

2.3.3 Αξιολόγηση των στρατηγικών κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ της ΠΔΕ της θεματικής ενότητας: χωροταξική οργάνωση της περιφέρειας – ανάπτυξη και μεταφορικές υποδομές

Οι **τρεις κύριοι στόχοι** του ΠΠΧΣΑΑ που αφορούν στην αναβάθμιση της μεταφορικής υποδομής στην ΠΔΕ όπως περιγράφονται στην Γ' φάση της μελέτης του ΠΠΧΣΑΑ της ΠΔΕ είναι:

- Η διασφάλιση υψηλού επιπέδου μεταφορικών συνδέσεων της Περιφέρειας με τον Ευρωπαϊκό χώρο και με τις γειτονικές Περιφέρειες της χώρας, ώστε να εξυπηρετείται απόλυτα η ζήτηση μεταφοράς προσώπων και αγαθών που προκύπτει από το χωροταξικό σχέδιο και τις αναπτυξιακές επιλογές κάθε επιπέδου (Ευρωπαϊκού, Εθνικού ή Περιφερειακού).
- Η υποστήριξη του χωροταξικού και αναπτυξιακού προτύπου με διασφάλιση οδικών συνδέσεων ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης μεταξύ όλων των πόλων ανάπτυξης.
- Η διασφάλιση οικονομικής βιωσιμότητας και της περιβαλλοντικής αειφορίας των επιλογών του συστήματος μεταφορών.

Στη μελέτη αναπτύχθηκαν δύο σενάρια επιλογών αναβάθμισης των μεταφορικών δικτύων (που διαφέρουν στους τομείς των οδικών, των σιδηροδρομικών και των συνδυασμένων μεταφορών): οι ρεαλιστικές / απαραίτητες (βασική πρόταση) και οι πιθανές / επιθυμητές ("εφεδρική" πρόταση). Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονταν έργα που εκτιμάται ότι θα υλοποιηθούν μέσω του Γ' ΚΠΣ και του Ταμείου Συνοχής [ΤΣ]. Στην δεύτερη εντάσσονταν έργα που ήταν σαφώς ανώριμα για να ενταχθούν στο Γ' ΚΠΣ και στο ΤΣ, η υλοποίησή τους όμως μέχρι τον χρονικό ορίζοντα του σχεδίου είχε θεωρηθεί ως πιθανή (μεταξύ αυτών και έργα που προγραμματίζονταν να υλοποιηθούν με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα).

Από το κείμενο του ΦΕΚ που δημοσιεύτηκε για το ΠΠΧΣΑΑ της ΠΔΕ προκύπτει εμμέσως πλην σαφώς (σε ότι αφορά αυτή την θεματική ενότητα) ότι έχει υιοθετηθεί η "εφεδρική" πρόταση

Οι στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ που αφορούν στην αναβάθμιση του οδικού δικτύου της ΠΔΕ είναι οι εξής:

- **Λειτουργία των διευρωπαϊκών αξόνων: ΠΑΘΕ (Ολυμπία Οδός) και Δυτικός Άξονας (Ιονία Οδός και Νότια δυτική πύλη χώρας (Πάτρα – Πλατυγιάλι Αστακού) – Ναύπακτος προς Φωκίδα, Λαμία, Βόλος (η λεγόμενη "Διαγωνίος")),** οι οποίοι θα άρουν την σχετική απομόνωση της περιφέρειας από τους λειτουργούντες αναπτυξιακούς άξονες της χώρας (ανατολικό άξονα και βορρά – νότου (Εγνατία)).
- **Λειτουργία των πιο σημαντικών εθνικών / διαπεριφερειακών αξόνων για την ΠΔΕ:**
 - ο Αγρίνιο (σύνδεση με Δυτικό άξονα Πλατυγιάλι, Πάτρα) – Καρπενήσι – Λαμία – Βόλος
 - ο Ναύπακτος – Θέρμο – Προυσός – Καρπενήσι – Καρδίτσα
 - ο Σύνδεση ευρύτερης περιοχής Πατρών – Αιγίου με Τρίπολη (με δύο άξονες)
 - ο Σύνδεση διπλόλου Πύργου – Αμαλιάδας με Τρίπολη / Μεγαλόπολη με άξονα Πύργος (σε σύνδεση με δυτικό άξονα και Κατάκολο) – Αρχαία Ολυμπία – Τρίπολη – Ναύπλιο – Επίδαυρος (άξονας ανάδειξης πολιτιστικών πόρων διεθνούς σημασίας)
 - ο Άξονας Αρχαία Ολυμπία, Ανδρίτσαινα, Επικούρειος Απόλλωνας, προς Μεγαλόπολη
 - ο Άξονας Ηγουμενίτσα-Πρέβεζα-Άκτιο-Βόνιτσα-Σύνδεση με Δυτικό Άξονα (Κατούνα)
- **Λειτουργία – αναβάθμιση των σημαντικότερων για την ανάπτυξη της ορεινής ενδοχώρας ενδοπεριφερειακών αξόνων:**
 - ο Σύνδεση Πύργου με εθνική οδό 111 Πάτρας – Τρίπολη / πορεία υλοποίησης
 - ο Αρχαία Ολυμπία – Λάλας 111
 - ο Σύνδεση νότιας παράκτιας ζώνης ΠΕ Ηλείας με Ανδρίτσαινα – Επικύρειο Απόλλωνα

Ο βαθμός υλοποίησης της κατεύθυνσης του ΠΠΧΣΑΑ για ολοκλήρωση και λειτουργία των διευρωπαϊκών αξόνων είναι ιδιαίτερα μικρός και οφείλεται στην πολύχρονη διακοπή εργασιών των έργων (λόγω των μεταβολών στο οικονομικό και χρηματοδοτικό τους περιβάλλον). Η αρνητική αυτή εξέλιξη στην καλύτερη περίπτωση θα επιφέρει: επιμήκυνση των χρονοδιαγραμμάτων ολοκλήρωσης, ενώ δεν είναι διασφαλισμένη η ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου της σύμβασης παραχώρησης για την Ολυμπία Οδό. Ο μελετητής θεωρεί ότι, περιορισμός του τμήματος παραχώρησης θα έχει αρνητικές αναπτυξιακές συνέπειες για την ΠΔΕ και ότι είναι αναγκαία η ολοκλήρωση του έργου παραχώρησης σύμφωνα με τον αρχικό προγραμματισμό.

Σε ό,τι αφορά τους διαπεριφερειακούς άξονες υπάρχουν δρομολογημένα έργα για την υλοποίησή τους, αλλά υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωσή τους, ενώ παρόμοια είναι η κατάσταση και για τους ενδοπεριφερειακούς άξονες.

Όσον αφορά αστικούς οδικούς άξονες, σημαντική εξέλιξη για την πόλη της Πάτρας συνιστούν:

- Η κατασκευή των κάθετων αρτηριών σύνδεσης της ΠΑΘΕ (Ευρεία Παράκαμψη) με την παραλιακή ζώνη, δηλαδή της αρτηρίας Διακονιάρη (οδός Ελ. Βενιζέλου) και των Παραγλαύκιων αρτηριών
- Η κατασκευή της Μικρής Περιμετρικής – η ολοκλήρωση της οποίας καθυστερεί πάρα πολύ λόγω πληθώρας τεχνικών και συμβατικών προβλημάτων – και η προγραμματισμένη διάνοιξη της οδού Κανακάρη και η σύνδεσής της με τη ΝΕΟ Πατρών – Κορίνθου.

Οι εξελίξεις όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο σε σχέση με την στρατηγική κατεύθυνση του θεσμοθετημένου ΠΠΧΣΑΑ για ολοκλήρωση και λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα έχει ως εξής (βλέπ. κεφ. Α.1.1.α.6-3.6):

- Η υλοποιούμενη αναβάθμιση της γραμμής Κιάτου – Πάτρας (Ρίου) γίνεται με προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στην εφεδρική πρόταση του ΠΠΧΣΑΑ (ηλεκτροδοτούμενη γραμμή διεθνούς πλάτους), σαφώς αναβαθμισμένες σε σχέση με τη βασική πρόταση. Το έργο πάντως, κατά τις επίσημες εκτιμήσεις του φορέα κατασκευής (ΕΡΓΟΣΕ), **δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί εντός των χρονικών περιθωρίων του ΕΣΠΑ, παρά μόνο στο τμήμα του μέχρι το Ρίο**. Το τμήμα Ρίου – Πάτρας – νέου λιμένα προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί κατά την επόμενη προγραμματική περίοδο, με τα προβλήματα που περιγράφησαν στο Κεφ. Α.1.1.α.6-3.6, καθώς και το τμήμα Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτας.
- **Η διακοπή της λειτουργίας του υπόλοιπου μετρικού δικτύου Πελοποννήσου επ' αόριστον πλην του τμήματος Κορίνθου – Πάτρας, ουσιαστικά αποδυναμώνει το σιδηρόδρομο και αποκόπτει την Πελοπόννησο σιδηροδρομικά με σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για την προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης της ΠΕ Ηλείας** μιας και η τελευταία πλήττεται άμεσα από την εξέλιξη αυτή. Η προοπτική του κλάδου Πάτρας – Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας, (για τον οποίο υπάρχει σχετική μελετητική προεργασία από την ΕΡΓΟΣΕ) σε συνάρτηση και με την προώθηση των οδικών έργων της Ολυμπίας οδού αξιολογείται ως κρίσιμη προτεραιότητα για την βιώσιμη χωρική ανάπτυξη της ΠΕ της Ηλείας, αλλά και την εδαφική, κοινωνική και οικονομική συνοχή της ΠΔΕ.

Θαλάσσιες μεταφορές

Οι εξελίξεις όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με τις στρατηγικές κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου ΠΠΧΣΑΑ συνοψίζονται στα παρακάτω:

- α) Ολοκληρώθηκε και έχει τεθεί σε λειτουργία από το καλοκαίρι του 2010 τμήμα του νέου λιμένα Πάτρας.
- β) Η κατασκευή του υπόλοιπου εμπορικού τμήματος της Α' Φάσης του νέου λιμένα (πολυχρηστικό κρηπίδωμα) παρουσιάζει τις καθυστερήσεις που περιγράφησαν στο κεφ. Α.1.1.α.6-3.6, ωστόσο θεωρείται απαραίτητη η λειτουργία του και για την προοπτική ενίσχυσης των εμπορικών φορτίων του σιδηροδρόμου.

Ο λιμένας Κατακόλου έχει σημειώσει θεαματικά αποτελέσματα ως λιμένας κρουαζιέρας και ήδη οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις δεν επαρκούν. Έχει επικαιροποιηθεί το Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης του λιμένα με πρόβλεψη προσθήκης 2 επί πλέον θέσεων ελλιμενισμού. Δεδομένης της σημασίας που δίνεται από το ΠΠΧΣΑΑ για την ανάδειξη του τουριστικού πόλου της Αρχαίας Ολυμπίας - Αρχαίας Ήλιδας και της ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας στα πλαίσια της εθνικής τουριστικής πολιτικής, **η αναβάθμιση του λιμένα πρέπει να θεωρηθεί έργο προτεραιότητας**.

Ο λιμένας Πλατυγιαλίου Αστακού εξελίσσεται σε δυναμικό εμπορικό λιμένα, ικανό να εξυπηρετήσει σχεδόν όλη τη γκάμα φορτίων (Ε/Κ, Ro – Ro, car terminal, γενικό φορτίο, ογκώδη και οχηλά φορτία) και προσελκύει ήδη σημαντικό αριθμό χρηστών. Η δυναμική του αναμένεται να ενισχυθεί με την πρόοδο της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής του με αυτή. Διαθέτει τη μοναδική στη χώρα Ελεύθερη Βιομηχανική Ζώνη, η οποία εμφανίζει θετική δυναμική και προοπτική.

Αεροπορικές μεταφορές

Οι εξελίξεις όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές σε σχέση με τις στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ συνοψίζονται στα παρακάτω:

Το Α/Δ Ακτίου με την αναβαθμισμένη υποδομή που διαθέτει είναι προς το παρόν η σημαντικότερη εγκατάσταση αεροπορικών μεταφορών στην ΠΔΕ. Λειτουργεί ικανοποιητικά και οι προοπτικές του είναι θετικές συναρτημένες με την εξέλιξη της τουριστικής αγοράς της περιοχής επιρροής του, στην οποία περιλαμβάνονται η Λευκάδα και η ΠΕ Πρέβεζας της περιφέρειας Ηπείρου, αλλά προοπτικά και οι δυτικές ακτές της Αιτωλ/νίας και του Αμβρακικού του δήμου Ακτίου – Βόνιτσας.

Το Α/Δ Αράξου, το οποίο εμφανίζει σημαντική δυναμική όσον αφορά την εξυπηρέτηση ναυλωμένων πτήσεων, παρουσιάζει θετικές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης με δεδομένη την αναγκαιότητά του λόγω της εγγύτητάς του με το μεγαλύτερο πολεοδομικό συγκρότημα του δυτικού διαμερίσματος της χώρας (Πάτρα).

Σε ό,τι αφορά την εξυπηρέτηση επιβατικής δραστηριότητας στο Α/Δ Ανδραβίδας με δημιουργία σχετικής υποδομής, η εγγύτητα με το Α/Δ Αράξου σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των εθνικού οδικού δικτύου (Ολυμπία Οδός) καθιστούν προβληματική τη βιωσιμότητα του εγχειρήματος, ή ακόμα και τη δυνατότητα χρηματοδότησης από κοινοτικούς πόρους, (εφόσον κριθεί ότι προσκρούει στον κανόνα της μη διακινδύνευσης της βιωσιμότητας άλλων «ανταγωνιστικών» ομοειδών εγκαταστάσεων που έχουν επίσης χρηματοδοτηθεί από κοινοτικούς πόρους). Σε κάθε περίπτωση και ανεξάρτητα από τις κοινοτικές πολιτικές στο ζήτημα της χρηματοδότησης, **το ζήτημα της ανάπτυξης επιβατικής δραστηριότητας στο Α/Δ**

Ανδραβίδας πρέπει να εξεταστεί αποκλειστικά με κριτήρια συνδυασμένης βιωσιμότητας με το Α/Δ Αράξου, προκειμένου να διασφαλιστεί η βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων.

Σημαντική έλλειψη παραμένει η αδυναμία εξυπηρέτησης ευπαθών προϊόντων που προσφέρονται για αεροπορική διακίνηση (π.χ. νωπά πρώιμα φρούτα και λαχανικά), έλλειψη που επηρεάζει κυρίως τις περιοχές Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας. Δεδομένου του κόστους των απαιτούμενων εγκαταστάσεων αλλά και των οικονομικών κλίμακας που απαιτούνται για τη βιωσιμότητα τέτοιας δραστηριότητας, **εκτιμάται ότι θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο ανάπτυξης σε ένα από τα Α/Δ της ΠΔΕ μιας εγκατάστασης που θα εξυπηρετούσε ολόκληρη την περιφέρεια.**

Συνδυασμένες μεταφορές

Στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών **σημειώνονται μεγάλες αποκλίσεις από τις στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ.**

Στην περιοχή της Πάτρας, η διακοπή της λειτουργίας της σιδηροδρομικής σύνδεσής της και προοπτικά η μη ολοκλήρωση του πολυχρηστικού κρηπιδώματος, καθώς και η εκκρεμότητα όσον αφορά τον κλάδο της σιδηροδρομικής γραμμής νότια του νέου λιμένα η οποία επηρεάζει και την σιδηροδρομική σύνδεσή του για διακίνηση φορτίων, ουσιαστικά «παραπέμπουν στις καλένδες» την ανάπτυξη συνδυασμένης σιδηροδρομικής – θαλάσσιας μεταφοράς και αποδυναμώνουν τη βασική πρόβλεψη του ΠΠΧΣΑΑ. Αποκλείουν επίσης για το προβλεπτό μέλλον την ανάπτυξη δραστηριότητας διακίνησης Ε/Κ (ΣΕΜΠΟ). Σημειώνεται ωστόσο ότι υπάρχει σημαντική αύξηση της διακίνησης φορτίων με συνδυασμένη οδική – θαλάσσια μεταφορά από τον λιμένα. Η μη χωροθέτηση της χρήσης εμπορευματοκέντρου στο οικόπεδο Πειραιϊκής - Πατραϊκής αποτελεί ασφαλώς αρνητική εξέλιξη. Δεν διαφαίνεται προοπτική άμεσης δημιουργίας εμπορευματοκέντρου σε άλλη θέση, με άλλη επικρατούσα εναλλακτική λύση την εγκατάστασή του στον χώρο του ΒΙΟΠΑ. Ο ιδιωτικός τομέας έχει καλύψει τις ανάγκες του εκμεταλλευόμενος τις προβλέψεις του Ν. 3333/2005 περί εμπορευματοκέντρων ή του ΠΔ 79 /2004 (περί Σταθμών Φορτηγών), σε διάφορες θέσεις στην ευρύτερη περιοχή.

Ο Αστακός εξελίσσεται σε σημείο διακίνησης φορτίων με συνδυασμένη οδική – θαλάσσια μεταφορά, ωστόσο, δεν έχει προκύψει προοπτική ανάπτυξης εγκαταστάσεων εμπορευματοκέντρου (logistics). Ο λιμένας λειτουργεί ως απλό σημείο επαφής των δύο μέσων. Δεν υπάρχουν πάντως εμπόδια για την ανάπτυξη εγκαταστάσεων εμπορευματοκέντρου αν και όταν εμφανιστεί ικανή προς τούτο ζήτηση.

Διαπιστώσεις, εκτιμήσεις, προτεινόμενα μέτρα, ενέργειες και δράσεις

Και στον τομέα των μεταφορών για την αξιολόγηση της εφαρμογής των κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ διαπιστώνεται η αναγκαιότητα διάκρισης δύο υποπεριόδων των ετών πριν και μετά την οικονομική ύφεση και κρίση. Στην α΄ υποπερίοδο υπήρξε ένας ρυθμός υλοποίησης των έργων που θα μπορούσε να αξιολογηθεί ως ικανοποιητικός ενώ για την β΄ υποπερίοδο υπάρχει ιδιαίτερα στα οδικά και σιδηροδρομικά έργα διευρωπαϊκής σημασίας αξιοσημείωτη στασιμότητα, που επηρεάζει με υψηλό αρνητικό πρόσημο την πορεία βιώσιμης ανάπτυξης της περιφέρειας.

Συνέπειες των αρνητικών οικονομικών εξελίξεων της τελευταίας περιόδου είναι και η διαγραφή και στην επόμενη προγραμματική περίοδο (2013-2020) έργων σημαντικών για την περιφέρεια, όπως ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας και η συνακόλουθη μη σιδηροδρομική σύνδεση της ΝΑΒΙΠΕ Αστακού με αυτόν, αλλά και η υποβάθμιση σε εθνικό / διαπεριφερειακό άξονα της “Διαγωνίου” συμπεριλαμβανομένης και της σχετικής στασιμότητας των έργων λειτουργίας της, παρά την δεδομένη αξιολόγηση της αναβάθμισης της ως υψηλής προτεραιότητας για την ΠΔΕ, γνωστού όντως ότι συγκρίνει κατά πολύ την χρονική απόσταση της Πάτρας και ολόκληρης της ΠΔΕ από την Βόρεια Ελλάδα – Θεσσαλονίκη και Λάρισα – Βόλο, χωρίς να χρειάζεται η διέλευση από την Αττική.

Συνοψίζοντας (σύμφωνα και με τον πίνακα αξιολόγησης), ο βαθμός υλοποίησης της εφαρμογής της στρατηγικής κατεύθυνσης για κατασκευή και λειτουργία των οδικών αξόνων διευρωπαϊκού επιπέδου είναι πολύ μικρός (1) παρά την μεγάλη σημαντικότητα αυτών των έργων για την βιώσιμη ανάπτυξη της ΠΔΕ (βαθμός 3+), ο βαθμός υλοποίησης της κατεύθυνσης για αναβαθμισμένη λειτουργία των εθνικών / διαπεριφερειακών οδικών αξόνων είναι μέτριος (2), ενώ η σημαντικότητα των έργων είναι μεγάλη (βαθμός 3) και τέλος ο βαθμός υλοποίησης της στρατηγικής κατεύθυνσης για αναβάθμιση της λειτουργίας των ενδοπεριφερειακών αξόνων που είναι ιδιαίτερης σημασίας για την ανάπτυξη και βελτίωση της προσπελασιμότητας της ορεινής ενδοχώρας είναι επίσης μέτριος (2).

Διαπιστώνεται ακόμη ότι η σημερινή κατάσταση από πλευράς εξυπηρέτησης της Πάτρας και όλης της ΠΔΕ από το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι χειρότερη από αυτήν κατά την εκπόνηση της μελέτης του ΠΠΧΣΑΑ, με τα εκτελούμενα έργα να έχουν συντελέσει προς το παρόν στην πλήρη αποκοπή της ΠΔΕ από τον σιδηρόδρομο. Μέχρι και τις αρχές προς τα μέσα της ερχόμενης προγραμματικής περιόδου (2013-2020), που

υπολογίζεται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα μέχρι του λιμένα της Πάτρας η κατάσταση αυτή εκτιμάται ότι θα παραμείνει ως έχει.

Με βάση τα πιο πάνω ο βαθμός υλοποίησης των έργων σιδηροδρομικών μεταφορών είναι και αυτός χαμηλός (1).

Σε ότι αφορά την στρατηγική κατεύθυνση του ΠΠΧΣΑΑ για αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών του νέου λιμένα της Πάτρας και του λιμένα της ΝΑΒΙΠΕ Πλατυγιαλίου – Αστακού, η κατεύθυνση έχει βρει ανταπόκριση στην πράξη σ' ότι αφορά τον λιμένα της ΝΑΒΙΠΕ που είναι από τους πιο σύγχρονα εξοπλισμένους της Μεσογείου και μερικώς στο επιβατικό τμήμα του λιμένα Πατρών που λειτουργεί τα τελευταία χρόνια ικανοποιητικά, χωρίς ωστόσο να είναι βέβαιο ότι το εμπορικό τμήμα του λιμένα (που δεν έχει ξεκινήσει), θα ενταχθεί στην επόμενη προγραμματική περίοδο. Σημειώνεται ότι σε αλληλοεξάρτηση με το ανεκτέλεστο ακόμη εμπορικό τμήμα (πολυχρηστικό κρηπίδωμα), βρίσκεται και η απαραίτητη για την λειτουργία του τελευταίου δημιουργία εμπορευματοκέντρου σε άμεση χωρική συσχέτιση με το εμπορικό τμήμα του λιμένα (εμπορευματοκέντρο το οποίο δεν έχει καν χωροθετηθεί ακόμη). Και τα δύο αξιολογούνται ως απαραίτητα και για την λειτουργία του λιμένα ως νότιας δυτικής πύλης της χώρας και για την βιώσιμη λειτουργία της αναβαθμισμένης (ηλεκτροδοτούμενης γραμμής διεθνούς πλάτους) σιδηροδρομικής γραμμής και ως γραμμής εμπορικού φορτίου και όχι απλά ως επιβατικής.

Όπως αξιολογήθηκε και προηγουμένως η ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης του λιμένα αναψυχής του Κατακόλου προβλέπεται να επηρεάσει ακόμη περισσότερο θετικά την κίνηση κρουαζιερόπλοιων (η οποία ήδη έχει αυξηθεί θεαματικά τα τελευταία χρόνια), με θετικότερες προοπτικές για την τουριστική κίνηση στην ευρύτερη περιοχή Αρχαίας Ολυμπίας – Αρχαίας Ηλίδας, σε συνάρτηση βέβαια με την οδική αναβάθμιση του δρόμου Κατάκολο-Ολυμπία οδός-Αρχαία Ολυμπία και την λειτουργία της Ολυμπίας Οδού.

Ο βαθμός υλοποίησης της κατεύθυνσης του ΠΠΧΣΑΑ για αναβάθμιση του ρόλου και της κίνησης του αεροδρομίου Αράξου (με βάση τα στοιχεία του Κεφ. Α.1.1.α.6-3.6), μπορεί να χαρακτηριστεί ως ικανοποιητική, ενώ το Α/Δ Ακτίου είναι προς το παρόν η σημαντικότερη εγκατάσταση αεροπορικών μεταφορών της Π.Δ.Ε. με ακόμη θετικότερες προοπτικές.

Η ανάπτυξη επιβατικής δραστηριότητας στο Α/Δ Ανδραβίδας πρέπει να μελετηθεί αποκλειστικά με κριτήρια συνδυασμένης βιωσιμότητας με το Α/Δ Αράξου και συμπληρωματικά με το ενδεχόμενο ανάπτυξης σε ένα από τα δύο Α/Δ εγκατάστασης εξυπηρέτησης ευπαθών προϊόντων που θα εξυπηρετούσε ολόκληρη των περιφέρειας.

Οι μεγαλύτερες αποκλίσεις από τις στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ παρουσιάζονται στον τομέα συνδυασμένων μεταφορών με τα σημερινά αλληλοσυνδεόμενα πιο κάτω δεδομένα και τις διαφορούμενες προοπτικές τους:

- η προς το παρόν διακοπή της λειτουργίας της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας (μέχρι την ολοκλήρωση των έργων που προχωρούν με βραδύτατους ρυθμούς και με ερωτηματικά)
- η μη κατασκευή και η έλλειψη προγραμματισμού για το εμπορικό τμήμα του λιμένα Πατρών (πολυχρηστικό κρηπίδωμα)
- η εκκρεμότητα της τύχης και του χαρακτήρα του κλάδου της σιδηροδρομικής γραμμής νότια του λιμένα
- η μη χωροθέτηση και εγκατάσταση δημιουργία σύγχρονου εμπορευματοκέντρου απαραίτητου για την λειτουργία του εμπορικού τμήματος του λιμένα

Στην περίπτωση που δεν αναστραφούν επί το θετικότερο τα πιο πάνω αρνητικά δεδομένα και εξελίξεις, η ανάπτυξη συνδυασμένης σιδηροδρομικής - θαλάσσιας μεταφοράς παραπέμπεται στο μέλλον με αποτελέσματα αρνητικά για την προοπτική μιας από τις σημαντικότερες στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ (βαθμός υλοποίησης της κατεύθυνσης του ΠΠΧΣΑΑ: μικρός (1)).

Η διέξοδος από την στασιμότητα και τις μεγάλες καθυστερήσεις, όσων από τα έργα μεταφορών στρατηγικής σημασίας βρίσκονται σε παρόμοια κατάσταση (στασιμότητας), αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για την βιώσιμη ανάπτυξη της περιφέρειας και απαιτούνται άμεσες αποφάσεις για την γρήγορη ενεργοποίησή τους, αποτελώντας όλα έργα α' προτεραιότητας, συμβάλλοντος συνθετικά στην μελλοντική ανάκαμψη και αναβάθμιση του ρόλου της περιφέρειας.

Με αυτή την έννοια και οι στρατηγικής σημασίας ενδοπεριφερειακοί οδικοί άξονες που βελτιώνουν την **προσπελασιμότητα στις ορεινές κωμοπόλεις και στην ορεινή ενδοχώρα συνιστούν έργα και παρεμβάσεις της ίδιας προτεραιότητας με την λειτουργία των διευρωπαϊκών αξόνων, στα πλαίσια των αρχών της ευρωπαϊκής πολιτικής για εδαφική, κοινωνική και οικονομική συνοχή**, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των ορεινών περιοχών και αυτών που είναι πιο απομακρυσμένες από τους άξονες ανάπτυξης.

ΚΕΝΗ ΣΕΛΙΔΑ

Ανάγκη αναθεώρησης – εξειδίκευσης ΠΠΧΣΑΑ

Από τις παραπάνω διαπιστώσεις και εκτιμήσεις προκύπτει ότι δεν απαιτείται αναθεώρηση των στρατηγικών κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ αυτής της θεματικής ενότητας, όπως άλλωστε γίνεται αντιληπτό και από τον υψηλό βαθμό συνάφειας της συντριπτικής πλειοψηφίας των κατευθύνσεων με τους στόχους και τις αντίστοιχες κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ και της εθνικής πολιτικής μεταφορών (βλέπε κεφ. Α.1.1.α.1-1, κεφ. Α.1.1.α.2-14). Από τα πράγματα, ωστόσο, είναι αναγκαστική η χρονική μετατόπιση ορισμένων έργων ή / και μελετών και η περαιτέρω διερεύνηση της βιώσιμης λειτουργίας τους εκτιμώντας το αναπτυξιακό όφελος που προσφέρουν στην περιφέρεια σε σχέση με το κατασκευαστικό και λειτουργικό τους κόστος. Με αυτή την έννοια δεν αναθεωρούνται οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του ενιαίου μεταφορικού δικτύου της περιφέρειας, αλλά απαιτείται να εξειδικευθεί σε ποια προγραμματική περίοδο θεωρείται ως εφικτή η κατασκευή και λειτουργία ορισμένων έργων που βρίσκονται επί 10 χρόνια σε στασιμότητα και να προσδιοριστεί ο μεταφορικός τους ρόλος σύμφωνα με τη σημερινή κατάσταση και τις προοπτικές της, στα πλαίσια βέβαια και της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας και της διάρκειάς της.

Οι παρεμβάσεις – έργα για τα οποία χρειάζονται οι παραπάνω εξειδικεύσεις και περαιτέρω διερευνήσεις είναι:

- ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας και η μεταφορική / αναπτυξιακή του σημασία
- ο ρόλος του Α/Δ Ανδραβίδας ως συμπληρωματικού του Α/Δ Αράξου το οποίο ήδη έχει χαρακτηριστεί ως διεθνές (2007) εμφανίζοντας ανερχόμενη δυναμική
- η λειτουργία του εμπορικού τμήματος του λιμένα Πατρών (προγραμματική περίοδος έναρξης λειτουργίας – προσδοκώμενα οφέλη – απαραίτητη λειτουργία εμπορευματοικού κέντρου κ.κ.)
- ο σιδηροδρομικός άξονας Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα με εξειδίκευση του χαρακτηρισμού του

Αποσαφηνίζεται ότι δεν θεωρούμε ότι απαιτείται ουσιαστική αναθεώρηση των κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ που αναφέρονται στις πιο πάνω παρεμβάσεις – μεγάλα έργα μεταφορών, αλλά μόνο οι αναφερόμενες πιο πάνω εξειδικεύσεις και συμπληρώσεις.

Οι προοπτικές για αειφορική ανάπτυξη της Περιφέρειας

Η ολοκλήρωση των μεταφορικών υποδομών στρατηγικής σημασίας για την οριστική άρση της σχετικής απομόνωσης της Π.Δ.Ε. και την σταδιακή ανάδειξή της σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και νότια δυτική πύλη της χώρας, είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την σταδιακή διαμόρφωση των νέων αναπτυξιακών αξόνων (Ιονίας Οδού, Ολυμπίας Οδού, «Διαγωνίου»), και αναπτυξιακών πόλων της Περιφέρειας, οι οποίοι εκτιμάται ότι θα συμβάλλουν αποφασιστικά στη διαμόρφωση των προοπτικών βιώσιμης ανάπτυξης της περιφέρειας.

Οι καθυστερήσεις των περισσότερων από τα μεγάλα έργα μεταφορών κάνουν απαραίτητη την χρονική μετατόπιση της ολοκλήρωσής τους, ορισμένων για το τέλος της επόμενης προγραμματικής περιόδου. Με αυτές τις προϋποθέσεις οι προοπτικές για την βιώσιμη (αειφορική) ανάπτυξη της περιφέρειας στον τομέα των μεταφορών είναι :

- η σταδιακή διαμόρφωση ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών της ευρύτερης περιοχής της Πάτρας και του τρίπολου Αγρίνιο-Μεσολόγγι-Πλατυγιάλι Αστακού με παράλληλη ολοκλήρωση της λειτουργίας των οδικών και σιδηροδρομικών διευρωπαϊκών αξόνων σε συνάφεια με τον στόχο της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της Ε.Ε. και του εθνικού στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης των μεταφορών (2007-2013) για την **δημιουργία ενιαίου μεταφορικού χώρου** που περιλαμβάνει και την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών [ΔΕΔ-Μ] (βλέπε κεφ.Α.1.1.α.2-14). Υπενθυμίζεται ότι οι επιμέρους στόχοι των ανωτέρω στα πλαίσια της βιώσιμης (αειφορικής) ανάπτυξης των μεταφορών είναι η εξασφάλιση υψηλής κινητικότητας προσώπων και αγαθών, η προσφορά υποδομών υψηλής ποιότητας, η βέλτιστη αξιοποίηση του διατιθέμενου δυναμικού των μεταφορικών υποδομών, η **προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των μέσων μεταφοράς** καθώς και η κάλυψη του συνόλου του κοινοτικού και ευρωπαϊκού εδάφους.
- η λειτουργία αναβαθμισμένης διπλής ηλεκτροδοτούμενης σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού διεθνούς πλάτους στο τμήμα Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα και μονής κανονικού πλάτους στο τμήμα Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα σε σύνδεση με τον νέο λιμένα Πατρών (με την προοπτική σημαντικής αύξησης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με το σιδηρόδρομο και αντίστοιχη μείωσή τους μέσω φορτηγών) καθώς και σε σύνδεση με την ΒΙΠΕ Πατρών και το αεροδρόμιο του Αράξου, η οποία σε συνδυασμό με τις ήδη λειτουργούσες με σύγχρονο εξοπλισμό σιδηροδρομικές τουριστικές γραμμές Κατακόλου-Αρχαίας Ολυμπίας και οδοντωτού Διακοπτού-Καλαβρύτων αυξάνουν σημαντικά την λειτουργία και χρήση αειφορικών μεταφορικών μέσων στην Π.Δ.Ε.
Σημειώνεται ότι η ολοκλήρωση της σύγχρονης αυτής σιδηροδρομικής υποδομής επιτρέπει χρόνους διαδρομής μικρότερους των δύο ωρών για την επιβατική σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας με την Αθήνα, εξέλιξη που μπορεί να καταστήσει τον σιδηρόδρομο ασυναγώνιστο στη συγκεκριμένη αγορά.
- η ισότιμη και ισόρροπη βελτίωση της προσπελασιμότητας και άρση της απομόνωσης των ορεινών μειονεκτικών περιοχών και ιδίως η βελτίωση της προσπελασιμότητας των ορεινών κωμοπόλεων και «κεφαλοχωριών» με την ολοκλήρωση της αναβαθμισμένης λειτουργίας των στρατηγικής σημασίας

ενδοπεριφερειακών αξόνων που διέρχονται από αυτές τις περιοχές, στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης τους και σε συνάφεια με την ευρωπαϊκή πολιτική της εδαφικής συνοχής.

- Η δραστική μείωση της διαμπερούς – υπερτοπικού χαρακτήρα κίνησης οχημάτων από τις πόλεις και οικισμούς της περιφέρειας με την ολοκλήρωσή της λειτουργίας οδικών παρακάμψεων και περιμετρικών αρτηριών που αποτελούν τμήματα ή συνδέσεις με τους διευρωπαϊκούς, εθνικούς – διαπεριφερειακούς ή / και ενδοπεριφερειακούς οδικούς άξονες.
- Οργάνωση της κυκλοφορίας οχημάτων – πεζών των πόλεων και κωμοπόλεων της περιφέρειας μέσα από την οργάνωση και ιεράρχηση ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών, ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, αποσυμφόρησης από την κυκλοφορία ΙΧ των κέντρων των πόλεων με ολοκληρωμένες αναπλάσεις και μέτρα περιορισμούς της χρήσης του ΙΧ, δημιουργίας ενός βασικού δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με προτεραιότητα τα μεγάλα και μεσαία αστικά κέντρα της περιφέρειας.