

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΤΣΟΥΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

A.M.:0814M001

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΛΟΥΚΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: ΛΟΥΚΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΠΑΠΑΔΑΚΗ-ΓΙΩΤΗ
ΟΛΓΑ, ΑΥΔΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ

Αθήνα, Δεκέμβριος 2015

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΜΕΡΟΣ Ι: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:ΣΗΜΑΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΩΣ ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ,Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ**

ΜΕΡΟΣ ΙΙ:ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ:ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕ ΤΑ
ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ
ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΘΕΣΣΑΛΙΑ**

ΜΕΡΟΣ ΙV: ΚΡΙΤΙΚΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στην διπλωματική εργασία που παρατίθεται παρακάτω ερευνούμε και εξετάζουμε μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα και ξεχωριστή πτυχή των υποδομών, τις μεταφορικές υποδομές. Οι μεταφορικές υποδομές έχουν αποδειχθεί ως ένας από τους πλέον καθοριστικούς και κύριους παράγοντες που συνδράμουν αποφασιστικά και καταλυτικά στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Επί προσθέτως η παρούσα εργασία δεν καταπιάνεται μόνο με την συμβολή των μεταφορικών υποδομών έχοντας μια πανοραμική σκοπιά σε εθνικό επίπεδο αλλά προχωρά ένα βήμα παραπάνω την ανάλυση αυτή εξετάζοντας την συνδρομή των μεταφορικών υποδομών και σε μια συγκεκριμένη περιφερειακή ενότητα, την περιφέρεια Θεσσαλίας και των αστικών κέντρων της.

Εν τούτοις, για να είναι ορθή μία εργασία πρώτα διερεύνα το θεωρητικό υπόβαθρο και τις έννοιες βάση των οποίων ο αναγνώστης κατανοεί το θέμα το οποίο διερευνάται. Επιπλέον η παρούσα εργασία τολμά διαμέσου μιας συνοπτικής καταγραφής να αναδείξει το πώς αντιμετωπίζεται ο χωροταξικός σχεδιασμός στην χώρα μας ούτως ώστε να υπάρχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα.

Έπειτα, σε δεύτερη φάση συγκεκριμενοποιείται και εξειδικεύεται από την ερευνά μας όπως προαναφέρθηκε η συμβολή των μεταφορών σε μια περιφερειακή διαίρεση όπως αυτή της Θεσσαλίας και των αστικών κέντρων της με βάση τα πλαίσια προγραμματισμού με σκοπό να δοθεί μια πιο κατατοπιστική και εμπειριστατωμένη άποψη στον αναγνώστη.

Κατόπιν, καταλήγοντας η παρούσα εργασία επιχειρεί να παρουσιάσει μια ολοκληρωμένη κριτική όσον αφορά τα όσα ήδη εξετάσαμε με βάση την υφιστάμενη κατάσταση στον τομέα των μεταφορικών υποδομών στην περιφέρεια Θεσσαλίας. Στην συγκεκριμένη ενότητα επιχειρούμε ακόμα να απαντήσουμε σε ορισμένους προβληματισμούς που αφορούν το κατά πόσο ανταποκρίνεται ο υφιστάμενος εθνικός και περιφερειακός σχεδιασμός για την περιφέρεια Θεσσαλίας επί του πρακτέου στις σύγχρονες προκλήσεις περί περιφερειακής ανάπτυξης αλλά και το κατά πόσο προχώρησε ο συντονισμός, η υλοποίηση και οι δράσεις που είχαν προγραμματιστεί.

Με την ενότητα αυτή επίσης η εργασία που εκπονήθηκε προβαίνει σε προτάσεις μέσω των οποίων επιδιώκει να απαντήσει στις παραλείψεις, αδυναμίες και σε τυχόν προβλήματα του προγραμματισμού με βάση την παρούσα πραγματικότητα στην περιφέρεια Θεσσαλίας.

Η κάτωθι διπλωματική εργασία συνοπτικά επιχειρεί μέσω μιας πλήρους διερεύνησης όλων των προαναφερθέντων θεματικών ενοτήτων να **απαντήσει** σε ένα κρίσιμο ερώτημα. Ένα κρίσιμο ερώτημα το οποίο όχι μόνο έχει ανακύψει αλλά και έχει αποκτήσει μείζονα σημασία στην παρατεταμένη χαλεπή οικονομική συγκυρία την οποία βιώνει η ελληνική οικονομία επί πολλά έτη. Το ερώτημα αυτό είναι σαφές: **Συμβάλλει και αν ναι σε ποιο επίπεδο η πρόοδος των μεταφορικών υποδομών στην τόνωση της περιφερειακής ανάπτυξης της Περιφέρειας Θεσσαλίας και όχι μόνο; Συνδράμει ο εκσυγχρονισμός και η εξέλιξη των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών στην εξάλειψη και αντιμετώπιση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων καθώς και σε μια ισόρροπη οικονομική και βιώσιμη ανάπτυξη στην εν λόγω περιφέρεια αλλά και σε εθνικό επίπεδο;**

Ευχαριστίες

Στο σημείο αυτό οφείλω να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή κύριο Παύλο Λουκάκη για την καθοριστική βοήθεια του ,στην οργάνωση-σχεδίαση- υλοποίηση και επίβλεψη της εργασίας αυτής. Η συνεχής καθοδήγηση και ενθάρρυνση του κυρίου καθηγητή αποτέλεσε σημαντικός αρωγός για την εκπόνηση της εργασίας αυτής.

Επιπροσθέτως ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στην συνεργάτιδα επιστήμονα του κυρίου καθηγητή την διδάκτωρ Ιουλία Μωραΐτου πολιτικό μηχανικό-χωροτάκτη-περιβαλλοντολόγο η οποία από την πρώτη στιγμή στήριξε συμβουλευτικά και οργανωτικά με ιδιαίτερη ζέση την προσπάθεια μου αυτή. Ξεχωριστές ευχαριστίες για τα μέλη της τριμελούς επιτροπής την αναπληρώτρια καθηγήτρια κυρία Όλγα Γιώτη-Παπαδάκη και τον λέκτορα κύριο Βασίλη Αυδίκο.

Η εργασία ετούτη αφιερώνεται στην οικογένεια μου και ιδιαίτερα στον πατέρα μου τον οποίον ευγνωμονώ για την καθολική στήριξη του σε όλα τα βήματα μου!

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές που τις συντελούν είναι μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία, επηρεάζονται ποικιλοτρόπως αλλά και επηρεάζουν σημαντικά πολλούς τομείς της Εθνικής Οικονομίας.

Οι μεταφορές είναι αναμφισβήτητα ένα αναπόσπαστο κομμάτι μίας οικονομίας, που συνδυάζει και συμμετέχει στην ανάπτυξη διαφόρων δεικτών της οικονομικής ανάπτυξης, όπως είναι η βιομηχανική ανάπτυξη, η ανεργία, το ΑΕΠ και οι επενδύσεις όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε μια συγκεκριμένη περιφερειακή ενότητα . Η απαίτηση για μεταφορά ανθρώπων ή προϊόντων είναι προφανής, αν αναλογιστεί κανείς ότι οι πρώτες ύλες και η παραγωγή προϊόντων είναι άνισα κατανομημένες στις διάφορες χώρες και στις διάφορες περιφερειακές ενότητες μέσα σε μία χώρα. Έτσι καταλήγουμε σε διαρκώς ,ανάλογα τις εποχές και τις οικονομικές κοινωνικές εξελίξεις, έντονη ζήτηση για μεταφορές.

Εν τούτοις για να καταλήξουμε στην σημασία, συνδρομή και συμβολή των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη οφείλουμε να έχουμε ως αφετηρία μια συνοπτική εικόνα των βασικών εννοιών του θεωρητικού πλαισίου της περιφερειακής ανάπτυξης ούτως ώστε να εξηγηθεί επαρκώς τι ορίζουμε ως περιφερειακή ανάπτυξη ως επιστήμη, που αποσκοπεί και ποιες είναι οι βασικές έννοιες που εμπεριέχει.

Με βάση την γνώση αυτή προχωράμε την ερεύνα μας ένα βήμα παρακάτω στην διερεύνηση της συμβολής των περιφερειακών υποδομών σε μια συγκεκριμένη χωρική ενότητα αυτή της περιφέρειας Θεσσαλίας και των αστικών κέντρων που την αποτελούν.

Στην διερεύνηση αυτή χρησιμοποιούμε σαν βασικά εργαλεία ,με βάση των οποίων την μελέτη θα καταλήξουμε σε συμπεράσματα, τα θεσμοθετημένα περιφερειακά πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού για την περιφέρεια Θεσσαλίας, το γενικό περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης, τα περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα της εν λόγω περιφέρειας όπως επίσης και τα ειδικά πλαίσια.

Εν κατακλείδι διαμέσου της εργασίας την οποία εκπονήσαμε με βάση την θεωρητική προσέγγιση της περιφερειακής ανάπτυξης και των όσων εξετάσαμε για τις μεταφορικές υποδομές και την συμβολή τους στην περιφέρεια Θεσσαλίας καταλήγουμε σε ορισμένα πορίσματα και συμπεράσματα. Ταυτόχρονα προχωρούμε σε προτάσεις και πολιτικές που ενδεχομένως να βελτιώσουν την υφιστάμενη κατάσταση στον τομέα των μεταφορικών υποδομών στην εν λόγω περιφέρεια και στο πώς θα επιτευχθεί ο μείζον σκοπός της ανάπτυξης.

ΜΕΡΟΣ Ι

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Στο παρών κεφάλαιο η εργασία που εκπονήθηκε καταπιάνεται με το να δώσει μία συνοπτική αλλά και συνάμα σαφή εικόνα για το θεωρητικό υπόβαθρο της περιφερειακής ανάπτυξης ως επιστήμη αποτυπώνοντας το περιεχόμενο κάποιων βασικών όρων.

Ξεκινώντας όταν συζητάμε για περιφερειακή ανάπτυξη βασική έννοια την οποία πρέπει να έχουμε κατά νου δεν είναι άλλη από την έννοια του *χώρου*. Βέβαια ο χώρος έχει ποικιλόμορφη προσέγγιση αναλόγως ποιο είναι το εξεταζόμενο θέμα. Επομένως ο χώρος είναι δυνατόν να ορίζεται προφανώς *γεωγραφικά*, να ορίζεται *διοικητικά* ή να χαρακτηρίζεται *ιστορικά*. Πιο ειδικά θα γίνει εκτενής αναφορά στις διάφορες ερμηνείες του χώρου σε κεφάλαιο που ακολουθεί το οποίο καταπιάνεται με την χωροταξία και τον χωροταξικό σχεδιασμό. Στην παρούσα όμως εργασία δεν μας απασχολεί ο χώρος σαν ευρύς όρος που αφορά μόνο είτε την μορφή του εδάφους είτε την απόσταση είτε κάποιο άλλο χαρακτηριστικό αλλά πιο συγκεκριμένα μας απασχολεί ο οικονομικός χώρος.

Σαν οικονομικό χώρο θα τολμούσαμε να ορίσουμε το τμήμα εκείνο του γεωγραφικού χώρου με τάση ταύτισης των ορίων τους, το οποίο κυριαρχείται από διακυμάνσεις και ροές που προκαλούν οι δημιουργούμενες σχέσεις μεταξύ παραγωγής και διανομής των αγαθών. Στην διαμόρφωση των σχέσεων αυτών σημαντικό ρόλο παίζουν οι αποστάσεις και οι τιμές που διαμορφώνονται στα διάφορα χωρικά σημεία(Κόνσολας,1997:σελ 21). Μέσα στον οικονομικό χώρο πραγματοποιεί ο άνθρωπος τις οικονομικές του δραστηριότητες δίνοντας τεράστια έμφαση ,στο πού θα τις εγκαταστήσει, στις εξωτερικές οικονομίες, στην γεωγραφία αλλά και στις υποδομές που υπάρχουν. Έτσι λοιπόν παρατηρούμε ότι ο οικονομικός χώρος και η μελέτη του ανέδειξαν την επιστήμη που είθισται να την ονομάζουμε οικονομική του χώρου. Η οικονομική του χώρου παρόλο που χαρακτηρίζεται από μία πολυπλοκότητα έγινε δυνατό να οριστεί ως ένας νέος κλάδος της οικονομικής επιστήμης που μελετά την επίδραση της διάστασης του χώρου στις οικονομικές δραστηριότητες(Κόνσολας,1974:14).

Παρόλα αυτά οι περιορισμένες δυνατότητες της περιφερειακής οικονομικής ανάλυσης και η πολύπλευρη φύση των προβλημάτων του χώρου καθώς επίσης η αλληλεπίδραση διαφόρων παραγόντων είτε κοινωνικής είτε περιβαλλοντικής είτε κοινωνικής υφής δημιούργησαν την ανάγκη συνεργασίας πολλών επιστημονικών κλάδων προκειμένου να γίνει μια βαθύτερη διερεύνηση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον χώρο(Κόνσολας,1997:σελ 34).Έτσι λοιπόν προέκυψε ο κλάδος της Περιφερειακής Επιστήμης την οποία την ορίζουμε ως η μελέτη των κοινωνικών, οικονομικών, πολιτικών και συμπεριφορικών εκείνων φαινομένων που έχουν χωρική διάσταση(Miernyk,1976:2).

Εν τούτοις εφόσον χρησιμοποιούμε τον όρο της *περιφέρειας* πρέπει να είμαστε ακριβείς όσον αφορά το περιεχόμενο του όρου αυτού. Σε κάθε περίπτωση ο όρος *περιφέρεια* δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί αν δεν έχουμε γνώση του σκοπού για τον οποίο χρησιμοποιούμε την έννοια της περιφέρειας. Στην προκειμένη περίπτωση μας

απασχολεί η περιφέρεια από οικονομικής πλευράς, έτσι λοιπόν ένας ορισμός που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις της περιφερειακής ανάλυσης είναι ο εξής:

Οικονομική Περιφέρεια είναι μια δυναμική γεωγραφική ενότητα τα όρια της οποίας επηρεάζονται από τις διαχρονικές μεταβολές των κοινών ή συμπληρωματικών χαρακτηριστικών των χωρικών μονάδων από τις οποίες συντίθενται (Κόνσολας, 1997:σελ 98). Η διάκριση των περιφερειών στηρίζεται συνήθως στην αρχή της ομοιογένειας αλλά και της συνάφειας των διαφόρων είδους σχέσεων μεταξύ των οικιστικών μονάδων μιας ευρύτερης περιοχής. Με βάση την ταξινόμηση του Boudeville διακρίνουμε τρεις τύπους περιφερειών: την ομοιογενή περιφέρεια, την πολιτική περιφέρεια, την περιφέρεια προγραμματισμού. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι υπάρχει και περαιτέρω διάκριση των περιφερειών ανάλογα με το βαθμό ανάπτυξης. Έτσι επιγραμματικά και μόνο καταγράφουμε τις φθίνουσες, τις αναπτυσσόμενες περιφέρειες και τις αναπτυγμένες περιφέρειες.

Ο όρος Περιφερειακή Ανάπτυξη απορρέει από την αναγκαιότητα και την προσπάθεια σύγκλησης πολλών και διάφορων χωρικών ενότητων ως προς τον εθνικό μέσο όρο ενός ή περισσότερων κριτηρίων τα οποία είτε εκπορεύονται και καθορίζονται από τους διάφορους φορείς άσκησης πολιτικής είτε είναι το απόσταγμα διεργασιών και αιτημάτων που εκκινούν από την βάση.

Ως προς τον γνώριμο όρο της Περιφερειακής Οικονομικής Πολιτικής θα μπορούσαμε να ορίσουμε ένα σύστημα σκοπών, μέσων, ρέων που συνδυάζονται σε ένα πρόγραμμα για να επιτύχουν την ισόρροπη μεταβολή της διαπεριφερειακής διάρθρωσης της οικονομίας (Κόνσολας, 1997:σελ 42).

Όλες αυτές όμως οι πολιτικές ασκούνται προκειμένου να αντιμετωπιστεί το Περιφερειακό Πρόβλημα το οποίο αποτελεί την έκφραση και σε πολλές περιπτώσεις τον όγκο των *περιφερειακών ανισοτήτων* μιας χώρας. Οι περιφερειακές ανισότητες αυτές δύναται να αφορούν ανισότητες στο εισόδημα, στην απασχόληση, στην μετανάστευση αλλά και κάποιες λιγότερο εμφανείς διαταραχές όπως λόγω χάρη τον υπερπληθυσμό ο οποίος θα δημιουργήσει πιθανόν αρνητικές εξωτερικές οικονομίες.

Εν τούτοις το περιφερειακό πρόβλημα δεδομένου ότι είναι ένα πολυσύνθετο και περίπλοκο πρόγραμμα η ανάλυση του ακολουθεί τέσσερα γενικά κριτήρια: το ειδολογικό, το χωροταξικό, το αναπτυξιακό καθώς και το κλαδικό κριτήριο. Από εκεί και πέρα υφίστανται και ορισμένα εξειδικευμένα κριτήρια τα όποια είναι ιδιαιτέρως σύνθετα διότι άπτονται διαφόρων εξίσου σύνθετων παραμέτρων (οικονομικές, κοινωνικοί κ.τ.λ.). Τέτοια κριτήρια είναι επί παραδείγματι ο βαθμός εκβιομηχάνισης μιας περιφέρειας, ο ρυθμός μεγέθυνσης της παραγωγής της περιφέρειας, το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας της περιφέρειας σε σχέση με άλλες περιφέρειες.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρουμε ότι το βασικό εργαλείο άσκησης της περιφερειακής πολιτικής προκειμένου να αντιμετωπιστεί το περιφερειακό πρόβλημα μιας χώρας και να επιτευχθεί ο μείζων στόχος της ισόρροπης και βιώσιμης ανάπτυξης είναι ο Περιφερειακός Προγραμματισμός.

Ως Περιφερειακός Προγραμματισμός νοείται ο τύπος της δημόσιας δράσης που σχετίζεται άμεσα με τον επηρεασμό της αναπτυξιακής πραγματικότητας μέσω μιας συστηματικής διαδικασίας προσδιορισμού και προσανατολισμού των δράσεων σε μια δεδομένη κλίμακα χώρου, η οποία είναι κατά κανόνα μεγαλύτερη από την τοπική και μικρότερη από την εθνική και ονομάζεται *περιφέρεια προγραμματισμού*, με σκοπό των εκ των προτέρων έλεγχο μιας μελλοντικής, σαφώς καθορισμένης χρονικά, αναπτυξιακής κατάστασης (Παπαδασκαλόπουλος-Χριστοφάκης, 2009:σελ 24).

Ο όρος Φυσικός Σχεδιασμός (Physical Planning), αναφέρεται στις διάφορες κλίμακες του χώρου (από τον εθνικό, μέχρι τον αστικό και ενδο-αστικό), και αφορά το σχεδιασμό της φυσικής οργάνωσης του χώρου, δηλαδή τη διευθέτηση και οργάνωση του χώρου, κυρίως μέσω του ελέγχου και της ρύθμισης των χρήσεων γης. Έτσι, με το φυσικό σχεδιασμό διασφαλίζεται η τάξη στο χώρο, δηλαδή η χωροταξία κάτι το οποίο το αναφέρουμε και παρακάτω στο μέρος Β' που αφορά τον χωροταξικό σχεδιασμό. Άρα, ακόμα και στις περιπτώσεις που ο περιφερειακός προγραμματισμός φαίνεται να ταυτίζεται με το σχεδιασμό των χρήσεων γης, αυτό εκφράζει ένα μόνο τμήμα του περιεχομένου του. Γιατί, ο περιφερειακός προγραμματισμός προσπαθεί να προσανατολίσει και να διαχειριστεί την αναπτυξιακή διαδικασία, η οποία εκφράζεται από μία συνεχή αλλαγή των κοινωνικοοικονομικών σχέσεων μέσα στις περιφέρειες, αλλά και μεταξύ των περιφερειών.

Οι *περιφέρειες προγραμματισμού* είναι γεωγραφικές ενότητες που αποτελούνται από όμορες χωρικές μονάδες και οριοθετούνται για την άσκηση της περιφερειακής πολιτικής και την εφαρμογή του περιφερειακού προγραμματισμού. Η λειτουργία τους προϋποθέτει ενιαία προγραμματική ή και διοικητική δικαιοδοσία, που απαιτείται για τον σχεδιασμό, την εφαρμογή, την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την προσαρμογή της περιφερειακής πολιτικής και της αναπτυξιακής διαδικασίας (Παπαδασκαλόπουλος-Χριστοφάκης, 2009:σελ 25). Συνήθως ο προγραμματισμός αυτός διαμορφώνεται σε δύο επίπεδα σε κεντρικό επίπεδο και σε περιφερειακό επίπεδο.

2.1 Υποδομές των μεταφορών

Βασική συνιστώσα της εργασίας που παρουσιάζουμε αποτελούν οι μεταφορικές υποδομές επομένως αξίζει στην ενότητα αυτή να δώσουμε έναν ορισμό όσον αφορά το τι πραγματεύονται οι μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές εν γένει. Μεταφορές νοούνται το σύνολο των διαφόρων τρόπων δια μετακίνησης προσώπων ή προϊόντων και αγαθών από τόπο σε τόπο. Οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις ,παράγοντες οικονομική αξία. Οι μεταφορές είναι συνυφασμένες με την ανθρώπινη ύπαρξη και τις διακρίνουμε σε χερσαίες(οδικές, σιδηροδρομικές), εναέριες και θαλάσσιες.

Οι υποδομές των μεταφορών αποτελούνται από τις μόνιμες εγκαταστάσεις οι οποίες είναι αναγκαίο να υπάρχουν ώστε να πραγματοποιούνται απρόσκοπτα και συνεχώς οι μεταφορές. Στις εν λόγω υποδομές ανήκουν τα οδικά δίκτυα, σιδηρόδρομοι, αγωγοί, αεραγωγοί, αποθήκες, αποθήκες ανεφοδιασμού καυσίμων, θαλάσσιοι λιμένες αεροδρόμια κ.α.

Οι υποδομές συνιστούν αναμφισβήτητα ένα από τα κυρίαρχα μέσα της περιφερειακής πολιτικής με σταθερή αξία στην πορεία των δεκαετιών. Ειδικότερα οι υποδομές μεταφορών διαδραματίζουν έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην πορεία μιας οικονομίας καθώς επίσης συντελούν στην πρόοδο του ρυθμού και επιπέδου ανάπτυξης ενώ ταυτόχρονα χαρακτηρίζονται ως καταλυτικός παράγοντας στην αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων.

Επομένως είναι ξεκάθαρος ο λόγος για τον οποίον παραμένουν με συνέπεια στο επίκεντρο των δημόσιων αναπτυξιακών πολιτικών. Ιδίως όταν η σύγχρονη πραγματικότητα χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και την αδιάλειπτη προσπάθεια για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση όπως επίσης και από την ανάγκη για βελτιστοποίηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην ΕΕ οι υποδομές μεταφορών και οι πολιτικές που προκύπτουν από αυτές έχουν αναβαθμίσει τον ρόλο τους. Ένας ρόλος ο οποίος πια υπερκερνά τα αυστηρά όρια μιας περιφέρειας.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι σε γενικές γραμμές ισχύει η διαπίστωση ότι η ένταση των μεταφορών είναι εν συναρτήσει του βαθμού ανάπτυξης και της πληθυσμιακής πυκνότητας μιας περιφέρειας ,αλλά και των υφιστάμενων υποδομών και μέσων. Όσο πιο ψηλή και γρήγορη είναι η ανάπτυξη τότε τόσο πιο μεγάλο είναι και το μεταφορικό έργο ή οι ανάγκες για μεταφορές. Κατά συνέπεια η ζήτηση αυξάνει, ενώ η προσφορά ικανοποιείται με την ανάπτυξη υποδομών και μέσων, στο βαθμό που υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι(ΙΠΑ,2000:σελ 8 βλ. αριθμός βιβλιογραφίας 13).

Είναι ξεκάθαρο λοιπόν ότι η ποιότητα, το μέγεθος και η αποτελεσματικότητα των υποδομών μεταφοράς συνθέτουν ένα εξόχως ευνοϊκό περιβάλλον για την οικονομική δραστηριότητα σε μια περιφέρεια ή σε μια σειρά από περιφέρειες. Δεδομένου λοιπόν ότι για να δημιουργηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις βελτίωσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής είτε σε εθνικό είτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να υπάρχουν επαρκείς υποδομές είναι αυτονόητο να επιδιώκεται η αύξηση και η συμπλήρωση τους ιδιαίτερα εκεί που εκλείπουν(ΙΠΑ,2000:σελ 9 βλ. αριθμός βιβλιογραφίας 13).

Επί προσθέτως όπως προ είπαμε ενώ η ένταση των μεταφορών είναι συνάρτηση της ανάπτυξης των περιφερειών οι μεταφορές δεν αποτελούν μόνο συνέπεια της αναπτυξιακής διαδικασίας και δυναμικής των περιφερειών, αλλά και μέσο άσκησης

πολιτικής, η οποία συνδυάζεται με άλλες πολιτικές στις ευρύτερα ασκούμενες αναπτυξιακές πολιτικές. Κατά συνέπεια οι μεταφορικές υποδομές δεν είναι μόνο απόρροια αναπτυξιακής δυναμικής μιας περιφέρειας αλλά και εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής.

Επιπλέον οι μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές που τις διαμορφώνουν είναι χωρίς διαφωνία μια αναδυόμενη βιομηχανία, επηρεάζεται και επηρεάζει πολλούς τομείς μιας περιφερειακής και εθνικής οικονομίας. Για τον λόγο αυτό οι μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές συμμετέχουν ενεργά και επηρεάζουν διάφορους δείκτες οικονομικής ανάπτυξης. Η απαίτηση για μεταφορά ανθρώπων, πρώτων υλών, αγαθών που είναι κατανεμημένες στο χώρο είναι διαρκής. Επομένως και η απαίτηση-ζήτηση για μεταφορές είναι διαρκής και συνεχής η οποία διανύει βίους παράλληλους με την ανάπτυξη του ΑΕΠ. Κατά συνέπεια λοιπόν εφόσον οι μεταφορές αποτελούν συνιστώσα της οικονομικής ανάπτυξης είναι λογικό να παρατηρούνται αλλαγές στον κλάδο αυτό. Νεωτερισμοί, τάσεις, ενιαία και κοινή μεταφορική ευρωπαϊκή πολιτική, ραγδαία ανάπτυξη των κόμβων μεταφορών και υποδομών τους απαρτίζουν ένα ακόμη πιο ολοκληρωμένο πλαίσιο μέσων συμβολής στην επίτευξη στόχων και πολιτικών σε μια οικονομία.

Στην χώρα μας τα θέματα πολιτικής των μεταφορών κατά το παρελθόν δεν περιγράφονταν σε επίσημα έγγραφα του ελληνικού κράτους. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια οι ελληνικές κυβερνήσεις διατηρούν την χώρα σε μια τροχιά εναρμόνισης και σύγκλισης της ελληνικής κείμενης νομοθεσίας ,που αφορά τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές ,με την κοινοτική νομοθεσία(ΙΠΑ,2000:σελ 71). Διαπιστώνουμε δηλαδή μια πρόοδο από πλευράς ελληνικής πολιτικής στην κατανόηση της σημασίας των μεταφορών για την ανάπτυξη των περιφερειών και της χώρας συνολικά γεγονός το οποίο αποδεικνύεται και από θεσμική σκοπιά.

Από την άλλη πλευρά όμως είμαστε υποχρεωμένοι να τονίσουμε ότι στην περίπτωση της χώρας μας επισημαίνουμε δύο διαχρονικά προσκόμματα στο τομέα της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών. Το πρώτο πρόβλημα συνδέεται με τις παρατεταμένες, στην πορεία των ετών, δυσκολίες στην χρηματοδότηση για την κατασκευή υποδομών και το δεύτερο πρόβλημα σχετίζεται με την πολυμορφία του γεωγραφικού ανάγλυφου της χώρας μας(ΥΠΕΧΩΔΕ,1995:σελ 28).

Δεδομένης της υστέρησης της χώρας μας στο τομέα των μεταφορικών υποδομών τα προγράμματα που τις αφορούν έχουν προχωρήσει στην χώρα μας χάρη στην πρωτοβουλία και υπό την αιγίδα του δημόσιου τομέα προκειμένου να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η υστέρηση αυτή. Βέβαια οι πολιτικές που χαράσσονται βρίσκονται πάντα σε σύμπνοια με τις προτάσεις και τις προτεραιότητες που χαράζουν τα ευρωπαϊκά προγράμματα για τον τομέα των μεταφορών.

2.2 Οι μεταφορές στην Ευρωπαϊκή πολιτική

Στα πλαίσια της πολιτικής για τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές στην ΕΕ ο τομέας αυτός εκτός του ότι όπως ειπώθηκε παραπάνω αποτελεί βασικό τομέα της οικονομίας (4,8% ήτοι 548 δις. Ευρώ σε ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στο σύνολο των 29 χωρών της ΕΕ) εξασφαλίζει ακόμα περισσότερες από 11 εκατομμύρια θέσεις εργασίας στις χώρες-μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης (Ευρωπαϊκή Ένωση :πολιτική μεταφορών της ΕΕ βλ. αριθμός βιβλιογραφίας 19).

Βασικός στόχος της ΕΕ όπως διαμορφώνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποτελεί η ανάπτυξη και προώθηση αποτελεσματικών, αξιόπιστων, ασφαλών πολιτικών στις μεταφορές ούτως ώστε να δημιουργηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις και συνθήκες για μια ανταγωνιστική βιομηχανία που συμβάλει στην ευημερία και ανάπτυξη.

Βεβαίως ενώ η κινητικότητα αυξάνεται εντός των ευρωπαϊκών κοινωνιών, η πολιτική της ΕΕ έχει ως στόχο να ενδυναμώσει τα συστήματα και τις υποδομές μεταφορών ώστε να ανταπεξέλθουν και να ανταποκριθούν στις σύγχρονες προκλήσεις. Τέτοιες προκλήσεις είναι:

- *Η κυκλοφοριακή συμφόρηση*: αφορά τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές
- *Η εξάρτηση από το πετρέλαιο*: παρά τις βελτιώσεις όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση, ο τομέας των μεταφορών εξακολουθεί να καλύπτει σε συντριπτική πλειοψηφία τις ενεργειακές του ανάγκες από το πετρέλαιο.
- *Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου*: μέχρι το 2050 η ΕΕ πρέπει να μειώσει δραστικά τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών
- *Οι υποδομές*: έχουν αναπτυχθεί άμεσα στην ΕΕ
- *Ο ανταγωνισμός*: ο τομέας των μεταφορών στην ΕΕ αντιμετωπίζει ολοένα αυξανόμενο ανταγωνισμό από τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές μεταφορών άλλων περιοχών του κόσμου.

Εν τούτοις θα ήταν παράλειψη μας να μην τονίσουμε ότι χάρη στις πολιτικές της ευρωπαϊκής ένωσης τις δύο τελευταίες δεκαετίες(δεκαετία του 1990 και του 2000) έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος στον τομέα των μεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο. Πιο συγκεκριμένα οι μεταφορές κάθε είδους έγιναν ασφαλέστερες σε σχέση με το παρελθόν, υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα επιλογών για το επιβατικό κοινό και για τις επιχειρήσεις και τέλος διαμέσου της τεχνολογικής προόδου οι μεταφορές έγιναν πιο ποιοτικές. (Ευρωπαϊκή Ένωση :πολιτική μεταφορών της ΕΕ βλ. αριθμός βιβλιογραφίας 19).

Ιδιαίτερη μνεία οφείλουμε να κάνουμε στην βελτίωση του ανταγωνισμού στο τομέα των μεταφορών εντός των κόλπων της ενωμένης Ευρώπης. Σε ότι σχετίζεται με τις οδικές μεταφορές υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία(π.χ. τα φορτηγά μπορούν και εκτελούν μεταφορές σε χώρες εκτός της χώρας ταξινόμησης τους)επιτυγχάνοντας μεγαλύτερο ανταγωνισμό, βελτιώνοντας την ποιότητα των μεταφορών ενώ την ίδια ώρα εξορθολογίζεται το λειτουργικό κόστος. Επίσης στις αεροπορικές μεταφορές παρατηρούμε ότι με βάση τις συμφωνίες <<Ανοικτοί Ουρανοί>> δίνεται η δυνατότητα σε όλους τους αερομεταφορείς της ΕΕ να πετούν από οποιονδήποτε αερολιμένα της ΕΕ σε οποιονδήποτε προορισμό σε άλλη χώρα καθιστώντας τα αεροπορικά ταξίδια ευκολότερα και φθηνότερα με περισσότερα δρομολόγια. Ταυτόχρονα στις μεταφορές σταθερής τροχιάς κάθε σιδηροδρομική εταιρία που κατέχει άδεια σε μια χώρα μέλος της ΕΕ μπορεί να παρέχει υπηρεσίες οπουδήποτε στην Ευρώπη. Αξιόλογο είναι επίσης το γεγονός ότι τα σιδηροδρομικά δίκτυα υψηλής ταχύτητας τα τελευταία χρόνια ακμάζουν ιδιαίτερα. Έπειτα στον νευραλγικό τομέα των θαλάσσιων μεταφορών τα

νούμερα είναι εντυπωσιακά και αυτό γιατί με βάση στοιχεία της ευρωπαϊκής ένωσης το 75% των εμπορικών συναλλαγών της Ευρώπης με τρίτες χώρες και το 40% των εμπορευματικών συναλλαγών εντός της Ευρώπης πραγματοποιούνται χρησιμοποιώντας τις θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι λοιπόν το άνοιγμα της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών έδωσε στις ναυτιλιακές εταιρίες την δυνατότητα να παρέχουν με ελευθερία τις υπηρεσίες τους σε άλλες χώρες από την χώρα προέλευσής τους. Με βάση αυτές τις εξελίξεις το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο, το 2014, συμφώνησαν στην ανάπτυξη ενός κεντρικού δικτύου σταθμών ανεφοδιασμού σε υγροποιημένο φυσικό αέριο στους κυριότερους λιμένες που συναποτελούν το διευρωπαϊκό δίκτυο και στην ηλεκτροδότησης τους από ξηράς.

Τέλος από τον Ιανουάριο του 2014, η ΕΕ διαθέτει και παρουσιάζει μια νέα πολιτική στον μεταφορικό τομέα με απώτερο στόχο την πλήρη διασύνδεση της ευρωπαϊκής ηπείρου. Εφαρμόζοντας αυτή την πολιτική η ΕΕ αποσκοπεί στην κάλυψη οποιονδήποτε κενών στα εθνικά δίκτυα μεταφορών όπως επίσης στην εξάλειψη των φαινομένων συμφόρησης και των τεχνικών εμποδίων που συνιστούν τροχοπέδη στην λειτουργία της ελεύθερης αγοράς και της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης. Η πολιτική αυτή που εκπονήθηκε χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα <<Συνδέοντας την Ευρώπη>> με προϋπολογισμό 26 δις. Ευρώ μέχρι το 2020 παράλληλα με την ένταξη της επίσης και στο τριετές επενδυτικό σχέδιο της ευρωπαϊκής επιτροπής για την ενθάρρυνση και πραγματοποίηση δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων ύψους 315 δις. Ευρώ μέχρι το 2017(Ευρωπαϊκή Ένωση :πολιτική μεταφορών της ΕΕ βλ. αριθμός βιβλιογραφίας 19).

ΜΕΡΟΣ II

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

Όταν την σημερινή εποχή μιλάμε για χωροταξικό σχεδιασμό είναι δεδομένο ότι πρέπει να γνωρίζουμε το εννοιολογικό περιεχόμενο της επιστήμης από την οποία εκπορεύεται ο σχεδιασμός αυτός, η οποία δεν είναι άλλη από την *χωροταξία*. Η χωροταξία κατά τον καθηγητή Παύλο Λουκάκη είναι η συστηματική διερεύνηση του τρόπου οργάνωσης και έκφρασης στο χώρο των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών, όπως επίσης και των ενεργών και δυναμικών τάσεων αλληλεξάρτησης και εξέλιξης που έχουν δημιουργηθεί στην πορεία του χρόνου και τις διέπουν κατά το χρόνο διεξαγωγής αυτής της διερεύνησης.

Στην χωροταξία γίνεται συχνά αναφορά στην έννοια χώρος όπως παρατηρούμε. Η επιστήμη αυτή δεν ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με το χώρο από οικονομικής οπτικής κάθε άλλο του δίνει αξία και ορίζοντας τον διοικητικά, ιστορικά, φυσικά κτλ. Ο χώρος λειτουργεί ως συστατικό στοιχείο της δραστηριότητας των ατόμων και των κοινωνικών ομάδων στις μεταξύ τους σχέσεις. Παράλληλα όμως οι δραστηριότητες αυτές επηρεάζουν την διαμόρφωση χώρου, σε σύνδεση με γενικότερους κατευθυντήριους στόχους. Μέσα από την εξέλιξη λοιπόν και την πορεία των παραγωγικών σχέσεων και δυνάμεων ο χώρος μεταβάλλεται και κατά συνέπεια και τα όρια του.

Σαν *γεωγραφικό χώρο* θα μπορούσαμε να ορίσουμε τον χώρο στον οποίο ζει και δραστηριοποιείται ο σύγχρονος άνθρωπος σαν άτομο και σαν μέλος οργανωμένης κοινωνίας, ο οποίος έχει προκύψει από την επίδραση τόσο του φυσικού περιβάλλοντος και των διαδικασιών της φύσης, όσο και από την δράση των προγενέστερων γενεών.

Από την άλλη πλευρά σαν *διοικητικό χώρο* θα μπορούσαμε να ορίσουμε τον χώρο εκείνο που προκύπτει από την οργάνωση ενός κεντρικού συστήματος διοίκησης(είτε αποκεντρωμένο, είτε συγκεντρωτικό) ο οποίος προδιαγράφει τα πλαίσια χώρου στα οποία είναι δυνατόν να είναι αποτελεσματική και δυνατή μια κρατική επέμβαση η ρύθμιση. Στην συνέχεια σαν *φυσικός χώρος* ορίζεται ο χώρος που καθορίζεται από την μορφολογία του εδάφους και αποτελείται από διάφορες φυσικές ενότητες, ανάλογα με την κλίμακα θεώρησης τους. Ας μην λησμονήσουμε να αναφέρουμε ότι τα βασικά κριτήρια καθορισμού του φυσικού χώρου ορίζονται από τις διάφορες μορφολογικές ιδιαιτερότητες ενός χώρου(κοίτη ποταμού, κορυφογραμμές κ.τ.λ.).(Λουκακης :σελ 10-11,βλ.αριθμός βιβλιογραφίας 5)

Για τον οικονομικό χώρο παρόλο που αναφερθήκαμε νωρίτερα επισημαίνουμε πως κατά τον καθηγητή Π.Λουκάκη ο οικονομικός χώρος είναι απόρροια του είδους και της έντασης της επιρροής του χώρου από οικονομικές δραστηριότητες σε συνάρτηση πάντα με ορισμένους παράγοντες που χαρακτηρίζουν και διαμορφώνουν τους οικονομικούς χώρους. (Λουκακης: σελ 12,βλ.αριθμός βιβλιογραφίας 5)

Η χωροταξία αφορά στο φυσικό σχεδιασμό αλλά έχει κοινωνικοοικονομική βάση. Η χωροταξία σαν μέθοδος συστηματικής έρευνας και ανάλυσης, χρησιμοποιώντας επιστημονική μεθοδολογία, των προβλημάτων του χώρου συνολικά έχει ακμάσει μεταπολεμικά και συνδέθηκε με την οικονομική ανάπτυξη και άνθηση που παρατηρήθηκε κατά την εποχή εκείνη.

Επιπλέον η χωροταξία είμαστε σε θέση να αναφέρουμε ότι κατά τον καθηγητή Π.Λουκάκη προόδευσε σαν επιστήμη διότι εν πρώτης έγινε επιτακτική η ανάγκη για ανάλυση σε μια εκτεταμένη κλίμακα όλων των σημείων συγκέντρωσης και ανάπτυξης της βιομηχανίας, του τουρισμού, των δικτύων μεταφορών και συγκοινωνιών και άλλων τομέων ως ιδιαίτερα σημανόντων παραγόντων για την διάρθρωση του πλέγματος των κοινωνικών δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα είχε γίνει πια σαφής η ανάγκη για την θεώρηση και κατανομή των εξυπηρετήσεων και κοινωνικών παροχών (κατοικία, υπηρεσίες κ.τ.λ.) σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Με τον χωροταξικό σχεδιασμό παράλληλα επιδιώκουμε την ρύθμιση όλων εκείνων των παρεμβάσεων και επεμβάσεων στο χώρο που ανακύπτουν ως επιθυμητές ή επιτακτικές ανάγκες στηριζόμενοι στην ανάλυση της χωροταξίας και με βασικό γνώμονα την κοινωνικοοικονομική πρόοδο και ανάπτυξη του χώρου που εξετάζουμε. Ο όρος χωροταξικός σχεδιασμός οπότε είναι συνυφασμένος με την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου για τον χωροταξικό σχεδιασμό (Ν.2742/1999), ο σκοπός του χωροταξικού σχεδιασμού είναι «η θέσπιση θεμελιωδών αρχών και η θεσμοθέτηση σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού, που προωθούν την αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξη, κατοχυρώνουν την παραγωγική και κοινωνική συνοχή, διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο του εθνικού χώρου και στις επί μέρους ενότητες του και ενισχύουν τη θέση της χώρας στο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο».

Επί προσθέτως επισημαίνουμε ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός διατηρεί σχέσεις αλληλεξάρτησης με τον αναπτυξιακό προγραμματισμό στα διάφορα επίπεδα ασκήσής του. Βέβαια η προσέγγιση αυτή γίνεται μέσα σε ένα πλαίσιο που καθορίζεται εν πολλοίς από διάφορες παραμέτρους. Τέτοιες παράμετροι είναι η γεωγραφική έκταση και οι επιμέρους ιδιαιτερότητες του εθνικού χώρου, οι περιφερειακές και ενδοπεριφερειακές αποκρυσταλλώσεις και οι διαπεριφερειακές σχέσεις, οι διεθνείς αλληλεξαρτήσεις της χώρας σε επίπεδο οικονομικών-κοινωνικών-γεωπολιτικών σχέσεων όπως επίσης και το πλαίσιο διοικητικής διάρθρωσης της χώρας. (Λουκάκης, 2005:σελ 660-661)

Ο χωροταξικός σχεδιασμός όμως εναπόκειται στην χωροταξική πολιτική η οποία εκπονείται από τις κυβερνήσεις και τους αρμόδιους φορείς. Σαν χωροταξική πολιτική θεωρείται το άθροισμα των ενεργειών που στοχεύουν στην ανάπτυξη και διαχείριση των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και πιο συγκεκριμένα των συγκεντρώσεων των δραστηριοτήτων αυτών. Κύριος σκοπός της χωροταξικής πολιτικής είναι ο προγραμματισμός όλων εκείνων των ενεργειών που επιδρούν στο χώρο και εκπορεύονται από τους φορείς άσκησης της όπως το κράτος, τις περιφέρειες, τους δήμους όπως επίσης και προς την ιδιωτική πρωτοβουλία και δραστηριότητα. Έτσι, η χωροταξική πολιτική οργανώνει και καθορίζει διαμέσου των μέσων και εργαλείων που της παρέχει το χωροταξικό δίκαιο τις κρατικές παρεμβάσεις και την ιδιωτική δραστηριότητα στα πλαίσια της πολεοδομίας, της περιφερειακής ανάπτυξης, της αγροτικής πολιτικής, της διαμόρφωσης και επέκτασης των μεταφορικών υποδομών, της προστασίας του περιβάλλοντος οπότε ουσιαστικά χαράζει το ανθρωπογενές και το φυσικό περιβάλλον εμπεριέχοντας πάντα τις αναγκαίες δράσεις για βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη.

Επί προσθέτως επισημαίνουμε ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός διατηρεί σχέσεις αλληλεξάρτησης με τον αναπτυξιακό προγραμματισμό στα διάφορα επίπεδα ασκήσής του. Βέβαια η προσέγγιση αυτή γίνεται μέσα σε ένα πλαίσιο που καθορίζεται εν πολλοίς από διάφορες παραμέτρους. Τέτοιες παράμετροι είναι η γεωγραφική έκταση

και οι επιμέρους ιδιαιτερότητες του εθνικού χώρου, οι περιφερειακές και ενδοπεριφερειακές αποκρυσταλλώσεις και οι διαπεριφερειακές σχέσεις, οι διεθνείς αλληλεξαρτήσεις της χώρας σε επίπεδο οικονομικών-κοινωνικών-γεωπολιτικών σχέσεων όπως επίσης και το πλαίσιο διοικητικής διάρθρωσης της χώρας(Λουκάκης,2005:σελ 660-661).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός εισήχθη σε πρώτη φάση στην αρμοδιότητα του κράτους με το άρθρο 24 του Συντάγματος 1975, με στόχο τη προστασία και ασφάλεια ,από την συνεχή δόμηση, του φυσικού περιβάλλοντος και την εξασφάλιση ποιοτικού επιπέδου . Η σχετική ρύθμιση του άρθρου 24 παρ. 2 Συντάγματος, ορίζει επίσης ότι «Η χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης. Οι σχετικές τεχνικές επιλογές και σταθμίσεις γίνονται κατά τους κανόνες της επιστήμης».

Επίσης ο ν. 360/76 για τη χωροταξία και το περιβάλλον, καθιέρωσε για πρώτη φορά τις έννοιες των χωροταξικών -εθνικών, περιφερειακών και ειδικών- σχεδίων, σε ένα ιεραρχημένο σύστημα σχεδιασμού και προγραμματισμού. Εν τούτοις κανένα χωροταξικό σχέδιο δεν εγκρίθηκε με βάση τις ρυθμίσεις του ν. 360/76 και ο νόμος αυτός παρέμεινε ουσιαστικά ανενεργός.

Κατόπιν πρέπει να τονίσουμε ότι ιδιαίτερα καταλυτικός παράγοντας για την χωροταξική οργάνωση και διάρθρωση της χώρας συνιστά η εφαρμογή της διοικητικής αποκέντρωσης το 1986. Αξιόλογης σημασίας αποτελεί το γεγονός ότι για τις Μητροπολιτικές Περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης υπάρχουν το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Νόμος 1515/1985) και το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (Νόμος 1561/1985). Το 2014 οι μελέτες των δύο Ρυθμιστικών Σχεδίων τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση με σκοπό την τελική ψήφιση τους και την προώθησή τους σε Νόμο.

Έπειτα με τον Ν.2508/97 συμπληρώνεται επαρκώς ο χωρικός σχεδιασμός μικρής χωρικής κλίμακας επί παραδείγματι με την εφαρμογή των Σχεδίων Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων και με την χρήση Ρυθμιστικών Σχεδίων για τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Ο Χωροταξικός σχεδιασμός ρυθμίζεται βασικά από το Νόμο 2742/99 για τον «Χωροταξικό Σχεδιασμό και Αειφόρο Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις ».Ο νόμος αυτός ορίζει ένα συστηματικό πλαίσιο χάραξης και διαμόρφωσης του χωροταξικού σχεδιασμού, για όλη την επικράτεια, το οποίο στηρίζεται σε τρία επίπεδα. Στο ανώτατο επίπεδο τοποθετείται το Γενικό Πλαίσιο, που προγραμματίζει και σχεδιάζει διεξοδικά και σε βάθος χρόνου την χωρική ανάπτυξη του εθνικού χώρου. Κατόπιν, τα Ειδικά Πλαίσια, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 του ν. 2743/99, εξειδικεύουν και συμπληρώνουν τις κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου για ορισμένες περιοχές ή τομείς και ο σχεδιασμός ολοκληρώνεται με τα Περιφερειακά Πλαίσια, που συστήνονται για κάθε περιφέρεια της Ελλάδας. Βέβαια εδώ υπάρχει ένα παράδοξο αυτό της έκδοσης υπουργικών αποφάσεων για την έγκριση των Περιφερειακών Σχεδίων πριν την προβλεπόμενη τυπική έγκριση του Γενικού Πλαισίου από την Ολομέλεια της Βουλής.

Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός σε εθνικό επίπεδο στις μέρες μας ασκείται ακολουθώντας τις κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης το οποίο δημοσιεύτηκε σε ΦΕΚ το 2008. Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού συγκεκριμενοποιούν και πλαισιώνουν τις κατευθύνσεις που καθορίζει το Γενικό Πλαίσιο και έχουν καταρτιστεί συγκεκριμένα για τους τομείς των υδατοκαλλιεργειών, του τουρισμού, της βιομηχανίας, των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Σε Περιφερειακό Επίπεδο για όλες τις Περιφέρειες της χώρας πλην της Αττικής έχουν θεσμοθετηθεί τα

Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης τα οποία εγκρίθηκαν το 2003.

Σε ότι αφορά κάποιες γενικές παρατηρήσεις που αφορούν το χωροταξικό σχεδιασμό στην χώρα μας σημειώνουμε τα εξής:

Η Ευρωπαϊκή Ένωση σε επίπεδο πολιτικών φαίνεται να δίνει ιδιαίτερη έμφαση στα μεγάλα αστικά κέντρα. Η ροπή όμως αυτή εγείρει ερωτηματικά στην περίπτωση της χώρας μας διότι με βάση τις κοινοτικές οδηγίες τα χαρακτηριστικά των μεγάλων αστικών κέντρων διαθέτουν μόνο η πρωτεύουσα Αθήνα και η συμπρωτεύουσα Θεσσαλονίκη. Συνεπώς υπάρχουν ερωτήματα όπως προ αναφέραμε για τον ρόλο των λοιπών αστικών κέντρων απέναντι σε αυτό το αστικό δίπολο

Με βάση τα παλαιότερα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης είχε αναδειχθεί σαν κύρια λογική η ενίσχυση των υποδομών, όμως όπως γνωρίζουμε οι κατασκευές υποδομών δεν αποτελούν αυτοσκοπό για την ανάπτυξη αλλά μέσο αναπτυξιακής διαδικασίας

Μέσα από την εκπόνηση μελετών έχει διαπιστωθεί ως αναπτυξιακός χωρικός άξονας στην Ελλάδα το λεγόμενο «Αναπτυξιακό S». Πάνω σε αυτό το φαινόμενο ξεδιπλώνεται το δίκτυο των μητροπολιτικών κέντρων και των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας. Η υπάρχουσα εικόνα από χωροταξικής άποψης στην χώρα μας παρουσιάζει μια συγκεκριμένη διάρθρωση. Ξεκινώντας είναι η πρωτεύουσα Αθήνα, ακολουθεί η συμπρωτεύουσα Θεσσαλονίκη και στο επόμενο επίπεδο έχει αναπτυχθεί ένα άθροισμα αστικών κέντρων τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν δυναμικούς περιφερειακούς πόλους όπως το Ηράκλειο, η Λάρισα, ο Βόλος, η Κομοτηνή, η Αλεξανδρούπολη, τα Χανιά, η Πάτρα, τα Ιωάννινα(βλ. πίνακα 11 σελ 51)

Παρόλο που υπεραστικοποίηση είναι μια τάση που έχει γίνει αποδεκτή στην χώρα μας και υιοθετείται εδώ και πολλές δεκαετίες από την άλλη πλευρά υπάρχει και η τάση της ενδογενούς και της τοπικής ανάπτυξης με προφανή επιθυμία να συγκρατηθεί ο πληθυσμός στην ύπαιθρο μέσω ενός δικτύου μικρότερων αστικών κέντρων ή μέσω ενός δικτύου αγροτικών οικισμών.

ΤοΕλληνικό παράδοξο

Από την ανάγνωση και μονό, των παραπάνω εννοιών που σχετίζονται με τον περιφερειακό αναπτυξιακό προγραμματισμό είναι εμφανής η κομβική θέση του χωροταξικού σχεδιασμού, και εν προκειμένω του ΠΠΧΣΑΑ στον περιφερειακό αναπτυξιακό προγραμματισμό.

Προκειμένου να καταλήξουμε να κρίνουμε τη σχέση που περιγράφεται παραπάνω, πρέπει να καταγράψουμε τις δυο βασικές προσεγγίσεις που συναντώνται στη Ευρώπη για την προτεραιότητα του χωροταξικού σχεδιασμού ανάμεσα σε εθνικό και περιφερειακό(τοπικό) επίπεδο.

Η πρώτη προσέγγιση υιοθετεί την «από πάνω προς τα κάτω» (*Top-Down*) υλοποίηση του (χωροταξικού) σχεδιασμού, και προσδίδει επικουρικό ρόλο στα περιφερειακά σχέδια έναντι των εθνικών που χαράζουν τις βασικές πολιτικές στρατηγικού χαρακτήρα. Αντιθέτως, η δεύτερη υιοθετεί την «από κάτω προς τα πάνω» (*bottom-Up*) υλοποίηση του σχεδιασμού αποδίδοντας στον εθνικό σχεδιασμό επικουρικό χαρακτήρα. Και οι δύο προσεγγίσεις έχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα σε διαφορετικούς τομείς η κάθε μία. Το βασικότερο όμως είναι η επιλογή προσέγγισης ή πολιτικής για την ανάπτυξη του συστήματος του χωροταξικού σχεδιασμού.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να γίνει μια αναφορά στο ελληνικό παράδοξο.

Στη Ελλάδα η γενικότερη συγκρότηση του συστήματος χωροταξικού σχεδιασμού, και όχι μονό, στηρίζεται στη πρώτη προσέγγιση, καθώς η ολοκλήρωση των βασικότερων

σχεδίων πηγάζει από την κεντρική εξουσία. Αυτό φαίνεται άλλωστε και από τους μηχανισμούς θεσμοθέτησης των σχεδίων σε διάφορα επίπεδα σχεδιασμού.

Επομένως, θα περίμενε κανείς την χρονική υλοποίηση των χωρικών σχεδίων ανάλογα με τη βαθμίδα σχεδιασμού, ξεκινώντας από τη μεγαλύτερη και καταλήγοντας την μικρότερη. Με άλλα λόγια το Γενικό και τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο πρέπει να προϋπάρχουν των περιφερειακών πλαισίων για να εκφράζουν τις μακροπρόθεσμες πολιτικές που θα πρέπει να ακολουθηθούν σε εθνικό επίπεδο.

Η σημερινή κατάσταση του χωροταξικού σχεδιασμού βρίσκει τα περιφερειακά σχέδια (2003) να προϋπάρχουν των εθνικών (2008), γεγονός που θεωρητικά ευνοεί το μοντέλο bottom-up, ερχόμενο έτσι σε πλήρη αντιδιαστολή με την αρχική προσέγγιση και δημιουργώντας, χωρίς το κατάλληλο θεσμικό υπόβαθρο αποκεντρώσεις αρμοδιοτήτων, σύγχυση που οδηγεί σε καθυστερήσεις και δυσλειτουργίες. Πρακτικά και παρά το γεγονός της χρονικής ανακολουθίας, τα ΠΠΧΣΑΑ χρησιμοποιούνται ως μέρος του περιφερειακού προγραμματισμού, και όχι ως κατευθυντήρια γραμμή. Το ΠΠΧΣΑΑ χρησιμοποιείται ως μέσο και βοήθημα στην δημιουργία του εθνικού και γενικού πλαισίου χωρίς δεσμευτικό χαρακτήρα. Η δέσμευση καθορίζεται με βάση εθνικές επιλογές έτσι όπως αυτές ορίζονται από την πολιτική εξουσία, και σύμφωνα με τις οποίες, ταυτίζονται ή αναδιατυπώνονται τα ΠΠΧΣΑΑ.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕ ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στο μέρος της εργασίας αυτής διερευνάται εν πολλοίς η σημασία και η συμβολή των μεταφορών και μεταφορικών υποδομών σε μια διακριτή και συγκεκριμένη περιφερειακή ενότητα της χώρας μας, αυτή της περιφέρειας Θεσσαλίας.

Για την διερεύνηση της συγκεκριμένης αυτής ενότητας θα στηριχθούμε κυρίως στα θεσμοθετημένα πλαίσια που έχουν ψηφιστεί και εφαρμοστεί στην χώρα μας στοχεύοντας στο να αποκτήσουμε μια σαφή και ολοκληρωμένη άποψη ως προς την σημασία που δόθηκε από αυτά τα πλαίσια προγραμματισμού και σχεδιασμού στις μεταφορές και στις μεταφορικές υποδομές.

Τα θεσμοθετημένα πλαίσια στο περιεχόμενο των οποίων θα βασιστούμε ούτως ώστε να διαπιστώσουμε τι ορίζει ο προγραμματισμός για τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές είναι:

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) το οποίο θεσμοθετείται βάσει του Ν.2742/99, αρ.7 και εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 128/03-07-2008

Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας (ΠΠΧΣΑΑ) το οποίο ορίζεται βάσει του Ν.2742/99 και αποτελεί το τρίτο επίπεδο χωροταξικού σχεδιασμού. Τα περιφερειακά πλαίσια μεταξύ των οποίων και της Θεσσαλίας θεσμοθετήθηκαν το 2003 για όλες τις περιφέρειες εκτός της Αττικής

Επιπλέον οφείλουμε στην διερεύνηση μας να συνυπολογίσουμε αν τα *Ειδικά Πλάισια Χωροταξικού Σχεδιασμού* που έχουν εγκριθεί και αφορούν συγκεκριμένους τομείς όπως την βιομηχανία, τον τουρισμό κ.τ.λ. επιδρούν στις μεταφορές. Μετά την έγκριση λοιπόν του ΠΠΧΣΑΑ και του ΓΠΧΣΑΑ, καταγράφονται νεώτερες εθνικές πολιτικές με την θεσμοθέτηση συγκεκριμένων πλαισίων, όπως:

-Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας.

-Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό.

-Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία.

-Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες.

Τέλος με βάση την έκθεση που αφορά την αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας, η οποία εκπονήθηκε το 2014, επιδιώκουμε να αποκτήσουμε γνώση όσον αφορά το αν και κατά πόσο ο σχεδιασμός και προγραμματισμός για την εν λόγω περιφέρεια ήταν αποτελεσματικός και συνέδραμε καταλυτικά στο τομέα των μεταφορών και πως αυτές αντιμετωπίστηκαν εν γένει.

1.1 Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Καταρχήν το ΓΠΧΣΑΑ θα έπρεπε να προηγείται των λοιπών στρατηγικών χωροταξικών σχεδίων κάτι που προκύπτει και προβλέπεται από τον Ν.2742/99 καθώς έρχεται τρίτο στη σειρά αφού έχουν ήδη προηγηθεί τα Περιφερειακά ΠΧΣΑΑ καθώς και ορισμένα εκ των Ειδικών ΠΧΣΑΑ.

Το ΓΠΧΣΑΑ συνοπτικά έχει σαν σκοπό το να προσδιορίσει στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση της χώρας για τα επόμενα 15 έτη από τον χρόνο έγκρισης του πλαισίου. Οι στόχοι του πλαισίου μεταξύ άλλων και όπως αυτοί ορίζονται από το ΓΠΧΣΑΑ:

- i. Κινούνται στην κατεύθυνση στο να γίνει η χώρα μας μια χώρα με ρόλο σε διεθνές, ευρωπαϊκό, βαλκανικό και μεσογειακό επίπεδο.
- ii. Πορεύονται στον άξονα της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής
- iii. Παρέχουν ένα συνεκτικό πλαίσιο προτάσεων και οδηγιών για τα λοιπά επίπεδα σχεδιασμού

Πριν εξειδικεύσουμε όσον αφορά τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές με βάση το ΓΠΧΣΑΑ πρέπει να επισημάνουμε σε πρώτη φάση την διάκριση που κάνει το πλαίσιο όσον αφορά τα τέσσερα επίπεδα αστικών κέντρων, έτσι όπως προκύπτει και από τον πίνακα 11(σελ.51) τα επίπεδα των αστικών κέντρων είναι: οι Μητροπόλεις, οι Πρωτεύοντες Εθνικοί πόλοι, οι Δευτερεύοντες Εθνικοί πόλοι, οι Εθνικοί πόλοι.

Ακόμα το ΓΠΧΣΑΑ ορίζει με σαφήνεια τους άξονες ανάπτυξης του χωροταξικού σχεδιασμού. Έτσι με βάση το ΓΠΧΣΑΑ ορίζονται σαν άξονες ανάπτυξης:

- ο Η ενίσχυση του ρόλου της χώρας, σε διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο
- ο Η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής
- ο Η διαφύλαξη – προστασία του περιβάλλοντος και, κατά περίπτωση, η αποκατάσταση και / ή ανάδειξη των ευαίσθητων στοιχείων της φύσης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου
- ο Η παροχή ενός συνεκτικού πλαισίου κατευθύνσεων για τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού

Μεταφορές και μεταφορικές υποδομές

Πιο συγκεκριμένα διαμέσου της ανάγνωσης του γενικού πλαισίου διαφαίνεται σαν ένας εκ των κυρίων σκοπών στο να μετατραπεί η χώρα σε κόμβο διεθνών δικτύων και ενέργειας. Όπως επίσης είμαστε σε θέση να διατυπώσουμε πως το γενικό πλαίσιο δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις μεταφορές σαν υποδομές συχνά εις βάρος των κοινωνικών υποδομών όπως η υγεία, η εκπαίδευση κ.τ.λ.

Σαφής στόχευση επίσης του γενικού πλαισίου, στο πεδίο των μεταφορών, αποτελεί η αύξηση της ποιότητας των παρόντων υποδομών μεταφορών και των συν από υπηρεσιών σε όλη την χώρα, αποσκοπώντας στην βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας, στην μείωση χρόνου και κόστους των υπηρεσιών, στην ασφάλεια των συγκοινωνιακών και μεταφορικών υπηρεσιών (επιβατών, εμπορευμάτων και πεζών) και στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη και δραστική μείωση των ενεργειακών αναγκών σε καύσιμα. Έτσι λοιπόν, ενισχύονται οι υποδομές, τα μέσα και οι υπηρεσίες μεταφορών σταθερής τροχιάς και η ναυτιλία, ιδιαίτερα σε διαδρομές που είναι πιθανόν να αποσπάσουν, με ανταγωνιστικό τρόπο, σημαντικό μέρος της μεταφορικής κίνησης από τις αεροπορικές και τις οδικές μεταφορές διευρύνοντας το εύρος των δραστηριοτήτων της.

Στο σημείο αυτό να τονίσουμε πως το συγκεκριμένο πλαίσιο σχεδιασμού αποδίδει μεγάλη σημασία στο να καθορίσει τους πόλους ανάπτυξης της χώρας μας και στην ηπειρωτική χώρα και στην Κρήτη και στα νησιωτικά συμπλέγματα. Εξ' ου και όπως ειπώθηκε πρωτίτερα ο χαρακτηρισμός των Μητροπολιτικών Κέντρων και την διάκριση σε Πρωτεύοντες – Δευτερεύοντες Εθνικούς Πόλους. Είναι δεδομένο και πρέπει να αναφερθεί επίσης ότι οι πόλοι ανάπτυξης βρίσκονται σε στενή σχέση με τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές και όπως προαναφέραμε το πλήθος και η ποιότητα των μεταφορών επιδρά καταλυτικά στο μέγεθος της ανάπτυξης σε μια περιοχή.

Ειδικότερα για την Περιφέρεια Θεσσαλίας το γενικό πλαίσιο σημειώνει πως το Δίπολο Βόλος-Λάρισα παρουσιάζει ιδιαίτερη αξία και ορίζει τα δύο αυτά αστικά κέντρα σαν Πρωτεύοντες εθνικούς πόλους. Στους λοιπούς εθνικούς πόλους κατατάσσονται τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα. Το δίπολο Βόλος-Λάρισα, αναδεικνύεται σε κέντρο οικονομικής ανάπτυξης για όλη την περιοχή της Μαγνησίας και Λάρισας και όχι μόνο. Ακόμα παρουσιάζει αυξανόμενα στοιχεία δικτύωσης και επιδιώκεται η ενίσχυση της συνεργασίας με τα μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη), με πρωτεύοντες εθνικούς πόλους όπως η Πάτρα και τα Ιωάννινα αλλά και *ενδοπεριφερειακά* με τα λοιπά μεγάλα αστικά κέντρα της περιφέρειας όπως η Καρδίτσα και τα Τρίκαλα.

Συγκεκριμένα για την Λάρισα επιδιώκεται Ενίσχυση της Λάρισας ως κέντρου των κλάδων αγρό διατροφής και μεταποίησης και του Βόλου ως παραδοσιακού βιομηχανικού κέντρου με εξειδίκευση στους νευραλγικούς, για την οικονομία της περιοχής, τομείς της τσιμεντοβιομηχανίας και της μεταλλουργίας και ως κέντρου μιας εκτεταμένης περιοχής ανάπτυξης τουρισμού (Πήλιο, Σποράδες).

Το γενικό πλαίσιο προβλέπει και προγραμματίζει την ολοκλήρωση των κυρίων αξόνων ανάπτυξης της χώρας εντός των οποίων όπως είναι λογικό εντοπίζουμε τα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας. Στον ανατολικό χερσαίο άξονα ο οποίος αναπτύσσεται κατά μήκος του Αυτοκινητοδρόμου Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ) περιλαμβάνονται η Λάρισα και ο Βόλος όπως και στον άξονα κεντρικής ενδοχώρας ο οποίος αναπτύσσεται κατά μήκος του Ε65 και του και του οδικού άξονα Λάρισα – Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη ο οποίος εμπεριέχει υψηλής σημασίας σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Καρδίτσα Τρίκαλα) και ταυτόχρονα διασυνδέεται με πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (δίπολο Λάρισα-Βόλος).

Τώρα αναλυτικότερα στην χωρική ενότητα που εξετάζουμε, στην περιφέρεια Θεσσαλίας, σημειώνουμε τα εξής πάντα εν συναρτήσει με τις κατευθύνσεις που προτείνει-σχεδιάζει και ορίζει το γενικό πλαίσιο:

Οδικές υποδομές και υπηρεσίες: Ολοκλήρωση και αναβάθμιση υποδομών και υπηρεσιών οδικών αξόνων που σχετίζονται με την Θεσσαλία και τα αστικά κέντρα της όπως ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος- Ε65 (Λαμία – Εγνατία Οδό). Ποιοτική αναβάθμιση της σύνδεσης όλων των πρωτευουσών των νομών ή άλλων, υψηλής αξίας για τις μεταφορές, περιοχών όπως επί παραδείγματι η συγκεκριμένη αναβάθμιση του οδικού άξονα Βόλου – Λάρισας– Τρικάλων σε αυτοκινητόδρομο με την δημιουργία ανισόπεδων συνδέσεων, πυκνωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου με λοιπούς αναβαθμισμένους οδικούς άξονες όπως αυτός της Λάρισας-Κοζάνης ή εκείνον της Λάρισα – Φάρσαλα – σύνδεση με Ε65.

Θαλάσσιες μεταφορές και Λιμενικές Υποδομές: Για την Θεσσαλία συγκεκριμένα το πλαίσιο προτείνει και εισηγείται την ενίσχυση και αναβάθμιση της διεθνούς σημασίας του λιμένα Βόλου. Επίσης με βάση τις κατευθύνσεις που υποδεικνύει το γενικό πλαίσιο για τον λιμένα Βόλου θεωρείται σκόπιμο και δόκιμο να επενδύσει σε μεγαλύτερη κλίμακα σε υποδομές ακτοπλοΐας, υποδοχής κρουαζιέρας και θαλάσσιου

τουρισμού, καθώς επίσης και σε υποδομές δυνατότητας εμπορευματικών μεταφορών που θα αναδείξουν πρόσθετα τον ρόλο του συγκεκριμένου λιμένα σ. Κατόπιν, με βάση το γενικό πλαίσιο, σχεδιάζεται μια πληρέστερη και ολοκληρωμένη σιδηροδρομική σύνδεση όπως επίσης και δυνατότητα παροχής υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου όπως αυτός του Βόλου. Ωστόσο για τον προαναφερθέντα λιμένα το πλαίσιο ορίζει ότι ανήκει στους λιμένες δευτερευούσης προτεραιότητας για την συγκεκριμένη δράση.

Σιδηροδρομικό δίκτυο και υπηρεσίες: Ειδικά το πλαίσιο για την περιφέρεια που εξετάζουμε προγραμματίζει μόνο την αναβάθμιση του άξονα Βελεστίνο Παλαιοφάρσαλα και ενθαρρύνει την διερεύνηση και εμπεριστατωμένη εξέταση για το αν είναι σκόπιμη η επέκταση αναβάθμιση των υφιστάμενων υπηρεσιών σιδηρόδρομου προαστιακού τύπου σε περιοχές μεταξύ των οποίων εμπεριέχεται το δίπολο Λάρισα-Βόλος.

1.2 Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας

Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας μαζί με τα υπόλοιπα περιφερειακά πλαίσια που καταρτίστηκαν, όπως αναφέραμε νωρίτερα, συνιστούν το τρίτο επίπεδο χωροταξικού σχεδιασμού στην χώρα μας. Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 1484/10.10.2003.

Το περιφερειακό πλαίσιο Θεσσαλίας περιγραφικά έχει σαν ρόλο: την καταγραφή και αξιολόγηση της θέσης και της σημασίας της συγκεκριμένης περιφέρειας είτε σε διεθνές είτε σε εθνικό είτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο, την καταγραφή και αξιολόγηση ακόμα όλων εκείνων των παραγόντων που μακροπρόθεσμα θα συντελέσουν στο να αναπτυχθεί η περιφέρεια και διαρθρωθεί ο χώρος της περιφέρειας αυτής, στο να εκτιμήσει τις επιπτώσεις και επιδράσεις που προκλήθηκαν από τα προγράμματα και τις πολιτικές που έχουν εκπονηθεί είτε σε εθνικό είτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τέλος στο να καθορίσει και να θέσει τους άξονες προτεραιότητας και τις στρατηγικές επιλογές για μια ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη στην Θεσσαλία με δεκαπενταετή ορίζοντα.

Το περιφερειακό πλαίσιο δίνει κατευθύνσεις στοχεύοντας :στην επίτευξη χωρικής διάρθρωσης δικτύων και υπηρεσιών, στην ανασυγκρότηση σε διοικητικό και οικονομικό επίπεδο της περιφέρειας, στην χωροθέτηση της παραγωγικής δραστηριότητας ούτως ώστε να υπάρξει ισόρροπη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της περιφέρειας, στην προστασία και προβολή της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της περιφέρειας Θεσσαλίας, στον καθορισμό ενός αποτελεσματικού προγράμματος δράσης με το οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες ενέργειες για την εφαρμογή των προτάσεων του περιφερειακού πλαισίου.

Στο σημείο αυτό σημασία έχει αξία να αναφέρουμε ότι το περιφερειακό πλαίσιο επιδιώκει να ενσωματώσει τις κατευθύνσεις που σχεδιάζει με τις κατευθύνσεις όπως αυτές ορίζονται από το περιφερειακό πρόγραμμα δημόσιων επενδύσεων, τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης και από άλλα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα που σχετίζονται με την διάρθρωση και ανάπτυξη του χώρου της περιφέρειας.

Ιδιαίτερη αξία επίσης έχει να παραθέσουμε την εκτίμηση του περιφερειακού πλαισίου όπως αυτό εκπονήθηκε για την περιφέρεια Θεσσαλίας με βάση την, μέχρι τότε, υφιστάμενη κατάσταση. Έτσι λοιπόν, όπως παρατηρεί το περιφερειακό πλαίσιο η θέση της Θεσσαλίας συγκριτικά με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές περιφέρειες είναι ασθενής από αναπτυξιακή σκοπιά(υποδομές, δείκτες) και ταυτόχρονα βρίσκεται μακριά από κέντρα ανάπτυξης ευρωπαϊκής εμβέλειας. Ίδια αδυναμία παρατηρείται στις σχέσεις της περιφέρειας με λοιπές γεωοικονομικές ενότητες που βρίσκονται εκτός ευρωπαϊκού χώρου(Μεσόγειος, Βαλκάνια).

Από την άλλη πλευρά σε εθνικό επίπεδο το περιφερειακό πλαίσιο σχεδιασμού επισημαίνει το σημαίνοντα ρόλο της περιφέρειας λόγω του κεντροβαρικού χαρακτήρα της γεωγραφικής της θέσης στον ελλαδικό χώρο και αυτό γιατί την Θεσσαλία την διαπερνά ο κύριος εθνικός άξονας ανάπτυξης Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Βέβαια τονίζουμε στο σημείο αυτό ότι η περιφέρεια δεν έχει σήμερα άμεση επαφή με τους νεώτερους άξονες ανάπτυξης του ελληνικού χώρου όπως αυτόν της Εγνατίας οδού και του άξονα Πάτρα-Ηγουμενίτσα που παρουσιάζει αξιοσημείωτη προοπτική. Σε κάθε περίπτωση όμως το περιφερειακό πλαίσιο υποστηρίζει ότι λόγω εγγύτητας με τους συγκεκριμένους παραπάνω άξονες η Θεσσαλία διαμέσου της σύνδεσης της με αυτούς είναι δυνατό να εμφανίσει ιδιαίτερη αναπτυξιακή δυναμική.

Η Θεσσαλία παρουσιάζει πλεονεκτήματα όπως προ είπαμε όχι μόνο στο χωροταξικό χαρακτηριστικό που της προσδίδει η κεντροβαρική της θέση αλλά και στο γεγονός ότι διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα στον γεωργικό τομέα, μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις, ύπαρξη ζωνών με τουριστική ανάπτυξη, λειτουργία πανεπιστημίου με τεχνολογική και αναπτυξιακή κατεύθυνση, υπό κατασκευή μεταφορικές υποδομές κ.α.

Εν τούτοις η περιφέρεια Θεσσαλίας κατά το περιφερειακό πλαίσιο εμφανίζει αρκετές αδυναμίες και προβλήματα που πρέπει να αναφερθούν. Παρουσιάζουμε επιγραμματικά ορισμένα από αυτά όπως η υψηλή συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα στην παραγωγική δραστηριότητα που δημιουργεί ανεπάρκεια προσαρμογής στην αγορά, η μειωμένη δραστηριότητα τριτογενούς τομέα, το άναρχα δομημένο οικιστικό περιβάλλον(παραθεριστική κατοικία) στον παράκτιο χώρο, η απουσία εκσυγχρονισμού στην διάρθρωση της μεταποίησης η οποία δεν ανταποκρίνεται στις νεώτερες προκλήσεις κ.α.

Μεταφορές και μεταφορικές υποδομές

Η στρατηγική που σχεδιάζει το περιφερειακό πλαίσιο διαρθρώνεται χρονικά σε δύο φάσεις, η πρώτη με χρονικό ορίζοντα το 2006 και η δεύτερη το 2017. Ειδικά στον τομέα των μεταφορών και μεταφορικών υποδομών η βασική επιδίωξη του πλαισίου είναι σε πρώτη φάση η πρόοδος της διεθνούς και διαπεριφερειακής προσπελασιμότητας της Θεσσαλίας με έμφαση στις οδικές μεταφορές και σε δεύτερη φάση η καθολική βελτίωση της προσπελασιμότητας της Θεσσαλίας σε όλα τα μέσα μεταφοράς.

Στο πρότυπο ανάπτυξης που περιγράφει το περιφερειακό πλαίσιο σχεδιάζεται πως διαμέσου του υπάρχοντα αυτοκινητοδρόμου Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ), της σύνδεσης με τον οδικό άξονα της Εγνατίας οδού(μέσω ΠΑΘΕ, Ε65) και της σύνδεσης με την Ιόνια οδό η οποία βεβαίως παρουσιάζει σημαντικές δυσκολίες λόγω του ενδιάμεσου ορεινού όγκου, είναι δυνατό να ενισχυθεί περαιτέρω η κεντροβαρής θέση της Θεσσαλίας και η πρόσβαση της με τα Βαλκάνια και την Δυτική Ευρώπη. Παράλληλα σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο το περιφερειακό πλαίσιο προτείνει και σχεδιάζει μια περισσότερο ενισχυμένη δικτύωση των αστικών κέντρων Λάρισας-Βόλου και Καρδίτσας-Τρικάλων.

Σε ότι αφορά το διαπεριφερειακό ρόλο των αστικών κέντρων της περιφέρειας Θεσσαλίας αναφέρουμε πως για την Λάρισα προωθείται η ανάληψη πλείστων

λειτουργιών με στόχος να μετατραπεί η πόλη σε εμπορική και διαμετακομιστική βάση. Για την Λάρισα ακόμα επιδιώκεται στο να σχηματίσει με την πόλη του Βόλου ένα δυναμικό πόλο ανάπτυξης. Αναφορικά με τον Βόλο προγραμματίζεται η ενδυνάμωση των συγκριτικών του πλεονεκτημάτων (λιμάνι, τουρισμός, πανεπιστήμιο) καθώς και η ενίσχυση των υποδομών μεταφοράς παράλληλα με τον προαναφερόμενο προγραμματισμό για την δημιουργία και στήριξη του δίπολου Λάρισας-Βόλου. Για τα αστικά κέντρα Καρδίτσας-Τρικάλων το πλαίσιο επισημαίνει πως πρέπει να τονιστεί ο γεωγραφικός τους ρόλος ως διαπεριφερειακή πύλη με τον άξονα ανάπτυξης που δημιουργείται από την Εγνατία οδό ενώ σημειώνεται πως πρέπει να αξιοποιηθούν οι προοπτικές της πόλης των Τρικάλων στον τομέα του εμπορίου.

Αναλυτικότερα για τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές από το περιφερειακό πλαίσιο Θεσσαλίας προκύπτουν τα εξής:

Οδικό δίκτυο: Το οδικό δίκτυο της περιφέρειας το διακρίνουμε σε τοπικό και υπερτοπικό. Στο υπερτοπικό επίπεδο περιλαμβάνονται τα δίκτυα που συνδέουν την περιφέρεια με τα μητροπολιτικά κέντρα ανάπτυξης (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) και τις όμορες περιφέρειες αλλά και τα τέσσερα σημαντικά νομαρχιακά αστικά κέντρα μεταξύ τους. Στο τοπικό επίπεδο εμπεριέχονται τα δίκτυα που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες μεταξύ των βαθμίδων του υπόλοιπου οικιστικού δικτύου της περιφέρειας. Τα κύρια οδικά έργα για την περιφέρεια σε *υπερτοπικό επίπεδο* είναι δύο:

Α) Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ: Το έργο συνδέει την Περιφέρεια με τους κύριους πόλους σημασίας της Χώρας (Αθήνα-Θεσσαλονίκη). Το τμήμα αυτού που διέρχεται από την περιφέρεια, ταυτίζεται με τον άξονα ανάπτυξης του Ανατολικού τμήματος της Θεσσαλίας και αποτελεί σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της περιφέρειας.

Β) Ο προγραμματισμένος αυτοκινητόδρομος Παναγιά-Βόλος/Λαμία (Ε65): Το έργο είναι μείζονος σημασίας για την πραγματοποίηση των στόχων της περιφέρειας (αναβάθμιση του ρόλου της σε εθνικό επίπεδο) ενώ παράλληλα θα συνδράμει αποφασιστικά στην ανάπτυξη του Δυτικού τμήματός της και την άμβλυνση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων. Εν τούτοις αν η κατασκευή του έργου δεν είναι δυνατή μέχρι το πέρας της πρώτης φάσης του σχεδιασμού προτείνονται εναλλακτικά η κατασκευή οπωσδήποτε του τμήματος Παναγιά-Τρίκαλα-Καρδίτσα-Λαμία με τη μορφή αυτοκινητόδρομο, να βελτιωθούν οι υπάρχουσες συνδέσεις Καρδίτσα-Λάρισα, Τρίκαλα-Λάρισα, έτσι ώστε να αποκτήσουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ώστε να θεωρηθούν ως εθνική οδός. Αποσκοπώντας στην πλήρη κάλυψη των αναγκών της περιφέρειας θεωρείται επιτακτικής σημασίας η ολοκλήρωση ή' πραγματοποίηση έργων στα δίκτυα ή' για δίκτυα που έχουν ρόλο στην επικοινωνία με τις γειτονικές περιφέρειες. Τέτοια έργα είναι: Λάρισα-Τύρναβος-Ελασσόνα-Κοζάνη, Τρίκαλα-Πύλη-Ελάτη-Μεσοχώρα-Άρτα, Καρδίτσα-Μούχα-Νεράϊδα-Καρπενησίου/Αγρινίου.

Σε *τοπικό επίπεδο* επιδιώκεται η περαιτέρω βελτίωση των χαρακτηριστικών των δικτύων που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες μεταξύ των προαναφερθέντων βαθμίδων του οικιστικού δικτύου. Παραμένουν σημαντικές οι υπάρχουσες συνδέσεις (όπως οι επαρχιακές οδοί Λάρισα - Βόλος, Νέο Μοναστήρι - Καρδίτσα - Τρίκαλα - Καλαμπάκα κλπ.). Σχετικά με τις ορεινές περιοχές θα πρέπει να επιλυθούν οι αδυναμίες σύνδεσης εδρών ΟΤΑ με τα αντίστοιχα οικιστικά κέντρα κ.α.

Σιδηροδρομικό δίκτυο: Για την ενίσχυση των στόχων του περιφερειακού πλαισίου της περιφέρειας, ανεξάρτητα από την πραγματοποίηση των προγραμματισμένων, από τον ΟΣΕ, έργων σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα προγραμματίζεται αφενός η σταδιακή ανάπτυξη, προαστιακού χαρακτήρα, σύνδεσης Λάρισας-Βόλου με νέας κατασκευής οχήματα και με τακτικά δρομολόγια και αφετέρου ο εκσυγχρονισμός του τμήματος Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας ώστε να ενισχυθεί η σύνδεση του Δυτικού τμήματος

της Περιφέρειας με το Ανατολικό. Σε μακροπρόθεσμο επιδιώκεται η ποιοτική αναβάθμιση της γραμμής Παλαιοφάρσαλου-Καλαμπάκας, με ηλεκτροκίνησης και διπλή γραμμή.

Λιμάνια και Θαλάσσιες Μεταφορές: Η νευραλγική γεωγραφική θέση του λιμανιού του Βόλου εκπληρώνει τα κριτήρια εκείνα ώστε να μετατραπεί η περιφέρεια ως κόμβος δικτύων. Για τον λόγο αυτό κατά το περιφερειακό πλαίσιο επιβάλλεται η πραγματοποίηση των προγραμματισμένων έργων που θα αναβαθμίσουν και θα εκσυγχρονίσουν λειτουργικά το λιμένα Βόλου καθιστώντας τον Βόλο εξέχον εμπορικό/αλιευτικό/τουριστικό/επιβατικό λιμάνι της περιφέρειας με εθνική και ,δυνητικά ,διεθνή εμβέλεια. Παράλληλα καθορίζεται ως ορθή και αναγκαία η προγραμματισμένη κατασκευή, λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή Τσιγκέλι Αλμυρού, στοχεύοντας στην δημιουργία ειδικού εμπορευματικού λιμανιού που θα λειτουργεί πλαισιώνοντας το λιμένα του Βόλου. Η προέκταση του επιβατικού και τουριστικού τμήματος στο λιμένα θα επιτρέψει παράλληλα την εκτέλεση έργων που θα αναδείξουν την πόλη του Βόλου. Στον αλιευτικό τομέα είναι δυνατή η εκτέλεση έργων μέσα ή σ' επαφή με τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις που θα παράσχουν την δυνατότητα οργάνωσης ενός διακεκριμένου χώρου για την εξυπηρέτηση των αλιευτικών σκαφών. Κατόπιν από την πλευρά των σκαφών αναψυχή η περιφέρεια Θεσσαλίας δεν διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις με αποκλειστική λειτουργία την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό για λιμενικές εγκαταστάσεις σκαφών αναψυχής, έχει εγκριθεί η δημιουργία: α) τουριστικού λιμανιού 350 θέσεων στην Σκιάθο β) τουριστικού καταφυγίου στην Σκόπελο.

Αεροδρόμια και Αεροπορικές Μεταφορές: Σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές το περιφερειακό πλαίσιο εκτιμά πως θα υπάρξει αύξηση των αναγκών της περιφέρειας σε αεροπορικές μεταφορές προϊόντων και επιβατών. Οι ανάγκες αυτές προτείνεται να καλυφθούν στο χρονικό ορίζοντα που έχει διάρκεια το εν λόγω περιφερειακό πλαίσιο, μέσω της αξιοποίησης των τριών υπάρχοντων αεροδρομίων (Σκιάθου, Ν. Αγχιάλου και Λάρισας), οι οποίοι θεωρείται ότι αρκούν. Επιπροσθέτως απαιτείται ολοκλήρωση των προγραμματισμένων και σε εξέλιξη έργων, με τα οποία δημιουργείται στη Ν. Αγχιάλο ένα σύγχρονο αεροδρόμιο που έχει την ικανότητα να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της ευρύτερης του περιοχής, ενώ αντίστοιχα με βάση το πλαίσιο αναβαθμίζεται ο ρόλος και το αεροδρόμιο της Σκιάθου. Στα αναφερθέντα θα πρέπει να προστεθεί ότι κατά το περιφερειακό πλαίσιο πρέπει να μελετηθεί η επαναλειτουργία σε απώτερο ορίζοντα του στρατιωτικού αεροδρομίου Λάρισας.

1.3 Συσχέτιση νεώτερων πολιτικών με το ΠΠΧΣΑΑ

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ / ΓΠΧΣΑΑ).

Στο ΠΠΧΣΑΑ βασικός πυλώνας ανάπτυξης, είναι η ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής συνοχής, ώστε να μετατραπούν σε στρατηγικούς περιφερειακούς πόλους ανάπτυξης τα υπάρχοντα αστικά κέντρα. *Αυτή είναι μια αρχή που διατηρείται σε μεγάλο βαθμό στο ΓΠΧΣΑΑ.*

Συνοπτικά αποσκοπώντας στο να έχουμε μια πανοραμική και συνολική εικόνα για την συσχέτιση των δυο πλαισίων αναφέρουμε συνοπτικά τα εξής:

Σε ότι αφορά την *ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου* που οδηγεί στην περιφερειακή ανάπτυξη το ΓΠΧΣΑΑ αναβαθμίζει και κατατάσσει το δίπολο Λάρισα-Βόλος στο επίπεδο των κύριων εθνικών πόλων ανάπτυξης με την προώθηση κατάλληλων παρεμβάσεων επομένως παρατηρούμε μια σύμπτωση επιδιώξεων με το ΠΠΧΣΑΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ το οποίο κατατάσσει το εν λόγω δίπολο στο 1^ο επίπεδο ιεράρχησης. Ειδικότερα το ΠΠΧΣΑΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ επιθυμεί να αναδείξει σαν μείζον πόλο ανάπτυξης το δίπολο των συγκεκριμένων αστικών κέντρων όχι μόνο σε περιφερειακό επίπεδο αλλά κατ' εξοχήν σε εθνικό.

Στις *βασικές τεχνικές και κοινωνικές υποδομές* διαπιστώνουμε επιδίωξη για την ενίσχυση του δίπολου στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας – τεχνολογίας, του αθλητισμού και της υγείας. Ενίσχυση της Λάρισας ως κέντρου των κλάδων αγροδιατροφής και μεταποίησης βιομηχανικών φυτών και του Βόλου ως παραδοσιακού βιομηχανικού κέντρου με εξειδίκευση στους κλάδους της τσιμεντοβιομηχανίας και της μεταλλουργίας και ως κέντρου μιας ευρύτερης περιοχής ανάπτυξης τουρισμού (Πήλιο, Σποράδες). Βεβαίως με την επίτευξη αυτών των στόχων είναι δυνατόν να αναπτυχθούν αντιθετικές σχέσεις οι οποίες θα μπορούσαν να προκαλέσουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις και επιβαρύνσεις. Παρατηρούμε ότι και στην θεματική ενότητα αυτή υπάρχει υψηλός βαθμός συσχέτισης του ΠΠΧΣΑΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ και ΓΠΧΣΑΑ.

Επί προσθέτως πιο ειδικά σε ότι αφορά το νευραλγικό τομέα των *μεταφορών* στην *ακτοπλοΐα* ενώ στο ΠΠΧΣΑΑ το λιμάνι του Βόλου υπάρχει η βούληση να αναδειχθεί σαν λιμένας διεθνούς εμβέλειας που σχετίζεται όχι μόνο με το εμπόριο και τις συγκοινωνίες αλλά και με τον τουρισμό αντιθέτως στο ΓΠΧΣΑΑ δεν υπάρχει συγκεκριμένη αναφορά παρά μόνο ότι ναι μεν αποτελεί λιμένα υψίστης σημασίας αλλά πέρα από αυτή την γενικόλογη αναφορά δεν προτείνονται περαιτέρω μέτρα για την στήριξη του. Στις *οδικές μεταφορές* οδηγούμαστε στην επισήμανση ότι υπάρχει ταύτιση στο περιεχόμενο των ΠΠΧΣΑΑ και ΓΠΧΣΑΑ και στους στόχους-δράσεις που αυτά ορίζουν. Συγκεκριμένα προγραμματίζεται η αναβάθμιση της σύνδεσης όλων των πρωτευουσών των νομών ή άλλων σημαντικών για τις μεταφορές περιοχών, που βρίσκονται πλησίον των κύριων οδικών αξόνων όπως επί παραδείγματι η αναβάθμιση του οδικού άξονα Βόλου – Λάρισας– Τρικάλων (Ε65) σε αυτοκινητόδρομο με την κατασκευή ανισόπεδων συνδέσεων. Επομένως επιτυγχάνεται η ενδοπεριφερειακή διασύνδεση των αστικών κέντρων της περιφέρειας ενώ ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση και την συνεχή αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των οδικών διευρωπαϊκών αξόνων του ΠΑΘΕ, Ε65 και Εγνατίας αναδεικνύεται η κεντροβαρής θέση της περιφέρειας Θεσσαλίας όπως αυτή ορίζεται στο ΠΠΧΣΑΑ. Έπειτα προγραμματίζεται σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, με προτεραιότητα στο εμπορικό τμήμα του λιμανιού

του Βόλου. Εν τούτοις δεν έχουμε στο ΓΠΧΣΑΑ ιδιαίτερη μνεία για την ανάγκη που αναδεικνύει το ΠΠΧΣΑΑ για μια σύγχρονη προαστιακή διασύνδεση του Βόλου με την Λάρισα.

Στο κομμάτι του περιβάλλοντος και της αειφορικής ανάπτυξης οι γενικές εθνικές κατευθύνσεις που περιέχονται στο ΓΠΧΣΑΑ, που μπορούν να ειδικευτούν στην Πελοπόννησο, αρά είναι συμβατές με το ΠΠΧΣΑΑ είναι: η προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και η προστασία των περιοχών φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, με εκπόνηση ΕΠΜ για το σύνολο των περιβαλλοντικών περιοχών.

Αναφορικά με τα ειδικά πλαίσια που καταρτίστηκαν και θεσμοθετήθηκαν παρατηρούμε μερική συσχέτιση με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας ιδίως στον τομέα του τουρισμού και της βιομηχανίας χωρίς ωστόσο να παρατηρείται κάτι αξιοσημείωτο για τις μεταφορές και μεταφορικές υποδομές.

1.4 Εκθέσεις Αξιολόγησης Γενικού/Περιφερειακού πλαισίου

A. ΓΠΧΣΑΑ

Στην ενότητα αυτή παραθέτουμε το απόσπασμα των εκθέσεων αξιολόγησης συγκεκριμένα για την περιφέρεια Θεσσαλίας. Σε κάθε περίπτωση βεβαίως είμαστε σε θέση να προβούμε σε ορισμένες επισημάνσεις που σχετίζονται με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού.

Είναι δεδομένο ότι το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού καταρτίστηκε με όραμα την ισόρροπη, βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη στην ελληνική επικράτεια χωρίς να διεισδύει σε βάθος σε κάθε περιφερειακή ενότητα.

Παρόλα αυτά είναι εξίσου δεδομένο ότι ο θεσμοθετημένος ,για την Ελλάδα, χωροταξικός σχεδιασμός ορίζει κατευθύνσεις και άξονες με τους οποίους, όπως είναι λογικό , ένα εξειδικευμένο περιφερειακό πλαίσιο πρέπει να συμβαδίζει.

Με το προαναφερθέν σκεπτικό επισημαίνουμε και αναφέρουμε ορισμένες διαπιστώσεις όπως:

- I. Το γενικό χωροταξικό πλαίσιο ήρθε «αργοπορημένα» να αντιμετωπίσει μια υφιστάμενη κατάσταση στον ελλαδικό χώρο σε ότι αφορά τον χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ενώ προβλεπόταν η κατάρτιση εθνικού χωροταξικού σχεδίου από το Ν.360/76 εν τέλει το πρώτο οργανωμένο χωροταξικό πλαίσιο ήρθε να εκπονηθεί με βάση τον νόμο 1999(!)
- II. Το γενικό χωροταξικό πλαίσιο με βάση τις εκθέσεις αξιολόγησης παρουσιάζεται ως γενικόλογό και ασαφές με ένα ευρύ χρονοδιάγραμμα εφαρμογής.
- III. Ταυτίζει τους υπό κατασκευή οδικούς άξονες με τους άξονες ανάπτυξης της χώρας μας. Στην πραγματικότητα οι μεταφορικές υποδομές δεν είναι παρά μόνο μέσα-εργαλεία για την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων και όχι απαραίτητα ότι η κατασκευή τους συνεπάγεται και ανάπτυξη για μια περιοχή.
- IV. Δεν εξηγείται με βάση ποια κριτήρια πραγματοποιείται η οργάνωση και ιεράρχηση των αστικών κέντρων. Υπερτονίζεται παράλληλα ο μητροπολιτικός χαρακτήρας των πολεοδομικών συγκροτημάτων Αθηνών και Θεσσαλονίκης

καταρχήν και ακολουθεί ο ρόλος των πέντε εθνικών πόλων (Πάτρα, Λάρισα - Βόλος, Ιωάννινα, Ηράκλειο), ενώ δε δίνεται η δέουσα προσοχή στους δευτερεύοντες και λοιπούς πόλους.

- V. Το γενικό χωροταξικό πλαίσιο θα έπρεπε να προηγείται των λοιπών στρατηγικών χωροταξικών σχεδίων κάτι που προκύπτει όχι μόνο από τις βασικές αρχές της επιστήμης της χωροταξίας και της λογικής, αλλά και που προβλέπεται από τον Ν.2742/99, ενώ έρχεται τρίτο στη σειρά αφού έχουν ήδη προηγηθεί τα Περιφερειακά ΠΧΣΑΑ (που θα έπρεπε να καταρτιστούν και εγκριθούν τελευταία) καθώς και ορισμένα εκ των Ειδικών ΠΧΣΑΑ.
- VI. Οι αναφερόμενοι κύριοι άξονες ανάπτυξης κατά το γενικό πλαίσιο περιορίζονται αποκλειστικά στον ηπειρωτικό χώρο αλλά θα μπορούσαν να αφορούν και τον νησιωτικό σε σχέση με τα μεγάλα λιμάνια του ηπειρωτικού χώρου.
- VII. Δεν αποσαφηνίζεται η διαφορά μεταξύ των αξόνων ανάπτυξης και των αξόνων μεταφορών που είναι θεμελιώδης και κατ' επέκταση των πόλων ανάπτυξης

Οι πιο πάνω διαπιστώσεις που επιγραμματικά και πυκνά παρουσιάστηκαν δεν απαρτίζουν το σύνολο των απόψεων και επισημάνσεων που εμπεριέχονται σε εκθέσεις αξιολόγησης για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού αποτελούν όμως ενδεικτική παρουσίαση αδυναμιών η αστοχιών του πλαισίου οι οποίες επηρεάζουν όπως είναι προφανές την αναπτυξιακή διαδικασία σε όλες τις περιφέρειες όπως η Θεσσαλία και νευραλγικών, για την ανάπτυξη, τομέων όπως οι μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές

Επιπλέον παρατηρούμε πως το ΓΠΧΣΑΑ το οποίο οφείλει να κατευθύνει τα υπόλοιπα δύο επίπεδα χωροταξικού σχεδιασμού (περιφερειακά, ειδικά) όχι μόνο καταρτίστηκε τελευταίο αλλά δεδομένης της ασάφειας του δεν υποδεικνύει αυστηρές κατευθύνσεις για το αναπτυξιακό όραμα που πρέπει να ακολουθηθεί και να υλοποιηθεί με απότοκο να μην καταφέρνει τελικά να εκπληρώσει έναν από τους βασικότερους στόχους ενός σχεδιασμού και προγραμματισμού που είναι η παροχή σαφών κατευθύνσεων και οδηγιών προς τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού (Ειδικά και Περιφερειακά ΠΧΣΑΑ καθώς και τα Ρυθμιστικά Σχέδια κ.α.)

Θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι σαφή άποψη για το αν και κατά πόσο εφαρμόστηκαν τα όσα προγραμματίστηκαν και προτάθηκαν στον τομέα των μεταφορών και μεταφορικών υποδομών για την περιφέρεια Θεσσαλίας και το κατά πόσο επιτεύχθηκε το όραμα της περιφερειακής ανάπτυξης στην περιφέρεια αυτή τα εντοπίζουμε στην έκθεση αξιολόγησης για το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Η τελική φάση της αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης περιφέρειας Θεσσαλίας καταρτίστηκε τον Οκτώβριο του 2014.

B. ΠΠΧΣΑΑ

Ειδικότερα λοιπόν με βάση το πόρισμα της **αξιολόγησης-αναθεώρησης για το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας** διαπιστώνουμε τα εξής αναφορικά με τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές:

Οδικό δίκτυο: Το οδικό δίκτυο της περιφέρειας το διακρίνουμε σε τέσσερα επίπεδα: Διεθνές, Εθνικό, Πρωτεύον ενδοπεριφερειακό και Δευτερεύον ενδοπεριφερειακό.

Ξεκινώντας Στο *διεθνές επίπεδο* κατατάσσονται οι κλάδοι που συνδέουν την Περιφέρεια με τα μεγάλα κέντρα ανάπτυξης (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) αλλά και με άλλους μεγάλους οδικούς άξονες (Εγνατία) και ταυτόχρονα συγκαταλέγονται στα Διερωπαϊκά δίκτυα. Στο *εθνικό επίπεδο* περιλαμβάνονται τα οδικά δίκτυα που συνδέουν την Περιφέρεια με τις όμορες και εγγύς περιφέρειες. Στο *πρωτεύον ενδοπεριφερειακό επίπεδο* κατατάσσονται τα δίκτυα που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες των οικιστικών κέντρων όπως οι πρωτεύουσες ΟΤΑ των καλλικρατικών δήμων, αλλά και ορισμένες ξεχωριστές κατηγορίες του χώρου όπως ορεινές ενότητες, τουριστικά κυκλώματα, βιομηχανικές περιοχές. Ο σχεδιασμός του οδικού δικτύου είναι επιβεβλημένο σε κάθε περίπτωση να λαμβάνει υπόψη του τη δυνατότητα αλληλοεπικάλυψης μεταξύ των διαφόρων βαθμίδων, έτσι ώστε κάθε έργο να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν στόχους.

Τα κύρια έργα σε *διεθνές επίπεδο* είναι δύο όπως έχει ειπωθεί παραπάνω:

α) Ο αυτοκινητόδρομος Β/Ν (ΠΑΘΕ). Το έργο συνδέει την Περιφέρεια με τα μητροπολιτικά κέντρα της Χώρας (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) επομένως και με τα Διεθνή κέντρα ανάπτυξης. Το έργο έχει σχεδόν ολοκληρωθεί σε όλο του το μήκος μέσα στα όρια της Περιφέρειας, εκτός από το τμήμα στα Τέμπη

β) Ο προγραμματισμένος αυτοκινητόδρομος Εγνατία - Λαμία (Ε65). Το έργο αρχικά εμπεριείχε δύο άξονες, τον κύριο από Βορρά προς Νότο Εγνατία – Τρίκαλα – Καρδίτσα – Λαμία και το τμήμα αυτού που τον διασυνδέει με τον ΠΑΘΕ, από τα Δυτικά στο ύψος του Παλαμά, προς τα Ανατολικά στο ύψος της Νίκαιας. Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ προτεραιότητα έχει κατά βάση ο άξονας Βορρά/Νότου και εως ότου να εξασφαλιστεί χρηματοδότηση για τον άξονα Ανατολής/Δύσης, πρότεινε την βελτίωση των υπάρχουσών συνδέσεων Καρδίτσας – Λάρισας και Τρικάλων – Λάρισας. Εν τούτοις για τον άξονα Ανατολής/Δύσης εντός της περιφέρειας υπάρχουν την δεδομένη στιγμή αμφιβολίες σε ότι αφορά την αξία αυτού του έργου.

Σε *εθνικό επίπεδο* προκύπτουν τα εξής:

Καθίσταται επιτακτική ανάγκη η περάτωση έργων που εκτελούνται ή ένταξη νέων έργων έτσι ώστε να αναβαθμιστούν οι δρόμοι που εξυπηρετούν την επικοινωνία της με τις όμορες Περιφέρειες. Ιδιαίτερης σημασίας έργα προς αυτή την κατεύθυνση είναι άξονες που όπως έχουμε αναφέρει ανωτέρω διασυνδέουν αστικά κέντρα της Θεσσαλίας με αστικά κέντρα γειτονικών περιφερειών ιδίως της Δυτικής Ελλάδας. Άρα στην ενότητα αυτή η αξιολόγηση-αναθεώρηση δεν προβλέπει κάτι διαφορετικό από τον εξ αρχής προγραμματισμό.

Σε *Ενδοπεριφερειακό επίπεδο*, που παράλληλα παραμένει μείζονος σημασίας θα πρέπει να επιδιώκεται η ποιοτική αναβάθμιση των χαρακτηριστικών, των δικτύων που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες μεταξύ του οικιστικού δικτύου της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλίας. Κατά συνέπεια διατηρούνται ως σημαντικές οι υπάρχουσες συνδέσεις - Εθνικές Οδοί : Λάρισα – Βόλος, Νέο Μοναστήρι – Καρδίτσα – Τρίκαλα - Καλαμπάκα, Νέο Μοναστήρι – Φάρσαλα – Ν. Αγχίαλος (αεροδρόμιο) – Βόλος.

Δρομολογείται ως αναγκαία η αναβάθμιση του κλάδου Τύρναβος – Αμπελώνας – κόμβος Γυρτώνης, ενώ παράλληλα βασική αρχή του σχεδιασμού στο επίπεδο αυτό πρέπει να είναι ο σχεδιασμός με τον οποίο θα επιτυγχάνεται η παράκαμψη των οικιστικών κέντρων, όπως η εκτεταμένη παράκαμψη δυτικά της Λάρισας, η παράκαμψη της Νίκαιας, ο περιφερειακός δακτύλιος των Τρικάλων και η περιφερειακή οδός της Καλαμπάκας. Εν τέλει σε ότι αφορά τις οδικές μεταφορές αξιολογείται ως ξεχωριστής σημασίας γεγονός ότι στον ορεινό χώρο η ανάγκη σύνδεσης των εδρών ΟΤΑ μεταξύ τους είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της περιφέρειας. Είναι ορθό να αναφέρουμε πως η αξιολόγηση και αναθεώρηση του ΠΠΧΣΑΑ κάνει

ξεχωριστή μνεία στις οδικές μεταφορές για την απαίτηση δημιουργίας οδικώντουριστικών κυκλωμάτων που θα αναδεικνύουν το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής(π.χ. Όλυμπος, Πίνδος).

Σιδηροδρομικό δίκτυο: Σε σχέση με το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο η έκθεση αξιολόγησης και αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ εξακολουθεί να τονίζει την ανάγκη της ποιοτικής αναβάθμισης του δικτύου κάνοντας όμως ορισμένες επισημάνσεις. Στην Σ.Γ. Βόλου – Λάρισας μεταξύ άλλων επιδιώκεται η γραμμή αυτή να μετεξελιχθεί σε γραμμή προαστιακού χαρακτήρα, στην Σ.Γ. Αθήνας-Θεσσαλονίκης πρέπει να σχεδιαστεί σε μακροχρόνιο ορίζοντα η υπογείωση των γραμμών σε όλη την διαδρομή μέσα στον αστικό ιστό της περιφέρειας, στην Σ.Γ. Βόλου (Άνω Λεχώνια) – Μηλεών η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλή τουριστική αξία πρέπει να ενισχυθεί η προβολή και η λειτουργία της γραμμής αυτής, στην Σ.Γ. Παλαιοφαρσάλου – Βελεστίνου (Βόλου) θα πρέπει να διερευνηθεί η ενίσχυση και επαναλειτουργία σε πρώτη φάση της γραμμής αυτής διαμέσου της οποίας ο Βόλος και ειδικότερα το λιμάνι και οι βιομηχανίες της περιοχής, συνδέονται απ' ευθείας με τον σιδηροδρομικό άξονα Βορά – Νότου.

Επί προσθέτως η έκθεση αξιολόγησης-αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ αναφέρει τρεις προγραμματισμένες σιδηροδρομικές γραμμές προσθέτοντας σαν παρατηρήσεις την σπουδαία τους σημασία. Οι γραμμές αυτές είναι η Σ.Γ. Καλαμπάκας – Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας η οποία έχει ενταχθεί ήδη στο πανευρωπαϊκό δίκτυο και αποκτά ιδιαίτερη αξία διότι επιδιώκεται σε συνδυασμό με το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο να συνδέει το λιμάνι του Βόλου με αυτό της Ηγουμενίτσας. Η Σ.Γ. Καλαμπάκας – Σιάτιστας – Κοζάνης / Καστοριάς η οποία έχει ενταχθεί στο δευτερεύον διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Θα συνδράμει καθοριστικά στην ανάπτυξη της Περιφέρειας και πιο συγκεκριμένα του δυτικού τμήματος, το οποίο στο εξής θα συνδέεται απευθείας με την Δυτική και την Κεντρική Μακεδονία. Και τέλος η Σ.Γ. Βόλου – Αλμυρού η οποία προγραμματίζεται να διασυνδέεται και να συνεπικουρεί με το προγραμματισμένο εμπορευματικό Λιμάνι Αλμυρού, το αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου, τις υπάρχουσες μεγάλες βιομηχανίες.

Λιμάνια και Θαλάσσιες μεταφορές: Οι δυνατότητες να αξιοποιηθεί περαιτέρω ως μοχλός ανάπτυξης της Περιφέρειας ο λιμένας Βόλου αναφέρεται με σαφήνεια από την έκθεση αξιολόγησης και αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ, δεδομένου όπως υποστηρίζεται ότι συνδέεται με το κύριο Εθνικό (και Διευρωπαϊκό) οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και με το αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου αλλά και της Σκιάθου. Για να ανταποκριθεί στο ρόλο του απαιτείται η υλοποίηση των έργων που προβλέπονται που θα συμβάλλουν στη λειτουργική του αναβάθμιση ως επιβατικού, τουριστικού με υποδομές κατάλληλες για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων και εμπορικού λιμανιού Εθνικής και Διεθνούς εμβέλειας. Στο σημείο αυτό η έκθεση επιμένει να υποστηρίζει πως τυχόν αναβάθμιση και ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων του λιμένα και των σχετιζόμενων με αυτόν υποδομών θα συνδράμει καταλυτικά στην πρόοδο της ποιότητας ζωής στην πόλη του Βόλου.

Βεβαίως το γεγονός ότι η έκθεση αυτή δημοσιεύτηκε στο εγγύς παρελθόν και τα ζητούμενα του περιφερειακού προγραμματισμού για τον λιμένα του Βόλου εξακολουθούν και είναι ζητούμενα της έκθεσης αξιολόγησης μια δεκαετία μετά μας προβληματίζει ιδιαίτερα.

Στον επιβατικό τομέα αξιολογείται η απουσία πυκνών δρομολογίων η πυκνότητα των οποίων χαρακτηρίζεται ως ανεπαρκής γεγονός που δεν ενισχύει τον τουρισμό εκτός της θερινής περιόδου.

Το έργο που προγραμματίζει την κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή Τσιγκέλι Αλμυρού, ως προοπτική δημιουργίας ειδικού εμπορευματικού λιμανιού που θα λειτουργεί συμπληρωματικά μ' αυτό του Βόλου δεν έχει υλοποιηθεί.

Από τουριστικής άποψης οι εγκεκριμένες και ειδικές για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής λιμενικές εγκαταστάσεις της Περιφέρειας δεν ανταποκρίνονται στους στόχους για την ανάπτυξη του τουρισμού. Κατά συνέπεια η έκθεση αξιολόγησης και αναθεώρησης σχεδιάζει μια σειρά από ενέργειες όπως η πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων με τη δημιουργία Μαρίνας ή τουριστικού καταφυγίου στο Βόλο όπως προβλεπόταν και η μελέτη των δυνατοτήτων χωροθέτησης και άλλων σχετικών εγκαταστάσεων σε συνδυασμό με τις ήδη υπάρχουσες δομές αλιευτικών καταφυγίων, στην Αλόνησο, στα παράλια της Λάρισας στα εξωτερικά παράλια του Πηλίου και ευρύτερα στον Παγασητικό Κόλπο.

Αεροδρόμια και αεροπορικές μεταφορές: Απαιτείται η ολοκλήρωση των προγραμματισμένων προβλεπόμενων έργων και η πρόβλεψη με μια σειρά από ενέργειες οι οποίες θα βοηθήσουν την περιφέρεια Θεσσαλίας στο να ανταποκριθεί στις ανάγκες του μέλλοντος. Ειδικότερα σε σχέση με τις υπάρχουσες δομές στο τομέα των αεροπορικών μεταφορών η έκθεση αναθεώρησης αναφέρει ότι για τον Κρατικό Αερολιμένα Ν. Αγχιάλου ύστερα από τα πρόσφατα έργα αναβάθμισης και συμπλήρωσης των υποδομών του είναι σε θέση να ανταποκριθεί στη κίνηση και ταυτόχρονα επιβάλλεται άμεσα να καθιερωθεί το αεροδρόμιο ως σημείο εισόδου – εξόδου της Χώρας κατόπιν σχετικού πάγιου αιτήματος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας(ΥΠΑ) το οποίο έχει επιδοθεί. Για το Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου «Α. Παπαδιαμάντης» προτείνεται να περατωθούν όσο το συντομότερο τα έργα που προβλέπονται από το σχετικό σχέδιο ανάπτυξης και τέλος για το Στρατιωτικό Αεροδρόμιο Λάρισας η προώθηση του αιτήματος να υποδέχεται και πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών απορρίπτεται από την ΥΠΑ ως μη οικονομικά βιώσιμη. Θα πρέπει όμως να εξεταστεί το ενδεχόμενο να εξυπηρετεί εμπορικές πτήσεις ιδίως ευπαθών αγροτικών προϊόντων, ένας τομέας παραγωγής που απασχολεί ιδιαίτερα την περιφέρεια. Ξεχωριστή μνεία γίνεται για την δημιουργία σύγχρονων ελικοδρομίων και υδατοδρομίων για την εξυπηρέτηση δυσπρόσιτων, απομακρυσμένων αλλά και τουριστικών περιοχών της περιφέρειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΘΕΣΣΑΛΙΑ

Η αναπτυξιακή στρατηγική στην χώρα μας καταρτίζεται και δρομολογείται διαμέσου των εκάστοτε Εθνικών Στρατηγικών Σχεδίων Ανάπτυξης, τα γνωστά σε όλους μας ΕΣΠΑ. Ταυτόχρονα όμως υπάρχει εξειδίκευση σε ότι αφορά τον αναπτυξιακό προγραμματισμό είτε σε εθνικό, είτε σε τομεακό είτε σε περιφερειακό επίπεδο.

Σε περιφερειακό επίπεδο επισημαίνουμε λοιπόν ότι την αναπτυξιακή στρατηγική την ασκεί, την προγραμματίζει και την σχεδιάζει ένα Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα(ΠΕΠ) το οποίο σχετίζεται με την διαμόρφωση και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης αναπτυξιακής παρέμβασης σε μία και μόνο περιφέρεια η οποία βεβαίως συμπίπτει με την χωρική ενότητα στην οποία καλείται να παρέμβει το ΕΣΠΑ(Παπαδασκαλόπουλος-Χριστοφάκης,2009:σελ 162). Αναφορικά με την αρμοδιότητα διαχείρισης του ΠΕΠ αυτή κατά κύριο λόγο ανήκει στους αρμόδιους φορείς σε περιφερειακό επίπεδο.

Για την **Περιφέρεια Θεσσαλίας** εκπονήθηκε συμπεριλαμβανομένου και της περιφέρειας Ηπείρου και Στερεάς Ελλάδας το **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα** χωρικής ενότητας Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας το 2007.

Πριν όμως εξειδικεύσουμε την έρευνα μας στον τομέα των μεταφορών και μεταφορικών υποδομών θα ήταν σκόπιμο να παρουσιάσουμε μια συνοπτική περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών της Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Η περιφέρεια Θεσσαλίας έχει έκταση 14.037 τετραγωνικών χιλιομέτρων, οι ορεινές της περιοχές κατέχουν τον 46% της έκτασης της περιφέρειας ενώ οι νησιωτικές περιοχές μόλις το 0,2%. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ με όρους μονάδων αγοραστικής δύναμης(ΜΑΔ) κατά το έτος 2003 πριν από την προγραμματική περίοδο σαν πιο πρόσφατο, εκείνη την εποχή, έτος με περιφερειακές μετρήσεις με βάση στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης(Eurostat) ανερχόταν σε 63,2 μονάδες. Έτσι λοιπόν σε επίπεδο σύγκλισης στην Ευρώπη των εικοσιπέντε κρατών-μελών η Θεσσαλία βρισκόταν σε δυσμενή κατάσταση παραμένοντας κάτω του 75% του μέσου όρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως προς την Ελλάδα, η χωρική ενότητα του ΕΠ συγκεντρώνει το 15,6% του πληθυσμού και το 14,1% των απασχολούμενων (βάση της απογραφής της ΕΣΥΕ του 2001, με αντίστοιχα μεγέθη 14,8% για το 2005 και 14,5% για το 2004).

Επισημαίνουμε ακόμα πως φαίνεται η χωρική ενότητα του ΕΠ, με βάση την ανάλυση του ίδιου του πλαισίου, να αποτελεί το ζωτικό χώρο της πλειονότητας των αναδυόμενων νέων αξόνων ανάπτυξης, ενώ περιλαμβάνει και σημαντικά στοιχεία του ευρύτερου συστήματος πόλων ανάπτυξης. Υπό αυτές τις συνθήκες η χωρική ενότητα αυτή διαθέτει θετικές αναπτυξιακές προοπτικές κατά την περίοδο προγραμματισμού.

Επιπλέον στα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά με βάση τα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης(Eurostat) το 2005 η Θεσσαλία κατά την περίοδο πριν την έναρξη της νέας περιόδου προγραμματισμού είχε πληθυσμό 737.583 κατοίκων επιδεικνύοντας αδύναμους δημογραφικούς δείκτες λόγω της γήρανσης του πληθυσμού. Είναι δεδομένο και για αυτό τον λόγο αναφέρουμε ότι καθοριστική σημασία για το αναπτυξιακό όραμα μιας περιοχής διαδραματίζει η δημογραφική εξέλιξη της εν λόγω περιοχής.

Στα επίπεδα της απασχόλησης κατά την Eurostat το 2005 στην περιφέρεια Θεσσαλίας εντοπίζαμε 72 χιλιάδες απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα, 61 χιλιάδων απασχολούμενων στον δευτερογενή τομέα και 162 χιλιάδων εργαζομένων στον τριτογενή τομέα. Ξεχωριστά αναφέρουμε πως στο ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα η Θεσσαλία σε σχέση με το σύνολο της χώρας κατέχει το 13% των απασχολούμενων. Στη Θεσσαλία, παρατηρείται η μοναδική περίπτωση ο πρωτογενής να μην καταλαμβάνει την τελευταία αλλά τη μεσαία θέση (όσον αφορά την απασχόληση). Πρόκειται για έκφανση της παραδοσιακής ειδικευσης της περιφέρειας στον τομέα αυτό και της ύπαρξης σημαντικών γεωργικών πόρων που όμως πλέον βρίσκεται σε διαδικασία συμπίεσης απόρροια των επιπτώσεων της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεν είναι τυχαίο ότι ενώ μέχρι πριν μια, περίπου, δεκαετία από την περίοδο προγραμματισμού η γεωργία παρήγαγε σημαντικά μεγέθη προϊόντος και εισοδήματος, κατά την περίοδο προγραμματισμού η παραγωγικότητά της τοποθετείται απλώς στο μέσο εθνικό επίπεδο. Η προαναφερθείσα αναπτυξιακή υποχώρηση της Θεσσαλίας με όρους κατά κεφαλήν ΑΕΠ δεν είναι ανεξάρτητη από τις εξελίξεις στον πρωτογενή. Αρνητικό στοιχείο είναι, επίσης, η χαμηλή παραγωγικότητα του τριτογενή-χαμηλότερη τόσο ως προς την χωρική ενότητα του προγραμματισμού συνολικά όσο και ως προς τον εθνικό μέσο όρο. Η αδυναμία αυτή συνδέεται αφενός με τη συγκριτικά χαμηλή ανάπτυξη του τουρισμού (παρά την ύπαρξη ορισμένων ισχυρών ζωνών) και αφετέρου με την περιορισμένη παρουσία σύγχρονων υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις. Ο δευτερογενής παρουσιάζει σχετικά καλύτερη εικόνα όσον αφορά την παραγωγικότητα, με μέση ποσοστιαία συμμετοχή στην οικονομία. Σε επίπεδο απασχόλησης επίσης αναφέρουμε ότι η μόνη περιφέρεια της χωρικής ενότητας του επιχειρησιακού πλαισίου με μικρότερο ποσοστό από το εθνικό ποσοστό ανεργίας είναι η περιφέρεια Θεσσαλίας στηριζόμενοι σε στοιχεία της Eurostat το έτος 2005.

Σαν αναπτυξιακό όραμα για την περιφέρεια Θεσσαλίας ο σχεδιασμός του ΕΠ δηλώνει πως η Θεσσαλία εντοπίζεται σε ότι σχετίζεται με τα κριτήρια απασχόλησης, αγοράς εργασίας, φτώχειας και κοινωνικής ενσωμάτωσης σε μια μεσαία και μέτριου επιπέδου κατάσταση στο σύνολο των Περιφερειών της χώρας. Η πραγματικότητα αυτή για την συγκεκριμένη περιφερειακή ενότητα άπτεται του γεγονότος της ιδιαίτερας μεγάλης σημασίας του πρωτογενή τομέα στην διαμόρφωση του τοπικού εισοδήματος και της απασχόλησης, με τις περιορισμένες σχετικά συνέπειες της αποβιομηχανοποίησης (εκτός από το Βόλο και εκτός από ορισμένους βιομηχανικούς κλάδους στο σύνολο της Περιφέρειας που συνδέονται με την μεταποίηση αγροτικών προϊόντων) καθώς και με την αυξανόμενη σημασία των υπηρεσιών(ΕΠ Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδα,2007:σελ 129).

Κύριος στόχος του αναπτυξιακού οράματος για την Περιφέρεια Θεσσαλίας συνιστά η μετατροπή του προτύπου απασχόλησης από την ,δεδομένη του για τότε, μορφή σε μια πλέον σύγχρονη, η οποία σταδιακά θα αποσυνδεθεί από τον τρόπο οργάνωσης της παραγωγικής διαδικασίας του παρελθόντος, κατευθύνοντας τις στρατηγικές της προς μία περισσότερο ανταγωνιστική αγορά καθώς και στον δυναμισμό και τη δικτύωση των αστικών της κέντρων(ΕΠ Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδα,2007:σελ 129).

Η στρατηγική του ΕΠ αποσκοπεί στην πρόσβαση στην απασχόληση και πιο συγκεκριμένα στην βελτίωση των ποσοστών της απασχόλησης του ήδη διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού, στην συνεχιζόμενη μάθηση με ξεχωριστή κατεύθυνση στην προώθηση του αγροτικού μετασχηματισμού και της απασχόλησης στους λοιπούς τομείς της τοπικής οικονομίας, στην καθολική αξιοποίηση των προγραμμάτων κατάρτισης για την εκπαίδευση των νέων αγροτών στην κατεύθυνση νέων

και σύγχρονων αγροτικών καλλιεργιών και την αντιμετώπιση της μακροχρόνιας ανεργίας, στην προώθηση της αυτό απασχόλησης μέσω κινήτρων στην κατάρτιση τοπικών συμφωνιών απασχόλησης σε περιοχές οι οποίες μαστίζονται από την ανεργία, καθώς και στην ένταξη, εκπαίδευση και κοινωνική ενσωμάτωση μεταναστών και ειδικών ομάδων πληθυσμού (ΕΠ Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδα, 2007:σελ 129).

Μεταφορές και μεταφορικές υποδομές

Αφού παραθέσαμε ανωτέρω μια συνοπτική περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών για την Περιφέρεια Θεσσαλίας κατά την περίοδο προγραμματισμού του ΕΣΠΑ 2007-2013 παρουσιάσαμε σύντομα επίσης το αναπτυξιακό όραμα, τους στόχους του και τις στρατηγικές που επιδιώκει να ακολουθήσει.

Ειδικά όμως για τις υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών το ΕΠ αξιολογεί την υφιστάμενη πραγματικότητα για την χωρική ενότητα προγραμματισμού με μια διττή ανάγνωση. Ενώ παρατηρείται πρόβλημα μειωμένης προσπελασιμότητας σε ευρωπαϊκό-διεθνές επίπεδο, που δεν είναι εύκολα αντιμετωπίσιμο, σε εθνικό επίπεδο παρόλα αυτά έχει μια κεντρική θέση που διευκολύνει την λειτουργία των μεταφορών. Ο γενικός στόχος είναι η βελτίωση των μεταφορών προκειμένου να επιτευχθεί η χωρική συνοχή, η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής και η βιώσιμη ανάπτυξη. Επιπροσθέτως επιδιώκεται η δυνατότητα απόκτησης σύγχρονων μεταφορικών υποδομών σε όλα τα επίπεδα και δίκτυα ενέργειας και τηλεπικοινωνιών τα οποία κρίνονται ως απαραίτητα για την αύξηση επιπέδου της προσπελασιμότητας και της ανταγωνιστικότητας της περιοχής ως τόπου επενδύσεων και ποιοτικής διαβίωσης. Επίσης, μέσω πολιτικών ομοιογενοποίησης του οικονομικού χώρου αναμένεται να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες κυρίως μεταξύ των πλέον αναπτυγμένων περιοχών με τις εσωτερικές ορεινές και απομονωμένες περιοχές.

Σαν ειδικούς στόχους του ΕΠ Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας εντοπίζουμε μια πληθώρα στόχων οι οποίοι κινούνται στις προαναφερθείσες κατευθύνσεις όπως επί παραδείγματι η ολοκλήρωση των μεγάλων διευρωπαϊκών και εθνικών μεταφορικών αξόνων, η ανάπτυξη συνδυασμένων και πολύτροπων μεταφορών, η ανάπτυξη ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου, η ανάπτυξη συνεργασιών και δημιουργία συνδυασμένων υποδομών με τις Περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας, Αττικής, Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας αποσκοπώντας στην δυνατότητα διευκόλυνσης ροών προϊόντων και υπηρεσιών κ.α.

Περιφέρεια Θεσσαλίας

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της Θεσσαλίας κατέδειξε την υστέρηση επιτυχούς προσπελασιμότητας, η οποία αποδεικνύεται από τα κάτωθι δεδομένα:

- Περιορισμένη αξιοποίηση της δυνατότητας άμεσων διεθνών συνδέσεων (π.χ. αεροδρόμια, λιμάνια) και των συνδυασμένων μεταφορών
- Έλλειψη σύγχρονων εμπορευματικών κόμβων
- Μη ύπαρξη αποδοτικών άμεσων οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων με δυτική Ελλάδα η οποία αποτελεί πύλη εισόδου-εξόδου με την κεντρική Ευρώπη
- Η μη έγκαιρη ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ και ειδικότερα τα προβλήματα που προκαλεί το πέταλο του Μαλιακού και τα Τέμπη
- Μη ολοκλήρωση διανομαρχιακών και ενδοπεριφερειακών οδικών δικτύων
- Προβλήματα συγκοινωνιών και μεταφορών ορεινών και νησιώτικων περιοχών
- Μικρής έκτασης ακτοπολικές συνδέσεις

- Οι χαμηλές ταχύτητες της σιδηροδρομικής σύνδεσης Βόλου – Λάρισας
- Η ελλιπής ένταξη των δικτύων της περιφέρειας σε διεθνή δίκτυα

Με βάση τις παρούσες αδυναμίες και ελλείψεις καθορίζονται γενικοί στόχοι για την Περιφέρεια Θεσσαλίας των οποίων η επίτευξη δύναται να προωθήσει τους γενικούς στόχους του ΕΠ αλλά και συγκεκριμένα για την περιφέρεια Θεσσαλίας να προωθήσει την βελτίωση της προσπελασιμότητας και της ελκυστικότητας της περιοχής ούτως ώστε να βελτιωθεί το επίπεδο περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και εξωστρέφειας. Επομένως για την επίτευξη των στόχων αυτών έχουν προγραμματιστεί ορισμένες *προτεραιότητες στρατηγικής* για την περιφέρεια Θεσσαλίας. Έτσι λοιπόν προκύπτουν οι εξής στρατηγικές:

- Δημιουργία και ποιοτική βελτίωση υπερτοπικών μεταφορικών δικτύων
- Αναβάθμιση των διαπεριφερειακών και διεθνών συνδέσεων.
- Αναβάθμιση των τεχνικών χαρακτηριστικών των οδικών δικτύων, έμφαση στην οδική ασφάλεια
- Ενίσχυση των υποδομών διασύνδεσης και δικτύων σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο.
- Συνδέσεις – παρακάμψεις αστικών, τουριστικών κέντρων, οικισμών
- Βελτίωση των τοπικών δικτύων υποδομών

Σαν στόχους λοιπόν του ΕΠ για την περιφέρεια Θεσσαλίας στον τομέα **Μεταφορών και Μεταφορικών υποδομών** ο προγραμματισμός ορίζει συγκεκριμένες *δράσεις* για:

1. *Ολοκλήρωση, αναβάθμιση και βελτίωση υποδομών διαπεριφερειακού οδικού δικτύου:* Με τις δράσεις αυτές το ΕΠ αποσκοπεί στην ποιοτική αναβάθμιση και ολοκλήρωση των οδικών αξόνων της περιφέρειας καθώς και με τις όμορες περιφέρειες δίνοντας έμφαση στην οδική ασφάλεια και στην βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των οδικών δικτύων σε συνέργεια με το τομεακό επιχειρησιακό πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας». Διαμέσου αυτών των δράσεων και μέτρων η προσπελασιμότητα της περιφέρειας βελτιώνεται περαιτέρω αναδεικνύοντας τον κεντροβαρή ρόλο της Θεσσαλίας και επιτυγχάνοντας ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας.
2. *Ολοκλήρωση, αναβάθμιση και βελτίωση υποδομών περιφερειακού οδικού δικτύου, διανομαρχιακές συνδέσεις, συνδέσεις αστικών κέντρων, παρακάμψεις αστικών κέντρων:* Με τις δράσεις αυτές το ΕΠ επιδιώκει την πραγματοποίηση έργων που ολοκληρώνουν, αναβαθμίζουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά και βελτιώνουν της οδική ασφάλεια των αξόνων διασύνδεσης με τα διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα, τους καθετούς άξονές τους, τις διαπεριφερειακές συνδέσεις της Θεσσαλίας, τις διανομαρχιακές διασυνδέσεις και τις συνδέσεις των αστικών κέντρων της Θεσσαλίας. Στο σημείο αυτό αναφέρουμε επίσης την πρόβλεψη για μέτρα που αφορούν οδικές παρακάμψεις των αστικών κέντρων για τη σύνδεσή τους με διανομαρχιακούς και περιφερειακούς άξονες.
3. *Αναβάθμιση Περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου:* Με τις δράσεις αυτές το ΕΠ σχεδιάζει και συντονίζει μια σειρά από έργα αναβάθμισης, βελτίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας, σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις του Τομεακού Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

4. *Υποστήριξη υποδομών λιμενικών έργων:* Με τις δράσεις αυτές το ΕΠ στοχεύει σε έργα υποστήριξης λιμενικών υποδομών, σε συνέργεια με τις αντίστοιχες των τομεακών προγραμμάτων, καθώς και υποδομών αλιείας.
5. *Παρακάμψεις τουριστικών κέντρων:* Τα περισσότερα τουριστικά κέντρα, ειδικά τα παραθαλάσσια, αρχαιολογικά αλλά και τα ορεινά αντιμετωπίζουν προβλήματα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Προκειμένου να αντιμετωπισθεί το ΕΠ καθορίζει δράσεις για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό, οι δράσεις στοχεύουν στη δημιουργία παρακάμψεων των κέντρων αυτών καθώς και την κατασκευή περιμετρικών χώρων στάθμευσης.
6. *Υποδομές συνδυασμένων μεταφορών και εμπορίου:* Σταθερός στόχος του ΕΠ για την Περιφέρεια Θεσσαλίας αποτελεί η εν λόγω περιφέρεια να εξελιχθεί σε έναν σύνθετο κόμβο μεταφορών και κατά συνέπεια εμπορίου καθιστώντας την Θεσσαλία μια περιφέρεια η οποία συνδυάζοντας την κρίσιμη γεωγραφική της θέση και τις ποιοτικές υποδομές μεταφοράς σε μια ακμάζουσα οικονομικά περιοχή. Για τον λόγο αυτό το ΕΠ στοχεύει στην λειτουργική ολοκλήρωση δράσεων του Τομεακού Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας». Συνοπτικά αναφέρουμε την κατασκευή τοπικών έργων υποστήριξης και ενίσχυσης της δραστηριότητας του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλίας και συνδυασμένων μεταφορών χερσαίων, εναέριων και θαλάσσιων.

Πίνακας 1:Ενδεικτική αναφορά Ενταγμένων Έργων του ΠΕΠ για την Περιφέρεια Θεσσαλίας

Ημερομηνία Ένταξης	Τίτλος Έργου	Προϋπολογισμός
09/09/2009	<i>Τμήματα της Ε.Ο. Λάρισας - Τρικάλων: Κατασκευή Ε.Ο. Λαρίσης - Τρικάλων από Χ.Θ. 37+000 έως παράκαμψη Μεγαλοχωρίου</i>	41,711,378.71 €
18/06/2009	<i>Κατασκευή οδικών τμημάτων της Ε.Π. Λάρισας - Τρικάλων</i>	30,653,011.65 €
22/12/2010	<i>Παράκαμψη Λάρισας (Κατασκευή οδού Καράγιωργα, Τεχνικού Τ1 και οδού Αεροδρομίου)</i>	21,602,000.00 €
22/12/2010	<i>Ολοκλήρωση δακτυλίου Λάρισας (Β' γέφυρα Πηνειού - κόμβος οδού Κοζάνης)</i>	13,943,600.00 €
28/09/2009	<i>Δυτική παράκαμψη πόλεως Καρδίτσας</i>	14,263,864.70 €
22/12/2010	<i>Ε.Ο. Τρικάλων Άρτας - Τμήμα από γέφυρα Καραβοπόρου έως Λυγαριά</i>	14,922,222.00 €
12/06/2012	<i>Ολοκλήρωση κατασκευής δυο κάτω διαβάσεων στις θέσεις Σαράγια και Γκαζέλο του Δήμου Τρικκαίων και κατασκευή Α.Σ.Ι.Δ. στη σιδ/κή γραμμή Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα</i>	2,915,000.00 €

ΠΗΓΗ: Περιφέρεια Θεσσαλίας Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή

Πίνακας 2:Ενδεικτική αναφορά Ενταγμένων Έργων του ΠΕΠ για την Περιφέρεια Θεσσαλίας

<i>Ημερομηνία Ένταξης</i>	<i>Τίτλος Έργου</i>	<i>Προϋπολογισμός</i>
11/11/2013	<i>Εγκατάσταση & Λειτουργία Ολοκληρωμένου Συστήματος Ασφάλειας Λιμένος Βόλου σύμφωνα με τις Απαιτήσεις του Κώδικα ISPS</i>	971,700.00 €
28/12/2012	<i>Κατασκευή σήραγγας Γκρόπας στο Ν. Τρικάλων</i>	16,003,976.11 €
26/03/2009	<i>Ολοκλήρωση Επαρχιακής Οδού Λάρισας - Καρδίτσας</i>	23,000,705.43 €
22/09/2009	<i>Κατασκευή τμημάτων της ΕΠ. Ο. Λάρισας - Καρδίτσας</i>	4,603,997.81 €
03/06/2010	<i>Παράκαμψη Νεοχωρίου - Μπελοκομίτη οδικού κυκλώματος λίμνης Πλαστήρα</i>	6,426,050.42 €
14/09/2011	<i>Εξοπλισμός υπηρεσιών τροχαίας για την παροχή οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Θεσσαλίας</i>	1,999,800.00 €

ΠΗΓΗ: Περιφέρεια Θεσσαλίας Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή

Επιπλέον αν ανατρέξουμε στις ετήσιες εκθέσεις υλοποίησης του ΠΕΠ για την Περιφέρεια Θεσσαλίας λόγω χάρη για το έτος 2009, 2010 και το 2011 αναφέρουμε πως για το έτος 2009 προκύπτουν τα εξής στοιχεία: Συγχρηματοδοτούμενη !ημόσια !απάνη:124.004.029€

Ενταγμένα έργα: 84.039.872€, συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη,

Ποσοστό 67,77% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης για το έτος 2010 προκύπτουν τα εξής στοιχεία:

Συνολική χρηματοδότηση: 124.004.029€ (συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη)

Ενταγμένα έργα: 178.817.122€ (συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη),

ποσοστό 144,20% της συνολικής χρηματοδότησης.

για το έτος 2011 προκύπτουν τα εξής στοιχεία:

Συνολική χρηματοδότηση: 116.982.353€ (συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη).

Ενταγμένα έργα: 219.154.465€ (συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη),

ποσοστό 187,34% της συνολικής χρηματοδότησης.

Τα παραπάνω στοιχεία που αντλήσαμε από τις εκθέσεις υλοποίησης των έργων του ΠΕΠ για την Θεσσαλία μας οδηγούν ότι με το πέρας των ετών προγραμματισμού η άντληση πόρων και η πορεία ενσωμάτωσης έργων σημείωνε θετικό πρόσημο.

Αξιολόγηση

Σε ότι αφορά τις Υποδομές και Υπηρεσίες Προσπελασιμότητας Θεσσαλίας βασίζουμε τις παρατηρήσεις μας στο πόρισμα της αξιολόγησης και ανάλυσης της τρίτης αναθεώρησης του ΠΕΠ που δημοσιεύτηκε το 2013. Προβαίνουμε λοιπόν στις εξής επισημάνσεις:

- ο Με βάση τα ποσοτικά στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν για τον άξονα προτεραιότητας που αφορά τις Υποδομές και Υπηρεσίες Προσπελασιμότητας παρατηρείται το φαινόμενο της υπέρ δέσμευσης 247,31% της διαθέσιμης συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης.
- ο Αναφέρονται δυσχέρειες οι οποίες εντοπίζονται στην πρόοδο εξέλιξης και υλοποίησης έργων που αφορούν κυρίως τις Εθνικές οδούς. Λιγότερο βέβαια σε σχέση με τον βαθμό συμβασιοποίησης που παρόλα αυτά είναι σχετικά χαμηλός (64,23%) και περισσότερο με ότι σχετίζεται με τον ρυθμό υλοποίησης και πραγματοποίησης δαπανών στα ήδη ενταγμένα έργα (51,74% επί των συμβάσεων και 33,23% επί των εντάξεων).
- ο Η αναθεωρημένη έκθεση του ΠΕΠ διατηρεί αμετάβλητο το σύνολο της προγραμματικής συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης που αφορά στην Περιφέρεια Θεσσαλίας στα 497.647.059 €. Ωστόσο προτείνονται σημαντικές μεταβολές στην κατανομή της προγραμματικής συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης μεταξύ των ποικίλων αξόνων προτεραιότητας με κατεύθυνση την στήριξη του άξονα που αφορά τις μεταφορές και μεταφορικές υποδομές.
- ο Στις Υποδομές και Υπηρεσίες Προσπελασιμότητας Θεσσαλίας η προγραμματισμένη δαπάνη αυξάνεται κατά 60,49% με βάση την αναθεώρηση και ανέρχεται πλέον σε 167.000.000 €. Με την αλλαγή αυτή, το ειδικό βάρος στο σύνολο της προβλεπόμενης για την Περιφέρεια Θεσσαλίας συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης αυξάνεται από 20,9% σε 33,6% για τα έργα και τις δράσεις που προβλέπονται για τις μεταφορές.
- ο Η αύξηση αυτή στον προϋπολογισμό σχετίζεται με έργα και δράσεις που αφορούν τις Εθνικές οδούς και Περιφερειακές / τοπικές οδούς.
- ο Η αξιολογική αύξηση της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης για τις Υποδομές και Υπηρεσίες Προσπελασιμότητας Θεσσαλίας χαρακτηρίζεται ως επιβεβλημένη, καθότι αφενός μεν μερικώς εξυπηρετούν συγκεκριμένες και σημαντικές αναπτυξιακές ανάγκες και στόχους της Περιφέρειας Θεσσαλίας και αφετέρου για να περατωθούν τα έργα αυτά το υψηλό τους κόστος καλύπτεται μόνο διαμέσου χρηματοδότησης του ΕΣΠΑ.

**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ 2014 – 2020**

Θα ήταν άτοπο να μην αναφέρουμε ότι το 2014 τέθηκε εν ισχύ το νέο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας(ΠΕΠ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ) με τελευταίο έτος προγραμματισμού το 2020. Η τελική του έκδοση υποβλήθηκε το Δεκέμβριο του 2014.Οι κύριες πηγές χρηματοδότησης του ΠΕΠ προέρχονται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο.

Για τις μεταφορές και μεταφορικές υποδομές το ΠΕΠ Θεσσαλίας εκτιμά πως υπολογίζοντας παραμέτρους όπως τη γεωγραφική θέση της Περιφέρειας Θεσσαλίας, ως το κέντρο της ηπειρωτικής Ελλάδας, τα γεωμορφολογικά της χαρακτηριστικά , οι μεταφορικές υποδομές συνιστά κυρίαρχη πτυχή της στρατηγικής του Προγράμματος, για τους δύο εξής λόγους :

Α)Πρώτον, είναι ζωτικής σημασίας για την χάραξη της στρατηγικής, η συμβολή του Προγράμματος στην ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων της Χώρας, ιδιαίτερα όταν αυτά συμβάλλουν τα μέγιστα στο υπόβαθρο της Περιφέρειας.

Β)Δεύτερον καθίσταται ως διακριτός και σαφής αναπτυξιακός στόχος της Περιφέρειας η διασύνδεση και επικοινωνία των παραγωγικών /τουριστικών/ νησιωτικών περιοχών της Θεσσαλίας, με τα αστικά κέντρα της Περιφέρειας αλλά και με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Για τους λόγους αυτούς το ΠΕΠ προβλέπει μια σειρά από δράσεις και ενέργειες στο τομέα των μεταφορών και μεταφορικών υποδομών με στόχο την ποιοτική βελτίωση της προσπελασιμότητας της Θεσσαλίας. Τέτοιες δράσεις και μέτρα είναι:

- ✓ Ενίσχυση της ασφαλούς και ταχείας μετακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων τόσο εντός της περιφέρειας όσο και στα εγγύς δίκτυα
- ✓ Σύνδεση περιοχών ούτως ώστε να ενισχυθεί και να πολλαπλασιαστεί η ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας
- ✓ Προώθηση των μεταφορών και της εξάλειψης των προβλημάτων στις βασικές υποδομές δικτύων
- ✓ Σύνδεση των παραγωγικών και τουριστικών κέντρων της Περιφέρειας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών
- ✓ Άρση της απομόνωσης των απομονωμένων και απομακρυσμένων χωρικών ζωνών της περιφέρειας.
- ✓ Αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών στην Περιφέρεια με βάση τα σύγχρονα πρότυπα
- ✓ Δημιουργία κόμβων μεταφορών στην Περιφέρεια

ΜΕΡΟΣ IV

ΚΡΙΤΙΚΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εισαγωγικά προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα από την εργασία την οποία παρουσιάζουμε δεν αρκεί μόνο να αποτυπώσουμε μια πειστική εικόνα της υφιστάμενης πραγματικότητας στην Περιφέρεια Θεσσαλίας. Μια εικόνα η οποία σαφώς εκτός των θετικών σημείων που επιδεικνύει όπως είναι φυσικό παρουσιάζει ορισμένες αδυναμίες, και ελλείψεις. Τις ελλείψεις και αδυναμίες αυτές τις παραθέσαμε νωρίτερα διαμέσου των αξιολογήσεων είτε του ΓΠΧΣΑΑ, είτε του ΠΠΧΣΑΑ(2003) είτε του ΠΕΠ(2007-2013) δεδομένου ότι τα νέα προγράμματα είτε για τον περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό, είτε για τον επιχειρησιακό προγραμματισμό βρίσκονται εν εξέλιξη και η αξιολόγηση τους δεν είναι δυνατόν να παρουσιαστεί καθολικά μέχρι το πέρας της προγραμματικής περιόδου.

Οπότε για να είμαστε πλήρεις στην προσπάθεια ανάλυσης της συμβολής των μεταφορικών υποδομών και μεταφορών στην ανάπτυξη της περιφέρειας Θεσσαλίας και στα αστικά κέντρα που περιλαμβάνει (πάντα σαν απόρροια της αξιολόγησης της παρούσας κατάστασης στην περιφέρεια που πράξαμε πρωθύστερα) πρέπει με την σειρά μας να αποτυπώσουμε τα συμπεράσματα μας και τις προτάσεις μας για τον κρίσιμο τομέα αυτόν. Η αποτύπωση και αναφορά αυτή είναι ορθό να πραγματοποιηθεί με τρόπο σαφή εισάγοντας επιπλέον τον προσωπικό μας τόνο εντός του πλαισίου των συμπερασμάτων και προτάσεων αυτών.

Επομένως με βάση την εργασία την οποία εκπονήσαμε προκύπτουν οι εξής προβληματισμοί:

- I. Αναδεικνύεται μόνιμα **ο κεντροβαρής ρόλος** της Περιφέρειας Θεσσαλίας σε θεωρητικό επίπεδο και σαν αφετηρία με βάση την οποία η περιφέρεια δύναται να εκτοξευθεί αναπτυξιακά **αλλά σε επίπεδο υλοποίησης του προγραμματισμού παρουσιάζεται αδράνεια και καθυστερήσεις**. Βλέπουμε ότι η πορεία υλοποίησης των έργων εξελίσσεται βραδέως την ώρα που **η χώρα ευρύτερα και η περιφέρεια συγκεκριμένα κλονίζεται από την παρατεταμένη οικονομική κρίση**. Ακόμα σε ότι αφορά την κεντροβαρή γεωγραφική θέση της περιφέρειας ενώ εξηγείται επαρκώς το άθροισμα των αιτιών που καθιστούν την περιφέρεια κρίσιμη για την ανάπτυξη της χώρας αλλά και με πολλές προοπτικές για την δική της ανάπτυξη αντιθέτως **δεν εξηγείται επαρκώς το αναπτυξιακό όραμα για την Περιφέρεια Θεσσαλίας**. Η αναφορά του αναπτυξιακού οράματος στο ΠΠΧΣΑΑ συγκεκριμένα είναι γενικόλογη και αόριστη με μια προσπάθεια εκ μέρους της συντακτικής ομάδας να συνδεθούν πολλοί τομείς(π.χ. μεταφορές, τουρισμός, αγροτική παραγωγή) που οδηγούν σε αναπτυξιακή τροχιά χωρίς να αναλύεται πλήρως βήμα προς βήμα πως οι τομείς αυτοί θα συνεπικουρούν και ενεργούν αμφίδρομα. **Απουσιάζει λοιπόν η εξειδίκευση στο αναπτυξιακό όραμα**.
- II. Παράλληλα ενώ η εργασία αυτή εξετάζει την σημασία των μεταφορικών υποδομών εντοπίζουμε συχνά το ερώτημα: *Οι μεταφορές και μεταφορικές υποδομές είναι αναπτυξιακό μέσο ή αυτοσκοπός ο οποίος ικανοποιεί μια συνθήκη η οποία τονίζει πως το πλήθος των υποδομών προσπελασιμότητας αυτόματα επιτελεί και τον ρόλο της ανάπτυξης όπως ορίζουν τα πλαίσια προγραμματισμού;* Για εμάς η απάντηση είναι σαφής ότι **οι μεταφορές και η ποιότητα των μεταφορικών υποδομών αποτελούν καθοριστικό παράγοντα**

στην επίτευξη του αναπτυξιακού οράματος. Είναι όμως μέσο ανάπτυξης και όχι ο αυτοσκοπός. Δεν συνεπάγεται σε καμία περίπτωση πως οι μεταφορές αυτές κάθε αυτές συντελούν στον σκοπό της ανάπτυξης αν δεν συνδυάζονται με ένα ευρύτερο αναπτυξιακό όραμα το οποίο αποτελεί άθροισμα πολλών παραγόντων και συνθηκών.

III. Ενώ και το ΓΠΧΣΑΑ, και το ΠΠΧΣΑΑ αλλά και το ΠΕΠ Θεσσαλίας/Ηπείρου/Στερεάς Ελλάδας **τονίζουν ιδιαίτερα το αναπτυξιακό δίπολο Λάρισας-Βόλου** το οποίο βρίσκεται εντός των πρωτευόντων εθνικών πόλων και το ενισχύουν με την πλειονότητα των έργων που προβλέπονται για την περιοχή **αντίθετα τα αστικά κέντρα της Καρδίτσας και των Τρικάλων υπολείπονται εμφανώς σε σημασία** όχι μόνο από την κατηγοριοποίηση που κάνει το ΓΠΧΣΑΑ(χωρίς ωστόσο να γνωρίζουμε με ποια κριτήρια έγινε αυτή η κατηγοριοποίηση) αλλά και αντιμετωπίζονται ως πύλες εισόδου για τον βόρειο άξονα ανάπτυξης(Εγνατία) **την ώρα που άλλες πολιτικές θα μπορούσαν να τονίσουν ιδιαίτερα την νευραλγική τους θέση δημιουργώντας ένα επιπλέον παράλληλο αναπτυξιακό δίπολο πρωτεύουσας σημασίας** για την χώρα πόσο μάλλον για την περιφέρεια σε μια χρονική στιγμή που η εθνική οικονομία επιβάλλει την δημιουργία φάρων ανάπτυξης. Αντί αυτού προγραμματίζονται έργα από τα πλαίσια προγραμματισμού που **δίνουν περισσότερο μια εικόνα στήριξης του κυρίαρχου αναπτυξιακού πόλου Λάρισας-Βόλου και όχι έργα που τονίζουν την αυτοδύναμη οικονομική ανάπτυξη της Καρδίτσας και των Τρικάλων.** Επί παραδείγματι αναφέρουμε ότι ενώ το ΠΕΠ προβλέπει την διασύνδεση των αστικών κέντρων της περιφέρειας λίγα έργα δρομολογούνται για την διασύνδεση έργων των δευτερευούσης σημασίας αστικών κέντρων Τρικάλων και Καρδίτσας την ώρα που στον σκοπό της ισόρροπης ανάπτυξης θα έπρεπε να στηριχθούν περισσότερο.

IV. Ολόκληρη η ανάλυση του χωροταξικού προγραμματισμού και του επιχειρησιακού προγραμματισμού **δίνει τεράστια σημασία στο ρόλο του λιμένα Βόλου.** Βεβαίως με βάση τα όσα προγραμματίστηκαν παραδείγματος χάρη από το ΠΠΧΣΑΑ η έκθεση αξιολόγησης του συγκεκριμένου πλαισίου επισημαίνει πως **τα ζητούμενα του περιφερειακού προγραμματισμού για τον λιμένα του Βόλου εξακολουθούν και είναι ζητούμενα της έκθεσης αξιολόγησης μια δεκαετία μετά γεγονός το οποίο μας προβληματίζει ιδιαίτερα.** Έτσι λοιπόν ενώ θα έπρεπε ο λιμένας Βόλου να αποτελέσει μεταφορικό κόμβο για τις εμπορευματικές ροές όπως αναφέρει ο προγραμματισμός παρατηρείται βραδύτητα στην εξέλιξη των σχεδίων αυτών. **Και η βραδύτητα αυτή** της εξέλιξης του λιμένα σε ένα σύγχρονο λιμένα που θα συνδυάζει τις τουριστικές, εμπορικές και επιβατικές ροές σε εθνικό και διεθνές επίπεδο ενώ ταυτόχρονα θα συνδέεται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών **όπως είναι φυσικό επιδρά δυσμενώς σε όλη την αναπτυξιακή διαδικασία.** Έργα που προβλέπουν την αποτελεσματική διασύνδεση σιδηροδρομικώς των αστικών κέντρων και λοιπών σημείων με το λιμένα Βόλου δεν φαίνεται να πραγματοποιούνται, όπως και έργα διεύρυνσης του λιμένα Βόλου που θα αναβαθμίσουν και την ποιότητα ζωής στην ίδια την πόλη του Βόλου.

V. *Στο πλαίσιο προβληματισμού εντάσσεται και το ερώτημα αν το υπάρχον υπόβαθρο μεταφορικών υποδομών και ευρύτερα μεταφορών στην περιφέρεια Θεσσαλίας είναι ικανό στο να άρει ή να αμβλύνει τις*

ενδοπεριφερειακές ανισότητες που καταγράφονται; Με βάση τον συλλογισμό αυτό κάνουμε δύο διαπιστώσεις όσον αφορά τις μεταφορικές υποδομές:

Α) Η πρώτη διαπίστωση αφορά το οδικό δίκτυο σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο το οποίο θα πρέπει να διασυνδέει επαρκώς και αποτελεσματικά τα αστικά κέντρα της περιφέρειας και ευρύτερα τις επαρχιακές ενότητες και να επιταχύνει την εμπορική δραστηριότητα και την ροή προϊόντων. Αν κρίνουμε από την μόνιμη πρόβλεψη και επισήμανση όλων των πλαισίων προγραμματισμού, που άπτονται της Περιφέρειας Θεσσαλίας, για ένα οδικό δίκτυο που θα επιτυγχάνει την σύνδεση περιοχών ούτως ώστε να ενισχυθεί και να πολλαπλασιαστεί η ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας αλλά και ένα οδικό δίκτυο που θα πετύχει την άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων χωρικών ζωνών της περιφέρειας τότε καταδεικνύεται ότι μονίμως το υπάρχον οδικό δίκτυο δεν απαντά αποτελεσματικά στις παραπάνω προκλήσεις και υπολείπεται.

Β) Η δεύτερη διαπίστωση αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο για το οποίο ναι μεν γίνεται αναφορά στα προγραμματικά πλαίσια όλων των επιπέδων αλλά σε κάθε περίπτωση **δεν του δίνεται η αρμόζουσα σημασία σαν μέσο μεταφοράς η οποία μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά στην οικονομική ευημερία της χωρικής ενότητας της Περιφέρειας Θεσσαλίας**. Με άλλα λόγια το σύγχρονο πρότυπο για ταχείς μεταφορές σταθερής τροχιάς δεν βρίσκει ιδιαίτερη απήχηση στον προγραμματισμό της περιφέρειας Θεσσαλίας εκτός από αόριστες προβλέψεις για την αναβάθμιση της ταχύτητας του σιδηροδρομικού δικτύου και τον εκσυγχρονισμό των συρμών. Εν αντίθεση με τις οδικές μεταφορές **οι σιδηροδρομικές υποδομές δεν αντιμετωπίζονται από τον προγραμματισμό με την ίδια ζέση γεγονός το οποίο δεν ανταποκρίνεται στα σύγχρονα, λόγω χάρη, ευρωπαϊκά πρότυπα**.

VI. Τέλος παρατηρούμε ότι ενώ όπως είναι γνωστό η Περιφέρεια Θεσσαλίας παρουσιάζει **τεράστια εξειδίκευση στην πρωτογενή παραγωγή, δεν σημειώνεται πουθενά πως διαμέσου γρήγορων μεταφορικών υποδομών θα μπορούσε να αναδειχθεί περαιτέρω το συγκριτικό αυτό πλεονέκτημα** και μαζί με τον σπουδαίο ρόλο του λιμένα Βόλου καθώς και με την άνοδο του τουρισμού να αποτελέσει ένα ισχυρό τρίπτυχο ανάπτυξης στην περιοχή.

Με βάση τους προβληματισμούς τους οποίους εκφράσαμε αναφέρουμε συνοπτικά τις εξής προτάσεις:

- ✓ Ενίσχυση του αναπτυξιακού τρίπτυχου κατά την άποψη μας Αγροτική παραγωγή-Τουρισμός-Λιμένας Βόλου(ως μεταφορικός κόμβος) με ένα πλέγμα σύνθετων και αποδοτικών μεταφορικών υποδομών οι οποίες θα λειτουργήσουν καταλυτικά στην πρόοδο της αναπτυξιακής διαδικασίας της περιφέρειας και θα αναδείξουν τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα.
- ✓ Συγκεκριμένα προώθηση για την κατασκευή ενός γρήγορου και ποιοτικού σιδηροδρομικού δικτύου το οποίο θα μεταφέρει την αγροτική παραγωγή στους μεταφορικούς κόμβους ιδίως στο λιμένα Βόλου προκειμένου να επιταχυνθεί η αναπτυξιακή τροχιά και οι εμπορευματικές ροές. Η εναρμόνιση της αγροτικής παραγωγής με τις κοινοτικές πολιτικές οφείλει να πλαισιωθεί με ταχείς μεταφορές ούτως ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος της παραγωγής με στόχο να ελαχιστοποιηθούν τυχόν ζημίες ή στην παρουσίαση κερδών και θετικού ισοζυγίου.
- ✓ Αποτελεσματική οδική και σιδηροδρομική διασύνδεση των μεγάλων αστικών κέντρων της περιφέρειας προκειμένου να τονωθεί η ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας και να καμφθούν οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες.

- ✓ Εστίαση στην πραγματοποίηση ταχέων σιδηροδρόμων που θα συνδέουν την Περιφέρεια Θεσσαλίας με πύλες εισόδου-εξόδου στο δυτικό μέρος της χώρας υπερκερνώντας τα προβλήματα που δημιουργούνται από τους ενδιάμεσους μείζονες ορεινούς όγκους. Σιδηροδρομικές γραμμές όπως Πρέβεζα-Άρτα-Τρίκαλα, Αγρίνιο-Καρδίτσα όχι μόνο συνδέουν την περιφέρεια με δυτικά κρίσιμα στρατηγικά σημεία σε αναπτυξιακό και οικονομικό επίπεδο ταυτόχρονα εντείνουν τις πολιτικές διαμέσου των οποίων αναβαθμίζεται καθοριστικά το δίπολο Τρικάλων-Καρδίτσας. Ένα δίπολο το οποίο έρχεται να προστεθεί στο ήδη υπάρχον δίπολο μητροπολιτικού χαρακτήρα Λάρισας-Βόλου συστήνοντας έτσι ένα πλέγμα τεσσάρων αστικών κέντρων υψηλής σημασίας στο κέντρο της χώρας και της περιφέρειας το οποίο δύναται να συμβάλει αποφασιστικά στην επάνοδο της περιφέρειας σε αναπτυξιακούς ρυθμούς.
- ✓ Αξιοποίηση του επιστημονικού υπόβαθρου της περιφέρειας διαμέσου μελετών και ερευνών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας σε μια διαρκή διερεύνηση για την πρόοδο των μεταφορικών υποδομών στην εν λόγω περιοχή και πως αυτή συμβάλει στην οικονομική άνθηση και στην ανάπτυξη στην Θεσσαλία.
- ✓ Προώθηση ενδεχομένως μιας ριζοσπαστικής μεταρρύθμισης σε διοικητικό επίπεδο με την σύσταση μιας ενιαίας περιφέρειας Θεσσαλίας με την ένταξη εντός αυτής των νομών Φθιώτιδας και Ευρυτανίας. Δεδομένου του ότι οι συγκεκριμένοι νομοί έχουν μια πιο ολοκληρωμένη και αμφίδρομη οικονομική σχέση με την περιφέρεια Θεσσαλίας παρά με την περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος. Με την μεταρρύθμιση αυτή θα ήταν δυνατόν να επιτευχθεί μεγαλύτερη ομοιογένεια σε οικονομικό επίπεδο αλλά και στο επίπεδο των μεταφορικών υποδομών σε μία από τις πλέον νευραλγικές γεωγραφικές θέσεις στον Ελλαδικό χώρο

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Συγγραφείς

1. Κόνσολας Νίκος (1997): Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση
2. Λαλένης Κων/νος, Σαπουνάκης Άρης, Μπεζάντε Χριστίνα (2012): Ολοκληρωμένη Παρουσίαση Γενικών Αρχών ΓΠΧΣΑΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τμήμα Μηχανικών-Χωροταξίας-Πολεοδομίας, Βόλος
3. Λαλένης Κων/νος, Σαπουνάκης Άρης, Μπεζάντε Χριστίνα (2012): Παρουσίαση και Αξιολόγηση-Κριτική Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας, Βόλος
4. Λουκάκης Παύλος (2005): Οι περιφέρειες ως πεδία σύγκλισης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού και χωρικού σχεδιασμού- Επιστημονικές Μελέτες προς τιμή του καθηγητή Νίκου Κόνσολα
5. Λουκάκης Πάυλος: Σημειώσεις Χωροταξίας
6. Μελίσσας Δημήτριος (2007) : Εθνικό Χωροταξικό: Μια πρώτη προσέγγιση, Αθήνα
7. Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος, Χριστοφάκης Εμμανουήλ (2009): Περιφερειακός Προγραμματισμός
8. Χριστοφάκης Εμμανουήλ (2007): Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη η πολιτική υποδομών και μεταφορών, Εκδόσεις Διόνικος

Φορείς

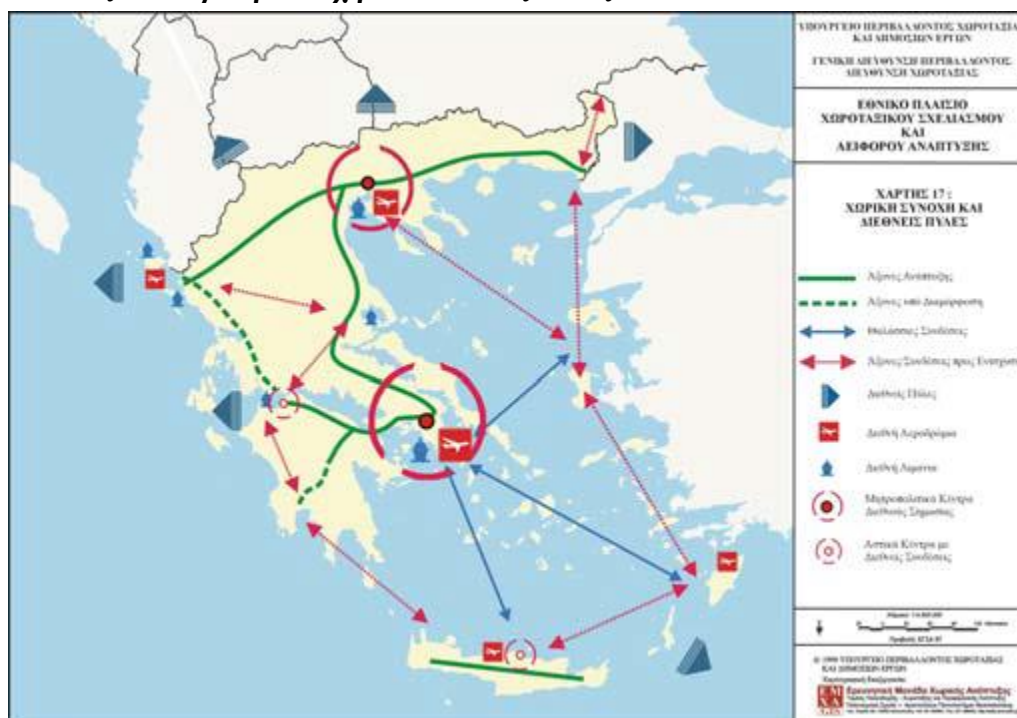
9. Ανάλυση για την Τρίτη Αναθεώρηση του ΠΕΠ Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας-Ηπείρου (2013) Infogroup ΑΕ – Προοπτική ΑΕ – Ακρόνυμο Μελετητική ΕΠΕ, Αθήνα
10. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΦΕΚ ΦΕΚ 128/03-07-2008
11. Έκθεση Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και ΥΠΕΧΩΔΕ (1995): Τάσεις ανάπτυξης του Ελληνικού χώρου-2015 Πρώτο προσωρινό σχέδιο και προσωρινοί χάρτες, Αθήνα
12. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας-Ηπείρου (2007) Προγραμματική Περίοδος 2007-2013, Αθήνα
13. Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης (2000): Πολιτικές και μέτρα για την ζήτηση εμπορευματικών μεταφορών
14. Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας , ΦΕΚ 1484/10.10.2003
15. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας 2014 – 2020
16. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας Και Κλιματικής Αλλαγής ,Διεύθυνση Χωροταξίας (2014): Αξιολόγηση, Αναθεώρηση Και Εξειδίκευση Του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού Και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας
17. XVI Γενική διεύθυνση επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Mezzogiorno, Ελλάδα) (1993): Μελέτες Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ευρώπη 2000+ ΣΑΚΧ και Μελέτη ISMERI-TEAM 4-ΙΠΑ, Μελλοντική Εξέλιξη των Περιφερειών της Κεντρικής Μεσογείου

Διαδίκτυο

18. Ιστοσελίδα Ελληνικής Στατιστικής Αρχής: : <http://www.statistics.gr/>
19. Ιστοσελίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης: http://europa.eu/index_el.htm
20. Ιστοσελίδα Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας-Ηπείρου, ΕΣΠΑ 2007-2013: <http://www.thessalia-stereaellada-hpeiros.gr/el/Pages/Default.aspx>
21. Ιστοσελίδα Ευρωπαϊκής Στατιστικής Αρχής: <http://ec.europa.eu/eurostat>
22. Ιστοσελίδα Περιφέρειας Θεσσαλίας Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, (Προγραμματική Περίοδος 2014-2020): <http://www.thessalia-espa.gr/index.php>
23. Ιστοσελίδα Περιφέρειας Θεσσαλίας: <http://www.thessaly.gov.gr/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

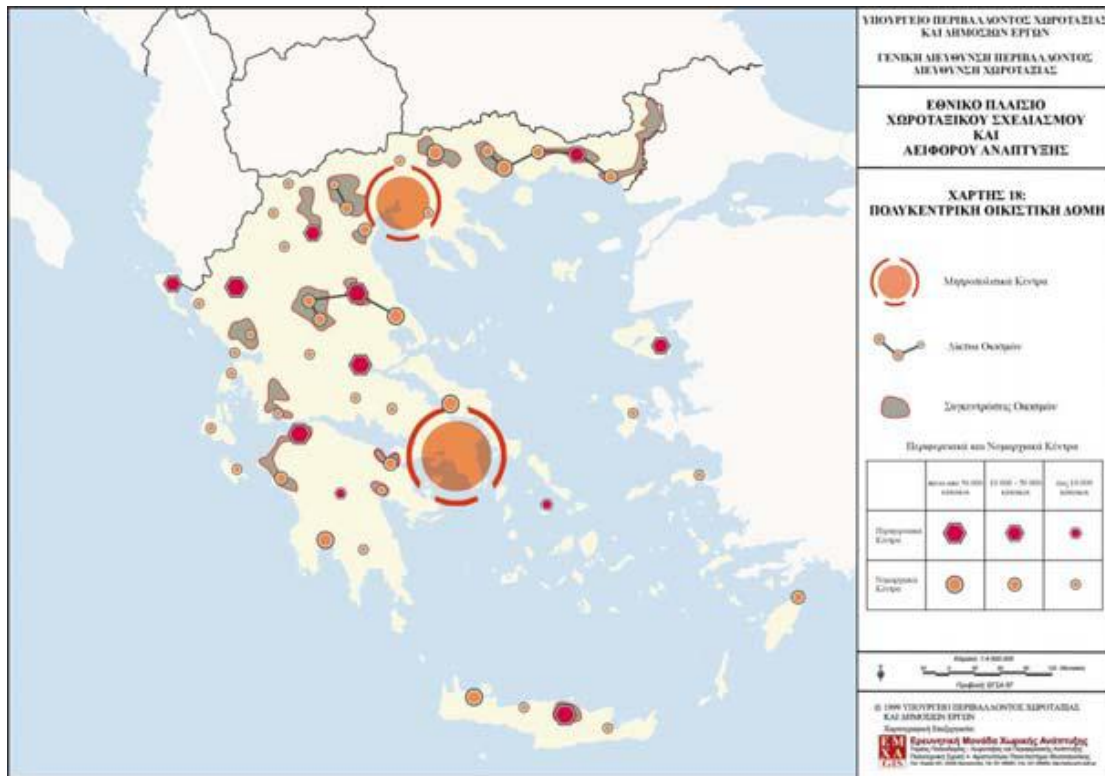
Πίνακας 3: Χωρική συνοχή και διεθνείς πύλες



ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας

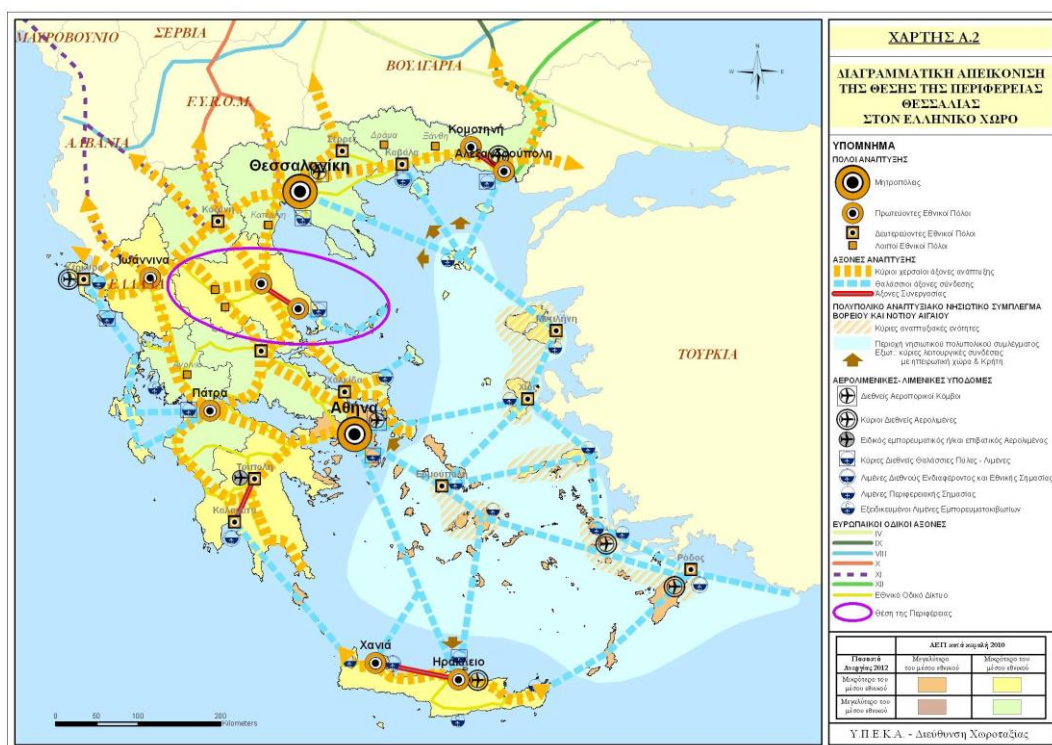
Σχόλιο 1: Στον παραπάνω πίνακα αποτυπώνεται με σαφήνεια ο κεντροβαρής χαρακτήρας της περιφέρειας Θεσσαλίας την οποία διαπερνούν οι σημαντικοί μεταφορικοί άξονες της χώρας που καταλήγουν στις πύλες εισόδου της χώρας όπως επίσης η περιφέρεια διαθέτει επίσης έναν από τους διεθνείς λιμένες της χώρας αυτόν του Βόλου.

Πίνακας 4: Πολυκεντρική Οικιστική Δομή



ΠΗΓΗ: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας

Πίνακας 5: Διαγραμματική απεικόνιση της θέσης της περιφέρειας στον ελληνικό χώρο



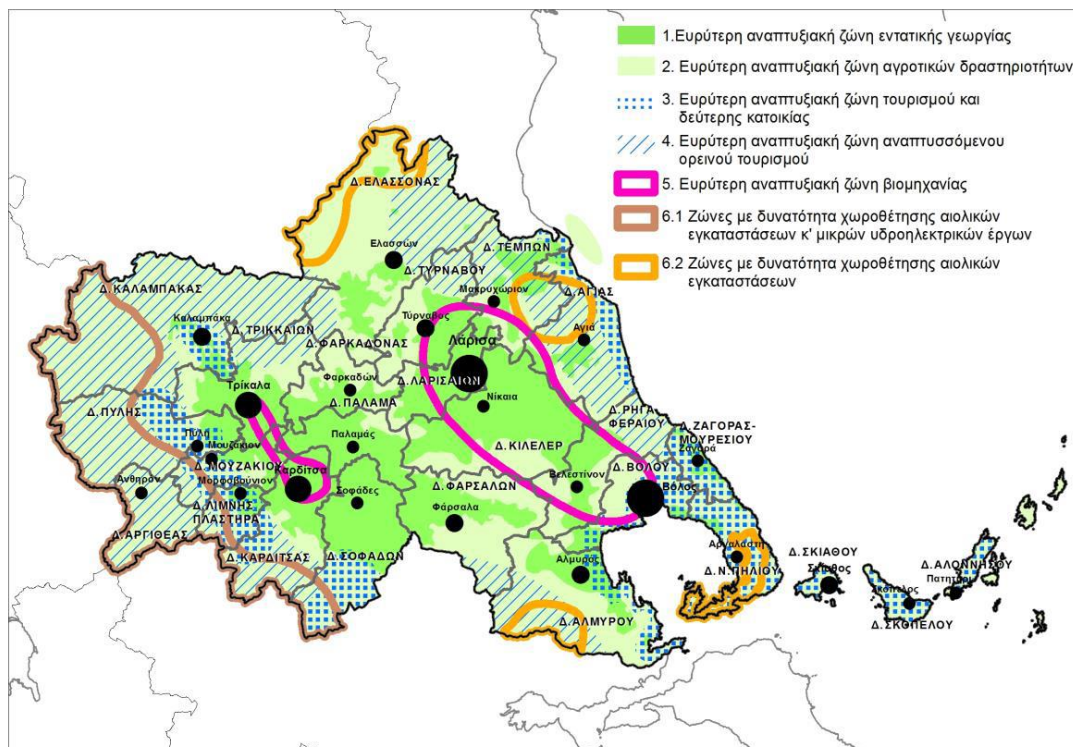
ΠΗΓΗ: ΥΠ.Ε.Κ.Α-Διεύθυνση Χωροταξίας

Σχόλιο 2: Από τον άνωθεν πίνακα διαπιστώνουμε την κατηγοριοποίηση των αστικών κέντρων για την περιφέρεια Θεσσαλίας με την ανάδειξη της Λάρισας και του Βόλου

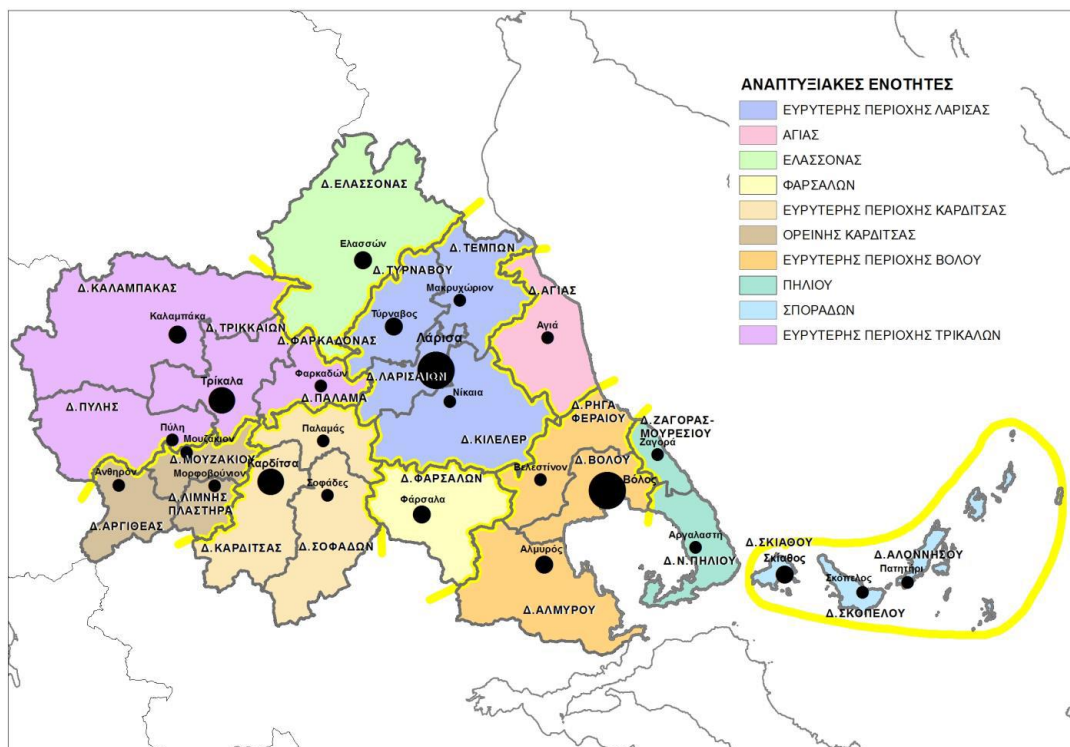
Πίνακας 6:Ευρύτερη ζώνη αγροτικών δραστηριοτήτων



Πίνακας 7: Ευρύτερες ζώνες με ομοιογενή αναπτυξιακά χαρακτηριστικά



Πίνακας 8: Αναπτυξιακές Ενότητες



Πίνακας 9: Η Ελλάδα στον Βαλκανικό χώρο

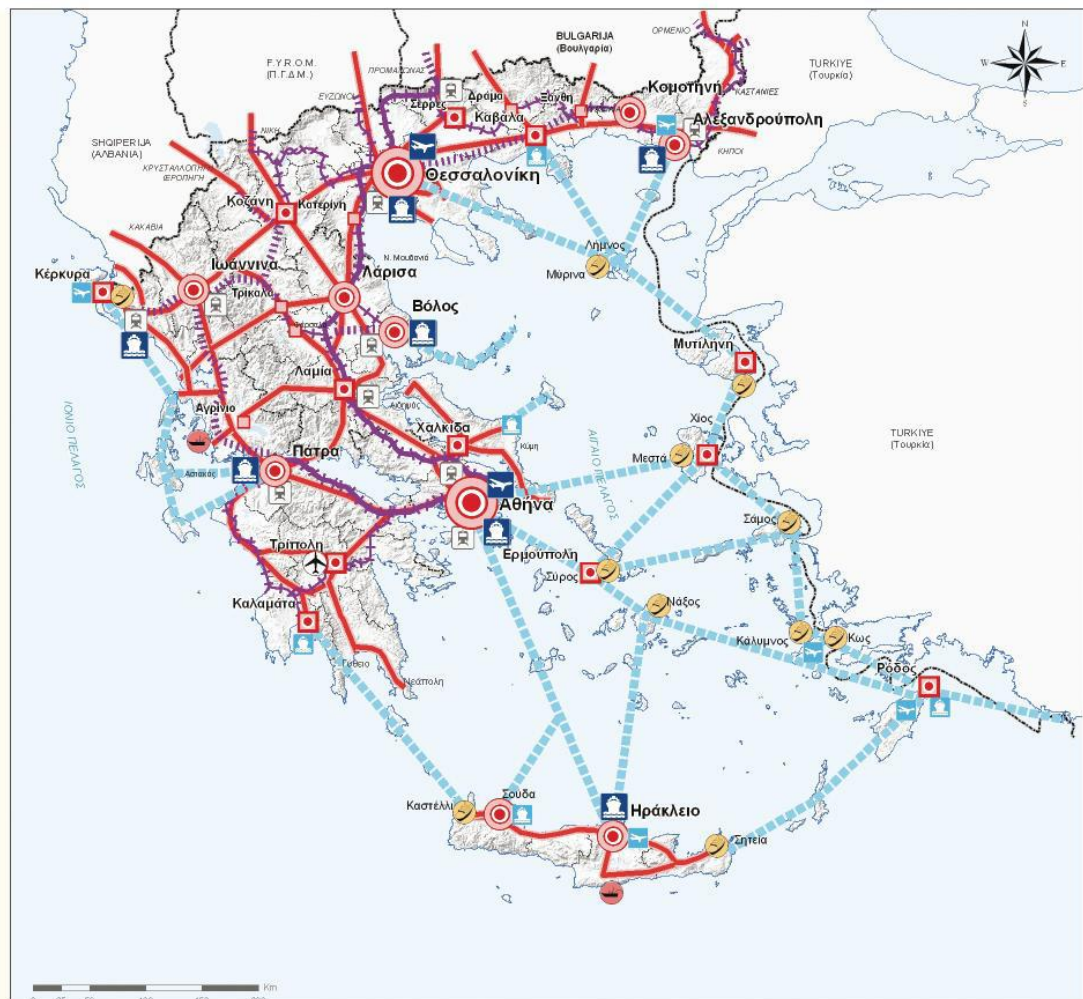


Χάρτης 3.2: Η Ελλάδα στο Βαλκανικό χώρο.



ΠΗΓΗ: Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Πίνακας 10:Μεταφορές υποδομές



Χάρτης 6 : Μεταφορές Υποδομές

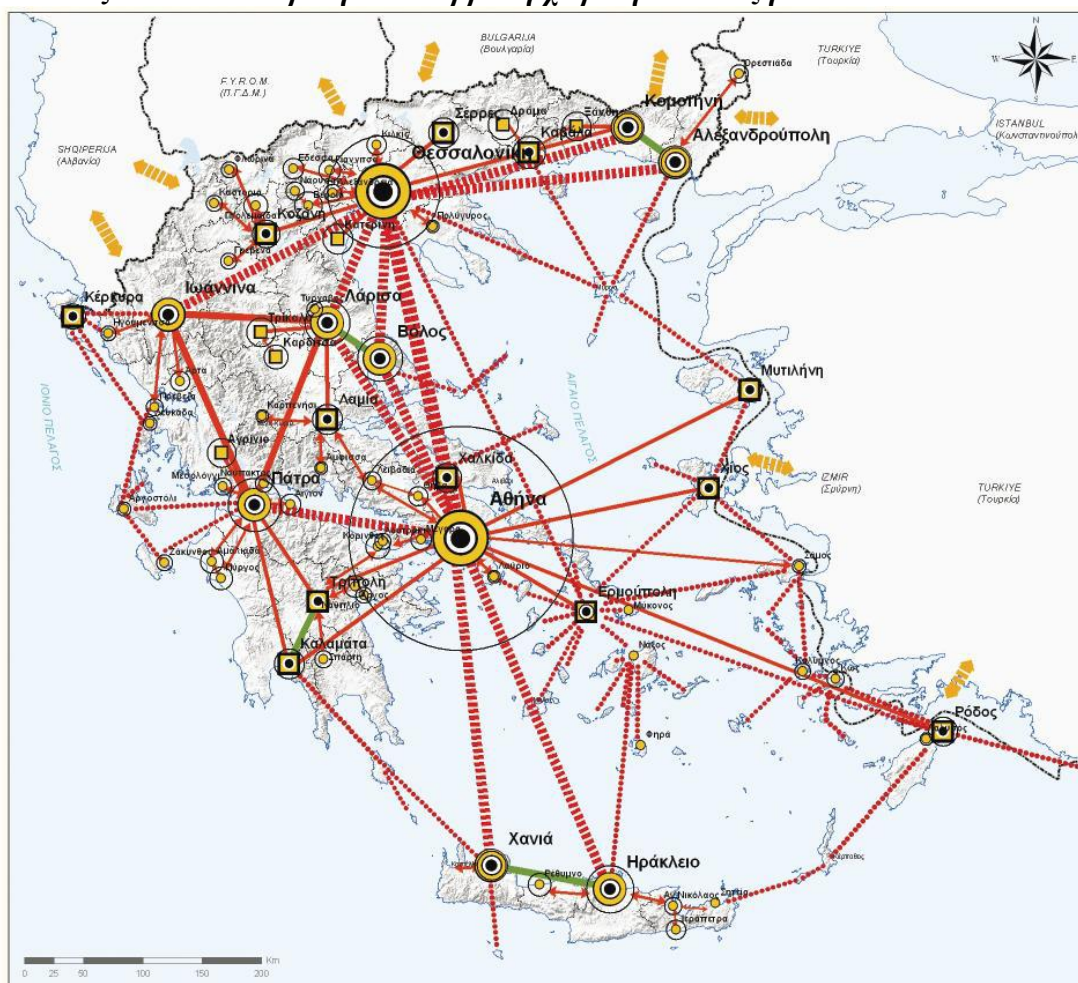


ΠΗΓΗ:ΕΣΥΕ-ΑΠΟΓΡΑΦΗ 2001

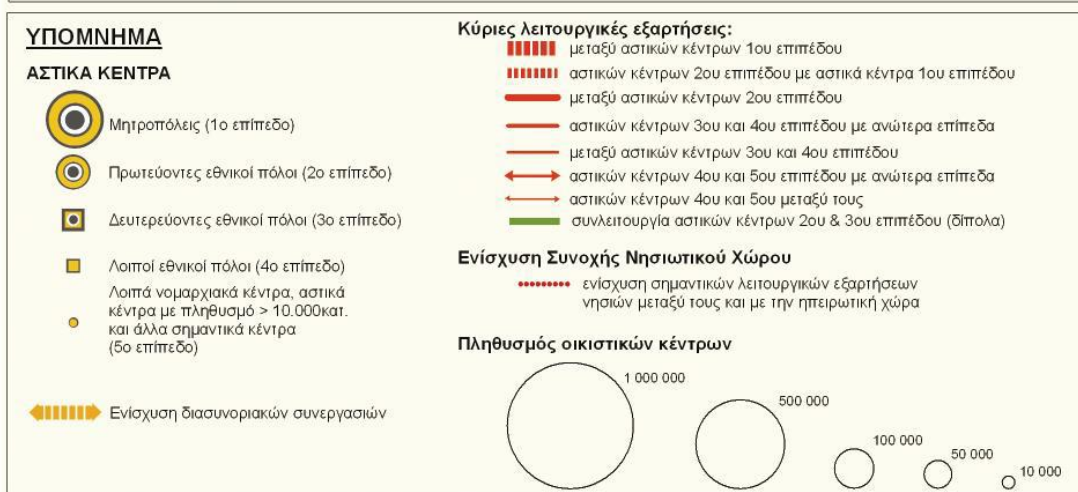
Σχόλιο 3:Στον παραπάνω πίνακα επισημαίνουμε πως η περιφέρεια Θεσσαλίας χαρακτηρίζεται από ένα ποικίλο πλέγμα μεταφορών είτε σε επίπεδο οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου είτε από την πλευρά των θαλάσσιων υποδομών

μεταφοράς. Αξίζει όμως να τονίσουμε την ξεκάθαρη απουσία αεροπορικών μεταφορικών υποδομών στην περιφέρεια αυτή.

Πίνακας 11: Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη

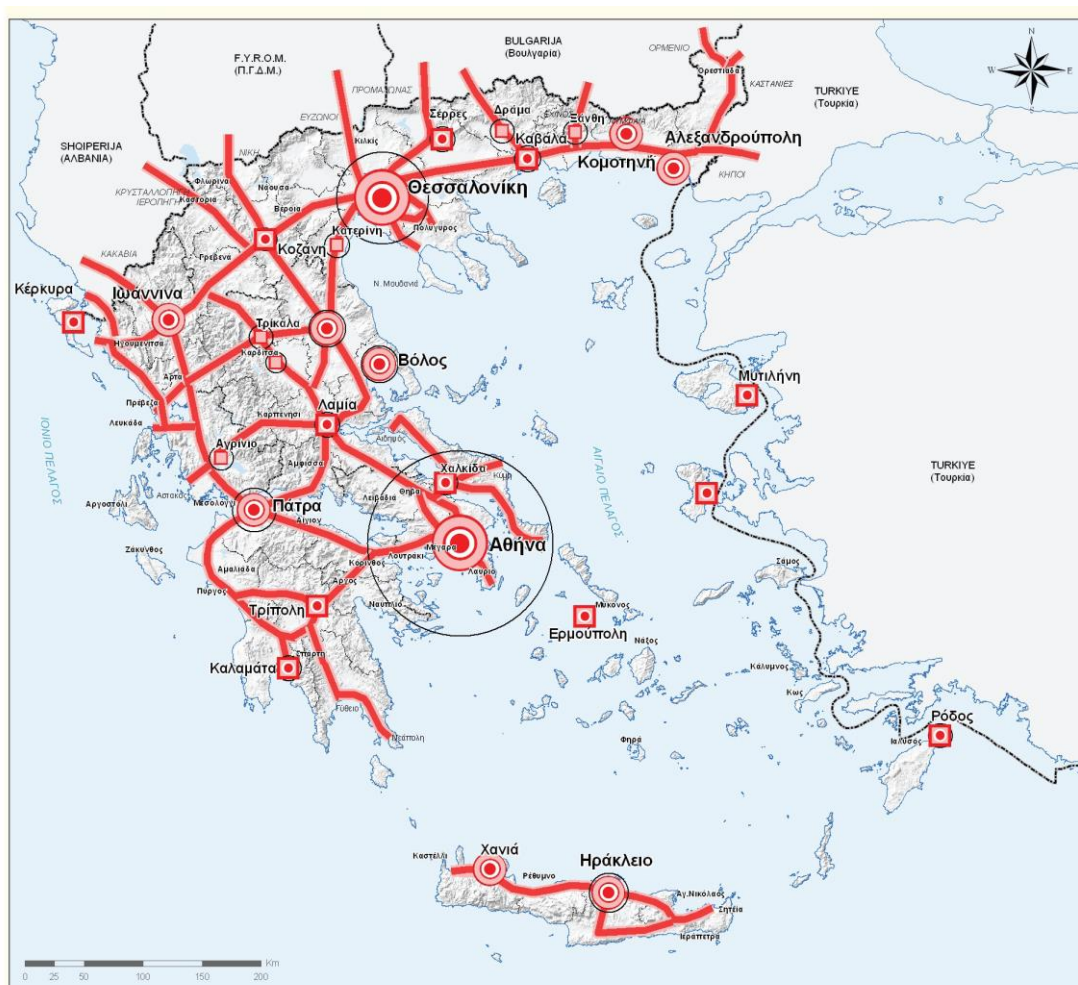


Χάρτης 8.1: Πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη



ΠΗΓΗ: Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Πίνακας 12: Νέο και Αναβαθμιζόμενο Οδικό δίκτυο



Χάρτης 6.1 : Νέο και Αναβαθμιζόμενο Οδικό Δίκτυο

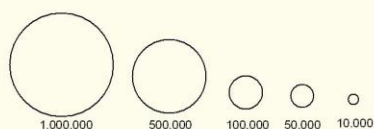
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

— ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΚΥΡΙΟΙ ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- Μητροπόλεις
- Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι
- Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι
- Λοιποί εθνικοί πόλοι

ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥΣ 2001



*Πηγή: ΕΣΥΕ - Απογραφή 2001

ΠΗΓΗ: Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Σχόλιο 4: Το πυκνό οδικό δίκτυο που διαθέτει η χώρα διατρέχει την περιφέρεια Θεσσαλίας γεγονός που σχετίζεται με την κεντροβαρή γεωγραφική θέση της Θεσσαλίας στον ελλαδικό χώρο. Η περιφέρεια Θεσσαλίας μοιάζει να αποτελεί την ραχοκοκαλιά των οδικού δικτύου της χώρας.

Πίνακας 12: Αερολιμενικές Υποδομές Διεθνούς σημασίας-Λιμενικές Υποδομές Διεθνούς, Εθνικής, Περιφερειακής Σημασίας



Χάρτης 6.2: Αερολιμενικές Υποδομές Διεθνούς Σημασίας - Λιμενικές Υποδομές Διεθνούς, Εθνικής και Περιφερειακής Σημασίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Θαλάσσιοι Άξονες Σύνδεσης
- Διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι
- Κύριες διεθνείς θαλάσσιες πύλες-λιμένες
- Κύριοι διεθνείς αερολιμένες
- Λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας
- Λιμένες περιφερειακής σημασίας
- Εξειδικευμένοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων
- Ειδικός εμπορευματικός ή/και επιβατικός αερολιμένας εξυπηρέτησης αεροσκαφών χαμηλού κόστους

ΠΗΓΗ: Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης