

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2020

Α.Ρογκάν¹, Κ.Ηλιόπουλος², Γ.Γιαννής³, Β.Ψαράκη³, Χ.Σολομωνίδης¹,
Π.Καρατσάμη⁴, Ε.Κασάπη⁴, Χ.Δρίτσα⁴, Σ.Παντελιάς⁴

¹Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε., ²Κ.Ηλιόπουλος και Συνεργάτες ΕΠΕ, ³ΕΜΠ, ⁴ΥΠΕΧΩΔΕ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην Ελλάδα, όπως άλλωστε φάνηκε και από την οργάνωση του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, ο χωροταξικός σχεδιασμός δίνει πλέον μεγάλη έμφαση στην αναπτυξιακή διάσταση των μεταφορικών υποδομών ενώ η επιτυχία της συνολικής χωροταξικής πολιτικής, το σύνολο δηλαδή των τομεακών πολιτικών που αφορούν στον χώρο, οφείλει να είναι άμεσα συνυφασμένη με μια ολοκληρωμένη στρατηγική ανάπτυξης συγκοινωνιακών υποδομών. Στην κοινωνικοοικονομική ανάλυση του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013 (ΕΣΠΑ) από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, φάνηκε ότι η Ελλάδα, μολοντί πέτυχε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, χρειάζεται περαιτέρω ανάπτυξη των συγκοινωνιακών υποδομών και υπηρεσιών.

Σε αυτό το πλαίσιο, σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση μίας ολοκληρωμένης Στρατηγικής για την ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υποδομής της χώρας με χρονικό ορίζοντα το 2020, με στόχο αφενός την ανάπτυξη ενός πλήρους εθνικού συγκοινωνιακού συστήματος, αφετέρου την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μεταφοράς προσώπων και αγαθών ώστε να ενισχυθούν με τη σειρά τους η κοινωνικοοικονομική συνοχή της χώρας, η ισόρροπη ανάπτυξή της και η συνολική ανταγωνιστικότητα της στον Ευρωπαϊκό χώρο, αλλά και να ολοκληρωθούν τα Δι-ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και κατ' επέκταση να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Λέξεις κλειδιά: χωροταξική πολιτική, συγκοινωνιακή πολιτική, στρατηγική ανάπτυξης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο προγραμματισμός των δικτύων μεταφορών για την επόμενη δεκαπενταετία είναι αδήριτος ανάγκη για την ανάπτυξη της Χώρας (Σταθόπουλος κ.α., 2004) Συγχρόνως ο προγραμματισμός αυτός παρουσιάζεται ως ειδική άμεση ανάγκη για τον προσδιορισμό του προγράμματος έργων που πρόκειται να ενταχθούν στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 (ΕΣΠΑ), ως συνέχεια του αντίστοιχου προγράμματος του Γ΄ ΚΠΣ που ήδη ολοκληρώνεται. Ειδικότερα, στην κοινωνικοοικονομική ανάλυση του ΕΣΠΑ, που πραγματοποιήθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, φάνηκε ότι σημαντική συμβολή στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Χώρας έχουν τα μέτρα και οι επενδύσεις που προωθούν την ανάπτυξη και λειτουργία της γενικότερης οικονομικής και κοινωνικής υποδομής, όπου ειδικό βάρος κατέχει, μεταξύ άλλων, η μεταφορική υποδομή (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006).

Σε αυτό το πλαίσιο, συστήθηκε Επιτροπή επεξεργασίας προτάσεων για την επικαιροποίηση, με ορίζοντα το έτος 2020, της Στρατηγικής για την ανάπτυξη της Συγκοινωνιακής Υποδομής στην Ελλάδα και την κατάρτιση προτάσεων για την περίοδο 2007-

2013, ακολούθως αναφερόμενη απλά ως «η Επιτροπή», αποτελούμενη από τους συγγραφείς της παρούσας εργασίας.

Στο έργο της Επιτροπής περιλαμβάνονταν (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006):

- Η επεξεργασία προτάσεων για την επικαιροποίηση της στρατηγικής ανάπτυξης των συγκοινωνιακών υποδομών
- Η επεξεργασία προτάσεων ανάπτυξης της συγκοινωνιακής υποδομής κατά την περίοδο 2007-2013, στη βάση της εγκεκριμένης στρατηγικής που προέκυψαν από τις ως άνω προτάσεις της Επιτροπής.

Η Επιτροπή ολοκλήρωσε τις προτάσεις της τον Δεκέμβριο του 2006, πάνω στις οποίες στηρίχθηκε η κατάρτιση του προγράμματος ανάπτυξης της συγκοινωνιακής υποδομής του ΕΣΠΑ ενώ λήφθηκαν υπόψη και κατά την κατάρτιση του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008).

2. ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η πολιτική μεταφορών και οι συγκοινωνιακές υποδομές έχουν σαφή αναπτυξιακή διάσταση και θεωρούνται σημαντικά εργαλεία για την κοινωνικο-οικονομική συνοχή και ανάπτυξη μιας χώρας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης γενικότερα, η οποία αφορά, μεταξύ άλλων, στην πύκνωση των σχέσεων μεταξύ των περιοχών και των κρατών (οικονομικά και κοινωνικά), στις ροές μεταξύ των περιοχών, στην άρση της απομόνωσης και στη βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους (Γιαννής, 2003, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008). Παράλληλα ο χωροταξικός σχεδιασμός αναγνωρίζεται ως το μέσο-εργαλείο που έχει τη δυνατότητα να συντονίσει τα υφιστάμενα και μελλοντικά μεταφορικά και συγκοινωνιακά συστήματα της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ταυτόχρονα να εντάξει τα συστήματα αυτά στο αστικό και παραγωγικό σύστημα της (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2009). Μάλιστα, η ολοκλήρωση των Δι-ευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών αποτελεί βασικό εργαλείο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για το λόγο αυτό το έργο της Επιτροπής, δηλαδή η διαμόρφωση της Στρατηγικής για την ανάπτυξη της Συγκοινωνιακής Υποδομής στην Ελλάδα, αποτέλεσε έργο παράλληλο με τον σχεδιασμό του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, το οποίο με στόχο τον προσδιορισμό στρατηγικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια επιχειρεί μεταξύ άλλων να καθορίσει τη χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων για τις υποδομές και τις μεταφορές, δημιουργώντας παράλληλα τις καλύτερες δυνατές διασυνδέσεις μεταξύ τους.

2.1. Βασικοί αναπτυξιακοί στόχοι και προτεραιότητες

Το εθνικό σύστημα μεταφορών έχει ζωτική σημασία για την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία. Κεντρικός στόχος της πολιτικής μεταφορών είναι η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του εθνικού συστήματος μεταφορών και η εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης, για τις μετακινήσεις προσώπων και εμπορευμάτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001). Ο στόχος αυτός είναι ευθυγραμμισμένος με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και τις μεσοπρόθεσμες στρατηγικές κατευθύνσεις αφού συμβάλλει:

- στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και στην ανάπτυξη των περιφερειών,
- στην βελτίωση της προσπελασιμότητας.

Οι στόχοι αυτοί συμβάλλουν στο συγκερασμό της Πολιτικής Συνοχής με τη Στρατηγική της Λισσαβόνας για τη περίοδο 2007-2013, αφού επιδιώκουν την ολοκλήρωση των αναπτυξιακών

επιλογών και παράλληλα εντάσσονται στο Εθνικό Σύστημα Μεταρρυθμίσεων (Στρατηγική Λισσαβόνας) μέσω του οποίου επιχειρείται η βελτίωση της θέσης της χώρας στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον και στην αντιμετώπιση των προκλήσεων για τις περιφέρειες που επιφέρει η Ευρώπη των 25 και των 27 στο προσεχές μέλλον.

Ειδικότερα οι παραπάνω στόχοι είναι άμεσα ευθυγραμμισμένοι με 3 τουλάχιστον από τους πυλώνες του νέου αναπτυξιακού προτύπου (ΕΣΠΑ 2007-2013) και πιο συγκεκριμένα:

- με τη δυναμική ανατροφοδοτούμενη ανάπτυξη στις περιφέρειες,
- την ελκυστικότητα για επιχειρηματική δραστηριότητα και
- τη ποιοτική διαβίωση για όλους.

Εντάσσεται πλήρως στο στρατηγικό στόχο 6 που επιδιώκει την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας η οποία θα συμβάλει στην βελτίωση της ελκυστικότητας της χώρας και την αναβάθμιση της συνολικής ανταγωνιστικότητας της. Είναι επίσης ουσιώδες μέρος της συναφούς θεματικής προτεραιότητας 6 που επιδιώκει την ενίσχυση των φυσικών και τεχνολογικών δομών προσπελασιμότητας. Τέλος οι παραπάνω στόχοι αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση και για την επίτευξη των υπολοίπων στόχων και προτεραιοτήτων του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Με βάση αυτές τις ανάγκες ανάπτυξης της χώρας και, σε εναρμόνιση με τους διατυπωμένους στόχους της Ευρωπαϊκής Πολιτικής των Μεταφορών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1992), προκύπτουν οι ακόλουθοι βασικοί στόχοι - προτεραιότητες Ανάπτυξης για τον Εθνικό Στρατηγικό Σχεδιασμό στον τομέα των Μεταφορών για την προγραμματική Περίοδο 2007-2013:

- i. Ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου της χώρας και βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε όλο το μήκος του
- ii. Εξασφάλιση της σύνδεσης του βασικού οδικού δικτύου με τις Βαλκανικές χώρες μέσω της προωθούμενης συμπλήρωσης του με τους κατάλληλους «κάθετους» άξονες (κατ' αντιστοιχία με τους άξονες των όμορων κρατών)
- iii. Ολοκλήρωση ενός δικτύου λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων που εντάσσονται ως κόμβοι συνδυσμένων μεταφορών στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και τις Θαλάσσιες Λεωφόρους, σε συνδυασμό με την βελτίωση της επικοινωνίας στο εσωτερικό μεγάλων νησιών, ώστε να επιτευχθεί ισορροπία στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας και να εξασφαλισθεί η σύνδεση της περιφέρειας με όλες τις πύλες της χώρας
- iv. Ολοκλήρωση των υποδομών του δικτύου αεροδρομίων και ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων
- v. Ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας
- vi. Βελτίωση των μετακινήσεων εντός των μεγάλων αστικών κέντρων και μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων
- vii. Βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών
- viii. Συνδυασμός οδικών, θαλάσσιων, αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών
- ix. Προστασία του περιβάλλοντος με τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τις χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές και προστασία των περιοχών υψηλής περιβαλλοντικής σημασίας
- x. Βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης του συγκοινωνιακού συστήματος της χώρας
- xi. Οργάνωση και εδραίωση τους συστήματος υλοποίησης υποδομών με ιδιωτικούς πόρους.

2.3. Χωρική και περιφερειακή διάσταση των στόχων

Οι βασικές προτεραιότητες αφορούν στο σύνολο της Επικράτειας και στην δημιουργία ενός ενιαίου και πλήρους δικτύου μεταφορών. Εντούτοις, η Στρατηγική λαμβάνει υπόψη τις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές ανισότητες στο σύνολο των περιφερειών της χώρας, δηλαδή σε κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες περιφερειών (περιφέρειες αμιγούς στόχου 1,

περιφέρειες σταδιακής εισόδου - phasing in και αυτές της στατιστικής σύγκλισης - phasing out) σε συνδυασμό με τη θέση τους ως προς τους αναπτυξιακούς άξονες της χώρας, το ανάγλυφο ή/και το νησιωτικό χαρακτήρα τους.

Για τις περιφέρειες στόχου 1 οι βασικές προτεραιότητες της ενότητας 2.1 επιδιώκουν να συμβάλουν στη κάλυψη της απόστασης που τις χωρίζει από τον εθνικό και κοινοτικό μέσο όρο, ενώ στις περιφέρειες σταδιακής εισόδου (phasing in) επιδιώκεται η σταθεροποίηση και η ενίσχυση των στοιχείων που τις οδήγησαν στη συγκεκριμένη κατηγορία.

Επιπλέον, οι προτεραιότητες είναι συμπληρωματικές χωρικά, καθώς :

- Η προτεραιότητα (i) εστιάζει στην ολοκλήρωση του δικτύου σύνδεσης όλων των περιφερειών της ηπειρωτικής Ελλάδας, μέσω του κύριου οδικού δικτύου και των αυτοκινητοδρόμων που εξασφαλίζουν την σύνδεση όλων των περιφερειών με το δίκτυο αυτό.
- Η προτεραιότητα (ii) ευνοεί αμεσότερα την ανάπτυξη των περιφερειών της Βόρειας Ελλάδας, συμβάλλοντας σημαντικά στη εξασφάλιση περαιτέρω δυνατοτήτων και ευκαιριών συνεργασίας με τις όμορες χώρες (μελλοντική διεύρυνση της Ε.Ε. προς την Βαλκανική), ενώ η ωφέλεια των λοιπών περιφερειών είναι έμμεση.
- Οι προτεραιότητες (iii) και (iv) εστιάζουν στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, ώστε να εξασφαλιστεί η ισόρροπη ανάπτυξή τους σε σχέση με τις ηπειρωτικές περιφέρειες. Έμμεσα επίσης, συμβάλλουν στην ανάπτυξη πολλών περιφερειών.
- Η προτεραιότητα (vi) ωφελεί σχεδόν αποκλειστικά την Αττική και την Θεσσαλονίκη, ενώ Πάτρα, Ηράκλειο και Ρόδος ακολουθούν σ' επόμενη φάση.
- Η προτεραιότητα (vii) ωφελεί όλες τις Περιφέρειες, τόσο τις Ηπειρωτικές, όσο και τις νησιωτικές, καθώς τα θέματα της ασφάλειας αφορούν σε όλους όσους χρησιμοποιούν τα δίκτυα μεταφορών και ιδιαίτερα τους λιμενικούς κόμβους στις συνδυασμένες μεταφορές, όταν οι πλόες είναι διεθνείς.
- Η περιφερειακή διάσταση της προτεραιότητας (viii) είναι γενικά ουδέτερη, δεδομένου ότι η προτεραιότητα εξυπηρετεί τη βελτίωση των οικονομικών παραμέτρων που αφορούν στο σύνολο του πληθυσμού. Αναμένεται πάντως ότι η προτεραιότητα αυτή θα αποβεί κυρίως προς όφελος των περιφερειών, οι οποίες θα φιλοξενήσουν κόμβους συνδυασμένων μεταφορών ή / και εμπορευματικά κέντρα.
- Η περιφερειακή διάσταση της προτεραιότητας (ix) είναι γενικά ουδέτερη, δεδομένου ότι η προτεραιότητα αναφέρεται στην βελτίωση των συνθηκών ζωής του συνόλου του πληθυσμού.
- Η προτεραιότητα (x) θα αποβεί κυρίως προς όφελος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής μιας υποδομής, σε όλη τη χώρα. Η θετική συμβολή της προτεραιότητας αυτής είναι περιφερειακά ουδέτερη, εξαρτώμενη από την χωρική κατανομή των αντίστοιχων έργων.

3. ΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

Για την ανάπτυξη της Χώρας και για να επιτευχθούν οι στόχοι που προαναφέρθηκαν, πρέπει να προωθηθούν έργα που αφορούν τις υποδομές όλων των μεταφορικών μέσων (οδικά έργα, σιδηροδρομικά έργα, λιμενικά έργα, έργα υποδομής αερομεταφορών).

Η Επιτροπή κατέληξε σε προτάσεις συγκεκριμένων έργων, τα οποία παρουσιάζονται συνοπτικά στον Πίνακα 1, πραγματοποιώντας για κάθε μέσο μεταφοράς, εξειδίκευση των βασικών προτεραιοτήτων που περιγράφησαν στην ενότητα 2.1 ώστε να προκύψουν οι προτεινόμενες γενικές παρεμβάσεις και κατ' επέκταση η διατύπωση εξειδικευμένων προτάσεων και έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006).

3.1. Οδικές μεταφορές

Η ανάπτυξη της οδικής υποδομής θα πρέπει να γίνει σε συνάρτηση με την ανάπτυξη των άλλων δικτύων μεταφορών (σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών) αλλά και με συνάφεια προς την γενική αναπτυξιακή πολιτική της Χώρας (χωροταξικός σχεδιασμός). Σύμφωνα με αυτό και με βάση τις βασικές προτεραιότητες που έχουν ήδη τεθεί προτείνονται οι εξής γενικές παρεμβάσεις:

- Ολοκλήρωση των έργων του κυρίου οδικού δικτύου που βρίσκονται στο στάδιο κατασκευής και τα οποία δεν προβλέπεται να ολοκληρωθούν στα σημερινά ευρωπαϊκά (ΚΠΣ, Interreg κ.λ.π.) και εθνικά προγράμματα (δημόσιες επενδύσεις).
- Προώθηση έργων που μέχρι σήμερα δεν έχουν περιληφθεί σε (ευρωπαϊκά ή εθνικά) προγράμματα και τα οποία κρίνονται απαραίτητα για την ολοκληρωμένη λειτουργία του οδικού δικτύου της Χώρας.
- Εξασφάλιση οδικών προσβάσεων που αποκαθιστούν την συνδυασμένη λειτουργία των μεταφορών, δηλαδή προσβάσεων που εξασφαλίζουν την συνέχεια των μεταφορών σε κόμβους του τομέα των μεταφορών. Ως τέτοιοι κόμβοι νοούνται οι λιμένες, τα αεροδρόμια, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα υπό ανάπτυξη εμπορευματικά κέντρα (freight villages) στην Χώρα.
- Δημιουργία νέων οδικών τμημάτων που δημιουργούν τις προϋποθέσεις τουριστικής ανάπτυξης περιοχών.
- Ολοκλήρωση των χερσαίων συγκοινωνιακών δικτύων του ευρωπαϊκού συστήματος οδικών μεταφορών καθώς και των οδικών συνδέσεων προς τους άξονες αυτούς.
- Επεμβάσεις και συμπληρώσεις τμημάτων του οδικού δικτύου, που λόγω γεωμετρικών ή κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών παρουσιάζουν χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας και συνεπώς αυξημένη πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων. Στην περίπτωση αυτή εντάσσονται και η αναγκαία πληροφόρηση στους χρήστες του οδικού δικτύου, καθώς και στους σχετικούς φορείς και η αξιοποίηση "ευφύων συστημάτων" (ITS).

3.2. Σιδηροδρομικές μεταφορές

Η εξειδίκευση των επιδιώξεων του προγράμματος οδηγεί στη διατύπωση των παρακάτω προτάσεων ανάπτυξης των διαφόρων στοιχείων (γραμμών, σταθμών) του σιδηροδρομικού δικτύου.

- Αναβάθμιση και συμπλήρωση των κύριων σιδηροδρομικών αξόνων της Χώρας
- Σιδηροδρομικές Συνδέσεις με Γειτονικές Χώρες
- Τερματικές Εγκαταστάσεις-Εμπορευματικά Κέντρα
- Προαστιακό Σιδηροδρομικό Δίκτυο
- Ηλεκτροκίνηση – Σηματοδότηση, για εμπορικές ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ./ ώρα.
- Συστήματα Πληροφόρησης & Ελέγχου

3.3. Θαλάσσιες μεταφορές και λιμένες

Η υλοποίηση των κάτωθι προτεινομένων παρεμβάσεων θεωρείται κρίσιμη για την βελτίωση της προσπελασιμότητας της Χώρας. Σύμφωνα με τις βασικές προτεραιότητες που έχουν ήδη τεθεί, προτείνονται οι εξής γενικές παρεμβάσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές και τους λιμένες:

- Ολοκλήρωση του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών της χώρας και διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Αυτό περιλαμβάνει καταρχήν αύξηση της χωρητικότητας των λιμένων, εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης υποδομής τους, βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών προσβάσεων των λιμένων καθώς και των συνδέσεων τους με Αερολιμένες (ή ελικοδρόμια στη νησιωτική Ελλάδα) και οργάνωση των χερσαίων χώρων των Λιμένων,

- Ανάπτυξη και διαχείριση ενός συστήματος Θαλάσσιων Μεταφορών με υιοθέτηση της Οργανωτικής δομής hub and spoke,
- Προαγωγή των μεταφορών μέσω Θαλάσσης και Χερσαίων Υδάτινων Δρόμων, κυρίως μέσω της δημιουργίας «θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων» (Motorways of the Sea – MOS)
- Ασφάλεια (Safety) των Θαλάσσιων Μεταφορών,
- Πιστή εφαρμογή του Κώδικα I.S.P.S. (International Ship and Ports Security Code),
- Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από την ρύπανση, με εφαρμογή συγκεκριμένων ενεργειών τόσο σε επίπεδο πρόληψης όσο και σε επίπεδο αντιμετώπισης της καθώς και εισαγωγή «καθαρών τεχνολογιών» στα συστήματα πρόωσης των πλοίων,
- Εισαγωγή συστήματος/προδιαγραφών συντήρησης των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

3.4. Αεροπορικές μεταφορές και Αερολιμένες

Τα αεροδρόμια και οι αερομεταφορές αποτελούν βασική συνιστώσα του εθνικού συστήματος μεταφορών και έχουν πολύ μεγάλο ειδικό βάρος και σημασία λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, στο άκρο της Ευρώπης, της γεωμορφολογικής ιδιομορφίας της χώρας και της οικονομικής σπουδαιότητας που έχει η τουριστική δραστηριότητα και ανάπτυξη. Η εξειδίκευση του κεντρικού στόχου της πολιτικής μεταφορών στα αεροδρόμια και τις αερομεταφορές στα πλαίσια των Ευρωπαϊκών στρατηγικών κατευθύνσεων οδηγεί στις ακόλουθες προτεραιότητες:

- Ολοκλήρωση των υποδομών ώστε να εξασφαλισθούν: η ασφάλεια (ελαχιστοποίηση αεροπορικών ατυχημάτων), η κινητικότητα μέσω ενός προσβάσιμου ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος, η ευρωπαϊκή και παγκόσμια διασυνδεσιμότητα συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα και η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- Ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων με στόχο την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας και γενικότερα της οικονομικής δραστηριότητας, την άρση της απομόνωσης και τη προσφορά ικανοποιητικής πρόσβασης. Βασική επιδίωξη είναι η συνολική αναβάθμιση του υφισταμένου δικτύου των αεροπορικών μεταφορών και η ενίσχυση της τάσης για επιμερισμό της διεθνούς αεροπορικής κίνησης σε περισσότερα αεροδρόμια της χώρας αλλά και η ενίσχυση του συστήματος «hub and spoke» για την εξυπηρέτηση των νησιών.

3.5. Προτεινόμενα έργα προτεραιότητας

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά¹ όλα τα προτεινόμενα έργα.

Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι πραγματοποιήθηκε ανά μέσο μεταφοράς πολυκριτηριακή αξιολόγηση για την ανάδειξη προτεραιοτήτων ανάμεσα στα προτεινόμενα έργα, με γνώμονα πάντα η επιλογή των κριτηρίων και άρα το αποτέλεσμα της αξιολόγησης, να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων-αξόνων ανάπτυξης της Στρατηγικής. Το σύνολο της αξιολόγησης και των αποτελεσμάτων αυτής δεν ήταν δυνατόν να παρουσιασθεί αναλυτικά στην παρούσα εργασία λόγω μεγάλης έκτασης, παρατίθεται όμως σε πίνακες και χάρτες/ σχέδια στα παραρτήματα της τελικής έκθεσης που παρέδωσε η Επιτροπή.

¹ Σε γενικούς τίτλους και χωρίς αναλυτικά στοιχεία προϋπολογισμού

Πίνακας 1. Προτεινόμενα Έργα

Οδικά Έργα*	Σιδηροδρομικά Έργα	Λιμενικά Έργα	Έργα Αερολιμένων
<ol style="list-style-type: none"> 1. Οδικός Άξονας ΠΑΘΕ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι) 2. Οδικός Άξονας Εγνατίας Οδού 3. Οδικός Άξονας Δυτικής Ελλάδας (Ιόνια Οδός) 4. Οδικός Άξονας Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας / Σπάρτης 5. Οδικός Άξονας Κεντρικής Ελλάδας 6. Κάθετοι Οδικοί Άξονες Εγνατίας Οδού 7. Παρακάμψεις Αστικών Περιοχών 8. Οδικός Άξονας Τρίπολης - Πύργου (Αρχ. Ολυμπίας) 9. Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) 10. Οδικός Άξονας Λάρισα - Κοζάνη – Νίκη 11. Λοιποί Συνδετήριοι Οδικοί Άξονες ΠΑΘΕ & Ιόνιας Οδού 12. Οδικοί Άξονες Διακρατικού Δικτύου 13. Λοιποί Οδικοί Άξονες: <ul style="list-style-type: none"> - Ανατολικός Οδικός Άξονας Πελοποννήσου - Οδικός Άξονας Εύβοιας - Οδικός Άξονας Πρέβεζας - Ιόνιας Οδού - Διάφοροι μικρού μήκους άξονες που συμπληρώνουν αναγκαία "τοπικά κενά" προσέγγισης περιοχών από το υφιστάμενο οδικό δίκτυο. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Σιδηροδρομικός Άξονας ΠΑΘΕΠ: Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας. (διασύνδεση με Βουλγαρία μέσω Προμαχώνα και και με FYROM μέσω Ειδομένης) 2. Σιδηροδρομικός Άξονας Θεσσαλονίκης - Θράκης (διασύνδεση με τις πύλες της Ελλάδας προς Τουρκία (Διδυμότειχο) και Βουλγαρία (Ορμένιο)) 3. Σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης - Αμυνταίου-Φλώρινας-Κρυσταλλοπηγής. 4. Εμπορευματικά Κέντρα: Αττικής (Θριασίο Πεδίο), Θεσσαλονίκης (Λιμένες Θεσσαλονίκης), Αλεξανδρούπολης (Λιμένες Αλεξανδρούπολης). <i>Το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου απαιτεί και την διασύνδεσή του με τον Λιμένα Πειραιά (Ικόνιο), μέσω της κατάλληλης σιδηροδρομικής σύνδεσης.</i> 5. Συμπλήρωση της προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής της Αθήνας (Αεροδρόμιο-Αθήνα-Χαλκίδα-Κόρινθος) ώστε να συνδέει τις ήδη εξυπηρετούμενες περιοχές με το Λαύριο (Λιμένες Λαυρίου), Ραφήνα (Λιμένες Ραφήνας) και τον Πειραιά (Επιβατικός Λιμένας). 6. Προαστιακός σιδηρόδρομος στη Θεσσαλονίκη, με την δημιουργία γραμμών προς Σέρρες, Πολύκαστρο, Νέα Μουδανιά και της γραμμής Πλατύ - Σκύδρα. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών: Θεσσαλονίκης, Πειραιά, Λαυρίου, Αλεξανδρούπολης, Ηγουμενίτσας, Βόλου, Πάτρας, Καβάλας, Καλαμάτας, Μυτιλήνης, Χίου, Ηρακλείου, Σούδας, Ρόδου, Μυκόνου, Νάξου <u>Τα έργα στους 15 αυτούς λιμένες κρίθηκαν ως έργα άμεσης προτεραιότητας.</u> Υπάρχουν άλλοι: <ul style="list-style-type: none"> - 12 λιμένες οι οποίοι διαθέτουν έργα με σημαντικό βαθμό ωριμότητας, αλλά όχι άμεσης προτεραιότητας. - 39 λιμένες που διαθέτουν έργα για τα οποία απαιτούνται συμπληρωματικές μελέτες, καθώς και άλλες ενέργειες για τον καθορισμό της ωριμότητάς τους 2. Προώθηση των θαλάσσιων λεωφόρων: <ul style="list-style-type: none"> - Μέσης Ανατολής – Βαλκανίων: μέσω των Λιμένων Βορείου Ελλάδος (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θεσσαλονίκη), με ενδιάμεσους σταθμούς Ρόδο, Σάμο, Χίο, Μυτιλήνη. - Διώρυγας Σουέζ – Μαύρης Θάλασσας: μέσω των λιμένων Ηρακλείου και Σούδας - Μέσης Ανατολής – Αδριατικής: μέσω των λιμένων της Κρήτης, Νοτίου/ Δυτικής Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Άμεση αναβάθμιση (έργα προτεραιότητας) των υποδομών αερολιμένων: Σκιάθου, Ανδραβίδας, Κεφαλονιά, Μυτιλήνης, Χανίων και Σαντορίνης. 2. Αναβάθμιση (έργα ώριμα μεν αλλά όχι άμεσης προτεραιότητας) των υποδομών αερολιμένων: Χίου, Σαμοθράκης, Καστελίου, Θεσσαλονίκης, Νάξου και Πάρου. 3. Συμπληρωματικές μελέτες, καθώς και άλλες ενέργειες για τον καθορισμό της ωριμότητάς έργων αναβάθμισης των υποδομών αερολιμένων: Αλεξ/πολης, Λάρισα, Κέρκυρας, Καλαμάτας, Σπάρτης, Ικαρίας, Ηρακλείου, Μήλου, Μυκόνου, Κάρπαθου και Ρόδου.

* Τα 13 οδικά έργα αναλύονται περαιτέρω σε 38 μικρότερα οδικά έργα, σύμφωνα με την έκθεση της Επιτροπής, τα οποία δεν παρουσιάζονται εδώ για λόγους οικονομίας χώρου.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία παρουσιάσθηκε η Στρατηγική για την ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υποδομής της χώρας με χρονικό ορίζοντα το 2020 η οποία είναι το αποτέλεσμα των εργασιών της σχετικής Επιτροπής Ειδικών του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Στόχος της Στρατηγικής αυτής ήταν η ανάπτυξη ενός πλήρους εθνικού συγκοινωνιακού συστήματος για την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μεταφοράς προσώπων και αγαθών ώστε να ενισχυθούν με τη σειρά τους η κοινωνικο-οικονομική συνοχή της χώρας, η ισόρροπη ανάπτυξή της και η συνολική ανταγωνιστικότητα της στον Ευρωπαϊκό χώρο, αλλά και να ολοκληρωθούν τα Δι-ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και κατ' επέκταση να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο πλαίσιο της Στρατηγικής αυτής τέθηκαν συγκεκριμένοι στόχοι-άξονες ανάπτυξης, οι οποίοι ξεκινάνε από γενικού επιπέδου στόχους-άξονες όπως η βελτίωση της προσβασιμότητας σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο και φτάνουν σε πιο ειδικούς, όπως η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών στα επιμέρους συστήματα. Σημειώνεται ότι η Στρατηγική έλαβε υπόψη της τις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές ανισότητες στο σύνολο των περιφερειών της χώρας, ώστε το σύνολο των στόχων-αξόνων να προκύπτει χωρικά συμπληρωματικό.

Τέλος, πραγματοποιήθηκε πολυκριτηριακή αξιολόγηση, για την ανάδειξη προτεραιοτήτων ανάμεσα σε συγκεκριμένα έργα (ανά συγκοινωνιακό μέσο), με γνώμονα πάντα η επιλογή των κριτηρίων και άρα το αποτέλεσμα της αξιολόγησης να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων-αξόνων ανάπτυξης της στρατηγικής.

5. ΑΝΑΦΟΡΕΣ

European Commission, 2009. *The Future of Transport, Focus Groups' Report*, 20.02.2009, European Commission.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008. *Πράσινη Βίβλος για την εδαφική συνοχή. Μετατροπή της εδαφικής ποικιλομορφίας σε προτέρημα {SEC(2008) 2550}*, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Βρυξέλλες, 6.10.2008, COM(2008) 616 τελικό.

ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006. *Υπηρεσίες Τεχνικού Συμβούλου Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. – Γ.Γ.Δ.Ε. – Γ.Δ.Σ.Ε. για την ένταξη έργων Συγκοινωνιακών Υποδομών στο Δ' ΚΠΣ (2007-2013)*. Επιτροπή Επεξεργασίας Προτάσεων, ΥΠΕΧΩΔΕ

Σταθόπουλος Α., Γιαννής Γ., Αναστασάκης Μ., Καρλαύτης Μ., Μαμάης Α., Μπατζιάς Σ., Μπεκίρης Ε., Ναθαναήλ Τ., Παπαγεωργίου Μ., Παπαδημητρίου Ε., Παπαπαναγιώτου Ι., Σαμπράκος Ε., Συμεωνίδης Γ., 2004. *Τεχνολογική προοπτική διερεύνηση στις μεταφορές στην Ελλάδα - Προς μια βιώσιμη κινητικότητα το 2021*, Πρακτικά 2^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ινστιτούτο Μεταφορών, Αθήνα.

Γιαννής Γ., 2003. *Παράμετροι της στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορών στην Ευρώπη και την Ελλάδα*. Περιβάλλον και Δίκαιο, 7(24) : 324-332

ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΦΕΚ 128 Λ'/3.7.2008.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1992. *Λευκή Βίβλος - Μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών: Μία συνολική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός Κοινοτικού πλαισίου για τη βιώσιμη κινητικότητα*. Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001. *Λευκή Βίβλος - Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*. Ευρωπαϊκή Επιτροπή.