

#### **14. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

##### **α. Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών**

Το πλαίσιο ανάπτυξης της πολιτικής μεταφορών στη χώρα προσδιορίζεται από τις βασικές επιλογές της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της ΕΕ, κεντρική επιδίωξη της οποίας είναι η δημιουργία ενιαίου χώρου για τις μεταφορικές δραστηριότητες σε ολόκληρη την Ένωση, μέσω της εναρμόνισης των εθνικών πολιτικών μεταφορών, της απελευθέρωσης της μεταφορικής αγοράς και της κατάργησης των προστατευτικών θεσμών και μέτρων.

Ο στόχος της δημιουργίας ενιαίου μεταφορικού χώρου περιλαμβάνει και την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών [ΔΕΔ-Μ], επιμέρους στόχοι της οποίας είναι η εξασφάλιση υψηλής κινητικότητας προσώπων και αγαθών, η προσφορά υποδομών υψηλής ποιότητας, η στήριξη του συνόλου των μέσων (τρόπων) μεταφοράς, η βέλτιστη αξιοποίηση του διατιθέμενου δυναμικού των μεταφορικών υποδομών, η προώθηση της διασύνδεσης (intermodality) και της διαλειτουργικότητας των μέσων μεταφοράς (interoperability), καθώς και η κάλυψη του συνόλου του κοινοτικού και Ευρωπαϊκού εδάφους. Η ανάπτυξη των [ΔΕΔ-Μ] περιλαμβάνει τις υποδομές, καθώς και τις διαχειριστικές υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία τους.

Προκειμένου να λειτουργήσουν οι υποδομές ως ενιαίο και συμπαγές δίκτυο, εντάσσονται στα [ΔΕΔ-Μ], πλην των οδικών υποδομών, και οι: α) Σιδηροδρομικοί, θαλάσσιοι και ποτάμιοι διάδρομοι που είναι κατάλληλοι για τις συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίοι, σε συνδυασμό με την αρχική και τελική οδική διασύνδεση, επιτρέπουν τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις. β) Εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης γ) Δίκτυο διαχείρισης και πληροφόρησης

Τα κύρια σημεία της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών είναι:

1. Βελτίωση της ποιότητας με i) ανάπτυξη συστημάτων (συνδυασμός μεταφορικών μέσων, νέες τεχνολογίες, έργα υποδομής, δημόσιες μεταφορές, συναγωνισμός), ii) προστασία περιβάλλοντος (οι συνέπειες των μεταφορών, διευθέτηση της ζήτησης προς μετακίνηση προς περιβαλλοντικά φιλικά μέσα), iii) ασφάλεια (εναρμόνιση των κανόνων, συνολική βελτίωση, καλύτερη παρακολούθηση)
2. Κοινή Αγορά :
  - Πρόσβαση και Δομή της Αγοράς (ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, μείωση του κορεσμού της χωρητικότητας/δυναμικότητας)
  - Εναρμονοποίηση των συστημάτων χρέωσης μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, μείωση των διαφορών μεταξύ των μεταφορικών μέσων
  - Εναρμόνιση των συνθηκών ασφάλειας και υγείας, καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και εργασίας κτλ.)
3. Αναγνώριση των πρακτικών για κοινές ενέργειες με τρίτες χώρες, ενίσχυση των σχέσεων με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς κτλ.

##### **Χαρακτηριστικά των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών**

- i) Το οδικό δίκτυο: α) αποτελείται από αυτοκινητοδρόμους και οδούς υψηλής ποιότητας, συμπληρούμενες από νέες ή διευθετούμενες συνδέσεις, β) περιλαμβάνει τη διαχείριση της κυκλοφορίας και σύστημα πληροφόρησης των χρηστών, βασιζόμενο σε ενεργό συνεργασία των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκή, εθνική και περιφερειακή κλίμακα, γ) παρέχει αδιαλείπτως στους χρήστες του υπηρεσίες, άνεση και ασφάλεια υψηλής και ομοιογενούς στάθμης.
- ii) Το σιδηροδρομικό δίκτυο: α) αποτελείται από το δίκτυο υψηλής ταχύτητας και από γραμμές συμβατικής τεχνολογίας, β) προσφέρει στους χρήστες υψηλό επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας, χάρη στη συνέχεια και τη διαλειτουργικότητά του και χάρη σ' ένα εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου και χειρισμού.
- iii) Το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας: α) το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει ένα σύστημα αποτελούμενο από ποταμούς και διώρυγες, λιμενικές υποδομές και συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, β) τα ελάχιστα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά είναι εκείνα των προδιαγραφών της κατηγορίας IV, γ) οι λιμένες παρέχουν τη διασύνδεση μεταξύ θαλάσσιων και άλλων μεταφορών. Προσφέρουν εξοπλισμό και υπηρεσίες για ταξιδιώτες και εμπορεύματα (υπηρεσίες πορθμείου κ.λπ.).
- iv) Το αεροπορικό δίκτυο συνίσταται από αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος ευρισκόμενους στο κοινοτικό έδαφος και ανοικτούς στην εμπορική εναέρια κυκλοφορία. Οι περιφερειακές συνιστώσες του δικτύου διευκολύνουν την πρόσβαση στον πυρήνα του δικτύου ή συμβάλλουν στη σύνδεση περιφερειακών και απομονωμένων περιοχών.
- v) Το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών συντίθεται από πλωτές και σιδηροδρομικές οδούς, οι οποίες, με την ενδεχόμενη αρχική και / ή τελική οδική διαδρομή τους, καθιστούν δυνατή τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλη απόσταση και την εξυπηρέτηση όλων των κρατών μελών. Το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει επίσης τις εγκαταστάσεις που επιτρέπουν μεταφόρτωση μεταξύ των διαφόρων δικτύων.
- vi) Το δίκτυο διαχείρισης και πληροφόρησης θαλάσσιας κυκλοφορίας αφορά τις υπηρεσίες παράκτιας ή λιμενικής θαλάσσιας κυκλοφορίας, τα συστήματα εντοπισμού του στίγματος των πλοίων, αναφορά

πεπραγμένων για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, επικοινωνίες για εκπομπή σήματος κινδύνου και ασφάλεια στη θάλασσα.

vii) Το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει το σχέδιο αεροναυτιλίας (εναέριος χώρος που διατίθεται στη γενική εναέρια κυκλοφορία, αεροδιάδρομοι και βοηθήματα αεροναυτιλίας), το σύστημα διαχείρισης των ροών της κυκλοφορίας και το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

Η **Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης** παρέχει μια σαφή νομική βάση για τα **Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών**<sup>1</sup> και αναπτύσσει τις Κατευθυντήριες Γραμμές που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες, τον προσδιορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις γενικές σειρές μέτρων για τους τρεις σχετικούς τομείς (Μεταφορές, Ενέργεια και Τηλεπικοινωνίες). Οι κατευθυντήριες γραμμές τροποποιήθηκαν το 2001 (Decision 1346/2001/EC), το 2004 (Decision 884/2004/EC) και το 2005, με τις προτάσεις της ομάδας Van Miert (High Level Group)<sup>2</sup> για την ολοκλήρωση των Δ.Δ.Μ. έως το 2020 (βλ. χάρτη 1). Τα Δ.Δ.Μ. έχουν ευρύτερο χρονικό ορίζοντα (έτος 2025 για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος) (βλ. Χάρτη 2). **Επιπλέον, το Σχέδιο Δράσης της Λισσαβόνας**, όπως αυτό προσδιορίστηκε το Φεβρουάριο 2005<sup>3</sup>, περιλαμβάνει:

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

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στις 5 - 7 - 2005 εξέδωσε ανακοίνωση για την **πολιτική συνοχής για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης / στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές 2007 - 2013**<sup>4</sup>, σε συνέχεια της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβόνας, σύμφωνα με την οποία οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανάληψη δράσης αποδίδουν προτεραιότητα στα 30 έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, που βρίσκονται στα κράτη μέλη και στις περιφέρειες που είναι επιλέξιμα/ες για τον στόχο της σύγκλισης, με ιδιαίτερη προσοχή στις διασυνοριακές συνδέσεις.

**Σε ό,τι αφορά την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, εντός των 14 έργων προτεραιότητας Δ.Δ.Μ. για την Ελλάδα, είναι ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε. (που καταλήγει στην Πάτρα) και το σιδηροδρομικό έργο υπ' αριθμόν 29: «Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου Αδριατικής: Κοζάνη-Καλαμπάκα-Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα-Αντίρριο-Ρίο-Καλαμάτα, ή διαφορετικά όπως ονομάζεται «Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας». Η ένταξη του έργου αποφασίσθηκε τον Απρίλιο του 2004, και αναλύεται στα τμήματα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα, Καλαμπάκα – Κοζάνη, και Ιωάννινα – Αντίρριο/Ρίο – Καλαμάτα. Πρέπει να τονισθεί ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου έχει μετρικό εύρος και επομένως η διασύνδεσή του με το υπόλοιπο μεταφορικό δίκτυο είναι υποτυπώδης και πάντως καθόλου αποτελεσματική.**

#### **β. Σχέδιο ανάπτυξης μεταφορών περιόδου 2007-2013 και εικοσαετίας<sup>5</sup>**

**Οι στόχοι και κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης των Μεταφορών**, είναι η μείωση του χρόνου και κόστους μετακίνησης (προσώπων και αγαθών), εξάλειψη σημείων συμφόρησης, βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, βελτίωση οδικής ασφάλειας, μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, εξοικονόμηση ενέργειας και φυσικών πόρων

**Βασικές αναπτυξιακές επιλογές των επιμέρους τομέων παρέμβασης που αφορούν και/στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας:**

##### Τομέας Παρέμβασης 1 - Σιδηροδρομικές Μεταφορές

- Ολοκλήρωση του «κορμού» του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας (Π.Α.Θ.Ε. / Π.) σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R).
- Ολοκλήρωση αναδιοργάνωσης του Ο.Σ.Ε. (τεχνολογικός εκσυγχρονισμός, προσανατολισμός στην αγορά, προμήθεια επαρκούς και σύγχρονου τροχαίου υλικού, βελτίωση σιδηροδρομικών σταθμών).
- Ολοκλήρωση έργων και δράσεων εμπορευματικού χαρακτήρα (σιδηροδρομική σύνδεση βασικών λιμένων, βιομηχανικών περιοχών και Εμπορευματικών Κέντρων).

<sup>1</sup> Σύμφωνα με την οποία (Κεφάλαιο XV, άρθρα 154, 155 και 156) η Ε.Ε. πρέπει να στοχεύσει στην προώθηση της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών ως βασικό στοιχείο για τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Η δημιουργία των Δ.Δ.Μ. είναι επίσης ένα σημαντικό στοιχείο για την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία της απασχόλησης.

<sup>2</sup> Που το 2003 αξιολόγησε πάνω από 100 έργα, έτσι ώστε να καταλήξει σε 30 έργα προτεραιότητας που έγιναν δεκτά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή την 1/10/2003.

<sup>3</sup> COM (2005) 0299 / 5-7-2005.

<sup>4</sup> COM (2005) 0299 / 5-7-2005.

<sup>5</sup> ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠ ΣΑΑΣ. Η δράση χρηματοδοτήθηκε από την Τεχνική Βοήθεια (Μέτρο 6.2) του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες», 2000-2006

- Βελτίωση λοιπών γραμμών του περιφερειακού δικτύου για αύξηση ασφάλειας και αξιοπιστίας και μείωση χρόνου διαδρομής.
- Ορθολογική επέκταση δικτύου σε περιοχές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται (υλοποιώντας τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και τις εγκεκριμένες προτεραιότητες σε Ευρωπαϊκό επίπεδο) και σύνδεση με αερολιμένες και λιμάνια, με βάση κοινωνικοοικονομικά κριτήρια και αναμενόμενη ζήτηση.
- Άμεση εκλογίκευση της λειτουργίας των υπολοίπων μέσων μεταφοράς ώστε να ευνοείται ο σιδηρόδρομος στις μεσαίου και μεγάλου μήκους διαδρομές τροφοδοτούμενος από τα υπόλοιπα μέσα τα οποία θα εξυπηρετούν περιοχές όπου η σιδηροδρομική εξυπηρέτηση δεν είναι βιώσιμη.
- Ασφάλεια (safety) και προστασία έναντι κακόβουλης ενέργειας (security) στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων, αλλά και προσωπικού και εγκαταστάσεων ΟΣΕ.

#### Πίνακας προτεινόμενων σιδηροδρομικών έργων

Προγραμματική περίοδος 2007-2013 – Ορίζοντας (2020)		Προτεραιότητα		
Τίτλος έργου		A	B	Γ
Έργα ολοκλήρωσης Άξονα ΠΑΘΕ/Π	Κιάτο-Αίγιο (Ροδοδάφνη) (Ηλεκτροκίνηση)	✓		
	Αίγιο (Ροδοδάφνη) – Αγ. Διονύσιος Πατρών	✓		
	Κατασκευή GSM-R στα τμήματα Τιθορέας – Δομοκού και Κιάτου – Πάτρας	✓		
Δυτικός Άξονας	Ιωάννινα – Ρίο (Πάτρα)			✓
	Ρίο – Πάτρα - Καλαμάτα			✓
Συνδέσεις με εμπορευματικά κέντρα, Βιομηχανικές περιοχές & λιμάνια	Αγ. Διονύσιος Πατρών – Νέος Λιμένας Πατρών			✓
	Σύνδεση με ΒΙΠΕ Πατρών			✓
	Σύνδεση με λιμένα Αιγίου			✓
«SOFT» Ενέργειες	ERTMS level I – Προσαρμογή σε ταχύτητα 270 χλμ/ώρα	✓		
	Σηματοδότηση – Τηλεπικοινωνίες περιφερειακού δικτύου, παρακολούθηση σιδηρόδρομων, GSMR	✓		
	Σηματοδότηση του Δυτικού άξονα			✓

Τομέας Παρέμβασης 2 – Αστικές Συγκοινωνίες: α) επέκταση λειτουργίας και υποδομές: Περιλαμβάνονται όλες οι απαραίτητες υποδομές για τη λειτουργία των νέων τμημάτων δικτύου (δημιουργία νέων αμαξοστασίων και κτιριακών εγκαταστάσεων), β) τροχαίο υλικό: προμήθεια νέων οχημάτων και εκσυγχρονισμός, γ) ανάπτυξη συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών: σταθμοί μετεπιβίβασης, χώροι στάθμευσης, συστήματα εισόδου – εξόδου σε σταθμούς μετρό / προαστιακού/ σιδηροδρομικούς κλπ., δ) ασφάλεια και προστασία έναντι κακόβουλης ενέργειας (security): εφαρμογή και πιστοποίηση διαδικασιών για την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, του δικτύου, των οχημάτων και των επιβατών, ε) απόδοση και ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ιδίως με χρήση σύγχρονων τεχνολογιών, στ) εκλογίκευση του συστήματος των δημόσιων μέσων μεταφοράς έτσι ώστε να μην επαναληφθεί το αθηναϊκό πρότυπο των ανταγωνιστικών δημόσιων μέσων.

Τομέας Παρέμβασης 3 - Αεροπορικές Μεταφορές: α) οργάνωση και τροποποίηση σημείων του κανονιστικού πλαισίου - Εναρμόνιση με τις Κοινοτικές Οδηγίες, β) αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών και της υποδομής των αεροδρομίων εποχιακής κίνησης και σημαντικής διεθνούς κίνησης, γ) εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφαλείας με χρήση νέων τεχνολογιών δ) ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων.

Τομέας Παρέμβασης 4 – Εμπορευματικές Μεταφορές: α) δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων<sup>6</sup> σε πόλεις με έντονη παραγωγική δραστηριότητα ή / και εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο, β) προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με σιδηρόδρομο (π.χ. Εμπορευματικά Κέντρα, Σύνδεση λιμένα – σιδηρόδρομου). γ) εξορθολογισμός της μεταφορικής εμπορευματικής αλυσίδας (οργάνωση των μεταφορικών επιχειρήσεων, εξοπλισμός, τηλεματική, εκπαίδευση, αντιμετώπιση ειδικών θεμάτων κλπ), δ) παροχή σύγχρονων μεταφορικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας που να ικανοποιούν πλήρως τις ανάγκες των χρηστών.

Τομέας Παρέμβασης 5 – Οδική Ασφάλεια: α) τεχνικός έλεγχος οχημάτων: διαρκής αναβάθμιση υποδομών, εκπαίδευσης και επιμόρφωσης του προσωπικού, β) έλεγχος οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων: ανάπτυξη κατάλληλου μηχανογραφικού συστήματος, γ) τεχνικός έλεγχος οχημάτων μεταφοράς ευπαθών εμπορευμάτων (ATP), δ) βελτίωση διοικητικής ικανότητας – ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού: διαρκής επιμόρφωση και εκπαίδευση προσωπικού.

Τομέας Παρέμβασης 6 – Οριζόντιες Δράσεις: προώθηση νέων τεχνολογιών, ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, προώθηση μέσων φιλικών προς το περιβάλλον, δημιουργία κατάλληλης υποδομής για τα Ατομα με Ειδικές Ανάγκες (AMEA) κλπ.

<sup>6</sup> Κάτω από το πρίσμα της χωροθέτησής τους σύμφωνα με τις αναπτυξιακές ανάγκες για την εξυπηρέτηση των τοπικών και περιφερειακών παραγωγικών δραστηριοτήτων και την αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της χώρας ως πύλη των Βαλκανίων, ενώ παράλληλα θα καλύπτουν τις προϋποθέσεις του Νόμου 3333/2005 για την ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων.

**Χάρτες 1, 2, 3: Αποτελέσματα του High Level Group για τη διεύρυνση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, Έργα προτεραιότητας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στην Ευρώπη και την Ελλάδα.**

