - Εύζωνοι (και από εκεί μέσω Γιουγκοσλαβίας στις χώρες της Ε.Ε.) έχει αντικατασταθεί από το τμήμα «Θεσ/νίκη - Σέρρες - Προμαχώνας» (και από εκεί μέσω Βουλγαρίας - Ρουμανίας - Ουγγαρίας στις χώρες της Ε.Ε.).

Η κατασκευή / μετατροπή - με χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου- στο μεγαλύτερο δυνατό μήκος του, θα συμβάλει στην αυξανόμενη κυκλοφοριακή κίνηση αγαθών - επιβατών, και στην επίτευξη της μέγιστης οδικής ασφάλειας.

Θα περιλαμβάνει τα τμήματα:

- ΠΑΤΡΑ - ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
- ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ - ΑΛΜΥΡΟΣ
- ΑΛΜΥΡΟΣ - ΑΡΧΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ - ΡΑΨΑΝΗ (όσον αφορά το τμήμα Παράκαμψη Λάρισας - Ραψάνη, θα αντιμετωπισθεί σύμφωνα με την λύση των Τεμπών).
- ΡΑΨΑΝΗ - ΕΥΖΩΝΟΙ

Καθ' όλο το μήκος αυτό προβλέπεται μια διατομή δύο (2) λωρίδων κυκλοφορίας + Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α) ανά κατεύθυνση και Κεντρική Νησίδα.

Ο εν λόγω αυτοκινητόδρομος μαζί με τα σύνοδά του έργα, (δευτερεύουσες οδοί με τις οποιεσδήποτε διασταυρώσεις, παράπλευροι οδοί και ανισόπεδοι κόμβοι), αυξάνει την κυκλοφοριακή κίνηση και την οδική ασφάλεια κατά μήκος αυτού του βασικού άξο-

να, εκσυγχρονίζει δηλαδή σε μεγάλο βαθμό την υποδομή των Οδικών Μεταφορών στη χώρα μας, εξασφαλίζει την πρόσβαση στην αγορά της Ε.Ε. με τον οικονομικά αποτελεσματικότερο τρόπο, συντελεί στην ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού Εμπορίου από και προς τις Μεσογειακές Χώρες και βοηθά αποφασιστικά στην Περιφερειακή Ανάπτυξη της χώρας.

3.4.2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

Ένας άλλος εξίσου μεγάλης σημασίας οδικός άξονας είναι αυτός της Εγνατίας Οδού (Ηγουμενίτσα – Θεσσαλονίκη – Κήποι).

Περιλαμβάνει τα τμήματα:

- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ – ΠΑΝΑΓΙΑ
- ΠΑΝΑΓΙΑ – ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ Π.
- ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ Π. – ΚΗΠΟΙ

Ο Οδικός Άξονας ΕΓΝΑΤΙΑ όπου κατασκευάζεται σαν Αυτοκινητόδρομος με τα σύνοδά του έργα, εκσυγχρονίζει σε μεγάλο βαθμό την υποδομή των Οδικών Μεταφορών της χώρας μας, εξασφαλίζει την πρόσβαση στις διεθνείς αγορές μέσω του λιμανιού της ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ, στο οποίο καταλήγει, συντελεί στην ανάπτυξη της Χώρας μας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου καθώς συνδέει την Ιταλία με την Τουρκία και γενικότερα τη Μέση Ανατολή, και τέλος βοηθά αποφασιστικά στην Περιφερειακή Ανάπτυξη της χώρας.

3.4.3. ΑΛΛΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Επιπλέον οδικοί άξονες που προβλέπονται στα μελλοντικά μέσα μεταφοράς, είναι:

1. Βόρειος Άξονας Κρήτης (τμήμα ΓΟΥΡΝΩΝ – ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ)
2. Δυτικός Άξονας (Παράκαμψη ΑΓΡΙΝΙΟΥ, Παράκαμψη ΑΡΤΑΣ)
3. Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου.

Όσον αφορά τον Βόρειο Άξονα Κρήτης, τα τμήματα:**ΓΟΥΡΝΕΣ – ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ και ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ – ΜΑΛΙΑ**

έχουμε τη δημιουργία μιας πλήρους κατασκευής ταχείας κυκλοφορίας, σε νέα χάραξη, με διατομή 1 λωρίδας κυκλοφορίας + 1 Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης ανά κατεύθυνση, μήκους 12 χλμ.

Έτσι αποπερατώνεται ένα σημαντικό τμήμα της Ν.Ε.Ο ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ, παρακάμπτοντας την παραλιακή ζώνη από ΓΟΥΡΝΕΣ μέχρι ΧΕΡΣΟΝΗΣΟ, η οποία θα έχει μεγάλη Τουριστική Ανάπτυξη.

Με βάση τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, με τον οδικό αυτό άξονα, θα επέρθει αυξημένη κίνηση επιβατών και διευκολύνσεις στο εμπόριο, (λόγω έγκαιρης μεταφοράς ευαίσθητων αγαθών), καθώς και θετικές επιπτώσεις (ατυχήματα, ρύπανση).

Ο Δυτικός Άξονας, περιλαμβάνει τα δυο (2) τμήματα:

1. Παράκαμψη ΑΓΡΙΝΙΟΥ – από την θέση ανατολικά του Οικισμού Κεφαλόβρυσου μέχρι την περιοχή Κουβαρά, επί της Εθνικής Οδού Αντιρρίου – Ιωαννίνων, με 2 λωρίδες κυκλοφορίας + Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης και κεντρική νησίδα. Στο τμήμα αυτό προβλέπεται γεφύρωση του ΑΧΕΛΩΟΥ ποταμού.
2. Παράκαμψη Άρτας με γεφύρωση του ΑΡΑΧΘΟΥ ποταμού.

Με την υλοποίηση των μέτρων που προβλέπονται στον Δυτικό Άξονα, εξασφαλίζονται σε πρώτη φάση Αρτηρίες Ταχείας Κυκλοφορίας, ενός κλάδου, με αυξημένη κυκλοφοριακή ικανότητα και αυξημένη οδική ασφάλεια, που επιτυγχάνουν αντίστοιχα τις παρακάμψεις των πόλεων ΑΓΡΙΝΙΟΥ, ΑΡΤΑΣ / ΦΙΛΙΠΠΙΑΔΑΣ, οι οποίες στα πλαίσια του Διαπεριφερειακού Οδικού Διαδρόμου Δυτικής Ελλάδας, εξυπηρετούν την καλύτερη διασύνδεση των περιφερειών ΑΤΤΙΚΗΣ, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ, ΗΠΕΙΡΟΥ και ειδικότερα με τις Διεθνείς πύλες της χώρας (της ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΜΕΓΑΛΟΝΝΗΣΟΥ).

3.4.4. ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Έχει ωστόσο γίνει παραδεκτό (σύμφωνα με τα αποτελέσματα του «Master Plan» ότι το Ρίο - Αντίρριο είναι μια προτεραιότητα, από την πλευρά της ένωσης με το Αγρίνιο.

Σ' αυτό το σημείο υπάρχει μια αξιοσημείωτη κυκλοφορία (μεταφορά αγαθών, διαμετακόμιση επιβατών) ως και υψηλή, συνεπώς με την οδική ένωση Ρίου - Αντιρρίου (Rion - Antirion road bridge), το χάσιμο χρόνου, λόγω της υπάρχουσας χρήσης πλοίου θα περιοριστεί κατά πολύ από 30 με 45 λεπτά που είναι τώρα.

Επιπλέον τα πλοία δεν μπορούν να λειτουργήσουν κατά την διάρκεια κακών καιρικών συνθηκών. Παρά το γεγονός ότι οι ακτοπλοϊκές γραμμές (πλοιοκτήτες) είναι πιθανώς αντίθετοι με τις επενδύσεις για τη δημιουργία γέφυρας, ιδιωτικό ενδιαφέρον για την λειτουργία και την παραχώρηση της κυριότητας της γέφυρας, προετοιμάζεται από πλευράς Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Διαδικασίες σε διεθνή επίπεδο για οικονομική χρήση της κατασκευής της γέφυρας, βρίσκονται σε πρόοδο και αξίζει να σημειωθεί πως κατάλληλο επίπεδο ιδιωτικού ενδιαφέροντος αν γενικευτεί-δημιουργηθεί-προκληθεί στο σχέδιο-έργο αυτό, η ένωση της Πάτρας με τα Ιωάννινα θα γίνει, υλοποιήσιμη (Ιωάννινα-Αγρίνιο-Πάτρα).

Το Μέτρο αυτό περιλαμβάνει το τμήμα:

○ ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Αντικείμενο του υπόψη έργου είναι η πλήρης κατασκευή της Ζεύξης του στενού Ρίου-Αντιρρίου που περιλαμβάνει την κυρίως Ζεύξη, το μέρος της Νότιας σύνδεσης με το υφιστάμενο Εθνικό Οδικό Δίκτυο, τον Σταθμό Διοδίων Αντιρρίου και τις απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό που απαιτείται για την ασφαλή και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτηση της λειτουργίας του έργου.

Το στενό ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ έχει μήκος 2.2. χλμ. και η χάραξη της Ζεύξης διέρχεται ανατολικά του Κάστρου Αντιρρίου και Δυτικά του Κάστρου Ρίου σε τέτοια

απόσταση από αυτά ώστε να μην θίγεται η επιβλητική της παρουσία από τις κατασκευές του έργου.

Η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου προβλέπεται με καλωδιωτή ή κρεμαστή ή επιπλέουσα γέφυρα με διατομή: Δύο (2) λωρίδες κυκλοφορίας + Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης ανά κατεύθυνση, Κεντρική Νησίδα και πεζοδρόμια, συνολικού πλάτους 27,90 μ. και συνολικού μήκους 2.920 μ.

Με την υλοποίηση του έργου του Μέτρου αυτού, θα αποκατασταθεί η συνέχεια των Οδικών Δικτύων Β.Δ. Ελλάδας και Πελοποννήσου που θα οδηγήσει,

- α. στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της γύρω ευρύτερης περιοχής (περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου) καθόσον το πέρασμα των Στενών Ρίου-Αντιρρίου θα γίνεται γρηγορότερα (5 min. αντί των 30 έως 45 min. που απαιτούνται σήμερα) και ανεξάρτητα από τις καιρικές συνθήκες που θα επικρατούν στην περιοχή του έργου.
- β. στην εξαγωγική δραστηριότητα και στη διασύνδεση της χώρας με την Ε.Ε. μέσω των λιμανιών Πάτρας και Ηγουμενίσσας.

Η Ζεύξη με γέφυρα μήκους περίπου 3 χλμ. του θαλάσσιου στενού μεταξύ Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί μείζον έργο αναβάθμισης της σύνδεσης της δυτικής Ελλάδας με την νότια και κεντρική, δεδομένου ότι σήμερα η σύνδεση εξυπηρετείται με πορθμεία και εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες σε σημαντικό βαθμό κατά τον χειμώνα.

Για το έργο έχει εκπονηθεί και εγκριθεί μελέτη προέγκρισης χωροθέτησης καθώς και Μ.Π.Ε. για την αντιμετώπιση των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που δεν θα είναι σοβαρές, ενώ παράλληλα θα υπάρξει σημαντική μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας και της θάλασσας (από τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά την αναμονή επιβίβασης και από την διακοπή της συνεχούς κίνησης των πορθμείων).

3.5. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Με βάση αποδεδειγμένα στοιχεία και πλήρως διασταυρωμένα, υπάρχουν 2,484 (km) χιλιόμετρα σιδηροδρομικές ράγες στην Ελλάδα, από τις οποίες 1,565 (km) χιλιόμετρα είναι εύρους 1,435 μέτρα μήκους και 892 (km) χιλιόμετρα εύρους 1,000 μέτρα μήκους. (Κυρίως στην Πελοπόννησο και ανάμεσα στον Βόλο και την Καλαμπάκα) και 22 (km) χιλιόμετρα εύρους 0,750 μέτρα μήκους (κυρίως στα Καλάβρυτα).

Μέχρι πρόσφατα το μεγαλύτερο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν μια μονή ράγα (γραμμή) εκτός από 250 km κοντά στην Αθήνα. Η μέγιστη ταχύτητα περιοριζόταν στα 100 km/h (σε ορισμένα σημεία τα 120 km/h), στις κανονικές γραμμές, αν και ο μέσος όρος ταχύτητας άγγιζε κάπου γύρω στα 70 km/h.

Παλιές γραμμές με ελλειπή σήμανση, χρησιμοποιούν ποικίλους τύπους, από απαρχωμένα μοντέλα ατμομηχανών όπου κάνει αδύνατη την αύξηση των ταχυτήτων, για την **έγκαιρη μεταφορά ευαίσθητων αγαθών - προϊόντων** (κρέας, λαχανικά).

Κατά συνέπεια κατά την διάρκεια των τελευταίων τριών (3) δεκαετιών, το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα μοιάζει να έχει μια μειωμένη απήχηση σε σχέση με το οδικό δίκτυο (αυτό δεν είναι ένα αξιοπερίεργο - ασυνήθιστο δείγμα και για την υπόλοιπη Ευρώπη).

- Στο θέμα της μεταφοράς των επιβατών το ποσοστό στο σιδηροδρομικό δίκτυο μειώθηκε από 7,3% το 1966, σε 6,1% το 1976 και 1,2% το 1986. Αυτό συντελέστηκε σε μια περίοδο που τα διανυόμενα χιλιόμετρα αυξήθηκαν σε ρυθμό 2,68% το χρόνο.
- Στα μεταφορικά έξοδα, το ποσοστό στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών μειώθηκε από 7,1% το 1966 σε 3% το 1976 και 5,2% το 1986. Κατά την διάρκεια της ίδιας περιόδου τα τονοχιλιόμετρα καθίσταντο 5,8% το χρόνο.

Η γραμμή μεταξύ Αθήνας - Θεσσαλονίκης (511 km) έχει περισσότερη από την μισή της συνολικής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Από την πρόσφατη αναβάθμιση αυτής της γραμμής και την απόκτηση μεγαλύτερου κυλιώμενου αποθέματος (αμαξοστοιχιών), οι υπηρεσίες του INTERCITY σε αυτή την γραμμή έχουν επιφέρει μια τεράστια - ανεκτίμητη βελτίωση (πέντε υπηρεσίες την ημέρα (σε έξι ώρες κάθε φορά), σε σύγκριση με τρεις το 1991).

Σήμερα ο τελικός χρόνος έχει περιοριστεί σε πέντε (5) ώρες και 20 λεπτά.

Αυτό επέφερε μια μεγάλη αύξηση στην μεταφορά επιβατών που χρησιμοποιούσαν το σιδηροδρομικό δίκτυο. Υπάρχει μια σημαντική κατάθεση, ότι κατά μήκος της ένωσης-σύνδεσης Αθήνας - Θεσσαλονίκης, υπάρχει ένα σημαντικό ενδεχόμενο για μεγαλύτερη αύξηση των επιβατών - αγαθών, αλλά και των μεταφορικών τελών.

Μερικές από τις βελτιώσεις στις προγραμματισμένες επενδύσεις μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Στο βορινό άκρο, η ένωση Ιδομένης - Θεσσαλονίκης, είναι σημαντικότερη για τον τομέα των εμπορικών μεταφορών, αλλά και την διαμετακόμιση επιβατών, που όμως τα προβλήματα στην Γιουγκοσλαβία κάνουν αυτό λιγότερο εμφανές.
- Στο νότο, όπου η ύψιστη χρησιμότητα της ανακατασκευής των 95km Inoi-Tithoria, προεκτείνοντας την διπλή τροχιά σε 156 km από την Αθήνα έχει ήδη περατωθεί.
- Τα 61 km εδάφους μεταξύ Δομοκού - Λάρισας, τα οποία έχουν ήδη τελειώσει, με εξαίρεση την παρέκλιση που έχει να κάνει μ' ένα νέο τούνελ στο Orfans. (314km από τα βόρεια της Αθήνας).
- Από την Θεσσαλονίκη η επέκταση της διπλής τροχιάς - γραμμής από το Πλατί στην Λάρισα με την εξαίρεση των 35 km που εκτείνονται διαμέσου του Πλαταμώνα (όπου η σιδηροδρομική γραμμή είναι κοντά στην θάλασσα).

Ο κύριος εδαφικός τομέας κατά μήκος αυτής της γραμμής, κάτω από επισταμένη μελέτη, για το επόμενο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης είναι από Δομοκό σε Τιθόρια, γραμμή 122 km διαμέσου ορεινής περιοχής. Η μονή γραμμή αθροίζει συνολικά 580 και 370 μέτρα μ' ένα γκρεμό ανάμεσα στο Λιανοκλάδι, το οποίο είναι μόνο 24 μέτρα

υπεράνω του επιπέδου της θάλασσας. Κάνοντας διπλή αυτή τη γραμμή, θα δημιουργηθεί η ανάγκη της κατασκευής τούνελ.

Οι άλλες σκέψεις περιλαμβάνουν σχεδιασμό μιας νέας ευθυγραμμίας περισσότερο κατά μήκος της παραλίας, με υψηλής ταχύτητας τρένα, με προοπτική μελλοντική.

Μερικές ακόμη σημαντικές αποφάσεις σε σχέση με το “Master Plan” και τον Σιδηροδρομικό Οργανισμό (ΟΣΕ) που θα συνδέουν Αθήνα και Θεσσαλονίκη, έχουν ήδη αποφασιστεί:

- Ο ΟΣΕ έχει ήδη καταλήξει ότι οι επενδύσεις, τόσο στην δημιουργία ευθυγραμμιών, όσο και στην ύπαρξη τροχιών κατά μήκος της Αθήνας προς Θεσσαλονίκη και αντίθετα, θα πρέπει να εκτελεστούν υλοποιηθούν με την μακροχρόνια προοπτική, ότι κάποια μέρα αυτές οι ράγες θα είναι ικανές να οδηγούν σε υψηλές ταχύτητες μεταφοράς.
- Ο ΟΣΕ επίσης δεν στοχεύει στην διάνοιξη μιας νέας ευθυγραμμίας ανάμεσα στο Δομοκό και την Τιθορία κατά μήκος της παραλίας, αλλά αντίθετα θα εκτείνει τις εργασίες κατά μήκος της υπάρχουσας γραμμής για την μετατροπή της από μονή σε διπλή. Αυτό σημαίνει ότι η ένωση θα γίνει σε μικρότερο χρονικό διάστημα, αλλά εκτιμάται ότι θα κοστίσει γύρω στα 35 δις δραχμές περισσότερο.

Δεν έχουμε κάποιο σημαντικό πρόβλημα σ’ αυτές τις αποφάσεις. Είναι γεγονός ότι η δίοδος με την μορφή τούνελ θα επιτρέψει, την μελλοντική αυξημένη ταχύτητα των τρένων, ώστε να καλύπτουν αποστάσεις μεγάλες σε μικρό χρονικό διάστημα.

Αρκετές επίσης ενδεχόμενες επενδύσεις στον τομέα της σχεδίασης σιδηροδρομικών σταθμών έχουν ληφθεί υπόψη. Πολλές ωστόσο απ’ αυτές μοιάζουν ν’ αποτελούν, μακροχρόνιες ιδέες επενδύσεων (για μετά το 2000).

- Θεσσαλονίκη για Προμαχώνα μέχρι τα Βουλγαρικά σύνορα (363 km). Πλατί - Κοζάνη και Φλώρινα στο κοντινό μέλλον.
- Μετατροπή του μετρικού σιστήματος των σιδηροτροχιών σε κανονικό σύστημα για το δίκτυο Παλαιοφάρσαλα προς Καλαμπάκα (80 km) και έπειτα προς Βόλο.

- Στην Πελοπόννησο, από Κόρινθο προς Τρίπολη και Καλαμάτα (244 km). Η διπλή γραμμή από Αθήνα – Κόρινθο (91 km) και για Πάτρα (222 km) είναι ωστόσο άμεση προτεραιότητα.
- Επέκταση της γραμμής από Θεσσαλονίκη σε Αλεξανδρούπολη στα τουρκικά σύνορα. Αυτό απαιτεί εκσυγχρονισμό των 442 km που εκτείνονται από Θεσσαλονίκη προς Ξάνθη.
- Επέκταση της γραμμής Καλαμπάκας (αφού τοποθετηθεί μια γραμμή κανονικού εύρους) για Ηγουμενίτσα.
- Επέκταση της γραμμής Καλαμπάκας – Κοζάνης (150 km/h) ενδεχομένως πάνω από την Αλβανική γραμμή, παρέχοντας μια ένωση με Βόλο.

Συμπερασματικά με την υλοποίηση υψηλού επιπέδου επενδύσεων, το σιδηροδρομικό δίκτυο, θα μπορεί να προσφέρει μια διέξοδο ορατή – εμφανή σε σχέση με το οδικό δίκτυο. Εκτιμάται μελλοντικά, κέρδος στο χρόνο μεταφοράς αγαθών και μετακίνησης επιβατών (2010), με τις ενδεχόμενες σιδηροδρομικές επενδύσεις.

Πίνακας 11: Εξοικονόμηση χρόνου στις μεταφορές

	Αναμενόμενη διάρκεια ταξιδιού	Εξοικονόμηση χρόνου με βάση την τρέχουσα διάρκεια ταξιδιού
• Αθήνα – Θεσσαλονίκη	3:40	2:30
• Αθήνα – Πάτρα	2:15	1:18
• Αθήνα – Καλαμάτα	3:45	3:10
• Αθήνα – Βόλος	3:15	3:45
• Αθήνα - Κοζάνη	4:45	5:45

Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Το καλοκαίρι, το σιδηροδρομικό δίκτυο θα μπορούσε να παίξει το μεγαλύτερο ρόλο στον τομέα των μεταφορών αγαθών – επιβατών στην Ελλάδα.

Με βάση την τρέχουσα πραγματικότητα, η κατάσταση των υποδομών είναι φτωχή και το ανακυκλιόμενο απόθεμα ανεπαρκές. Γενικά υψηλότερα επίπεδα επένδυσης και θεσμικές βελτιώσεις μοιάζουν να είναι αναγκαία, για να φθάσει το σιδηροδρομικό δίκτυο να θεωρηθεί μια ορατή διέξοδος στον τομέα των οδικών μεταφορών για ένα

σημαντικό όγκο κυκλοφορίας και έπειτα πιθανόν, για τον πυκνό σε κυκλοφορία άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Πολλοί τομείς για την ταχεία ένωση Αθήνας – Θεσσαλονίκης πρέπει κατεπείγον να περατωθούν:

- Τομέας κοντά στον Πλαταμώνα (35 km) ο οποίος απαιτεί διπλασιασμό της μιας τροχιάς.
- Δομοκό – Τιροθία (122 km) όπου απαιτεί μια καινούργια ευθυγραμμία και τούνελ για ν' αποφευχθεί η αναρρίχηση από 580 μ. σε 24 μ. υψόμετρο κοντά στο Λιανοκλάδι και έπειτα πάλι ανάβαση σε υψόμετρο 370 μ. Είναι προφανές ότι η ταχύτητα σ' αυτή την ευθεία περιορίζεται σε 65 km/h.

Εάν το σιδηροδρομικό δίκτυο θελήσει πράγματι να παίξει ένα σπουδαίο ρόλο στο δίκτυο των μεταφορών, απαιτούνται οι κάτωθι επενδύσεις κάτω από το επόμενο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (CSF).

- Ανάπτυξη στην πρόσβαση λιμανιών και επιπροσθέτως καταστολή της αφερευγυότητας. Με βάση τα δεδομένα, μόνο η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος και η Αλεξανδρούπολη έχουν ένα ικανοποιητικό δίκτυο σιδηροδρομικών διασυνδέσεων. Η σύνδεση από Καλαμάτα, Πάτρα, Κατάκολο και Στυλίδα κρίνεται ανεπαρκής.
- Στον Πειραιά, η καταστολή - περιορισμός της απόστασης με το Ικόνιο δεν μπορεί εύκολα να υλοποιηθεί. Απαιτεί την κατασκευή δυο μικρών τούνελ κάτω από το βουνό - οροσειρά (Pikilon) 1 km σε μήκος και το Αιγάλεω (4 km σε μήκος). Εδώ υπάρχει ένα πρόβλημα για το λιμάνι του Πειραιά στο θέμα των ναύλων.
Ενδεχόμενα, ο Πειραιάς μπορεί ν' αποτελέσει ένα ενδιάμεσο όριο - πέρασμα, καθόσον η Ελευσίνα μπορεί να γίνει ένα λιμάνι ναυλωμένο.
- Αντικατάσταση του εύρους των γραμμών μεταξύ Αθήνας - Πάτρας μ' ένα γρήγορο - βασικό εύρος γραμμής. Αυτό αποτελεί υψηλή προτεραιότητα απ' ότι η σιδηροδρομική σύνδεση με Ηγουμενίτσα.

Οι εργασίες αποδεικνύουν πως η αλλαγή των υπολοίπων γραμμών Βόλος - Καλαμπάκα, διαμέσου Φαρσάλων, έχει ήδη αρχίσει.

Τέλος υπάρχει η πιθανότητα αυτή η γραμμή ίσως να προταθεί ως επέκταση για την Ηγουμενίτσα.

3.6. ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

3.6.1. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΟΜΒΟΙ

Τα αεροδρόμια των ΑΘΗΝΩΝ (Ελληνικό) και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Μακεδονία) προβλέπεται να διαδραματίσουν πολλαπλό ρόλο μέσα στο διευρωπαϊκό αεροπορικό δίκτυο, τόσο ως αεροδρόμια πύλες εισόδου προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, όσο και ως σημεία συνδυασμένων μεταφορών, ισχυροποιώντας τις διεθνείς διασυνδέσεις της χώρας.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην ανάπτυξη του αεροδρομίου ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ σε κόμβο αεροπορικών γραμμών (HUB).

Το Αεροδρόμιο ΑΘΗΝΩΝ (Ελληνικό) αποτελεί το κύριο κομβικό αεροδρόμιο της Ελλάδας, το οποίο συνδέεται ακτινικά με όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας και όλες τις ηπείρους.

Εκτός από τις πτήσεις εσωτερικού και τακτικές και έκτακτες εξωτερικού, εξυπηρετεί και πλήθος άλλων αεροπορικών δραστηριοτήτων.

Το αεροδρόμιο είναι κορεσμένο ως προς τις εγκαταστάσεις του, τις περισσότερες βέβαια. Οι ανάγκες της κίνησης επιβάλλουν την αύξηση της χωρητικότητας του υφιστάμενου δυτικού δαπέδου.

Το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ αποτελεί το κύριο αεροδρόμιο της Βορείου Ελλάδας, για το οποίο προβλέπεται ρόλος κομβικού αεροδρομίου.

Κατά τα τελευταία έτη παρουσιάζει σημαντικό βαθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα του εξωτερικού. Μάλιστα, κατά το 1993 παρουσίασε αύξηση κατά 11% της επιβατικής κίνησης σε σχέση με το 1992. Προβλέπεται δε, περαιτέρω αυξητική τάση της επιβατικής κίνησης.

Πιο συγκεκριμένα τα προβλεπόμενα έργα καθώς και τα προβλήματα και κυκλοφοριακά δεδομένα κάθε αεροδρομίου του Μέτρου αυτού είναι:

3.6.2. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Πρόκειται για το κύριο κομβικό αεροδρόμιο της Ελλάδας, το οποίο συνδέεται ακτινικά με όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας και με πολλές από τις σημαντικότερες πόλεις του εξωτερικού και με όλες τις ηπείρους. Εκτός από τις πτήσεις εσωτερικού και τις τακτικές και έκτακτες εξωτερικού, εξυπηρετεί και πλήθος άλλων αεροπορικών δραστηριοτήτων.

Το Αεροδρόμιο είναι κορεσμένο ως προς τις περισσότερες εγκαταστάσεις του με όλα τα δυσάρεστα συνεπακόλουθα. Ως γνωστόν, κατόπιν της κατασκευής του αεροδρομίου των Αθηνών στα Σπάτα, οι δραστηριότητες του σημερινού αεροδρομίου, θα μεταφερθούν εκεί.

Παρά ταύτα, το αεροδρόμιο για ν' ανταποκριθεί στο ρόλο του μέσα στο προσεχές μέλλον, έχει ανάγκη ορισμένων έργων, που είναι τα ελάχιστα απαιτούμενα.

Σημαντική ανακούφιση του αεροδρομίου επετεύχθη δια της μεταφοράς των πτήσεων Charter σε νέο κτίριο αεροσταθμού Charter εντός της πρώην Αμερικάνικης Βάσης, που χρηματοδοτήθηκε από το πρώτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Τα απαιτούμενα έργα, προκειμένου το αεροδρόμιο Αθηνών ν' ανταποκριθεί στις σημερινές και αμέσως μελλοντικές ανάγκες της αεροπορικής κίνησης, είναι:

- Επέκταση δυτικού δαπέδου κατά 115.000 m² δηλαδή κατά δώδεκα (12) θέσεις μεσαίων αεροσκαφών, διότι το υπάρχον είναι ανεπαρκές για τις σημερινές ανάγκες της κίνησης. Προϋπολογισμός έργου 6.900.000 ECU.
- Αναβάθμιση τροχοδρόμου Α, δηλαδή επισκευή βελτίωση αυτού, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως εναλλακτικός διάδρομος σε περίπτωση ανάγκης.

Σήμερα το αεροδρόμιο Αθηνών εξυπηρετεί συνολικά 136 τακτικούς προορισμούς συν 80 έκτακτους και περί της 2500 κινήσεις αεροσκαφών την εβδομάδα στις περιόδους αιχμής (συν 600 έκτακτες).

Η συνολική διακίνηση επιβατών το 1992 ήταν 9.000.000 περίπου (7.600.000 επιβάτες τακτικοί, 1.400.000 επιβάτες έκτακτοι), εκ των οποίων 3.200.000 επιβάτες ήταν εσωτερικού. Το ίδιο έτος διακινήθηκαν 85.000 τόνοι εμπορευμάτων (εκ των οποίων 26.000 εσωτερικού). Κατά το ίδιο έτος εξυπηρετήθηκαν 113.000 κινήσεις αεροσκαφών συνολικά.

Η χωρητικότητα του αεροδρομίου είναι σήμερα, 30 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα, ενώ υπάρχει διαθέσιμος χώρος στάθμευσης για 75 αεροσκάφη (τύπου A-230).

Το 1992, κατά την ώρα απόλυτης αιχμής εξυπηρετήθηκαν 25 κινήσεις αεροσκαφών, ενώ κατά τον μήνα αιχμής εξυπηρετήθηκαν 13.530 κινήσεις αεροσκαφών. Προβλέπεται ότι κατά το έτος 2010 θα υπάρχει ζήτηση για 247.000 κινήσεις αεροσκαφών, διακίνηση 20.000.000 επιβατών και 225.000 τόνων εμπορευμάτων.

Με την παρέμβαση που προτείνεται, αναμένεται αύξηση της χωρητικότητας του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών κατά 16%. Με το προτεινόμενο έργο αλλά και το έργο που εντάχθηκε στο Προσωρινό Χρηματοδοτικό Μέσο (Π.Χ.Μ.) του Ταμείου Συνοχής, αναμένεται ότι η κίνηση θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά, μέχρι την λειτουργία του νέου αεροδρομίου Σπάτων, δηλαδή μέχρι περίπου το 2.000.

3.6.3. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πρόκειται για το κύριο αεροδρόμιο της Βορείου Ελλάδος, το οποίο εξελίσσεται σε κομβικό αεροδρόμιο (HUB) για την περιοχή της Βαλκανικής Χερσονήσου, στόχος που υποβοηθάται από την γεωγραφική θέση της Θεσσαλονίκης, από την κατάσταση των αεροδρομίων των γειτονικών χωρών και από τις πολιτικοοικονομικές εξελίξεις της Ευρύτερης περιοχής.

Κατά τα τελευταία έτη, το αεροδρόμιο παρουσιάζει ραγδαία αύξηση της επιβατικής κίνησης, προβλέπεται δε, να συνεχισθεί αυτή η αυξητική τάση. Το αεροδρόμιο προσφέρεται για εξυπηρέτηση:

- Τουριστικής κίνησης, βρίσκεται πλησίον σημαντικών αρχαιολογικών χώρων, θερινών θερέτρων.
- Εμπορευματικής κίνησης, αποτελώντας το εμπορικό κέντρο της Βορείου Ελλάδος.
- Αστικής κίνησης, διότι εξυπηρετεί την ενδοχώρα.
- Για άλλες πάσης φύσεως αεροπορικές δραστηριότητες.

Με το πρώτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, έγιναν σημαντικές επεκτάσεις και βελτιώσεις του αεροδρομίου, όπως μια επέκταση του αεροσταθμού, εκτεταμένες συντηρήσεις στο πεδίο κίνησης αεροσκαφών κ.λ.π.

Προκειμένου όμως το αεροδρόμιο ν' ανταποκριθεί στην αποστολή του, έχει ανάγκη των εξής ακόμη έργων:

1. Κατασκευή δαπέδου 30.000 m² για την στάθμευση και εξυπηρέτηση των εμπορευματικών αεροσκαφών. Το αεροδρόμιο, ως σημειωθεί ότι επί του προκειμένου, διαθέτει έναν μεγάλο και πλήρως εξοπλισμένο εμπορευματικό σταθμό.
2. Λόγω συχνών φαινομένων συνωστισμού, απαιτείται επέκταση του αεροσταθμού κατά 8.000 m².
3. Βελτίωση φωτισήμανσης των εμποδίων της ευρύτερης περιοχής του άκρου 35, διότι, αφ' ενός το υφιστάμενο δίκτυο ηλεκτρικής τροφοδότησης των φακών εμποδίων σε μεγάλο μήκος του είναι εκτός ενέργειας και αφ' ετέρου, προέκυψαν νέα εμπόδια, τα οποία θα πρέπει να φωτισημανθούν. Με την ανωτέρω βελτίωση θα αναβαθμιστεί το επίπεδο ασφάλειας των πτήσεων.
4. Επέκταση του δαπέδου των αεροσκαφών από 9 σε 15 θέσεις μεσαίων αεροσκαφών, απαραίτητη για την επαύξηση της χωρητικότητας του δαπέδου αεροσκαφών, το οποίο σήμερα, μετά βίας ανταποκρίνεται στην υπάρχουσα κίνηση.
5. Παράλληλος τροχόδρομος στο διάδρομο 10-28 απαραίτητος για την αποσυμφόρηση της κίνησης του διαδρόμου, δεδομένου ότι υπάρχουν περίπου 20 κινήσεις στον διάδρομο, σε ώρα αιχμής.

Ο Προϋπολογισμός των έργων του Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης ανέρχεται σε 22.400.000 ECU.

Σήμερα το αεροδρόμιο δεν έχει πρόβλημα χωρητικότητας ως προς τους διαδρόμους προσγείωσης, ούτε προβλέπεται και για το μέλλον, όμως απαιτείται επέκταση του δαπέδου στάθμευσης του οποίου η δυνατότητα (14 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα 9 θέσεις αεροσκαφών) είναι μικρή ακόμα και για τα σημερινά κυκλοφοριακά δεδομένα στις περιόδους αιχμής.

Το 1992 το αεροδρόμιο εξυπηρέτησε 1,8 εκ. επιβάτες και 23.780 κινήσεις αεροσκαφών (42% εσωτερικού, 31% τακτικές εξωτερικού και 27% έκτακτες εξωτερικού). Προβλέπεται δε ότι το έτος 2007 θα εξυπηρετεί 3,6 εκ. επιβάτες (33% εσωτερικού, 67% εξωτερικού).

Παράλληλα το 1992 εξυπηρέτησε 17 χιλ. τόνους εμπορευμάτων με πρόβλεψη 50.000 τόνων το 2007.

Κατά το ίδιο έτος οι επιβάτες ήταν 23% των συνολικών επιβατών εξωτερικού, ενώ το 2007 αναμένεται να αυξηθούν σε 360.000 επιβάτες.

Με τα προτεινόμενα έργα, αλλά και την προμήθεια RADAR που έχει εγκριθεί από το Ταμείο Συνοχής, αναμένεται στο μέλλον ικανοποιητική κίνηση.

36.4. ΔΙΕΘΝΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Πρόκειται για τα εξής αεροδρόμια:

ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ / ΡΟΔΟΥ / ΑΡΑΞΟΥ / ΛΗΜΝΟΥ

ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ / ΜΥΚΟΝΟΥ / ΣΥΡΟΥ / ΚΩ

Τα αεροδρόμια **ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ** και **ΡΟΔΟΥ** που αποτελούν κόμβους του διευρωπαϊκού δικτύου, έχουν ανάγκες βελτιώσεων και ανάπτυξης. Συγκεκριμένα:

Το Αεροδρόμιο «Καζαντζάκης» του Ηρακλείου (δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας) προορίζεται για κομβικό αεροδρόμιο (HUB) για την νοτιανατολική περιοχή της Μεσογείου και κατά τα τελευταία έτη παρουσιάζει σημαντικό βαθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης ιδιαίτερα του εξωτερικού (εντός της τελευταίας δεκαετίας η επιβατική κίνηση εξωτερικού αυξήθηκε κατά 90%). Το αεροδρόμιο προσφέρεται για εξυπηρέτηση τουριστικής, εμπορευματικής και αστικής κίνησης, καθώς και για άλλης φύσης αεροπορικές δραστηριότητες και έχει ανάγκη επέκτασης και συμπλήρωσης των εγκαταστάσεών του. Πιο συγκεκριμένα, το αεροδρόμιο προσφέρεται για εξυπηρέτηση:

- Τουριστικής κίνησης, διότι ευρίσκεται πλησίον σημαντικών αρχαιολογικών χώρων και θερινών θερέτρων με συνεχώς αναπτυσσόμενη υποδομή.

- Εμπορευματική κίνηση, λόγω της διακίνησης πολύ ευαίσθητων προϊόντων (γεωργικά, άνθη, κρέας κ.λ.π.).
- Αότικης κίνησης, διότι εξυπηρετεί μια ευρύτερη ενδοχώρα.
- Άλλες, πάσης φύσης αεροπορικές δραστηριότητες.

Προκειμένου όμως το αεροδρόμιο ν' ανταποκριθεί στην αποστολή του, έχει ανάγκη των εξής έργων:

1. Επέκταση αεροσταθμού, δηλαδή αποπεράτωση της επέκτασης που άρχισε με το πρώτο Κ.Π.Σ. (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης).
2. Ανακαίνιση παλαιού αεροσταθμού, βελτίωση και αναδιαρρύθμιση χώρων όπου απαιτείται, για την προσαρμογή παλαιού και νέου τμήματος του κτιρίου.

Σήμερα το αεροδρόμιο εξυπηρετεί 57 προορισμούς με συχνότητα 1.100 αεροσκάφη την εβδομάδα κατά την θερινή περίοδο.

Το 1992 διακινήθηκαν 3,3 εκ. επιβάτες (εκ των οποίων 2,7 εκ. επιβάτες έκτακτοι εξωτερικού), 4.400 τόνοι εμπορευμάτων και 24.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 5,5 εκ. επιβατών, 5.000 τόνοι και 38.000 αεροσκάφη.

Το Αεροδρόμιο «Διαγόρας» της Ρόδου είναι το τρίτο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας (μετά το αεροδρόμιο Αθηνών και Ηρακλείου) και κατά τα τελευταία έτη παρουσιάζει σημαντικό βαθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα του εξωτερικού (την τελευταία δεκαετία η αύξηση ανήλθε στο 70%).

Στο αεροδρόμιο αυτό προεξάρχει η τουριστική κίνηση, αλλά μεγάλης σημασίας είναι και η αστική. Σήμερα το αεροδρόμιο εξυπηρετεί 42 προορισμούς με συχνότητα 730 αεροσκάφη την εβδομάδα.

Το 1992 διακινήθηκαν 2,3 εκ. επιβάτες (1,85 εκ. επιβάτες έκτακτοι εξωτερικού), 2.700 τόνοι εμπορευμάτων και 19.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι, το 2010 θα διακινηθούν 3,6 εκ. επιβάτες, 4.000 τόνοι και 27.000 αεροσκάφη.

Τα αεροδρόμια ΑΡΑΞΟΥ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ, ΣΥΡΟΥ, ΛΗΜΝΟΥ, ΚΩ και ΜΥΚΟΝΟΥ, έχουν σημαντικές ιδιαιτερότητες, λόγω της χωροταξικής ιδιαιτερότητας του καθενός και επιβάλλεται η ανάπτυξή τους για την συμπλήρωση του κύριου αερομεταφορικού συστήματος της χώρας.

Το Αεροδρόμιο του Αράξου, ευρίσκεται στην περιοχή του μεγάλου αστικού κέντρου των Πατρών και κεντροβαρικά σε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους και τουριστικά κέντρα της Δυτικής και Βορείου Πελοποννήσου και της Δυτικής Στερεάς Ελλάδας.

Είναι κόμβος συνδυασμένων μεταφορών (φέρρου-μπόουτ από Ιταλία, σιδηροδρομική και οδική σύνδεση με Αθήνα) και με την προβλεπόμενη ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, έχει εξασφαλισμένες προοπτικές για την δημιουργία σημαντικής κίνησης προς τις αγορές της Δυτικής Ευρώπης και Μέσης Ανατολής (λόγω της γεινιάσής του με υψηλής παραγωγικότητας γεωργική γη). Το 1992 διακινήθηκαν 54.000 επιβάτες και 630 αεροσκάφη, ενώ το 2010 προβλέπεται ότι θα διακινήθούν 700.000 επιβάτες και 8.000 αεροσκάφη με τον νέο ρόλο του.

Το Αεροδρόμιο της Μυτιλήνης ευρίσκεται στην νήσο Λέσβο που αποτελεί διοικητικό-οικονομικό-εκπαιδευτικό κέντρο του Βόρειου Αιγαίου και συνδέεται θαλασσίως με τα γύρω νησιά και την Ανατολική Μεσόγειο. Κατά τα τελευταία έτη παρουσιάζει αξιόλογη επιβατική κίνηση, εσωτερικού και εξωτερικού.

Η ανάπτυξη του κομβικού αυτού αεροδρομίου, συνδυαζόμενη με την προβλεπόμενη ανάπτυξη του λιμένος, θα βελτιώσει τις συνθήκες σύνδεσης του Β. Αιγαίου.

Προκειμένου ν' αντιμετωπίσει την όλο και αυξανόμενη επιβατική κίνηση, η οποία ερμηνεύεται λόγω του ότι το νησί αποτελεί διοικητικό-οικονομικό-εκπαιδευτικό κέντρο του Βορείου Αιγαίου είναι απαραίτητα τα παρακάτω έργα και ειδικότερα:

1. Νέο δάπεδο αεροσκαφών σε νέα θέση, όπου θα υπάρχει δυνατότητα μελλοντικής ανάπτυξης.

2. Νέος αεροσταθμός και περιβάλλον χώρος (χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων κ.λ.π.) σε νέα θέση κοντά στο νέο δάπεδο, όπου θα υπάρχει δυνατότητα μελλοντικής ανάπτυξης.
3. Αποκοπή λόφου, ο οποίος αποτελεί φυσικό εμπόδιο για την χρησιμοποίηση όλου του μήκους του διαδρόμου.

Ο προϋπολογισμός των έργων αυτών ανέρχεται σε 13,8 εκ. ECU περίπου.

Το 1992 διακινήθηκαν 335.000 επιβάτες (το 36% έκτακτοι εξωτερικού) και 5.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 550.000 επιβάτες και 29.000 αεροσκάφη. Η χωρητικότητα σήμερα είναι 4 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα, 3 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών (B-737) και 600 επιβάτες / ώρα. Με τα προβλεπόμενα έργα αναμένεται σημαντική αύξηση χωρητικότητας δαπέδου και αεροσταθμού, με αποτέλεσμα την ικανοποιητική εξυπηρέτηση της κίνησης έως το έτος 2010.

Το Αεροδρόμιο της Σύρου έχει σημαντικές προοπτικές κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, λόγω της κεντροβαρικής θέσης του και των θαλάσσιων συνδέσμων με τα γύρω νησιά του Αιγαίου. Η κίνηση που καλείται να εξυπηρετήσει θα είναι τουριστική αλλά και εμπορευματική. Η ανάπτυξή του θα βελτιώσει τις συνθήκες σύνδεσης, παρέχοντας νέες δυνατότητες για συνδυασμένες μεταφορές, επιβατικές αλλά και εμπορευματικές.

Το αεροδρόμιο άρχισε να λειτουργεί τον Μάιο 1992, έχει χωρητικότητα 2 κινήσεων αεροσκαφών την ώρα, 2 θέσεων στάθμευσης (B-737) και 100 επιβατών / ώρα. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινούνται 19.000 επιβάτες και 3.000 αεροσκάφη.

Το Αεροδρόμιο της Λήμνου παρ' ότι παρουσιάζει μια σημαντική κίνηση εσωτερικού και μια διαρκώς αυξανόμενη έκτακτη κίνηση εξωτερικού, έχει ως αεροσταθμό ένα λυόμενο οικισμό και ένα μικρό δάπεδο, που δεν επαρκεί για την κίνηση.

Το αεροδρόμιο της Κώ έρχεται πρώτο σε κίνηση μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων, με έκτακτες πτήσεις κατά κύριο λόγο, οι οποίες αυξάνονται με ποσοστό 15% ετησίως, κατά την τελευταία δεκαετία. Το βασικότερο πρόβλημα του αεροδρομίου είναι η στενότητα των κτιριακών εγκαταστάσεων και του δαπέδου αεροσκαφών.

Προκειμένου ν' αντιμετωπισθούν τα παραπάνω προβλήματα και η μελλοντική κίνηση του αεροδρομίου είναι απαραίτητα τα εξής έργα:

- Επέκταση δαπέδου σταθμεύσεως αεροσκαφών κατά 36.000 m², δηλαδή διπλασιασμός της σημερινής έκτασης του δαπέδου, προκειμένου ν' αυξηθούν οι θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών.
- Επέκταση του αεροσταθμού κατά 1.200 m².
- Επισκευή πεδίου κίνησης αεροσκαφών, που θα χρηματοδοτηθεί από το Περιφερειακό Σκέλος.

Ο Προϋπολογισμός των έργων (Εθνικό Σκέλος) ανέρχεται σε 7,9 εκ. ECU.

Το 1992 διακινήθηκαν 1.000.000 επιβάτες (87% έκτακτοι εξωτερικού) και 7.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 1,85 εκ. επιβάτες και 12.000 αεροσκάφη. Η χωρητικότητα είναι 5 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα, 6 θέσεις στάθμευσης (B-737) και 600 επιβάτες / ώρα. Με τα προβλεπόμενα έργα θα αυξηθεί η χωρητικότητα, τόσο του δαπέδου όσο και του αεροσταθμού, με αποτέλεσμα την ικανοποιητική εξυπηρέτηση της κίνησης έως και το έτος 2010.

Η Μύκονος, νησί των Κυκλάδων με έντονο τοπικό χρώμα, είναι ένας σημαντικός πόλος έλξης τουριστών υψηλής εισοδηματικής τάξης, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες. Μάλιστα υπάρχει ενδιαφέρον για πτήσεις αεροπλάνων μεσαίου τύπου, που όμως ο υπάρχων διάδρομος των 1410 m δεν μπορεί να εξυπηρετήσει. Επίσης ανεπαρκείς κρίνονται και οι κτιριακές εγκαταστάσεις για τις προβλεπόμενες ανάγκες και επίπεδο της ζήτησης. Το έργο, που κατά κύριο λόγο απαιτείται για ν' ανταποκριθεί το αεροδρόμιο στις ανάγκες της ζήτησης, είναι η επέκταση του διαδρόμου κατά 400 m και ενίσχυση της αντοχής του, ώστε να εξυπηρετεί αεροσκάφη τύπου B-737 καθώς και επέκταση του δαπέδου αεροσκαφών για την αύξηση των θέσεων στάθμευσης. (Συνολικού προϋπολογισμού 5,2 εκ. ECU).

Το 1992 διακινήθηκαν 230.000 επιβάτες και 5.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 450.000 επιβάτες και 9.000 αεροσκάφη. Η χωρητικότητα σήμερα είναι 3 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα, 2 θέσεις στάθμευσης (B-737) και 800 επιβάτες / ώρα. Με τα προβλεπόμενα έργα, αναμένεται ότι θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά η κίνηση έως σχεδόν το έτος 2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

**ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

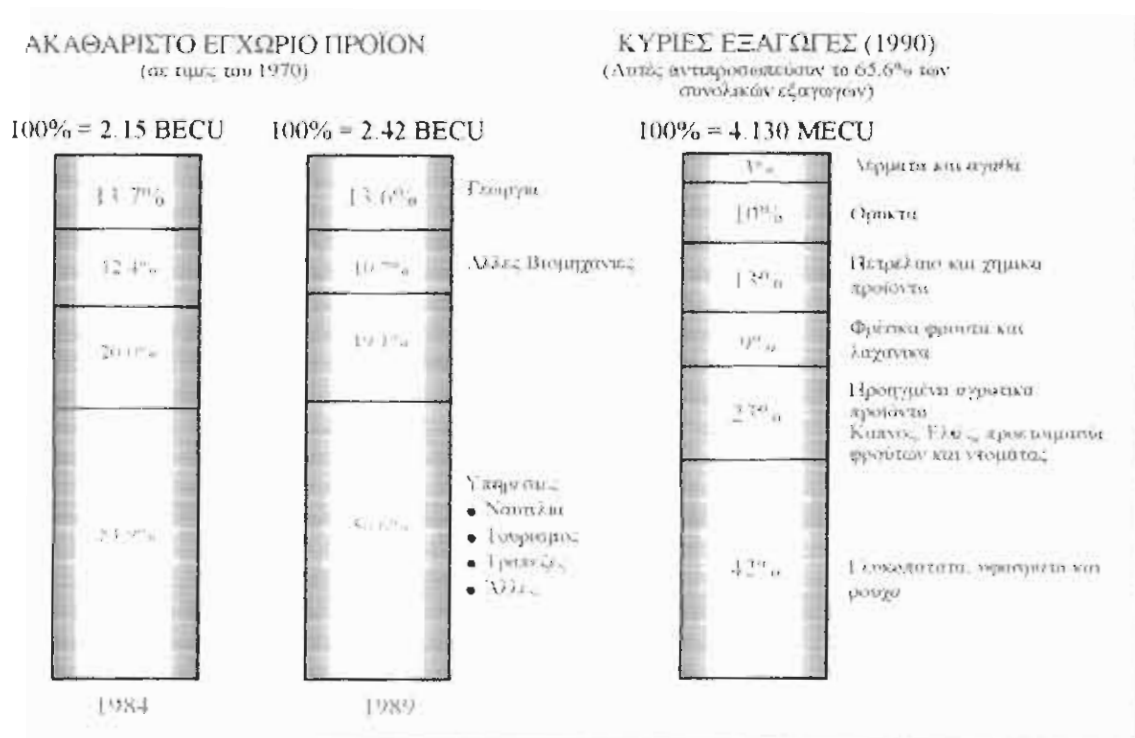
4.1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Από τα προαναφερθέντα ανάγεται η εξής προβληματική: ότι, αν και παρατηρούνται ανεπάρκειες σε όλο το φάσμα της οδικής υποδομής, οι κρίσιμες φαίνεται να είναι εκείνες των διαπεριφερειακών και διεθνών συνδέσεων. Οι ανεπάρκειες αυτές επηρεάζουν μερικές από τις λιγότερο αναπτυγμένες αλλά και μερικές από τις πιο δυναμικές περιφέρειες της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Σε ότι αφορά τις ανεπάρκειες στις διαπεριφερειακές συνδέσεις σημειώνεται ότι οι περιφέρειες που επηρεάζονται περισσότερο είναι η Ήπειρος, η Δ. Μακεδονία, η Α. Μακεδονία και Θράκη. Οι περιοχές αυτές, στις οποίες κατοικεί το 12% του πληθυσμού της χώρας και παράγεται γύρω στο 13% του ΑΕΠ, χαρακτηρίζονται, συγκριτικά με την υπόλοιπη χώρα, από χαμηλό κατά κεφαλή εισόδημα, έλλειψη εναλλακτικών, πέρα από τον πρωτογενή τομέα, ευκαιριών απασχόλησης, χαμηλό επίπεδο κοινωνικών και άλλων υπηρεσιών, έντονη εσωτερική μετανάστευση με αποτέλεσμα τη μείωση και τη γήρανση του πληθυσμού και γενικά τη διάβρωση του κοινωνικού ιστού.

Γενικά οι επενδύσεις θα έπρεπε να αναδεικνύουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελληνικής οικονομίας.

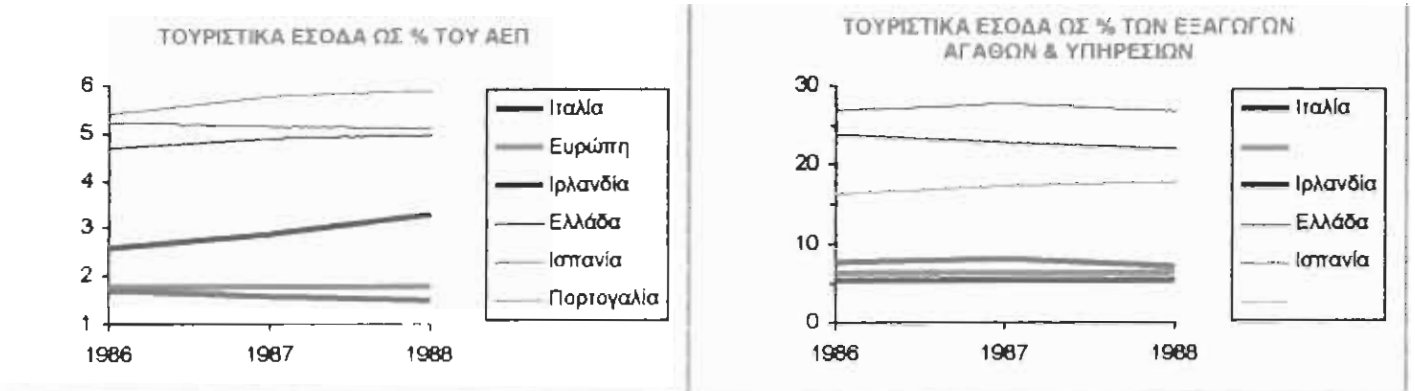
Διάγραμμα 7: ΑΕΠ και κύριες εξαγωγές για το 1990



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Ο τουρισμός είναι και μπορεί ακόμη περισσότερο να γίνει ενδιαφέρον στην Ελλάδα, δίνοντας τα δομικά - συνθετικά του πλεονεκτήματα σ' αυτή την άποψη.

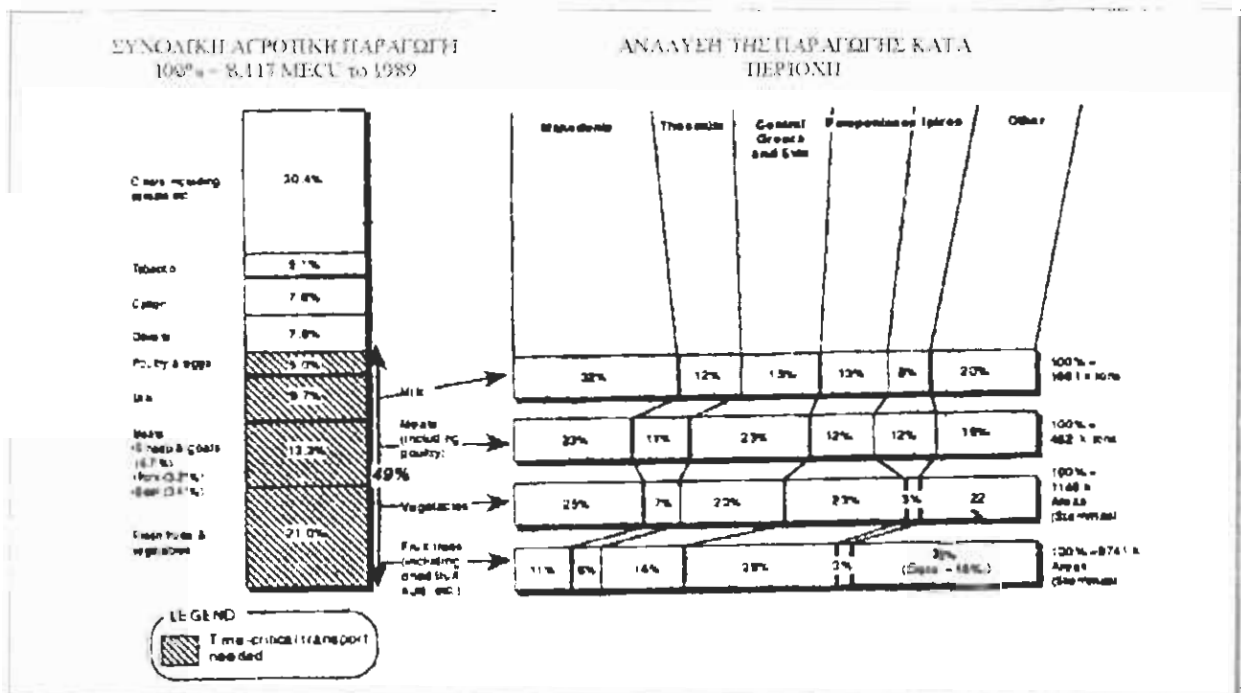
Διάγραμμα 8, 9: Τουριστικά έσοδα ως ποσοστό του ΑΕΠ και των εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών.



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Η περισσότερη από την κρίσιμη παραγωγή (ενδεχομένως για εξαγωγές) είναι μακριά από την πρόσβαση στις εξαγωγικές αγορές (η πλειονότητα της παραγωγής καταναλώνεται στην Ελλάδα).

Διάγραμμα 10: Αγροτική παραγωγή και κατανάλωση των προϊόντων της



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Από τις σχετικά δυναμικές περιφέρειες εντονότερα φαίνεται να επηρεάζονται όλες όσες ορίζονται από τον ΠΑΘΕ (Κ. Μακεδονία, Θεσσαλία, Στερεά Ελλάδα, Πελοπόννησος και Κρήτη) στις οποίες ζει το 75% περίπου του πληθυσμού της χώρας και δημιουργείται πάνω από το 80% της οικονομικής δραστηριότητας.

Σχετικά με τις διεθνείς διασυνδέσεις της χώρας σημειώνεται ότι οι ανεπάρκειές τους επηρεάζουν αρνητικά μερικές από τις πιο δυναμικές δραστηριότητες της Ελληνικής Οικονομίας, όπως είναι οι εξαγωγές προϊόντων.

Τα προϊόντα που επηρεάζονται περισσότερο είναι τα νωπά γεωργικά. Το ανά μονάδα κόστος μεταφοράς των προϊόντων αυτών είναι υψηλό λόγω της απόστασης και ειδικών συνθηκών μεταφοράς που συνεπάγεται η φθαρτότητά τους, ακόμη και όταν δεν υπάρχει πρόβλημα υποδομής.

Η ανεπάρκεια όμως της σχετικής υποδομής μέσα στον ελληνικό χώρο και οι εξελίξεις στο χώρο της πρώην Γιουγκοσλαβίας και άλλων ανατολικών χωρών, προσδίδει μια εντελώς πρόσθετη βαρύτητα στην εξασφάλιση ικανοποιητικών εναλλακτικών τρόπων προσπέλασης.

Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι -πέρα από τις ανεπάρκειες και τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζονται στις χώρες με τις οποίες συναλλάσσεται- εξίσου σημαντικά προβλήματα δημιουργούνται και από τις ανεπάρκειες της σχετικής υποδομής μέσα στον ελληνικό χώρο.

Τις βασικότερες από τις προαναφερθείσες ανεπάρκειες του οδικού δικτύου της χώρας θα προσπαθήσει να αντιμετωπίσει το Συνολικό Πρόγραμμα Παρεμβάσεων, που έχει καταρτισθεί σε εθνικό επίπεδο στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Το Πρόγραμμα αυτό προβλέπει την χρησιμοποίηση όλων των διαθέσιμων σχετικών πόρων και όλων των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων, που προσφέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην Ελλάδα. Το μεγαλύτερο μέρος των παρεμβάσεων αυτών εντάσσεται στο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1994-1999.

4.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ

Παράλληλα η Ελλάδα, έντονα νησιωτική χώρα, πρέπει να διατηρήσει ένα ικανοποιητικό επίπεδο ανάπτυξης σε κάθε νησί. Ειδικότερα η περιοχή του Αιγαίου πελάγους (από την Κρήτη μέχρι τη Θάσο) έχει ιδιαίτερα προβλήματα, αλλά ταυτόχρονα και τεράστια οικονομική και εθνική σημασία για τη χώρα.

Τόσο ο τουρισμός, όσο και η ανάπτυξη άλλων ειδών παραγωγικών οικονομικών δραστηριοτήτων, αλλά κυρίως η διατήρηση του πληθυσμού στα νησιά και η βελτίωση του επιπέδου ζωής, απαιτούν ένα αναπτυγμένο δίκτυο επικοινωνίας και από πλευράς λιμενικού συστήματος ένα καλά οργανωμένο λιμάνι, που θα λειτουργεί με ασφάλεια όλες τις εποχές του χρόνου.

Η ανάγκη σημαντικότερης παρέμβασης και συμμετοχής των λιμανιών της χώρας στις μεταφορές καθίσταται ιδιαίτερα επιτακτική, αφενός μεν λόγω των πρόσφατων γεωπολιτικών εξελίξεων, που καθιστούν προβληματική την οδική διασύνδεση, αλλά και λόγω της στροφής προς πλέον οικονομικούς και περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μεταφοράς με την αύξηση της συμμετοχής των θαλάσσιων αξόνων.

Ο ρόλος των λιμανιών της χώρας στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο είναι καταλυτικός, είτε ως ενδιάμεσος σταθμός, είτε ως φυσική πύλη εισόδου – εξόδου της Ευρώπης για την Ανατολή σε συνδυασμό με το εσωτερικό οδικό δίκτυο. Η προβλεπόμενη αύξηση της σημασίας των Ελληνικών Θαλασσών και κυρίως του Αιγαίου πελάγους για την επικοινωνία των αναπτυσσόμενων χωρών της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης με τις χώρες της Ε.Ε., την Μέση Ανατολή και την Βόρεια και Δυτική Αφρική και η ανάπτυξη μελλοντικά λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας, επιβάλλουν την ανάπτυξη ελληνικών λιμένων ως κέντρων διαμετακόμισης - μεταφόρτωσης, καθώς και την βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας και εξυπηρέτησης της ναυσιπλοΐας.

Παράλληλα, ο αναπροσανατολισμός των βασικών ελληνικών αξόνων μεταφορών σε Α-Δ, και η συντονισμένη προσπάθεια συγκέντρωσης πόρων στον άξονα της Εγνατίας Οδού, μετά τις σχετικά πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις στην Βαλκανική, προσφέρουν ιδιαίτερες προοπτικές για την ενεργοποίηση των Δυτικών λιμενικών

πυλών. Η ιδιαίτερα ελκυστική απόσταση των 80 ναυτ. μιλίων μεταξύ Οτράντο (Ιταλίας) και Ηγουμενίτσας δίνει ένα μόνιμο προβάδισμα σε αυτήν την διαπύρθηυση, που εκμεταλλευόμενη τις τεχνολογικές εξελίξεις στην ναυπηγική, θα επιτρέπει την σύνδεση εντός 2 ωρών της Ελλάδας με τον πλησιέστερο εταίρο της, την Ιταλία.

Για το εσωτερικό της Χώρας, τα λιμενικά έργα έχουν επιπτώσεις άμεσες, αλλά και μακροπρόθεσμες στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη. **Λόγω του μεγάλου αναπτύγματος των ακτών και του νησιωτικού συμπλεγματος, οι θαλάσσιες μεταφορές και η αξιοποίηση των παραλίων περιοχών είχαν πάντα ζωτική σημασία, που όμως έχει και μία πρόσθετη διάσταση λόγω της παρατηρούμενης συνεχούς αύξησης της τουριστικής κίνησης και προς τις Μεσογειακές Χώρες.**

Η προβλεπόμενη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στις Ελληνικές θάλασσες σε συνδυασμό με την προγραμματιζόμενη ανάπτυξη του λιμενικού δικτύου, καθιστά επιτακτική την βελτίωση της παροχής των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης οι οποίες αυτή την στιγμή, παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις.

Τέλος, κρίνεται επιβεβλημένη η ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος παρακολούθησης και εξυπηρέτησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

4.3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Η Ελλάδα είναι μια περιφερειακή χώρα της Ε.Ε. που στερείται χερσαίων συνόρων με αυτήν, αλλά και με προβληματική οδική και σιδηροδρομική σύνδεση, λόγω του ευαίσθητου και ανήσυχου χώρου της Βαλκανικής που παρεμβάλεται. Η γεωγραφική θέση της όμως στο νοτιοανατολικό άκρο της Ε.Ε. την καθιστά φυσική πύλη προς την Μέση και Άπω Ανατολή, αλλά και προς την Αφρική, των υπόλοιπων χωρών της Κοινότητας. Τα παραπάνω ευνοούν την δυνατότητα ένταξης και ανάπτυξης των πέντε μεγάλων (κομβικών) αεροδρομίων της χώρας μέσα στο Διευρωπαϊκό Αεροπορικό Δίκτυο, τόσο ως αεροδρόμια - πύλες εισόδου προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και ως σημεία συνδυασμένων μεταφορών.

Όσον αφορά το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών στα Ελληνικά αεροδρόμια, αυτό υστερεί σε σχέση με το αντίστοιχο άλλων κοινοτικών αεροδρομίων. Οι δυνατότητες των περισσότερων Ελληνικών αεροδρομίων έχουν ήδη ξεπερασθεί κατά πολύ ως προς τα επιχειρησιακά δεδομένα των χώρων κίνησης αεροσκαφών (διάδρομοι, εγκαταστάσεις, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών) και ως προς τις διατιθέμενες κτιριακές εγκαταστάσεις και λοιπές διευκολύνσεις.

Έτσι, το βασικότερο πρόβλημα των αεροδρομίων είναι η ανεπαρκής χωρητικότητά τους σε σχέση με την ζήτηση της αεροπορικής κίνησης, με αποτέλεσμα συχνά φαινόμενα συνωστισμού, καθυστερήσεων, χαμηλό επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών και κορεσμό των διαφόρων επί μέρους εγκαταστάσεων, κυρίως σε περιόδους αιχμής (θερινοί μήνες).

Επίσης, ενώ η αεροπορική βιομηχανία εξελίσσεται και δημιουργεί νέους τύπους αεροσκαφών με αυξημένες επιχειρησιακές απαιτήσεις, στα Ελληνικά αεροδρόμια δεν ακολουθείται ανάλογη εξελικτική πορεία, με αποτέλεσμα να τίθενται περιορισμοί ως προς την εκμετάλλευση ορισμένων νέου τύπου αεροσκαφών.

Κύριος ανασταλτικός παράγοντας της ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων, είναι ο μεγάλος αριθμός τους σε σχέση με την ικανότητα του Εθνικού Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για την χρηματοδότηση της υποδομής και εξοπλισμού σύγχρονης τεχνολογίας των αεροδρομίων, ο οποίος μάλιστα πρέπει να συντηρείται και να ανανεώνεται με ταχείς ρυθμούς. Μετά την εφαρμογή του πρώτου πενταετούς Κοινοτικού Προγράμματος, έχει επιτευχθεί ένας βαθμός βελτίωσης των Ελληνικών αεροδρομίων.

Θα πρέπει να συνεκτιμηθεί τέλος, ότι οι επενδύσεις σε υποδομή αεροδρομίων έχουν μεγάλους δείκτες αποδοτικότητας, καθώς και το ότι με βάση τα σημερινά δεδομένα εξέλιξης στον τομέα των αερομεταφορών, η σημερινή κίνηση προβλέπεται να διπλασιαστεί μέχρι το έτος 2010.

4.4. ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

4.4.1. ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Κατά την διάρκεια του τρέχοντος Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (CSF), ο αριθμός απορρόφησης κεφαλαίων, είναι πολύ φτωχός και οι βασικές προθεσμίες πλήρωσης των υπό κατασκευή έργων, τις πιο πολλές φορές είναι εκτός χρονοδιαγράμματος.

Μέχρι την αρχή του 1991 μόνο το 19,5% επί του συνολικού προϋπολογισμού για κύριους οδικούς άξονες (445 MECUs στο σύνολο) είχε διαπραχθεί. Για το σιδηροδρομικό δίκτυο η αντίστοιχη απορρόφηση εκτιμάται στο 31,5% (επί του συνολικού προϋπολογισμού των 344 MECUs), και για το Αθηναϊκό μετρό, έχουμε ως 21% (επί του συνολικού προϋπολογισμού 649 MECUs).

Ως το τέλος του 1992 η κατάσταση δεν είχε βελτιωθεί αισθητά. Ο ρυθμός απορρόφησης για το οδικό δίκτυο ήταν 36%, για το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν 57% και 30% για το μετρό. Τα ποσοστά αυτά αντιστοιχούν σε τιμές του 1989.

Η θεσμική αδυναμία στο διοικητικό τομέα, αναμφίβολα αποτελεί την κατεξοχήν αιτία. Ένα έλλειμμα κεφαλαίων στο δημόσιο τομέα, συντέινει στην μη προώθηση των έργων, καθώς και μια έλλειψη συντονισμού στον τομέα των μεταφορών με βάση το «Master Plan».

Τέλος μια ανεπαρκής δυνατότητα για δημιουργία όλων των απαραίτητων προετοιμασιών για την εφαρμογή των προγραμματικών σχεδίων, η οποία βέβαια αδυναμία οδηγεί αναντίρρητα σ' αυτό το χαμηλό ρυθμό απορρόφησης στον τομέα των μεταφορών.

Η μη πραγματοποίηση οδικών προγραμμάτων είχε μια αρνητική επιρροή στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Από το συνολικό μήκος στον Ελλαδικό χώρο των οδικών αρτηριών (37.921 km) μόνο τα 85 km δηλαδή το 0,1% ήταν αυτοκινητόδρομοι με 2x2 ή 2x3 λωρίδες το 1986.

Μόνο μια μικρή επουσιώδης βελτίωση συντελέστηκε σε μια δεκαετία από το 1976, τότε που το συνολικό μήκος ήταν 36.721 km και σχεδόν ήταν με μια λωρίδα κυκλοφορίας στο κάθε ρεύμα - κατεύθυνση.

Με το τέλος του 1993 περίπου 150 km κατασκευάστηκαν επί προσθέτως. Γύρω στα 9.315 km του δικτύου κατατάχθηκαν - ταξινομήθηκαν στο διεθνές οδικό δίκτυο.

Κατά την διάρκεια της περιόδου 1976-1986 η κίνηση στο οδικό δίκτυο αυξήθηκε κατά 50%. Αυτό οδήγησε σε μια κυκλοφοριακή συμφόρηση και σε μια αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων.

Μεταξύ 1986 και 1991 ο αριθμός των ατυχημάτων συνεχίστηκε ν' αυξάνει.

Πολλά από τα προγράμματα για νέες οδικές κατασκευές ή διπλασιασμό των λωρίδων κυκλοφορίας των ήδη υπαρχόντων, για την ποιοτική μεταφορά αγαθών - επιβατών, καθυστέρησαν κατά πολύ για αρκετά χρόνια, λόγω της δυσκολίας εξεύρεσης δημοσίων κεφαλαίων. (Παρά το γεγονός ότι η European Community εναπόθετε 50 MECUs κάθε χρόνο πριν ακόμα η Ελλάδα ενωθεί με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα).

Είναι προφανές ότι το πρωτογενές - πρωταρχικό πλαίσιο (9,315 km) θα μπορούσε να αναβαθμιστεί γρήγορα, ώστε να χρησιμοποιηθεί στην ραχοκοκαλιά για όλες τις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα, ενώνοντας όλες τις περιφέρειες της Χώρας την μία με την άλλη, και την Χώρα με τον έξω κόσμο.

Στην Ελλάδα σε αντίθεση με τις περισσότερες από τις άλλες χώρες της Κοινότητας, ο προγραμματισμός και η διεύθυνση των σχεδίων δημοσίων έργων, υλοποιείται από διοικητές του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Αυτοί οι μηχανικοί όντας υψηλής ικανότητας, έχουν ν' αντιμετωπίσουν τους εξαναγκασμούς, από το σύστημα της Ελληνικής Δημόσιας Διοίκησης και τους νόμους, μέρα παρά μέρα.

Αυτό συντείνει στον περιορισμό της ενεργητικότητας - αποτελεσματικότητάς τους και στην καθυστέρηση της άμεσης εφαρμογής των σχεδίων. Συχνά για την καλύτερη διαπραγμάτευση πολύπλοκων και μεγάλων σχεδίων, υπάρχει η τακτική της διάσπασης της δουλειάς σε μικρότερες ενότητες, πριν την εργολαβική ανάθεση του έργου. Η υπάρχουσα νομοθεσία η σχετιζόμενη με την κατακύρωση εργολαβιών, δεν βοηθά καθόλου.

Οι δημόσιες εργολαβίες, πρέπει να απονέμονται με τις χαμηλότερες προσφορές κατόπιν διαγωνισμού. Όντας οι διοικητικοί του Υπουργείου Δημοσίων Έργων χωρίς τα προσόντα - εξοπλισμό για πλήρη και λεπτομερή έλεγχο (Τιμολόγια υλικών - εργασιών) τα αιτήματα για προσφορές είναι συχνά ασαφή-συγκεχυμένα.

Οι εργολάβοι εκμεταλλεύονται αυτό, γνωρίζοντας πολύ καλά ότι στην πρόοδο της διαδικασίας θα υπάρξουν επιπλέον στοιχεία ώστε να έχουν τη δυνατότητα ν' ανασυνθηκολογήσουν σε κάποια από τα ασαφή σημεία των προδιαγραφών.

Εκδηλώνοντας αδυναμία στην αρχική μορφή των προδιαγραφών αυτό συνεπάγεται μια φτωχή αντανάκλαση στην ικανότητα του ίδιου του μηχανικού.

Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την επίλυση του προβλήματος είναι η ανάθεση σε ιδιωτικό τεχνικό γραφείο που ν' αντιπροσωπεύει τα ενδιαφέροντα - ανάγκες των ιδιοκτητών, διαμέσου της συμπλήρωσης του σχεδίου. Οι ευθύνες - απαιτήσεις συγκαταλέγονται στην ανάπτυξη λεπτομερειακών σχεδίων κατά την διάρκεια των οποίων θα απαιτείται ποιοτική και ποσοτική ανασκόπηση της πληρούσης εργασίας, έτσι ώστε η πρόοδος του έργου να είναι εφικτή.

Οι εργολάβοι θα πρέπει να είναι περισσότερο υπόλογοι στη έκβαση των αποτελεσμάτων έναντι των προσφορών τους και τα ανεξάρτητα τεχνικά γραφεία θα πρέπει να γίνουν περισσότερο υπεύθυνα για την πληρότητα των σχεδίων που παρέχουν.

Το σύστημα αυτό πράγματι οδεύει καλά στις άλλες χώρες και μάλιστα στον ιδιωτικό τομέα.

Η επιτηδειότητα, η πείρα που απαιτούνται στον τομέα της σχεδίασης, δεν μπορούν να διεξαχθούν εύκολα, μέσα στους αναγκαστικούς περιορισμούς του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, αν και το λανσάρισμα ενός ερευνητικού προγράμματος με μοντέρνες μεθόδους κατασκευής και σχεδίασης θα μπορούσε να βοηθήσει.

Συνεπώς απαιτείται περισσότερη συνέπεια και διαφάνεια στην φάση της μελέτης, της ανάθεσης και της παρακολούθησης κατά την εκτέλεση των έργων για την αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών τόσο του οδικού όσο και των λιμανιών και αερομεταφορών. Η ανάθεση ευθυνών, διχάζονται ανάμεσα στις διάφορες εξουσίες, με ένα όχι δυνατό συντονισμό και ποιότητα ελέγχου, με άμεσο αντίκτυπο στην μεταφορά αγαθών - επιβατών από και προς τον Ελλαδικό χώρο, προς Ανατολή και Δύση.

Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων είναι αποκλειστικά υπεύθυνο για την όλη μορφή και λειτουργία του τομέα αυτού. Οι επαρχίες ωστόσο, είναι υπεύθυνες για το επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Οι εθνικές οδοί βρίσκονται κάτω, από την εποπτεία της «3ης ΔΕΚΕ» σε ποικίλες περιφέρειες της χώρας και διοικούνται από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Για την

Αθήνα η συντήρηση των δρόμων γίνεται από την «Directorate of Road Maintenance Construction Works» (DKSO) όπως και οι αυτοκινητόδρομοι.

Το κλειδί για την βελτίωση της κατασκευής της υπάρχουσας υποδομής, είναι να εξαχθεί ένα ειδικό σύστημα με μοντέρνες τεχνικές, εξεύρεσης ειδικών τύπων, συστημάτων διαφάνειας.

Η Ελληνική διοίκηση, μπορεί να βοηθηθεί, εάν τεθούν κατάλληλοι στόχοι και εφαρμοστούν από τα πιο χαμηλά επίπεδα εκτέλεσης και συντήρησης και θεωρηθούν σαν προπυλώνες για την εξεύρεση περισσότερων επενδύσεων κατά περιοχές.

4.4.2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΗΚΕ

Για την σωστή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του προηγούμενου προγράμματος των Οδικών Αξόνων που εντάχθηκε στο Κ.Π.Σ. Ι -μία και τα έργα για τα λιμάνια και τ' αεροδρόμια είχαν ενταχθεί στα αντίστοιχα περιφερειακά- κρίνεται απαραίτητο να δοθεί πρώτα μια σύντομη περιγραφή της πολιτικής που ακολουθήθηκε στην πράξη τα τελευταία χρόνια για την υποδομή των μεταφορών.

Επιγραμματικά, η πολιτική που ακολουθήθηκε μέχρι τώρα για την ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών της χώρας, σε σημαντικό βαθμό προσδιορίστηκε από:

- Τον αποπρογραμματιστο και σχετικά ασυντόνιστο τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκε αυτό,
- Την μορφολογία του Ελληνικού χώρου,
- Την ανεπάρκεια των πόρων που διατέθηκαν για την υποδομή των μεταφορών, και
- Τις αδυναμίες που χαρακτηρίζουν το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο μελέτης - προγραμματισμού - κατασκευής των οδικών έργων.

4.4.3. ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Σε ότι αφορά τους δυο πρώτους παράγοντες σημειώνεται ότι η ανάπτυξη του συστήματος μεταφοράς, δεν βασίστηκε στην σταδιακή υλοποίηση ενός μακροχρόνιου «Σχεδίου Ανάπτυξης». Στην Ελλάδα ουσιαστικά ποτέ δεν είχε υιοθετηθεί επίσημα ένα τέτοιο σύστημα. Αυτό ισχύει ακόμα και για την βασική υποδομή, καθώς και για τον συντονισμό της δράσης των φορέων που είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη των επιμέρους κλάδων μεταφορών από τους οποίους αποτελείται.

Η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών όχι μόνο προσαρμόστηκε στην κατάσταση που προδιαγράφει η μορφολογία του Ελληνικού χώρου, και στις ανάγκες που δημιουργούσε η υφιστάμενη χωροταξική κατανομή του πληθυσμού και των διάφορων κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων, αλλά σφραγίστηκε και από την ισχυρή πίεση για την εξυπηρέτηση διάφορων -συχνά αντικρουόμενων- σκοπών (π.χ. ικανοποίηση υφιστάμενης ζήτησης, περιφερειακή ανάπτυξη, άμυνα της Χώρας). Από αυτή την άποψη η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών σε μεγάλο βαθμό αντανάκλα τον αποπρογραμματίσιμο τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκε η Ελληνική Οικονομία στον χώρο και στον χρόνο.

Η πολιτική αυτή ίσχυσε όχι μόνο για την υποδομή των οδικών αξόνων αλλά και για εκείνη των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, για την οποία υπάρχουν μεγαλύτερα περιθώρια σχεδιασμού.

Ειδικότερα για τις αεροπορικές μεταφορές το χαρακτηριστικό είναι η αδυναμία υλοποίησης της επιθυμητής πολιτικής όπως αυτή αντικατροπτίζεται στα διάφορα αναπτυξιακά προγράμματα που κατά καιρούς υιοθετήθηκαν στο παρελθόν - συμπεριλαμβανομένου του Κ.Π.Σ. Ι. Ο κύριος λόγος γι' αυτό, ήταν ότι οι πόροι που διατίθεντο για την υλοποίηση των όσων προγραμματίζονταν ήταν συστηματικά κατώτεροι εκείνων που ήταν απαραίτητοι. Οι περιορισμένοι πόροι σε συνδυασμό με το μεγάλο αριθμό των αεροδρομίων και το μεγάλο κόστος της σχετικής υποδομής και εξοπλισμού - ο οποίος μάλιστα πρέπει να συντηρείται και ανανεώνεται με ταχείς ρυθμούς -, καθιστά δύσκολη την έγκαιρη ολοκλήρωση της υποδομής του συστήματος αερομεταφορών της Χώρας.

Βέβαια με την σχετική αύξηση των πόρων που διατέθηκαν την περίοδο 1989-1993 που ίσχυσε το Κ.Π.Σ. Ι αντιστράφηκαν κάπως οι τάσεις αυτές του παρελθόντος, αλλά η αύξηση που έγινε δεν ήταν αρκετή για να αλλάξει σημαντικά η κατάσταση. Για ν' αλλάξει πραγματικά η κατάσταση θα χρειασθούν χρόνος και δραστικά μεγαλύτεροι πόροι.

Όσον αφορά την πολιτική που ακολουθήθηκε για τα λιμάνια, σημειώνεται ότι ήδη από τα μέσα του 1984 διαμορφώθηκε μια ενιαία πολιτική ανάπτυξης των κυριώτερων ελληνικών λιμανιών. Σε γενικές γραμμές η πολιτική αυτή εφαρμόστηκε για τα περισσότερα λιμάνια με εξαίρεση τα δύο κυριώτερα λιμάνια (Πειραιά και Θεσσ/νίκης) όπου η ανεξαρτησία των διοικήσεων και ο δυναμισμός των εξελίξεων ξεπέρασαν τα αρχικά σχέδια. Το ίδιο συνέβη και για τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας, όπου οι απρόβλεπτες εξελίξεις στην πρώην Γιουγκοσλαβία ανέτρεψαν τους αρχικούς σχεδιασμούς και ρόλους.

4.4.4. ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Σε ότι αφορά τις αδυναμίες Οργανωτικού και Θεσμικού Πλαισίου σημειώνονται τα εξής:

Υποδομή Οδικών Μεταφορών

Οι αδυναμίες εντοπίζονται κυρίως στα στάδια της μελέτης και επίβλεψης της κατασκευής των έργων, οι οποίες οδήγησαν στα φαινόμενα των μεγάλων κατ' αρχήν εκπτώσεων και στην συνακόλουθη διόγκωση του κόστους κατασκευής, καθώς και την επιλογή μη ώριμων τεχνικά έργων που επηρέασαν αρνητικά τόσο την έγκαιρη υλοποίησή τους, όσο και την ποιοτική αρτιότητά τους.

Υποδομή Αεροδρομίων

Όπως συμβαίνει και με τους οδικούς άξονες, έτσι και με τ' αεροδρόμια οι παράγοντες που σχετίζονται με το οργανωτικό και θεσμικό πλαίσιο από το οποίο διέπεται ο σχεδιασμός και ανάπτυξη τους αυξάνουν τις δυσκολίες που αντιμετωπίζονται τόσο για την κατάληξη σε οριστικές επιλογές, όσο και για την υλοποίησή τους αφού παρθούν οι αποφάσεις.

Η μη ικανοποιητική πρόοδος στην εγκατάσταση και λειτουργία του Συστήματος Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας και του νέου αεροδρομίου των Σπάτων - στα δυο πιο βασικά έργα της υποδομής των αερομεταφορών τα οποία προγραμματίζονται για χρόνια τώρα και χαρακτηρίζονται ως υψηλές προτεραιότητες - αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα των δυσκολιών αυτών.

Υποδομή Λιμανιών

Οι αδυναμίες εντοπίζονται κυρίως σε θέματα οργάνωσης ακτοπλοϊκών δρομολογίων λόγω του πλήθους των νησιωτικών λιμένων και των ακτοπλοϊκών ναυτιλιακών εταιρειών. Έτσι δεν υπάρχει σήμερα ορθολογικό πρόγραμμα δρομολογίων, με συνέπεια αφ' ενός την ελλιπή εξυπηρέτηση νησιών ή την ελλιπή εξυπηρέτηση ορισμένες ώρες / ημέρες της εβδομάδας, αφ' ετέρου την συμφόρηση των λιμανιών λόγω συαναχωρήσεων (ή συναφίξεων) σε συγκεκριμένες ημέρες και ώρες.

Επιπλέον υπάρχουν δυσλειτουργίες στην οργάνωση των υπηρεσιών μέσα στα λιμάνια (υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία, υπηρεσίες διακίνησης φορτίων / επιβατών, υπηρεσίες τροφοδοσίας (αποθήκευσης κ.λ.π.) που οφείλονται στην αναποτελεσματική διάρθρωση των φορέων διοίκησης των λιμανιών και την έλλειψη σύγχρονου Management.

Τέλος σε ότι αφορά το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμανιών (Οργανισμοί Λιμένος, Λιμενικά Ταμεία), τούτο αδυνατεί ν' ανταπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις ζήτησης και πρόσφοράς λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και στον σημαντικότερο ρόλο που παίζουν τα λιμάνια και οι θαλάσσιες μεταφορές στη Χώρα. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι πολλά Λ. Τ. δεν έχουν τεχνικές υπηρεσίες.

Γενικά, είναι γεγονός ότι η υπεραισιοδοξία που επεκράτησε κατά το στάδιο της κατάρτισης του προγράμματος, οδήγησε σε δεσμεύσεις για την κατασκευή έργων που δεν ήταν ώριμα να υλοποιηθούν στο χρονικό ορίζοντα του προγράμματος.

Οι λόγοι της απόκλισης μεταξύ εκείνων που προγραμματίστηκαν και εκείνων που τελικά υλοποιήθηκαν αποδίδονται κατά κύριο λόγο στην ανεπαρκή πληροφόρηση σχετικά με την πραγματική κατάσταση ωριμότητας των έργων (με έμφαση σ' εκείνη που σχετίζεται με τις απαλλοτριώσεις και τις μελέτες), καθώς και στην υπεραισιοδοξία για την αναμενόμενη πρόοδο της εκτέλεσής τους.

Σχετικά με τις υφιστάμενες ανάγκες η αίσθηση είναι ότι σήμερα δεν υπάρχει μεταφορικό έργο που δεν πραγματοποιείται λόγω ανεπάρκειας της σχετικής υποδομής.

Εκείνο που σαφώς υπάρχει είναι ότι η ποιότητα εξυπηρέτησης που απολαμβάνουν οι χρήστες της υποδομής - προτείνεται ν' αναβαθμισθεί με τα έργα του ΕΠ / ΠΟΑ - είναι πολύ κατώτερη της επιθυμητής. Αυτό έχει ως συνέπεια να περιορίζεται η ανταγωνιστικότητα και γενικά η αποτελεσματικότητα της ελληνικής οικονομίας - λόγω υψηλού κόστους, έλλειψης εναλλακτικών προσβάσεων και άλλων συνθηκών που περιορίζουν τις δυνατότητες επιλογής των Χρηστών - ν' αποθαρρύνεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων, να συνεχίζεται η άνιση ανάπτυξη των περιφερειών, να σημειώνεται δυσανάλογα μεγάλος αριθμός ατυχημάτων και να υποβαθμίζεται το περιβάλλον.

4.5. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΑΡΧΟΝΤΩΝ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ.

- Για τα μακρύτερα σχέδια:
 - Προώθηση ξένων συμβεβλημένων με Έλληνες συνεταιίρους - εταίρους.
 - Εφαρμογή ανεξάρτητης (από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων) διοίκησης και οργανισμού με συντονιστικό χαρακτήρα (όπως έγινε με το Αττικό Μετρό).
 - Εφαρμογή των υπηρεσιών «of programme Managers» για εκτέλεση σχεδίων με την ευθύνη πρωτίστως της ποιότητας και της περάτωσης των έργων μέσα σε προγραμματισμένο χρονικό διάστημα.
- Το να λανσάρει ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα, απευθυνόμενο στο δημόσιο υπαλληλικό και διοικητικό προσωπικό το οποίο να ενέχει:
 - Διοίκηση στον τεχνικό κατασκευαστικό τομέα.
 - Υπάρχουσα νομοθεσία.
 - Σύγχρονα μέσα στον τομέα των μηχανικών, εργολαβικοί ποιοτικοί τεχνικοί έλεγχοι.
- Αναθεώρηση του νόμου, σχετικά με την απαλλοτρίωση εδαφών, ικανή για την έγκαιρη περάτωση των προγραμματισμένων έργων, κυρίως σε περιπτώσεις απαλλοτρίωσης περιοχών με αρχαιολογικά ευρήματα.
- Αύξηση των απαιτήσεων για πλήρη - σφαιρική ανάπτυξη και λεπτομερή τεχνική σχεδίαση βάση προδιαγραφών.
- Βελτίωση της σχεδίασης μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών για την διόρθωση λαθών κατά την εκτέλεση και για διευκόλυνση της ταχύτητας επίλυσης απρόοπτων.
- Προετοιμασία μακροχρόνιων προγραμμάτων προϋπολογισμών και επενδυτικών σχεδίων.

- Αποτίμηση της νομοθεσίας και των θεσμικών πλαισίων μέσα στα οποία κάθε δημόσιο πρόγραμμα που εκτελείται, να ενέχει, να προβάλλει την ικανότητα, την εμπειρία και την δυνατότητα της προοπτικής για περισσότερο φιλόδοξα προγράμματα.
- Όχι απ' ευθείας, χαριστικές αναθέσεις έργων και βέβαια, όχι προσφορές με ποσοστά έκπτωσης της τάξης του 80-90%. Σαφή και λεπτομερή τεύχη (τεχνικές εκθέσεις) δημοπρασιών, που ν' ανταποκρίνονται στο αντικείμενο του υπό δημιουργία έργου.

Τότε και μόνο τότε, η πορεία υλοποίησης των έργων και ο ρυθμός απορρόφησης κεφαλαίων θα γίνει πραγματικότητα, έτσι ώστε να βελτιωθούν οι υπάρχουσες υπηρεσίες μεταφορών αγαθών και επιβατών και παράλληλα, να δημιουργηθούν οι προοπτικές για την διεύρυνσή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΔΟΜΟΣΤΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ
ΛΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ

5. 1. ΔΟΜΟΣΤΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ

Τα έργα που προτείνονται στο παρόν Ε.Π. (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα) αποτελούν μέρος ενός γενικότερου μεταφορικού σχεδιασμού της χώρας σε συνέργεια με την οδική και σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και την θαλάσσια και αεροπορική (υφιστάμενη και προβλεπόμενη) προς μια κατεύθυνση συνδυασμένων μεταφορών και ικανοποιούν παράλληλα τους γενικότερους στόχους για συμβολή στην βελτίωση των εξαγωγικών δραστηριοτήτων, μείωση κόστους μεταφοράς, εξασφάλιση εναλλακτικών συνδέσεων και τόνωση της περιφερειακής ανάπτυξης.

Τα έργα που προτείνονται για χρηματοδότηση στα λιμάνια και αεροδρόμια αποτελούν σε πολλές περιπτώσεις μέρος μόνον των απαιτούμενων έργων για την μακροπρόθεσμη ικανοποίηση των στόχων και ρόλων που θα κληθούν να καλύψουν. Και τούτο, λόγω των περιορισμένων Χρηματοδοτικών πόρων. Τα έργα αυτά, θα ολοκληρωθούν προφανώς μετά το 1999.

Τα οδικά έργα του παρόντος Προγράμματος αποτελούν τμήμα ενός συνολικού Προγράμματος υλοποίησης οδικών έργων στην Ελλάδα, που έχει ως βάση το TERN (Trans European Road Network).

Σημαντικό θέμα σε Εθνικό και Κοινοτικό επίπεδο είναι η διασύνδεση του οδικού δικτύου της Χώρας με τα Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα. Αυτό θα γίνει με τη σταδιακή κατασκευή αξόνων υψηλής χωρητικότητας και λειτουργικότητας στην κατεύθυνση Ανατολή - Δύση, καθώς και με την εξασφάλιση της κατασκευής αυτοκινητοδρόμων, τουλάχιστον στους Ελληνικούς Διευρωπαϊκούς άξονες.

Προς την ίδια κατεύθυνση λειτουργεί και η βελτίωση διασυνδέσεων της Ελλάδας με τις γειτονικές χώρες με χρήση αμιγώς χερσαίων ή συνδυασμένων μεταφορών, με σκοπό την ενίσχυση του ρόλου που μπορεί να παίξει η Ελλάδα αλλά και η Ε.Ε. στις διεθνείς οδικές συνδέσεις με την Βαλκανική και τη Μέση Ανατολή.

Στα έργα αυτά περιλαμβάνονται: η Εγνατία Οδός, ο Π.Α.Θ.Ε. (Κ. Μακεδονία, Θεσσαλία, Στερεά Ελλάδα, Πελοπόννησος και Κρήτη), η Ζεύξη του Ρίου - Αντιρρίου, η βελτίωση του Δυτικού «κάθετου» άξονα Ηγουμενίτσας - Αντιρρίου σε βαθμό ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετεί το είδος της κίνησης (μεγάλα φορτηγά) που συνεπάγονται οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η αναβάθμιση των λιμένων της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας, η παράκαμψη της Πάτρας και γενικά η κατασκευή της υποδομής που θα επιτρέψει την απρόσκοπτη προσπέλαση των λιμένων αυτών και θα αποτρέψει την υποβάθμιση του περιβάλλοντός τους.

Το μέγεθος των παρεμβάσεων και η σημασία για την ανάπτυξη της Χώρας του Κ.Π.Σ. 94-99 και ειδικότερα του παρόντος Ε.Π. είναι τόσο μεγάλη, ώστε η έγκαιρη (μέχρι το 1999) και ποιοτικά άψογη υλοποίησή τους να αποτελεί βασικό στόχο του φορέα διαχείρισης του Ε.Π.

Προϋπόθεση για τα ανωτέρω αποτελεί η βελτίωση του συνολικού κυκλώματος παραγωγής δημοσίων έργων ή οδικών έργων ειδικότερα, περιλαμβάνοντας τόσο τις τεχνικές και τα μέσα που χρησιμοποιούνται όσο και τις διαδικασίες και την οργάνωση των εμπλεκόμενων φορέων (προγραμματισμού, υλοποίησης, διαχείρισης των έργων). Για το θέμα αυτό οι αρμόδιες Ελληνικές Αρχές προωθούν σημαντικές αλλαγές, σε επικοινωνία και με τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με δεδομένη την προοπτική διεύρυνσης της Ε.Ε. διαφαίνεται επιτακτική η ανάγκη αναπροσανατολισμού της στρατηγικής του Εθνικού συστήματος μεταφορών, ικανώς ν' ανταποκριθεί στις ανάγκες εξυπηρέτησης των ροών εμπορευμάτων και επιβατών, που σταδιακά θα προκύψουν.

Έτσι ο δυτικός Β-Ν άξονας θα εξακολουθεί να έχει πρωταρχικό ρόλο, δεδομένου ότι η Αδριατική θ' αποτελεί την ουσιαστική διέξοδο των κρατών αυτών προς την Μεσόγειο και η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα θ' αποτελούν τις δυτικές πύλες του διεθνούς εμπορίου. Οι βόρειες λιμενικές πύλες θα λειτουργούν ανάλογα με τις γεωπολιτικές εξελίξεις στα Βαλκάνια. Η σημασία του Β-Ν άξονα θα παραμένει πρωταρχική και θα ενεργοποιηθεί η διαμετακόμιση μέσω των βορείων πυλών, προς και από την Μέση Ανατολή.

Ανάλογους ρόλους θα κληθούν να διαδραματίσουν και οι ήδη σημαντικοί σήμερα για την εσωτερική διακίνηση δυο άλλοι οριζόντιοι άξονες: Ηγουμενίτσα - Βόλος και Πάτρα - Πειραιάς.

- Στον άξονα Π.Α.Θ.Ε συνδυάζονται πόροι του παρόντος Ε.Π. και του Ταμείου Συνοχής (ενώ παράλληλα προωθείται και η προσέλκυση ιδιωτικών πόρων) με επιδιωκόμενο τελικό αποτέλεσμα την ολοκλήρωση της μετατροπής σε αυτοκινη-τόδρομο όλου του μήκους, τουλάχιστον από την Κόρινθο μέχρι τη Θεσσαλονίκη (με μόνη εξαίρεση το μικρό τμήμα των Τεμπών), όπου κυρίως για περιβαλλοντικούς λόγους η προώθηση της κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου, προβλέπεται ότι θα καθυστερήσει πολύ.

Στον άξονα της ΕΓΝΑΤΙΑΣ διαπλέκονται οι παρεμβάσεις του παρόντος Ε.Π. με αυτές του Ταμείου Συνοχής, σε όλο το μήκος του άξονα, με αποτέλεσμα την κατασκευή στο συνολικό μήκος του τμήματος Ηγουμενίτσα - Θεσσαλονίκη και σημαντικών λειτουργικών τμημάτων από Θεσσαλονίκη προς Κήπους.

Παράλληλες παρεμβάσεις σε τροφοδοτικούς / συνδετήριους άξονες θα υλοποιηθούν από τ' αντίστοιχα Π.Ε.Π. ενώ έχουν προγραμματισθεί να προωθηθούν παρεμβάσεις στους άξονες Αρδάνιο - Ορμένιο (Ε/Β σύνορα), Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Ε/Β σύνορα), Ιωάννινα - Κακκαβιά (Ε/Αλβανικά σύνορα) και ίσως Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή (Ε/Αλβανικά Σύνορα) από το νέο Πρόγραμμα INTERREG II. Ειδικότερα ο άξονας Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας χρηματοδοτείται και από το Ταμείο Συνοχής με 5 δις δρχ.

Στο πλαίσιο αυτού του Ε.Π. προβλέπεται η υλοποίηση δύο σημαντικών έργων: της ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου και της απλής ζεύξης του Μαλιακού κόλπου. Και τα δυο αυτά έργα προωθούνται προς υλοποίηση με σχήμα παραχώρησης της εκμετάλλευσης σε ιδιωτικούς φορείς, προφανώς με τη συμμετοχή των ιδιωτών στη χρηματοδότηση του έργου.

• Η ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της Χώρας για την εξασφάλιση της προσπέλασης της κοινοτικής και της διεθνούς κίνησης θ' αναδείξει την Χώρα σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, ρόλο τον οποίο καλείται να ικανοποιήσει η Ελλάδα, όχι μόνο λόγω της περιφερειακής της θέσης στον ευρωπαϊκό κορμό και της ρευστότητας του περιβάλλοντος στο χώρο της Βαλκανικής, αλλά και λόγω της ιδιαίτερης πλεονεκτικής της θέσης, στο σταυροδρόμι Ευρώπης - Ασίας - Αφρικής.

Προς την κατεύθυνση αυτή υιοθετούνται συγκεκριμένα μέτρα ανά τομέα που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των βασικών πυλών εισόδου στην Χώρα σε συνδυασμό με τους προτεινόμενους οδικούς άξονες, ώστε να εξυπηρετείται η διευρωπαϊκή και διεθνής επιβατική και εμπορευματική κίνηση.

• Στον τομέα θαλάσσιων μεταφορών προβλέπονται παρεμβάσεις σε λιμάνια περιφερειακής σημασίας, καθώς και σε λιμάνια που εξυπηρετούν το εσωτερικό της Χώρας, τα οποία έχουν αυξημένη επιβατική ή εμπορευματική κίνηση, είαι σημαντικοί κόμβοι στο λιμενικό δίκτυο της Χώρας και συνδέονται με το δίκτυο των μεγάλων λιμανιών και αξόνων της Χώρας.

Ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση της λειτουργίας των αεροδρομίων και λιμανιών αποτελούν προϋπόθεση για την ασφαλέστερη χρήση και την συνολική αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η ανάπτυξη της Εθνικής και διαπεριφερειακής σημασίας συνδέσεων αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση των διεθνών προσβάσεων, των διαπεριφερειακών συνδέσεων, καθώς και των συνδέσεων στο εσωτερικό της Χώρας.

Η στρατηγική υποστήριξη του στόχου αυτού περιλαμβάνει παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη βασικών αεροδρομίων και λιμανιών Εθνικής ή περιφερειακής σημασίας, καθώς και την κατασκευή σειράς ελικοδρομίων σε δυσπρόσιτες περιοχές.

Στα έργα υποδομής για την ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, πέρα από τα πιο πάνω, περιλαμβάνονται και εκείνα που χρειάζονται να γίνουν τόσο μέσα στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης - και ίσως της Αλεξανδρούπολης και του Ηρακλείου - όσο και στα έργα πρόσβασης σε αυτά.

- **Υιοθέτηση σχεδίων και μεθόδων με την ελάχιστη δυσμενή επίπτωση στο περιβάλλον.**

Εξαιτίας της τεράστιας σημασίας διατήρησης του περιβάλλοντος και επειδή το περιβάλλον στην Ελλάδα δεν έχει υποστεί μέχρι σήμερα τεράστιες ζημιές, είναι απαραίτητο και στον τομέα των οδικών έργων, να δοθεί πολύ μεγάλη προσοχή στη διαφύλαξη των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών όσο και στην υλοποίηση των κατάλληλων ενεργειών που θα μειώνουν τις δυσμενείς επιπτώσεις από τα έργα που θα γίνουν.

Τέλος σε ότι αφορά τις προβλέψεις για την εξέλιξη του συνολικού μεταφορικού έργου της Χώρας, υπολογίζεται ότι στην περίοδο 1994-1999 θα αυξηθεί σωρευτικά κατά 22%.

Η αύξηση του μεταφορικού έργου, στα τμήματα της υποδομής που αναβαθμίζονται με το ΕΠ/ΠΟΑ - όπως αυτή αντανακλάται στις σχετικές τεχνοοικονομικές μελέτες - είναι πολύ υψηλότερη.

Με την αύξηση της χωρητικότητας - κυκλοφοριακής ικανότητας - της υποδομής που αναμένεται να προκύψει από την υλοποίηση του ΕΠ/ΠΟΑ όχι μόνο υπερκαλύπτεται η προβλεπόμενη αύξηση του μεταφορικού έργου, αλλά αντιμετωπίζονται και όλα τα υφιστάμενα ποιοτικής φύσεως προβλήματα που όπως επισημάνθηκε πιο πάνω επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα της Ελληνικής Οικονομίας.

Η ακριβής εκτίμηση των επιπτώσεων που συνεπάγεται η υλοποίηση του προγράμματος εξαρτάται άμεσα με τις μεταβολές που αναμένεται να σημειωθούν στις άλλες δραστηριότητες και ιδιαίτερα τους άλλους παραγωγικούς κλάδους, όπως είναι ο πρωτογενής και δευτερογενής τομέας και ο τουρισμός.

Για το σύνολο της οικονομίας, οι πιο αντιπροσωπευτικοί από τους δείκτες που χρησιμοποιούνται είναι οι μεταβολές που αναμένονται να σημειωθούν **στο ΑΕΠ και την απασχόληση**. Από μελέτες που έγιναν στο ΚΕΠΕ αλλά και από εκείνες του Προγράμματος Σύγκλισης, προκύπτει ότι στην περίοδο του **Προγράμματος το ΑΕΠ θα αυξηθεί σωρευτικά κατά 22%** περίπου, και **η απασχόληση - λαμβάνοντας υπόψη και την αντίστοιχη πρόβλεψη για την αύξηση της παραγωγικότητας - κατά 3,4%**.

Ειδικότερα στον κλάδο των μεταφορών η απασχόληση αναμένεται ν' αυξηθεί κατά 7,1% δηλαδή κατά 18.000 άτομα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

**ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ, ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

6.1. INTERREG II ΕΛΛΑΔΑ / ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΟΡΙΑ

6.1.1. ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ INTERREG II

Οι βασικοί στόχοι του INTERREG II θα μπορούσαν να συνοψιστούν στους εξής οκτώ:

- A) Βελτίωση δικτύων μεταφοράς και επικοινωνίας και για την σύνδεση απομακρυσμένων περιοχών με διεθνή κέντρα και για την εκμετάλλευση της κεντρικής θέσης τους σε σχέση με τα Βαλκάνια και την νότια - ανατολική Μεσόγειο.
- B) Ολοκληρωμένη προσέγγιση συγκεκριμένων προβλημάτων μικροπεριοχών.
- Γ) Υποστήριξη τοπικών επιχειρήσεων ενθαρρύνοντας την παραγωγική επένδυση.
- Δ) Ανάπτυξη συνεργασιών με επιπρόσθετες δραστηριότητες σε πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια τμήματα.
- E) Ανάπτυξη διασυνοριακού εμπορίου.
- ΣΤ) Εκμετάλλευση φυσικών πηγών και δυνάμωση της εθνικής ταυτότητας.
- Z) Προστασία και ανάπτυξη του περιβάλλοντος
- H) Ανάπτυξη ανθρώπινης δραστηριότητας στην υποστήριξη ενεργειών του Προγράμματος και για την διασυνοριακή συνεργασία.

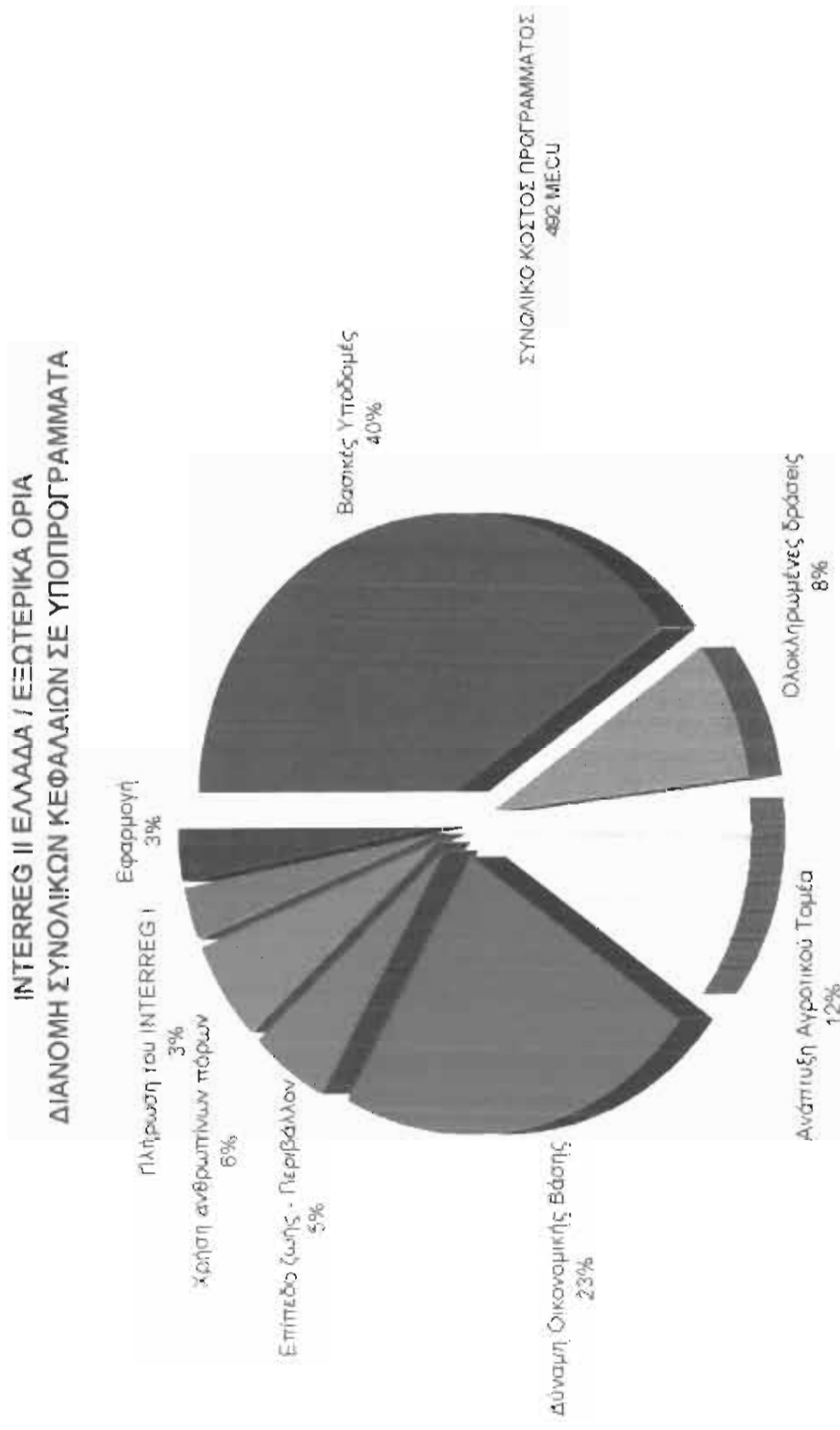
Οι πιο πάνω προτεραιότητες αντιπροσωπεύονται στα υποπρογράμματα του INTERREG II με τα ποσοστά όπως παρουσιάζονται παρακάτω στον πίνακα 12 και στο διάγραμμα 11:

Πίνακας 12: Προτεραιότητες INTERREG II (ποσοστιαία αναλογία)

	ΣΥΝΟΛΟ
α) Βασικών δομών	40%
β) Ολοκληρωμένη μεσολάβηση και ενεργοποίηση της ενδογενούς ικανότητας	8%
γ) Ανάπτυξη αγροτικού τομέα	12%
δ) Δυνάμωση της οικονομικής βάσης	23%
ε) Ποιότητα ζωής και περιβάλλον	6%
στ) Ανάπτυξη ανθρώπινης ικανότητας	6%
ζ) Συμπλήρωση ενεργειών INTERREG I	3%
η) Εφαρμογή	3%

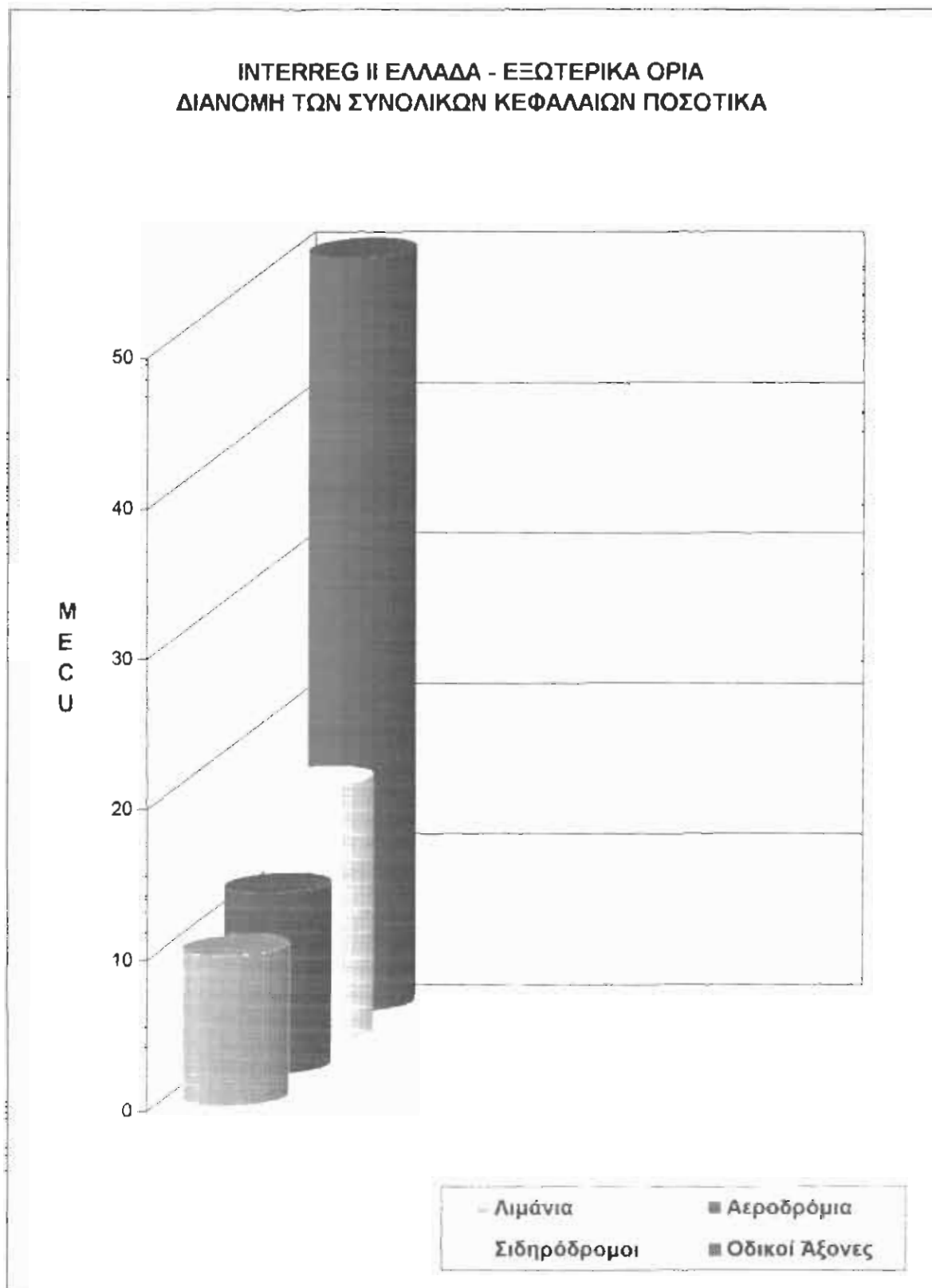
Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Διάγραμμα 11: Προτεραιότητες INTERREG II (ποσοστιαία αναλογία)



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Διάγραμμα 12: INTERREG II – Διανομή κεφαλαίων στην Ελλάδα



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

6.1.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ, ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ

Παρατηρείται μια ισορροπία ανάμεσα στις Βασικές Υποδομές, τον Παραγωγικό Τομέα και τα μέτρα Ανθρώπινης Δυνατότητας.

Μέσα από το 2ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (CSF II) στις Βασικές Υποδομές (μεταφορά, επικοινωνία, ενέργεια, υγεία και περιβάλλον), Παραγωγικότητα Περιβάλλοντος (αγροτική ανάπτυξη, τουρισμός, υποστήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων, επιστήμη και τεχνολογία), Ανθρώπινη Δραστηριότητα (εκπαίδευση), διαφαίνεται ότι το 50% των χρημάτων του προγράμματος αφορούν μέτρα στις Βασικές Υποδομές, 32% στην Παραγωγικότητα του Περιβάλλοντος και 6% στην Ανθρώπινη Δυνατότητα.

Για το υπόλοιπο 11% δεν έχουν προσδιοριστεί οι χρήσεις του και περιλαμβάνουν εκτός από την Εφαρμογή, Ολοκληρωμένες Ενέργειες σε Γεωγραφικές ενότητες, το οποίο πιθανόν θα περιλαμβάνει ενέργειες και των τριών ειδών, πιθανώς όμως να δίνεται έμφαση στην Παραγωγικότητα του Περιβάλλοντος.

Διάγραμμα 13: INTERREG II ΕΛΛΑΔΑ / Εξωτερικά όρια - Ταξινόμηση κατά κατηγορία



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Μια συνολική εικόνα όμως για τον αριθμό των θέσεων απασχόλησης που αναμένεται να δημιουργηθούν κατά την διάρκεια κατασκευής των έργων, μπορεί να δοθεί με την ad-hoc μέθοδο που χρησιμοποιείται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. Οι εκτιμήσεις βασίζονται στην υπόθεση ότι με κάθε 25.000.000 δρχ. που δαπανώνται δημιουργείται μια θέση απασχόλησης.

Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται οι θέσεις εργασίας (μετρούμενες σε άνθρωπο - έτη άμεσης απασχόλησης) που αναμένεται να δημιουργηθούν για τον κλάδο των κατασκευών - με βάση την υπόθεση αυτή.

Πίνακας 13: Άμεση απασχόληση (άνθρωπο - έτη)

ΕΤΟΣ	ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ - ΛΙΜΑΝΙΑ
Σύνολο	32941	3976
1994	2947	539
1995	3974	996
1996	5502	1027
1997	6437	649
1998	8522	477
1999	5559	288

Πηγή: Ε.Π. Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες

6.1.3. Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το Πρόγραμμα ισχυρίζεται ότι ο εξωστρεφής χαρακτήρας του είναι στην πραγματικότητα μεγαλύτερος από 50% αφού πολλές από τις ενέργειες, που έχουν χαρακτηρηισθεί ως ενδογενείς, στην πραγματικότητα έχουν ένα διασυνοριακό περιεχόμενο.

Διάγραμμα 14: INTERREG II ΕΛΛΑΔΑ – Σύνολα διασυνοριακών συναλλαγών



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Με δική μας όμως εκτίμηση, στα βασικά μέτρα του προγράμματος φαίνεται ότι υπάρχουν κάποιες υπερεκτιμήσεις και θα συμφωνούσαμε ότι οι αριθμοί του

Προγράμματος είναι κάπως συγκρατημένοι, συνεπώς η διασυνοριακή συνεργασία συγκρατημένη.

Η κατανομή της Διασυνοριακής Ενέργειας, είναι όπως φαίνεται και από τον πίνακα 14, 56% με την Βουλγαρία, 37% με την Αλβανία και 7% με Κύπρο και Μέση Ανατολή.

Πίνακας 14: Κατανομή Διασυνοριακής Ενέργειας σε χώρες γειτονικές της Ελλάδας με βάση το INTERREG II

ΧΩΡΑ	INTERREG II
Αλβανία	37%
Βουλγαρία	56%
Βαλκανική	0%
Πρώην Γιουγκοσλαβία	0%
Μεσογειακές Χώρες	7%
Ιταλία	0%
Διάφορες	0%
Σύνολο Ενεργειών	100%

Πηγή: Ε.Π. Προσβάσεις και Οδικόί Άξονες (Αυτοκινητόδρομοι, Λιμάνια, Αεροδρόμια) 1994-1999



Πίνακας 15: Ελληνικές Συναλλαγές με Γειτονικές Χώρες

	ΕΞΑΓΩΓΕΣ					ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ					ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ (ΙΣΟΖΥΓΙΟ)				
	1989	1993	1994	94/89	1989	1993	1994	94/89	1989	1993	1994	94/89	1989	1993	1994
	Million \$					Million \$					%				
1989=10	211	361	446	112,1	70	197	311	436	251%	819%	645%				
Αλβανία	#N/A	140	15	#N/A	#N/A	28	5	447	98%	153%	142%				
Βουλγαρία	86	142	137	160	121	137	169	#N/A	71%	107%	81%				
FYR Μακεδονίας	4984	4725	4980	100	10095	13357	13514	135	50%	36%	37%				
Τουρκία	7679	8416	9361	124	16166	22135	21249	131	47%	36%	44%				
ΕU-12															
Παγκόσμια															
Ποσοστό επί των συνολικών Ελληνικών Συναλλαγών															
Αλβανία	0,25%	1,49%	2,25%		0,05%	0,07%	0,15%								
Βουλγαρία	0,51%	0,58%	4,76%		0,43%	0,89%	1,47%								
FYR Μακεδονίας	#N/A	1,30%	0,16%		#N/A	3,12%	0,02%								
Τουρκία	1,35%	1,25%	1,46%		0,75%	0,62%	0,79%								
ΕU-12	65,8%	65,9%	53,2%		62,3%	50,3%	63,7%								
Παγκόσμια	100,0%	100,0%	100,0%		100,0%	100,0%	100,0%								
Ποσοστό επί των συναλλαγών με σημαντικές χώρες της ΕU-12															
Αλβανία	14,0%	26,8%	42,0%		5,8%	16,3%	23,3%								
Βουλγαρία	4,2%	19,1%	22,1%		11,7%	17,7%	20,9%								
FYR Μακεδονίας	#N/A	16,2%	1,7%		#N/A	4,6%	0,7%								
Τουρκία	1,4%	3,1%	1,3%		1,9%	1,8%	2,0%								
ΕU-12	0,72%	0,61%	0,55%		1,46%	1,83%	1,70%								
Παγκόσμια	0,64%	0,63%	0,61%		1,37%	1,71%	1,52%								

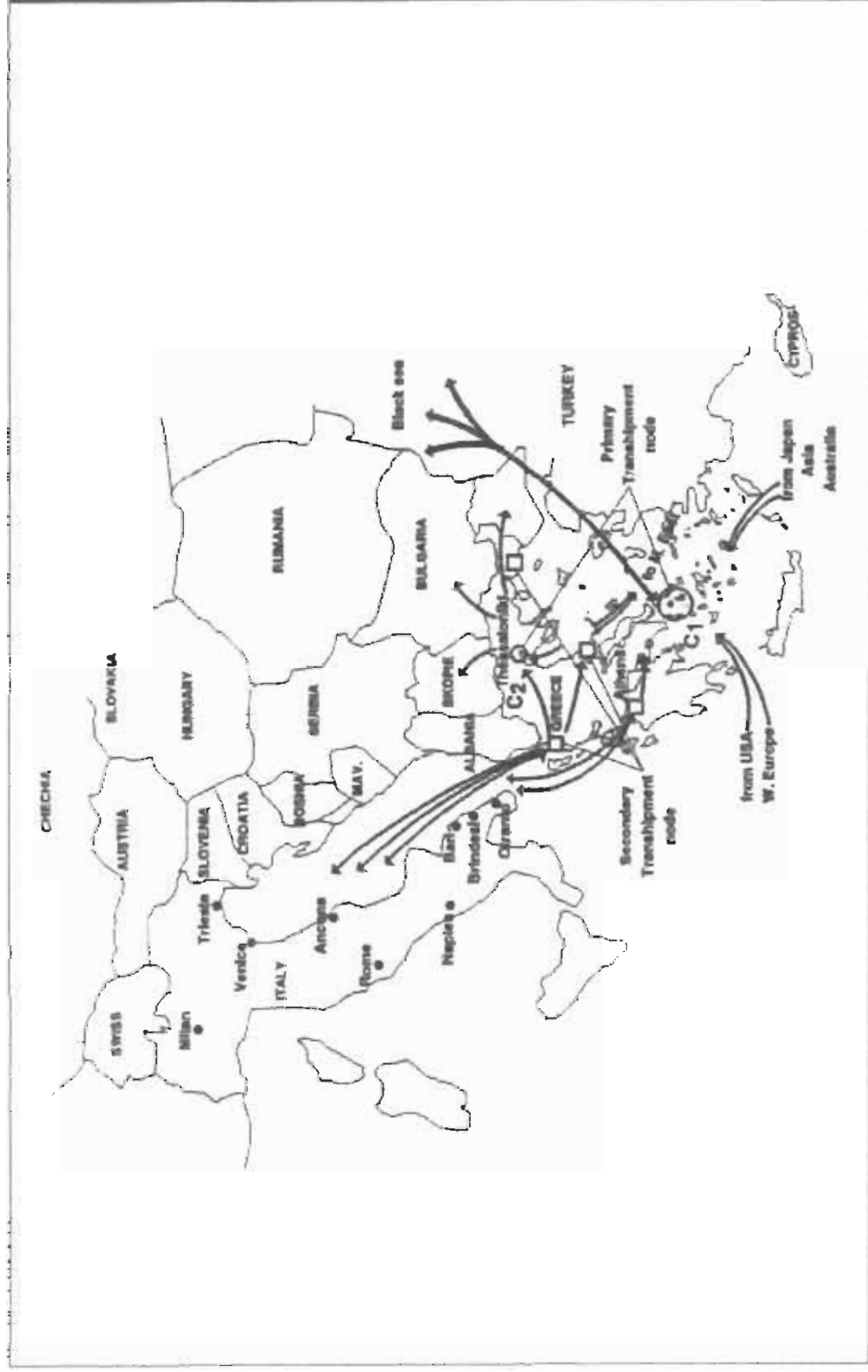
Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Πίνακας 16: Ελληνικές περιοχές άμεσα συσχετιζόμενες με τα εξωτερικά όρια σε επαρχιακό επίπεδο

	ΕΠΑΡΧΙΑ	ΝΟΜΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΣΥΝΟΡΑ
Σύνορα από τη ξηρά				
1	Αλεξανδρούπολη	Έβρος	52,6	TR
2	Σουφλί	Έβρος	15,1	TR
3	Διδιμότυχο	Έβρος	33,0	BG, TR
4	Ορεστιάδα	Έβρος	40,0	BG, TR
5	Κομοτηνή	Ροδόπη	81,3	BG
6	Ξάνθη	Ξάνθη	91,1	BG
7	Δράμα	Δράμα	96,6	BG
8	Σιντίκι	Σέρρες	35,0	BG
9	Κιλκίς	Κιλκίς	61,4	FYROM
10	Πεονια	Κιλκίς	20,3	FYROM
11	Άλμοπια	Πέλλα	29,0	FYROM
12	Φλώρινα	Φλώρινα	53,1	FYROM, AL
13	Καστοριά	Καστοριά	52,7	AL
14	Κόνιτσα	Ιωάννινα	9,3	AL
15	Πογόνιο	Ιωαννίνα	6,4	AL
16	Φιλιατιά	Θεσπρωτία	11,7	AL
Σύνορα από τη θάλασσα				
17	Κέρκυρα	Κέρκυρα	105,4	AL
15	Σαμοθρακή	Έβρος	3,1	TR
19	Λήμνος	Λέσβος	17,9	TR
20	Μιθίμνα	Λέσβος	2,3	TR
21	Μυτηλήνη	Λέσβος	57,0	TR
22	Χίος	Χίος	52,2	TR
23	Σάμος	Σάμος	33,0	TR
24	Καλυμνος	Δωδεκάνησα	28,4	TR
25	Κως	Δωδεκάνησα	27,3	TR
26	Ρόδος	Δωδεκάνησα	101,3	TR
Σύνολο περιοχών ξηράς		6,7%	688,5	
Σύνολο περιοχών θαλάσσης		4,2%	428,0	
Σύνολο		10,9%	1116,4	
Σύνολο του INTERREG II E		31,7%	3249,2	
Σύνολο Ελλάδας		100,0%	10259,9	

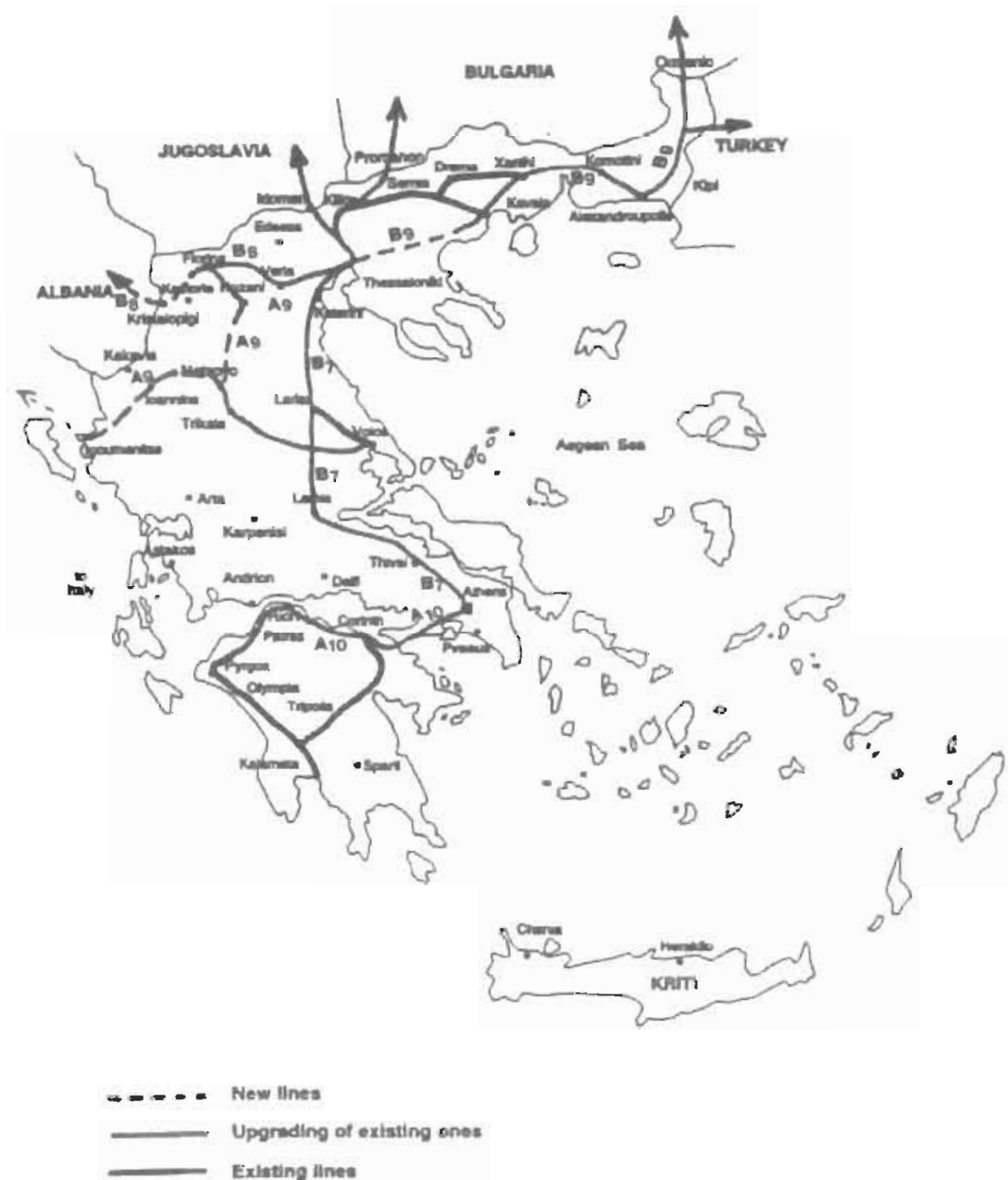
Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Χάρτης 1: Κύριοι Κόμβοι Μεταφοράς και Διαμετακόμισης Εμπορευμάτων στην Ελλάδα



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

Χάρτης 2: Κύρια Έργα Υποδομής στην Ελλάδα



Πηγή: Evaluation of Actions in the Fields of Telecommunication and Transportation in Greece, Ireland and Portugal, BOOZ – ALLEN & HAMILTON

6.2. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ / ΕΠΙΒΑΤΩΝ – ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Πίνακας 17: Αριθμός αφίξεων επιβατών στην Ελλάδα, σιδηροδρομικώς και θαλασσίως για το 1990

Νο	ΠΥΛΗ ΕΙΣΟΔΟΥ / ΕΞΟΔΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
1	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	282.383	16.94
2	Λιμάνι Πάτρας	257.868	15.47
3	Λιμάνι Πειραιά	82.458	4.95
4	Διασυνοριακή γραμμή Κήπων (Θράκη)	179.816	10.79
5	Διασυνοριακή γραμμή Προμαχώνα (Βουλγαρία)	135.749	8.15
6	Διασυνοριακή γραμμή Ευζώνων (Γιουγκοσλαβία)	728.336	43.7
	ΣΥΝΟΛΟ	1,666,610	100.0

Πηγή: Thematic Evaluation in Transport, A. BOUGAS DE VXI, E. DUFEIL DE XVI

* : Αφίξεις

** : Στοιχεία για το 1991

Πίνακας 18: Αριθμός αφίξεων τουριστών στην Ελλάδα, κατά χώρα για το 1990

ΧΩΡΑ Ή ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ*	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΧΩΡΕΣ ΕΟΚ*	5,957,426	88.63
<i>Γερμανία</i>	1,849,781	27.22
<i>Μεγάλη Βρετανία</i>	1,787,824	26.60
<i>Ιταλία</i>	619,572	6.22
<i>Γαλία</i>	522,466	7.77
<i>Ολλανδία</i>	469,445	6.98
<i>Δανία</i>	344,935	5.13
<i>Χώρες Ανατολικής Ευρώπης</i>	281,867	4.19
<i>Ηνωμένα Έθνη</i>	273,849	4.07
<i>Ιαπωνία</i>	107,694	1.60
<i>Αυστραλία</i>	101,142	1.51
ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΧΩΡΕΣ	6,721,142	100.0

Πηγή: Thematic Evaluation in Transport, A. BOUGAS DE VXI, E. DUFEIL DE XVI

* : Με βάση τους αριθμούς του πίνακα

Πίνακας 19: Συνολικό ύψος Ελληνικών Εισαγωγών και Εξαγωγών κατά χώρα ή περιοχή για το 1991 (εκατ. Δρχ.)

ΧΩΡΑ Ή ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Γερμανία ⁽¹⁾	760,219.1	376,935.7	1,137,154.8	23.58
Ιταλία	557,111.1	263,434.9	820,546.0	17.02
Γαλλία	304,570.1	118,780.6	423,350.7	8.78
Ολλανδία	234,189.3	53,783.4	287,972.7	5.97
Μεγάλη Βρετανία	209,902.1	107,829.1	317,731.2	6.59
Βέλγιο - Λουξεμβούργο	134,729.3	35,965.9	170,695.7	3.54
Ισπανία	84,534.3	26,593.2	111,127.5	2.31
Δανία	42,494.5	13,160.3	55,654.8	1.15
Ιρλανδία	22,537.2	2,090.4	24,627.6	0.51
Πορτογαλία	12,287.0	4,533.9	16,820.9	0.35
Σύνολο Χωρών ΕΟΚ	2,362,573.9	1,003,107.4		69.80
Χώρες ΕΦΤΑ	225,123.7	86,525.4	311,649.1	6.46
Ανατολική Ευρώπη	177,632.5	78,438.4	256,070.9	5.31
Τουρκία	30,579.6	19,195.0	49,774.6	1.03
Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας	41,243.2	29,148.5	70,391.7	1.46
Αφρική	174,569.3	58,741.6	233,310.9	4.84
Ε.Π.Α	168,323.0	90,224.6	258,547.6	5.36
Ιαπωνία	260,650.5	15,617.5	276,268.0	5.73
ΣΥΝΟΛΟ	3,440,695.7	1,380,998.4	4,821,694.1	100.00

Πηγή: Thematic Evaluation in Transport, Α. BOUGAS DE VXI, Ε. DUFEIL DE XVI

(1) Απ' τον Ιανουάριο του 1991 τα στοιχεία για την Ανατολική και Δυτική Γερμανία εμφανίζονται κάτω απ' το «Γερμανία» στις χώρες της ΕΟΚ.

Πίνακας 20: Αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων φορτηγών κατά τύλη εισόδου / εξόδου για το 1990

No	ΤΥΛΗ ΕΙΣΟΔΟΥ / ΕΞΟΔΟΥ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
1	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	8,130*	6,926*	15,056	9.07
2	Λιμάνι Πάτρας	8,801	9,802	18,603	11.2
3	Λιμάνι Πειραιά	-	-	-	-
4	Διασυνοριακή γραμμή Κρήτων (Θράκη)	2,786	2,772	5,558	3.35
5	Διασυνοριακή γραμμή Προμαχώνα (Βουλγαρία)	9,589	7,033	16,622	10.01
6	Διασυνοριακή γραμμή Ευζώνων (Γιουγκοσλαβία)	50,901	59,301	110,202	66.37
	ΣΥΝΟΛΟ	80,207	85,834	166,041	100.0

Πηγή: Thematic Evaluation in Transport, A. BOUGAS DE VXI, E. DUFEIL DE XVI

* : Στοιχεία για το 1991

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Preoccupation»

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Preoccupation								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
A. ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ										
A1	Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Μέτσοβο – Κοζάνη – Θεσ/νίκη	★	★	★	★	★	★	★		
A2 B1	Θεσ/νίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη – Κρήτοι	★	★			★	★			
A3	Λαμία – Τρίκαλα – Μέτσοβο	★			★					
A4	Βόλος – Λάρισα – Τρίκαλα	★		★		★		★		
A5	Λαμία – Άμφισσα – Αντίρριο (Πάτρα)	★				★		★		
A6	Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα	★						★		
A7 D3	Καλαμάτα – Ολύμπια – Πύργος – Πάτρα	★					★			
A8 D5	Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου	★					★			
B2	Αλεξανδρούπολη – Δυδμήτοιχο – Ορμένιο		★				★			
B3	Κομοτηνή – Βουλγαρικά σύνορα		★				★			
B4	Θεσ/νίκη – Προμαχώνας Θεσ/νίκη – Εύζωνοι		★				★			
B5	Θεσ/νίκη – Έδεσσα – Φλώρινα – Κρυσταλοπηγή		★				★			

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Preoccupation» (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Preoccupation											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
A. ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ													
B6	Ιωάννινα – Κακαβιά		★		★								
D1	Αθήνα – Θεολίκη				★				★			★	
D4	Πάτρα (Αντίρριο) – Αμφιλοχία – Άρια – Ιωάννινα		★		★		★						
D6	Καλαμάτα – Τρίπολη (διακλάδωση για Σπάρτη)				★		★						
H1	Χανιά – Ηράκλειο – Συτρία						★						
E1	Εσωτερικός Δακτύλιος Αθηνών											★	
E2	Μέσος Δακτύλιος Αθηνών											★	
E3	Παρακαμπτήριο Εξόδου Δυτικών Αθηνών											★	
E4	Παρακαμπτήριο Εξόδου Ανατολικών Αθηνών											★	
E5	Ελευσίνα – Λαύριο (Αθήνα)											★	
E6	Ελευσίνα – Καζά – Θήβες – Αλυκή				★							★	
E7	Καισαριανή – Λαγονήσι (Αθήνα)											★	

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Reoccupation» (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός (όπως στο κείμενο)	Περιγραφή του Προγράμματος	Reoccupation									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
A. ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ											
E8	Λεωφόρος Κύμης (Αθήνα)										*
	Λεωφόρος Γλυφάδας										*
	Περιφερειακός Ανατολικού Υμητού										*
	Σύνδεση Θηβών – Καποδιστριαίου										*
G1	Εξωτερική Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης			*							*
G2	Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης – Εθνική Οδός Θεσσαλονίκης / Καβάλας			*							*
G3	Λιμένας Θεσσαλονίκης – Εθνική Οδός Θεσσαλονίκης / Αθήνας			*							*

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Preoccupation» (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Preoccupation											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
Β. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ													
A9	Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Μέτσοβο – Καλαμάτα – Καλαμπάκα – Κοζάνη – Θεσνίκη	★				★							
A10 E11	Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα	★				★						★	
B7 D2	Αθήνα – Θεσνίκη – Ιδομένη	★			★							★	★
B8	Φλώρινα – Αλβανία		★										
B9	Θεσνίκη – Καβάλα – Αλεξ/πολη – Τουρκικά σύνορα		★			★							★
E9	Δίκτυο Προσπειών Αθηνών											★	
E10	Μενίδι – Ινός (δευτέρα γραμμή)					★						★	
E13	Σιδηροδρομική γραμμή προς το λιμάνι Πειραιώς (Ικόνιο)			★						★		★	
E14	Διαμετακομιστικός Κόμβος στο Μενίδι			★								★	
G4	Σιδηροδρομική Σύνδεση του Λιμένα Θεσσαλονίκης			★									★

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Preoccupation» (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Preoccupation									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Γ. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ											
A11	Ηγουμενίτσα		★	★							
A12	Γάτρα		★	★							
B10											
G6	Έργα Υποδομής Λιμένα Θεσσαλονίκης		★	★			★			★	
G7											
G8											
B11	Καβάλα		★				★				
B12	Αλεξανδρούπολη (εκπέκταση)		★				★				
C1	Κόμβος Θαλάσσιων Μεταφορών Αιγαίου		★	★							
C2	Κόμβος Transit στη Θεσσαλονίκη		★	★						★	
G11	Δευτερεύοντες Κόμβοι Transit στην Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Βόλο, Αλεξανδρούπολη		★	★					★		
C3	Ρόδος (επέκταση λιμένα και υποδομές ξηράς)								★		
F1											
F2	Ηράκλειο (επέκταση λιμένα και υποδομές ξηράς)		★						★		
F3	Μυτιλήνη (επέκταση λιμένα και υποδομές ξηράς)								★		

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Preoccupation» (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Preoccupation									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Γ. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ											
F4	Σούδα (Κρήτη) (Υποδομές ξηράς)							★			
F5	Κώς (επέκταση λιμένος και υποδομές ξηράς)							★			
F6	Μύκονος (Νέος Λιμένας)							★			
F7	Πάρος (Επέκταση)							★			
E15	Έργα Λιμένος Πειραιά	★									★

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Preoccupation» (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Preoccupation								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Δ. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ										
A13	Νέος Αερολιμένας Αθηνών	★	★	★						★
A14	Νέος Αερολιμένας Ανατολικής Κρήτης	★						★		
A15 G9 G10	Αερολιμένας Θεσσαλονίκης (επέκταση)	★	★	★						★
F8	Μυτιλήνη							★		
F9	Κώς							★		
F10	Μύκονος							★		
F11	Σάμος							★		
F12	Ρόδος							★		

Πηγή: Thematic Evaluation in Transport, A. BOUGAS DE VXI, E. DUFEIL DE XVI

Πίνακας 22: Λίστες των Έργων “Προτεραιότητας” και οριακού κόστους

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Μήκος (km)	Συνολικό Κόστος		Ποσοστό Συμμετοχής του Δημοσίου Ταμείου (%)	Συνολικό Κόστος Προερχόμενο απ' το Δημοσίο Ταμείο (εκατ. Δρχ.)	
			(εκατ. Δρχ.)	(εκατ. ECU)		(εκατ. Δρχ.)	(εκατ. ECU)
A. ΟΔΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ							
A1	Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Μέτσοβο – Κοζάνη – Θεσ/νίκη	360	330	82.5	88 %	292	73
A2	Θεσ/νίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη – Κρήτοι	325	270	67.5	75 %	202	50.5
D1	Αθήνα – Λαμία – Λάρισα – Θεσ/νίκη	475(*)	500	125	50 %	250	62.5
A6	Αθήνα – Κάρνθος – Πάτρα	185	155	38.75	45 %	57	14.25
A4	Βόλος – Λάρισα – Τρίκαλα	135	80	20	50 %	40	10
A8	Οδική Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου	2.1	100	25	40 %	40	10
B5	Θεσ/νίκη – Έδεσσα – Φλώρινα – Κρυσταλλοπηγή	185	200(+)	50	80 %	160	40
D4	Πάτρα (Αντίρριο) – Αμφιλοχία – Άρια – Ιωάννινα	200	115	28.75	80 %	89	22.25
E1	Εσωτερικός Δακτύλιος Αθηνών	-	10	2.5	100 %	10	2.5
E2	Κεντρικός Δακτύλιος Αθηνών (Σταυρός – Ελευσίνα)	45	80	20	10 %	8	2
G1	Εξωτερική Περιφερειακή Οδός Θεσ/νίκης	31	20	5	60 %	12	3
G3	Λιμένας Θεσ/νίκης – Εθνική Οδός Θεσ/νίκης / Αθηνών	8	6	1.5	100 %	6	1.5
D6	Καλαμάτα – Τρίπολη (συμπεριλαμβανομένης της διακλάδωσης για Σπάρτη / Γύθειο)	100	65	16.25	80 %	52	13
H1	Χανιά – Ηράκλειο - Σιτία	117	55	13.75	80 %	44	11
ΣΥΝΟΛΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ			2168.1	496.5	84 %	1262	315.5

Πίνακας 22: Λίστα των Έργων "Προτεραιότητας" και οριακού κόστους (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Μήκος (km)	Συνολικό Κόστος		Ποσοστό Συμμετοχής του Δημοσίου Ταμείου (%)	Συνολικό Κόστος Προερχόμενο απ' το Δημοσίο Ταμείο		
			(εκατ. Δρχ.)	(εκατ. ECU)		(εκατ. Δρχ.)	(%) κατά τη διάρκεια 1993-98	
B. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ								
D2	Αθήνα – Θεσσαλονίκη	470	450	112.5	100 %	450	112.5	80 %
A10	Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα	210	130	32.5	100 %	130	32.5	80 %
B9	Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη – Κήποι – Ορμένιο	450	260	65	100 %	260	65	40 %
G4	Σιδηροδρομική σύνδεση προς το λιμένα Θεσσαλονίκης	10	7	1.75	100 %	7	1.72	100 %
E13	Σιδηροδρομική Σύνδεση προς το Λιμένα Πειραιώς	12	16	4	100 %	16	4	100 %
ΣΥΝΟΛΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ			1152	918	100 %	918	229.5	229.5

Πίνακας 22: Λίστα των Έργων "Προτεραιότητας" και οριακού κόστους (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Συνολικό Κόστος		Ποσοστό Συμμετοχής του Δημόσιου Ταμείου (%)	Συνολικό Κόστος Προερχόμενο απ' το Δημόσιο Ταμείο		
		(εκατ. Δρχ.)	(εκατ. ECU)		(εκατ. Δρχ.)	(εκατ. ECU)	(%) κατά τη διάρκεια 1993-98
Γ. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ							
C1	Διαμετακομιστικός Κόμβος Κεντ. Αιγαίου	-	-	-	-	-	-
C2	Κόμβος Transit στη Θεσσαλονίκη	-	-	-	-	-	-
C3	Βόλος	5	1.25	100 %	5	1.25	100 %
A11	Ηγουμενίσα (Λαδοχώρι)	10	2.5	100 %	10	2.5	100 %
A12	Πάτρα	23	5.75	100 %	23	5.75	60 %
B10	Θεσσαλονίκη	20	5	100 %	20	5	100 %
B12	Αλεξανδρούπολη (επέκταση)	11	2.75	100 %	11	2.75	60 %
E15	Πειραιάς	20	5	100 %	20	5	100 %
F1	Ρόδος	11	2.75	100 %	11	2.75	40 %
F2	Ηράκλειο	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ
F3	Μυτιλήνη	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ
F5	Κώς	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ
F6	Μύκονος	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ
F7	Πάρος	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ	ΟΔ
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ		100	25	100 %	100	25	

ΟΔ = Όχι Διαθέσιμα

Πίνακας 22: Λίστα των Έργων "Προτεραιότητας" και οριακού κόστους (Συνέχεια)

Κωδικός αριθμός	Περιγραφή του Προγράμματος	Συνολικό Κόστος		Ποσοστό Συμμετοχής του Δημοσίου Ταμείου (%)	Συνολικό Κόστος Προερχόμενο απ το Δημόσιο Ταμείο		
		(εκατ. Δρχ.)	(εκατ. ECU)		(εκατ. Δρχ.)	(%) κατά τη διάρκεια 1993-98	
Δ. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ							
A13	Αθηνών (νέος αερολιμένας)	300	75	10 %	30	7.5	100 %
A14	Ανατολικής Κρήτης (νέος αερολιμένας)	15	3.75	25 %	3.75	1.00	100 %
A15	Θεσσαλονίκης (επέκταση)	5	1.25	100 %	5	1.25	100 %
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ		320	80	12 %	38.75	9.75	

Πηγή: Thematic Evaluation in Transport, A. BOUGAS DE VXI, E. DUFEIL DE XVI

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΑΠΟ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ Ή ΕΙΝΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

Από την διατύπωση των στόχων του Προγράμματος διαφαίνεται καθαρά ότι η μετατροπή του ΠΑΘΕ και η κατασκευή της Εγνατίας Οδού και των έργων των λοιπών οδικών αξόνων αποτελούν βασικό μοχλό για την βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται από τα οδικά μεταφορικά μέσα στις διαπεριφερειακές και διεθνείς συνδέσεις, καθώς και την υλοποίηση των άλλων στόχων του Κ.Π.Σ.

Κατά συνέπεια τα έργα (ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ) αποτελούν στρατηγικής σημασίας στοιχεία του Προγράμματος τόσο από άποψη επιδιωκόμενων μεταβολών στο οδικό δίκτυο της χώρας όσο και από άποψη διάθεσης πόρων (χρηματοοικονομική).

Για τους ίδιους λόγους, στρατηγικής σημασίας, θεωρείται και η αναβάθμιση της υποδομής των αεροδρομίων. Με την αναβάθμιση αυτή καλύπτονται οι ανάγκες τουλάχιστον μέχρι το 2005 και βελτιώνεται η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται.

Με τα έργα αυτά σε συνδυασμό και με την εγκατάσταση και λειτουργία του Συστήματος Εναέριας Κυκλοφορίας και την κατασκευή του νέου αεροδρομίου των Σπάτων αντιμετωπίζονται τόσο τα άμεσα, όσο και τα μακροχρόνια προβλήματα των αερομεταφορών της χώρας.

Σε ότι αφορά τα λιμενικά έργα του Προγράμματος, στρατηγικής σημασίας, είναι τα έργα που προβλέπονται για τα Λιμάνια Δυτικών Πυλών και τα κύρια εμπορικά λιμάνια, γιατί όχι μόνο ολοκληρώνουν το δίκτυο μεταφορών που δημιουργείται με τα οδικά έργα, αλλά διότι εξυπηρετούν τον ουσιαστικό προσανατολισμό της στρατηγικής των μεταφορών.

7.2. ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Με δεδομένη τη σημασία των στόχων που έχουν υιοθετηθεί σε Εθνικό επίπεδο για την υποδομή των οδικών μεταφορών είναι σαφές ότι οι πόροι που διατίθενται μέσω του ΕΠ/ΠΟΑ είναι ανεπαρκείς. Αν ληφθούν όμως υπόψη και οι τρόποι που διατίθενται μέσω του Τ.Σ. των ΠΕΠ και του INTERREG II, για την κατασκευή των τμημάτων των δύο βασικών αξόνων, καθώς και για την βελτίωση και κατασκευή εκείνων των έργων που συμπληρώνουν και βελτιώνουν την λειτουργικότητά τους, η αντιστοιχεία ανάμεσα στους στόχους και τις δαπάνες είναι ικανοποιητική και «εν πάσει περιπτώσει» πιο ικανοποιητική από οποιοδήποτε άλλο πρόγραμμα μέχρι τώρα.

Ειδικότερα για την εξυπηρέτηση του στόχου που αποσκοπεί στην μετατροπή του ΠΑΘΕ και την κατασκευή της Εγνατίας, διατίθεται το μεγαλύτερο μέρος των πόρων του Προγράμματος. Στην επίτευξη του στόχου αυτού συμβάλλουν τα διάφορα υποπρογράμματα τα οποία καλύπτουν το 63,8% της συνολικής δημόσιας δαπάνης του Προγράμματος και το 64,8% του συνολικού κόστους.

Παράλληλα για την εξυπηρέτηση του στόχου της αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας και των συνθηκών ασφάλειας στους βασικούς αυτούς άξονες, συμβάλλει το σύνολο του προγράμματος.

Σε ότι αφορά την υποδομή των αεροπορικών μεταφορών, οι πόροι που διατίθενται δεν επαρκούν για την κατασκευή και τις άλλες επεμβάσεις που χρειάζονται να γίνουν συνολικά, αλλά επαρκούν για την κατασκευή και βελτίωση εκείνων των έργων που καλύπτουν τις ανάγκες μέχρι το 2005.

Στα λιμάνια που οι ανάγκες των Δυτικών Πυλών δείχνουν πολύ μεγάλες, οι διατιθέμενοι πόροι δείχνουν ανεπαρκείς. Βεβαίως σ' αυτούς πρέπει να προστεθούν και οι πόροι των Π.Ε.Π. αλλά και του INTERREG II, ώστε να μπορεί άρτια να εξυπηρετηθεί η αλλαγή του ρόλου των λιμανιών των Δυτικών Πυλών. Πρόσθετα, ίσως τα προσεχή χρόνια σημαντικά ποσά να απαιτηθούν και για τα λιμάνια ακτοπλοΐας για συντήρηση και αναγκαίες βελτιώσεις, καθώς η αλλαγή τεχνολογίας στην ακτοπλοΐα, αλλά και η μεγέθυνση των πλοίων και η αύξηση της ιπποδύναμης των μηχανών τους, έχουν σημαντικά επηρεάσει την υποδομή.

7.3. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

7.3.1. Το παρόν αυτό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα είναι συμβατό με τις σχετικές με το περιεχόμενο του Κοινοτικές Πολιτικές, και ειδικότερα με την πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, την πολιτική των Μεταφορών, την πολιτική Περιβάλλοντος και την πολιτική των Δημοσίων Συμβάσεων.

• Οι ειδικοί στόχοι του Ε.Π. αφορούν:

- i) Στην επέκταση και τον εκσυγχρονισμό της μεταφορικής υποδομής (οδοί, λιμάνια, αεροδρόμια) που εξασφαλίζει πρόσβαση στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κέντρο.
- ii) Στη βελτίωση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών των μεταφορών.
- iii) Στη βελτίωση του πλέγματος μελέτη - κατασκευή - παρακολούθηση έργων.
- iv) Στην βελτίωση της ασάφειας στις μεταφορές.

Όλα αυτά συμβαδίζουν με τους στόχους της πολιτικής των μεταφορών και των Διευρωπαϊκών Δικτύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με βάση τις παραπάνω αναφορές, τα έργα του Ε.Π. είναι αναγκαία για τους εξής λόγους:

- i) Συμβάλλουν στην μείωση των ανισορροπιών που οφείλονται σε γεωγραφικούς κυρίως λόγους (στόχος Λευκής Βίβλου Μεταφορών).
- ii) Βελτιώνονται οι υφιστάμενοι διασυνοριακοί άξονες που συνδέουν την χώρα μας με τις κεντρικές περιοχές της Ε.Ε. με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης με την μετατροπή οδικών αξόνων σε Αυτοκινητόδρομους ή σε Οδούς Ταχείας Κυκλοφορίας καθώς, και την ανάπτυξη των λιμανιών.
- iii) Προσφέρεται εναλλακτική σύνδεση της Χώρας με τις λοιπές χώρες της Ε.Ε., με απ' ευθείας μάλιστα διασύνδεση μέσω της προώθησης των υπολοίπων συνδέσεων (Εγνατία Οδός, λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας).

- iv) Βελτιώνεται σημαντικά η ασφάλεια στους διασυνοριακούς άξονες και σε ορισμένους βασικούς οδικούς άξονες της χώρας, ένα ζήτημα απολύτου προτεραιότητας για την Ελλάδα.
- v) Ειδικά με τα προτεινόμενα στον τομέα «Ασφάλεια Θαλάσσιων Μεταφορών» (δημιουργία του συστήματος παρακολούθησης και εξυπηρέτησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας - V.T.S), η χώρα μας αποκτά τα μέσα και τις προϋποθέσεις για ν' ανταποκριθεί πλήρως στην εφαρμογή των απαιτήσεων τόσο της Οδηγίας 93/75 ΕΟΚ, η οποία καθιερώνει ένα σύστημα αναφορών των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα **φορτία και καταπλέουν ή αποπλέουν από λιμάνια Κρατών-Μέλη της Ε.Ε. προς τις Μεσογειακές χώρες.**
- vi) Βελτιώνεται σημαντικά το επίπεδο εξυπηρέτησης σε αεροδρόμια καθώς και η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών.
- vii) **Βελτιώνεται σημαντικά η εξυπηρέτηση τόσο επιβατικών όσο και εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών σε λιμάνια και τονώνεται το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο και ο τουρισμός.**
- viii) Αποτελούν μαζί με τα έργα του Ταμείου Συνοχής (Τ.Σ.) και με τα έργα των Π.Ε.Π., τα έργα προτεραιότητας για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου μεταφορικού δικτύου, συμβατού με την απόφαση δημιουργίας Διευρωπαϊκών Δικτύων και τις προοπτικές δημιουργίας του Πανευρωπαϊκού Δικτύου.

7.3.2. Για την υλοποίηση του παρόντος Ε.Π. εφαρμόζονται οι σχετικές Κοινοτικές Οδηγίες για το Περιβάλλον. Οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) εκπονούνται σύμφωνα με την οδηγία 85 / 337 / ΕΟΚ και την Ελληνική Νομοθεσία που έχει εκδοθεί, σύμφωνα με την οδηγία αυτή (Ν 1650 / 86, ΚΥΑ 69269 / 90 κ.λ.π.).

Παράλληλα οι Μ.Π.Ε. των συγκεκριμένων έργων που εκπονούνται συμφωνούν με τις κατευθύνσεις της «Πράσινης Βίβλου».

Η μεγάλη ποικιλία, ο πλούτος και η μικρή κλίμακα των ενοτήτων του ελληνικού Περιβάλλοντος, φυσικού και ανθρωπογενούς, μας υποχρεώνει ν' αντιμετωπίσουμε ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών προβλημάτων και να προωθήσουμε πολλά διαφορετικά μεταξύ τους έργα - μέτρα.

7.3.3. Κατά την υλοποίηση του Ε.Π. θα εφαρμοστούν οι σχετικές Κοινοτικές Οδηγίες που αφορούν συντονισμό των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων δημοσίων έργων, κρατικών προμηθειών και δημοσίων υπηρεσιών και το ανάλογο νομικό πλαίσιο προσαρμογής της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις ανωτέρω Οδηγίες.

Τα έργα του Ε.Π. θα δημοπρατηθούν σύμφωνα με την 93 / 37 / ΕΟΚ Οδηγία, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων δημοσίων έργων.

Μελέτες και λοιπές υπηρεσίες που θα χρηματοδοτηθούν από το Ε.Π. και εμπίπτουν στα πλαίσια της Οδηγίας 92 / 50 / ΕΟΚ, θ' ανατεθούν σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας αυτής και της σχετικής Ελληνικής Νομοθεσίας.

7.3.4. Για τα έργα που θα εκτελεστούν με το παρόν Ε.Π. θα ληφθεί υπόψη η Οδηγία 93 / 89 / ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 1993 σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για την χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής και ειδικότερα οι διατάξεις της Οδηγίας που αφορούν την επιβολή διοδίων ή τελών χρήσης στις οδικές υποδομές.

7.3.5. ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Το παρόν Ε.Π. κινείται απόλυτα μέσα στα πλαίσια των στόχων της Κοινοτικής Πολιτικής όπως περιγράφεται στην «Λευκή Βίβλο» για τις Μεταφορές, καθόσον η στρατηγική που το διέπει είναι εναρμονισμένη με την πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, την πολιτική των Μεταφορών, την πολιτική του Περιβάλλοντος, την πολιτική των Δημοσίων Συμβάσεων.

Επιπλέον είναι συμβατό με την δημιουργία δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και συμβάλλει στην Περιφερειακή Ανάπτυξη της χώρας, από και προς τη Ευρωπαϊκή Ένωση και από και προς τις Μεσογειακές Χώρες.

7.4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όλα τα έργα εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, είναι συμβατά με τις Κοινοτικές Πολιτικές, ενώ παράλληλα στοχεύουν και στην περιφερειακή ανάπτυξη περιοχών, που είναι και βασικός στόχος του ΕΤΠΑ. Τα έργα αυτά είναι πρώτης προτεραιότητας για την Χώρα, με υψηλή οικονομική σκοπιμότητα, συμβολή στην ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και στην συνεργασία των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

Η επιλογή των επιμέρους έργων οδικών αξόνων, λιμένων και αεροδρομίων βασίζεται στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών που στοχεύουν στην:

- (α) επέκταση και ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στις μεταφορές στην Ελλάδα,
- (β) ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας, για την εξυπηρέτηση της μεταφορικής ζήτησης, κοινοτικής αλλά και διεθνούς προέλευσης,
- (γ) ανάπτυξη των εσωτερικών (εθνικής και διαπεριφερειακής σημασίας) διασυνδέσεων με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή,
- (δ) βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις μεταφορές,
- (ε) συνεργασία των μεταφορικών μέσων (οδικοί άξονες, λιμάνια - αεροδρόμια) και την ταυτόχρονη συνεργασία με άλλα μεταφορικά μέσα, όπως οι σιδηρόδρομοι, που καλύπτονται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα.

Τα επιμέρους έργα που επιλέχθηκαν είναι ταυτόχρονα λειτουργικά αυτοτελή, «ώριμα» για υλοποίηση, έχουν ικανοποιητική κοινωνικοοικονομική σκοπιμότητα και εξασφαλίζουν ρεαλιστική απορρόφηση πόρων.

Το επιλέξιμο κόστος του Ε.Π. (Δημόσια Δαπάνη) είναι 2.214,4 MECU (642 δις δρχ.) από τα οποία το 60% αιτείται σαν χρηματοδότηση από την Ε.Ε. Επιπλέον εκτιμάται ότι 970 MECU θα διατεθούν για την ολοκλήρωση του Ε.Π. από ιδιωτικούς πόρους (Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, Ζεύξη Μαλιακού και προσβάσεις).

Το 85% περίπου της δημόσιας δαπάνης του Ε.Π., αφορά τους Οδικούς Άξονες, ενώ το υπόλοιπο 15% τα Λιμάνια και τα Αεροδρόμια.

Κύρια οφελούμενοι από την υλοποίηση των έργων του Ε.Π. είναι οι χρήστες της μεταφορικής υποδομής καθώς και η Εθνική Οικονομία (περιφερειακή ανάπτυξη, αύξηση απασχόλησης, βελτίωση εξαγωγικών δραστηριοτήτων, κ.λ.π.).

Ειδικότερα, από την κατασκευή των δύο μεγάλων αξόνων της χώρας (ΠΑΘΕ, Εγνατία) και σε συνέργεια με την κατασκευή νέων λιμένων όπως της Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Αλεξανδρούπολης κ.λ.π., **αναμένεται θεαματική μείωση του χρόνου και κόστους μεταφοράς, υψηλών προδιαγραφών διασύνδεση της χώρας με την Ε.Ε. και τρίτες χώρες, εξυπηρέτηση σημαντικής διεθνούς κυκλοφορίας καθώς και θεμελίωση νέων υπηρεσιών που αφορούν την διαμετακόμιση και τις συνδυασμένες μεταφορές.**

Παράλληλα, με τα υπόλοιπα έργα του Ε.Π., εξασφαλίζεται σωστή διασύνδεση / προσπέλαση απομονωμένων νησιωτικών και ηπειρωτικών περιοχών (περιφερειακά αεροδρόμια και λιμάνια, λοιποί οδικοί άξονες), καθώς και αναβάθμιση της κύριας υποδομής της χώρας (κύρια διεθνή αεροδρόμια) που έχει άμεση σχέση με τις συνθήκες ασφάλειας των μεταφορών και το τουριστικό προϊόν.

Το παρόν Ε.Π. του ΥΠΕΧΩΔΕ συμβάλλει στα μέγιστα στην δημιουργία νέων ευνοϊκών συνθηκών στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα. Ταυτόχρονα, συνεργαζόμενο με το Ε.Π. των σιδηροδρόμων, εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις για την ολοκληρωμένη μεσο-μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών στην χώρα και την διασύνδεσή του με τα αντίστοιχα δίκτυα της Ε.Ε. και των γειτονικών Μεσογειακών χωρών.

Η υλοποίηση του Ε.Π. αποτελεί αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για την οικονομική σύγκλιση της χώρας με την Ε.Ε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ

1. ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ Ή ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟ 1989:

Το σημείο του ξεκινήματος της διασυνοριακής επαφής και συνεργασίας ανάμεσα στην Ελλάδα και τους τέσσερις γειτόνους που δεν βρίσκονται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, στο τέλος της δεκαετίας του '80 ήταν αρκετά χαμηλό, και τα ελληνικά εξωτερικά σύνορα ήσαν τα λιγότερα ανοικτά στην Ευρώπη. Πολιτικοί παράγοντες σχετικά με τον ψυχρό πόλεμο και την δίπλευρη ιστορική διαμάχη, συστηματικός περιορισμός στην πλευρά του Κομμουνιστικού Καθεστώτος, μεγάλες διαφορές στο επίπεδο ανάπτυξης, μαζί με την γεωγραφία των συνοριακών περιοχών, όλα συνεισφέρουν στην κατάσταση. Συνοριακά περάσματα ή διαβάσεις και συνδετικές μεταφορικές υποδομές είχαν περιοριστεί σε ένα μεγάλο άξονα: Συνεργασία σε κοινά προβλήματα όπως η διοίκηση του νερού και του Περιβάλλοντος ήταν δύσκολο να πραγματοποιηθεί και πολιτικά ευαίσθητο.

- Στρατηγική μελέτη, θέματα μειονότητας και πολιτικά και οικονομικά προβλήματα, ενός Κομμουνιστικού Καθεστώτος, περιορίζουν την συνεργασία με την Βουλγαρία κυρίως, στις συνοριακές περιοχές.
- Συνεργασία με την Γιουγκοσλαβία παρεμποδίστηκε από το θέμα της Μακεδονίας και η Ελλάδα αποθάρρυνε ενώσεις στις συνοριακές περιοχές, καθώς και κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκη - Σκόπια. Παρ' όλα αυτά η κοινή μεταφορά εμπορίου ήταν σημαντική και για τις δύο χώρες και για εκατοντάδες χιλιάδες Γιουγκοσλάβους, κυρίως από την πρώην Γιουγκοσλαβία της Μακεδονίας, που επισκέφθηκαν την Βόρεια Ελλάδα για ψώνια και τουρισμό.
- Η ακραία από τη φύση της απομόνωση του Κομμουνιστικού Καθεστώτος στα Τίρανα, ήταν υπεύθυνη για το χαμηλό επίπεδο συνεργασίας με την Αλβανία, ενώ άλλος ένας παράγοντας που περιόριζε επαφές κατά μήκος των συνόρων, ήταν ο

φόβος των Αλβανών για τις δραστηριότητες των ελληνικών μειονοτήτων στη χώρα τους.

- Η πολιτική ένταση ανάμεσα στην Αθήνα και στην Άγκυρα και η στρατιωτική θέση που έχουν τα ανατολικά και νότια νησιά του Αιγαίου και ο Έβρος σχετικά με την Τουρκία, είναι στην ρίζα του ελληνικού δισταγμού να αναπτύξει οικονομική συνεργασία με την Τουρκία, κυρίως σε συνοριακές περιοχές

Άλλος ένας οικονομικός παράγοντας ήταν ο προστατευτισμός εναντίον της σπατάλης καταναλωτικών αγαθών και τουρισμού.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 η Ελλάδα δήλωσε την προθυμία της να αναπτύξει συνεργασία με τους Βαλκάνιους γείτονες και μερικές φορές υπήρχε ακόμα συζήτηση ότι η Θεσσαλονίκη θα γινόταν κέντρο για αυτή την δραστηριότητα. Ωστόσο τα παράγοντα που αναφέραμε παραπάνω αποδείχτηκαν ένα φοβερό εμπόδιο.

2. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΤΑ ΤΟ 1989:

Μια τελείως καινούρια κατάσταση εμφανίστηκε μετά το 1989 με αντιφατική ανάπτυξη: διασυνοριακή ροή με την Βουλγαρία και Αλβανία πετάχτηκαν θεαματικά (παρά την συχνή πολιτική ένταση με την Αλβανία) και σχεδόν διακόπησαν με την καινούρια σχηματισμένη πρώην Γιουγκοσλαβία της Μακεδονίας και έμειναν στάσιμες με την Τουρκία.

- Η ροή εμπορίου στην Ελλάδα είχε καλή εικόνα δυναμισμού μετά το 1989 στις σχέσεις της με Βουλγαρία και Αλβανία, εξαγωγές στις δύο χώρες αυξήθηκαν κατά πολύ, ενώ οι εξαγωγές προς την Ενωμένη Ευρώπη έμειναν στάσιμες. Το μερίδιο της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές εξαγωγές στις δύο χώρες επίσης αυξήθηκε θεαματικά και τώρα βρίσκεται σε εντυπωσιακά επίπεδα (27% για την Βουλγαρία, 42% για την Αλβανία έναντι 0,61% για εξαγωγές στον Κόσμο). Το επίτευγμα των Ελληνικών Εξαγωγών προς την πρώην Γιουγκοσλαβία της Μακεδονίας ήταν επίσης θεαματικό το 1993, πριν από το εμπάργκο. Τρόφιμα, καταναλωτικά αγαθά και προϊόντα λαδιού, είναι τα πιο δυναμικά προϊόντα εξαγωγών προς τους βόρειους γείτονες. Οι εισαγωγές από Βουλγαρία και Αλβανία επίσης αυξήθηκαν, αλλά λιγότερο θεαματικά από τις εξαγωγές, επιτρέποντας έτσι μια βελτίωση στην

ισορροπία του εμπορίου. Ωστόσο το εμπόριο με τις τέσσερις γειτονικές χώρες, είναι υπεύθυνο μόνο για το 8,6% των συνολικών Ελληνικών Εξαγωγών, έναντι του 53% για την Ευρώπη.

- Η Επένδυση στην Βουλγαρία και μέχρι ένα σημείο στην Αλβανία επίσης, ήταν αξιοσημείωτη αν και ήταν κυρίως προσανατολισμένη προς το εμπόριο και την εφήμερη δραστηριότητα, όπου η γκρίζα οικονομία έπαιξε ένα μεγάλο ρόλο. Υπήρχαν όμως σημαντικές εξαιρέσεις κυρίως στη Βουλγαρία με μεγάλες συμφωνίες στον παραγωγικό τομέα.
- Μια τεράστια ροή, κυρίως Αλβανών μεταναστών (παράνομη) και στους εθνικούς, Έλληνες και Αλβανούς, έχει γίνει ένας κύριος παράγοντας για τις οικονομίες των δύο χωρών προκαλώντας κοινωνική ένταση στην Ελλάδα. Οι αριθμοί φτάνουν μέχρι 300.000 λαθρομετανάστες. Η επίδραση της Αλβανικής μετανάστευσης είναι μεγαλύτερη κοντά στα Αλβανικά σύνορα και στα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά οι Αλβανοί βρίσκονται σε όλη τη Χώρα.

Στην Κεντρική Μακεδονία και Θράκη υπάρχει επίσης μια μικρότερη ροή μεταναστών (συνήθως παράνομη) από τη Βουλγαρία, την πρώην Γιουγκοσλαβία και άλλες ανατολικές Ευρωπαϊκές χώρες.

Δεν υπάρχουν σκληρά στοιχεία για το περιφερειακό μοίρασμα στην Ελλάδα στην πρόσφατη διασυνοριακή δραστηριότητα με τις γειτονικές χώρες. Φαίνεται ότι ο δυναμισμός προς τους βόρειους γείτονες προέρχεται από την Βόρεια Ελλάδα (και από την Ήπειρο για την Αλβανία), με τη Θεσσαλονίκη σημαντικό κέντρο. Ωστόσο οι περιφέρειες που βρίσκονται στα σύνορα δεν έχουν επωφεληθεί από το «άνοιγμα». Αυτό ισχύει για την ανατολική Μακεδονία και Θράκη, καθώς επίσης και για την περιοχή που συνορεύει με την πρώην Γιουγκοσλαβία της Μακεδονίας (στην Κεντρική και Δυτική Μακεδονία), όπου η τάση βρισκόταν στην αντίθετη κατεύθυνση. Είναι λιγότερο αληθές για τις περιφέρειες που συνορεύουν με την Αλβανία, κυρίως τα Ιωάννινα και ίσως για τις Σέρρες (αν και αυτές οι περιφέρειες είχαν το βάρος μαζικής ροής μεταναστών).

Πολιτικοί και συστηματικοί περιορισμοί στην διασυνοριακή ένωση με την Ελλάδα καταργήθηκαν στους τρεις βόρειους γείτονες. Ένα αποφασιστικό άνοιγμα στον εξωτερικό κόσμο ήταν το κύριο στοιχείο μιας μεταβατικής διαδικασίας αυτών των χωρών. Στην Ελληνική πλευρά ένα άνοιγμα προς ανερχόμενες αγορές των

Βαλκανίων σταδιακά έγινε ένα κύριο οικονομικό και ξένο πολιτικό αντικείμενο. Σε αυτό το γενικό πλαίσιο ένας ειδικός ρόλος δόθηκε στην Θεσσαλονίκη ως ένα οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο.

Στο επίπεδο συνοριακών περιφερειών, η Ελλάδα ενθαρύνει την διασυνοριακή συνεργασία με την Αλβανία και ο λόγος γι αυτό είναι το ενδιαφέρον της για την ελληνική μειονότητα στην Βόρεια Ήπειρο. Η ανησυχία για εθνικά θέματα συνεχίζει να εμποδίζει την συνοριακή περιφερειακή συνεργασία με την Βουλγαρία αλλά προφανώς μια κύρια απόφαση που μετατρέπεται αυτή την άποψη έγινε νωρίς, το 1995. Ο δισταγμός της Ελλάδας για διασυνοριακή συνεργασία με την Τουρκία έμεινε αμετάβλητος ενώ η διαμάχη για το όνομα της πρώην Γιουγκοσλαβίας της Μακεδονίας, οδήγησε στην στάση της διασυνοριακής συνεργασίας.

Οι οικονομίες των κατάλληλων περιφερειών στην Δυτική και Κεντρική Μακεδονία και κυρίως στην Φλώρινα, χτυπήθηκαν σοβαρά από το κλείσιμο των συνόρων της πρώην Γιουγκοσλαβίας της Μακεδονίας. Τελικά θα έπρεπε να αναφερθεί ότι η Καστοριά που βρισκόταν σε μια κάμψη εξαιτίας της κρίσης στον τομέα της γούνας που κυριαρχεί στην περιφέρεια, έχει πρόσφατα δει μια αξιοσημείωτη ανάρρωση μετά από το αποτέλεσμα μαζικής εξαγωγής γούνας προς την Ρωσία.

3. ΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΒΑΣΗ:

○ Αλβανία:

Υπάρχουν δύο κύριες διαβάσεις δρόμων (Κακκαβιά και Κρυσταλλοπηγή). Από το 1989 η Ελλάδα έχει υποστηρίξει το άνοιγμα καινούριων διαβάσεων και έχουν αποφασίσει για τρεις καινούριες διαβάσεις δρόμων (Sayada, Drymada, Mertzani). Οι καινούριες διαβάσεις είναι τοπικής σημασίας αλλά η διάβαση Sayada / Kopispol μελλοντικά θα μπορούσε να είναι μέρος της προέκτασης του αυτοκινητόδρομου Dalmatian.

Μια λίγο-πολύ τακτική σύνδεση θαλάσσης έχει καθοριστεί ανάμεσα στην Κέρκυρα και στους Άγιους Σαράντα.

○ Βουλγαρία

Υπάρχουν δύο κύριες διαβάσεις δρόμων και σιδηροδρομικών σταθμών: Προμαχώνας - Κουλάτα και Ορμένιο - Svilengrad στις δύο άκρες των συνόρων, αφήνοντας πάνω από 400 χιλιόμετρα των συνόρων χωρίς διάβαση. Πρόσφατα η Ελλάδα σταμάτησε να έχει αντιρήσεις στο άνοιγμα τριων καινούριων διαβάσεων, Exohi - Echinops βόρεια της Ξάνθης και βόρεια της Κομοτηνής ως ένα μέρος της αλλαγής που ήδη αναφέραμε.

Οι καινούριες διαβάσεις είναι περιφερειακής σημασίας, αλλά ο δρόμος Κομοτηνής-Kurdzali θα μπορούσε να εξυπηρετήσει και διεθνή κίνηση.

○ Πρώην Γιουγκοσλαβία της Μακεδονίας:

Υπάρχουν τρεις διαβάσεις δρόμων (Doirani, Evzoni και Niki) και δύο διαβάσεις σιδηροδρομικών γραμμών (Idomeni, Nea Kafkasos). Εξαιτίας της κατάστασης στην πολιτική σχέση Ελλάδας - Γιουγκοσλαβίας δεν υπάρχει θέμα καινούριων διαβάσεων.

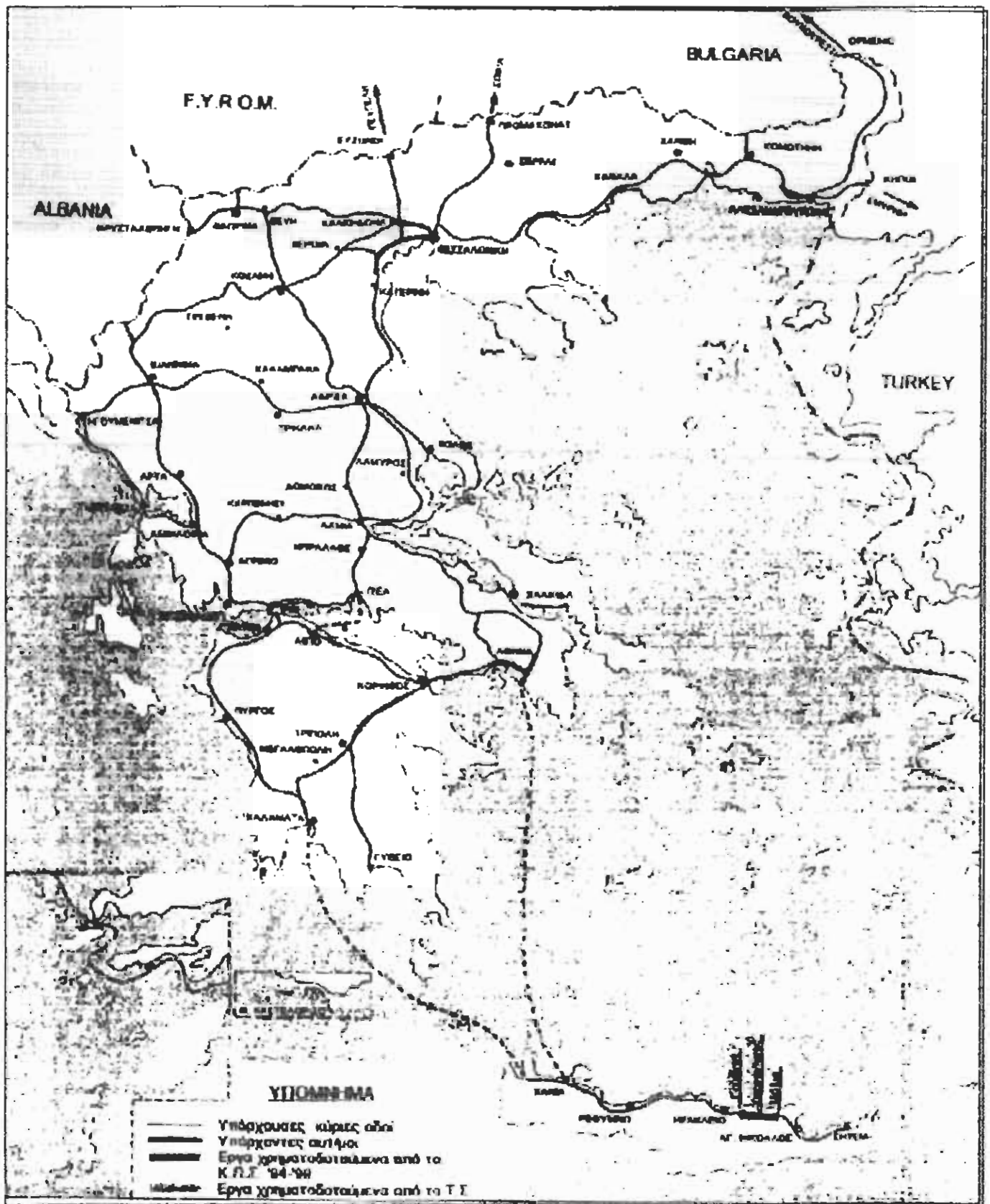
○ Τουρκία

Υπάρχουν δύο διαβάσεις δρόμων (Kiri, Kastanies) και μια διάβαση σιδηροδρομικής γραμμής (Pythion) στον Έβρο. Τακτικοί σύνδεσμοι πλοίων υπάρχουν μεταξύ των νησιών του Αιγαίου και των Τουρκικών πόλεων στις Τουρκικές ακτές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

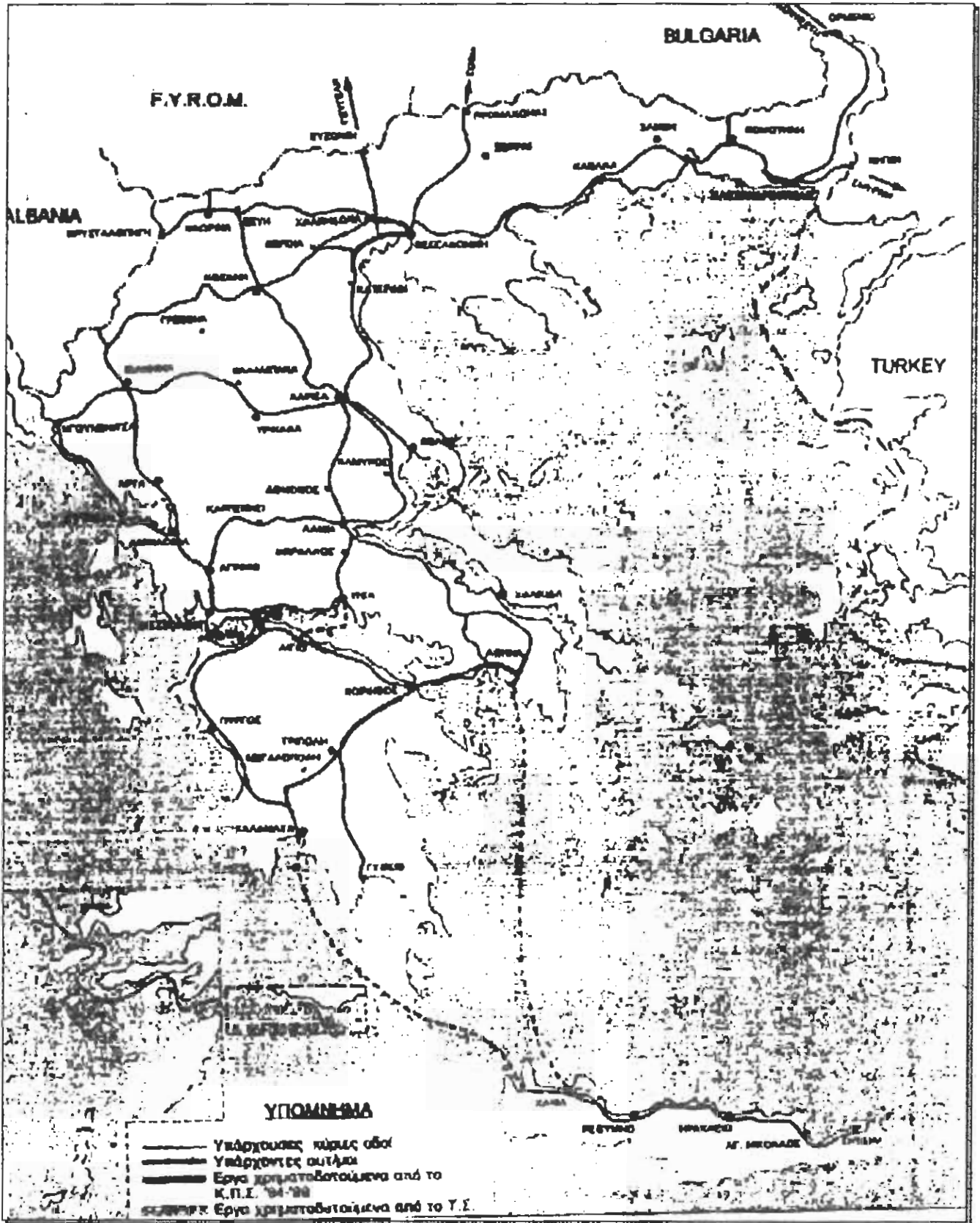
ΣΧΕΔΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΟΛΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

Σχέδιο 3: Βόρειος Άξονας Κρήτης (Υποπρόγραμμα: Οδικοί Άξονες, Υπο - Υποπρόγραμμα: 1.3, Μέτρο: 1.3.1)



Πηγή: Ε.Π. Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες (1994-1999)

Σχέδιο 4: Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου (Υποπρόγραμμα Οδικού Άξονας, Υπο-Υποπρόγραμμα: 1.3, Μέτρο: 1.3.3)



Πηγή: Ε.Π. Προσβάσεις και Οδικό Άξονας (1994-1999)

ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ

ΠΙΝΑΚΕΣ

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Πίνακας 1: Κίνηση επιβατών – εμπορευμάτων για το 1991, σελ. 23

Πίνακας 2: Κίνηση Αερολιμένων για το έτος 1993, σελ. 26

Πίνακας 3: Ελληνικές Επενδύσεις στα Μέσα Μεταφοράς, σελ. 29

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Πίνακας 4: Εισαγωγές από Ιταλία, σελ. 39

Πίνακας 5: Εξαγωγές από Ιταλία, σελ. 39

Πίνακας 6: Εξαγωγές πεπτονιών το 1991 (σε εκατ. Δρχ.), σελ. 40

Πίνακας 7: Εξαγωγές μήλων/αχλαδιών το 1991 (σε εκατ. Δρχ.), σελ. 40

Πίνακας 8: Εξαγωγές βερίκοκων / κερασιών / ροδακίνων το 1991 (σε εκατ. Δρχ.), σελ. 41

Πίνακας 9: Εξαγωγές κίτρων το 1991 (σε εκατ. Δρχ.), σελ. 41

Πίνακας 10: Εξαγωγές φρούλας / βατόμουρου το 1991 (σε εκατ. Δρχ.), σελ. 41

Πίνακας 11: Εξοικονόμηση χρόνου στις μεταφορές, σελ. 58

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

Πίνακας 12: Προτεραιότητες INTERREG II (ποσοστιαία αναλογία), σελ. 93

Πίνακας 13: Άμεση απασχόληση (άνθρωπο – έτη), σελ. 97

Πίνακας 14: Κατανομή Διασυνοριακής Ενέργειας σε χώρες γειτονικές της Ελλάδας με βάση το INTERREG II, σελ. 99

Πίνακας 15: Ελληνικές Συναλλαγές με γειτονικές χώρες, σελ. 100

Πίνακας 16: Ελληνικές περιοχές άμεσα συσχετιζόμενες με τα εξωτερικά όρια σε επαρχιακό επίπεδο, σελ. 101

Πίνακας 17: Αριθμός αφίξεων επιβατών στην Ελλάδα, σιδηροδρομικώς και θαλασσίως για το 1990, σελ. 104

Πίνακας 18: Αριθμός αφίξεων τουριστών στην Ελλάδα, κατά χώρα για το 1990, σελ. 105

Πίνακας 19: Συνολικό ύψος Ελληνικών Εισαγωγών και Εξαγωγών κατά χώρα ή περιοχή για το 1991 (εκατ. Δρχ.), σελ. 106

Πίνακας 20: Αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων φορτηγών κατά πύλη εισόδου/εξόδου για το 1990, σελ. 107

Πίνακας 21: Παρουσίαση των έργων υποδομής που είναι σύμφωνα με την πολιτική της «Preoccupation», σελ. 108-114

Πίνακας 22: Λίστα των Έργων «Προτεραιότητας» και οριακού κόστους, σελ. 115-118

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Διάγραμμα 1, 2: Αφίξεις ξένων τουριστών στην Ελλάδα – επιλογή της ως τόπο διακοπών, σελ. 27

Διάγραμμα 3: Επενδύσεις στον τομέα των υποδομών, σελ. 30

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Διάγραμμα 4, 5: Αγροτικές Εξαγωγές για το έτος 1990 σε ΚΕCU, σελ. 37

Διάγραμμα 6: Μεταβολή του όγκου μεταφορών διαμέσου των δυτικών λιμένων για τα έτη 87-91, σελ. 38

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Διάγραμμα 6: ΑΕΠ και κύριες εξαγωγές για το 1990, σελ. 70

Διάγραμμα 8, 9: Τουριστικά έσοδα ως ποσοστό του ΑΕΠ και των εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών, σελ. 71

Διάγραμμα 10: Αγροτική παραγωγή και κατανάλωση των προϊόντων της, σελ. 71

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

Διάγραμμα 11: Προτεραιότητες INTERREG II (ποσοστιαία αναλογία), σελ. 94

Διάγραμμα 12: INTERREG II – Διανομή κεφαλαίων στην Ελλάδα, σελ. 95

Διάγραμμα 13: INTERREG II ΕΛΛΑΔΑ / Εξωτερικά όρια – Ταξινόμηση κατά κατηγορία, σελ. 96

Διάγραμμα 14: INTERREG II ΕΛΛΑΔΑ – Σύνολα διασυνοριακών συναλλαγών, σελ. 98

ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΤΕΣ

○ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σχέδιο 1: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΡΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 1993, σελ. 14

○ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

Χάρτης 1: Κύριοι Κόμβοι Μεταφοράς και Διαμετακόμισης Εμπορευμάτων στην Ελλάδα, σελ. 102

Χάρτης 2: Κύρια Έργα Υποδομής στην Ελλάδα, σελ. 103

Σχέδιο 2: Δυτικός Άξονας (Υποπρογραμμα: Οδικοί Άξονες, Υπο-Υποπρόγραμμα: 1.3, Μέτρο: 1.3.2), σελ. 134

Σχέδιο 3: Βόρειος Άξονας Κρήτης (Υποπρογραμμα: Οδικοί Άξονες, Υπο-Υποπρόγραμμα: 1.3, Μέτρο: 1.3.1), σελ. 135

Σχέδιο 2: Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου (Υποπρογραμμα: Οδικοί Άξονες, Υπο-Υποπρόγραμμα: 1.3, Μέτρο: 1.3.3), σελ. 136

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1.

Ε.Π. ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ (ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ, ΛΙΜΑΝΙΑ, ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ) 1994 – 1999.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ

2.

EVALUATION OF ACTIONS IN THE FIELDS OF TELECOMMUNICATION AND TRANSPORTATION IN GREECE, IRELAND AND PORTUGAL, BOOZ – ALLEN & HAMILTON, (1993)

3.

THEMATIC EVALUATION ON TRANSPORT AND TELECOMMUNICATIONS FOR INFORMATION: A. BOUGAS DG XVI

E. DUFEIL DG XVI

