

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ
ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΣΚΟΠΟΥ**

Γ. Κουμπάρáκης, Ερευνητής ΕΜΠ, Πτυχιούχος Γεωγραφίας- MSC ΕΜΠ,
Υπ. Διδάκτωρ ΕΜΠ

Ε. Μπακογιάννης, Δρ. Πολεοδόμος- Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός ΕΜΠ

Μ. Σίτη, MSC Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Υπ.

Διδάκτωρ ΕΜΠ

Α. Σιόλας, Αρχιτέκτων- Πολεοδόμος, Ομότιμος Καθηγητής,

τ.Αντιπρύτανης ΕΜΠ

Εργαστήριο Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού,
Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών,
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο,
Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 157 80 Ζωγράφου

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της παρούσας ανακοίνωσης είναι η διερεύνηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του λιμένων του Δυτικού Άξονα της Ελλάδας, δίνοντας έμφαση στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό των υπό μελέτη περιοχών. Εξετάζεται δηλαδή ο δυτικός χωρικός άξονας ανάπτυξης μελετώντας τις επιλογές και κατευθύνσεις του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. σε επίπεδο χειρσαίων μεταφορών και αντίστοιχων λιμενικών και αεροπορικών κόμβων στην υπόλοιπη Ελλάδα, ενώ παράλληλα καταγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση των λιμένων του Δυτικού Άξονα.

Αρχικά παρουσιάζεται μία συνοπτική διερεύνηση του νέου διεθνούς και ευρωπαϊκού περιβάλλοντος καθώς και των τάσεων και προοπτικών στις θαλάσσιες μεταφορές. Έμφαση δίδεται στη μελέτη ολοκληρωμένων προσεγγίσεων διοίκησης και ποιότητας σε διεθνείς και ευρωπαϊκούς λιμένες, καθώς και σε όσους εντάσσονται στο Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Στη συνέχεια, εξετάζονται έξι (6) περιπτώσεις ελληνικών λιμένων στον δυτικό άξονα της Ελλάδας αναφορικά με τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής χωροθέτησής τους, την περιφερειακή πολιτική που ασκείται στις ενότητες όπου εντάσσονται, τα χωροταξικά και πολεοδομικά του δεδομένα, τα οδικά έργα και τις προσβάσεις τους (με ιδιαίτερη έμφαση στην ένταξη της Ιόνιας οδού και της Ολυμπίας οδού στα διευρωπαϊκά δίκτυα), τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, τις διαδικασίες υλοποίησης των ενδεχόμενων μελλοντικών έργων και τέλος τα οικονομικά και μεταφορικά τους στοιχεία. Ακολουθεί η αξιολόγηση των στρατηγικών ανάπτυξης σε επίπεδο οδικών υποδομών και υπηρεσιών, θαλάσσιων μεταφορών και λιμενικών υποδομών. Τέλος, προτείνεται η κατάρτιση ενός πλαισίου ειδικού σκοπού για την ανάδειξη των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμανιών του Δυτικού Άξονα, το οποίο διαμορφώνεται κατόπιν πιλοτικής εφαρμογής, αλλά και συγκεκριμένης επιλογής, στα πρότυπα των σύγχρονων Λιμένων.

**RESEARCH ON THE POTENTIAL DEVELOPMENT OF THE WESTERN AXIS
GREEK PORTS AND FORMULATION OF A SPECIAL PURPOSE
FRAMEWORK**

G. Koumparakis, Researcher NTUA, Geography Graduate- MSC NTUA,
PhD Candidate

E. Bakogiannis, Dr. Urban Planner- Transportation Engineer NTUA

M. Siti, MSC Rural & Surveying Engineer- Transportation Engineer
NTUA, PhD Candidate

A. Siolas, Architect- Urban Planner, Professor Emeritus and former Vice
Rector NTUA

Department of Geography and Regional Planning,
School of Rural and Surveying Engineering,
National Technical University of Athens,
9, Iroon Polytechniou, 157 80 Zografou Campus

ABSTRACT

The key objective of this paper is to explore the development potential of the ports expanding on the western axis of Greece, focusing on urban and regional planning parameters of the studied areas. The West Spatial Axis of the Greek Periphery is assessed within the National / Regional Planning Framework regarding its transport networks, port hubs and distribution. The study begins with a brief exploration of the new international and European maritime transport trends and prospects, while emphasis is given to the role of integrated management and quality approaches to the Trans-European Transport Network.

Six (6) cases studies of Greek ports are examined in depth regarding their characteristics in terms of regional development policies, infrastructure, accessibility, technical characteristics, potential masterplan and strategic issues. The analysis is followed by the assessment of their development strategies and a special purpose framework is formulated in order to establish new terms in their future coordinated growth.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ | ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η Εθνική Λιμενική Πολιτική όπως καθορίστηκε το 2006 (Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας) προσδιορίζει τις συνθήκες σε οικονομικό και τεχνολογικό περιβάλλον που καθόρισαν και συνετέλεσαν στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων και την ανάδειξη νέων στοιχείων ως αιχμές ανταγωνισμού. Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αφορούν τόσο τη μεταφορά επιβατών όσο και τη μεταφορά εμπορευμάτων. Όπως σημειώνεται στην ισχύουσα Εθνική Στρατηγική Λιμένων (Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012), σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ ο τομέας των εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών εμπλέκεται στο 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (οι χερσαίες μεταφορές εμπλέκονται μόνο στο 20%), στον τομέα των επιβατικών μεταφορών τα άλλα μέσα μεταφοράς προηγούνται. Οι θαλάσσιοι λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα του ενδοκοινοτικού και διεθνούς εμπορίου, καθώς και για τη σύνδεσή της με τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές. Μέσω των θαλάσσιων μεταφορών διακινούνται 3 δισ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως και περισσότερα από τα τρία τέταρτα του συνολικού εμπορίου με τις τρίτες χώρες (Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών Ε.Ε., 2015). Πλήθος λιμένων με βασική δραστηριότητα τις εμπορευματικές μεταφορές διατηρούν στο χώρο τους ή σε ενότητα με στρατηγική γειτνίαση υποδοχές τύπου εμπορευματικού κέντρου (freight village). Ως εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ) ορίζεται «το οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή, που επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο» (Αρ.1, Ν.3333/2005). Ο βασικός ρόλος λειτουργίας των Εμπορευματικών Κέντρων είναι ο εξορθολογισμός του συστήματος μεταφορών και η βέλτιστη διαχείριση των εμπορευμάτων με όρους οικονομικής γεωγραφίας. Η ύπαρξη των ΕΚ προσφέρει τη δυνατότητα μέγιστης αξιοποίησης των μεταφορικών συστημάτων (optimal) και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων [...] (Πάλλης, 2013).

Το εθνικό λιμενικό σύστημα αποτελούν οι δώδεκα (12) μεγάλοι λιμένες, οι οποίοι σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (Ν.2688/1999, και Ν. 2932/2001) λειτουργούν με τη μορφή του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. Αντίστοιχα περιλαμβάνονται κατά τον Ν.2987/2002 (αρ.10) τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, που εποπτεύονται από τον Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και τριάντα δύο (32) Δημοτικά και ένα (1) Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο. Επιπλέον εντοπίζονται 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία κ.λπ. Οι παραπάνω λιμένες κατατάσσονται σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. αριθ. 3514.96/02/92 σε Λιμένες Εθνικής Σημασίας, Μείζονος Ενδιαφέροντος και Λιμένες Τοπικής Σημασίας.

Η Εθνική Λιμενική στρατηγική επιπλέον προβλέπει την εξειδίκευση των ελληνικών λιμένων σε συγκεκριμένες αγορές και την ανάπτυξη στοχευμένων στρατηγικών

ανάπτυξης. Αντίστοιχα στοχεύει στην ενίσχυση της ευελιξίας και της αυτονομίας των λιμένων, την απλούστευση των διαδικασιών εποπτείας τους, και την αποτελεσματική τους διαχείριση μέσω μικρών ή μεγάλων φορέων διαχείρισης.

Πέραν των γενικών τάσεων που επικρατούν στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, η προοπτική ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων, όπως ρητά αναφέρεται και στην Ε.Λ.Π. (Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012) εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές που εκδηλώνεται στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή την οποία μπορεί να εξυπηρετήσουν οι ελληνικοί λιμένες, δηλαδή, την «ενδοχώρα» των ελληνικών λιμένων. Για τους ελληνικούς λιμένες το ενδιαφέρον επεκτείνεται και εκτός ελληνικής επικράτειας στις γειτονικές χώρες (Σερβία, ΠΓΔΜ, Κόσσοβο, Βουλγαρία κ.α.) ως πύλες εισόδου και διαμετακόμισης. Η προοπτική αυτή ανάπτυξης δύναται να ενισχυθεί με την κατάλληλη στρατηγική δικτύωσης των μεταφορών, τη λειτουργία των λιμένων σε ενοποιημένο πλαίσιο και την ευρύτερη χωροταξική και πολεοδομική τους αναδιάρθρωση.

2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΔΥΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Στην παρούσα εργασία μελετήθηκαν διεξοδικά οι λιμένες των πυλών εισόδου της Δυτικής Ελλάδας και ειδικότερα ο λιμένας της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Κατακόλου, της Κυλλήνης, του Αστακού και της Πελοποννήσου. Η διερεύνηση εστιάστηκε στα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, στα χωροταξικά και πολεοδομικά δεδομένα, στην προσπελασιμότητα αυτών και τα οδικά έργα που εξυπηρετούν τις επιμέρους μελέτες περίπτωσης, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των λιμένων, τα ενδεχόμενα μελλοντικά έργα που προγραμματίζονται, ενώ εξετάστηκαν και επιμέρους οικονομικά και μεταφορικά στοιχεία. Στο πλαίσιο της μελέτης καταρτίστηκαν πίνακες ανάλυσης SWOT για τη μελέτη του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος των λιμένων. Ενδεικτικά για την ανάλυση αναφέρονται:

Το **λιμάνι της Πάτρας** αποτελεί πύλη της χώρας από την Ευρώπη και διαθέτει σύγχρονες υποδομές, χώρο cruise terminal, ολοκληρωμένες υπηρεσίες φιλοξενίας και συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας. Ο παλιός λιμένας Πατρών αποτελείται από μία στενή λωρίδα χερσαίας ζώνης, η οποία φιλοξενεί όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Διαθέτει τέσσερις κύριες προβλήτες και ο λιμένας διαχειρίζεται τον σημαντικότερο όγκο φορτίων Ro-Ro της χώρας, ενώ αναμένεται με την ολοκλήρωση των σχεδιαζόμενων υποδομών να εξυπηρετήσει και φορτία Lo-Lo. Έχει σημαντική μεταφορική ικανότητα, η οποία αναμένεται να βελτιωθεί περαιτέρω και σε επίπεδο μεταφόρτωσης με την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου της Δυτικής Ελλάδας. Επιπλέον στο χώρο του λιμένα επιχειρείται η εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων για την ενίσχυση της δυνατότητας διασύνδεσης του λιμένα με άλλες περιοχές της Δυτικής Ελλάδος. Τη διαχείριση του Λιμένα έχει ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών, ο οποίος συνεισφέρει σημαντικά στην τοπική οικονομία, δημιουργώντας 2.504 θέσεις εργασίας με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις, 1.013 άμεσες θέσεις εργασίας με εισόδημα 12,2 εκατ. Ευρώ και 1.491 επιπλέον έμμεσες θέσεις, με εισόδημα περίπου 9,2 εκατ. Ευρώ (Ο.Λ.Π., χ.η.). Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, το λιμάνι και οι συνδυασμένες με αυτό επιχειρήσεις συνεισφέρουν σε ποσοστό 3,74% της συνολικής τοπικής απασχόλησης και ποσοστό 1,48% του συνολικά παραγόμενου εισοδήματος, ενώ μαζί με τις άμεσα εξαρτώμενες

επιχειρήσεις, δημιουργεί κύκλο εργασιών 64,3 εκατ. ευρώ. Η προσπελασιμότητα του λιμένα πραγματοποιείται οδικώς από τις Παλαιά Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου και Ε.Ο. Κορίνθου- Πατρών, την Ιόνια Οδό, την Ε.Ο. Πάτρας-Πύργου. Η Ολυμπία Οδός, κλειστός αυτοκινητόδρομος που θα ξεκινά από τα διόδια της Ελευσίνας και διερχόμενος από την Πάτρα θα συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο Μορέα στην Τσακώνα, είναι η υποδομή που θα ενισχύσει σημαντικά την προσβασιμότητα του λιμένα και θα αναδείξει περαιτέρω τη μεταφορική του ικανότητα.

Για το λιμένα υπάρχει εγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο Masterplan, το οποίο προβλέπει την ανάδειξη του ρόλου της Πάτρας, ως κόμβο των Δευρωπαϊκών δικτύων και τη Δυτική πύλη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κύριοι στόχοι του σχεδίου αυτού είναι η ενίσχυση των τάσεων δικτύωσης με άλλα αστικά κέντρα, η βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών με ταυτόχρονο περιορισμό της αστικής διάχυσης, η αντιμετώπιση κοινωνικο-οικονομικών προβλημάτων, ενώ σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας (2003) επιδιώκεται και η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης, ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού) και η ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων. Συνοπτικά οι παράγοντες που μελετήθηκαν αξιολογούνται με το εργαλείο της SWOT (βλ. πίνακα 1).

Προβλήματα

- Μεταναστευτικό Πρόβλημα
- Κοινωνικό Πρόβλημα
- Οικιακά Προβλήματα
- Ανολοκλήρωτα Οδικά δίκτυα

Περιορισμοί

- Αστική διάχυση
- Ημιτελείς Υποδομές, του τμήματος Πάτρα-Πύργος, της Ολυμπίας Οδού
- Εξασθένιση των τάσεων δικτύωσης.
- Έλλειψη επαρκών εξυπηρετήσεων.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου.

Δυνατότητες

- Αξιοποίηση των κτιριακών εγκαταστάσεων του βόρειου λιμένα.
- Αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραιϊκής – Πατραϊκής.
- Αισθητική αναβάθμισης της παραλιακής ζώνης στο κέντρο της Πάτρας.
- Αποσυμφόρηση του παλαιού λιμένα.
- Αύξηση του πρασίνου.
- Αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων.
- Μείωση οικιακών προβλημάτων.
- Εξυπηρέτηση σύγχρονων συστημάτων μεταφοράς – διακίνησης των μοναδοποιημένων φορτίων (containers, swapbodies, trailers, semitrailers)
- Υποδοχή πλοίων νέας γενιάς (Ro – Ro, Ferry Boats, container ships)

Προοπτικές

- Ανάπτυξη νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών.

- Δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης δια-μετακόμισης και αποθήκευσης.
- Μετατροπή του Λιμένα Πατρών σε κόμβο των Διευρωπαϊκών δικτύων και σε Δυτική πύλη της χώρας μας, στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης, ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού) και ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος).
- Ανάδειξη της πόλης της Πάτρας σε κέντρο πολιτισμού.
- Ενίσχυση της πόλης της Πάτρας στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας & τεχνολογίας, του τουρισμού και της υγείας.
- Αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης της Πάτρας.

Πίνακας 1. Ανάλυση SWOT για το Λιμένα Πατρών
Table 2. SWOT Analysis for Patras Port
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Αντίστοιχα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί τη Βορειοδυτική και κύρια θαλάσσια πύλη της χώρας με τη Δυτική Ευρώπη. Ανήκει στην κατηγορία Α΄ των ευρωπαϊκών λιμένων όπου περιλαμβάνονται θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας από τους οποίους διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 1,5 εκ. τόνοι εμπορευμάτων και 200.000 επιβάτες. Συνδέεται ακτοπλοικώς με πλήθος λιμένων της Ιταλίας, ενώνοντας την Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη και τις Σκανδιναβικές Χώρες, καθώς και με πλήθος λιμένων του εσωτερικού. Καταλαμβάνει συνολική έκταση 210 στρεμμάτων εκ των οποίων τα 130 αφορούν τον λιμενικό χώρο και τα 80 αποδίδονται σε εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού, χώρους στάθμευσης, οδοποιία κ.λπ. Διαθέτει 12 θέσεις πρυμοδέτησης που καταλαμβάνουν περίπου 20 στρ. χερσαίου χώρου έκαστος και έχουν τη δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης έως και 7 πλοίων. Σημειώνεται ότι, ενώ μέχρι το 2008 η εμπορευματική και επιβατική κίνηση του λιμένα εμφάνιζε σταδιακή αύξηση, έκτοτε εντοπίζεται μικρή μείωση που χρονικά συμβαδίζει με την ευρύτερη οικονομική ύφεση των δημοσιονομικών συνθηκών στην Ελλάδα. Η προσπελασιμότητα του λιμένα πραγματοποιείται οδικώς μέσω της Εγνατίας Οδού, του οδικού άξονα Πειραιάς-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι (ΠΑ.Θ.Ε.) και της Ιόνιας Οδού, ενώ το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής (2010) που εκπονήθηκε από το ΥΠΟΙΟ πρότεινε την αναγκαία κατασκευή υποδομών σύνδεσης του λιμένα με τα παραπάνω δίκτυα. Τη διαχείριση του Λιμένα έχει ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας και τα τελευταία χρόνια οι στρατηγικές κατευθύνσεις ανάπτυξής του περιλαμβάνουν (Ο.Λ.ΗΓ., χ.η.):

- την Ανάπτυξη και λειτουργία Χώρου Ασυνόδευτων Φορτίων και Υπηρεσίες Εμπορευματικού Κέντρου (ανάπτυξη χώρου απόθεσης ασυνόδευτων φορτίων και Containers και μετεξέλιξη του χώρου εξυπηρέτησης ασυνόδευτων φορτίων σε Ε.Κ.)
- την ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών μέσω της διαμόρφωσης ενός δικτύου συνεργαζόμενων λιμένων στις χώρες της Βαλτικής και της Ανατολικής Μεσογείου (ανάδειξη ως σημαντικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών-εμπορευμάτων)
- την εφαρμογή προγράμματος Συστηματικής Δικτύωσης (Networking) (προσέγγιση σημαντικών ιδιωτικών φορέων που δραστηριοποιούνται στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών – logistics για το σχεδιασμό και προγραμματισμό των

στρατηγικών έργων ανάπτυξης του λιμένα και την προώθηση της πολιτικής του ΟΛΗΓ)

- την ανάπτυξη συμπληρωματικών υποδομών και υπηρεσιών υποστήριξης (ενδεικτικά: ανάπτυξη εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων κ.ά.)

Ξεχωριστή σημασία παρουσιάζει ο **λιμένας Κατακόλου**, ο οποίος βρίσκεται στην Πελοπόννησο και απέχει 14 χλμ. από τον Πύργο και 33χλμ. από τον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας. Λειτουργεί κυρίως ως ενδιάμεσος λιμένας για κρουαζιερόπλοια (προερχόμενα από την Ιταλία) και γειτνιάζει με σημαντικούς πόλους πολιτιστικού τουρισμού. Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138-Β/2009) προβλέπεται η εξυγίανση των υφιστάμενων υποδομών του και η παροχή κινήτρων για εκσυγχρονισμό των παλαιών τουριστικών μονάδων με παράλληλη αναβάθμιση σε τύπους και τάξεις καταλυμάτων. Οι αριθμοί των επιβατών των τελευταίων ετών βαίνουν αυξανόμενοι, ενώ μόνο το 2011 ο λιμένας υποδέχθηκε συνολικά 819.943 επιβάτες από ελλιμενισμούς 429 κρουαζιερόπλοιων. Η προσπελασιμότητα του λιμένα πραγματοποιείται μέσω της επαρχιακής οδού Πύργου-Κατάκολου. Εντός του οικισμού παράλληλα με την επαρχιακή οδό εκτείνεται η παραλιακή οδός (από το λιμάνι έως και την πλατεία Κατάκολου), η οποία είναι πεζοδρομημένη. Η ελλιπής υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του συστήματος των οδών περίξ του λιμένα σε συνδυασμό με την ανεπαρκή διαμόρφωση χώρων στάθμευσης, διακριτών χώρων επιβίβασης-αποβίβασης και διαγραμμίσεων για την κίνηση πεζών προκαλούν έντονα προβλήματα στο τοπικό δίκτυο και παρέχουν μειωμένη ασφάλεια στη μετακίνηση των ευάλωτων χρηστών. Ο αναπτυξιακός προγραμματισμός του λιμένα καθορίζεται από το αναθεωρημένο Προγραμματικό Σχεδίο του Λιμένα Κατακόλου – master plan που προβλέπει πλήθος εργασιών για νέα προβλήματα εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, τροποποίηση της υφιστάμενης μαρίνας και επέκταση με νέες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις, διαπλάτυνση του παραλιακού κρηπιδώματος κ.ά. Στο σχεδιασμό περιλαμβάνονται ακόμα οδικές συνδέσεις με τον εθνικό δρόμο και βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η σωστή αξιοποίηση του λιμένα θα τον αναδείξει σε ιδιαίτερο πόλο προορισμού του δυτικού άξονα της χώρας, ενώ θα βελτιώσει την ευρύτερη περιοχή χωροθέτησής του.

Ο **λιμένας Αστακού** μελετάται ως ένα σύγχρονο εμπορικό-διαμετακομιστικό λιμάνι, που λειτουργεί σε ιδιωτικό καθεστώς και διαθέτει ελεύθερη ζώνη εμπορίου, στην ΠΕ Αιτωλοακαρνανίας. Στο λιμένα λειτουργεί η Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή Πλατυγυαλίου Αστακού, η οποία ιδρύθηκε από την ΕΤΒΑ στο τέλος της δεκαετίας του 1980. Σήμερα διοικείται, αναπτύσσεται και διαχειρίζεται από την εταιρεία ΑΚΑΠΟΡΤ Α.Ε.. Σύμφωνα με στοιχεία της ΑΚΑΠΟΡΤ (χ.η.), η συνολική έκταση της ΝΑΒΙΠΕ ανέρχεται στα 1.910 στρ. με 2.300μ μήκος κρηπιδωμάτων και βύθισμα που κυμαίνεται μεταξύ 8 και 14,5μ., χαρακτηριστικό που την κατατάσσει ως ένα από τα βαθύτερα λιμάνια της χώρας. Είναι η μοναδική βιομηχανική Περιοχή στην Ελλάδα που έχει χαρακτηριστεί ως Ελεύθερη Εμπορική και Βιομηχανική Ζώνη και διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις. Τα κυριότερα πλεονεκτήματα της ΝΑΒΙΠΕ είναι η στρατηγική της θέση στο κέντρο της Μεσογείου, η απομακρυσμένη θέση της σε σχέση με υφιστάμενα αστικά κέντρα, η έλλειψη κυκλοφοριακών προβλημάτων, τα οφέλη της Ελεύθερης Τελωνειακής και Βιομηχανικής Ζώνης, η λειτουργία της 365 μέρες / 24 ώρες, η ύπαρξη μεγάλων χώρων αποθήκευσης και οι δυνατότητες επέκτασής της, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών όπως πιλότο, ρυμουλκό κτλ., τα συστήματα Τεχνολογίας και Πληροφοριών, η διαχείριση

των τερματικών κ.ά. Η προσπελασιμότητα του λιμένα πραγματοποιείται μέσω της Ιόνιας Οδού και του τοπικού δικτύου της Αιτωλοακαρνανίας, ενώ επωφελείται και από την Εγνατία Οδό. Εδώ και πολλά χρόνια ο Αστακός βρίσκεται στο επίκεντρο επενδυτικών πρωτοβουλιών, ενώ στην εκμετάλλευσή του εμπλέκονται ιδιώτες και τραπεζικοί όμιλοι. Η πλέον πρόσφατη επένδυση που αξιολογήθηκε αλλά τελικά ματαιώθηκε είναι η κατασκευή εργοστασίου ηλεκτροπαραγωγής από την κοινοπραξία Astacos PPC. Σημειώνεται ότι η ιδιαιτερότητά του ως Νομικού Προσώπου Ιδιωτικού Δικαίου τον απαλλάσσει από την υποχρέωση κατάρτισης στρατηγικού MasterPlan για τις μελλοντικές υποδομές του.

Προβλήματα
<ul style="list-style-type: none"> • Προβληματικός Οδικός άξονας σύνδεσης με Πάτρα και Κεντρική Πελοπόννησο. • Έλλειψη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου. • Ανεπάρκεια εγκαταστάσεων υποδοχής, της μεταποιητικής δραστηριότητας.
Περιορισμοί
<ul style="list-style-type: none"> • Οικονομική κρίση
Δυνατότητες
<ul style="list-style-type: none"> • NABIPPE , σύγχρονος λιμένας πολλαπλών χρήσεων από τους καλύτερα εξοπλισμένους στη Μεσόγειο • Σημείο διακίνησης φορτίων με συνδυασμένη οδική –θαλάσσια μεταφορά, • Στρατηγική θέση της NABIPPE, στο κέντρο της Μεσογείου . • Δεν υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση • Εξαιρετικό κέντρο μεταφόρτωσης • Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών
Προοπτικές
<ul style="list-style-type: none"> • Εξέλιξη σε δυναμικό - εμπορικό λιμένα. • Σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο για το διεθνές εμπόριο. • Δυνατότητες επέκτασης χώρων αποθήκευσης

Πίνακας 2. Ανάλυση SWOT για το Λιμένα Αστακού
 Table 2. SWOT Analysis for Astakos Port
 Πηγή: Ίδια επεξεργασία

3. ΤΟΜΕΑΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Η ένταξη της χώρας στα διεθνή δίκτυα, η ομαλή λειτουργία του προτεινόμενου πλέγματος οικισμών και η υλοποίηση των αναπτυξιακών αξόνων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη βέλτιστη διάταξη των, στρατηγικής σημασίας, δικτύων υποδομών και κυρίως

των μεταφορών/συγκοινωνιών, επικοινωνιών και ενέργειας. Κύριο στόχο της χωρικής διάρθρωσης των στρατηγικών δικτύων αποτελεί η υποστήριξη του διεθνούς ρόλου της χώρας και η διάχυση της ανάπτυξης σε όλη την επικράτεια. Βασική επιδίωξη αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια, με σκοπό την αύξηση του βαθμού προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας, της μείωσης του χρόνου και του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών, της ασφάλειας των μεταφορικών/ συγκοινωνιακών υπηρεσιών και της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων. Στο πλαίσιο παροχής κατευθύνσεων αναφορικά με τον κλάδο των μεταφορών και, μετά την αξιολόγηση των υπό ανάλυση λιμένων, προτείνεται να αναβαθμιστούν υφιστάμενοι εξειδικευμένοι λιμένες και αερολιμένες εμπορευματικών μεταφορών, είτε σε κομβικές για το διεθνές εμπόριο περιοχές (σε συνδυασμό με ζώνες ελεύθερου εμπορίου), είτε σε περιοχές όπου διαπιστώνεται μεγάλος φόρτος εμπορευματικών μεταφορών. Από την ανάλυση των επιμέρους οικονομικών στοιχείων προκύπτει η ανάγκη τυποποίησης κατά τα διεθνή πρότυπα στον κλάδο των εσωτερικών μεταφορών (χρήση εμπορευματοκιβωτίων, κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών με σύγχρονα συστήματα μεταφορτώσεων κ.ά.), με σκοπό την αύξηση της απόδοσης του κλάδου. Επιπλέον, στον δυτικό άξονα απαιτείται η άμεση σύνδεση των μεταφορικών κόμβων (λιμένες, αερολιμένες, εμπορευματικά κέντρα) με αυτόνομα δίκτυα μεταφορών (οδικά ή/και σιδηροδρομικά), με σκοπό την αποφυγή ανασταλτικών παραγόντων (κυκλοφοριακό, σύγκρουση χρήσεων γης, καθυστερήσεις).

Ειδικότερα, σε επίπεδο οδικών υποδομών, προτείνεται η ολοκλήρωση των δύο διευρωπαϊκών οδικών αξόνων της ΠΑΘΕ και της Εγνατίας οδού. Επιπλέον οι λιμένες Πελοποννήσου και Αστακού θα οφεληθούν από την ολοκλήρωση ή/ και αναβάθμιση της Βορειοδυτικής Οδού Πελοποννήσου (Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα), της Ιόνιας Οδού (Αντίρριο – Αγρίνιο - Ιωάννινα - Κακαβιά), καθώς και του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος –Τρίπολη-Καλαμάτα και Σπάρτη-Γύθειο. Η αναβάθμιση της σύνδεσης όλων των πρωτεύουσών των νομών ή άλλων σημαντικών για τις μεταφορές περιοχών, που βρίσκονται πλησίον των ως άνω οδικών αξόνων (π.χ. αναβάθμιση του οδικού άξονα από Λάρισα έως Καρδίτσας σε αυτοκινητόδρομο με την κατασκευή ανισόπεδων συνδέσεων, σύνδεση των πόλεων της Πρέβεζας και της Λευκάδας με την Ιόνια Οδό, σύνδεση της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού επίσης με την Ιόνια Οδό κ.ά.).

Σε επίπεδο θαλάσσιων μεταφορών και λιμενικών υποδομών, προτείνεται η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, με σκοπό την ανάδειξη και εδραίωσή τους ως κύριων θαλάσσιων πυλών του Δυτικού άξονα της χώρας, καθώς και ενίσχυση του εξειδικευμένου ΝΑΒΙΠΕ Αστακού. Οι επιμέρους ελλείψεις σε επίπεδο ασφαλείας θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με εξειδικευμένες λύσεις, όπως εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, κατασκευές κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, περίφραξης και άλλων συστημάτων αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών / Κώδικας I.S.P.S, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού κ.ά (Κουμπάρκης, 2015). Επιπλέον απαιτείται στους δευτερεύοντες λιμένες η άμεση εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς επίσης και δημιουργία καταλλήλων λιμένων καταφυγής (Παρδάλη, 2001). Αντίστοιχα, στον τομέα των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών, απαιτείται η ενίσχυση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων (προβλήτες, αίθουσες επιβίβασης, χώροι υγιεινής κ.ά.) ιδιαίτερα σε περιοχές παραδοσιακών οικισμών (βλ. Κυλλήνη), οι οποίες αξίζει να εξεταστούν

παράλληλα με προγράμματα ανάπλασης παραλιακών μετώπων, σε αλιευτικές ή/και τουριστικές χρήσεις. Συμπληρωματικά θα πρέπει να εξεταστεί η δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης διαμετακόμισης και αποθήκευσης στο λιμάνι της Πάτρας.

Στον τομέα τουρισμού η αναπτυξιακή δυνατότητα μπορεί να αναδειχθεί μέσα από τη βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα με την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος με νέα δεδομένα και τάσεις (προώθηση νέων μορφών και τρόπων διαχείρισης, διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας και αποτελεσμάτων, περιβαλλοντική αναβάθμιση κ.λπ.).

Στον τομέα του πολιτισμού, εντοπίζεται η ανάγκη ανάδειξης της πόλης της Πάτρας σε κέντρο πολιτισμού που συνδυαστικά με δράσεις για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών, αναβάθμισης της παραλιακής ζώνης κ.ά. θα ενισχυθεί η επισκεψιμότητα και η διαδραστικότητα με άλλους διεθνείς λιμένες.

4. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΣΚΟΠΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το πλαίσιο ειδικού σκοπού θα έχει ως βασική του κατεύθυνση την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, με απώτερο σκοπό την ασφαλή και ποιοτική φιλοξενία για τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους. Το πλαίσιο θα είναι ικανό να υιοθετήσει πολιτισμικά στοιχεία της εκάστοτε περιοχής αναδεικνύοντας τόσο το παραδοσιακό στοιχείο της κάθε περιοχής, όσο και του Δυτικού άξονα συγκεντρωτικά. Οι προτάσεις της εργασίας προκύπτουν συνδυαστικά με τη διαδικασία της αξιολόγησης και περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός νέου αναπτυξιακού άξονα στη Δυτική Ακτή, με αξιοποίηση της γειννίας με τη Δυτική Ευρώπη και με δυνατότητα επέκτασής του στα Δυτικά Βαλκάνια. Ο νέος αυτός άξονας απαιτεί πρωτίστως την κλαδική αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων με την προσέλκυση νέων δυναμικών κλάδων κατά μήκος του άξονα (βιομηχανικών επιχειρήσεων, διαμετακομιστικού εμπορίου, συνδυασμένων μεταφορών, παραγωγικών υπηρεσιών, τουρισμού). Μέσω του πλαισίου θα προσελκύονται υπηρεσίες νέου τύπου, π.χ. κέντρα διαμετακόμισης, κέντρα εμπορίου-αναψυχής, εκθεσιακοί χώροι κ.λπ.

Η δικτύωση των λιμένων μπορεί να διασφαλίζεται μέσω ενός ευρύτερου πλαισίου-προγράμματος κοινών αρχών που θα εξειδικεύεται σε ειδικό πλαίσιο δράσεων. Το πλαίσιο αυτό με ενδεικτικό τίτλο «Κοινωνία των Λιμένων» διαλαμβάνει τέσσερα (4) στοιχεία:

- 1) Το σεβασμό σε ένα σύνολο αρχών (αένη βελτίωση των παρεχόμενων αγαθών και υπηρεσιών, παροχή ασφάλειας σε επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού, κατάλληλη εξυπηρέτηση όλων των επιβατών)
- 2) Την ανάδειξη, αξιοποίηση και ενδυνάμωση των τομέων ενδιαφέροντος της κάθε περιοχής.
- 3) Την εφαρμογή της αξιολόγησης ολοκληρωμένης ανάπτυξης σε κάθε περιοχή.
- 4) Τη μετεξέλιξη της περιοχής, μέσα από την τόνωση των σχέσεων Κέντρο-Περιφέρεια, σε περιοχή εθνικής και διεθνούς εμβέλειας και σημασίας με εθνικό και διασυνοριακό ρόλο αλλά και χαρακτήρα.

Ένα σύγχρονο δίκτυο οφείλει να παρακολουθεί και να ενσωματώνει την ανάπτυξη των τεχνολογιών που εφαρμόζονται διεθνώς στους λιμένες και στους σταθμούς εξυπηρέτησης πλοίων, φορτίων, επιβατών και χειρσαίων μεταφορικών μέσων, με στόχο την υιοθέτηση και ανάπτυξη τους στους ελληνικούς λιμένες, προς βελτίωση της αποδοτικότητας και παραγωγικότητάς τους με καθοριστικό το ρόλο αυτών στη συνολική

μεταφορική αλυσίδα. Κρίσιμο ζήτημα για τη συμμετοχή των ελληνικών λιμένων σε αυτό το δίκτυο είναι η διαμόρφωση συστήματος διαχείρισης κινδύνων, το οποίο θα συμβάλει στην αποτροπή αλλά και τον περιορισμό δυνητικών επικρεμάμενων καταστάσεων, οι οποίες θα θέτουν σε κίνδυνο την απρόσκοπτη λειτουργία του εκάστοτε λιμένα. Επιπλέον, η ολοκλήρωση ή η εκ νέου διαμόρφωση συστημάτων διαχείρισης και επεξεργασίας των αποβλήτων και λυμάτων κρίνεται απαραίτητη. Συμπληρωματικά, η σύσταση Υπηρεσίας Προστασίας Περιβάλλοντος, με αυξημένες αρμοδιότητες (ενδ. δυνατότητα επιβολής προστίμων, διαχείρισης κρίσεων) θα μπορεί να διασφαλίζει μέσα από τις ειδικές ζώνες προστασίας την υγιή ανάπτυξη και τη συνολική ποιότητα λειτουργίας του εκάστοτε λιμένα. Καθοριστικής σημασίας είναι η δημιουργία και λειτουργία τρένων υψηλών ταχυτήτων για τις επιβατικές μεταφορές και η ανάπτυξη ειδικών εμπορευματικών διαδρόμων για ταχεία και αποκλειστική διακίνηση των εμπορευμάτων. Τέλος, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, μέσω ενός τέτοιου πλαισίου, η δημιουργία -εντός των λιμένων- επιστημονικών και επιχειρηματικών κέντρων μελετών, τα οποία θα λειτουργούν σε συνεργασία με τα κατά τόπους επιμελητήρια.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζεται η ανάλυση των λιμένων του Δυτικού Άξονα της Ελλάδας μέσα από το πρίσμα των αναπτυξιακών δυνατοτήτων τους, ενώ αξιολογούνται οι επιμέρους τομείς παρέμβασης σε επίπεδο υποδομών και στρατηγικής δικτύωσης. Εξετάζοντας τα στοιχεία που συνθέτουν την οικονομική και κοινωνική, πολεοδομική-χωροταξική και τεχνολογική πραγματικότητα, εντοπίζονται οι ασυνέχειες και ελλείψεις που μπορούν να αναδείξουν εξειδικευμένα τις επιμέρους περιοχές μελέτης με έμφαση στις υποδομές.

Η παρουσίαση του πλαισίου ειδικού σκοπού και του προγράμματος «Κοινωνία των Λιμένων» αποτελεί μία εξελισσόμενη έρευνα με στόχο την παροχή τεχνικών και στρατηγικών οδηγιών για τη συνολική βιώσιμη ανάπτυξη, τόσο των λιμένων όσο και των ευρύτερων περιοχών που γειτνιάζουν με αυτούς. Στο πλαίσιο αυτό λαμβάνονται υπόψη οι προτάσεις σε επίπεδο οδικών υποδομών και υπηρεσιών, θαλάσσιων μεταφορών και λιμενικών υποδομών, θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών, τουρισμού και πολιτισμού. Ακόμα το πλαίσιο θα ενισχύεται με δράσεις για την αναβάθμιση της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και διερεύνηση των διοικητικών μεταβολών για την ορθολογική λειτουργία του, καθώς και την εναρμόνιση των κανόνων και προτύπων ασφαλείας που προκύπτουν από την Κοινοτική Νομοθεσία και την Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Συμπληρωματικά, εξετάζεται η διαμόρφωση εξειδικευμένης στρατηγικής για τη στοχευμένη απορρόφηση κοινοτικών κονδυλίων που αφορούν κομβικές υποδομές με εκ των προτέρων υλοποίηση των απαιτήσεων των διεθνών δικτύων. Σημαντικό στοιχείο για την εφαρμογή όλων των παραπάνω είναι η παράλληλη δυναμική αξιολόγηση/ αναθεώρηση/ ενσωμάτωση των χωροταξικών και πολεομικών σχεδίων και νομοθετημάτων που θα εξασφαλίζει τόσο τη μείωση του χρόνου εκπόνησης μελλοντικών μελετών όσο και την άρση των εμποδίων από συγκρουόμενα συμφέροντα και νοοτροπίες.

Το πλαίσιο ειδικού σκοπού, λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό των νέων οικιστικών μονάδων στις υπό εξέταση λιμενικές περιοχές και στα αστικά τους κέντρα, την αναλογία χρήσης γης με την πληθυσμιακή αύξηση, την τάση της επιτευχθείσας πυκνότητας της οικιστικής ανάπτυξης, την έκταση λιμενικών πάρκων και ανοιχτών χώρων, την έκταση

δασικών εκτάσεων, την έκταση της χερσαίας ζώνης των λιμένων και την έκταση της εκμετάλλευσης αυτής, το μέσο μήκος μετακίνησης για σημαντικούς προορισμούς, τη δημόσια επιβατική κίνηση, το ποσοστό επί τις εκατό που μετακινούνται με ποδήλατο, με περπάτημα, με διαμετακόμιση ή με Ι.Χ., τις αλλαγές της κάλυψης γης των χερσαίων ζωνών των λιμένων, το ποσοστό των, προς αξιοποίηση περιοχών, εντός των χερσαίων ζωνών των λιμένων και το ποσοστό αξιοποιημένων περιοχών εντός της ζώνης του λιμένα, θα επιτύχει την ποσοτικοποίηση του συνόλου των αρχών, οι οποίες συγκροτούν το πλαίσιο ειδικού σκοπού, συνεπώς και την επίτευξη του δηλωθέντα σκοπού, ήτοι την εξειδικευμένη παροχή τεχνικών και στρατηγικών οδηγιών που θα συμβάλουν στη δημιουργία μιας βιώσιμης ανάπτυξης, τόσο των λιμένων όσο και των ευρύτερων περιοχών που γειτνιάζουν με αυτούς.

Συγκεντρωτικά το πλαίσιο ειδικού σκοπού θα εμπλουτιστεί με τις κύριες παραμέτρους της θεωρητικής και πρακτικής διερεύνησης της σχέσης πόλης- λιμένα ενώ θα καθορίζει τα στοιχεία εκείνα που θα πρέπει να μελετώνται συνδυαστικά για το σχεδιασμό λιμένων από πολεοδομική και χωροταξική άποψη (υφιστάμενο χωροταξικό πλαίσιο, ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, πολεοδομικές μελέτες, ειδικές μελέτες αναπλάσεων, κυκλοφοριακές μελέτες-σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας κ.α.). Ειδική κατηγορία στοιχείων θα επιτρέπει την αξιολόγηση των επιπτώσεων από μελλοντικές μελέτες επεκτάσεων υφιστάμενων λιμένων στην πόλη και τους γειτονικούς οικισμούς και θα καθορίζει τα απαιτούμενα πολεοδομικά, χωροταξικά και συγκοινωνιακά δεδομένα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

6. REFERENCES

ΑΚΑΠΟΡΤ (χ.η.), Γενικές Πληροφορίες- Εταιρικό Προφίλ. Διαθέσιμο σε: <http://goo.gl/lfrXzT>

Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών Ε.Ε., 2015, Μερίδιο Εμπορευματικών Μεταφορών των διαφόρων μέσων μεταφοράς από και προς τους λιμένες της ΕΕ. Διαθέσιμο σε : <http://goo.gl/ACcrc9>

Δήμος Καλαμάτας, (2013), Στοιχεία Λιμένα Καλαμάτας. Διαθέσιμο σε: <http://goo.gl/orVKE8>

Εθνική Λιμενική Πολιτική (Ιανουάριος 2006), Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Διαθέσιμο σε: <http://goo.gl/vn2Yn1>

Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018 (Δεκέμβριος 2012), Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου. Διαθέσιμο σε: <http://goo.gl/oFQaNS>

Κουμπάρκης, Γ. (2015), *Διερεύνηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των Λιμένων του Δυτικού Άξονα της Ελλάδος με έμφαση στο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό*. Διπλωματική Εργασία, ΔΠΜΣ Περιβάλλον και Ανάπτυξη ΕΜΠ, Αθήνα.

Λουκάκης Π. (2003), *Η σημασία των κόμβων στο διεθνές σύστημα αξόνων ανάπτυξης Κεντρικής Ευρώπης – Ανατολικής Μεσογείου. Η περίπτωση του άξονα ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδας*. Διαθέσιμο σε : <http://goo.gl/vv3CLz>

Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας (χ.η.), Στρατηγικοί στόχοι. Διαθέσιμο σε: <http://goo.gl/ABD5VM>

Οργανισμός Λιμένος Πάτρας (χ.η.), Γενικές πληροφορίες. Διαθέσιμο σε <http://goo.gl/065R9H>

Πάλλης Α. (2013), *Εφοδιαστική αλυσίδα και λιμένες*. Πανεπιστήμιο Αιγαίου Σχολή Επιστημών της Διοίκησης Τμήμα Ναυτιλιακών και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών. Διαθέσιμο σε : <https://goo.gl/N8Uv8Z>

Παρδάλη Α (2001), *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*, εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς.

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Διεύθυνση Χωροταξίας (2003), Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Πελοποννήσου ([ΦΕΚ 1485 Β/10.10.2003](#)).

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Διεύθυνση Χωροταξίας (2014), Μελέτη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Φάση Α' – Στάδιο Α2.

ΦΕΚ Α' 145/27.06.2001, (Ν. 2932/2001), «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές»

ΦΕΚ Α' 27/21.02.2002, (Ν.2987/2002), «Τροποποίηση των διατάξεων του Ν. 959/1979 «Περί Ναυτικής Εταιρείας» (ΦΕΚ 192 Α') και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.»

ΦΕΚ Α' 40/01.03.1999, (Ν.2688/1999), «Μετατροπή του Οργανισμού λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού λιμένος Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρίες »

ΦΕΚ Β' 440/07.07.1992, Κ.Υ.Α. 3514.96/02/92 «Υπουργικές Αποφάσεις & Εγκρίσεις»