

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΔΕΙΚΤΗ
INT06. ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ

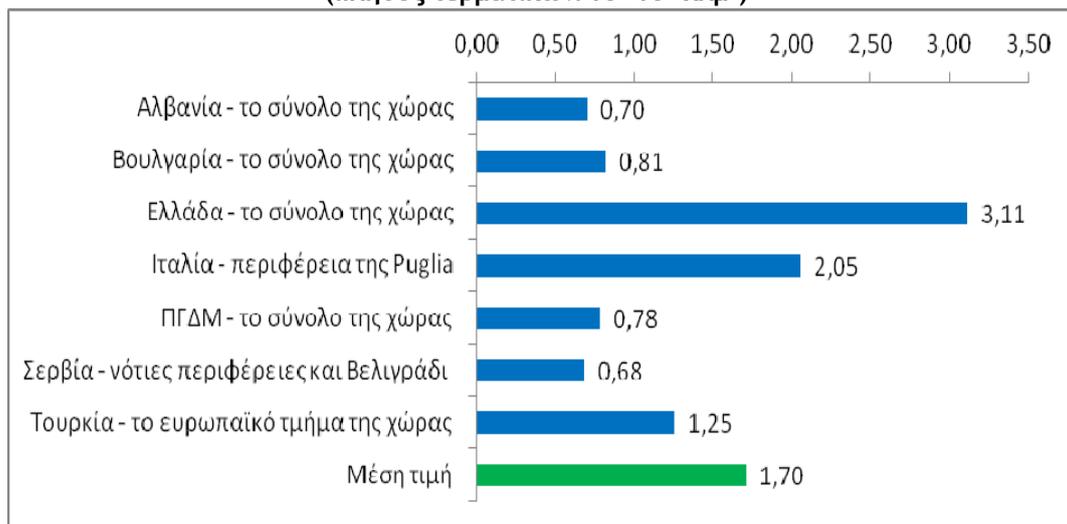
Όνομασία δείκτη	Αριθμός Τερματικών Σταθμών
Κωδικός	INT05
Ορισμός	Ο δείκτης περιγράφει το πλήθος και τη θέση των κύριων τερματικών σταθμών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών σε κάθε Περιφέρεια (NUTS2). Οι Επιβατικοί Τερματικοί Σταθμοί αναφέρονται σε: α) Αερολιμένες και β) Θαλάσσιους λιμένες. Οι Εμπορευματικοί Τερματικοί Σταθμοί αναφέρονται σε: α) Θαλάσσιους λιμένες, β) Ποτάμιους λιμένες και γ) Διατροφικούς σταθμούς.
Τυπική Μορφή	Πίνακας τερματικών σταθμών ανά Περιφέρεια για κάθε είδος μετακίνησης (επιβατική, εμπορευματική) και για κάθε κατηγορία σταθμού. Χάρτης θέσης τερματικών σταθμών ανά Περιφέρεια για κάθε είδος μετακίνησης (επιβατική, εμπορευματική) και για κάθε κατηγορία σταθμού στη Ζώνη Επιδράσεων.
Μονάδες Μέτρησης	Αριθμός / Ποσοστό
Χωρική Αναφορά	Ζώνη Επιδράσεων V / Ζώνη διαδρόμων
Συχνότητα Μέτρησης	Μεσοπρόθεσμα: 5 έτη
Σκοπιμότητα	Ανάλυση του πλήθους, του είδους και της χωρικής κατανομής των κύριων τερματικών σταθμών που συνδέονται με το οδικό πλέγμα της Ζώνης Επιδράσεων της Εγνατίας.
Στόχοι πολιτικής	Διατροφικότητα
Προδιαγραφές	Βάση γεωχωρικών δεδομένων σε GIS Εθνικό σύστημα καταγραφής και κατάταξης Δίκτυα TEN-T και SEETO, Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι
Δεδομένα	Βασικοί τερματικοί σταθμοί
Πηγές	Eurostat Intermodal Terminals in Europe, Agora Project World Port Source Έγγραφα Εθνικού και Περιφερειακού Στρατηγικού Σχεδιασμού
Προβλήματα	Ανάγκη καθορισμού μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των βασικών τερματικών με συνδυασμό ορισμού κατωφλίων τιμών και επιλογής βάσει στρατηγικής σημασίας, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και της μεγάλης διαφοροποίησης του ετήσιου φόρτου που διαχειρίζονται οι σταθμοί αλλά και της απουσίας δεδομένων σε ορισμένες περιπτώσεις.
Σχόλια	Ο δείκτης παρακολουθείται με βάση την πορεία υλοποίησης των διαπεριφερειακής και διασυνοριακής εμβέλειας έργων στο χερσαίο δίκτυο (Εθνικός σχεδιασμός, Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι, Διευρωπαϊκό δίκτυο) εντός της ζώνης επιδράσεων

Υπολογισμός δείκτη

Ο δείκτης υπολογίστηκε με βάση την υφιστάμενη κατάσταση (έτος αναφοράς: 2014) και, ειδικά στην περιοχή μελέτης, έχει σημασία η επικαιροποίησή του σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα γιατί η μελέτη των εθνικών πλαισίων στρατηγικού σχεδιασμού των χωρών της περιοχής μελέτης αναδεικνύει την προτεραιότητα ανάπτυξης νέων τερματικών σταθμών παράλληλα με την εξέλιξη των διατροπικών διαδρόμων και τη σταδιακή ένταξη των χωρών της περιοχής στην ΕΕ.

Υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση ανάμεσα στην κατανομή των τερματικών σταθμών ανάμεσα στις χώρες της περιοχής μελέτης. Αντίστοιχη διαφοροποίηση εμφανίζεται στην κατανομή των τερματικών ανάμεσα στις περιφέρειες εντός των συνόρων της κάθε χώρας της περιοχής μελέτης (Σχήματα 2 & 3). Βάσει της έκτασης των περιφερειών της διασυνοριακής ζώνης, στο Σχήμα 1 παρουσιάζεται η πυκνότητα βασικών τερματικών σταθμών ανά έκταση για το σύνολο των περιφερειών της κάθε χώρας.

Σχήμα 1.
Πυκνότητα βασικών τερματικών σταθμών ανά έκταση
(πλήθος τερματικών/10×10³ χλμ²)*



*Η μέση τιμή υπολογίζεται ως ο λόγος του συνόλου του πλήθους των τερματικών προς το σύνολο της έκτασης της διασυνοριακής ζώνης.

Η παραπάνω διαφοροποίηση οφείλεται στη διαφορετική οργάνωση του συστήματος μεταφορών στις χώρες που συνθέτουν την περιοχή μελέτης, η οποία έχει άμεση σχέση με τα εξής ειδικά χαρακτηριστικά:

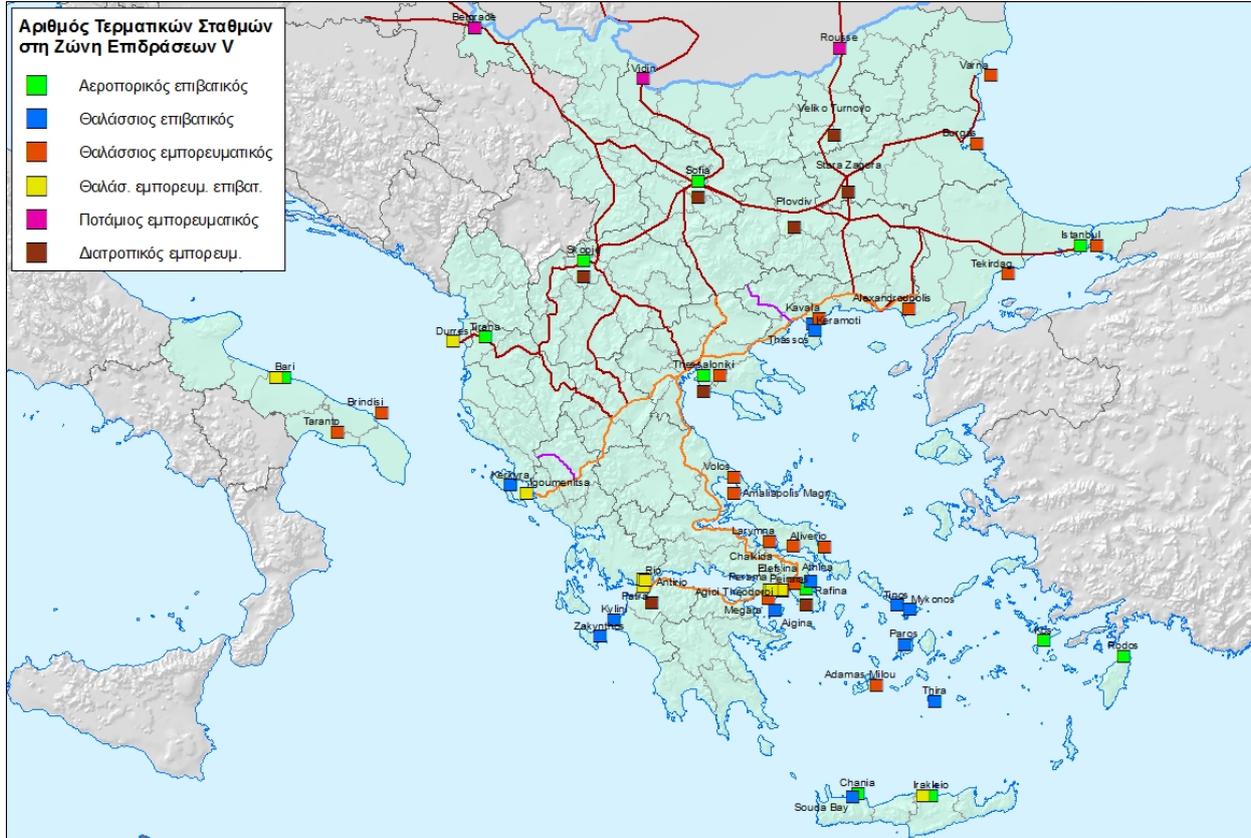
- **Αναπτυξιακά.** Η ανάπτυξη τερματικών σταθμών βρίσκεται σε άμεση σχέση με την εξυπηρέτηση των κοινωνικο-οικονομικών αναγκών του αστικού και του οικονομικού συστήματος. Στην περιοχή μελέτης περιλαμβάνονται περιοχές με διαφορετικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά, όπως διαφαίνεται από τον υπολογισμό των δεικτών της Πολυκεντρικότητας και της Εδαφικής Συνεργασίας. Γενικά, ο μεγαλύτερος αριθμός τερματικών σταθμών εμφανίζεται στις περιφέρειες όπου υπάρχουν πρωτεύουσες χωρών και σημαντικά αστικά κέντρα.

- Συνδεσιμότητας. Οι τερματικοί σταθμοί αποτελούν κόμβους των χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων δικτύων. Ο μικρός βαθμός ολοκλήρωσης διαδρόμων Ευρωπαϊκής εμβέλειας στο κεντρικό και ανατολικό τμήμα της διασυνοριακής ζώνης έχει ως αποτέλεσμα το μικρό πλήθος βασικών τερματικών σταθμών.
- Πολιτικο-οικονομικά. Μέχρι πρόσφατα η πολιτικο-οικονομική οργάνωση των χωρών στα βόρεια των Ελληνικών συνόρων ακολουθούσε τον κεντρικό τρόπο οργάνωσης της Ανατολικής Ευρώπης. Επίσης, οι χώρες της διασυνοριακής ζώνης βρίσκονται σε διαφορετικό στάδιο ενσωμάτωσης στην ΕΕ.
- Γεωγραφικά - γεωμορφολογικά. Η στρατηγική θέση των παράκτιων περιφερειών της περιοχής μελέτης και τα νησιωτικά συμπλέγματα με τα οποία συνδέονται έχουν ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση μεγαλύτερου αριθμού τερματικών σταθμών.

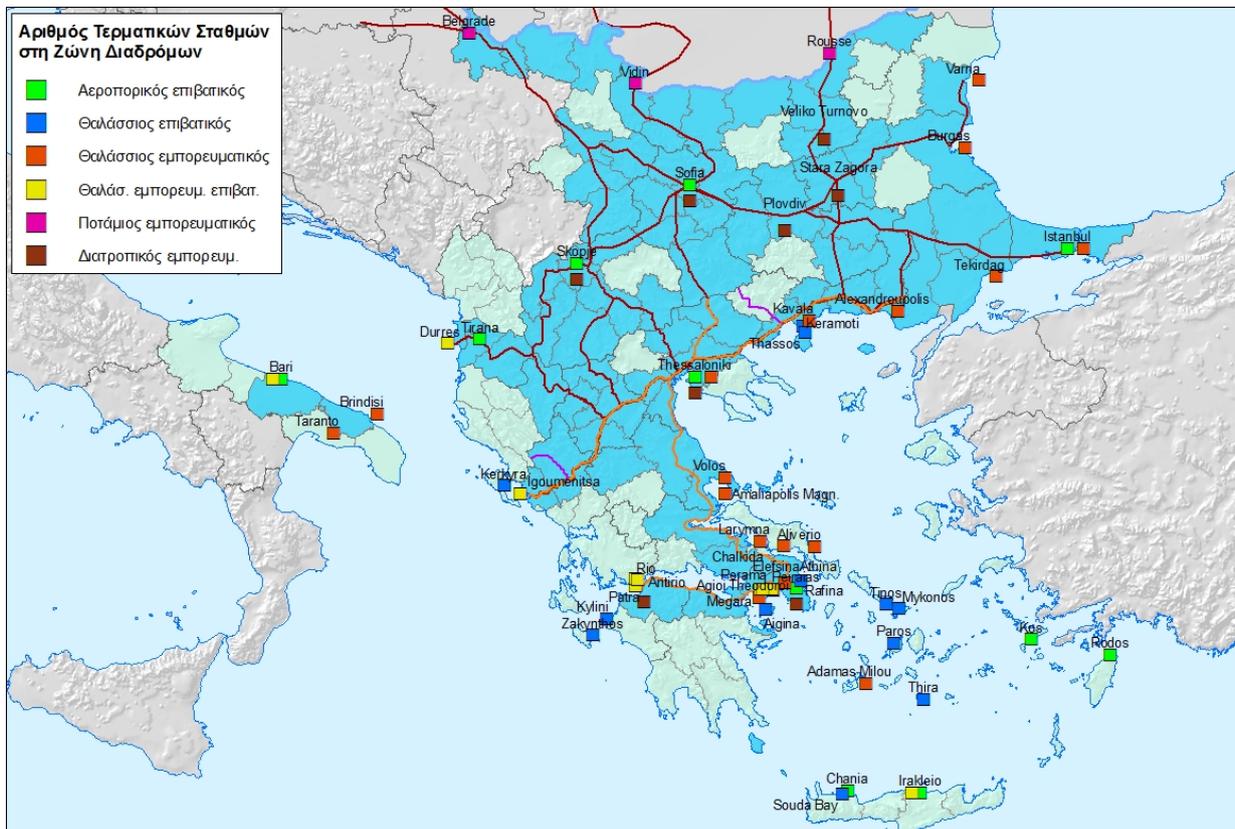
Το 67% των βασικών τερματικών σταθμών εντοπίζονται στη ζώνη διαδρόμων της διασυνοριακής ζώνης. Πιο συγκεκριμένα, το σύνολο των διατροπικών σταθμών (8) και των ποτάμιων λιμένων (3) της διασυνοριακής ζώνης καθώς και η πλειοψηφία των εμπορικών λιμένων (23) και επιβατικών αερολιμένων (8) διεθνούς σημασίας βρίσκονται στη ζώνη διαδρόμων.

Αυτό αποτελεί ένδειξη της αναβαθμισμένης δυναμικής που οι συγκεκριμένοι τερματικοί σταθμοί αναμένεται να αποκτήσουν με την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών διαδρόμων στην περιοχή, ενισχύοντας τη διατροπική συνεργασία των χερσαίων δικτύων (οδικό, σιδηροδρομικό και ποτάμιο) με τους θαλάσσιους διαδρόμους της Ανατολικής Μεσογείου και με το διεθνές δίκτυο αερολιμένων. Η κατανομή των σταθμών ανά νομό από όπου διέρχεται ο κάθε διάδρομος Ευρωπαϊκής εμβέλειας της περιοχής μελέτης παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Σχήμα 2. Βασικοί τερματικοί σταθμοί στη ζώνη επιδράσεων V



Σχήμα 3. Βασικοί τερματικοί σταθμοί στη ζώνη διαδρόμων



Πίνακας 1.
Αριθμός τερματικών σταθμών για κάθε είδος μετακίνησης (επιβατική, εμπορευματική)
και για κάθε κατηγορία σταθμού ανά Περιφέρεια

NUTS II	Όνομασία	Σταθμός	Κατηγορία τερματικού*				Είδος μετακίνησης		Σύνολο	Ζώνη διαδρόμων
			Διατροφικός**	Ποτάμιος	Θαλάσσιος	Αεροπορικός	Επιβατική	Εμπορευματική		
<i>Αλβανία - το σύνολο της χώρας</i>								2		
AL01	North Albania	Durres						1		
AL02	Central Albania	Tirana						1		
<i>Βουλγαρία - το σύνολο της χώρας</i>								9		
BG31	Severozapaden	Vidin						1		
BG32	Severen tsentralen	Rousse						2		
		Veliko Tarnovo								
BG33	Severoiztocen	Varna						1		
BG34	Yugoiztochen	Burgas						2		
		Stara Zagora								
BG41	Yugozapaden	Sofia						2		
		Sofia								
BG42	Yuzhen tsentralen	Plovdiv						1		
<i>Ελλάδα - το σύνολο της χώρας</i>								41		
EL11	Ανατολική Μακεδονία - Θράκη	Alexandroupolis						3		
		Kavala								
		Keramoti								
EL12	Κεντρική Μακεδονία	Thessaloniki						3		
		Thessaloniki								
		Thessaloniki								
EL14	Θεσσαλία	Amaliapolis Magn.						2		
		Volos								
EL21	Ήπειρος	Igoumenitsa						1		
EL22	Ιόνια Νησιά	Kerkyra						3		
		Kerkyra								
		Zakynthos								
EL23	Δυτική Ελλάδα	Kylini						4		
		Patra								
		Patra								

EL24	Στερεά Ελλάδα	Rio / Antirio						3	
		Aliverio							
		Chalkida							
EL30	Αττική	Larymna						10	
		Agioi Theodoroi							
		Aigina							
		Athina							
		Athina							
		Elefsina							
		Megara							
		Paloukia							
		Salaminas							
		Peiraias							
		Perama							
Rafina									
EL41	Βόρειο Αιγαίο	Thasos						1	
EL42	Νότιο Αιγαίο	Adamas Milou						7	
		Kos							
		Mykonos							
		Paros							
		Rodos							
		Thira							
		Tinos							
EL43	Κρήτη	Chania						4	
		Irakleio							
		Irakleio							
		Souda Bay							
Ιταλία - περιφέρεια της Puglia								4	
		Bari							
		Bari							
		Brindisi							
		Taranto							
ΠΓΔΜ - το σύνολο της χώρας								2	
		Skopje							
		Skopje							
Σερβία - νότιες περιφέρειες και Βελιγράδι								2	

SR01	Beogradski	Beograd							2	
		Beograd								
<i>Τουρκία - το ευρωπαϊκό τμήμα της χώρας</i>									3	
TR10	Istanbul	Istanbul							2	
		Istanbul								
TR21	Tekirdag - Edirne - Kirklareli	Tekirdag							1	
Σύνολο			8	3	39	13			63	42
Ποσοστό στη ζώνη διαδρόμων σε σχέση με το σύνολο της περιοχής μελέτης										67%

* Ως επιβατικοί τερματικοί περιλαμβάνονται αυτοί με διαθέσιμα δεδομένα που ορίζονται ως κύριοι τερματικοί από Eurostat και είχαν ετήσιο φόρτο τουλάχιστον 10⁶ επιβάτες σε ένα από τα έτη αναφοράς. Ως εμπορευματικοί τερματικοί περιλαμβάνονται αυτοί με διαθέσιμα δεδομένα που ορίζονται ως κύριοι τερματικοί από Eurostat και έχουν ετήσιο φόρτο τουλάχιστον 2×10⁶ τόνοι σε ένα από τα έτη αναφοράς. Τα παραπάνω όρια υπερκαλύπτουν τη συμπερίληψη των σημαντικότερων τερματικών της περιοχής μελέτης, όπως περιγράφηκαν και σε προηγούμενο στάδιο της μελέτης. Εξαιρέση αποτελούν ο αερολιμένας των Σκοπίων, ο θαλάσσιος λιμένας της Καβάλας που έχουν μικρότερους φόρτους και ο θαλάσσιος λιμένας της Αλεξανδρούπολης, οι R-R διατροπικοί τερματικοί και οι ποτάμιοι λιμένες για τους οποίους δεν υπάρχουν στοιχεία. Οι συγκεκριμένοι τερματικοί συμπεριλήφθηκαν για την πλήρη αποτίμηση του δείκτη.

** (R-R Intermodal Terminals) Σιδηροδρομικά-Οδικά κέντρα διαχείρισης εμπορευμάτων - εμπορευματικά κέντρα.

Μεθοδολογία και συστηματοποίηση

- Καθορισμός κύριων τερματικών σταθμών ανά κατηγορία (αερολιμένες, θαλάσσιοι λιμένες, ποτάμιοι λιμένες και διατροφικοί σταθμοί).
- Προσδιορισμός του είδους μετακίνησης που εξυπηρετεί ο κάθε σταθμός (επιβατικές, εμπορευματικές) με βάση το συνολικό ετήσιο φόρτο που διακινούν
- Εντοπισμός της γεωγραφικής θέσης των σταθμών σε κατάλληλο γεωγραφικό υπόβαθρο.
- Ομαδοποίηση και απαρίθμηση των σταθμών που έχουν έδρα σε κάθε NUTS2 της περιοχής μελέτης.
- Εντοπισμός και απαρίθμηση των σταθμών που έχουν έδρα σε κάθε NUTS3 της ζώνης διαδρόμων της περιοχής μελέτης.
- Υπολογισμός πλήθους τερματικών σταθμών σε όλη την περιοχή μελέτης συνολικά και ανά κατηγορία.
- Υπολογισμός πλήθους τερματικών σταθμών στη ζώνη διαδρόμων της περιοχής μελέτης.
- Υπολογισμός του ποσοστού των τερματικών σταθμών με έδρα στη ζώνη διαδρόμων σε σχέση με το σύνολο των τερματικών σταθμών στην περιοχή μελέτης.
- Ο δείκτης υπολογίζεται ανά 5 έτη καθώς, σύμφωνα με τα εθνικά και περιφερειακά σχέδια σε συνδυασμό με τη σταδιακή ολοκλήρωση των Ευρωπαϊκών διαδρόμων στην περιοχή, αναμένεται να εμφανιστούν μεταβολές στο επόμενο διάστημα.
- Παραδοχή εργασίας 1: Τα κατώφλια τιμών φόρτου επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών που αποτελούν το πρωταρχικό κριτήριο ένταξης ενός τερματικού σταθμού στον υπολογισμό του δείκτη βασίζονται στις μικρότερες ενδεικτικές ετήσιες τιμές φόρτου που διακινούνται σε διεθνούς σημασίας τερματικούς της περιοχής μελέτης, όπως ο επιβατικός λιμένας του Δυρραχίου κτλ (βλέπε σχετική υποσημείωση του Πίνακα).
- Παραδοχή εργασίας 2: Στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία φόρτου για κάποιους τερματικούς σταθμούς, η ένταξή τους στον υπολογισμό του δείκτη εξετάζεται βάσει της στρατηγικής θέσης και σημασίας ως προς τη λειτουργία του υπό εξέταση δικτύου σύμφωνα με την εμπειρία της ομάδας μελέτης (βλέπε σχετική υποσημείωση του Πίνακα).

Πηγές

- Χώρες μέλη ΕΕ και Τουρκία: Ευρωπαϊκή Στατιστική Αρχή στο http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database.

Θαλάσσιες μεταφορές (Transport> Maritime transport> One detailed table per each reporting country).

Αεροπορικές μεταφορές (Transport> Air transport> Detailed air passenger transport by reporting country and routes).

Ποτάμιες μεταφορές (Transport>Inland waterways transport> Inland waterways transport measurement - goods).

- Εμπορευματικά (διατροπικά) κέντρα: Intermodal Terminals in Europe, Agora Project στο <http://www.intermodal-terminals.eu/database/>.

Δίκτυο TEN-T στο

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm και GIS Dynamic Maps - TENtec στο <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

- Λιμένες: World Port Source στο <http://www.worldportsource.com/>.
- Έγγραφα Εθνικού και Περιφερειακού Στρατηγικού Σχεδιασμού:

Αλβανία: Republic of Albania (2013). National Strategy for Development and Integration 2014-2020, draft.

Βουλγαρία: Ministry of Transport of the Republic of Bulgaria (2007). Sectoral Operational Programme on Transport 2007-2013.

Ελλάδα:

Ιταλία: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Repubblica Italiana (2013). Programma Operativo Nazionale “Reti E Mobilità” Obiettivo Convergenza 2007-2013.

ΠΓΔΜ: Former Yugoslav Republic of Macedonia (2007). Transport Strategy 2007-2017.

Σερβία: Republic agency for Spatial Planning, Ministry of Environment and Spatial Planning, Republic of Serbia (2010). Spatial Plan of the Republic of Serbia 2010-2014-2020. Abridged version

Τουρκία: Ministry of Transport of the Republic of Turkey (2007). Transport Operational Program 2007 - 2009.

Τα παραπάνω αποτελούν μέρος των παραδοστέων στο πλαίσιο της σύμβασης (Κωδικός αναφοράς 5265): ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗ ΝΑ ΕΥΡΩΠΗ: ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ, που εκπονήθηκε το 2014-2015, για το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΤΣΑΚΙΡΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ, Αρχ. Μηχ/κος - Χωροτάκτης - Πολεοδόμος

ΜΩΥΣΙΑΔΗ ΘΕΟΔΟΥΛΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

ΒΕΡΑΝΗ ΕΛΕΝΗ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Δρ. ΓΑΒΑΝΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, Πολιτικός Μηχ/κος

ΗΛΙΑ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Καθ. ΚΑΥΚΑΛΑΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ

Δρ. ΜΟΥΤΣΙΑΚΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ, Περιβαλλοντολόγος

Καθ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Καθ. ΠΙΤΣΙΑΒΑ ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ

Δρ. ΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc

Τα πλήρη τεύχη των εκθέσεων και λοιπών παραδοτέων της Μελέτης διατίθενται από τον ιστότοπο του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού:

http://observatory.egnatia.gr/06_extras/6_4_reports.htm

Τα περιεχόμενα και οι τυχόν απόψεις που φιλοξενούνται στις εκθέσεις, στα κείμενα εργασίας και στους χάρτες του Παρατηρητηρίου δεν αντανακλούν απαραίτητα τη σύμφωνη γνώμη της εταιρείας ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή για μη εμπορικούς σκοπούς με την προϋπόθεση ότι θα αναφέρεται η πηγή (Παρατηρητήριο - ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.).