



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ:  
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ-ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ**

**Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Ε. Κλαμπατσέα**

**Σύμβουλος Καθηγητής: Κ. Μωραΐτης**

**Διπλωματική Εργασία**

**Ο ρόλος του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας  
για την περιφερειακή ανάπτυξη**



**Αντώνιος Τσιλιγιάννης, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ**

**ΑΘΗΝΑ, Μάρτιος 2015**



## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω:

τον κύριο Κ. Μωραΐτη για την έμπνευση και το κίνητρο που μου έδωσε ώστε να ασχοληθώ με αυτό το θέμα, καθώς και για την πολύτιμη βοήθειά του κατά τα αρχικά στάδια της έρευνας,

την κυρία Ε. Κλαμπατσέα για την άψογη συνεργασία μας και την καθοδήγησή της, παρά την ύπαρξη αντικειμενικών δυσκολιών λόγω εξωγενών παραγόντων,

την κυρία Π. Καραμεσίνη, αρχιτέκτονα μηχανικό, πολεοδόμο-χωροτάκτη και απόφοιτο του ΔΠΜΣ Πολεοδομία-Χωροταξία του ΕΜΠ, που μου εμπιστεύθηκε αρχεία του Οργανισμού Λιμένος Πατρών ΑΕ, τα οποία υπήρξαν απαραίτητα για την εκπόνηση της παρούσας έρευνας,

παρομοίως, τους υπαλλήλους στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Πατρέων, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην Αστικό ΚΤΕΛ ΑΕ, καθώς και στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας, που προθυμοποιήθηκαν να με συνδράμουν όπως μπορούσαν, παρά τη συχνή πενία δεδομένων και αρχείων,

τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τη σύντροφό μου, για την αμέριστη ηθική υποστήριξη που μου έδωσαν, δίχως την οποία δεν θα είχα καταφέρει να ολοκληρώσω την έρευνα αυτή.



## **Διπλωματική Εργασία**

**Επιβλέπουσα:** Ε. Κλαμπατσέα

**Σύμβουλος:** Κ. Μωραΐτης

**Τίτλος:** Ο ρόλος του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας για την περιφερειακή ανάπτυξη

**Σπουδαστής:** Αντώνιος Τσιλιγιάννης

**Ημερομηνία Παρουσίασης:** 05/03/2015

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η εκπόνηση της παρούσας εργασίας επιδιώκει να αποδώσει με περιγραφικό και ποσοτικό τρόπο τα βασικά χαρακτηριστικά του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, και συγκεκριμένα του υποσυστήματος Ιονίου/Αδριατικής, στο οποίο εγγράφεται ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, σε σύνδεση με τις συνθήκες κοινωνικοοικονομικής δυναμικής που απορρέουν από την ύπαρξη και τη μετάλλαξη αυτού του συστήματος. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στον εντοπισμό των κρίσιμων σημείων και των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων που διαφοροποιούν το σύστημα μεταφορών και τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας από τα γενικά χαρακτηριστικά των μεταφορών και των κόμβων στην υπόλοιπη Ελλάδα κι Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επιπλέον στόχος της έρευνας είναι ο σε θεωρητικό επίπεδο καθορισμός της σχέσης μεταξύ κόμβων συνδυασμένων μεταφορών και περιφερειακής ανάπτυξης, η αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας των εφαρμογών της ευρωπαϊκής κι εθνικής πολιτικής μεταφορών με τις αρχές για τη βιώσιμη κινητικότητα, την εδαφική συνοχή και την περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και η αξιολόγηση του βαθμού επιρροής των διεθνών εξελίξεων και των ιδιωτικών συμφερόντων, σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο, όσον αφορά τη χάραξη της στρατηγικής των μεταφορών.

**Λέξεις Κλειδιά:** Πάτρα, Δυτική Ελλάδα, Ιόνιο/Αδριατική, Συνδυασμένες Μεταφορές, Μεταφορικά Συστήματα, Περιφερειακή Ανάπτυξη

## **Master Thesis**

**Supervisor:** E. Klabatsea

**Advisor:** K. Moraitis

**Title: The role of the combined transportation node in Patras for regional development**

**Student:** Antonios Tsiligiannis

**Presentation Date:** 05/03/2015

## **ABSTRACT**

The elaboration of this thesis attempts to address by quantitative and qualitative means the basic characteristics of the combined transportation system of the Eastern Mediterranean, and more precisely that of the sub-system of the Ionian/Adriatic Sea, in which the combined transportation node of Patras is inscribed, while taking into account the socioeconomic dynamics which are derived from the existence and the mutation of this system. Specifically, the identification of the critical points and of the advantages and disadvantages which differentiate the transportation node of Patras from the general characteristics of the transportation systems and nodes around the rest of Greece and of the European Union, are carefully taken into account.

Furthermore, the main objective of the research, in a theoretical way, comprises the definition of the relation between combined transportation nodes and regional development, the evaluation of the degree of concordance between the applications of the European and national policies around transportation and the sustainable mobility principles. It also looks into the territorial cohesion and regional development, as well as the degree of influence of the international events and the private interests, on an economic and political level, as far as it concerns the elaboration of transportation strategies.

**Key Words:** Patras, Western Greece, Ionian/Adriatic, Combined Transportation, Transportation Systems, Regional Development



<b><u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u></b> .....	1
<b>ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</b> .....	1
<b>ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ</b> .....	3
<b>ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ</b> .....	5
<b>ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b> .....	7
<b><u>ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ</u></b> .....	10
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΑΔΥΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b> .....	10
1.1. Γενικό πλαίσιο.....	10
1.2. Από τη Βιομηχανική Επανάσταση μέχρι την Πετρελαϊκή Κρίση.....	13
1.3. Προς έναν παγκοσμιοποιημένο χώρο: Η ανάδυση των συνδυασμένων μεταφορών.....	21
1.4. Η έννοια & οι τύποι των συνδυασμένων μεταφορών.....	26
1.5. Πλεονεκτήματα συνδυασμένων μεταφορών και χωρική ανάπτυξη.....	29
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b> .....	33
2.1. Η ευρωπαϊκή πολιτική γύρω από τις συνδυασμένες μεταφορές.....	33
2.2. Η στρατηγική των μεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο.....	41
2.3. Οι συνδυασμένες μεταφορές στον ελλαδικό χώρο και η πολιτική γύρω από αυτές.....	47
2.4. Ο στρατηγικός ρόλος της Ελλάδας στις μεταφορές.....	56
2.5. Ο στρατηγικός ρόλος της Πάτρας στις μεταφορές.....	61



**ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....71**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΛΟΥ  
ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....71**

**3.1. Προϋπάρχουσα και διαχρονική δυναμική της πόλης και της ζώνης  
επιρροής της Πάτρας.....71**

**3.2. Ο υπό κατασκευή πόλος συνδυασμένων μεταφορών και ο ρόλος  
που επισήμως καλείται να διαδραματίσει.....79**

**3.3. Αναδυόμενες δυναμικές και απειλές εκτός του επισήμου  
σεναρίου.....83**

**3.4. Συγκρουόμενες φυγόκεντρες και κεντρομόλες τάσεις.....93**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΠΟΛΟΥ  
ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....97**

**4.1. Σενάριο υπερτοπικού εμπορικού πόλου.....97**

**4.2. Σενάριο υπερτοπικού επιβατικού πόλου.....98**

**4.3. Σενάριο υπερτοπικού τουριστικού πόλου.....101**

**4.4. Κριτική αποτίμηση σεναρίων.....103**

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....107**

**ΕΝΤΥΠΕΣ & ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....109**

**ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ.....122**



## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Γενικό αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί η διερεύνηση της αλληλεπίδρασης του συστήματος μεταφορών με τις συνθήκες περιφερειακής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, ο σκοπός της εργασίας είναι η ανάλυση της σχέσης των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών με τη διαχρονική εξέλιξη των κοινωνικοοικονομικών παραγόντων σε επίπεδο περιφέρειας, καθώς και ο εντοπισμός των βασικών στοιχείων που διαμορφώνουν αυτήν τη σχέση σήμερα. Η θεώρηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ κόμβων συνδυασμένων μεταφορών και περιφερειακής ανάπτυξης βασίζεται στη συμβολή των μεταφορών στη χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων σε περιφερειακό επίπεδο, αλλά και αντιστρόφως στην επιταγή για δημιουργία ή/και ενίσχυση κόμβων συνδυασμένων μεταφορών όπου προϋπάρχουν ήδη οργανωμένες δραστηριότητες.

Η ανάλυση επικεντρώνεται στη σχέση του κόμβου συνδυασμένων θαλάσσιων, οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών της Πάτρας με την κοινωνικοοικονομική δυναμική που εμφανίζει και που προβλέπεται να εμφανίσει η πόλη της Πάτρας και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Με τον όρο δυναμική δεν νοείται μόνο η θετική-αναπτυξιακή δυναμική, αλλά περιλαμβάνεται και το αντίστροφό της, δηλαδή η αρνητική-υφεσιακή δυναμική. Η επαλήθευση του αν πρόκειται περί θετικής-αναπτυξιακής ή αρνητικής-υφεσιακής δυναμικής, αποτελεί επιμέρους κομμάτι της ανάλυσης. Ο στόχος της ανάλυσης είναι διπλός. Από τη μία πλευρά, αφορά στην περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών και της διαχρονικής εξέλιξής του, κυρίως κατά την περίοδο πριν και μετά την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης του 2009.

Η περιγραφή αυτών των χαρακτηριστικών γίνεται σε τρία χωρικά επίπεδα. Το ευρωπαϊκό-παγκόσμιο, το ελληνικό και το περιφερειακό. Από την άλλη πλευρά, γίνεται συσχετισμός των μεταφορικών χαρακτηριστικών με τις στρατηγικές της ευρωπαϊκής πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη, την εδαφική συνοχή και την κοινωνικοοικονομική σύγκλιση, σε συνδυασμό με τις πιέσεις από εξωευρωπαϊκές δυνάμεις που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στην περιοχή, καθώς και σε συνδυασμό με τις εθνικές-περιφερειακές επιδιώξεις για τον χώρο. Σε αυτές τις στρατηγικές κι επιδιώξεις έρχονται άλλοτε να εναρμονιστούν κι άλλοτε να εναντιωθούν τα ιδιωτικά συμφέροντα των επιχειρήσεων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τις μεταφορές και τις επιπτώσεις τους. Η ανάλυση των δυναμικών χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών και της σχέσης τους με τις προτεραιότητες των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των εξωευρωπαϊκών δυνάμεων, του Ελληνικού Κράτους, των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά και των ιδιωτικών συμφερόντων, οδηγεί στην εκτίμηση των μελλοντικών τάσεων και πιέσεων που αναμένεται να διαμορφώσουν τον ρόλο του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών για την περιφερειακή ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και ειδικότερα για την πόλη της Πάτρας.

Το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον υπό το πρίσμα των σύγχρονων διεθνών οικονομικών και πολιτικών συνθηκών από τη μία πλευρά, και υπό το πρίσμα των διεθνών και ιδιωτικών στρατηγικών πιέσεων που δέχονται οι ελληνικοί κρατικοί φορείς περιφερειακού σχεδιασμού, από την άλλη πλευρά. Η διαδικασία ένταξης και η σύγκλιση των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης με τον πυρήνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκεται σήμερα σε εξέλιξη. Παράλληλα όμως, τα τελευταία χρόνια, στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, έχουν αναδειχθεί σε διεθνές επίπεδο δυσμενείς συνθήκες για την ανάπτυξη των ασθενέστερων οικονομιών και τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στις ισχυρές οικονομίες. Σε συνδυασμό με την πολιτική αστάθεια των τελευταίων ετών στη Μέση Ανατολή, στη Βόρεια Αφρική και στην Ανατολική Ευρώπη, επαναπροσδιορίζονται ταχύτατα οι εμπορικές συμφωνίες και συμμαχίες, οι μεταφορικές διαδρομές, καθώς και οι τουριστικοί προορισμοί. Για τον λόγο αυτό, είναι σημαντική η διαχρονική εξέταση των κρίσιμων σημείων και των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας σε συνάρτηση με την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου υπό αυτές τις εξελίξεις. Εξίσου σημαντική είναι η εστίαση στον ρόλο που διαδραματίζει ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας για τον άμεσο χώρο του Ιονίου-Αδριατικής και οι χωρικές σχέσεις που προκύπτουν από τον τρόπο λειτουργίας του.

Κατά την κρίσιμη αυτή χρονική περίοδο, η εξέταση της σχέσης αλληλεπίδρασης των κόμβων μεταφορών και της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης δεν είναι ξεκάθαρη και ούτε μπορεί να κατανοηθεί μονοσήμαντα από τη μελέτη των στρατηγικών κειμένων και των νόμων σχετικά με τον σχεδιασμό του χώρου και των μεταφορών σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Επιπλέον, η ύπαρξη αντικρουόμενων στρατηγικών γύρω από τις μεταφορές, πλέον επηρεάζει σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα ενός κόμβου συνδυασμένων μεταφορών. Η απόφαση ενίσχυσης, δημιουργίας εκ του μηδενός ή εγκατάλειψης μιας μεταφορικής υποδομής σήμερα παίρνεται πολύ πιο γρήγορα και υπό πολύ μεγαλύτερη πίεση, παρά το γεγονός ότι είναι πολύ πιο δύσκολη, δεδομένης της γενικότερης κατάστασης κρίσης. Η περίπτωση του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας εγγράφεται ακριβώς μέσα σε αυτό το ρευστό πλαίσιο και απαιτείται προσεκτική ανάγνωση των γενικών και ειδικών φαινομένων που σχετίζονται με αυτό, ώστε να κατανοηθεί η δυναμική που υπάρχει για την περιφερειακή ανάπτυξη.

## ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Η εκπόνηση της παρούσας εργασίας αναμένεται να αποδώσει με περιγραφικό και ποσοτικό τρόπο τα βασικά χαρακτηριστικά του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, και συγκεκριμένα του υποσυστήματος Ιονίου/Αδριατικής, στο οποίο εγγράφεται ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, σε σύνδεση με τις συνθήκες κοινωνικοοικονομικής δυναμικής που απορρέουν από την ύπαρξη και τη μετάλλαξη αυτού του συστήματος. Ιδιαίτερη βαρύτητα θα δοθεί στον εντοπισμό των κρίσιμων σημείων και των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων που διαφοροποιούν το σύστημα μεταφορών και τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας από τα γενικά χαρακτηριστικά των μεταφορών και των κόμβων στην υπόλοιπη Ελλάδα κι Ευρωπαϊκή Ένωση. Η προσέγγιση αυτή τελικά αναμένεται να αναδείξει τα βασικά στοιχεία που πρέπει να στελεχώσουν τον ορθολογικό στρατηγικό σχεδιασμό των μεταφορών για την ενίσχυση της εδαφικής συνοχής, της κοινωνικοοικονομικής συνοχής και της αειφόρου περιφερειακής ανάπτυξης, σε μία από τις φτωχότερες περιφέρειες της Ελλάδας, εν μέσω οικονομικής κρίσης.

Τίθεται επομένως η υπόθεση εργασίας ότι η αναπτυξιακή δυναμική μιας περιφέρειας στην οποία έχει χωροθετηθεί μια μεταφορική υποδομή, όπως ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, επηρεάζεται κατά πολύ από τη λειτουργία της συγκεκριμένης υποδομής. Η εγγενής οικονομική δυνατότητα της περιφέρειας αλλά και η δύναμή της να διεισδύσει στις περισσότερο προσβάσιμες εξωτερικές αγορές βρίσκεται σε αλληλεπίδραση με τη μεταφορική υποδομή που διαθέτει. Συνεπώς εξετάζεται ο βαθμός αποτελεσματικότητας και συμβολής της συγκεκριμένης μεταφορικής υποδομής –του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας– στο δυναμισμό της πόλης και της περιοχής. Συγκεκριμένα τίθενται τα παρακάτω ερωτήματα προς διερεύνηση:

- Πρώτον, ποιος είναι ο νέος ρόλος που καλείται να αναλάβει και ποιές είναι οι περιφερειακές επιπτώσεις του συγκεκριμένου κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, τώρα που επεκτείνεται και ολοκληρώνεται, όσον αφορά στην περιφερειακή απασχόληση και στο εισόδημα της συγκεκριμένης περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη αν η κίνηση, οι τοπικές και υπερτοπικές λειτουργίες του κόμβου αποτελούν μοχλό για τη δημιουργία ανάπτυξης οικονομιών συγκέντρωσης.
- Δεύτερον, ποιά είναι η προϋπόθεση μεγιστοποίησης της αποδοτικότητας της εν λόγω υποδομής προκειμένου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του κόμβου στον περιφερειακό χώρο και σε ένα διεθνές περιβάλλον όπου ο ανταγωνισμός αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της αγοράς των μεταφορών.

Οι επιμέρους στόχοι της έρευνας είναι σε θεωρητικό επίπεδο:

- Να καθορισθεί η σχέση μεταξύ κόμβων συνδυασμένων μεταφορών και περιφερειακής ανάπτυξης.

- Να αξιολογηθεί ο βαθμός συμφωνίας των εφαρμογών της ευρωπαϊκής κι εθνικής πολιτικής μεταφορών με τις αρχές για τη βιώσιμη κινητικότητα, την εδαφική συνοχή και την περιφερειακή ανάπτυξη.
- Να αξιολογηθεί ο βαθμός επιρροής των διεθνών εξελίξεων σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο όσον αφορά τη χάραξη της στρατηγικής των μεταφορών.
- Να αξιολογηθεί ο βαθμός επιρροής των ιδιωτικών οικονομικών συμφερόντων που σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με τις μεταφορές όσον αφορά τη χάραξη της στρατηγικής των μεταφορών.

## ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Για τη διερεύνηση της βασικής υπόθεσης εργασίας, και προκειμένου να απαντηθούν τα ερευνητικά ερωτήματα που τέθηκαν παραπάνω, η έρευνα βασίστηκε στον συνδυασμό πρωτογενών και δευτερογενών πηγών και διαχωρίστηκε σε δύο μέρη, το πρώτο, που αποτελεί το γενικό μέρος, και το δεύτερο, που αποτελεί το ειδικό μέρος. Το πρώτο μέρος αποτελεί ουσιαστικά το θεωρητικό υπόβαθρο της εργασίας, το οποίο εξηγεί πολλές από τις πτυχές του θέματος σε γενικό και θεσμικό επίπεδο, ενώ προετοιμάζει τον αναγνώστη για τη μελέτη της περίπτωσης του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, που αποτελεί το δεύτερο μέρος. Τα δύο μέρη είναι απαραίτητα και συμπληρωματικά το ένα προς το άλλο, ενώ ο διαχωρισμός έχει περισσότερο να κάνει με λόγους κατηγοριοποίησης κι εννοιολογικού διαχωρισμού.

Η θεωρητική προσέγγιση του αντικειμένου μελέτης, στο πρώτο μέρος, βασίστηκε στη γνώση κι εμπειρία που αποκομίστηκε από την παρακολούθηση του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, «Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου» στην κατεύθυνση «Πολεοδομία – Χωροταξία», καθώς και από την ενασχόληση με εξειδικευμένα μαθήματα που προηγήθηκαν ή επακολούθησαν του ΔΠΜΣ, σχετικά με τις μεταφορές, τον χωροταξικό σχεδιασμό και την περιφερειακή ανάπτυξη. Ως μεθοδολογικά εργαλεία χρησιμοποιήθηκαν το εθνικό και περιφερειακό νομοθετικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού, το Ρυθμιστικό και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας, καθώς και οι ευρωπαϊκές οδηγίες και αποφάσεις στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπροσθέτως, έγινε χρήση άρθρων του εγχώριου τύπου όσον αφορά τις πολιτικές και τα έργα (συνδυασμένων) μεταφορών στην Ελλάδα και άρθρων του ξενόγλωσσου τύπου όσον αφορά τις στρατηγικές των μεταφορών και του ευρωπαϊκού και παγκόσμιου εμπορίου στον χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Τέλος, σημαντική υπήρξε η συμβολή πλήθους συγγραμμάτων, διδακτορικών διατριβών, επιστημονικών δημοσιεύσεων και μελετών, καθώς και φοιτητικών εργασιών που άπτονταν των θεμάτων που θίγονται στο γενικό μέρος.

Για το δεύτερο μέρος της εργασίας, καθοριστική συμβολή είχε η συνεργασία με έμπειρους ακαδημαϊκούς και νέους ερευνητές στο πλαίσιο του Διεθνούς Εργαστηρίου «Code Patras: Railway & Spatial Development». Επρόκειτο για ένα ερευνητικό εργαστήριο όπου συμμετείχε η Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πατρών και το ΕΤΗ Zurich, και το οποίο έδωσε το κύριο έναυσμα για την ενασχόληση με το συγκεκριμένο ερευνητικό θέμα. Το συγκεκριμένο εργαστήριο καταπιάστηκε με τις προοπτικές ανάπτυξης του ευρύτερου χώρου της Πάτρας σε χωροταξικό και πολεοδομικό επίπεδο, με κύριο προβληματισμό την (επι)ανάπτυξη της πόλης και του λιμανιού της με τον σιδηρόδρομο. Όπως σε όλες τις περιπτώσεις, έτσι και γι' αυτήν την εργασία, η συνεργασία με εξειδικευμένους επιστήμονες και η εμπειρία από την εκπόνηση ερευνητικής δραστηριότητας που προηγήθηκαν, παρείχαν ένα ευρύ υπόβαθρο για τη διαμόρφωση του μεθοδολογικού πλαισίου, την επιλογή των μεθοδολογικών εργαλείων και τη διαχείριση των αποτελεσμάτων για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του

ερευνητικού αντικειμένου. Δευτερευόντως, σημαντικά ήταν επίσης τα συμπεράσματα που εκπορεύθηκαν από προηγούμενες ερευνητικές πρωτοβουλίες, συνέδρια και ημερίδες, καθώς και άρθρα του τοπικού και περιφερειακού τύπου της Πάτρας. Τέλος, κρίσιμης σημασίας για την κατανόηση των διακυβευμάτων του ερευνητικού θέματος από τον ίδιο τον ερευνητή, ώστε να συγγράψει την παρούσα έρευνα, υπήρξαν οι επιτόπιες έρευνες πεδίου. Οι προσωπικές αυτές έρευνες διευκολύνθηκαν σημαντικά λόγω της εντοπιότητας του γράφοντος ερευνητή, αλλά και λόγω των συνομιλιών που συντελέστηκαν επί του θέματος, τόσο με θεσμικούς φορείς του Οργανισμού Λιμένος Πατρών, του ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας, του Αστικού ΚΤΕΛ Πάτρας, καθώς και του ΟΣΕ, όσο και με χρήστες των μεταφορικών συστημάτων της Πάτρας, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, καθώς και πολίτες εμπλεκόμενους με τα ζητήματα της τοπικής αυτοδιοίκησης. Η πτυχή αυτή της έρευνας υπήρξε εξαιρετικά βοηθητική για την κατάρτιση της μεθοδολογίας και την ολοκλήρωση της πτυχιακής εργασίας. Το κυριότερο όφελος ήταν η προσθήκη ορισμένων ποιοτικών στοιχείων εκτός των βιβλιογραφικών και ηλεκτρονικών αναφορών, τα οποία είναι προσβάσιμα μόνο κατόπιν προσωπικής επιτόπιας έρευνας.



## ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Στο γενικό μέρος, στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο, «ΑΝΑΔΥΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ», γίνεται μια ιστορική αναδρομή στην εμφάνιση και την εδραίωση των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και μια κριτική αποτίμηση του ρόλου που διαδραματίζουν σήμερα. Η σημασία του κεφαλαίου αυτού δεν εδράζεται στο ότι αποτελεί μια τυπική ιστορική κι εννοιολογική ανάλυση, αλλά στο ότι εδώ τίθενται τα θεμέλια για να κατανοηθεί το πλαίσιο στο οποίο οι συνδυασμένες μεταφορές (και η απουσία τους) ιστορικά επαναπροσδιορίζουν τις πόλεις, αλλά και το πώς έχουν προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Συγκεκριμένα:

Στο 1.1 γίνεται μια εισαγωγή στην ιστορική και πρακτική σημασία των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα οι συνδυασμένες μεταφορές, αφενός από τον διαρκή ανταγωνισμό τους με τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές, κι αφετέρου από την οικονομική κρίση και τους πολέμους.

Αρχικά, στο 1.2 γίνεται μια ιστορική αναδρομή στην εμφάνιση των συνδυασμένων μεταφορών όπως τις γνωρίζουμε σήμερα, με αφετηρία την Βιομηχανική Επανάσταση, καθώς και στην παρακμή που γνώρισαν εξαιτίας της παντοκρατορίας των οδικών κι αεροπορικών μεταφορών, μέχρι την Πετρελαϊκή Κρίση της δεκαετίας του 1970.

Ακολούθως, στο υποκεφάλαιο 1.3 εξετάζονται τα νέα δεδομένα στα οποία οι συνδυασμένες μεταφορές εισέρχονται δυναμικά για να διεκδικήσουν το νέο ρόλο τους ως ρυθμιστικός παράγων της χωρικής ανάπτυξης. Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που επηρέασαν τις χώρες και τις κοινωνίες στο να επαναξιολογήσουν την πολιτική τους σχετικά με τις μεταφορές εξετάζονται σε άμεση συνάφεια με τις αλλαγές που συντελέστηκαν στον χαρακτήρα των χωρών και των μητροπόλεων, κάτω από τα νέα δεδομένα που επιβάλλει η σύγχρονη εποχή.

Το 1.4 αποτελεί ένα επιπρόσθετο επεξηγηματικό κεφάλαιο που στόχο του έχει να παραθέσει τα διαφορετικά είδη συνδυασμένων μεταφορών, τις απαιτήσεις τους και τις εφαρμογές τους, ώστε το αντικείμενο της έρευνας να γίνει περισσότερο σαφές.

Τέλος, το 1.5 αποτελεί ένα γενικό συμπέρασμα του κεφαλαίου αυτού που αποδεικνύει τα αντικειμενικά πλεονεκτήματα των συνδυασμένων μεταφορών για την χωρική ανάπτυξη, τόσο σε οικονομικό, όσο σε περιβαλλοντικό και κοινωνικό επίπεδο.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο, «ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ», γίνεται μια εξέταση των πολιτικών που ισχύουν σε ευρωπαϊκό κι ελληνικό επίπεδο, κατά κύριο λόγο λαμβάνοντας υπόψη τα νομοθετικά πλαίσια, τα θεσμικά όργανα και τις δηλωμένες πολιτικές. Συμπληρωματικά, αλλά και μερικές φορές αντιθετικά με τις πολιτικές, οι στρατηγικές των μεταφορών σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο με κέντρο αναφοράς την Πάτρα,

εξετάζουν το αν και κατά πόσο εφαρμόζονται αυτές οι πολιτικές στον χώρο, αν είναι κατευθυνόμενες από διεθνή ή τοπικά, δημόσια ή ιδιωτικά συμφέροντα, ή ενδεχομένως και κάποιους συνδυασμούς τους. Συγκεκριμένα:

Το 2.1 αποτελεί μια κριτική θεώρηση γύρω από τους θεσμικούς κανόνες και τους στόχους που έχουν θεσπιστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές και την κατασκευή των υποδομών τους.

Επικουρικά στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, 2.2 αποδεικνύει πού και πώς έρχονται να ευθυγραμμιστούν ή να αποκλίνουν οι ευρωπαϊκές πολιτικές από την εφαρμογή τους, καθώς και για ποιόν λόγο γίνεται αυτό.

Εν συνεχεία, στο 2.3 το ενδιαφέρον της έρευνας επικεντρώνεται στη διαχρονική πολιτική του νεοελληνικού κράτους γύρω από τις συνδυασμένες μεταφορές, τις τάσεις αυτής της πολιτικής και τον ρόλο που έπαιξε η ένταξη στην ΕΟΚ και η οικονομική κρίση.

Παρομοίως με προηγουμένως, το 2.4 καταπιάνεται με την ευθυγράμμιση ή μη των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πολιτικών με την εφαρμογή τους, καθώς και για ποιόν λόγο γίνεται αυτό.

Τέλος, στο 2.5 το ενδιαφέρον εστιάζεται στην εφαρμογή ή μη των πολιτικών συνδυασμένων μεταφορών στον χώρο της Πάτρας. Το υποκεφάλαιο αυτό, πέρα από κλείσιμο του κεφαλαίου των πολιτικών και των στρατηγικών γύρω από τις μεταφορές, αποτελεί μεταβατικό σκέλος ώστε να γίνει μια εισαγωγή στο κυρίως θέμα της ερευνητικής εργασίας που είναι ο ρόλος και η σημασία του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας.

Στο ειδικό μέρος, στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο, «Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΛΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ», γίνεται μια εξέταση της δυναμικής του ευρύτερου χώρου των Πατρών, καθώς και μια ανάλυση του υπό κατασκευή πόλου συνδυασμένων μεταφορών και του ρόλου που καλείται να διαδραματίσει. Οι αναλύσεις του περιφερειακού χώρου και της υπό κατασκευής υποδομής συντίθενται με τις αναδυόμενες ευκαιρίες και απειλές που διαφαίνονται για τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, καθώς και με τις φυγόκεντρες και κεντρομόλες αναπτυξιακές τάσεις που αναπτύσσονται στον υπό εξέταση περιφερειακό χώρο, φέρνοντας στην επιφάνεια τα πραγματικά διακυβεύματα τα οποία αποσκοπεί να εντοπίσει και να εξετάσει. Συγκεκριμένα:

Στο 3.1 παρουσιάζονται τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της πόλης και της ζώνης επιρροής της Πάτρας σε βάθος χρόνου, μέχρι τη σημερινή εποχή, συνυπολογίζοντας διάφορες ιστορικές τομές που μετασχημάτισαν αυτά τα χαρακτηριστικά.

Ακολούθως, στο 3.2 εξετάζεται το επίσημο σενάριο σύμφωνα με τον θεσμικό σχεδιασμό και τα υπό περαίωση έργα σχετικά με τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, καθώς και οι υποτιθέμενοι αναπτυξιακοί στόχοι τους οποίους πρόκειται να επιτύχει.

Στο 3.3 γίνεται κριτική των ανωτέρω στόχων του επισήμου σεναρίου και αντιπαραβάλλονται δυναμικές και απειλές που δεν συνυπολογίζονται σε αυτό, αλλά αναδύονται μέσω της έρευνας στην παρούσα εργασία.

Τέλος, στο 3.4 αποκρυσταλλώνονται χωρικά και συγκεκριμενοποιούνται οι δυναμικές και οι απειλές που διαφάνηκαν στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, παίρνοντας τη μορφή φυγόκεντρων και κεντρομόλων τάσεων στον υπό εξέταση περιφερειακό χώρο.

Στο 4<sup>ο</sup> και τελευταίο κεφάλαιο, «ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΠΟΛΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ», γίνεται μία προσπάθεια, βάσει των δεδομένων του προηγούμενου κεφαλαίου, να καταρτιστούν τρία ενδεχόμενα σενάρια που να δίνουν κάθε φορά έμφαση σε διαφορετική αναπτυξιακή διάσταση του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας. Η προσπάθεια αυτή οδηγεί στην εξέταση διαφορετικών υποθέσεων κάθε φορά σχετικά με τις αναπτυξιακές και χωρικές επιδράσεις που θα είχε η εφαρμογή του εκάστοτε σεναρίου. Συγκεκριμένα:

Στο 4.1 εξετάζονται οι εμπορικές ροές στις οποίες θα μπορούσε να εγγραφεί, καθώς και οι παραγωγικές ανάγκες που θα μπορούσε να καλύψει ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας αν αναπτυσσόταν ως υπερτοπικός εμπορικός πόλος.

Στο 4.2 εξετάζονται οι επιβατικές ροές στις οποίες θα μπορούσε να εγγραφεί, καθώς και οι επιβατικές μεταφορικές ανάγκες που θα μπορούσε να καλύψει ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας αν αναπτυσσόταν ως υπερτοπικός επιβατικός πόλος.

Στο 4.3 εξετάζονται οι ροές των κρουαζιερόπλοιων και των σκαφών αναψυχής στις οποίες θα μπορούσε να εγγραφεί, καθώς και οι τουριστικές ανάγκες που θα μπορούσε να καλύψει ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας αν αναπτυσσόταν ως υπερτοπικός τουριστικός πόλος.

Τέλος, στο 4.4 εξάγονται συμπεράσματα έπειτα από την κριτική αποτίμηση των σεναρίων, τη σύνθεση των δεδομένων τους, καθώς και την εκτίμηση του αναπτυξιακού τους αντίκτυπου.

Η παρούσα ερευνητική προσπάθεια κορυφώνεται και ολοκληρώνεται στα «ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ». Εκεί, μέσω της κριτικής των όσων ερευνήθηκαν και αναλύθηκαν στην εργασία, καθώς και της σύνθεσης του θεωρητικού υποβάθρου, των θεσμικών κανόνων και της χωρικής πραγματικότητας στην Πάτρα και τον περιφερειακό της χώρο, γίνεται μια συνολική αποτίμηση του ρόλου των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών στη σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη εποχή και χώρο.

## **ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΑΔΥΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **1.1. Γενικό πλαίσιο**

Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν μία από τις πιο σημαντικές ανθρώπινες δραστηριότητες παγκοσμίως. Αποτελούν διαχρονικά έναν βασικό συντελεστή της οικονομίας και διαδραματίζουν μέγιστο ρόλο στις χωρικές σχέσεις μεταξύ τοποθεσιών. Επιπλέον, επιτρέπουν τη δημιουργία πολύτιμων συνδέσεων μεταξύ περιοχών καθώς και την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων μεταξύ ανθρώπων σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Τέλος, αποτελούν μια πολυδιάστατη δραστηριότητα της οποίας η σημασία, πέρα από οικονομική και ιστορική, είναι και κοινωνική, πολιτική και περιβαλλοντική (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013, pp. 1, 14-20).

Οι μεταφορές έχουν ιστορικά διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην άνοδο πολιτισμών και αυτοκρατοριών (Περσική Αυτοκρατορία, Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, Κινεζική Αυτοκρατορία, Βρετανική Αυτοκρατορία), καθώς και στην ανάπτυξη των κοινωνιών (ανάπτυξη κοινωνικών δεσμών και κατ' επέκταση κοινωνικών δομών). Σημαντικός υπήρξε και ο ρόλος τους στη στρατιωτική άμυνα αλλά και στις πολεμικές εκστρατείες (Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, Ναπολεόντεια Γαλλία, Ναζιστική Γερμανία). Η ιστορική διάσταση της εξέλιξης των μεταφορικών συστημάτων υπογραμμίζει τις συνέπειες των τεχνολογικών καινοτομιών και του πώς η αναβάθμιση στον τομέα των μεταφορών συσχετίζεται με τις οικονομικές και κοινωνικές μεταβολές την εκάστοτε εποχή (Καλτσούνης, 2000, p. 9).

Οι αυτοκρατορίες και μετέπειτα τα κράτη, από τους αρχαίους δρόμους των Ασσυρίων, των Περσών και των Ρωμαίων, μέχρι τον Δρόμο του Μεταξιού, και από τις θαλάσσιες οδούς της Ολλανδικής Εταιρείας Ανατολικών Ινδιών και τον Υπερσιβηρικό σιδηρόδρομο, μέχρι το Διαπολιτειακό Σύστημα Αυτοκινητοδρόμων των ΗΠΑ, διαχρονικά προσπαθούσαν να διασφαλίσουν υπερεθνικές και διηπειρωτικές συνδέσεις που θα ευνοούσαν τη μεταφορά προσώπων, αγαθών και πληροφοριών. Η μόνιμη αυτή επιδίωξη της ανθρωπότητας για όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συνδεσιμότητα έχει σήμερα φτάσει σε επίπεδα τέτοια, ώστε οι σημερινές υπερεθνικές και διηπειρωτικές συνδέσεις να πραγματοποιούνται με όλα τα δυνατά μέσα, δια ξηράς, αέρος και θαλάσσης (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013, p. 3). Τη μερίδα του λέοντος σήμερα στις εμπορευματικές μεταφορές κατέχουν οι οδικές και οι θαλάσσιες μεταφορές, ενώ στις επιβατικές μεταφορές κυριαρχούν οι οδικές και οι εναέριες μεταφορές. Ωστόσο, κατά την τελευταία τεσσαρακονταετία, κάνουν δυναμικά την εμφάνισή τους συστήματα εναλλακτικών μορφών μεταφορών και κυρίως συνδυασμού των διαφορετικών συστημάτων μεταφορών μεταξύ τους, γνωστών και ως συστημάτων συνδυασμένων

μεταφορών (Σαμπράκος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, 2002, pp. 25-30).

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η μεταφορά προσώπων, αγαθών και πληροφοριών αποτελούσε ανέκαθεν θεμελιώδες συστατικό των ανθρώπινων κοινωνιών. Η ύπαρξη εξελιγμένων κι εκτεταμένων δικτύων μεταφορών σε μία χώρα είναι ταυτόσημη με μια αισθητή βελτίωση της συνδεσιμότητάς της, τόσο εντός, όσο κι εκτός των συνόρων της. Οι σύγχρονες οικονομικές διαδικασίες συνοδεύτηκαν από αξιοσημείωτη αύξηση της κινητικότητας κι επίπεδα προσβασιμότητας υψηλότερα από ποτέ. Παρά το γεγονός ότι αυτή η τάση μπορεί να εντοπιστεί ήδη από την εποχή της Βιομηχανικής Επανάστασης, ή ενδεχομένως ακόμα νωρίτερα, επιταχύνθηκε σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα με τη γιγαντιαία ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, με την εγκαθίδρυση εμπορικών, τουριστικών κι επιβατικών συνεργασιών, καθώς και με την κυριαρχία των οικονομικών καπιταλιστικών υπερδυνάμεων και την ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της διαμόρφωσης μιας παγκόσμιας αγοράς με απελευθερωμένη κυκλοφορία του κεφαλαίου και των επενδύσεων, εν αντιθέσει με τα κλειστά μοντέλα οικονομίας. Ωστόσο, όλες αυτές οι προϋποθέσεις είναι αλληλεξαρτώμενες με την ικανότητα διαχείρισης, υποστήριξης κι επέκτασης της ροής προσώπων και αγαθών, καθώς και πληροφοριών. Συνεπώς, η ανάπτυξη μεταφορικών συστημάτων έχει μεταβληθεί σε μια αέναη πρόκληση ικανοποίησης των μεταφορικών αναγκών με στόχο τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης, καθώς και τη συμμετοχή στην παγκόσμια οικονομία (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013, p. 1).

Η κατασκευή μεταφορικών υποδομών επέτρεψε επίσης την παράλληλη ανάπτυξη μεταφορικής βιομηχανίας (αυτοκινητοβιομηχανίες, ναυπηγεία, αεροπορικές εταιρείες, κτλ.). Ο μεταφορικός τομέας αποτελεί επιπροσθέτως έναν βασικό οικονομικό παράγοντα της παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών. Συνεισφέρει στην υπεραξία των οικονομικών δραστηριοτήτων, διευκολύνει τις οικονομίες κλίμακας, επηρεάζει τις αξίες γης και τη γεωγραφική παραγωγική εξειδίκευση των περιοχών. Τέλος, οι μεταφορές διαμορφώνουν τις οικονομικές δραστηριότητες, αλλά ταυτόχρονα διαμορφώνονται από αυτές. Γίνεται λοιπόν εύκολα κατανοητό ότι σήμερα αυτή η αλληλεξάρτηση μεταξύ αναπτυξιακής οικονομικής και μεταφορικής δραστηριότητας αποτελεί αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη βιωσιμότητα των πόλεων, των επαρχιών και των χωρών, σε μια παγκοσμιοποιημένη κοινωνία όπου ο χώρος πλέον χαρακτηρίζεται ως δικτυακός (Καλτσούνης, 2000, p. 9).

Τα πρωτοφανή επίπεδα κινητικότητας στον πλανήτη, χάρη στις σύγχρονες μεταφορές, αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο της σημερινής μεταβαλλόμενης και πολυσύνθετης εποχής. Οι σύγχρονες κοινωνίες έχουν καταστεί αυξανόμενα εξαρτώμενες από τα μεταφορικά τους συστήματα, βασίζοντας σε αυτά μια ευρύτατη ποικιλία δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων οι μετακινήσεις από/προς τον χώρο εργασίας, η παροχή πρώτων υλών, η διανομή επεξεργασμένων προϊόντων, καθώς και τα ταξίδια αναψυχής. Ο ρόλος τους είναι άκρως σημαντικός για την πρόσβαση στις μονάδες εργασίας, στις υποδομές υγείας και κοινωνικής συνοχής, καθώς και στις πολιτιστικές εγκαταστάσεις κι εκδηλώσεις, επιτελώντας ουσιαστική κοινωνική υπηρεσία. Οι μεταφορές διαμορφώνουν κοινωνικές διαδράσεις ευνοώντας ή ακόμα κι εμποτίζοντας τους ανθρώπους με την πρακτική της κινητικότητας. Συνεπώς,

μπορεί κανείς να εξάγει το ασφαλές συμπέρασμα ότι οι μεταφορές στηρίζουν ή ακόμα και διαμορφώνουν τις κοινωνικές δομές.

Με τόσο σημαντική επιρροή στις θεμελιώδεις εκφάνσεις των κοινωνιών είναι εύλογο ο πολιτικός ρόλος τους να είναι αδιαμφισβήτητος. Οι κυβερνήσεις διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για τις μεταφορές ως φορείς επενδύσεων και ρυθμιστικός παράγων, καθώς συχνά επιδοτούν την κινητικότητα των πολιτών τους (δίκτυα αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων, μέσων αστικής μεταφοράς, κτλ.). Έτσι, ενώ οι περισσότερες μεταφορικές υποδομές απαιτούν την εκπλήρωση ορισμένων οικονομικών προϋποθέσεων, δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο να κατασκευάζονται μεταφορικές υποδομές για λόγους άρσης του χωρικού αποκλεισμού ορισμένων περιοχών με στόχο την εθνική συσπείρωση ή και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι μεταφορές συχνά αποτελούν πολιτικό εργαλείο απαραίτητο για τη σφυρηλάτηση της εθνικής ταυτότητας και συνοχής, λειτουργώντας και ως πολιτικό εργαλείο (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013, p. 3).

Παρά τα αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα των μεταφορών βέβαια, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους είναι εξίσου σημαντικές. Ευθυνόμενες σε μεγάλο βαθμό για τη μόλυνση του αέρα και των υδάτων, για την πρόκληση ηχορρύπανσης και όντας άμεσα συνδεδεμένες με πλήθος κινδύνων για τη δημόσια υγεία, κάθε πολιτική απόφαση σχετικά με αυτές οφείλει να αξιολογείται με βάση τις περιβαλλοντικές του επιπτώσεις. Επιπροσθέτως, οι προσπάθειες για εξεύρεση βέλτιστων τρόπων ενεργειακής λειτουργίας των μεταφορικών συστημάτων, στο πλαίσιο των παρατεταμένων κι επαναλαμβανόμενων ενεργειακών κρίσεων των τελευταίων ετών, θέτουν πλέον τις μεταφορές στο επίκεντρο των σύγχρονων περιβαλλοντικών ζητημάτων.

Έχοντας ήδη αναλύσει το γενικό πλαίσιο των μεταφορών σε ιστορικό και παγκόσμιο επίπεδο, εστιάζοντας στον ευρωπαϊκό χώρο διαπιστώνεται ότι κατά τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες συντελείται μια σημαντικότερη αύξηση της τάξης του 70% στις εμπορευματικές κι επιβατικές μεταφορές, πράγμα που μεταφράζεται σε μια σταθερή ετήσια αύξηση της τάξης του 2% (Σαμπράκος, Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών, 2001, pp. 10-15). Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, σε συνδυασμό με τις κοινοτικές πολιτικές για τις ευρωπαϊκές μεταφορές, έχουν επιτρέψει πρακτικά τον εκμηδενισμό των συνόρων, καθώς και τη σημαντική μείωση των διανυόμενων αποστάσεων, σε μεγάλο βαθμό επιτρέποντας αυτήν την αυξητική τάση. Ωστόσο, η άνιση χρήση των μέσων μεταφοράς, με τις οδικές μεταφορές να πρωτοστατούν ακόμη με μεγάλη διαφορά, έχει πια αποκαλύψει τις αδυναμίες και τα προβλήματα του επικρατούς συστήματος μεταφορών, τόσο από άποψη μεταφορικών υποδομών, όσο και από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη. Παρά το γεγονός ότι σήμερα επιδιώκεται ακόμη πιο ενεργά και πιο συντεταγμένα η ενίσχυση της διασύνδεσης με τις παλιές και το άνοιγμα προς τις νέες αγορές, μέσω νέων δικτύων και υποδομών, από την άλλη παρατηρείται μια προσπάθεια μείωσης των οδικών, και δευτερευόντως των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και απορρόφησης του μεταφορικού τους έργου από τα εναλλακτικά μεταφορικά μέσα, όπως οι θαλάσσιες, οι σιδηροδρομικές και οι ποτάμιες μεταφορές (Σαμπράκος, Ο τομέας των

μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, 2002, pp. 25-30).

Όπως προαναφέρθηκε, ο τρόπος με τον οποίο διαμορφώνεται ποιοτικά και ποσοτικά το μεταφορικό δίκτυο έχει επίδραση στην ανάπτυξη και στη λειτουργία του χώρου. Διαπιστώνεται στο πέρασμα του χρόνου ότι το μεταφορικό δίκτυο, αλλά και η χωροθέτηση και η μορφή των κόμβων του, αντικατοπτρίζουν τη χωρική πολιτική, τη λειτουργικότητα του εκάστοτε χώρου και κατ' επέκταση τις οικονομικές και κοινωνικές παραμέτρους που διαμορφώνουν τις συνθήκες ζωής των κατοίκων του. Ωστόσο, ισχύει κατ' αναλογία και το αντίστροφο, με την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων και των λειτουργιών στον χώρο να επιταχύνει την ανάπτυξη των μετακινήσεων και μεταφορών, και προφανώς τις απαιτήσεις για τέτοιου είδους υποδομές. Εξαιρετικής σημασίας για την κατανόηση της επίδρασης των μεταφορών και της κινητικότητας από χωρικής απόψεως, είναι οι κόμβοι, οι τοποθεσίες, τα δίκτυα και η αλληλεπίδραση των μεταφορικών συστημάτων μεταξύ τους. Με αυτά τα ζητήματα, ιδίως στην ευρωπαϊκή κι ελληνική κλίμακα, θα καταπιαστεί η έρευνα ακολούθως.

## **1.2. Από τη Βιομηχανική Επανάσταση μέχρι την Πετρελαϊκή Κρίση**

Από τα προϊστορικά χρόνια μέχρι την εποχή της Βιομηχανικής Επανάστασης, οι μεταφορές ήταν απλή υπόθεση, δεδομένου ότι οι αποστάσεις εντός των τότε πόλεων ήταν μικρές, αλλά και τα περισσότερα μεγάλα ταξίδια διεξήγοντο δια θαλάσσης, αφού το χερσαίο δίκτυο ήταν σχεδόν ανύπαρκτο κι επικίνδυνο. Όπου οι μεταφορές δια ξηράς ήταν εφικτές, γίνονταν πεζή ή με υποζύγια, ενώ ελάχιστες ήταν οι φορές που αυτές γίνονταν με άμαξα ή γρήγορο άλογο για λόγους γοήτρου της άρχουσας τάξης. Οι πόλεις ήταν το πολύ μεγέθους 50.000 κατοίκων και οι αποστάσεις εντός αυτών εύκολα διανύονταν με τα πόδια και τη χρήση υποζυγίων. Βεβαίως, δεν υπήρχε και μεγάλη ανάγκη για μεταφορές εντός κι εκτός των πόλεων, μιας και οι χώροι παραγωγής ήταν άμεσα συνδεδεμένοι με τους χώρους κατοικίας, με τους πρώτους να χωροθετούνται στην ίδια γειτονιά ή ακόμη και στο ίδιο κτήριο με τους δεύτερους, ενώ η έννοια του τουρισμού και των ταξιδιών αναψυχής ήταν ακόμη άγνωστη (Σαρηγιάννης, 2000, p. 24).

Ο μετασχηματισμός της φεουδαρχικής κοινωνίας σε αποικιοκρατική, ευθύνεται για τα πρώτα μεγάλα ταξίδια της ανθρωπότητας δια θαλάσσης. Για πρώτη φορά στην παγκόσμια ιστορία, οι μεταφορές και το εμπόριο απέκτησαν παγκόσμια διάσταση. Ωστόσο, μέχρι τη Βιομηχανική Επανάσταση, σε καμία περίπτωση δε μπορεί να γίνει λόγος περί μαζικών μεγάλων αποστάσεων μεταφορών. Αυτές για πρώτη φορά καθίστανται εφικτές με τη Βιομηχανική Επανάσταση και τις τεχνολογικές κι επιστημονικές καινοτομίες (με κυριότερη την ατμομηχανή), οι οποίες σηματοδότησαν το πέρασμα από την προβιομηχανική στη βιομηχανική εποχή. Οι καινοτομίες στον τεχνολογικό κι επιστημονικό τομέα οδήγησαν και σε παραγωγικό επίπεδο τη μετατροπή των συντεχνιακών εργαστήριων σε βιοτεχνίες και βιομηχανίες. Ο αντίστοιχος μετασχηματισμός των εργασιακών σχέσεων μετέτρεψε τον εξαρτώμενο από

τον αστό τεχνίτη ή από τον φεουδάρχη δουλοπάροικο, σε έναν εργάτη ανάμεσα σε πολλούς, που συνέθεταν πλέον την απασχολούμενη από ένα απρόσωπο κεφάλαιο μισθωτή εργασία. Υπό αυτές τις νέες συνθήκες, αποσυνδέθηκε η άμεση χωρική σχέση εργασίας-κατοικίας, καθώς και πρώτης ύλης-βιομηχανοποιημένου προϊόντος (Benevolo, 2005, pp. 1-19). Εξίσου ριζικές ήταν οι συνέπειες της Βιομηχανικής Επανάστασης και στα άμεσα πολεοδομικά και χωροταξικά ζητήματα. Το μέγεθος του πληθυσμού των πόλεων, καθώς και της έκτασής τους, έφτασε σε πρωτόγνωρα επίπεδα. Οι νέες βιομηχανίες χρειαζόνταν εργατικό δυναμικό, κι έτσι αγροτικοί πληθυσμοί συνέρρεαν προς τα αστικά κέντρα για να δουλέψουν εκεί, αλλά και για ένα καλύτερο μέλλον. Παράλληλα, οι αγροτικές περιοχές μεταβλήθηκαν σε τροφοδότες των αστικών κέντρων με πρώτες ύλες, ενώ η βιομηχανική παραγωγική εξειδίκευση των αστικών κέντρων, σε συνδυασμό με τα εξελιγμένα μεταφορικά συστήματα, δημιούργησαν σχέσεις αλληλεξάρτησης μεταξύ των αστικών κέντρων, επανακαθορίζοντας την χωροταξική οργάνωση από αυτόνομα φέουδα σε αλληλεξαρτώμενα αστικά κέντρα οργανωμένα με ιεραρχικά δίκτυα.

Προκειμένου να καλυφθούν οι βιοποριστικές ανάγκες των ολοένα και αυξανόμενων αστικών πληθυσμών απαιτήθηκε περαιτέρω βιομηχανοποίηση κι εντατικοποίηση των μεταφορών, τόσο εντός των πόλεων, όσο και μεταξύ τους. Έτσι, ξεκίνησε ένας ατέρμονας κύκλος όπου η ανάγκη για μαζική παραγωγή και κατανάλωση προϊόντων απαιτούσε περαιτέρω υποδομές κι εργατικό δυναμικό, δημιουργώντας με τη σειρά της ανάγκες που χρειαζόνταν περαιτέρω βιομηχανική παραγωγή και προηγμένα μεταφορικά συστήματα. Εντέλει, αυτή η διαρκώς αναπτυσσόμενη κατάσταση στους τομείς της παραγωγής, των μεταφορών και της αστικοποίησης είναι που ονομάστηκε Βιομηχανική Επανάσταση. Είναι δύσκολο να γνωρίζει κανείς με σιγουριά αν οι μαζικές μεταφορές υπήρξαν απότοκος της Βιομηχανικής Επανάστασης ή προϋπόθεσή της, πάντως οι ριζικές αλλαγές που έφεραν αυτές οι εξελίξεις σε οικονομικό, κοινωνικό, πολεοδομικό, πολιτικό, αλλά και πολιτιστικό επίπεδο, είναι σίγουρο ότι ευνόησαν τόσο τις μεταφορές, όσο και τη βιομηχανία. Η Βιομηχανική Επανάσταση και ο σύγχρονος τρόπος ζωής εξαπλώθηκαν στα πέρατα της οικουμένης με όχημα το σιδηρόδρομο, δημιουργώντας νέες βιομηχανικές αυτοκρατορίες που στηρίζονταν πάνω στη τεχνολογική πρόοδο και τον αστικό τρόπο ζωής.

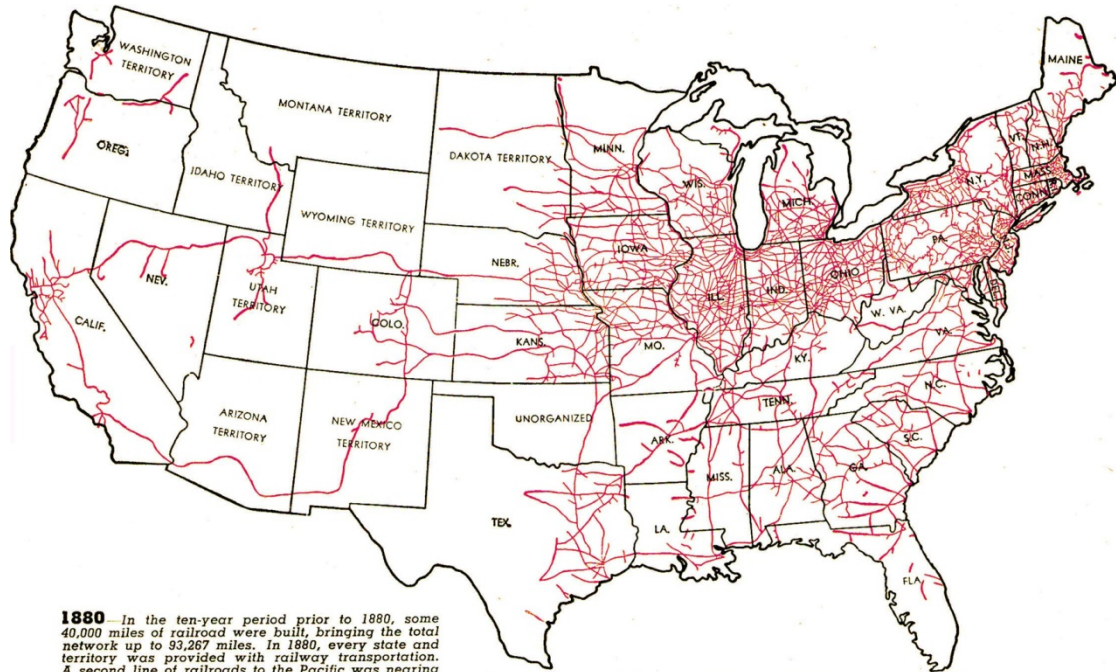
Τα αποτελέσματά της Βιομηχανικής Επανάστασης δεν ήταν βεβαίως μόνο πρακτικά, αλλά και ιδεολογικά. Άλλαξε ο τρόπος ζωής ολόκληρης της ανθρωπότητας, και την παραγωγική και πολεοδομική εξέλιξη ακολούθησαν πολιτικές και πολιτισμικές ανακατατάξεις. Οι νέες συγκεντρώσεις πρώην αγροτικών και πλέον εργατικών πληθυσμών, χωροθετήθηκαν έξω από τους μεσαιωνικούς πυρήνες των πόλεων σε εργατικά προάστια κοντά στις βιομηχανίες, ενώ οι νέες περιοχές της μέσης και αστικής τάξης, απετέλεσαν επεκτάσεις των ιστορικών κέντρων σε νέα νεοκλασικά κέντρα. Η επέκταση των πόλεων στον χώρο, οι ανάγκες επικοινωνίας μεταξύ πόλεων και προαστίων, αλλά και η επικοινωνία από πόλη σε πόλη, έφταναν σε επίπεδα τέτοια που οι μετακινήσεις δε μπορούσαν να γίνουν με το συμβατικό μέχρι τότε τρόπο. Το πρόβλημα δεν το αντιμετώπιζαν μόνο τα εργατικά και μικροαστικά στρώματα, αλλά ακόμα και τα μεσοαστικά και μεγαλοαστικά



στρώματα. Καθοριστική υπήρξε λοιπόν η ανάπτυξη της κίνησης πάνω σε τροchioδρόμους και της μαζικής μεταφοράς (Σαρηγιάννης, 2000, pp. 25-26).

Ο σιδηρόδρομος ανέπτυξε τα κέντρα των πόλεων και τα επαναπροσδιόρισε σε σχέση με το μεσαιωνικό τους παρελθόν, καθιστώντας τα κέντρα των εξελίξεων και των αποφάσεων. Αλλά και στα προάστια ή στις επαρχίες, δημιούργησε αστικές πυκνώσεις μέσα σε λίγες δεκαετίες. Στη Βρετανία και στη Γερμανία, τα βιομηχανικά κέντρα συνδέθηκαν με τις μεγάλες μητροπόλεις με σιδηροδρόμους και ήκμασαν πληθυσμιακά και οικονομικά σε επίπεδα που τα κατέστησαν αυθύπαρκτες μητροπόλεις. Ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιήθηκε όμως και για την εδραίωση των αυτοκρατοριών και των αποικιοκρατικών δυνάμεων στα εδάφη τους, καθιστώντας τα σιδηροδρομικά δίκτυα και τους σταθμούς τους πυλώνες για την προϋπόθεση αστικών και βιομηχανικών συγκεντρώσεων (Διάφοροι, 1981, p. 14). Παράλληλα, η βιομηχανοποίηση της κίνησης στο υγρό στοιχείο ανέδειξε και τις θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές. Από τη Βιομηχανική Επανάσταση και μετά, ο θαλάσσιος και ποτάμιος χώρος κατακτώνται και πλέον θεωρούνται ζωτικός εκμεταλλεύσιμος χώρος των κρατών, ακριβώς όπως και η στεριά. Τα λιμάνια μετασηματίστηκαν στη γνώριμη σήμερα βιομηχανική εκδοχή τους, καθιστώντας τις λιμενικές πόλεις εξειδικευμένα κέντρα με χαρακτηριστικά τους την εξωστρέφεια, τη ροή αγαθών και πληθυσμών. Οι ενδοχώρες των ηπείρων εξερευνήθηκαν, εποικίστηκαν κι έγιναν εκμεταλλεύσιμες, ενώ οι ωκεανοί μετατράπηκαν σε ένα γιγαντιαίο πεδίο μεταφορών και βιομηχανικής εκμετάλλευσης. Το εμπόριο σε παγκόσμια κλίμακα γιγαντώθηκε και η μετανάστευση από την Ευρώπη προς νέα εδάφη και ηπείρους προσέλαβε ασύλληπτες μέχρι τότε διαστάσεις (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2013, p. 3).

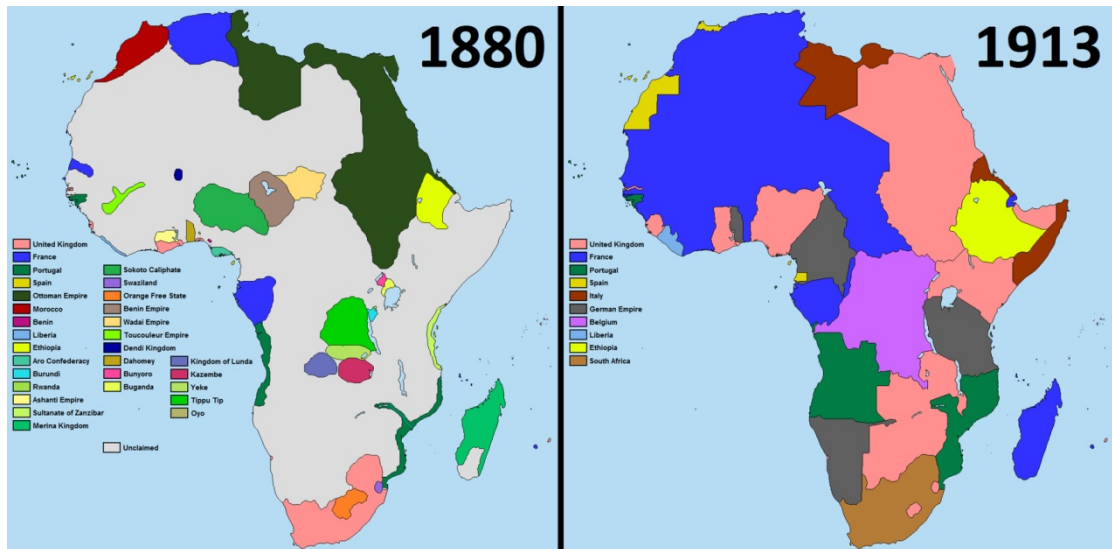
Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ολοκλήρωση μιας σειράς έργων μεταφορικών υποδομών εκτίναξε τη σημασία και την επιρροή των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ολοκλήρωση της διάνοιξης της διώρυγας του Σουέζ το 1869, καθώς και της διώρυγας του Παναμά το 1914, μεταμόρφωσαν τις θαλάσσιες μεταφορές μια για πάντα, μειώνοντας δραστικά τους χρόνους μετακινήσεων και δίνοντας περαιτέρω ώθηση στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Παράλληλα, η ολοκλήρωση του Διηπειρωτικού Σιδηροδρόμου στις ΗΠΑ το 1869, ακολουθούμενη από αυτές του Orient Express στην Ευρώπη το 1883 και του Υπερσιβηρικού Σιδηροδρόμου το 1916 στη Ρωσία, εδραίωσαν τους σιδηροδρόμους στις διηπειρωτικές χερσαίες μεταφορές. Έτσι, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα οι θαλάσσιες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν εδραιωθεί ως ο κύριος τρόπος μεταφορών, ενώ ο συνδυασμός τους θεωρείται δεδομένος για τη μεταφορά προσώπων και αγαθών. Ένα ολοκληρωμένο δίκτυο χερσαίων σιδηροδρομικών υποδομών, συνδυαζόμενο με συντομότερες και ασφαλέστερες θαλάσσιες διαδρομές, χάρη στη δημιουργία των δύο μεγάλων διωρύγων στον Παναμά και στο Σουέζ, επέτρεψαν την ολοκληρωτική συνδεσιμότητα του πλανήτη από βορρά προς νότο και από ανατολή προς δύση. Αυτή η εξέλιξη είχε άμεσες συνέπειες στην εδραίωση της αποικιοκρατίας στην Αφρική και στην Ασία από τις ευρωπαϊκές αποικιοκρατικές δυνάμεις, καθώς και στην εποίκιση της ενδοχώρας της Αμερικής και της Σιβηρίας από τις ΗΠΑ και τη Ρωσία, αντίστοιχα.



**1880**— In the ten-year period prior to 1880, some 40,000 miles of railroad were built, bringing the total network up to 93,267 miles. In 1880, every state and territory was provided with railway transportation. A second line of railroads to the Pacific was nearing completion, and other transcontinental railroads were under construction. Railway development was exerting a powerful influence upon immigration and agricultural and industrial growth throughout the country.

Εικόνα 1: Ο Διηπειρωτικός Σιδηρόδρομος και το σιδηροδρομικό δίκτυο των ΗΠΑ το 1880

(Railroad Forums, 2013)



Εικόνα 2: Η ραγδαία εξέλιξη της αποικιοκρατίας στην Αφρική από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τον

Α' Παγκόσμιο Πόλεμο (Wikipedia)

Οι σιδηρόδρομοι απετέλεσαν μία από τις μεγαλύτερες ευκαιρίες στην παγκόσμια ιστορία ώστε να επινοηθούν νέες μέθοδοι σχετικά με την ανεξέλεγκτη επέκταση των πόλεων, δημιουργώντας συμπυκνωμένες και αυτόνομες αστικές οντότητες με σημείο αναφοράς και πυκνωτή των δραστηριοτήτων τους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Επιπλέον, επέτρεψαν τη δημιουργία ιεραρχημένων δικτύων στο εσωτερικό των κρατών και αξιόπιστους συνδέσμους με το εξωτερικό τους. Παράλληλα, οι λιμένες ταυτίστηκαν με την εξωστρέφεια και αντιμετωπίστηκαν ως το σημείο επικοινωνίας με μακρινές

ηπείρους που κάποτε χώριζε η θάλασσα, αφού τα υπερωκεάνια έκαναν εφικτά τα υπερπόντια ταξίδια σε μαζική κλίμακα. Κοινό χαρακτηριστικό των σιδηροδρομικών σταθμών και των λιμένων ήταν η σύνδεση και η αλληλεπίδρασή τους με τον χώρο στον οποίο αναφέρονταν, καθώς και με τις παραγωγικές του διαδικασίες (Διάφοροι, 1981, pp. 14-18). Η πορεία της βιομηχανικής κοινωνίας ωστόσο, εναντιώθηκε σθεναρά σε τέτοιου είδους σχεδιασμούς, παρά τα θετικά δείγματα που υπήρχαν καθ' όλον τον 19<sup>ο</sup> αιώνα.

Σα να ήταν αποτέλεσμα μιας ομόφωνης απόφασης, επιλέχθηκε η καταστρεπτική οδός του πρόσκαιρου κέρδους, που είχε ως αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις την παύση λειτουργίας και την κατάργηση του σιδηροδρομικού δικτύου προς όφελος της πετρελαιοκίνησης και της βασισμένης στο αυτοκίνητο πόλης. Παράλληλα, οι θαλάσσιες μεταφορές περιορίστηκαν στις άκρως απαραίτητες εκφάνσεις τους, όσες δηλαδή δε μπορούσαν να αντικαταστήσουν οι αερομεταφορές, αποδυναμώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον ρόλο πλήθους λιμένων και ρημάζοντας τις αντίστοιχες παραθαλάσσιες πόλεις. Το αποτέλεσμα ήταν ο προωθούμενος από τους μοντερνιστές αχανής και ζωνοποιημένος χώρος, του οποίου οι μετακινήσεις αλλά και η ύπαρξη, οφείλονταν στην αυτοκίνηση και στις αερομεταφορές. Το μοντέλο αυτό ευαγγελιζόταν τον εκμηδενισμό των αποστάσεων δια μέσου των νέων αυτών τεχνολογιών, προτάσσοντας την απαγκίστρωση από τον γεωγραφικό χώρο, λόγω των φυσικών εμποδίων που αυτός παρουσίαζε. Σύντομα, το συγκεκριμένο μοντέλο φάνέρωσε τις αδυναμίες του, αφού απαγκίστρωση από τον χώρο σήμαινε και απαγκίστρωση από την παραγωγή, καθώς και από τις επικρατούσες χωρικές σχέσεις (Duany, Speck, & Lydon, 2010, p. 3.2).

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα ανακαλύπτονται τα μεγάλα πετρελαϊκά κοιτάσματα και για τα επόμενα 50 χρόνια τα πετρελαϊκά κράτη σταδιακά ξεκινούν την εντατική τους εκμετάλλευση, στο πλαίσιο και του μεταξύ τους ανταγωνισμού. Οι ΗΠΑ πρωτοστατούν με την εκμετάλλευση του κοιτάσματος στο Τέξας το 1901 και μερικά χρόνια αργότερα με την εκμετάλλευση του σαουδαραβικού κοιτάσματος το 1944, μέσω της Aramco. Η Ευρώπη ακολουθεί με μικρή καθυστέρηση, λόγω των δύο παγκοσμίων πολέμων με επίκεντρο τα εδάφη της, με την εκμετάλλευση του κοιτάσματος της Βόρειας Θάλασσας το 1951. Αυτές οι ενέργειες επέτρεψαν μια πρωτοφανή παροχή ποσότητας πετρελαίου και υποπροϊόντων του στις αγορές, ως ελκυστικής και προσιτής καύσιμης ύλης. Σύντομα το ατμοκινούμενο μοντέλο παραμερίστηκε δίνοντας τη θέση του στο πετρελαιοκίνητο και βενζινοκίνητο μοντέλο. Οι σιδηρόδρομοι και η ναυτιλία βρέθηκαν σε δυσχερή θέση στον ανταγωνισμό τους με τα νεοεμφανιζόμενα αυτοκίνητα και αεροπλάνα, καθώς έπρεπε να αναβαθμίσουν τους στόλους τους εξαρχής με νέο μεταφορικό υλικό, συμβατό με το νέο μοντέλο. Η εμφάνιση του πετρελαιοκίνητου μοντέλου, ασφαλώς, δεν αρκούσε από μόνη της ώστε να ανατρέψει τα μέχρι τότε επικρατούμενα μεταφορικά μοντέλα. Η μεγάλη τομή επετεύχθη χάρη στην εφαρμογή του «φορντισμού» στη βιομηχανία. Ο «φορντισμός» ονομάστηκε έτσι από τον βιομήχανο αυτοκινήτων Henry Ford που τον πρωτοεφήρμοσε σε μεγάλη κλίμακα στην αυτοκινητοβιομηχανία του, κάνοντας δυνατή τη μαζική παραγωγή του αυτοκινήτου, και ταυτόχρονα μειώνοντας την τιμή αγοράς του. Μέχρι τότε, το αυτοκίνητο ως νέα τεχνολογία θεωρείτο ότι θα είχε περιορισμένη χρήση μόνο από τις ελίτ του χρήματος, όπως άλλοτε οι άμαξες. Το παράδειγμα του Ford

σύντομα ακολουθήθηκε και από τις ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες στη Βρετανία, στη Γαλλία, στην Ιταλία, καθώς και στη Γερμανία. Παράλληλα, στις αρχές του 20ου αιώνα μεγάλη ανάπτυξη γνώρισε και ο τομέας της αεροπορικής βιομηχανίας με την παραγωγή αερόπλοιων για εμπορικούς κι επιβατικούς σκοπούς και αεροπλάνων για στρατιωτικούς και τουριστικούς σκοπούς. Η αυτοκίνηση και οι αερομεταφορές γνώρισαν μεγάλη τεχνολογική πρόοδο με το ξέσπασμα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Η επιτακτική ανάγκη για μαζική μεταστροφή προς ένα πιο αυτόνομο μοντέλο κίνησης και μεταφορών, από τα μέχρι τότε επικρατούντα μοντέλα σιδηροδρόμων και ναυσιπλοΐας, έγινε φανερή κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και η προμολόγηση αυτής της πολιτικής ενισχύθηκε κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου (Σαρηγιάννης, 2000, pp. 36-38).

Στον απόηχο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, και με την απειλή μιας δεύτερης παγκόσμιας σύρραξης να πλανάται, τα κράτη επένδυσαν στην ταχεία ανάπτυξη των οδικών μεταφορών, καθώς και των μεγάλης κλίμακας αερομεταφορών. Την αρχή κάνουν και πάλι οι ΗΠΑ το 1916 με τη θεσμοθέτηση του Federal Aid Road Act, το οποίο θα ακολουθήσει το Federal Highway Act το 1921. Παράλληλα, η Ιταλία γίνεται η πρώτη χώρα παγκοσμίως που κατασκευάζει αυτοκινητόδρομο μεγάλων αποστάσεων το 1924, ενώ η ναζιστική Γερμανία ακολουθεί το 1933 με την κατασκευή του ολοκληρωμένου δικτύου αυτοκινητοδρόμων Reichsautobahn. Αν και αυτές οι πολιτικές είχαν ως αφορμή τις στρατιωτικές ανάγκες για άμεσο και αποτελεσματικό ανεφοδιασμό των στρατευμάτων και των πολεμικών μετώπων σε ενδεχόμενη σύρραξη, ακολουθήθηκαν από εξίσου θαρραλέες πρωτοβουλίες για τις πολιτικές μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, στα μεγάλα βιομηχανικά κράτη προμολογήθηκε η μαζική παραγωγή αυτοκινήτων από τις εθνικές αυτοκινητοβιομηχανίες, με αποκορύφωμα το Volkswagen της ναζιστικής Γερμανίας (Newman & Kenworthy, 1999, pp. 68-69).

#### **U.S. Interstate Highway System**



Εικόνα 1: Το Interstate Highway System των ΗΠΑ σήμερα, υλοποιημένο κατά 99% (Tran)

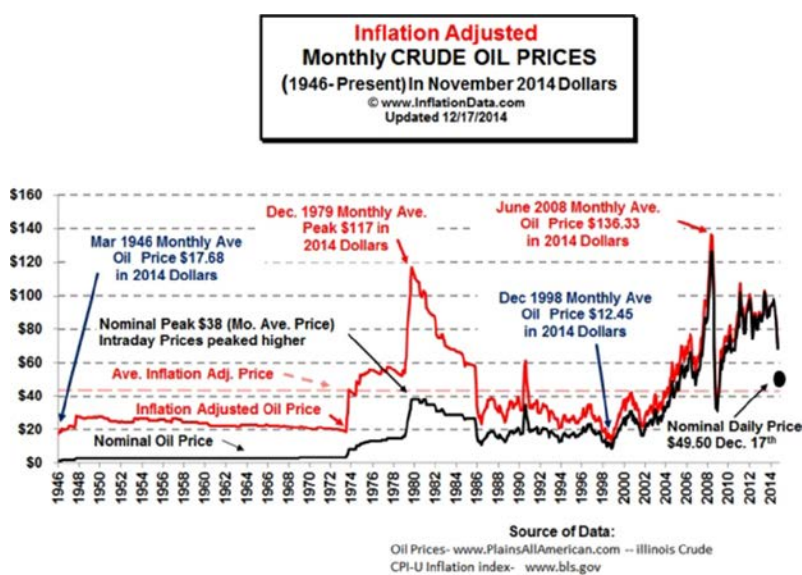
Μεταπολεμικά, οι ΗΠΑ εμπνευσμένες από το μοντέλο της ναζιστικής Γερμανίας, σχεδίασαν και ξεκίνησαν την υλοποίηση του Interstate Highway System το 1956, του οποίου η κατασκευή ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Στόχος του ήταν η δημιουργία ενός αντίστοιχου του Διηπειρωτικού Σιδηροδρόμου συστήματος με τη μορφή αυτοκινητοδρόμων. Παρόμοιες πολιτικές ίσχυσαν και για τις αερομεταφορές, με ραγδαία κατασκευή αερολιμένων στις μεγάλες πόλεις, ανάπτυξη των δικτύων αερομεταφορών κι ενίσχυση των αεροπορικών βιομηχανιών (Baldwin & Baldwin, 2004, pp. 1-158).

Μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την τεράστια ανάπτυξη υποδομών και τεχνολογίας όσον αφορά το αυτοκινούμενο κι αεροπορικό μεταφορικό μοντέλο, οι νέες συνθήκες και οι κανόνες της ελεύθερης αγοράς που επικράτησαν στο δυτικό φιλελεύθερο μπλοκ, άνοιξαν τον δρόμο σε ένα νέο μέλλον για τα κράτη και τις πόλεις, με την κυριαρχία του ΙΧ και των αερομεταφορών να είναι καθολικές, ιδίως στις ΗΠΑ. Αλλά ακόμη και στις ευρωπαϊκές πόλεις, οι μοντερνιστικές θεωρίες σχετικά με τις πόλεις που έπρεπε να είναι σχεδιασμένες για το αυτοκίνητο, παρέδωσαν τις πόλεις στην κυκλοφορία και τη στάθμευση των αυτοκινήτων, αλλοιώνοντας τον αστικό ιστό ώστε να εξυπηρετηθεί η κίνηση και στάση των ΙΧ. Παρά τα θετικά δείγματα που είχαν δώσει οι σιδηρόδρομοι και η ναυσιπλοΐα στο παρελθόν, με την άμεση σύνδεσή τους με τον αστικό και παραγωγικό ιστό, από τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι σιδηρόδρομοι και η ναυσιπλοΐα εισέρχονται σε φάση ύφεσης, και μεταπολεμικά σε φάση παρακμής (Σαρηγιάννης, 2000, pp. 39-43).

Οι καταστροφικές συνέπειες των δύο παγκοσμίων πολέμων, οι επακόλουθες οικονομικές ανακατατάξεις, αλλά κυρίως οι πιέσεις των σιδηροδρομικών μεταφορών από τον ισχυρό ανταγωνισμό του αυτοκινήτου, του υπεραστικού λεωφορείου και του αυτοκινούμενου φορτηγού οδήγησαν σε μια άνευ προηγούμενου οπισθοδρόμηση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Παράλληλα, ο ανταγωνισμός που επιβλήθηκε από τις μαζικές αερομεταφορές στις σιδηροδρομικές και υδάτινες μεταφορές, εκμηδένισαν τη μεταφορική σημασία των δεύτερων. Αξίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι ο ανταγωνισμός κατέστη άνισος καθώς ήταν κρατική πλέον πολιτική η μεγαλύτερη επιδότηση των αυτοκινούμενων και αερομεταφερόμενων μοντέλων, εν συγκρίσει με το σιδηροδρομικό και το ναυτιλιακό μοντέλο. Μεταπολεμικά πολλές σιδηροδρομικές και ναυτιλιακές εταιρείες, όντας ιδιωτικές και αδυνατώντας να ανταπεξέλθουν στα οικονομικά τους ισοζύγια, αναγκάστηκαν να κλείσουν λόγω της κατάστασης αυτής, ενώ πλήθος σιδηροδρομικών γραμμών καταργήθηκαν και πολλές σιδηροδρομικές και λιμενικές υποδομές απαξιώθηκαν, ως απαρχαιωμένα συστήματα. Το μοντέλο αυτό δεν ακολουθήθηκε από το ανατολικό σοσιαλιστικό μπλοκ, το οποίο λόγω των ιδιομορφιών του πιο εσωστρεφούς μοντέλου παραγωγής και οικονομίας που το χαρακτήριζαν, επέμεινε σε πιο παραδοσιακά μοντέλα μεταφορών, χωρίς ωστόσο παράλληλα να επηρεάζει τις παγκόσμιες τάσεις κι εξελίξεις. Διαπιστώνεται έτσι ότι η ναυτιλία περιορίστηκε στις μικρών αποστάσεων επιβατικές μετακινήσεις και στις μεγάλων αποστάσεων εμπορικές μεταφορές. Ταυτόχρονα, λόγω διαφορετικών πληθυσμιακών πυκνοτήτων και διανυόμενων αποστάσεων, οι σιδηρόδρομοι περιορίστηκαν στις ΗΠΑ για τις

μεγάλων αποστάσεων εμπορικές μεταφορές, ενώ στην Ευρώπη για τις αντίστοιχες επιβατικές μεταφορές.

Οι πρώτοι τριγμοί στο μέχρι τότε αδιαμφισβήτητο μεταπολεμικό μοντέλο μεταφορών οφείλονται στον μετασχηματισμό της παγκόσμιας πολιτικής σκηνής και συνεπακόλουθα της παγκόσμιας οικονομίας, κατά τις δεκαετίες του 1960 και του 1970. Το τέλος της αποικιοκρατίας στην Αφρική και στην Ασία, καθώς και οι αραβικές επαναστάσεις, οδήγησαν σε ευρείες αναταραχές που ανέτρεψαν το καθεστώς διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου κι εκτίναξαν τις τιμές του πετρελαίου, εγείροντας τα πρώτα ερωτήματα σχετικά με το αν θα έπρεπε να συνεχιστεί η εφαρμογή του ίδιου μεταφορικού μοντέλου. Ενδεικτικά αναφέρονται ως κομβικά σημεία της περιόδου αυτής η κρατικοποίηση της διώρυγας του Σουέζ από την αιγυπτιακή κυβέρνηση το 1950, συνοδευόμενη από την κρίση του Σουέζ στο διάστημα 1956-1957, καθώς και τον Αραβοϊσραηλινό Πόλεμο στο διάστημα 1967-1975, ενώ σημαντικότερη όλων των κρίσεων υπήρξε η Πετρελαϊκή Κρίση του 1974 με την επιβολή εμπάργκο πετρελαίου από τις αραβικές χώρες. Αποτέλεσμα της Πετρελαϊκής Κρίσης του 1974, σε πολιτικό επίπεδο, υπήρξε η Ιρανική Ισλαμική Επανάσταση το 1979 και ο Πόλεμος Ιράν-Ιράκ το διάστημα 1980-1988. Τα προαναφερθέντα συνδεδεμένα μεταξύ τους γεγονότα στις μεγάλες πετρελαιοπαραγωγές χώρες του Περσικού Κόλπου καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό το υπόβαθρο βάσει του οποίου λήφθηκε η απόφαση από τα δυτικά κράτη να στραφούν σε ένα εναλλακτικό παραγωγικό και μεταφορικό μοντέλο που σταδιακά θα απαγκιστρωνόταν από την ανάγκη σε εισαγόμενο πετρέλαιο. Το γεγονός ότι για να συντηρηθεί το μέχρι τότε μοντέλο απαιτούσε εισαγωγές πετρελαίου από την ανταγωνιστική Σοβιετική Ένωση, ελλείψει διαθεσιμότητας του αραβοϊρανικού πετρελαίου, ενέτεινε την οικονομική και στρατιωτική αυτονομία των σοβιετικών, επιβάλλοντας τη ραγδαία μεταστροφή των πολιτικών του δυτικού φιλελεύθερου μπλοκ, ιδίως στα ευρωπαϊκά κράτη και την Ιαπωνία, που ήταν περισσότερο εξαρτώμενα από τις εισαγωγές πετρελαίου εν συγκρίσει με τις ΗΠΑ (Edwards, 1997, pp. 18-19).



Εικόνα 2: Η διακύμανση της τιμής του πετρελαίου από το 1946 μέχρι και σήμερα (McMahon, 2014)

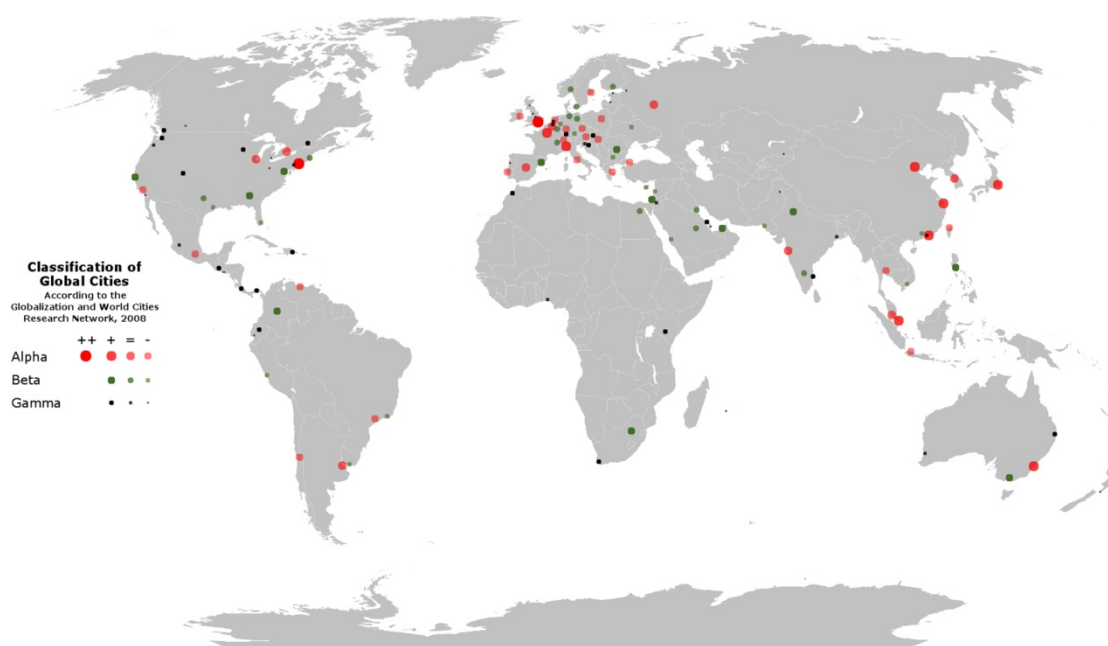
### 1.3. Προς έναν παγκοσμιοποιημένο χώρο: Η ανάδυση των συνδυασμένων μεταφορών

Μία σειρά από αλληλοσυνδεόμενα γεγονότα, όπως έγινε φανερό στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, ευθύνονται για τη σταδιακή μεταστροφή του παραγωγικού και μεταφορικού μοντέλου παγκοσμίως από το 1960 και μετά. Η κατάρρευση της αποικιοκρατίας και οι αραβικές εξεγέρσεις, συνοδευόμενες από τις απανωτές ενεργειακές (πετρελαϊκές) κρίσεις του διαστήματος 1960-1990, υπήρξαν ο καταλύτης για τον μετασχηματισμό του βιομηχανικού και αποικιοκρατικού μοντέλου στο μοντέλο παγκόσμιας οικονομίας κι ελεύθερης αγοράς που επικρατεί σήμερα. Η βιομηχανική παραγωγή μεταφέρθηκε από τα ανεπτυγμένα προς τα αναπτυσσόμενα κράτη (συχνά πρώην αποικίες των ανεπτυγμένων κρατών), μετακυλώντας έτσι το ενεργειακό κόστος της βιομηχανικής παραγωγής και των βιομηχανικών υποδομών στα κράτη αυτά. Παράλληλα, η αποβιομηχάνιση των ανεπτυγμένων κρατών άνοιξε τον δρόμο για την τριτογενοποίηση των οικονομιών τους (Vickerman, 2002, pp. 163-174).

Αυτή η παράλληλη διαδικασία σήμανε από τη μεριά των ανεπτυγμένων κρατών την εκμετάλλευση των πρώτων υλών και του φθηνού εργατικού δυναμικού των αναπτυσσόμενων κρατών για τις παραγωγικές διαδικασίες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα, καθώς και την ταυτόχρονη εξειδίκευση του δικού τους εργατικού δυναμικού για τις διαδικασίες του τριτογενούς τομέα. Οι υπηρεσίες του τριτογενούς τομέα των ανεπτυγμένων κρατών, με κυριότερες την παροχή τεχνογνωσίας και τη διαχείριση επιχειρήσεων, χρησιμοποιήθηκαν με τη σειρά τους ως εξαγωγικό προϊόν ώστε να καταστεί δυνατή η εκβιομηχάνιση των αναπτυσσόμενων κρατών (Caves, 1981, pp. 203-223). Η θεμελιώδης αυτή παραγωγική μεταλλαγή έγινε δυνατή χάρη στη φιλελευθεροποίηση των ασιατικών σοσιαλιστικών δημοκρατιών (στην Κίνα το 1978, στο Βιετνάμ το 1986, κτλ.), ενώ επιταχύνθηκε μετά την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης και των ευρωπαϊκών σοσιαλιστικών δημοκρατιών στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Επιπροσθέτως, η εμφάνιση των ψηφιακών τεχνολογιών και των τεχνολογιών αιχμής, επέτρεψε την ακόμη πιο ραγδαία και καθολική εκδοχή αυτής της μεταλλαγής. Αυτό πρακτικά μεταφράστηκε στην καθολική και ριζική επικράτηση της παγκόσμιας αγοράς, καθώς και στην παραγωγική αναδιάρθρωση σε παγκόσμιο επίπεδο.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 μέχρι σήμερα, γίνεται λόγος πλέον για μια παγκόσμια οικονομία, με διάφορες εκφάνσεις της που γίνονται αντιληπτές στον τρόπο διεξαγωγής του εμπορίου και των μεταφορών, αλλά και στα κοινωνικά, χωροταξικά και πολεοδομικά ζητήματα. Παρά το γεγονός ότι έχει υπάρξει ένα διεθνές οικονομικό σύστημα για μεγάλο χρονικό διάστημα και μια παγκόσμια οικονομία για αρκετούς αιώνες, η σημερινή κατάσταση διακρίνεται από δύο βασικά χαρακτηριστικά. Από τη μία μεριά, παρατηρείται ο σχηματισμός υπερεθνικών χώρων οικονομικής δραστηριότητας όπου οι κυβερνήσεις ασκούν ελάχιστο ρόλο, ευνοώντας την «αυτορρύθμιση» των χώρων αυτών. Παραδείγματα τέτοιων χώρων είναι οι εξαγωγικές και αποκλειστικές οικονομικές ζώνες, τα offshore τραπεζικά κέντρα, καθώς και

πολλές από τις νέες διεθνείς οικονομικές χρηματοπιστωτικές αγορές. Από την άλλη μεριά, αυτοί οι υπερεθνικοί χώροι για οικονομική δραστηριότητα χωροθετούνται σε εθνικά εδάφη και κυβερνώνται από κυρίαρχα κράτη-έθνη. Δεν υφίσταται τέτοιου είδους οντότητα όπως μια παγκόσμια οικονομία «εκεί έξω», σε κάποιον χώρο που να εδράζεται εκτός των κρατών-εθνών. Αντιθέτως, η χωροθέτηση των υπερεθνικών χώρων εντός των εθνικών εδαφών καθορίζει την παρούσα φάση της παγκόσμιας οικονομίας, αφού αυτοί οι χώροι συνήθως ταυτίζονται με τις «παγκόσμιες πόλεις». Ουσιαστικά, αυτή είναι η νέα εξέλιξη που ονομάζεται ολοένα και συχνότερα παγκόσμια οικονομία, ούτως ώστε να διαφοροποιείται από τις προηγούμενες μορφές, όπως αυτές των παλαιών αποικιοκρατικών αυτοκρατοριών ή του διεθνούς οικονομικού συστήματος της άμεσης μεταπολεμικής περιόδου, κατά τις οποίες οι κυβερνήσεις έπαιζαν έναν ζωτικής σημασίας ρυθμιστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο, στις επενδύσεις και στις οικονομικές αγορές. Πρακτικά ωστόσο, παρά τη διάχυση των δραστηριοτήτων και των εφαρμοζόμενων πολιτικών, ο χώρος διατηρεί τη σημασία του, ενδεχομένως σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό από πριν, και κάθε άλλο παρά περί αχωρικής ανάπτυξης δε μπορεί να γίνει λόγος (Sassen, *Cities in a World Economy (Sociology for a New Century Series)*, 1994, pp. xii-xiv).

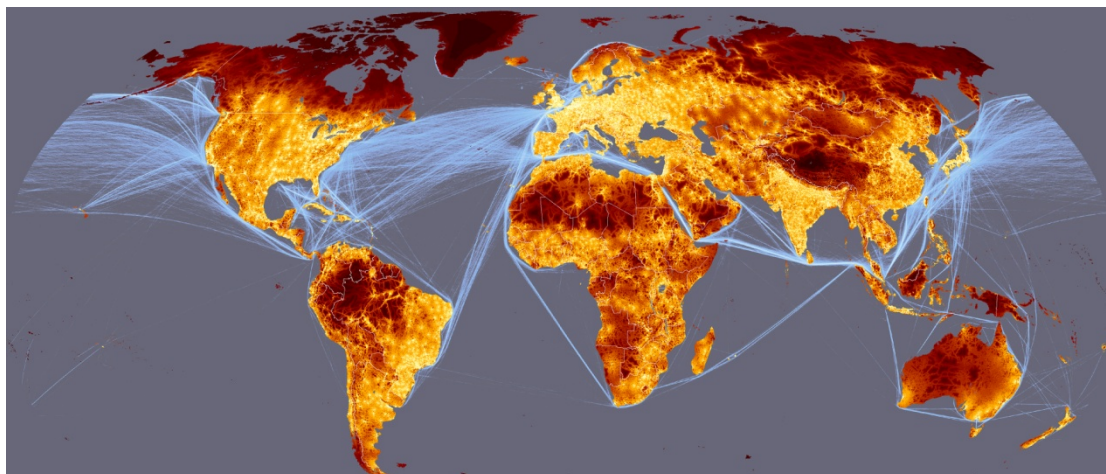


Εικόνα 3: Οι παγκόσμιες πόλεις σήμερα (The Basement Geographer, 2011)

Η αναδιάρθρωση του καπιταλισμού με τη μορφή της παγκόσμιας οικονομίας και με ακρογωνιαίο λίθο της τον τομέα των υπηρεσιών, παρήγαγε σταδιακά αυτό που αποκαλείται από τον Castells «πληροφορικός τρόπος ανάπτυξης» και το οποίο βαθμιαία οδηγεί σε μια κοινωνία των μετα-υπηρεσιών. Πρόκειται ουσιαστικά για μια κοινωνία που ξεπερνά πια την εξάρτησή της ακόμη και από τον τριτογενή τομέα, και πλέον βασίζεται στον τεταρτογενή τομέα, αυτόν της πληροφορίας και των επικοινωνιών. Αυτή η διαδικασία που βρίσκεται εν εξέλιξη από τη δεκαετία του 1990 με την τελειοποίηση του τριτογενούς μοντέλου, ευθύνεται για το γεγονός ότι σήμερα οι οικονομίες των δυτικών μητροπόλεων τείνουν να βασίζονται όλο και περισσότερο στην κυκλοφορία συμβολικών και πληροφοριακών αγαθών, παρά στην παραγωγή και



κυκλοφορία υλικών αγαθών. Αυτό ωστόσο, σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει και την ταυτόχρονη μείωση των ροών υλικών αγαθών και προσώπων. Αντιθέτως, η δημιουργία δικτύων σε παγκόσμια κλίμακα μεταξύ των παγκόσμιων κέντρων, μέσα στα οποία ρέουν από κεφάλαια και θέσεις εργασίας, μέχρι προϊόντα, πρώτες ύλες και πρόσωπα, δημιουργούν τις νέες ιεραρχήσεις πόλεων και περιφερειών, με βάση τον βαθμό ενσωμάτωσης τους στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα (Castells, 2009, pp. 172-229).



Εικόνα 4: Η ένταση των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο σήμερα (LSE Cities, 2014)

Σε αυτό το πλαίσιο, της σταδιακής κι επιλεκτικής ενσωμάτωσης των αστικών συγκροτημάτων στο παγκόσμιο σύστημα, αναδεικνύονται νέα παγκόσμια κέντρα οικονομικής ανάπτυξης. Κάποιες μητροπόλεις καταλαμβάνουν ηγετικό ρόλο στην κλίμακα της οικονομικής ιεράρχησης (οι λεγόμενες παγκοσμιούπολεις ή οικουμενοπόλεις), ενώ τα υπόλοιπα αστικά κέντρα μάχονται για μια θέση στο παγκόσμιο σύστημα οικονομίας κι εμπορίου. Συνολικά, είναι παραδεκτό πως αυτή η οικονομική αναδιάρθρωση επιδρά στην πληθυσμιακή ενίσχυση των εθνικών μητροπολιτικών κέντρων και των μεγάλων πόλεων, ενώ σε ευρωπαϊκή κλίμακα η τάση αυτή είναι αναλογικά ισχυρότερη για τις μητροπόλεις που θεωρούνται «παγκόσμιες». Οι αλλαγές αυτές έχουν έντονες επιπτώσεις στον αστικό και περιαστικό χώρο, τόσο αναφορικά με το δομημένο περιβάλλον του, όσο και αναφορικά με τα πλέγματα των κοινωνικών σχέσεων που αυτός περιλαμβάνει. Μοιραία, η σημασία αυτών των μεταλλαγών επηρεάζει και τον τρόπο με τον οποίο πραγματώνεται η χωρική δικτύωση και οι μεταφορές.

Είναι φανερό ότι στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η σημασία των μητροπόλεων, ως επίκεντρο επιτελικών λειτουργιών, αυξήθηκε. Οι εξελίξεις στη σύγχρονη εποχή της παγκοσμιοποίησης έχουν ως κατεξοχήν πεδίο τους τον αστικό και περιαστικό χώρο με επίκεντρό τους κυρίως αυτές τις πόλεις που θεωρούνται ως «παγκόσμιες» και που διαπλέκονται μεταξύ τους σε δίκτυα συνεργασίας, αλλά και ανταγωνισμού. Η γεωγραφία της παγκοσμιοποίησης περιλαμβάνει μια ταυτόχρονη δυναμική διασποράς και κεντρικότητας. Οι μαζικές τάσεις για χωρική διασπορά των οικονομικών δραστηριοτήτων σε μητροπολιτικό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο, μέσω της πληροφορικής, συνέβαλλαν σε απαιτήσεις νέων τύπων εδαφικής συγκέντρωσης υπηρεσιών διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου. Ακριβώς λόγω

αυτής της διασποράς των κεντρικότητων και της διάχυσης των αστικών δραστηριοτήτων, κατά τη Sassen, δημιουργείται το σκηνικό ανταγωνισμού μεταξύ των παγκόσμιων πόλεων. Ο ανταγωνισμός αυτός βασίζεται στην οικονομιστική διάκριση των πόλεων και στην ουσία στην «επιχειρηματικότητα» που κάθε αστικός χώρος επιδεικνύει. Οι μεγάλες οικονομίες κλίμακας, οι νέες υποδομές, η πρόσβαση στις διεθνείς αγορές, τα μεταφορικά δίκτυα, το υψηλά εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό καθώς και η πληθώρα χωρικών συνδέσεων, αποτελούν τις κύριες μεταβλητές που επηρεάζουν τη χωροθέτηση των νέων αστικών επενδύσεων και αναπλάσεων στα αστικά συγκροτήματα σήμερα (Sassen, *The Global City : strategic site/new frontier*, 2001).

Σύμφωνα με τους Boyle και Rogerson, βασικό αντικείμενο της αστικής διακυβέρνησης και στόχος των τοπικών κυβερνήσεων γίνεται ολοένα και περισσότερο η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών και χώρων που παρουσιάζονται ως ελκυστικές για την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων. Μια σημαντική σχέση μεταξύ του σχεδιασμού και της οικονομίας του χώρου που διατηρήθηκε για αιώνες, φαίνεται να αντιστρέφεται στη σύγχρονη εποχή, καθώς πλέον η υψηλή ποιότητα του σχεδιασμένου χώρου δεν αποτελεί απόρροια της οικονομικής άνθισης, αλλά χρησιμοποιείται συνειδητά ως το μέσο οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων. Τα κράτη πλέον επενδύουν στο όραμα της ανάπτυξης ασκώντας μια πολιτική που διευκολύνει την ένταξη των τοπικών δεδομένων στο διεθνές οικονομικό σύστημα, βάσει νεοφιλελεύθερων επιλογών. Χρησιμοποιώντας τη διεθνή τακτική και τεχνογνωσία, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη υποδομών και στην αισθητική αναβάθμιση των χώρων της πόλης, δηλαδή αναλαμβάνεται από μεριάς κρατών το οικονομικό κόστος και ρίσκο της παροχής κατάλληλου περιβάλλοντος για καρποφορία των επενδύσεων ιδιωτικών κεφαλαίων, στοχεύοντας στην άνοδο της επιχειρηματικότητας και στον αστικό ανταγωνισμό. Κύρια εργαλεία για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι είναι η δημιουργία ενός δικτύου τοπικής και υπερτοπικής προσβασιμότητας σε συνδυασμό με αναπλάσεις γύρω από τους κόμβους μεταφορών (Rogerson & Boyle, 2000, pp. 161-163). Οι υποδομές μεταφορών είναι αποτέλεσμα πολιτικών αποφάσεων, είτε άμεσα, με τις δράσεις φορέων που συγκροτούν τα κράτη, είτε έμμεσα, με την ανάθεση αυτής της ευθύνης σε ιδιώτες. Ακόμη και όταν τα κράτη στρέφονται προς την ιδιωτική οικονομία για την ανεύρεση πόρων, αυτό γίνεται με παροχή εγγυήσεων που ορίζονται από σχετικές συμβάσεις και που κατοχυρώνουν τους όρους και τις υποχρεώσεις έναντι του κοινωνικού σχηματισμού (Graham & Marvin, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, 2001, pp. 304-378).

Όπως έγινε φανερό, οι αλλαγές του παραγωγικού συστήματος κατά τις διαδικασίες παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, οδηγούν στην αναδιοργάνωση του χώρου των πόλεων με βασικό κριτήριο του τις υποδομές. Στη νεοφιλελεύθερη πολιτική οι υποδομές λειτουργούν ως υλικές προϋποθέσεις στον χώρο για την υποστήριξη κυρίαρχων οικονομικών και πολιτικών προγραμμάτων, καθώς η επιχειρηματικότητα αρθρώνεται πάνω σε χωρικά δίκτυα. Το στοιχείο που χαρακτηρίζει τη νέα λογική οργάνωσης των υποδομών είναι η διαφοροποίηση και η αυτονόμηση τους από τον σχεδιασμό του χώρου καθώς και η συστηματική προσπάθεια για τη δημιουργία ενός νέου πλαισίου για την παραγωγή τους (Sassen, *The global city: New York, London,*

Tokyo, 1991, pp. 22-34). Το νέο παγκοσμιοποιημένο πρότυπο οργάνωσης του χώρου, που συνυπάρχει με παλαιότερες μορφές και διαδικασίες χωρικής ανάπτυξης, επιλέγει να δραστηριοποιείται κυρίως σε ζώνες υψηλής απόδοσης, όπως είναι κατά κύριο λόγο οι μεγάλοι συγκοινωνιακοί άξονες, δηλαδή σημεία ευρείας διασύνδεσης με μέσα μαζικής μεταφοράς, στους οποίους εξαιτίας της προσπελασιμότητάς τους, η ζήτηση για εντατικές χρήσεις εμπορίου και υπηρεσιών είναι αυξημένη. Η κεντροβαρική σημασία των μητροπόλεων επηρεάζει τη δομή και λειτουργία του δικτύου μεταφορών υψηλής απόδοσης σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, ανάλογα με την εμβέλεια της ενδοχώρας που ορίζει η ζώνη επιρροής τους (Ganeshan & Harrison, 1995, pp. 1-3). Έτσι, οι μητροπολιτικές περιοχές χαρακτηρίζονται συνήθως από πυκνά δίκτυα χερσαίων μεταφορών που εξασφαλίζουν πρόσβαση στην κλίμακα της περιφέρειας και της χώρας ενώ ταυτόχρονα συνδέονται με κύριους άξονες που παρέχουν πρόσβαση προς τις γειτονικές χώρες. Επιπλέον, είναι συνδεδεμένες με διεθνείς κόμβους μεταφορών που με τη σειρά τους διασυνδέονται μεταξύ τους δημιουργώντας παγκόσμια δίκτυα. Στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχουν διατροπικές συνδέσεις που εξασφαλίζουν τη συμπληρωματικότητα των μέσων μεταφοράς από το τοπικό έως το διεθνές επίπεδο.

Σήμερα, τα συστήματα μεταφορών είναι εντατικοποιημένα έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις αυξημένες απαιτήσεις της ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο με στόχο τους την παροχή μεγάλης ποικιλίας παρόμοιων και ανταγωνιστικών μεταξύ τους μεταφορικών παροχών, οι οποίες ανανεώνονται συχνά, συνδυάζονται με όλους τους πιθανούς τρόπους μεταξύ τους και είναι πάντα διαθέσιμες προς το καταναλωτικό κοινό. Ο ελεύθερος ανταγωνισμός και οι οικονομίες κλίμακας οδήγησαν ταυτόχρονα στη διεύρυνση των τελικών προορισμών αγαθών και προσώπων στην προσπάθεια να εξασφαλιστεί η πρόσβαση σε όλο και μεγαλύτερο τμήμα του παγκόσμιου χάρτη. Σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ το πλήθος των διακινούμενων μονάδων αυξάνεται και οι διανυθείσες αποστάσεις επιμηκύνονται, υπάρχει η απαίτηση για μεγαλύτερη συχνότητα μετακινήσεων και αυξημένη αξιοπιστία του συστήματος μεταφορών. Προκειμένου η λειτουργία του συστήματος των μεταφορών να ανταπεξέλθει στις νέες απαιτήσεις για συνεχή βελτίωση της απόδοσης και μεγέθυνση της χωρικής εμβέλειας των μετακινήσεων είναι απαραίτητη η εισαγωγή καινοτόμων τεχνικών διαχείρισης και εφαρμογών νέας τεχνολογίας. Ο ρόλος του συστήματος μεταφορών στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία είναι να παρέχει κινητικότητα ανάμεσα στους διάφορους προορισμούς. Από την άλλη πλευρά, η απαίτηση περί έγκαιρης προσφοράς μεταφορικού έργου και η ανάγκη διατήρησης σχετικά περιορισμένων μονάδων που ανανεώνονται οδηγεί στην ανάγκη ενός ιδιαίτερα αποδοτικού συστήματος μεταφορών (Vickerman, 2002, pp. 163-174).

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η σημερινή μορφή του συστήματος μεταφορών βασίζεται στη μετακίνηση μικρότερων μονάδων ανά δρομολόγιο αλλά σε μεγαλύτερο μήκος μετακίνησης και σε δρομολόγια μεγαλύτερης συχνότητας. Ως αποτέλεσμα παρουσιάζεται η αύξηση του συνόλου των παραγομένων χιλιομέτρων και η εντατικοποίηση του συστήματος των μεταφορών. Ο συνδυασμός των απαιτήσεων της παγκόσμιας οικονομίας με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας οδήγησε στην ανάπτυξη του δεύτερου βασικού χαρακτηριστικού του σύγχρονου συστήματος μεταφορών, το οποίο είναι η

συμπληρωματικότητα των μέσων. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (combined transport) και της διατροπικότητας (intermodality) αποτελεί πάγια πολιτική για τη βιώσιμη ανάπτυξη, καθώς ευνοεί την ανταγωνιστικότητα του συστήματος μεταφορών και συντελεί στη μείωση των παραγόντων εξωτερικού κόστους, όπως η μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης με τη χρήση λιγότερο ρυπογόνων μέσων και η αντιμετώπιση της συμφόρησης στα διεθνή δίκτυα (Ανδρικοπούλου, Γιαννακού, Καυκαλάς, & Λατινοπούλου, 2007, pp. 148-163). Πλέον δεν γίνεται λόγος για το ατμοκίνητο ή το πετρελαιοκίνητο ή το οποιοδήποτε μεταφορικό μοντέλο. Στη σημερινή εποχή η συνθήκη είναι ο συνδυασμός των διαφορετικών μεταφορικών μέσων σε ένα ενιαίο σύστημα κατά τρόπο τέτοιο ώστε να επιτυγχάνεται το βέλτιστο αποτέλεσμα. Παράλληλα όμως, τα μεταφορικά μέσα βρίσκονται σε διαρκή κατάσταση εξέλιξης κι επαναπροσδιορισμού, καθώς και σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Αυτό προκαλεί μια σχετικά παράδοξη κατάσταση στην οποία διαφορετικά μεταφορικά μέσα καλούνται ταυτοχρόνως να συνδυαστούν το ένα με το άλλο, ευρισκόμενα ωστόσο σε ανταγωνιστική σχέση μεταξύ τους.

Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών απαιτεί την ύπαρξη κατάλληλων κόμβων και δικτύων με συνέπεια τη διενέργεια μεγάλων αναπτυξιακών προγραμμάτων μεταφορικών υποδομών, αστικών μεταβολών καθώς και αναπλάσεων περιοχών. Απώτερος στόχος αυτών των αναπτυξιακών προγραμμάτων είναι η δημιουργία μητροπολιτικών περιαστικών χώρων στους κατάλληλους κόμβους συνδυασμένων μεταφορών του μεταφορικού δικτύου, οι οποίοι με τη σειρά τους θα προσελκύσουν επενδυτικά κεφάλαια. Τα πολύ μεγάλα κεφάλαια που απαιτούνται για αυτού του είδους τις επενδύσεις συνήθως είναι πολύ μεγαλύτερα από αυτά που μπορεί να δικαιολογήσει ο εκάστοτε κρατικός προϋπολογισμός βάσει του πληθυσμού της περιοχής. Αυτό συμβαίνει διότι αφενός τέτοιες επενδύσεις δεν γίνονται για την εξυπηρέτηση του γενικού πληθυσμού της εκάστοτε πόλης, αλλά για τη διασύνδεση με το παγκόσμιο δίκτυο και το παγκόσμιο κεφάλαιο, και αφετέρου διότι αυτές οι επενδύσεις οφείλουν να ελαχιστοποιούν το ενδεχόμενο μελλοντικού ρίσκου ή πρόσθετης οικονομικής επιβάρυνσης λόγω οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών κρίσεων. Έτσι, αν και μετά τη δεκαετία του 1990 η εκδήλωση πληθώρας παγκόσμιων πολιτικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών κρίσεων συνεχίστηκε, αν δεν εντάθηκε, παρά ταύτα η ένταση του παγκόσμιου εμπορίου και οι επενδύσεις στις συνδυασμένες μεταφορές διακρίνονται ως τις μέρες μας από αυξητικές τάσεις (Γοσποδίνη & Μπεριάτος, 2006, pp. 11-12).

#### **1.4. Η έννοια και οι τύποι των συνδυασμένων μεταφορών**

Έγινε κατανοητό πως η συνηθισμένη τακτική που ακολουθείτο κατά τη μεγαλύτερη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα και που ήθελε ξεχωριστή προσέγγιση για το κάθε μεταφορικό μέσο δεν αποτελεί πλέον επαρκή τρόπο επίλυσης της απαίτησης για συνεχόμενες και αξιόπιστες ροές αγαθών, προσώπων και πληροφοριών στο πλαίσιο του παγκόσμιου μεταφορικού δικτύου και της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Για τον λόγο αυτό, την τελευταία 25ετία προωθείται παγκοσμίως ένα διαφορετικό μοντέλο το οποίο προσεγγίζει τα

μεταφορικά μέσα και τα προβλήματά τους ολικά (ολιστική προσέγγιση). Η ολιστική αυτή προσέγγιση αναδεικνύει σήμερα ως την πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο τις αποκαλούμενες συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες αποτελούν βασικό, αν και σχετικά νέο, τομέα της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εστιάζοντας περαιτέρω στον ευρωπαϊκό χώρο, οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δεν είναι άλλοι από την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των κρατών-μελών της. Η ανάπτυξη αυτή προϋποθέτει τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών το οποίο θα μπορεί να αντιμετωπίσει όλες τις υπάρχουσες ανισοροπίες των διαφορετικών μεταφορικών μέσων, θα μπορεί να προσαρμοστεί στις προκλήσεις και στις απειλές της σημερινής πολυσύνθετης εποχής, ενώ ταυτόχρονα θα συντελεί στην επίτευξη των στόχων των διαδικασιών της βιώσιμης ανάπτυξης, της οικονομικής ανταγωνιστικότητας, καθώς και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η αύξηση των μεταφορών και η αυξανόμενη ανισοροπία στη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς, οδήγησε το ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα συνολικά στην αναποτελεσματικότητα, τόσο από οικονομική όσο και κοινωνική άποψη. Είναι κατανοητό ότι αν οι ρυθμοί αύξησης των μεταφορικών απαιτήσεων συνεχιστούν, τότε θα δημιουργηθούν περαιτέρω προβλήματα στο υπάρχον ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα (Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission, 2011).

Σήμερα, η ύπαρξη ενός αποδοτικού ενιαίου μεταφορικού συστήματος αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που ενισχύεται από την αναμενόμενη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η τάση αυτή που αναμένεται να συνεχιστεί και μάλλον να αυξηθεί κατά τα προσεχή έτη, εξαιτίας της δυναμικής που εμπεριέχουν η ενιαία αγορά, οι διαρθρωτικές αλλαγές της ευρωπαϊκής οικονομίας, καθώς και το οικονομικό άνοιγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε εξωκοινοτικές αγορές, επιβάλλουν την ανάπτυξη του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Με στόχο την απόκτηση κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, η αποτελεσματική και ισορροπημένη χρήση της υπάρχουσας και μελλοντικής χωρητικότητας του ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος έχει εξελιχθεί σε σημαντική πρόκληση, γεγονός που διαφαίνεται από τα σημαντικά έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη. Η προώθηση μίας νέας προσέγγισης που αφορά ολόκληρο το μεταφορικό σύστημα και όχι μεμονωμένα τμήματα αυτού, επιβάλλει την πολιτική των συνδυασμένων μεταφορών η οποία δεν στοχεύει απλώς στην ισορροπημένη και αποδοτική χρήση της μεταφορικής χωρητικότητας αλλά στο σύνολο της, περιλαμβάνοντας δηλαδή την υποδομή, τα μέσα αλλά και τον εξοπλισμό διαχείρισης.

Προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι συνδυασμένες μεταφορές, εν συνεχεία παρατίθενται οι βασικοί ορισμοί και οι διαφορετικές μορφές τους που προκύπτουν από τους συνδυασμούς διαφορετικών μεταφορικών μέσων μεταξύ τους. Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών (ECMT) έχει ορίσει την έννοια των συνδυασμένων μεταφορών (combined transport) δίνοντας τους εξής τεχνικούς ορισμούς (UN/ECE; European Conference of Ministers of Transport (ECMT); European Commission (EC), 2001):

- Πολυτροπικές μεταφορές (Multimodal transport): Οι μεταφορές εκείνες που απαιτούν τουλάχιστον δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς.
- Διατροπικές μεταφορές (Intermodal transport): Οι μεταφορές που γίνονται σε μία και μόνη μεταφορική μονάδα ή όχημα χρησιμοποιώντας σταδιακά διάφορα μέσα μεταφορών ενώ το πραγματικό φορτίο δεν υπόκειται σε χειρισμό κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.
- Συνδυασμένες μεταφορές (Combined transport): Αποτελούν υποκατηγορία των διατροπικών μεταφορών όπου όμως το μεγαλύτερο τμήμα της μεταφοράς διεξάγεται σιδηροδρομικώς, δια της θαλάσσιας ή για της ποτάμιας οδού και όπου κάθε αρχικό ή τελικό τμήμα της μεταφοράς που γίνεται με οδικά μέσα είναι όσο το δυνατόν μικρότερο.

Όσον αφορά τους πιθανούς συνδυασμούς διαφορετικών μέσων μεταφορών στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών, υπάρχουν οι εξής 10 δυνατοί τύποι:

1. σιδηροδρομική και οδική μεταφορά,
2. σιδηροδρομική και θαλάσσια μεταφορά,
3. σιδηροδρομική και εναέρια μεταφορά,
4. σιδηροδρομική μεταφορά και αγωγός,
5. οδική και εναέρια μεταφορά,
6. οδική και θαλάσσια μεταφορά,
7. οδική μεταφορά και αγωγός,
8. θαλάσσια μεταφορά και αγωγός,
9. θαλάσσια και εναέρια μεταφορά,
10. εναέρια μεταφορά και αγωγός.

Φυσικά δεν είναι όλοι οι παραπάνω τύποι συνδυασμών δημοφιλείς. Οι πιο πιθανοί τύποι είναι οι 1, 5, 6 και ακολουθούν οι 2, 3. Η παρούσα εργασία θα επικεντρωθεί στους τύπους 1, 2 και 6.

Η οικονομική βάση των συνδυασμένων μεταφορών έγκειται στο ότι τα μέσα μεταφοράς, καθένα από τα οποία παρουσιάζει εγγενή θετικά οικονομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, μπορούν να ολοκληρωθούν σε μία μεταφορική αλυσίδα από πόρτα σε πόρτα με στόχο την βελτίωση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος. Η ολοκλήρωση μεταξύ των μέσων πρέπει να πραγματοποιηθεί τόσο σε επίπεδα υλικής υποδομής κι εξοπλισμού, όσο και σε επίπεδα λειτουργιών και υπηρεσιών. Στόχος είναι η καλύτερη δυνατή ολοκλήρωση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς έτσι ώστε να επιτραπεί η αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική χρήση του μεταφορικού συστήματος μέσω της προσφοράς πελατοκεντρικών υπηρεσιών από πόρτα σε πόρτα ενώ ταυτόχρονα προβλέπεται η ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων στον μεταφορικό τομέα (Sussman, 2000, pp. 3-4).

Οι συνδυασμένες μεταφορές δεν δεσμεύονται με χρήση μόνο συγκεκριμένων μέσων μεταφοράς. Έτσι, σήμερα οι σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και οδικές μεταφορές καλούνται να συνδράμουν στη βελτιστοποίηση του συνολικού δικτύου. Αν και το μεγαλύτερο ποσοστό του εκτελούμενου μεταφορικού έργου εξακολουθεί να πραγματοποιείται πρωτίστως από τα οδικά μέσα μεταφοράς και δευτερευόντως από τις εναέριας μεταφορές, γεγονός το οποίο έρχεται σε σύγκρουση με την γενικότερη επιδίωξη που είναι η ενίσχυση πιο φιλικών

τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές και η εσωτερική ναυσιπλοΐα (ποτάμιες μεταφορές), η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει προχωρήσει στην ενίσχυση των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων, όπως θα αναλυθεί και το επόμενο κεφάλαιο. Με βάση τις πολιτικές συνδυασμένων μεταφορών, η βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς και η ολοκλήρωσή τους σε ένα ενιαίο σύστημα θα επιτρέψουν την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής μεταφοράς, της αεροπορικής μεταφοράς και της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων, οι οποίες από μόνες τους δεν θα επέτρεπαν την παράδοση από πόρτα σε πόρτα. Οι συνδυασμένες μεταφορές, συνεπώς λειτουργούν συμπληρωματικά κι εμπεριέχονται σε άλλες ευρωπαϊκές μεταφορικές πολιτικές (Σαμπράκος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, 2002, pp. 25-30).

### **1.5. Πλεονεκτήματα συνδυασμένων μεταφορών και χωρική ανάπτυξη**

Από τη δεκαετία του 1990 μέχρι και σήμερα, μπορεί κανείς να ισχυριστεί πως παρατηρείται και πάλι αυξανόμενο ενδιαφέρον για τα παραδοσιακά μέσα μεταφορών, δηλαδή τους σιδηροδρόμους και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, ιδίως στην Ευρώπη. Η στροφή αυτή του αναπτυξιακού σχεδιασμού των κρατών αλλά και της ευρείας αντίληψης για τις παραδοσιακές μεταφορές, μετά από μισό αιώνα παραμέλησης των σιδηροδρομικών και ποτάμιων υποδομών, αφού οι δημόσιες επενδύσεις στράφηκαν στην οδοποιία και τις αερομεταφορές, ενισχύεται από συγκυρίες και γεγονότα όπως οι ενεργειακές κρίσεις, ο οικολογικός χαρακτήρας των μεταφορικών μέσων αυτών, αλλά και τα αυξανόμενα πολύνεκρα ατυχήματα στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Επιπλέον, η χρήση υψηλής τεχνολογίας που είχε ως αποτέλεσμα τεχνολογικές καινοτομίες στα παραδοσιακά μέσα μεταφορών, καθώς και η βελτίωση των συνθηκών στις εν λόγω μεταφορές, ελκύουν όλο και περισσότερο το ευρύ κοινό (European Communities, European Commission, 1993).

Οι απανωτές ενεργειακές (πετρελαϊκές) κρίσεις της δεκαετίας του 1970 ήταν το πρώτο καμπανάκι κινδύνου για τα μέχρι τότε μεταφορικά μοντέλα που στηρίζονταν στην πετρελαιοκίνηση. Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου ξεπέρασε κάθε προηγούμενο στις αρχές της δεκαετίας του 1990 με τον Πόλεμο του Κόλπου και απετέλεσε την αφορμή να συνταχθούν για πρώτη φορά ολοκληρωμένα σχέδια για την απεξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο. Τέλος, η χαριστική βολή ήρθε στις αρχές της δεκαετίας του 2000 με τον δεύτερο πόλεμο στο Ιράκ. Η τιμή του πετρελαίου ξεπέρασε τα 100\$ το βαρέλι, προκαλώντας κρίση όχι μόνο στις μετακινήσεις, αλλά και στις αυτοκινητοβιομηχανίες, δείχνοντας κατηγορηματικά ότι η εποχή της αποκλειστικής ιδιομετακίνησης με το αυτοκίνητο, αποτελεί πια παρελθόν. Επιπτώσεις παρατηρήθηκαν και στις αερομεταφορές όπου το κόστος πτήσης σχεδόν διπλασιάστηκε με τις εταιρείες αερομεταφορών να αντιμετωπίζουν το δίλλημα της χρεοκοπίας ή της αύξησης των τιμών τους (Edwards, 1997, pp. 7-11).

Παράλληλα, έντονη ήταν και η κινητικότητα στα ζητήματα περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης με τις οδικές μετακινήσεις να στοχοποιούνται μαζί με τις αερομεταφορές ως υπαίτιες για ένα σημαντικό ποσοστό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι οδικές μεταφορές όχι μόνο απειλούν το παγκόσμιο περιβάλλον, αλλά είναι πλέον κοινά αποδεκτό ότι είναι μη βιώσιμη η χρήση τους στα σημερινά επίπεδα. Ακόμη κι αν μπορούσαν να κατασκευαστούν οδικές υποδομές ικανές να ανταποκριθούν στις προβλεπόμενες ανάγκες των οδικών μετακινήσεων, αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή των αστικών κοινοτήτων, ενώ ο χαρακτήρας των πόλεων δεν θα ήταν πια ανεκτός. Από την άλλη μεριά, η ανέγερση νέων αεροδρομίων είναι κοστοβόρα και στερεί σημαντικές εκτάσεις από τον αστικό ή/και περιαστικό χώρο. Επίσης, σημαντικό ζήτημα είναι ο μέσος χρόνος ταξιδιού. Λόγω της συμφόρησης που παρατηρείται σε αυτοκινητοδρόμους και αεροδρόμια, είτε για προαστιακές είτε και για εθνικές/διεθνείς μετακινήσεις αντίστοιχα, ο χρόνος ταξιδιού αυξάνεται ραγδαία χρόνο με τον χρόνο, ακυρώνοντας την όποια ευκολία και ταχύτητα μπορούν να προσφέρουν αυτά τα μεταφορικά δίκτυα (Σαρηγιάννης, 2000, pp. 37-38).

Οι επιβατικοί σιδηρόδρομοι ευεργετήθηκαν από αυτήν την τροπή των γεγονότων, μιας και σε αντίθεση με τους άμεσους ανταγωνιστές τους (τις αερομεταφορές και τις οδικές μετακινήσεις), προσέφεραν σε επιβατικό επίπεδο ταξίδια μικρών και μεσαίων αποστάσεων σε ανταγωνιστικούς χρόνους και φθηνότερες τιμές, δεδομένου ότι δεν επηρεάζονταν από τις ανόδους της τιμής του πετρελαίου. Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη, είναι η ανάπτυξη τεχνολογίας αιχμής που επιτρέπει ταξίδια υψηλών ταχυτήτων με τραίνο, και που τους καθιστά άμεσα ανταγωνιστικούς. Τη δεκαετία του 1970 ξεκίνησαν πιλοτικά δρομολόγια στη Γαλλία (TGV), στην Ιταλία (Diretissima, τεχνολογία Pendolino) και στην Ιαπωνία (Shinkansen), ενώ στη Γερμανία αναπτύχθηκε η τεχνολογία των μαγνητικών τραίνων (MAGLEV). Οι πετρελαϊκές κρίσεις που συνέπεσαν χρονικά με τις τεχνολογικές εξελίξεις στους σιδηροδρόμους, έδωσαν το έναυσμα αυτές οι - πειραματικές ακόμα- τεχνολογίες να αναπτυχθούν περαιτέρω και να ξεκινήσει συντεταγμένα η κατασκευή υποδομών σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων (Trip, 2007, pp. 3-5). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές φαίνεται επίσης να υπερτερούν και στον τομέα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων αφού συγκριτικά με τις άλλες εναλλακτικές μεταφορικών συστημάτων, αποτελούν τη βέλτιστη επιλογή για τις χερσαίες μεταφορές (Edwards, 1997, pp. 7-11).

Με τις αερομεταφορές να περιορίζονται σε διεθνές επίπεδο, μιας και ο κορεσμός των αεροδρομίων έχει γίνει εμφανής, αλλά και το κόστος κατασκευής νέων αεροδρομίων να είναι απαγορευτικό, οι σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων καθίστανται ιδανικοί για εσωτερικές-εθνικές ή/και σε επίπεδο εθνικής γειτονίας επικοινωνίες. Για ταξίδια διάρκειας έως και 3 ωρών, δηλαδή αποστάσεις της τάξης των 500-700 χιλιομέτρων με τραίνα υψηλών ταχυτήτων, οι σιδηρόδρομοι είναι άκρως ανταγωνιστικοί των αερομεταφορών σε τιμή και σε άνεση. Επιπροσθέτως, σε ό,τι αφορά το τοπικό και προαστιακό επίπεδο, οι επιβατικοί σιδηρόδρομοι πάλι υπερτερούν των άμεσων ανταγωνιστή τους, δηλαδή του ΙΧ και του υπεραστικού λεωφορείου. Η κατασκευή μητροπολιτικών και προαστιακών σιδηροδρομικών υποδομών γνωρίζει μεγάλη άνθιση τη τελευταία 20ετία, μιας και οι χρόνοι μετακίνησης οδικώς για τους ετεροαπασχολούμενους στις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης,



της Ιαπωνίας και των ΗΠΑ, ξεπερνούν ορισμένες φορές και τις 3 ώρες ταξιδιού. Οι επιβατικοί σιδηρόδρομοι σε αυτήν την περίπτωση καθίστανται και πάλι το ιδανικό μέσο, προσφέροντας ευέλικτες τιμές σε πακέτα πολλαπλών διαδρομών, ανταποκρίσεις με άλλα μεταφορικά συστήματα στους σταθμούς τους και εγγυημένους χρόνους ταξιδιού (Banister, 1995, p. 81).

Όλα αυτά βεβαίως, δε σημαίνουν το τέλος των μεταφορών με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα. Το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο εξακολουθούν να υπερτερούν των σιδηροδρόμων σε τομείς που δε μπορούν εξ ορισμού να καλύψουν. Οι πολύ μεγάλες διεθνείς αποστάσεις, καθώς και τα υπερπόντια ταξίδια, θα εξακολουθήσουν να καλύπτονται μεταφορικά από το αεροπλάνο και, όσον αφορά τη μεταφορά αγαθών, το πλοίο. Παρομοίως, το αυτοκίνητο μπορεί να έχει πρόσβαση σε μέρη όπου οι προκαθορισμένες τροχιές των σιδηροδρόμων δε μπορούν, όπως απομονωμένους οικισμούς, ασύνδετα προάστια και νησιά. Οι μετακινήσεις με ιδιωτικό μέσο θα εξακολουθήσουν να πραγματοποιούνται κατά προτίμηση στα τελευταία χιλιόμετρα της διαδρομής, με έμφαση πλέον στα καθαρά αυτοκίνητα. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, αν και οι σιδηρόδρομοι επανέρχονται δυναμικά και σε αυτόν τον τομέα, μια σειρά από διοικητικά προβλήματα στις διακρατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και ο κορεσμός των σιδηροδρομικών δικτύων από τις επιβατικές μεταφορές, περιστελλούν τη δυναμική τους. Στην παρούσα φάση, φαίνεται οι μεταφορές εμπορευμάτων σε μικρές και μεσαίες αποστάσεις (κάτω των 300 χιλιομέτρων) ότι θα πρέπει κατά κύριο λόγο να εξακολουθήσουν να εκτελούνται με φορτηγά. Για τις εμπορευματικές μεταφορές μεγαλύτερων αποστάσεων των 300 χιλιομέτρων, προωθούνται, όπου αυτό είναι εφικτό, οι ποτάμιες μεταφορές.

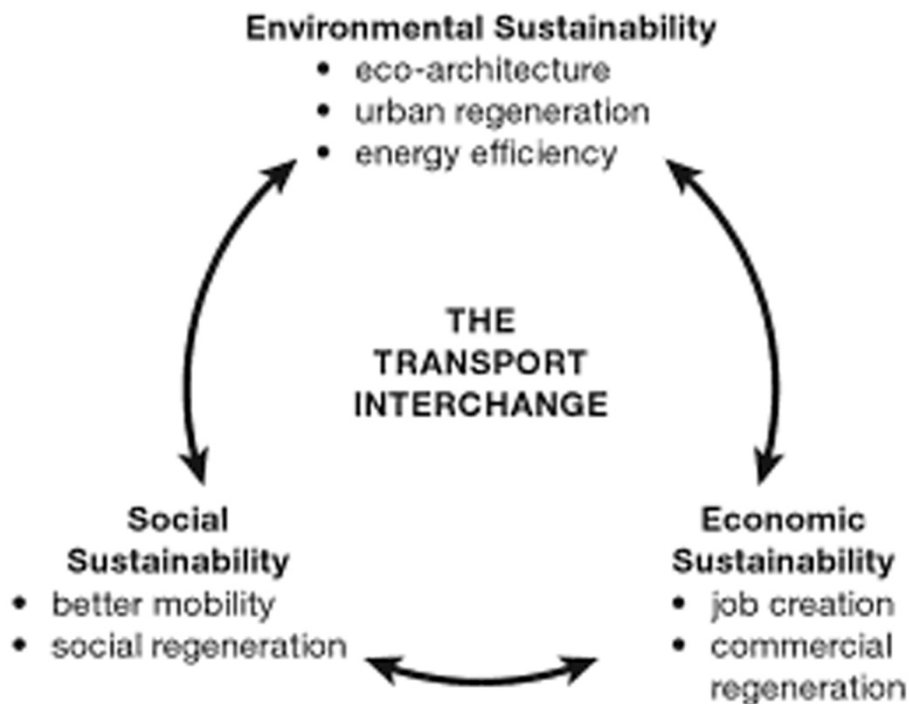
Γίνεται φανερό ότι το βασικό πλεονέκτημα του μοντέλου συνδυασμένων μεταφορών είναι ότι ακριβώς συνδυάζει τα πλεονεκτήματα του κάθε μεταφορικού μέσου για κάθε περίπτωση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι εκμεταλλεύεται τη διαφορετική χωρητικότητα και αποτελεσματικότητα των μεταφορικών μέσων που συνδυάζονται κάθε φορά. Επιπλέον οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν τον πιο σημαντικό τρόπο μείωσης του μεταφορικού κόστους και των οικονομικών ρίσκων. Τα βασικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν σε μεταφορικό επίπεδο είναι (Σαμπράκος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, 2002, pp. 25-30):

- Δημιουργία συνδέσεων κι εξασφάλιση διαλειτουργικότητας ανάμεσα στα μεταφορικά μέσα με ικανοποιητική πρόσβαση των επιμέρους μεταφορικών υποσυστημάτων στα υπάρχοντα και στα μελλοντικά εμπορευματικά κέντρα
- Εξασφάλιση πλήρους μεταφοράς από την παραγωγή μέχρι και την τελική διανομή
- Στόχευση προς πιο φιλική προς το περιβάλλον μεταφορά
- Μείωση των τερματικών σταθμών αλλά και του κόστους φορτοεκφόρτωσης στα εμπορευματικά κέντρα
- Μείωση χρόνου διαχείρισης φορτίου με ταυτόχρονο έλεγχο σε όλα τα επίπεδα μεταφοράς, εξασφαλίζοντας γρήγορο, ασφαλή και αξιόπιστο χρόνο μεταφοράς με μειωμένο ρίσκο ζημιών και κινδύνων

- Ύπαρξη ενιαίας πολιτικής τιμολόγησης για τη χρήση της υποδομής και των τερματικών σταθμών σε ανταγωνιστικές τιμές

Σήμερα, τα κράτη επενδύουν κι υποστηρίζουν φιλόδοξα σχέδια ενός ενιαίου μεταφορικού συστήματος όπου συνδυάζονται όλων των ειδών οι μετακινήσεις, ως μέρη μιας καλοσχεδιασμένης και δημοσίως ρυθμιζόμενης μηχανής. Πέρα από τους λόγους που επιβάλλουν αυτές τις πολιτικές σε μεταφορικό επίπεδο, οι λόγοι που υπαγορεύουν το διαρκή εκσυγχρονισμό των συνδυασμένων μεταφορών με γνώμονα την χωρική ανάπτυξη είναι (Edwards, 1997, pp. 1-4):

- Ταχύτερη οικονομική ανάπτυξη
- Δυνατότητες αποκεντρωμένης ανάπτυξης
- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων και των κρατών
- Ενσωμάτωση νέων περιοχών στις αναπτυξιακές διαδικασίες
- Δημιουργία θέσεων εργασίας
- Βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Βελτίωση των σχέσεων με τις γειτονικές κι άλλες χώρες
- Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας των μεταφορών
- Αναβάθμιση το αστικού χώρου και των υποδομών



Εικόνα 5: Ο "ενάρετος" κύκλος των συνδυασμένων μεταφορών (Edwards, 1997, p. 4)

## **ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **2.1. Η ευρωπαϊκή πολιτική γύρω από τις συνδυασμένες μεταφορές**

Το σύνολο της ευρωπαϊκής πολιτικής σχετικά με τις μεταφορές συνοψίζεται ως επί το πλείστον στη Λευκή Βίβλο (White Paper) των Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Η πρώτη Λευκή Βίβλος για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών εκδόθηκε το 1992 κι επικεντρωνόταν κατά κύριο λόγο στη χάραξη των προδιαγραφών με στόχο την απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών και τη δημιουργία συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού σε διευρωπαϊκό επίπεδο. Κατά τη δεκαετία που ακολούθησε, επτετεύχθη η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών σε μεγάλο βαθμό, κυρίως όσον αφορά την αγορά των οδικών μεταφορών, όπου οι συνθήκες ήταν ήδη ευνοϊκές, αλλά και όσον αφορά τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Αντιθέτως, οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρέμειναν στην πλειοψηφία τους (με εξαίρεση τη Μεγάλη Βρετανία) σε καθεστώς κρατικού μονοπωλίου. Στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς εμφανίστηκαν φαινόμενα χωρικής συγκέντρωσης των πόλων οικονομικής ανάπτυξης κατά κύριο λόγο στον ευρωπαϊκό πυρήνα, ενώ οι περιφερειακές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέμειναν στο χωρικό και κοινωνικοοικονομικό «περιθώριο» (European Communities, European Commission, 1993).

Στο πλαίσιο αυτό, το 1999 στο Πότσνταμ οι αρμόδιοι Υπουργοί για τον χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών-μελών της ΕΕ σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Χωρικής Ανάπτυξης συνέταξαν το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ). Το ΣΑΚΧ έθεσε τρεις θεμελιώδεις στόχους για την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη στον ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο:

- επίτευξη της κοινωνικοοικονομικής συνοχής,
- διαφύλαξη και ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων και της πολιτισμικής κληρονομιάς,
- εξισορρόπηση της ανταγωνιστικότητας.

Οι παραπάνω στόχοι είχαν ως σκοπό τους τη χάραξη στρατηγικών προτεραιότητας για διάφορους τομείς ανάπτυξης, όπως η οικονομική ανάπτυξη και η διαχείριση των Κοινοτικών πόρων, η αγροτική ανάπτυξη, η περιβαλλοντική διαχείριση, η έρευνα και οι νέες τεχνολογίες, καθώς και οι μεταφορές. Σε σχέση με τη συμβολή του συστήματος μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη, στο ΣΑΚΧ υπογραμμίστηκε η σημασία του σχεδιασμού, της αναβάθμισης και εντέλει της ολοκλήρωσης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) (Trans-European Transport Network, TEN-T). Η απόφαση για την ολοκλήρωση αυτού του δικτύου πάρθηκε με τη λογική ότι θα συνεισφέρει στην εδαφική συνοχή, στην αποκατάσταση της προσπελασιμότητας στους πόλους κοινωνικοοικονομικών

δραστηριοτήτων, καθώς και στην πολυκεντρική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου. Η εφαρμογή των διαθέσιμων και ολοένα αναπτυσσόμενων νέων τεχνικών και τεχνολογιών θεωρήθηκε επίσης κομβικής σημασίας για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας του συστήματος μεταφορών, αναβαθμίζοντας έτσι τη σχέση μεταξύ των απομακρυσμένων περιφερειών και του πυρήνα της ΕΕ. Τέλος, η προώθηση της πολυτροπικής χρήσης των μέσων μεταφοράς τέθηκε ως ύψιστης σημασίας προτεραιότητα για τη βελτίωση της απόδοσης του συστήματος μεταφορών όσο και για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος (European Communities, European Commission, 1999).

Σε συνέχεια της Λευκής Βίβλου του 1992 και του ΣΑΚΧ του 1999, εμφανίστηκε το 2001 η ανάγκη για την έκδοση της δεύτερης Λευκής Βίβλου, με τίτλο: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών». Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο του 2001, τα βασικά εμπόδια για την επίτευξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών που θα βασίζεται σε κριτήρια βιώσιμης ανάπτυξης αποτελούν τα ακόλουθα:

- άνιση ανάπτυξη μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς με τις οδικές μεταφορές να υπερτερούν τόσο στις μετακινήσεις προσώπων όσο και αγαθών,
- χωρική διάρθρωση και χρονικός προγραμματισμός δραστηριοτήτων,
- συμφόρηση σε τμήματα του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, ειδικά σε αστικό επίπεδο, αλλά και σε διεθνή αεροδρόμια κι εμπορικούς λιμένες,
- αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και στη δημόσια υγεία και αρνητικές πιέσεις στο φυσικό και αστικό περιβάλλον.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, η Λευκή Βίβλος του 2001 πρότεινε μία σειρά μέτρων με ορίζοντα υλοποίησης το 2010. Συνοπτικά, τα μέτρα αυτά αφορούσαν στα εξής σημεία:

- αποκατάσταση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των μέσων μεταφοράς σε πανευρωπαϊκό επίπεδο,
- ανάδειξη των καλών πρακτικών για τον περιορισμό του ιδιωτικού αυτοκινήτου, την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και μετακινήσεων με ανθρώπινη ενέργεια και την εφαρμογή «ήπιων» παρεμβάσεων για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης,
- αντικατάσταση μέρους της κατανάλωσης συμβατικών καυσίμων από εναλλακτικά καύσιμα και προώθηση της έρευνας και της καινοτομίας με σκοπό την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και νέων τεχνολογιών διαχείρισης για τις μεταφορές,
- εύρεση νέων τρόπων χρηματοδότησης με εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα για τα προγραμματισμένα έργα υποδομής με καίρια σημασία σε εθνικό κι ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως τα ΔΕΔ-Μ,
- ρύθμιση των συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού της αγοράς των μεταφορών και επαναπροσδιορισμός της σχέσης ευρωπαϊκών, εθνικών και ιδιωτικών φορέων.

Στο πλαίσιο των μέτρων αυτών φάνηκε ο σημαντικός ρόλος που η ΕΕ προσδίδει στο σύστημα μεταφορών ως μέσο προώθησης της ισόρροπης

περιφερειακής ανάπτυξης και της διασφάλισης συνθηκών κοινωνικοοικονομικής βιωσιμότητας στο σύνολο της ΕΕ. Αρχικά, η Λευκή Βίβλος του 2001 υποστήριξε ότι η προώθηση της πολυτροπικότητας των μέσων μεταφοράς θα οδηγήσει στην αντικατάσταση του αυτοκινήτου από εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, τόσο για τις καθημερινές μετακινήσεις σε αστικό επίπεδο, όσο και για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές, στην αποσυμφόρηση των οδών και των κόμβων μεταφορών και στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Παράλληλα όμως, θα οδηγήσει και στην ανάδειξη της σημασίας νέων πολυτροπικών διαδρόμων που θα δημιουργήσουν ευνοϊκές συνθήκες ανάπτυξης σε ορισμένες απομακρυσμένες Ευρωπαϊκές περιφέρειες.

Στο πλαίσιο αυτό, βασική προτεραιότητα της Λευκής Βίβλου του 2001 αποτελούσε η ολοκλήρωση του πολυτροπικού ΔΕΔ-Μ. Συγκεκριμένα, ιδιαίτερο βάρος δόθηκε στην ολοκλήρωση του δικτύου αυτοκινητοδρόμων της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και η ενσωμάτωσή του στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Αυτοκινητοδρόμων. Παράλληλα, τονίστηκε η σημασία της αναβάθμισης των υποδομών και υπηρεσιών σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών με στόχο τη δημιουργία διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών που θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά με το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. Για την ενίσχυση της διατροπικότητας με το δίκτυο χερσαίων μεταφορών σε σχέση κυρίως με τις εμπορευματικές μετακινήσεις, η Λευκή Βίβλος του 2001 ανέφερε ότι η ΕΕ στοχεύει στην ενίσχυση των Θαλάσσιων Λεωφόρων (Motorways of the Sea, MoS) και της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping, SSS) στις Βόρειες θάλασσες και στη Μεσόγειο. Υποστηρίχθηκε έτσι ότι η αναβάθμιση των θαλάσσιων διαδρόμων στην περιοχή της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας θα τονώσει τις εμπορικές συνδέσεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με τον πυρήνα της ΕΕ. Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Λεωφόρων μοιραία συνεπάγεται και την αναβάθμιση των υπηρεσιών και υποδομών των επηρεαζόμενων ευρωπαϊκών λιμένων. Προτεραιότητα στις λιμενικές υποδομές έχει η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και τηλεπικοινωνιών για τη διαχείριση του στόλου αλλά και των εμπορικών κι επιβατικών οχημάτων εντός των λιμένων και η δημιουργία κέντρων logistics για την αποδοτική ολοκληρωμένη διαχείριση εμπορευμάτων και τη μείωση των καθυστερήσεων. Ταυτόχρονα, οι υποδομές των λιμένων ενδείκνυται να επεκταθούν όπου χρειάζεται, ώστε να εξυπηρετήσουν τη μελλοντική ζήτηση αλλά και να δημιουργηθούν οι απαραίτητες συνδέσεις για τη συμπληρωματική λειτουργία του δικτύου χερσαίων με το δίκτυο θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών. Σε σχέση με τις διεθνείς επιβατικές μετακινήσεις, βαρύτητα δόθηκε στα σιδηροδρομικά δίκτυα υψηλών ταχυτήτων και στους διεθνείς αερολιμένες. Οι επιβατικοί αερολιμένες αποτελούν τις πύλες εισόδου και εξόδου κάθε κράτους-μέλους με την ΕΕ και τον υπόλοιπο κόσμο, με ιδιαίτερη σημασία για τις χώρες της ευρωπαϊκής περιφέρειας, όπου η απόσταση από τις υπόλοιπες χώρες και η κατάσταση των χερσαίων δικτύων δεν επιτρέπουν την εύκολη πρόσβαση με άλλον τρόπο (European Communities, European Commission, 2001).

Στο μεσοδιάστημα της εφαρμογής της δεύτερης Λευκής Βίβλου του 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στην αξιολόγηση της μέχρι τότε πορείας ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, εκδίδοντας το 2006 την ενδιάμεση αξιολόγηση, με τίτλο: «Συνεχίζοντας την πορεία της Ευρώπης: Μια

βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας». Το έγγραφο υπογράμμιζε ότι η πορεία εφαρμογής των μέτρων και προτεραιοτήτων που αναφέρονταν στη Λευκή Βίβλο του 2001 ήταν σχετικά ικανοποιητική, σε επίπεδο γενικών στόχων, με κάποιες ωστόσο καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου, στην απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και στην οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ, που απεδείχθη πως δεν ήταν η αναμενόμενη. Σημαντική προσθήκη σε αυτό το έγγραφο ήταν η διευκρίνιση ότι «η αποδοτική χρήση των διαφόρων μέσων από μόνα τους ή σε συνδυασμό, θα οδηγήσει στην αξιοποίηση των διαθέσιμων υποδομών και πόρων κατά το βέλτιστο τρόπο και σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης». Τέλος, για άλλη μία φορά τονίστηκε η σημασία της ολοκλήρωσης των ΔΕΔ-Μ για την κοινωνικοοικονομική συνοχή και την εξάλειψη των φαινομένων συμφόρησης (European Communities, European Commission, 2006).

Μια δεκαετία μετά τη δεύτερη έκδοση της Λευκής Βίβλου, ακολούθησε η τρίτη έκδοση το 2011 της Λευκής Βίβλου με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών: Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών». Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο του 2011, τα βασικά εμπόδια για την επίτευξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών που θα βασίζεται σε κριτήρια βιώσιμης ανάπτυξης, όπως είχε συναποφασισθεί την προηγούμενη 20ετία, αποτελούν τα ακόλουθα:

- άνιση ανάπτυξη μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς με τις οδικές μεταφορές να υπερτερούν ακόμη, τόσο στις μετακινήσεις προσώπων όσο και αγαθών,
- ανεπάρκεια επενδύσεων στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης προκειμένου να αντιμετωπιστεί η συμφόρηση στις πολυτροπικές μεταφορές,
- ανεπάρκεια διασύνδεσης των δικτύων των διαφόρων μέσων μεταφοράς κι έλλειψη πραγματικής ευρωπαϊκής και πολυτροπικής προοπτικής ως προς την πολιτική του ΔΕΔ-Μ, παρά τον ικανοποιητικό ρυθμό υλοποίησής του,
- έλλειψη ενοποιημένου σχεδιασμού των μεταφορών στον τομέα της χωροταξίας ή της χωροθέτησης των μεταφορικών δικτύων, τόσο σε εθνικό όσο και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο,
- ανεπάρκεια συνεκτίμησης των συνεπειών των δημόσιων και κρατικών φορέων ως προς τις επιλογές τους όσον αφορά τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών στο σύνολό του,
- επιμονή στην χρήση ενός συμβατικού κι ενεργοβόρου μοντέλου μεταφορών, ασύμβατου με τις περιβαλλοντικές προκλήσεις και στόχους της εποχής,
- ανεπαρκές άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών, παρά την έκδοση τριών σχετικών Οδηγιών στο μεσοδιάστημα,
- καθυστέρηση στην υιοθέτηση πλαισίου εναρμόνισης της τιμολογιακής πολιτικής των μεταφορών,
- καθυστέρηση στην υιοθέτηση κοινού πλαισίου ναυσιπλοΐας και αεροπλοΐας.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, η Λευκή Βίβλος του 2011 πρότεινε μία σειρά μέτρων με μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης το 2050. Συνοπτικά, τα μέτρα αυτά αφορούσαν στα εξής σημεία:

- διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς σε πανευρωπαϊκό επίπεδο,
- υιοθέτηση από μεριάς κρατών-μελών μιας δυναμικής πολιτικής σχετικά με τη χρήση καθαρότερων καυσίμων, με την αλλαγή του πετρελαιωμένου στόλου και με την προώθηση «πράσινων» μορφών μετακίνησης και μεταφορών, με απώτερο στόχο μέχρι το 2050 τη μείωση κατά 60% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα των μεταφορών, σε σχέση με το 1990,
- έμφαση στην έρευνα, στην ανάπτυξη και στην υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών με στόχο καθαρότερες, ασφαλέστερες και γρηγορότερες μεταφορές,
- ενίσχυση της εμπλοκής του ιδιωτικού τομέα για τα έργα υποδομής, τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να υλοποιηθεί το ΔΕΔ-Μ και τα κύρια εθνικά δίκτυα μεταφορών,
- έμφαση στην ασφάλεια και στις εργασιακές συνθήκες των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών,
- υιοθέτηση κοινού πλαισίου ναυσιπλοΐας, αεροπλοΐας και τιμολογιακής πολιτικής στις ευρωπαϊκές μεταφορές,
- βελτιστοποίηση του συντονισμού των θεσμικών οργάνων σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, καθώς και της κοινωνίας των πολιτών, στο πλαίσιο του σχεδιασμού και του ελέγχου της υλοποίησης των μεταφορικών υποδομών.

Με τη θεσμοθέτηση και τη λήψη των μέτρων αυτών φάνηκε ο σημαντικός ρόλος που η ΕΕ προσδίδει στις νέες τεχνολογίες και στα περιβαλλοντικά ζητήματα, καθώς και στην υιοθέτηση κοινών πλέον κανόνων για ζητήματα ασφαλείας, τιμολογιακής πολιτικής, εργασιακών συνθηκών, γεωπροσανατολισμού, κτλ., ώστε το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών να καταστεί ένα ενιαίο και ανταγωνιστικό σύστημα μεταφορών που λειτουργεί με γνώμονα την αειφορία και την περιφερειακή ανάπτυξη σε συνθήκες οικονομικής κρίσεως και διεθνών προκλήσεων. Σημαντική προσθήκη στη Λευκή Βίβλο του 2011 είναι το μέτρο σχετικά με την εξωτερική τεχνολογία και των πολιτικών της ΕΕ σχετικά με τις πολυτροπικές μεταφορές στα εξωκοινοτικά γειτονικά κράτη (Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission, 2011).

Όπως έγινε φανερό και παραπάνω, το σύνολο των πολιτικών για τις μεταφορές στην ΕΕ εκφράζεται διαχρονικά στον γεωγραφικό χώρο της διαμέσου του σχεδιασμού και της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ. Σύμφωνα με τη σχετική απόφαση της Ευρωβουλής και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τις οδηγίες ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου, η ολοκλήρωσή του αναμένεται να οδηγήσει στην αποκατάσταση ενός ολοκληρωμένου, εκσυγχρονισμένου, πολυτροπικού συστήματος μεταφορών που θα διασφαλίζει τη βιώσιμη κινητικότητα αγαθών και προσώπων υπό τις καλύτερες δυνατές κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνθήκες, παρέχοντας ασφαλείς συνθήκες μεταφορών και προωθώντας τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την οικονομική ανάπτυξη,

καθώς και τη χωρική και κοινωνική συνοχή επί του συνόλου των εδαφών της ΕΕ. Οι δύο βασικοί στόχοι της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ είναι η ομαλή και ανταγωνιστική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς και η ισχυροποίηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής διαμέσου της επίτευξης μιας σειράς από επιμέρους στόχους:

- βιώσιμη κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών με συνθήκες ασφάλειας και κοινωνικό πρόσωπο σύμφωνα με τις στρατηγικές προτεραιότητες της ΕΕ για το περιβάλλον, τον ανταγωνισμό και την κοινωνικοοικονομική συνοχή,
- παροχή υπηρεσιών και υποδομών με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και σχετικά χαμηλό κόστος,
- κάλυψη του συνόλου της ευρωπαϊκής επικράτειας με δημιουργία συνδέσεων μεταξύ των νησιωτικών, μεσόγειων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές, καθώς και με τη διασύνδεση των κύριων πολεοδομικών συγκροτημάτων και επαρχιών της ΕΕ,
- συνδυασμός και προώθηση της πολυτροπικότητας των μέσων μεταφοράς με αξιοποίηση των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων όλων των μέσων μεταφοράς,
- αναβάθμιση και βέλτιστη χρήση, όπου είναι δυνατό, των ήδη υπαρχόντων δικτύων και υποδομών,
- εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας του συστήματος μεταφορών,
- σύνδεση με το δίκτυο European Free Trade Association (EFTA), τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τα δίκτυα εμπορευματικών μεταφορών της Μεσογείου.

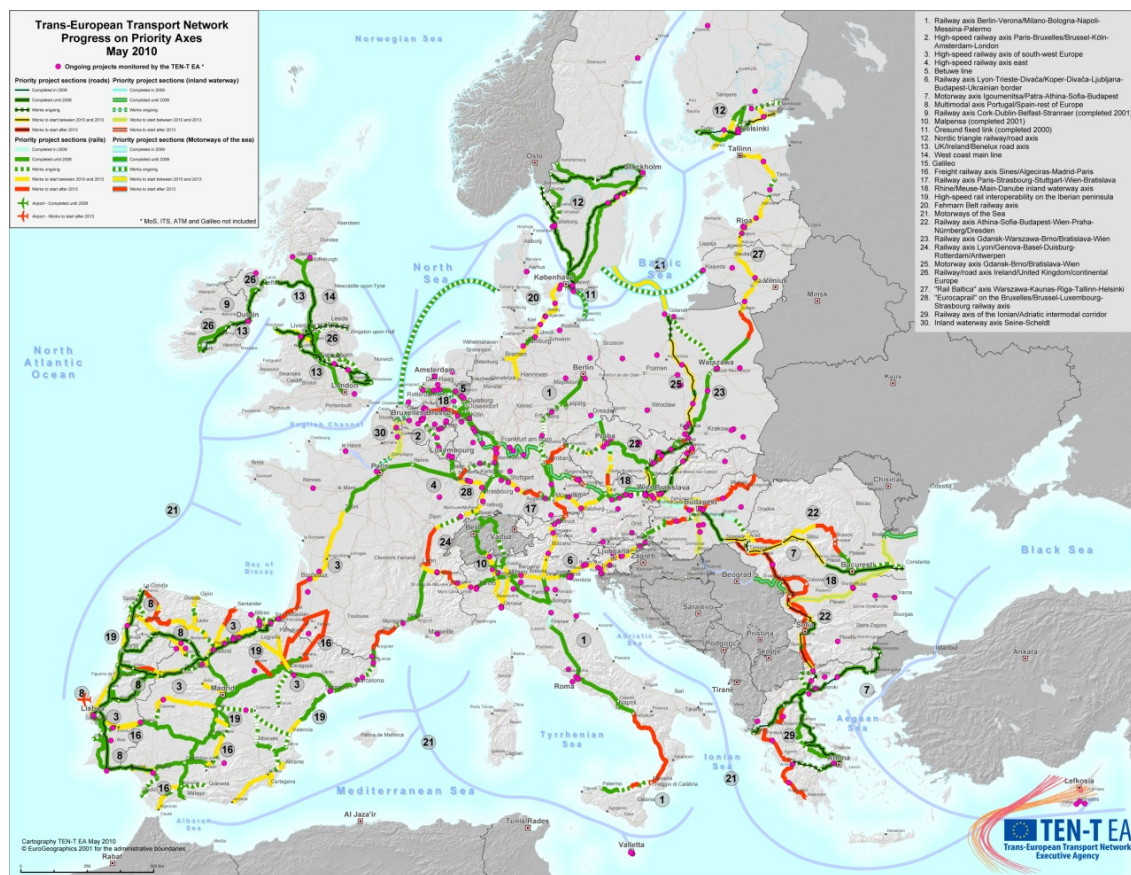
Η πρώτη σειρά έργων προτεραιότητας που συμπεριλήφθησαν στο ΔΕΔ-Μ ορίστηκε κατά το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν το 1994 και συμπεριλήφθηκε στην πρώτη Απόφαση για τον καθορισμό των οδηγιών για την ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Τα έργα προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ αποτελούνταν αρχικά από 14 έργα που αφορούσαν τις τότε δεκαπέντε χώρες της ΕΕ. Παρά ταύτα, η ύπαρξη αντικρουόμενων ευρωπαϊκών κι εθνικών πολιτικών σε σχέση με τις παραπάνω προτεραιότητες οδήγησαν σε ορισμένες περιπτώσεις σε καθυστερήσεις κατά την ολοκλήρωση των έργων. Ο συνολικός αριθμός των νέων έργων προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ όπως αυτά καθορίστηκαν το 2003 ανέρχεται σε 30 έργα με στόχο την έναρξή τους πριν το 2010 και την ολοκλήρωσή τους έως το 2020. Τα έργα αυτά αποτελούνται από τις μεταφορικές υποδομές (οδικά, σιδηροδρομικά κι εσωτερικής ναυσιπλοΐας δίκτυα μεταφορών, καθώς και δίκτυα λιμένων και αερολιμένων), σε αντιστοιχία με τα συνοδευτικά τους συστήματα κυκλοφοριακής διαχείρισης, σηματοδότησης, ασφάλειας και ναυσιπλοΐας. Ως έργα προτεραιότητας προωθούνται τα έργα που θεωρείται πως είναι προς το κοινό ευρωπαϊκό συμφέρον και τα οποία πληρούν τα παρακάτω κριτήρια:

- όσα πρόκειται να άρουν τη συμφόρηση ή την ασυνέχεια ενός βασικού άξονα του ΔΕΔ-Μ,
- όσα είναι τέτοιας κλίμακας που στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρόκειται να συνεισφέρουν με σημαντική προστιθέμενη αξία,



- όσα παρουσιάζουν ενδεχόμενα κοινωνικοοικονομικά οφέλη,
- όσα βελτιώνουν σημαντικά την κινητικότητα αγαθών και προσώπων μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ,
- όσα συμβάλλουν στην ενίσχυση της χωρικής συνοχής της ΕΕ διαμέσου της ένταξης των δικτύων των νεοενταγμένων κρατών,
- όσα συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορών.

Ο αριθμός των έργων προτεραιότητας αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται μελλοντικά σύμφωνα με το σχέδιο περαιτέρω διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και τις αρχές του πλαισίου European Neighborhood Policy (ENP) για την προώθηση της σταθερότητας, της συνεργασίας και της ανάπτυξης ανάμεσα στην Ευρώπη και τις γειτονικές χώρες της Δυτικής Ασίας και της Βορείου Αφρικής. Τα έργα προτεραιότητας αφορούν στη συνολική βελτίωση της κινητικότητας στο σύνολο της ΕΕ ανεξάρτητα από την περιοχή εφαρμογής τους, καθώς τα τμήματα του δικτύου είναι διασυνδεδεμένα και η αναβάθμιση κάποιου τμήματος έχει προσθετική αξία για όλο το δίκτυο. Παρά ταύτα, τα μεσοπρόθεσμα κοινωνικοοικονομικά οφέλη αφορούν κατά κύριο λόγο τις χώρες όπου γίνεται η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών (European Communities, European Commission, 2011).



Εικόνα 6: Τα 30 έργα προτεραιότητας του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών

(European Communities, European Commission, 2011)

Σε συνάρτηση με το ΔΕΔ-Μ αξίζει να αναφερθεί το δίκτυο των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων (Pan-European Corridors) της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης που ορίστηκε από τη Διεύθυνση Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών κατά τη δεκαετία του 1990 μετά από μία σειρά συνόδων στην Πράγα (1991), στην Κρήτη (1994), στο Ελσίνκι (1997), καθώς και κατά τη δεκαετία του 2000 με τις συνόδους στο Ρότερνταμ (2001) και στο Βουκουρέστι (2006), με τις δύο τελευταίες να επικεντρώνονται στο σύστημα ποτάμιων μεταφορών. Οι κύριοι στόχοι των στρατηγικών που υιοθετήθηκαν για την ανάπτυξη του Πανευρωπαϊκού Δικτύου είναι η σύνδεση κι επέκταση του ΔΕΔ-Μ, αλλά και η προώθηση της εδαφικής συνοχής στις χώρες της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης, με σκοπό να δημιουργηθεί ένα ενιαίο και πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών που θα παρέχει υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών μετακινήσεων υψηλού επιπέδου σε όλο το εύρος της ευρωπαϊκής επικράτειας. Βασικό κριτήριο για την ανάπτυξη του δικτύου είναι η ορθολογιστική κατανομή του χρονοδιαγράμματος και του προϋπολογισμού. Με βάση το κριτήριο αυτό επιλέχθηκε σε πολλές περιπτώσεις η αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών έναντι της δημιουργίας νέων, με την προϋπόθεση ότι οι πρώτες μπορούν να εξυπηρετήσουν τους κύριους στόχους του Πανευρωπαϊκού Δικτύου, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω. Σύμφωνα με το Πανευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, η ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης διαχωρίζεται σε 4 υποπεριοχές:

- Μαύρη Θάλασσα
- Ευρωπαϊκά εδάφη στην Αρκτική περιοχή της Σκανδιναβικής Χερσονήσου
- Αδριατική και Ιόνιο Πέλαγος
- Μεσόγειος Θάλασσα

Επιπλέον, ορίζεται ένα δίκτυο διεθνών χερσαίων διαδρόμων που εκτείνεται από τη Νυρεμβέργη (Δυτικά) έως το Νιζνίι Νονγορόν (Ανατολικά) και από το Ελσίνκι (Βόρεια) έως τη Θεσσαλονίκη (Νότια). Το δίκτυο αρχικά, και σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις της Συνόδου της Κρήτης, αποτελείτο από εννέα Διαδρόμους, ενώ κατά τη Σύνοδο του Ελσίνκι (1997), και μετά τη λήξη των εχθροπραξιών στην πρώην Γιουγκοσλαβία, προστέθηκε και ο Άξονας Χ (Corridor X) που διατρέχει τη Βαλκανική Χερσόνησο. Έτσι, σήμερα το Παν-Ευρωπαϊκό δίκτυο συμπεριλαμβάνει οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες καθώς και μία ποτάμια δίοδο που εκτείνεται νότια της Βιέννης και κατά μήκος των Βαλκανίων πάνω στον ποταμό Δούναβη (Corridor VII). Αν και η ανάπτυξη αυτών των αξόνων είναι διακριτή από αυτήν του ΔΕΔ-Μ, το οποίο όπως προαναφέρθηκε αποτελεί ένα σύνολο έργων της ΕΕ και περιλαμβάνει τα κύρια μεταφορικά δίκτυα εντός των εδαφών της, μετά τις διαδοχικές διευρύνσεις της ΕΕ στην Ανατολική και Νοτιοανατολική Ευρώπη το 2004, το 2007 και το 2013, έχει προταθεί ο συνδυασμός των δύο συστημάτων, αφού οι περισσότερες εμπλεκόμενες χώρες του Πανευρωπαϊκού Δικτύου είναι πλέον κράτη-μέλη της ΕΕ (UNECE, 2007).



Εικόνα 7: Οι άξονες προτεραιότητας του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (UNECE, 2007)

## 2.2. Η στρατηγική των μεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 δεν υπήρχε μια κοινή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) σχετικά με τις μεταφορές, και αυτό γιατί τα κράτη μέλη δεν αποδεχόντουσαν τις οδηγίες για μια κοινή πολιτική. Η υπογραφή της Συνθήκης του Σένγκεν το 1985 και η εφαρμογή της από το 1995 και μετά, επέτρεψαν για πρώτη φορά την ελεύθερη και ανεμπόδιστη μετακίνηση προσώπων στο μεγαλύτερο μέρος των ευρωπαϊκών εδαφών. Παράλληλα, η υπογραφή της Συνθήκης του Μάαστριχτ το 1992, καθώς και η επικύρωσή της το 1993, επέτρεψαν το πέρασμα από την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

(ΕΟΚ) στην ΕΕ και άνοιξαν τον δρόμο για τη σταδιακή θεσμοθέτηση κοινών και δεσμευτικών πλέον πολιτικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Όπως φάνηκε και στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, η κατάρτιση των Λευκών Βίβλων, καθώς και ο σχεδιασμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), έπαιξαν καταλυτικό ρόλο για την εφαρμογή για πρώτη φορά κοινών ευρωπαϊκών πολιτικών στον τομέα των μεταφορών. Οι εξελίξεις αυτές αδιαμφισβήτητα μετέβαλλαν ραγδαία τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και πιο συγκεκριμένα τις μεταφορές σε αυτήν.

Για ιστορικούς και γεωγραφικούς λόγους, η παραγωγική διάρθρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης συγκεντρώνεται σε δύο βασικούς άξονες ανάπτυξης Δύσης-Ανατολής που ορίζονται από τις δύο κύριες μητροπολιτικές συγκεντρώσεις στη Βόρεια και στη Μεσόγειο Θάλασσα, αντίστοιχα. Ο τρίτος κύριος άξονας που κυριαρχεί στα εδάφη της ΕΕ είναι ο εγκάρσιος άξονας που ταυτίζεται με τη «Μπλε Μπανάνα» και που ξεκινάει από τα βρετανικά Μίντλαντς στα Βόρεια καταλήγοντας στην Παδανία στα Νότια, ενώνοντας τους δύο κύριους άξονες Δύσης-Ανατολής μεταξύ τους. Στους παγιωμένους αυτούς άξονες ανάπτυξης, μετά τη διεύρυνση της ΕΕ προς τα Ανατολικά και Νοτιοανατολικά της Ευρώπης, ήρθε να προστεθεί και η δυναμική ενός τέταρτου άξονα που θα ενώνει εγκαρσίως τον βόρειο με τον νότιο, διαμέσου της Βαλκανικής. Τους αναπτυξιακούς αυτούς άξονες επικουρούν και μια σειρά υποδομών που αρθρώνονται σε μεταφορικά δίκτυα και η λογική των οποίων βρίσκεται στον πυρήνα της κατάρτισης του ΔΕΔ-Μ.



Εικόνα 8: Η "Μπλε Μπανάνα" και οι αναπτυξιακοί άξονες σε Ευρώπη και Μεσόγειο

(Diercke: International Atlas)

Η ΕΕ ωστόσο, αντιμετώπισε δυσκολίες στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών και στην υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ που προβλέπονταν από τις

Λευκές Βίβλους της, γεγονός που τεκμηριώνεται σε καθεμία από τις αξιολογήσεις τους και αναθεωρήσεις των Λευκών Βίβλων. Παρά την τυπική υιοθέτηση ενός κοινού πλαισίου σχετικά με τις μεταφορές, οι εθνικές στρατηγικές συχνά αντιστάθηκαν σθεναρά με την εφαρμογή τους. Άλλωστε, δεν αποτελούν σπάνιο φαινόμενο οι κατά καιρούς καταγγελίες για εκμετάλλευση του ευρωπαϊκού πλαισίου προκειμένου να επιβληθούν αποφάσεις προς το στρατηγικό συμφέρον των ισχυρών κρατών του πυρήνα της ΕΕ επί αυτών της περιφέρειάς της. Παρομοίως, καθόλου σπάνιο δεν είναι το φαινόμενο της επιβολής προστίμων από μεριάς ΕΕ, με κύριους αποδέκτες τα κράτη της ευρωπαϊκής περιφέρειας, επειδή δεν συμμορφώνονται με τις κοινοτικές αποφάσεις που προηγουμένως έχουν επικυρώσει (European Communities, European Commission, 2010). Ως προς τον τομέα των μεταφορών, φαίνεται ότι την τελευταία 25ετία, αν και υπάρχει πλέον το κατάλληλο πλαίσιο για την υλοποίηση ενός ενιαίου και πολυτροπικού συστήματος μεταφορών, η πραγματικότητα απέχει παρασάγγας από τις εξωραϊσμένες και ιδανικές εξαγγελίες των κοινών αποφάσεων.

Αν και τα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν δαπανήσει μεγάλα ποσά στην ανάπτυξη των μεταφορικών τους υποδομών, επιδοτούμενα με σημαντικά κοινοτικά κονδύλια, υπό την ασφυκτική πίεση του διεθνούς ανταγωνισμού στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης αγοράς, αναπόφευκτα έχουν σχεδιάσει και κατασκευάσει τις μεταφορικές τους υποδομές σύμφωνα με τις εθνικές τους ανάγκες και προτεραιότητες. Κατά συνέπεια, ο ευρωπαϊκός χώρος χαρακτηρίζεται ως επί το πλείστον από έναν ανοργάνωτο ιστό μεταφορικών υποδομών που αποτελεί ακόμη και σήμερα ένα χαλαρά συνδεδεμένο πλέγμα με σημαντικά κενά, αντί για ένα ενιαίο δίκτυο μεταφορών. Το όλο πλέγμα των ευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών χαρακτηρίζεται από ασύμβατες σιδηροδρομικές γραμμές και συστήματα σηματοδότησης, εναέριες υπηρεσίες τις οποίες διαχειρίζονται πολλαπλά κέντρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με διαφορετικά λειτουργικά συστήματα και γλώσσες προγραμματισμού, καθώς και αυτοκινητοδρόμους που σταματούν απότομα στις εθνικές συντοριακές γραμμές, αν και αυτές έχουν τυπικά πάψει να αποτελούν όριο. Η ασυμβατότητα δεν περιορίζεται βεβαίως μόνο σε επίπεδο διασυνοριακών συνδέσεων, αλλά κορυφώνεται με την αποτυχία, 25 χρόνια μετά, να υπάρξει ένας ικανοποιητικός βαθμός διασύνδεσης και των διαφορετικών μέσων μεταξύ τους, στο πλαίσιο της πολιτικής για συνδυασμένες μεταφορές.

Έγινε κατανοητό πως βασική πολιτική θέση της ΕΕ είναι ότι η παγκοσμιοποίηση των αγορών και η ένταση του διεθνούς ανταγωνισμού συνεπάγεται αυξημένες ανάγκες μεταφοράς προϊόντων, υπηρεσιών και συντελεστών παραγωγής σε μεγαλύτερες αποστάσεις και σε μεγαλύτερους όγκους από ότι κατά το παρελθόν. Σε αυτό το ανταγωνιστικό πλαίσιο, παρουσιάζεται ως μονόδρομος για την επίτευξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής η ανάπτυξη και διασύνδεση των διευρωπαϊκών δικτύων μέσω της υιοθέτησης μιας ολιστικής προσέγγισης σχετικά με την υλοποίηση επαρκών διασυνδέσεων των κρατών-μελών σε μεγάλες αποστάσεις, χωρίς κενά και με εξασφάλιση συνθηκών επαρκούς ταχύτητας, πιστότητας και ασφάλειας. Η ολιστική αυτή προσέγγιση ωστόσο, όπως έγινε φανερό, έχει εν πολλοίς αγνοηθεί από τα κράτη-μέλη ως σήμερα. Η Αμερικανική Κρίση του 2007 εκδηλώθηκε με τη μορφή «ντόμινο» και σταδιακά επηρέασε τις πλέον αδύναμες χώρες της ΕΕ, ενώ ακόμη και σήμερα δημιουργεί προβλήματα στο

σύνολο της Ευρωζώνης. Οι επιπτώσεις της κρίσης αυτής ήταν η όξυνση των ανταγωνισμών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τόσο σε επίπεδο φορέων μεταφορικού έργου, όσο και σε επίπεδο κρατών. Η αγνόηση λοιπόν της ολιστικής πολιτικής της ΕΕ σχετικά με τις μεταφορές, σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στις στρεβλώσεις που προκαλούνται από το ασφυκτικό πλαίσιο ανταγωνισμού που κυριαρχεί στις μεταφορές.

Η βασικότερη στρέβλωση που προκύπτει είναι ότι όταν τα διαφορετικά μέσα μεταφορών καλούνται να βρίσκονται σε σχέση ανταγωνισμού μεταξύ τους, σπανίως καταβάλλεται η προσπάθεια για επαρκή διασύνδεση και συνεργασία τους. Το όφελος που μπορεί να προκύπτει από τις πολλαπλές εναλλακτικές που προσφέρονται για το ίδιο μεταφορικό έργο από διαφορετικά μέσα, και το οποίο δικαιολογείται προκειμένου να ισχυροποιηθούν οι συνδέσεις, να καταπολεμηθεί ο κορεσμός των μεταφορικών δικτύων, αλλά και να διατηρείται το μεταφορικό κόστος σε ανταγωνιστικά επίπεδα, δεν αντισταθμίζει σε καμία περίπτωση την αποτυχία συνδυασμού των μέσων μεταξύ τους. Συνδυαζόμενο αυτό το φαινόμενο με την απελευθέρωση των μεταφορών και την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στην αγορά, οι πιέσεις προς τα κράτη-έθνη από κάθε φορέα ανάληψης μεταφορικού έργου έχουν αυξηθεί, με τον κάθε φορέα να απαιτεί χρηματοδότηση από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους για το δικό του μεταφορικό έργο έναντι των άλλων.

Απόρροια αυτής της στρέβλωσης είναι ότι στους μεταφορικούς διαδρόμους με μεγαλύτερη ανταγωνιστική δυναμική παρατηρείται αλληλοεπικάλυψη και υπερεπάρκεια μεταφορικών υποδομών, ενώ αντιθέτως πενία ή ακόμη και ανυπαρξία μεταφορικών υποδομών εκεί όπου η ανταγωνιστική δυναμική είναι μικρότερη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας στρέβλωσης αποτελεί η αλληλοεπικάλυψη σιδηροδρομικών διαδρόμων υψηλών ταχυτήτων, αυτοκινητοδρόμων και αεροπορικών δρομολογίων, όπως σε πολυσύχναστες διασυνοριακές και μητροπολιτικές συνδέσεις, με παράλληλο μαρασμό των αντίστοιχων μεταφορών σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο που παρουσιάζουν μικρότερη ανταγωνιστική δυναμική. Δεδομένων των περιορισμένων πόρων στους εθνικούς και στον ευρωπαϊκό προϋπολογισμό, τελικά προμοδοτούνται εκείνες οι επενδύσεις στις μεταφορικές υποδομές που θα αποφέρουν μεγαλύτερο κέρδος και μικρότερο ρίσκο στους επενδυτές βάσει της ανταγωνιστικότητάς τους. Το αποτέλεσμα που προκύπτει είναι η περαιτέρω πόλωση στον ευρωπαϊκό χώρο και ο απομονωτισμός των περιφερειακών και λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών, οδηγώντας μακροπρόθεσμα στη μείωση της συνολικής ανταγωνιστικότητας της ΕΕ και προφανώς στην αποτυχία διασφάλισης της κοινωνικοοικονομικής συνοχής της (Friebel & Niffka, 2005, pp. 6-16).

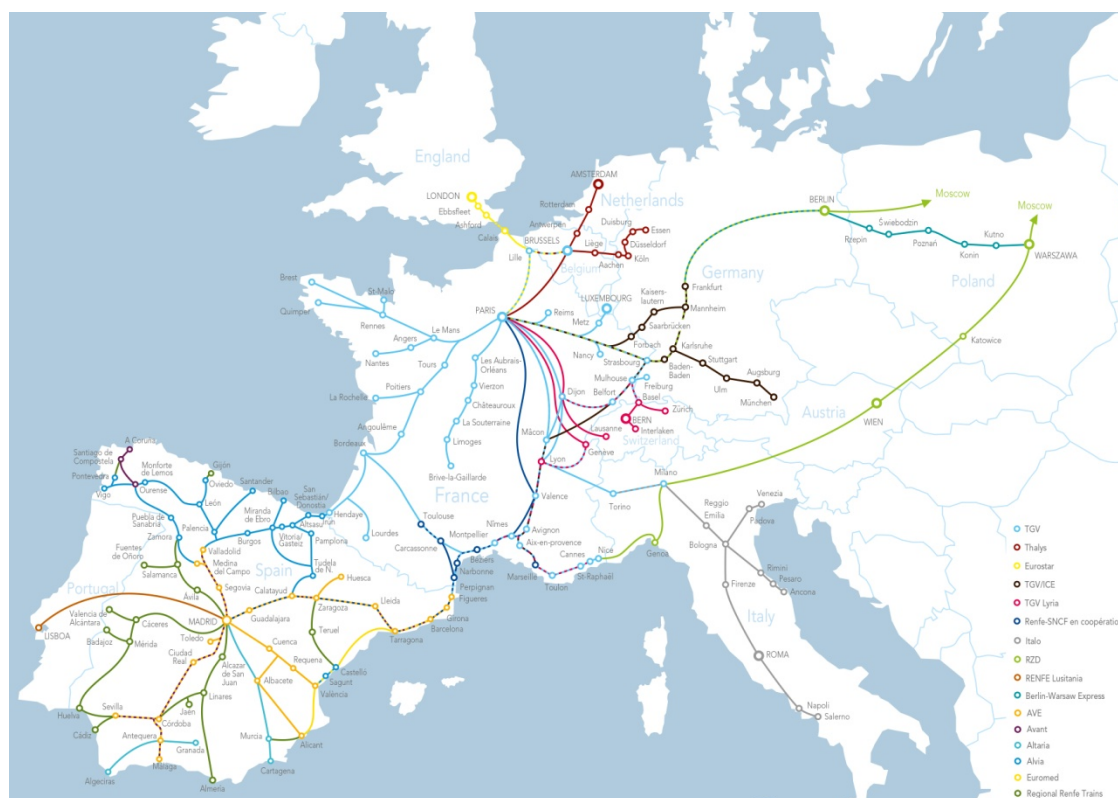
Η στρέβλωση αυτή ευθύνεται επίσης για την προμοδότηση των δυνητικά επικερδών τμημάτων και μορφών μεταφοράς έναντι των λιγότερο ανταγωνιστικών και εντός του πλαισίου του ίδιου μέσου μεταφορών, δεδομένου του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφορετικών μέσων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, παρατηρείται η προμοδότηση των συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων και μεγάλης χωρητικότητας έναντι αυτών που υλοποιούνται με πιο συμβατικά μεγέθη, οδηγώντας σε κατάργηση των υπαρχόντων συμβατικών συνδέσεων και σε μη υλοποίηση αντίστοιχων, προκειμένου κάθε μεταφορικό μέσο να καταστεί πιο ισχυρό έναντι των ανταγωνιστικών του (De

Decker, 2013). Η επιλογή αυτή της προμοδότησης των μεγάλων συνδέσεων ευθύνεται για την εκδήλωση φαινομένων «απορρόφησης» και «σήραγγας», ιδίως όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τους σιδηροδρόμους υψηλών ταχυτήτων. Τα φαινόμενα «απορρόφησης» εμφανίζονται όταν οι ισχυρότερες περιοχές με κάποια μεταφορική σύνδεση αποδυναμώνουν τις πλέον ανίσχυρες, ενώ τα φαινόμενα «σήραγγας» όταν οι ενδιάμεσες περιοχές αδυνατούν να συμμετάσχουν στην αναπτυξιακή διαδικασία λόγω της απομόνωσής τους από τους ακραίους πόλους. Το φαινόμενο της «σήραγγας» εγείρει το ζήτημα της στήριξης των ενδιάμεσων περιοχών, θέτοντας τελικά το θέμα της δημιουργίας δευτερευόντων συμπληρωματικών δικτύων που να εξασφαλίζουν τελικά τη συμμετοχή των ενδιάμεσων χώρων. Το φαινόμενο της «απορρόφησης» εγείρει το ζήτημα της αύξησης της ελκτικότητας του αδύνατου πόλου με μέτρα πολιτικής όπως ισχυρές επενδύσεις (Graham & Marvin, *Telecommunication and the City: Electronic Spaces, Urban Places*, 1996, p. 59). Αυτά τα ζητήματα, αν και εντοπίζονται συχνά, τόσο από επιστημονικά επιτελεία, όσο και από τα όργανα της ΕΕ, μέχρι σήμερα δεν έχει βρεθεί τρόπος να επιλυθούν, ιδίως στο πλαίσιο του αδυσώπητου ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων.

Στη βασική αυτή στρέβλωση του ανταγωνιστικού μοντέλου μεταφορών έρχεται να προστεθεί και μια δεύτερη, που είναι η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ. Παρά τις εξαγγελίες και τα ευχολόγια περί ισότιμου ρόλου των ευρωπαϊκών κρατών στο πλαίσιο της ΕΕ, δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο της επιβολής των εθνικών στρατηγικών συμφερόντων πάνω από το συλλογικό συμφέρον της ΕΕ, ιδίως μετά την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης στην Ευρωζώνη. Έτσι, παρά το γεγονός ότι υπάρχει προσπάθεια να αποσυμφορηθούν οι μεγάλοι λιμένες του Βορρά, όπως το Ρότερνταμ, η Αμβέρσα, το Αμβούργο και η Χάβρη, προς όφελος των Μεσογειακών λιμένων, η ολλανδική, βελγική, γερμανική και γαλλική εθνική στρατηγική επέβαλλαν περαιτέρω διόγκωση αυτών των λιμένων (Reuters, 2014). Πέρα από το γεγονός ότι αυτό προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό εντός της ΕΕ και ανισοροπία στην ανάπτυξή της, οδηγεί και σε περαιτέρω συμφόρηση των σχετιζόμενων δικτύων, με συνέπεια να απαιτούνται πρόσθετα έργα εκεί όπου δεν προβλέπονταν. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα που τέθηκε, η ανυποχωρητικότητα των εθνικών στρατηγικών της Ολλανδίας, του Βελγίου, της Γερμανίας και της Γαλλίας, οδήγησε στην απαίτηση για περαιτέρω ενίσχυση του ποτάμιου δικτύου μεταξύ των βορειοευρωπαϊκών λιμένων, δεδομένου ότι το αντίστοιχο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο είναι ήδη κορεσμένο, παρά το γεγονός ότι αυτό δεν προβλεπόταν στον αρχικό σχεδιασμό του ΔΕΔ-Μ, όπως στην περίπτωση του Canal Seine-Nord-Europe (Dudzinski, 2013).

Η επιβολή των εθνικών στρατηγικών εις βάρος των ευρωπαϊκών πολιτικών συχνότερα ευνοεί τα ισχυρά κράτη του ευρωπαϊκού πυρήνα, ωστόσο και μεταξύ τους παρατηρούνται μια σειρά αθέμιτων ανταγωνισμών, ανάλογα το στρατηγικό πλεονέκτημα του κάθε κράτους. Συγκεκριμένα, η Γαλλία έχει επιβληθεί στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ελέγχοντας πλειοψηφικά μέσω της SNCF το σύνολο των επιβατικών διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών διαδρομών στη Δυτική Ευρώπη (Eurostar, Thalys, TGV Lyria, Nuovo Trasporto Viaggiatori) κι εξαγοράζοντας σημαντικό ποσοστό των βρετανικών σιδηροδρόμων μετά την πλήρη ιδιωτικοποίησή τους (Topham,

2013). Παράλληλα, η Γερμανία έχει επιβληθεί μέσω της Deutsche Bahn στον τομέα των εμπορικών σιδηροδρομικών μεταφορών, ελέγχοντας κι αυτή μεγάλο κομμάτι των βρετανικών σιδηροδρόμων αλλά και κατέχοντας μεγάλο μερίδιο στην ευρωπαϊκή εμπορική σιδηροδρομική μεταφορά (Railway Gazette, 2014). Τα δύο κράτη έχουν στοχοποιηθεί πολλάκις ότι εφαρμόζουν επιλεκτικά τις ευρωπαϊκές διατάξεις περί απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών στα εδάφη τους, εκμεταλλευόμενα ωστόσο την πλήρη εφαρμογή της απελευθέρωσης που ισχύει σε άλλα κράτη για να προβούν σε προνομιακές εξαγορές (Berkeley, 2013) (The Guardian, 2014).



**Εικόνα 9: Η παντοκρατορία των γαλλικών σιδηροδρόμων στις επιβατικές διευρωπαϊκές μεταφορές (Voyages-SNCF, 2008-2015)**

Εστιάζοντας στον χώρο της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης, η διαδικασία διεύρυνσης της ΕΕ προς αυτόν τον χώρο συνέπεσε χρονικά με κάποιες σημαντικές παγκόσμιες τάσεις. Η ένταση της ανταγωνιστικότητας στο πλαίσιο του παγκοσμιοποιημένου εμπορίου και, γενικότερα, της παγκοσμιοποιημένης οικονομικής δραστηριότητας, αλλά και η ανάδειξη κατά την τελευταία δεκαετία στο παγκόσμιο οικονομικό σκηνικό νέων ισχυρών «παικτών», όπως η Ρωσία και η Κίνα, αμφισβητεί την κυριαρχία των «παραδοσιακών» ευρωπαϊκών οικονομικών δυνάμεων, με άμεσες συνέπειες και στον τομέα των μεταφορών (Railway Gazette, 2014) (Railway Gazette, 2014). Έτσι, σε παγκόσμιο επίπεδο παρατηρείται ένας επαναπροσδιορισμός της ισορροπίας δυνάμεων με τις αδυναμίες ως προς την ανταγωνιστικότητα του οικονομικού συστήματος «δυτικού τύπου» να γίνονται εμφανείς. Η πρόσφατη ανάδειξη των συνεπειών αυτών έχει ως αποτέλεσμα την αρκετά περιορισμένη μέχρι σήμερα ύπαρξη σχετικών αναφορών στη διεθνή βιβλιογραφία.



Παρά ταύτα, δεν είναι άτοπο να υποστηριχθεί ότι κατά την περίοδο της ύφεσης οι ευκαιρίες οικονομικής ανάπτυξης και ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών, περιορίζονται και συγκεντρώνονται γύρω από ήδη ισχυροποιημένους οικονομικούς πόλους κι εναρμονίζονται με στρατηγικά συμφέροντα που ξεπερνούν τον ευρωπαϊκό χώρο. Λόγω της μικρής δυνατότητας διάχυσης της ανάπτυξης, ο ελεύθερος οικονομικός ανταγωνισμός (αν αυτός υπήρξε ποτέ ως τέτοιος) φαίνεται να δίνει σταδιακά τη θέση του σε διεθνή μονοπώλια. Έτσι, η περιορισμένη ανταγωνιστικότητα του οικονομικού συστήματος και η βασική αδυναμία των οικονομιών «δυτικού τύπου» να εξελίσσονται σε συνθήκες αυτάρκειας, οδηγούν σε οικονομίες κλίμακας σε βάρος των λιγότερο ανεπτυγμένων οικονομικών πόλων, μεταξύ των οποίων οι χώρες της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης, και ασφαλώς η Ελλάδα. Οι νέες αυτές συνθήκες μπορεί να μετατοπίσουν το βάρος της ευρωπαϊκής πολιτικής από το όραμα ισόρροπης και βιώσιμης κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης προς την πραγματικότητα της διασφάλισης της ανταγωνιστικής της θέσης στην παγκόσμια αγορά, εντείνοντας ακόμη παραπάνω τις διαπιστωμένες στρεβλώσεις που ούτως ή άλλως δημιουργούνταν.

### **2.3. Οι συνδυασμένες μεταφορές στον ελλαδικό χώρο και η πολιτική γύρω από αυτές**

Η ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα, από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι σήμερα, διακρίνεται από μεταβαλλόμενες πολιτικές γύρω από αυτήν, οι οποίες εγγράφονται σε αντίστοιχες χρονικές περιόδους. Οι μεταβάσεις από τη μία πολιτική στην άλλη συνδέονται με τις γενικότερες πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές μεταβολές, καθώς και με σημαντικά γεγονότα, τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η περιοδοποίηση που υιοθετείται στην παρούσα εργασία είναι κοινά αποδεκτή από τους περισσότερους μελετητές γύρω από το θέμα των μεταφορών και της χωρικής ανάπτυξης (Καυκαλάς, 1981, pp. 7-38) (Μηλιός, 2000, pp. 148-226) (Σκάγιαννης, Ο Ρόλος της Υποδομής στα Καθεστώτα Συσσώρευσης των, 1994, pp. 115-132) και βασίζεται στις κρίσιμες καμπές της νεοελληνικής ιστορίας και στον βαθμό που επιδρούν στην ανάπτυξη των μεταφορών και των υποδομών τους. Κατ' αυτόν τον τρόπο προκύπτει μια διαίρεση της ιστορίας των πολιτικών γύρω από τις μεταφορές στην Ελλάδα σε 7 περιόδους (Σκάγιαννης & Καπαρός, Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες, 2013, pp. 16-51).

Από την επίσημη ίδρυση του νεοελληνικού κράτους το 1831 μέχρι και τη λήξη του Εμφυλίου το 1949, το κεντρικό χαρακτηριστικό της εφαρμοζόμενης πολιτικής στην Ελλάδα ήταν η συγκρότηση του κράτους διαμέσου της αύξησης της εδαφικής επικράτειάς του. Διαχρονικά λοιπόν, από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι και το 1949, η χώρα χαρακτηρίστηκε κυρίως από τη σταδιακή της εμπλοκή σε αλεπάλληλους πολέμους, που ιδίως στο διάστημα μεταξύ 1897 και 1949 εκτυλίχθηκαν με μια πρωτοφανή επιμονή και

διάρκεια. Παρά ταύτα, η προσπάθεια χωρικής συγκρότησης του ελληνικού κράτους διαμέσου της πολεμικής του επέκτασης συνοδεύτηκε από την παράλληλη κι εξίσου πρωτοφανή δημιουργία μιας σειράς θεσμών και υποδομών που έκαναν εφικτή τη σταθεροποίηση και την ανάπτυξη του προς συγκρότηση κράτους.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού του 19ου αιώνα, στο πλαίσιο της οργάνωσης του νέου ελληνικού κράτους, οι περισσότερες προσπάθειες συγκεντρώθηκαν γύρω από τον σχεδιασμό και την «κατασκευή» της πρωτεύουσας-Αθήνας. Η έναρξη της κατασκευής μεγάλων έργων μεταφορικής υποδομής δεν ξεκίνησε παρά στο τελευταίο μέρος του 19ου αιώνα, με το πρώτο κύμα να υλοποιείται κυρίως από τις κυβερνήσεις Τρικούπη, και με βάση χρηματοδότησή του τον εξωτερικό δανεισμό. Τα μείζονα έργα μεταφορικών υποδομής στο τέλος του 19ου αιώνα και στην αρχή του 20ου, ήταν τα σιδηροδρομικά (Παπαγιαννάκης, 1982) και οδικά έργα, η κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου το 1893 (Παπαγιαννοπούλου, 1989), καθώς και η ανακατασκευή του λιμένα του Πειραιά. Αυτό το πρώτο κύμα έργων υποδομής, που έχει ονομαστεί «έργα Τρικούπη», εξέφρασε τις προσπάθειες για τη δημιουργία ενός σύγχρονου και συνεκτικού κράτους κι εγκαθίδρυσε παράλληλα τις προϋποθέσεις για τη βιομηχανική άνοιξη της μεσοπολεμικής περιόδου, ιδίως με την ενίσχυση του ελληνικού παραγωγικού δυναμικού σε εργατικά χέρια λόγω της έλευσης των Μικρασιατών προσφύγων.



Εικόνα 10: Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο στη μέγιστη έκφασή του κατά τη λειτουργία του (Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, 1997)

Ωστόσο, οι συνέπειες του Μεγάλου Κραχ στην ελληνική οικονομία το 1927 είχαν ως αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου να μην σημειωθεί κάποια δραματική εξέλιξη στις μεταφορικές υποδομές, ελλείπει κρατικών πόρων. Εξαίρεση αποτέλεσαν η επέκταση διαφόρων υπαρχόντων δικτύων, η κατασκευή των αστικών τροχιοδρόμων στις μεγάλες πόλεις, καθώς και ο εξηλεκτρισμός των μεταφορών στην Αττική. Μια αρκετά σημαντική για τη διαμόρφωση των επόμενων περιόδων εξέλιξη υπήρξε το 1927 η Σύμβαση της Εταιρείας Μακρή για πυκνό οδικό δίκτυο στον ελληνικό χώρο, με χρηματοδότηση από αγγλικές τράπεζες, συνεργαζόμενες αμερικανικές, και τη Shell, με τη συνακόλουθη ανάδειξη του λόμπυ του αυτοκινήτου (Σαρηγιάννης, 2000, pp. 120-121). Καθίσταται σαφές ότι τα σημαντικότερα έργα μεταφορικών υποδομών ολόκληρης της περιόδου αυτής ήταν σχετικά με τις μεταφορές σταθερής τροχιάς, η σημασία των οποίων υπερέβαινε το άμεσο μεταφορικό τους αντικείμενο.

Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε την Ευρώπη και την Ελλάδα σε μια μεγάλη προσπάθεια ανασυγκρότησης που ακολούθησε τις πρώτες παρεμβάσεις για την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας, όπως αυτές σηματοδοτήθηκαν από τη συνθήκη του Bretton Woods το 1944 και την εφαρμογή του σχεδίου Μάρσαλ το 1947 από τις ΗΠΑ, που συμπεριέλαβε και την Ελλάδα. Βεβαίως, η απεμπλοκή της Ελλάδας από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο δεν υπήρξε ομαλή καθώς η αστάθεια συνεχίστηκε λόγω του Εμφυλίου Πολέμου που έληξε επισήμως το 1949, μεταθέτοντας κι επιβραδύνοντας την ανασυγκρότηση της χώρας. Έτσι, ολόκληρο το διάστημα μεταξύ 1949 και 1962 μπορεί να χαρακτηριστεί ως περίοδος ανασυγκρότησης κι εντατικής ανοικοδόμησης της κατεστραμμένης χώρας από τα σαμποτάζ των Ναζί και τις καταστροφές του Εμφυλίου στις υποδομές.



Εικόνα 11: Το επίπεδο καταστροφής της σιδηροδρομικής υποδομής από τα ναζιστικά στρατεύματα στο τέλος της Κατοχής

(Χεκίμογλου, Η έκθεση του Κωνσταντίνου Δοξιάδη για τις πολεμικές αποζημιώσεις: Λεπτομερή στοιχεία - Συσσωρευμένο εθνικό εισόδημα 33 ετών οι καταστροφές κατά την Κατοχή, 2013)

Ως προς τις μεταφορές, η προσπάθεια της ανασυγκρότησης περιελάμβανε την ανακατασκευή κι εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου, την ανακατασκευή των σιδηροδρόμων, την εκκαθάριση της διώρυγας της Κορίνθου, καθώς και την ανακατασκευή κι επέκταση λιμένων. Καθίσταται σαφές ότι το μεταπολεμικό κύμα υποδομών για την ανοικοδόμηση της χώρας, το οποίο κράτησε μέχρι το 1962, σφράγισε την ανάδειξη ενός νέου κλάδου της ελληνικής οικονομίας, του κατασκευαστικού κεφαλαίου. Είναι ενδεικτικό ότι παρά το γεγονός ότι εκπονήθηκαν τέσσερα οικονομικά σχέδια, κανένα από αυτά δεν υλοποιήθηκε, καθώς η οικονομία είχε πάρει τον δικό της δρόμο με τον τομέα των κατασκευών να έχει τον πρωτεύοντα ρόλο. Η κατασκευή όμως των μεταφορικών υποδομών έγινε με συγκεκριμένες επιλεκτικότητες που χαρακτήρισαν τη μεταπολεμική πορεία. Ενδεικτικά, το επισκευασθέν σιδηροδρομικό δίκτυο παρέμεινε σε ίδιο με το προπολεμικό μήκος, ενώ το δίκτυο των δημοσίων δρόμων αυξήθηκε κατά το 1/3 και ο αριθμός των αυτοκινήτων υπερδιπλασιάστηκε. Από τα παραπάνω συνάγεται η μεγάλη έμφαση που δόθηκε στην αυτοκίνηση και η συνακόλουθη ανάγκη για οδικές υποδομές.

Η περίοδος που ακολούθησε τη μεταπολεμική και μετεμφυλιακή ανασυγκρότηση, πολιτικά υποδιαιρείται στην υποπερίοδο της δημοκρατικής διακυβέρνησης μεταξύ 1962 και 1967, καθώς και στην υποπερίοδο της στρατιωτικής δικτατορίας μεταξύ 1967 και 1974. Ωστόσο, και οι δύο περίοδοι σε γενικές γραμμές διείποντο από μια ενιαία οικονομική λογική, ενώ κοινό υφέρπον χαρακτηριστικό τους ήταν το Κυπριακό και κατ' επέκταση το ελληνοτουρκικό πρόβλημα που απασχόλησε σημαντικούς υλικούς και μη πόρους της χώρας. Έτσι, αν και η άνοδος του επιπέδου διαβίωσης που σιγά-σιγά είχε επιτευχθεί επέφερε σημαντική αύξηση στον καταναλωτισμό, δεν παρατηρήθηκαν σημαντικές εξελίξεις στις μεταφορικές υποδομές. Σημαντική υπήρξε ωστόσο η αδειοδότηση για τουριστικές εγκαταστάσεις μεγάλης κλίμακας, ενώ συνολικά ο τομέας των κατασκευών πέρασε από μια μικρή βιοτεχνικού επιπέδου παραγωγή κατά την προηγούμενη περίοδο, σε μια πιο οργανωμένη και μεγάλης κλίμακας βιομηχανική παραγωγή.

Τα περισσότερα σημαντικά έργα μεταφορικής υποδομής υπήρξαν τα έργα οδοποιίας, με κυριότερο την Εθνική Οδό Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων, ενώ κατά την υποπερίοδο της στρατιωτικής δικτατορίας, η οικονομία χρησιμοποίησε τις ήδη κατασκευασμένες υποδομές. Η Εθνική Οδός Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων υλοποίησε για πρώτη φορά τον περίφημο αναπτυξιακό άξονα «S», σε οδικό επίπεδο (Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;, 2009, pp. 69-118). Παράλληλα, η αυξανόμενη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, καθώς και οι προσδοκίες και τα συμφέροντα σχετικά με αυτήν, σηματοδότησε τον τερματισμό των αστικών τροχιοδρόμων, καθώς και την πρώτη σχετικά έμπρακτη σύλληψη για έναν μητροπολιτικό σιδηρόδρομο (μετρό) στην Πρωτεύουσα με τη μελέτη Smith το 1962. Τέλος, αυτήν την περίοδο όχι μόνο παρατηρήθηκε η μη περαιτέρω ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά αντίθετα εφαρμόστηκε και η σταδιακή απενεργοποίηση τμημάτων του (Σαρηγιάννης, 2000, pp. 172-176).

Στο ακόλουθο διάστημα μεταξύ 1974 και 1981, που αποτελεί την πρώτη φάση της Μεταπολίτευσης, τέθηκαν τα θεμέλια για τη σταθεροποίηση της

Δημοκρατίας και για τη σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ). Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από την Πετρελαϊκή Κρίση σε διεθνές επίπεδο, η οποία οδήγησε και την Ελλάδα σε ύφεση και αποβιομηχάνιση, ενώ παράλληλα, λόγω της εισβολής στην Κύπρο, παρουσιάζονται ακόμη πιο αυξημένες οι ανάγκες για αμυντικές δαπάνες. Η κρίση και η ύφεση της οικονομίας είχε ως αποτέλεσμα μια δραστική αναδιάρθρωση της παραγωγικής δομής της χώρας προς μικρότερες μεταποιητικές μονάδες και στροφή σε παραδοσιακούς κλάδους με ταυτόχρονη υποχώρηση των ενδιάμεσων κλάδων. Στον τομέα των μεταφορικών υποδομών, το κράτος δεν προχώρησε σε επενδύσεις και μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών, ενώ τα προτεινόμενα μεταφορικά έργα της προηγούμενης περιόδου, όπως η Εγνατία Οδός, αναβλήθηκαν επ' αόριστον. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται μόνο από κάποιες σημειακές παρεμβάσεις σε αστικά κέντρα.

Το διάστημα μεταξύ 1981 και 1986 χαρακτηρίζεται από την άνοδο του ΠΑΣΟΚ στην εξουσία και την ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής σημειώθηκε η στροφή των μεγάλων δυτικών οικονομιών προς τον νεοφιλελευθερισμό και τον μονεταρισμό. Αντίθετα με το ογκούμενο μονεταριστικό δυτικοευρωπαϊκό ρεύμα, κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το ΠΑΣΟΚ προσπάθησε να επιτύχει έναν «καπιταλιστικό εκσυγχρονισμό» χρησιμοποιώντας κενσκιανά εργαλεία και θεσπίζοντας ένα περιορισμένο επίπεδο θεσμών κοινωνικού κράτους που δεν υπήρχαν προηγουμένως, βασιζόμενο κυρίως σε εξωτερικό δανεισμό. Παράλληλα όμως, η κατεύθυνση της κινητοποίησης του ελληνικού κράτους για τις υπολειπόμενες σε ανάπτυξη υποδομές, σε συνδυασμό με μια νεοφιλελεύθερη προσέγγιση, έγινε φανερή στην περίπτωση της κατασκευής των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών.

Κατά τη δεκαετία του 1980 ξεκίνησε η προσπάθεια δημιουργίας μιας δημόσιας αρχής που θα ανελάμβανε την σχεδίαση, κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του μείζονος οδικού δικτύου της χώρας, στη βάση της αυτοχρηματοδότησης, με χρήση δανειακών κεφαλαίων. Το νεοσύστατο ΥΠΕΧΩΔΕ συνέστησε μια επιτροπή για να ερευνήσει τη δυνατότητα ενός τέτοιου εγχειρήματος και το Ταμείο Εθνικών Οδών –αρχή υπεύθυνη για τη συλλογή των διοδίων– εκπόνησε πιλοτικές μελέτες που έδειξαν πολλά υποσχόμενα αποτελέσματα σε σχέση με τις δυνατότητες αυτοχρηματοδότησης του συνόλου του εθνικού οδικού δικτύου (Καλτσούνης, 2004). Κάτω από τις συνθήκες αυτές, στην κατεύθυνση της αναζωογόνησης της οικονομίας, η κυβέρνηση το 1986 ανακοίνωσε τα «έξι μεγάλα έργα», τα οποία ήταν στον τομέα των υποδομών, και μάλιστα εκτός ενός, των μεταφορικών. Τα περισσότερα από αυτά ήδη εξετάζονταν με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο. Έτσι, στο Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1986-1990 που υποβλήθηκε στην ΕΟΚ τα έργα ήταν:

1. το νέο αεροδρόμιο Αθηνών στα Σπάτα,
2. το μετρό των Αθηνών,
3. το πρόγραμμα των αυτοκινητοδρόμων,
4. η εκτροπή του ποταμού Αχελώου,
5. η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου,
6. ο εκσυγχρονισμός κι εξηλεκτρισμός των σιδηροδρόμων

Το γεγονός όμως της ανακοίνωσης των έργων αυτών δεν σήμανε και την έναρξή τους. Αυτό οφείλεται πρώτα και κύρια στην εξακολούθηση έλλειψης πόρων, αλλά και στην έλλειψη τεχνογνωσίας και εμπειρίας στο διαχειριστικό και οργανωσιακό επίπεδο που απαιτείτο για τόσο φιλόδοξα έργα.

Οι πόροι άρχισαν να γίνονται διαθέσιμοι την επόμενη περίοδο, κατά το διάστημα μεταξύ 1987 και 2007, με τη σύναψη μιας σειράς από συμφωνίες με την ΕΟΚ στο πλαίσιο των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων στην αρχή, αλλά κυρίως των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ) και αργότερα των Εθνικών Στρατηγικών Πλαισίων Αναφοράς (ΕΣΠΑ), η οποία σήμανε μια πρωτοφανή εισροή κοινοτικών κονδυλίων μέσα από τα εργαλεία των κοινωτικών ταμείων. Οι συμφωνίες αυτές σηματοδότησαν και την πολιτική βούληση από την πλευρά της ΕΟΚ (και μετέπειτα ΕΕ) για τη δημιουργία των διευρωπαϊκών και πανευρωπαϊκών δικτύων όπως διατυπωνόταν στις διαδοχικές Λευκές Βίβλους και στις διάφορες περί αξόνων αποφάσεις. Επίσης, βασικές εξελίξεις που άλλαξαν άρδην το αναπτυξιακό μοντέλο στην Ελλάδα ήταν η δημιουργία της ΕΕ το 1993 και της ΟΝΕ, με την κυκλοφορία ως κοινού νομίσματος του Ευρώ από το 2002, η συστηματική προετοιμασία και διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004, η μεγάλη και πρωτοφανής εισροή οικονομικών μεταναστών από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης που βρίσκονταν σε μετάβαση μετά την πτώση των σοσιαλιστικών δημοκρατιών στις αρχές της δεκαετίας του 1990, καθώς και η σχετική εξομάλυνση των ελληνοτουρκικών σχέσεων μετά την κρίση των Ιμίων το 1996.

Το τρίτο κύμα της ανάπτυξης των μεγάλων μεταφορικών έργων υποδομής μπόρεσε να αναδυθεί και να γίνει εφικτό με το σύστημα ευρωπαϊκής συγχρηματοδότησης, αφού μέχρι τότε όλα τα μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών χρηματοδοτούνταν αποκλειστικά από ισχνούς εθνικούς δημόσιους πόρους, γεγονός που σε πολλές περιπτώσεις ευθυνόταν για την καθυστερημένη υλοποίησή τους. Βάσει της μεταρρύθμισης των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΟΚ το 1988, η Ελλάδα ενετάχθη στην κατηγορία των Χωρών Στόχου 1, πράγμα το οποίο έδωσε στη χώρα τη δυνατότητα να ωφεληθεί στο μέγιστο από τις σημαντικά αυξημένες ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις. Σύμφωνα με τις τότε νέες ρυθμίσεις, υποβαλλόταν ένα Εθνικό Σχέδιο από την κυβέρνηση στην ΕΟΚ που τεκμηρίωνε τις απαιτήσεις για χρηματοδότηση από τα διαρθρωτικά ταμεία. Κατόπιν, η επίσημη συμφωνία μεταξύ της ΕΟΚ και του ελληνικού κράτους έπαιρνε τη μορφή του ΚΠΣ. Η παραπάνω διαδικασία της προετοιμασίας ενός ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδίου προκειμένου να αιτηθεί διαρθρωτική βοήθεια υπήρξε μια εξαιρετικά σημαντική άσκηση για το ελληνικό κράτος, αφού για πρώτη φορά εξανάγκασε τις ελληνικές κυβερνήσεις να προσεγγίσουν τον τομέα των μεταφορών με πιο στρατηγικό τρόπο και να αρχίσουν τη δρομολόγηση μεγάλων παρεμβάσεων έργων υποδομής στην προοπτική μιας ουσιαστικής εισροής ευρωπαϊκών κονδυλίων. Σε αυτήν την περίοδο, και με βάση το παραπάνω πλαίσιο, είναι που αναπτύσσεται για πρώτη φορά η πολιτική των συνδυασμένων μεταφορών στον ελλαδικό χώρο.

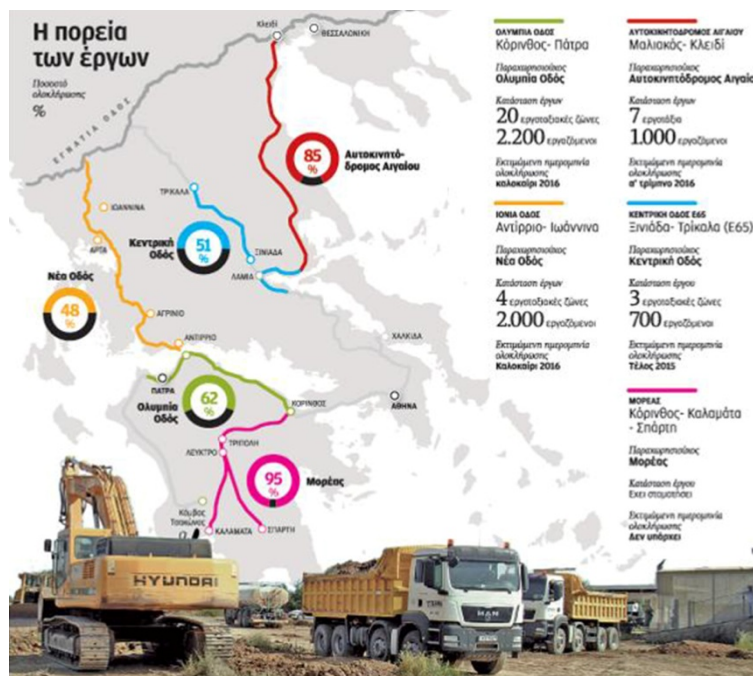
Η μελέτη «Ελλάδα 2010» των αρχών της δεκαετίας του 1990 που χρησιμοποιήθηκε για να μοχλεύσει πόρους από το Β' ΚΠΣ υιοθέτησε μια στρατηγική προοπτική για τον σχεδιασμό των μεταφορών λαμβάνοντας υπ' όψιν την ευρωπαϊκή και διεθνή διάσταση της ανάπτυξης των μεταφορών. Η

ολοκλήρωση και η λήψη των αποφάσεων ελήφθησαν με αξιοσημείωτη αποτελεσματικότητα σε σύγκριση με το παρελθόν, ενώ για πρώτη φορά μελετήθηκαν νέες μέθοδοι για τη δημοπράτηση, τη διοίκηση, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση των μεγάλων μεταφορικών έργων (Papaioannou & Peleka, 2-3 August 2006, pp. 1-5). Τα έργα αυτά τελικά ξεκίνησαν να υλοποιούνται μια 5ετία μετά, με την πολύ σημαντική συνδρομή των κονδυλίων του Β' ΚΠΣ για το διάστημα μεταξύ 1994 και 1999 και του Γ' ΚΠΣ για το διάστημα μεταξύ 2000 και 2006. Η υλοποίησή τους επετεύχθη είτε μέσω ιδιωτικών κοινοπραξιών με συμβάσεις παραχώρησης, όπως στην περίπτωση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και της Αττικής Οδού, είτε μέσω συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, όπως έγινε για την περίπτωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, είτε τέλος, με δημόσιες εταιρείες που συστάθηκαν για τα ίδια τα έργα και που λειτουργούν με τα λεγόμενα «ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια», όπως στην περίπτωση της Αττικό Μετρό και της Εγνατίας Οδού. Κατά την περίοδο των τριών πρώτων ΚΠΣ, σταδιακά η Ελλάδα μεταστράφηκε από το στόχο της εσωτερικής ολοκλήρωσης στο στόχο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, γεγονός το οποίο είναι ορατό και στα θεσμικά της έγγραφα σχετικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό και τον σχεδιασμό μεταφορών. Εμφανίζονται πλέον οι έννοιες της αειφορικότητας και βιωσιμότητας στον σχεδιασμό, ενώ γίνεται η προσπάθεια να υπάρξει μια ολιστική θεώρηση για τις μεταφορές με προσπάθεια συνδυασμού των μεταφορικών μέσων. Αρκετά σημαντικό στοιχείο της περιόδου αυτής είναι ότι πέρα από την υλοποίηση του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού, για πρώτη φορά επανεμφανίζεται ως προτεραιότητα το πρόγραμμα των σιδηροδρόμων. Παράλληλα, ανάπτυξη γνωρίζουν και τα λιμενικά έργα, τα έργα αεροπορικών και αστικών μεταφορών. Η περίοδος αυτή βεβαίως χαρακτηρίζεται και από μια αδικαιολόγητη διόγκωση του προσωπικού και των ελλειμμάτων των δημόσιων μεταφορικών οργανισμών. Μετά από μια προσπάθεια αποτυχημένων ιδιωτικοποιήσεων τους στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η διόγκωση αυτή συνεχίστηκε κι εκτοξεύθηκε σε μη βιώσιμα ύψη στα τέλη της δεκαετίας του 2000.

Οι μέρες της « χρυσής εποχής » των μεταφορικών υποδομών έφτασαν στο τέλος τους το 2008 μαζί με ολόκληρη την αναπτυξιακή πορεία της Ελλάδας της Μεταπολίτευσης, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης που διανύει η χώρα ως τις μέρες μας. Ως απαρχή των δραματικών εξελίξεων πρέπει να θεωρηθεί η Αμερικανική Κρίση του 2007, με την αδυναμία των δανειοληπτών για την πληρωμή στεγαστικών δανείων που έφερε σε αδιέξοδο τον τραπεζικό τομέα. Η κρίση αυτή είχε τη μορφή «ντόμινο» και σταδιακά επηρέασε τις πλέον αδύναμες χώρες της Ευρώπης και προπαντός την Ελλάδα, που ούτως ή άλλως αντιμετώπιζε διαρθρωτικά προβλήματα στην οικονομία της. Τα αλληπάλληλα μέτρα για την ανάκαμψη (6 πακέτα μέτρων, 2 μνημόνια, 2 μεσοπρόθεσμα πλαίσια δημοσιονομικής στρατηγικής, κ.λπ.) οδήγησαν σε μεγάλη οικονομική ύφεση εντός της οποίας καθίσταται πλέον πολύ δύσκολη η συνέχιση των προγραμματισθέντων μεγάλων έργων υποδομής.

Η μεταολυμπιακή αίσθηση επιτευξιμότητας και η ατμόσφαιρα αισιοδοξίας και υψηλών προσδοκιών τόσο στην κοινωνία, όσο και ειδικότερα στον τομέα των μεταφορικών υποδομών, που πλέον είχαν κατοχυρωθεί ως η νέα «ατμομηχανή» της ανάπτυξης οδήγησαν σε μια σειρά από έργα που είτε είχαν δημοπρατηθεί, είτε βρισκόταν ήδη στην αρχική φάση κατασκευής τους μέχρι

το ξέσπασμα της κρίσης, όπως οι επεκτάσεις του Αττικού Μετρό και του Μετρό Θεσσαλονίκης, η Υποθαλάσσια Σήραγγα της Θεσσαλονίκης καθώς και οι αυτοκινητόδρομοι της Ιόνιας Οδού, της Κεντρικής Ελλάδος (Ε-65), της Κεντρικής και Δυτικής Πελοποννήσου και τμημάτων του ΠΑΘΕ, που συνολικά εντάχθηκαν στο Πρόγραμμα Παραχώρησης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων. Το συνολικό κόστος των έργων αυτών είχε εκτιμηθεί σε περισσότερο από 9 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ εκτός από το Μετρό της Θεσσαλονίκης όλα τα υπόλοιπα έργα δημοπρατήθηκαν μέσω παραχωρήσεων τύπου Build Operate Transfer, με τη συμμετοχή αρκετών ξένων κατασκευαστικών εταιρειών στις κοινοπραξίες, καθώς και με τη χρηματοδότηση ξένων τραπεζών. Βάσει των σχετικών συμβάσεων, η κατασκευή των έργων αυτών προβλεπόταν να ολοκληρωθεί (ανάλογα με το έργο) μεταξύ 2011 και 2014. Η επιδείνωση της οικονομικής κρίσης και η δραματική μείωση της ρευστότητας, ωστόσο, καθώς και το δυσθεώρητο δημόσιο χρέος και έλλειμμα της χώρας, άρχισαν να αποτελούν πολύ σοβαρή απειλή για τη βιωσιμότητα της ελληνικής οικονομίας και τροχοπέδη σε κάθε προσπάθεια υλοποίησης αναπτυξιακών σχεδίων μέσω της κατασκευής μεταφορικών υποδομών, είτε με δημόσιες επενδύσεις, είτε με ιδιωτικά κεφάλαια που στόχευαν σε συμπράξεις με το δημόσιο. Τα επόμενα έτη τα προαναφερθέντα μεταφορικά έργα εμφάνισαν πολύ μικρή πρόοδο, με το δημόσιο να παρουσιάζει σοβαρές δυσκολίες στο να συνεχίσει απρόσκοπτα την χρηματοδότησή τους, ενώ ταυτόχρονα τα έσοδα από τα διόδια των αυτοκινητοδρόμων να μειώνονται αισθητά σε σχέση με αυτά που είχαν εκτιμηθεί. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, οι τράπεζες άρχισαν να εκδηλώνουν απροθυμία για τη συνέχιση της χρηματοδότησης των επισφαλών αυτών παραχωρήσεων για τους αυτοκινητοδρόμους (Business Monitor International (BMI), 29/04/2009).



Εικόνα 12: Η οικονομική κρίση έχει αφήσει ημιτελή τα έργα σε 5 μεγάλους άξονες αυτοκινητοδρόμων

(Λιάλιος, 2015)

Κάτω από την επιτήρηση των δανειστών, και με δεδομένους τους αυστηρούς στόχους που επιβάλλουν οι σχετικές συμβάσεις, κατά τη διάρκεια των



τελευταίων πέντε ετών, έγινε προσπάθεια να επιταχυνθούν σημαντικές, αν και αμφιλεγόμενες, μεταρρυθμίσεις στον τομέα των δημόσιων οργανισμών μεταφορών με τη λογική του fast-track και στόχο τη μείωση των δαπανών και την ενίσχυση των κρατικών εσόδων. Αυτές οι μεταρρυθμίσεις πυροδότησαν σφοδρές αντιδράσεις κι επικρίθηκαν έντονα ως νεοφιλελεύθερες και στερούμενες στρατηγικής προσέγγισης, όπως για παράδειγμα η αναδιάρθρωση του ΟΣΕ (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 188/Α', Νόμος 3891/10, 04.11.2010) και του ΟΑΣΑ (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 33/Α', Νόμος 3920/11, 03.03.2011). Και στις δύο περιπτώσεις απαιτήθηκε η συρρίκνωση των οργανισμών, η ιδιωτικοποίηση σημαντικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών τους, η μείωση των γραμμών, η αύξηση των κομίστρων και η μεταφορά εργαζομένων σε άλλους δημόσιους οργανισμούς. Άλλες ενδεικτικές μεταρρυθμίσεις αποτελούν η ιδιωτικοποίηση μιας σειράς από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας και η παραχώρηση περιφερειακών αεροδρομίων. Οι ιδιωτικοποιήσεις αυτές συγκέντρωσαν το επενδυτικό ενδιαφέρον για πρώτη φορά εξωκοινοτικών «παικτών», και συγκεκριμένα της κινεζικής (LIFO Magazine, 2014) και της ρωσικής κυβέρνησης (Ελευθεροτυπία, 2013). Όσον αφορά τα μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών, οι προσπάθειες της απερχόμενης κυβέρνησης για ιδιωτικοποίηση μεγάλων υφιστάμενων έργων, όπως η Εγνατία Οδός και το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, καθώς και για υλοποίηση νέων, μέσω σύμπραξης με ιδιώτες, όπως η επέκταση της Αττικής Οδού και το Νέο Αεροδρόμιο Ηρακλείου στο Καστέλλι, έχουν αποβεί μέχρι σήμερα ατελέσφορες. Το τελευταίο διάστημα υπήρξε διαπραγμάτευση της απερχόμενης κυβέρνησης με την ΕΕ για ένταξη μεταφορικών έργων στη νέα προγραμματική περίοδο χρηματοδότησης, δεδομένου ότι ο κατάλογος των προς χρηματοδότηση έργων είναι πολύ περιορισμένος (Καραγιάννης, Πολλά νέα μεγάλα έργα υποδομής οδεύουν στα... συρτάρια, τα σενάρια για να υλοποιηθούν, 2014). Στις διαπραγματεύσεις αυτές πριμοδοτήθηκαν από την πλευρά της ΕΕ τα έργα που ολοκληρώνουν τους άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και που εγγράφονται στη φιλοσοφία της ανάπτυξης πόλων συνδυσμένων μεταφορών διεθνούς επιπέδου, ενώ απορρίφθηκαν τα έργα αστικών μεταφορών που συνοδεύονταν από αστικές αναπλάσεις, όπως η Ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου και η Ανάπλαση της οδού Πανεπιστημίου (Χεκίμογλου, «Ταφόπλακα» σε Φάληρο και Πανεπιστημίου: Η Ευρωπαϊκή Ένωση απαίτησε την απένταξη των δύο σχεδίων, 2014). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέταξε στο ευρωπαϊκό δίκτυο λιμένων με υψηλές αποδόσεις 25 ελληνικούς λιμένες, προτείνοντας τη χρηματοδότησή τους προκειμένου να αναπτύξουν περαιτέρω υποδομές συνδυσμένων μεταφορών (Ελευθεροτυπία, 2013). Μία ακόμη προσπάθεια για την αναθέρμανση της οικονομίας και την τόνωση της απασχόλησης, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπήρξε και το «πακέτο Γιούνκερ» για το οποίο η ελληνική κυβέρνηση συνέταξε φάκελο έργων προς χρηματοδότηση, μεταξύ των οποίων τα περισσότερα ήταν έργα μεταφορικών υποδομών (Αθανασόπουλος, 2014).

Γίνεται κατανοητό ότι για τις μεταφορικές υποδομές θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι διαχρονικά η πολιτική τους διάσταση σε εθνικό επίπεδο, το οικονομικό τους μέγεθος, καθώς και ο ρόλος και η φύση τους, συνέπλευσαν με τους στρατηγικούς πολιτικούς στόχους των κυβερνήσεων της εκάστοτε εποχής. Από την άλλη μεριά, στη διαμόρφωση της πολιτικής γύρω από τις

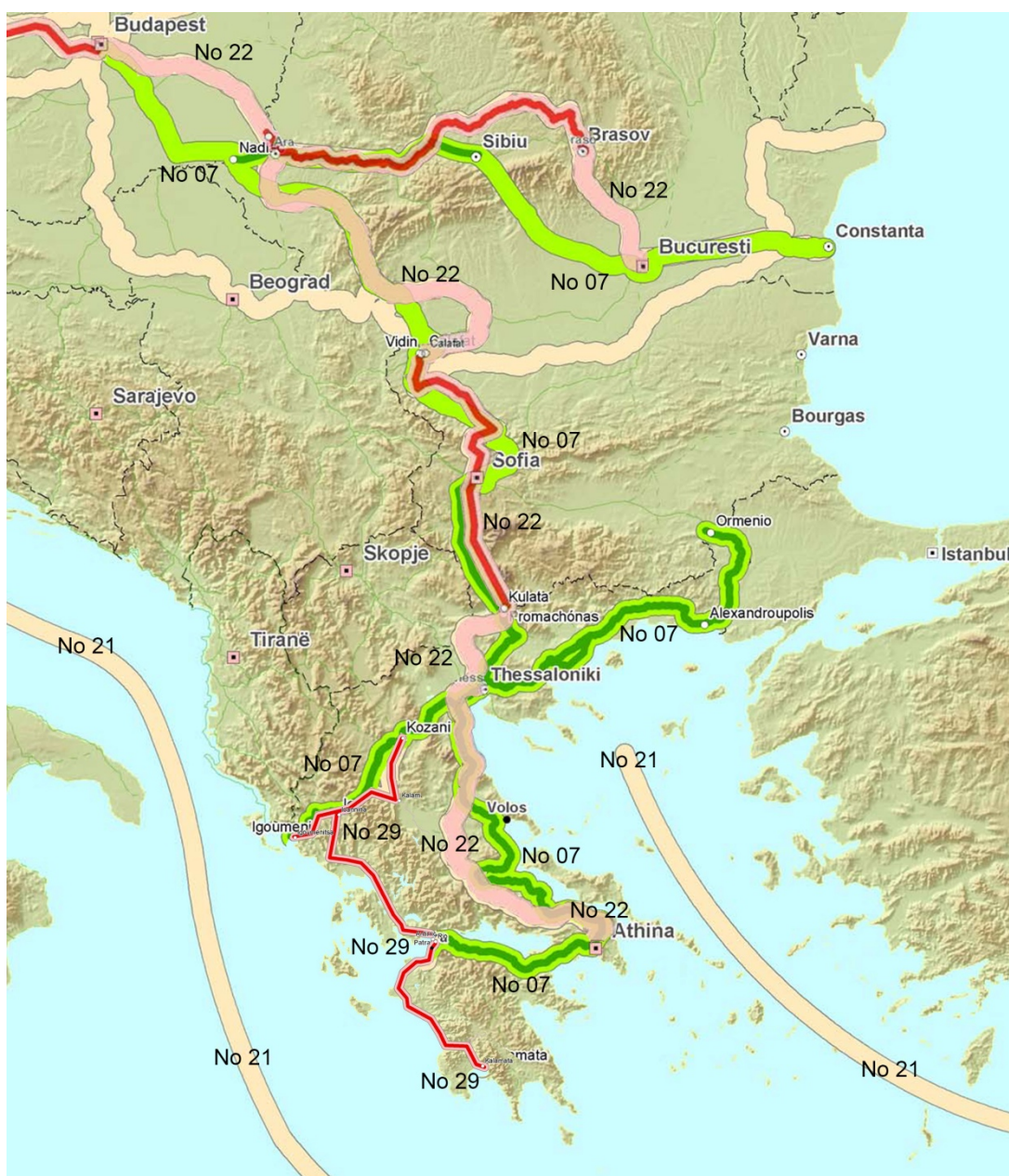
μεταφορές και τις υποδομές τους, διαχρονικά ισχυρό βήμα σε εθνικό επίπεδο διατηρούσαν και διατηρούν οι εγχώριοι και διεθνείς ισχυροί οικονομικοί παράγοντες. Η δε συμμετοχή ξένων κεφαλαίων στη διαμόρφωση της πολιτικής γύρω από τις μεταφορές δεν είναι ένα φαινόμενο αποκλειστικά των τελευταίων δύο περιόδων, ωστόσο τα τελευταία χρόνια γίνεται όλο και πιο αυξημένη, ενώ όσο η ΕΕ βρίσκεται σε κρίση, ισχυροποιείται ο ρόλος των εξωκοινοτικών παραγόντων (Ημερησία, 2013) (Μπέλλος, Στο τραπέζι το μοντέλο των επιμέρους παραχωρήσεων, 2015).

#### **2.4. Ο στρατηγικός ρόλος της Ελλάδας στις μεταφορές**

Ο ελλαδικός χώρος βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα και τις αγορές της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης. Παράλληλα, η οικονομική κρίση που έχει πλήξει τα τελευταία 5 χρόνια την Ελλάδα ευθύνεται για τη βαθιά ύφεση στην οποία έχει περιέλθει η οικονομία της, καθώς και για την έλλειψη σημαντικών εξελίξεων στον τομέα των μεταφορικών υποδομών. Ωστόσο, με την προς ανατολάς διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), με την οποία η Ελλάδα έχει αποκτήσει πλέον χερσαία σύνορα, καθώς και με την επέκταση των δράσεων της ΕΕ και στις εξωκοινοτικές χώρες της ευρύτερης περιοχής, η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας έχει ενισχυθεί. Παράλληλα, η θέση της σε σχέση με τους άξονες των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών από τη διώρυγα του Σουέζ και τα Δαρδανέλλια, καθώς και η μεγάλη ειδίκευση της Ελλάδας στη διεθνή ναυτιλία, της παρέχουν τη δυνατότητα να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευματικών μεταφορών, ιδίως εν όψει του γεγονότος ότι το μεταφορικό έργο θα συνεχίσει να αυξάνεται λόγω της παγκοσμιοποίησης του εμπορίου και της ραγδαίας αύξησης των εξαγωγών των ασιατικών χωρών προς την Ευρώπη. Από την άλλη μεριά, η συνεχής αύξηση των διεθνών τουριστικών μετακινήσεων σε σταθερή βάση, το άνοιγμα νέων τουριστικών αγορών στην Ασία με μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη, καθώς και η πύκνωση των διεθνών επιβατικών μεταφορών, συνιστούν παράγοντες που συνθέτουν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τη δυναμική ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού, και κατά συνέπεια πρόσθετους παράγοντες για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και των ελληνικών μεταφορών. Το γεωγραφικό πλεονέκτημα της Ελλάδας εκφράζεται και μέσω της γεινιάσής της με τους διεθνείς αεροδιαδρόμους διασύνδεσης της Δυτικής Ευρώπης με την Ανατολική και Νότια Αφρική, τη Μέση Ανατολή, τη Νότια και Νοτιανατολική Ασία, καθώς και την Ωκεανία, γεγονός που δυνητικά μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον τουριστικό τομέα και στη μετακίνηση επιβατών στον ελλαδικό χώρο.

Οι πολιτικές της ΕΕ για τις συνδυασμένες μεταφορές και τη βιώσιμη ανάπτυξη θέτουν σήμερα το πλαίσιο το οποίο έχει υιοθετηθεί από το ελληνικό κράτος. Αυτό το πλαίσιο έχει εμπεδωθεί τόσο στον εθνικό, όσο και στον περιφερειακό στρατηγικό σχεδιασμό. Οι στόχοι των Κοινοτικών Διαρθρωτικών Ταμείων, δηλαδή η «Σύγκλιση», η «Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση» και η «Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία», θέτουν νέες προκλήσεις στην αναπτυξιακή και στη χωροταξική πολιτική της χώρας μας, με την προϋπόθεση

της σωστής εφαρμογής τους στον ελλαδικό χώρο (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 128/Α', 03.07.2008). Το υπό υλοποίηση Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), από την άλλη μεριά, περιλαμβάνει την κατασκευή του διευρωπαϊκού οδικού άξονα προτεραιότητας N° 7: «Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Σόφια-Βουδαπέστη», των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων προτεραιότητας N° 22: «Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη» και N° 29: «Πολυτροπικός Διάδρομος Ιονίου/Αδριατικής», καθώς και των διευρωπαϊκών θαλάσσιων αξόνων προτεραιότητας N° 21 που διατρέχουν το Ιόνιο και το Αιγαίο Πέλαγος (European Communities, European Commission, 2014).



Εικόνα 13: Οι διευρωπαϊκοί άξονες προτεραιότητας και η αλληλεπίδρασή τους με τον ελλαδικό χώρο (European Communities, European Commission, 2014)

Με βάση τα παραπάνω, οι δυναμικές που διαφαίνονται, πιο συγκεκριμένα, είναι η προοπτική ευρύτερων συνεργασιών με τις πρόσφατα ενταγμένες Βουλγαρία και Ρουμανία (Μπέλλος, Αθήνα και Σόφια προωθούν νέο σιδηροδρομικό άξονα, 2014), αλλά και ο δυναμικότερος ρόλος της Ελλάδας στον τομέα των μεταφορών, τόσο με τα εξωκοινοτικά κράτη της ευρύτερης περιοχής (Βαλκάνια, Ρωσία, Μέση Ανατολή, Βορειοανατολική Αφρική) (Μόσχου, ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Ξεκινούν και πάλι τα δρομολόγια από Θεσσαλονίκη προς Βελιγράδι και Σόφια, 2014) (Μόσχου, Οι επενδύσεις αποδίδουν... Στις ξένες αγορές με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 2014), όσο και με αυτά της Ανατολικής Ασίας (Κίνα). Παρά την ύπαρξη προβλημάτων κι εντάσεων κατά την τελευταία 4ετία σε αρκετά κράτη της Μέσης Ανατολής, στη Λιβύη και στην Ουκρανία, μακροπρόθεσμα ο ρόλος της Ελλάδας φαίνεται να είναι ευνοϊκότερος ως προς τις διακρατικές συνεργασίες στον τομέα των μεταφορών.

Όπως έχει αναλυθεί διεξοδικά και στα προηγούμενα υποκεφάλαια, αναγκαία προϋπόθεση για την κεφαλαιοποίηση αυτή της δυναμικής αποτελεί η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών με τη δημιουργία αναγκαίων υποδομών σε λιμένες, αεροδρόμια και μεγάλους σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες. Σήμερα, οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Οι δε συνδυασμένες μεταφορές με τη χρήση σιδηρόδρομου υπάρχουν σε ικανοποιητικό επίπεδο μόνον όσον αφορά τον εμπορευματικό λιμένα του Πειραιά (Χεκίμογλου, Συμφωνία HP-COSCO-ΤΡΑΙΝΟΣΕ για διακίνηση προϊόντων μέσω Πειραιά: "Είναι ψήφος εμπιστοσύνης για την Ελλάδα" ανέφερε ο Αντώνης Σαμαράς, 2012) και την επιβατική διασύνδεση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Μια συντονισμένη και συστηματική προσπάθεια για ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, κυρίως με τη μεγαλύτερη συμμετοχή του σιδηρόδρομου, βρίσκεται σε εκτέλεση και υπολογίζεται ότι θα μπορούσε να ανεβάσει το ποσοστό της συμμετοχής τους στο 20% και να ανακουφίσει το ιδιαίτερα επιβαρημένο οδικό δίκτυο. Παράλληλα όμως, στον ελλαδικό χώρο είναι έκδηλη η απουσία κομβικών υποδομών προσανατολισμένων αποκλειστικά στη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών, όπως είναι τα εμπορευματικά κέντρα. Στην παρούσα φάση η Ελλάδα δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο εμπορευματικών κέντρων, ενώ ακόμη αναμένεται η λειτουργία του πρώτου εξ αυτών στο Θριάσιο Πεδίο, έπειτα από πιέσεις ξένων ομίλων (Τσαντήλα, Euro2Day, 2015) και πρόθεση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) να χρηματοδοτήσει το έργο (Μπέλλος, Χρηματοδοτήσεις 170 εκατομμυρίων από ΕΤΕπ διακυβεύονται στο Θριάσιο Πεδίο, 2014). Ορισμένες υπάρχουσες ζώνες δραστηριοτήτων επιτελούν στοιχειώδεις λειτουργίες logistics, όπως οι τερματικοί σταθμοί στους κύριους θαλάσσιους λιμένες (π.χ. σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο, λιμένας Θεσσαλονίκης) με σημαντική προοπτική περαιτέρω ανάπτυξης (Το Βήμα: Οικονομία, 2013). Ωστόσο, αυτές οι εγκαταστάσεις περιορίζονται στις θεμελιώδεις λειτουργίες, όπως η φορτοεκφόρτωση ή η εναπόθεση φορτίων. Τέλος, ορισμένες άλλες ζώνες, σε εγγύτητα συνήθως με τις βιομηχανικές ζώνες και τις οδικές εισόδους των μεγάλων πόλεων, συγκέντρωσαν άτυπα σημαντικό αριθμό εγκαταστάσεων με δραστηριότητες συναφείς με μεταφορές. Ωστόσο, οι ζώνες αυτές προέκυψαν κατά κύριο λόγο χωρίς συντονισμένο σχέδιο χωροθέτησης κι επίσημη οριοθέτηση, ενώ σε

καμία περίπτωση δε μπορεί να υποστηριχθεί ότι λειτουργούν ως εμπορευματικά κέντρα.

Οι βασικότεροι λόγοι για τους οποίους δεν έχουν αναπτυχθεί στην Ελλάδα τα εμπορευματικά κέντρα καθώς και οι συνδυασμένες μεταφορές σε εμπορευματικό και επιβατικό επίπεδο, οφείλονται σε μία σειρά από ζητήματα που αναλύονται παρακάτω:

- έλλειψη ύπαρξης κτηματολογίου και δασολογίου, αλλά και απουσία ενιαίας βάσης για τον καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας, όπως επίσης και περιοχών περιβαλλοντικής προστασίας, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του χρόνου ολοκλήρωσης των μελετών και του κόστους τους, αλλά και τη διατήρηση του μεγάλου βαθμού εισχώρησης της υποκειμενικής κρίσης σε διοικητικές πράξεις, φαινόμενο το οποίο με τη σειρά του δημιουργεί το κατάλληλο πεδίο για την ευδοκίμηση αδιαφανών και περίπλοκων διαδικασιών στη διοίκηση (Κόλλιας, 2014),
- έλλειψη μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, παρά μόνον ύπαρξη γενικών σχεδίων που, να μεν συνδυάζουν διαφορετικά μέσα μεταφοράς, αλλά δεν εστιάζουν στα μεταφορικά χαρακτηριστικά και στον ρόλο των επιμέρους μέσων μεταφορών και ούτε συντονίζονται με τις εξελίξεις στις μεταφορές, με αποτέλεσμα τη μη επίδραση των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη (Χεκίμογλου, «Κόκκινη κάρτα» για τα αεροδρόμια: Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο και Καστοριά στο επίκεντρο έρευνας του Ελεγκτικού Συνεδρίου της ΕΕ, 2014),
- ιδιαίτερη γεωμορφολογία που θέτει αναπτυξιακούς περιορισμούς (φραγμούς και ασυνέχειες στην κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο) στον τομέα των μεταφορικών υποδομών. Ταυτόχρονα, όμως, αποτελώντας και τον καθοριστικό παράγοντα για το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της, θα μπορούσε με τη δημιουργία της κατάλληλης υποδομής να αποτελέσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της αναπτυξιακής πολιτικής,
- υποβαθμισμένες σιδηροδρομικές υποδομές που χαρακτηρίζονται από τη γραμμική μορφή του σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία αιτιολογείται από τη γεωμορφολογία του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας. Το γεγονός αυτό λειτουργεί ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, εκτινάσσοντας το κόστος κατασκευής σιδηροδρομικών υποδομών, κι έχει ήδη οδηγήσει σε ματαίωση την κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας και της σιδηροδρομικής Ιόνιας Οδού, που αποτελούν τον διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό άξονα N<sup>ο</sup> 29: «Πολυτροπικός Διάδρομος Ιονίου/Αδριατικής» (Χεκίμογλου, Απιαστο όνειρο η σιδηροδρομική Εγνατία και ο Δυτικός Άξονας: Επί έναν αιώνα η Ελλάδα μελετά φιλόδοξες επεκτάσεις, 2014). Τα σημαντικότερα προβλήματα στις υφιστάμενες γραμμές είναι οι μικρές ταχύτητες, οι μεγάλες κλίσεις και οι οξείες καμπυλότητες, που προκαλούνται από τις τρικούπεις χαράξεις, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα φυσικά εμπόδια με την τεχνολογία της τότε εποχής. Η κατάσταση επιβαρύνεται περαιτέρω από την ύπαρξη μονών γραμμών και ισόπεδων διαβάσεων, την έλλειψη ηλεκτροκίνησης και τη χρήση παλαιωμένου τροχαίου υλικού, καθώς και

με την ασυμβατότητα του δικτύου της Πελοποννήσου με το υπόλοιπο δίκτυο, γεγονός που δυσχεραίνει την προσπάθεια ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών. Παρά τις εργασίες αναβάθμισης του δικτύου-κορμού της χώρας, διαπιστώνονται τρομερές καθυστερήσεις και υπερβάσεις κόστους στα έργα εκσυγχρονισμού, με συνέπεια τη μελλοντική ανεπάρκεια παροχής μεταφορικού έργου, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, δεδομένων των ολοένα αυξανόμενων αναγκών (Κασσίμη, 2014),

- έλλειψη σύνδεσης σχεδόν όλων των κύριων εμπορευματικών λιμένων (με εξαίρεση τον εμπορικό λιμένα του Πειραιά) και όλων των κύριων επιβατικών λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το γεγονός αυτό αποτρέπει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου με τους τερματικούς θαλάσσιους σταθμούς. Η διασύνδεση των κύριων 7 ηπειρωτικών λιμένων της χώρας βρίσκεται υπό κατασκευή ή σχεδιασμό (ανάλογα την περίπτωση), ωστόσο δεν έχει αποφασιστεί ο ρόλος τον οποίο θα επιτελέσει ο κάθε λιμένας για την εθνική κι ευρωπαϊκή στρατηγική (Τσαντήλα, ΕΡΓΟΣΕ: Το τρένο "δένει" σε 7 λιμάνια της χώρας, 2013),
- εξαιρετικά παθογενές εγχώριο λιμενικό δίκτυο, με ζημιογόνες τις περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες, μείωση δρομολογίων και πλοίων, παλαιωμένο επιβατικό στόλο και ανεκτέλεστα δρομολόγια. Η ενδεχόμενη εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» (λιμάνια κόμβοι, με συνδέσεις σε μικρότερα λιμάνια) θα μπορούσε να αποτελέσει μια βιώσιμη λύση, χρησιμοποιώντας τους κύριους λιμένες ως κομβικούς, και τους υπόλοιπους περιμετρικούς ως επιτελικούς, ωστόσο η εφαρμογή του καθυστερεί αδικαιολόγητα (Metafores Press, 2014),
- ελλιπές και πεπαλαιωμένο οδικό δίκτυο, στο μεγαλύτερο μέρος του. Το κύριο οδικό δίκτυο βρίσκεται ακόμη υπό ανακατασκευή, με τρομερές καθυστερήσεις και υπερβάσεις κόστους στα έργα εκσυγχρονισμού, ενώ οι περισσότερες χερσαίες οδικές συνδέσεις με τα βόρεια και ανατολικά σύνορα της χώρας εξακολουθούν να αποτελούνται από μονές λωρίδες κυκλοφορίας, πολλές στροφές λόγω φυσικών εμποδίων και κακές κατασκευές. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τους μεγάλους εμπορικούς φόρτους στο εθνικό δίκτυο, ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για τα συχνά και πολύνεκρα ατυχήματα, καθώς και για την πολύ φτωχή επίδοση της Ελλάδας στον τομέα της οδικής ασφάλειας (European Communities, European Commission, 2013, p. 103),
- ανεπαρκείς υποδομές αερομεταφορών, παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Οι υποδομές όπως διάδρομοι, τροχιόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις, παραμένουν ανεπαρκείς ως προς την υφιστάμενη και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση,
- αποτυχία να καταστούν ελκυστικοί οι ελληνικοί τουριστικοί λιμένες κρουαζιέρας ως προς τον τομέα του home porting, αλλά και ως λιμένες transit, μη διαθέτοντας τις κατάλληλες υποδομές, αλλά και μη όντας ενταγμένοι μέχρι προσφάτως στην εθνική τουριστική πολιτική, με συνέπεια να μην επωφελείται η τουριστική ανάπτυξη, παρά την άνοδο σε τουριστικές αφίξεις τα τελευταία χρόνια (Κουρλιμπίνη, 2015),

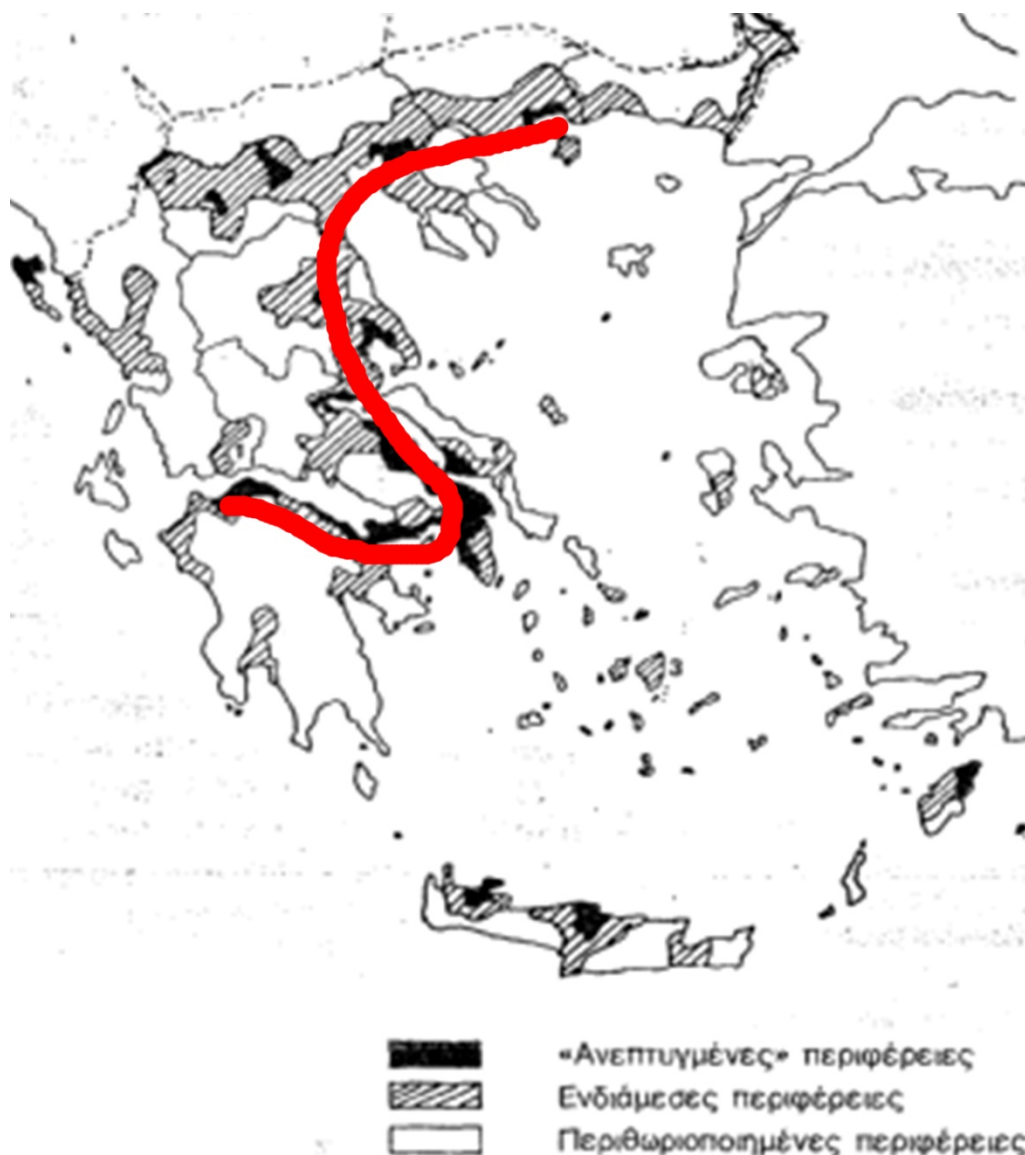
- έλλειψη ευρείας εφαρμογής της τηλεματικής και της εφαρμογής των σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου συστήματος για την παροχή υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και διαχείρισης των επιχειρησιακών λειτουργιών. Η κατάσταση στον συγκεκριμένο τομέα επιδεινώνεται λόγω του ότι ο ΟΣΕ και η ΥΠΑ εξαιτίας της αυτοεπένδυσης επί μεγάλο χρονικό διάστημα παρουσιάζουν σημαντικό έλλειμμα και υστέρηση σε τεχνογνωσία, τεχνολογία, οργάνωση και προγραμματισμό.

## 2.5. Ο στρατηγικός ρόλος της Πάτρας στις μεταφορές

Από την αρχαιότητα, για μια σειρά από λόγους σχετικούς με την ευκολότερη ναυσιπλοΐα, εξαιτίας του πλήθους των νησιών σε μικρή μεταξύ τους απόσταση, αλλά και λόγω του σαφώς πιο ανεπτυγμένου εμπορίου προς την Ανατολή, η ανάπτυξη της Ελλάδας συγκεντρώθηκε ως επί το πλείστον γύρω από τον χώρο του Αιγαίου. Το φυσικό εμπόδιο της Πίνδου και η σαφώς μικρότερη ιστορικά αλληλεπίδραση με τη Δύση, οδήγησε στο να μην έχει ποτέ του το δυτικό τμήμα της Ελλάδας ισότιμη ανάπτυξη με το ανατολικό της. Το γεγονός επίσης ότι οι μεγαλύτερες πεδιάδες του ελλαδικού χώρου βρίσκονται στις περιοχές της Μακεδονίας, της Θεσσαλίας και της Θράκης, λειτουργώντας ιστορικά ως επισιτιστικές ενδοχώρες για τις μεγάλες και λίγο-πολύ παραλιακές πόλεις τους, καθώς και η ταυτόχρονη απουσία τέτοιας έκτασης πεδιάδων στη Δυτική Ελλάδα και στην Ήπειρο, ενέτειναν και τη δημογραφική ανισοκατανομή στον ελλαδικό προς όφελος των αιγαιοστραφών περιοχών. Οι ιστορικοί αυτοί λόγοι είναι εμφανείς και στην ανάπτυξη του ελλαδικού χώρου κατά τη νεότερη ιστορία, μετά την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους. Με την υπερίσχυση των χερσαίων μεταφορών και τη σταδιακή αλλαγή των προτιμήσεων στις μεταφορές (αρχικά με τη δημιουργία των σιδηροδρόμων και πολύ αργότερα με τη δημιουργία του εθνικού οδικού δικτύου), το Αιγαίο σταδιακά άρχισε να χάνει έδαφος, αλλά οι πόλεις που βρίσκονται στην περίμετρό του ήταν και πάλι αυτές που αναπτύχθηκαν περισσότερο.

Εξαίρεση σε αυτήν την αιγαιοστρεφή ανάπτυξη του ελλαδικού χώρου αποτελούσε και αποτελεί η Πάτρα. Ήδη από τη Φραγκοκρατία, η Πάτρα ανέλαβε τον ρόλο της ελλαδικής πύλης επικοινωνίας κι εμπορίου από και προς τη Δυτική Ευρώπη, εξαιτίας της ιδιαίτερα σημαντικής γεωγραφικής της θέσης στο εσωτερικό ενός φυσικού χώρου ο οποίος, περιλαμβάνοντας τη δυτική και νοτιοανατολική Πελοπόννησο, τη Στερεά Ελλάδα και τα Επτάνησα, κατέληγε σε πλήθος κόλπων, φυσικών λιμανιών και όρμων και είχε άνοιγμα προς το Ιόνιο και την Αδριατική. Στα μετεπαναστατικά χρόνια του περιορισμένου εδαφικά νεοελληνικού κράτους, η Πάτρα ανεδείχθη ως προνομιακή, αν όχι ως η μοναδική, πύλη επικοινωνίας κι εμπορίου με την υπόλοιπη Ευρώπη, δεδομένου ότι τα βόρεια σύνορα ήταν με τουρκοκρατούμενες ακόμη περιοχές και το χερσαίο εμπόριο δια μέσου της Βαλκανικής ακόμη ανύπαρκτο, αλλά και λόγω της σαφούς εγγύτητάς της με τη νεοσύστατη πρωτεύουσα, την Αθήνα. Τα σιδηροδρομικά έργα του Τρικούπη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα εξέφρασαν για πρώτη φορά την προσπάθεια της

συγκρότησης ενός σύγχρονου και συνεκτικού κράτους. Αν και κύριο χαρακτηριστικό τους ήταν η συνέχιση της ανάπτυξης γύρω από το Αιγαίο κατά μήκος του άξονα Βορρά-Νότου, με κύριο αναπτυξιακό κέντρο την Αθήνα, δεν αγνοήθηκε ωστόσο ο ρόλος της κεντροδυτικής και βόρειας Πελοποννήσου. Κατ' αυτόν τον τρόπο η Πάτρα, και εν γένει η περιοχή της βορείου Πελοποννήσου, εντάχθηκε στο νότιο κομμάτι αυτού που στο μέλλον έμελλε να εκφραστεί στον ελλαδικό χώρο ως αναπτυξιακός άξονας «S», συνεισφέροντας σημαντικά με την αγροτική παραγωγή της και τις εξαγωγές αγροτικών προϊόντων. Είναι κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου που η Πάτρα αναδεικνύεται σε «πόλη-λιμάνι», ακμάζοντας κυρίως λόγω του σταφιδεμπορίου και γενικότερα λόγω του εισαγωγικού κι εξαγωγικού της εμπορίου (Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;, 2009, ρ. 8).



Εικόνα 14: Ο αναπτυξιακός άξονας "S"

(Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;, 2009, ρ. 11)



Η εδαφική επέκταση του ελληνικού κράτους προς τα βόρεια και ανατολικά σταδιακά, συνδυάστηκε και με τη «βιομηχανική άνοιξη» της Ελλάδας στην περίοδο του Μεσοπολέμου, που βασίστηκε στο πρώτο κύμα έργων υποδομής και που συμπληρώθηκε από τα έργα του Βενιζέλου, τα οποία για πρώτη φορά υλοποίησαν και σε επίπεδο μεταφορικών υποδομών τον αναπτυξιακό άξονα «S» Πάτρα-Αθήνα-Λάρισα/Βόλος-Θεσσαλονίκη-Καβάλα, στο σύνολό του. Η «βιομηχανική άνοιξη» της Ελλάδας ανακόπηκε γρήγορα από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά σε συνδυασμό με τις μεγάλες μεταφορικές υποδομές εκείνης της περιόδου, η βιομηχανία είχε ήδη εγκατασταθεί σε κομβικά σημεία του άξονα, που σημαίνει ταυτόχρονα ότι οι ίδιες περιοχές έγιναν και τόποι εγκατάστασης της εργατικής τάξης, που σε μεγάλο της ποσοστό προήλθε από τους πρόσφυγες της Μικράς Ασίας, αυξάνοντας έτσι σημαντικά το δημογραφικό και παραγωγικό δυναμικό των πόλεων κατά μήκος του. Η διαμόρφωση του αναπτυξιακού «S», ο τρόπος της επέκτασης της χώρας και οι βλέψεις στις οποίες αντιστοιχούσε, οι χωρικές δυνατότητες της αγροτικής παραγωγής της περιόδου, καθώς και οι δυνατότητες κατασκευής υποδομών, εδραίωσαν τον ρόλο της Αθήνας και των άλλων μεγάλων πόλεων κατά μήκος του και οδήγησαν στην ισχυροποίηση μιας σειράς από αυτές. Η εξέλιξη αυτή άφησε εκτός αναπτυξιακής προοπτικής σημαντικά τότε κέντρα, όπως η Καλαμάτα, η Τρίπολη και τα Ιωάννινα, αλλά και μικρότερα, όπως η Σπάρτη και η Άρτα, εδραιώνοντας ουσιαστικά την Πάτρα ως μοναδικό μητροπολιτικό κέντρο στην Πελοπόννησο και στο δυτικό τμήμα του ελλαδικού χώρου, καθώς και ως κέντρο αναφοράς των Επτανήσων με την ηπειρωτική Ελλάδα (Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;, 2009, pp. 9-10). Αν και η σταφιδοπαραγωγή παρήκμασε, η Πάτρα αυτήν την περίοδο ανέπτυξε σημαντική βιομηχανική παραγωγή, χάρη στην ύπαρξη των μεταφορικών υποδομών της και το νεοαφιχθέν παραγωγικό δυναμικό των προσφύγων, ενώ μεταπολεμικά έπαιξε σημαντικό ρόλο στην υπερπόντια μετανάστευση, αναδεικνυόμενη σε σημαντικό ναυτικό κέντρο με σαφή εξωστρεφή χαρακτήρα (Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, 2014).

Η ανισόμετρη ανάπτυξη του ελλαδικού χώρου στα μεταπολεμικά χρόνια, με βάση συντεταγμένες πολιτικές ρυθμίσεις των οικονομικών κι εσωτερικών πολιτικών ζητημάτων, ενέτεινε την πόλωση της χώρας κατά μήκος του αιγαιοστροφούς άξονα «S». Το διάστημα αυτό, με τα αλληπάλληλα κύματα εσωτερικής μετανάστευσης (και ταυτόχρονης εξωτερικής) οδήγησε σε παγίωση των μητροπολιτικών κέντρων κατά μήκος του άξονα και γιγάντωση της Αθήνας, με συνακόλουθη την οριστική μέχρι σήμερα κυριαρχία του «αθηνοκεντρικού» κράτους, και δευτερευόντως της Θεσσαλονίκης, όσον αφορά τον χώρο της βορείου Ελλάδας. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου η Ελλάδα διαμόρφωσε μια αστική ιεραρχία χωρίς αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους (σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά σταθερότυπα), με συνέπεια και η Πάτρα να μείνει εκτός συναγωνισμού με την Αθήνα, και πλέον να λειτουργεί επιτελικά της, λόγω της μικρής τους απόστασης (Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;, 2009, pp. 10-11). Ο ρόλος της Πάτρας επίσης μειώθηκε σημαντικά από τον άνισο ανταγωνισμό των αερομεταφορών στις υπερπόντιες μετακινήσεις, χάνοντας έτσι σημαντικό κομμάτι του στρατηγικού ρόλου της ως επιβατικού κόμβου. Παρά ταύτα, η Πάτρα διατήρησε τη στρατηγική της

σημασία ως πύλη προς τη Δυτική Ευρώπη, ειδικά όσον αφορούσε τις εμπορευματικές μεταφορές, δεδομένου ότι οι χερσαίες μεταφορές διαμέσου της Βαλκανικής ήταν δύσκολες, λόγω του ανταγωνισμού των δυτικών κρατών με τις σοσιαλιστικές δημοκρατίες, με τις οποίες συνόρευε η Ελλάδα στα βόρεια. Παράλληλα, η Πάτρα ενισχύθηκε σημαντικά δημογραφικά και παραγωγικά από την εσωτερική μετανάστευση από τις αγροτικές περιοχές της Δυτικής Ελλάδας, καθώς και από την εγκατάσταση των σεισμόπληκτων των Επτανήσων μετά τον καταστροφικό σεισμό του 1953 (Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, 2014).

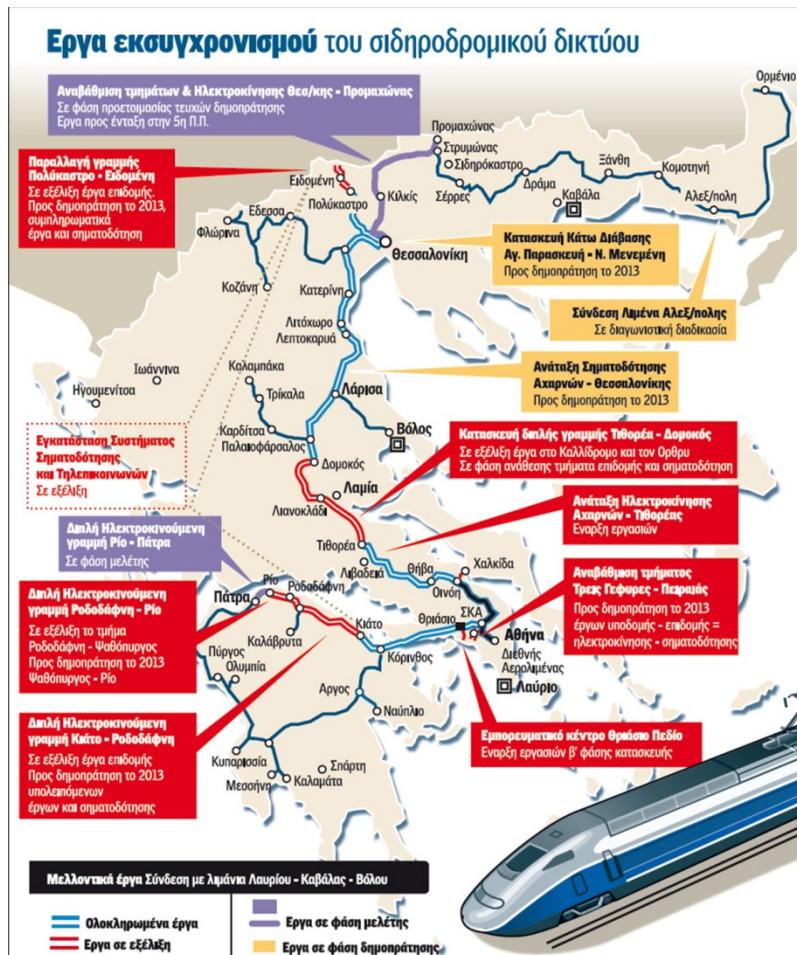
Εν προκειμένω, η γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα «S» υποστηρίχθηκε από το (ή οδήγησε στο) βασικό χερσαίο δίκτυο της χώρας που συναποτελείται από τον αυτοκινητόδρομο και σιδηρόδρομο Βορρά-Νότου. Ακολουθώντας τις ιστορικές επιταγές, τις οικονομικές αναγκαιότητες, τους γεωμορφολογικούς εξαναγκασμούς και τις γεωγραφικές θέσεις της νέας ανάπτυξης, η Νέα Εθνική Οδός σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε από την Πάτρα μέχρι τους Ευζώνους (το σημαντικότερο έργο υποδομής των «έργων Καραμανλή») κατά μήκος του άξονα «S». Παράλληλα, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου έγινε μεταπολεμικά, πάνω στο δίκτυο Τρικούπη, δηλαδή επίσης πάνω στον άξονα «S» (Τσοκόπουλος, 1999). Οι εξελίξεις αυτές, από τη δεκαετία του 1960 και μετά, εμπέδωσαν μια χωρική ταύτιση του αναπτυξιακού άξονα με τους χερσαίους μεταφορικούς άξονες, η οποία συνεχίστηκε με την εξαγγελία και την έναρξη της υλοποίησης ενός κύματος έργων των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων (ΜΟΠ) και Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ). Τα έργα αυτά ονομάστηκαν πλέον οδικός άξονας Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων (ΠΑΘΕ) και σιδηροδρομικός άξονας Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Προμαχώνα/Ειδομένης (ΠΑΘΕΠ/ΕΙ).

Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ κατασκευάζεται στον ευρύτερο διάδρομο της αντίστοιχης Νέας Εθνικής Οδού με συγχρηματοδότηση από την ΕΕ και δεν έχει ακόμη αποπερατωθεί.



Εικόνα 15: Ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ (ΥΠΕΧΩΔΕ)

Ο σιδηροδρομικός ΠΑΘΕΠ/ΕΙ είναι επίσης ημιτελής σε διάφορες φάσεις διαχρονικού εκσυγχρονισμού. Στην πραγματικότητα το σιδηροδρομικό δίκτυο υπάρχει από τις τελευταίες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα και από χωρική άποψη δεν έχει αλλάξει ή επεκταθεί σημαντικά. Και στα δύο αυτά θεμελιώδη μεταφορικά έργα-κορμού φαίνεται η πρόθεση η Πάτρα να αποτελέσει κομμάτι του βασικού αναπτυξιακού άξονα, όπως απέτελεσε από καταβολής ελληνικού κράτους.



Εικόνα 16: Ο σιδηροδρομικός άξονας ΠΑΘΕΠ/ΕΙ και τα έργα αναβάθμισής του

(Τσαντήλα, ΕΡΓΟΣΕ: Το τρένο "δένει" σε 7 λιμάνια της χώρας, 2013)

Το προφανές ζήτημα που ανακύπτει είναι η ουσιαστική ταύτιση του αναπτυξιακού με το μεγαλύτερο μέρος του μεταφορικού άξονα. Τα ερωτήματα που τίθενται είναι εάν η ανάπτυξη αναγκάζει στη δημιουργία του μεταφορικού άξονα, ή εάν η δημιουργία των αξόνων οδηγεί στην ανάπτυξη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση του αναπτυξιακού άξονα «S», μπορεί να ειπωθεί πως ιστορικά η ανάπτυξη του ελληνικού χώρου, λόγω του αιγαιοστροφούς της χαρακτήρα, προηγήθηκε και ήλθε κατά καιρούς να επιστεγαστεί και να εξυπηρετηθεί με δίκτυα υποδομών (είτε αυτά ήταν δίκτυα φυσικών κόμβων όπως λιμένων με νοητές ράβδους, είτε πλήρη φυσικά δίκτυα όπως των αυτοκινητοδρόμων). Αν λοιπόν στην αρχαιότητα το Αιγαίο και η Πίνδος καθόρισαν τη δημιουργία των αστικών κέντρων, στη σύγχρονη εποχή τα ιστορικά διαμορφωμένα ισχυρά αστικά κέντρα επέβαλαν τις υποδομές που ήταν αναγκαίες (Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη

του Ελληνικού Χώρου; 2009, pp. 13-14). Κατά την τελευταία 10ετία ωστόσο, η ολοκλήρωση και η περαιτέρω ανάπτυξη μιας σειράς νέων μεταφορικών υποδομών, η οποία έρχεται να αμφισβητήσει την κυριαρχία του «S» στον ηπειρωτικό ελλαδικό χώρο, φαίνεται πως θα επηρεάσει, κατ' αντίστροφο τρόπο αυτήν τη φορά, τις αναπτυξιακές προοπτικές του ελλαδικού χώρου και τον στρατηγικό ρόλο της Πάτρας. Επιπροσθέτως, μια σειρά από εξελίξεις στον διεθνή χώρο και στη διενέργεια του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς και ο επαναπροσδιορισμός των παγκόσμιων «παικτών» και του στρατηγικού ρόλου της Ελλάδας, όπως αναλύθηκαν και στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, έρχονται να ανατρέψουν τα ως τώρα αναπτυξιακά δεδομένα και τη σχέση τους με τις μεταφορές.

Εκκινώντας από τις διεθνείς εξελίξεις στις μεταφορές, παρατηρείται πως η πολιτική εξομάλυνση στα Βαλκάνια κατά την τελευταία 15ετία, καθώς και η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), έχουν επιτρέψει την αναβάθμιση της σημασίας των χερσαίων μεταφορών με την Ευρώπη, γεγονός που αποτυπώνεται στην αλλαγή κατανομής του μεταφορικού έργου της Ελλάδας με το εξωτερικό, από 80% θαλάσσιες μεταφορές προς 20% χερσαίες μεταφορές, το 1981, σε 30% θαλάσσιες μεταφορές προς 70% χερσαίες μεταφορές, το 2011 (European Communities, European Commission, 2013, p. 17). Αυτό πρακτικά μεταφράζεται στο ότι οι κύριες πύλες της Ελλάδας από και προς τη Δυτική Ευρώπη είναι πλέον οι χερσαίες οδικές και σιδηροδρομικές της συνδέσεις, που οδηγούν στα βόρεια σύνορά της, και δευτερευόντως οι λιμενικές πύλες του Αδριατικού/Ιόνιου Διαδρόμου. Συνεπικουρούμενων των διεθνών ροών που μέσω της Διώρυγας του Σουέζ και της Μαύρης Θάλασσας καταλήγουν στο Αιγαίο, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι λιμένες που πλέον αποτελούν όχι απλά τις πύλες από και προς την Ευρώπη, αλλά τις πύλες της ίδιας της Ευρώπης, θα είναι όσοι βρίσκονται γύρω από το Αιγαίο και με σιδηροδρομική/οδική διασύνδεση με τα βόρεια σύνορα της χώρας. Η εξέλιξη αυτή υποβαθμίζει πλέον το ρόλο της Πάτρας από διεθνούς πύλης σε πύλη εθνικής/υπερτοπικής σημασίας, αποκλειστικά προσανατολισμένης στις ενδοευρωπαϊκές μεταφορές.

Με βάση τις εξελίξεις στον τομέα των οδικών υποδομών στην Ελλάδα, διαπιστώνεται ότι η Εγνατία Οδός αποτελεί μια εξαιρετική περίπτωση, που κατά ένα μέρος απαντά σε υπάρχοντα μεταφορικά προβλήματα διασύνδεσης των περιφερειών της βόρειου Ελλάδας, κατά ένα άλλο μέρος προσπαθεί να κινητοποιήσει το παραγωγικό δυναμικό τους, δεδομένου ότι οι περιφέρειες της βόρειου Ελλάδας είναι μεταξύ των πλέον υστερουσών αναπτυξιακά, ενώ τέλος, απαντά σε θεμελιώδη εθνικά χωρικά ζητήματα στρατηγικής σημασίας, όπως η δημιουργία διεθνών διασυνδέσεων με 9 κάθετους άξονες προς τα βόρεια σύνορα της χώρας, καθώς και η ανταπόκριση στις προκλήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού, με την παροχή άμεσης διασύνδεσης του Αδριατικού/Ιόνιου Διαδρόμου με το Αιγαίο, την Τουρκία και τη Μέση Ανατολή. Ένα αντίστοιχο ζήτημα με αυτό της Εγνατίας Οδού είναι και το ζήτημα της υπό κατασκευής Ιόνιας Οδού, η οποία εκτεινόμενη από το Αντίρριο μέχρι τα Ιωάννινα (και μελλοντικά μέχρι την ελληνοαλβανική μεθόριο στην Κακαβιά), φιλοδοξεί να θέσει τέρμα στον απομονωτισμό του δυτικού τμήματος της ηπειρωτικής Ελλάδας, εκτείνοντας το νοτιοδυτικό τμήμα του μεταφορικού «S» που τερματίζει νοητά στην Πάτρα προς τα βόρεια. Παρομοίως, ο επίσης υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομος γνωστός ως Κεντρική Οδός ή με τον κωδικό E-

65, που ενώνει τον ΠΑΘΕ στην περιοχή της Λαμίας με την Εγνατία Οδό βορείως της Καλαμπάκας και έχει κλάδο προς τον ΠΑΘΕ στην περιοχή της κεντρικής Θεσσαλίας, φιλοδοξεί να άρει την απομόνωση της δυτικής Θεσσαλίας και της Δυτικής Μακεδονίας, αλλά κυρίως να ενώσει την πύλη-λιμένα της Ηγουμενίτσας με τον Βόλο (λιμένα που φιλοδοξεί να είναι πύλη προς Μέση Ανατολή και Τουρκία) και τον ΠΑΘΕ, μειώνοντας δραστικά τη χρονοαπόσταση Ηγουμενίτσας-Αθήνας. Οι εξελίξεις αυτές, σε συνδυασμό με τη λειτουργία και την επέκταση του λιμένα της Ηγουμενίτσας, θέτουν έμπρακτα για πρώτη φορά σε αμφισβήτηση το ηγεμονικό μοντέλο της Πάτρας ως μοναδικής και κύριας λιμενικής πύλης προς τη Δυτική Ευρώπη.



Εικόνα 17: Η Εγνατία Οδός ως τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού άξονα προτεραιότητας Νο 7 (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2015)



δίκτυο της χώρας που συγκροτείται από τον ΠΑΘΕ και μειώνοντας δραστικά τη χρονοαπόστασή της από την Αθήνα (Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;, 2009, pp. 24-25). Ο άξονας αυτός έρχεται να αμφισβητήσει έμπρακτα την πρωτοκαθεδρία και την εξάρτηση της Πελοποννήσου από την Πάτρα, τουλάχιστον όσον αφορά το ανατολικό της τμήμα.



Εικόνα 19: Η Ανατολική Οδός Πελοποννήσου (Μορέας ΑΕ)

Αντίστοιχα με τα οδικά έργα είναι και τα σιδηροδρομικά, αν και σε αυτήν την περίπτωση ο ρόλος της οικονομικής κρίσης ενδέχεται να είναι καταλυτικός. Είναι εντυπωσιακό, αν και λογικό, ότι τα προταθέντα σιδηροδρομικά έργα στην πραγματικότητα βαίνουν παράλληλα με τα οδικά. Έτσι, έχουμε την κατά καιρούς συζητηθείσα σιδηροδρομική Εγνατία, τη σύνδεση Βόλου-Ηγουμενίτσας (κατά ένα μέρος παράλληλη με τον Ε-65) και τους επίσης συζητηθέντες Ιόνιους σιδηροδρόμους (Σκάγιαννης, Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;, 2009, p. 27). Η υλοποίηση ωστόσο αυτών των αξόνων φαντάζει αμφίβολη, δεδομένου ότι τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της Πίνδου, στην περίπτωση της σιδηροδρομικής Εγνατίας και της σιδηροδρομικής σύνδεσης Βόλου-Ηγουμενίτσας, καθώς και η μη υλοποίηση σιδηροδρομικής ζεύξης στο Ρίο-

Αντίρριο, ταυτόχρονα με την οδική, εκτινάσσουν το κόστος κατασκευής και απαιτούν εξειδικευμένες και δύσκολες τεχνικά λύσεις (Χεκίμογλου, Απιαστο όνειρο η σιδηροδρομική Εγνατία και ο Δυτικός Άξονας: Επί έναν αιώνα η Ελλάδα μελετά φιλόδοξες επεκτάσεις, 2014). Σε αυτόν τον τομέα λοιπόν, και μόνο σε αυτόν, φαίνεται η Πάτρα να διατηρεί το στρατηγικό της πλεονέκτημα, όντας η μόνη πόλη του δυτικού τμήματος της Ελλάδας που θα είναι συνδεδεμένη με σιδηροδρομικό διευρωπαϊκό διάδρομο διεθνών χαρακτηριστικών, στο πλαίσιο του σιδηροδρομικού διευρωπαϊκού διαδρόμου Ν° 22, κερδίζοντας στο συγκεκριμένο τομέα την Ηγουμενίτσα στον μεταξύ τους ανταγωνισμό.



Εικόνα 20: Η σιδηροδρομική Εγνατία και ο σιδηροδρομικός Δυτικός Άξονας

(Χεκίμογλου, Απιαστο όνειρο η σιδηροδρομική Εγνατία και ο Δυτικός Άξονας: Επί έναν αιώνα η Ελλάδα μελετά φιλόδοξες επεκτάσεις, 2014)

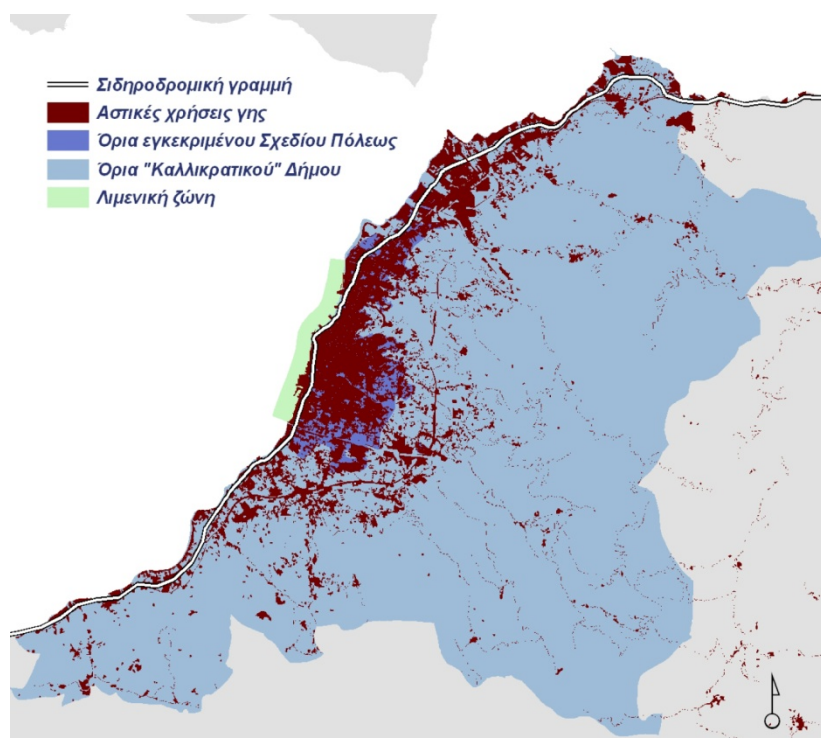


## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΛΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

#### 3.1. Προϋπάρχουσα και διαχρονική δυναμική της πόλης και της ζώνης επιρροής της Πάτρας

Η Πάτρα είναι η πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Αχαΐας (πρώην Νομού Αχαΐας) και της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, καθώς και έδρα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου. Η θέση της Πάτρας ως κέντρο των παραπάνω διοικητικών δομών προέκυψε από τη διοικητική μεταρρύθμιση του Καλλικράτη το 2010 (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 87/Α', Νόμος 3852/10, 07.06.2010), σε συνέχεια της θέσης που κατείχε σύμφωνα με τις προηγούμενες διοικητικές δομές. Αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Πελοποννήσου και του δυτικού τμήματος της Ελλάδας, με πληθυσμό δημοτικής ενότητας περί τους 168.000 κατοίκους και πληθυσμό δήμου περί τους 214.000 κατοίκους. Αυτό την καθιστά το τρίτο μεγαλύτερο πολεοδομικό συγκρότημα (μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη) και τον τέταρτο μεγαλύτερο δήμο της χώρας (Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), 28.12.2012).



Εικόνα 21: Ο Δήμος Πατρέων, το πολεοδομικό συγκρότημα των Πατρών και ο λιμένας του  
(Πανεπιστήμιο Πατρών, Οκτώβριος 2010)

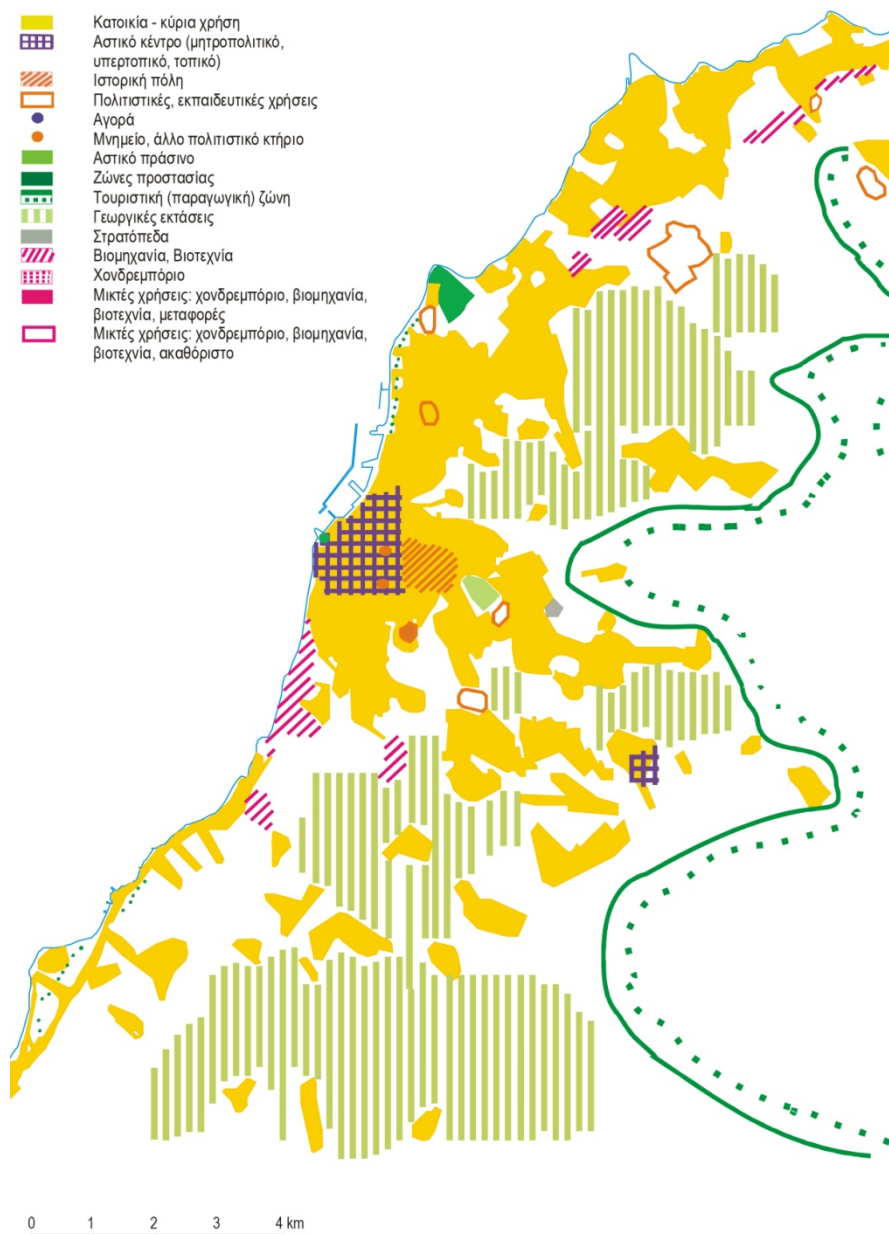
Η πόλη της Πάτρας αποτελεί την πρώτη πόλη της χώρας που απέκτησε Σχέδιο Πόλεως, ήδη από το 1828, πριν καν την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους, κατόπιν εντολής του Κυβερνήτη της Ελλάδας Ιωάννη Καποδίστρια στον μηχανικό του γαλλικού στρατού Σταμάτιο Βούλγαρη, γεγονός που αποτυπώνεται μέχρι σήμερα στο ιπποδάμειο σύστημα του κέντρου της. Η μορφή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, συνολικής έκτασης περίπου 6.000 εκταρίων, χαρακτηρίζεται από έναν παραλιακό οικιστικό σχηματισμό με βόρεια ανάπτυξη σχετικά πυκνοδομημένου ιστού και με νότια ανάπτυξη αραιότερου ιστού. Ο κύριος συμπαγής όγκος του οικιστικού σχηματισμού περιλαμβάνει το κέντρο και την παλιά (άνω) πόλη, στην τοποθεσία της αρχαίας και ρωμαϊκής πολίχνης, της οποίας διασώζονται σημαντικά αρχαιολογικά ίχνη, όπως το ρωμαϊκό ωδείο και ο ιππόδρομος, ενώ κυριαρχείται από την παρουσία του μεσαιωνικού φρουρίου. Κατά τα τελευταία 30 χρόνια, το οικιστικό συγκρότημα αναπτύσσεται σταδιακά προς την ανατολική/νοτιοανατολική του ενδοχώρα, στους πρόποδες του όρους Παναχαϊκού, μετά την εγκατάσταση υπερτοπικών δραστηριοτήτων εκεί, ενώ κατά τον οικοδομικό οργασμό της περιόδου πριν και μετά τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, η πόλη επεκτάθηκε προς όλες τις δυνατές κατευθύνσεις, ασκώντας οικιστικές πιέσεις ακόμη και στο Αντίρριο και τη Ναύπακτο, ιδίως μετά την αποπεράτωση της οδικής ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου το 2004. Με την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης, έχει παρατηρηθεί σημαντική έως ολοκληρωτική ανάσχεση της εξάπλωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας (Καρρά, 2013, pp. 4-7).

Το παραλιακό μέτωπο του κέντρου της Πάτρας χαρακτηρίζεται από τον παλιό της λιμένα, ενώ στο νότιο τμήμα του χωροθετείται ο νέος, νότιος λιμένας της. Ο λιμένας της (παλαιός και νέος) εξασφαλίζει διαχρονικά τη σύνδεση της πόλης με τα Επτάνησα/Ιταλία. Σε μικρή απόσταση από το παραλιακό μέτωπο, και σε άμεση συνάφεια με αυτό, η πόλη διατρέχεται από τον τρικούπιο σιδηροδρομικό άξονα, που αναμένεται να αναβαθμιστεί σε σύγχρονο σιδηροδρομικό διάδρομο και που από το 2010 χρησιμοποιείται από τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Πάτρας. Η Ευρεία Περιμετρική Οδός της Πάτρας αποτελεί ταυτόχρονα οδικό διάδρομο με χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου και με εγκάρσιες συνδέσεις προς την πόλη, καθώς και νοητό όριο του πολεοδομικού συγκροτήματος, αν και η πόλη βαθμιαία έχει εξαπλωθεί κι εκτός αυτού του ορίου, όπως προαναφέρθηκε. Η νότια απόληξη του πολεοδομικού συγκροτήματος αποτελεί την οδική και σιδηροδρομική είσοδο της πόλης από τον Πύργο/δυτική Πελοπόννησο, ενώ η βόρεια απόληξή του αποτελεί την οδική και σιδηροδρομική είσοδο της πόλης από την Αθήνα/ανατολική Πελοπόννησο. Η πορθμειακή σύνδεση και η οδική ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, συνιστούν στο να αποτελεί η βόρεια απόληξη της Πάτρας και την είσοδο της πόλης από τη δυτική Στερεά Ελλάδα/Ηπειρο. Το νότιο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος κυριαρχείται από τις ανενεργές βιομηχανίες της περιόδου μεταξύ 1920 και 1980, ενώ στο βόρειο τμήμα του χωροθετούνται το Πανεπιστήμιο Πατρών, καθώς και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Ρίου. Η νοτιοανατολική απόληξη της Πάτρας αποτελεί την οδική είσοδο από τα Καλάβρυτα/Τρίπολη. Στο ανατολικό/νοτιοανατολικό τμήμα της Πάτρας χωροθετούνται το Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΑΤΕΙ) Πατρών, το Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ), το Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) Γλαύκου, το Γενικό Νοσοκομείο Πατρών «Άγιος

Ανδρέας», το Κέντρο Εκπαίδευσης του Τεχνικού Σώματος (ΚΕΤΧ) του Στρατού Ξηράς, καθώς και οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Παμπελοποννησιακού Σταδίου. Τέλος, στα νοτιοδυτικά της Πάτρας, σε απόσταση 45 χιλιομέτρων από αυτήν, χωροθετείται το αεροδρόμιο του Αράξου, που αποτελεί την εναέρια σύνδεση της πόλης με την Ευρώπη και την 116 Πτέρυγα Μάχης της Πολεμικής Αεροπορίας, ενώ σε απόσταση 64 χιλιομέτρων προς την ίδια κατεύθυνση, χωροθετείται το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας που αποτελεί την 117 Πτέρυγα Μάχης της Πολεμικής Αεροπορίας. Σε απόσταση 20 χιλιομέτρων από την πόλη, πάλι προς τα νοτιοδυτικά, χωροθετείται η Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙΠΕ) Πατρών που δημιουργήθηκε το 1972, καθώς και το σωφρονιστικό κατάστημα των Κρατικών Φυλακών Αγίου Στεφάνου που δημιουργήθηκε το 1978.



Εικόνα 22: Η δομή του πολεοδομικού συγκροτήματος των Πατρών (Πανεπιστήμιο Πατρών, Οκτώβριος 2010)



Εικόνα 23: Οι επικρατούσες δραστηριότητες στο πολεοδομικό συγκρότημα των Πατρών (Αβδελίδη, 2010)

Η Πάτρα αδιαμφισβήτητα έχει καταστεί ως το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο του δυτικού τμήματος της Ελλάδας, χαρακτηριστικά τα οποία ανέπτυξε ήδη από τη δημιουργία του νεοελληνικού κράτους, και τα οποία διατηρεί μέχρι σήμερα. Σε αυτό έχει κυρίως συντελέσει η κεντροβαρική της θέση στο δυτικό τμήμα της Ελλάδας, καθώς και ο δυτικοστραφής λιμένας της, όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, καθιστώντας τη σημαντικό κέντρο μεταφορών για την περιοχή. Όσον αφορά τις μεταφορικές τις υποδομές, χάρη στον λιμένα της, αποτελεί για την Ελλάδα εισαγωγικό κι εξαγωγικό κέντρο προϊόντων, καθώς κι επιβατικό κόμβο από και προς τα Επτάνησα, την Ιταλία και τη Δυτική Ευρώπη, ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Ο παλαιός λιμένας της κατασκευάστηκε σε άμεση συνάφεια με το κέντρο της, με ξύλινη υποδομή το 1836 και αναβαθμίστηκε με κτιστή υποδομή το 1881. Έπειτα από διαδοχικές παρεμβάσεις κι επεκτάσεις του παλαιού λιμένα, οι λιμενικές δραστηριότητες μεταφέρθηκαν στο νέο, νότιο λιμένα το

2011. Αυτήν την περίοδο, βρίσκεται υπό κατασκευή το 3<sup>ο</sup> τμήμα της Α' Φάσης του, που περιλαμβάνει ολοκλήρωση της 5<sup>ης</sup> νηοδόχου οχηματογωγών πλοίων, εμπορικό κρηπίδωμα, καθώς και συνοδευτικά έργα οδοποιίας, υδραυλικών, μηχανολογικών κι επέκτασης του κυματοθραύστη (Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, 2014). Η θέση της Πάτρας είναι επίσης σημαντική ως προς τις χερσαίες μεταφορές, αφού βρίσκεται στο σημείο συμβολής των εθνικών οδών 8 (προς Κόρινθο και Αθήνα), 5 (προς Ιωάννινα και Κακαβιά) και 9 (προς Πύργο και Καλαμάτα), οι οποίες είναι υπό αναβάθμιση με χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου, αφού παρουσίαζαν υψηλά ποσοστά ατυχημάτων και συμφόρησης, λόγω παλαιωμένης και ακατάλληλης υποδομής. Η ολοκλήρωση της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού άξονα προς Αθήνα αναμένεται να επαναφέρει την απευθείας υπεραστική σιδηροδρομική της σύνδεση με την Αθήνα, που σήμερα γίνεται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με μετεπιβίβαση στο Κιάτο, μετά την αναστολή λειτουργίας της μετρικής γραμμής το 2005 λόγω των εργασιών αναβάθμισής της σε διεθνούς εύρους (Καραγιάννης, Σιδηρόδρομος: 3+3 έργα θα φέρουν το ηλεκτροκίνητο τρένο στην Πάτρα: Ο μοντέρνος Σιδηρόδρομος πάει Βόρεια Πελοπόννησο, 2014). Παρομοίως, η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής προς Πύργο, Ολυμπία και Καλαμάτα, η λειτουργία της οποίας έχει επίσης ανασταλεί από το 2010 λόγω οικονομικής κρίσης, αναμένεται να επαναφέρει τις υπεραστικές σιδηροδρομικές συνδέσεις της Πάτρας με τη δυτική Πελοπόννησο (Χεκίμογλου, Πελοπόννησος: Επεκτείνεται ο προαστιακός της Πάτρας: Μελέτες 7 εκατομμυρίων ευρώ για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή, 2013). Προς το παρόν, οι υπεραστικές μεταφορές από την Πάτρα εξυπηρετούνται αποκλειστικά από το υπεραστικό ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας, το οποίο διακινεί περί τα 2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως με 330 δρομολόγια ημερησίως με αφετηρία τον τερματικό σταθμό των ΚΤΕΛ που βρίσκεται στο βόρειο άκρο του παλαιού λιμένα. Η μεταστέγαση του υπεραστικού ΚΤΕΛ, όπως θα αναλυθεί και σε επόμενο υποκεφάλαιο, αποτελεί συχνά αντικείμενο διαβούλευσης μεταξύ της εταιρείας διαχείρισης, του Δήμου Πατρέων, της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, καθώς και του Οργανισμού Λιμένος Πατρών (ΟΛΠΑ). Τέλος, ως προς τις αστικές και προαστιακές μεταφορές, η πόλη εξυπηρετείται από 12 δρομολόγια του αστικού ΚΤΕΛ (Αστικό ΚΤΕΛ Πατρών ΑΕ, 2011-2013) και 3 δρομολόγια της δημοτικής συγκοινωνίας, ενώ οι προαστιακές της μεταφορές εξυπηρετούνται από το δρομολόγιο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου επί της μετρικής γραμμής, το οποίο διαχειρίζεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μεταξύ Αγίου Ανδρέα και Αγίου Βασιλείου, και με μετεπιβίβαση προς το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Ρίου και το Πανεπιστήμιο Πατρών (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 2011-2015). Αυτήν την περίοδο δρομολογείται η επέκταση του δρομολογίου προς Ψαθόπυργο και προς Κάτω Αχαΐα, με μετεπιβίβαση προς τη ΒΙΠΕ Πατρών (Χεκίμογλου, Πελοπόννησος: Επεκτείνεται ο προαστιακός της Πάτρας: Μελέτες 7 εκατομμυρίων ευρώ για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή, 2013). Οι αστικές και προαστιακές μεταφορές στην Πάτρα χαρακτηρίζονται από εποχικότητα, αφού κατά τη θερινή περίοδο η κίνηση πέφτει στο 1/3 της χειμερινής, ενώ δεν διαφαίνεται καμία πρόθεση συνεργασίας μεταξύ των δύο εταιρειών διαχείρισης με σκοπό τον συνδυασμό των δύο μέσων, γεγονός που φαίνεται να ευθύνεται για την εξακολούθηση της επικράτησης του ΙΧ, όσον αφορά τις αστικές μετακινήσεις. Στο παρελθόν είχε προταθεί και η επαναδημιουργία ενός δικτύου τραμ (λειτουργούσε ένα στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα), ωστόσο οι μελέτες έδειξαν οριακή βιωσιμότητα κι έκτοτε έπαψε

οποιαδήποτε περαιτέρω ενασχόληση με το ζήτημα από τους αρμόδιους φορείς. Παρά ταύτα, κατά καιρούς το ζήτημα ανακινείται, αφού λόγω ρυμοτομίας και μεγέθους της πόλης, θεωρείται ενδεδειγμένη ως λύση για τις αστικές μεταφορές (Καραγιάννης, Μετά την Αθήνα θα αποκτήσουν δίκτυο Τραμ Πάτρα και Ιωάννινα; Ενδιαφέρουσες περιπτώσεις η Πάτρα και τα Ιωάννινα για δίκτυο Τραμ, 2014).

Ως προς τον πρωτογενή τομέα, η αγροτική παραγωγή της Πάτρας και της ευρύτερης περιοχής της (Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας) χαρακτηριζόταν από τη μονοκαλλιέργεια της σταφίδας, η οποία οδήγησε την πόλη σε ακμή από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> μέχρι και τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Μετά τη σταφιδική κρίση, η αγροτική παραγωγή στράφηκε προς την οινοποιία, με κυριότερη οινοβιομηχανία την Achaia Clauss, καθώς και στην καλλιέργεια δημητριακών, ελιάς, καπνών, βαμβακιού, κηπευτικών κι εσπεριδοειδών. Αν και η παραγωγή είναι πλούσια, παρατηρείται ανεπάρκεια στην αποθήκευση και μεταφορά των παραγόμενων αγροτικών προϊόντων, απουσία επεξεργασίας ή διαλογής, ενώ ως εξαιρετικά ελλιπής χαρακτηρίζεται η υποδομή για την επεξεργασία, συσκευασία, τυποποίηση, αποθήκευση και οργανωμένη προώθηση των αγροτικών προϊόντων στην αγορά, στοιχεία που χαρακτηρίζουν την ελληνική αγροτική παραγωγή εν γένει. Η γειννίαση επίσης της Πάτρας με το Μεσολόγγι, το Αιτωλικό και τη Ναύπακτο, περιοχές με σημαντική δραστηριοποίηση στην αλιεία και τις ιχθυοκαλλιέργειες, την καθιστά κέντρο εμπορίας θαλασσινών (Κατσαμπούλας, 2011, pp. 57-62). Εξαιτίας της σημαντικής αγροτικής παραγωγής και του εξαγωγικού της χαρακτήρα σε προϊόντα πρωτογενούς τομέα, η ανάγκη για μεταποιητικές δραστηριότητες στην Πάτρα την οδήγησε στην εποχή της βιομηχανικής της ακμής, με αφετηρία τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οπότε κι εδραιώθηκε ως το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο της περιοχής. Στο διάστημα μεταξύ 1920 και 1980 δραστηριοποιήθηκαν, σε άμεση συνάφεια με το κέντρο και τον παλαιό λιμένα της πόλης, σημαντικές και ιστορικές βιομηχανικές μονάδες, μεταξύ των οποίων η Πειραιϊκή Πατραϊκή (κλωστοϋφαντουργία), ο Λαδόπουλος (χαρτοβιομηχανία), η Pirelli (ελαστικά), η Veso (ένα εργοστάσιο σαπωνοποιίας και ένα οινοπνευματοποιίας), η Misco (ζυμαρικά), η Dresco (μεταποίηση ενδυμάτων), η Amgre (μεταποίηση καλτσών), η Siemens (παρασκευή μαγιάς για φούρνους), ο Κρητικός (κλωστοϋφαντουργία), ο Μαραγκόπουλος (δύο εργοστάσια μεταποίησης ενδυμάτων και ένα εμπορικό κέντρο), οι Μύλοι Αγίου Γεωργίου (αλευροποιία), η Casa ΕΠΕ (κατασκευή κουζινικών σκευών και ηλεκτρικών συσκευών) και η Amiadit (παρασκευή αμιαντοσιμέντου). Η αναδιάρθρωση ωστόσο, ορισμένων παραδοσιακών κλάδων βιομηχανίας, που ήταν αποτέλεσμα της αύξησης του ανταγωνισμού διεθνώς και απετέλεσε πανελλήνιο φαινόμενο, οδήγησε είτε στην παύση της λειτουργίας, είτε στη μεταφορά των δραστηριοτήτων των παραπάνω βιομηχανικών μονάδων, κατά την περίοδο της αποβιομηχάνισης της Πάτρας, μεταξύ 1984 και 1990. Ενδεικτικό της αποβιομηχάνισης αποτελεί το γεγονός ότι κατά τη δεκαετία του 1970, στον δευτερογενή τομέα παραγόταν περίπου το 40% του ακαθάριστου προϊόντος του Νομού Αχαΐας, με τον κύριο όγκο της δευτερογενούς δραστηριότητας του νομού να συγκεντρώνεται στον Δήμο Πατρέων, ενώ το 1990 το αντίστοιχο μερίδιο συμμετοχής του δευτερογενούς τομέα στο ακαθάριστο προϊόν του Νομού Αχαΐας είχε πέσει στο 25%, με το σύνολο της παραγωγής να συγκεντρώνεται στη ΒΙΠΕ Πατρών, που

δημιουργήθηκε το 1972 και ξεκίνησε να λειτουργεί το 1979. Παρά την αποβιομηχάνιση της πόλης και την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης, η ΒΙΠΕ Πατρών σήμερα συγκεντρώνει περίπου 100 μονάδες (Σύνδεσμος Εγκατεστημένων Επιχειρήσεων στην Βιομηχανική Περιοχή Πατρών (ΣΕΒΙΠΑ), 2010), ενώ το ΒΙΟΠΑ Γλαύκου συγκεντρώνει 39 επιχειρήσεις (ΒΙΟΠΑ Γλαύκου Πάτρας, 2012), συναποτελώντας το 3,1% του συνολικού εγχώριου ακαθάριστου προϊόντος της μεταποιητικής δραστηριότητας. Οι κλάδοι που συγκεντρώνουν σήμερα τον κύριο όγκο των παραγωγικών συντελεστών που χρησιμοποιούνται στη μεταποιητική δραστηριότητα της περιοχής είναι η βιομηχανία τροφίμων και ποτών, η κατασκευή ειδών ένδυσης και η κατασκευή μεταλλικών προϊόντων. Η κατασκευαστική δραστηριότητα που εντάθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, μέχρι και την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης, οδήγησε στην αύξηση του αριθμού των κατασκευαστικών επιχειρήσεων σε άνω των 1.000, ωστόσο σήμερα ο αριθμός τους έχει μειωθεί σημαντικά και η συμμετοχή του κατασκευαστικού κλάδου στον δευτερογενή τομέα έχει σημειώσει ραγδαία πτώση (Κατσαμπούλας, 2011, pp. 62-65).

Η πόλη της Πάτρας έχει αναδειχθεί επίσης σε μείζων διοικητικό, δικαστικό, στρατιωτικό, εκπαιδευτικό, αθλητικό και πολιτιστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής. Η σημασία του τομέα υπηρεσιών για την Πάτρα, κι εν γένει του τριτογενούς τομέα, έχει ενισχυθεί σημαντικά μετά την αποβιομηχάνιση της πόλης κατά την δεκαετία του 1980, όπως συνέβη διεθνώς και στις περισσότερες πόλεις με οικονομία δυτικού τύπου εκείνη την εποχή, αποτελώντας 65% των θέσεων εργασίας της περιοχής. Στην Πάτρα ωστόσο, η μεταφορά παραγωγικών συντελεστών από τους λοιπούς παραγωγικούς τομείς στον τριτογενή, δεν προέκυψε μέσω της αξιοποίησης των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της περιοχής και βάσει σχεδίου, αλλά πυροσβεστικά και με μεγάλη κρατική παρεμβατικότητα, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η ραγδαία αύξηση της ανεργίας των δεκαετιών 1980 και 1990, λόγω της ταχείας αποβιομηχάνισης που σημειώθηκε στην περιοχή. Κάπως έτσι εξηγείται το ότι οι δημόσιοι τομείς παροχής υπηρεσιών αποτελούσαν το 2001 το 36% του τριτογενούς τομέα και το 57% του κλάδου υπηρεσιών της πόλης (Κατσαμπούλας, 2011, pp. 66-69). Η Πάτρα σήμερα αποτελεί έδρα όλων των βαθμίδων τοπικής αυτοδιοίκησης (Δήμου, Περιφερειακής Ενότητας, Περιφέρειας, Αποκεντρωμένης Διοίκησης), καθώς και έδρα των Δικαστηρίων Πατρών με πολιτικό, ποινικό και διοικητικό τμήμα (Δικηγορικός Σύλλογος Πατρών). Η πόλη της Πάτρας επίσης, φιλοξενεί το ΚΕΤΧ του Στρατού Ξηράς, βρίσκεται σε εγγύτητα με τις μονάδες της Πολεμικής Αεροπορίας στον Άραξο και στην Ανδραβίδα, ενώ αποτελεί έδρα της Ναυτικής Διοίκησης Ιονίου του Πολεμικού Ναυτικού. Η Πάτρα αποτελεί επίσης έδρα της Αρχιεπισκοπής Πατρών, ενώ ο ναός του Αγίου Ανδρέα αποτελεί τον μεγαλύτερο ορθόδοξο ναό της χώρας. Παρά τις διάφορες σκέψεις που έχουν ακουστεί, η Πάτρα δεν έχει καταφέρει να αναπτύξει εκκλησιαστικό τουρισμό, και γενικά τον τουριστικό κλάδο εν συνόλω, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω.

Ίσως ο σημαντικότερος κλάδος του τριτογενούς τομέα στην Πάτρα είναι η ανώτατη εκπαίδευση και η έρευνα. Το 1964 η ίδρυση του Πανεπιστημίου Πατρών, με έμφαση στις θετικές επιστήμες, θα αποτελέσει την πιο ελπιδοφόρα προοπτική για το μέλλον της πόλης. Το Πανεπιστήμιο Πατρών απαρτίζεται από 5 σχολές με 24 τμήματα. Σε όλα τα τμήματα λειτουργούν και αντίστοιχα μεταπτυχιακά προγράμματα, ενώ λειτουργούν και πάνω από 10

διατμηματικά, διαπανεπιστημιακά και διακρατικά μεταπτυχιακά προγράμματα. Η λειτουργία των σχολών και τμημάτων του ιδρύματος υποστηρίζεται από ένα ευρύ δίκτυο υποδομών που περιλαμβάνει εργαστήρια, βιβλιοθήκες, κλινικές και λοιπό εξοπλισμό (αίθουσες σεμιναρίων), ενώ η επιστημονική έρευνα αποτελεί σημαντικό τμήμα της δραστηριότητας του πανεπιστημίου. Σήμερα στο Πανεπιστήμιο Πατρών φοιτούν περί τους 29.000 προπτυχιακούς και 4.000 μεταπτυχιακούς φοιτητές, διδάσκουν περίπου 750 μέλη ΔΕΠ, ενώ παράγουν ερευνητικό έργο περί του 3.000 ερευνητές. Το Πανεπιστήμιο Πατρών είναι εξαιρετικά δραστήριο στη διοργάνωση συνεδρίων (συχνά διεθνούς εμβελείας), ενώ ο αριθμός δημοσιεύσεων ανά μέλος ΔΕΠ κατ' έτος, ξεπερνά σημαντικά τον μέσο όρο (Πανεπιστήμιο Πατρών, 2014-2015). Σε συνάρτηση με το Πανεπιστήμιο Πατρών, από το 1988 λειτουργεί το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Ρίου ως ο σημαντικότερος πόλος υποδομής υγείας στο δυτικό τμήμα της Ελλάδας. Η οικονομική ανάπτυξη της περιόδου 1950-1970, που επέδρασε θετικά στην πόλη της Πάτρας και την ανέδειξε σε βιομηχανικό κέντρο, προέβαλλε την ανάγκη για εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό, ικανό να χρησιμοποιεί τα μηχανήματα της νέας τεχνολογίας. Έτσι, πάρθηκε η απόφαση για την ίδρυση του ΚΑΤΕ Πατρών το 1970, με κατεύθυνση την εφαρμοσμένη έρευνα και τεχνολογία. Σήμερα, μετονομασμένο σε ΑΤΕΙ, απαρτίζεται από 3 σχολές με 15 προπτυχιακά τμήματα και 3 μεταπτυχιακά προγράμματα, ενώ φοιτούν 9.000 περίπου φοιτητές συνολικά και διδάσκουν περίπου 200 μέλη ΔΕΠ (ΤΕΙ Πάτρας, 2007-2008). Τέλος, το 1992 ιδρύθηκε με έδρα την Πάτρα το Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ), με περί τους 16.000 προπτυχιακούς και 15.000 μεταπτυχιακούς φοιτητές, όπου διδάσκουν περί τα 50 μέλη ΔΕΠ. Το ΕΑΠ λειτουργεί κατά βάση ως εξ αποστάσεως πανεπιστημιακό ίδρυμα, ωστόσο ορισμένα μαθήματα διεξάγονται στις εγκαταστάσεις στην Πάτρα, ενώ το σύνολο των εκδοθέντων του βιβλίων ξεπερνά τον αριθμό των 700 (Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, 2011).

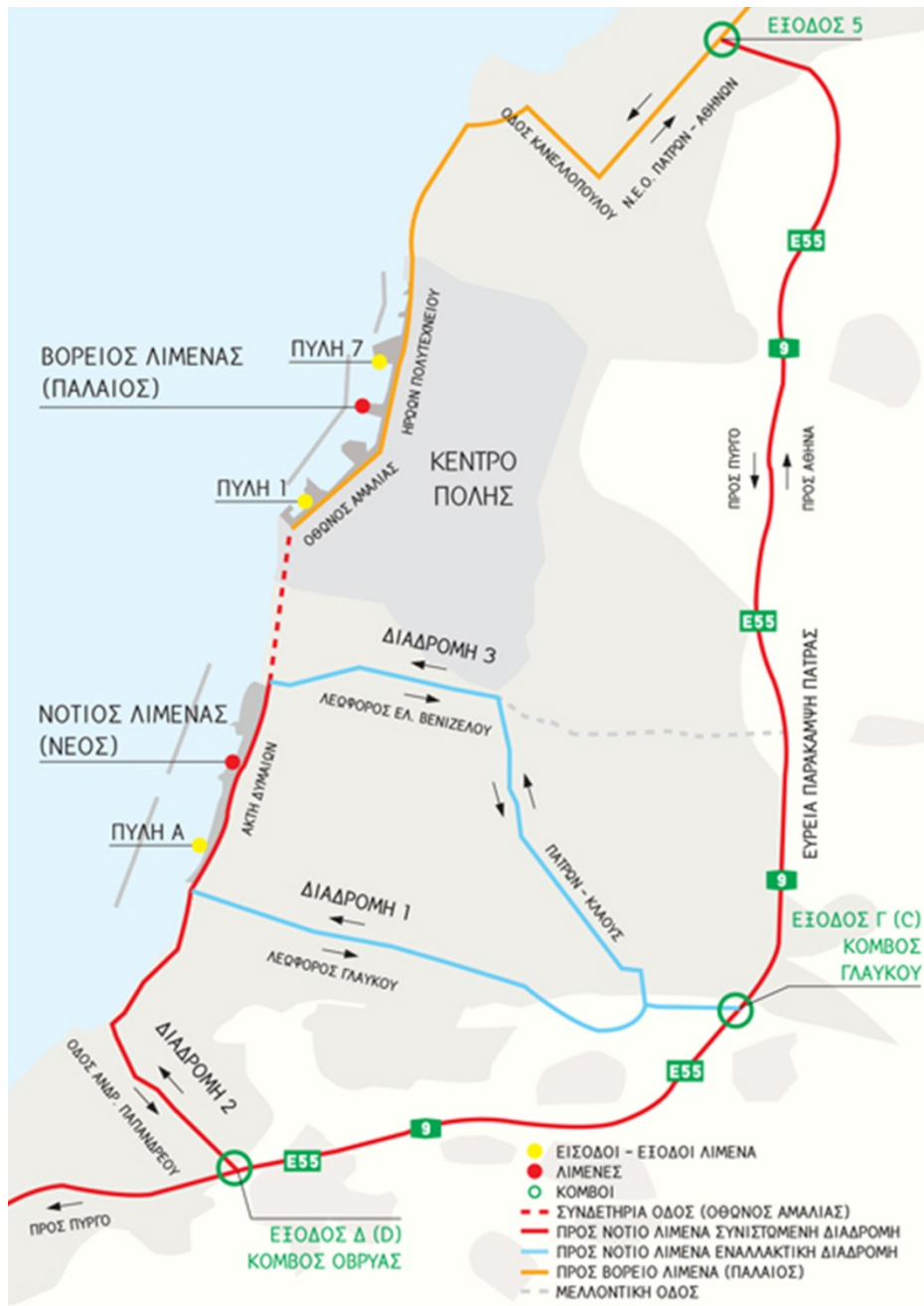
Με άνω των 40.000 σπουδαστών όλων των βαθμίδων να δραστηριοποιούνται στην Πάτρα, η φοιτητώσα νεολαία αποτελεί άνω του 20% του πληθυσμού της πόλης. Η σχετικά υγιής δημογραφική εικόνα της περιοχής και τα ειδικότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά της (ηλικιακή κατανομή, μορφωτικό επίπεδο, επιστημονική και τεχνολογική εξειδίκευση) έχουν προταχθεί από όλα τα πλαίσια αυτοδιοικητικού σχεδιασμού ως δυνητικοί σημαντικοί αναπτυξιακοί μοχλοί, εφόσον οι προτεινόμενες παρεμβάσεις επιχειρήσουν να τα αξιοποιήσουν. Ωστόσο μέχρι τώρα δεν έχει συμβεί κάτι ουσιαστικό προς αυτήν την κατεύθυνση, πέρα από το γεγονός ότι η Πάτρα μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια «φοιτητούπολη» με ζωντάνια. Παρά το πάγιο αίτημα για δημιουργία συνεδριακών κι ερευνητικών εγκαταστάσεων με στόχο τη διασύνδεση της καινοτομίας με την τοπική παραγωγή, καθώς και την τουριστική προβολή της πόλης ως πόλου έρευνας και συνεδρίων, ο συγκεκριμένος τομέας δεν έχει αναπτυχθεί μέχρι σήμερα. Παρομοίως, στον τομέα των πολιτιστικών και των αθλητικών υποδομών, αν και η πόλη έχει μακρά ιστορία παραγωγής πολιτιστικού προϊόντος και συμμετοχής στον πρωταθλητισμό, ούτε η διοργάνωση της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης στην Πάτρα το 2006, αλλά ούτε και η διοργάνωση των αγώνων ποδοσφαίρου των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, κατάφεραν τελικά να καθιερώσουν την πόλη ως διεθνούς, ή έστω εθνικής εμβέλειας κέντρο



πολιτισμού και πρωταθλητισμού, αποτυγχάνοντας έτσι να κεφαλαιοποιηθούν αυτές οι ευκαιρίες αλλά και η παραχθείσα υποδομή, η οποία προς το παρόν μένει αναξιοποίητη. Το αναξιοποίητο δυναμικό είναι εμφανές κυρίως όσον αφορά τον τουριστικό κλάδο. Παρά τη διοργάνωση διεθνούς εμβέλειας δραστηριοτήτων, όπως προαναφέρθηκε, παρά τα εγκαίνια του Νέου Αρχαιολογικού Μουσείου Πατρών το 2009, καθώς και τις ανασκαφές που ανέδειξαν κι αναμένεται να αναδείξουν ακόμα περισσότερους αρχαιολογικούς χώρους στο κέντρο, η πόλη δεν έχει καταφέρει να καταστεί τουριστικός προορισμός. Αν και ο παλαιός λιμένας διαθέτει εγκαταστάσεις κρουαζιέρας, και παρά το γεγονός ότι η Πάτρα αποτελεί κομβικό σημείο ανάμεσα σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, όπως η Ολυμπία, οι Δελφοί και τα Καλάβρυτα, δεν έχει υπάρξει ουσιώδης ανάπτυξη στον συγκεκριμένο κλάδο. Η κύρια τουριστική δραστηριότητα εντοπίζεται στο 3ήμερο του Καρναβαλιού, το οποίο αποτελεί ωστόσο μεμονωμένο γεγονός κάθε χρόνο και δεν ξεπερνάει τα σύνορα της χώρας. Το βασικότερο μειονέκτημα της Πάτρας από τουριστικής απόψεως εντοπίζεται στην έλλειψη ουσιώδους σχέσης της πόλης με το παραλιακό της μέτωπο, καθώς και στην απουσία ξενοδοχειακών και συνεδριακών εγκαταστάσεων που θα μπορούσαν να αναδείξουν τις δυνατότητες της πόλης ως ελκυστικού τουριστικού προορισμού.

### **3.2. Ο υπό κατασκευή πόλος συνδυασμένων μεταφορών και ο ρόλος που επισήμως καλείται να διαδραματίσει**

Ο λιμένας της Πάτρας αποτελεί έναν από τους πιο σύγχρονους λιμένες της Μεσογείου με σύγχρονων προδιαγραφών λιμενικές υποδομές επιβατικού κι εμπορικού ενδιαφέροντος, καθώς και χώρο cruise terminal. Προσφέρει ποιοτικά ολοκληρωμένες υπηρεσίες φιλοξενίας και συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας, ενώ χρησιμοποιούνται τα πλέον εξελιγμένα τεχνολογικά συστήματα, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Η διαχείριση του λιμένα, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία, ασκείται από τον Οργανισμό Λιμένος Πατρών Α.Ε. (ΟΛΠΑ) (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 145/Α', Νόμος 2932/01, 27.06.2001). Ο ΟΛΠΑ συνεισφέρει σημαντικά στην τοπική απασχόληση και οικονομία, με 1.103 άμεσες και 1.491 έμμεσες θέσεις εργασίας, αν συνυπολογιστούν οι άμεσα σε αυτόν εξαρτώμενες επιχειρήσεις. Με βάση τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για το 2014, ο λιμένας και οι συνδυασμένες με αυτόν επιχειρήσεις συνεισέφεραν σε ποσοστό περί του 3,7% της συνολικής τοπικής απασχόλησης και σε ποσοστό περί του 1,5% του συνολικά παραγόμενου εισοδήματος της Πάτρας (Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, 2014). Η λιμενική ζώνη Πατρών την οποία διαχειρίζεται ο ΟΛΠΑ, ορίζεται από τον ποταμό Γλαύκο στα νότια και τον ποταμό Μείλιχο στα βόρεια και αποτελεί μια στενή λωρίδα χερσαίας ζώνης. Σε όλο το μήκος της, σύνορο με την πόλη αποτελεί η παραλιακή οδός που από Νότο προς Βορρά εμφανίζεται διαδοχικά με τα ονόματα Ακτή Δυμαίων, Όθωνος-Αμαλίας και Ηρώων Πολυτεχνείου. Η λιμενική ζώνη ουσιαστικά χωρίζεται σε 2 λιμένες, τον βόρειο (παλαιό) λιμένα και το νότιο (νέο) λιμένα, και από την έναρξη της λειτουργίας του νέου λιμένα το 2011, έχει επέλθει αναδιάταξη στη χωροθέτηση των λιμενικών λειτουργιών.



Εικόνα 247: Ο λιμένας των Πατρών και η σχέση του με την πόλη σήμερα  
(Πανεπιστήμιο Πατρών, Οκτώβριος 2010)



Εικόνα 25: Ο λιμένας των Πατρών και η σχέση του με την πόλη σήμερα  
(Πανεπιστήμιο Πατρών, Οκτώβριος 2010)

Ο βόρειος (παλαιός) λιμένας διαθέτει 4 κύριους προβλήτες που σχηματίζουν 3 λιμενολεκάνες, οι οποίες προστατεύονται από κυματοθραύση σχεδόν παράλληλο προς την ακτή. Ο βόρειος προβλήτας του λιμένα προορίζεται για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Ειδικότερα η βόρεια λιμενολεκάνη διαθέτει κρηπιδώματα κατάλληλα για την πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων. Για τις ανάγκες της κρουαζιέρας λειτουργεί υπηρεσία αντιμετώπισης ρύπανσης διαθέτοντας αντίστοιχο σκάφος και εξοπλισμό, υπηρεσία παραλαβής υγρών και στερεών αποβλήτων όλο το εικοσιτετράωρο καθώς και υπηρεσία υδροδότησης των πλοίων. Η ασφάλεια του λιμένα εξασφαλίζεται από το αναθεωρημένο Σχέδιο Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) με παροχή φύλαξης από το Λιμενικό Σώμα και την εταιρία Security του ΟΛΠΑ (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 125/Α, Προεδρικό Διάταγμα 81/14, 29.05.2014), ενώ παρέχεται και πυρασφάλεια με ειδικό πυροσβεστικό σταθμό που λειτουργεί σε 24ωρη βάση μέσα στο λιμάνι και διαθέτει δύο πυροσβεστικά πλοία. Επίσης, λειτουργεί cruise terminal με χώρους αναμονής επιβατών, υπηρεσία τελωνείου, κατάστημα Duty-Free, εστιατόριο, καφετέρια και ΑΤΜ, το οποίο χωροθετείται στο κτήριο του νέου Σταθμού Υποδοχής Επιβατών «Παναγιώτης Κανελλόπουλος», συνολικής επιφάνειας περίπου 3.000 τμ, που κατασκευάστηκε από τον ΟΛΠΑ ως Ολυμπιακό Έργο το 2004. Στο βόρειο κρηπίδωμα, σε άμεση συνάφεια με τις εγκαταστάσεις κρουαζιέρας, υπάρχουν χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και ταξί για την εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας στον σταθμό υποδοχής (Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, 2014). Σε συνέχεια του βόρειου προβλήτα χωροθετείται η τουριστική μαρίνα «Γλυφάδας», τοπικού ενδιαφέροντος, στους χερσαίους χώρους της οποίας έχει διαμορφωθεί χώρος αναψυχής και περιπάτου με ανοικτό θέατρο, καταστήματα και εγκαταστάσεις αναψυχής, ο οποίος διαχωρίζει τις καθαρά λιμενικές λειτουργίες της μαρίνας από αυτές του περιβάλλοντα αστικού χώρου. Έχει επίσης διαμορφωθεί ανοικτός χώρος στάθμευσης, με ελεύθερη πρόσβαση. Στη βόρεια λιμενολεκάνη της μαρίνας ετοιμάζονται οι υποδομές για λειτουργία σταθμού υδροπλάνων. Σύμφωνα με τον επίσημο εθνικό σχεδιασμό για τον τουρισμό και τους τουριστικούς λιμένες, αναμένεται η χωροθέτηση μαρίνας εντός του χώρου του βόρειου λιμένα, καθώς και δημιουργία νέας μαρίνας στην περιοχή της Αγυιάς, βορείως της υπάρχουσας μαρίνας «Γλυφάδας» (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 3155/Β', Κοινή Υπουργική Απόφαση 67659/13, 12.12.2013). Ως κύρια λειτουργία της κεντρικής λιμενολεκάνης έχει οριστεί η εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης με την Κεφαλονιά (Σάμη) και την Ιθάκη, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ωστόσο σήμερα δεν εκτελούνται δρομολόγια προς τα Επτάνησα. Η νότια λιμενολεκάνη χρησιμοποιείται σήμερα για εμπορικούς σκοπούς, με τη διαχείριση και φορτοεκφόρτωση χύδην εμπορευμάτων να γίνεται σε ένα τμήμα του νότιου προβλήτα. Στο νότιο άκρο του λιμένα σχηματίζεται ο νότιος προλιμένας, που εξυπηρετεί κυρίως μικρά αλιευτικά σκάφη. Στο χερσαίο του τμήμα, σε εγγύτητα με το ναό του Αγίου Ανδρέα, χωροθετείται χώρος αναψυχής με τον ανακατασκευασμένο φάρο και καφετέρια, καθώς και η ιχθυόσκαλα. Στον χώρο έχει γίνει υπαίθρια διαμόρφωση πρασίνου, ενώ έχουν κατασκευαστεί επίσης και ανοικτοί χώροι στάθμευσης οχημάτων με ελεύθερη πρόσβαση, καθώς και φυλασσομένος ανοικτός χώρος στάθμευσης νταλικών και ασυνόδευτων μονάδων (Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, 2014).

Ο νότιος (νέος) λιμένας ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Ιούλιο του 2011 για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων των γραμμών Πάτρας-Ιταλίας. Η κατασκευή της νέας λιμενικής εγκατάστασης προγραμματίστηκε αρχικά σε δύο φάσεις, για τις οποίες και έχουν εκδοθεί οι σχετικές αδειοδοτήσεις. Η Α' Φάση ανάπτυξης (το 3<sup>ο</sup> τμήμα της οποίας βρίσκεται υπό κατασκευή από το 2011) εκτείνεται από τις εκβολές του χειμάρρου Διακονιάρη ως τον ποταμό Γλαύκο και στην πλήρη ανάπτυξή της θα δώσει 5 νέες θέσεις παραβολής επιβατικών-οχηματαγωγών πλοίων, μία θέση παραβολής εμπορικών πλοίων, προβλήτα πολλαπλών χρήσεων και χερσαίους χώρους περίπου 300 στρεμμάτων. Η Β' Φάση ανάπτυξης, από τις εκβολές του Διακονιάρη ως την οδό Παπαφλέσσα, προβλέπεται μακροπρόθεσμα να αποδώσει 6 ακόμα θέσεις παραβολής (Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, 2014). Τα έργα κατασκευής μεταξύ των χειμάρρων Διακονιάρη και Γλαύκου, ξεκίνησαν το 1996, με αρχική προοπτική ολοκλήρωσης το 2004, αλλά η πορεία του έργου εμφάνισε μεγάλες καθυστερήσεις, κάποιες από τις οποίες οφείλονταν σε συμβατικές εμπλοκές, άλλες σε πτώχευση εργολάβων, ενώ σημειώθηκαν και καθυστερήσεις στο αρχικό στάδιο, λόγω αδυναμίας έγκαιρης εξασφάλισης αδειοδοτήσεων για τη λήψη αδρανών υλικών. Σήμερα, το 3<sup>ο</sup> τμήμα της Α' Φάσης αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του αναθεωρημένου χρονοδιαγράμματος, ενώ έχουν ολοκληρωθεί στον Γλαύκο και στον Διακονιάρη (πλέον οδός Ελευθερίου Βενιζέλου) οι συνδετήριες οδοί με την Ευρεία Περιμετρική Οδό. Οι συνδετήριες οδοί έχουν αποσυμφορήσει το κέντρο της πόλης και ταυτόχρονα έχουν καταστήσει πολύ πιο εύκολη και γρήγορη τη διέλευση και πρόσβαση των οχημάτων από και προς το νέο λιμένα, παρουσιάζοντας ωστόσο και αυτές μεγάλες καθυστερήσεις στα έργα ολοκλήρωσής τους. Η συνολική χωρητικότητα της Α' Φάσης του νέου λιμένα Πατρών επαρκεί για να καλυφθεί η αναμενόμενη ζήτηση, η οποία, σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο που περιλαμβάνεται στην πλέον πρόσφατη επικαιροποίηση της Μελέτης Σκοπιμότητας Νέου Λιμένα Πατρών (2002), εκτιμάται σε περίπου 550.000 φορτηγά οχήματα και αντίστοιχο αριθμό επιβατικών οχημάτων κατά το έτος 2025. Σημειώνεται ότι το Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΛΠΑ που συντάχθηκε για λογαριασμό του από ανεξάρτητο σύμβουλο το 2003, εκτιμά τα αντίστοιχα μεγέθη στον πιο «προσγειωμένο» αριθμό των 350.000 περίπου οχημάτων για τον ίδιο χρονικό ορίζοντα (Κατσαμπούλας, 2011, pp. 81-105).

Ο απώτερος στρατηγικός στόχος που προωθείται, τόσο σε ευρωπαϊκό κι εθνικό, όσο και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, είναι να αποτελέσει ο λιμένας της Πάτρας, στο σύνολό του, έναν διαμετακομιστικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στη σύνδεση του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας με την Ιταλία, και κατ' επέκταση την υπόλοιπη Ευρώπη, εξυπηρετώντας εμπορικές κι επιβατικές ανάγκες. Ο στρατηγικός σχεδιασμός προτάσσει επίσης ότι η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, σε συνδυασμό με τη λειτουργία και τη διασύνδεση του λιμένα με το αεροδρόμιο του Αράξου, ως εναέριου επιβατικού κι εμπορικού κόμβου, αναμένεται να έχει σημαντικά αναπτυξιακά αποτελέσματα για την Πάτρα, ενισχύοντας κι εκσυγχρονίζοντας τον ρόλο της ως επιβατικής κι εμπορικής πύλης. Προκειμένου να λειτουργήσει ως ολοκληρωμένος κόμβος συνδυασμένων μεταφορών, ο λιμένας της Πάτρας προβλέπεται να συνδεθεί πλήρως με το διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, καθώς και με το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο (Σύμβουλος επιχειρήσεων Online, 2013). Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, η

ολοκλήρωση της αναβάθμισης του εθνικού οδικού δικτύου σε δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, αναμένεται να μεταστρέψει την προτίμηση μέρους των χρηστών προς την Αδριατική, διαμέσου της Πάτρας. Σήμερα προωθείται από όλους τους φορείς η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της Πάτρας και του λιμένα της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης, δηλαδή του ΠΑΘΕ και του Δυτικού άξονα (Ιόνιας οδού). Με παρόμοιο τρόπο, προωθείται και η ολοκλήρωση και διασύνδεση της πόλης και του λιμένα με τον διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό άξονα προτεραιότητας N° 22, προκειμένου να μπορούν να πραγματοποιηθούν συνδυασμένες σιδηροδρομικές και λιμενικές μεταφορές. Ο σχεδιασμός του ΟΣΕ για την Πάτρα προβλέπει, με την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης, τη δημιουργία δύο σταθμών, ενός επιβατικού στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου, πλησίον του cruise terminal του βορείου λιμένα, καθώς κι ενός επιλιμενίου στο νότιο λιμένα, με επιβατικό κι εμπορευματικό ρόλο. (Κατσαμπούλας, 2011, pp. 81-105).

Αποσκοπώντας στη βέλτιστη λειτουργική διασύνδεση των μεταφορικών υποδομών και στην αποσυμφόρηση του παραλιακού μετώπου από ογκώδεις κι εντατικές χρήσεις που σχετίζονται με τις μεταφορές, έχει προταθεί από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και τον ΟΛΠΑ η μεταφορά του τερματικού σταθμού του υπεραστικού ΚΤΕΛ από το κεντρικό τμήμα του παραλιακού μετώπου στην Ακτή Δυμαίων, σε άμεση συνάρτηση με το νέο λιμένα και το νέο σιδηροδρομικό σταθμό του. Τέλος, έχει προταθεί και πάλι από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και τον ΟΛΠΑ, οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία του λιμένα, (ναυτιλιακά γραφεία, πρακτορεία, εκτελωνιστικές υπηρεσίες, κλπ) να μεταφερθούν σταδιακά στο νέο επιχειρησιακό κέντρο, σε άμεση συνάφεια με το νέο λιμένα, που θα εκτείνεται εκατέρωθεν των εκβολών του Γλαύκου και θα καταλαμβάνει το μέτωπο από τις εγκαταστάσεις της Πειραιϊκής-Πατραϊκής έως το εργοστάσιο της Pirelli. Επιπλέον υπηρεσίες της δημόσιας διοίκησης, θα μπορούσαν να απαιτήσουν νέους χώρους εγκατάστασης στο νέο κέντρο. Συνολικά, ο ρόλος του νέου κέντρου θα έχει περισσότερο επιχειρησιακό χαρακτήρα στη βάση των αναγκών που καλείται να καλύψει και με την έννοια αυτή προωθούνται εκείνες οι χρήσεις που εξυπηρετούν αυτό το σκοπό (Περιφερειακό Συμβούλιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Σεπτέμβριος 2013, σσ. 1-4, 57-58, 107-111).

### **3.3. Αναδυόμενες δυναμικές και απειλές εκτός του επισήμου σεναρίου**

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου Διαδρόμου της Ιονίου/Αδριατικής, από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 και μετά, βασίστηκε αρχικά στην επιβατική ζήτηση, η οποία κατά το διάστημα 1970 - 1990 αυξανόταν σταθερά, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του 8%. Η διακίνηση φορτίων με φορτηγά οχήματα ακολούθησε εντυπωσιακούς ρυθμούς αύξησης μετά το 1975 με έναν εντυπωσιακό ρυθμό ετήσιας αύξησης της τάξης του 22% μέχρι το 1985. Από το 1985 μέχρι και το 2000 η επιβατική κι εμπορική κίνηση εκτινάχθηκε λόγω των διεθνών πολιτικών εξελίξεων στη Βαλκανική. Κατά την περίοδο αυτή, οι απαιτήσεις εξυπηρέτησης καθορίζονταν κατά κύριο λόγο από τις ευρωπαϊκές ανάγκες διακίνησης εμπορευμάτων. Καταργήθηκε έτσι ο εποχιακός

χαρακτήρας των λιμένων και σταθεροποιήθηκε μία ολοχρονική αγορά, η οποία επέτρεψε την πλήρη ανανέωση του στόλου με πλοία ειδικά σχεδιασμένα για τις ανάγκες του Διαδρόμου. Αυτή η εξέλιξη καθιέρωσε την Πάτρα και τον λιμένα της ως πύλη της Ελλάδας προς την Δυτική Ευρώπη. Σε συνάρτηση με την αποβιομηχάνιση της περιοχής, οι εθνικοί και περιφερειακοί στρατηγικοί στόχοι για την Πάτρα ταυτίστηκαν με τον λιμένα της και την κίνηση σε αυτόν. Με βάση την ολοένα και αναπτυσσόμενη κινητικότητα στα δρομολόγια εξωτερικού, σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε, με μεγάλη καθυστέρηση, η επέκταση του λιμένα της Πάτρας, με σκοπό την ανταπόκρισή του σε ακόμη πιο αυξημένους διεθνείς φόρτους. Η μεταστροφή της προτίμησης των χρηστών προς Ιόνιο/Αδριατική, εκείνη την εποχή, εκτιμήθηκε ως μη αναστρέψιμη, ακόμα και όταν θα καθίστατο δυνατή η επαναλειτουργία του οδικού άξονα της Γιουγκοσλαβίας. Κατά συνέπεια, η λειτουργία του λιμένα της Πάτρας σχεδιάστηκε ώστε να εξυπηρετεί κατά 80% την πορθημιακή σύνδεση με το εξωτερικό και κατά 20% εκείνη με το εσωτερικό, δηλαδή τα Επτάνησα (Κατσαμπούλας, 2011, pp. 81-105). Βεβαίως, αυτή η υπεραισιοδοξία για τον θαλάσσιο Διάδρομο Ιονίου/Αδριατικής οδήγησε και στην ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα Πλατυγιαλίου Αστακού, καθώς και στην ανάπτυξη του λιμένα της Ηγουμενίτσας (Θεώρημα ΑΕ, Σεπτέμβριος 2009).

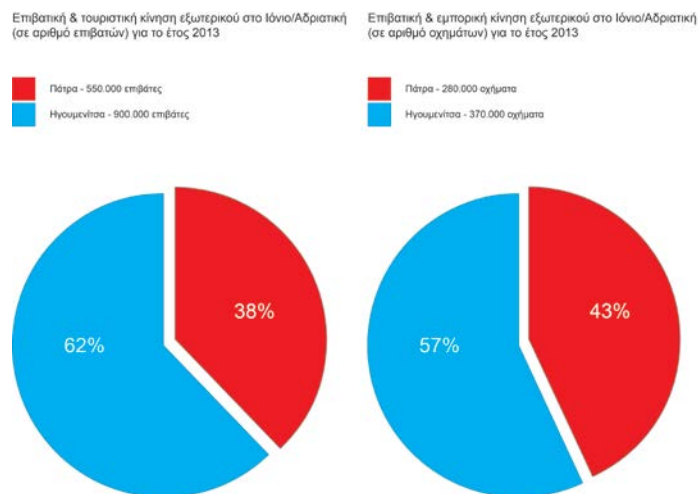
Ωστόσο, όπως έγινε φανερό και στα προηγούμενα υποκεφάλαια σχετικά με τον στρατηγικό ρόλο της Ελλάδας και της Πάτρας, ο θαλάσσιος διάδρομος του Αιγαίου και ο Βαλκανικός χερσαίος διάδρομος από τα βόρεια σύνορα, τελικά κατέστη πολύ πιο σημαντικός μεταφορικά, και σε πολύ πιο σύντομο χρονικό διάστημα, από όσο είχε αρχικά εκτιμηθεί. Ο ρόλος της πολιτικής αστάθειας της Βαλκανικής υπερτιμήθηκε, η επέκταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) προς την Ανατολική Ευρώπη, και ιδίως προς τις γειτονικές Βουλγαρία και τη Ρουμανία, δεν ελήφθησαν υπόψη στον αρχικό σχεδιασμό, ενώ οι πιέσεις προς την ανάπτυξη του διαδρόμου των Βαλκανίων και του Αιγαίου από εξωευρωπαϊκούς «παίκτες», όπως τα ρωσικά και κινεζικά συμφέροντα, δεν προβλέφθηκαν. Η μείωση του ενδιαφέροντος και της κινητικότητας του διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής, ως προς τις μεταφορές που διεξάγονται διαμέσου της Ελλάδας, είχε ως συνέπεια η συνολική κίνηση προς το εξωτερικό των δυτικών λιμένων της χώρας να βαίνει σταθερά μειούμενη, παρά το γεγονός ότι συνολικά η διεθνής μεταφορική κίνηση διαμέσου της Ελλάδας βαίνει διαρκώς αυξανόμενη. Η μείωση της κίνησης στους δυτικούς λιμένες κρίνεται ως αναμενόμενη, με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις, ωστόσο, ο λιμένας που έχει πληγεί με συντριπτική διαφορά, φαίνεται να είναι η Πάτρα. Το πλήγμα στο κύρος της Πάτρας, βεβαίως, είναι και συμβολικό, αφού με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι πλέον δεν γίνεται πια λόγος περί της Πάτρας ως πύλης προς τη Δύση, αλλά περί της Πάτρας ως Νοτιοδυτικής πύλης της Ελλάδας. Η διαπίστωση αυτή προκύπτει και από τον χαρακτηρισμό της πλέον ως τέτοιας κι επισήμως, τόσο στο εθνικό (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 128/Α', 03.07.2008), όσο και στο περιφερειακό (Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 1470/Β', Αριθμός Απόφασης 25297/03 , 09.10.2003) επίπεδο σχεδιασμού.

Ένας από τους κυριότερους λόγους που ευθύνονται για το πλήγμα που έχει δεχθεί στη μεταφορική του κίνηση ο λιμένας της Πάτρας, είναι ο ίδιος ο χαρακτήρας του. Ο λιμένας της Πάτρας, καθώς και οι λιμένες της Ηγουμενίτσας και της Κυλλήνης, είναι και θα παραμείνουν μεσοπρόθεσμα

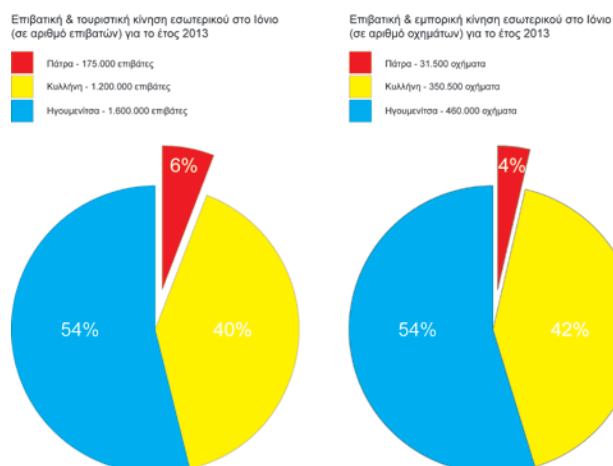
λιμένες πορθμειακής διεκπεραίωσης με λειτουργίες Ro-Ro, δηλαδή διακίνησης εμπορευμάτων κι επιβατών μέσω οχηματαγωγών πλοίων. Η σχεδίαση του παλαιού λιμένα κατά το παρελθόν, αλλά και του νέου νότιου λιμένα στην Πάτρα, εξυπηρέτησε αποκλειστικά αυτόν τον χαρακτήρα (Κατσαμπούλας, 2011, pp. 81-105). Αν και σήμερα βρίσκεται υπό κατασκευή το 3<sup>ο</sup> τμήμα της Α' Φάσης του νέου λιμένα Πατρών, από την εργολαβία κατασκευής του τμήματος αυτού εξαιρέθηκε η κατασκευή του πολυχρηστικού κρηπιδώματος, το οποίο λόγω οικονομικής κρίσης θεωρήθηκε ότι δεν είναι άμεσα βιώσιμο αν κατασκευαστεί στην παρούσα φάση με δημόσια δαπάνη. Οι προοπτικές όσον αφορά την κατασκευή του κρηπιδώματος αυτού είναι προς το παρόν άδηλες (Περιφερειακό Συμβούλιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Σεπτέμβριος 2013, σσ. 1-4, 57-58, 107-111). Επί πλέον, ο λιμένας στο Πλατυγιάλι Αστακού, έχει αναπτυχθεί ως λιμένας Lo-Lo, δηλαδή κάθετης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, με χωρητικότητα 650.000 TEUs (AKARPORT: Acarnanian Logistics Center SA). Για να γίνει κατανοητό το μέγεθος, ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο μεγαλύτερος εμπορικός λιμένας Lo-Lo της χώρας, δηλαδή ο λιμένας του Πειραιά, είναι μέγιστης χωρητικότητας 3.700.000 TEUs (Piraeus Container Terminal SA). Η ανάλυση της δυνητικής ενδοχώρας του λιμένα της Πάτρας σε σχέση με τη θέση του στο ευρύτερο λιμενικό σύστημα της χώρας, καθώς και ο χαρακτήρας του γειτονικού λιμένα Πλατυγιαλίου Αστακού, δεν δικαιολογεί αισιοδοξία για την ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων πλην Ro-Ro, με την περαιτέρω ανάπτυξη δραστηριοτήτων Lo-Lo να πρέπει να αποκλειστεί ως δυνητική αγορά για τον λιμένα, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα. Αυτό πρακτικά θέτει την Πάτρα εκτός συναγωνισμού με τον Αστακό, όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, η οποία σήμερα είναι σαφώς πιο επικερδής και αναπτυσσόμενη σαν μέθοδος σε σχέση με τη διακίνηση εμπορευμάτων μέσω οχηματαγωγών (Alarcón, 2014). Όσον αφορά τη διακίνηση επιβατών κι εμπορευμάτων μέσω οχηματαγωγών λοιπόν, η Πάτρα δέχεται ισχυρές ανταγωνιστικές πιέσεις στη σύνδεση με την Κέρκυρα και την Ιταλία από την ομοειδούς χαρακτήρα Ηγουμενίτσα, καθώς και στη σύνδεση με τα νότια Επτάνησα (Κεφαλονιά, Ιθάκη, Ζάκυνθο) από την ομοειδούς χαρακτήρα Κυλλήνη.

Τα τελευταία πέντε χρόνια λόγω της οικονομικής ύφεσης που προηγήθηκε και της μεγάλης οικονομικής κρίσης που ακολούθησε, η οποία είχε ως συνέπειες τα γνωστά δημοσιονομικά και χρηματοδοτικά προβλήματα, υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις και προβλήματα χρηματοδότησης των μεγάλων έργων μεταφορών. Δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές με οχηματαγωγά πλοία απαιτούν πρωτίστως οδική διασύνδεση υψηλής ποιότητας, οι καθυστερήσεις στα έργα οδικής σύνδεσης της Πάτρας με τον υπόλοιπο ΠΑΘΕ (ως τμήμα της Ολυμπίας Οδού πλέον) και με τη δυτική Πελοπόννησο (επίσης ως τμήμα της Ολυμπίας Οδού πλέον), σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού το 2009 και την ενδεχόμενη έγκαιρη παράδοση της Κεντρικής Οδού (Λιάλιος, 2015), έχουν μετατοπίσει κατά την τελευταία 5ετία το μεγαλύτερο τμήμα της επιβατικής κι εμπορικής κίνησης προς την Ηγουμενίτσα, όσον αφορά τη σύνδεση με την Κέρκυρα και την Ιταλία. Όσον αφορά τη σύνδεση με την Κεφαλονιά/Ιθάκη και τη Ζάκυνθο, ο λιμένας της Κυλλήνης, παρά το γεγονός ότι στερείται επαρκούς τεχνικής υποδομής, ποιοτικής οδικής διασύνδεσης, καθώς και λιμενικής ασφάλειας, ευρισκόμενος

ωστόσο εγγύτερα προς τα νησιά αυτά, παρέχει μικρότερο μεταφορικό κόστος και τέλη ελλιμενισμού σε σχέση με την Πάτρα. Οι εφοπλιστικές πιέσεις γύρω από τον λιμένα της Κυλλήνης απαιτούν κατά συνέπεια την αναβάθμισή του, με αποτέλεσμα την πλήρη απορρόφηση της μεταφορικής κίνησης από την Κυλλήνη, αφήνοντας την Πάτρα χωρίς πορθμειακή σύνδεση εσωτερικού με τα Επτάνησα, με εξαίρεση το τμήμα Πάτρα-Κέρκυρα της διεθνούς σύνδεσης με την Ιταλία. Η παραπάνω εξέλιξη οδηγεί στη διάρρηξη της ιστορικής σχέσης μεταξύ Πατρών και νοτίων Επτανήσων (Τα Νέα, 2014). Είναι βέβαιο ότι η επικείμενη ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού από Κόρινθο μέχρι Πάτρα και από Πάτρα μέχρι τουλάχιστον Πύργο (Καραγιάννης, Πάτρα-Πύργος: Πράσινο - Καλό Νερό-Τσακώνα: Κόκκινο - Δύο έργα με διαφορετική μοίρα, 2015), θα επιτρέψει ένα τμήμα της χαμένης επιβατικής κι εμπορικής κίνησης, εσωτερικού κι εξωτερικού, να ανακτηθεί από τον λιμένα της Πάτρας. Ωστόσο, όσο αυτές οι εξελίξεις στα οδικά έργα καθυστερούν, η έλλειψη αξιόπιστης οδικής διασύνδεσης του λιμένα των Πατρών είναι εις βάρος της λειτουργίας του, αποστερώντας του μεταφορικό έργο, αφού χρήστες και ναυτιλιακές εταιρείες στρέφονται αλλού.



Εικόνα 2926: Κίνηση εξωτερικού (Σύνθεση στοιχείων από ΟΛΠΑ και ΟΛΗΓ)



Εικόνα 30: Κίνηση εσωτερικού (Σύνθεση στοιχείων από ΟΛΠΑ και ΟΛΗΓ)



Παράλληλα με την οδική, η προωθούμενη σιδηροδρομική αναβάθμιση της διασύνδεσης του λιμένα της Πάτρας αναμένεται να λειτουργήσει θετικά, ανατρέποντας τις παραπάνω στρεβλώσεις, μιας και θα του παράσχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει πρόσθετα φορτία συνδυασμένης μεταφοράς (trailers, κινητά αμαξώματα, κλπ) από την εγχώρια αγορά, πέραν όσων θα εξυπηρετούνται από την οδική διασύνδεση του λιμένα, ενώ θα ανοίξει νέες αγορές για τη διακίνηση transit φορτίων συνδυασμένης μεταφοράς. Παράλληλα, θα επιτρέψει την απευθείας επιβατική σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας και του λιμένα της με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, καθώς και με το κέντρο της Αθήνας και τον λιμένα του Πειραιά. Η σιδηροδρομική διασύνδεση της Πάτρας και του λιμένα της με το εθνικό και διεθνές δίκτυο, αποτελούν στρατηγικό πλεονέκτημα του συγκοινωνιακού κόμβου της Πάτρας, αφού αυτό θα καταστήσει τον λιμένα των Πατρών ως τον μοναδικό δυτικό λιμένα της χώρας που θα είναι διασυνδεδεμένος με σιδηροδρομική υποδομή, ωφελώντας τον στον εσωτερικό του ανταγωνισμό με τους λοιπούς δυτικούς λιμένες. Οι τρομερές καθυστερήσεις ωστόσο, στα έργα σιδηροδρομικής υποδομής στον άξονα Πατρών-Αθηνών, έχουν προς το παρόν μεταθέσει στο μέλλον το όποιο όφελος θα μπορούσε να υπάρξει από αυτήν την υποδομή. Ως θετικές κρίνονται προς την κατεύθυνση της σιδηροδρομικής διασύνδεσης της πόλης και του λιμένα των Πατρών και οι προθέσεις αναβάθμισης του σιδηροδρομικού διαδρόμου της δυτικής Πελοποννήσου (Κάνιστρας, 2014), και συγκεκριμένα των διαδρόμων Πατρών-Πύργου-Κυπαρισσίας/Καλαμάτας και Κατάκολου-Ολυμπίας κόστους άνω των 400 εκατομμυρίων ευρώ ως τμήμα του διευρωπαϊκού Διαδρόμου Ιονίου/Αδριατική (Η Νέα Εποχή, 2011). Ωστόσο, ανακύπτει το ζήτημα του πώς θα εξασφαλιστεί η χρηματοδότησή του ως τμήμα του διευρωπαϊκού Διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής, δεδομένου ότι η λύση περί σιδηροδρομικής ζεύξης στο Ρίο-Αντίρριο και περί Ιόνιων σιδηροδρόμων έχει εγκαταλειφθεί για το μεσοπρόθεσμο μέλλον (Χεκίμογλου, Απιαστο όνειρο η σιδηροδρομική Εγνατία και ο Δυτικός Άξονας: Επί έναν αιώνα η Ελλάδα μελετά φιλόδοξες επεκτάσεις, 2014).

Μια πρόσθετη απειλή στη σιδηροδρομική διασύνδεση πόλης και λιμένα προκύπτει μετά την εγκατάλειψη της μελέτης που προωθούσε την υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού διαδρόμου από την Αγυιά μέχρι και το νέο λιμένα Πατρών, μήκους περίπου 5,5 χιλιομέτρων και κόστους άνω των 800 εκατομμυρίων ευρώ. Η λύση αυτή ευλόγως κρίθηκε εκτός τρέχουσας οικονομικής πραγματικότητας, αλλά παραμένει αβέβαιο το πώς θα υλοποιηθεί τελικά η σιδηροδρομική διασύνδεση με τον ΠΑΘΕΠ/ΕΙ. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει προσανατολιστεί προς τη λύση της επίγειας διέλευσης μέσα από το πολεοδομικό συγκρότημα των Πατρών, ακολουθώντας τον υπάρχοντα σιδηροδρομικό διάδρομο, ωστόσο ο Δήμος Πατρέων και διάφοροι τοπικοί φορείς αντιδρούν σε τέτοια λύση. Η διαμάχη και η απουσία λήψης αποφάσεως, προκαλεί ασάφεια και ως προς το πόσοι, πού και με ποιά μορφή θα είναι οι σιδηροδρομικοί σταθμοί/στάσεις εντός της Πάτρας. Ενδεχόμενη περαιτέρω καθυστέρηση στη λήψη απόφασης σχετικά με το έργο, θα το θέσει πιθανότατα εκτός ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, που σήμερα ανέρχεται στο 75% του προϋπολογισμού του, απειλώντας έτσι τη βιωσιμότητα τόσο της σιδηροδρομικής σύνδεσης αυτής καθεαυτής, όσο και του λιμένα.

Γενικότερα, διαπιστώνεται ότι τα έργα αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής που θα εξυπηρετεί την Πάτρα αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις ως



αρχαιολογικό χώρο της Ολυμπίας και διαθέτει απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση με αυτόν, παρά το γεγονός ότι υστερεί τεχνικά σε σχέση με τον λιμένα της Πάτρας, έχουν εκμηδενίσει τον αριθμό κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν την Πάτρα. Τα έργα αναβάθμισης του λιμένα του Κατάκολου, κόστους 12 εκατομμυρίων ευρώ (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, 2013), έχουν ήδη δρομολογηθεί, ενώ είχε εξαγγελθεί από την απερχόμενη κυβέρνηση η ένταξη των έργων επέκτασης του λιμένα στην επόμενη προγραμματική περίοδο (Εφημερίδα «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ», 2014). Σημαντική κρίνεται και η σύνδεση των αερομεταφορών με τον λιμένα της Πάτρας. Το Αεροδρόμιο του Αράξου χαρακτηρίστηκε διεθνές ήδη από το 2007, ενώ προσφάτως ολοκληρώθηκαν τα έργα κτηριακής υποδομής του επιβατικού σταθμού. Μετά την ολοκλήρωση των έργων, εμφανίζει σημαντική δυναμική όσον αφορά την εξυπηρέτηση ναυλωμένων πτήσεων και τουριστών, ενώ τον τελευταίο χρόνο εξυπηρετεί και τακτικές πτήσεις εταιρείας χαμηλού κόστους, με θετικά αποτελέσματα. Οι προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης του εν λόγω αεροδρομίου διαφαίνονται θετικές, με δεδομένη την αναγκαιότητά του λόγω της εγγύτητάς του με το μεγαλύτερο πολεοδομικό συγκρότημα του δυτικού διαμερίσματος της χώρας (Πάτρα). Ο συνδυασμός του λιμενικού πόλου της Πάτρας με τον αεροπορικό πόλο του Αράξου διαμέσου μεταξύ τους ποιοτικής οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης έχει προταθεί πολλές φορές στο παρελθόν. Τα έργα ωστόσο, δεν προχωρούν σε φάση υλοποίησης, καθώς δεν έχει διασαφηνιστεί ακόμη αν το Αεροδρόμιο του Αράξου θα είναι το κύριο αεροδρόμιο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Φορείς της Ηλείας, κυρίως του τομέα των ξενοδόχων, θέτουν ακόμη ζήτημα εξυπηρέτησης επιβατικής δραστηριότητας στο Αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, με δημιουργία σχετικής υποδομής. Δεδομένης της γεινίασης των δύο αεροδρομίων, η προοπτική ταυτόχρονης ανάπτυξης δραστηριοτήτων πολιτικής αεροπορίας και στα δύο προσκρούει στους περιορισμούς βιωσιμότητας που επιβάλλει η ΕΕ, λόγω εγγύτητας των εγκαταστάσεων και μικρής προβλεπόμενης ζήτησης, ενώ το κόστος για δημιουργία εκ του μηδενός υποδομής πολιτικής αεροπορίας στο Αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, δεν δικαιολογείται ούτε βάσει αναγκών, ούτε βάσει συνθηκών. Όσο όμως ανακινείται το συγκεκριμένο ζήτημα, τόσο καθυστερεί η διασύνδεση του Αεροδρομίου του Αράξου και τα όποια οφέλη θα είχε από αυτήν ο λιμένας και η πόλη των Πατρών (Περιφερειακό Συμβούλιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Σεπτέμβριος 2013, σσ. 1-4, 57-58, 107-111).

Η κυριότερη αφορμή βεβαίως για την έλλειψη ενδιαφέροντος για τη φιλοξενία της κρουαζιέρας, δεν είναι η αεροπορική διασύνδεση της Πάτρας, αλλά θεωρείται η έλλειψη ελκυστικότητας της ίδιας της πόλης ως τουριστικού προορισμού. Αν κι έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες αναβάθμισης της πόλης και του τουριστικού χαρακτήρα της, με την πεζοδρόμηση κεντρικών οδών, την προσπάθεια ανάπλασης κι ενοποίησης των αξιόλογων αστικών πόρων της πόλης, τα εγκαίνια του Νέου Αρχαιολογικού Μουσείου Πατρών, καθώς και την ανάδειξη και σύνδεση των επιμέρους ιστορικών και σημαντικών τμημάτων του πολεοδομικού ιστού, η πόλη εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προβλήματα ελκυστικότητας. Το πρώτο βασικό πρόβλημα είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της. Η Μικρή Περιμετρική Οδός, ως δημόσιο έργο, έχει καθυστερήσει σημαντικά, συντελώντας στη διαιώνιση αυτού του προβλήματος. Η πρόταση για κατασκευή τραμ που να ενώνει το Πανεπιστήμιο και το Νοσοκομείο του Ρίου με τα ΑΤΕΙ μέσω του κέντρου της

πόλης, έχει πέσει στο κενό, αφού κοστολογείται στα 240 εκατομμύρια ευρώ, ενώ ένα σημαντικό τμήμα της τοποθετείται παράλληλα στη χάραξη του Προαστιακού, απειλώντας ουσιαστικά τη βιωσιμότητα και των δύο μέσων. Το μοντέλο αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών του οποία σήμερα διαχειρίζεται η Αστικό ΚΤΕΛ Πατρών ΑΕ, ο Δήμος Πατρέων και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα περιπλεκόταν ακόμη περισσότερο με την ενδεχόμενη κατασκευή τραμ, αφού αυτό θα ανήκε στη δικαιοδοσία της Αττικό Μετρό που διαχειρίζεται τα δίκτυα αστικών μέσω σταθερής τροχιάς σε όλη τη χώρα. (Περιφερειακό Συμβούλιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Σεπτέμβριος 2013, σσ. 1-4, 57-58, 107-111).



Εικόνα 32: Σύνθεση των 3 διαφορετικών προτάσεων περί δημιουργίας γραμμής τραμ στην Πάτρα  
(Πανεπιστήμιο Πατρών, Οκτώβριος 2010)

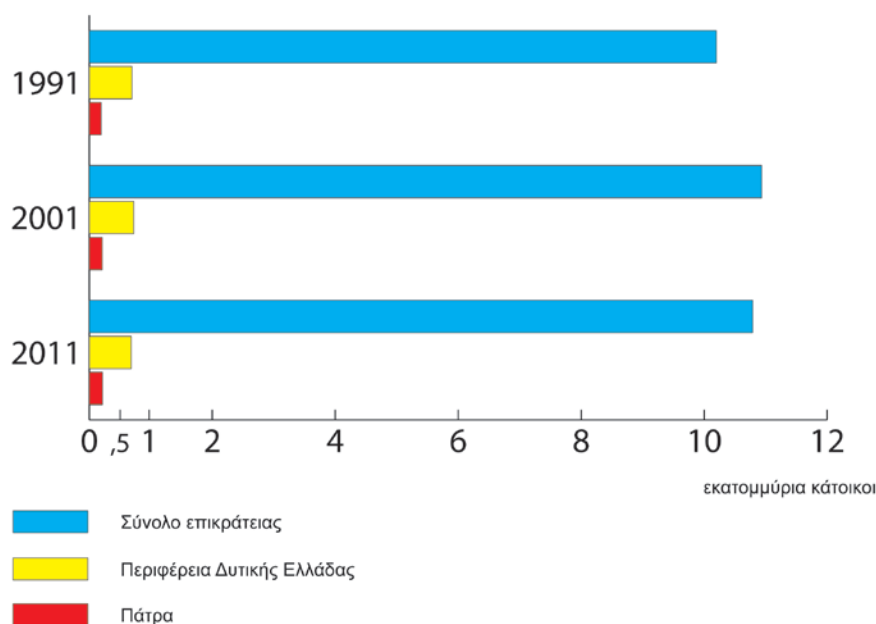
Παράλληλα, όσον αφορά τον τερματικό σταθμό των υπεραστικών ΚΤΕΛ Αχαΐας, αν κι έχει προταθεί από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και τον ΟΛΠΑ η μεταφορά του σε τοποθεσία πλησίον του μελλοντικού σιδηροδρομικού σταθμού στο νέο λιμένα, με σκοπό τη δημιουργία ενός επιβατικού κόμβου εκεί, ο Δήμος Πατρέων πρόσφατα γνωμοδότησε υπέρ της παραμονής του στο κέντρο της πόλης (Εφημερίδα «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ», 2014). Το σημαντικότερο ωστόσο πρόβλημα που εντοπίζεται στην

ελκυστικότητα της πόλης και στη συνακόλουθη τουριστική της ανάπτυξη, αποτελεί η προβληματική συνύπαρξή της με τη θάλασσα. Ο Δήμος Πατρέων έχει θέσει διαχρονικά το ζήτημα της διαχείρισης της παραλιακής ζώνης στην τοποθεσία του παλαιού λιμένα, διεκδικώντας την πλήρη απόδοσή του στην πόλη. Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και η κεντρική διοίκηση έχουν υποστηρίξει κατά καιρούς την πλειονότητα των θέσεων του Δήμου στο συγκεκριμένο θέμα, ζητώντας από τον ΟΛΠΑ να παραχωρήσει τουλάχιστον το τμήμα εκείνο που δεν καταλαμβάνεται από τις δραστηριότητες της κρουαζιέρας και της μαρίνας (Η Καθημερινή, 2013). Η πιθανότητα απελευθέρωσης τμήματος της λιμενικής ζώνης ωστόσο, δεν έχει αντιμετωπιστεί ως επιχειρησιακό ενδεχόμενο από τον ΟΛΠΑ μέχρι σήμερα, ο οποίος πάντως είχε παλαιότερα εκπονήσει αναγνωριστική μελέτη μετατροπής της περιοχής της προβλεπόμενης Β' Φάσης Ανάπτυξης (τμήμα μεταξύ χειμάρρου Διακονιάρη και οδού Παπαφλέσσα) σε αστικό πάρκο πρασίνου, με δική του διαχείριση (Περιφερειακό Συμβούλιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Σεπτέμβριος 2013, σσ. 1-4, 57-58, 107-111).

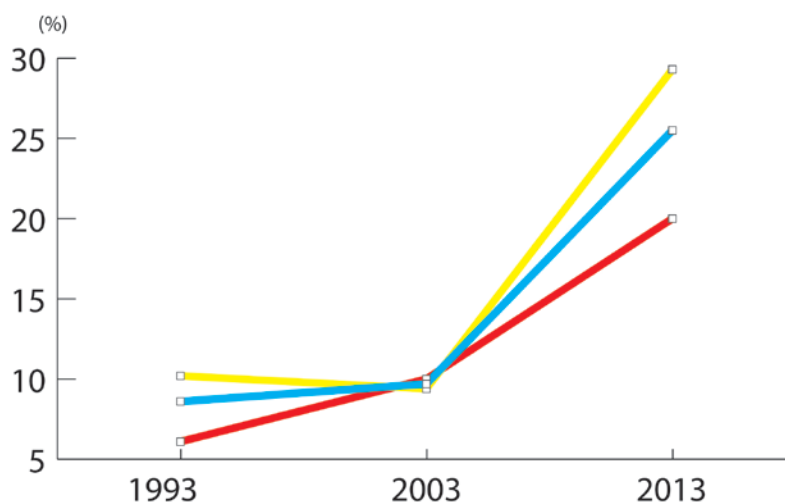
Βασικό πλεονέκτημα του υπό κατασκευή πόλου συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί η τεχνολογική ανάπτυξη της πόλης και το έμπυχο δυναμικό της. Η Πάτρα σήμερα αποτελεί σημαντικό αστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας, η ανάπτυξη του οποίου εν πολλοίς στηρίζεται, όπως έγινε φανερό, στην αναπαραγωγή του μονοκεντρικού προτύπου που κατ' αντιστοιχία συναντάται και σε εθνική κλίμακα. Το πρότυπο αυτό παρά τα αρνητικά χαρακτηριστικά του, όπως η ερήμωση της υπαίθρου και η σύσταση μιας υδροκέφαλης περιφέρειας, έχει και τα θετικά του. Μέσα σε αυτά είναι ότι η Πάτρα χαρακτηρίζεται από μια υγιή δημογραφική εικόνα με υψηλό επίπεδο κατάρτισης και τεχνολογικής εξειδίκευσης του εργατικού της δυναμικού. Συγκεκριμένα, παρά την οικονομική κρίση, η Πάτρα κατάφερε την τελευταία 10ετία να σημειώσει οριακή άνοδο πληθυσμού, τη στιγμή που η Ελλάδα αλλά και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σημείωναν πτώση πληθυσμού. Παράλληλα, αν και χαρακτηρίζεται από υψηλή ανεργία μετά την αποβιομηχάνιση της δεκαετίας του 1980, η Πάτρα κατάφερε εντός του διαστήματος της οικονομικής κρίσης να συγκρατήσει την άνοδο της ανεργίας σε ποσοστά χαμηλότερα του εθνικού και περιφερειακού μέσου όρου. Το γεγονός αυτό οφείλεται πρωτίστως στο ότι η αγροτική και βιομηχανική παραγωγή των Πατρών, ήταν ούτως ή άλλως προσανατολισμένες στις εξωτερικές αγορές, ενώ οι κυριότεροι κλάδοι της μεταποίησης στην Πάτρα ανήκουν σε αυτούς που επλήγησαν λιγότερο κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης (European Commission, Eurostat, 2013). Η ανάγκη για διασύνδεση της παραγωγής της πόλης και της περιφέρειας με τον λιμένα και τον υπό κατασκευή πόλο εκεί έχει γίνει φανερή μέσα από τις αναλύσεις των θεσμικών φορέων σχεδιασμού. Η χωροθέτηση του επιχειρησιακού κέντρου στην περιοχή των πρώην βιομηχανιών της περιόδου 1920-1980, αναμένεται να αναβαθμίσει την πόλη, να συγκεντρώσει τους διάσπαρτους φορείς, να συντονίσει καλύτερα το μεταφορικό έργο και να συνδέσει τη μεταφορική δραστηριότητα με τον τριτογενή τομέα και τη διοίκηση. Ωστόσο, αυτό από μόνο του δεν αρκεί. Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είχε κρίνει ως απαραίτητη τη λειτουργία ενός εμπορευματοκέντρου στην ίδια τοποθεσία, με σκοπό τη δημιουργία ενός πραγματικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών. Το εμπορευματοκέντρο θα μπορούσε να λειτουργήσει θετικά τόσο για τις

εισαγωγές πρώτων υλών και μηχανημάτων, όσο και για τις εξαγωγές των τοπικών αγροτικών και βιομηχανικών προϊόντων, εντασσόμενο πλήρως τόσο στις εθνικές και διεθνείς transit ανάγκες, όσο και στις τοπικές και περιφερειακές. Ως απαραίτητη κρίθηκε επίσης και η ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού και η καθιέρωση της Πάτρας ως ερευνητικού κέντρου. Η σύνδεση των έργων μεταφορικής υποδομής με το παραγωγικό και έμπυχο δυναμικό της πόλης, μέσα από τις κατάλληλες δομές, είχε τονιστεί ως ύψιστης σημασίας για την πραγματική δημιουργία ενός πόλου συνδυασμένων μεταφορών από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών. Η κατάργησή του ωστόσο, ανέβαλλε τον όποιο σχεδιασμό αυτός πρότεινε (Θεώρημα ΑΕ, Σεπτέμβριος 2009).

Πληθυσμιακή εξέλιξη κατά το διάστημα 1991-2011



Εξέλιξη της ανεργίας κατά το διάστημα 1993-2013



Εικόνα 27: Εξέλιξη του πληθυσμού και της ανεργίας (Σύνθεση στοιχείων από Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας)

### 3.4. Συγκρουόμενες φυγόκεντρες και κεντρομόλες τάσεις

Ανακεφαλαιώνοντας, οι δυναμικές και οι απειλές που αναδύονται για τον πόλο συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, τόσο από το επίσημο σενάριο, όσο κι εκτός επισήμου σεναρίου βάσει των εξελίξεων που προκύπτουν, μπορούν να αποκρυσταλλωθούν χωρικά και να συγκεκριμενοποιηθούν σε φυγόκεντρες και κεντρομόλες τάσεις.

Οι κυριότερες φυγόκεντρες τάσεις είναι:

- Σε επίπεδο διεθνών μεταφορών, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών αποτελεί τον κυριότερο διεθνή επιβατικό κόμβο στη χώρα, ιδίως μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών και την είσοδο των εταιρειών χαμηλού κόστους που έχουν κάνει τις αερομεταφορές πιο ελκυστικές στους επιβάτες. Όσον αφορά τις εμπορικές μεταφορές, μετά τη λήξη της έντασης στα δυτικά Βαλκάνια και τη διεύρυνση της ΕΕ προς την Ανατολική και Νοτιοανατολική Ευρώπη, ο οδικός και σιδηροδρομικός άξονας Βορρά-Νότου, σε συνδυασμό με τον θαλάσσιο Διάδρομο του Αιγαίου, αποτελούν τον κυριότερο εμπορικό διάδρομο που εγγράφεται εντός των εθνικών εδαφών, εξυπηρετώντας εμπορικές ροές με προορισμό την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη, τη Ρωσία και την Άπω Ανατολή. Οι κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών που ωφελούνται κυρίως από αυτόν τον διάδρομο είναι όσοι συναρτώνται με τους αιγαιοστραφείς εμπορικούς λιμένες του Πειραιά, του Λαυρίου, του Βόλου, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Τέλος, οι αναπτυσσόμενες τουριστικές υποδομές του Νοτίου Αιγαίου και της Κρήτης, καθώς και η μακρόχρονη καθιέρωση των εν λόγω περιοχών ως τουριστικών προορισμών διεθνούς εμβέλειας, διατηρούν αδιαμφισβήτητη την πρωτοκαθεδρία τους στην εγχώρια τουριστική ανάπτυξη και στον κλάδο της κρουαζιέρας.
- Σε εθνικό επίπεδο, ο θαλάσσιος Διάδρομος Ιονίου/Αδριατικής αποτελεί τον κυριότερο επιβατικό κι εμπορικό διάδρομο μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Συνδυαζόμενος με τους οδικούς άξονες Ανατολής-Δύσης, εξυπηρετούνται και transit ροές μέσω Ελλάδας προς την Τουρκία και τη Μέση Ανατολή. Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας αναδεικνύεται ως ο κυριότερος λιμένας Ro-Ro για επιβατικές κι εμπορικές μεταφορές σε αυτόν τον διάδρομο, λόγω καλής οδικής σύνδεσης με την Εγνατία Οδό, καθώς και λόγω αναμενόμενης βελτίωσης της θέσης του με την ολοκλήρωση της Κεντρικής και της Ιόνιας Οδού. Μεγάλο του πλεονέκτημα αποτελεί επίσης η εγγύτητά του προς την Ιταλία και την Κέρκυρα, προσφέροντας κατ' αυτόν τον τρόπο μικρότερους χρόνους μετακίνησης και φθηνότερες μετακινήσεις, συνολικά. Ο λιμένας του Πλατυγιαλίου στον Αστακό αποτελεί τον μοναδικό λιμένα Lo-Lo στο δυτικό τμήμα της Ελλάδας με σύγχρονες και υπερεπαρκείς, για τα δεδομένα της περιοχής, διαθέσιμες εγκαταστάσεις για φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, η ύπαρξη ελεύθερης εμπορικής και βιομηχανικής ζώνης στον λιμένα του Αστακού, ενισχύει τη μονοπωλιακή πρωτοκαθεδρία του στο Ιόνιο ως λιμένα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, η εγγύτητα του λιμένα του Κατάκολου με

τον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας και με τις μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες της παραλιακής Ηλείας, καθώς και οι πιέσεις από το εφοπλιστικό και ξενοδοχειακό κεφάλαιο, με στόχο την ώθηση της δυτικής και νοτιοδυτικής Πελοποννήσου σε μεγάλης κλίμακας τουριστική ανάπτυξη, έχουν οδηγήσει σε πληθώρα έργων αναβάθμισης του λιμένα που ήδη έχει καθιερωθεί ως ένας εκ των μεγαλύτερων τουριστικών λιμένων της χώρας. Παρόμοιες πιέσεις ασκούνται και για την αναβάθμιση του στρατιωτικού αεροδρομίου της Ανδραβίδας σε πολιτικό αεροδρόμιο.

- Σε περιφερειακό επίπεδο, η σαφής εγγύτητα του λιμένα της Κυλλήνης προς τα νότια Επτάνησα, καθώς και οι πιέσεις του εφοπλιστικού κεφαλαίου για μείωση του κόστους θαλάσσιων μεταφορών, έχουν καταστήσει τον εν λόγω λιμένα ως τον μοναδικό που διαθέτει πορθμειακή σύνδεση στην ηπειρωτική Ελλάδα με τα νησιά της Ζακύνθου, της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης.

Οι κυριότερες κεντρομόλες τάσεις, από την άλλη μεριά, είναι:

- Ο λιμένας των Πατρών είναι ο μοναδικός εκ των δυτικών λιμένων που διαθέτει ταυτόχρονη εμπορική, επιβατική και τουριστική υποδομή, καθιστώντας τον ουσιαστικά τον μοναδικό εν δυνάμει πολυχρηστικό λιμένα στο δυτικό τμήμα της Ελλάδας.
- Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Πάτρας είναι τελευταίας τεχνολογίας ενώ η Πάτρα φιλοξενεί το κεντρικό λιμεναρχείο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, καθώς και του νοτίου Ιονίου εν γένει, μετά την εφαρμογή του «λιμενικού Καλλικράτη», καθιστώντας ουσιαστικά τον λιμένα της Πάτρας τον μοναδικό λιμένα της περιοχής που θα μπορεί μακροπρόθεσμα να ανταπεξέλθει σε αυξημένους φόρτους, τηρώντας τους ευρωπαϊκούς κανόνες ασφαλείας.
- Η επικείμενη σύνδεση του λιμένα των Πατρών το 2016 με τον διευρωπαϊκό οδικό άξονα προτεραιότητας N<sup>ο</sup> 7, με την ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ, καθώς και με τον διευρωπαϊκό οδικό άξονα προτεραιότητας N<sup>ο</sup> 29, με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού το 2016, θα αυξήσουν τη συνδεσιμότητά του σε διεθνές κι εθνικό επίπεδο. Στην ίδια κατεύθυνση θα συμβάλλει και το 2020 η σύνδεση με τον διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό άξονα N<sup>ο</sup> 22, με την ολοκλήρωση του ΠΑΘΕΠ/ΕΙ, επιτρέποντας πολυτροπικές μεταφορές υψηλού επιπέδου και την ανάκτηση τμήματος του απολεσθέντος σήμερα μεταφορικού έργου εξωτερικού. Τα παραπάνω κρίνεται ότι θα επιτρέψουν τη λειτουργία του λιμένα Πατρών ως διαμετακομιστικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών για transit μεταφορές φορτίων κι επιβατών, αφού θα είναι ο μόνος λιμένας στο δυτικό τμήμα της χώρας με διπλή οδική, καθώς και με σιδηροδρομική διευρωπαϊκή διασύνδεση.
- Προς την κατεύθυνση των transit επιβατικών μεταφορών του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών των Πατρών, φαίνεται ότι θα λειτουργήσει και η απευθείας σύνδεσή του με το Αεροδρόμιο του Αράξου, το οποίο εξελίσσεται σε πολιτικό αεροδρόμιο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.
- Οι προσπάθειες για την ολοκλήρωση του υπολοίπου της Ολυμπίας Οδού μέχρι τον Πύργο το 2018, καθώς και η προσπάθεια για την επαναλειτουργία ή ακόμη και την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού



διαδρόμου Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία/Κατάκολο/Καλαμάτα, φαίνεται να λειτουργούν περισσότερο προς την κατεύθυνση της περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής, μέσω της παροχής τοπικού και περιφερειακού μεταφορικού έργου προς τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών των Πατρών. Προς αυτήν την κατεύθυνση, σε αμιγώς επιβατικό επίπεδο, λειτουργεί και η υπάρχουσα μεταφορική υποδομή του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Πατρών.

- Η διασύνδεση της ΒΙΠΕ Πατρών με τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών των Πατρών, καθώς και η δημιουργία επιχειρησιακού κι εμπορευματικού κέντρου στην τοποθεσία των πρώην βιομηχανικών μονάδων της περιόδου 1920-1980, αναμένεται να ενισχύσει περαιτέρω την περιφερειακή ανάπτυξη και συνοχή, μέσω της δημιουργίας τοπικού και περιφερειακού κέντρου εμπορίου που θα συναρτάται με το μεταφορικό έργο του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, οδηγώντας ουσιαστικά στη δημιουργία ενός πόλου συνδυασμένων μεταφορών.
- Η αναβάθμιση του κέντρου της πόλης της Πάτρας αναμένεται να βοηθήσει την πόλη στην απόκτηση ενός ελκυστικότερου τουριστικού προφίλ, ιδίως αν αυτό συνδυαστεί με αναπλάσεις στο παραλιακό μέτωπο της πόλης, και πιο συγκεκριμένα, στον παλαιό λιμένα. Η οργάνωση, ο συντονισμός και η ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών αναμένεται επίσης να βελτιώσουν την εικόνα της πόλης. Τέλος, οι προθέσεις δημιουργίας συνεδριακού κι ερευνητικού κέντρου στην Πάτρα, εκμεταλλευόμενη το πλεονέκτημά της ως κέντρο της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και της πανεπιστημιακής έρευνας, αναμένεται να την κάνει πιο ελκυστική σε εξειδικευμένες ομάδες επισκεπτών.
- Η Πάτρα εξακολουθεί να παραμένει με διαφορά το μεγαλύτερο πληθυσμιακά και οικονομικά αστικό κέντρο του δυτικού τμήματος της Ελλάδας, καθώς και το αδιαμφισβήτητο διοικητικό κέντρο της περιοχής με σαφείς χωρικές σχέσεις με τα Επτάνησα και το δυτικό ηπειρωτικό τμήμα της Ελλάδας.
- Το έμπυχο δυναμικό της πόλης της Πάτρας, καθώς και η επαγγελματική του κατάρτιση, προσφέρει ένα αδιαφιλονίκητο πλεονέκτημα προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης ενός πόλου μεταφορών, ο οποίος θα ξεπερνά απλά την ανάγκη παροχής μεταφορικού έργου, αλλά θα διασυνδέεται με την τοπική και περιφερειακή παραγωγή και αγορά εργασίας.

Αν εξάγεται κάποιο συμπέρασμα με βάση τα παραπάνω, αυτό είναι ότι οι φυγόκεντρες τάσεις δημιουργούνται κυρίως από την απαίτηση για transit μεταφορές τις οποίες ο κόμβος της Πάτρας δε μπορεί να καλύψει ακόμη, λόγω μη ολοκλήρωσης των έργων μεταφορικής υποδομής της, ενώ άλλοι κόμβοι μπορούν. Παράλληλα, ακριβώς αυτή η εξάρτηση της ανάπτυξης του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας από τις transit μεταφορές δεν είχε συνυπολογίσει δεδομένα όπως η οικονομική κρίση, η σταθεροποίηση στα Βαλκάνια και η ενεργοποίηση του διαδρόμου του Αιγαίου.

Από την άλλη μεριά, οι κεντρομόλες τάσεις, με εξαίρεση όσες δημιουργούνται από τα χρονίζοντα έργα μεταφορικών υποδομών προς παράδοση, έχουν κυρίως να κάνουν με το προϋπάρχον και διαχρονικό παραγωγικό κι έμπυχο

δυναμικό της πόλης και περιφέρειας της Πάτρας. Οι εντάσεις ωστόσο μεταξύ των φορέων διαχείρισης, καθώς και μεταξύ των επιπέδων σχεδιασμού, όπως διαφάνηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, υποβαθμίζουν την όποια ισχύ έχουν αυτές οι κεντρομόλες τάσεις. Με τη σειρά της, η υποβάθμιση των κεντρομόλων τάσεων, συντείνει στο να ενταθεί ακόμη περισσότερο ο ρόλος των φυγόκεντρων τάσεων, σε βαθμό επικίνδυνο για τη βιωσιμότητα του κόμβου της Πάτρας.

## **ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΠΟΛΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

#### **4.1. Σενάριο υπερτοπικού εμπορικού πόλου**

Στο συγκεκριμένο σενάριο, εξετάζονται οι εμπορικές ροές στις οποίες θα μπορούσε να εγγραφεί, καθώς και οι παραγωγικές ανάγκες που θα μπορούσε να καλύψει ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας αν αναπτυσσόταν ως υπερτοπικός εμπορικός πόλος.

Σε πρώτο χρόνο, μέχρι το 2020, η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού, καθώς και της Ολυμπίας Οδού μέχρι την Πάτρα θα επιτρέψει την επαναφορά διεθνούς κι εθνικού επιπέδου εμπορικής κίνησης transit που σήμερα απορροφώνται σε πλειοψηφικό ποσοστό από την Ηγουμενίτσα. Η ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού μέχρι τον Πύργο, σε συνδυασμό με μια βελτιωμένη οδική σύνδεση προς τη ΒΙΠΕ Πατρών, θα επιτρέψει τη βέλτιστη διασύνδεση της τοπικής αγροτικής και μεταποιητικής δραστηριότητας με τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας, και συνακόλουθα με την εγχώρια και την ευρωπαϊκή αγορά. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη βέλτιστη διαχείριση των εμπορευματικών ροών και την προώθηση των τοπικών προϊόντων, αλλά και για την εισαγωγή πρώτων υλών και μηχανημάτων από το εξωτερικό, αποτελεί φυσικά η δημιουργία ενός εμπορευματικού κέντρου σε άμεση συνάφεια με το επιχειρησιακό κέντρο και τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, στην τοποθεσία των πρώην βιομηχανιών της περιόδου 1920-1980. Αυτός ο εμπορευματικός πόλος, σε πρώτη φάση θα μπορούσε να εξυπηρετείται αποκλειστικά από τροχοφόρα, μέχρι και την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής διασύνδεσης του κόμβου. Κρίνεται ότι η σιδηροδρομική διασύνδεση με τον ΠΑΘΕΠ/ΕΙ, και συνακόλουθα με το διεθνές δίκτυο μεταφορών, θα προσδώσει στον λιμένα της Πάτρας το μέγιστο πλεονέκτημα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστικούς λιμένες του Ιονίου, προσφέροντας τη δυνατότητα πρόσθετων transit φορτίων. Η σιδηροδρομική διασύνδεση του κόμβου, σε πρώτη φάση είναι εφικτή μόνον ισόπεδα, είτε παράλληλα στην υπάρχουσα μετρική γραμμή, είτε με την μετατροπή της υφιστάμενης γραμμής σε μεικτού εύρους. Αυτή η εξέλιξη θα επιτρέψει τη διενέργεια εμπορικών δρομολογίων στην ίδια υποδομή που εκτελούνται και τα σημερινά δρομολόγια του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Πατρών. Προκειμένου να μην παρεμποδίζονται τα επιβατικά δρομολόγια, τα εμπορικά δρομολόγια θα πρέπει να διενεργούνται κατά τη διάρκεια της νύχτας, όταν δεν θα υπάρχει επιβατική κίνηση. Αυτό είναι εφικτό, δεδομένου ότι μέχρι το 2040 δεν προβλέπεται εμπορική κίνηση άνω των 2 εμπορευματικών αμαξοστοιχιών την ημέρα. Η χωροθέτηση του εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού σε αυτήν τη φάση θα είχε νόημα εντός του εμπορευματικού πόλου και όχι εντός του λιμένα, αφού ούτως ή άλλως, η λειτουργία του λιμένα είναι Ro-Ro. Ως απαραίτητη, τέλος, εξέλιξη για την ενίσχυση του εμπορίου της ευρύτερης περιοχής

θεωρείται και η επαναφορά της πορθμειακής σύνδεσης με τα νότια Επτάνησα. Η εξέλιξη αυτή θα καταστήσει και πάλι την Πάτρα ως εμπορικό hub της περιοχής.

Σε δεύτερο χρόνο, μέχρι το 2040, και αφού κριθεί ότι υπάρχει αυξημένη ανάγκη σε εισερχόμενες πρώτες ύλες κι εξερχόμενα προϊόντα από και προς την ΒΙΠΕ Πατρών, θα μπορούσε να κατασκευαστεί μια απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση με τον εμπορευματικό πόλο στον λιμένα Πατρών. Η γραμμή αυτή ενδείκνυται να είναι κανονικού εύρους, όπως και το υπόλοιπο διεθνές δίκτυο, ώστε να εξυπηρετείται η ΒΙΠΕ από παροχή μεταφορικού έργου από το τοπικό, μέχρι και το διεθνές επίπεδο. Σε αυτήν τη φάση, θα πρέπει να εξεταστούν τα δεδομένα κίνησης και αναγκών του εμπορευματικού κόμβου και να αποφασιστεί ο περαιτέρω σχεδιασμός.

Σε τρίτο χρόνο, από το 2040 και μετά, θα μπορούσε να κατασκευαστεί η Β' Φάση του νέου λιμένα Πατρών. Ανάλογα με τα δεδομένα στον θαλάσσιο διάδρομο Ιονίου/Αδριατικής, τον δείκτη κορεσμού του λιμένα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στον Αστακό, αλλά και τις εξελίξεις στις εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα και διεθνώς, θα μπορούσε να κατασκευαστεί ένα νέο πολυχρηστικό κρηπίδωμα με στόχο την εξυπηρέτηση του συνόλου της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα, αλλά και την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και στην Πάτρα. Παράλληλα, αυτό θα επέτρεπε και τη μετακίνηση των δραστηριοτήτων μεταφοράς χύδην φορτίου από τον παλαιό στο νέο λιμένα. Με βάση αυτήν την εξέλιξη, θα καταστεί δυνατή η απελευθέρωση του νοτίου τμήματος του βορείου λιμένα από τις εμπορικές δραστηριότητες. Επιπροσθέτως, θα προκαλείτο επιπλέον φόρτος στη σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας, οπότε ενδεχομένως ο σχεδιασμός και η δρομολόγηση της κατασκευής μιας σιδηροδρομικής παράκαμψης της πόλης, παράλληλης προς την Ευρεία Περιμετρική Οδό, να είχε βιώσιμη προοπτική.

#### **4.2. Σενάριο υπερτοπικού επιβατικού πόλου**

Στο συγκεκριμένο σενάριο, εξετάζονται οι επιβατικές ροές στις οποίες θα μπορούσε να εγγραφεί, καθώς και οι επιβατικές μεταφορικές ανάγκες που θα μπορούσε να καλύψει ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας αν αναπτυσσόταν ως υπερτοπικός επιβατικός πόλος.

Σε πρώτο χρόνο, μέχρι το 2020, η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού, καθώς και της Ολυμπίας Οδού μέχρι την Πάτρα θα επιτρέψει την επαναφορά πρωτίστως εθνικού επιπέδου και δευτερευόντως διεθνούς επιπέδου επιβατικής κίνησης transit που σήμερα απορροφάται σε πλειοψηφικό ποσοστό από τις αερομεταφορές και δευτερευόντως από τον κόμβο της Ηγουμενίτσας. Η ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού μέχρι τον Πύργο, καθώς και η βελτίωση μιας σειράς περιφερειακών και τοπικών οδικών δικτύων, αναμένεται επίσης να βελτιώσει την επιβατική κίνηση σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Αυτές οι εξελίξεις θα βελτιώσουν πρωτίστως την οδική ασφάλεια, μειώνοντας σημαντικά τη θνησιμότητα από τροχαία ατυχήματα στο οδικό δίκτυο της περιοχής. Κρίνεται ότι η σιδηροδρομική διασύνδεση με τον ΠΑΘΕΠ/ΕΙ, και

συνακόλουθα με το διεθνές δίκτυο μεταφορών, θα προσδώσει στον λιμένα της Πάτρας το μέγιστο πλεονέκτημα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστικούς λιμένες του Ιονίου, προσφέροντας τη δυνατότητα πρόσθετων transit επιβατικών μετακινήσεων. Η σιδηροδρομική διασύνδεση του κόμβου, σε πρώτη φάση είναι εφικτή μόνον ισόπεδα, είτε παράλληλα στην υπάρχουσα μετρική γραμμή, είτε με την μετατροπή της υφιστάμενης γραμμής σε μεικτού εύρους. Αυτή η εξέλιξη θα επιτρέψει τη διενέργεια επιβατικών δρομολογίων στην ίδια υποδομή που εκτελούνται και τα σημερινά δρομολόγια του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Πατρών. Η διενέργεια υπεραστικών και προαστιακών δρομολογίων στον υπάρχοντα διάδρομο είναι εφικτή, δεδομένου ότι μέχρι το 2040 δεν προβλέπεται υπεραστική επιβατική κίνηση άνω των 12 επιβατικών αμαξοστοιχιών την ημέρα. Όσον αφορά τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Πατρών, η επέκταση του δρομολογίου επί της υπάρχουσας υποδομής περαιτέρω νότια από όσο προγραμματίζεται, δηλαδή μέχρι τον οικισμό του Λάππα, καθώς και η μετεπιβίβαση σε λεωφορειακή γραμμή προς το αεροδρόμιο του Αράξου, κρίνεται βιώσιμη και απαραίτητη, προκειμένου να απορροφηθεί και το μερίδιο επιβατών προερχόμενο από τις αερομεταφορές. Ως απαραίτητη κρίνεται η άμεση μεταφορά όλων των επιβατικών πορθμειακών συνδέσεων στο νότιο λιμένα, τόσο εσωτερικού όσο κι εξωτερικού, και η δημιουργία ενός ενιαίου λιμενικού επιβατικού σταθμού. Κρίσιμης σημασίας θεωρείται και η επαναφορά της πορθμειακής σύνδεσης με τα νότια Επτάνησα, η οποία κρίνεται ότι θα αποκαταστήσει τη χωρική διάρρηξη μεταξύ Πατρών και νοτίων Επτανήσων που έχει προκληθεί σήμερα με την κατάργηση της πορθμειακής σύνδεσης. Η χωροθέτηση του κεντρικού επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού, σε αντίθεση με το επίσημο σενάριο, έχει νόημα εντός του λιμένα, εκεί όπου μπορεί να βρίσκεται σε άμεση συνάφεια με τον λιμενικό επιβατικό σταθμό, καθώς και με την υπό κατασκευή στάση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Ο προβλεπόμενος κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός στην τοποθεσία του Αγίου Διονυσίου θα μπορούσε να είναι μια απλή στάση, καθώς δεν έχει νόημα η χωροθέτηση δύο κεντρικών σταθμών σε απόσταση μικρότερη των 5 χιλιομέτρων. Τέλος, στο πλαίσιο της δημιουργίας ενός ενιαίου επιβατικού hub, κρίνεται ότι τα ΚΤΕΛ οφείλουν να μετακινηθούν προς την περιοχή του λιμένα, στο προτεινόμενο από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και τον ΟΛΠΑ γήπεδο, προκειμένου να συνδυαστούν και οι οδικές επιβατικές μεταφορές με τις λοιπές μορφές επιβατικών μεταφορών στο νότιο λιμάνι. Η εξέλιξη αυτή θα καταστήσει και πάλι την Πάτρα ως επιβατικό hub της περιοχής, τόσο για μετακινήσεις εσωτερικού, σε τοπικό, περιφερειακό κι εθνικό επίπεδο, όσο και για τις μετακινήσεις εξωτερικού, κάνοντας εφικτή τη βιώσιμη και συνδυασμένη κινητικότητα σε επιβατικό επίπεδο. Όσον αφορά τη διαχείριση και τον συντονισμό των αστικών και προαστιακών μεταφορών, προτείνεται η σύσταση ενός ενιαίου πολυμετοχικού φορέα με τη μορφή οργανισμού, με στόχο τον συντονισμό, τη διαχείριση και την επέκταση του αστικού και προαστιακού μεταφορικού έργου. Ο φορέας αυτός θα απαρτίζεται από το Αστικό ΚΤΕΛ Πατρών ΑΕ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τον Δήμο Πατρέων και τον ΟΛΠΑ, που παρέχουν σήμερα χωριστά και σε ανταγωνιστικό μεταξύ τους πλαίσιο το αστικό και προαστιακό μεταφορικό έργο στην Πάτρα.

Σε δεύτερο χρόνο, μέχρι το 2040, και αφού κριθεί ότι υπάρχει αυξημένη ανάγκη σε επιβατική κίνηση, προτείνεται η αναβάθμιση του υπάρχοντος μετρικού διαδρόμου Πατρών-Πύργου-Ολυμπίας/Κατάκολου/Καλαμάτας,

περιλαμβάνοντας βελτίωση της χάραξης σε επιλεγμένα σημεία, σύγχρονη σηματοδότηση κι εξηλεκτρισμό. Υπάρχουν πλήθος παραδειγμάτων στη Νότια Αφρική, στην Ελβετία, καθώς και στην Αυστραλία αντίστοιχων παρεμβάσεων σε υπάρχοντα μετρικά σιδηροδρομικά δίκτυα, τα οποία είναι βιώσιμα οικονομικά και ανταγωνιστικά ως προς τις επιδόσεις τους. Η περίπτωση της Ιαπωνίας επιπλέον, με τα  $\frac{3}{4}$  του δικτύου της να απαρτίζονται από μετρικές γραμμές υψηλής ταχύτητας, συνηγορεί προς αυτήν την επιλογή. Χάρη σε αυτήν την επιλογή θα εξοικονομηθεί τουλάχιστον το 40% του κόστους και το 70% του χρόνου κατασκευής μιας νέας γραμμής διεθνούς εύρους που μελετάται σήμερα από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κρίνεται ότι λόγω αμελητέας ανάγκης σιδηροδρομικού εμπορικού φόρτου, η γραμμή θα έχει αμιγώς επιβατικό χαρακτήρα. Η μετάβαση από το ένα δίκτυο στο άλλο θα μπορεί να επιτευχθεί με μια μετεπιβίβαση από το διεθνούς εύρους σιδηροδρομικό δίκτυο στο μετρικό, η οποία θα γίνεται στον κεντρικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο νέο λιμένα Πατρών. Επιπροσθέτως, κρίνεται ότι εάν η επιβατική κίνηση ξεπεράσει ένα κρίσιμο σημείο, θα πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο επέκτασης του μετρικού δικτύου από τον Λάππα προς το Αεροδρόμιο του Αράξου, καθώς και η επανενεργοποίηση της κατηργημένης σήμερα γραμμής Καβάσιλα-Λιμένα Κυλλήνης. Η εξέλιξη αυτή θα εντάξει στο περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο της δυτικής Πελοποννήσου ένα αεροδρόμιο κι ένα περιφερειακό λιμένα, με οφέλη και για την πόλη, αλλά και για τον συνδυασμένο κόμβο μεταφορών της Πάτρας. Όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες, θα μπορούσαν να εμπλουτιστούν με τη δημιουργία ενός κλάδου του προαστιακού σιδηροδρόμου προς το Πανεπιστήμιο Πατρών και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Ρίου. Επιπροσθέτως, θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένας εγκάρσιος κλάδος τραμ από τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο νέο λιμένα, μέχρι τον ΒΙΟΠΑ Πατρών, συνδέοντας ενδιάμεσα τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Παμπελοποννησιακού Σταδίου, καθώς και το ΑΤΕΙ Πατρών. Δεδομένου ότι το τραμ σχεδιάζεται, υλοποιείται και διαχειρίζεται από την Αττικό Μετρό, θα πρέπει να ενταχθεί και αυτή στο πλαίσιο του πολυμετοχικού οργανισμού συγκοινωνιών της Πάτρας, όπως αναλύθηκε παραπάνω.

Σε τρίτο χρόνο, από το 2040 και μετά, θα μπορούσε να κατασκευαστεί η Β' Φάση του νέου λιμένα Πατρών. Ανάλογα με τα δεδομένα στον θαλάσσιο διάδρομο Ιονίου/Αδριατικής, τον δείκτη κορεσμού του λιμένα από την πορθμειακή σύνδεση εσωτερικού κι εξωτερικού, αλλά και τις εξελίξεις στις επιβατικές μεταφορές στην Ελλάδα και διεθνώς, θα μπορούσε να κατασκευαστεί ένα νέο πολυχρηστικό κρηπίδωμα με στόχο την εξυπηρέτηση του συνόλου της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα, μετατρέποντας το σημερινό τμήμα της Α' Φάσης πρωτίστως σε κρηπίδωμα για επιβατική κίνηση. Ανάλογα με τον φόρτο του επιβατικού δικτύου, τόσο σε προαστιακό, όσο και σε περιφερειακό κι εθνικό επίπεδο, ενδεχομένως ο σχεδιασμός και η δρομολόγηση της κατασκευής των Ιόνιων σιδηροδρόμων, από τα ελληνοαλβανικά σύνορα μέχρι την Καλαμάτα, να είχε μια βιώσιμη προοπτική. Αυτό θα απαιτήσει μια σειρά μελετών για τη μετατροπή του διαδρόμου Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα σε διεθνούς εύρους, καθώς και την εξεύρεση λύσης για τη σιδηροδρομική ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Χωρίς ωστόσο την εξεύρεση λύσης για το δεύτερο ζήτημα, δεν έχει κανένα νόημα η συζήτηση περί Ιόνιων σιδηροδρόμων. Σε περίπτωση που τελικά υπάρξει το πλαίσιο για τέτοια λύση,

οι ενδεχόμενοι πρόσθετοι φόρτοι θα απαιτήσουν και μια σιδηροδρομική παράκαμψη της πόλης, παράλληλης προς την Ευρεία Περιμετρική Οδό.

### **4.3. Σενάριο υπερτοπικού τουριστικού πόλου**

Στο συγκεκριμένο σενάριο, εξετάζονται οι ροές των κρουαζιερόπλοιων και των σκαφών αναψυχής στις οποίες θα μπορούσε να εγγραφεί, καθώς και οι τουριστικές ανάγκες που θα μπορούσε να καλύψει ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών της Πάτρας αν αναπτυσσόταν ως υπερτοπικός τουριστικός πόλος.

Σε πρώτο χρόνο, μέχρι το 2020, οφείλει να επιταχυνθεί η διαδικασία αδειοδότησης των πτήσεων υδροπλάνων καθώς και να αποφασιστεί η οριστική μορφή και χωροθέτηση των μελλοντικών μαρίνων σκαφών αναψυχής. Αυτή η εξέλιξη αναμένεται να θέσει μια σαφή βάση για τη μελλοντική τουριστική ανάπτυξη της Πάτρας. Ως απαραίτητη κρίνεται η άμεση μεταφορά της πορθμειακής σύνδεσης εσωτερικού και η παραχώρηση της κεντρικής έκτασης του παλαιού λιμένα στον Δήμο Πατρέων, η μεταφορά του τερματικού σταθμού των υπεραστικών ΚΤΕΛ, καθώς και η οριστική ακύρωση της κατασκευής του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού στην τοποθεσία του Αγίου Διονυσίου. Τα παραπάνω θα επιτρέψουν την απελευθέρωση μιας μεγάλης συνεχόμενης έκτασης στο κέντρο της πόλης, σε άμεση συνάφεια με τη θάλασσα. Κρίνεται σημαντική η κατάρτιση ενός ενιαίου φορέα διαχείρισης της εν λόγω έκτασης, απαρτιζόμενου από τον ΟΛΠΑ, τον Δήμο Πατρέων, τον ΟΣΕ και το υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας, με σκοπό την ανάπτυξη, τη διαχείριση και την αξιοποίηση της εν λόγω έκτασης, κατόπιν διενέργειας πανελληνίου ή διεθνούς διαγωνισμού. Μια ενδεχόμενη συμφωνία του ΟΛΠΑ με τον Δήμο Πατρέων στο θέμα της παραχώρησης μέρους της έκτασης του παλαιού λιμένα από τον πρώτο στον δεύτερο, με στόχο τη δημιουργία χώρου περιπάτου και αναψυχής, θα μπορούσε να περιλαμβάνει την εξακολούθηση αξιοποίησης των υπαρχόντων κτηρίων από τον ΟΛΠΑ για τη μίσθωσή τους ως ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων κι εγκαταστάσεων αναψυχής, καθώς και την χωροθέτηση νέας μαρίνας εντός του παλαιού λιμένα προς όφελος του ΟΛΠΑ. Ταυτόχρονα, μια ενδεχόμενη συμφωνία του ΟΛΠΑ με το υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας για τη μεταφορά των τερματικού σταθμού του δεύτερου, θα μπορούσε να περιλαμβάνει την πώληση ή τη μίσθωση του γηπέδου συμφερόντων ΚΤΕΛ Αχαΐας για τη δημιουργία συνεδριακού κέντρου. Παράλληλα, σημαντική θεωρείται η συνέχιση των έργων ανάπτυξης στο κέντρο της πόλης και η υλοποίηση των εγκάρσιων συνδέσεων από την Άνω Πόλη προς το παραλιακό μέτωπο, με παράλληλη διασύνδεση και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων. Η διασύνδεση επίσης του επιβατικού λιμένα με το αεροδρόμιο, καθώς και η επαναφορά των δρομολογίων εσωτερικού προς Επτάνησα, κρίνεται ότι θα αυξήσουν και την τουριστική κίνηση της πόλης. Με βάση τα παραπάνω, η ευρύτερη περιοχή του κέντρου της πόλης μετατρέπεται σε έναν πολυχρηστικό τουριστικό πόλο. Αυτή η φιλοσοφία θεωρείται ως το βέλτιστο επιχείρημα για την έναρξη καμπάνιας προβολής της Πάτρας ως κομβικού πόλου τουριστικών

μεταφορών, ελκυστικού προορισμού για αστικό τουρισμό, καθώς και ως κέντρου home porting κρουαζιέρας.

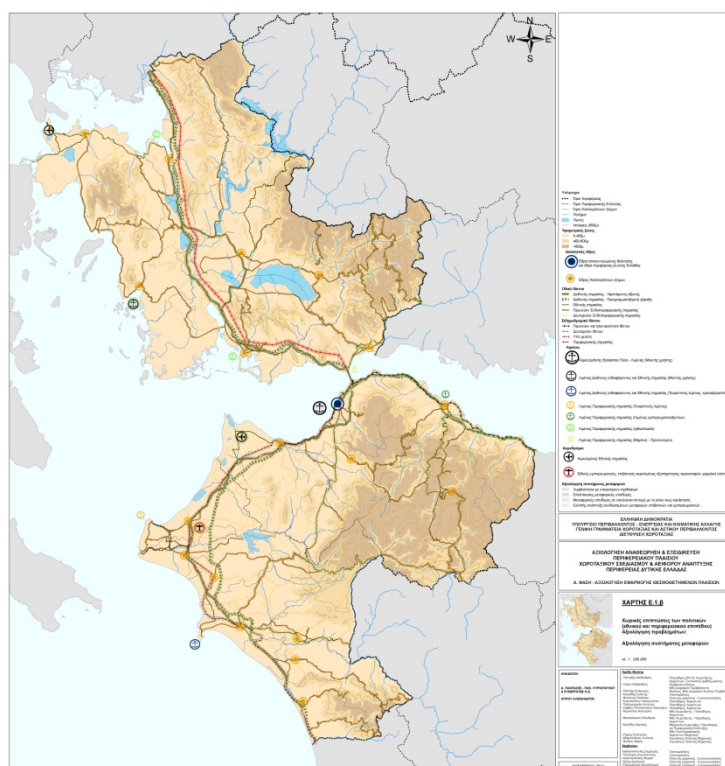
Σε δεύτερο χρόνο, μέχρι το 2040, και αφού ολοκληρωθεί η ανάπτυξη του κεντρικού τμήματος του παλαιού λιμένα, θα μπορούσε να δρομολογηθεί ο σχεδιασμός της ανάπτυξης του συνόλου του παραλιακού μετώπου, ανάλογα με την επιτυχία του ήδη αναπλασθέντος τμήματος, είτε τμηματικά, είτε ολοκληρωτικά, ακολουθώντας τις ίδιες διαδικασίες. Όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες, θα μπορούσαν να εμπλουτισθούν με τη δημιουργία ενός κλάδου του προαστιακού σιδηροδρόμου προς το Πανεπιστήμιο Πατρών και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Ρίου. Εκεί θα μπορούσε να χωροθετηθεί κι ερευνητικό κέντρο διεθνούς ενδιαφέροντος, το οποίο μέσω του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Πατρών θα βρίσκεται σε απευθείας σύνδεση με το συνεδριακό κέντρο στο σημερινό γήπεδο του ΚΤΕΛ Αχαΐας. Επιπροσθέτως, θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένας εγκάρσιος κλάδος τραμ από τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο νέο λιμένα, μέχρι τον ΒΙΟΠΑ Πατρών, συνδέοντας ενδιάμεσα τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Παμπελοποννησιακού Σταδίου, καθώς και το ΑΤΕΙ Πατρών. Η ενίσχυση της διασύνδεσης του επιβατικού λιμένα με το αεροδρόμιο και τον λιμένα της Κυλλήνης, μέσω απευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης, κρίνεται ότι θα ενισχύσει περαιτέρω την τουριστική κίνηση της πόλης. Με βάση τα παραπάνω, τίθεται το πλαίσιο για την προώθηση ολόκληρης της πόλης της Πάτρας και του περιφερειακού της χώρου ως ενός ποιοτικού προορισμού εξειδικευμένου τουρισμού και δραστηριοτήτων, με διασυνδεδεμένους τους διαφορετικούς πόλους της, με ελκυστικούς δημόσιους χώρους, καθώς και προνομιακή σχέση με τη θάλασσα

Σε τρίτο χρόνο, από το 2040 και μετά, θα μπορούσε να κατασκευαστεί η Β' Φάση του νέου λιμένα Πατρών. Ανάλογα με τα δεδομένα στον θαλάσσιο διάδρομο Ιονίου/Αδριατικής, τον δείκτη κορεσμού του λιμένα από την πορθμειακή σύνδεση εσωτερικού κι εξωτερικού, αλλά και τις εξελίξεις στις επιβατικές κι εμπορικές μεταφορές στην Ελλάδα και διεθνώς, θα μπορούσε να κατασκευαστεί ένα νέο πολυχρηστικό κρηπίδωμα με στόχο την εξυπηρέτηση του συνόλου της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα, μετατρέποντας το σημερινό τμήμα της Α' Φάσης πρωτίστως σε κρηπίδωμα για επιβατική κίνηση. Αυτό αυτομάτως θα μπορούσε να απελευθερώσει και το νότιο τμήμα του παλαιού λιμένα προς ανάπτυξη και προς χωροθέτηση της επέκτασης της μαρίνας. Έτσι θα μπορούσε να αποφευχθεί η χωροθέτησή της στην Αγυιά, με σκοπό να αναπλαστεί ως αμιγώς παραθαλάσσιος χώρος αναψυχής. Η παραπάνω εξέλιξη θα επέτρεπε βέλτιστη κατανομή των λιμενικών εγκαταστάσεων και ταυτόχρονη απόδοση και αξιοποίηση του συνόλου του αστικού παραλιακού μετώπου της Πάτρας. Ανάλογα με τον φόρτο του σιδηροδρομικού δικτύου, τόσο σε προαστιακό, όσο και σε περιφερειακό κι εθνικό επίπεδο, ενδεχομένως να είναι εφικτή μια σιδηροδρομική παράκαμψη της πόλης, παράλληλης προς την Ευρεία Περιμετρική Οδό. Αυτό θα επέτρεπε μια ανάπτυξη κατά μήκος του υπάρχοντος σιδηροδρομικού διαδρόμου, ο οποίος θα μπορούσε να λάβει στο σύνολο του μήκους του χαρακτηριστικά τραμοπεζόδρομου.



#### 4.4. Κριτική αποτίμηση σεναρίων

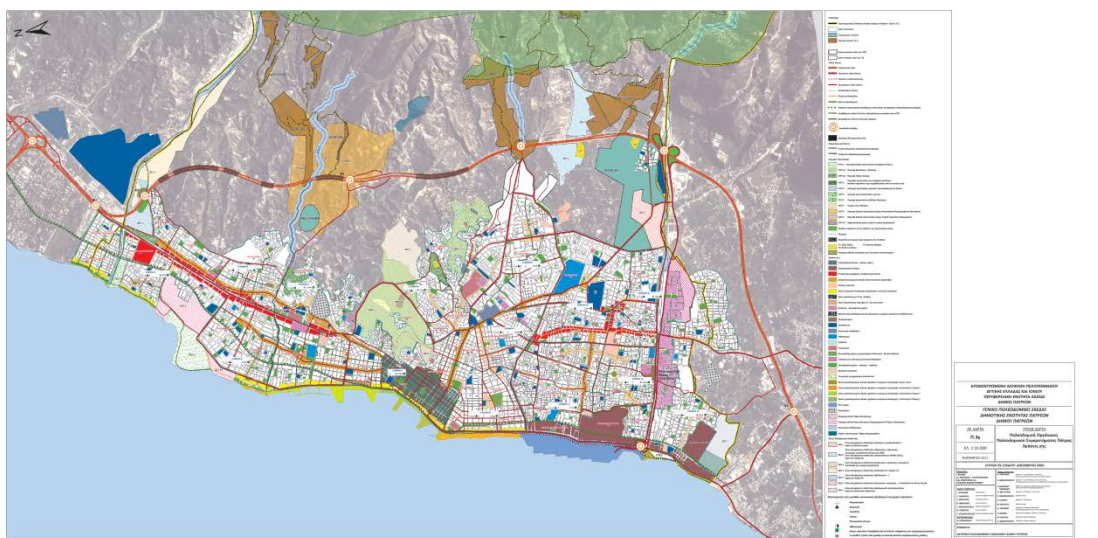
Παρά την απόλυτη συνάφεια των κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας με τις αντίστοιχες κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ και, με τη σειρά τους, με τις κατευθύνσεις και τα μέτρα του ευρωπαϊκού πλαισίου σχετικά με τις μεταφορές και την περιφερειακή ανάπτυξη, το γεγονός είναι ότι τα μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών στην πλειοψηφία τους βρίσκονται σε προσωρινή στασιμότητα ή παρουσιάζουν μεγάλες καθυστερήσεις. Οι καθυστερήσεις αυτές μεταθέτουν διαρκώς χρονικά την υλοποίηση του κόμβου συνδυασμένων μεταφορών στην Πάτρα και υπονομεύουν την ανάπτυξη της πόλης και της συναρτώμενης με αυτήν περιφέρειας. Η κυριότερη αιτία, είναι η μη έγκαιρη πρόβλεψη της οικονομικής κρίσης και των επιπτώσεών της, καθώς και η υπερεκτίμηση ή/και υποτίμηση (ανάλογα την περίπτωση) διαφορετικών παραγόντων σχετικά με τις μεταφορές σε παγκόσμιο κι εθνικό επίπεδο. Παράλληλα, οι κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας, του ΓΠΧΣΑΑ και του ευρωπαϊκού πλαισίου σχετικά με τις μεταφορές, έρχονται να ταυτίσουν, όπως έχει γίνει φανερό και σε προηγούμενα κεφάλαια, τη λογική των transit μεταφορών με την περιφερειακή ανάπτυξη και απασχόληση. Η πράξη δείχνει ότι αυτό από μόνο του δεν επαρκεί, ιδίως όταν απουσιάζει η σύνδεση των μεταφορών με την τοπική παραγωγή, καθώς και η εκμετάλλευση του τοπικού έμφυχου δυναμικού. Αυτό εξηγεί πλήρως την απουσία ουσιαστικής μέριμνας για ενιαίο εμπορευματικό πόλο και για ενιαίο επιβατικό πόλο στην Πάτρα.



Εικόνα 28: Αξιολόγηση του συστήματος μεταφορών, σύμφωνα με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

(Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 1470/Β', Αριθμός Απόφασης 25297/03 , 09.10.2003)

Επιπροσθέτως, παρατηρούνται στα τοπικά επίπεδα σχεδιασμού διαφορές μεταξύ του ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας και του ΓΠΣ Πατρών. Οι διαφορές αυτές προκύπτουν από δύο λανθασμένες αφετηρίες. Η πρώτη έχει να κάνει με την ταύτιση της αφαίρεσης δραστηριοτήτων από την Πάτρα με κάποιου στρεβλού είδους αποκέντρωση. Η πολιτική αυτή ακολουθείται πρωτίστως από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και προκαλείται συνήθως από τις πιέσεις των τοπικών ξενοδοχειακών κι εφοπλιστικών συμφερόντων, με συνέπεια τη μη βιώσιμη προοπτική ανάπτυξης του μεγαλύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος της εξεταζόμενης περιοχής, δηλαδή της Πάτρας. Η δεύτερη έχει να κάνει με την εμμονική πολιτική της απομάκρυνσης ή της ελαχιστοποίησης των επιπτώσεων των οχλουσών μεταφορικών χρήσεων από το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας, μέσω της επιλογής κοστοβόρων ή ανεφάρμοστων προτάσεων. Η πολιτική αυτή ακολουθείται πρωτίστως από τον Δήμο Πατρέων και προκαλείται συνήθως από τις πιέσεις της τοπικής κοινωνίας και των τοπικών μικροεπιχειρηματιών για πρόσβαση προς το επί χρόνια αποστερημένο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, αγνοώντας τα λειτουργικά προβλήματα που προκαλούνται. Τέλος, παρατηρούνται προστριβές τόσο των φορέων παροχής μεταφορικού έργου μεταξύ τους, όσο και με τα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού, στο πλαίσιο της επιδίωξης των εταιρικών συμφερόντων και της κυριαρχίας στην ανταγωνιστική αγορά των μεταφορών. Το αντιφατικό της παραπάνω κατάστασης οφείλεται στο ότι αυτές οι προστριβές από τη μια μεριά προσκρούουν στους στόχους που θέτουν ο ευρωπαϊκός, εθνικός και περιφερειακός σχεδιασμός για την περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά από την άλλη μεριά, ενθαρρύνονται από το νεοφιλελεύθερο πλαίσιο ανταγωνισμού που κυριαρχεί στις πολιτικές αυτών των σχεδιασμών.



Εικόνα 29: Πολεοδομική οργάνωση του πολεοδομικού συγκροτήματος των Πατρών

(Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 358/Α', 30.12.2011)

Με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις, καταρτίστηκαν λοιπόν σενάρια ανάπτυξης του συνδυασμένου κόμβου μεταφορών με τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

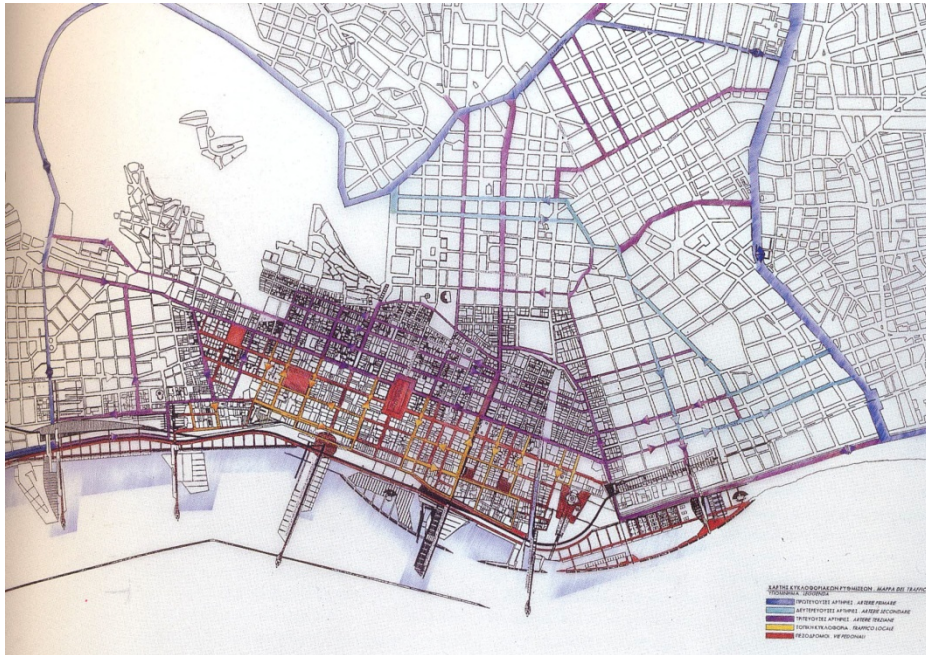
- Απεμπόληση της θεώρησης του μεταφορικού κόμβου της Πάτρας απλά και μόνο ως διαμετακομιστικού κόμβου για transit μεταφορές και προσπάθεια διασύνδεσής του με την τοπική και περιφερειακή

παραγωγή. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, χρησιμοποιούνται τα διαχρονικά πλεονεκτήματα της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

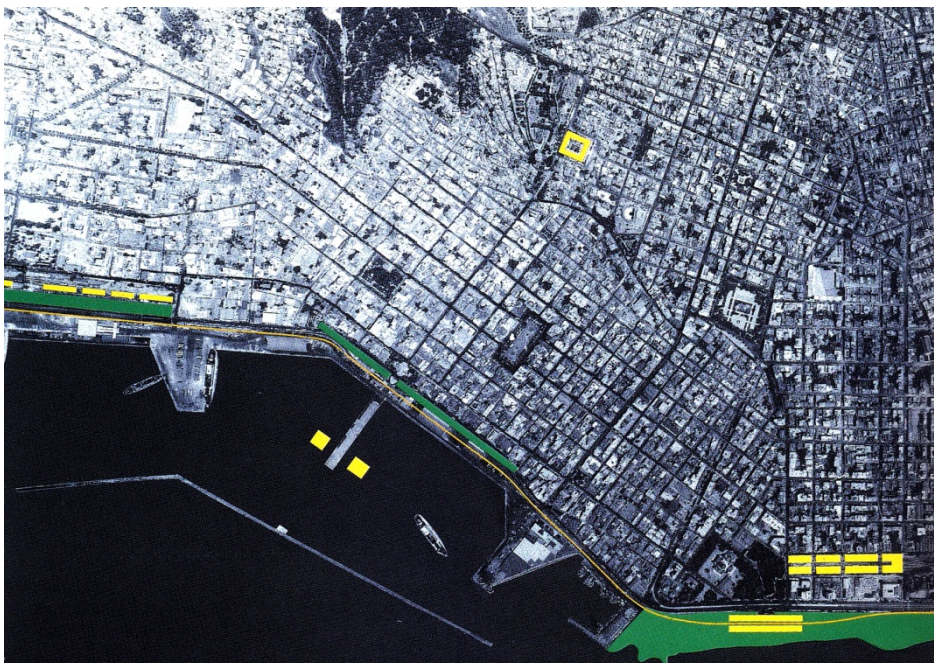
- Διαχωρισμό σε φάσεις σχεδιασμού, ανάλογα με τις προτεραιότητες και τις ανάγκες. Αυτό επιτρέπει βέλτιστη κατανομή οικονομικών πόρων και παραγωγικών δυνάμεων, καθώς και καλύτερη προσαρμογή στις ξαφνικές και ραγδαίες αλλαγές της εποχής. Κύρια επιδίωξη είναι η πρώτη φάση να αποτελείται από την άμεση ολοκλήρωση των υπό κατασκευή έργων, την οργάνωση των φορέων μεταξύ τους, τη λήψη κοινών αποφάσεων από όλα τα επίπεδα σχεδιασμού ταυτόχρονα, καθώς και την περαιτέρω υλοποίηση μόνο των πλέον απαραίτητων έργων που θα διασφαλίσουν σύνδεση με την τοπική και περιφερειακή παραγωγή και αγορά εργασίας. Η δεύτερη φάση αποτελείται από μεσοπρόθεσμα συμπληρωματικά έργα που κρίνεται ότι θα οδηγήσουν τον κόμβο συνδυασμένων μεταφορών σε μια νέα εποχή ακμής, καθώς και στην πλήρη μετατροπή του σε πόλο. Η τρίτη φάση αποτελείται τέλος, από μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και υλοποίηση έργων, αν και όταν εμφανιστούν φαινόμενα κορεσμού στις υποδομές των δύο πρώτων φάσεων, καθώς και παρεμβάσεις που προϋποθέτουν τελείως διαφορετικά οικονομικά δεδομένα από τα σημερινά.
- Πρόθεση για συνδυασμό και των τριών σεναρίων μεταξύ τους, με την επιδίωξη να υπάρξει η επιθυμητή πολυχρηστικότητα του πόλου συνδυασμένων μεταφορών και συνακόλουθα μια πολύπλευρη χωρική ανάπτυξη για την πόλη και την άμεση περιφέρειά της.
- Ρεαλισμό στους χρόνους και στα κόστη υλοποίησης του εκάστοτε έργου, καθώς και προσπάθεια συμβιβασμού των αντικρουόμενων συμφερόντων κι επιπέδων σχεδιασμού, για κάθε διαφορετική περίπτωση, με την επιλογή συμβιβαστικών λύσεων, που είτε έχουν προταθεί κατά το παρελθόν, είτε εφαρμόζονται με επιτυχία αλλού.
- Προσπάθεια να μην διαταραχθούν οι χωρικές σχέσεις και οι παραγωγικές λειτουργίες που υφίστανται διαχρονικά, καθώς και να ξαναδημιουργηθούν οι ήδη διαρρηχθείσες. Αυτό επιτυγχάνεται με σταδιακές λύσεις όπου προτείνονται αντισταθμιστικά οφέλη, στις περιπτώσεις πρόκλησης αλλαγών.

Τα παραπάνω σενάρια βεβαίως, απαιτούν κυρίως τον συντονισμό των επιπέδων σχεδιασμού και την κατάρτιση σε κοινό χρόνο των σχεδίων χωρικής ανάπτυξης σε όλα τα επίπεδα, τον συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των φορέων παροχής μεταφορικού έργου, προωθώντας τη συμπληρωματικότητα, καθώς και την χάραξη ενιαίας, τόσο βραχυπρόθεσμης, όσο και μεσομακροπρόθεσμης στρατηγικής, που θα είναι σεβαστή και υλοποιήσιμη από τους φορείς σχεδιασμού και τους φορείς παροχής μεταφορικού έργου. Για την επίτευξη των παραπάνω, κρίνεται απαραίτητη η επαναδημιουργία του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών, καθώς και η κατάρτιση ενός νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου, δεδομένου ότι πολλές από τις διαπιστώσεις, τους στόχους και τις δράσεις που εμφανίστηκαν παραπάνω στα σενάρια, αποτελούσαν αντικείμενο του ημιτελούς Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών. Κρίνεται ότι το Ρυθμιστικό Σχέδιο Πατρών θα αποτελέσει το επίπεδο εκείνο σχεδιασμού που σήμερα απουσιάζει και που εν πολλοίς ευθύνεται για το μεγαλύτερο μέρος των στρεβλώσεων και της έλλειψης συντονισμού μεταξύ των φορέων.

Θεωρείται επίσης σημαντικό να αξιοποιηθούν όλες οι εκπονηθείσες έρευνες και μελέτες μέχρι σήμερα σχετικά με τη μεταφορική διασύνδεση του λιμένα Πατρών, καθώς και την αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου της πόλης, με απώτερο στόχο την οικονομία μελετητικού χρόνου και χρήματος. Τέτοιες προτάσεις είναι, για παράδειγμα, οι προτάσεις των Κ. Μωραΐτη – «Άρσις» και του Α. Monestirolì από το Πρόγραμμα Ηρακλής, οι προτάσεις του ερευνητικού προγράμματος του Πανεπιστημίου Πατρών, καθώς και οι προτάσεις που προέκυψαν από το Διεθνές Εργαστήριο «Code Patras: Railway & Spatial Development».



Εικόνα 30: Η πρόταση Κ. Μωραΐτη και αρχιτεκτονικής ομάδας «Άρσις» (Διάφοροι, 1997, π. 98)



Εικόνα 31: Η πρόταση Α. Monestirolì (Διάφοροι, 1997, π. 135)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι ελληνικές επαρχιακές πόλεις έχουν εισέλθει σε έναν υφέρποντα ανταγωνισμό αναζητώντας νέους ρόλους στη χώρα και διαμορφώνοντας στρατηγικές όπως αυτήν του «εναλλακτικού πόλου», κόντρα στο μοντέλο συγκεντρωτισμού της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Σε αυτό το πλαίσιο, η Πάτρα κατά την τελευταία 25ετία, ιδίως μετά την αποβιομηχάνισή της, προσπαθεί να εδραιωθεί ως ο «τρίτος πόλος». Αυτό σήμερα δεν έχει μείνει σε συμβολικό μόνο επίπεδο, αλλά ενισχύεται και πρακτικά, χάρη σε μια συντεταγμένη εθνική κι ευρωπαϊκή προσπάθεια, κυρίως μέσω της υλοποίησης έργων μεταφορικής υποδομής. Η προσπάθεια για την εδραίωση της Πάτρας, κι εν γένει για την εδραίωση των επαρχιακών πόλεων, εγγράφεται στο πλαίσιο του παγκοσμιοποιημένου ανταγωνισμού των αστικών κέντρων και θα αποβεί σημαντική διότι αναμένεται να κρίνει την προσέλκυση ή όχι περισσότερου ενδιαφέροντος, καθώς και την ελκτικότητα ή μη για περαιτέρω ιδιωτικές επενδύσεις κι ευνοϊκές κρατικές παρεμβάσεις.

Οι θαλάσσιες πύλες της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη, με κυριότερη την Πάτρα, αναπτύχθηκαν στη λογική της ανάπτυξης των θαλασσίων μεταφορών σε συνδυασμό με τις χερσαίες μεταφορές. Αυτό αποτελεί και την πρωταρχική ευρωπαϊκή πολιτική γύρω από τις μεταφορές, και προωθήθηκε στις συγκεκριμένες περιπτώσεις υπό το πρίσμα της λειτουργίας των συγκεκριμένων πόλεων ως διαμετακομιστικών κόμβων για transit μεταφορές. Ωστόσο, η έλλειψη μιας χωροταξικής πολυσυλλεκτικότητας, βάσισε κι εξακολουθεί να βασίζει τις μεταφορές της χώρας στη μονοσήμαντη εξάρτησή τους από τις transit μεταφορές με αφετηρία και προορισμό τη Δυτική Ευρώπη. Η μονοσήμαντη αυτή εξάρτηση, έγινε πρωτίστως φανερή στην περίπτωση του θαλάσσιου διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής που γνώρισε ακμή για μεγάλο χρονικό διάστημα με την αποκοπή των Γιουγκοσλαβικών διαδρόμων, λόγω της διάσπασης και των πολεμικών περιπετειών της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Σήμερα, ωστόσο, παρατηρείται η παρακμή του, λόγω της επανενεργοποίησης της διαδρομής Αιγαίου/Βαλκανίων, εξαιτίας της σταθεροποίησης της πολιτικής κατάστασης στα Βαλκάνια, της ένταξης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην ΕΕ, καθώς και των εξωευρωπαϊκών πιέσεων της Κίνας και της Ρωσίας.

Αν λοιπόν μπορεί να εξαχθεί ένα συμπέρασμα από τη μελέτη αυτή, θα ήταν ορθό να τονιστεί, για μία ακόμη φορά, η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών και η επιρροή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη, μέσω της χωροθέτησης αντίστοιχων πόλων. Βεβαίως, όπως έγινε φανερό, η κατασκευή φυσικών μεταφορικών δικτύων δεν σημαίνει αυτόματα και τον συνδυασμό τους, πόσο μάλλον και θετικά οικονομικά αποτελέσματα για τον χώρο. Ακριβώς επειδή η μεταφορική υποδομή εξυπηρετεί την παραγωγή και την αγορά εργασίας, πρέπει να υπάρχει ουσιαστικό αντικείμενο της παραγωγής που να αφορά στον συγκεκριμένο χώρο. Εν ολίγοις, οφείλουν οι υποδομές να στηρίζουν μια σειρά από λειτουργίες, και με τη σειρά του ο χώρος, οφείλει να συμμετέχει στις λειτουργίες που στηρίζουν οι υποδομές. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι για να ωφεληθεί ο χώρος από τις μεταφορές, θα πρέπει να αναπτύξει ή να έχει ήδη ανεπτυγμένη οικονομική δραστηριότητα, και να εκμεταλλευθεί τις μεταφορές, είτε αυτή η δραστηριότητα είναι σχετική με αυτές

(π.χ. οικονομική δραστηριότητα που σχετίζεται με ένα λιμάνι) είτε είναι έμμεση (π.χ. ανάπτυξη τουρισμού, μεγάλης επιστημονικής δραστηριότητας ή δευτερογενούς παραγωγής).

Κλείνοντας λοιπόν, συμπεραίνεται ότι αν κι έχει αναγνωρισθεί ευρέως και αποδειχθεί πολλάκις ότι ένα καλό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί την προϋπόθεση για εθνική και περιφερειακή ανάπτυξη, η μεταφορική υποδομή δεν θεωρείται ότι αποτελεί μια επαρκή συνθήκη που αυτόματα εγγυάται θετικά αποτελέσματα για μια επιταχυνόμενη ανάπτυξη. Σίγουρα η έλλειψη κατάλληλου μεταφορικού συστήματος, οριστικά θεωρείται ως εμπόδιο στην αναπτυξιακή δυναμική, καθώς η έλλειψη υποδομών ή μεταφορικών υπηρεσιών σε μια περιφέρεια μειώνει τη δυνατότητα αυτής για να αναπτυχθεί. Ωστόσο, δεν πρέπει να συγχέεται η κατασκευή έργων μεταφορικών υποδομών ως ταυτόσημη με την χωρική ανάπτυξη, όπως φαίνεται να έχει γίνει στην περίπτωση της Πάτρας, η οποία αποτελεί τυπικό παράδειγμα αυτής της στρέβλωσης σε εθνικό κι ευρωπαϊκό επίπεδο.

## ΕΝΤΥΠΕΣ & ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

### Βιβλιογραφία

- Baldwin, S. P., & Baldwin, R. (2004). *The Motorway Achievement - Volume 1 Visualisation of the British Motorway System: Policy and Administration*. London: Thomas Telford Ltd.
- Banister, D. (1995). *Transport and urban development*. London: E & FN Spon.
- Benevolo, L. (2005). *Le origini dell'urbanistica moderna*. Bari: Editori Laterza.
- Castells, M. (2009). *The Rise of the Network Society: The Information Age: Economy, Society, and Culture*. Hoboken: Wiley-Blackwell.
- Duany, A., Speck, J., & Lydon, M. (2010). *The Smart Growth Manual*. New York: McGraw-Hill Professional.
- Edwards, B. (1997). *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*. London: E & FN Spon.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Graham, S., & Marvin, S. (1996). *Telecommunication and the City: Electronic Spaces, Urban Places*. London: Routledge.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Washington DC: Island Press.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2013). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Sassen, S. (1994). *Cities in a World Economy (Sociology for a New Century Series)*. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Sassen, S. (1991). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Sussman, J. M. (2000). *Introduction to Transportation System*. Boston: Artech House.
- Trip, J. J. (2007). *What makes a city? Meaning for "quality of place": The case of high speed train station area redevelopment*. Delft: Delft Centre for Sustainable Urban Areas.
- Αβδελίδη, Κ. (2010). *Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων*. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών.

- Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Καυκαλάς, Γ., & Λατινοπούλου, Μ. Π. (2007). *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Γοσποδίνη, Α., & Μπεριάτος, Η. (2006). *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Διάφοροι. (1981). *Le temps des gares*. Paris: Centre Georges Pompidou.
- Διάφοροι. (1997). *Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη*. Αθήνα: Πέργαμος Εκτυπωτική Εκδοτική (για λογαριασμό της "ΑΓΕΤ" Ηρακλής).
- Καλτσούνης, Α. (2000). *Σιδηροδρομική*. Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.
- Μηλιός, Γ. (2000). *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός: Από τον επεκτατισμό στην καπιταλιστική ανάπτυξη*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Παπαγιαννάκης, Λ. (1982). *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1982-1910): Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.
- Παπαγιαννοπούλου, Ε. (1989). *Η Διώρυγα της Κορίνθου: Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.
- Σαμπράκος, Ε. (2001). *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Σαμπράκος, Ε. (2002). *Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Σαρηγιάννης, Γ. Μ. (2000). *Αθήνα 1830-2000: Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές*. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
- Σκάγιαννης, Π. (1994). *Ο Ρόλος της Υποδομής στα Καθεστάτα Συσσώρευσης των. Στο Συλλογικό, Η Ελληνική Κοινωνία Κατά την Πρώτη Μεταπολεμική Περίοδο (1945-1967)*. Αθήνα: Ίδρυμα Σάκη Καραγιωργα.
- Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου. (1997). *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: Η διαδρομή τους από το 1889 έως σήμερα*. Αθήνα: Εκδόσεις Μίλητος.
- Τσοκόπουλος, Β. (1999). *Μεγάλα Τεχνικά Έργα στην Ελλάδα: τέλος του 19ου – αρχές του 20ου αιώνα*. Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτη.

## **Αρθρογραφία**

Alarcón, J. M. (2014, 05 22). Lo-Lo or Ro-Ro: A Strategic choice. (F. Mateo, Συνέντευξη στον/στην)

Business Monitor International (BMI). (29/04/2009). *Greece Infrastructure Report Q2 2009*. Business Monitor International (BMI).



- Caves, R. E. (1981, July). Intra-Industry Trade and Market Structure in the Industrial Countries. *Oxford Economic Papers: New Series* , 33 (2).
- Ganeshan, R., & Harrison, T. P. (1995). An introduction to supply chain management. *Department of Management Science and Information Systems* (5).
- Rogerson, R., & Boyle, M. (2000). Property, politics and the neo-liberal revolution in urban Scotland. *Progress in Planning* , 54 (3).
- Topham, G. (2013, 12 08). Eurostar share sale likely to give French total control. *The Guardian: The Observer* .
- Vickerman, R. (2002, Otono). Transport in an Integrating Europe: Sustainable Development and Cohesion. *Investigaciones Regionales* (3).
- Αθανασόπουλος, Ά. Α. (2014, 11 24). Τι προβλέπει το επενδυτικό πακέτο Γιούνκερ των 300 δισ. ευρώ: Στόχος του προέδρου της Κομισιόν να τονωθεί η ανάπτυξη. *Το Βήμα: Οικονομία* .
- Η Καθημερινή. (2013, 10 20). Βαρβιτσιώτης: «Η ανάπτυξη των λιμανιών της Πάτρας και του Κατακόλου θα ενισχύσει την τοπική οικονομία». *Η Καθημερινή: Πολιτική* .
- Κάνιστρας, Η. (2014, 08 14). Τρένο θα περνάει μέσα από την Πάτρα έως το νέο λιμάνι. *Η Καθημερινή: Ελλάδα* .
- Κασσίμη, Α. (2014, 12 20). Απαραίτητα τα έργα αναβάθμισης σιδηροδρομικού δικτύου. *Η Καθημερινή: Ελληνική Οικονομία* .
- Καυκαλάς, Γ. (1981, Σεπτέμβριος-Δεκέμβριος). Η Περιφερειακή Οργάνωση της Ελληνικής Οικονομίας 1948-1974. *Πόλη και Περιφέρεια* (2).
- Λιάλιος, Γ. (2015, 02 22). Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι έκοψαν... ταχύτητα. *Η Καθημερινή: Ελληνική Οικονομία* .
- Μόσχου, Μ. (2014, 02 01). Οι επενδύσεις αποδίδουν... Στις ξένες αγορές με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. *Ημερησία* .
- Μόσχου, Μ. (2014, 05 07). ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Ξεκινούν και πάλι τα δρομολόγια από Θεσσαλονίκη προς Βελιγράδι και Σόφια. *Ημερησία* .
- Μπέλλος, Η. (2015, 02 01). Στο τραπέζι το μοντέλο των επιμέρους παραχωρήσεων. *Η Καθημερινή: Ελληνική Οικονομία* .
- Σκάγιαννης, Π. (2009, Μάιος-Ιούνιος). Από το "S" στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;. *25 Κείμενα για το Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη του Χώρου* .
- Σκάγιαννης, Π., & Καπαρός, Γ. (2013). Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες. *Επιστημονικό Περιοδικό Αειχώρος* (18).

Τα Νέα. (2014, 08 07). Την επαναλειτουργία της ακτοπλοϊκής γραμμής Πάτρας - Σάμης - Κεφαλονιάς - Ιθάκης ζητούν φορείς. *Τα Νέα: Ελλάδα* .

Χεκίμογλου, Α. (2014, 12 18). «Κόκκινη κάρτα» για τα αεροδρόμια: Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο και Καστοριά στο επίκεντρο έρευνας του Ελεγκτικού Συνεδρίου της ΕΕ. *Το Βήμα: Κοινωνία* .

Χεκίμογλου, Α. (2014, 11 23). «Ταφόπλακα» σε Φάληρο και Πανεπιστημίου: Η Ευρωπαϊκή Ένωση απαίτησε την απένταξη των δύο σχεδίων. *Το Βήμα: Κοινωνία* .

Χεκίμογλου, Α. (2014, 08 14). Απιαστο όνειρο η σιδηροδρομική Εγνατία και ο Δυτικός Άξονας: Επί έναν αιώνα η Ελλάδα μελετά φιλόδοξες επεκτάσεις. *Το Βήμα: Κοινωνία* .

Χεκίμογλου, Α. (2013, 10 25). Η έκθεση του Κωνσταντίνου Δοξιάδη για τις πολεμικές αποζημιώσεις: Λεπτομερή στοιχεία - Συσσωρευμένο εθνικό εισόδημα 33 ετών οι καταστροφές κατά την Κατοχή. *Το Βήμα: Κοινωνία* .

Χεκίμογλου, Α. (2013, 08 22). Πελοπόννησος: Επεκτείνεται ο προαστιακός της Πάτρας: Μελέτες 7 εκατομμυρίων ευρώ για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή. *Το Βήμα: Κοινωνία* .

Χεκίμογλου, Α. (2012, 11 14). Συμφωνία HP-COSCO-ΤΡΑΙΝΟΣΕ για διακίνηση προϊόντων μέσω Πειραιά: "Είναι ψήφος εμπιστοσύνης για την Ελλάδα" ανέφερε ο Αντώνης Σαμαράς. *Το Βήμα: Οικονομία* .

## Ηλεκτρονική αρθρογραφία

Berkeley, L. T. (2013, 01 21). *Does Europe want Germany to run all its railways?* Ανάκτηση 02 15, 2015, από Lloyd's Loading List: <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/rail/Does-Europe-want-Germany-to-run-all-its-railways/2566.htm#.VOCpffmG-Sr>

De Decker, K. (2013, 12 16). *High Speed Trains are Killing the European Railway Network*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Low-tech Magazine: Doubts on progress and technology: <http://www.lowtechmagazine.com/2013/12/high-speed-trains-are-killing-the-european-railway-network.html>

Diercke: International Atlas. (n.d.). *Geographic models of the European economy*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Diercke: International Atlas, Learning with maps: <http://www.diercke.com/kartenansicht.xtp?artId=978-3-14-100790-9&stichwort=sunbelt&fs=1>

Dudzinski, F. (2013, 12 03). *Le rapport Pauvros relance le canal Seine Nord Europe*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από L'Usine Nouvelle: <http://www.usinenouvelle.com/article/le-rapport-pauvros-relance-le-canal-seine-nord-europe.N223331>

e-thessalia. (2014, 12 02). *Κώστας Αγοραστής για E65: «Δεν επιθυμούμε έναν τυφλό δρόμο»*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από e-thessalia.gr: <http://e-thessalia.gr/kostas-agorastos-gia-e65-den-epithimoume-enan-tiflo-dromo/>

LIFO Magazine. (2014, 11 28). *Επικεφαλής Cosco: "Θα συνεχίσουμε τις επενδύσεις στην Ελλάδα, όποια κι αν είναι η κυβέρνηση"*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από LIFO Ειδήσεις: Οικονομία: <http://www.lifo.gr/now/economy/56179>

McMahon, T. (2014, 03 06). *Historical Oil Prices Chart*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από InflationData.com: [http://inflationdata.com/Inflation/Inflation\\_Rate/Historical\\_Oil\\_Prices\\_Chart.aspx](http://inflationdata.com/Inflation/Inflation_Rate/Historical_Oil_Prices_Chart.aspx)

Metafores Press. (2014, 03 27). *Νοσεί η ακτοπλοία, αναγκαία η δημιουργία συστήματος «Hub and Spoke»*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Metaforespress.gr: <http://www.metaforespress.gr/o-dragster/item/7099-nosei-i-aktoploia-anagkaia-i-dimiourgia-systimatos-hub-and-spoke.html>

Railway Gazette. (2014, 12 09). *DB announces €28bn five-year infrastructure spending plan*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Railway Gazette: <http://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/db-announces-EUR28bn-five-year-infrastructure-spending-plan.html>

Railway Gazette. (2014, 09 21). *DHL launches Suzhou-Warszawa block train*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Railway Gazette: <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/dhl-launches-suzhou-warszawa-block-train.html>

Railway Gazette. (2014, 12 02). *Eurasian logistics accord signed*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Railway Gazette: <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/eurasian-logistics-accord-signed.html>

Reuters. (2014, 12 13). *Το ταξίδι του μεγαλύτερου πλοίου του κόσμου*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Η Καθημερινή: Κόσμος: <http://www.kathimerini.gr/795765/article/epikairothta/kosmos/to-ta3idi-toy-megalyteroy-ploioy-toy-kosmoy>

Sassen, S. (2001). *The Global City : strategic site/new frontier*. Ανάκτηση 02 06, 2015, από Seminar - Web Edition: <http://www.india-seminar.com>

The Basement Geographer. (2011, 01 24). *Worldwide Distribution of "Global" Cities*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από The Basement Geographer: Scattershot slices of the world from Å to Zzyzx: <http://basementgeographer.com/worldwide-distribution-of-global-cities/>

The Guardian. (2014, 10 12). *How Dutch and German train and bus firms are taking UK taxpayers for a ride*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από The Guardian: Privatisation: Business Leader: <http://www.theguardian.com/politics/2014/oct/12/rail-privatisation-dutch-and-german-companies-took-uk-for-ride>

Ελευθεροτυπία. (2013, 09 20). *Οι Ρωσικοί Σιδηρόδρομοι θέλουν πακέτο ΤΡΑΙΝΟΣΕ - ΟΛΘ - Rosco*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ελευθεροτυπία: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=387205>

Ελευθεροτυπία. (2013, 05 23). *Χρηματοδότηση 25 ελληνικών λιμανιών προτείνει η Κομισιόν: Εντάχθηκαν σε ευρωπαϊκό δίκτυο λιμένων με υψηλές επιδόσεις*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ελευθεροτυπία: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=365391>

Εφημερίδα «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ». (2014, 05 17). *Αντώνης Σαμαράς: Επένδυση 20 εκατομμυρίων ευρώ στο Κατάκολο*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από pelop.gr: <http://www.pelop.gr/?page=article&DocID=190098&srv=9>

Εφημερίδα «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ». (2014, 01 11). *Πάτρα: Το ΚΤΕΛ κέρδισε τον πρώτο γύρο*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από pelop.gr: <http://www.pelop.gr/?page=article&DocID=158019&srv=9>

Η Νέα Εποχή. (2011, 06 18). Ανάκτηση 02 15, 2015, από Η Νέα Εποχή: Εφημερίδα του Αγρινίου στο διαδίκτυο: <http://www.epoxi.gr/Themata/themata24.htm>

Ημερησία. (2013, 05 02). *Αποκρατικοποιήσεις: Σπεύδουν για ΤΡΑΙΝΟΣΕ-αεροδρόμια Κινέζοι, Γάλλοι και Ρώσοι*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ημερησία: Οικονομία: Ελλάδα: <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113036850>

Καραγιάννης, Ν. (2014, 10 29). *Μετά την Αθήνα θα αποκτήσουν δίκτυο Τραμ Πάτρα και Ιωάννινα; Ενδιαφέρουσες περιπτώσεις η Πάτρα και τα Ιωάννινα για δίκτυο Τραμ*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ypodomes.com: <http://www.ypodomes.com/index.php/statheri-troxia/tram/patras/item/27318-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%AC-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B1%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1-%CE%B8%CE%B1-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%BA%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B F%CF%85%CE%BD-%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CF%84%CF%85%CE>

Καραγιάννης, Ν. (2015, 01 27). *Πάτρα-Πύργος: Πράσινο - Καλό Νερό-Τσακώνα: Κόκκινο - Δύο έργα με διαφορετική μοίρα*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από ypodomes.com: <http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/uperastikoi/olumpia-odos/item/28526-%CF%80%CE%AC%CF%84%CF%81%CE%B1-%CF%80%CF%8D%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%BF-%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CF%8C-%CE%BD%CE%B5%CF%81%CF%8C-%CF%84%>

Καραγιάννης, Ν. (2014, 12 15). *Πολλά νέα μεγάλα έργα υποδομής οδεύουν στα... συρτάρια, τα σενάρια για να υλοποιηθούν*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ypodomes.com: <http://www.ypodomes.com/index.php/all-upodomes/endiiferouses-eidiseis/item/28030-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%BB%CE%AC-%CE%BD%CE%AD%CE%B1-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%B1-%>

[%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%B1-%CF%85%CF%80%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%AE%CF%82-%CE%BF%CE%B](#)

Καραγιάννης, Ν. (2014, 02 05). *Σιδηρόδρομος: 3+3 έργα θα φέρουν το ηλεκτροκίνητο τρένο στην Πάτρα: Ο μοντέρνος Σιδηρόδρομος πάει Βόρεια Πελοπόννησο*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ypodomes.com: <http://www.ypodomes.com/index.php/statheri-troxia/sidirodromoi/uperastikos-ose/item/23595-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82-3%203-%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%B1-%CE%B8%CE%B1-%CF%86%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%BD-%CF%84%CE%B>

Κόλλιας, Φ. (2014, 12 19). *Βαρίδι για τις επενδύσεις το αχανές χωροταξικό πλαίσιο*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Euro2day: <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1286407/varidi-gia-tis-ependyseis-to-ahanes-horotaxiko.html>

Κουρλιμπίνη, Β. (2015, 01 01). *Σε φουρτουνιασμένα νερά η ελληνική κρουαζιέρα*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Capital.gr: Οικονομία: <http://www.capital.gr/News.asp?id=2197098>

Μπέλλος, Η. (2014, 12 27). *Αθήνα και Σόφια προωθούν νέο σιδηροδρομικό άξονα*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Capital.gr: Οικονομία: <http://www.capital.gr/news.asp?id=2189321>

Μπέλλος, Η. (2014, 12 21). *Χρηματοδοτήσεις 170 εκατομμυρίων από ΕΤΕπ διακυβεύονται στο Θριάσιο Πεδίο*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Η Καθημερινή: Ελληνική Οικονομία: <http://www.kathimerini.gr/796812/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/xrmatodothseis-170-ekat-apo-etep-diakyveyontai-sto-8riasio-pedio>

Ξηρόμερο News. (2010, 12 03). *Ιόνια Οδός: Το μεσαίο τμήμα του άξονα γκαζώνει και έρχεται...* Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ξηρόμερο News: [http://xiromeronews.blogspot.gr/2010/12/blog-post\\_1189.htm](http://xiromeronews.blogspot.gr/2010/12/blog-post_1189.htm)

Ι Σύμβουλος επιχειρήσεων Online. (2013, 02 15). *Τον Επίτροπο για την Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ. Johannes Hahn υποδέχτηκε στα γραφεία του Ο.Λ.ΠΑ. ΑΕ στο Νότιο Λιμένα Πατρών, την Πέμπτη 14/02/2013, ο Πρόεδρος & Δ/νων Σύμβουλος κ. Κώστας Πλατυκώστας*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Σύμβουλος επιχειρήσεων Online: [http://www.symbolos.gr/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=5251:%CE%B5%CF%80%CE%AF%CF%83%CE%BA%CE%B5%CF%88%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%B9%CE%BF%CF%87%CE%AC%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CF%87%CE%B1%CE%BD-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF-%CE%BB%CE%B9%CE](http://www.symbolos.gr/index.php?option=com_k2&view=item&id=5251:%CE%B5%CF%80%CE%AF%CF%83%CE%BA%CE%B5%CF%88%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%B9%CE%BF%CF%87%CE%AC%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CF%87%CE%B1%CE%BD-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF-%CE%BB%CE%B9%CE)

Το Βήμα: Οικονομία. (2013, 09 25). *Έρευνα: «Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να γίνει Ρότερνταμ»*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Το Βήμα: Οικονομία: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=531907>

Τσαντήλα, Μ. (2015, 02 02). *Euro2Day*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Πιέζουν οι Κινέζοι να προχωρήσει το Θριάσιο: <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1299651/piezoun-oi-kinezoi-na-prohorhsei-to-thriasio.html>

Τσαντήλα, Μ. (2013, 11 19). *ΕΡΓΟΣΕ: Το τρένο "δένει" σε 7 λιμάνια της χώρας*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Euro2day: <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1156293/ergose-to-treno-denei-se-7-limania-ths-horas.html>

Τσαντήλα, Μ. (2015, 02 06). *ΟΣΕ: Εντάσεις για τη διέλευση της γραμμής από Πάτρα*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Euro2day: <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1301274/ose-entaseis-gia-thn-dielefsh-ths-grammhs-apo-thn.html>

Τσαντήλα, Μ. (2014, 04 02). *Υδροπλάνα: Μάχες χαρακωμάτων αλλά όχι πτήσεις φέτος*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Euro2day: <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1200041/ydroplana-mahes-harakomaton-alla-ohi-ptiseis.html>

## Ομιλίες και Συνέδρια

Friebel, G., & Niffka, M. (2005). The functioning of inter-modal competition in the transportation market: Evidence from the entry of low-cost airlines in Germany. *Second Railroad Conference at Northwestern*. Berlin: TU Berlin.

Papaioannou, P., & Peleka, M. (2-3 August 2006). Recent Experience on Success and Failure Stories from Funding Large Transportation Projects in Greece. Στο *1st International Conference on Funding Transportation Infrastructure*. Alberta, Canada.

## Ακαδημαϊκές έρευνες

Καρρά, Β. (2013). *"Σημειακές παρεμβάσεις στην πόλη της Πάτρας: Δυνατότητες επέκτασης και σχέση με τις σύγχρονες στρατηγικές κατευθύνσεις"*. Αθήνα: Μεταπτυχιακή Εργασία ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική & Σχεδιασμός του Χώρου ΕΜΠ.

Κατσαμπούλας, Α. (2011). *Ιστορική Αναδρομή και Πολεοδομική Εξέλιξη της πόλεως των Πατρών*. Αθήνα: Διπλωματική Εργασία Σχολής Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ.

Πανεπιστήμιο Πατρών. (Οκτώβριος 2010). *Πάτρα: Θαλάσσιο Μέτωπο, Λιμένας, Πόλη - Ερευνητικό έργο*. Πάτρα.

## Θεσμικά έγγραφα

Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission. (2011). *White Paper on transport - Roadmap to a single transport area: Towards a competitive and resource-efficient transport system*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

European Commission, Eurostat. (2013, 07). *City Statistics Illustrated*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Eurostat: Your key to European statistics: <http://ec.europa.eu/eurostat/cache/RSI/#?vis=city.statistics>

European Communities, European Commission. (1999). *ESDP European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

European Communities, European Commission. (2013). *EU transport in figures: Statistical pocketbook*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

European Communities, European Commission. (2011, 01 31). *Europa - Summaries of EU legislation*. Ανάκτηση 02 09, 2015, από [http://europa.eu/legislation\\_summaries/regional\\_policy/management/transeuropean\\_networks/tr0043\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/transeuropean_networks/tr0043_en.htm)

European Communities, European Commission. (2014). *Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe: The Orient/East-Med Corridor*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

European Communities, European Commission. (2010, 06 24). *Rail services: Commission legal action against 13 Member States for failing to fully implement first railway package*. Ανάκτηση 02 15, 2015, από European Commission Press Release Database: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-807\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-807_en.htm)

European Communities, European Commission. (1993). *The future development of the common transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

European Communities, European Commission. (2001). *White Paper - European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

European Communities, European Commission. (2006). *White Paper Mid-term Review - Keep Europe moving: Sustainable mobility for our continent*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

UN/ECE; European Conference of Ministers of Transport (ECMT); European Commission (EC). (2001). *Terminology on combined transport*. New York; Geneva: United Nations.

UNECE. (2007, 04). *Transport: Final Report of the TEM and TER Projects' Master Plan - First Edition*. Ανάκτηση 02 09, 2015, από UNECE: [http://web.archive.org/web/20100613220621/http://unece.org/trans/main/temtermp/firstedition\\_files.html](http://web.archive.org/web/20100613220621/http://unece.org/trans/main/temtermp/firstedition_files.html)

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ). (28.12.2012). *Ανακοίνωση των αποτελεσμάτων της Απογραφής Πληθυσμού-Κατοικιών 2011*. Πειραιάς: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ).

Θεώρημα ΑΕ. (Σεπτέμβριος 2009). *Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας*. Πάτρα: ΥΠΕΧΩΔΕ: Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού.

Περιφερειακό Συμβούλιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. (Σεπτέμβριος 2013). *Α' Στάδιο Μελέτης Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας*. Πάτρα: Υπηρεσία Ενημέρωσης Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 125/Α, Προεδρικό Διάταγμα 81/14. (29.05.2014). *Αναδιάρθρωση Περιφερειακών Διοικήσεων Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) και Λιμενικών Αρχών και ρύθμιση θεμάτων στελέχωσης αυτών*. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 128/Α'. (03.07.2008). *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)*. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 128/Α'. (03.07.2008). *Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)*. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 145/Α', Νόμος 2932/01. (27.06.2001). *Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις*. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 1470/Β', Αριθμός Απόφασης 25297/03. (09.10.2003). *Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας*. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 188/Α', Νόμος 3891/10. (04.11.2010). *Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα*. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 3155/Β', Κοινή Υπουργική Απόφαση 67659/13. (12.12.2013). *Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου*



*Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.* Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 33/Α', Νόμος 3920/11. (03.03.2011). *Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις.* Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 358/Α'. (30.12.2011). *Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας.* Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 87/Α', Νόμος 3852/10. (07.06.2010). *Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης.* Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

## **ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ**

AKARPORT: Acarnanian Logistics Center SA. (n.d.). Τερματικά Εμπορευματοκιβωτίου. Ανάκτηση 02 15, 2015, από NAVIPE ASTAKOS Port: Platiyiali: [http://www.akarport.gr/default.asp?V\\_DOC\\_ID=828](http://www.akarport.gr/default.asp?V_DOC_ID=828)

LSE Cities. (2014, 12 11). Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space. Ανάκτηση 02 15, 2015, από LSE Cities: <http://lsecities.net/media/objects/events/extrastatecraft-the-power-of-infrastructure-space>

Piraeus Container Terminal SA. (n.d.). Terminal: Key Facts. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Piraeus Container Terminal SA: [http://www.pct.com.gr/pct\\_site/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8&Itemid=274&lang=en](http://www.pct.com.gr/pct_site/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=274&lang=en)

Railroad Forums. (2013, 02 16). Maps showing growth and decline of American railroads. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Railroad.net: <http://www.railroad.net/forums/viewtopic.php?f=136&t=131488>

Tran, N. (n.d.). Map of the US Interstate Highway System. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Highway Act of 1956: <http://highwayactof1956.weebly.com/map-of-the-us-interstate-highway-system.html>

Voyages-SNCF. (2008-2015). About Voyages-SNCF. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Voyages-SNCF.eu: <http://agencies.voyages-sncf.eu/en/sub-agent>

Wikipedia. (n.d.). Scramble for Africa. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Wikipedia: The Free Encyclopedia: [http://en.wikipedia.org/wiki/Scramble\\_for\\_Africa](http://en.wikipedia.org/wiki/Scramble_for_Africa)

Αστικό ΚΤΕΛ Πατρών ΑΕ. (2011-2013). Χειμερινά Δρομολόγια. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Αστικό ΚΤΕΛ Πατρών ΑΕ: <http://www.astikopatras.gr/page67.php>

- ΒΙΟΠΑ Γλαύκου Πάτρας. (2012). Γενικά στοιχεία έργου. Ανάκτηση 02 19, 2015, από ΒΙΟΠΑ Γλαύκου Πάτρας:  
[http://www.viopapatras.gr/v1/index.php?option=com\\_content&view=article&id=48&Itemid=54#](http://www.viopapatras.gr/v1/index.php?option=com_content&view=article&id=48&Itemid=54#)
- Δικηγορικός Σύλλογος Πατρών. (n.d.). Δικαστικές Υπηρεσίες. Ανάκτηση 02 19, 2015, από Δικηγορικός Σύλλογος Πατρών: <http://www.dspatras.gr/v2/>
- Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο. (2011). Το ΕΑΠ Σήμερα. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο:  
<http://www.eap.gr/view.php?artid=1173>
- Μορέας ΑΕ. (n.d.). Λειτουργία: Πληροφορίες Προορισμών. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Μορέας ΑΕ:  
<http://www.moreas.com.gr/summary.asp?catid=16041&tag=13459>
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ. (2014). Έργα-Επενδύσεις. Ανάκτηση 02 19, 2015, από Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ:  
[http://www.patrasport.gr/cms/?page\\_id=1260](http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1260)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ. (2014). Ιστορική Αναδρομή. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ:  
[http://www.patrasport.gr/cms/?page\\_id=511&lang=el](http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=511&lang=el)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ. (2014). Κρουαζιέρα. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ:  
[http://www.patrasport.gr/cms/?page\\_id=53](http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=53)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ. (2014). Το Λιμάνι. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ:  
[http://www.patrasport.gr/cms/?page\\_id=1238](http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1238)
- Πανεπιστήμιο Πατρών. (2014-2015). Εκπαίδευση. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Πανεπιστήμιο Πατρών: <http://www.upatras.gr/el/education>
- Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού. (2015, 01 15). Χωρικές Επιδράσεις της Εγνατίας Οδού. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού:  
[http://observatory.egnatia.gr/04\\_applications/4\\_1\\_spatial\\_effects.htm](http://observatory.egnatia.gr/04_applications/4_1_spatial_effects.htm)
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. (2013, 11 08). Εγκρίθηκε η δημοπράτηση εκτέλεσης συμπληρωματικών έργων στο λιμάνι Κατακόλου. Ανάκτηση 02 15, 2015, από Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας:  
<http://www.pde.gov.gr/gr/enimerosi/deltia-tupou/item/3062-egkrithike-i-dimopratisi-ektelesis-sumpliromatikon-ergon-sto-limani-katakolou.html>
- Σύνδεσμος Εγκατεστημένων Επιχειρήσεων στην Βιομηχανική Περιοχή Πατρών (ΣΕΒΙΠΑ). (2010). Ιστορικό. Ανάκτηση 02 19, 2015, από Σύνδεσμος Εγκατεστημένων Επιχειρήσεων στην Βιομηχανική Περιοχή Πατρών (ΣΕΒΙΠΑ):  
[http://www.sevipa.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12&Itemid=16](http://www.sevipa.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=12&Itemid=16)
- ΤΕΙ Πάτρας. (2007-2008). Το ΤΕΙ Πάτρας. Ανάκτηση 02 15, 2015, από ΤΕΙ Πάτρας: <http://www.teipat.gr/tei/tei.php>

ΤΡΑΙΝΟΣΕ. (2011-2015). Προαστιακός Πάτρας. Ανάκτηση 02 15, 2015, από ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Επιβατικό έργο:

<http://www.trainose.gr/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%B2%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%BF/%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82/%CF%80%CF%81>

ΥΠΕΧΩΔΕ. (n.d.). Μεγάλα Έργα: Γέφυρα Ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου. Ανάκτηση 02 15, 2015, από ΥΠΕΧΩΔΕ: <http://www.minenv.gr/4/45/4505/g450501.html>

## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ**

Εικόνα 1: Ο Διηπειρωτικός Σιδηρόδρομος και το σιδηροδρομικό δίκτυο των ΗΠΑ το 1880 (Σελίδα 16)

Εικόνα 2: Η ραγδαία εξέλιξη της αποικιοκρατίας στην Αφρική από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο (Σελίδα 16)

Εικόνα 32: Το Interstate Highway System των ΗΠΑ σήμερα, υλοποιημένο κατά 99% (Σελίδα 18)

Εικόνα 33: Η διακύμανση της τιμής του πετρελαίου από το 1946 μέχρι και σήμερα (Σελίδα 20)

Εικόνα 34: Οι παγκόσμιες πόλεις σήμερα (Σελίδα 22)

Εικόνα 35: Η ένταση των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο σήμερα (Σελίδα 23)

Εικόνα 36: Ο "ενάρετος" κύκλος των συνδυασμένων μεταφορών (Σελίδα 32)

Εικόνα 37: Τα 30 έργα προτεραιότητας του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Σελίδα 39)

Εικόνα 38: Οι άξονες προτεραιότητας του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Σελίδα 41)

Εικόνα 39: Η "Μπλε Μπανάνα" και οι αναπτυξιακοί άξονες σε Ευρώπη και Μεσόγειο (Σελίδα 42)

Εικόνα 40: Η παντοκρατορία των γαλλικών σιδηροδρόμων στις επιβατικές διευρωπαϊκές μεταφορές (Σελίδα 46)

Εικόνα 41: Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο στη μέγιστη έκφασή του κατά τη λειτουργία του (Σελίδα 48)

Εικόνα 42: Το επίπεδο καταστροφής της σιδηροδρομικής υποδομής από τα ναζιστικά στρατεύματα στο τέλος της Κατοχής (Σελίδα 49)

Εικόνα 43: Η οικονομική κρίση έχει αφήσει ημιτελή τα έργα σε 5 μεγάλους άξονες αυτοκινητοδρόμων (Σελίδα 54)

Εικόνα 44: Οι διευρωπαϊκοί άξονες προτεραιότητας και η αλληλεπίδρασή τους με τον ελλαδικό χώρο (Σελίδα 57)

Εικόνα 45: Ο αναπτυξιακός άξονας "S" (Σελίδα 62)

Εικόνα 46: Ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ (Σελίδα 64)

Εικόνα 47: Ο σιδηροδρομικός άξονας ΠΑΘΕΠ/ΕΙ και τα έργα αναβάθμισής του (Σελίδα 65)

- Εικόνα 48: Η Εγνατία Οδός ως τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού άξονα προτεραιότητας N° 7 (Σελίδα 67)
- Εικόνα 20: Η Ιόνια Οδός στη Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο (Σελίδα 68)
- Εικόνα 491: Η Κεντρική Οδός (E-65) (Σελίδα 68)
- Εικόνα 50: Η Ανατολική Οδός Πελοποννήσου (Σελίδα 69)
- Εικόνα 51: Η σιδηροδρομική Εγνατία και ο σιδηροδρομικός Δυτικός Άξονας (Σελίδα 70)
- Εικόνα 52: Ο Δήμος Πατρέων, το πολεοδομικό συγκρότημα των Πατρών και ο λιμένας του (Σελίδα 71)
- Εικόνα 53: Η δομή του πολεοδομικού συγκροτήματος των Πατρών (Σελίδα 73)
- Εικόνα 54: Οι επικρατούσες δραστηριότητες στο πολεοδομικό συγκρότημα των Πατρών (Σελίδα 74)
- Εικόνα 557: Ο λιμένας των Πατρών και η σχέση του με την πόλη σήμερα (Σελίδα 80)
- Εικόνα 56: Ο λιμένας των Πατρών και η σχέση του με την πόλη σήμερα (Σελίδα 80)
- Εικόνα 2957: Κίνηση εξωτερικού (Σελίδα 86)
- Εικόνα 30: Κίνηση εσωτερικού (Σελίδα 86)
- Εικόνα 31: Το δίκτυο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Πατρών, μετά την υλοποίηση των υπό κατασκευή επεκτάσεών του (Σελίδα 88)
- Εικόνα 32: Σύνθεση των 3 διαφορετικών προτάσεων περί δημιουργίας γραμμής τραμ στην Πάτρα (Σελίδα 90)
- Εικόνα 58: Εξέλιξη του πληθυσμού και της ανεργίας (Σελίδα 92)
- Εικόνα 59: Αξιολόγηση του συστήματος μεταφορών, σύμφωνα με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (Σελίδα 103)
- Εικόνα 60: Πολεοδομική οργάνωση του πολεοδομικού συγκροτήματος των Πατρών (Σελίδα 104)
- Εικόνα 61: Η πρόταση Κ. Μωραΐτη και αρχιτεκτονικής ομάδας «Άρσις» (Σελίδα 106)
- Εικόνα 62: Η πρόταση Α. Monestiroli (Σελίδα 106)