

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

**ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΣΕ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΦΟΙΤΗΤΕΣ:

**ΜΟΛΛΑ ΕΡΚΑΝ
ΤΑΜΠΟΥΚΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΜΠΟΤΖΩΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2008

ΒΟΛΟΣ



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
Β.ΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 6434/1
Ημερ. Εισ.: 14-07-2008
Δωρεά: Συγγραφέων
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΠΜ
2008
ΜΟΛ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	2
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	4
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ.....	5
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
1 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	9
Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	9
1.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	9
1.2 Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	16
1.3 ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	17
1.4 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	18
1.5 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	19
1.6 ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ Ε.Ε.....	21
1.6.1 <i>Η Λευκή Βίβλος</i>	22
1.6.2 <i>Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Δ.Δ.Μ.)</i>	26
1.6.3 <i>Η Ανανεωμένη Στρατηγική της Λισσαβόνας</i>	31
1.6.4 <i>Η Πολιτική Συνοχής για την περίοδο 2007-2013</i>	32
2 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	37
ΟΡΓΑΝΩΣΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	37
2.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	37
2.1.1 <i>Οδικές Μεταφορές</i>	37
2.1.2 <i>Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές</i>	41
2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΝΑΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ, ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ, ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΩΝ.....	43
2.2.1 <i>Οδικές Μεταφορές</i>	43
2.2.2 <i>Σιδηροδρομικές Μεταφορές</i>	45
2.3 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ.....	47
2.3.1 <i>Οδικές Μεταφορές</i>	47
2.3.2 <i>Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Μεταφορές</i>	56
3 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	63
Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 – 2013.....	63
3.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ – ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.....	63
3.2 ΣΥΝΑΦΕΙΑ – ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ.....	65
3.2.1 <i>Συνάφεια με το ΕΣΠΑ 2007-2013</i>	65
3.2.2 <i>Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα</i>	68
3.2.3 <i>Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα</i>	68
3.2.4 <i>Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας</i>	70
3.3 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.....	71
3.3.1 <i>Γενικά</i>	71
3.3.2 <i>ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ Α – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΕΤΠΑ</i>	74
3.3.3 <i>ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ Β – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ</i>	88

4 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	97
Η ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑ ΤΟ 2013.....	97
4.1 ΟΔΙΚΑ ΈΡΓΑ	97
4.1.1 Βόρεια Ελλάδα.....	97
4.1.2 Κεντρική Ελλάδα.....	101
4.1.3 Δυτική Ελλάδα.....	104
4.1.4 Πελοπόννησος.....	106
4.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΈΡΓΑ.....	111
4.2.1 Εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας (ΣΚΑ) - Θεσσαλονίκης.....	111
4.2.2 Εκσυγχρονισμός της γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) - Πάτρας.....	112
4.2.3 Κατασκευή Συγκροτήματος εγκαταστάσεων Θριασίου Πεδίου και σιδηρο-δρομικής σύνδεσης με λιμένα Ν. Ικονίου.....	113
4.2.4 Εκσυγχρονισμός άξονα Πειραιά - Αθήνας - Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών.....	114
4.2.5 Βελτίωση τμημάτων Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα.....	115
4.2.6 Βελτίωση τμημάτων περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου.....	115
5 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	117
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΤΗΤΑ	117
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	117
5.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΤΗΤΑΣ.....	117
5.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΧΕΣΗΣ ΤΟΥ KEEBLE.....	119
5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ	120
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	122
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	122
ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	122
ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ.....	123

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1	ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	17
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2	ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	19
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.1.....	77
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2	ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.1.....	78
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.1.....	78
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Α1.1	79
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.2.....	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.6	ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.2.....	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.7	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.2.....	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.8	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Α1.2	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.9	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α3.1.....	84
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.10	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α3.2.....	86
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.11	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α4.1.....	87
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.12	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.1.....	91
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.13	ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.1	91
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.14	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.1	92
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.15	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Β1.1	92
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.16	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.2.....	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.17	ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.2	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.18	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.2.....	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.19	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Β1.2	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1	ΧΡΟΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΑΛΙΑΚΟΣ – ΚΛΕΙΔΙ.....	103
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2	ΧΡΟΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	103
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3	ΧΡΟΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ..	105
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4	ΧΡΟΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ.	107
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5	ΧΡΟΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	109
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1.	ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 - 2013.	119
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΔΕΙΚΤΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007- 2013.....	120

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1.1	ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ	28
ΧΑΡΤΗΣ 1.2	ΈΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	29
ΧΑΡΤΗΣ 1.3	ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ	30
ΧΑΡΤΗΣ 4.1	Η ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΣ (ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΜΕΧΡΙ 6/2006 ΚΑΙ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΑ)	98
ΧΑΡΤΗΣ 4.2	ΚΑΘΕΤΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	99
ΧΑΡΤΗΣ 4.3	ΧΡΟΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	101
ΧΑΡΤΗΣ 4.4	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΜΑΛΙΑΚΟΣ – ΚΛΕΙΔΙ	102
ΧΑΡΤΗΣ 4.5	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Ε65)	104
ΧΑΡΤΗΣ 4.6	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	105
ΧΑΡΤΗΣ 4.7	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΔΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	107
ΧΑΡΤΗΣ 4.8	ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	109
ΧΑΡΤΗΣ 4.9	ΤΕΛΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑ ΤΟ 2013	110
ΧΑΡΤΗΣ 4.10	Η ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑ ΤΟ 2013	116

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Επιβλέπων Καθηγητής είναι ο κος Γεώργιος Μποτζώρης, του οποίου η βοήθεια ήταν πολύτιμη και ουσιαστική τόσο κατά την συλλογή και κατά την επεξεργασία των δεδομένων, όσο και κατά τη διαμόρφωση της τελικής της μορφής.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική εργασία πραγματεύεται τις ανάγκες των υποδομών στις μεταφορές, τις προτεραιότητες και τις επιλογές της εθνικής πολιτικής μεταφορών για την Ελλάδα με χρονικό ορίζοντα το 2013, δίνοντας βαρύτητα στις χερσαίες υπεραστικές μεταφορές.

Η δομή των κεφαλαίων της εργασίας παρουσιάζει μια χρονική αλληλουχία. Αρχικά παρουσιάζονται οι παράγοντες που καθορίζουν τις εθνικές και ευρωπαϊκές προτεραιότητες, οι οποίες και θα διαμορφώσουν αργότερα το πλαίσιο αναφοράς για τις τελικές επιλογές. Αναλύεται και γίνεται μια αποτίμηση της παρούσας κατάστασης, παρουσιάζοντας το έργο που έχει εκτελεστεί και αυτό που δεν υλοποιήθηκε και θα πρέπει να επαναπρογραμματιστεί. Παρουσιάζεται το σύνολο των έργων που πρόκειται να υλοποιηθεί στη νέα προγραμματική περίοδο, τόσο μέσα από Άξονες Προτεραιότητας, όσο και με τη μορφή χαρτών. Τέλος, οι θετικές επιπτώσεις της ολοκλήρωσης των υποδομών ποσοτικοποιούνται και με τη μορφή δείκτη εκτιμούνται.

Στο 1^ο κεφάλαιο – γίνεται αναφορά στη σημασία ενός οργανωμένου και σύγχρονου συστήματος μεταφορών για την ανάπτυξη της χώρας μας, περιγράφεται πως διαμορφώνεται η παρούσα κατάσταση του τομέα μεταφορών στην Ελλάδα, ποιοι παράγοντες έχουν διαμορφώσει αυτήν την κατάσταση και ποιες προοπτικές υπάρχουν για περαιτέρω εξέλιξη. Επίσης, παρουσιάζονται τα μερίδια της αγοράς των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, όπου φαίνεται η κυριαρχία των οδικών μεταφορών. Περιγράφονται οι Ευρωπαϊκές προτεραιότητες στις μεταφορές που δημοσιοποιούνται κυρίως στη Λευκή Βίβλο, αλλά και σε άλλα σημαντικά έγγραφα της Ε.Ε. όπως η ανακοίνωση COM (2005)0299 «Πολιτική της συνοχής για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης: Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας 2007-2013» και τα σχετικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Στο 2^ο κεφάλαιο – περιγράφεται αναλυτικότερα η παρούσα κατάσταση των Οδικών και των Σιδηροδρομικών - Συνδυασμένων Εμπορευματικών Μεταφορών. Γίνεται αναφορά στα έργα που πραγματοποιήθηκαν σε προηγούμενες διαχειριστικές περιόδους και στα ανεκτέλεστα που προγραμματίστηκαν για την νέα περίοδο. Γίνεται ανάλυση των Δυνατών σημείων / Αδυναμιών και Ευκαιριών / Κινδύνων του τομέα των Οδικών και των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, που βασίζεται στην ανάλυση της παρούσας κατάστασης. Σημαντικό τμήμα του κεφαλαίου αφιερώνεται στην αποτίμηση πολιτικών και παρεμβάσεων και στην ανάλυση των επιπτώσεων και για τους δύο τομείς μεταφορών.

Στο 3^ο κεφάλαιο – παρουσιάζονται οι Στρατηγικοί στόχοι και οι άξονες προτεραιότητας που θα καθορίσουν τις δράσεις στη νέα Προγραμματική Περίοδο 2007-2013 και που υλοποιούνται μέσα από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠΕΠ) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας». Γίνεται αναφορά στη συνάφεια του ΕΠΕΠ με εθνικές και ευρωπαϊκές προτεραιότητες. Περιγράφεται η αρχιτεκτονική των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007–2013 (ΕΣΠΑ), που διαμορφώθηκε έτσι ώστε να υλοποιηθούν με το βέλτιστο τρόπο οι στρατηγικές επιλογές της χώρας. Τέλος γίνεται εκτενής αναφορά στην επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΠΕΠ, η οποία περιλαμβάνει Άξονες Προτεραιότητας, που σχετίζονται με έξι διαφορετικές θεματικές ενότητες, από τις οποίες αναλύονται η πρώτη (οδικές μεταφορές) και η δεύτερη (σιδηροδρομικές & συνδυασμένες μεταφορές).

Στο 4^ο κεφάλαιο – Στα πλαίσια αυτού του κεφαλαίου περιγράφονται συνοπτικά τα οδικά έργα που ήδη κατασκευάζονται και αφορούν στην κατασκευή και λειτουργία νέων αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα, διαμορφώνοντας την τελική μορφή του εθνικού δικτύου μεταφορών μετά το 2013, καθώς και όλα τα εν εξελίξει έργα του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και παρουσιάζεται η ολοκληρωμένη μορφή τους και τα οφέλη που θα προκύψουν στο τέλος της Δ' προγραμματικής περιόδου.

Στο 5^ο κεφάλαιο – γίνεται προεκτίμηση, μέσω δεικτών, των επιδράσεων που θα έχει στην περιφερειακότητα κάποιων σημαντικών πόλεων της χώρας μας η ολοκλήρωση των έργων συγκοινωνιακής υποδομής μετά το τέλος της Δ' Προγραμματικής Περιόδου. Γίνεται σύγκριση στην περιφερειακότητα συγκεκριμένων πόλεων στην παρούσα κατάσταση και σε αυτή που θα διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση όλων των έργων που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και σχολιασμός των αποτελεσμάτων.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

1.1 Οργάνωση και χαρακτηριστικά των μεταφορών στην Ελλάδα – Παρούσα κατάσταση και προοπτικές

Ο τομέας των μεταφορών διαδραματίζει ένα ρόλο μεγάλης σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή μιας χώρας. Αναμφισβήτητα, ένα ολοκληρωμένο σύστημα υποδομών για τις μεταφορές αφενός μπορεί να υποστηρίξει την προγραμματισμένη αναπτυξιακή πορεία της χώρας και αφετέρου να προσφέρει ευκαιρίες, αποτελώντας πόλο έλξης για επενδύσεις. Επιπλέον, μπορεί να προσφέρει ασφάλεια, αξιοπιστία και οικονομική πρόσβαση τόσο σε επιχειρήσεις, όσο και σε πολίτες, συνεισφέροντας σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Τα τελευταία χρόνια δόθηκε ιδιαίτερη σημασία και καταβλήθηκαν μεγάλες προσπάθειες για την ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών της χώρας μας, με τη σημαντική συνδρομή της ΕΕ. Τα αποτελέσματα αυτών των ενεργειών είναι ήδη ορατά, καθότι βελτιώθηκε ουσιαστικά το μεταφορικό δίκτυο και δεδομένου ότι υπάρχουν οι ευκαιρίες για περαιτέρω βελτίωση. Ωστόσο, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι οι υποδομές της είναι λιγότερο ανεπτυγμένες σε σχέση με αυτές των υπόλοιπων χωρών της ΕΕ-15, γεγονός που υποδεικνύει ότι η Ελλάδα διανύει περίοδο με έμφαση στην υλοποίηση των στόχων της. Ουσιαστικές όμως εξελίξεις αναμένεται ότι θα επέλθουν μεσο-μακροπρόθεσμα, και με την ολοκλήρωση του νέου προγράμματος ανάπτυξης.

Όσον αφορά στην παρούσα κατάσταση που βρίσκεται το δίκτυο μεταφορών της χώρας μας, παρουσιάζεται υστέρηση στις επιβατικές μετακινήσεις με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αστικές και υπεραστικές, πρόβλημα στενά συνδεδεμένο και με τις ανεπάρκειες στη σιδηροδρομική υποδομή για τις υπεραστικές και έλλειψη μέσω σταθερής τροχιάς για τις αστικές. Η κατάσταση αυτή, μαζί με την ταχύτατη αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτων που θα συνεχίζεται (η Ελλάδα είχε 175 Ι.Χ. ανά 1.000 κατοίκους το 1991 και 310 Ι.Χ. ανά 1.000 κατοίκους το 2001), οδηγούν σε σημαντικά προβλήματα διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών σε ώρες και μέρες αιχμής, και σε συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες για μεγαλύτερη χωρητικότητα των οδικών αξόνων. Αν και η συμπλήρωση και ολοκλήρωση της βασικής οδικής υποδομής είναι απαραίτητη, είναι αναγκαία η παράλληλη ενίσχυση των συγκοινωνιακών δικτύων των άλλων μεταφορικών μέσων, επειδή, με τον τρόπο αυτό αφενός μεν θα παύσει να υπάρχει ο φαύλος κύκλος συνεχώς μεγαλύτερων αναγκών για οδική υποδομή και αφετέρου θα βελτιωθεί το περιβάλλον.

Σχετικά με τη θέση της χώρας μας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, είναι προφανές πως διαδραματίζει έναν νέο κομβικό ρόλο. Λόγω θέσης στο νοτιοανατολικό χερσαίο

σύνορο της Ε.Ε., η Ελλάδα έχει σημαντικές προσβάσεις στη Μέση Ανατολή (τόσο δια θαλάσσης όσο και δια ξηράς με την Εγνατία Οδό) και στην Αφρική (δια θαλάσσης). Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται ακόμα περισσότερο με την προσχώρηση της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε., οπότε και αποκαθίσταται η άμεση χερσαία σύνδεση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες-μέλη της Ε.Ε., καθώς και με τις υπό ένταξη και λοιπές χώρες – με δυνατότητες να καταστεί η χώρα διαμετακομιστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής, αλλά και σημαντικός επιχειρηματικός εταίρος, μέσω των αυξανόμενων επενδύσεων ελληνικών επιχειρήσεων στις χώρες αυτές.

Επιπλέον, το γεγονός ότι έχει αποκτηθεί μεγάλη εμπειρία, από προηγούμενα ΚΠΣ, σχετικά με την οργάνωση και διαχείριση των Κοινοτικών Συνδρομών και εφόσον οι επιχορηγήσεις αυτές συνεχίζονται και στο επόμενο πρόγραμμα ανάπτυξης, η χώρα μας κατέχει ανταγωνιστική θέση έναντι άλλων χωρών της διεύρυνσης, με φθινό εργατικό δυναμικό, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν κίνδυνο για την οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή της χώρας μας.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του Ελληνικού χώρου που προσδιορίζουν τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά του συστήματος μεταφορών της χώρας είναι:

- Η συγκέντρωση υπέρμετρα μεγάλου τμήματος του πληθυσμού και των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων της χώρας στην Αττική (35% του πληθυσμού και 39% του ΑΕΠ της χώρας) όπως και στη Θεσσαλονίκη (10% του πληθυσμού και 11% του ΑΕΠ της χώρας).
- Οι ανεπαρκείς συνδέσεις μεταξύ Αττικής, Θεσσαλονίκης και σημαντικών αστικών κέντρων που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις περιφέρειές τους επιτείνει τον υδροκεφαλισμό. Σημαντικός είναι επίσης ο ρόλος της σωστής σύνδεσης των αγροτικών και ημιαστικών περιοχών μεταξύ τους και με τα αστικά κέντρα.
- Η τουριστική ανάπτυξη που έχει διαμορφώσει εστίες ζήτησης μετακινήσεων κυρίως στα νησιά, αλλά και σε αρκετές περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας δημιουργεί σημαντικές απαιτήσεις συνδέσεων με τα αστικά κέντρα, καθώς και με τις περιοχές προέλευσης των τουριστών, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροδρομίων, λιμένων και οδικών προσβάσεων.
- Η πληθώρα των διάσπαρτων κατοικημένων νησιών δημιουργεί απαιτήσεις για αεροπορική και θαλάσσια εξυπηρέτηση των μονίμων κατοίκων. Οι εσωτερικές μετακινήσεις στα νησιά καλύπτονται εξ ολοκλήρου με οδικές μεταφορές.
- Η μορφολογία του εδάφους της ηπειρωτικής Ελλάδας, που χαρακτηρίζεται από τη διάσπαση της χώρας κυρίως από τον κεντρικό ορεινό όγκο στην κατεύθυνση βορρά-νότου και οδηγεί στη γραμμική ανάπτυξη των δικτύων χερσαίων μεταφορών, με

κορμό οδικού δικτύου σε σχήμα περίπου T και γραμμικό σιδηροδρομικό δίκτυο που καλύπτει μόνο την κεντρική και ανατολική χώρα.

- Η θέση της χώρας στο ΝΑ άκρο της Ε.Ε., χωρίς μέχρι σήμερα χερσαία σύνορα με άλλο κράτος-μέλος, που έχει περιορίσει τις χερσαίες μεταφορές, οδικές και σιδηροδρομικές, από και προς την Ε.Ε. και τη λοιπή Ευρώπη.
- Σημαντικό πρόβλημα στην Ε.Ε. γενικότερα και στην Ελλάδα είναι οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις στα μεγάλα αστικά κέντρα, που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε. και επενεργούν αρνητικά σε έναν από τους βασικούς στόχους της Λισσαβόνας.

Πέραν αυτών, το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα επηρεάζεται από τις πολιτικές και τις προτεραιότητες της Ε.Ε. σε τομείς όπως:

- Η απελευθέρωση των διεθνών μεταφορών, με δικαίωμα εγκατάστασης στα κράτη μέλη υπηρεσιών από όλη την Ε.Ε. (cabotage).
- Η καθιέρωση κανόνων ασφαλείας και ορίων ταχύτητας για φορτηγά και λεωφορεία και ο περιορισμός των κινδύνων από τη μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου Διευρωπαϊκού Συστήματος Μεταφορών, καθώς και ενός Πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τη σύνδεση με την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη (ΚΑΕ) και την Μεσόγειο.

Στην Ελλάδα, στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Αυτοκινητοδρόμων περιλαμβάνεται ο άξονας ΠΑΘΕ, η Εγνατία Οδός και οι κύριοι κάθετοι σε αυτήν άξονες, η ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ με τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος, ο άξονας Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα / Σπάρτη, ο βόρειος και ο νότιος Οδικός Άξονας Κρήτης και στην Αττική η Αττική Οδός περιλαμβανομένης και της σύνδεσης με το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα. Τα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα δεν έχουν άμεσο αντικείμενο στην Ελλάδα, αλλά δημιουργούν απαιτήσεις σύνδεσης της χώρας με αυτά μέσω του ΠΑΘΕ, των κάθετων συνδέσεων της Εγνατίας Οδού και των απολήξεων της Ιόνιας Οδού και συγκεκριμένα με τους άξονες:

- Μέσω FYROM: Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι-Σκόπια και Κοζάνη-Νίκη-Πρίλεπ.
- Μέσω Βουλγαρίας: Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας-Σόφια και Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο-Σβίλεγκραντ-Ντιμίτρογκραβ.
- Μέσω Τουρκίας: Αλεξανδρούπολη-Κήποι-Κωνσταντινούπολη και Αρδάνιο-Καστανιά-Ανδριανούπολη

Στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Σιδηροδρομικών Γραμμών Υψηλής Ταχύτητας (ΣΓΥΤ) περιλαμβάνεται ο σιδηροδρομικός άξονας ΠΑΘΕ/ΠΙ, που διασυνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας Πάτρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη και παρέχει σύνδεση με το Πανευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Διάδρομο IV: Βερολίνο / Νυρεμβέργη - Πράγα - Μπρατισλάβα - Βουδαπέστη - Κωνσταντά / Θεσσαλονίκη / Κωνσταντινούπολη

- Βελτίωση της ισορροπίας μεταξύ των οδικών και των άλλων μέσων μεταφοράς, για την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των ατυχημάτων.

Το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα επηρεάζεται επί πλέον από τις τεχνολογικές εξελίξεις που αφορούν κυρίως:

- Στην τεχνολογία οχημάτων που επιφέρει μείωση στις τιμές – και αύξηση στην ιδιοκτησία των επιβατικών αυτοκινήτων και στο μεταφορικό τους έργο – αλλά και βελτίωση της παθητικής ασφάλειας, μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και μείωση της εκπομπής ρύπων.
- Στη βελτίωση της ασφάλειας που επιτυγχάνεται επίσης με την ανάπτυξη συστημάτων εντοπισμού ασυνήθιστων γεγονότων, καθώς και με την ηλεκτρονική παρακολούθηση και διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας – με παράλληλη βελτίωση των συνθηκών οδήγησης. Στη σύγχρονη σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), με πυλώνες του συστήματος ERTMS για διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών αξόνων γραμμών υψηλής ταχύτητας. Στις τεχνολογικές εξελίξεις που αφορούν στην ασφάλεια και ποιότητα της ναυσιπλοΐας, όπως συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας VTMISS, ο κώδικας ISM σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες μεταφορές κλπ.
- Στα συστήματα ηλεκτρονικών διοδίων και είσπραξης τελών στάθμευσης που μειώνουν αισθητά τους σχετικούς χρόνους αναμονής.
- Στις νέες τεχνολογίες στις κατασκευές.

Σημαντικές επιπτώσεις τέλος έχει για την Ελλάδα η αυξημένη τάση ενοποίησης των παγκόσμιων αγορών («παγκοσμιοποίηση»), όσον αφορά στην ένταση του ανταγωνισμού, εντός του οποίου λειτουργούν η ελληνική και η ευρωπαϊκή οικονομία, στην κινητικότητα και στις απαιτήσεις για μετακινήσεις / μεταφορές προσώπων και κυρίως αγαθών σε μεγάλες αποστάσεις. Η προώθηση της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (ONE), παράλληλα με τις ενέργειες για τη βελτίωση της επιχειρηματικότητας, της ανταγωνιστικότητας, της καινοτομίας, καθώς και των υποδομών μεταφορών, είναι βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανταπόκρισή της (και των

κρατών-μελών της) στις προκλήσεις του διαρκώς αυξανόμενου ανταγωνισμού σε παγκόσμια κλίμακα.

Σε γενικές γραμμές ένα ορθολογικό σύστημα μεταφορών είναι προϋπόθεση για την επίτευξη στόχων όπως η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και η σύγκλιση, η δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας, η δημιουργία ελκυστικότερου περιβάλλοντος για επενδύσεις, η προσβασιμότητα στη γνώση, η ορθολογική αξιοποίηση των πόρων που είναι διάσπαρτοι σε διάφορες περιοχές και στους οποίους η χώρα, οι περιφέρειές της και οι διάφορες περιοχές της διαθέτουν συγκριτικό πλεονέκτημα, η προώθηση κάθετων και οριζόντιων διασυνδέσεων μεταξύ επιχειρήσεων κλπ. Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα μεταφορών επιδρά άμεσα στα εξής:

- Στην ισόρροπη ανάπτυξη της περιφέρειας (απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές της χώρας) και στη συγκράτηση του πληθυσμού στις έκκεντρες αυτές περιοχές, παρέχοντας τη δυνατότητα σύνδεσης με σημαντικά αστικά κέντρα.
- Στην υλοποίηση στόχων όπως η άρση της απομόνωσης· η τόνωση της δημογραφικής και παραγωγικής ανάπτυξης των ορεινών, παραμεθόριων και νησιωτικών περιοχών· η προώθηση ίσων ευκαιριών πρόσβασης στην αγορά εργασίας – και γενικότερα διάχυσης της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και υπηρεσιών από τα μεγάλα κέντρα προς τις περιφερειακές περιοχές και δημιουργίας σ’ αυτές κατάλληλων συνθηκών διαβίωσης, απασχόλησης και διασφάλισης εισοδημάτων ως προϋποθέσεις για την ισόρροπη ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση των πόρων. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τις φθίνουσες αγροτικές περιοχές της χώρας, όπου η αγροτική απασχόληση μειώνεται επί δεκαετίες και όπου ως σήμερα έχουν εμφανισθεί περιορισμένες εναλλακτικές δυνατότητες ανάπτυξης – ισχύει δε ακόμη και σε περιφερειακό επίπεδο, σε περιφέρειες όπως της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και της Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, αλλά και για πολλές απομακρυσμένες νησιώτικες και ορεινές περιοχές.
- Στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης στις μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις, ιδιαίτερα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, αλλά και στις άλλες μεγάλες πόλεις, και στην εξ αυτής προκύπτουσα βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών (βασική προτεραιότητα των στόχων που αφορούν στο περιβάλλον στα πλαίσια της Ε.Ε.), της υγείας των κατοίκων και γενικότερα της ποιότητας ζωής και της αειφόρου ανάπτυξης, καθώς και στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων – ιδιαίτερα μέσω της προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Στο κόστος των μεταφορών πρώτων και ενδιάμεσων υλών και τελικών προϊόντων και επομένως στην ανταγωνιστικότητα των παραγωγικών μονάδων και δραστηριοτήτων σε όλες τις κλίμακες – στο σύνολο της Ε.Ε., στο σύνολο της Ελλάδας, αλλά και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Κατ’ επέκταση, επιδρά σε χαρακτηριστικά όπως η βιώσιμη επιχειρηματικότητα, η απασχόληση και η ανεργία

στις διάφορες μορφές της, τα εισοδήματα κ.α. Τα Διευρωπαϊκά δίκτυα συμβάλλουν ιδιαίτερα στον τομέα αυτό, μέσω της ενίσχυσης των διακρατικών και διαπεριφερειακών συνδέσεων και ενισχύουν την ελκυστικότητα των περιοχών που εξυπηρετούν ως προς την προσέλκυση επενδύσεων.

- Στη βιώσιμη ανάπτυξη και αύξηση της ανταγωνιστικότητας, μέσω της δημιουργίας υποδομών συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες να δημιουργούν τις αναγκαίες συνθήκες για την ανάπτυξη των μεταφορικών υπηρεσιών και την αύξηση της παραγωγικότητας του τομέα, αλλά και την αύξηση της κινητικότητας ατόμων και προϊόντων. Επίσης, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ενίσχυση της διατροφικότητας των μεταφορών, της μείωσης της περιβαλλοντικής ρύπανσης και της εξοικονόμησης ενέργειας.

Τα δίκτυα και τα μέσα μεταφορών έχουν επίσης σημαντικές επιπτώσεις στο φυσικό και στο ανθρωπογενές περιβάλλον – μέσω των χαρακτηριστικών είτε της υποδομής (περιοχές διέλευσης, μορφή και τεχνικά χαρακτηριστικά), είτε των μέσων (ρύπανση κ.α.). Σε αναγνώριση αυτού, τον Οκτώβριο 1999 καθορίστηκαν στο επίπεδο της Ε.Ε. βασικές περιβαλλοντικές προτεραιότητες που αφορούν στον τομέα των μεταφορών ως προς τον περιορισμό των εκπομπών CO₂, ρύπων και του θορύβου, καθώς τον έλεγχο και ορθολογική διαχείριση των επιπτώσεων της διεύρυνσης της Ε.Ε. στις μεταφορές και της κατανομής των πόρων στα μεταφορικά μέσα. Στις μεταφορές καταλογίζεται το 28% των εκπομπών CO₂ (που είναι η κατ' εξοχήν αιτία του φαινομένου του θερμοκηπίου), εκ των οποίων το 84% οφείλεται στις οδικές μεταφορές. Είναι σημαντικό ότι στην Ελλάδα υπάρχουν 151 Ζώνες Ειδικής Προστασίας / ΖΕΠ (Οδηγία 79/409) και 240 περίπου προτεινόμενοι Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (Οδηγία 92/43). Το σύνολο της χερσαίας επιφάνειας των περιοχών αυτών καλύπτει το 19,1% της συνολικής επιφάνειας της χώρας. Μεταξύ αυτών είναι 10 Εθνικοί Δρυμοί, 11 υγράτοποι Διεθνούς Σημασίας (Συνθήκη RAMSAR) και άλλες προστατευόμενες περιοχές.

Επισημαίνεται πάντως ότι στην Ελλάδα η περιβαλλοντική διάσταση έχει από ετών ενσωματωθεί στο σχεδιασμό των δικτύων και κόμβων μεταφορών, ως βασική προϋπόθεση για την έγκριση της χρηματοδότησης και της υλοποίησής τους. Υπάρχει ανάγκη βελτίωσης της πολιτικής για τα ωράρια εργασίας και λειτουργίας οικονομικών και κοινωνικών μονάδων και υπηρεσιών, ώστε να υπάρξει καλύτερη σχέση και συνδέσεις μεταξύ τόπων κατοικίας, εργασίας, παραγωγής και κατανάλωσης προϊόντων, αναψυχής κλπ., καθώς και ορθολογικότερη χρονική κατανομή της ζήτησης μετακινήσεων. Η πολιτική αυτή μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της χωρητικότητας της υποδομής των μεταφορών, με αποτέλεσμα τον περιορισμό των κυκλοφοριακών συμφορήσεων και, σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. λιμάνια) των αναγκών για επέκταση της υποδομής. Επίσης διαπιστώνονται ελλείψεις και σε τομείς όπως η εσωτερική του εξωτερικού κόστους των συστημάτων μεταφορών (κυρίως των οδικών) η επίτευξη της οποίας αποτελεί αντικείμενο διαρκούς έρευνας του τομέα.

Τα ανωτέρω καθίστανται άμεσα σαφή στις «*Στρατηγικές κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές, 2007 – 2013*», όπου ως προϋπόθεση για την αύξηση της ελκυστικότητας περιοχών για επενδύσεις προσδιορίζεται «*η διάθεση αποτελεσματικών, ευέλικτων και ασφαλών υποδομών (μεταφορών, ενέργειας και περιβάλλοντος) στις επιχειρήσεις. Οι σύγχρονες υποδομές είναι σημαντικός παράγοντας για την απόδοση αρκετών επιχειρήσεων, που επηρεάζει την οικονομική και κοινωνική ελκυστικότητα των περιφερειών. Οι επενδύσεις σε υποδομές στις Περιφέρειες της Ε.Ε., που υστερούν στον τομέα αυτόν, προωθούν την ανάπτυξη και επομένως ενισχύουν τη σύγκλιση με την υπόλοιπη Ευρώπη.*» Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στα δίκτυα των μεταφορών, αναφέρονται τα εξής: «*Η παροχή αποδοτικής, ελαστικής και ασφαλούς υποδομής μεταφορών θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη, γιατί δίνει ώθηση στην παραγωγικότητα και επομένως στις αναπτυξιακές προοπτικές των περιφερειών με την διευκόλυνση της διακίνησης ατόμων και αγαθών. Τα μεταφορικά δίκτυα ενισχύουν τις ευκαιρίες για εμπόριο, αυξάνοντας παράλληλα και την αποδοτικότητα.*

Επίσης η ανάπτυξη διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών (κυρίως τα τμήματα των 30 έργων που εντάσσονται στις προτεραιότητες των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών) με εστίαση στα διασυνοριακά έργα είναι απαραίτητη για την επίτευξη της συνένωσης των εθνικών αγορών στα πλαίσια της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης.»

Κατ' επέκταση, στο πλαίσιο της 5ης θεματικής προτεραιότητας του ΕΣΠΑ «*Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης*», τίθεται ο Γενικός Στόχος 13 του ΕΣΠΑ: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας*» για τη βελτίωση της ελκυστικότητας της χώρας για την προσέλκυση επενδύσεων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, μέσω της ολοκλήρωσης έργων, της υλοποίησης των λειτουργικών διασυνδέσεων των μεταφορικών δικτύων, της βέλτιστης αξιοποίησης των ήδη υλοποιηθέντων έργων και την ανάπτυξη και παροχή συναφών υπηρεσιών.

Με την έναρξη της νέας προγραμματικής περιόδου το 2007, τα χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος μεταφορών θα ανταποκρίνονται εν πολλοίς στις απαιτήσεις για ουσιαστική συμβολή τους στους στόχους της ΕΕ συνολικά και ειδικότερα στους στόχους της Λισσαβόνας και τις προτεραιότητες του Γκέτεμποργκ, καθώς και στις αναπτυξιακές προτεραιότητες της χώρας – κατάσταση που θα βελτιωθεί με την ολοκλήρωση ως 31/12/2008 τρεχουσών ή επικείμενων παρεμβάσεων, ως επί το πλείστον στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Θα εξακολουθήσουν βέβαια να υπάρχουν σημαντικά κενά και ελλείψεις στο σύστημα μεταφορών της χώρας, η κάλυψή τους όμως λαμβάνει πρώτη προτεραιότητα και αντιμετωπίζεται συστηματικά, στα πλαίσια των παρεμβάσεων της διαχειριστικής περιόδου 2007-2013.

1.2 Ο τομέας των μεταφορών και η ελληνική οικονομία

Η ανάλυση του μακροοικονομικού περιβάλλοντος δείχνει ότι η ελληνική οικονομία συνεχίζει να παρουσιάζει σημαντικούς αναπτυξιακούς ρυθμούς, ενώ τα κυριότερα μεγέθη που συνδέονται με την πορεία των μεταφορών (όπως εμπόριο, τουρισμός, πληθωρισμός, εισόδημα, παραγωγή) παρουσιάζουν μικρές τάσεις βελτίωσης. Γενικός κανόνας είναι ότι η αύξηση του Α.Ε.Π. προκαλεί αύξηση των μετακινήσεων, κανόνας που επιβεβαιώνεται και στην πράξη. Κατά τη διάρκεια της προηγούμενης αναπτυξιακής περιόδου, ο κλάδος των μεταφορών αυξήθηκε, όχι μόνο σε απόλυτους αριθμούς, αλλά κατάφερε να υπερκεράσει και τους δείκτες οικονομικής ανάπτυξης. Έτσι, σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε., το 2001 ο κλάδος των μεταφορών στη χώρα μας έφτασε να αντιπροσωπεύει το 7,5% του Α.Ε.Π. από 6,5% το 1991.

Ανάλογο είναι το μέγεθος του κλάδου σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν σήμερα το 10% του Α.Ε.Π. της Ε.Ε., το 7% των θέσεων απασχόλησης, το 40% των επενδύσεων που πραγματοποιούν τα κράτη-μέλη και το 30% της ενεργειακής κατανάλωσης της Κοινότητας.

Οι μακροοικονομικοί παράγοντες επηρεάζουν το σύνολο των μεταφορών, πολλές φορές όμως η επίδρασή τους είναι δυσανάλογη στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αύξηση των επιβατικών αυτοκινήτων ως συνέπεια των ευνοϊκότερων οικονομικών συνθηκών. Η μέση ετήσια αύξηση κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1991-2001 ανήλθε στο 6 %. Το ίδιο διάστημα τριπλασιάστηκαν οι μοτοσικλέτες σε κυκλοφορία. Επίσης, στη δεκαετία 1991-2001 τα φορτηγά οχήματα, άμεσος ανταγωνιστής του σιδηρόδρομου στο εμπορευματικό μεταφορικό έργο, αυξήθηκαν κατά 37 % περίπου.

Η αύξηση της ιδιοκτησίας ήρθε ως αποτέλεσμα τόσο της αύξησης του Α.Ε.Π. όσο και των σημαντικών βελτιώσεων που έγιναν στο οδικό δίκτυο της χώρας. Εν αντιθέσει, η υλοποίηση των έργων σιδηροδρομικής υποδομής καθυστέρησε σημαντικά.

Ο έντονος και αυξανόμενος ανταγωνισμός από τα οδικά μέσα μεταφοράς -σε συνδυασμό με ένα πλήθος άλλων παραγόντων που δεν σχετίζονται άμεσα με το μακροοικονομικό περιβάλλον- συντέλεσαν ώστε οι σιδηροδρομικές μεταφορές να μην αποκομίσουν τα μέγιστα δυνατά οφέλη από τις θετικές μακροοικονομικές συνθήκες. Το εμπορευματικό σιδηροδρομικό έργο του Ο.Σ.Ε., που επηρεάστηκε καταλυτικά από τις αρνητικές εξελίξεις στα Βαλκάνια τη περίοδο 1994 - 2000, μειώθηκε σημαντικά με πτώση που άγγιξε το 20 %. Την ίδια περίοδο οι θαλάσσιες μεταφορές αύξησαν σταδιακά το εμπορευματικό τους έργο, σε αντίθεση με τις αεροπορικές μεταφορές που παρουσίασαν πτωτικές τάσεις. Πάντως, απόλυτος κυρίαρχος τόσο στο χερσαίο όσο και στο συνολικό εμπορευματικό έργο αναδείχθηκε η οδική μεταφορά.

Ανάλογες τάσεις, όσον αφορά στο χερσαίο μεταφορικό έργο, επικράτησαν και στην ευρωπαϊκή αγορά. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας προκάλεσε αύξηση της ζήτησης μεταφορικού έργου, από την οποία οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν κατάφεραν να επωφεληθούν στον επιθυμητό βαθμό. Χαρακτηριστικό είναι ότι την περίοδο 1990-1998 τα σχετικά μερίδια συμμετοχής του ευρωπαϊκού σιδηροδρόμου μειώθηκαν τόσο στον

επιβατικό, όσο και στον εμπορευματικό τομέα. Δραματικότερες ήταν οι επιπτώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς σε αρκετές χώρες της Ε.Ε. το εμπορευματικό σιδηροδρομικό έργο μειώθηκε και σε απόλυτους αριθμούς. Την ίδια περίοδο, ο τομέας των επιβατικών μεταφορών παρουσίασε καλύτερη συγκριτικά εικόνα, όμως μετά τις εντυπωσιακές επιδόσεις του 1992 παρατηρήθηκαν αυξομειούμενες τάσεις από έτος σε έτος. Όπως και στην Ελλάδα, κυρίαρχο φαινόμενο στον τομέα των ευρωπαϊκών χερσαίων μεταφορών υπήρξε η ραγδαία αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. επιβατικών αυτοκινήτων, με περίπου 3 εκατ. νέα οχήματα να προστίθενται ετησίως στο οδικό δίκτυο της Ε.Ε.

1.3 Επιβατικές μεταφορές.

Το κύριο χαρακτηριστικό της αγοράς των επιβατικών μεταφορών είναι ότι κυριαρχείται από τις οδικές μεταφορές (αλλά και τις αεροπορικές για διεθνείς μεταφορές). Τα τελευταία χρόνια η θεαματική αύξηση της ιδιοκτησίας αυτοκινήτων και τα μεγάλα έργα οδικής υποδομής (Π.Α.Θ.Ε., Εγνατία Οδός, Αττική Οδός, κ.α.) ωθούν την πλειονότητα των επιβατών στη λύση κυρίως των Ι.Χ.Ε. οχημάτων αλλά ενίοτε και των υπεραστικών λεωφορείων. Παρόλα αυτά, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρόμου σε θέματα υποδομής και παρεχόμενων υπηρεσιών που συντελείται τα τελευταία χρόνια και υποστηρίζεται από την Ε.Ε., δημιουργεί μία δυναμική που σκοπό έχει τη σταδιακή αύξηση του μεταφορικού του έργου και του μεριδίου του. Όσον αφορά στο υπόλοιπο μερίδιο της αγοράς, αυτό ανήκει στις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Στην ηπειρωτική χώρα και σε επιλεγμένους μεταφορικούς άξονες που δραστηριοποιείται ο σιδηρόδρομος, οι αεροπορικές μεταφορές προσφέρουν καλύτερες υπηρεσίες και μόνο στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη ο σιδηρόδρομος είναι ανταγωνιστικός. Οι θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετούν κυρίως μετακινήσεις από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά, μεταξύ νησιών και από Ελλάδα προς Ιταλία, χωρίς ιδιαίτερο ανταγωνισμό (πλην της αεροπορικής μεταφοράς).

Η εξέλιξη του υπεραστικού επιβατικού έργου με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς τα τελευταία τριάντα χρόνια φαίνεται στον επόμενο Πίνακα 1.1.:

Πίνακας 1.1: Εξέλιξη επιβατικού έργου ανά μέσο μεταφοράς

	1971	1981	1991	2001
Σιδηρόδρομος	13.256	10.388	12.253	14.035*
Λεωφορεία (υπεραστικά)	159.589	174.073	147.445	131.753
Πλοία	16.252	24.931	32.146	53.698
Αεροπλάνα (Ολυμπιακή Αεροπορία)	2.022	4.901	4.937	6.129

χιλιάδες επιβάτες

* βάση παλαιού τρόπου υπολογισμού που αναθεωρήθηκε από το 2003

Πηγή: ΕΣΥΕ, Greece in figures, 2002

Χωρίς συνυπολογισμό των μετακινήσεων με Ι.Χ., ο σιδηρόδρομος στις υπεραστικές μεταφορές έχει μερίδιο (έτος 2001) ίσο με 6,8% που αυξήθηκε λίγο την δεκαετία 1991 - 2001 (6,2% το 1991), όμως μειώθηκε ελαφρά από το 1971 (7,0% το 1971). Αν εξαιρεθούν οι θαλάσσιες μεταφορές, το μερίδιο του σιδηροδρόμου το 2001 ανήλθε σε 9,2% (Κ.Τ.Ε.Λ. 86,8%, αεροπλοΐα 4%). Αν ληφθούν υπόψη και οι οδικές μεταφορές με Ι.Χ., το μερίδιο του σιδηροδρόμου (σε Χ.Ε.) μειώθηκε από 9,5% το 1971 σε μόλις 3,5% το 2001. Σ' αυτό συνετέλεσε κυρίως η μεγάλη αύξηση των μετακινήσεων με Ι.Χ.

Στην Ε.Ε η εικόνα της τελευταίας 30ετίας, με βάση στοιχεία που έχουν περιληφθεί στη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές, είναι περίπου ίδια. Πιο συγκεκριμένα μεταξύ 1970 και 2000 καταγράφηκαν οι ακόλουθες μεταβολές.

- Ι.Χ. από 1.600 δις Χ.Ε. σε 3.800 δις Χ.Ε. (+2,9% ετησίως)
- Λεωφορεία από 300 δις Χ.Ε. σε 400 δις Χ.Ε. (+1,0% ετησίως)
- Σιδηρόδρομος από 220 δις Χ.Ε. σε 290 δις Χ.Ε. (+0,9% ετησίως)
- Αεροπορικά από ελάχιστο σε 300 δις Χ.Ε.

Οι οδικές μεταφορές σήμερα στην Ε.Ε. έχουν μερίδιο ίσο με 80%. Παράλληλα η ιδιοκτησία Ι.Χ. στην Ε.Ε. αυξήθηκε την τελευταία 30ετία με μέσο ετήσιο ρυθμό 3,5%. Αποτέλεσμα ήταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές, από μερίδιο 10% το 1970 να καταγράψουν το 2000 μερίδιο μόλις 6% (σε Χ.Ε.).

1.4 Εμπορευματικές μεταφορές.

Στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών το συντριπτικό μερίδιο της αγοράς ανήκει και πάλι στις οδικές μεταφορές (αλλά και στις θαλάσσιες για διεθνείς μεταφορές). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσιάζουν μια σημαντική μείωση σε έργο τα τελευταία δέκα χρόνια, ενώ η κίνηση εμπορευμάτων με αεροπλάνα είναι πολύ μικρή. Έτσι, οι οδικές μεταφορές με φορτηγά οχήματα κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά, (πολλές φορές χρησιμοποιώντας μέσα μη υγιούς ανταγωνισμού -φορτηγά που δεν πληρούν τις προδιαγραφές), ενώ παράλληλα η παρατεταμένη κρίση στην πρώην Γιουγκοσλαβία (περίοδος 1994 - 2000) βοήθησε τις ναυτιλιακές εταιρίες να αυξήσουν το έργο τους σε διαδρομές προς την Δυτική Ευρώπη μέσω Ιταλίας. Σε αυτό βοήθησε και η δρομολόγηση σύγχρονων και γρήγορων Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων στις γραμμές της Αδριατικής.

Στην Ελλάδα το εμπορευματικό έργο των οδικών μεταφορών αυξήθηκε από 10,9 δις Χ.Τ. το 1990 σε 17 δις Χ.Τ. το 1998 σημειώνοντας μέση ετήσια αύξηση 5,7%. Το έργο αυτό το 1998 αντιστοιχούσε στο 98,1% του συνολικού χερσαίου εμπορευματικού έργου της χώρας.

Αντίστοιχα στην Ε.Ε. το μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αυξήθηκε από 67,9% το 1990 σε 73,7% το 1998 ενώ αυτό του σιδηροδρόμου μειώθηκε από 18,6% το 1990 σε 14,1% το 1998. Αν συνυπολογιστούν και οι θαλάσσιες μεταφορές, το 1998 το

μερίδιο των οδικών ανήλθε σε 44% και των σιδηροδρομικών σε 8,4% (από 21,1% το 1970), σε Χ.Τ.

Η μείωση του μεριδίου του σιδηροδρόμου στην Ε.Ε. εξηγείται από τη μεταβολή του έργου μεταξύ 1970 και 2000 των μέσων μεταφοράς.

- Φορτηγά οχήματα από 400 δις Χ.Τ. σε 1.300 διςΧ.Τ. (+4,0% ετησίως)
- Θαλάσσια μέσα από 450 δις Χ.Τ. σε 1.200 διςΧ.Τ. (+3,3% ετησίως)
- Σιδηρόδρομος από 280 δις Χ.Τ. σε 240 διςΧ.Τ. (-0,5% ετησίως)

Στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος το 1970 είχε μερίδιο 6,2% (σε Χ.Τ.), το 1998 μερίδιο 1,9% ενώ σήμερα (2004) εκτιμάται ότι έχει μερίδιο 1,5% στο σύνολο του χερσαίου εμπορευματικού έργου (έναντι 14% της Ε.Ε.).

Παράλληλα ο στόλος των φορτηγών οχημάτων στην Ελλάδα έχει δεκαπλασιαστεί τα τελευταία τριάντα χρόνια, με σχεδόν 1,1 εκ. φορτηγά σε κυκλοφορία σήμερα.

Η Ελλάδα καταγράφει το μικρότερο μερίδιο σιδηροδρόμου σ' όλη την Δυτική Ευρώπη. Μικρό μερίδιο έχουν επίσης η Ισπανία (4%), και η Ιρλανδία (6%), ενώ τα υψηλότερα μερίδια καταγράφονται στη Σουηδία (39%), την Αυστρία (38%) και την Ελβετία (34%). Η Γαλλία και η Γερμανία καταγράφουν μερίδιο 16 - 17%, η Ιταλία και η Μεγάλη Βρετανία μερίδιο 9 - 10%, ενώ η Πορτογαλία (χώρα με αρκετές ομοιότητες με την Ελλάδα) μερίδιο σιδηροδρόμου 14%!

Η σύγκριση ανάμεσα στις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές τα τελευταία τριάντα χρόνια παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα 1.2.:

Πίνακας 1.2: Εξέλιξη εμπορευματικού έργου ανά μέσο μεταφοράς

		<i>χιλιάδες τόνοι</i>			
		1971	1981	1991	2001
Θαλάσσιες μεταφορές	Εσωτερικού	9.078	16.970	19.184	24.047
	Εξωτερικού	18.585	51.558	56.797	59.659
Σιδηροδρομικές μεταφορές	Συνολικά	3.358	2.995	3.542	2.783

Πηγή: ΕΣΥΕ, *Greece in figures*, 2002

1.5 Παράγοντες που επηρεάζουν τις γενικές κατευθύνσεις ανάπτυξης του τομέα μεταφορών στην Ελλάδα.

Εύκολα διαφαίνεται από τα παραπάνω στοιχεία ότι στην Ελλάδα η πολιτική μεταφορών, μέχρι πρόσφατα, δεν στόχευσε στο να αναπτυχθούν ισοδύναμα τα δίκτυα μεταφορών για όλα τα μέσα. Αν ληφθεί υπόψη ότι οι αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές είναι ανταγωνιστικές διότι η χώρα μας παρουσιάζει έναν πολύπλοκο χωρικό καταμερισμό στην επικράτειά της (πολλά νησιά, αρκετές ορεινές περιοχές), γίνεται σαφές

ότι πρόβλημα παρουσιάζουν οι χερσαίες μεταφορές. Στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται σε γενικές γραμμές τα προβλήματα που έχουν τόσο οι οδικές, όσο και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

Διαπιστώνεται ότι δόθηκε βαρύτητα στις οδικές μεταφορές, καθώς η κατασκευή δικτύων αυτοκινητοδρόμων προχώρησε γρηγορότερα απ' ό τι η βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου. Επιπλέον ενώ τμηματικές κατασκευές των οδικών δικτύων απέδιδαν αμέσως, δεν συνέβαινε το ίδιο -και συνεχίζει να μη συμβαίνει- για τις σιδηροδρομικές υποδομές. Αντιθέτως, σε σχέση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα (και ιδιαίτερα των επιβατικών μεταφορών), την τελευταία 30ετία οι σιδηρόδρομοι στην Ε.Ε. εκσυγχρονίσθηκαν πολύ, με αποτέλεσμα την αύξηση του μεταφορικού τους έργου. Παρόλα αυτά το μερίδιό του έπεσε από 10% (1970) στο 6% (2000), καθώς οι οδικές και αεροπορικές μεταφορές αυξήθηκαν πολύ περισσότερο. Σήμερα το μερίδιο των αεροπορικών μεταφορών ισοδυναμεί με αυτό των σιδηροδρομικών. Εντούτοις, η επιτυχία των τρένων υψηλών ταχυτήτων σε μεγάλου μήκους διαδρομές αύξησε σημαντικά το έργο του σιδηροδρόμου για τέτοιες μετακινήσεις και απέσπασε έργο ακόμα και από τις αεροπορικές μεταφορές.

Η σημαντική αύξηση των οδικών μεταφορών που παρατηρήθηκε κατά τα τελευταία έτη και στην Ελλάδα, και που συνεχίζει να εντείνεται, έχει δυσμενείς συνέπειες στο ήδη βεβαρημένο φυσικό, τεχνικό και κοινωνικό περιβάλλον. Συγκεκριμένα, το οδικό δίκτυο αναπτύσσεται μονόπλευρα σε σχέση με τα άλλα δίκτυα με στοιχεία μη υγιούς ανταγωνισμού, καθώς τα τέλη διοδίων είναι χαμηλά, με αποτέλεσμα να μην αντανακλούν, ούτε το εξωτερικό κόστος (περιβάλλον, ατυχήματα, συμφόρηση), ούτε την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», ούτε το κόστος φθοράς, συντήρησης και λειτουργίας των οδικών υποδομών. Επιπλέον, ένα άλλο σοβαρό ζήτημα που άπτεται άμεσα των οδικών μεταφορών είναι τα τροχαία ατυχήματα, που προξενούν ήδη ανησυχητικά υψηλό αριθμό θανάτων, τραυματισμών και υλικών ζημιών, με ανυπολόγιστο κοινωνικό κόστος. Ταυτόχρονα, γεγονός αποτελεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση που έχει ως αποτέλεσμα την περιβαλλοντική όχληση και τα ατυχήματα και επιδεινώνεται μέρα με τη μέρα επιδρώντας αρνητικά στους χρήστες και την οικονομία. Σε περίπτωση που δεν γίνει τίποτα, το κόστος της συμφόρησης από μόνο του θα φτάσει το 2010 να αποτελεί το 1% του Α.Ε.Π. της Ε.Ε., ενώ παραδόξως οι περισσότερες περιφέρειες παραμένουν φτωχά συνδεδεμένες με τις κεντρικές αγορές. Τέλος, δεν δόθηκε η δέουσα σημασία σε θέματα περιβάλλοντος και εξοικονόμησης ενέργειας, ούτε και στη πράγματωση των σχεδίων για συνεργασία των διαφόρων μέσων μεταφορών (συνδυασμένες μεταφορές).

Η αναζήτηση λύσης στο πρόβλημα της συμφόρησης των οδικών δικτύων που επιτείνεται με την αύξηση του όγκου των οδικών μεταφορών, αποτελεί ουσιαστικό θέμα πολιτικής. Η αναβάθμιση του οδικού δικτύου για την εξυπηρέτηση της αυξανόμενης κυκλοφορίας δεν απαιτεί μόνο σημαντικές επενδύσεις, αλλά προσκρούει και σε ένα σύνολο άλλων προβλημάτων, όπως η απαίτηση πολλαπλάσιου ωφέλιμου χώρου για το ίδιο μεταφορικό έργο, οι χωροταξικοί και πολεοδομικοί περιορισμοί, οι απαλλοτριώσεις, η ικανότητα των υπάρχοντων οδικών δικτύων αρχίζουν να φθάνουν σε πολλές περιπτώσεις τα όριά τους.κ.λ.π. Επίσης, η αύξηση του όγκου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών -

λόγω της διερχόμενης κίνησης αλλοδαπών φορτηγών transit- συνεπάγεται όλο και μεγαλύτερα κόστη συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων.

Αναμφίβολα λοιπόν, η εκτροπή ενός σημαντικού μέρους του μεταφορικού έργου από τις οδικές κυρίως και δευτερευόντως από τις αεροπορικές μεταφορές στον σιδηρόδρομο σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και των συνδυασμένων / διατροπικών μεταφορών στην Ελλάδα θα περιόριζε σημαντικά τις συνέπειες που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους. Αν ληφθεί υπόψη και το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, που αποτελεί όλο και περισσότερο αντικείμενο ενασχόλησης όλων των κρατών μελών της Ε.Ε. και παγκοσμίως, η σιδηροδρομική και διατροπική μεταφορά, με τη μαζικοποίηση των φορτίων, συμβάλλει στην αξιόλογη μείωση των ρύπων για τη μεταφορά αντίστοιχων φορτίων με αμιγώς οδικά μέσα μεταφορών.

Όσον αφορά στις σιδηροδρομικές μεταφορές, το ότι μέχρι σήμερα είναι κάτω από τον σφιχτό εναγκαλισμό του κράτους, χωρίς ευελιξία προσανατολισμού στην αγορά και με αρκετά πεπαλαιωμένη υλικοτεχνική υποδομή, δυσχεραίνει τη θέση του σιδηροδρόμου στην αγορά των μεταφορών. Μόλις από τα μέσα της δεκαετίας του '90 άρχισαν σοβαρές επενδύσεις στο σιδηρόδρομο (στο πλαίσιο του Β' Κ.Π.Σ), η ολοκλήρωση των οποίων όμως καθυστερεί σημαντικά. Πρόσφατα, άρχισε η εφαρμογή της αναδιοργάνωσης των σιδηροδρόμων με βάση τις σχετικές Οδηγίες της Ε.Ε. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η σημαντική μείωση του μεριδίου του σιδηροδρόμου, από 9,5% (1970) στο 3,5% (σήμερα) στους επιβάτες και από 6,2% (1970) στο 1,5% (σήμερα) στα εμπορεύματα.

1.6 Εναρμόνιση πολιτικής μεταφορών με στόχους της Ε.Ε.

Στη συνέχεια κρίνεται απαραίτητο να περιγραφεί το πλαίσιο που διαμορφώνει την πολιτική των μεταφορών της χώρας μας, ώστε να εξεταστεί σφαιρικά ο τομέας των μεταφορών. Το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί ενεργό μέλος της ΕΕ με καλές προοπτικές ανάπτυξης και το ότι η Κοινή Πολιτική για τις Μεταφορές αποτελεί ένα από τα θεμέλια του οικοδομήματος της Ευρώπης, γίνεται κατανοητό πως η χώρα μας εύλογα έχει υιοθετήσει τις προτεραιότητες της ΕΕ στην χάραξη της δικής της πολιτικής. Οι Ευρωπαϊκές προτεραιότητες στις μεταφορές δίδονται κυρίως στη «Λευκή Βίβλο: *Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*» αλλά και σε άλλα σημαντικά έγγραφα της Ε.Ε. όπως η ανακοίνωση COM (2005)0299 «*Πολιτική της συνοχής για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης: Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας 2007-2013*» και τα σχετικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

1.6.1 Η Λευκή Βίβλος

Η Λευκή Βίβλος σχετικά με τις Μεταφορές υποβλήθηκε από την Επιτροπή την 12η Σεπτεμβρίου 2001 (σε συνέχεια της πρώτης / 30-7-1996) και αφορά στην «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» [COM (2001)370 τελικό]. Σε αυτήν, επισημαίνεται η αυξανόμενη ανισορροπία μεταξύ των μέσων μεταφοράς στην Ένωση, σε ότι αφορά στο μεταφορικό έργο που εκτελούν.

Την τελευταία 30ετία (1970 - 2000) το μεταφορικό έργο των Ι.Χ. αυξήθηκε κατά 135%, των λεωφορείων κατά 35% και του σιδηροδρόμου κατά 30%. Ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση σημειώθηκε στις αεροπορικές μεταφορές που από ελάχιστο έργο το 1970, το 2000 εξυπηρέτησαν σχεδόν 300 δις Χ.Ε. (όσο περίπου και ο σιδηρόδρομος).

Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζεται μεταξύ 1970 και 2000 και στο εμπορευματικό έργο (οδικά +225%, θαλάσσια +165%, ενώ ο σιδηρόδρομος μειώθηκε κατά 15%).

Αυτό είχε ως συνέπεια έντονη συμφόρηση στα αστικά και υπεραστικά δίκτυα μεταφορών και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, με αποτέλεσμα η Ε.Ε. να θέσει δύο κύριους στόχους μέχρι το 2010:

- ελεγχόμενο ανταγωνισμό μεταξύ των μέσων
- διασύνδεση των μέσων για επιτυχημένες διατροπικές μεταφορές

Οι στόχοι αυτοί εκτιμάται ότι θα επιτευχθούν με την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων, με τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού χώρου ολοκληρωμένου, αποδοτικού, ανταγωνιστικού και ασφαλούς για τις εσωτερικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Σκοπός είναι η ανάσχεση της αύξησης των οδικών κυρίως μεταφορών που έχουν μερίδιο 79% στις επιβατικές και 44% στις εμπορευματικές μεταφορές. Σ' αυτό συνετέλεσε και η δραματική αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. της Ε.Ε. (+180% τη περίοδο 1970 - 2000). Τα τελευταία χρόνια προστίθενται 3 εκ. νέα Ι.Χ. ετησίως στο οδικό δίκτυο της Ε.Ε.

Επισημαίνεται μάλιστα ότι το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων στην Ε.Ε. μεταξύ 1980 και 2000 αυξήθηκε κατά 55%, ενώ την αντίστοιχη περίοδο το δίκτυο (σε εκμετάλλευση) των σιδηροδρόμων μειώθηκε κατά 5%.

Μεταξύ 1970 και 2000 το εμπορευματικό μερίδιο των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη έπεσε από 21,1% σε μόλις 8,4%, σε αντίθεση με τις Η.Π.Α. όπου αυξήθηκε και σήμερα έχει μερίδιο 40% καθώς οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταφέρουν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της αγοράς και ιδιαίτερα της βιομηχανίας. Αντίστοιχο μερίδιο με τις Η.Π.Α. κατέχουν οι σιδηρόδρομοι στις χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.

Η εικόνα και η αρνητική τάση του σιδηροδρόμου στην Ευρώπη ενέτειναν την ανησυχία όλων των ενδιαφερομένων και κυρίως των φορέων εκμετάλλευσης, με αποτέλεσμα τον καθορισμό κοινής στρατηγικής για ένα ενιαίο Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα έως το 2020 από τη Διεθνή Ένωση των Σιδηροδρόμων (U.I.C.), την Ομοσπονδία Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (C.C.F.E.), τη Διεθνή Ένωση Δημοσίων Μεταφορών

(U.I.T.P.) και την Ένωση Ευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Βιομηχανιών (U.N.I.F.E.). Βάσει της στρατηγικής αυτής, τέθηκαν οι παρακάτω στόχοι για το 2020:

- Αύξηση μεριδίου στις επιβατικές μεταφορές από 6% στο 10%.
- Αύξηση μεριδίου στις εμπορευματικές μεταφορές από 8% στο 15%.
- Εξοικονόμηση 50% σε ενεργειακή αποδοτικότητα.
- Μείωση 50% σε ρύπους.

Στη Λευκή Βίβλο δίδεται επίσης βαρύτητα στη διατροφικότητα, η οποία συνίσταται στη συνδυασμένη χρήση πολλών μέσων μεταφοράς. Στόχος είναι η αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς με την προώθηση των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών, που υστερούν σήμερα έναντι των οδικών.

Η προσέγγιση στην οποία βασίζεται η Λευκή Βίβλος περιλαμβάνει μια σειρά μέτρων που συνδέουν την τιμολόγηση, την ανανέωση των μέσων μεταφορών, πλην της οδικής και τις επενδύσεις για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Στο πλαίσιο αυτό η Ε.Ε. μέσα από τη Λευκή Βίβλο προτείνει μέτρα, όπως:

- Σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών (2ο Σιδηροδρομικό Πακέτο)
- Αναβάθμιση των όρων «σιδηροδρομική ασφάλεια» και «διαλειτουργικότητα»
- Δημιουργία νέων υποδομών και ειδικότερα σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων (rail freight freeways).
- Ενίσχυση του Προγράμματος Marco Polo για συνδυασμένες μεταφορές με προσέλκυση της σιδηροδρομικής βιομηχανίας, σε εθελοντική βάση, για εμπορική αξιοποίηση.
- Δημιουργία ενός νέου πλαισίου για την ανάπτυξη του επαγγέλματος του freight integrator και για την τυποποίηση των μεταφερόμενων μονάδων και των τεχνικών φορτοεκφόρτωσης.

Η Λευκή Βίβλος δίνει μια ρεαλιστική εικόνα της παρούσας κατάστασης για τις μεταφορές και θέτει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα δράσεων που αποτελείται από 60 και πλέον μέτρα από τώρα μέχρι το 2010.

Ωστόσο, η Λευκή Βίβλος είναι μόνο το πρώτο βήμα και η πολιτική για τις μεταφορές αποτελεί μόνο ένα τμήμα της απάντησης. Για την επίτευξη των στόχων είναι απαραίτητη -αναπόφευκτα- η υιοθέτηση επιπρόσθετων μέτρων σε άλλους τομείς, όπως για παράδειγμα στην δημοσιονομική πολιτική, στην βιομηχανική πολιτική, στην περιφερειακή πολιτική, στην κοινωνική πολιτική και στην οργάνωση του χρόνου εργασίας. Τα βασικά μέτρα που περιλαμβάνονται στη Λευκή Βίβλο ασχολούνται με τα ακόλουθα θέματα:

- Μεταστροφή της σημερινής ισορροπίας μεταξύ των μέσων μεταφοράς
 - βελτίωση ποιότητας στις οδικές μεταφορές, αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων και παρακολούθηση της ανάπτυξης των εναέριων μεταφορών
 - σύνδεση των μεταφορικών μέσων και προώθηση διατροφικών υπηρεσιών
- Εξάλειψη των σημείων συμφόρησης
 - προτεραιότητα εμπορευματικών μεταφορών σε διατροφικούς άξονες, επιβατικά δίκτυα (οδικά, σιδηροδρομικά) υψηλών ταχυτήτων, βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών
 - προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων και σύσταση καινοτομικών προσεγγίσεων για την χρηματοδότηση έργων
- Τοποθέτηση χρηστών στην καρδιά της πολιτικής των μεταφορών
 - βελτίωση οδικής ασφάλειας
 - βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης και αποτελεσματικότητας μεταφορών
 - διατροφικότητα, διαλειτουργικότητα και ολοκληρωμένα συστήματα
 - εκλογίκευση αστικών μεταφορών και μείωση συμβατικής ενεργειακής κατανάλωσης
- Διαχείριση της παγκοσμιοποίησης των μεταφορών
 - διεύρυνση: η πρόκληση των υποδομών (Ατζέντα 2000: Πανευρωπαϊκά Δίκτυα – Pan - European Networks)
 - ασφάλεια στην ναυτιλία, ανοιχτοί ουρανοί (open skies) και Galileo.

Ειδικότερα για την επίτευξη της αναζωογόνησης του σιδηροδρόμου, σχεδιάζονται και υλοποιούνται μέσω ομάδας «Οδηγίων», μια σειρά από μέτρα και ενέργειες. Στα πλαίσια αυτά, το 1991 θεμελιώθηκε η προσπάθεια αναζωογόνησης με την Οδηγία 91/440 (και συμπληρώθηκε από τις 95/18/ΕΚ και 95/19/ΕΚ) για λογιστικό διαχωρισμό υποδομής και λειτουργίας που ήδη έχει εφαρμοστεί στα περισσότερα δίκτυα της Ε.Ε.

Μία δεύτερη ομάδα Οδηγίων που μαζί με τις προηγούμενες αποτελούν το 1ο Σιδηροδρομικό Πακέτο για το άνοιγμα της αγοράς ήρθε το Μάρτιο του 2001 (Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ). Οι Οδηγίες αφορούν κυρίως σε θέματα διαχωρισμού υποδομής / εκμετάλλευσης, αδειοδοτήσεων, χρήσης της υποδομής από τρίτους, κατανομής της χωρητικότητας, χρεώσεων (τέλη πρόσβασης στην υποδομή), υπηρεσιών δημόσιας υποχρέωσης, καθώς και σε θέματα διαλειτουργικότητας.

Η Ε.Ε. αποβλέπει μακροπρόθεσμα μέσα από τα μέτρα που προτείνονται στην Λευκή Βίβλο τη δημιουργία ενός βιώσιμου μεταφορικού συστήματος, για την επίτευξη του οποίου απαιτείται να λυθεί ένας αριθμός προβλημάτων:

- Ικανή χρηματοδότηση της απαραίτητης υποδομής για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και για την σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών της Κοινότητας με τις κεντρικές περιφέρειες. Η δημιουργία Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών

(Trans-European Networks) παραμένει μια από τις προϋποθέσεις για την επαναφορά της ισορροπίας μεταξύ των μεταφορικών μέσων. Για αυτό και είναι θεμελιωδώς απαραίτητο να εσωτερικευτεί το εξωτερικό κόστος και κυρίως το περιβαλλοντικό κόστος σε χρεώσεις υποδομών για όλους τους χρήστες.

- Πολιτική αποφασιστικότητα ώστε τα 60 διαφορετικά μέτρα της Λευκής Βίβλου να υιοθετηθούν. Η Ε.Ε. θα αποφύγει την συμφόρηση μόνο εάν παραμείνει προσηλωμένη στο ερώτημα της ελεγχόμενης ανταγωνιστικότητας στην οποία, όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, οι σιδηρόδρομοι παίζουν το τελευταίο τους χαρτί.
- Μια νέα προσέγγιση στις αστικές μεταφορές από τοπικές δημόσιες αρχές, η οποία συμβιβάζει τον εκσυγχρονισμό των δημόσιων υπηρεσιών με τον εξορθολογισμό της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων. Αυτό αποτελεί μέρος των ενεργειών που χρειάζονται ώστε να συμμορφωθεί με τις διεθνείς συμφωνίες για την μείωση των εκπομπών CO₂.
- Ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών που -σε αντίθεση με το συνεχώς αυξανόμενο κόστος κινητικότητας- δικαιούνται να περιμένουν ποιοτικές υπηρεσίες και πλήρη σεβασμό των δικαιωμάτων τους, ασχέτως του αν οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται από δημόσιες επιχειρήσεις ή από ιδιωτικές εταιρίες. Με το τρόπο αυτό θα γίνει δυνατή η τοποθέτηση του χρήστη στην καρδιά του συστήματος των μεταφορών.

Παρόλα αυτά, η Κοινή Πολιτική των Μεταφορών από μόνη της δεν παρέχει όλες τις απαντήσεις. Πρέπει να αποτελεί τμήμα μια συνολικής στρατηγικής, ενσωματώνοντας την βιώσιμη ανάπτυξη και περιλαμβάνοντας:

- οικονομική πολιτική και αλλαγές στις παραγωγικές διαδικασίες που επηρεάζουν τη ζήτηση για μεταφορές,
- πολιτική σχεδιασμού χρήσεων γης και ιδιαίτερα πολεοδομικά σχέδια, ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε άσκοπη αύξηση της ανάγκης μετακινήσεων,
- κοινωνική πολιτική και πολιτική για την εκπαίδευση,
- αστική πολιτική μεταφορών σε τοπικό επίπεδο και ειδικά σε μεγάλες πόλεις,
- δημοσιονομική πολιτική ώστε να συνδεθεί η εσωτερική του εξωτερικού κόστους και ιδιαίτερα του περιβαλλοντικού κόστους με την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων,
- πολιτική ανταγωνισμού ώστε να εξασφαλιστεί -σε συμφωνία με τον στόχο των υπηρεσιών υψηλής ποιότητας ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές μεταφορές- ότι η διεύρυνση της αγοράς δεν παρεμποδίζεται από τις δεσπόζουσες εταιρίες που δραστηριοποιούνται ήδη στην αγορά,
- πολιτική έρευνας για τις μεταφορές στην Ευρώπη για μεγαλύτερη συνέπεια με τις διάφορες ερευνητικές δραστηριότητες στην Κοινότητα.

1.6.2 Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Δ.Δ.Μ.)

Η ιδέα των Διευρωπαϊκών Δικτύων (TEN's) προέκυψε στο τέλος της δεκαετίας του '80 από κοινού με την προτεινόμενη ενιαία αγορά. Δεν είχε νόημα η συζήτηση περί μίας μεγάλης αγοράς, με την ελεύθερη κυκλοφορία για τα αγαθά, τα πρόσωπα και τις υπηρεσίες, εκτός και αν οι διάφορες περιοχές και τα εθνικά δίκτυα που αποτελούν αυτήν την αγορά συνδέονταν κατάλληλα με σύγχρονες και επαρκείς υποδομές.

Η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχει μια σαφή νομική βάση για τα Δ.Δ.Μ., σύμφωνα με την οποία (Κεφάλαιο XV, άρθρα 154, 155 και 156) η Ε.Ε. πρέπει να στοχεύσει στην προώθηση της ανάπτυξης των Δ.Δ.Μ. ως βασικό στοιχείο για τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Η κατασκευή των Δ.Δ.Μ. είναι επίσης ένα σημαντικό στοιχείο για την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία της απασχόλησης.

Σύμφωνα με αυτούς τους στόχους, η Κοινότητα αναπτύσσει τις Κατευθυντήριες Γραμμές που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες, τον προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις γενικές σειρές μέτρων για τους τρεις σχετικούς τομείς (Μεταφορές, Ενέργεια και Τηλεπικοινωνίες). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εγκρίνουν αυτές τις οδηγίες μετά από διαβουλεύσεις με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Στα πλαίσια της Συνθήκης του Μάαστριχ, τα 1993, για πρώτη φορά εισήχθη κεφάλαιο για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, ενώ το 1994 στο Έσσην προσδιορίστηκαν 14 έργα προτεραιότητας, μεταξύ αυτών οι αυτοκινητόδρομοι Π.Α.Θ.Ε. / Εγνατία. Στον Χάρτη 1, παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κριτήρια για χαρακτηρισμό αξόνων ως Δ.Δ.Μ. ήταν

- (α) η διάστασή του να εξυπηρετούν το σύνολο της Ευρωπαϊκής ηπείρου,
- (β) η εξυπηρέτηση διεθνούς κυκλοφορίας και
- (γ) η δυνατότητα να φέρουν εγγύτερα μεταξύ τους, τους γεωγραφικούς και οικονομικούς χώρους της Ε.Ε.

Το 1996 έγιναν αποδεκτές οι παρακάτω κατευθυντήριες γραμμές για τα Δ.Δ.Μ. (Decision 1692/96/EC):

- ενσωμάτωση / ολοκλήρωση εθνικών δικτύων και μέσων μεταφοράς,
- διασύνδεση περιφερειακών περιοχών με τα κέντρα,
- βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των δικτύων.

Οι στόχοι των Δ.Δ.Μ. προσδιορίστηκαν ως:

- εξασφάλιση κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών,
- παροχή στους χρήστες υποδομών υψηλής ποιότητας,
- συνδυασμός όλων των μέσων μεταφοράς,
- βελτιστοποίηση χρήσης υφιστάμενης χωρητικότητας,
- διασφάλιση διαλειτουργικότητας σ' όλα τα επίπεδα,
- κάλυψη του συνόλου των εδαφών της Κοινότητας
- δυνατότητα επέκτασης στις χώρες EFTA, MEDA και της Κεντρικής / Ανατολικής Ευρώπης.

Οι προτεραιότητες περιελάμβαναν:

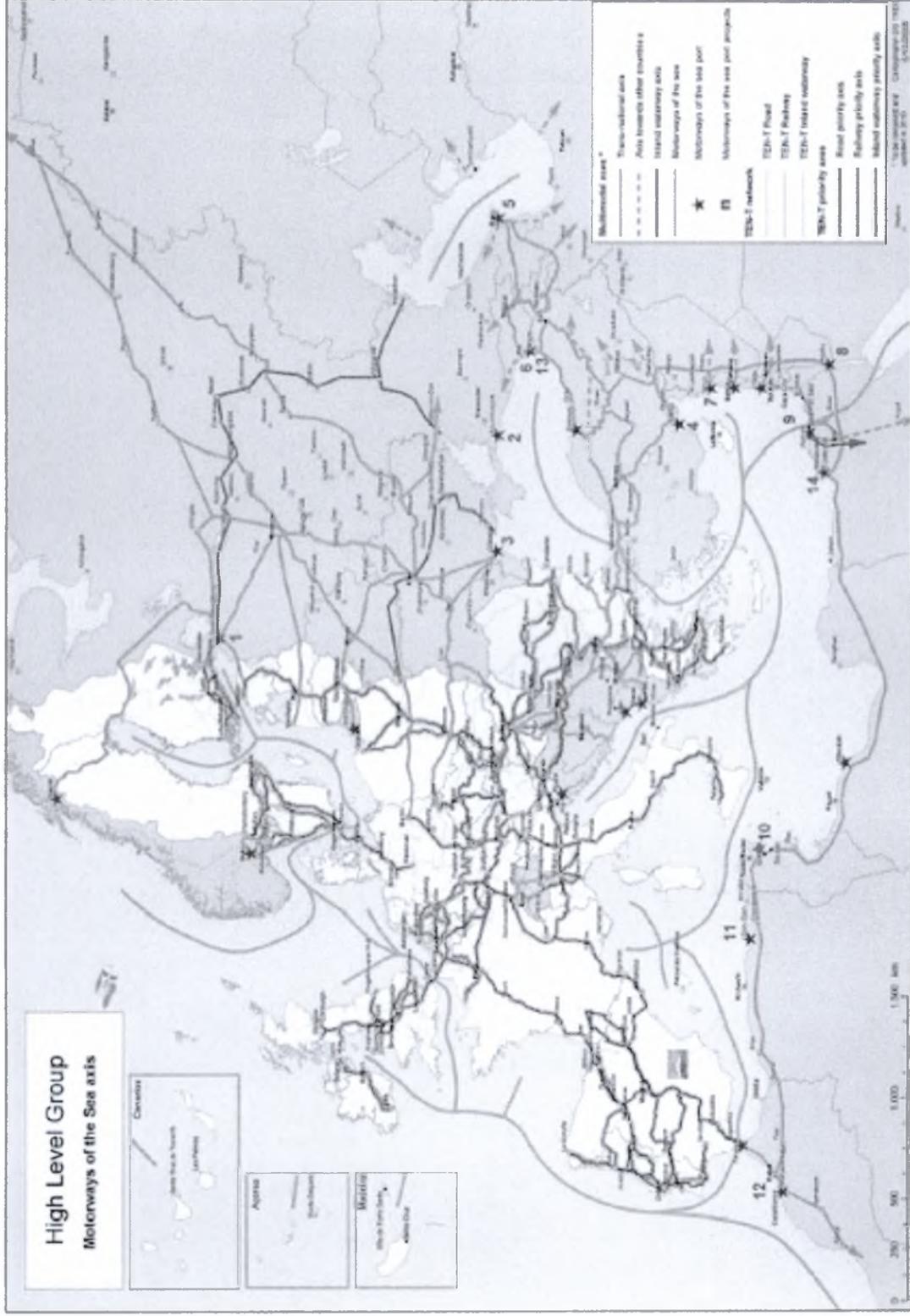
- ολοκλήρωση συνδέσεων για διευκόλυνση των μεταφορών,
- βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων υποδομών,
- εξασφάλιση διαλειτουργικότητας,
- ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στα δίκτυα.

Οι κατευθυντήριες γραμμές τροποποιήθηκαν το 2001 (Decision 1346/2001/EC) και πρόσφατα το 2004 (Decision 884/2004/EC).

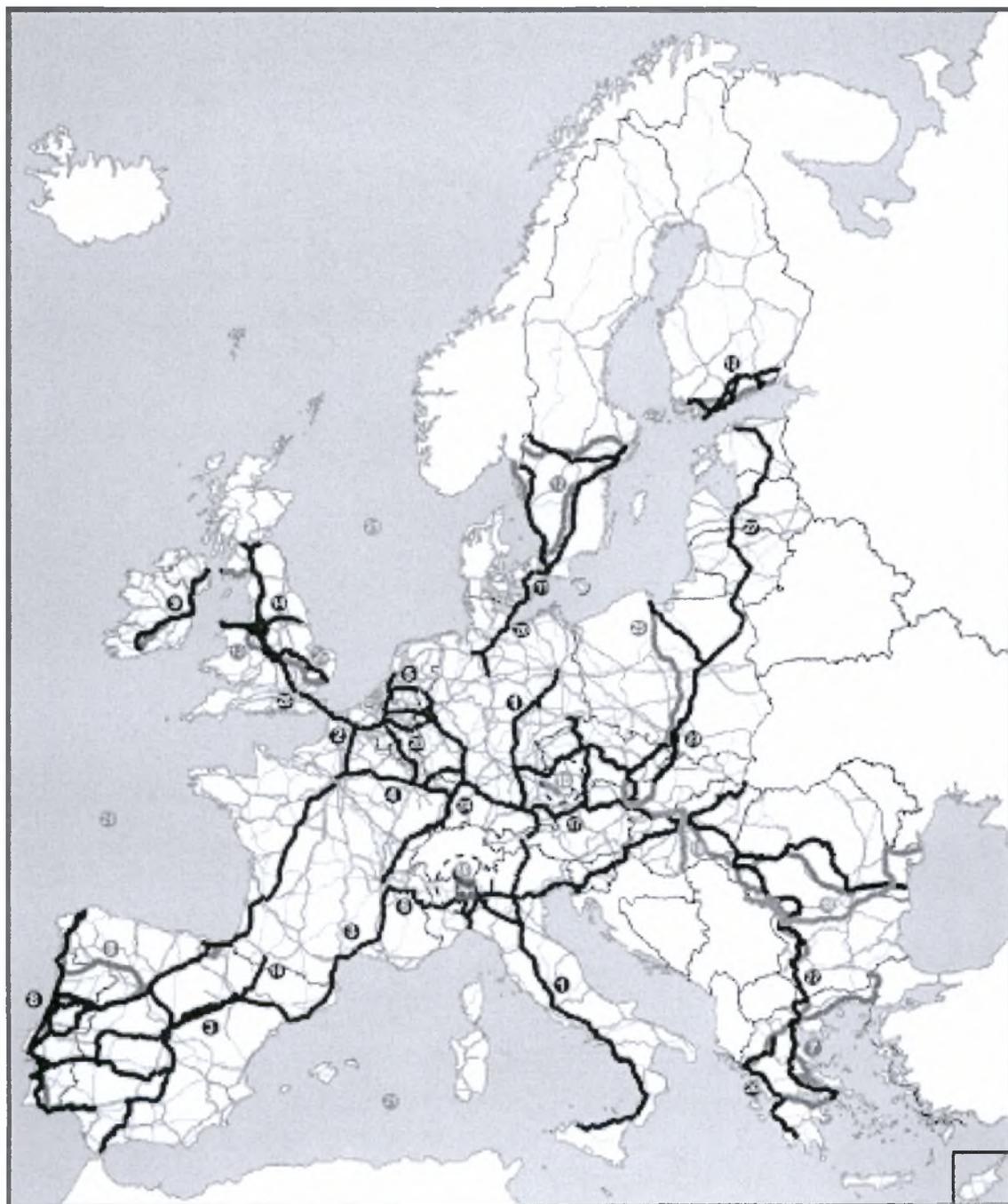
Η τελευταία τροποποίηση έλαβε υπόψη της τις προτάσεις της ομάδας Van Miert, που το 2003 αξιολόγησε πάνω από 100 έργα, έτσι ώστε να καταλήξει σε 30 έργα προτεραιότητας που έγιναν δεκτά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 1/10/2003. Το κόστος των έργων αυτών προσδιορίστηκε στα 225 δις € και συμπεριλαμβάνονται και έργα στα 10 νέα κράτη - μέλη της Ε.Ε. Η επένδυση αυτή αποτελεί μόλις το 38% των αναγκών για την ολοκλήρωση των Δ.Δ.Μ. έως το 2020. Στα έργα προτεραιότητας (Χάρτης 2) αυτά περιλαμβάνονται έργα Ελληνικού ενδιαφέροντος, όπως:

- αυτοκινητόδρομος Ηγουμενίτσα / Πάτρα - Αθήνα - Σόφια - Βουδαπέστη (Π.Α.Θ.Ε. / Εγνατία)
- σιδηροδρομικός άξονας Ιονίου / Αδριατικής σε διατροπικό διάδρομο
 - Κοζάνη - Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα
 - Ιωάννινα - Αντίρριο - Ρίο - Καλαμάτα
- «θαλάσσιος διάδρομος» στη Ν.Α. Ευρώπη (Αδριατική - Ιόνιο - Ανατολική Μεσόγειος) (Χάρτης 3)

Χάρτης 1.1: Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Χάρτης 1.2: Έργα Προτεραιότητας



(C) RRG 2005

-  Rail priority project
-  Road priority project
-  Waterway priority project
-  Airport priority project

Χάρτης 1.3: Θαλάσσιοι διάδρομοι



Τα 30 έργα προτεραιότητας περιλαμβάνουν τα υπολειπόμενα έργα του Έσπεν (μεταξύ αυτών Π.Α.Θ.Ε. / Εγνατία), καθώς και 22 νέα έργα εκ των οποίων τα 18 θα αρχίσουν πριν το 2010 (μεταξύ αυτών οι θαλάσσιοι διάδρομοι). Τα υπόλοιπα (μεταξύ αυτών ο σιδηροδρομικός άξονας Ιόνιου / Αδριατικής) έχουν χαρακτηριστεί ως σημαντικά έργα για την Εδαφική Συνοχή, όμως στη πλειοψηφία τους είναι μάλλον ανώριμα για έναρξη προ του 2010 (καθώς απαιτούνται προ-επενδυτικές ενέργειες όπως π.χ. μελέτες).

Μέχρι σήμερα ένας μεγάλος αριθμός έργων κοινού ενδιαφέροντος έχει ωφεληθεί από την οικονομική ενίσχυση του κοινοτικού προϋπολογισμού μέσω της γραμμής προϋπολογισμού των Δ.Δ.Μ., καθώς επίσης και των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) επίσης έχει συμβάλει ιδιαίτερα στη χρηματοδότηση αυτών των έργων μέσω δανειοδότησης.

Τα Δ.Δ.Μ. έχουν ιδιαίτερη σημασία καθώς έχουν ευρύτερο χρονικό ορίζοντα (έτος 2025 για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος), οπότε ουσιαστικά δεν εντάσσονται αλλά εντάσσουν τις πολιτικές των προγραμματικών περιόδων υπό μία ευρύτερη έννοια για τη συνοχή εντός και την ανάπτυξη εκτός της Ε.Ε.

1.6.3 Η Ανανεωμένη Στρατηγική της Λισσαβόνας

Τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισσαβόνας του Μαρτίου του 2000 – το βασικό κείμενο που προσδιορίζει τη στρατηγική της Λισσαβόνας για μεγέθυνση (growth) και απασχόληση (employment)- περιλαμβάνουν μία στρατηγική καθώς και ένα ευρύ φάσμα στόχων και πολιτικών μέσων για να γίνει πιο δυναμική και πιο ανταγωνιστική η Ε.Ε. μέχρι το 2010. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ του 2001 πρόσθεσε μία περιβαλλοντική διάσταση σ' αυτούς τους στόχους.

Η ενδιάμεση αναθεώρηση της διαδικασίας διαπίστωσε ότι τα μέχρι τώρα αποτελέσματα δεν παρουσίαζαν ενιαία εικόνα. Μετά από ένα ενθαρρυντικό ξεκίνημα το 2001, η αύξηση της απασχόλησης μειώθηκε απότομα ενώ η αύξηση της παραγωγικότητας υπήρξε απογοητευτική παντού οφειλόμενη κυρίως στην αδυναμία πλήρους αξιοποίησης των γνώσεων και των τεχνολογιών πληροφόρησης και επικοινωνίας (Τ.Π.Ε.). Τα μέτρια οικονομικά αποτελέσματα οφείλονται εν μέρει στην επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας, γι' αυτό θα πρέπει να γίνουν μεγαλύτερες προσπάθειες για την αύξηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης και της απασχόλησης στην Ευρώπη.

Τον Φεβρουάριο του 2005 η Επιτροπή πρότεινε μία νέα εταιρική σχέση για την ανάπτυξη και την απασχόληση στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μαρτίου του 2005. Το Συμβούλιο επιβεβαίωσε τους στόχους του και επεσήμανε την ανάγκη να δοθεί μία νέα ώθηση στη στρατηγική της Λισσαβόνας.

Στο πλαίσιο αυτής της νέας προσπάθειας «η Ένωση πρέπει να κινητοποιήσει όλα τα κατάλληλα εθνικά και κοινοτικά μέσα - περιλαμβανομένης και της πολιτικής της συνοχής». Επισημάνθηκε επίσης ότι οι περιφερειακοί και τοπικοί φορείς καθώς και οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να θεωρήσουν ότι οι στόχοι της Λισσαβόνας είναι και δικοί τους στόχοι. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τομείς όπου η γειτνίαση παίζει μεγάλο ρόλο, όπως είναι η καινοτομία και η γνώση, η απασχόληση, το ανθρώπινο κεφάλαιο, η επιχειρηματικότητα, η

ενίσχυση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) ή η πρόσβαση στις πηγές κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου. Επιπλέον, οι εθνικές πολιτικές θα πρέπει να επιδιώκουν με συνέπεια τους ίδιους στρατηγικούς στόχους προκειμένου να κινητοποιούνται οι περισσότεροι δυνατοί πόροι και να αποφεύγονται οι αντικρουόμενες δράσεις.

Από τον Μάρτιο του 2005, που συνήλθε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, η Επιτροπή έχει εγκρίνει ενιαίες κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη και την απασχόληση προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη να αναπτύξουν τα εθνικά μεταρρυθμιστικά τους προγράμματα.

Το Σχέδιο Δράσης της Λισσαβόνας, όπως αυτό προσδιορίστηκε το Φεβρουάριο 2005, περιλαμβάνει -εκτός των άλλων- τον Κεντρικό Τομέα Πολιτικής που αφορά στην επέκταση και βελτίωση των Ευρωπαϊκών υποδομών.

Τα μέτρα πολιτικής περιλαμβάνουν:

- την ολοκλήρωση των Δ.Δ.Μ. (συμπεριλαμβανόμενων των «θαλάσσιων αυτοκινητόδρομων») με έμφαση στα 30 έργα προτεραιότητας που έχουν εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο,
- την διασφάλιση συνοριακών διασυνδέσεων,
- την εισαγωγή έξυπνων μεταφορικών συστημάτων (ITS), εφοδιαστικής (logistics) και διατροπικότητας (intermodality), με ιδιαίτερη έμφαση στα σιδηροδρομικά συστήματα
(α) διαχείρισης κυκλοφορίας - ERTMS και
(β) νέων προδιαγραφών διαλειτουργικότητας του συμβατικού σιδηροδρόμου.

Τέλος περιλαμβάνεται και η απαίτηση προσαρμογής και εφαρμογής των οδηγιών για την απελευθέρωση των μεταφορών και ιδιαίτερα των σιδηροδρομικών (1ο και 2ο σιδηροδρομικό πακέτο, 2001 και 2004 αντίστοιχα).

1.6.4 Η Πολιτική Συνοχής για την περίοδο 2007-2013

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στις 5 - 7 - 2005 εξέδωσε Ανακοίνωση για την πολιτική συνοχής για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης / στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές 2007 - 2013, σε συνέχεια της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβόνας.

Με βάση αυτή, τα προγράμματα που συγχρηματοδοτούνται στο πλαίσιο της πολιτικής της συνοχής θα πρέπει να επιδιώκουν τη διάθεση πόρων για τις ακόλουθες τρεις προτεραιότητες.

- βελτίωση της ελκυστικότητας των κρατών μελών, των περιφερειών και των πόλεων μέσω της βελτίωσης της πρόσβασης, της εξασφάλισης επαρκών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και της διατήρησης των περιβαλλοντικών τους δυνατοτήτων,

- ενθάρρυνση της καινοτομίας, της επιχειρηματικότητας και της ανάπτυξης της οικονομίας της γνώσης μέσω της έρευνας και της καινοτομίας, περιλαμβανόμενων και των νέων τεχνολογιών πληροφόρησης και επικοινωνίας,
- δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας με την προσέλκυση περισσότερων ανθρώπων στην αγορά εργασίας ή την ενθάρρυνση για την ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, βελτίωση της προσαρμοστικότητας των εργαζομένων και των επιχειρήσεων και αύξηση των επενδύσεων σε ανθρώπινο κεφάλαιο.

Για κάθε έναν από αυτούς τους μεγάλους τομείς προτεραιότητας παρουσιάζονται κατευθυντήριες γραμμές. Φυσικά δεν αφορούν όλες τις περιφέρειες αυτές οι λεπτομερείς κατευθυντήριες γραμμές. Ο πλέον κατάλληλος συνδυασμός επενδύσεων εξαρτάται τελικά από την ανάλυση των δυνατών και αδύνατων σημείων κάθε κράτους μέλους και κάθε περιφέρειας.

Οι κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν περισσότερο ένα απλό πλαίσιο που καλούνται να χρησιμοποιήσουν τα κράτη μέλη και οι περιφέρειες όταν καταρτίσουν τα εθνικά και περιφερειακά τους προγράμματα, για να εκτιμήσουν τη συνεισφορά τους στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης όσον αφορά τη συνοχή, την ανάπτυξη και την απασχόληση. Οι κατευθυντήριες γραμμές είναι μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις, αλλά δεν είναι η μόνη, για την επίτευξη του κατάλληλου επιπέδου συγκέντρωσης σε βασικές προτεραιότητες σε κάθε κράτος μέλος και περιφέρεια σύμφωνα με την ανανεωμένη στρατηγική της Λισσαβόνας.

Σύμφωνα με την ανανεωμένη στρατηγική της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση η πολιτική της συνοχής θα πρέπει να επικεντρωθεί περισσότερο στη γνώση, στην έρευνα και στην καινοτομία καθώς και στο ανθρώπινο κεφάλαιο. Κατά συνέπεια, η συνολική χρηματοδοτική προσπάθεια για την ενίσχυση αυτών των τομέων δράσης θα πρέπει να αυξηθεί σημαντικά.

Επιπλέον τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τις καλύτερες πρακτικές στις περιπτώσεις που έχει αποδειχθεί ότι αποφέρουν θετικά αποτελέσματα όσον αφορά την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Η πρώτη κατευθυντήρια γραμμή αφορά την επιδίωξη να γίνουν η Ευρώπη και οι περιφέρειές της πιο ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις και απασχόληση. Σε αυτήν εντάσσεται μεταξύ άλλων- και η επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών.

Η διάθεση αποτελεσματικών, ευέλικτων και ασφαλών μεταφορικών υποδομών μπορεί να θεωρηθεί ως μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη καθώς βελτιώνει την παραγωγικότητα και τις προοπτικές ανάπτυξης των σχετικών περιοχών μέσω της διευκόλυνσης της μετακίνησης των προσώπων και των αγαθών. Τα μεταφορικά δίκτυα αυξάνουν τις δυνατότητες των εμπορικών συναλλαγών καθώς και την αποτελεσματικότητα.

Παράλληλα η ανάπτυξη διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών (και συγκεκριμένα τα 30 έργα προτεραιότητας όσον αφορά τα Δ.Δ.Μ.) με ιδιαίτερη έμφαση στα διασυνοριακά έργα είναι σημαντική για την επίτευξη μεγαλύτερης ενοποίησης των εθνικών αγορών, ειδικά στο πλαίσιο της διευρυμένης Ένωσης.

Οι επενδύσεις στις υποδομές πρέπει να είναι προσαρμοσμένες στις ειδικές ανάγκες και στο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης των σχετικών περιφερειών και χωρών. Έχει παρατηρηθεί ότι οι επενδύσεις στις υποδομές (καθώς και οι άλλες επενδύσεις) παρουσιάζουν φθίνοντα ποσοστά απόδοσης πάνω από ένα συγκεκριμένο επίπεδο χρηματοδότησης. Οι οικονομικές αποδόσεις τέτοιων επενδύσεων είναι υψηλές όταν οι υποδομές είναι ανεπαρκείς και δεν έχουν ολοκληρωθεί τα βασικά δίκτυα, αλλά είναι πιθανόν να αρχίσουν να μειώνονται μόλις θα έχουν φθάσει σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο.

Πρέπει συνεπώς να λαμβάνεται υπόψη το επίπεδο της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης και το μέγεθος των υφισταμένων υποδομών. Στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες και χώρες οι διεθνείς και διαπεριφερειακές συνδέσεις ενδέχεται να έχουν υψηλότερες αποδόσεις μακροπρόθεσμα υπό τη μορφή αυξημένης ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και ενδέχεται επίσης να διευκολύνουν την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού. Αντίθετα στις περιφέρειες με διασκορπισμένη και μικρής κλίμακας οικονομική βάση και μεγάλο αριθμό μικρών πόλεων ενδέχεται να είναι καταλληλότερη η κατασκευή μιας περιφερειακής μεταφορικής υποδομής. Στις περιφέρειες που εμπίπτουν στον στόχο της σύγκλισης και σε μικρότερο βαθμό στις περιφέρειες «σταδιακής εξόδου» με ανεπαρκή οδικά δίκτυα οι πόροι θα πρέπει να διατίθενται για την κατασκευή οικονομικά βιώσιμων οδικών συνδέσεων.

Προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη από τις επενδύσεις στις μεταφορές, η βοήθεια που προέρχεται από τα ταμεία θα πρέπει να διέπεται από ορισμένες αρχές.

- (α) θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν αντικειμενικά κριτήρια προκειμένου να προσδιοριστεί το επίπεδο και η φύση των επενδύσεων που θα πρέπει να γίνουν στις υποδομές. Για παράδειγμα, τα πιθανά ποσοστά απόδοσης θα πρέπει να μετρώνται με βάση το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης και τη φύση των οικονομικών δραστηριοτήτων στις σχετικές περιφέρειες, την πυκνότητα των υποδομών ή τον βαθμό της συμφόρησης. Στο πλαίσιο του προσδιορισμού του κοινωνικού οφέλους που προβλέπεται να προκύψει από τέτοιες επενδύσεις θα πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη οι περιβαλλοντικές και οι κοινωνικές επιπτώσεις των προβλεπόμενων έργων υποδομής.
- (β) η αρχή της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας θα πρέπει να γίνεται σεβαστή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο. Μία βασική ενέργεια για την αντιστάθμιση της κυριαρχίας των οδικών μεταφορών στην Ευρώπη θα πρέπει να είναι η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς και συνδυασμένων μεταφορών.
- (γ) ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στις περιφέρειες σύγκλισης ώστε να εκσυγχρονιστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω της προσεκτικής επιλογής των

τομέων προτεραιότητας και της εξασφάλισης της διαλειτουργικότητάς τους στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ERTMS).

- (δ) οι επενδύσεις στις μεταφορικές υποδομές θα πρέπει να συνοδεύονται και από την κατάλληλη διαχείριση της κυκλοφορίας με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια σύμφωνα με τα εθνικά και κοινοτικά πρότυπα. Οι εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους την ανάγκη επίτευξης ισόρροπης (και φιλοπεριβαλλοντικής) κατανομής των τρόπων μεταφοράς που θα ικανοποιεί τόσο τις οικονομικές όσο και τις περιβαλλοντικές ανάγκες. Οι στρατηγικές αυτές θα πρέπει π.χ. να περιλαμβάνουν ευφυή και πολυτροπικά συστήματα μεταφοράς και ιδίως τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για το ERTMS και για το SESAME (για ένα σύστημα ομοιόμορφης διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη).

Με βάση τις παραπάνω αρχές οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανάληψη δράσης είναι οι ακόλουθες:

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στα 30 έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, που βρίσκονται στα κράτη μέλη και στις περιφέρειες που είναι επιλέξιμα / ες για τον στόχο της σύγκλισης. Τα υπόλοιπα έργα Δ.Δ.Μ. θα πρέπει να ενισχύονται σε περιπτώσεις που υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη και στην ανταγωνιστικότητα. Μέσα σ' αυτό το σύνολο έργων θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις διασυνοριακές συνδέσεις και σ' αυτά που επιβλέπονται από ειδικά διορισμένους ευρωπαίους συντονιστές στα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν αυτούς τους συντονιστές ως μέσο μείωσης του χρόνου που διαρρέει ανάμεσα στον σχεδιασμό του δικτύου και στην υλοποίησή του.

Οι συμπληρωματικές επενδύσεις στις **δευτερεύουσες συνδέσεις** είναι επίσης σημαντικές στο πλαίσιο μιας ενιαίας περιφερειακής στρατηγικής μεταφορών και επικοινωνιών που θα καλύπτει τόσο αστικές όσο και αγροτικές περιοχές, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι περιφέρειες θα επωφελούνται από τις δυνατότητες που παρέχουν τα βασικά δίκτυα.

Οι ενισχύσεις για τη δημιουργία **σιδηροδρομικών υποδομών** θα πρέπει να έχουν ως στόχο την βελτίωση της πρόσβασης. Το κόστος των σιδηροδρομικών μεταφορών θα πρέπει να διευκολύνει την πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων. Η τήρηση και η εφαρμογή των κανόνων της διαλειτουργικότητας και η χρησιμοποίηση του συστήματος ERTMS στα τρένα και στις σιδηροδρομικές γραμμές θα πρέπει να είναι στοιχεία που θα χαρακτηρίζουν το σύνολο των χρηματοδοτούμενων έργων.

Προώθηση βιώσιμων από περιβαλλοντική άποψη **μεταφορικών δικτύων**. Αυτό συνεπάγεται εγκαταστάσεις δημόσιων μεταφορών (περιλαμβανομένων και των υποδομών στάθμευσης και μετεπιβίβασης), σχέδια κινητικότητας, περιμετρικούς δακτυλίους, βελτίωση της ασφάλειας στους οδικούς κόμβους, ποδηλατοδρόμους και πεζόδρομους. Συνεπάγεται επίσης δράσεις για την πρόσβαση στις συνήθειες δημόσιες μεταφορικές

υπηρεσίες ορισμένων κοινωνικών ομάδων (όπως είναι οι ηλικιωμένοι και οι ανάπηροι) καθώς και τη δημιουργία δικτύων που θα συνδέουν τα σημεία εφοδιασμού των αυτοκινήτων που δεν κινούνται με βενζίνη.

Για την επίτευξη της καλύτερης δυνατής αποτελεσματικότητας των μεταφορικών υποδομών ώστε να προωθηθεί κατ' αυτό τον τρόπο η περιφερειακή ανάπτυξη, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στη βελτίωση της **σύνδεσης των απομονωμένων περιοχών με τα Δ.Δ.Μ.** Κατά συνέπεια θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη των δευτερευουσών συνδέσεων με ιδιαίτερη έμφαση στη διατροφικότητα και στις βιώσιμες μεταφορές. Ειδικότερα τα λιμάνια και τα αεροδρόμια θα πρέπει να συνδεθούν με την ενδοχώρα τους.

Περισσότερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη **«θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων»** και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ως βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων σε σχέση με τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων.

Στις περιπτώσεις που τα κράτη μέλη λαμβάνουν ενίσχυση τόσο από το Ταμείο Συνοχής όσο και από τα Διαρθρωτικά Ταμεία θα πρέπει να γίνεται διάκριση στα προγράμματα μεταξύ των διάφορων ειδών δράσεων που χρηματοδοτούνται από κάθε ταμείο με το Ταμείο Συνοχής να παίζει τον βασικό ρόλο όσον αφορά την ενίσχυση των Δ.Δ.Μ.

Τα Διαρθρωτικά Ταμεία εξάλλου θα πρέπει γενικά να επικεντρώνουν την προσοχή τους στην ανάπτυξη υποδομών που έχουν σχέση με μέτρα για την τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης (όπως είναι η ανάπτυξη του τουρισμού, οι βελτιώσεις για την αύξηση της ελκυστικότητας των βιομηχανικών ζωνών κ.λ.π.). Όσον αφορά τις οδικές υποδομές, οι επενδύσεις θα πρέπει επίσης να επιδιώκουν τον γενικό στόχο της οδικής ασφάλειας.

Η συγχρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής και τα Διαρθρωτικά Ταμεία θα πρέπει να είναι συμπληρωματική των επιδοτήσεων που χορηγούνται από τον προϋπολογισμό των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Τα κράτη μέλη θα χρειαστεί να προσδιορίσουν εκ των προτέρων το πλέον κατάλληλο μέσο για τα προβλεπόμενα έργα. Η χρηματοδότηση της πολιτικής της συνοχής μπορεί να συνδυαστεί με την εγγύηση δανείων, που αποτελεί μέρος των μέσων χρηματοδότησης των Δ.Δ.Μ.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1.1 Οδικές Μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον πλέον ευέλικτο και ευπροσάρμοστο τρόπο μεταφοράς, καθόσον περιλαμβάνουν ένα πυκνό δίκτυο οδικής υποδομής και το σύνολο σχεδόν των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Στα προηγούμενα αναπτυξιακά προγράμματα στο πλαίσιο της πολιτικής οδικών μεταφορών περιελήφθησαν αναπτυξιακοί άξονες και προτεραιότητες για την βελτίωση της προσπελασιμότητας και των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος. Κύριοι στόχοι των παρεμβάσεων ήταν:

- Η βελτίωση των στρατηγικών συνδέσεων της Ελλάδας με άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και με την υπόλοιπη Ευρώπη
- Η εξυπηρέτηση του αναμενόμενου επιβατικού και εμπορευματικού φόρτου ανάμεσα στα κύρια αστικά κέντρα της Ελλάδας
- Η προώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της Ελλάδας

Τα παραπάνω προσεγγίσθηκαν με την ανάπτυξη της υποδομής - εκσυγχρονισμό του κύριου εθνικού οδικού δικτύου με έμφαση στην ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων που περιλαμβάνουν τόσο τους δύο βασικούς οδικούς άξονες, βορρά - νότου (Π.Α.Θ.Ε.) και ανατολής - δύσης (Εγνατία), καθώς και τις διασυνδέσεις τους με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα, και με τους συνοριακούς σταθμούς και τα λιμάνια (κάθετοι άξονες), όσο και τον Βόρειο Άξονα Κρήτης που εξασφαλίζει την από ανατολή σε δύση διασύνδεση της Κρήτης, δίνοντας πρόσβαση στα δύο βασικά της λιμάνια, Ηράκλειο και Χανιά (Σούδα).

Οι σχετικές παρεμβάσεις που διαμόρφωσαν την παρούσα κατάσταση για την ανάπτυξη της υποδομής, ακολουθώντας τις στρατηγικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διατυπώθηκαν στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικοί Άξονες Λιμάνια - Αστική Ανάπτυξη» (Ε.Π./Ο.Α.Λ.Α.Α.), καθώς και το Ταμείο Συνοχής και την Κοινοτική Πρωτοβουλία Διασυνοριακής συνεργασίας INTERREG.

Με τα προγράμματα αυτά αναμένεται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί περίπου 1.600 χλμ. αυτοκινητόδρομοι και άξονες ταχείας κυκλοφορίας που εμπίπτουν στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους, με παράλληλη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις υπεραστικές οδούς κατά 25% και μείωση του χρόνου πρόσβασης κατά 24%.

Παράλληλα, μέσω των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων αναβαθμίστηκαν ή κατασκευάστηκαν νέες περιφερειακές οδικές συνδέσεις που εξασφαλίζουν την προσπελασιμότητα σε απομονωμένες περιοχές της χώρας.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων έγιναν σημαντικές βελτιώσεις στην διαδικασία υλοποίησης των έργων στους τομείς διοίκησης και διαχείρισης ενώ δημιουργήθηκε και το νομικό πλαίσιο για την Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, με στόχο την μείωση των δημοσίων δαπανών και την άντληση πόρων από τον ιδιωτικό τομέα, βάσει της ανταποδοτικότητας των έργων.

Σημαντικές επίσης παρεμβάσεις έγιναν σε αστικό και περιαστικό επίπεδο με την δημιουργία περιφερειακών οδών και παρακάμψεων αστικών κέντρων.

Επίσης προβλέπεται να ενταχθούν, σύμφωνα με το ΕΠ / ΟΑΛΑΑ τμήματα της Ιονίας Οδού που αποτελούν παράκαμψη πόλεων. Παράλληλα προωθήθηκε η ανάπτυξη κύριων οδικών αξόνων στην νησιωτική Ελλάδα.

Με την ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών αξόνων, η προσοχή στρέφεται στην ανάπτυξη της **οδικής ασφάλειας**, τόσο στο επίπεδο της υποδομής όσο και των οδικών μεταφορικών μέσων, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ασφαλές περιβάλλον για τον άνθρωπο και την κοινωνία.

Σε επίπεδο υποδομής μέσω του ΕΠ / ΟΑΛΑΑ πραγματοποιούνται τεχνικές παρεμβάσεις σε γνωστά επικίνδυνα σημεία του δικτύου και εφαρμογή αντιολισθητικών ταπήτων κυκλοφορίας και συμπληρώσεις / βελτιώσεις σήμανσης, φωτισμού και σηματοδότησης.

Σε επίπεδο διαχείρισης προωθήθηκε η βελτίωση της αστυνόμευσης του οδικού δικτύου και η εντατικοποίηση των ελέγχων στους χρήστες και τα οχήματα, ενώ επίσης προωθήθηκε και η βελτίωση της παροχής υπηρεσιών και διάσωσης σε περίπτωση τροχαίων ατυχημάτων.

Όσον αφορά στην λειτουργία των μέσων των **οδικών υπεραστικών επιβατικών** μεταφορών, το έργο -εκτός από τα ΙΧ- εκτελείται από τον ιδιωτικό τομέα, μέσω των ΚΤΕΛ, ενώ η Πολιτεία διατηρεί ρόλο κανονιστικό και ελεγκτικό. Ταυτόχρονα ελέγχονται τα τιμολόγια μεταφοράς και εγκρίνονται Υπηρεσίες Δημόσιας Υποχρέωσης.

Τέλος σε σχέση με την λειτουργία των **οδικών εμπορευματικών** μεταφορών, όπου και εδώ η πολιτεία διατηρεί ρόλο κανονιστικό και ελεγκτικό, ενώ το έργο εκτελείται από τον ιδιωτικό τομέα, οι μέχρι σήμερα κυριότερες δράσεις υλοποιήθηκαν χωρίς κοινοτική χρηματοδότηση και αφορούσαν:

- α) διενέργεια απογραφής Φορτηγών Αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσης
- β) νομοθετικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση και ενίσχυση των μηχανισμών ελέγχου της τήρησης της ισχύουσας νομοθεσίας για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και
- γ) παρακολούθηση και έλεγχο της εφαρμογής των μέτρων αυτών.

Οι εξελίξεις που προοιωνίζονται στο πλαίσιο της Δ' Προγραμματικής περιόδου 2007 - 2013, σύμφωνα με τις Στρατηγικές κατευθύνσεις της Κοινότητας, αφορούν στη πολιτική που θα ακολουθηθεί στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η πολιτική αυτή εμπίπτει στην κατευθυντήρια γραμμή που προβλέπει «*Να γίνουν η Ευρώπη και οι περιφέρειές της πιο*

ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις και απασχόληση», και ειδικότερα **μέσω της επέκτασης και βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών**. Όπως ήδη αναφέρθηκε η συμμετοχή του τομέα των οδικών μεταφορών στην χώρα μας είναι 98,1% για τη μεταφορά εμπορευμάτων με χερσαία μέσα και αντιστοιχεί σε 20,4 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα για το έτος 2002.

Το συνολικό μήκος του υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας ανέρχεται σήμερα σε 40.000 χλμ. περίπου. Από αυτά, περί τα 10.000 χλμ. συνιστούν το Εθνικό Οδικό Δίκτυο (ΕΟΔ), τμήμα του οποίου υπάγεται στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο-ΔΔ (~3.500χλμ).

Το σημερινό μήκος των υλοποιημένων ή υπό κατασκευή / προγραμματισμό οδικών αξόνων που υπάγονται στο ΔΔ ανέρχεται σε 1.897 χλμ., αποτελούμενο από τους εξής άξονες:

- ΠΑΘΕ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι), μήκους 744 χλμ.,
- Εγνατία Οδός (Ηγουμενίτσα - Κήποι), μήκους 680 χλμ.,
- ΒΟΑΚ (Βόρειος Άξονας Κρήτης), μήκους 311 χλμ.
- Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη, μήκους 162 χλμ

Μετά την ολοκλήρωση των πρόσθετων, ήδη προγραμματισμένων, παρεμβάσεων – στις οποίες υπάγονται οι βασικοί οδικοί άξονες της Ιόνιας Οδού και του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)– το σύνολο του μήκους των ΔΔ αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα θα ανέλθει στα 3.000 χλμ. περίπου, εκ των οποίων 2.000 χλμ. θα είναι λειτουργικά μέχρι το τέλος του 2008 και τα υπόλοιπα θα υλοποιηθούν κατά τη διαχειριστική περίοδο 2007-2013.

Στις προγραμματισμένες παρεμβάσεις περιλαμβάνονται περίπου 800 χλμ. αυτοκινητοδρόμων που θα υλοποιηθούν με σχήματα / συμβάσεις παραχώρησης.

Το μήκος του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου της χώρας ανέρχεται σε 30.000 χλμ. περίπου, ενώ μαζί με το τοπικό και το αστικό οδικό δίκτυο σε περίπου 75.000 χλμ.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Έκθεσης του πρώτου Απολογισμού που συντάχθηκε στα πλαίσια ενημέρωσης - ενδιάμεσης αξιολόγησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος/ Οδικοί Άξονες, Λιμάνια, Αστική Ανάπτυξη (Ο.Α.Λ.Α.Α.) κατά τις προγραμματικές περιόδους 1989-1993 και 1994-1999 (Α' και Β' Κ.Π.Σ.) αποδόθηκαν στην κυκλοφορία τμήματα των αξόνων αυτών ως εξής:

- Π.Α.Θ.Ε. σε ποσοστό 48% και προγραμματίστηκαν για το Γ' Κ.Π.Σ. τμήματα που αντιστοιχούν στο 52%,
- Εγνατία Οδός σε ποσοστό 38% και προγραμματίστηκε για το Γ' Κ.Π.Σ. η ολοκλήρωσή της,
- Βόρειος Άξονας Κρήτης σε ποσοστό 82% (όπου το 64% ήταν κατασκευασμένο προ του 1991) και προγραμματίστηκε για το Γ' Κ.Π.Σ. η ολοκλήρωσή του.

Η μέχρι στιγμής εξέλιξη της υλοποίησης του Γ' Κ.Π.Σ. δείχνει ότι οι στόχοι υπολείπονται του προγραμματισμού. Τα αναπτυξιακά κενά που εμφανίζονται στην ολοκλήρωση των παραπάνω ευρωπαϊκών οδικών δικτύων, που βρίσκονται σε Ελληνικό

έδαφος, φαίνεται (με βάση τους ρυθμούς υλοποίησης για την 3^η προγραμματική περίοδο μέχρι σήμερα) ότι θα είναι σημαντικά και θα είναι αναγκαίο να περιληφθούν σαν ενέργεια πρώτης προτεραιότητας κατά την 4^η προγραμματική περίοδο (2007-2013). Σημαντική υποστήριξη αναμένεται από τον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος καλείται να αναλάβει με συμβάσεις παραχώρησης την υλοποίηση τμημάτων τόσο των ευρωπαϊκών δικτύων όσο και βασικών αξόνων του κύριου Εθνικού Οδικού δικτύου της χώρας. Προβλήματα που κατ' εξακολούθηση εμφανίζονται στις διαδικασίες δημοπράτησης και κατακύρωσης διαγωνισμών μελετών και έργων, αποτελούν σημαντικό παράγοντα καθυστερήσεων, ενώ συχνά δημιουργούν κίνδυνο αναστολής έναρξης των έργων.

Σε σχέση με το επίπεδο οδικής ασφάλειας, ενώ κατά την περίοδο 1990-2000 ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας παρέμεινε σταθερός, τα τελευταία χρόνια υπήρξε σημαντική μείωση κατά 20% μεταξύ 2000-2004 – κυρίως ως αποτέλεσμα της απόδοσης στην κυκλοφορία σημαντικών τμημάτων αυτοκινητοδρόμων, με ξεχωριστά οδοστρώματα για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και παρεμβολή μεσαίας διαχωριστικής νησίδας. Η χώρα όμως εξακολουθεί να έχει υψηλούς δείκτες οδικών ατυχημάτων σε σχέση με τους εταίρους της στην Ε.Ε., με περίπου 1.600 νεκρούς και 20.000 τραυματίες το 2004. Το πρόβλημα σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην κατάσταση του εθνικού οδικού δικτύου που δεν έχει αναβαθμισθεί, στην μέτρια κατάσταση του επαρχιακού και λοιπού οδικού δικτύου της χώρας, καθώς και στο ότι τα λαμβανόμενα σχετικά μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας είναι συνήθως κατασταλτικού και όχι προληπτικού χαρακτήρα.

Το οδικό δίκτυο ιστορικά και λόγω του γεωμορφολογικού ανάγλυφου της χώρας, έχει αποτελέσει ένα από τα βασικότερα στοιχεία για τη μείωση της περιφερειακότητας και της απομόνωσης πολλών περιοχών, την προώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης και της ένταξης πολλών περιοχών στο βασικό αναπτυξιακό ιστό, τη δημιουργία λειτουργικών συστημάτων οικισμών, την προώθηση της σύγκλισης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, τη μείωση του κόστους των μεταφορών και επομένως τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των παραγωγικών λειτουργιών, καθώς και τη διάχυση των κοινωνικών υπηρεσιών, στο βαθμό που αυτή εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της προσπελασιμότητας, σε όλες της περιοχές της χώρας. Παράλληλα οι προσπάθειες εκσυγχρονισμού του οδικού δικτύου συμβάλλουν στη βελτίωση της ασφάλειας – όπως καθίσταται εμφανές από τη μείωση των ατυχημάτων στους νέους, βελτιωμένους οδικούς άξονες που έχουν αποδοθεί στην κυκλοφορία.

Επομένως, η ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας (συνολικά και όχι μόνο των τμημάτων του που εντάσσονται στα Δ.Δ.) έως σήμερα, σε ένα εκ των υστέρων απολογισμό με βάση τις νέες Ευρωπαϊκές στρατηγικές και προτεραιότητες, βρίσκεται σε γενικές γραμμές σε συνάφεια με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. και είναι συμβατή με τους στόχους της Λισσαβόνας και του Γκέτεμποργκ.

Βεβαίως, η υλοποίηση των αναπτυξιακών (οικονομικών και κοινωνικών) στόχων της Ε.Ε. και της χώρας στο βαθμό που εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά και την επάρκεια του οδικού δικτύου (και γενικότερα του συστήματος μεταφορών), απαιτεί σημαντική πρόσθετη προσπάθεια. Σημαντικά κενά εξακολουθούν να υπάρχουν στο οδικό δίκτυο

σήμερα – όσον αφορά και σε βασικούς διαπεριφερειακούς οδικούς άξονες και σε ενδοπεριφερειακές και τοπικές συνδέσεις. Η πρόοδος, όμως, σε σχέση με το παρελθόν είναι εντυπωσιακή και πολλά από τα εναπομένοντα κενά και ελλείψεις θα καλυφθούν και με την ολοκλήρωση των έργων της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 και με την υλοποίηση των παρεμβάσεων της διαχειριστικής περιόδου 2007-2013.

Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Ελλάδα, δεδομένων των ιδιομορφιών του ελληνικού χώρου– διάσπαση του χώρου λόγω γεωμορφολογίας, υπέρμετρη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων κατά μήκος του άξονα ΠΑΘΕ, δια ξηράς απομόνωση της χώρας ως σήμερα από τους εταίρους της στην Ε.Ε., με αποτέλεσμα κυριαρχία των μικρών αποστάσεων στις μετακινήσεις προσώπων και στις μεταφορές προϊόντων κλπ. Οι ιδιομορφίες αυτές έχουν επιβάλλει περιορισμούς στη σκοπιμότητα ανάπτυξης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου για την εξυπηρέτηση πολλών περιοχών της ηπειρωτικής Ελλάδα και φυσικά όλων των νησιών – με αποτέλεσμα το οδικό δίκτυο να αποκτά αυξημένη σημασία για την εξασφάλιση της προσπελασιμότητας των περιοχών αυτών και, επομένως, της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας τους.

2.1.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές

Βασικό μέρος στην επίτευξη αιεφόρου κινητικότητας είναι η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου τόσο σε τεχνικό όσο και σε επίπεδο διαχείρισης, καθώς θεωρείται το ασφαλέστερο και το λιγότερο περιβαλλοντικά επιζήμιο χερσαίο μέσο μεταφοράς. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα διαδραματίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου της ευρωπαϊκής συνοχής και στην δημιουργία ενός πραγματικά ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος απαιτούνται ουσιαστικές αλλαγές.

Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου Ευρωπαϊκού Συστήματος Μεταφορών καθιστά αναγκαία την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου σε τεχνικό και σε οργανωτικό επίπεδο. Το τρέχον καθεστώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση αναφορικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι πολυδιάστατο και αφορά κυρίως στον καθορισμό στρατηγικής προκειμένου να ανασυγκροτηθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω της εξυγίανσης της οικονομικής κατάστασης, της εξασφάλισης της ελευθερίας πρόσβασης στο σύνολο της κυκλοφορίας και των δημοσίων υπηρεσιών και της προώθησης της ολοκλήρωσης των εθνικών συστημάτων.

Οι νέες πολιτικές αφορούν τα «τραίνα υψηλών ταχυτήτων» για τις επιβατικές μεταφορές και τους ειδικούς εμπορευματικούς διαδρόμους (Freight Freeways) για ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο. Οι μεταφορές με συρμούς υψηλών ταχυτήτων μπορούν να ανταγωνισθούν αποτελεσματικά τις αεροπορικές μεταφορές σε μεσαίες αποστάσεις καθώς είναι φθηνότερες, προσφέρουν μεγαλύτερη άνεση και είναι ταχύτερες. Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων δεν μπορεί να περιλαμβάνει μόνο τις χώρες της Ε.Ε. αλλά πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη επέκτασης στο σύνολο των χωρών της Ευρώπης.



Ο ρόλος του σιδηροδρόμου αναμένεται να αναβαθμισθεί σημαντικά κατά την προσεχή περίοδο με στόχο την προσέλκυση επιβατικού και εμπορευματικού έργου κυρίως μέσω εκτροπής μέρους του οδικού μεταφορικού έργου. Η ανάγκη για την αναβάθμιση, τόσο του σιδηροδρομικού δικτύου, όσο και των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και η ανάγκη αναδιοργάνωσης της διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών μπορούν να εξαχθούν από τα δεδομένα εξέλιξης του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου για τη τελευταία τριακονταετία σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο.

Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της χώρας και οι συνεχείς ορεινοί όγκοι δημιουργούν σοβαρούς περιορισμούς στην λειτουργική ανάπτυξη και του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε αυτό συντελεί και η χωροταξική, δημογραφική και οικονομική διάρθρωση της χώρας, καθώς και η γεωγραφική θέση της στην περιφέρεια της Ε.Ε., όπου η έλλειψη χερσαίων συνόρων οδήγησε στην υποκατάσταση των σιδηροδρομικών υποδομών με τις οδικές, αλλά και στην ανάπτυξη σημαντικών θαλάσσιων και αεροπορικών υπηρεσιών μεταφορών.

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, συνολικού μήκους 2.414 χλμ., είναι ως επί το πλείστον γραμμικό, εξυπηρετώντας κυρίως τις Περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας, Δυτικής Ελλάδας, Αττικής, Θεσσαλίας και Κεντρικής/Δυτικής Μακεδονίας και εν μέρει την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης. Οι περιοχές που γειτνιάζουν άμεσα με το δίκτυο είναι περιορισμένες.

Το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου (82,5%) αποτελείται από μονή γραμμή, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και με πεπαλαιωμένη επιδομή και υποδομή, τα οποία δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων. Παράλληλα, ένα μεγάλο μέρος του δικτύου (673 χλμ. ή 28% του συνολικού μήκους) είναι μετρικού εύρους, ενώ το υπόλοιπο είναι κανονικού εύρους. Η «δικοτόμηση» αυτή του δικτύου δημιουργεί πολλά προβλήματα στη σιδηροδρομική σύνδεση των διαφόρων περιοχών της χώρας. Η κίνηση των συρμών γίνεται κυρίως με ντηζελοκινητήρες, ενώ το ποσοστό του συνόλου των γραμμών, στις οποίες έχει εγκατασταθεί ηλεκτροκίνηση είναι εξαιρετικά περιορισμένο (83 χλμ. ή 3,4% του συνολικού μήκους του δικτύου).

Σημαντικές βελτιώσεις επέρχονται σε μεγάλα τμήματα του δικτύου από τα έργα που ολοκληρώνονται μέχρι το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2006/2008, ιδίως στο βασικό σιδηροδρομικό άξονα, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (άξονας Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Ειδομένη / Προμαχώνας - Π.Α.Θ.Ε./Π.) και αναλογεί στο 74% του συνολικού μήκους του δικτύου. Περιορισμένος αριθμός των λοιπών τμημάτων του δικτύου υφίστανται βελτιωτικές παραλλαγές χάραξης και ευρύτερες αναβαθμίσεις.

Χαρακτηριστική είναι επίσης η έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης των σημαντικών ελληνικών λιμένων – με βασική εξαίρεση τη σιδηροδρομική σύνδεση του εμπορευματικού λιμένα Πειραιά με το Θριάσιο πεδίο, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2008, με συγχρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής.

Στο πλαίσιο της δημιουργίας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Ένωση προέβη στη δημιουργία και προσδιορισμό ενός Διευρωπαϊκού Δικτύου Συνδυασμένων Μεταφορών, που συμπληρώνει το Οδικό και το Σιδηροδρομικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο, το Διευρωπαϊκό Δίκτυο εσωτερικής Ναυσιπλοΐας και το δίκτυο

λιμένων. Η δημιουργία αυτών των δικτύων εξυπηρετεί κυρίως τις εμπορευματικές μεταφορές. Επίσης, η Ε.Ε. εκπονεί τα Προγράμματα Marco Polo και Marco Polo II για τις περιόδους 2003-2007 και 2007-2013 αντίστοιχα, με στόχο τη μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές μεταφορές στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) και την ενθάρρυνση χρήσης συνδυασμένων μεταφορών.

Σε θεσμικό επίπεδο, έχει ψηφισθεί ο Νόμος 3333/2005 αναφορικά με την ίδρυση και λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων («Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις»), όπου προσδιορίζονται η απαιτούμενη έκταση, οι απαιτούμενες μεταφορικές υποδομές και οι αρχές χωροθέτησης των Εμπορευματικών Κέντρων (Ε.Κ.). Συνεπώς, σήμερα υπάρχει το θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση, εγκατάσταση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων, βάσει του οποίου θα γίνει και θα αξιολογηθεί η διαγωνιστική διαδικασία υποβολής των προτάσεων για χρηματοδότηση, καθώς και το πλαίσιο λειτουργίας για την ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων.

Παρόλα αυτά, ενώ εκπονήθηκαν ερευνητικές μελέτες με πρωτοβουλίες του Υ.Μ.Ε. και έχουν προωθηθεί νομοθετικές ρυθμίσεις, που αποδεικνύουν ότι αναγνωρίζεται η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών, δεν έχει υλοποιηθεί έως σήμερα κάποιο σχετικό έργο. Εξαίρεση αποτελεί το Εμπορευματικό Κέντρο (Ε.Κ.) του Προμαχώνα Σερρών που δημιουργήθηκε με σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου φορέα και παρέχει υπηρεσίες δημόσιας χρήσης. Στην παρούσα φάση η Ελλάδα δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο Ε.Κ.

Η σημαντικότερη, προγραμματισμένη παρέμβαση για την ανάπτυξη κέντρου συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα αφορά στη δημιουργία του συγκροτήματος του Ο.Σ.Ε στο Θριάσιο Πεδίο και στη σιδηροδρομική σύνδεσή του με το λιμένα Πειραιά, μέσω του οποίου θα διακινούνται προς όλη την ηπειρωτική Ελλάδα και προς τις χώρες βορείως των συνόρων σημαντικές ποσότητες εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων που εκφορτώνονται στο λιμένα.

2.2 Ανάλυση δυνατών σημείων, αδυναμιών, ευκαιριών και κινδύνων

2.2.1 Οδικές Μεταφορές

Η ανάλυση των Δυνατών σημείων / Αδυναμιών και Ευκαιριών / Κινδύνων του τομέα των Οδικών Μεταφορών, βασίζεται στην ανάλυση της παρούσας κατάστασης που παρουσιάστηκε προηγουμένως.

Δυνατά Σημεία	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ο πλέον ευέλικτος τρόπος μεταφοράς ▪ Σχετικά υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ▪ Η γεωμορφολογία έχει ευνοήσει την ανάπτυξη των οδικών αξόνων ▪ Ο άξονας Ανατολή – Δύση συνδέει τις Βόρεια της Ελλάδος Βαλκανικές χώρες με την Ηγουμενίτσα στο Ιόνιο και τη Θεσ/νίκη, Αλεξ/πολη στο Αιγαίο. ▪ Σημαντική αποκτηθείσα εμπειρία στον κατασκευαστικό τομέα μέσω της υλοποίησης των μέχρι τώρα έργων των ΚΠΣ καθώς και αρκετών έργων με αυτοχρηματοδότηση. ▪ Οι σχετικά μικρές αποστάσεις των αστικών κέντρων δίνουν προβάδισμα στις μετακινήσεις με Ι.Χ. ▪ Η χωροθέτηση των τουριστικών προορισμών ευνοεί την προσπέλασή τους οδικά. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Η «ακραία» γεωγραφική θέση της χώρας, ως προς το κέντρο της Ε.Ε. και η έλλειψη απευθείας οδικών συνδέσεων με τους εταίρους της Ε.Ε ▪ Το έντονο ανάγλυφο: μειώνει πρόσβασιμότητα μεταξύ περιφερειών και οδηγεί σε υψηλού κόστους έργα ▪ Ανισομερής κατανομή του οδικού δικτύου στις περιφέρειες της χώρας. ▪ Η μικρή δυνατότητα διατροπικότητας μεταφορών (transport intermodality). ▪ Διοικητικές αδυναμίες στην υλοποίηση των έργων ▪ Οδικά τροχαία ατυχήματα ▪ Συμφόρηση ▪ Καταστροφή οδικού δικτύου από υπερφόρτωση οχημάτων.
Ευκαιρίες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μετατόπιση του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. προς τα νότια και ανατολικά, λόγω διεύρυνσης, με Ανάπτυξη Διαμετακομιστικού εμπορίου ▪ Ευνοϊκές οικονομικές εξελίξεις στις Βαλκανικές και Παραευξείνιες χώρες, που συμβάλουν στη σημαντική αύξηση του διαμετακομιστικού εμπορίου προς τις χώρες αυτές, μέσω του Ελληνικού χώρου. Η Ελλάδα πύλη εμπορίου για τα Βαλκάνια ▪ Η ένταξη του οδικού δικτύου στους διευρωπαϊκούς άξονες και η σύνδεσή του με τους Πανευρωπαϊκούς άξονες που διασχίζουν τα Βαλκάνια ▪ Δυνατότητα ενεργοποίησης ιδιωτικής συμμετοχής για μεγάλα αναπτυξιακά έργα. ▪ Αυξημένη ευαισθητοποίηση σχετικά με τις διεθνείς τάσεις καθώς και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα και την διαλειτουργικότητα των δικτύων ▪ Χαμηλός ανταγωνισμός από σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Καθυστερήση στην ολοκλήρωση των έργων, μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια του πλεονεκτήματος από την έγκαιρη λειτουργία της Εγνατίας. ▪ Το τελευταίο διάστημα έχει παρατηρηθεί αδυναμία προώθησης της υλοποίησης των έργων λόγω νομικών και διαδικαστικών κωλυμάτων, με κίνδυνο να χαθούν σημαντικά ποσά κοινοτικής ενίσχυσης. ▪ Χρέωση χρήσης υποδομής ▪ Συμφόρηση όσο αυξάνει η ιδιοκτησία Ι.Χ. ▪ Ανάγκη για παραπέρα βελτιώσεις – διαπλατύνσεις ▪ Αντίθετη πολιτική Ε.Ε.

2.2.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Η ανάλυση Δυνατών Σημείων / Αδυναμιών και Ευκαιριών / Κινδύνων (SWOT analysis) βασίζεται στα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση της παρούσας κατάστασης τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό περιβάλλον του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Δυνατά Σημεία	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none">▪ Μέσο μεταφοράς φιλικό προς το περιβάλλον▪ Ασφάλεια μεταφοράς - μέσο χαμηλής επικινδυνότητας▪ Οικονομίες εξωτερικού κόστους μεταφοράς (περιβάλλον, ατυχήματα, κυκλοφοριακή συμφόρηση▪ Δυνατότητα συνδυασμένης μεταφοράς▪ Μαζικότητα μεταφοράς με μικρό ενεργειακό κόστος ανά μονάδα μεταφοράς▪ Ταχύτητα και αξιοπιστία στον βασικό άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη που σε μεγάλο βαθμό έχει εκσυγχρονιστεί▪ Απόκτηση αρκετών μονάδων σύγχρονου τροχαίου υλικού και βελτιώσεις περιφερειακών γραμμών▪ Μικρό, σχετικά, μοναδιαίο κόστος μεταφοράς▪ Συσσώρευση εμπειρίας και τεχνογνωσίας για τη συνέχιση του Επενδυτικού Προγράμματος	<ul style="list-style-type: none">▪ Αυξημένος ανταγωνισμός από οδικές μεταφορές στις οποίες δεν χρεώνεται εξ' ολοκλήρου το κόστος χρήσης / φθοράς των υποδομών και το κόστος ρύπανσης του περιβάλλοντος▪ Έλλειψη ευελιξίας και δυνατότητας μεταφοράς «πόρτα - πόρτα»▪ Μικρό σε έκταση δίκτυο με σχετικά περιορισμένες περιοχές κάλυψης▪ Ελλιπείς προσβάσεις σε κέντρα διακίνησης φορτίων (λιμάνια, βιομηχανικές περιοχές) και υπηρεσίες εμπορευματικής μεταφοράς μη προσανατολισμένες στην αγορά▪ Σχετικά χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών, πλην Σ.Γ. Αθήνας – Θεσσαλονίκης▪ Μικρές ταχύτητες στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου▪ Πεπαλαιωμένη υλικοτεχνική υποδομή σε ορισμένες δραστηριότητες▪ Ύπαρξη γραμμών διαφορετικού εύρους με προβλήματα λειτουργικής συμβατότητας και πολυτυπίας τροχαίου υλικού▪ Σημαντική εξάρτηση από το Δημόσιο τομέα και μονοπωλιακό καθεστώς▪ Ελεγχόμενη, από την Πολιτεία, τιμολογιακή πολιτική▪ Έλλειψη αποτελεσματικής διαχείρισης (οργάνωση, πληροφοριακά συστήματα, κ.λ.π.) και πελατοκεντρικής στρατηγικής▪ Ελλιμματική λειτουργία Ο.Σ.Ε. Σημαντική υστέρηση στην ολοκλήρωση των Επενδυτικών Προγραμμάτων

Ευκαιρίες

- Το σταθερό πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον.
- Οι προτεραιότητες της Ε.Ε. (μέσω της Λευκής Βίβλου) για ενίσχυση των σιδηροδρομικών και διατροπικών μεταφορών
- Η συνεχιζόμενη Κοινοτική Χρηματοδοτική Συνδρομή
- Οι εξελίξεις σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο (προσαρμογή στις Κοινοτικές Οδηγίες) και η προωθούμενη αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. - Εφαρμογή Π.Δ. 41/2005
- Η αναμενόμενη αύξηση του κόστους της οδικής μεταφοράς λόγω κορεσμού των δικτύων και εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους στα πλαίσια εφαρμογής κανόνων υγιούς ανταγωνισμού
- Η προοπτική ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών και της έννοιας του freight integrator σε συνδυασμό με τη τυποποίηση διακίνησης αγαθών και τα εκτελούμενα έργα εμπορευματικού χαρακτήρα
- Η προωθούμενη σιδηροδρομική σύνδεση λιμένων και αεροδρομίων
- Η αναβάθμιση των όρων «σιδηροδρομική ασφάλεια» και «διαλειτουργικότητα» σε ευρωπαϊκό επίπεδο
- Η ομαλοποίηση της κατάστασης στη Ν.Α. Ευρώπη σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των Πανευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Αξόνων (π.χ. Αθήνα - Σόφια - Βουδαπέστη - Δρέσδη)
- Η ένταξη της Βουλγαρίας και Ρουμανίας στην Ε.Ε.
- Η διαμορφούμενη νέα γεωγραφική θέση και ρόλος της χώρας στην Ε.Ε., όπου το κέντρο βάρους μετατοπίζεται ανατολικά (και αργότερα Ν.Α.)

Κίνδυνοι

- Η υπέρμετρη ανάπτυξη ανταγωνιστικών οδικών υποδομών, ιδιαίτερα αυτοκινητοδρόμων, με χαμηλές μάλιστα χρεώσεις χρήσης τους
- Η διατήρηση της ισχυρής θέσης των οδικών μεταφορών που έχουν εγγενή πλεονεκτήματα χρήσης (ευελιξία μέσων, πλήρη γεωγραφική κάλυψη, αμεσότητα, ευελιξία τιμολόγησης, κλπ.)
- Οι ανταγωνιστικές υπηρεσίες του Ι.Χ., κυρίως σε άνεση και ταχύτητα
- Μη οικονομική αυτοδυναμία των σιδηροδρόμων
- Δυσκολίες εφαρμογής προγραμμάτων αναδιοργάνωσης της λειτουργίας των φορέων υλοποίησης των έργων
- Συνέχιση του σφικτού εναγκαλισμού του Ο.Σ.Ε. από το κράτος, παρά την αναδιοργάνωση, που δεν θα επιτρέψει αυτόνομη πολιτική με τους κανόνες της αγοράς
- Συνέχιση καθυστερήσεων ολοκλήρωσης των Επενδυτικών Προγραμμάτων και χαμηλή απορρόφηση πόρων
- Περιορισμένες δυνατότητες προσέλκυσης ιδιωτικών πόρων
- Ενδεχόμενη πολιτικο-οικονομική αστάθεια στη Ν.Α. Ευρώπη
- Αβεβαιότητα στην τήρηση των υποχρεώσεων του Κράτους για ΥΔΥ για δαπάνες συντήρησης και κατασκευή με συνεπαγόμενη έλλειψη επαρκών χρηματοδοτικών πόρων

2.3 Αποτίμηση Πολιτικών και Παρεμβάσεων και Ανάλυση Επιπτώσεων

2.3.1 Οδικές Μεταφορές

Στον τομέα των οδικών μεταφορών, μέσω του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης των περιόδων 1989 - 1993 και 1994 - 1999 δρομολογήθηκαν, μελετήθηκαν και ξεκίνησε η υλοποίησή τους (ανακατασκευή / αναβάθμιση):

- τμημάτων του κύριου οδικού άξονα της χώρας μεταξύ των πόλεων Πάτρας - Αθήνας και Θεσσαλονίκης (Π.Α.Θ.Ε.). Ιδιαίτερα στα τμήματα Κόρινθος - Αθήνα - Αγ. Κωνσταντίνος, Ράχες - Ευαγγελισμός, Λεπτοκαρυά - Θεσσαλονίκη, Παράκαμψη Πάτρας, Θεσ/νίκη - Ευζωνοί, κλπ.
- της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων της. Ιδιαίτερα του τμήματος Αρδάνιο-Ορμένιο.
- τμημάτων της Ιονίας Οδού και ιδιαίτερα των παρακάμψεων Άρτας, Φιλιπιάδας και Αγρινίου στο άξονα Ιωάννινα-Αντίριο, που μέσω της ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου θα συνδέει την Καλαμάτα στο νότιο τμήμα της Πελοποννήσου με τα Ιωάννινα και την Εγνατία στην Ήπειρο δίνοντας ουσιαστικά πρόσβαση σε όλη την βόρειο Ελλάδα και τους Πανευρωπαϊκούς άξονες.
- του Βόρειου Άξονα της Κρήτης
- της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου
- του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Τρίπολης
- της Αττικής Οδού στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας
- αλλά και άλλων μικρότερης σημασίας και εμβέλειας έργων που βελτίωσαν το οδικό δίκτυο της χώρας.

Βασικοί στρατηγικοί στόχοι των παρεμβάσεων της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι:

- Η βελτίωση των κύριων οδικών αξόνων που είναι ενταγμένοι στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο και στους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους.
- Η αποτελεσματική εξυπηρέτηση της αυξανόμενης κίνησης μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων, ιδιαίτερα Αθήνας, Θεσσαλονίκης και Πάτρας, καθώς και η ικανοποιητική οδική σύνδεση των μεγάλων λιμένων Πάτρας, Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας και Αλεξανδρούπολης και των αερολιμένων Σπάτων και Θεσσαλονίκης.
- Η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας και η βελτίωση των οδικών μεταφορών στα μεγάλα νησιά.
- Η ολοκλήρωση των περιφερειακών δακτυλίων και έργων παράκαμψης μεγάλων αστικών κέντρων, περιλαμβανομένης της Αττικής Οδού.

Η υλοποίηση των στόχων αυτών συμβάλλει στη βελτίωση της προσβασιμότητας και της σύνδεσης της περιφέρειας με τα μεγάλα αστικά κέντρα και ενισχύει την περιφερειακή συνοχή που αποτελεί στρατηγικό στόχο του ΕΠΜ¹ και προϋπόθεση για την επίτευξη των στόχων της Λισσαβόνας.

Επιπλέον, η διάθεση αποτελεσματικών και ευέλικτων μεταφορικών υποδομών θεωρείται μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη, καθώς διευκολύνει τη μετακίνηση προσώπων και αγαθών και συνακόλουθα βελτιώνει την παραγωγικότητα και τις προοπτικές ανάπτυξης των περιοχών (συνάφεια με την ΚΣΚΓ²: Να γίνουν η Ευρώπη και οι περιφέρειές της πιο ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις και απασχόληση). Βασικά αποτελέσματα και επιπτώσεις των παρεμβάσεων αυτών είναι:

- Η αύξηση της ταχύτητας, η μείωση των χιλιομετρικών αποστάσεων, οι παρακάμψεις πολλών αστικών κέντρων, η ανισοπεδοποίηση κόμβων και, κατ' επέκταση, η μείωση του χρόνου μετακίνησης στους αυτοκινητόδρομους.
- Ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και γενικότερα η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των δρόμων, με συνέπεια τη μείωση των ατυχημάτων (ιδιαίτερη προσοχή στην οδική ασφάλεια σύμφωνα με τα κοινοτικά πρότυπα και συμβολή στο στόχο για τη μείωση κατά 50% του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα).
- Η λόγω των ανωτέρω μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (συνάφεια με τη Λευκή Βίβλο επί της αρχής της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας).
- Η ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, μέσω ικανοποιητικών συνδέσεων με τα ευρωπαϊκά δίκτυα και τους πανευρωπαϊκούς άξονες.
- Η ενίσχυση της περιφερειακής συνοχής της ηπειρωτικής ενδοχώρας και του νησιωτικού χώρου και η άρση της απομόνωσης και πληθυσμιακής αποδυνάμωσής τους.
- Η αυξημένη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή και εκμετάλλευση έργων υποδομής μεταφορών, μέσω της προώθησης των σχετικών παραχωρήσεων.

Βασικός μοχλός της αναβάθμισης του οδικού συστήματος της χώρας κατά την περίοδο 2000-2008 είναι το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» (ή Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.) του 3ου ΚΠΣ, 4 από τους 9 Άξονες Προτεραιότητας του οποίου (άξονες 1, 2, 3 και 4) αφορούν σε παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, ενώ επί πλέον ο Άξονας Προτεραιότητας 9 αφορά στην οδική ασφάλεια και λοιπές ενέργειες. Το Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. συνεπικουρείται από παρεμβάσεις συγχρηματοδοτούμενες από το Ταμείο Συνοχής, άλλες Κοινοτικές πρωτοβουλίες και προγραμματικές δράσεις, καθώς και από τη συμμετοχή ιδιωτικών πόρων, στα πλαίσια των μεγάλων αυτοχρηματοδοτούμενων οδικών έργων.

Οι παρεμβάσεις του προγράμματος στο οδικό δίκτυο αφορούν στον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ (περιλαμβανομένων του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής, της

¹ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ 2005-2008, ΥΠ.ΟΙ.Ο.

² ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, Πολιτική της Συνοχής για την Ενίσχυση της Ανάπτυξης και της Απασχόλησης: Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Κοινότητας, 2007 – 2013.

Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και της Παράκαμψης Πάτρας), την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ, το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), τμήματα του οδικού άξονα Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη και νησιωτικούς οδικούς άξονες. Η κατάσταση των βασικών οδικών αξόνων στο τέλος της περιόδου 2000 – 2008 εκτιμάται ότι θα είναι η ακόλουθη:

Άξονας Προτεραιότητας 1: Οδικός άξονας ΠΑΘΕ

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 774 χλμ, πριν την εφαρμογή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, είχε υλοποιημένα και σε λειτουργία μόνο 40,50 χλμ αυτοκινητοδρόμου, ενώ μετά την εφαρμογή του Α' ΚΠΣ ολοκληρώθηκαν 57 επιπλέον χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου. Κατά τη διάρκεια του Β' ΚΠΣ και με τη συνεισφορά διάφορων χρηματοδοτικών πηγών (ΠΟΑ, Ταμείο Συνοχής Ι, ΠΕΠ, Γραμμή 700, Εθνικοί Πόροι) ολοκληρώθηκαν και αποδόθηκαν σε λειτουργία 260 χλμ.

Στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 160 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 61,5 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ, 94,6 χλμ από το Ταμείο Συνοχής ΙΙ και 4,3 χλμ από τα ΠΕΠ.

Συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας 1 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 περιλαμβάνουν:

- Ολοκλήρωση τμημάτων, που κατασκευάζονταν στο Β' ΚΠΣ, περιλαμβανομένων και νέων συμπληρωματικών εργασιών, κατά μήκος 43,3 χλμ. (τμήμα μήκους 3 χλμ. κατασκευάστηκε από αμιγώς εθνικούς πόρους). Ορισμένα πρόσθετα έργα κατασκευάζονται με συγχρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής. Τα τμήματα αυτά προβλέπεται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί έως το τέλος της περιόδου (31/12/2008).
- Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων του ΠΑΘΕ, όπως το Πέταλο του Μαλιακού. Η ολοκλήρωση των έργων αυτών θα γίνει στη νέα προγραμματική περίοδο.
- Υλοποίηση έργων συνδέσεων πόλεων με τον Άξονα του ΠΑΘΕ που κυρίως αφορά στη σύνδεση της Πάτρας (έργα συνολικού μήκους περίπου 9 χλμ., η ολοκλήρωση των οποίων θα γίνει στη νέα περίοδο).
- Ολοκλήρωση (στα πλαίσια της Σύμβασης Παραχώρησης) της κατασκευής του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής (65,3 χλμ., τα οποία ολοκληρώθηκαν).
- Ολοκλήρωση της Ζεύξης του Ρίου–Αντιρρίου (συνολικό μήκος 3,5 χλμ. αυτοκινητοδρόμου, το οποίο ολοκληρώθηκε, καθώς και οι οδοί πρόσβασης που χρηματοδοτήθηκαν από αμιγώς εθνικούς πόρους).
- Συμπληρωματικές δράσεις, όπως η εκπόνηση μελετών, η χρήση συμβούλων κλπ.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα είναι 2.759 εκατομμύρια €, με προβλεπόμενη χρηματοδότηση κατά 56,4% από δημόσιους πόρους (ΕΤΠΑ³ και εθνικούς δημόσιους πόρους) και κατά 43,6% από ιδιωτικούς πόρους. Η συνδρομή του ΕΤΠΑ στη Δημόσια Δαπάνη για το σύνολο της περιόδου ανέρχεται σε 52,1%. Οι παρεμβάσεις είναι σε συνέργια με έργα της Γραμμής Β5-700 των Διευρωπαϊκών Δικτύων, ενώ συναφείς παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται στα πλαίσια του Ταμείου Συνοχής.

Επομένως, στη αρχή της περιόδου 2007-2013 θα έχουν ολοκληρωθεί συνολικά 517,5 χλμ του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και θα απομένουν προς υλοποίηση 256,5 χλμ αυτοκινητόδρομου. Από το απομένον αυτό μήκος του άξονα, τμήματα μήκους 141,5 χλμ έχουν προγραμματισθεί να υλοποιηθούν στα πλαίσια συμβάσεων παραχώρησης. Τα υπόλοιπα 115 χλμ θα υλοποιηθούν ως δημόσιο έργο στο πλαίσιο της νέας περιόδου, με χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής και τα ΠΕΠ⁴.

Άξονας Προτεραιότητας 2: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 680 χλμ, με την εφαρμογή του Α' ΚΠΣ είχε ολοκληρωμένα 92 χλμ, εκ των οποίων αναβαθμίστηκαν σε αυτοκινητόδρομο 66 χλμ από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ. Κατά τη διάρκεια του Β' ΚΠΣ ολοκληρώθηκαν 174,5 επιπλέον χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου, με τη συνεισφορά διάφορων χρηματοδοτικών πηγών (ΠΟΑ, Ταμείο Συνοχής Ι, ΠΕΠ, INTERREG Ι, Εθνικοί Πόροι).

Οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας 2 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 περιλαμβάνουν:

- Συνέχιση των έργων που άρχισαν τη διαχειριστική περίοδο 1994-1999, κατά μήκος 163,5 χλμ. στη Μακεδονία και στη Θράκη και τα οποία προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί στο τέλος της περιόδου (31/12/2008). Συναφή έργα κατασκευάζονται με χρηματοδότηση από το INTERREG, το Ταμείο Συνοχής και το ΠΕΠ Ηπείρου.
- Αναβάθμιση 14,2 χλμ. του άξονα της Εγνατίας σε αυτοκινητόδρομο (στο τμήμα Μέσση-Μάκρη), τα οποία έχουν ολοκληρωθεί.
- Κατασκευή 112,4 χλμ. νέου αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο και Δυτική Μακεδονία. Συναφή έργα χρηματοδοτούνται από το ΠΕΠ Ηπείρου κατά μήκος 9 χλμ. Η ολοκλήρωση τμημάτων στην Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία μήκους 77 χλμ. θα γίνει στις αρχές της διαχειριστικής περιόδου 2007-2013.
- Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων των Καθέτων Αξόνων της Εγνατίας και συνδέσεων τους με άλλα συστήματα μεταφορών, συνολικού μήκους 70,5 χλμ.
- Συμπληρωματικές δράσεις, όπως μελέτες, εμπειρογνωμοσύνες, χρήση συμβούλων, προβολή και δημοσιότητα, προμήθεια εξοπλισμού,
Παρατηρητήριο κ.α.

³ Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

⁴ Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ)

Στον Άξονα περιλαμβάνονται συνδέσεις με τους λιμένες της Ηγουμενίτσας, της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης, καθώς και διασυνοριακές συνδέσεις μέσω Κρυσταλλοπηγής, Ευζώνων, Προμαχώνα και Ορμενίου.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα ανέρχεται σε 1.737 εκατομμύρια €, εξ ολοκλήρου με δημόσια χρηματοδότηση – κατά 52,2% από το ΕΤΠΑ και κατά 47,8% με εθνικούς πόρους. Επί πλέον αυτών, ορισμένα έργα χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής, το INTERREG III και τα ΠΕΠ Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης.

Με τις παρεμβάσεις αυτές, στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 477,5 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 297,5 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ, 156 χλμ από το Ταμείο Συνοχής II και 24 χλμ από τα ΠΕΠ (περιορισμένης έκτασης αποπληρωμές κάποιων έργων θα περιληφθούν στη νέα περίοδο). Επομένως, στις αρχές της περιόδου 2007-2013 θα έχει ολοκληρωθεί το συνολικό μήκος του οδικού άξονα.

Άξονας Προτεραιότητας 3: Λοιποί Οδικοί Άξονες

Στον Άξονα Προτεραιότητας 3 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ περιλαμβάνονται:

- Οι προωθούμενες συμβάσεις παραχώρησης των Οδικών Αξόνων Μαλιακός-Κλειδί, Ελευσίνα-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη, Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος, Αστικά Έργα Αττικής και της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης. Έργα στον άξονα Τρίπολη-Καλαμάτα χρηματοδοτούνται με εθνικούς δημόσιους πόρους και από το Ταμείο Συνοχής. Στο τέλος της περιόδου θα έχουν υλοποιηθεί 26 χλμ, εκ των οποίων 7 χλμ από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ και 19 χλμ από το ΤΣ και Εθνικούς πόρους.
- Η κατασκευή και η αναβάθμιση τμημάτων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) μήκους 31,7 χλμ, εκ των οποίων προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί 17,2 χλμ έως το τέλος της περιόδου. Επίσης, η κατασκευή νέων λειτουργικών τμημάτων του καθέτου άξονα σύνδεσης του ΒΟΑΚ με το Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ), μήκους 7,9 χλμ.
- Αναβάθμιση, βελτίωση και κατασκευή των κυρίων οδικών αξόνων μεγάλων νησιών, κυρίως σε Ρόδο, Λέσβο, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Λευκάδα κλπ. Έχουν ολοκληρωθεί παρεμβάσεις σε τμήματα συνολικού μήκους 28,3 χλμ.
- Μελέτες για την ωρίμανση συγκοινωνιακών έργων της νέας διαχειριστικής περιόδου 2007-2013.

Ο συνολικός προϋπολογισμός ανέρχεται σε 3.317 εκατομμύρια €, εκ των οποίων 1.010 εκατομμύρια € είναι δημόσια δαπάνη – καλυπτόμενη κατά 64,6% από το ΕΤΠΑ και κατά 35,4% με εθνικούς πόρους – και 2.307 € καλύπτεται με ιδιωτικούς πόρους. Συναφείς παρεμβάσεις επίσης χρηματοδοτούνται στα πλαίσια του Ταμείου Συνοχής.

Ορισμένα κρίσιμα χαρακτηριστικά των αξόνων αυτών έχουν ως εξής:

► *Οδικός Άξονας IONΙΑΣ ΟΔΟΥ*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 311 χλμ, έχει περιληφθεί στο πρόγραμμα συμβάσεων παραχώρησης και θα υλοποιηθεί στο μεγαλύτερο μέρος του κατά τη νέα προγραμματική περίοδο. Εξαιρέση αποτελούν τα οδικά τμήματα παράκαμψης των πόλεων Αγρινίου και Άρτας, μήκους 34,4 χλμ και 17,4 χλμ αντίστοιχα, που υλοποιούνται με χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής II.

Το νότιο τμήμα του οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, μήκους 167 χλμ, περιλαμβάνεται στο Διαγωνισμό Παραχώρησης του τμήματος του ΠΑΘΕ Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα, ενώ το βόρειο τμήμα Αντίρριο - Α/Κ Ιωαννίνων Εγνατίας Οδού, συνολικού μήκους 196 χλμ (144 χλμ προς υλοποίηση), αποτελεί αντικείμενο ξεχωριστού Διαγωνισμού Παραχώρησης που βρίσκεται σε εξέλιξη.

► *Οδικός Άξονας ΒΟΑΚ*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 311 χλμ, πριν την εφαρμογή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης είχε υλοποιημένα και σε λειτουργία 199,5 χλμ, (διαπλάτυνση χωρίς διαχωρισμένο οδόστρωμα), ενώ με την εφαρμογή του Α' ΚΠΣ δεν έγιναν παρεμβάσεις στον άξονα. Κατά τη διάρκεια του Β' ΚΠΣ και με τη συνεισφορά διάφορων χρηματοδοτικών πηγών (ΠΟΑ, ΠΕΠ, INTERREG) ολοκληρώθηκαν και αποδόθηκαν σε λειτουργία 57 χλμ αυτοκινητόδρομου.

Στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 40 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 17,2 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ, 15,8 χλμ από το ΠΕΠ και 7 χλμ από Εθνικούς Πόρους (περιορισμένης έκτασης αποπληρωμές κάποιων έργων του άξονα θα περιληφθούν στη νέα περίοδο 2007-2013).

Επομένως στις αρχές της περιόδου 2007-2013 θα έχουν ολοκληρωθεί 97 χλμ του οδικού άξονα με σύγχρονες προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου και θα απομένουν 14,5 χλμ προς αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο στη νέα περίοδο. Επίσης στη νέα περίοδο θα ολοκληρωθούν οι συνδέσεις του ΒΟΑΚ με το ΝΟΑΚ στο τμήμα Αγ. Βαρβάρα - Αγ. Δέκα του κάθετου οδικού άξονα Ηράκλειο – Μεσσαρά.

► *Οδικός Άξονας Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 200 χλμ (περιλαμβανομένου του κλάδου προς Σπάρτη μήκους 38 χλμ), έχει υλοποιημένο και σε λειτουργία από προηγούμενες περιόδους το τμήμα Κόρινθος – Τρίπολη, μήκους 80 χλμ.

Στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 26 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 7 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ και 19

χλμ από το ΤΣ και από Εθνικούς Πόρους. Επομένως, στις αρχές της περιόδου 2007-2013 θα έχουν ολοκληρωθεί 106 χλμ του οδικού άξονα και θα απομένουν 94 χλμ προς υλοποίηση κατά τη νέα περίοδο με σύμβαση παραχώρησης.

► *Άξονας Προτεραιότητας 4: Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες*

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα Προτεραιότητας 4 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ ανέρχεται σε 170 εκατομμύρια €, εξ ολοκλήρου δημόσια δαπάνη, καλυπτόμενη κατά 50% από το ΕΤΠΑ και κατά 50% με εθνικούς πόρους. Περιλαμβάνονται:

- Η ολοκλήρωση της λεωφόρου Κηφισού στην Αττική, στη χρηματοδότηση της οποίας μετέχει και το ΠΕΠ – κατά μήκος 4,38 χλμ., η οποία έχει υλοποιηθεί.
- Παρακάμψεις μεγάλων αστικών κέντρων, όπως τμήμα της παράκαμψης του Βόλου, μήκους 0,94 χλμ.
- Διάφορα άλλα έργα βελτίωσης των αστικών και περιαστικών οδικών υποδομών της Αττικής, συνολικού μήκους 6 χλμ. Αφορά κυρίως σε νέα οδικά έργα σύνδεσης του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής με περιοχές του Νομού Αττικής.

► *Άξονας Προτεραιότητας 9: Οδική Ασφάλεια και Λοιπές Ενέργειες*

Αφορά σε δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών και την ηλεκτρονική διαχείριση της κυκλοφορίας στους βασικούς αυτοκινητόδρομους της χώρας και στα μεγάλα αστικά κέντρα – συνεισφέροντας στη μείωση των ατυχημάτων και στην ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. Περιλαμβάνονται:

- Ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Με βάση την Έκθεση Ιου απολογισμού του Προγράμματος, το σύστημα προβλέπεται να μην έχει εγκατασταθεί έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου (31/12/2008).
- Προμήθεια εξοπλισμού της Ελληνικής Αστυνομίας - περιπολικά οχήματα, οχήματα έρευνας τροχαίου ατυχήματος, γερανοφόρα οχήματα, μοτοσυκλέτες ρύθμισης της κυκλοφορίας, συσκευές ελέγχου ταχύτητας, συσκευές μέτρησης μέθης, πομποδέκτες οχημάτων, πομποδέκτες δικύκλων, φορητές πινακίδες, κώνοι και πομποδέκτες βάσεως, οχήματα τροχαίας τύπου JEEP, συσκευές μέτρησης ταχύτητας με φωτογραφικό σύστημα κ.α. Οι προμήθειες αυτές σε μεγάλο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί.
- Προμήθεια εξοπλισμού της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας - διασωστικές σειρές, γερανοφόρα οχήματα, ειδικά διασωστικά οχήματα διαφόρων χωρητικοτήτων, ειδικά πυροσβεστικά οχήματα κ.α. Οι προμήθειες αυτές σε μεγάλο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί.
- Τοπικές βελτιώσεις και εξοπλισμός ασφάλειας οδών για άρση επικινδυνότητας. Οι προμήθειες του εξοπλισμού σε μεγάλο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί.

- Διάφορες δράσεις για τον εντοπισμό επικίνδυνων σημείων στο οδικό δίκτυο και την αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων, τη βελτίωση της διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων και γενικότερα του οδικού δικτύου, καθώς και για την ανάπτυξη της τεχνολογίας κατασκευής, εποπτείας, ελέγχου ποιότητας και συντήρησης των μεγάλων οδικών έργων (προμήθεια εξοπλισμού και λογισμικού, soft ενέργειες κ.α.). Οι δράσεις αυτές προβλέπεται να υλοποιηθούν έως το τέλος της περιόδου (31/12/2008).
- Στον άξονα περιλαμβάνεται επίσης το Μέτρο Τεχνική Βοήθεια.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα είναι 150 εκατομμύρια €, με χρηματοδότηση κατά 50% από το ΕΤΠΑ και 50% με εθνικούς δημόσιους πόρους. Σχετικές παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται επίσης μέσω των ΠΕΠ, του Ε.Π. Κοινωνία της Πληροφορίας και από την Τεχνική Βοήθεια του Ταμείου Συνοχής και του INTERREG.

Επισημαίνεται ότι στον τομέα της οδικής ασφάλειας συνεισφέρουν και ορισμένες δράσεις του ΕΠ ΣΑΑΣ που αφορούν στη βελτίωση της διαδικασίας εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και στη συνεχή (επανα)κατάρτισή τους, με την κατασκευή και τον εξοπλισμό Κέντρων Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών, καθώς και δράσεις ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα Οδικής ασφάλειας.

Ο ρόλος του Ταμείου Συνοχής

Πέραν των παρεμβάσεων που υλοποιούνται στα πλαίσια του ΕΠ ΟΑΛΑΑ του 3ου ΚΠΣ, σημαντικά έργα χρηματοδοτούνται επίσης στα πλαίσια του Β' Ταμείου Συνοχής της περιόδου 2000-2006. Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων αυτών ανέρχεται σε 1.727,3 εκατομμύρια € και το Ταμείο Συνοχής καλύπτει το 55% περίπου του σχετικού κόστους. Στις παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνονται:

- Πέντε (5) έργα στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ (Άξονα 1 ΕΠ ΟΑΛΑΑ), συνολικού προϋπολογισμού 665,2 εκατομμυρίων € και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κατά 57%. Πρόκειται για τα τμήματα:
 - α) Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης,
 - β) Σκοτίνα - Κατερίνη,
 - γ) Ράχες - Αγ. Θεόδωροι,
 - δ) Υλίκη - Αγ. Κωνσταντίνος και
 - ε) Παράκαμψη Αγ. Κων/νου – Καμ. Βούρλα.
- Επτά (7) έργα της Εγνατίας Οδού (Άξονα 2 ΕΠ ΟΑΛΑΑ), συνολικού προϋπολογισμού € 872,1 εκατομμυρίων και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κατά 55%. Πρόκειται για τα τμήματα:

- α) Ηγουμενίτσα – Α/Κ Σελλών,
- β) Κουλούρα – Κλειδί,
- γ) Εξωτερική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (ολοκλήρωση),
- δ) Α/Κ Μετσόβου – Παναγιά,
- ε) Νυμφόπετρα – Ρεντίνα – Ασπροβάλτα,
- στ) Σέλλες – Ιωάννινα (Σήραγγα Δωδώνης) και
- ζ) 2ος Κλάδος Εγνατίας Οδού Μέτσοβο – Μαλακάσι.

- Τα έργα Β' Φάσης του Λιμένα Ηγουμενίτσας.
- Οι παρακάμψεις Άρτας και Αγρινίου της Ιονίας Οδού (Άξονας 3 ΕΠ ΟΑΛΑΑ – καθώς και σχετικές μελέτες), συνολικού προϋπολογισμού 181,9 εκατομμυρίων € και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κατά 55%.
- Μελέτες στον άξονα Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη (Άξονα 3 ΕΠ ΟΑΛΑΑ), προϋπολογισμού 8,0 εκατομμυρίων € και χρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής κατά 55%.

Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα

Σημαντικός είναι ο προγραμματισμένος ρόλος του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση, κατασκευή και εκμετάλλευση οδικών έργων, μέσω σχετικών συμβάσεων παραχώρηση κατά την τρέχουσα (Γ' ΚΠΣ) και την επόμενη (2007-2013) περίοδο.

Ανάλογα με τις εξελίξεις των σχετικών διαγωνισμών, ενδεικτικά εκτιμάται ότι η ιδιωτική συμμετοχή στη χρηματοδότηση των έργων του ΕΠ ΟΑΛΑΑ θα ανέλθει σε 3,5 δισεκατομμύρια €, από τα οποία 2,3 δισεκατομμύρια € αφορούν Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων που θα υλοποιηθούν στην περίοδο 2007-2013. Στα έργα αυτά περιλαμβάνονται:

- Έργα ολοκληρωθέντα:
 - Ο περιφερειακός δακτύλιος της Αττικής.
 - Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και οι σχετικές προσβάσεις.
- Έργα για τα οποία προβλέπεται η υπογραφή των συμβάσεων παραχώρησης άμεσα:
 - Το τμήμα Μαλιακός-Κλειδί του ΠΑΘΕ.
 - Η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης.
 - Τμήματα του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας και του κλάδου Λεύκτρου-Σπάρτης.
- Έργα για τα οποία έχουν ξεκινήσει ενέργειες για την υπογραφή συμβάσεων παραχώρησης:
 - Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.
 - Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας.
 - Το τμήμα της Ιονίας Οδού Αντίρριο – Α/Κ Ιωαννίνων Εγνατίας Οδού (εκτός των παρακάμψεων Αγρινίου και Άρτας).

- Τα Αστικά Οδικά Έργα Αττικής, τα οποία θα υλοποιηθούν με συμβάσεις παραχώρησης σε επόμενο στάδιο και θα ενταχθούν σε ολοκληρωμένο σύστημα αστικών παραχωρήσεων για την Αττική.

Προβλήματα στην υλοποίηση των Παρεμβάσεων

Συγκεκριμένα προβλήματα που αφορούν στην υλοποίηση του Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α., όπως εντοπίστηκαν στην «Έκθεση Πρώτου Απολογισμού ΕΠ-ΟΑΛΑΑ» του Οκτωβρίου 2005, αφορούν στα εξής:

- Καθυστερήσεις στην έναρξη υλοποίησης των νέων έργων, λόγω προβλημάτων κατά τη διάρκεια των διαγωνιστικών διαδικασιών ή / και μη έγκαιρης σύνταξης των τευχών δημοπράτησης στο Μέτρο 3.2: Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης.
- Ανάγκες αναθεώρησης φυσικού αντικείμενου (π.χ. Μέτρο 1.1: Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ – ΚΙΣ II, ΕΠ ΟΑΛΑΑ).
- Καθυστερήσεις στην προώθηση συμβάσεων παραχώρησης (που αναμενόταν να έχουν οριστικοποιηθεί μέσα στο 2005).
- Έλλειψη εξειδίκευσης και νομικών δεσμεύσεων ΟΠΣ του Μέρους 1.7: Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις του Άξονα 1.
- Έλλειψη νομικών δεσμεύσεων ΟΠΣ του Μέρους 2.3: Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις του Άξονα 2.
- Μέτρο 3.3 – Ολοκλήρωση τμημάτων Ιόνιας Οδού: Το Μέτρο είναι ανενεργό.

2.3.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Μεταφορές

Μέσω των δράσεων που εντάχθηκαν στο Α' Κ.Π.Σ. υλοποιήθηκε μέρος του προγράμματος αναβάθμισης του άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης με την κατασκευή ή ανακαίνιση τμήματος της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής σε μήκος 147 χλμ., με σκοπό τη δυνατότητα επίτευξης ταχυτήτων έως 200 χλμ./ώρα. Με την υλοποίηση της αναβάθμισης αυτής, ο υπόψη σιδηροδρομικός άξονας απέκτησε σε μεγάλο ποσοστό διπλή γραμμή, ενώ ταυτόχρονα, ετοιμάστηκε και η υποδομή για περαιτέρω αύξηση του ποσοστού της διπλής γραμμής.

Εξ άλλου, υλοποιήθηκαν έργα τοπικών βελτιώσεων, αύξησης του μήκους των παρακαμπτηρίων για τη διασταύρωση μεγαλύτερων συρμών και βελτίωση της τηλεδιοίκησης / σηματοδότησης. Το αποτέλεσμα αυτών των παρεμβάσεων ήταν η αύξηση της χωρητικότητας της μονής γραμμής στα ορεινά τμήματα και η μείωση των καθυστερήσεων στην κίνηση των συρμών σε όλον τον άξονα.

Ο συνολικός προϋπολογισμός των παρεμβάσεων στον τομέα των σιδηροδρόμων τη περίοδο 1989 - 1993 ήταν περίπου 330 εκ. ECU.

Κύριες παρεμβάσεις του Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι 1994 - 1999» που χρηματοδοτήθηκαν από το Β' Κ.Π.Σ., υπήρξε η συνέχιση της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιά - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης σε άξονα υψηλών ταχυτήτων και η συνεργασία του με το Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο (60% του προϋπολογισμού), καθώς και βελτιώσεις στο υπόλοιπο δίκτυο της χώρας (10% του προϋπολογισμού) και η προμήθεια τροχαίου υλικού (30% του προϋπολογισμού). Στο πλαίσιο του εν λόγω Ε.Π. υλοποιήθηκε μέρος του προγράμματος αναβάθμισης του βασικού άξονα, μέσω κατασκευής ή ανακαίνισης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής σε μήκος 355 χλμ. Κατά το σχεδιασμό του Ε.Π. δεν δόθηκε όμως η απαιτούμενη βαρύτητα στην ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και ειδικότερα των συνδυασμένων μεταφορών

Η προγραμματική εγκεκριμένη χρηματοδότηση του Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι 1994 - 1999», κατά την έναρξή του ανέρχονταν σε 490,1 εκ. ECU. Μετά από διαδοχικές τροποποιήσεις ο συνολικός προϋπολογισμός του Ε.Π. (μετά το Φεβρουάριο 1999) ανήλθε σε 627,7 εκ. € (ή περίπου 1.350 εκ. € αν συμπεριληφθεί και το Ταμείο Συνοχής 1994 - 1999).

Σύμφωνα με τον Σύμβουλο Αξιολόγησης, η αποτελεσματικότητα των δράσεων του προγράμματος ανέρχεται σε 82% και των ειδικών στόχων σε 92%. Τα ποσοστά λειτουργικής ολοκλήρωσης ανέρχονται σε 100% για νέες μονές γραμμές, σηματοδότηση / τηλεπικοινωνίες και σιδηροδρομικούς σταθμούς και σε 75% για τις ανισόπεδες διαβάσεις.

Οι γενικοί στόχοι των σιδηροδρόμων για την περίοδο 2000 - 2006, όπως διατυπώνονται στα κείμενα του Γ' Κ.Π.Σ., Προτεραιότητα 2 - «Μεταφορές», είναι οι εξής:

- Βελτίωση της σιδηροδρομικής διασύνδεσης της χώρας με την Ε.Ε., καθώς και με την υπόλοιπη Ευρώπη, μέσω παρεμβάσεων στα Ελληνικά τμήματα των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων, καθώς και μέσω δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, ιδίως στο κομβικό σημείο βόρεια της περιοχής Θεσσαλονίκης.
- Ολοκλήρωση, μέχρι το πέρας της περιόδου του Γ' Κ.Π.Σ., των έργων υποδομής που έχουν ήδη ξεκινήσει, καθώς και νέων έργων για τα οποία θα διατεθεί επαρκής χρηματοδότηση, με στόχο την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. / Π. Η νέα ηλεκτροκινούμενη γραμμή θα πρέπει να καταστεί λειτουργική μέσα στο χρονικό ορίζοντα του Γ' Κ.Π.Σ.
- Βελτίωση της διασύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με άλλα μέσα μεταφοράς, μέσω της προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών, ειδικά σε λιμένες, αεροδρόμια και άλλα διαμετακομιστικά κέντρα επιβατών και εμπορευμάτων, κατά προτεραιότητα στα αστικά κέντρα της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας.

Το Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες» συνολικού προϋπολογισμού περί τα 3 δις € εμπεριέχει 3 άξονες προτεραιότητας για τον τομέα των σιδηροδρόμων διαιρεμένους σε 9 Μέτρα συνολικού προϋπολογισμού περί τα 2 δις €

(πλέον περίπου 1,5 δις € για έργα του Ταμείου Συνοχής 2000 - 2006). Με βάση τα πορίσματα της ενδιάμεσης αξιολόγησης (Δεκέμβριος 2003) του Συμβούλου Αξιολόγησης (ΣΑ) του Ε.Π. «Σ.Α.Α.Σ.» προέκυψαν τα ακόλουθα:

- Αναφορικά με την «Αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και Εφαρμογή του Επιχειρησιακού Σχεδίου», θεωρείται ότι οι στόχοι είναι πολλοί σε αριθμό και ιδιαίτερα απαιτητικοί σε σχέση με τα υφιστάμενα χρονοδιαγράμματα και τις παρουσιαζόμενες καθυστερήσεις. Αναγνωρίζεται εντούτοις το στενό χρονικό περιθώριο που υπάρχει για την αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και την προσαρμογή στις Κοινοτικές Οδηγίες. Η υλοποίηση του συνόλου των δράσεων του Μέτρου εντός της επιλέξιμης περιόδου θεωρείται εξαιρετικά δύσκολη και απαιτεί γενικότερη δέσμευση, συναίνεση και τεράστια προσπάθεια από όλο το αρμόδιο προσωπικό του Ο.Σ.Ε.
- Η χαμηλή αποτελεσματικότητα των έργων που αφορούν την ολοκλήρωση κατασκευής έργων υποδομής στο τμήμα Τιθορέα - Λιανοκλάδι, καθώς και οι συμπληρωματικές και υποστηρικτικές δράσεις για τα έργα του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, κατέστησαν αναγκαίο τον συνολικότερο στρατηγικό ανασχεδιασμό των έργων των σιδηροδρόμων στα πλαίσια και του εκπονηθέντος τον Ιούνιο του 2003 Στρατηγικού Σχεδίου Επενδύσεων του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη / Προμαχώνας (Π.Α.Θ.Ε./Π.).
- Με βάση την Έκθεση του Αξιολογητή, η υλοποίηση του συνόλου των παρεμβάσεων κρίνεται εφικτή υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις :
 - αποφυγή καθυστερήσεων στην επαναδημοπράτηση των υπολειπόμενων έργων της σήραγγας Καλλιδρόμου και των έργων υποδομής στο υποτμήμα 19 - 40 του τμήματος Τιθορέα - Λιανοκλάδι,
 - έγκαιρη ολοκλήρωση μελετών και απαλλοτριώσεων στο υποτμήμα 40 - 54 του τμήματος Τιθορέα - Λιανοκλάδι.
- Αναφορικά με την εκπόνηση μελετών και υλοποίησης των απαραίτητων κατασκευαστικών εργασιών για την κατασκευή της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων στο τμήμα Λιανοκλάδι - Δομοκός εμφανίζεται έντονη υστέρηση. Έτσι είναι προφανές, ότι η υλοποίηση του συνόλου του Μέτρου όπως αυτό αρχικά εντάχθηκε στο πρόγραμμα είναι ανέφικτη. Αναμένεται στα πλαίσια του παρόντος Ε.Π. ολοκλήρωση τμήματος του φυσικού αντικείμενου κάτι που δεν θα έχει σημαντική επίπτωση στους χρόνους διαδρομής.
- Παρά την αύξηση του φυσικού και οικονομικού αντικείμενου του Μέτρου, που αφορά την αναβάθμιση της γραμμής για αύξηση ταχυτήτων του σιδηροδρομικού άξονα Π.Α.Θ.Ε./Π., στην πρόταση αναθεώρησης, σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό, η υλοποίησή του κρίνεται εφικτή, δεδομένου ότι, οι παρεμβάσεις του

Μέτρου είναι τεχνικά απλές και εντοπισμένες γεωγραφικά και οι απαιτούμενες μελέτες είναι απλές και σχετικά τυποποιημένες.

- Όσον αφορά στο Μέτρο σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του σιδηροδρομικού άξονα Π.Α.Θ.Ε./Π., σύμφωνα με την ανάλυση του Στρατηγικού Σχεδίου του Π.Α.Θ.Ε./Π., το Μέτρο αυξάνει σημαντικά ως προς το φυσικό και οικονομικό του αντικείμενο. Ο βασικός λόγος για την αλλαγή αυτή είναι η ανάγκη εγκατάστασης συστημάτων GSM-R και ETCS - Level 1, που δεν προβλέπονταν αρχικά αλλά είναι απαραίτητα για τη διαλειτουργικότητα της γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Η υλοποίησή του κρίνεται εφικτή, δεδομένου ότι οι παρεμβάσεις θα γίνουν, ως επί το πλείστον, σε ήδη κατασκευασμένα τμήματα του δικτύου.
- Λόγω της μείωσης του αρχικού αντικείμενου του Μέρους που αφορά τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, και παρά τις εμφανιζόμενες καθυστερήσεις, η υλοποίησή του κρίνεται εφικτή.

Τη **περίοδο 1994 - 1999 με το Α' Ταμείο Συνοχής** συγχρηματοδοτήθηκαν 7 παρεμβάσεις συνολικού προϋπολογισμού περί τα 720 εκ. €. Πέντε από αυτές (που δεν ολοκληρώθηκαν) αποτέλεσαν έργα - γέφυρες για αποπεράτωσή τους στην περίοδο του Γ' ΚΠΣ. Οι παρεμβάσεις που συγχρηματοδοτούνται από το **Ταμείο Συνοχής για την περίοδο 2000 - 2006**, είναι:

- Η ολοκλήρωση της νέας διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα Ευαγγελισμού - Λεπτοκαρυάς, του άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης, που είναι ο κορμός του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου
- Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Αθήνας - Θεσσαλονίκης
- Η κατασκευή εγκαταστάσεων εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο και η σύνδεσή του με το λιμάνι του Ν. Ικονίου
- Η κατασκευή της νέας διπλής γραμμής κανονικού εύρους Σ.Κ.Α. - Κορίνθου - Κιάτου - Πάτρας.
- Η αναβάθμιση του τμήματος Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα.

Έχουν ήδη ολοκληρωθεί τα τμήματα Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά και Σ.Κ.Α. - Κόρινθος, ενώ οι λοιπές παρεμβάσεις εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το 2008 (εξαιρούμενου του τμήματος Κιάτο - Πάτρα). Ο προϋπολογισμός των πέντε σιδηροδρομικών έργων του Τ.Σ. της περιόδου 2000 - 2006 ανέρχεται σε περίπου 1,5 δις €. Οι αποφάσεις χρηματοδότησης μέχρι 31/12/2004 ήταν της τάξης του 45% του συνολικού προϋπολογισμού.

Κατά την περίοδο 2000-2006/2008, στα πλαίσια των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (Π.Ε.Π.), υλοποιούνται (από Ο.Σ.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ) περί τις 20

παρεμβάσεις προϋπολογισμού περί τα 150 εκ. € σε 7 περιφέρειες. Η απορροφητικότητα μέχρι το τέλος του 2004 ήταν ιδιαίτερα χαμηλή.

Στα πλαίσια της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας Interreg II (1994 - 99) υλοποιήθηκαν 3 παρεμβάσεις που αφορούν τις γραμμές Θεσσαλονίκη - Προμαχώνα και Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, καθώς και το Σ.Σ. Στρυμόνα.

Επίσης από το Interreg III υλοποιούνται (από τον Ο.Σ.Ε.) δύο παρεμβάσεις, η μία στα Ελληνο-Βουλγαρικά σύνορα (Ορμένιο) και η δεύτερη μεταξύ Ελλάδας και Π.Γ.Δ.Μ. (Θεσσαλονίκη - Ειδομένη), συνολικού ύψους 35 εκ. €.

Μία σειρά μελετών - συνολικού ύψους 30 εκ. € - εκπονούνται στα πλαίσια της Γραμμής Β5-700 του Ταμείου Υποδομών Μεταφορών των Δ.Δ.Μ. Τέλος μία παρέμβαση υλοποιείται στα πλαίσια του Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας» και αφορά πληροφόρηση κοινού για τα δρομολόγια του Ο.Σ.Ε.

Τέλος ο Ο.Σ.Ε. μέσω του Π.Δ.Ε., παράλληλα με τα συγχρηματοδοτούμενα έργα, υλοποιεί ένα σημαντικό πακέτο παρεμβάσεων από αμιγώς εθνικούς πόρους. Το πρόγραμμα αυτό είναι ύψους περίπου 3,5 δις €, το μεγαλύτερο μέρος του οποίου προγραμματίζεται να υλοποιηθεί μέχρι το 2008. Αυτό περιλαμβάνει έργα, προμήθεια τροχαίου υλικού και μελέτες.

Η προμήθεια τροχαίου υλικού (συνολικού προϋπολογισμού περί τα 1,6 εκ. €) βασίζεται τόσο σε Προγραμματικές Συμφωνίες (που είχαν υπογραφεί το 1997), όσο και σε προμήθειες με ιδίους πόρους του Ο.Σ.Ε.

Δυστυχώς η υλοποίηση των Προγραμματικών Συμφωνιών έχει περιέλθει σε νομικές / δικαστικές εμπλοκές με τους προμηθευτές.

Εντούτοις τη τελευταία πενταετία οι σιδηρόδρομοι έχουν δρομολογήσει αρκετές μονάδες νέου υλικού, τόσο έλξης (δηζελάμαξες, ηλεκτράμαξες) όσο και ελκόμενο (επιβατάμαξες, κλινάμαξες, φορτάμαξες, προαστιακοί συρμοί).

Οι παρεμβάσεις που υλοποιούνται σε υποδομή και επιδομή (προϋπολογισμού περί τα 1,5 δις €) αφορούν κυρίως το περιφερειακό -πλην Π.Α.Θ.Ε. / Π.- δίκτυο, όπως αυτό της Δυτικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης και Πελοποννήσου. Επίσης είναι συμπληρωματικές των συγχρηματοδοτούμενων και κρίνονται σημαντικές. Έχουν μάλιστα ήδη αρχίσει να αποδίδουν, με μειώσεις χρόνων διαδρομής.

Τέλος οι μελέτες (ύψους περί το 400 εκ. €) κυρίως αφορούν νέες γραμμές και ιδιαίτερα την επέκταση του δικτύου προς Ήπειρο και Δυτική Ελλάδα.

Συμπερασματικά η πολιτική που ακολουθήθηκε σε ότι αφορά τον σχεδιασμό των συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων μέχρι το 2000 στα πλαίσια των δύο πρώτων προγραμματικών περιόδων ήταν σχετικά αποσπασματική (και με σημαντική πολυδιάσπαση τη περίοδο 1994 - 1999). Αυτό ήρθε σαν αποτέλεσμα των ιδιαίτερα αυξημένων αναγκών σε εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου με σχετικά περιορισμένους πόρους. Για τη τρέχουσα περίοδο οι παρεμβάσεις που εντάχθηκαν για υλοποίηση -που στη πλειοψηφία τους αποτελούσαν συνέχεια των προηγούμενων που δεν είχαν ολοκληρωθεί- ήταν περισσότερο εστιασμένες, ενώ παράλληλα δόθηκε και προσοχή

στις εμπορευματικές και προαστιακές σιδηροδρομικές δραστηριότητες, κάτι που δεν είχε γίνει στο παρελθόν.

Σημαντική θεωρείται η συνεισφορά του προγράμματος των αμιγώς εθνικών παρεμβάσεων που συμπληρώνουν το Επενδυτικό Πρόγραμμα, σε περιφερειακές γραμμές αλλά και σε προμήθεια τροχαίου υλικού. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη σταδιακή μείωση χρόνων διαδρομής και στις εκτός Π.Α.Θ.Ε./Π. γραμμές καθώς και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ως αποτέλεσμα των μέχρι σήμερα παρεμβάσεων (συγχρηματοδοτούμενων και μη) ήταν η μείωση χρόνων διαδρομής τη τελευταία δεκαετία κατά 2 ώρες στη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη και κατά 45 λεπτά στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Έδεσσα.

Το κύριο πρόβλημα στον προγραμματισμό και την υλοποίηση των – συγχρηματοδοτούμενων κυρίως- παρεμβάσεων ήταν και εξακολουθεί να είναι η μεγάλη καθυστέρηση στην ολοκλήρωσή τους, αλλά και η υποεκτίμηση του κόστους τους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κατά τη σύνταξη του Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι» το 1994, προβλεπόταν η αποπεράτωση μίας σειράς σημαντικών παρεμβάσεων (π.χ. ηλεκτροκίνηση Σ.Γ. Αθήνα - Θεσσαλονίκη, νέα γραμμή Τιθορέα - Λιανοκλάδι, κλπ.) το 2000. Με το σημερινό προγραμματισμό αναμένεται ότι αυτές θα ολοκληρωθούν στην Δ' Προγραμματική Περίοδο.

Υπάρχει δηλαδή μία πολύχρονη υστέρηση σε κύριες παρεμβάσεις που έχουν σαν αποτέλεσμα τη συνεχή δημιουργία έργων - γεφυρών (ουρών), κάτι που αποτελεί τροχοπέδη στην επίτευξη των επιχειρησιακών και στρατηγικών στόχων του Ο.Σ.Ε. Αποτέλεσμα αυτού είναι και η στασιμότητα του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου την τελευταία δεκαετία, αλλά και -εν μέρει- και τα ζημιόγona ετήσια αποτελέσματα του Ο.Σ.Ε. Οι λόγοι πίσω από την αναποτελεσματικότητα αυτή είναι πολλοί. Ενδεικτικά:

- μη ρεαλιστική εκτίμηση κόστους και χρόνου υλοποίησης των έργων,
- χαμηλός βαθμός «ωριμότητας» έργων και έλλειψη ή αστοχία τεχνικών μελετών,
- χρονοβόρες διαδικασίες απαλλοτριώσεων,
- μη αποτελεσματικό νομικό πλαίσιο ανάθεσης έργων και χρονοβόρες διαδικασίες,
- αδυναμία του κατασκευαστικού τομέα να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις υλοποίησης σύνθετων και δύσκολων τεχνικών έργων,
- έλλειψη εξειδικευμένης τεχνογνωσίας σε όλα τα στάδια παραγωγής των έργων, κάτι που απαιτούν ιδιαίτερα οι σιδηροδρομικές υποδομές και συστήματα,
- μεγάλος όγκος ταυτόχρονων εργασιών σε πρωτόγνωρο τεχνολογικό περιβάλλον,
- ανεπαρκής συντονισμός και επικοινωνία μεταξύ Ο.Σ.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ,
- διαχειριστική ανεπάρκεια μέχρι το πέρας της προηγούμενης περιόδου (1999).

Τα παραπάνω οδήγησαν στην εμφάνιση σημαντικών αποκλίσεων μεταξύ του αρχικά προγραμματισμένου και του τελικά εκτελεσθέντος φυσικού αντικειμένου.

Εν κατακλείδι, ενώ η πολιτική και οι προτεραιότητες ήταν εν γένει ορθές, ο προγραμματισμός και οι διαδικασίες υλοποίησης δεν ήταν καλές.

Τέλος ένα ιδιαίτερα σημαντικό θέμα είναι η αναδιοργάνωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και ιδιαίτερα του Ο.Σ.Ε. στις επιταγές των Κοινοτικών Οδηγιών για απελευθέρωση (πρόσβαση τρίτων), διαλειτουργικότητα και ασφάλεια, αλλά και στο πλαίσιο οικονομικής εξυγίανσης.

Και εδώ η υστέρηση είναι σημαντική, αν αναλογιστεί κανείς ότι ελάχιστα βήματα έγιναν την τελευταία δεκαετία. Αυτή η καθυστέρηση είναι αποτέλεσμα του σφιχτού εναγκαλισμού του Ο.Σ.Ε. από τη Πολιτεία και της έλλειψης βούλησης για αλλαγές. Τελικό αποτέλεσμα είναι βέβαια -μεταξύ άλλων- και η συσσώρευση χρεών που συνολικά αγγίζουν πλέον τα 5 δις €.

Τον Μάρτιο 2005 ενσωματώθηκαν στην Ελληνική νομοθεσία με το Π.Δ. 41/2005 οι Οδηγίες του 1ου Σιδηροδρομικού Πακέτου (του έτους 2001) και ο Ο.Σ.Ε. πλέον προχωράει στην αναδιάρθρωσή του.

Στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, βασικός στόχος των παρεμβάσεων της προγραμματικής περιόδου 2000 - 2006 ήταν η «...ανάπτυξη συστήματος συνδυασμένων μεταφορών σε κομβικά σημεία και σε σημεία τελικού προορισμού του Ελληνικού οδικού δικτύου, ώστε να εξασφαλίζεται καλύτερη σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ε.Ε.».

Η σημαντικότερη παρέμβαση για την ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια αφορά στο συγκρότημα του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο και στη σιδηροδρομική γραμμή σύνδεσής του με το λιμένα Πειραιά, συνολικού μήκους 23,7 χλμ. Το συνολικό ύψος των επενδύσεων των σχετικών παρεμβάσεων είναι 322 εκατ. € (τιμές 2004) εκ των οποίων το 55% αφορά στις εγκαταστάσεις και εξοπλισμό του Θριασίου Πεδίου (για τη διακίνηση εμπορευματικού έργου) και το υπόλοιπο στη σιδηροδρομική γραμμή σύνδεσης με το λιμένα. Το κόστος των παρεμβάσεων καλύπτεται κατά 50% από το Ταμείο Συνοχής και κατά 50% από εθνικούς δημόσιους πόρους.

Επί πλέον αυτών, για να ολοκληρωθεί η σύνδεση του Θριασίου Πεδίου με το λιμένα απαιτούνται επενδύσεις (σιδηροδρομικές γραμμές, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός μεταφόρτωσης κλπ.) εντός της λιμενικής ζώνης του ΟΛΠ.

Με εξαίρεση το ανωτέρω και το Εμπορευματικό Κέντρο του Προμαχώνα Σερρών (που δημιουργήθηκε με σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου φορέα και παρέχει υπηρεσίες δημόσιας χρήσης), άλλες υποδομές οργανωμένων Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα ουσιαστικά δεν υπάρχουν – παρά μόνο ορισμένες «τυχαίες» συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων σχετιζόμενες με τις εμπορευματικές μεταφορές, χωρίς οργανωμένη χωροθέτηση. Κύριος λόγος για το κενό αυτό είναι οι σημαντικές καθυστερήσεις έργων (ως επί το πλείστον ενταγμένων στα ΠΕΠ) που οφείλονται στις αδυναμίες του σχετικού νομικού πλαισίου.

Ορισμένες δραστηριότητες εφοδιαστικής (logistics) στο σταθμό Ε/Κ του λιμένα Πειραιά και στο λιμένα Θεσσαλονίκης είναι περιορισμένες στις διαδικασίες Φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων. Πρόοδος πάντως έχει σημειωθεί στον τομέα αυτό κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα, μέσω σχετικών ιδιωτικών επενδύσεων με κρατική ενίσχυση.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 – 2013

3.1 Στρατηγικοί – γενικοί στόχοι και άξονες προτεραιότητας

Η αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα Μεταφορών, υλοποιείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» με βάση δύο κύριους στρατηγικούς στόχους:

1. Τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας τόσο σε επίπεδο Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όσο και σε Εθνικό / Περιφερειακό επίπεδο, με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών και αστικών μεταφορικών υποδομών).
2. Τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, με έμφαση στη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και στην αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης.

Οι στρατηγικοί αυτοί στόχοι είναι σε συνάφεια και εξυπηρετούν τις διαπιστωμένες ανάγκες και τα κενά του τομέα που περιγράφηκαν. Σε σχέση με τους παραπάνω στόχους, η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, που θα προωθεί την συμπληρωματικότητα και τη δυνατότητα συνεργασίας των μεταφορικών μέσων, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση τόσο για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, όσο και για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών. Επιπρόσθετα, η συμπλήρωση των ασυνεχειών των δικτύων μεταφορών συμβάλλει τόσο στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και του επιπέδου εξυπηρέτησης, όσο και στη συμπληρωματικότητα και λειτουργικότητα των ήδη υλοποιημένων παρεμβάσεων.

Το δίκτυο μεταφορών συμπληρώνεται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» (Ε.Π.Ε.Π.) με προτάσεις και δράσεις που συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου και στην ολοκλήρωση των έως σήμερα παρεμβάσεων, στην υλοποίηση νέων οδικών και σιδηροδρομικών έργων, στην περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών και αεροπορικών υποδομών, καθώς και στην περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μητροπολιτικών κέντρων της χώρας.

Σε σχέση με το δεύτερο στρατηγικό στόχο, η μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων (προσώπων και αγαθών) αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών, προϋποθέτει ολοκληρωμένες και σύγχρονες υποδομές

μεταφορών και συναρτάται με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης. Επίσης συνδέεται άμεσα με την πολιτική εξοικονόμησης ενέργειας και φυσικών πόρων και αποτελεί καθοριστική παράμετρο για την αξιοποίηση των προοπτικών της εφοδιαστικής αλυσίδας και την μετατροπή περιοχών της χώρας σε αντίστοιχα εφοδιαστικά κέντρα. Επιπρόσθετα, τίθενται δύο παράλληλοι στρατηγικοί στόχοι του Προγράμματος:

- α) η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων
- β) η υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

Η υλοποίηση του πρώτου στόχου επιτυγχάνει την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στον τομέα των μεταφορών, που είναι σε συνάφεια με την Ευρωπαϊκή πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος, στο πλαίσιο της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισαβόνας και των προτεραιοτήτων του Γκέτεμποργκ. Με βάση το στόχο αυτό, η επίτευξη των κύριων στρατηγικών στόχων του Προγράμματος θα πρέπει να πραγματοποιείται με παρεμβάσεις που έχουν συμπεριλάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά την κατασκευή των έργων, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας τους με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον (π.χ. τα πορίσματα της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, τους ειδικούς Περιβαλλοντικούς Όρους κλπ.).

Η υλοποίηση του δεύτερου παράλληλου στόχου περιλαμβάνει την κατά το δυνατό μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών (ρύπανση, θόρυβος), την προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (Μετρό, Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Ηλεκτροκίνηση ΣΓΥΤ, οικολογικά λεωφορεία), τη προώθηση έργων παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων και τον περιορισμό της συμφόρησης και της ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία, την εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων.

Στο επίπεδο της χρηματοδότησης των έργων του Προγράμματος, τίθεται ως πρόσθετος παράλληλος στρατηγικός στόχος η προώθηση της αύξησης των διαθέσιμων οικονομικών πόρων με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, καθώς και με την ανάκτηση μέρους του κόστους παροχής των σχετικών υπηρεσιών από τους χρήστες των υποδομών. Στο πλαίσιο του στόχου αυτού, στο Πρόγραμμα ενσωματώνονται παρεμβάσεις που υλοποιούνται μέσω συμβάσεων παραχώρησης, για την προώθηση των οποίων θα χρησιμοποιηθεί η ήδη αποκτηθείσα εκτεταμένη εμπειρία του ΥΠΕΧΩΔΕ και της δημόσιας διοίκησης, στην υλοποίηση αυτοχρηματοδοτούμενων έργων μεταφορικών υποδομών.

3.2 Συνάφεια – συμβολή της στρατηγικής και των προτεραιοτήτων με εθνικές και ευρωπαϊκές προτεραιότητες

Οι στρατηγικοί στόχοι και οι προτεραιότητες του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», όπως αναλύεται στη συνέχεια είναι σε συνάφεια και συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών για τη Συνοχή της ΕΕ για την περίοδο 2007-2013 (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας, των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ) και ευθυγραμμίζονται με τους στρατηγικούς στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013, το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων και τους στόχους και τις προτεραιότητες της τομεακής πολιτικής των Μεταφορών.

3.2.1 Συνάφεια με το ΕΣΠΑ 2007-2013

Η στρατηγική της ανάπτυξης της Ελλάδας για την περίοδο 2007-2013 όπως αυτή εκφράζεται στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007 – 2013 θέτει ως στόχο «...τη διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας, την διατήρηση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και την αύξηση της παραγωγικότητας σε επίπεδα υψηλότερα του μέσου κοινοτικού όρου, για την τόνωση της απασχόλησης, για την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών χωρίς αποκλεισμούς» και εκφράζει το αναπτυξιακό όραμα της χώρας για την νέα περίοδο: «*Η Ελλάδα της νέας περιόδου 2007-2013 στοχεύει στην ανάδειξή της σε μια εξωστρεφή χώρα με ισχυρή διεθνή παρουσία με ανταγωνιστική και παραγωγική οικονομία. Μια Ελλάδα με έμφαση στην εκπαίδευση και τους νέους, στην ποιότητα, στην τεχνολογία και την καινοτομία, στο σεβασμό του περιβάλλοντος*». Για την επίτευξη του στόχου αυτού η στρατηγική εστιάζει σε τέσσερις παραμέτρους:

- α) στην προώθηση της καινοτομίας, της έρευνας και της επιχειρηματικότητας,
- β) στην επένδυση σε βιώσιμες υποδομές και
- γ) στην επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο και
- δ) στον εκσυγχρονισμό του δημόσιου τομέα σε όλα τα επίπεδα διοίκησης.

Κύριο χαρακτηριστικό της στρατηγικής του ΕΣΠΑ είναι η διάρθρωσή του σε πέντε (5) θεματικές προτεραιότητες και δεκαεπτά (17) γενικούς στόχους οι οποίοι εξειδικεύονται σε ειδικούς στόχους και κύρια μέσα επίτευξης. Οι θεματικές προτεραιότητες εξειδικεύονται περιφερειακά με την διαμόρφωση πέντε χωρικών ενοτήτων (ομάδες περιφερειών – υπερπεριφέρειες) με ξεχωριστή αναπτυξιακή πολιτική η οποία προσαρμόζεται περαιτέρω ανά περιφέρεια της χώρας. Η διάρθρωση της αναπτυξιακής στρατηγικής περιλαμβάνει επίσης τις χωρικές προτεραιότητες για βιώσιμη αστική

ανάπτυξη, ανάπτυξη της υπαίθρου (ορεινών, νησιωτικών και αγροτικών περιοχών) καθώς και διασυνοριακή, διακρατική και διαπεριφερειακή συνεργασία.

Στο πλαίσιο αυτό, για την επίτευξη του αναπτυξιακού οράματος της χώρας για την νέα περίοδο, η στρατηγική εξειδικεύεται με τον προσδιορισμό των πέντε (5) ακόλουθων θεματικών προτεραιοτήτων:

1. Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας
2. Κοινωνία της γνώσης και Καινοτομία
3. Απασχόλησης και Κοινωνική Συνοχή
4. Θεσμικό περιβάλλον
5. Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης.

Για κάθε θεματική προτεραιότητα καθορίζονται επιμέρους 17 συνολικά γενικοί στόχοι, οι οποίοι εξειδικεύονται περαιτέρω σε ειδικούς στόχους και κύρια μέσα επίτευξης.

Στο πλαίσιο της 5ης θεματικής προτεραιότητας του ΕΣΠΑ, καθορίζονται πέντε γενικοί στόχοι, μεταξύ των οποίων και ο γενικός στόχος 13: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας*» ο οποίος, στο μεγαλύτερο βαθμό, υλοποιείται από το παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Για το σκοπό αυτό, η στρατηγική και οι προτεραιότητες του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος έχουν καθορισθεί έτσι ώστε να βρίσκονται σε άμεση συνάφεια και απόλυτη ευθυγράμμιση με τον παραπάνω γενικό στόχο 13. Η συνάφεια αυτή γίνεται εμφανής από την περαιτέρω εξειδίκευση του στόχου αυτού στο ΕΣΠΑ:

Ο γενικός στόχος εξειδικεύεται περαιτέρω:

- στην αντιμετώπιση των ασυνεχειών στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών
- στην ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ενίσχυση της διατροφικότητας του συστήματος μεταφορών
- στη σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών
- στην ανάπτυξη και επέκταση των αστικών μεταφορών
- στην αναβάθμιση υποδομών
- στην προώθηση θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων

Η «αντιμετώπιση των ασυνεχειών στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών» εστιάζει στη συμπλήρωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Προτεραιότητα δίνεται στην συμπλήρωση του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της χώρας με έμφαση στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και κύριων διασυνδέσεων με τις όμορες χώρες καθώς και στη συμπλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας (ΠΑΘΕ/Π).

Η «ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και η ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών» εστιάζει στη διασύνδεση των υποδομών με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Η «σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών» εστιάζει στη σύνδεση των αστικών κέντρων, των παραγωγικών περιοχών και των κύριων τουριστικών προορισμών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η «ανάπτυξη και επέκταση των αστικών μεταφορών» εστιάζει στην ενίσχυση των υποδομών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στα αστικά κέντρα για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Η «αναβάθμιση υποδομών» εστιάζει στον εκσυγχρονισμό των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών, των λιμανιών και των αεροδρομίων με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των χρηστών.

Η «προώθηση θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων» εστιάζει στη βελτίωση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας του συστήματος παραγωγής έργων και υπηρεσιών.

Παράλληλα στο γενικό στόχο 13 του ΕΣΠΑ εκφράζεται η πολιτική προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων, σε συνδυασμό με τους διαθέσιμους εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, για την ανάπτυξη και λειτουργία των δικτύων και των υπηρεσιών μεταφορών η οποία υλοποιείται κυρίως μέσω συμβάσεων παραχώρησης για σημαντικούς οδικούς άξονες.

Πέραν του παραπάνω γενικού στόχου της θεματικής προτεραιότητας 5, στον οποίο παρέχεται άμεση και σημαντική συμβολή, το παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα έχει έμμεση συμβολή στην υλοποίηση και άλλων γενικών στόχων τόσο της ίδιας όσο και άλλων θεματικών προτεραιοτήτων του ΕΣΠΑ. Επιπλέον των παραπάνω γενικών στόχων, η στρατηγική του Επιχειρησιακού Προγράμματος εξυπηρετεί τους αναπτυξιακούς στόχους των πέντε χωρικών ενοτήτων που καθορίζονται στο ΕΣΠΑ και την εξειδίκευσή τους στις επιμέρους Περιφέρειες καθώς η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και η βελτίωση της προσπελασιμότητας συνιστούν καθοριστική παράμετρο στη επίτευξη των στόχων αυτών. Συγκεκριμένα η ενίσχυση των μεταφορικών υποδομών βοηθά στην λειτουργική διασύνδεση των περιοχών της ενδοχώρας μεταξύ τους και με τα αστικά και ημιαστικά κέντρα και επομένως συμβάλει στην μείωση της ενδοπεριφερειακής ανισορροπίας, στην ενθάρρυνση της διαπεριφερειακής συνεργασίας και στην ενδυνάμωση των περιφερειακών πόλων ανάπτυξης. Παράλληλα η βελτίωση του επιπέδου μεταφορών αποτελεί αναπτυξιακό εργαλείο οικονομικής αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού και ενισχύει τη βελτίωση της ελκυστικότητας των περιοχών της περιφέρειας. Συμπερασματικά η ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών προάγει την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα σε τοπικό επίπεδο ενώ συμβάλει στην άρση της περιφερικότητας της χώρας και στην χωρική συνοχή.

Η αρχιτεκτονική των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007–2013 διαμορφώθηκε έτσι ώστε να υλοποιηθούν με το βέλτιστο τρόπο οι στρατηγικές επιλογές της χώρας, ενώ λήφθηκαν υπόψη και τα νέα δεδομένα της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 (63% του πληθυσμού της χώρας σε καθεστώς μεταβατικής στήριξης).

Παράλληλα, η επιλογή αυτή στοχεύει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των δυσχερειών σχεδιασμού και υλοποίησης που εντοπίστηκαν στην προγραμματική περίοδο 2000-2006. Έτσι, το νέο σχήμα χαρακτηρίζεται κατ' αρχάς από το μικρότερο, σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο, πλήθος Επιχειρησιακών Προγραμμάτων: ο στρατηγικός σχεδιασμός της χώρας για την περίοδο 2007-2013 θα υλοποιηθεί μέσα από οκτώ (8) Τομεακά ΕΠ, πέντε (5) Περιφερειακά ΕΠ και δώδεκα (12) ΕΠ Εδαφικής Συνεργασίας. Έτσι, στην περίοδο 2007-2013 το σύνολο των υποδομών προσπελασιμότητας θα υλοποιηθεί πλέον στο πλαίσιο ενός τομεακού ΕΠ.

3.2.2 Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Για την υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας, κατά την προγραμματική περίοδο 2007-2013, σε εθνικό επίπεδο σχεδιάζονται οκτώ (8) τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, όπως παρουσιάζονται παρακάτω:

1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
2. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
3. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
4. ΨΗΦΙΑΚΗ ΣΥΓΚΛΙΣΗ
5. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ
6. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ
7. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
8. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

3.2.3 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Για την υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας κατά την προγραμματική περίοδο 2007 - 2013, στο επίπεδο των πέντε χωρικών ενοτήτων, σχεδιάζονται πέντε Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ως εξής:

1. ΠΕΠ Μακεδονίας - Θράκης
2. ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας - Πελοποννήσου - Ιονίων Νήσων
3. ΠΕΠ Κρήτης και Νήσων Αιγαίου
4. ΠΕΠ Θεσσαλίας -Στερεάς Ελλάδας - Ηπείρου
5. ΠΕΠ Αττικής

Σε ότι αφορά τη χωρική ενότητα Μακεδονίας – Θράκης ο στρατηγικός σχεδιασμός του ΕΠΕΠ εξυπηρετεί τους αναπτυξιακούς της στόχους για:

- ανάπτυξη της Κεντρικής Μακεδονίας και η διαμόρφωσή της Θεσσαλονίκης σε μητροπολιτικό βαλκανικό κέντρο και πόλο διακρατικής συνεργασίας και ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης
- βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων για την Δυτική Μακεδονία και
- υψηλό ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης

Η στρατηγική του ΕΠΕΠ ευθυγραμμίζεται, επίσης, με τους αναπτυξιακούς στόχους της χωρικής ενότητας Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων για:

- ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών που θα συμβάλουν στη βελτίωση του επιπέδου μεταφορών και θα δράσουν ως αναπτυξιακό εργαλείο οικονομικής αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- ολοκλήρωση των υποδομών ώστε να συνδεθούν λειτουργικά οι περιοχές της ενδοχώρας μεταξύ τους και με τα αστικά κέντρα της Περιφέρειας Πελοποννήσου
- αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος για την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων

Η αναπτυξιακή στρατηγική της χωρικής ενότητας Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας και Ηπείρου εξυπηρετείται από την στρατηγική του ΕΠΕΠ:

- για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας Θεσσαλίας
- για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων (ΠΑΘΕ) καθώς και των τροφοδοτικών οδικών αξόνων τους (ΕΟ Λαμία – Ιτέα – Αντίρριο, Χαλκίδα – Ιστιαία - Αιδηψός, κλπ) για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας.
- για ανάδειξη της Περιφέρειας Ηπείρου σε Δυτική Πύλη της Χώρας προς την ΕΕ και τα Βαλκάνια καθώς και για ενίσχυση της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και του τουρισμού.

Η στρατηγική του ΕΠΕΠ ευθυγραμμίζεται με την αναπτυξιακή στρατηγική της χωρικής ενότητας Κρήτης και Νήσων Αιγαίου :

- για αναβάθμιση του ρόλου της Περιφέρειας της Κρήτης στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Μεσογείου με βελτίωση της ελκυστικότητας και αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς της.
- στη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης των νησιών της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου με τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου και με την ηπειρωτική χώρα.

- στη βελτίωση της διασύνδεσης των νησιών της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου με τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας και μεταξύ τους με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας ανάμεσα στο εσωτερικό των νησιών και τα διοικητικά/οικονομικά κέντρα και τις πύλες της Περιφέρειας (λιμάνια και αεροδρόμια).

Η επίτευξη της στρατηγικής πολιτικής της Περιφέρειας Αττικής η οποία συνοψίζεται στην «*Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας, ως ευρωπαϊκής μητρόπολης στο χώρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου*» συναρτάται άμεσα με την ανάπτυξη των υποδομών της και ιδιαίτερα με την βελτίωση των αστικών μεταφορικών υποδομών και του συστήματος αστικών συγκοινωνιών, τα οποία αποτελούν, επίσης, γενικούς στόχους του ΕΠΕΠ.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι η βελτίωση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας μέσω της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, που προωθεί το Πρόγραμμα, συμβάλλει στην βελτίωση της «*διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας*» η οποία αποτελεί ειδική χωρική προτεραιότητα του ΕΣΠΑ 2007-2013. Την προτεραιότητα αυτή εξυπηρετούν επίσης επιμέρους στόχοι του Ε.Π.Ε.Π., όπως η πρόληψη και αντιμετώπιση θαλασσιών περιβαλλοντικών κινδύνων και η βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών.

3.2.4 Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας

Στο πλαίσιο του Στόχου «Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία», η Ελλάδα συμμετέχει στην υλοποίηση των κάτωθι 12 ΕΠ:

1. Προγράμματα Διασυνοριακής Συνεργασίας

1.1 Εξωτερικά σύνορα

Διμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ - IPA)

1. Ελλάδα-Αλβανία
2. Ελλάδα-ΠΓΔΜ
3. Ελλάδα-Τουρκία

Πολυμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ - IPA)

4. Αδριατική

Πολυμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ - ENPI)

5. MEDITERRANEAN SEA BASIN
6. BLACK SEA BASIN

1.2 Εσωτερικά σύνορα

Διμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ)

7. Ελλάδα-Ιταλία
8. Ελλάδα-Κύπρος
9. Ελλάδα-Βουλγαρία

2. Προγράμματα Διακρατικής Συνεργασίας

10. MEDITERRANEAN SEA BASIN
11. SOUTH EAST EUROPEAN SPACE

3. Πρόγραμμα Διαπεριφερειακής Συνεργασίας

(INTER-REGIONAL COOPERATION PROGRAMME- INTERREG IV C)

3.3 Άξονες Προτεραιότητας

3.3.1 Γενικά

Η επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας», περιλαμβάνει Άξονες Προτεραιότητας, που σχετίζονται με έξι διαφορετικές θεματικές ενότητες κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί σε ένα γενικό στόχο του ΕΠ. Οι ενότητες αυτές είναι:

- α) οδικές μεταφορές
- β) σιδηροδρομικές & συνδυασμένες μεταφορές
- γ) θαλάσσιες μεταφορές
- δ) αεροπορικές μεταφορές
- ε) αστική ανάπτυξη - αστικές συγκοινωνίες, και
- στ) οριζόντιες δράσεις.

Ο συνολικός αριθμός των Αξόνων Προτεραιότητας (Α.Π.) προκύπτει με τη διαμόρφωση δύο Ομάδων Αξόνων, Α και Β, μία για κάθε ένα από τα δύο Ταμεία χρηματοδότησης του ΕΠ, ΕΤΠΑ και ΤΣ αντίστοιχα. Και οι δύο ομάδες περιλαμβάνουν Άξονες Προτεραιότητας που σχετίζονται με τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και συνδυασμένες, τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές. Επιπλέον, στην Ομάδα Α περιλαμβάνονται δύο πρόσθετες θεματικές υπο-ομάδες, μία με τις οριζόντιες δράσεις και μία με την Τεχνική Υποστήριξη της Εφαρμογής του Προγράμματος, ενώ στην Ομάδα Β

περιλαμβάνεται μία πρόσθετη θεματική υπο-ομάδα αστικών μεταφορών με την Αστική Ανάπτυξη-Κατασκευή Μετρό και τις Αστικές Συγκοινωνίες.

Με τη διαρθρωτική αυτή δομή, στην Ομάδα Αξόνων Α διαμορφώνονται τέσσερις υπο-ομάδες με βάση το γενικότερο θεματικό τους αντικείμενο:

- υπο-ομάδα (1) Χερσαίες Υπεραστικές Μεταφορές
- υπο-ομάδα (2) Θαλάσσιες και Αεροπορικές Μεταφορές
- υπο-ομάδα (3) Οριζόντιες Δράσεις, και
- υπο-ομάδα (4) Τεχνική Υποστήριξη.

Οι υπο-ομάδες 1, 2 και 3 περιέχουν δύο Άξονες Προτεραιότητας, οπότε κατ' αυτό τον τρόπο προκύπτουν για την Ομάδα Α συνολικά επτά (7) Άξονες Προτεραιότητας. Με όμοιο τρόπο στην Ομάδα Αξόνων Β διαμορφώνονται τρεις υπο-ομάδες με βάση το γενικότερο θεματικό τους αντικείμενο:

- υπο-ομάδα (1) Χερσαίες Υπεραστικές Μεταφορές
- υπο-ομάδα (2) Θαλάσσιες και Αεροπορικές Μεταφορές
- υπο-ομάδα (3) Αστικές Μεταφορές.

Κάθε υπο-ομάδα περιέχει δύο Άξονες Προτεραιότητας, οπότε κατ' αυτό τον τρόπο προκύπτουν για την Ομάδα Α συνολικά έξι (6) Άξονες Προτεραιότητας και για το ΕΠΕΠ δεκατρείς (13) Άξονες Προτεραιότητας, ως ακολούθως:

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ Α – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΕΤΠΑ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Α1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1ος Άξονας – ΑΠ Α1.1: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ Ι

2ος Άξονας – ΑΠ Α1.2: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ Ι

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Α2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3ος Άξονας – ΑΠ Α2.1: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ Ι

4ος Άξονας – ΑΠ Α2.2: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ
ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ 1

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Α3: ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

5ος Άξονας – ΑΠ Α3.1: ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΥΠΕΧΩΔΕ

6ος Άξονας – ΑΠ Α3.2: ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ Ε.Π ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΜΕ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Α4: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

7ος Άξονας – ΑΠ Α4.1: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ Β – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Β1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

8ος Άξονας – ΑΠ Β1.1: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

9ος Άξονας – ΑΠ Β1.2: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Β2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

10ος Άξονας – ΑΠ Β2.1: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ

11ος Άξονας – ΑΠ Β2.2: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Β3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

12ος Άξονας – ΑΠ Β3.1: ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕΤΡΟ

13ος Άξονας – ΑΠ Β3.2: ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

3.3.2 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ Α – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΕΤΠΑ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Α1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1ος Άξονας – ΑΠ Α1.1: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ 1

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Α1.1 είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(α) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του βασικού οδικού δικτύου και με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων και των οδικών του συνδέσεων με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια).

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Α1.1, αποκλειστικά για τις οκτώ (8) Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης (στόχος 1), ως ακολούθως:

Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Α1.1:

Η ανάπτυξη του Βασικού Οδικού Δικτύου των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης, με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων και των συνδέσεων των βασικών οδικών αξόνων με τις κύριες πύλες της χώρας, που χωροθετούνται στις Περιφέρειες αυτές.

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

Ειδικός Στόχος 1

Η ολοκλήρωση των τμημάτων των οδικών αξόνων, που βρίσκονται στο στάδιο κατασκευής και τα οποία δεν προβλέπεται να ολοκληρωθούν στα ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα (ΚΠΣ, Τ.Σ., Γραμμή Β5.700 κ.λ.π., δημόσιες επενδύσεις) της περιόδου 2000-2006.

Ειδικός Στόχος 2

Η προώθηση της ανάπτυξης των κύριων οδικών αξόνων, των τροφοδοτικών αξόνων τους και των συνδέσεων με κομβικά σημεία / πόλεις της Χώρας.

Ειδικός Στόχος 3

Η αντιμετώπιση των ασυνεχειών των κύριων οδικών αξόνων και η βελτίωση της σύνδεσης των περιοχών αυτών με το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.

Ειδικός Στόχος 4

Η υλοποίηση οδικών προσβάσεων που αποκαθιστούν την συνδυασμένη λειτουργία των μεταφορών και εξασφαλίζουν τη συνέχεια των μεταφορών σε συγκοινωνιακούς κόμβους των περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης, όπως οι λιμένες, τα αεροδρόμια, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα υπό ανάπτυξη εμπορευματικά κέντρα (freight villages).

Ειδικός Στόχος 5

Η προώθηση έργων παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων των περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε επτά από τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς στόχου 1 της σύγκλισης, ενώ σε συμφωνία με τους κανονισμούς δεν περιλαμβάνει παρεμβάσεις στις μεταβατικές περιφέρειες. Έμφαση δίδεται στις παρεμβάσεις των περιφερειών της Θεσσαλίας, της Ηπείρου, της Δυτ. Ελλάδας, της Πελοποννήσου και της Κρήτης, ενώ χαμηλότερη βαρύτητα δίδεται σε παρεμβάσεις στα Ιόνια νησιά και στο Βόρειο Αιγαίο.

Οι κατηγορίες παρεμβάσεων του Α.Π. Α1.1 είναι οι εξής:

1. *Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων της προηγούμενης περιόδου*

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί βασικό στοιχείο του Ε.Π., περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) και αφορά στην ολοκλήρωση οδικών αξόνων και τμημάτων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο και συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών και στην λειτουργική ομοιογένεια του ΔΟΔ.

Στην κατηγορία περιλαμβάνεται ενδεικτικά:

- η συνέχιση της υλοποίησης του ΠΑΘΕ στο τμήμα Κόρινθος – Πάτρα μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα»,
- η συνέχιση της υλοποίησης της ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ στο τμήμα Αντίρριο – Ιωάννινα, μέσω σύμβασης παραχώρησης και στο τμήμα Πάτρα – Τσακώνα, μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα»,
- η κατασκευή τμημάτων της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο,
- η συνέχιση της υλοποίησης τμήματος του οδικού άξονα Τρίπολη – Καλαμάτα/ Σπάρτη μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα»,
- οι συνδέσεις της οδικής παράκαμψης Πάτρας με την πόλη και το λιμάνι,
- η ολοκλήρωση της κατασκευής τμημάτων του Βόρειου και του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ),
- η συνέχιση της κατασκευής τμημάτων των κυρίων οδικών αξόνων σε μεγάλα νησιά του Βορείου Αιγαίου (π.χ. Μυτιλήνη) και στα Ιόνια (π.χ. Κέρκυρα).

2. Κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί επίσης βασικό στοιχείο του Ε.Π. και περιλαμβάνει νέες σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου αλλά και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας.

Στην κατηγορία περιλαμβάνεται ενδεικτικά:

- η συνέχιση της αναβάθμισης του ΒΟΑΚ και του ΝΟΑΚ κατά τμήματα,
- η σύνδεση του Βελεστίνου με τον ΠΑΘΕ και το Βόλο,
- η κατασκευή τμήματος του κάθετου άξονα της Εγνατίας Κομοτηνή - Νυμφαία

3. Κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων περιλαμβάνει βελτιώσεις και νέες παρεμβάσεις σε τμήματα του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας. Στην κατηγορία περιλαμβάνονται επίσης παρεμβάσεις για τη σύνδεση πόλεων με την ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ και τον ΠΑΘΕ, καθώς και βελτιώσεις Εθνικών Οδών. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- η σύνδεση της πόλης της Πρέβεζας με την ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ,
- η σύνδεση της πόλης της Λευκάδας με τον οδικό άξονα Άκτιο – ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ,
- το έργο βελτίωσης των Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης και Λάρισας – Φαρσάλων
- η κατασκευή της νέας οδού Τρικάλων – Άρτας

Δικαιούχοι του Α.Π. Α1.1 είναι οι παρακάτω φορείς:
ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., ΕΥΔΕ/ΟΑΠ, ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ, ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ,
Δ1/ΓΓΔΕ.

ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Πίνακας 3.1 ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΚΡΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.1

ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε)	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΙΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007*	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013	ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ Γ' ΚΠΣ**
Ε1. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός ΤΕΝ-Τ	Χλμ	254,0	817,0	141,7
Ε2. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εκτός ΤΕΝ-Τ	Χλμ	7,73	17,0	7,73
Ε5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου	Χλμ	25,3	367,0	16,0
Ε6. Βελτίωση / κατασκευή οδών εκτός αυτοκινητοδρόμων και εκτός Εθνικού Οδικού Δικτύου	Χλμ	5,9	28,8	5,9

* Περιλαμβάνει το άθροισμα των ισοδύναμων τμημάτων και των ολοκληρωμένων έως 31-12-2008 παρεμβάσεων του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ (σε περιφέρειες αμιγούς στόχου 1)

** αφορά «ισοδύναμα μήκη» οδικών τμημάτων για τα οποία έχει εκτελεσθεί μέρος των εργασιών στο ΕΠ-ΟΑΛΑΑ του Γ' ΚΠΣ και συνεχίζονται στην περίοδο 2007-2013. Ο σχετικός υπολογισμός έγινε αναλογικά επί του συνολικού μήκους του τμήματος με βάση το προβλεπόμενο ποσοστό απορρόφησης της Δημόσιας Δαπάνης έως 31-12-2008.

Πίνακας 3.2 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.1

	ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ)		ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ (ΧΛΜ/ΩΡΑ)		ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ Νεκροί / 100X10 ⁶ οχηματοχιλιόμετρα	
	Τιμή βάσης	Τιμή στόχος	Τιμή βάσης	Τιμή στόχος	Τιμή βάσης	Τιμή στόχος
	2007	2013	2007	2013	2007	2013
Κόρινθος – Πάτρα	1:12	1:00	91	109		
Πάτρα – Πύργος	1:12	0:48	57	85		
Πύργος – Καλαμάτα	1:28	0:59	62	93		
Πάτρα – Αγρίνιο	1:23	0:42	37	74		
Αγρίνιο – Άρτα	1:25	0:42	49	99		
Άρτα – Ιωάννινα	1:15	0:38	45	90		
Τρίπολη – Καλαμάτα	1:17	0:45	32	76		
Λαμία – Τρίκαλα	1:54	0:57	49	97		
Τρίκαλα – Ιωάννινα	2:26	1:03	27	76		
Ηράκλειο – Ρέθυμνο	0:54	0:40	74	89		
Ρέθυμνο – Χανιά	0:45	0:30	59	88		
Ηράκλειο – Σητεία	1:38	1:05	54	81		
Ηράκλειο – Αγ. Λέκα – Ιεράπετρα	2:18	1:23	29	48		
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ Α.1.1	19:06	11:21	46,5	82,0	0,816	0,568

Πίνακας 3.3 ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.1

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ (Δ.Δ.)	2.200.037.000 Ευρώ (29,73 % του Ε.Π.)
Κοινοτική Συμμετοχή Ε.Τ.Π.Α.	1.100.018.500 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)
Εθνική Χρηματοδότηση	1.100.018.500 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)

Πίνακας 3.4 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Α1.1

Αξονας Προτεραιότητας	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
Α1.1	ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΤΡΙΠΟΛΗ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ΕΥΔΕ/ΟΑΠ	Πελοποννήσου
	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	ΕΥΔΕ/ΟΑΠ	Δυτικής Ελλάδας, Ηπείρου
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΔΕ/ΟΑΠ	Δυτικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας
	ΕΡΓΟ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ Β.Ο.Α.Κ. (κατά τμήματα)	ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ	Κρήτης
	ΕΡΓΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ – ΑΓ. ΔΕΚΑ – ΒΙΑΝΝΟΣ – ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ – ΠΑΧΕΙΑ – ΑΜΜΟΣ (κατά τμήματα)	ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ	Κρήτης
	ΕΡΓΟ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΟΥ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ	ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ	Δυτικής Ελλάδας
	ΕΡΓΟ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΚΤΙΟ – ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ	ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ	Δυτικής Ελλάδας
	ΕΡΓΟ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΟΖΑΝΗΣ (Από Λάρισα μέχρι Τριγωνικό)	ΓΓΔΕ/ΥΠΕΧΩ ΔΕ	Θεσσαλίας

2ος Άξονας – ΑΠ Α1.2: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑ-ΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ 1

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Α1.2 είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο γενικό στόχο του Ε.Π.:

(β) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας, η συμπλήρωση των ασυνεχειών και η μεγιστοποίηση του βαθμού ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Α1.2, αποκλειστικά για τις τέσσερις (4) ηπειρωτικές από τις οκτώ Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης (στόχος 1), ως ακολούθως:

Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Α1.2:

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου σε ηπειρωτικές Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας, η συμπλήρωση των ασυνεχειών και η μεγιστοποίηση του βαθμού ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών στις περιφέρειες αυτές.

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

Ειδικός Στόχος 1

Η βελτίωση τμημάτων των Βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας).

Ειδικός Στόχος 2

Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ειδικός Στόχος 3

Ανάπτυξη σιδηροδρομικών συνδέσεων με ΒΙ.ΠΕ., σημαντικά λιμάνια και αεροδρόμια.

Ειδικός Στόχος 4

Βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας, μείωση απωλειών σε ανθρώπινες ζωές και μείωση οικονομικού κόστους σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε δύο από τις τέσσερις ηπειρωτικές περιφέρειες του αμιγούς στόχου 1 της σύγκλισης, ενώ σε συμφωνία με τους κανονισμούς δεν περιλαμβάνει παρεμβάσεις στις μεταβατικές περιφέρειες. Ειδικότερα περιλαμβάνονται παρεμβάσεις στις Περιφέρειες Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας για την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής του άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π) ο οποίος αποτελεί τον σιδηροδρομικό άξονα υψηλής ταχύτητας της χώρας και εντάσσεται στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Αναλυτικότερα οι κατηγορίες ενδεικτικών παρεμβάσεων του Α.Π. Α1.2 είναι οι εξής:

1. *Ολοκλήρωση & αναβάθμιση επιδομής & υποδομής υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στα τμήματα TENT-T.*

Περιλαμβάνει τα έργα ολοκλήρωσης του ΠΑΘΕ/Π, σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), πυλώνες του συστήματος ERTMS για διαλειτουργικότητα.

2. *Σηματοδότηση, Τηλεδιοίκηση, Τηλεπικοινωνίες*

Τα σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης / τηλεπικοινωνιών που θα εγκατασταθούν σε περιβάλλον ERTMS στον ΠΑΘΕ/Π, θα εξασφαλίσουν την αυξημένη διαλειτουργικότητα, την αύξηση της χωρητικότητας των γραμμών και την αυξημένη ασφάλεια και αξιοπιστία. Η εισαγωγή υψηλής τεχνολογίας θα αλλάξει την εικόνα των σιδηροδρομικών μεταφορών στον σιδηροδρομικό άξονα και επιπλέον θα μειώσει θεαματικά τα κόστη λειτουργίας και συντήρησης.

3. *Σύνδεση με κομβικά λιμάνια της χώρας και με ΒΙ.ΠΕ.*

Η σιδηροδρομική σύνδεση με βιομηχανικές περιοχές και κομβικά λιμάνια, θα συμβάλλει στην ανάκαμψη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ΠΑΘΕ/Π. Προωθούνται κυρίως παρεμβάσεις που συμπληρώνουν βασικές ελλείψεις, στο δίκτυο των υποδομών και υπηρεσιών (missing links, missing services), οι οποίες αποκλείουν την λειτουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στην Χώρα, όπως οι παρεμβάσεις για δημιουργία σιδηροδρομικών συνδέσεων στους λιμένες. Δικαιούχοι του Α.Π. Α1.2 είναι οι παρακάτω φορείς: ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Πίνακας 3.5 ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΚΡΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.2

ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε)	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007*	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013
Ε3. Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T	Χλμ	104,0	211,0
Ε4. Αναβάθμιση / Εκσυγχρονισμός Σιδηροδρομικής Γραμμής Εκτός TEN – T.	Χλμ	0	4,0

Πίνακας 3.6 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.2

	ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ)	
	Τιμή βάσης 2007	Τιμή στόχος 2013
Αθήνα – Πάτρα	3:05	2:20

Πίνακας 3.7 ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α1.2

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ (Δ.Δ.)	484.000.000 Ευρώ (6,54 % του Ε.Π.)
Κοινοτική Συμμετοχή Ε.Τ.Π.Α.	242.000.000 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)
Εθνική Χρηματοδότηση	242.000.000 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)

Πίνακας 3.8 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Α1.2

Αξονας Προτεραιότητας	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
Α1.2	Νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων Αίγιο – Πάτρα	ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	Πελοποννήσου / Δυτικής Ελλάδας

**5ος Άξονας – ΑΠ Α3.1: ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΥΠΕΧΩΔΕ**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Α3.1 είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον έκτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(στ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας, των σιδηροδρομικών λειτουργιών και, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και η ενίσχυση των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ασφάλεια του συστήματος μεταφορών, τη διαχείριση της οδικής, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και τη διαχείριση των ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Α3.1, ως ακολούθως:

Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Α3.1:

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και η ενίσχυση των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του ΕΠ. Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

Ειδικός Στόχος 1

Η βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της αστυνόμευσης τμημάτων του οδικού δικτύου, καθώς και η εγκατάσταση συστημάτων παροχής πληροφόρησης προς τους χρήστες του οδικού δικτύου και η αξιοποίηση άλλων "ευφυών συστημάτων" (ITS) για τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Ειδικός Στόχος 2

Η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για τη διαχείριση των οδικών ατυχημάτων και την αντιμετώπιση των συνεπειών τους.

Ειδικός Στόχος 3

Η βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα με τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων ασφάλειας και διαχείρισης ναυσιπλοΐας και την πιστή εφαρμογή του Κώδικα I.S.P.S. (International Ship and Ports Security Code), καθώς και η βελτίωση της Έρευνας και Διάσωσης στη θάλασσα.

Ειδικός Στόχος 4

Η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες της χώρας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση, κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας των λιμένων.

Ειδικός Στόχος 5

Η ενίσχυση των μηχανισμών παρακολούθησης των κινδύνων, πρόληψης και αντιμετώπισης θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων.

Ειδικός Στόχος 6

Εισαγωγή συστήματος συντηρήσεως των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Περιλαμβάνει δράσεις για την εφαρμογή συστημάτων τηλεματικής, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ηλεκτρονική διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας. Επίσης περιλαμβάνει παρεμβάσεις για την επέκταση του εθνικού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας VTMISS, με εφαρμογή στο σύνολο του ελληνικού χώρου, καθώς και συστήματα και διαδικασίες για την περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση.

Δικαιούχοι του Α.Π. Α3.1 είναι οι παρακάτω φορείς:

ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΕΝ, ΥΔΗΤΑ.

Πίνακας 3.9 ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α3.1

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ (Δ.Δ.)	52.570.000 Ευρώ (0,71% του Ε.Π.)
Κοινοτική Συμμετοχή Ε.Τ.Π.Α.	26.285.000 Ευρώ (50,00% της Δ.Δ.)
Εθνική Χρηματοδότηση	26.285.000 Ευρώ (50,00% της Δ.Δ.)

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Α3.2 είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον έκτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(στ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας, των σιδηροδρομικών λειτουργιών και, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και η ενίσχυση των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, για την ασφάλεια του συστήματος μαζικών μεταφορών, καθώς και δράσεων για την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Α3.2, ως ακολούθως:

Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Α3.2:

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, για τη βελτίωση της διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, για τη βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μαζικών μεταφορών, καθώς και δράσεων για την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ.

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του ΕΠΕΠ. Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής

Ειδικός Στόχος 1

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας με παρεμβάσεις στο θεσμικό πλαίσιο, στο στρατηγικό σχεδιασμό, στην ενημέρωση του κοινού και στην εκπαίδευση των οδηγών.

Ειδικός Στόχος 2

Η εισαγωγή σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης και τηλε-διοίκησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Ειδικός Στόχος 3

Η βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με την εγκατάσταση σε επιλεγμένα αεροδρόμια ειδικών συστημάτων ελέγχου της αεροναυτιλίας.

Ειδικός Στόχος 4

Η μείωση των ατυχημάτων στα μέσα μαζικών μεταφορών.

Ειδικός Στόχος 5

Η εφαρμογή συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών για το διοικητικό εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Σε σχέση με την οδική ασφάλεια περιλαμβάνονται δράσεις εκστρατειών ενημέρωσης κοινού, προετοιμασίας και εξειδίκευσης Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, Εναρμόνιση νομοθεσίας με Κοινοτικές οδηγίες και βελτίωσης του συστήματος εκπαίδευσης των οδηγών.

Περιλαμβάνονται επίσης δράσεις για τη βελτίωση της διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με την εγκατάσταση σε επιλεγμένα αεροδρόμια ειδικών συστημάτων ελέγχου της αεροναυτιλίας, τη βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μαζικών μεταφορών και την εφαρμογή συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών για την αναδιοργάνωση και το διοικητικό εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ.

Δικαιούχοι του Α.Π. Α3.2 είναι οι παρακάτω φορείς:

ΟΣΕ Α.Ε., ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε., Υ.Π.Α.

Πίνακας 3.10 ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α3.2

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ (Δ.Δ.)	11.803.000 Ευρώ (0,16% του Ε.Π.)
Κοινοτική Συμμετοχή Ε.Τ.Π.Α.	5.901.500 Ευρώ (50,00% της Δ.Δ.)
Εθνική Χρηματοδότηση	5.901.500 Ευρώ (50,00% της Δ.Δ.)

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Α4: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

7ος Άξονας – ΑΠ Α4.1: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Α4.1:

Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή του Προγράμματος

Ο γενικός στόχος του Άξονα εξειδικεύεται σε ένα ειδικό στόχο, με την επίτευξη του οποίου πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του Προγράμματος. Ο ειδικός στόχος του άξονα είναι ο εξής:

Ειδικός Στόχος 1

Η παροχή Τεχνικής Υποστήριξης σε όλα τα τεχνικά και διαδικαστικά θέματα για την αποτελεσματική Εφαρμογή του Προγράμματος, με την εξασφάλιση υπηρεσιών συμβούλου και μελετητικών υπηρεσιών για την υποστήριξη των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Περιλαμβάνει την τεχνική υποστήριξη της εφαρμογής του τμήματος του Ε.Π.Ε.Π, και εξασφαλίζει τους πόρους, τα μέσα και το κατάλληλα ειδικευμένο επιστημονικό δυναμικό για την επιτυχή ωρίμανση των διαδικασιών υλοποίησης των δράσεων και των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.

Δικαιούχοι του Α.Π. Α4.1 είναι οι παρακάτω φορείς:

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΕΠ του ΥΠΕΧΩΔΕ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΕΠ του ΥΜΕ.

Πίνακας 3.11 ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α4.1

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ (Δ.Δ.)	20.200.000 Ευρώ (0,27% του Ε.Π.)
Κοινοτική Συμμετοχή Ε.Τ.Π.Α.	10.100.000 Ευρώ (50,00% της Δ.Δ.)
Εθνική Χρηματοδότηση	10.100.000 Ευρώ (50,00% της Δ.Δ.)

3.3.3 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ Β – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Β1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

8ος Άξονας – ΑΠ Β1.1: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Β1.1 είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(α) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του βασικού οδικού δικτύου και με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων και των οδικών του συνδέσεων με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια).

Ο γενικός στόχος του Άξονα Β1.1 τίθεται με βάση τα κενά και τις ανάγκες του τομέα, καθώς και τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας:

Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Β1.1:

Η ανάπτυξη του Βασικού Οδικού Δικτύου της χώρας, με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων και των συνδέσεων των βασικών οδικών αξόνων με τις κύριες πύλες της χώρας.

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ. Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

Ειδικός Στόχος 1

Η ολοκλήρωση των τμημάτων των κύριων οδικών αξόνων, που βρίσκονται στο στάδιο κατασκευής και τα οποία δεν προβλέπεται να ολοκληρωθούν στα ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα (ΚΠΣ, Τ.Σ., Γραμμή Β5.700 κ.λ.π., δημόσιες επενδύσεις) της περιόδου 2000-2006.

Ειδικός Στόχος 2

Η προώθηση της ανάπτυξης των κύριων οδικών αξόνων, των τροφοδοτικών αξόνων τους και των συνδέσεων με κομβικά σημεία / πύλες της Χώρας.

Ειδικός Στόχος 3

Η αντιμετώπιση των ασυνεχειών των κύριων οδικών αξόνων και η βελτίωση της σύνδεσης των περιοχών αυτών με το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.

Ειδικός Στόχος 4

Η υλοποίηση οδικών προσβάσεων που αποκαθιστούν την συνδυασμένη λειτουργία των μεταφορών σε συγκοινωνιακούς κόμβους, όπως οι λιμένες, τα αεροδρόμια, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα υπό ανάπτυξη εμπορευματικά κέντρα (*freight villages*).

Ειδικός Στόχος 5

Η προώθηση έργων παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε πέντε συνολικά περιφέρειες: μία από τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς στόχου 1 της σύγκλισης, στις δύο μεταβατικές περιφέρειες phasing-in και στις δύο από τις τρεις περιφέρειες phasing-out . Ειδικότερα, έμφαση δίδεται στις παρεμβάσεις των περιφερειών της Κεντρικής Μακεδονίας και της Στερεάς Ελλάδας, σοβαρές παρεμβάσεις περιλαμβάνονται στη Δυτική Μακεδονία και στη Θεσσαλία, ενώ μικρότερης έκτασης παρεμβάσεις προβλέπονται στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου.

Οι κατηγορίες παρεμβάσεων του Α.Π. Β1.1 είναι οι εξής:

1. Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων της προηγούμενης περιόδου

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί βασικό στοιχείο του Ε.Π. και του Άξονα, περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και αφορά στην ολοκλήρωση οδικών αξόνων και τμημάτων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο.

Στην κατηγορία περιλαμβάνονται ενδεικτικά:

- Η συνέχιση της κατασκευής/αναβάθμισης τμημάτων του ΠΑΘΕ και της ΕΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ,
- η συνέχιση της υλοποίησης του οδικού άξονα του ΠΑΘΕ στις περιοχές των Τεμπών και του Πλαταμώνα μέσω της σύμβασης παραχώρησης, «Μαλιακός – Κλειδί»,
- η κατασκευή του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) μέσω αντίστοιχης σύμβασης παραχώρησης,
- η συνέχιση της αναβάθμισης του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας.

2. Κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί επίσης βασικό στοιχείο του Ε.Π. και περιλαμβάνει νέες σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου αλλά και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας.

Στην κατηγορία περιλαμβάνονται ενδεικτικά:

- η αναβάθμιση του άξονα του ΠΑΘΕ στο τμήμα Πολύκαστρο – Εύζωνοι,
- η ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Σιάτιστα – Ιεροπηγή,
- η ολοκλήρωση της εξωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης και σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με το Αεροδρόμιο «Μακεδονία»,
- η κατά τμήματα βελτίωση των οδικών αξόνων Λαμία – Ιτέα – Αντίρριο και Αγρίνιο - Καρπενήσι
- συνδέσεις Εγνατίας Οδού με το περιφερειακό οδικό δίκτυο.

3. Κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί περιλαμβάνει βελτιώσεις και νέες παρεμβάσεις σε τμήματα του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας.

Στην κατηγορία περιλαμβάνονται ενδεικτικά:

- η κατά τμήματα βελτίωση της Ε.Ο. Χαλκίδας - Ψαχνών - Ιστιαίας - Αιδηψού,
- η κατά τμήματα βελτίωση της Ε.Ο. Θεσσαλονίκης - Έδεσσας,
- η σύνδεση της πόλης της Ρόδου με το Α/Δ και τη Λίνδο,
- οδικά έργα σε άλλα νησιά του Νοτίου Αιγαίου.

Δικαιούχοι του Α.Π. Β1.1 είναι οι παρακάτω φορείς:

ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., ΕΥΔΕ/ΟΑΠ, ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ, Δ1/ΓΓΔΕ.

ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Πίνακας 3.12 ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.1

ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε)	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007*	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013	ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ Γ' ΚΠΣ**
Ε1. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός ΤΕΝ-Τ .	Χλμ	292,4	657,9	131,0
Ε5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου	Χλμ	7,9	415,8	4,4
Ε6. Βελτίωση / κατασκευή οδών εκτός αυτοκινητόδρομων και εκτός Εθνικού Οδικού Δικτύου	Χλμ	0	20,0	0

* Περιλαμβάνει το άθροισμα των ισοδύναμων τμημάτων και των ολοκληρωμένων έως 31-12-2008 παρεμβάσεων του ΕΠ-ΟΑΛΛΑ

** αφορά «ισοδύναμα μήκη» οδικών τμημάτων για τα οποία έχει εκτελεσθεί μέρος των εργασιών στο ΕΠ-ΟΑΛΛΑ του Γ' ΚΠΣ και συνεχίζονται στην περίοδο 2007-2013. Ο σχετικός υπολογισμός έγινε αναλογικά επί του συνολικού μήκους του τμήματος με βάση το προβλεπόμενο ποσοστό απορρόφησης της Δημόσιας Δαπάνης έως 31-12-2008.

Πίνακας 3.13 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.1

	ΧΡΟΝΟΔΙΟΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ)		ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ (ΧΛΜ/ΩΡΑ)		ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ Νεκροί / 100Χ10 ⁶ οχηματοχιλιόμετρα	
	Τιμή βάσης 2007	Τιμή στόχος 2013	Τιμή βάσης 2007	Τιμή στόχος 2013	Τιμή βάσης 2007	Τιμή στόχος 2013
Θερμοπύλες – Λαμία	0:12	0:09	70	94		
Λαμία – Στυλίδα	0:21	0:16	45	59		
Θεσσαλονίκη - Σέρρες	1:08	0:55	62	78		
Θεσσαλονίκη – Πολύκαστρο	0:32	0:29	83	92		
Θεσσαλονίκη – Έδεσσα	1:38	1:13	48	63		
Αμφίπολη – Καβάλα	0:48	0:32	62	93		
Κοζάνη – Γρεβενά	0:28	0:23	84	101		
Λάρισα – Κατερίνη	1:40	1:21	42	52		
Λαμία – Τρίκαλα	1:38	1:26	57	65		
Κοζάνη – Καστοριά	1:18	0:47	38	64		
Λαμία – Αντίρριο	3:12	2:12	27	39		
Αγρίνιο – Καρπενήσι	1:44	1:05	27	43		
Χαλκίδα – Αιδηψός	2:28	1:51	27	36		
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ Β1.1	17:41	12:37	42,1	57,0	0,840	0,583

Πίνακας 3.14 ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.1

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ (Δ.Δ.)	2.200.129.170 Ευρώ (29,73 % του Ε.Π.)
Κοινοτική Συμμετοχή Τ.Σ.	1.100.064.585 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)
Εθνική Χρηματοδότηση	1.100.064.585 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)

Πίνακας 3.15 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Β1.1

Αξονας Προτεραιότητας	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Σ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
B 1.1	ΠΑΘΕ: ΕΡΓΟ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ Ν.Ε.Ο. ΣΕ ΑΥΤ/ΜΟ ΣΤΟ ΥΠΟΤΜΗΜΑ: "ΑΡΧΗ Α.Κ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ - Α.Κ. ΡΑΧΩΝ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΚΑΡΦΕΙΑ - ΡΑΧΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΠΑΘΕ"	ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ	Στερεάς Ελλάδας
	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΕΡΡΕΣ - ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ	Κεντρικής Μακεδονίας
	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Α/Κ ΣΤΡΥΜΟΝΑ ΜΕΧΡΙ Α/Κ ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ	Ανατολικής Μακεδονίας, Θράκης
	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΑ - ΓΡΕΒΕΝΑ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ	Δυτικής Μακεδονίας
	ΠΑΘΕ: ΤΜΗΜΑ: ΜΑΛΙΑΚΟΣ - ΚΛΕΙΔΙ	ΕΥΔΕ / ΟΑΠ	Θεσσαλίας
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΔΕ / ΟΑΠ	Δυτ. Μακεδονίας, Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας
	ΕΡΓΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ	Κεντρικής Μακεδονίας
	ΕΡΓΟ ΑΥΤ/ΜΟΥ ΠΑΘΕ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ "ΚΛΕΙΔΙ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ-ΕΥΖΩΝΟΙ"	ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ	Κεντρικής Μακεδονίας

9ος Άξονας – ΑΠ Β1.2: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Β1.2 είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο γενικό στόχο του Ε.Π.:

(β) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας, η συμπλήρωση των ασυνεχειών και η μεγιστοποίηση του βαθμού ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Β1.2, για τις ηπειρωτικές Περιφέρειες της χώρας (πλην Ηπείρου), ως ακολούθως:

Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Β1.2:

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών.

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ. Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

Ειδικός Στόχος 1

Εξασφάλιση της σύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με κύριους Άξονες όμορων χωρών - διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Ειδικός Στόχος 2

Περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας της Λισσαβόνας).

Ειδικός Στόχος 3

Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ειδικός Στόχος 4

Δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων

Ειδικός Στόχος 5

Βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας, μείωση απωλειών σε ανθρώπινες ζωές και μείωση οικονομικού κόστους σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Ειδικός Στόχος 6

Ανάπτυξη σιδηροδρομικών συνδέσεων με σημαντικά λιμάνια και εμπορευματικά κέντρα.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε πέντε συνολικά περιφέρειες εκ των οποίων σε δύο από τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς στόχου 1 της σύγκλισης, σε μία από τις δύο μεταβατικές περιφέρειες phasing-in και σε δύο από τις τρεις περιφέρειες phasing-out. Ειδικότερα, οι παρεμβάσεις γίνονται στις περιφέρειες Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Πελοποννήσου, Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας. Έμφαση δίδεται στις παρεμβάσεις των περιφερειών της Στερεάς Ελλάδας και της Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ μικρότερης κλίμακας παρεμβάσεις περιλαμβάνονται στην Αττική, Πελοπόννησο και Θεσσαλία.

Οι κατηγορίες ενδεικτικών παρεμβάσεων του Α.Π. Β1.2 είναι οι εξής:

1. *Ολοκλήρωση & αναβάθμιση επιδομής & υποδομής υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στα τμήματα TENT-T.*

Περιλαμβάνει τα έργα ολοκλήρωσης του ΠΑΘΕ/Π, σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), πυλώνες του συστήματος ERTMS για διαλειτουργικότητα.

2. *Σηματοδότηση, Τηλεδιοίκηση, Τηλεπικοινωνίες*

Περιλαμβάνει το συνεχιζόμενο έργο ολοκλήρωσης της σηματοδότησης / τηλεδιοίκησης του Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), με πυλώνες του συστήματος ERTMS για διαλειτουργικότητα.

3. *Σύνδεση με κομβικά λιμάνια της χώρας και με ΒΙ.ΠΕ.*

Η σιδηροδρομική σύνδεση με βιομηχανικές περιοχές και κομβικά λιμάνια, θα συμβάλλει στην ανάκαμψη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ΠΑΘΕ/Π. Προωθούνται κυρίως παρεμβάσεις που συμπληρώνουν βασικές ελλείψεις, στο

δίκτυο των υποδομών και υπηρεσιών (missing links, missing services), οι οποίες αποκλείουν την λειτουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στην Χώρα, όπως οι παρεμβάσεις για δημιουργία σιδηροδρομικών συνδέσεων στους λιμένες.

4. Δημιουργία εμπορευματικών κέντρων (μελέτες, κατασκευές και προμήθεια εξοπλισμού)

Περιλαμβάνεται η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων (Ε/Κ) σε οριοθετημένες ζώνες παροχής υπηρεσιών συναφών με τις μεταφορές, όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις μπορούν να εγκατασταθούν και να ασκήσουν τις δραστηριότητές τους.

Δικαιούχοι του Α.Π. Β1.2 είναι οι παρακάτω φορείς:

ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε

ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Πίνακας 3.16 ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.2

ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε)	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007*	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013
Ε3. Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός ΤΕΝ-Τ	Χλμ	520,0	587,5
Ε4. Αναβάθμιση / Εκσυγχρονισμός Σιδηροδρομικής Γραμμής Εκτός ΤΕΝ – Τ.	Χλμ	0	2,0
Ε8. Νέα Εμπορευματικά Κέντρα.	Χλμ	0	1

Πίνακας 3.17 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.2

	ΧΡΟΝΟΔΙΑΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ)	
	Τιμή βάσης 2007	Τιμή στόχος 2013
Αθήνα – Θεσσαλονίκη	4:30	3:30

Πίνακας 3.18 ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β1.2

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ (Δ.Δ.)	939.725.400 Ευρώ (12,70 % του Ε.Π.)
Κοινοτική Συμμετοχή Τ.Σ.	469.862.700 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)
Εθνική Χρηματοδότηση	469.862.700 Ευρώ (50,00 % της Δ.Δ.)

Πίνακας 3.19 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡ. Β1.2

Άξονας Προτεραιότητας	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Σ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
B 1.2	Ολοκλήρωση νέας Σ.Γ.Υ.Τ. Τιθορέα – Δομοκός	ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	Στερεάς Ελλάδας
	Ολοκλήρωση εγκατάστασης σύγχρονης σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης ΠΑΘΕΠ	ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Κεντρικής Μακεδονίας
	Αναβάθμιση Σ.Γ. Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα	ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	Κεντρικής Μακεδονίας
	Αναβάθμιση σύνδεσης ΠΑΘΕΠ με λιμένα Θεσσαλονίκης και κατασκευή νέου Εμπορευματικού Κέντρου	ΟΣΕ Α.Ε.	Κεντρικής Μακεδονίας
	Εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης ΣΚΑ - Κιάτο	ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.	Πελοποννήσου / Δυτικής Ελλάδας

4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑ ΤΟ 2013

4.1 Οδικά Έργα

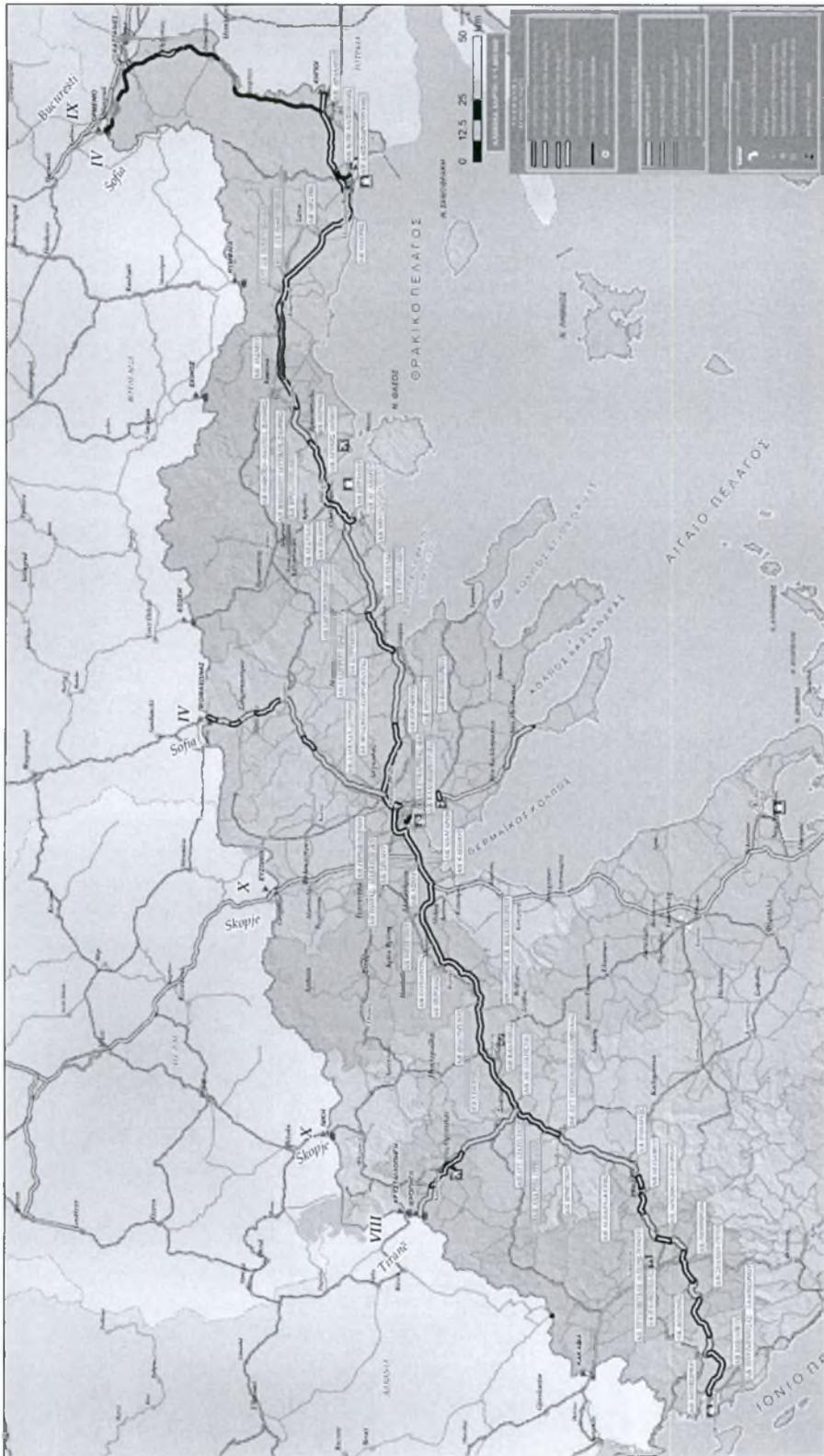
Στα πλαίσια αυτού του κεφαλαίου περιγράφονται συνοπτικά τα οδικά έργα που ήδη κατασκευάζονται και αφορούν στην κατασκευή και λειτουργία νέων αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα, διαμορφώνοντας την τελική μορφή του εθνικού δικτύου μεταφορών μετά το 2013 (Σχήμα 4.14). Πρόκειται για την Εγνατία Οδό και για τους «Δρόμους Ανάπτυξης» όπως τους αναφέρει το ΥΠΕΧΩΔΕ. Είναι σύγχρονοι οδικοί άξονες ευρωπαϊκών προδιαγραφών που στόχο έχουν να δημιουργήσουν μια νέα δυναμική ακόμα και για απομακρυσμένες περιοχές της ελληνικής υπαίθρου. Όλοι οι νέοι αυτοκινητόδρομοι θα παρακολουθούνται ηλεκτρονικά από κέντρο λειτουργίας και συντήρησης, ενώ θα διαθέτουν μονάδες επέμβασης και περιπολίας, τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης και λωρίδες ηλεκτρονικής διέλευσης. Τα οφέλη που χαρακτηρίζουν αυτά τα έργα είναι η οδική ασφάλεια, η μείωση των χρονοαποστάσεων και η προσφορά δυνατοτήτων για την ανάπτυξη άλλων τομέων, όπως οικονομία, εργασία και τουρισμός.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα εν λόγω έργα ανά περιφέρεια. Έτσι γίνεται αναφορά στην Βόρεια Ελλάδα, στην Κεντρική Ελλάδα, στην Δυτική Ελλάδα και στην Πελοπόννησο.

4.1.1 Βόρεια Ελλάδα

► Εγνατία Οδός και Κάθετοι οδικοί άξονες

Είναι ένα εθνικό έργο με τεράστια σημασία για την ανάπτυξη της Βόρειας Ελλάδας, αλλά και για την αναβάμιση της θέσης και του ρόλου όλης της Ελλάδας στην Νότιο-ανατολική Ευρώπη. Πρόκειται για έναν κλειστό αυτοκινητόδρομο διεθνών προδιαγραφών, μήκους 670 χλμ., που διασχίζει «οριζόντια» τη Βόρεια Ελλάδα, από την Ηγουμενίτσα ως τους Κήπους Έβρου, (Σχήμα 4.1). Ο κύριος άξονας πλαισιώνεται με παρόδιους βοηθητικούς δρόμους συνολικού μήκους 720 km. Ξεκινά από την Ηγουμενίτσα, διασχίζει τους Νομούς Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Σερρών, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου και καταλήγει στους Κήπους, στα σύνορα με την Τουρκία. Συνδέεται με τα λιμάνια Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης και τα αεροδρόμια Ιωαννίνων, Καστοριάς, Κοζάνης, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης ενώ διέρχεται από τις βιομηχανικές περιοχές Ιωαννίνων, Φλώρινας, Έδεσσας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Σερρών, Δράμας, Ξάνθης, Κομοτηνής, Αλεξανδρούπολης, άμεσα ή διαμέσου των καθέτων αξόνων. Μαζί με τους κάθετους άξονες μήκους 300 χλμ. που κατασκευάζονται, δημιουργεί ένα οδικό έργο υψηλής ποιότητας διασχίζει την Ήπειρο, τη Μακεδονία και την Θράκη και συνδέει ταχύτατα και με ασφάλεια τη Θεσσαλονίκη με τις πύλες εισόδου της Ελλάδας και τις γειτονικές χώρες.



Χάρτης 4.1. Η Εγνατίας Οδός (ολοκληρωμένα μέχρι 6/2006 και υπό κατασκευή τμήματα)

Συμπληρώνεται με 9 Κάθετους Οδικούς Άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και την Τουρκία, (Σχήμα 4.2). Οι 9 κάθετοι άξονες, που εξασφαλίζουν τη διασύνδεση της Ελλάδας με τις χώρες των Βαλκανίων και την Ν.Α. Ευρώπη είναι:

- Ιωάννινα- Κακαβιά (Αλβανία),
- Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή (Αλβανία),
- Κοζάνη - Φλώρινα- Νίκη (FYROM),
- Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (FYROM),
- Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχών (Βουλγαρία),
- Δράμα- Νευροκόπι- Εξοχή (Βουλγαρία),
- Ξάνθη- Εχίνος (Βουλγαρία),
- Κομοτηνή- Νυμφαία (Βουλγαρία),
- Αρδάνιο - Ορμένιο (Βουλγαρία),



Χάρτης 4.2. Κάθετοι οδικοί άξονες της Εγνατίας Οδού

Αυτή τη στιγμή κατασκευάζονται τρεις βασικοί Κάθετοι Άξονες από τους εννέα που προβλέπεται τελικώς να κατασκευασθούν. Οι άξονες αυτοί είναι οι:

- A. Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή
- B. Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας
- Γ. Αρδάνιο – Ορμένιο

Ορισμένοι από τους Κάθετους Άξονες αποτελούν συνέχεια Πανευρωπαϊκών διαδρόμων, συνδέοντας ωστόσο και το οδικό δίκτυο της Ελλάδας με αυτό γειτονικών χωρών, (Σχήμα 4.1). Οι Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι που καταλήγουν στην Εγνατία Οδό είναι:

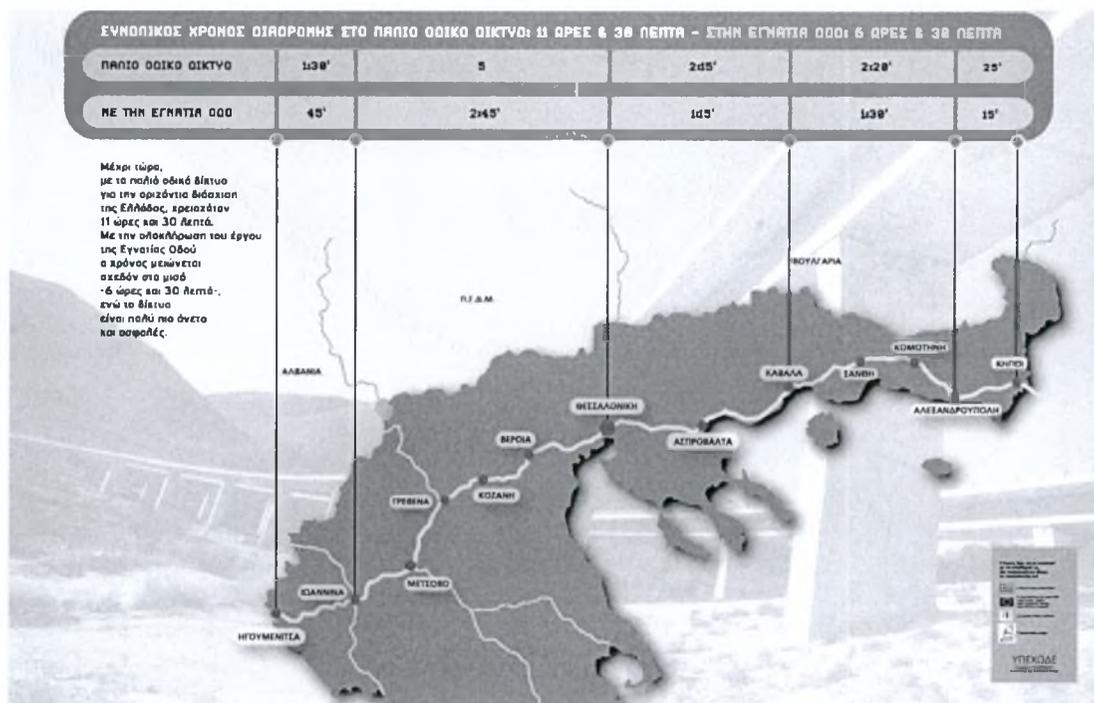
- Ο τέταρτος διάδρομος (IV): Βερολίνο - Δρέσδη – Πράγα / Νυρεμβέργη - Μπρατισλάβα / Βιέννη - Βουδαπέστη - Σόφια - Plovdiv - Svilengrad / Ορμένιο - Κωνσταντινούπολη και ο κλάδος του Σόφια - Kulata - Προμαχώνας - Θεσσαλονίκη.

- Ο ένατος διάδρομος (IX): Ελσίνκι - Αγ. Πετρούπολη - Ρσκον /Μόσχα -Κίεβο - Chisinau/Odessa - Βουκουρέστι - Dimitrovgrad - Haskovo - Makaza - / Svilengrad.
- Ο δέκατος διάδρομος (X): Zagreb / Βουδαπέστη - Βελιγράδι - Nis / Σόφια - Σκόπια - Veles - Θεσ/νίκη με τον κλάδο Veles - Μοναστήρι - Νίκη - Φλώρινα - Κοζάνη, ενώ ο Κάθετος Άξονας Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή έχει χαρακτηριστεί ως Διευρωπαϊκός Άξονας.

Τρεις πόλοι δημιουργίας μεταφορικών κινήσεων στην ευρύτερη περιοχή της Βαλκανικής χερσονήσου είναι η Μαύρη Θάλασσα, το Αιγαίο (Ανατολική Μεσόγειος) και η Αδριατική με το Ιόνιο. Η σύνδεσή τους επιτυγχάνεται μέσω ενός οδικού τετραπλεύρου, που περιλαμβάνει την Εγνατία, τους δύο κάθετους άξονές της, Αρδάνιο - Ορμένιο - Πύργος (Μπουργκάς) και Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς - Τίρανα - Δυρράχιο, καθώς και τον Πανευρωπαϊκό Άξονα VIII, Δυρράχιο - Σκόπια - Σόφια - Πύργος (Μπουργκάς). Η άμεση κατασκευή των τριών πλευρών, αφού ο άξονας VIII θα καθυστερήσει λόγω ουσιαστικής ανυπαρξίας χρηματοδότησης και επειδή διασχίζει περιοχή πολιτικά ασταθή, θα επιτρέψει την μεγάλη ανάπτυξη των μεταφορών.

Με την Εγνατία Οδό και τους κάθετους άξονές της, η Ελλάδα θα συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση της νέας περιφερειακής αγοράς των Βαλκανίων και θα λειτουργεί αποτελεσματικά σε επιχειρηματικές κοινοτικές πρωτοβουλίες, από και προς τη Βαλκανική. Με το άνοιγμα της Βαλκανικής αγοράς δίνεται διέξοδος στις ελληνικές επιχειρήσεις και θα αναπτύσσεται η εξαγωγή προϊόντων και υπηρεσιών που έχουν ζήτηση στην αγορά αυτή.

Η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού αναμένεται να αλλάξει δραστικά τις χρονοαποστάσεις μεταξύ των πληθυσμιακών και παραγωγικών πόλεων της Βόρειας Ελλάδας, (Σχήμα 4.3). Έτσι, ενώ πριν την Εγνατία Οδό η χρονοαπόσταση μεταξύ Ηγουμενίτσας και Κήπων ήταν 11 ώρες και 30 λεπτά, μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού θα μειωθεί κατά περίπου 5 ώρες, στις 6 ώρες και 30 λεπτά. Αντίστοιχα, η διαδρομή Αλεξανδρούπολη – Θεσσαλονίκη από τις 4 ώρες και 35 λεπτά θα μειωθεί στις 2 ώρες και 45 λεπτά, ενώ η διαδρομή Καβάλα – Θεσσαλονίκη από τις 2 ώρες και 15 λεπτά θα μειωθεί στη 1 ώρα και 15 λεπτά.



Χάρτης 4.3. Χρόνοι διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού.

4.1.2 Κεντρική Ελλάδα

► Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός – Κλειδί

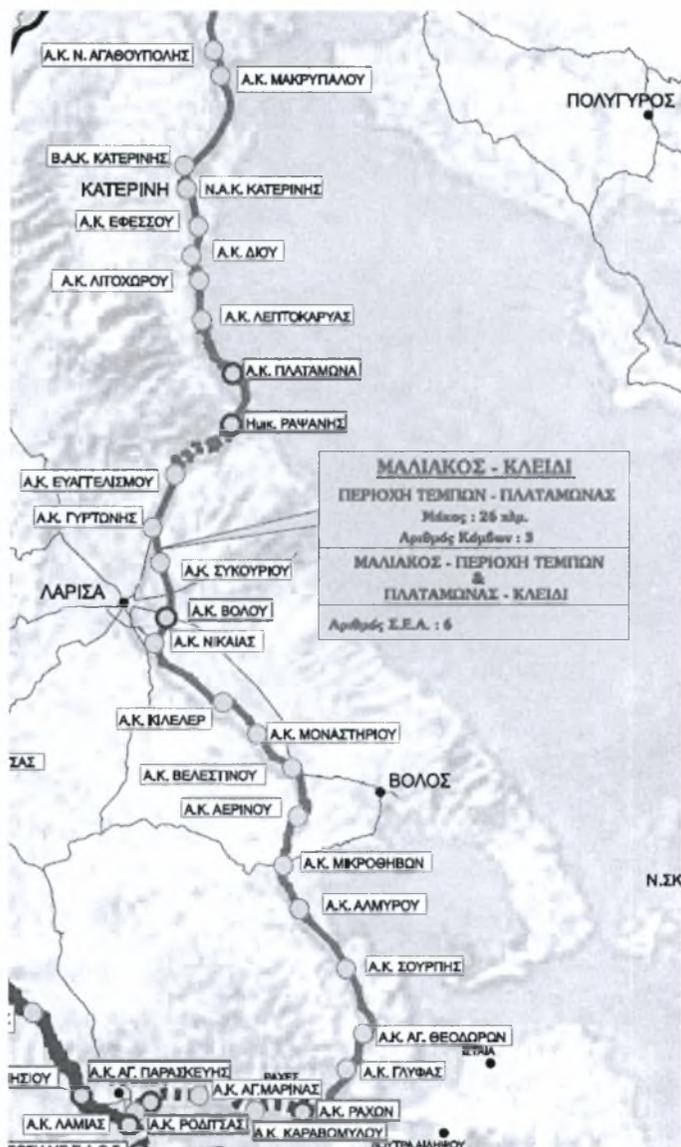
Είναι ένα έργο ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας, αφού αφορά στον κεντρικό οδικό άξονα, τον ΠΑΘΕ. Με την υλοποίηση του έργου ο κύριος εθνικός δρόμος της Ελλάδας θα αποκτήσει στο σύνολό του τις προδιαγραφές κλειστού αυτοκινητοδρόμου, όπως στις άλλες προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες. Επίσης, θα εξαλειφθεί ακόμα ένα επικίνδυνο τμήμα του εθνικού μας δικτύου, συνεισφέροντας σημαντικά στην οδική ασφάλεια του ΠΑΘΕ.

Πρόκειται για το τμήμα της εθνικής οδού από Ράχες Φθιώτιδας έως Κλειδί Ημαθίας. Θα έχει μήκος 230 χλμ: τα 25 χλμ. (τμήμα Τέμπη - Σκοτίνα) θα είναι νέος αυτοκινητόδρομος, ενώ στα υπόλοιπα 205 χλμ. θα υπάρξουν επεμβάσεις βελτίωσης. Στην περιοχή των Τεμπών, ένα από τα πιο επικίνδυνα σημεία του εθνικού οδικού δικτύου σήμερα, θα κατασκευαστούν 23,5 χλμ σήραγγες.

Το κόστος του έργου φτάνει τα 1,15 δισ. ευρώ (με συμβολή Δημοσίου 225 εκατ. ευρώ). Η υλοποίησή του πρόκειται να διαρκέσει 4,5 έτη. Συγκεκριμένα, αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 15 μήνες το τμήμα Ράχες - Ευαγγελισμός και το Σκοτίνα - Κατερίνη, σε 36 μήνες το τμήμα Κατερίνη - Κλειδί και σε 54 μήνες λειτουργία των σηράγγων και λοιπών τμημάτων.

Ανάδοχος του έργου είναι η Κοινοπραξία Aegean Motorway S.A. (που αποτελείται από τις εξής εταιρείες: Hochtief, Vinci, Ελληνική Τεχνοδομική - Ακτωρ, J&P Αβαξ - Αθηνά και ΑΕΓΕΚ).

Στο σύνολο του αυτοκινητοδρόμου αναμένεται να λειτουργήσουν τουλάχιστον πέντε σταθμοί διοδίων. Αυτοί είναι οι υφιστάμενοι Πελασγίας, Μοσχοχωρίου και Λεπτοκαρυάς και οι νέοι σταθμοί Μακρυχωρίου και Κλειδίου.



Χάρτης 4.4. Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός – Κλειδί

Πίνακας 4.1 Χρόνοι διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Μαλιακός – Κλειδί

Διαδρομή	Απόσταση (Km)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2007 (h:min)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2013 (h:min)	Μείωση χρόνου διαδρομής (h:min)
Λάρισα – Κατερίνη	88	1:40	1:21	0:19
Ράχες – Κλειδί	230	2:33	2:05	0:28

► **Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (E65)**

Πρόκειται για ένα σπουδαίο οδικό έργο απαραίτητο για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας και την αξιόπιστη και ασφαλή σύνδεση της Ανατολικής με την Δυτική Ελλάδα. Συγκεκριμένα: τον ΠΑΘΕ (Μαλιακός - ημικόμβος κοντά στην Σκάρφεια) με την Εγνατία Οδό (Ιωάννινα - Α/Κ Παναγιάς) θα συνδέει ο νέος αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (E65), μήκους 175 χλμ. Ο ευρωπαϊκών προδιαγραφών αυτοκινητόδρομος θα κατασκευαστεί εξ ολοκλήρου από την αρχή, ενώ θα αναβαθμισθούν και θα συντηρηθούν τμήματα στο Πέταλο του Μαλιακού και της ΠΑΘΕ από Σκάρφεια μέχρι Ράχες, μήκους 57 χλμ., που κατασκευάζεται σήμερα με κρατικούς πόρους.

Ανάδοχος του έργου έχει ανακηρυχθεί η κοινοπραξία Hellenic Autopistas (αποτελούμενη από τις εταιρείες Cintra SA, Dragados SA, ΓΕΚ Α.Ε., Τέρνα κ.ά.). Η διάρκεια των εργασιών θα φτάσει τα 5,5 έτη και το κόστος του έργου στα 1,6 δισ. ευρώ (με συμμετοχή του Δημοσίου 300 εκατ. ευρώ, συν επιδότηση λειτουργίας σε βάθος 30ετίας με επιπλέον 1,54 δισ. ευρώ).

Υπολογίζεται ότι θα λειτουργήσουν τέσσερις σταθμοί διοδίων στον E65 (Λιανοκλάδι, Ανάβρα, Προαστίου, Οξύνειας) και δύο στον Μαλιακό (Μώλος, Αγία Παρασκευή).

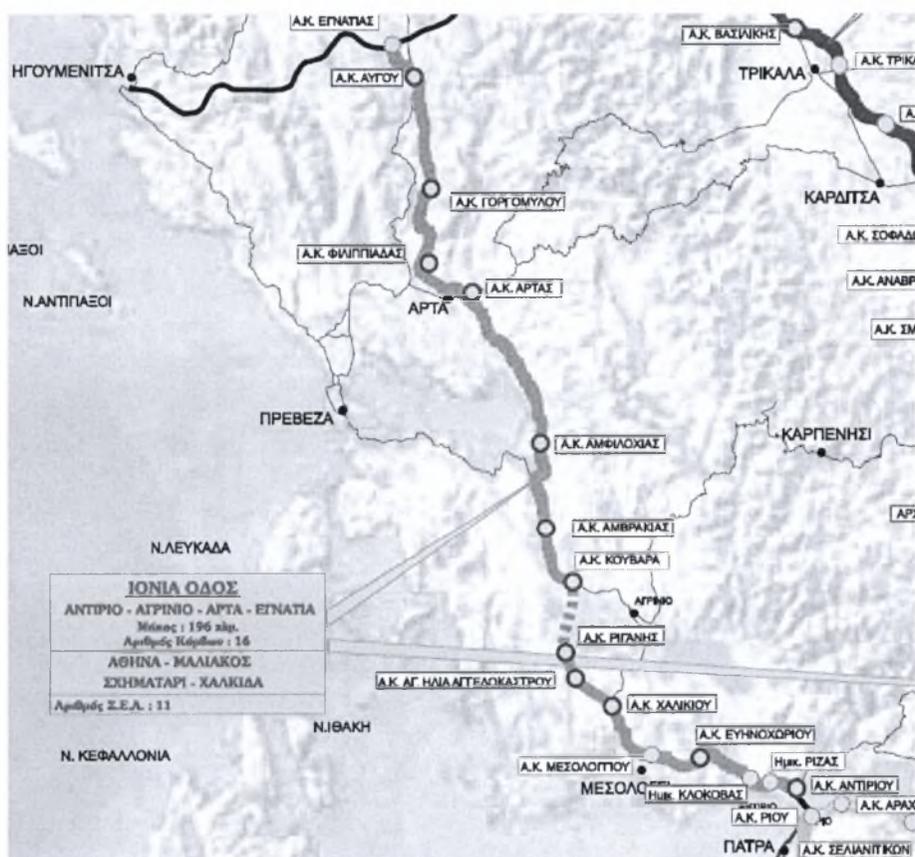
Πίνακας 4.2 Χρόνοι διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας

Διαδρομή	Απόσταση (Km)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2007 (h:min)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2013 (h:min)	Μείωση χρόνου διαδρομής (h:min)
Θερμοπύλες – Λαμία	18	0:12	0:09	0:03
Λαμία – Στυλίδα	16	0:21	0:16	0:05
Λαμία – Τρίκαλα	118	1:54	0:57	0:57
Τρίκαλα – Ιωάννινα	149	2:26	1:03	1:23

Ο Όμιλος Hellenic Autoristas ανέλαβε την κατασκευή του έργου (αποτελούμενος από τις εταιρείες Cintra S.A., ΓΕΚ Α.Ε., Dragados Oncesiones De Infraestructuras S.A., ACS Servicios Y Concesiones S.L., Dragados S.A., Ferrovias Agroman S.A. και ΤΕΡΝΑ Α.Ε.). Το κόστος της Ιονίας Οδού ανέρχεται στο ποσό των 1,4 δισ. € (με συμβολή του Δημοσίου 330 εκατ. €, εκ των οποίων τα μισά θα προέλθουν από την Ε.Ε.). Σημειώνεται ότι ο προϋπολογισμός του έργου είναι διπλάσιος από αυτόν του έργου Ρίο-Αντίρριο.

Πίνακας 4.3 Χρόνοι διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση της Ιονίας Οδού.

Διαδρομή	Απόσταση (Km)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2007 (h:min)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2013 (h:min)	Μείωση χρόνου διαδρομής (h:min)
Πάτρα – Αγρίνιο	70	1:23	0:42	0:41
Αγρίνιο – Άρτα	100	1:25	0:42	0:43
Άρτα – Ιωάννινα	76	1:15	0:38	0:37



Χάρτης 4.6 Ιόνια Οδός.

4.1.4 Πελοπόννησος

► Ανατολική Οδός Πελοποννήσου

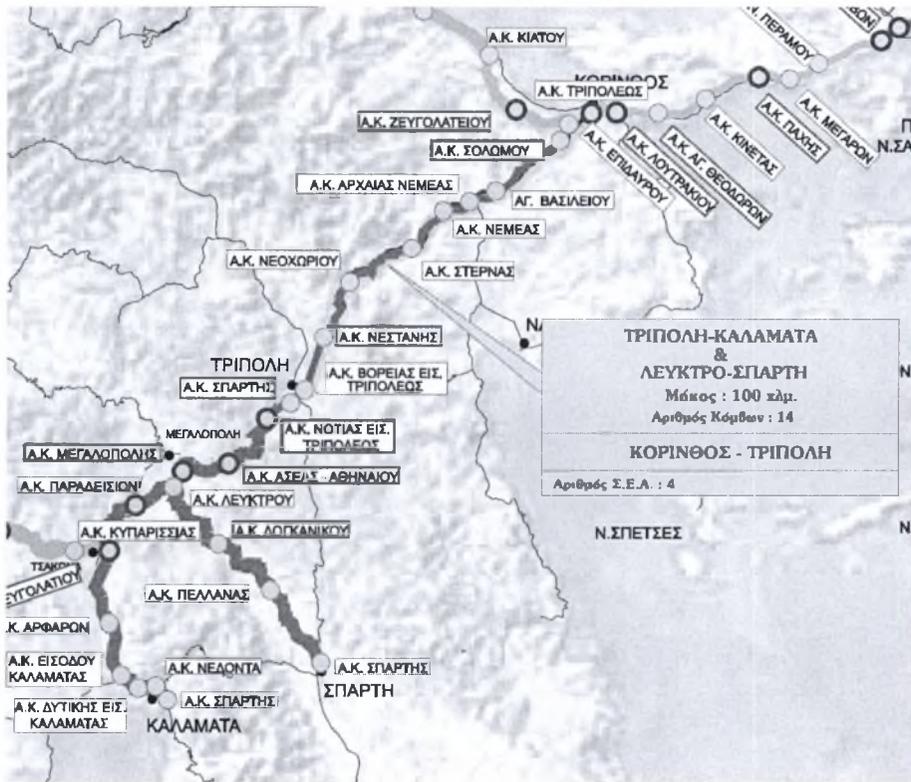
Ο άξονας, με την επωνυμία ΜΟΡΕΑΣ, έχει συνολικό μήκος 205 χλμ. Με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση και περιλαμβάνει τους αυτοκινητόδρομους Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας (158 χλμ.) και Λεύκτρου - Σπάρτης (47 χλμ.). Θα κατασκευαστούν εξ αρχής 100 χλμ., περίπου 82,5 χλμ. θα βελτιωθούν, ενώ 22,5 χλμ. θα κατασκευαστούν ως δημόσια έργα και θα παραχωρηθούν.

Όσον αφορά στη διάρκεια του έργου αναμένεται σε 24 μήνες η ολοκλήρωση του τμήματος Κόρινθος - Τρίπολη, του νέου κλάδου της σήραγγας Αρτεμισίου και του τμήματος Τρίπολη - Αθήναιο. Σε 40 μήνες ολοκλήρωση τμήματος Τσακώνα - Καλαμάτα και σε 54 μήνες του τμήματος Λεύκτρο - Σπάρτη. Συνεπώς έως τον Μάρτιο του 2010 θα είναι έτοιμος ο άξονας Κορίνθου - Τριπόλεως, ενώ το καλοκαίρι του 2011 θα ολοκληρωθεί ο βασικός κορμός του αυτοκινητόδρομου έως την Καλαμάτα. Τον Σεπτέμβριο του 2012 θα παραδοθεί στην κυκλοφορία και ο κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη.

Ο υφιστάμενος αυτοκινητόδρομος Κορίνθου - Τριπόλεως βελτιώνεται μέσω ανακατασκευής του οδοστρώματος, νέων συστημάτων ηλεκτροφωτισμού, βελτίωσης των ανισόπεδων κόμβων και παρακάμψεων των δύσκολων στροφών με την κατασκευή σήραγγας 600 m και κοιλαδογέφυρας 300 m. Διανοίγεται δεύτερη σήραγγα Αρτεμισίου, ενώ ταυτόχρονα κατασκευάζεται το νέο τμήμα του οδικού άξονα, μήκους 100 χλμ. με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση και μεσαία διαχωριστική νησίδα ασφαλείας.

Το κόστος του έργου ανέρχεται στα 1,044 δισ. ευρώ (με τη συμβολή του Δημοσίου 330 εκατ. ευρώ, συν επιδότηση λειτουργίας έως και 131 εκατ. ευρώ με σημερινές τιμές). Ανάδοχος του έργου ανακηρύχθηκε η Κοινοπραξία Μωρέας (αποτελούμενη από τις εταιρείες: Ελληνική Τεχνοδομική-ΤΕΒ, Impregilo SpA, Παντεχνική Α.Ε., Intracom Telecoms).

Στον αυτοκινητόδρομο θα υπάρχουν σταθμοί διοδίων στους υπάρχοντες σταθμούς Σπαθοβουνίου και Νεστάνης θα προστεθούν και άλλοι τρεις σταθμοί, στο Αργος, την Τσακώνα και το Λεύκτρο.



Χάρτης 4.7 Ανατολική Οδός Πελοποννήσου.

Πίνακας 4.4 Χρόνοι διαδρομής πριν και μετά την ολοκλήρωση της Ανατολικης Οδού Πελοποννήσου.

Διαδρομή	Απόσταση (Km)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2007 (h:min)	Χρόνος διαδρομής με Ι.Χ. το 2013 (h:min)	Μείωση χρόνου διαδρομής (h:min)
Αθήνα - Τρίπολη - Καλαμάτα	241	2:57	2:06	0:51
Αθήνα - Τρίπολη - Σπάρτη	211	3:00	2:00	1:00

► Βορειοδυτική οδός Πελοποννήσου

Ο νέος αυτοκινητόδρομος Κορίνθου - Πάτρας - Πύργου - Τσακώνας θα έχει μήκος 365,4 χλμ., από τα οποία τα 283,7 χλμ. κατασκευάζονται από την αρχή, ενώ τα 81,7 αφορούν βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου. Θεωρείται το μεγαλύτερο και δυσκολότερο έργο από αυτά των «Δρόμων Ανάπτυξης».

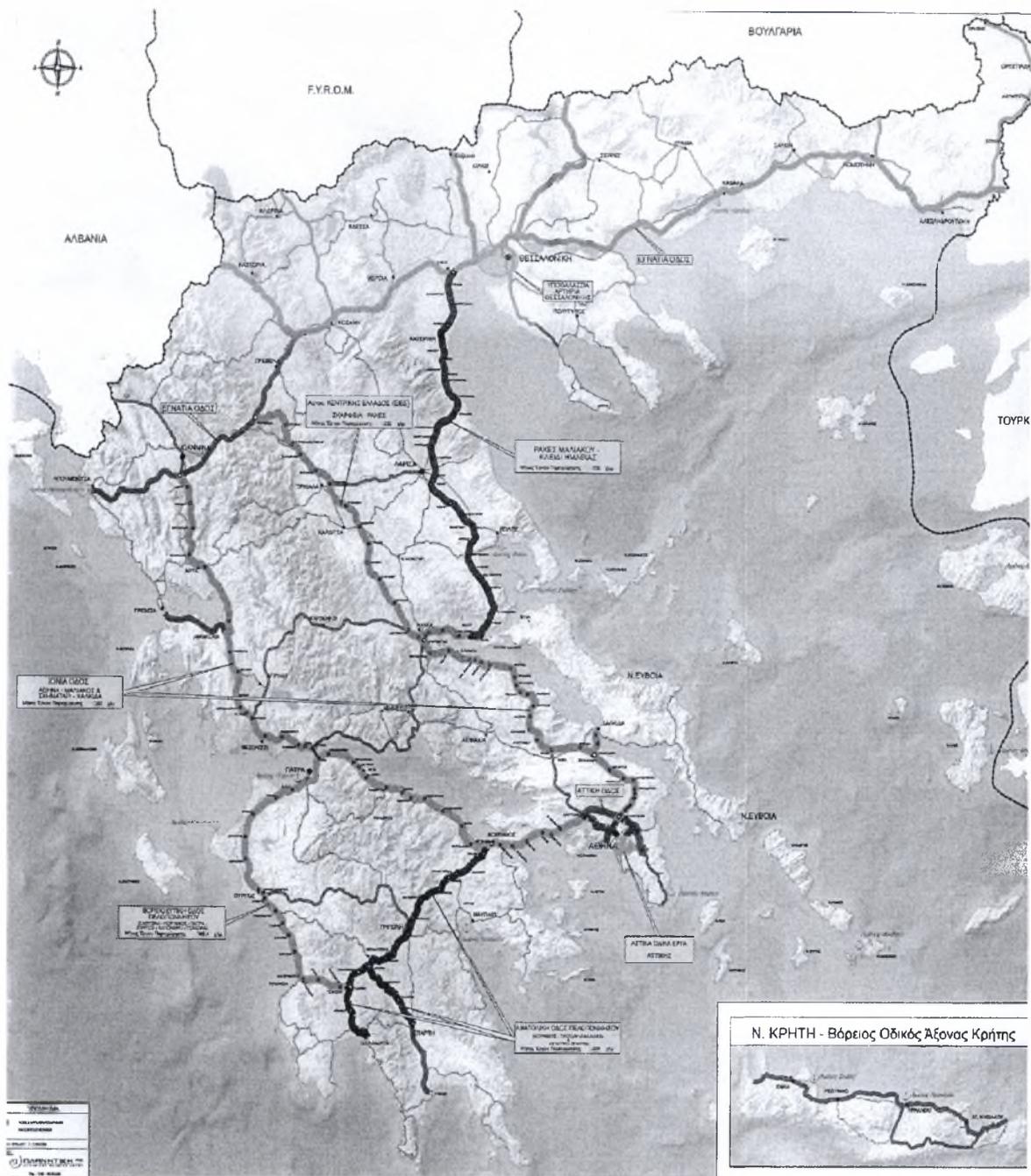
Πιο συγκεκριμένα:

- Το τμήμα Κόρινθος - Πάτρα εντάσσεται στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. Θα εξυπηρετεί άνετα, με πλήρη ασφάλεια, υπερτριπλάσια κίνηση από την σημερινή και θα επιτρέπει σε όλα τα σημεία του την ανάπτυξη ταχύτητας 120 χλμ/ώρα.
- Τα 163,7 χλμ. του τμήματος Πάτρα - Πύργος - Αλφειός - Τσακώνα, θα ακολουθούν νέα χάραξη (εκτός από τα πρώτα 14,5 χλμ έξω από την Πάτρα).
- Το υφιστάμενο τμήμα αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα - Κόρινθος μήκους 63,4 χλμ. και παράκαμψη Πάτρας 18,3 χλμ. θα συμπληρωθούν και θα βελτιωθούν.
- Θα εκτελεστούν ακόμα έργα εξυπηρέτησης οδηγών και περιβαλλοντικά έργα.

Το έργο θα υλοποιηθεί μέσα σε διάστημα 6 ετών. Συγκεκριμένα σε ένα έτος θα πρέπει να έχει βελτιωθεί η ασφάλεια στην υπάρχουσα εθνική οδό Κορίνθου - Πατρών, εντός 20 μηνών η αναβάθμιση του τμήματος Ελευσίνα - Κόρινθος, εντός 42 μηνών το τμήμα Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος και εντός 70 μηνών το Πύργος - Τσακώνα και το κόστος κατασκευής φτάνει τα 2,8 δισ. ευρώ (με συμβολή Δημοσίου 550 εκατ. ευρώ)

Ανάδοχος του έργου είναι η κοινοπραξία Απιον Κλέος (που απαρτίζεται από τις εξής εταιρείες: Vinci S.A., Ελληνική Τεχνοδομική-ΤΕΒ Α.Ε., Ακτωρ ΑΤΕ, J&P ΑΒΑΞ Α.Ε., Hochtief Projektentwicklung GMBH και Αθηνά ΑΤΕ).

Στο σύνολο του αυτοκινητοδρόμου οι σταθμοί διοδίων θα εντοπίζονται ως εξής: στο τμήμα έως Πάτρα, τρεις σταθμοί σε Ζευγολατιό, Αίγιο και Ρίο, ενώ στο τμήμα έως Τσακώνα, τέσσερις σταθμοί σε Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Ανεμοχώρι και Αητό.



Χάρτης 4.9 Τελική μορφή του εθνικού οδικού δικτύου μετά το 2013.

4.2 Σιδηροδρομικά Έργα

Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφονται όλα τα εν εξελίξει έργα του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και παρουσιάζεται η ολοκληρωμένη μορφή τους και τα οφέλη που θα προκύψουν στο τέλος της Δ προγραμματικής περιόδου (Σχήμα 4.15). Τα έργα αυτά αποτελούν έναν από τους βασικότερους εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους της Χώρας τόσο για την προηγούμενη όσο και για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο και εντάσσονται στο Επενδυτικό Πρόγραμμα του ΟΣΕ. Στόχο έχουν τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου, ώστε να καταστεί ένα σύγχρονο και ανταγωνιστικό μεταφορικό μέσο, που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους χρήστες του.

Σύμφωνα με το Επενδυτικό Πρόγραμμα που εξαγγέλει ο ΟΣΕ, κεντρικό άξονα των έργων αποτελεί η ολοκλήρωση του άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης σε όλο το μήκος του με διπλή ευρωπαϊκών προδιαγραφών και απαιτήσεων γραμμή υψηλών ταχυτήτων (200 km/h), με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση, τηλεπικοινωνίες και ηλεκτροκίνηση. Επίσης, αντίστοιχη βαρύτητα δίδεται και στην κατασκευή της νέας διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα Αθήνας - Πάτρας.

Αναλυτικότερα τα βασικότερα έργα που εντάσσονται στο Επενδυτικό Πρόγραμμα του Ο.Σ.Ε. και υλοποιεί η ΕΡΓΟΣΕ είναι τα ακόλουθα:

4.2.1 Εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας (ΣΚΑ) - Θεσσαλονίκης

Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή έργων υποδομής και επιδομής για τη νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή στα τμήματα:

- Τιθορέας - Λιανοκλαδίου, μήκους 54 km. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται οι σήραγγες Καλλιδρόμου, μονής διατομής, μήκους 9 km έκαστη. Η μέγιστη ταχύτητα ανέρχεται στα 200 km/h. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη και προβλέπεται ολοκλήρωση το έτος 2011.
- Λιανοκλαδίου - Δομοκού, μήκους 52 km. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται οι σήραγγες περιοχής Δομοκού. Λόγω δυσμενών μορφολογικών χαρακτηριστικών επελέγη η βέλτιστη τεχνικοοικονομικά λύση που επιτρέπει μέγιστες ταχύτητες 130 - 160 km/h. Το έργο βρίσκεται σε φάση εκπόνησης των μελετών και δημοπράτησης του τμήματος που περιλαμβάνει τη μεγάλη σήραγγα.
- Ευαγγελισμού - Λεπτοκαρυάς, μήκους 35 km. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται οι σήραγγες Τεμπών και Πλαταμώνα, διπλής διατομής, συνολικού μήκους 10 km περίπου. Η μέγιστη ταχύτητα ανέρχεται στα 200 km/h. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί σε λειτουργία από τον Ιανουάριο του 2004.

Παράλληλα με την κατασκευή των τριών παραπάνω τμημάτων, για την ολοκλήρωση του άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης, υλοποιούνται ή προγραμματίζονται να υλοποιηθούν και τα παρακάτω βασικά έργα:

- Εγκατάσταση αυτόματης φωτεινής αμφίδρομης σηματοδότησης / τηλεδιοίκησης, στην οποία ως εποικοδόμημα, θα εφαρμοστεί το Επίπεδο 1 του ETCS και εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος επικοινωνιών GSM-R.
- Εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης με εναέρια γραμμή επαφής και με τηλεδιοικούμενους υποσταθμούς έλξης.
- Κατασκευή των υπολειπομένων ανισόπεδων διαβάσεων και αναβαθμίσεις εντοπισμένων τμημάτων της γραμμής.
- Παράλληλα για τη διακλάδωση της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής Οινόης - Χαλκίδας προβλέπεται η συμπλήρωση της σηματοδότησης, ο εκσυγχρονισμός της τηλεπικοινωνιακής υποδομής και η κατασκευή συστήματος ηλεκτροκίνησης.

Με την ολοκλήρωση των έργων ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης θα μειώνεται προοδευτικά, λόγω της παράδοσης σε κυκλοφορία των τμημάτων που ολοκληρώνονται, για να περιοριστεί τελικά σε 3 ώρες & 30 λεπτά από 4 ώρες & 15 λεπτά που είναι σήμερα και 5 ώρες & 30 λεπτά που ήταν το έτος 2000.

4.2.2 Εκσυγχρονισμός της γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) - Πάτρας

Το έργο περιλαμβάνει:

- την κατασκευή έργων υποδομής και επιδομής της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού εύρους, σε αντικατάσταση της υφιστάμενης μονής γραμμής μετρικού εύρους. Η μέγιστη ταχύτητα είναι 200 km/h στο μεγαλύτερο μήκος της (Αθήνα - Κόρινθος - Λυγιά), 150km/h στο τμήμα Λυγιά - Αίγιο και 100 - 150 km/h στο τμήμα Αίγιο - Πάτρα, όπου επιβάλλεται μείωση λόγω μορφολογικών χαρακτηριστικών και αστικού ιστού.
- την εγκατάσταση σύγχρονων εγκαταστάσεων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στις οποίες θα εφαρμοστεί το Επίπεδο 1 του ETCS και εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος επικοινωνιών GSM-R.
- την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης με εναέρια γραμμή επαφής και με τηλεδιοικούμενους υποσταθμούς έλξης.

Βάσει της προόδου υλοποίησης, η γραμμή χωρίζεται στα τμήματα:

- Αθήνας (ΣΚΑ) - Κορίνθου, μήκους 82 km. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται οι σήραγγες των περιοχών Α. Λιοσίων, Ευταξία, Κακιάς Σκάλας και Αγίων Θεοδώρων. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί σε κυκλοφορία τον Οκτώβριο 2005.
- Κορίνθου - Κιάτου, μήκους 21 km. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί σε κυκλοφορία στις αρχές του 2007.
- Κιάτου - Αιγίου, μήκους 71 km. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται οι σήραγγες και τα C and C των περιοχών Μελισσίου, Δερβενίου, Πλατάνου, Τράπεζας και Αιγίου, συνολικού μήκους 12 km. Έναρξη κατασκευής των έργων υποδομής και υπογραφή της σύμβαση για τα έργα ηλεκτροκίνησης για τη γραμμή ΣΚΑ-Κιάτο έγινε εντός του 2006.
- Αιγίου - Πάτρας, μήκους 42 km. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται η σήραγγα στην περιοχή της Παναγοπούλας και τα C and C Αγίου Βασιλείου και Ρίου συνολικού μήκους 5,8 km. Η έναρξη κατασκευής των έργων υποδομής προγραμματίστηκε εντός του 2007.

Με την ολοκλήρωση των έργων ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Αθήνας - Πάτρας θα περιοριστεί από 3 ώρες & 35 λεπτά που είναι σήμερα σε 2 ώρες και 20 λεπτά.

4.2.3 Κατασκευή Συγκροτήματος εγκαταστάσεων Θριασίου Πεδίου και σιδηροδρομικής σύνδεσης με λιμένα Ν. Ικονίου

Το έργο περιλαμβάνει:

- την κατασκευή ενός σύγχρονου συγκροτήματος στην περιοχή Θριασίου Πεδίου στο οποίο θα συγκεντρωθούν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές δραστηριότητες, οι οποίες διεκπεραιώνονται σήμερα σε διάσπαρτα σημεία της πρωτεύουσας. Η συνάθροιση των δραστηριοτήτων αυτών θα επιφέρει σημαντικά περιβαλλοντικά, χωροταξικά και οικονομικά οφέλη. Το συγκρότημα θα περιλαμβάνει σταθμό διαλογής, εμπορικό σταθμό, τελωνεία, τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, αποθήκες και άλλες εγκαταστάσεις και θα έχει απευθείας σύνδεση με τους κύριους σιδηροδρομικούς αλλά και οδικούς άξονες της χώρας. Στο χώρο προβλέπεται η δημιουργία εμπορευματικού κέντρου ιδιωτών. Η ολοκλήρωση του έργου τοποθετείται στις αρχές του 2009.

- την κατασκευή νέας μονής σιδηροδρομικής γραμμής, μήκους 17 km, για τη δρομολόγηση εμπορευματικών συρμών που θα συνδέει το λιμένα Ν. Ικονίου με τη νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας - Πάτρας μέσω της οποίας οδηγείται στο συγκρότημα Θριασίου Πεδίου. Η νέα γραμμή θα διαθέτει αυτόματο σύστημα σηματοδότησης / τηλεδιοίκησης. Περιλαμβάνει σήραγγες συνολικού μήκους 6,34 km. Η κατασκευή του έργου βρίσκεται σε εξέλιξη, και η ολοκλήρωσή του τοποθετείται στα τέλη του 2008.

4.2.4 Εκσυγχρονισμός άξονα Πειραιά - Αθήνας - Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών

Στα πλαίσια αναδιοργάνωσης του συστήματος μεταφορών και ανάπτυξης σύγχρονου σιδηρόδρομου στην περιφέρεια Αττικής, προβλέπεται η αναβάθμιση του Προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου και η παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Με βάση το στόχο αυτό το έργο περιλαμβάνει:

- την ανακατασκευή του διαδρόμου με κατασκευή τετραπλής γραμμής στο τμήμα ΣΚΑ - Τρεις Γέφυρες και αναβάθμιση του υφιστάμενου τριπλού / διπλού διαδρόμου στο τμήμα Τρεις Γέφυρες - Πειραιάς. Στο σύνολο του τμήματος ΣΚΑ - Πειραιάς θα εγκατασταθεί σύγχρονο σύστημα σηματοδότησης με εφαρμογή του Επιπέδου 1 του ETCS, με ενσύρματο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, καθώς και σύστημα ηλεκτροκίνησης τελευταίας τεχνολογίας. Στο τμήμα 3 Γέφυρες - Πειραιάς, η εκτέλεση των εργασιών θα υλοποιηθεί από τον ΟΣΕ με ταυτόχρονη λειτουργία της γραμμής.
- την κατασκευή της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού εύρους από το ΣΚΑ έως το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών στη μεσαία νησίδα του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων. Μέσω της γραμμής αυτής εξασφαλίζεται η σύνδεση του νέου Αεροδρομίου με την Αθήνα και εν συνεχεία με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το νέο αυτό τμήμα θα διαθέτει σύγχρονο σύστημα σηματοδότησης με εφαρμογή του Επιπέδου 1 του ETCS, με ενσύρματο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, καθώς και σύστημα ηλεκτροκίνησης τελευταίας τεχνολογίας. Το έργο έχει τεθεί σε λειτουργία από τον Ιούλιο 2004 και ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθήνας και Αεροδρομίου διαρκεί 35 λεπτά.

4.2.5 Βελτίωση τμημάτων Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα

Το έργο αποσκοπεί στη βελτίωση των απολήξεων του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π, ώστε να αναβαθμιστεί η σύνδεση με τις διεθνείς αγορές της Δυτικής Ευρώπης μέσω FYROM και Βουλγαρίας. Με βάση το στόχο αυτό το έργο περιλαμβάνει:

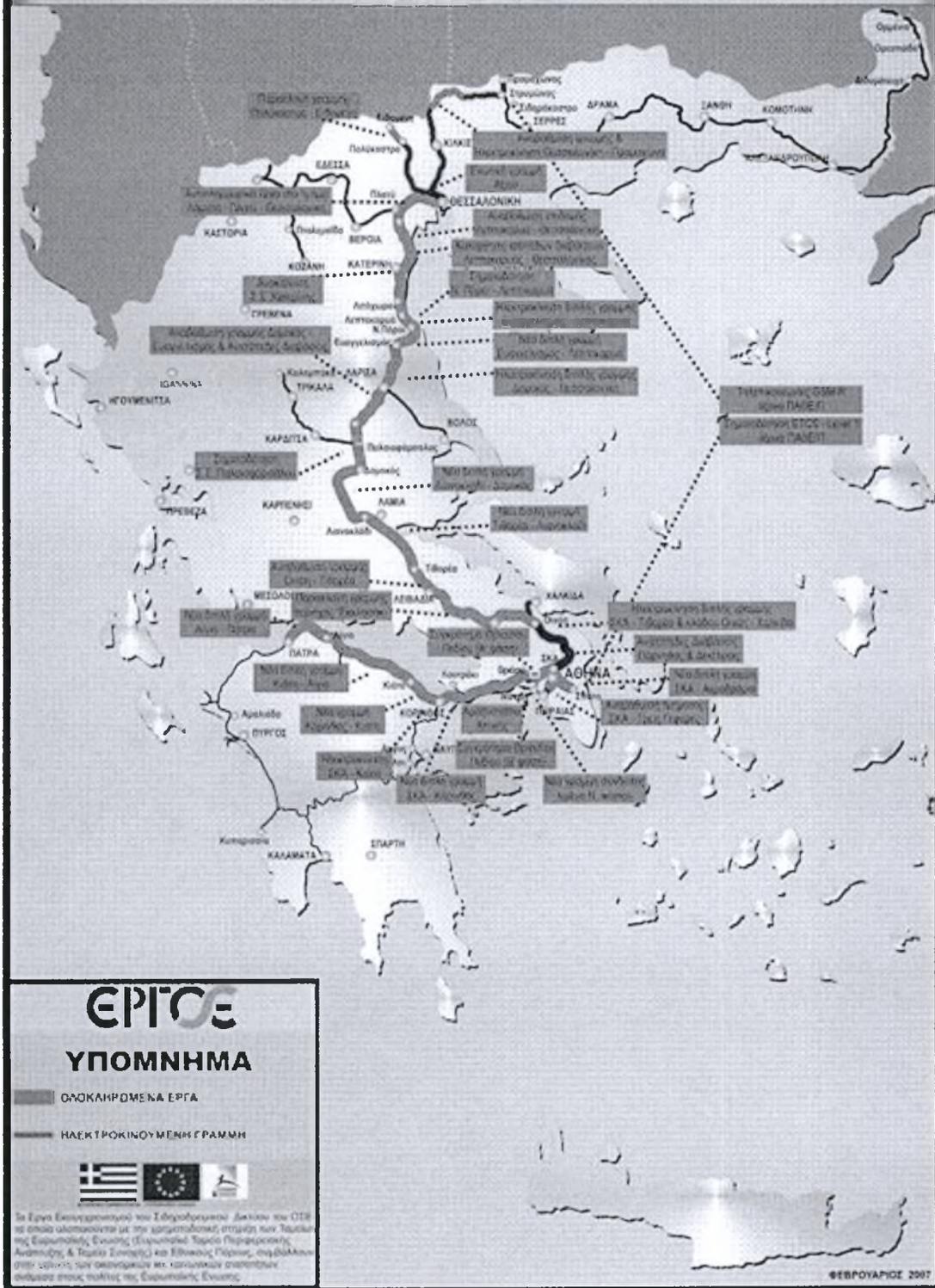
- για το τμήμα Θεσσαλονίκης - Ειδομένης, την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Πολύκαστρο - Ειδομένη, μήκους 20 χλμ, σηματοδοτούμενης και ηλεκτροκινούμενης, για ταχύτητες 160 χλμ/ώρα, η οποία αποτελεί παραλλαγή της υφιστάμενης. Επίσης για τη σηματοδότηση θα εφαρμοσθεί το Επίπεδο 1 του ETCS σε όλο το τμήμα και θα εγκατασταθεί σύγχρονο σύστημα τηλεπικοινωνιών. Σημειώνεται ότι η γραμμή είναι ήδη ηλεκτροκινούμενη.
- για το τμήμα Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα, την κατασκευή της επιδομής της παραλλαγής στην περιοχή του ποταμού Στρυμόνα, η οποία ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο 2004. Επίσης για τη σηματοδότηση θα εφαρμοσθεί το Επίπεδο 1 του ETCS σε όλο το τμήμα και θα εγκατασταθεί σύγχρονο σύστημα τηλεπικοινωνιών. Εξάλλου, προβλέπεται η κατασκευή ηλεκτροκίνησης σε όλο το τμήμα.

4.2.6 Βελτίωση τμημάτων περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου

Εκτός από το βασικό σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕΠ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη-Προμαχώνας) προβλέπονται μικρότερης έκτασης έργα στις περιφερειακές γραμμές του δικτύου. Τα πιο σημαντικά από αυτά περιλαμβάνουν:

- την κατασκευή παραλλαγών και την αναβάθμιση της επιδομής σε εντοπισμένα τμήματα του μετρικού δικτύου Πελοποννήσου.
- την κατασκευή 2 ανισόπεδων διαβάσεων στις θέσεις Σαράγια και Γιαζέλο στη γραμμή Παλαιοφάρσαλο - Καλαμπάκα.

**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ
ΠΑΤΡΑ - ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ / ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (ΠΑΘΕ/Π)
ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ Δ' ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ**



Χάρτης 4.10 Η μορφή του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου μετά το 2013.

5ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΤΗΤΑ

5.1 Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο αφορά στην προεκτίμηση των επιδράσεων που θα έχει στην περιφερειακότητα κάποιων σημαντικών πόλεων της χώρας μας η ολοκλήρωση των έργων συγκοινωνιακής υποδομής μετά το τέλος της Δ' Προγραμματικής Περιόδου. Ουσιαστικά, γίνεται μια σύγκριση στην περιφερειακότητα συγκεκριμένων πόλεων στην παρούσα κατάσταση και σε αυτή που θα διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση όλων των έργων που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Η κατασκευή νέων υποδομών και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων επηρεάζει έμμεσα, αλλά σε μεγάλο βαθμό, την αναπτυξιακή πορεία των περιφερειών. Η ολοκλήρωση κατασκευής των έργων θα επιφέρει ένα συνδυασμό πλεονεκτημάτων: μείωση των χρονοαποστάσεων, αύξηση της προσπελασιμότητας των περιφερειών και μεγαλύτερη ασφάλεια των μετακινήσεων, τα οποία με τη σειρά τους δίνουν τη δυνατότητα σε πολλές περιφέρειες να αναπτύξουν την οικονομία τους, αλλά και όλους τους τομείς τους.

Δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι μια χώρα με έντονη γεωγραφική πολυμορφία (μεγάλοι ορεινοί όγκοι και πολλά νησιά) είναι αναμενόμενο η αναπτυξιακή της πορεία και η σύγκλιση με τους στόχους της Ε.Ε. να παρουσιάζει πολυπλοκότητα και ανομοιογένεια μεταξύ των περιφερειών. Συνεπώς η έννοια της περιφερειακότητας παίζει σημαντικό ρόλο, αφενός στην επιλογή της περιοχής που θα πρέπει να δοθεί έμφαση για την ανάπτυξή της, και αφετέρου για να ελεγχθεί η ορθότητα της επιλογής.

5.2 Η έννοια της περιφερειακότητας

Η ιδέα της περιφερειακότητας (peripherality) έχει αρχικά μία αυστηρά γεωγραφική έννοια, ή τουλάχιστον μια στενά συνδεδεμένη με τη φυσική πραγματικότητα. Υπό αυτήν την έννοια, που είναι πράγματι κοντά στην ετυμολογία της λέξης, «περιφερειακός» θα μπορούσε να σημαίνει αυτός που είναι μακριά από το κέντρο, εξαιτίας της απόστασης ή της δυσκολίας πρόσβασης. Ο πρώτος από αυτούς τους δύο παράγοντες, η απόσταση, παραμένει αναπόφευκτος, ενώ από την άλλη μεριά θα μπορούσε να παρεμβληθεί στο δεύτερο μέσω ενεργειών που στοχεύουν στη βελτίωση της προσπελασιμότητας μεταξύ της περιοχής που μας ενδιαφέρει και στα κέντρα κύριων δραστηριοτήτων ή των πόλεων. Στη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας, μελέτες πάνω στην έννοια της περιφερειακότητας έχουν αναμορφώσει τον αρχικό της ορισμό και έχουν προτείνει μία πιο ακριβή σχέση μεταξύ των παραγόντων καταλήγοντας στη σχέση (1) του Keeble, ο οποίος θεωρεί πως η περιφερειακότητα είναι συνώνυμη με την *έλλειψη προσπελασιμότητας* στις οικονομικές δραστηριότητες:

$$Ph_i = \sum \frac{M_j}{D_{ij}} + \frac{M_i}{d_i} \quad (1)$$

όπου:

- Ph_i : ο δείκτης κεντρικότητας της περιοχής i ,
- M_i : η οικονομική δραστηριότητα της περιοχής i εκφρασμένο ως Α.Ε.Π.
- M_j : η οικονομική δραστηριότητα της περιοχής j εκφρασμένο ως Α.Ε.Π.
- D_{ij} : η απόσταση μεταξύ των δύο περιοχών μετρημένη ως η μικρότερη διαδρομή οδικώς ή σιδηροδρομικώς μεταξύ των μεγαλύτερων πόλεων από κάθε περιοχή,
- d_i : το 1/3 της ακτίνας του κυκλικού δίσκου με επιφάνεια όση και αυτή της περιοχής i .

Η σχέση (1) έχει ως αποτέλεσμα τον δείκτη κεντρικότητας (Ph_i) – (centrality indicator) που μετρά την περιφερειακότητα τόσο ως προς την απόσταση, όσο και ως προς την οικονομική δυναμικότητα (όπως αυτή εκφράζεται με το ΑΕΠ σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης PPS).

Ο παραπάνω δείκτης ανήκει στην κατηγορία των δεικτών περιφερειακότητας που κάνουν χρήση του μοντέλου βαρύτητας. Η εργασία του D. Keeble το 1981 και 1988 αποτέλεσε ένα πολύ σημαντικό σταθμό στην εξέλιξη των δεικτών περιφερειακότητας. Το 1979 του ανατέθηκε από την DGXVI να φέρει εις πέρας μια ανάλυση σχετικά με την επηρροή της κεντρικότητας (centrality) και της προσβασιμότητας (accessibility) σε πρόσφατες περιφερειακές κοινο-οικονομικές τάσεις μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Στην μελέτη του Keeble η κεντρικότητα καθορίζεται σε σχέση με το «κέντρο βαρύτητας» της οικονομικής δραστηριότητας μέσα στην Κοινότητα. Υποτίθεται ότι η δυναμικότητα της οικονομικής δραστηριότητας οποιασδήποτε περιοχής είναι τουλάχιστον μια μερική συνάρτηση της γειτνίασής της με άλλα οικονομικά κέντρα. Η αναλογία με τον νόμο της βαρύτητας είναι εκπληκτική με τέτοιο τρόπο που η επιρροή του κάθε κέντρου πάνω στην «οικονομική δυναμικότητα» μιας περιοχής υποτίθεται ότι είναι ευθέως ανάλογη με το ύψος της οικονομικής δραστηριότητας αυτής της περιοχής και αντιστρόφως ανάλογη με την απόσταση που τις χωρίζει. Η οικονομική δυναμικότητα μιας περιοχής προκύπτει προσθέτοντας την επιρροή όλων των άλλων κέντρων του συστήματος.

Ο συγκεκριμένος δείκτης βοήθησε στο να χαρακτηριστούν οι περιφέρειες NUTS 2 της Ελλάδας, οι οποίες είναι όλες επιλέξιμες για χρηματοδότηση στο πλαίσιο του Στόχου 1, οι οποίες κυμαίνονται από ένα χαμηλό δείκτη 85,90 για την Αττική, έως ένα υψηλό δείκτη 99,56 για το Νότιο Αιγαίο (όπου δείκτη 0 λαμβάνει η πλέον κεντρική περιφέρεια και δείκτη 100 η πλέον υστερούσα και απομακρυσμένη περιφέρεια στην Ε.Ε.). Η χώρα διαιρείται σε 13 περιφέρειες NUTS 2, οι οποίες μπορούν να διακριθούν σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει τις περιφέρειες Αττικής, Κεντρικής Μακεδονίας και τις δυο νησιωτικές περιφέρειες (Κρήτη, Νότιο Αιγαίο). Αυτές οι περιφέρειες αναπτύσσονται με ικανοποιητικούς ή σχετικά ταχείς ρυθμούς. Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τις περιφέρειες της Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Δυτ. Ελλάδας,

Πελοποννήσου και Β. Αιγαίου. Οι περιφέρειες αυτές είναι αραιοκατοικημένες ή βρίσκονται στην ορεινή ραχοκοκαλιά της Ελλάδας και φαίνεται να ακολουθούν όλες τις υπόλοιπες με βραδύτερους ρυθμούς ανάπτυξης. Η τρίτη και τελευταία κατηγορία περιλαμβάνει τις υπόλοιπες, με ενδιάμεσους ρυθμούς ανάπτυξης, περιφέρειες (κινούνται στο επίπεδο του 62% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Ε.Ε.). Οι περιφέρειες αυτές που αναπτύσσονται με μέτριους ρυθμούς, είναι η Αν. Μακεδονία και Θράκη, η Θεσσαλία, τα Ιόνια και η Στερεά Ελλάδα. (1999).

5.3 Εφαρμογή της σχέσης του Keeble

Με αφετηρία τις πόλεις: Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Βόλος και Πάτρα, βρίσκουμε τον δείκτη κεντρικότητας με εφαρμογή της σχέσης (1). Οι πόλεις που επιλέχθηκαν είναι ενδεικτικές και αποτελούν σημαντικά οικονομικά κέντρα της Ελλάδας. Οι δύο πρώτες αποτελούν τα μεγαλύτερα οικονομικά κέντρα και οι δεύτερες αντιπροσωπεύουν πόλεις της περιφέρειας. Τα πιο πρόσφατα και επίσημα οικονομικά δεδομένα που βρέθηκαν και χρησιμοποιούνται είναι του 2004.

Με μια παραδοχή ότι ο ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ κάθε νομού θα είναι ίδιος με αυτόν της περιόδου 2000-2004 (που δίνεται από την Eurostat) γίνεται πρόβλεψη των οικονομικών μεγεθών για τα έτη 2007 και 2013. Στον πίνακα 5.1 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η αύξηση του ΑΕΠ ανά νομό για την περίοδο 2007-2013.

Πίνακας 5.1. Εκτάσεις και ΑΕΠ ανά νομό για την περίοδο 2007 - 2013.

Νομός	Έκταση (Km ²)	di (Km)	Mi (χιλ. €) 2004	Mi (χιλ. €) 2007	Mi (χιλ. €) 2013
Αττικής	3.808	11,61	25,60	27,89	33,11
Αχαΐας	3.271	10,76	14,50	15,39	17,33
Μεσσηνίας	2.991	10,29	11,30	11,99	13,50
Ιωαννίνων	4.990	13,29	17,50	19,01	22,44
Θεσσαλονίκης	3.683	11,42	17,40	18,63	21,35
Έβρου	4.242	12,25	13,80	14,69	16,64
Θεσσαλονίκης	3.683	11,42	17,40	18,63	21,35
Έβρου	4.242	12,25	13,80	14,69	16,64
Ιωαννίνων	4.990	13,29	17,50	19,01	22,44
Θεσπρωτίας	1.515	7,32	15,42	16,75	19,77
Μαγνησίας	2.636	9,66	17,60	19,11	22,53
Αττικής	3808	11,61	25,60	27,89	33,11
Ιωαννίνων	4.990	13,29	17,40	18,63	21,35
Θεσσαλονίκης	3683	11,42	17,40	18,63	21,35
Αχαΐας	3271	10,76	14,50	15,39	17,33
Αττικής	3.808	11,61	25,60	27,89	33,11
Ιωαννίνων	4.990	13,29	17,50	19,01	22,44
Μεσσηνίας	2991	10,29	11,30	11,99	13,50

Στον πίνακα 5.2 που ακολουθεί, υπολογίζεται ο δείκτης κεντρικότητας για κάθε πόλη -οικονομικό κέντρο. Επιπρόσθετα και για να εξαχθούν περισσότερα συμπεράσματα, υπολογίζεται ο δείκτης κεντρικότητας και χωριστά για κάθε πόλη -οικονομικό κέντρο σε σχέση με τις υπόλοιπες. Επίσης, παρουσιάζεται η ποσοστιαία μεταβολή του δείκτη κεντρικότητας για την περίοδο 2007-2013 για την κάθε περίπτωση που αναφέρθηκε.

Πίνακας 5.2. Ποσοστιαία μεταβολή του δείκτη κεντρικότητας για την περίοδο 2007- 2013.

Πόλη	Dij (χρονοαπόσταση - ωω:λλ)	Τιμή 2007	Τιμή 2013	Phi (2007)	Phi (2013)	Δ (Phi)
Αθήνα				23,20	34,45	49%
Πάτρα	Αθήνα - Πάτρα	2:07	1:41	9,67	13,15	36%
Καλαμάτα	Αθήνα - Καλαμάτα	2:38	1:59	6,96	9,66	39%
Ιωάννινα	Αθήνα - Ιωάννινα	6:10	3:43	5,49	8,89	62%
Θεσσαλονίκη	Αθήνα - Θεσσαλονίκη	4:15	3:30	6,79	8,95	32%
Αλεξανδρούπολη	Αθήνα - Αλεξανδρούπολη	9:46	7:04	3,91	5,21	33%
Θεσσαλονίκη						
Θεσσαλονίκη				11,19	21,69	94%
Αλεξανδρούπολη	Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη	4:37	2:46	4,81	7,88	64%
Ιωάννινα	Θεσσαλονίκη - Ιωάννινα	5:00	2:45	5,43	10,03	85%
Ηγουμενίτσα	Θεσσαλονίκη - Ηγουμενίτσα	6:31	3:30	4,20	7,52	79%
Βόλος						
Βόλος				27,16	38,19	41%
Αθήνα	Βόλος - Αθήνα	3:12	2:42	10,69	14,60	36%
Ιωάννινα	Βόλος - Ιωάννινα	2:33	1:55	9,43	14,04	49%
Θεσσαλονίκη	Βόλος - Θεσσαλονίκη	2:04	1:39	10,99	15,27	39%
Πάτρα						
Πάτρα				21,19	34,51	63%
Αθήνα	Πάτρα - Αθήνα	2:07	1:41	14,61	21,28	46%
Ιωάννινα	Πάτρα - Ιωάννινα	4:03	2:02	6,12	12,65	106%
Ιωάννινα	Πάτρα - Θεσσαλονίκη	6:22	5:11	3,31	4,22	27%

5.4 Συμπεράσματα - Σχολιασμός

Ωστόσο ύστερα από σκέψη, είναι εύκολο να διακρίνεις την αδυναμία της σχέσης (1), για παράδειγμα, η ποιότητα της διαπεριφερειακής επικοινωνίας δεν φαίνεται να λαμβάνεται υπόψη. Επιπλέον, ο καθοριστικός παράγοντας που καθορίζει το βαθμό της περιφερειακότητας μιας δεδομένης περιοχής σχετίζεται με την οικονομική της δύναμη, μετρούμενη συνήθως σε όρους ΑΕΠ. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αυτή η απλοποίηση δεν λαμβάνει υπόψη πολλούς σημαντικούς δείκτες ποιότητας (έλλειψη περιορισμών, ευκαιρίες αξιοποίησης ελεύθερου χρόνου, ποιότητα ζωής). Θα μπορούσε επίσης να ειπωθεί ότι μερικές φορές υπάρχει ακόμα και αντιπαράθεση μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και ποιότητας ζωής (η αύξηση του επιπέδου των υλικών αγαθών μπορεί να συνοδεύεται από υποβάθμιση του περιβάλλοντος).

Παρόλα τα μειονεκτήματα της σχέσης (1) που αναφέρθηκαν ανωτέρω, έχει το πλεονέκτημα της εύκολης χρήσης. Η σχέση λαμβάνει υπόψη, από τη μια, την τοποθεσία της περιοχής ενδιαφέροντος με σεβασμό στις άλλες περιοχές και , από την άλλη, την

συγκεκριμένη διαπεριφερειακή περιφερειακότητα. Είναι προφανές ότι ο πρώτος όρος ($\Sigma M_j/D_{jj}$) αυξάνεται με την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας, (εκφρασμένη με τον τοπικό ΑΕΠ), αλλά αυτό γίνεται όλο και λιγότερο ουσιώδες ως συνάρτηση της απόστασης μεταξύ περιοχών, η οποία είναι όρος αντιστρόφως ανάλογος και συνεπώς χρησιμοποιείται ως παρανομαστής.

Εν τούτοις, η απόσταση μεταξύ δύο περιοχών ή δύο πόλεων, μετρούμενες μόνο με όρους μήκους, παραγνωρίζει σημαντικούς παράγοντες όπως το κόστος του ταξιδιού, ο απαιτούμενος χρόνος ταξιδιού από την αφετηρία ως το σημείο άφιξης, η αξία του συνολικού χρόνου ταξιδιού (αφετηρία – τερματισμός), η ποιότητα και η συχνότητα των υπηρεσιών, κτλ.

Όσον αφορά στα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του τύπου, εύκολα διαφαίνεται πόσο μεγάλη επίδραση έχουν οι σημαντικές μειώσεις των χρονοαποστάσεων πάνω στην κεντρικότητα κάποιας πόλης. Αυτό σημαίνει ότι η ολοκλήρωση των έργων υποδομής θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη της περιφέρειας, αλλά και αύξηση της προσελασιμότητας μεταξύ των πόλεων, πράγμα το οποίο επιζητείται και που αποτελεί τον σκοπό για την κατασκευή αυτών των έργων.

Σχετικά με τις τιμές του δείκτη, παρατηρούμε ότι όσες περισσότερες πόλεις συμμετέχουν στην εφαρμογή του τύπου, τόσο μεγαλύτερη τιμή του δείκτη παίρνουμε. Ωστόσο, την μεγαλύτερη μεταβολή της τιμής του δείκτη (94%) την έχουμε για την πόλη της Θεσσαλονίκης, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στο ότι το οδικό δίκτυο της Εγνατίας Οδού – έργο που κατασκευάστηκε εξ αρχής – βελτιώνει σε μεγάλο βαθμό τον δείκτη κεντρικότητας της κάθε πόλης που βρίσκεται στην ακτίνα επιρροής της Ε.Οδού. Από την άλλη πλευρά η μεταβολή του δείκτη κεντρικότητας του Βόλου αυξάνεται σε μικρότερο βαθμό (41%), καθώς τα έργα που κατασκευάζονται και σχετίζονται με τις πόλεις που επιλέξαμε, έχουν να κάνουν επί το πλείστον με βελτιώσεις υφιστάμενων τμημάτων, γεγονός που σημαίνει μικρότερες αλλαγές στις χρονοαποστάσεις, άρα και στον δείκτη κεντρικότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γενικές αναφορές

1. Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007 – 2013, Αθήνα, Ιανουάριος 2007
2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα/ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ/ Αθήνα, Μάρτιος 2007
3. ΥΠΕΧΩΔΕ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΕΠ/ΟΑΛΛΑ
4. Υ.Μ.Ε.: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες»
5. Γενική Μελέτη Ανάπτυξης Μεταφορών/*TRADEMCO A.E.-PLANNING A.E./15-12-05*
6. Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών για το 2010: Η ώρα των επιλογών (Λευκή Βίβλος), Σεπτέμβριος 2001 / COM (2001) 370 Final.
7. Πολιτική της Συνοχής για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης: Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2007 - 2013, Ιούλιος 2005 / COM (2005) 0299.
8. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ/ΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΑΡΙΝΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ/Συνεργασία για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση/Νέο ξεκίνημα για τη στρατηγική της Λισαβόνας/ Βρυξέλλες, 2.2.2005/COM(2005) 24 τελικό
9. EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocketbook 2004, DG for Energy and Transport

Ειδικές αναφορές

1. Regional Integration, Scale Economies and Industry Location in the European Union, MARIUS BRÜLHART (University of Manchester), JOHAN TORSTENSSON (Lund University and CEPR)
2. A New Peripherality Index for the NUTS III Regions of the European Union Andrew K Copus, Rural Policy Group, Management Division, SAC Aberdeen
3. Keeble D., Offord J., Walker S., (1988), Peripheral Regions in a Community of 12 Member States, Commission of the European Communities, Luxembourg.
4. Christidis P, (1999), *Evaluation of Contribution of investments on transportation Infrastructure to the Economical Development on Greece*, Ph.D. Thesis, Aristotle University of Thessaloniki, Greece.
5. "Αναπτυξιακά προβλήματα νησιωτικών περιοχών", ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ/ Τμήμα Σπουδών Περιβάλλοντος, Καθηγητής Κ. Μ. Σοφούλης (1991)
6. ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΔΕΙΚΤΗ ΚΟ-Β-2: ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ, Παρατηρητήριο – Εγνατία Οδός Α.Ε.
7. Η Καθημερινή (Εφημερίδα)/ Οικονομικά/ 29-7-2007
8. European Commission – Directorate General for Energy and Transport, (2003), *European Energy and Transport – Trends to 2030*, Luxembourg.
9. Π.Δ. 41/7-3-2005 για εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας με τις Κοινοτικές Οδηγίες 91/440, 95/18, 2001/12, 2001/13, 2001/14.
10. Κοινοτικές Οδηγίες για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές:
 - Οδηγία 91/440/ΕΚ για την ανάπτυξη των σιδηρόδρομων
 - Οδηγία 95/18/ΕΚ για άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
 - Οδηγία 95/19/ΕΚ για δικαίωμα χρήσης υποδομής και τέλη χρέωσης
 - Οδηγία 96/48/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα
 - Α' Σιδηροδρομικό Πακέτο (Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/ΕΚ, 2001/16/ΕΚ)
 - Β' Σιδηροδρομικό Πακέτο (Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ, 2004/51/ΕΚ)
 - Γ' Σιδηροδρομικό Πακέτο (πρόταση Μάρτιος 2004 / υιοθέτηση 28-9-2005)

11. Οδηγία COM (92) 230 FINAL (11.06.1992) για τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών

Διαδίκτυο

1. Ευρωπαϊκή Ένωση/ europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html
2. Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών/ www.yme.gr
3. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./ www.mnenv.gr
4. ΟΣΕ/ www.ose.gr
5. ΕΡΓΟΣΕ/ www.ergose.gr
6. Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 – 2006/ www.hellaskps.gr
7. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες" – ΣΑΑΣ/ www.saas.gr
8. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Οδικό Αξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη"/ www.epoalaa.gr
9. Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013/ www.espa.gr
10. www.financial-directory.gr / Η Ελλάδα σε Αριθμούς 2006
11. Eurostat / epp.eurostat.ec.europa.eu
12. www.economics.gr / Οι νομοί της Ελλάδας
13. Εγνατία Οδός Α.Ε. / www.egnatia.gr
14. Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού/ www.observatory.egnatia.gr



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000097198