



## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Άνθιμος Αμανατίδης

Μ.Μ., Γενικός γραμματέας ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ



Η Σιδηροδρομική Εγνατία, ή αλλιώς άξονας Ανατολής-Δύσης θα συνδέει την Αλεξανδρούπολη ανατολικά με την Ηγουμενίτσα δυτικά. Θα αποτελέσει έναν σιδηροδρομικό διάδρομο, ο οποίος θα ξεκινά από το λιμένα Ηγουμενίτσας και διερχόμενος από τα Ιωάννινα θα φθάσει στην Καλαμπάκα και από εκεί μέσω της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκα-Παλιοφάρασος θα συναντά τον υφιστάμενο βασικό αναβαθμισμένο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης και μέσω αυτού φτάνει στη Θεσσαλονίκη. Από τη Θεσσαλονίκη θα οδεύει σε νέα χάραξη (παραλιακή χάραξη), που θα διέρχεται από την Αμφίπολη και την Καβάλα και θα συναντά την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης στην περιοχή των Τοξοτών Ξάνθης. Από τους Τοξότες Ξάνθης θα οδεύει επί της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής και καταλήγει στα σύνορα με την Τουρκία (Πύθιο) και με τη Βουλγαρία (Ορμένιο). Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, στα πλαίσια του ρόλου του ως Τεχνικού Συμβούλου της Πολιτείας, συγκρότησε την περίοδο 2004-2006 Ομάδα Εργασίας με θέμα την υλοποίηση της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας». Αξίζει να σημειωθεί ότι επικοινωνήσει και με τα περιφερειακά τμήματα του ΤΕΕ, από τα οποία προβλέπεται η διέλευσή της, ώστε να διατυπώσουν τις θέσεις τους.

Από τότε έχουν περάσει 8 χρόνια και παρόλο που ο σιδηρόδρομος θεωρείται σε παγκόσμιο επίπεδο το πλέον οικονομικό, γρήγορο, ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, στην Ελλάδα το όνειρο της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και του σιδηροδρομικού δικτύου ευρύτερα στη Βόρεια Ελλάδα έχει αφηθεί στην τύχη του (Χάρτης 1), ακόμη και οι υφιστάμενοι άξονες:

- Θεσσαλονίκη- Πολυκάστρο- Ειδομένη
- Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνας
- Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, μήκους 632 km που είναι πλέον τμήματα των Διευρωπαϊκών Διαδρόμων IV, IX και X, μεγάλης μεταφορικής σημασίας.

Χάρτης 1: Υφιστάμενη κατάσταση Σιδηροδρομικού Δικτύου.



### Έναξη στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σε συνέχεια της αναθεώρησης της Πολιτικής της Ε.Ε. για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών για τη νέα περίοδο 2014-2020, τέθηκε σε ισχύ ο Κανονισμός 1315/2013 της 11ης/12/2013 "περί των προσανατολισμών της ένωσης για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ)". Ο Κανονισμός αυτός θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το Εκτεταμένο δίκτυο (Comprehensive network) και το Κεντρικό δίκτυο (Core network), το οποίο συγκροτείται επί τη βάση του Εκτεταμένου δικτύου.

Επίσης, καθορίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος, προσδιορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για τη διαχείριση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και καθορίζει τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Το Κεντρικό δίκτυο, που αποτυπώνεται στο χάρτη που ακολουθεί, αποτελείται από τα μέρη του Εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

Χάρτης 2: Κεντρικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΔΜ).



και ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη συνδυασμένων μεταφορών. Συμβάλλει, ιδίως, στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην εξασφάλιση προτύπων υψηλής ασφάλειας καθώς και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλό ανθρακικό αποτύπωμα. Το Κεντρικό δίκτυο δι-ασυνδέεται μέσω κόμβων και παρέχει συνδέσεις μεταξύ κρατών μελών καθώς και με τις υποδομές των δικτύων μεταφορών γειτονικών χωρών.

Ο κανονισμός προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου το Κεντρικό δίκτυο να αναπτυχθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020. Όπως φαίνεται από τον Χάρτη 2, η Σιδηροδρομική Εγνατία έχει ενταχθεί στο Κεντρικό (Core) Δίκτυο των ΔΔΜ και άρα αποτελεί άξονα υψηλής προτεραιότητας για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

### Πορεία Υλοποίησης της Σιδηροδρομικής Εγνατίας

Με τα ως τώρα δεδομένα:

- έχει εκπονηθεί η Α' Φάση των τεχνικών μελετών της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Καλαμπάκα και Καλαμπάκα-Κοζάνη με ευθύνη του ΟΣΕ,
- επίκειται η δημοπράτηση της Σύνδεσης του έκτου δού προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης στα πλαίσια του έργου που περιλαμβάνει την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνας, μήκους 143 χλμ., στα τέλη του 2014,
- έχει εκπονηθεί η Α' Φάση των τεχνικών μελετών της Παραλλαγής Μέσσης - Αλεξανδρούπολης με ευθύνη του ΟΣΕ,
- έχουν εκπονηθεί οι Α' και Β' φάσεις των μελετών, της σύνδεσης του εμπορικού Λιμένα Καβάλας (Λιμένας Φίλιππος), με νέα μονή γραμμή μήκους 39 χλμ, με το σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή των Τοξοτών Ξάνθης ενώ η τελευταία Γ' φάση, χρηματοδοτείται από πιστώσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και προβλέπεται να δημοπρατηθεί έως τέλη Αυγούστου. Η ολοκλήρωσή της εκτιμάται το 2016.

Αξίζει να αναφερθεί ότι κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020 πόροι από πιστώσεις των ΔΔΜ, συνολικού ύψους 14,9 δις ευρώ, θα διατεθούν στα 28 Κράτη-Μέλη με ανταγωνιστική διαδικασία στο πλαίσιο Μονοετών και Πολυετών Προγραμμάτων Εργασιών. Δεδομένου ότι το ποσοστό συγχρηματοδότησης των σχετικών δράσεων στον τομέα μεταφορών είναι 50% για τις μελέτες, έναντι 20% για τα έργα, θα χρηματοδοτηθούν κατά προτεραιότητα μελέτες ωρίμανσης έργων ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, με ιδιαίτερη έμφαση στα έργα επί του Κεντρικού δικτύου. Οι προσκλήσεις της Ε.Ε. προς τα Κράτη-Μέλη για την υποβολή προτάσεων χρηματοδότησης δράσεων, αναμένονται το προσεχές Φθινόπωρο.



## Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ “ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ” ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

**Χρίστος Καραλής**

Αγρονόμος – Τοπογράφος Μηχανικός, Διευθυντής ΕΥΔΕ Α/Δ Β.Ε.



Η Θεσσαλονίκη ιστορικά είναι το σταθερό σημείο αναφοράς σημαντικών οικονομικών, πολιτικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων στην περιοχή των Βαλκανίων. Η Θεσσαλονίκη ως Ευρωπαϊκή και Βαλκανική Μητρόπολη διαθέτει όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα ώστε να αναδειχθεί στον δεύτερο διεθνή αεροπορικό κόμβο της χώρας μας για τη διασύνδεση των χωρών της Βαλκανικής και της ευρύτερης Ανατολικής Ευρώπης με τις άλλες Ηπείρους.

Η «Ε.Υ.Δ.Ε. Αεροδρομίων Β. Ελλάδος» ανήκει στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και είναι αρμόδια για την εποπτεία, επίβλεψη και τον άμεσο έλεγχο της μελέτης και κατασκευής των έργων στα επτά αεροδρόμια της Β. Ελλάδος (Α/Δ Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (ΚΑΘΜ), Α/Δ Αλεξανδρούπολης «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ», Α/Δ Καβάλας «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ», Α/Δ Καστοριάς «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ», Α/Δ Κοζάνης «ΦΙΛΙΠΠΟΣ», Α/Δ Ιωαννίνων «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΠΥΡΡΟΣ», Α/Δ Λάρισας). Κύριος των έργων, τα οποία επιβλέπει η ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Βορείου Ελλάδος, είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Το 1996 εκπονήθηκε για το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» από την ΥΠΑ Master Plan, το οποίο προέβλεπε για την ανάπτυξη του αεροδρομίου σειρά έργων τα σημαντικότερα των οποίων είναι :

- Νέος Αεροσταθμός χωρητικότητας 8.000.000 επιβατών.
- Νέα δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών.
- Κατασκευή του κερσαίου τμήματος του παράλληλου τροχοδρόμου του διαδρόμου 10-28.
- Επέκταση διαδρόμου/τροχοδρόμου 10-28 κατά 1000m στη θάλασσα.
- Χώροι στάθμευσης οχημάτων και νέο οδικό δίκτυο πρόσβασης.

Από τα έργα που πρότεινε το Master Plan, έχει υλοποιηθεί η κατασκευή του παράλληλου τροχοδρόμου του διαδρόμου 10-28 (στο κερσαίο τμήμα του) και βρίσκεται σε εξέλιξη η επέκταση του διαδρόμου και τροχοδρόμου 10-28 κατά 1000m.

Πέραν των προβλέψεων του Master Plan, για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του Αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», υλοποιείται ένα πρόγραμμα 20 έργων συνολικού προϋπολογισμού 433 εκ. €, από τα οποία έχουν περατωθεί τα 18 έργα όπως η επέκταση του αεροσταθμού από χώρους εμβαδού 15.000μ<sup>2</sup> σε χώρους 30.000μ<sup>2</sup>, η αύξηση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών από 10 σε 27, η εκτεταμένη ανακατασκευή του διαδρόμου 16-34 με αντιολισθηρό τάπητα, η νέα κυκλοφοριακή ρύθμιση του αεροδρομίου, ο υπερδιπλασιασμός των θέσεων στάθμευσης οχημάτων Ι.Χ. και λεωφορείων. Επιπλέον αντιμετωπίστηκε η δυσλειτουργία του αεροδρομίου σε συνθήκες χαμηλής νέφωσης και ομίχλης, με εγκατάσταση νέου ILS στο διάδρομο 10-28 και αναβάθμιση του διαδρόμου 16-34 στην CATII, αντικαταστάθηκε ο απαρχαιωμένος ή ανύπαρκτος ηλεκτρομηχανολογικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός του σημερινού αεροσταθμού με



σύγχρονο και αξιόπιστο εξοπλισμό που περιλαμβάνει ψύξη, θέρμανση, πυρανίχνευση, πυρασφάλεια, οπτικές αναγγελίες, Radar και άλλα ραδιοβοηθήματα.

### Επέκταση του διαδρόμου 10-28

Σε εξέλιξη βρίσκονται η επέκταση του διαδρόμου και τροχοδρόμου 10-28 κατά 1000m, εκ των οποίων τα 700μ. του διαδρόμου είναι μέσα στη θάλασσα και τα 300μ. στην ξηρά (η επέκταση υλοποιείται από το άκρο 10) προϋπολογισμού 246,0 εκ. € και η αναβάθμιση (πλήρης ανακατασκευή) του κερσαίου τμήματος του διαδρόμου 10-28 μήκους 2440μ, προϋπολογισμού 38,75 εκ. €.

Το έργο συγχρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε. (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης - Ε.Τ.Π.Α.) στο Γ'ΚΠΣ και είναι έργο γέφυρα στο ΕΣΠΑ (Ταμείο Συνοχής).

Το φυσικό αντικείμενο του έργου έχει υλοποιηθεί κατά 77%. Οι όποιες καθυστερήσεις παρατηρούνται οφείλονται στην επίτευξη της σταθεροποίησης της ταχύτητας των καθιζήσεων σε τιμές < 3mm/μήνα, όπως προβλέπει η μελέτη. Το έργο θα ολοκληρωθεί στα μέσα του 2016.

Η αναγκαιότητα επέκτασης του διαδρόμου,

όπως τεκμηριώθηκε στο Master Plan, προκύπτει από το γεγονός ότι με τα υφιστάμενα μήκη διαδρόμων το αεροδρόμιο μπορεί να εξυπηρετήσει μόνο το 22% των κυκλοφορούντων τύπων αεροσκαφών.

Για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αεροσκαφών επιβάλλεται η μείωση του βάρους των αεροσκαφών και επομένως η πραγματοποίηση ενδιάμεσου σταθμού για ανεφοδιασμό. Ο περιορισμός αυτός έχει σαν συνέπεια τον αποκλεισμό της ανάπτυξης νέων αγορών για τον ΚΑΘΜ προς Αμερική, Ασία, Αυστραλία, αγορές που θα μπορούσαν να προσεγγισθούν μέσω τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.

Η ανεπάρκεια του μήκους των υφιστάμενων διαδρόμων καθιστά επίσης το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης μη ανταγωνιστικό έναντι των γειτονικών αεροδρομίων άλλων χωρών (Κωνσταντινούπολης, Βελιγραδίου, Σόφιας και Σκοπίων) στο ενδεχόμενο ξένων αεροπορικών εταιρειών να χρησιμοποιήσουν κάποιο βαλκανικό αεροδρόμιο σαν κομβικό για την ανάπτυξή τους στα Βαλκάνια, στην Ανατολική Ευρώπη αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με την επέκταση του διαδρόμου και τροχοδρόμου 10-28, ο ΚΑΘΜ θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει το 90% των κυκλοφορούντων τύπων αεροσκαφών.

Σύμφωνα με τη Μελέτη Κόστους-Οφέλους που εκπονήθηκε για το έργο, το πρώτο έτος λειτουργίας του, ο νέος εκτεταμένος διάδρομος θα εξυπηρετήσει 80.000 επιπλέον επιβάτες μακρινών αποστάσεων, ενώ το 2035 ο αριθμός επιβατών μακρινών αποστάσεων θα φτάσει τους 590.000.

Αντίστοιχα, ο αριθμός αεροσκαφών μακρινών αποστάσεων που θα εξυπηρετηθούν λόγω της επέκτασης θα είναι 380 κατά το πρώτο έτος λειτουργίας και 2820 το 2035.

## ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.: ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

**Καθηγητής Παρασκευάς Σαββαΐδης**  
Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.



Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» στα 20 περίπου έτη λειτουργίας της έχει επιτύχει να ολοκληρώσει το σημαντικό έργο του αυτοκινητόδρομου του Κύριου Άξονα μήκους 670 χλμ. ο οποίος διέρχεται όλη τη Βόρεια Ελλάδα από τους Κήπους στον Έβρο μέχρι την Ηγουμενίτσα.

Η κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητόδρομου άλλαξε τελειώς το τοπίο των οδικών μεταφορών και μετακινήσεων και έδωσε μεγάλη ώθηση στην κάθε είδους ανάπτυξη των περιοχών τις οποίες διασχίζει. Στον αυτοκινητόδρομο αυτόν περιλαμβάνονται 73 διδυμες σήραγγες μήκους 50+50 χλμ. και 177 μεγάλα τεχνικά (γέφυρες) εκ των οποίων η γέφυρα στον ποταμό Άραχθο έχει μήκος 1.000 μ. και στον ποταμό Γρεβενιώτικο έχει μήκος 920 μ.

Παράλληλα, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» μελετά ή/και κατασκευάζει το μεγαλύτερο μέρος των 230 χλμ. Κάθετων Αξόνων (Σιάτιστα-Ιεροπηγή-Κρυσταλλοπηγή, Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη, Δερβένι-Σέρρες-Προμαχώνας, Ξάνθη-Εξίνος, Κομοτηνή-Νυμφαία και Αρδάνιο-Ορμένιο).

Η ΕΓΝΑΤΙΑ Οδός είναι το έργο που καθιστά τη Βόρεια Ελλάδα κυρίαρχο πόλο αναφοράς και ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή σε έναν όμορο, αλλά και ευρύτερο γεωγραφικό οικονομικό και γεωπολιτικό χώρο με εκτεταμένη ενδοχώρα και με εκατομμύρια πληθυσμό.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ οδός είναι ένα έργο ζωτικής γεωπολιτικής προτεραιότητας, ένα έργο που εδραιώνει τη σημαντικότητα της Ελλάδας στην Ευρώπη, τα Βαλκάνια, τη Μεσόγειο και τις Παρευξείνιες Χώρες.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ οδός όχι μόνο έβγαλε από τη γεωγραφική, κοινωνικό - οικονομική και πολιτισμική απομόνωση, αλλά έδωσε και δυναμική και πολύπλευρη ανάπτυξη σε 4 Περιφέρειες και 16 Νομούς της χώρας. Η ΕΓΝΑΤΙΑ οδός προκάλεσε δραστη βελτίωση της προσβασιμότητας σε 19 μεγάλες πόλεις, 332 κωμοπόλεις, 5 λιμάνια, 6 αεροδρόμια, δεκάδες τουριστικές, αρχαιολογικές και άλλου γενικού ενδιαφέροντος περιοχές, καθώς και σε σημαντικές βιομηχανικές περιοχές της Βόρειας Ελλάδας.

### Χωρική ολοκλήρωση

Η βελτίωση της προσβασιμότητας αποδεικνύεται ότι δημιούργησε συνθήκες χωρικής ολοκλήρωσης μιας μεγάλης ζώνης ανθρώπινου δυναμικού και αγοράς με δυνατότητες στενών διασυνδέσεων από όλα τα αστικά κέντρα της περιοχής της Οδού με πολύ μικρές χρονο-αποστάσεις.

Για παράδειγμα, με την πλήρη λειτουργία της ΕΓΝΑΤΙΑ Οδού, η διαδρομή Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη μειώθηκε κατά 2,5 ώρες, η διαδρομή Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα κατά μία ώρα και η διαδρομή Ιωάννινα-Αλεξανδρούπολη μειώθηκε περισσότερο από 4,5 ώρες. Εντός 30 λεπτών, η πόλη των Ιωαννίνων είναι πλέον προσβάσιμη από 137.000 χιλιάδες κατοίκους, ενώ πριν ήταν προσβάσιμη από 95.000 κατοίκους (+70%). Επιπλέον, σε δύομισι ώρες η πόλη των Ιωαννίνων είναι προσβάσιμη οδικώς σε περισσότερους από 2,3 εκ. κατοίκους, ενώ πριν την κατασκευή της αυτός ο πληθυσμός δεν ξεπερνούσε τους 381 χιλ. κατοίκους. Έτσι, δημιουργούνται καλύτερες δυνατότητες δικτύωσης και σχέσης με την αγορά της Θεσσαλονίκης, των πόλεων της Μακεδονίας - Θράκης, αλλά και με τις αγο-



ρές των πόλεων στις γειτονικές χώρες. Αλλά τα οδικά έργα, όπως η «Εγνατία Οδός Α.Ε.», μπορούν να αναμορφώσουν όχι μόνο τον συγκοινωνιακό, αλλά και τον τουριστικό και εμπορικό χάρτη μιας ολόκληρης περιοχής δημιουργώντας πραγματικές ευκαιρίες ανάπτυξης. Έτσι, το Σεπτέμβριο του 2013, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» παρέδωσε σε κυκλοφορία το μεγαλύτερο τμήμα του Κάθετου Άξονα Κομοτηνή - Νυμφαία - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Την ημέρα των εγκαίνιων, περισσότερα από 3.500 αυτοκίνητα ΙΧ εισήλθαν στη χώρα μας από τη γειτονική Βουλγαρία, αποκαλύπτοντας τις ωφέλειες από την κατασκευή του έργου. Ο δρόμος αυτός από την πρώτη στιγμή διευκόλυνε και αύξησε την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις μεταξύ των δύο χωρών προς όφελος του εμπορίου και του τουρισμού, ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή της Θράκης και της Ανατολικής Μακεδονίας. Χαρακτηριστικά, το Σάββατο, 21 Ιουνίου 2014, πραγματοποιήθηκε η είσοδος προς την Ελλάδα 12.600 οχημάτων σε μία ημέ-

ρα και περισσότερων από 44.000 επισκεπτών.

### Μείωση οχημάτων στην Εγνατία λόγω κρίσης

Η αύξηση της κινητικότητας είναι μία από τις βασικές επιδράσεις που καταγράφονται από τη λειτουργία της ΕΓΝΑΤΙΑ οδού. Ωστόσο, η αύξηση του κόστους μετακίνησης λόγω της λειτουργίας των διοδίων, αλλά κυρίως η οικονομική κρίση δείχνουν να έχουν επιδράσει σε μια μείωση της κυκλοφορίας στην Εγνατία Οδό. Πράγματι, σε ότι αφορά τον αριθμό των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Οδό, παρατηρήθηκε μια μείωση από το έτος 2011, η οποία όμως κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014 φαίνεται να αντιστρέφεται. Το γεγονός αυτό δημιουργεί αισιόδοξα μηνύματα για τη γενικότερη πορεία της οικονομίας της χώρας μας που δοκιμάζεται σκληρά αυτή την τελευταία περίοδο.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι φανερό η σημασία των σύγχρονων οδικών δικτύων και αυτοκινητοδρόμων - και βέβαια της ΕΓΝΑΤΙΑ Οδός και των Κάθετων Αξόνων - για την ανάπτυξη και τη βελτίωση των οικονομικών και επιχειρηματικών δεδομένων των περιοχών και των κοινωνιών από τις οποίες διέρχονται.

Όμως, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δεν είναι αρμόδια μόνο για την κατασκευή και λειτουργία του ομώνυμου Άξονα και των Κάθετων Αξόνων, αλλά αναλαμβάνει διαχρονικά και μία σειρά άλλων έργων στο σύνολο της Επικράτειας, με σκοπό να υποστηρίξει τις Τοπικές Κοινωνίες αλλά και τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην ταχεία και άρτια υλοποίησή τους.

Σήμερα, σε διάφορες φάσεις εξέλιξης είναι η κατασκευή από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δεκάδων έργων σε όλη την Ελλάδα. Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» διαχειρίζεται και επιβλέπει πολλά έργα (οικοδομικά, λιμενικά, Χ.Υ.Τ.Α., οδοποιίας, επεξεργασίας λυμάτων, αφαλάτωσης κ.λπ.) σε νησιά του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Επίσης, έργα οδοποιίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, όπως η αναβάθμιση της Δυτικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης με ανισοπεδοποίηση των υφιστάμενων κόμβων και η σύνδεση του δού προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης με την ΠΑΘΕ. Υπό κατασκευή βρίσκεται το τμήμα Θέρμη-Γαλάτιστα του οδικού άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου, σε επίπεδο βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, ενώ έχουν προχωρήσει οι εργασίες για την αναβάθμιση της οδού Ν. Μουδανιών-Ποτίδαιας.

Παράλληλα, με την υψηλή ευθύνη που δείχνει η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» για περιβαλλοντικά θέματα, ολοκληρώθηκε η τοποθέτηση ενισχυμένης υπερυψηλής περίφραξης για την προστασία της πανίδας και κυρίως της καφέ Αρκούδας, στο τμήμα Σιάτιστα - Κορομηλιά και σε τμήματα του Κύριου Άξονα της Εγνατίας Οδού από την Παναγιά έως τη Σιάτιστα.

Σε εξέλιξη βρίσκεται και το μεγάλο πρόγραμμα μελετών οδικής ασφάλειας στο Εθνικό και Επαρχιακό οδικό δίκτυο ολόκληρης της χώρας, για οδικά τμήματα συνολικού μήκους περίπου 15.000 χλμ., με στόχο τη μείωση των ατυχημά-



## ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΠΟΡΕΙ Ν' ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**Στυλιανός Αγγελούδης**

Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος Οργανισμού Λιμένων Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ)



Οι μεταφορές αποτελούν σημαντική βιομηχανία παραγωγής προστιθέμενης αξίας σε μια οικονομία, πέρα από τα προφανή οφέλη της εξυπηρέτησης του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου μίας χώρας. Ιδιαίτερα σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν τον συνδεδεμένο κρίκο ανάμεσα στις διάφορες αγορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν περίπου το 90% των παγκόσμιων εμπορευματικών μεταφορών και οι λιμένες αποτελούν το σημείο διασύνδεσης ανάμεσα στα θαλάσσια και τα χερσαία μέσα μεταφοράς, κάτι που τους καθιστά σημαντικό κόμβο στις αλυσίδες μεταφορών.



### Αύξηση 18% στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην τετραετία

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το δεύτερο μεγαλύτερο της Ελλάδας, αποτελεί την πύλη εξυπηρέτησης του εμπορίου όχι μόνο της Βόρειας Ελλάδας αλλά και των χωρών της Νότιας Βαλκανικής χάρη στην στρατηγική του τοποθεσία. Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει μία σημαντική προσπάθεια για την προσέλκυση φορτίων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το οποίο απώλεσε μεγάλο μέρος της διακίνησής του την περίοδο 2008-2009. Η αύξηση της διακίνησης είναι σημαντική με αποκορύφωμα την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων η οποία την τελευταία τετραετία έχει αυξηθεί κατά 18% ενώ ήδη για το πρώτο εξάμηνο του 2014 η αύξηση προσεγγίζει το 12,7%.

### “Κλειδί” η εγγύτητα στις Βαλκανικές αγορές

Η εγγύτητα του λιμένα στις Βαλκανικές αγορές δημιουργεί προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης προς όφελος του λιμένα, της πόλης αλλά και της Κεντρικής Μακεδονίας, μίας περιοχής η οποία ταλανίζεται έντονα από την οικονομική ύφεση και την αυξανόμενη ανεργία. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να αποτελέσει κεντρικό στοιχείο οποιουδήποτε αναπτυξιακού σχεδιασμού καθώς αποτελεί την διέξοδο για τις ροές εισαγωγών και εξαγωγών της ευρύτερης περιοχής. Το όραμα για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να συνοψιστεί στο τρίπτυχο επενδύσεις, απασχόληση, προστιθέμενη αξία.

### Προστιθέμενη αξία σε “ράγες” και υψίστης σημασίας επενδύσεις

Η βελτίωση των σιδηροδρομικών συνδέσεων σε συνδυασμό με την αύξηση της διακίνησης μπορεί να δημιουργήσει προστιθέμενη αξία στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής, να αυξήσει την δραστηριότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εντός και πέριξ του λιμένα συμβάλλοντας ουσιαστικά στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Για να γίνει όμως αυτό απαιτείται η πραγματοποίηση επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές και ανωδομές ώστε το λιμάνι να είναι σε θέση να εξυπηρετήσει με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα τις εμπορευματικές ροές αλλά και να είναι σε θέση να προσελκύσει νέα φορτία και να εξυπηρετήσει μεγαλύτερα πλοία. Προς αυτήν την κατεύθυνση η επέκταση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων αλλά και η

έχουν πραγματοποιηθεί, σχεδόν αποκλειστικά από την ιδιωτική πρωτοβουλία, τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας έχουν ανάγκη από επενδύσεις σε σύγχρονο εξοπλισμό αλλά και σε υποδομές και ανωδομές.

### Περί παραχώρησης λιμενικών χρήσεων

Η λιμενική αγορά θα πρέπει να «ανοίξει» ώστε να εισέλθουν ιδιώτες επενδυτές μέσω της παραχώρησης λιμενικών χρήσεων (υπηρεσιών). Αυτό θα έπρεπε να έχει συμβεί και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και ειδικότερα στον τομέα της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Με τη συνδρομή ιδιωτικών κεφαλαίων θα μπορούσαν να έχουν πραγματοποιηθεί



φωτο: από αρχείο ΟΛΘ

επέκταση του κρηπιδώματος 24 (διακίνηση χύδην φορτίου) είναι υψίστης σημασίας για το μέλλον του λιμένα, καθώς θα του δώσει την δυνατότητα να εξυπηρετεί μεγαλύτερα πλοία προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο δυνατότητες επίτευξης οικονομικών κλίμακας στους χρήστες του. Στην βάση αυτών των στοιχείων, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα αποτελεί σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο για την ευρύτερη περιφέρεια. Αυτό θα πρέπει να είναι και το τρίπτυχο δράσης συνολικά για τη λιμενική βιομηχανία της χώρας.

### Έλλειμμα υποδομών στα περισσότερα ελληνικά λιμάνια

Το Ελληνικό λιμενικό σύστημα δεν έχει ακολουθήσει, όπως θα έπρεπε, τις εξελίξεις στο Ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα, προσαρμοζόμενο στις ευρύτερες αλλαγές του οικονομικού περιβάλλοντος. Οι λιμένες στην Ελλάδα, στην πλειονότητα των περιπτώσεων παρουσιάζουν έλλειμμα υποδομών. Με εξαίρεση το λιμάνι του Πειραιά και τις επενδύσεις που

είναι αναγκαίες επενδύσεις σε υποδομές, η έλλειψη των οποίων έχει στοιχίσει στο λιμάνι την περαιτέρω ανάπτυξή του.

### Η καλύτερη χρονιά της πενταετίας στην κρουαζιέρα

Πέρα από τη διακίνηση φορτίων το λιμάνι μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πόλο για την τουριστική ανάπτυξη της πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής, μέσω της αύξησης της κρουαζιέρας, η οποία αποτελεί μεγάλο στοιχείο για την ΟΛΘ Α.Ε.

Ήδη η φετινή χρονιά αναμένεται να είναι η καλύτερη της τελευταίας πενταετίας καθώς 30 κρουαζιερόπλοια θα προσεγγίσουν την πόλη δίνοντας μία ανάσα στην οικονομία της περιοχής.

Ως εκ τούτου, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να διαδραματίσει κυρίαρχο ρόλο σε οποιοδήποτε αναπτυξιακό μοντέλο υιοθετηθεί για την Κεντρική Μακεδονία, αποτελώντας την πύλη εξυπηρέτησης των εμπορευματικών ροών της Περιφέρειας αλλά και μία πύλη εισόδου τουριστών. ■

## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Άνθιμος Αμανατίδης  
Μ.Μ., Γενικός γραμματέας ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Συνέχεια από τη σελίδα 06

Η Σιδηροδρομική Εγνατία αποτελεί έργο πνοής στην Κεντρική Μακεδονία αφού συμβάλλει:

- Στην αναβάθμιση και ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αφού θα γίνεται γρήγορη και ασφαλή διακίνηση φορτίων στο εσωτερικό των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης με συνέπεια την αύξηση των εξαγωγών του πρωτογενούς, αλλά και του δευτερογενούς τομέα, ενισχύοντας τη γεωστρατηγική του θέση ως πύλη όχι μόνο των Βαλκανίων αλλά ολόκληρης της Ευρώπης.
- Στην ανάπτυξη του καλοκαιρινού (Ασπροβάλτα-Χαλκιδική) και του χειμερινού τουρισμού (Καϊμακτσαλάν).
- Στην ανάδειξη των πολιτιστικών και αρχαιολογικών χώρων της Κεντρικής Μακεδονίας.
- Στην εύκολη πρόσβαση των Περιφερειακών Ενοτήτων την Κεντρικής Μακεδονίας στην Θεσσαλονίκη με την χρήση προαστιακού σιδηροδρόμου με αποτέλεσμα την στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής τους ανάπτυξης και άμβλυσης των ανισοτήτων μεταξύ κέντρου και περιφέρειας.
- Στην αύξηση της αξίας γης στις περιοχές, όπου διέρχεται το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η δημιουργία ενός σύγχρονου συστήματος παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς που αναδεικνύει το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο σε ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων, ικανοποιεί τις ανάγκες των πολιτών και των επιχειρήσεων για γρήγορη, ασφαλή, άνετη και οικονομική μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων και συμβάλλει στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη της χώρας μας. ■

## ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΓΕΩ- ΘΕΡΜΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Νίκος Ανδρίτσος  
Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών  
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Συνέχεια από τη σελίδα 21

Η αναπτυξιακή ευκαιρία

Η επίλυση των προβλημάτων αυτών σε συνδυασμό με την ενημέρωση της κοινής γνώμης για τις δυνατότητες αξιοποίησης και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της γεωθερμίας, αλλά και ενδεχομένως η επιτυχημένη ολοκλήρωση πρότυπων προγραμμάτων αξιοποίησης της γεωθερμικής ενέργειας σε πεδία της χώρας μας και σε δημόσια κτίρια, εκτιμάται ότι θα έδινε σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της γεωθερμίας στην Ελλάδα. Ένα πρόσφατο επιτυχημένο παράδειγμα, που ελπίζουμε να έχει συνέχεια, είναι η κατασκευή και λειτουργία (μέσα σε λιγότερο από ένα χρόνο) θερμοκηπιακής μονάδας 42 στρεμμάτων στο Νέο Εράσμιο Ξάνθης, αξιοποιώντας γεωθερμικό νερό με θερμοκρασία 60 °C και απασχολώντας 60 άτομα. ■

## ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.: ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Καθηγητής Παρασκευάς Σαββαΐδης  
Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Συνέχεια από τη σελίδα 08

των και την ασφαλή χρήση των οδών.

Υπό εκπόνηση βρίσκονται δεκάδες μελέτες προς ωρίμανση διαφόρων έργων σε πολλές περιοχές της χώρας. Επίσης, σε εξέλιξη βρίσκονται μελέτες αναπλάσεων για ΧΑΔΑ στην περιοχή της Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας, ενώ πρόσφατα η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» ορίσθηκε δικαιούχος για τη χρηματοδότηση των μελετών για την αστική θαλάσσια συγκοινωνία Θεσσαλονίκης (κύριοι του έργου η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και οι Δήμοι Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς και Θερμαϊκού).

Εκτός συνόρων

Τέλος, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δραστηριοποιείται και εκτός των ελληνικών συνόρων στον τομέα παροχής υπηρεσιών τεχνικού συμβούλου, στον ευρύτερο χώρο της ΝΑ Ευρώπης καθώς και στην περιοχή του Καυκάσου. Έτσι, έχει ήδη τη διαχείριση και επίβλεψη 6 έργων στην Αλβανία, Ρουμανία και Σερβία, ενώ έχει υποβάλει εκδηλώσεις ενδιαφέροντος σε διεθνείς διαγωνισμούς άλλων γειτονικών χωρών. Επίσης, στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότη-

τας, έχει υπογραφεί Μνημόνιο Συνεργασίας για την κατασκευή δεύτερης διασυννοριακής οδικής γέφυρας στη δίοδο Κήποι -Υψαλα μεταξύ της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» και της Τουρκικής Αρχής Αυτοκινητοδρόμων. Και βέβαια, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» είναι υπεύθυνη για την Τεχνική Γραμματεία προς υλοποίηση του Οδικού Δακτυλίου της Μαύρης Θάλασσας, όπου πρόσφατα ανέλαβε την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για ένα τμήμα του Δακτυλίου στο Τουρκμενιστάν.

Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» μπορεί να αποτελέσει τον πυλώνα για την αποτελεσματική κατασκευή οδικών και άλλων κόμης υποδομών της χώρας, εξελισσόμενη ενδεχομένως σε εποπτικό φορέα των έργων αυτοκινητοδρόμων της χώρας, ενώ ταυτόχρονα θα υλοποιεί τα τεχνικά έργα που της ανατίθενται από το Δημόσιο και την Τοπική Αυτοδιοίκηση προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας, αλλά και της οικονομίας. Όπως λοιπόν ο αυτοκινητόδρομος έφερε ανάπτυξη στις περιοχές από τις οποίες διέρχεται, έτσι και η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» μπορεί να έχει έναν σημαντικότερο ρόλο για την αποτελεσματική ανάπτυξη των υποδομών της χώρας. ■

## ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ: Η ΡΑΧΟΚΟΚΚΑΛΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αθανάσιος Κωνσταντόπουλος  
Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου Εθνικού Κέντρου Έρευνας και  
Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)

Συνέχεια από τη σελίδα 13

κής αριστείας της, με στόχο την αναστροφή της αποβιομηχάνισης και την βιώσιμη ανάπτυξη της περιφέρειας και της χώρας.

Στο ΕΚΕΤΑ θεωρούμε ότι μια τέτοια ολιστική προσέγγιση στο πλέγμα Ενέργεια-Περιβάλλον-Κλίμα-Νερό-Τροφή αποτελεί καταλύτη για την ενίσχυση της καινοτόμου επιχειρηματικότητας στην περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, ανοίγοντας νέα πεδία δράσης σε υπάρχουσες εταιρείες αλλά και δημιουργώντας ευκαιρίες για δραστηριοποίηση νέων εταιρειών υψηλής τεχνολογίας στο χώρο, συμβάλλοντας στην άσχεση του φαινομένου της διαφυγής διανοητικού δυναμικού στο εξωτερικό ("brain-drain").

Το cluster CHORUS

Για την επίτευξη αυτού του στόχου δημιουργήθηκε η συστάδα επιχειρήσεων (cluster) CHORUS. Το cluster CHORUS συντονίζεται από το ΕΚΕΤΑ και σε αυτό συμμετέχουν επιχειρήσεις της Μακεδονίας με παραγωγικές δυνατότητες που επιτρέπουν την ανάπτυξη καινοτομικών ολοκληρωμένων προϊόντων και λύσεων στον τομέα της καθαρής ενέργειας, της βιώσιμης κινητικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος για την παγκόσμια αγορά. Σήμερα η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων αν υπάρχουν καλές ιδέες (και υπάρχουν στην Ελλάδα πολλές καλές ιδέες) μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους.

Το κρίσιμο ερώτημα είναι πως αυτές οι επενδύσεις θα γίνουν στη χώρα και όχι κάπου αλλού, όπου θα μεταφερθούν οι φορείς των καλών ιδεών, λόγω των πολλών εμποδίων που εξακολουθούν να υπάρχουν στη χώρα για την ανάπτυξη καινοτομικής επιχειρηματικότητας αλλά και τη συνεχιζόμενη ανορθολογικότητα με την οποία αντιμετωπίζονται οι οργανισμοί παραγωγής γνώσης, όπως τα Ερευνητικά Κέντρα.

Αύξηση 40% στην προσέλκυση χρηματοδοτήσεων από ανταγωνιστικά ερευνητικά έργα

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι παρά τις συνεχείς μειώσεις τα τελευταία τέσσερα χρόνια στις (ούτως ή άλλως ελλειμματικές) τακτικές επιχορηγήσεις των Ερευνητικών Κέντρων της χώρας αυτά όχι μόνο διατήρησαν αλλά και αύξησαν σημαντικά (~40%) την προσέλκυση χρηματοδοτήσεων από ανταγωνιστικά ερευνητικά έργα και συνέχισαν την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι κατά μέσο όρο τα Ερευνητικά Κέντρα της χώρας προσελκύουν 2.5 € για κάθε 1 € δημόσιας επιχορήγησης (το ΕΚΕΤΑ μάλιστα προσελκύει 12 € για κάθε 1€ δημόσιας επιχορήγησης). Επομένως η στήριξη της λειτουργίας των Ερευνητικών Κέντρων και η απαλλαγή τους από κάθε γραφειοκρατικό εμπόδιο και ανορθολογικά «οριζόντια μέτρα» θα πρέπει να αποτελέσει βασική επιλογή για την ανάπτυξη της χώρας. ■