



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

Βουλευτής Ν. Αιτωλοακαρνανίας - ΠΑΣΟΚ

Σολωμού 48, 106 82 Αθήνα

Τηλ.: Φαξ:

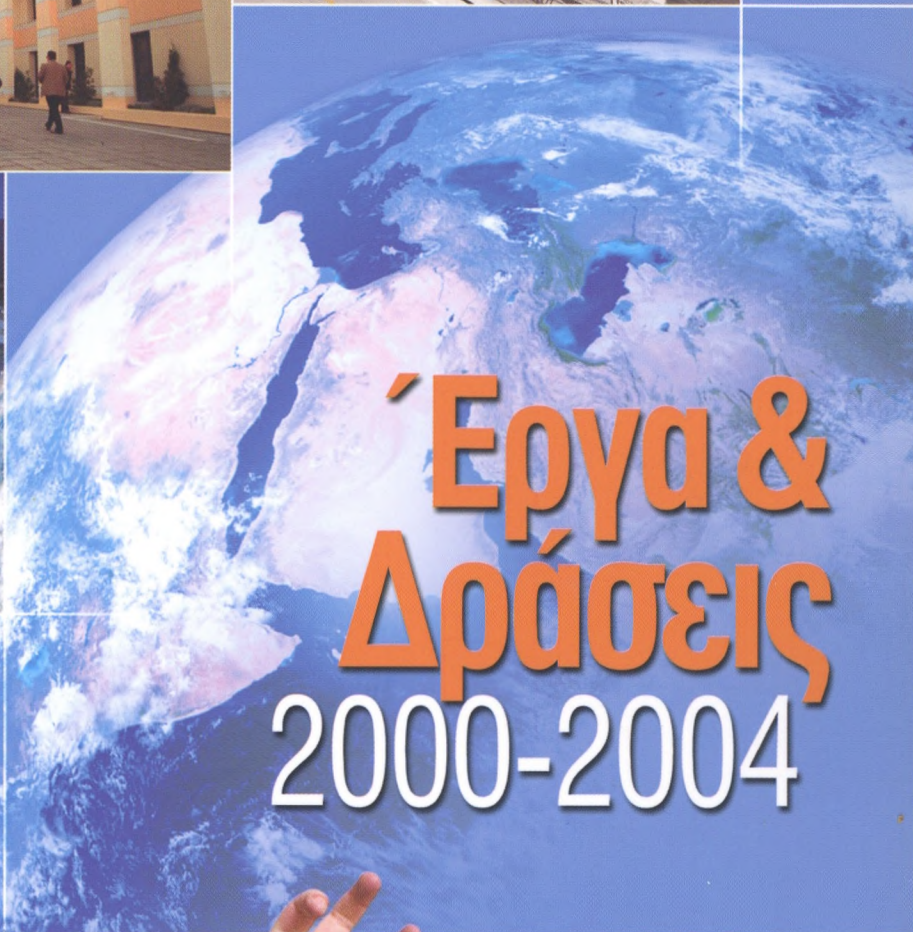
vereliscd@otenet.gr

Κόμπος Ρώμα 1, 302 00 Μεσολόγγι

Τηλ.: Φαξ:

Πλατεία Δημοκρατίας 9, 30100 Αγρίνιο

Τηλ.: Φαξ:



Έργα & Δράσεις 2000-2004



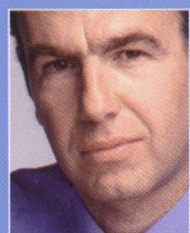
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ



Χρίστος Βερελής (Υπουργός)
Από Απρίλιο 2000 έως σήμερα.



Σπύρος Βούγιας (Υφυπουργός)
Από Οκτώβριο 2001 έως Αύγουστο 2002.



Γιάννης Κωνσταντινίδης (Γενικός Γραμματέας)
Από Αύγουστο 2001 έως σήμερα.



Μανώλης Γιακουμάκης (Γ.Γ. Επικοινωνιών)
Από Νοέμβριο 1998 έως Μάιο 2000.



Γιάννης Μανιάτης (Γενικός Γραμματέας)
Από Νοέμβριο 1998 έως Αύγουστο 2001.



Μανώλης Στρατάκης (Υφυπουργός)
Από Αύγουστο 2002 έως σήμερα.



Αλέκος Βούλγαρης (Υφυπουργός)
Από Απρίλιο 2000 έως Οκτώβριο 2001.



Κωσταντίνος Παπαλέξης (Γ.Γ. Επικοινωνιών)
Από Φεβρουάριο 2003 έως σήμερα.



Παναγιώτης Πουλής (Γ.Γ. Επικοινωνιών)
Από Φεβρουάριο 2002 έως Φεβρουάριο 2003.



Ντίνος Ρόβλιας (Γ.Γ. Επικοινωνιών)
Από Μάιο 2000 έως Φεβρουάριο 2002.



ΜΗΝΥΜΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Η τετραετία που πέρασε, ήταν για το Υ.Μ.Ε. μία από τις πιο γόνιμες στην ιστορία του. Στη συνείδηση του πολίτη, μέχρι πριν λίγα χρόνια, το Υ.Μ.Ε. είχε συνδεθεί μόνο με το αυτοκίνητο και τα προβλήματα της καθημερινότητας του πολίτη, με μηδενική παρέμβαση στα αναπτυξιακά δρώμενα της χώρας.



Αγαπητοί συμπολίτες,

Σήμερα, με το έντυπο που παρουσιάζουμε, μπορούμε με βεβαιότητα να πούμε, ότι αλλάξαμε τη ροή των τελευταίων δεκαε-

τιών, μετασχηματίσαμε το υπουργείο του αυτοκινήτου σε Υπουργείο Υποδομών Ανάπτυξης, βελτίωσης της καθημερινότητας του πολίτη, σε Υπουργείο δράσεων και έργων.

Μέσα από τις διεθνείς μας πρωτοβουλίες συμβάλλουμε στη βελτίωση του γεωπολιτικού ρόλου της χώρας με την αποφασιστική μας παρουσία στον σχεδιασμό και την υλοποίηση των Πανερωπαϊκών Αξόνων Μεταφορών.

Με το νομοθετικό έργο μας υλοποιήσαμε μια από τις πιο πετυχημένες, σ' όλη την Ευρώπη, απελευθερώσεις της αγοράς τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και βοηθήσαμε να αναπτυχθεί ο έντονος ανταγωνισμός των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας, με τελικό ωφελημένο τον πολίτη. Ως βασικοί μέτοχοι, στηρίζουμε τις διεθνείς πρωτοβουλίες της μεγαλύτερης Ελληνικής πολυεθνικής εταιρείας, του Ομίλου ΟΤΕ.

Με τις αποκρατικοποιήσεις και τις δημοπρατήσεις αδειών τηλεπικοινωνίας αποδώσαμε δημόσια έσοδα ενός τρισεκατομμυρίου δραχμών και δημιουργήσαμε 300 νέες επιχειρήσεις, με αύξηση της απασχόλησης πάνω από 20%. Υποστηρίζουμε, επίσης, με επιτυχία, την επέκταση του Διαδικτύου (Internet) σε όλη τη χώρα.

Με την υλοποίηση του προγράμματος εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου μειώσαμε τη χρονοαπόσταση Αθήνας - Θεσσαλονίκη σε κάτω από 5 ώρες (χρόνο ανταγωνιστικό με Ι.Χ.), όταν πριν από λίγα μόλις χρόνια ήταν 7,5 ώρες.

Με την καθοδήγησή μας η χώρα απέκτησε, για πρώτη φορά, στην ιστορία της, δικό της τηλεπικοινωνιακό δορυφόρο, αποκτήσαμε το δικό μας «οικόπεδο» στο διάστημα.

Στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, που μεταφέρουν καθημερινά 2,5 εκατομμύρια επιβάτες και που πάντα αποτελούσαν ένα από τα πιο

αδύνατα σημεία όλων των κυβερνήσεων, αντιστρέψαμε την πορεία και η Αθήνα μπορεί να υπερηφανεύεται σήμερα, ότι διαθέτει τις πέμπτες καλύτερες συγκοινωνίες σε όλη την Ευρώπη.

Μετασχηματίσαμε τα ΕΛ.ΤΑ από έναν οργανισμό βραδυπορίας σε μία σύγχρονη Επιχείρηση Κοινής Ωφέλειας, που για τρία συνεχόμενα έτη παρουσιάζει το μεγαλύτερο βαθμό ικανοποίησης του Έλληνα πολίτη.

Υλοποιούμε και ολοκληρώνουμε πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες δύο από τα σημαντικότερα νέα έργα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Αθήνας:

α) Το πιο σύγχρονο TRAM της Ευρώπης, με μεταφορική ικανότητα 80.000 επιβατών την ημέρα, και β) τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, που σε 37 λεπτά θα μας μεταφέρει από το αεροδρόμιο στο σταθμό Λαρίσης και σε μία ώρα στην Κόρινθο, με μεταφορική ικανότητα 120.000 επιβατών, την ημέρα. Αλλάξαμε, έτσι, πλήρως το συγκοινωνιακό τοπίο του λεκανοπεδίου αλλά και των γειτονικών νομών.

Αναμορφώσαμε το θεσμικό πλαίσιο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και δημιουργήσαμε το συντονιστικό όργανο σχεδιασμού όλων των μετακινήσεων.

Μετασχηματίσαμε το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο από μία παραδοσιακή Δημόσια Υπηρεσία σε μία σύγχρονη Τράπεζα της γειτονιάς, με νέα προϊόντα και με επικέντρωση στον μικροκαταθέτη τον οποίο αγνοούν τα μεγάλα τραπεζικά συγκροτήματα.

Η κάποτε ξεχασμένη Ελλάδα των απομακρυσμένων οικισμών και των απομονωμένων δήμων της περιφέρειας, μετά τον τελευταίο νόμο για τα ΚΤΕΛ, εξυπηρετείται σήμερα με περισσότερα δρομολόγια, με σύγχρονα, ασφαλή και άνετα λεωφορεία.

Διαφοροποιούμε πλήρως το τοπίο μετακίνησης με τα ΤΑΞΙ, με τη δημιουργία σύγχρονων εταιρειών, την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και τη ραγδαία ανανέωση του στόλου.

Για την οδική ασφάλεια δημιουργούμε 130 Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής, εισάγουμε αντί-

στοιχο μάθημα στα σχολεία και δημιουργούμε ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Ολοκληρώνουμε τις διαδικασίες εκσυγχρονισμού και ιδιωτικοποίησης του Εθνικού Αερομεταφορέα, παρά τις προβλέψεις και τις επιθυμίες κάποιων, ότι δεν έχει μέλλον.

Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» κατατάσσεται στην πρώτη θέση στον κόσμο στη συνολική ικανοποίηση επιβατών από τη λειτουργία του. Αναβαθμίζονται πλήρως δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια, καθώς και το «Μακεδονία», που αποκτά κομβικό ρόλο στη Ν.Α. Ευρώπη. Πάνω από 20 νησιά εξυπηρετούνται αεροπορικώς, με μειωμένο κόστος.

Στις επιφυλάξεις, απαντήσαμε με σιγουριά. Στις κινδυνολογίες, απαντήσαμε με έργα. Στις γκριζες κριτικές, με αλλαγές πρωτόγνωρες. Στις προκλήσεις του σήμερα και του αύριο, απαντήσαμε με το σχέδιο και τη δουλειά μας.

Μπορούμε σήμερα να κοιτάμε την πραγματικότητα και να αποδεικνύουμε, ότι και θέλουμε και μπορούμε. Έχουμε κάνει πολλά και μπορούμε πολύ περισσότερα.

Στη προσπάθεια αυτή βοήθησαν στελέχη και υπάλληλοι του Υπουργείου και των Οργανισμών τους οποίους ιδιαίτερα ευχαριστώ. Κλείνοντας πρέπει να τονίσω, ότι το έργο αυτό δεν θα είχε ολοκληρωθεί χωρίς την ιδιαίτερη συμβολή των Υφυπουργών, Μανώλη Στρατάκη, Σπύρου Βούγια και Αλέκου Βούλγαρη.

Ακόμα, ευχαριστώ ιδιαίτερα τους στενούς μου συνεργάτες Γενικούς Γραμματείς, Γιάννη Μανιάτη, Μανώλη Γιακουμάκη, Ντίνo Ρόβλια, Παναγιώτη Πουλή, Γιάννη Κωνσταντινίδη και Κώστα Παπαλέξη.

Χρίστος Βερελής

Χρίστος Βερελής

Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΑΑΣ

(ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)

Η υλοποίηση του ΣΑΑΣ, που εντάσσεται στο πλαίσιο του 3ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και του Ταμείου Συνοχής, συνεχίζεται με απόλυτη επιτυχία. Η ολοκλήρωσή του θα συμβάλει σημαντικά στην πορεία της χώρας προς τη συνεχή ανάπτυξη και στην επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές οικονομίες.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες», αποτελείται, για την περίοδο 2000-2006, από ολοκληρωμένα λειτουργικά έργα και δράσεις, συνολικού προϋπολογισμού €5 δις (1,7 τρις δρχ.), εγκεκριμένα βάσει της στρατηγικής και των στόχων των Μεταφορών του Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης της χώρας, έτσι ώστε να έχουν το βέλτιστο αποτέλεσμα στον τομέα των μεταφορών για την Ελλάδα.

Οι κυριότερες δράσεις του Προγράμματος αφορούν στα εξής:

- Ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας: Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ), με διπλή, ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων καθ' όλο της το μήκος (770 χιλιόμετρα).
- Ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου Αττικής και η σύνδεσή του τόσο με το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», όσο και με μία σειρά δορυφορικών πόλεων της Αθήνας.
- Ανάπτυξη του Τραμ της Αθήνας.
- Εκσυγχρονισμός της γραμμής του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου (ΗΣΑΠ) στην Αθήνα.
- Εκσυγχρονισμός του στόλου των λεωφορείων και τρόλεϊ.
- Επέκταση των αεροδρομίων Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου.
- Ανάπτυξη μιας σειράς σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων και
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας, σε όλη τη χώρα.

Η υλοποίηση των έργων αυτών προχωρεί με εντατικούς ρυθμούς. Η ολοκλήρωσή τους, θα βελτιώσει σημαντικά την καθημερινή ζωή όλων των πολιτών, ενώ θα θέσει σε νέες βάσεις τις αναπτυξιακές προοπτικές της χώρας μας.



Πανευρωπαϊκός Άξονας "X" με πρωτοβουλία του ΥΜΕ

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει αναλάβει την Προεδρία της Διευθύνουσας Επιτροπής του Άξονα "X", ενώ έχει συσταθεί Τεχνική Γραμματεία από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Ο Πανευρωπαϊκός Άξονας "X" (δέκα), θεωρείται ο σημαντικότερος μεταφορικός άξονας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ενώνει τη Θεσσαλονίκη με τα Σκόπια, τη Σερβία, την Κροατία, την Ουγγαρία, τη Σλοβενία, την Αυστρία και τη Γερμανία. Στο διάστημα 2000 – 2004 έχουν επιτευχθεί:

- Προώθηση των διαδικασιών παρακολούθησης και της υλοποίησης έργων του Άξονα.
- Υπογραφή πολιτικής συμφωνίας από τις 9 χώρες του Άξονα και την αρμόδια Επίτροπο κυρία Loyola de Palacio (Θεσ/νίκη 15.3.2001)
- Επαφές με διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς (όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων) για τη χρηματοδότηση των έργων κατά μήκος του Άξονα. Ενεργός ήταν ο ρόλος της Τεχνικής Γραμματείας στην προ-αξιολόγηση έργων υποδομών.
- Ανάληψη πρωτοβουλίας για την επίλυση των προβλημάτων στις διασυνοριακές διελεύσεις του Άξονα "X".

Συμφωνία Ελλάδας-Τουρκίας για την ανάπτυξη της Εγνατίας Οδού μέχρι και την Κωνσταντινούπολη. Με Μνημόνιο Συνεργασίας που υπεγράφη τον Ιανουάριο 2004 από τον Υπουργό Μεταφορών της Τουρκίας Binali Yildirim και τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ελλάδας κ. Χρίστο Βερελή, ολοκληρώνεται η προς ανατολώς επέκταση της Εγνατίας Οδού, και της ελληνικής σιδηροδρομικής Εγνατίας, από τα ελληνικά σύνορα μέχρι και την Κωνσταντινούπολη. Η χώρα μας καθίσταται πλέον η βασικότερη πύλη της Ευρώπης προς και από την Ασία.



ΔΥΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ

ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΙΟΝΙΟΥ-ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ-ΚΥΠΡΟΥ

Έργα πνοής για τη Δυτική Ελλάδα

Ένα νέο μεγάλο έργο, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη Δυτική Ελλάδα, θα υλοποιηθεί την επόμενη δεκαετία, στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Πρόκειται για τον Δυτικό Σιδηροδρομικό Άξονα, που θα ενώνει, με νέες σύγχρονες σιδηροδρομικές γραμμές, την Κεντρική Μακεδονία, την Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και τη Δυτική Πελοπόννησο. Θα ξεκινά από την Κοζάνη και θα φθάσει, μ' ενδιάμεσους σταθμούς, μέχρι την Καλαμάτα. Το προβλεπόμενο κόστος του έργου είναι €2,7 δις (920 δις δρχ.) και η περίοδος κατασκευής του υπολογίζεται να διαρκέσει από το 2006 έως το 2014.

Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας περιλαμβάνει τα εξής τμήματα:

1. Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα, τμήμα με το οποίο ολοκληρώνεται ο οριζόντιος σιδηροδρομικός άξονας «Ηγουμενίτσα – Βόλος».
2. Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Αντίρριο/Ρίο – Καλαμάτα, που συνιστά τον κατακόρυφο σιδηροδρομικό Άξονα της δυτικής Ελλάδας.
3. Καλαμπάκα – Κοζάνη, που συνδέει τη Βόρεια με την Κεντρική Ελλάδα, ολοκληρώνοντας έτσι το σιδηροδρομικό διευρωπαϊκό δίκτυο εντός ελληνικού εδάφους.

Το έργο είναι συμβατό με τις κατευθύνσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βελτιώνει τη διασύνδεση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και ενισχύει την ανάπτυξη των μεταφορών στην περιοχή των Βαλκανίων. Επιπλέον, κανονίζει το χρόνο και δίκαιο αίτημα για καλύτερη διασύνδεση των Δυτικών Περιφερειών της χώρας. Έτσι, η Δυτική Ελλάδα εντάσσεται, πλέον, σ' ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών.

Η υλοποίηση του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα, αφορά άμεσα τους ενάμισι εκατομμύριο (1.500.000) κατοίκους των περιοχών της Δυτικής Μακεδονίας, της Ηπείρου, της Δυτικής Στερεάς Ελλάδας και της Δυτικής Πελοποννήσου

και αναμένεται να δώσει νέα πνοή σε περιοχές της Κεντρικής, Δυτικής και Νότιας Ελλάδας (Κοζάνη, Καλαμπάκα, Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα, Αγρίνιο, Αντίρριο, Καλαμάτα), που μέχρι σήμερα ήταν, σιδηροδρομικά, σχετικά απομονωμένες. Παράλληλα με τον Δυτικό Σιδηροδρομικό Άξονα, εγκρίθηκε, κατόπιν πρωτοβουλίας της ελληνικής πλευράς, η ανάπτυξη του Θαλάσσιου Διαδρόμου (Sea Motorway) Ιονίου – Αδριατικής – Κύπρου. Ο Θαλάσσιος Διάδρομος θα βελτιστοποιήσει τη χρηστικότητα της μεταφορικής αλυσίδας μεταξύ Ιταλίας, Ελλάδας και Κύπρου. Επιπλέον, θα δώσει τη δυνατότητα νέων έργων υποδομής στα λιμάνια της Πάτρας και Ηγουμενίτσας, τα οποία εντάσσονται στο σχετικό πρόγραμμα.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται επέκταση της ενδοχώρας των ελληνικών λιμένων, το παραγωγικό δυναμικό της Ελλάδας αποκτά πρόσβαση σε ολόκληρη τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, ενώ και η Κύπρος εντάσσεται δυναμικά στην Ευρωπαϊκή μεταφορική αλυσίδα.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κατόρθωσε να εντάξει τον Δυτικό Σιδηροδρομικό Άξονα στα έργα άμεσης προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά από πολύμηνες συζητήσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατά τη διάρκεια των οποίων εκπονήθηκαν όλες οι αναγκαίες μελέτες σκοπιμότητας.

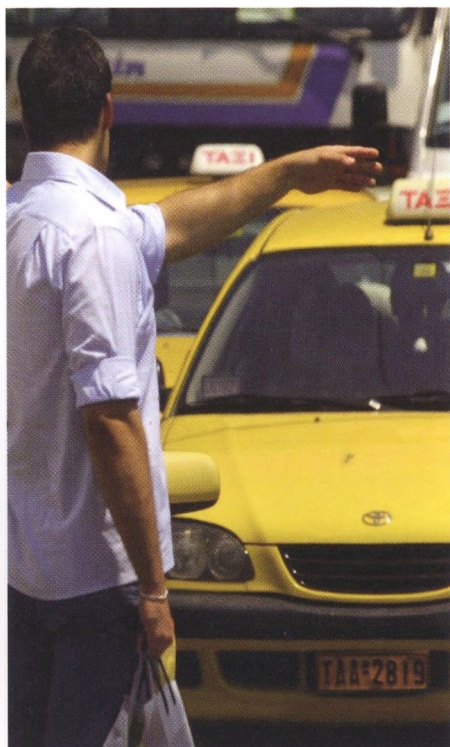
Για την υποστήριξη του έργου, ο ΟΣΕ υπέγραψε μνημόνια συνεργασίας με τα σιδηροδρομικά δίκτυα Σκοπίων, Βουλγαρίας, Τουρκίας, Συρίας και Ιράν, που εξασφαλίζουν τη χρήση του άξονα από τους σιδηροδρόμους των χωρών αυτών, στις transit διελεύσεις τους.



Οι ενέργειες για την υλοποίηση του μεγάλου αυτού έργου έχουν αρχίσει. Ήδη έχουν ανατεθεί από τον ΟΣΕ 59 τεχνικές μελέτες για τον Δυτικό Άξονα, ύψους €62,44 εκατ.



TAXI



Εκσυγχρονισμός προς όφελος κοινού και επαγγελματιών

Με τον νέο Νόμο 3109/2003 θεσμοθετήθηκε ένα σύγχρονο και προσαρμοσμένο, στις σημερινές συνθήκες και απαιτήσεις, θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των δημόσιας χρήσης επιβατηγών αυτοκινήτων.

Με τον νόμο αυτό, βελτιώνονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες προς τον πολίτη, ενώ επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση των Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων και ο εκσυγχρονισμός των οχημάτων. Η συνολική αυτή αντιμετώπιση θεμάτων των ταξί και αγοραίων αυτοκινήτων, έγινε για πρώτη φορά.

Ο εκσυγχρονισμός του στόλου υλοποιείται με τη διάθεση από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ποσού 60 εκατ. € (20 δις δρχ.).

Προς όφελος των πολιτών, αλλά και των επαγγελματιών, καθιερώνονται, για πρώτη φορά, προδιαγραφές για τα 35.000 ταξί της χώρας (κλιματισμός, κ.λπ.), ελάχιστος κυβισμός και όρια ηλικίας.

Παράλληλα, δίδεται η δυνατότητα δημιουργίας εταιρειών ή συνεταιρισμών από τους ιδιοκτήτες ταξί, στις οποίες πρόχονται και επιπλέον κίνητρα. Πρώτο βήμα για την οργάνωση και εξυγίανση του κλάδου, ήταν η πρώτη, ιστορικά, απογραφή των TAXI, που έγινε με πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Επίσης, για πρώτη φορά, καθιερώθηκε μητρώο αυτοκινήτων και μητρώο οδηγών, ενώ προβλέπονται κυρώσεις για αδικήματα των οδηγών σε βάρος των επιβατών.

ΚΤΕΛ

Για πρώτη φορά, μετά από 40, περίπου, χρόνια, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αντιμετώπισε, με νέες νομοθετικές ρυθμίσεις και συνολικά, όλα τα θέματα των ΚΤΕΛ.

4.000 νέα και ασφαλή λεωφορεία στους δρόμους, αντικαθιστούν τον παλιό στόλο.

Με αυτό τον στόχο το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει δεσμεύσει ποσό €88 εκατομμυρίων (30 δις δρχ.).

Με τα νέα, σύγχρονα λεωφορεία, που άρχισαν ήδη να κυκλοφορούν, με τη δημιουργία νέων σταθμών ή με την αναβάθμιση των υφιστάμενων, με την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ, με την καθιέρωση νέων διανομαρχιακών γραμμών και τη διατήρηση της εξυπηρέτησης στις «άγονες» γραμμές, βελτιώνεται η ασφάλεια και η προσφερόμενη εξυπηρέτηση προς τους 150.000.000 επιβάτες, που αποτελούν

ετησίως το επιβατικό κοινό των ΚΤΕΛ.

Οι σημαντικές αυτές βελτιώσεις είναι ήδη εμφανείς στα ΚΤΕΛ όλης της χώρας.

Στην Αττική, έχουν δοθεί χρήσεις γης και έχουν ξεκινήσει οι απαλλοτριώσεις για το νέο υπερσύγχρονο Σταθμό ΚΤΕΛ στον Άγιο Σάββα στο Αιγάλεω, που θα αντικαταστήσει τους Σταθμούς Κηφισού και Λιοσίων.



ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Το πρόγραμμα οδικής ασφάλειας αποκτά προτεραιότητα και χειροπιαστά θετικά αποτελέσματα

«Το 2000 αποφασίσαμε, ως κυβέρνηση, αλλά και ως κοινωνία, ότι δεν μπορούσε να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση και κάναμε μία πολύ μεγάλη εκστρατεία, μία προσπάθεια στην οποία συστρατεύθηκαν όλες οι κοινωνικές και οι διαθέσιμες κρατικές δυνάμεις».

Η συστράτευση αυτή είχε ως πρώτο, βασικό στόχο, την άμεση ευαισθητοποίηση των ιδίων των ανθρώπων, των οδηγών, σημερινών, αλλά και αυριανών.

«Πρέπει να δημιουργήσουμε μία νέα γενιά οδηγών, η οποία δεν θα πίνει αλκοόλ οδηγώντας, δεν θα επιδεικνύεται με κόντρες και, επιτέλους, επιστρέφει υγιής από τις μεγάλες εξόδους».

Έτσι, η Κυκλοφοριακή Αγωγή μπήκε στα σχολεία και έτσι έγιναν τα πάρκα, όπου μέσα από το παιχνίδι διαμορφώνονται η αυριανή κυκλοφοριακή συμπεριφορά των παιδιών μας. Εκτός από τον μακροπρόθεσμο αυτό στόχο το 5ετές Επι-

χειρησιακό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας με την κωδική ονομασία "Καθ' Οδόν 2001-2005", συναθροίζει δεκάδες δράσεις και έχει αποδώσει χειροπιαστό αποτέλεσμα. Ο δείκτης ατυχημάτων που επί 30 χρόνια ανέβαινε στην χώρα μας από το 2000 είναι έντονα πτωτικός.

Μετράμε κάθε χρόνο 15% πιο λίγα θύματα και 20-25% λιγότερα ατυχήματα. Έτσι, 500 συμπολίτες μας ζούν σήμερα μαζί μας, παρά τη στατιστική του 2000 με τους 2.103 νεκρούς.

Η ίδρυση και παράλληλη λειτουργία ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ), θα οδηγήσει στην αποσυμφόρηση των δημοσίων, με αποτέλεσμα την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, είτε από τα δημόσια, είτε από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Το νομοθετικό πλαίσιο για την ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ, θεσπίστηκε με τον Νόμο 2963/2001.

Η λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ, παράλληλα με τα κρατικά, είναι ένα σημαντικό βήμα για την εξυπηρέτηση του πολίτη. Η συνύπαρξη κρατικών και ιδιωτικών ΚΤΕΟ απαντάται και σε άλλες χώρες της Ευρώπης, η εμπειρία των οποίων δημιουργεί τη βάσιμη αισιοδοξία για ταχύτερους ελέγχους, με λιγότερη ταλαιπωρία.

Τα έως σήμερα λειτουργούντα ΚΤΕΟ είχαν τη δυνατότητα να εξετάζουν μόνο το 55% των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων, σε περιορισμένο ωράριο και με μεγάλο αριθμό συσώρευσης προγραμματισμένων ελέγχων, που αναπόφευκτα δημιουργούσαν «ουρές».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ, έχει καταγραφεί τόσο στα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης,

όσο και σε περιοχές της ελληνικής περιφέρειας (Σέρρες, Χαλκιδική, Καλαμάτα, Πτολεμαΐδα, Λαμία, Δράμα, Κοζάνη, Καλαμπάκα, Θήβα, Ιωάννινα, Κόρινθος, Ηράκλειο, κ.λπ.). Οι πρώτες, σχετικές άδειες, έχουν αρχίσει να δίνονται, ενώ στο τέλος του 2003 είχαν φθάσει ήδη τις 17.





ΠΑΡΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ

Η Κυκλοφοριακή Αγωγή μπαίνει στα σχολεία



Η κατασκευή και λειτουργία 125 Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής, εντάχθηκε στο Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας. Έτσι, εγκρίθηκε η χρηματοδότηση καθενός από αυτά με το ποσό των €147.000 και ήδη 40 τέτοια πάρκα λειτουργούν, ενώ 25, ακόμη, βρίσκονται σε τελικό στάδιο ολοκλήρωσης.



Για την καλή λειτουργία τους, οι Δημοτικές αρχές ορίζουν υπεύθυνους κάθε Πάρκου, οι οποίοι εκπαιδεύονται από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, με χρηματοδότηση του Υπουργείου Μεταφορών.

Η δημιουργία των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής, βρίσκεται σε πλήρη συντονισμό με τα προγράμματα ειδικής εκπαιδευτικής αγωγής στα σχολεία. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας και Μεταφορών, το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής θα διδάσκεται από το 2004, στα σχολεία όλης της χώρας, ενώ με δαπάνες του ΥΜΕ, 116 εκπαιδευτικοί πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης παρακολούθησαν, το

2003, ειδικά σεμινάρια επιμόρφωσης, για να διδάξουν άρτια τα μαθήματα Κυκλοφοριακής Αγωγής. Παράλληλα, το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων έχει αναλάβει και εκπαιδεύει δύο, τουλάχιστον, εκπαιδευτικούς σε κάθε σχολική μονάδα, ώστε κάθε σχολείο να διοργανώνει μία, τουλάχιστον, εκπαιδευτική επίσκεψη κατ' έτος σε κάποιο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής.

Οι συντονισμένες αυτές ενέργειες στοχεύουν να εμφυσήσουν σωστή κυκλοφοριακή αγωγή σε όλα τα Ελληνόπουλα, με απώτερο σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και τη δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.



ΚΕΝΤΡΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ & ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Πιλοτική κατασκευή οκτώ νέων Κέντρων



Στο πλαίσιο των δράσεων για βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στους ελληνικούς δρόμους, με την αύξηση της ασφάλειας, το Υπουργείο ξεκίνησε την πιλοτική κατασκευή οκτώ ΚΕΕΥΟ σε ισάριθμες Περιφέρειες, με σκοπό:

- την εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών,
- την εξέταση υποψηφίων οδηγών,
- τη μετεκπαίδευση οδηγών,
- τη διενέργεια ειδικών προγραμμάτων για επαγγελματίες οδηγούς,
- την προώθηση προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής,
- την ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι ο φορέας χρηματοδότησης και η προϊσταμένη αρχή κατασκευής του έργου. Ο τελι-

κός δικαιούχος θα είναι οι Νομαρχίες, που οφείλουν να λειτουργούν τα Κέντρα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές και το πρόγραμμα του Υ.Μ.Ε.

Η χρηματοδότηση του προγράμματος είναι εξασφαλισμένη μέσω του 3ου ΚΠΣ.

Ήδη, έχουν προεπιλεγεί τέσσερις θέσεις σε ισάριθμες Περιφέρειες, και παράλληλα βολιδοσκοπούνται κατάλληλες θέσεις και στις υπόλοιπες Περιφέρειες.

Μηχανογραφικό Σύστημα Γραπτής Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών

Στόχος του μέτρου αυτού είναι η διενέργεια των θεωρητικών εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών, μέσω μηχανογραφικού συστήματος, το οποίο επιλέγει, με τυχαίο τρόπο, τις ερωτήσεις και δίδει αυτόματα ακόμα και το αποτέλεσμα της εξέτασης.

Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται απόλυτα η αντικειμενικότητα και διαφάνεια των εξετάσεων, χωρίς καμία δυνατότητα παρέμβασης.

Το πρόγραμμα εφαρμόζεται πιλοτικά στο Ναύπλιο, τη Δράμα, την Ηλεία, τη Μαγνησία και την Καρδίτσα και προωθείται η επέκτασή του σε όλες τις Νομαρχίες της χώρας.

Επίσης, έγινε βελτίωση του προγράμματος με προσθήκη ξένων γλωσσών (αγγλικά, αλβανικά και ρωσικά) και φωνητικής εκφώνησης για τους αναλφάβητους.

Ποδήλατο στην Πόλη



Στόχος του Προγράμματος είναι η ευαισθητοποίηση του κοινού στη χρήση του ποδηλάτου, το οποίο, ως φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς, μπορεί να αναβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα της ζωής όλων μας.

Στόχος του Προγράμματος είναι η ευαισθητοποίηση του κοινού στη χρήση του ποδηλάτου, το οποίο, ως «ευγενές» περιβαλλοντικό μέσο μεταφοράς, μπορεί να προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού:

• Συντάχθηκαν από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο τέσσερις μελέτες για την ένταξη του ποδηλάτου σε τέσσερις πόλεις (Νέο Ψυχικό Αθηνών, Μεσολόγγι, Καρδίτσα και Λάρισα). Το Υ.Μ.Ε. ήδη χρηματοδοτεί τις παρεμβάσεις και τις εργασίες υλοποίησης στις πόλεις αυτές, οι οποίες μέσα στο 2004 θα έχουν ολοκληρωθεί, ώστε οι πόλεις αυτές να αποκτήσουν εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

• Ολοκληρώθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο η σύνταξη 13 μελετών για παρεμβάσεις σε αντίστοιχες πόλεις, καθώς και η σύνταξη πρότυπου οδηγού εκπόνησης προκαταρκτικών μελετών για το ποδήλατο και η εισήγηση για τις απαραίτητες συμπληρώσεις του ΚΟΚ, ώστε η κίνηση των ποδηλάτων στις υποδομές, που θα κατασκευαστούν, να γίνεται με ασφάλεια.

• Τέλος, το ΥΜΕ προωθεί τη χρηματοδότηση των παρεμβάσεων, μέχρι του ποσού των €120.000, σε 67 ακόμη δήμους, αφού προηγουμένως αυτοί συντάξουν αντίστοιχες μελέτες, που θα εγκριθούν από το Υπουργείο.



ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών εφαρμόζει μια συνολική πολιτική αναβάθμισης του ελληνικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών.



Το Υ.Μ.Ε. εκπόνησε μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, από την οποία έχει προκύψει ο επιτελικός χωροταξικός σχεδιασμός σε τρεις φάσεις ανάπτυξης δικτύου, για τους χρονικούς ορίζοντες 2006, 2010 και 2015, αντίστοιχα.

Από τη μελέτη προέκυψαν έξι περιοχές της χώρας, στις οποίες πρέπει να δοθεί άμεση προτεραιότητα:

- Κεντρική Μακεδονία (άξονας Θεσσαλονίκης-Κιλκίς).
- Ανατολική Μακεδονία και Θράκη (περιοχή Αλεξανδρούπολης).
- Ήπειρος (περιοχή Ηγουμενίτσας).
- Θεσσαλία (άξονας Λάρισας – Βόλου).
- Δυτική Ελλάδα (περιοχή Πάτρας) και
- Κρήτη (περιοχή Ηρακλείου).

Τα Εμπορευματικά Κέντρα είναι ειδικές οριοθετημένες ζώνες δραστηριοτήτων μεταφορών και logistics (δικτύων εφοδιασμού), διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό μεταφόρτωσης, και είναι «ανοιχτές» στην εγκατάσταση των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων (μεταφορέων, διαμεταφορέων, πρακτόρων, κ.λπ.).

Ένα Εμπορευματικό Κέντρο επιτρέπει:

- πλήρως ανεξάρτητη άσκηση δραστηριοτήτων στις εγκατεστημένες επιχειρήσεις,
- παράλληλη δυνατότητα για χρήση «κοινών» υπηρεσιών (τηλεματική – τηλεπικοινωνίες, τελωνείο, κτηνιατρικός – γεωπονικός έλεγχος, διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό, τράπεζα, εστιατόριο, ξενοδοχείο, ασφάλεια, αστυνόμευση χώρου, σταθμός καυσίμων, συντήρηση - επισκευή οχημάτων, ενώ μοναδοποιημένων φορτίων, κ.λπ.).

Οι κυριότερες από τις θετικές επιδράσεις σχετίζονται με:

- Τη μείωση του κόστους μεταφοράς για τις επιχειρήσεις, με δημιουργία υψηλότερων συντελεστών πληρότητας των μεταφορικών μέσων.
- Τις θετικές συνέργειες μεταξύ μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
- Την αύξηση ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.
- Τον καταμερισμό των επενδύσεων και του κόστους κοινών υπηρεσιών και εξοπλισμού, δαπανών, που δεν θα μπορούσαν να αναλάβουν μεμονωμένα οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Το Υ.Μ.Ε. δημιούργησε το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, με το οποίο εισάγεται, για πρώτη φορά, στην ελληνική έννομη τάξη η έννοια των Εμπορευματικών Κέντρων και ρυθμίζεται το καθεστώς τους. Η ίδρυση και λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων θα γίνεται από Φορέα Εμπορευματικού Κέντρου, ο οποίος θα έχει τη μορφή Ανώνυμης Εταιρείας. Στον Φορέα Εμπορευματικού Κέντρου θα συμμετέχουν ιδιώτες, ΟΤΑ ή φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Παράλληλα, ο ΟΣΕ προωθεί τη δημιουργία ενός Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο.

Προχωρεί στον χώρο του Θριασίου Πεδίου ένα μεγάλο αναπτυξιακό σχέδιο για τη βελτιστοποίηση του συνολικού προβλήματος των εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών, με χρήση των πλέον σύγχρονων μεθόδων logistics και με προσέλκυση μεγάλων ιδιωτικών επενδύσεων.

Για την αξιοποίηση του χώρου 700 στρεμάτων – ιδιοκτησίας ΟΣΕ – στην περιοχή του Θριασίου, εκπονήθηκαν πολλές εξειδικευμένες μελέτες και προωθήθηκε σειρά ενεργειών, σε στενή συνεργασία με τον ΟΣΕ και διάφορους επαγγελματικούς ιδιωτικούς φορείς. Για το νέο Συγκρότημα Εμπορευματικού Σταθμού Θριασίου Πεδίου, η ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. έχει ήδη ολοκληρώσει την Α' φάση του έργου, που αφορά στην κατασκευή των έργων υποδομής του σταθμού, ενώ η Β' φάση, η οποία περιλαμβάνει την κατασκευή των κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, βρίσκεται στη φάση μελέτης και προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2007. Για καλύτερη αποτελεσματικότητα, δημιουργείται Ανώνυμη Εταιρεία, θυγατρική του ΟΣΕ (Θριάσιο ΑΕ), η οποία θα αναλάβει:

- Τη λειτουργία, διενέργεια, διαχείριση και εκμετάλλευση (σιδηροδρομικών) εμπορευματικών μεταφορών.
- Την ανάπτυξη νέων, καθώς και τον εκσυγχρονισμό υφισταμένων σιδηροδρομικών υποδομών, για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μεταφορών.
- Την παροχή υπηρεσιών συμβούλου-εμπειρογνώμονος για την αξιοποίηση, διαχείριση, λειτουργία και εκμετάλλευση των εμπορευματικών μεταφορών.



Έλεγχος για διαφάνεια και ποιότητα υπηρεσιών

Το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε.), είναι όργανο εσωτερικού ελέγχου των υπηρεσιών του Υπουργείου και εξωτερικού ελέγχου των φορέων, που παρέχουν έργο της αρμοδιότητάς του. Θεσμοθετήθηκε, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, και η σύστασή του ήταν αναμφίβολα σημαντικό βήμα διοικητικού εκσυγχρονισμού.

Με τη σύσταση του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών επιδιώκει:

- Να ανταποκριθεί στο καθολικό αίτημα της εποχής μας για μεγαλύτερη αποδοτικότητα, αποτελεσματικότητα και διαφάνεια των Υπηρεσιών, που εποπτεύονται από το Υ.Μ.Ε., έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες.
- Να εναρμονισθεί και ακολουθήσει την ευρύτερη προσπάθεια, που καταβάλλεται για την αναμόρφωση, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Δημόσιας Διοίκησης.

Σύμφωνα με τον ιδρυτικό του νόμο, σκοπός των επιθεωρήσεων, των ελέγχων και των ερευνών που διενεργεί το Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε. είναι:

- Η διασφάλιση της νομιμότητας και της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας των Υπηρεσιών, που προαναφέρθηκαν.
- Η εξασφάλιση της συνοχής της έννομης τάξης.
- Ο εντοπισμός και η πρόληψη φαινομένων αδιαφάνειας, διαφθοράς και αναποτελεσματικότητας.
- Η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Η καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη και, γενικότερα, η προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος.

Με το Ολυμπιακό δίκτυο μεταφορών η Αθήνα θα είναι έτοιμη να αντιμετωπίσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004

Ανοικτή Αθήνα, αλλά σε αρμονία με τους χιλιάδες επισκέπτες των Ολυμπιακών Αγώνων.

Αυτός είναι ο στόχος της Ο.Ε.Ο.Α. για το καλοκαίρι του 2004 και αυτός είναι και ο στόχος του Υ.Μ.Ε. για τις ημέρες των Αγώνων, οι οποίοι αναμένεται να δημιουργήσουν τη μεγαλύτερη ζήτηση μεταφοράς, που σημειώθηκε ποτέ στην Ελλάδα. Πρόκειται για τον πιο κρίσιμο τομέα της διοργάνωσης και έτσι είναι βέβαιο, ότι θα αποτελέσει για

τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας έναν από τους καθοριστικούς τομείς της επιτυχούς διεξαγωγής τους, όπως συνέβη, άλλωστε, και σε όλες τις προηγούμενες ολυμπιακές διοργανώσεις.

Θα τριπλασιαστεί η επιβατική κίνηση στα δημόσιων μέσων μεταφοράς κατά τις ολυμπιακές μετακινήσεις, κάτι το οποίο συνέβη στο Σίδνεϋ και στην Ατλάντα, πολύ περισσότερο αφού θα απαγορευτεί η πρόσβαση των θεατών στις ολυμπιακές εγκαταστάσεις με Ι.Χ.

Πιο συγκεκριμένα:

- Θα τριπλασιαστεί η κίνηση στο μετρό.
- Θα πενταπλασιαστεί η κίνηση στο τραμ.
- Θα υπερδωδεκαπλασιαστεί η κίνηση στον προαστιακό σιδηρόδρομο.
- Θα διπλασιαστεί η κίνηση στα αστικά λεωφορεία και στα τρόλεϊ.
- Θα εξαπλασιαστεί στα προαστιακά λεωφορεία του ΚΤΕΛ Αττικής.

Με τα δεδομένα αυτά:

Ο ΟΑΣΑ έχει εξασφαλίσει τουλάχιστον 1.900 λεωφορεία και τρόλεϊ σε καθημερινή πλήρη και



αξιόπιστη λειτουργία τις ημέρες των Αγώνων. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος θα ενισχυθεί με λεωφορεία του ΚΤΕΛ, προκειμένου να ανταποκριθεί στο μεταφορικό έργο του προς το αεροδρόμιο και τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Μαρκοπούλου, ενώ οι συρμοί του θα είναι 28 με δυναμικότητα 600 θέσεων ο καθένας.

Το τραμ θα διαθέτει τουλάχιστον 44 οχήματα δυναμικότητας 250 θέσεων το καθένα.

Το ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ θα διαθέτει πάνω από 200 οχήματα για την εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων του Μαρκοπούλου και του Σχινιά και για τον σκοπό αυτό, θα ενισχυθεί με οχήματα από ΚΤΕΛ άλλων νομών.

Το δυναμικό των 1.200.000 μετακινήσεων ημερησίως που θα προστεθεί στο σύστημα των Δημοσίων Μεταφορών, με την ευκαιρία της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων, θα παραμείνει και μετά την τελετή της λήξης, βελτιώνοντας σημαντικά τους χρόνους μετακίνησης και την ποιότητα ζωής των κατοίκων του λεκανοπεδίου Αττικής.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (ΟΑΣΑ)

Συνεργασία Μέσων Μαζικής Μεταφοράς- Αναδιοργάνωση και Επέκταση γραμμών



Κατά την πενταετία 2000-2004 υλοποιήθηκε ειδικό Πρόγραμμα για την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη, με συγκεκριμένες δράσεις, όπως:

- Την πληροφόρηση των πολιτών για το σύνολο των υπηρεσιών του Ομίλου ΟΑΣΑ και τη χρήση του συγκοινωνιακού δικτύου.
- Την προώθηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ως εναλλακτική πρόταση και με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη.
- Την έκδοση συγκοινωνιακών χαρτών, οδηγών και διαφόρων ενημερωτικών φυλλαδίων, στα ελληνικά και αγγλικά, τμήματα ώστε κάθε πολίτης να γνωρίζει τα τμήματα του συγκοινωνιακού δικτύου, που τον εξυπηρετούν.
- Ανάρτηση επικαιροποιημένων δρομολογίων σε 5.000 στάσεις.
- Ενοποίηση στάσεων και πληροφοριακών πινακίδων λεωφορείων και τρόλεϊ.
- Εγκατάσταση συστήματος ακουστικής πληροφόρησης επιβατών σε 75 οχήματα και 280 στάσεις λεωφορειακών γραμμών.

σεις λεωφορειακών γραμμών.

- Εκσυγχρονισμός του τηλεφωνικού πληροφοριακού κέντρου 185.
- Προβολή ενημερωτικών ταινιών σε 20 λεωφορεία των γραμμών του αεροδρομίου.

Λειτουργήσαν, με απόλυτη επιτυχία, χώροι μετεπιβίβασης σε σταθμούς Μετρό, εξασφαλίζοντας άριστες συνθήκες για την αναμονή των επιβατών, αλλά και για τη στάθμευση των λεωφορείων. Η αναδιοργάνωση θα συνεχιστεί και το 2004, ώστε να ενσωματωθούν με επιτυχία στο υπάρχον δίκτυο τα νέα μαζικά μέσα μεταφοράς –Τραμ και Προαστιακός Σιδηρόδρομος– καθώς και οι επεκτάσεις του Μετρό.

Οικολογικά Οχήματα

Από το 2001 κυκλοφορούν 295, νέα λεωφορεία αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, με κινητήρα συμπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), ενώ βρίσκε-

ται σ' εξέλιξη η προμήθεια 120 ακόμη υπερσύγχρονων λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Έτσι, ο στόλος των οικολογικών οχημάτων θα ανέλθει εντός του 2004 σε 415 λεωφορεία.



Λεωφορειολωρίδες

Το δίκτυο των λεωφορειοδρόμων εκτείνεται, πλέον, σε συνολικό μήκος 40 χιλιομέτρων, έναντι 12 χιλιομέτρων, που ήταν το 2000. Μέχρι τον Ιούνιο του 2004 θα προστεθούν ακόμη 10 χιλιόμετρα. Η συστηματική προσπάθεια αστυνόμευσης και η αποδοχή του μέτρου από τους εποχούμενους, έχει συμβάλει, ώστε η μέση ταχύτητα των λεωφορείων και των τρόλεϊ, που κινούνται στους λεωφορειοδρόμους, να αυξηθεί κατά 15% και περισσότερο.

Δημοτική Συγκοινωνία

Μέχρι σήμερα, έχουν εγκριθεί 18 αιτήσεις για παροχή Δημοτικής Συγκοινωνίας από τους Δήμους.

ΕΘΕΛ

Σήμερα, τα παλαιάς τεχνολογίας λεωφορεία ανέρχονται μόλις στο 8% του στόλου έναντι 63% που, ήταν το ποσοστό τους, το 1997. Σήμερα, σε ώρες αιχμής, κυκλοφορούν 1630 λεωφορεία, έναντι 1490, που κυκλοφορούσαν το 1997. Τέλος, ολοκληρώθηκε η παραλαβή 400 νέων οχημάτων από τα οποία 295 είναι φυσικού αερίου, ενώ συνεχίζεται κανονικά το Πρόγραμμα Προμηθειών, που θα ολοκληρωθεί με την αγορά 600 νέων λεωφορείων, εκ των οποίων τα 120 είναι Φυσικού Αερίου. Το 2004, ο συνολικός στόλος λεωφορείων θα φθάσει τα 2100 οχήματα.



ΗΛΠΑΠ

Σήμερα, ο στόλος των τρόλεϊ αριθμεί 344 οχήματα, από τα οποία τα 224 είναι νέα υβριδικά, του 2001. Το 2004, ο στόλος του ΗΛΠΑΠ θα εκσυγχρονισθεί περαιτέρω φθάνοντας τα 362 τρόλεϊ με την προσθήκη 142 νέων, εκ των οποίων τα 51 είναι αρθρωτά. Ήδη, έχει αρχίσει η παραλαβή των νέων υπερσύγχρονων τρόλεϊ, η οποία θα ολοκληρωθεί τον Μάιο του 2004.



Εφαρμογές Τηλεματικής

Έχει ολοκληρωθεί, από το 2002, η πρώτη φάση εγκατάστασης συστήματος τηλεματικής σε 295 λεωφορεία φυσικού αερίου, ενώ λειτουργεί κανονικά το Κέντρο Διαχείρισης Οχημάτων (ΚΔΟ).

Η δεύτερη φάση, αφορά την επέκταση του συστήματος τηλεματικής στον υπόλοιπο στόλο και ήδη έχει προκηρυχθεί σχετικός διαγωνισμός. Σύστημα τηλεματικής έχει ήδη εγκατασταθεί σε 190 τρόλεϊ και πρόκειται να επεκταθεί και στον υπόλοιπο στόλο. Για το έργο της επέκτασης της προμήθειας έχει ήδη προκηρυχθεί σχετικός διαγωνισμός.





ΤΡΑΜ Α.Ε.

Η εταιρεία ΤΡΑΜ ΑΕ ιδρύθηκε στις 27 Φεβρουαρίου 2001, με στόχο τη δημιουργία και λειτουργία ενός νέου μέσου μεταφοράς στην Αθήνα, που είναι αποδοτικό στη μεταφορική του ικανότητα, οικονομικό ως προς την κατανάλωση ενέργειας, οικολογικό ως προς το περιβάλλον και φιλικό απέναντι στον πολίτη.



Το έργο του Τραμ εντάχθηκε από τον Ιούνιο του 2001 στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΣΑΑΣ του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, με συγχρηματοδότηση 50% από το ΕΤΠΑ του Γ Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Η σύμβαση για την προμήθεια υπερσύγχρονου τροχαίου υλικού Τραμ υπεγράφη τον Ιανουάριο του 2002. Τα οχήματα έχουν μοντέρνο σχεδιασμό, είναι χωρητικότητας 197 επιβατών, (εκ των οποίων οι 54 καθήμενοι), είναι πλήρως κλιματιζόμενα και με χαμηλό δάπεδο (χωρίς σκαλοπάτι) για διευκόλυνση των ατόμων με αναπηρίες.

Το Τραμ θα εκτείνεται σε μήκος 26,5 χιλιομέτρων, διπλής γραμμής, στις οποίες θα κινούνται 35 συρμοί σε 2 διαδρομές. Η έναρξη της λειτουργίας του προσδιορίζεται το 2004. Η πρώτη γραμμή θα έχει μήκος 14,2 χιλιομέτρα. Θα ξεκινάει από το Σύνταγμα και μέσω

του Ζαπείου θα διασχίζει τις περιοχές Φιξ, Νέας Σμύρνης, Παλαιού Φαλήρου (8,3 χιλιόμετρα), και Νέου Φαλήρου μέχρι και το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (5,9 χιλιόμετρα).

Η δεύτερη γραμμή θα έχει μήκος 10,1 χιλιόμετρα και θα συνδέει – μέσω της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος – το Παλιό Φάληρο σε πρώτη φάση (Ανοιξη 2004) με τη Γλυφάδα και, στη συνέχεια, με το Ασκληπιείο της Βούλας. Το συνολικό μήκος της γραμμής, είναι 24,3 χιλιόμετρα, στο οποίο πρέπει να προστεθούν τα 2,2 χιλιόμετρα της γραμμής, που συνδέει το δίκτυο με το αμαξοστάσιο στο Ελληνικό.

Το τραμ της Αθήνας θα έχει 48 στάσεις (συμπεριλαμβανομένων των στάσεων του Συντάγματος και της Βούλας), οι οποίες θα απέχουν μία από την άλλη, κατά μέσο όρο, 460 μέτρα.

Με τη λειτουργία του νέου συγκοινωνιακού μέσου, ο χρόνος της απευθείας διαδρομής από το Σύνταγμα, στο Νέο Φάληρο, θα είναι μόλις 35 λεπτά, από το Σύνταγμα στο Παλιό Φάληρο θα διαρκεί 25 λεπτά, από το Παλιό Φάληρο στη Γλυφάδα 22 λεπτά, από το Νέο Φάληρο, στη Γλυφάδα 35 λεπτά και από το Ζάππειο, στη Γλυφάδα 45 λεπτά, με μέση εμπορική ταχύτητα, ανάλογα με τη διαδρομή, από 20 έως 26 χιλιόμετρα, την ώρα. Η συνολική ημερησία χωρητικότητα θα φτάσει τους 80.000 επιβάτες.

Για την υλοποίηση του έργου του Τραμ στην ευρύτερη περιοχή, της Αθήνας, ελήφθησαν όλες οι εγκρίσεις των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), οι οποίες είχαν εκπονηθεί, συμπεριλαμβάνοντας τις προτάσεις των εμπλεκόμενων, φορέων, έτσι ώστε να εξασφαλίζουν την πλέον πρόσφορη και φι-



ΑΜΕΛ

Αττικό Μετρό Λειτουργίας

Από το 2001 ιδρύθηκε η ΑΜΕΛ Α.Ε. (θυγατρική της Αττικό Μετρό), με αντικείμενο τη λειτουργία και εκμετάλλευση των γραμμών του Μετρό και των επεκτάσεών του. Η ΑΜΕΛ μεταφέρει 500 χιλ. επιβάτες καθημερινά, ενώ είναι πλεονασματική κατά €15,5 εκ. (5,3 δις δρχ.).

Ρυθμός Κατασκευής

Στην τελική ευθεία βαίνει το κατασκευαστικό κομμάτι του Τραμ της Αθήνας. Από το σύνολο των 26,5 χλμ. διπλής γραμμής μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου 2003 είχαν στρωθεί και σκυροδετηθεί 22 χλμ. Έχει εγκατασταθεί εναέριο καλώδιο σε μήκος 8 χλμ. και έχουν αρχίσει οι δοκιμές του τραμ σε ηλεκτροδοτημένο τμήμα δοκιμών, στην περιοχή του Ελληνικού, καθώς και σε τμήμα της παραλιακής διαδρομής.

Η ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής τοποθετείται χρονικά περί τα τέλη Μαρτίου 2004. Αμέσως μετά θα αρχίσουν οι δοκιμές ολόκληρου του συστήματος, προτού αυτές παραδοθούν σε πλήρη εμπορική χρήση. Μέχρι το τέλος του 2003 παραδόθηκαν συνολικά 14 οχήματα στο αμαξοστάσιο του Ελληνικού. Με ρυθμό παράδοσης 1 όχημα ανά εβδομάδα, η άφιξη των 35 οχημάτων θα ολοκληρωθεί τον Μάιο του 2004. Οι δοκιμές στο αμαξοστάσιο Ελληνικού έχουν ήδη ξεκινήσει με σκοπό να τεθούν σε λειτουργία και τα 35 οχήματα το αργότερο μέχρι τον Μάιο του 2004.

Επεκτάσεις

Η εταιρεία ΤΡΑΜ Α.Ε. έχει εκπονήσει τον «Σχεδιασμό ολοκληρωμένου Δικτύου Τραμ στο Πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας», που καλύπτει συνολικό μήκος 63,4 χλμ. Από τον σχεδιασμό αυτό, σε πρώτη φάση, προωθούνται για άμεση υλοποίηση τρεις επεκτάσεις:

1. Σύνταγμα – Άνω Πατήσια, μήκους 5,6 χλμ.
2. Σταθμός Λαρίσης – Α. Αλεξάνδρας – Πανεπιστημιούπολη, μήκους 6,4 χλμ.
3. Νέο Φάληρο – Πειραιάς, μήκους 3,2 χλμ.



Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Πιστοποίησης κατατάσσει την ΑΜΕΛ πρώτη μεταξύ εταιρειών προσφοράς υπηρεσιών, από πλευράς ποιότητας, εξυπηρέτησης πελατών, πανευρωπαϊκά. Το επίπεδο παροχής υπηρεσιών από το 2000 μέχρι και το 2003 παραμένει άριστο, χωρίς την παραμικρή ποιοτική παραχώρηση. Τα δρομολόγια του μετρό εκτελούνται με μεγάλη ακρίβεια στους προγραμματισμένους χρόνους, σε ποσοστό 99%, ενώ οι επιβάτες δηλώνουν πολύ ή απόλυτα ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες, που παρέχονται (έκδοση εισιτηρίων και καρτών, πληροφορίες συστήματος και δρομολογίων, άνεση, καθαριότητα, κ.τ.λ.). Το

95% του επιβατικού κοινού αισθάνεται ασφαλές ή απόλυτα ασφαλές, ταξιδεύοντας με το μετρό. Οι επεκτάσεις του μετρό βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής. Από την άνοιξη 2004 το μετρό θα εξυπηρετεί το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», κάνοντας χρήση της νέας υποδομής, που κατασκευάζεται στο μέσον της Αττικής Οδού.


ΗΣΑΠ

Ο ΗΣΑΠ ανέβασε εντυπωσιακά το επίπεδο της λειτουργίας του, το οποίο, σε λίγους μήνες, θα είναι εφάμιλλο του ΜΕΤΡΟ



Μετά από πλέον 100 χρόνια συνεχούς λειτουργίας, η γραμμή του ΗΣΑΠ ανακαινίζεται εξ ολοκλήρου. Μία σειρά από έργα και δράσεις έχουν δώσει νέα όψη στους ηλεκτρικούς σιδηροδρόμους. Τα κυριότερα από τα έργα αυτά είναι:

► Η προμήθεια 120 νέων οχημάτων, που θα αρθρωθούν σε 20 νέους συρμούς των 6 οχημάτων. Όλοι οι νέοι συρμοί θα έχουν παραληφθεί εντός του α' εξαμήνου του 2004. Στο ίδιο έργο περιλαμβάνεται και η διασκευή και αναμόρφωση των υπολοίπων 123 οχημάτων σε ό,τι αφορά στον εξοπλισμό του συστήματος σηματοδότησης.

► Η ανάπλαση όλων των Σταθμών και η κατασκευή ενός νέου (Νερατζιώτισσας) στον κόμβο Αττικής Οδού και Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Το έργο προβλέπεται να ολοκληρωθεί στα μέσα του 2004 και θα είναι έτοιμο για την

Γρηγορότερες, ασφαλέστερες και ποιοτικότερες μεταφορές

περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Από τους 23 Σταθμούς έχουν ήδη αναπλασθεί οι 9, ενώ τα έργα ανάπλασης στους υπόλοιπους θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τα μέσα του 2004.

► Η κατασκευή Νέου Αμαξοστασίου Φαλήρου για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού.

► Με τη βοήθεια της νέας Σηματοδότησης και του νέου τροχαίου υλικού, δίνεται η δυνατότητα εφαρμογής νέων δρομολογίων, με μείωση της χρονοαπόστασης των συρμών από τα 4' που είναι σήμερα, περίπου, στα 2,5' και με ανάλογη αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων συρμών. Έτσι, οι συρμοί του ΗΣΑΠ θα αυξήσουν τη μεταφορική τους ικανότητα κατά 50%, φθάνοντας να εξυπηρετούν ανά ώρα και κατεύθυνση, περίπου, 22.000 επιβάτες έναντι 15.000, που ήταν το παλιό, αντίστοιχο νούμερο.

► Τέλος, με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος οι ΗΣΑΠ προγραμματίσαν έργα που εντάχθηκαν στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και αφορούν, κυρίως, στην ασφαλέστερη κυκλοφορία των συρμών, στη μείωση των δονήσεων και των θορύβων και στην αύξηση της ταχύτητας των συρμών.



ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΟΑΣΑ (Λεωφ.)
ΛΕΩΦ. (Λεωφ.)
ΗΛΙΑΤΗ
ΗΛΙΑΤΗ

Οικολογικό μέσο, ταχύτητες 160 χλμ., Πειραιάς-Αεροδρόμιο σε τρία τέταρτα και Αθήνα-Κόρινθος σε 48 λεπτά!

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος είναι μέσο μεγάλης κυκλοφοριακής ικανότητας, απολύτως φιλικό στον χρήστη, ενώ παράλληλα, συμβάλλει στην περιβαλλοντολογική προστασία των ευαίσθητων περιοχών, που διασχίζει. Περισσότεροι από 100.000 οδηγοί εκτιμάται, ότι την άνοιξη του 2004 θα αφήσουν τα αυτοκίνητά τους καθώς θα εξυπηρετούνται καθημερινά από αυτό το νέο μέσο μεταφοράς, στην Αττική.

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος στη φάση πλήρους ανάπτυξης θα συνδέσει την Αθήνα και τον Πειραιά με το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, τη Χαλκίδα, τη Θήβα, την Κόρινθο, το Λουτράκι και το Κιάτο. Για τη λειτουργία έχει ιδρυθεί νέα εταιρεία θυγατρική του ΟΣΕ, η Προαστιακός Α.Ε. τον Απρίλιο του 2003.

Η ΕΡΓΟΣΕ έχει αναλάβει την κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού διαδρόμου Τρεις Γέφυρες - Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ) - Αεροδρόμιο με εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών και συστήματος ηλεκτροκίνησης για τα τρένα.

Το τμήμα ΣΚΑ - Αεροδρόμιο θα είναι έτοιμο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες και θα διαθέτει δέκα σταθμούς.

Η ολοκλήρωση των έργων στο τμήμα Τρεις Γέφυρες - ΣΚΑ, που περιλαμβάνει και την υπογειοποίηση τμήματος 1800 μ. στους Αγίους Αναργύρους, θα γίνει αμέσως μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Επίσης, η ΕΡΓΟΣΕ κατασκευάζει την σιδηροδρομική επιδομή στο διάδρομο ΣΚΑ - Κόρινθος - Κιάτο.

Τέλος, προβλέπεται η αναβάθμιση από τον ΟΣΕ του σιδηροδρομικού διαδρόμου Πειραιάς - Αθήνα - Τρεις Γέφυρες.

Στο δίκτυο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου θα κινούνται ηλεκτρικά τρένα, που θα μπο-

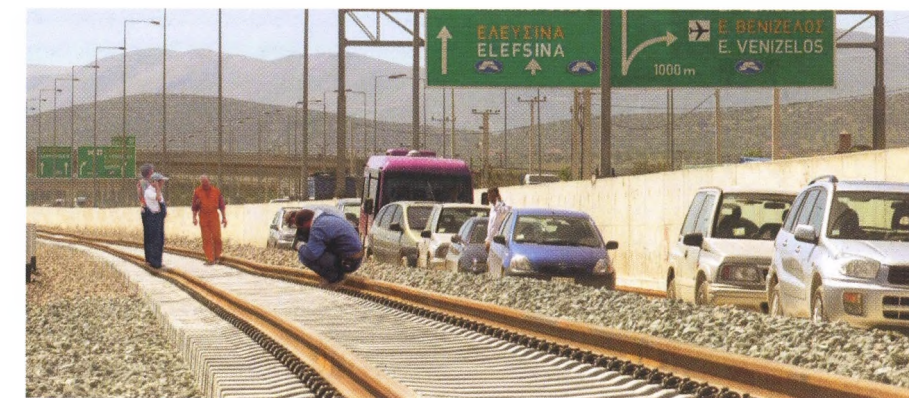
ρούν να αναπτύσσουν ταχύτητα 160 χλμ/ώρα. Η διαδρομή Σταθμός Αθηνών - Αεροδρόμιο θα απαιτεί 35 λεπτά, ενώ η διαδρομή Πειραιάς - Αεροδρόμιο, μόλις τρία τέταρτα. Οι 120.000 επιβάτες, που θα μεταφέρονται καθημερινά το 2004 υπολογίζεται, ότι θα αυξηθούν σε 250.000 το 2010.

Εντός του 2004 προγραμματίζεται η ανάθεση μελετών για την επέκταση των γραμμών του Προαστιακού προς Ραφήνα και Λαύριο. Στη λειτουργούσα ήδη γραμμή προς Χαλκίδα

έχουν δρομολογηθεί νέοι συρμοί τύπου Railbus, που έχουν μειώσει το χρόνο διαδρομής από 1 ώρα και 23 λεπτά σε 1 ώρα και 8 λεπτά.

Συνολικά, το Φεβρουάριο του 2004 πέντε νέοι συρμοί Railbus θα κινούνται στο τμήμα Αθήνα - Χαλκίδα.

Αναμένεται με την ολοκλήρωση των έργων η διαδρομή Αθήνα - Κόρινθος να γίνεται σε 48 λεπτά από 1 ώρα και 59 λεπτά και Αθήνα - Κιάτο σε 58 λεπτά από 1 ώρα και 59 λεπτά.





Ο.Α.Σ.Θ.

Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης Ο.Α.Σ.Θ. Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης Σ.Α.Σ.Θ.



Με τον Νόμο 2898/2001 κυρώθηκε η νέα οικονομική συμφωνία μεταξύ Ο.Α.Σ.Θ. και Ελληνικού Δημοσίου, διάρκειας 8 ετών, με θετικά αποτελέσματα τόσο για το δημόσιο, καθώς επιτυγχάνεται σημαντική μείωση των δαπανών, που υπολογίζονται στα €206 εκατ. (70 δις δρχ.) για όλη τη διάρκεια της σύμβασης, όσο και για το επιβατικό κοινό, καθώς έχουν ήδη παραδοθεί 40 νέα λεωφορεία και 22 mini busses.

Έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία προμήθειας 54 απλών λεωφορείων, τα οποία, σταδιακά, παραδίδονται από τον Οκτώβριο 2003 μέχρι και το Μάρτιο 2004, ενώ έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες για την προμήθεια άλλων 104 λεωφορείων, όλων εφοδιασμένων με σύστημα κλιματισμού. Επίσης, έχουν κατασκευαστεί σύγχρονοι

σταθμοί μετεπιβίβασης (IKEA, Ν.Σ.Σ., Χορτιάτη, Χαριλάου, Σταυρουπόλεως, ΚΤΕΛ, Σίνδου) και έχει βελτιωθεί το σύστημα πληροφόρησης του κοινού. Ήδη από το καλοκαίρι του 2003 το 96% των λεωφορείων του ΟΑΣΘ που κυκλοφορούσαν στη Θεσσαλονίκη διαθέτει κλιματισμό.

Με τον Νόμο 2898/2001 ενισχύθηκε η αποκέντρωση, με τη σύσταση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, στο οποίο χορηγήθηκαν αποφασιστικές αρμοδιότητες για τα συγκοινωνιακά θέματα της Θεσσαλονίκης, οι οποίες έχουν ήδη ασκηθεί αποτελεσματικά, με τη δρομολόγηση mini busses στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, την επέκταση της περιοχής της αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης καθώς και τη μελέτη ουσιαστικών θεμάτων της συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης, όπως οι λεωφορειολωρίδες.

Αστική Συγκοινωνία σε 15 Δήμους του Νομού Θεσσαλονίκης:

Αποτέλεσμα της πολύμηνης συνεργασίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, του Σ.Α.Σ.Θ., του Ο.Α.Σ.Θ. και του ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης ήταν η επέκταση της περιοχής αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης σε 15 ακόμη δήμους του νομού Θεσσαλονίκης (Καλλιθέας, Αγίου Αθανασίου, Χαλάστρας, Αξιού, Χαλκηδόνας, Κουφαλίων, Μυγδονίας, Ασσήρου, Λαχανά, Λαγκαδά, Κορώνειας, Θέρμης, Βασιλικών, Μίκρας, Επανομής), που μέχρι τώρα εξυπηρετούνταν από το ΚΤΕΛ. Οι δήμοι αυτοί θα εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά από τον Ο.Α.Σ.Θ., με τη συμμετοχή του ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης, με 48 καινούρια αστικά και ημιαστικά λεωφορεία και με σημαντικά χαμηλότερο κόσμιστρο, καθώς η τιμή του εισιτηρίου κυμαίνεται από 0,45 έως €1, για τις μεγαλύτερες αποστάσεις.



Για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, το Υ.Μ.Ε. δείχνει το ενδιαφέρον του με πράξεις. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις μιας ανοικτής προς όλους κοινωνίας, οι ειδικές υποδομές των μεταφορών εξασφαλίζουν την αυτόνομη διαβίωση των συνανθρώπων μας με μόνιμα ή περιστασιακά κινητικά προβλήματα και αναπηρίες.



Εξάλλου, η ΕΘΕΛ λειτουργεί τη λεωφορειακή γραμμή 030 που εξυπηρετεί αποκλειστικά παιδιά με ειδικές ανάγκες και καλύπτει τις περιοχές Αγίου Δημητρίου, Νέας Σμύρνης, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου και Αλίμου.



Όλα, σχεδόν, τα λεωφορεία της ΕΘΕΛ έχουν τη δυνατότητα επιγονάτισης, μπορούν, δηλαδή, να χαμηλώνουν προς την πλευρά επιβίβασης, διευκολύνοντας έτσι όσους έχουν κινητικά προβλήματα.

Επιπλέον, από το σύνολο του στόλου, 520 λεωφορεία φέρουν ως πρόσθετο εξοπλισμό μια ειδική εκτεινόμενη ράμπα, που καθιστά εύκολη την επιβίβαση ακόμη και αναπηρικών αμαξιδίων.

Δυνατότητα επιγονάτισης διαθέτουν, επίσης, και τα 224 νέα τρόλεϊ, που κυκλοφορούν, ενώ 190 από αυτά είναι εφοδιασμένα με πίνακα ευανάγνωστης φωτεινής ένδειξης, όπου αναγγέλλεται η επόμενη στάση, προσθήκη ιδιαίτερα χρήσιμη για τους κωφάλαλους συνανθρώπους μας, αλλά και για τον απλό «πρωτάρη» σε μια διαδρομή.



Άκου τη στάση: Ένα πρωτοποριακό ηλεκτρονικό σύστημα ακουστικής ενημέρωσης, που εξυπηρετεί συμπολίτες μας με προβλήματα ακοής.

Όταν το λεωφορείο πλησιάζει στη στάση, οι ηλεκτρονικοί αισθητήρες, που βρίσκονται προσαρμοσμένοι τόσο στο όχημα, όσο και στη στάση ανταλλάσσουν μεταξύ τους αυτόματα πληροφορίες. Έτσι επιτυγχάνεται διπλή ενημέρωση. Μέσα στο όχημα αναγγέλλεται η προσεχής στάση, ενώ όσοι στέκονται στη στάση ακούν την αναγγελία άφιξης του λεωφορείου και τον αριθμό της γραμμής. Το σύστημα «Άκου τη Στάση» λειτουργεί σε 4 γραμμές (Α1, Β1, 450, 550), οι οποίες προτάθηκαν ως οι πλέον χρήσιμες από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Τυφλών. Το έργο συγχρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και η σχετική δαπάνη ανήλθε στα 500.000 ευρώ.

Άλλες 550 χιλιάδες ευρώ, κόστισαν οι επεκτάσεις πεζοδρομίων (ράμπες), που τοποθετήθηκαν σε 275 στάσεις, και οι οποίες διασφάλισαν το χώρο προσέγγισης και στάσης των λεωφορείων από το παράνομο παρκάρισμα αυτοκινήτων, ενώ παρέχουν ασφαλή αναμονή και εύκολη επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών. Τις παροχές προς τους συμπολίτες μας με ειδικά



κά προβλήματα, συμπληρώνουν μεταξύ άλλων, οι ανελκυστήρες σε όλους τους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ, καθώς και σε αυτούς του ΗΣΑΠ στην Ομόνοια, τον Ταύρο, τον Άγιο Ελευθέριο, τα άνω Πατήσια και το Ηράκλειο, οι ειδικά σχεδιασμένες τουαλέτες εξυπηρέτησης ατόμων με κινητικά προβλήματα, καθώς και η κινητή πλατφόρμα, που έχει εγκατασταθεί στο Σταθμό Λαρίσης και διευκολύνει την κάθοδο αμαξιδίων καροτσιών και μεγάλων αποσκευών προς το χώρο των εκδοτηρίων και της αποβάθρας.





ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ Α.Ε.)

Ο σιδηρόδρομος είναι μέσο μεταφοράς με πολύ υψηλή μεταφορική ικανότητα, τόσο για επιβατικές, όσο και εμπορευματικές και συνδυασμένες μεταφορές, ασφαλές, άνετο για τον χρήστη, ενεργειακά αποδοτικό και εξαιρετικά φιλικό στο περιβάλλον.



Σε ευθυγράμμιση με τη γενικότερη Κοινωνική Πολιτική για αναβάθμιση των σιδηροδρόμων, το Υπουργείο Μεταφορών και ο ΟΣΕ προχώρησαν σε μία σειρά μέτρων και μεγάλων έργων, για την τόνωση και βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με τα εκτελούμενα έργα αυξάνονται οι ταχύτητες των συρμών και μειώνονται σημαντικά οι χρόνοι διαδρομής, βελτιώνεται το υλικό υποδομής, αυξάνεται η προστασία των κατοίκων των περιοχών, που γειτνιάζουν με τη σιδηροδρομική γραμμή και, τέλος, μειώνονται και βελτιώνονται οι ισόπεδες διαβάσεις. Τα έργα εκτελούνται σε όλη την ελληνική επικράτεια, και συγκεκριμένα:

- ▶ Στον άξονα Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης.
- ▶ Στην ευρύτερη περιοχή Μακεδονίας - Θράκης και
- ▶ Στο δίκτυο Πελοποννήσου.

Τα αποτελέσματα των έργων είναι ήδη ορατά, καθώς έχουν επιτύχει σημαντική μείωση του χρόνου δρομολογίων σε όλη την Ελλάδα.

Μεταξύ Αθήνας - Θεσσαλονίκης, ο χρόνος διαδρομής ανέρχεται σήμερα σε 4 ώρες και 57 λεπτά, ενώ από τις αρχές του 2004, και με την ολοκλήρωση των έργων μεταξύ Ευαγγελισμού και Λεπτοκαρυάς θα υπάρξει περαιτέρω μείωση του χρόνου στις 4 ώρες και 35 λεπτά.

Στο τμήμα Αθήνας - Κιάτου, μήκους 104 χλμ., εκτελούνται έργα προϋπολογισμού €481 εκ., τα οποία με την ολοκλήρωσή τους θα αποδώσουν στην κυκλοφορία διπλή γραμμή κανονικού εύρους.

Η γραμμή Αθήνα - Κόρινθος θα δοθεί στην κυκλοφορία πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες και η γραμμή Κόρινθος - Κιάτο τον Νοέμβριο του 2004. Εκτός από τη γραμμή προβλέπεται η κατασκευή 10 νέων Σιδηροδρομικών Σταθμών (εκ των οποίων ήδη κατασκευάζονται οι 6), και 60 άνω και κάτω οδικών διαβάσεων.

Με την ολοκλήρωση όλων των έργων το 2008, ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Αθήνας-Πάτρας, θα διαρκεί, μόλις, 2 ώρες.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο Μακεδονίας - Θράκης

Ο Ο.Σ.Ε. έχει εκτελέσει, εκτελεί και προγραμματίζει την εκτέλεση πλήθους έργων, που αφορούν σε ανακατασκευές γραμμών, αλλά και έργα ποιότητας και εξωραϊσμού, όπως αναπλάσεις κτιρίων, περιφράξεις, βελτίωση της βατότητας και της οδικής ασφάλειας στις ισόπεδες διαβάσεις με την τοποθέτηση ελαστικών πλακών, καθώς και την εγκατάσταση αυτομάτων συστημάτων ισόπεδων διαβάσεων.

Κεντρική και Δυτική Μακεδονία

- ▶ Ήδη έχει ολοκληρωθεί η ανακαίνιση της γραμμής στα τμήματα Πλατύ - Έδεσσα - Άρνισσα και Αμύνταιο - Βεύη μήκους 117 χλμ., ενώ ξεκίνησε η ανακαίνιση στο τμήμα Αμύνταιο - Κοζάνης μήκους 60 χλμ., με πρόβλεψη ολοκλήρωσης έως τον Σεπτέμβριο του 2004, ενώ αρχές του 2004 προβλέπεται να ξεκινήσει το έργο της ανακαίνισης της γραμμής και στο υπόλοιπο δίκτυο της Δυτικής Μακεδονίας (Άρνισσα - Αμύνταιο, Βεύη - Φλώρινα και Μεσσήνη - Ν. Καύκασος συνολικού μήκους 110 χλμ.) με πρόβλεψη ολοκλήρωσης εντός του 2005. Σημειώνεται, ότι ήδη αξιοποιούνται τα έργα με την δρομολόγηση των νέων συρμών Railbus μεταξύ Θεσσαλονίκης και Έδεσσας, σε χρόνο διαδρομής 1 ώρα και 15 λεπτά.
- ▶ Η γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένης ανακαινίζεται πλήρως μέχρι το Πολύκαστρο σε μήκος 55 χλμ, με προβλεπόμενο χρόνο περαίωσης των έργων τον Μάρτιο του 2004.



- ▶ Τα έργα ποιότητας και εξωραϊσμού περιλαμβάνουν την εκτέλεση έργων περίφραξης και ηλεκτροφωτισμού των γραμμών σε μήκος 20,35 χλμ. και την τοποθέτηση προκατασκευασμένων πλακών ισόπεδων διαβάσεων σε 41 ισόπεδες διαβάσεις.
- ▶ Τα έργα ανάπλασης των σταθμών έχουν ολοκληρωθεί στους σταθμούς Θεσσαλονίκης (ανάπλαση εξωτερικών όψεων), Πλατέως (α' φάση), Προμαχώνα (Νέος Σταθμός) και Σιδη-

ροκάστρου. Προβλέπεται, επίσης, η ανάπλαση των εξής σταθμών: Σταθμού Διαλογής Θεσσαλονίκης, Ειδομένης, Κιλκίς, Στρυμόνα, Αλεξανδρεία, Βέροιας, Νάουσας, Έδεσσας, Αμυνταίου, Φλωρίνης, Κοζάνης και Πτολεμαΐδας.

Οι επενδύσεις σε έργα ποιότητας και εξωραϊσμού ανέρχονται σε €22,5 εκ., ενώ τα έργα ανακαίνισης των γραμμών θα απορροφήσουν €231 εκ.

Ανατολική Μακεδονία- Θράκη

- ▶ Έχουν ξεκινήσει έργα ποιότητας και εξωραϊσμού στην Ανατολική Μακεδονία και Θράκη ύψους €6,8 εκ., ενώ οι επενδύσεις στο τμήμα Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου (έργα ολοκληρωθέντα, σε εξέλιξη και προβλεπόμενα) ανέρχονται σε €360 εκ., περίπου, εκ των οποίων τα περίπου €60 εκ. αφορούν έργα, που ολοκληρώθηκαν και τα υπόλοιπα €300 εκ., περίπου, σε έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη ή έχουν προγραμματισθεί.

Μικρότεροι χρόνοι διαδρομής σε όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα

Με την υλοποίηση των ανωτέρω επεμβάσεων, θα υπάρξει θεαματική βελτίωση των χρόνων διαδρομής, όπως εμφανίζεται και στον πίνακα που ακολουθεί:

Αθήνα - Χαλκίδα	Μειώνεται σε 1:08', από 1:23'
Αθήνα - Κόρινθος	Μειώνεται σε 0:48', από 1:38'
Αθήνα - Κιάτο	Μειώνεται σε 0:58', από 1:59'
Αθήνα - Πάτρα	Μειώνεται σε 2:00', από 3:35'
Αθήνα - Θεσσαλονίκη	Μειώνεται σε 4:35', από 4:57'
Θεσσαλονίκη - Κοζάνη	Μειώνεται σε 2:12', από 3:53'
Θεσσαλονίκη - Σέρρες	Μειώνεται σε 1:23', από 2:05'
Θεσσαλονίκη - Φλώρινα	Μειώνεται σε 2:15', από 3:34'
Θεσσαλονίκη - Κοζάνη	Μειώνεται σε 2:12', από 3:53'
Θεσσαλονίκη - Σέρρες	Μειώνεται σε 1:23', από 2:05'
Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη	Μειώνεται σε 4:28', από 5:37'
Θεσσαλονίκη - Ορμενίου	Μειώνεται σε 6:12', από 7:55'
Θεσσαλονίκη - Έδεσσα	Ο χρόνος διαδρομής μειώθηκε σε 1:15', από 1:55' που ήταν μέχρι πρόσφατα
Αλεξανδρούπολη - Ορμενίου	Μειώνεται σε 1:44', από 2:18'

*Οι παραπάνω διαδρομές είναι ενδεικτικές.

Ήδη έχουν κατασκευασθεί παραλλαγές μήκους 40 χλμ., έχουν εκτελεσθεί έργα συντήρησης της γραμμής σε μήκος 80 χλμ., ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται έργα συντήρησης στο υπόλοιπο τμήμα της γραμμής μεταξύ Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης. Τέλος, προγραμματίζεται η ανακαίνιση της γραμμής μεταξύ Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου. Τα ανωτέρω έργα θα έχουν περατωθεί έως το 2005.





Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου - Αιτωλοακαρνανίας



Διακοφτό - Καλάβρυτα

- ▶ Στο τμήμα Διακοφτού - Καλαβρύτων ξεκίνησαν οι εργασίες ανακατασκευής και αναβάθμισης της γραμμής και ενίσχυσης των γεφυρών, προϋπολογισμού €10 εκ., με προβλεπόμενη ολοκλήρωση των εργασιών την άνοιξη του 2004.
- ▶ Στη γραμμή αυτή θα δρομολογηθούν και οι νέοι συρμοί των οποίων η προμήθεια είναι σε εξέλιξη.

Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα

- ▶ Στο τμήμα Κόρινθος - Ανδρίτσα και Άργος - Ναύπλιο, δημοπρατείται το έργο της αναβάθμισης των υφιστάμενων σιδηροδρομικών, συνολικού μήκους 88,6 km.
- ▶ Στο τμήμα Ανδρίτσα - Καλαμάτα, Ζευγολατιό - Καλόνερο και Λεύκτρο - Μεγαλόπολη εκτελείται ήδη το έργο της ανακατασκευής των υφιστάμενων γραμμών συνολικού μήκους 179 km, περίπου, που προβλέπεται να περατωθεί τον Μάρτιο του 2005.
- ▶ Με την ολοκλήρωση των δύο παραπάνω έργων προϋπολογισμού €61,2 εκ., ο χρό-

νος διαδρομής με Inter-City Αθήνα-Τρίπολη από 3:29', που είναι σήμερα, θα γίνεται σε 2:20' και Αθήνα-Καλαμάτα από 5:35', που είναι σήμερα, θα γίνεται σε 3:50'.

- ▶ Στο τμήμα Κόρινθου - Τρίπολης - Άργους προβλέπεται η τοποθέτηση προκατασκευασμένων πλακών σε 15 Ισόπεδες Διαβάσεις.

Πάτρα- Καλαμάτα

- ▶ Στο τμήμα Πάτρα-Καλαμάτα βρίσκονται σε εξέλιξη έργα ανακαίνισης της γραμμής προϋπολογισμού €2,4 εκ., ενώ έχουν προγραμματισθεί έργα ύψους €14,67 εκ. Επιπλέον, στο τμήμα Πατρών-Πύργου εκπονούνται μελέτες για την κατασκευή έργων παραλλαγών της γραμμής προϋπολογισμού €10,27 εκ.
- ▶ Στο τμήμα Αλφειού-Ολυμπίας ολοκληρώθηκαν οι εργασίες ανακατασκευής της γραμμής, η οποία και αποδόθηκε στην κυκλοφορία, ενώ εκπονείται μελέτη για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της γραμμής Πύργου-Κατακόλου.

Εγκαταστάσεις έλξης

- ▶ Στην Καλαμάτα έχει ξεκινήσει το έργο της βελτίωσης και επέκτασης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων μηχανοστασίου Καλαμάτας, που θα μεταφερθεί από τον Πειραιά, για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού της μετρικής γραμμής. Το έργο με συμβατικό αντικείμενο €2,8 εκ., ολοκληρώθηκε.

- ▶ Στις 29.10.2003 δημοπρατήθηκε το έργο που αφορά την συντήρηση των εγκαταστάσεων μηχανοστασίων των Αγ. Αναργύρων, Πάτρας, Πύργου και Καλαμάτας, τα οποία θα δεχθούν τη συντήρηση του τροχαίου υλικού της μετρικής γραμμής, ωστόσο ολοκληρωθεί η κατασκευή του νέου μηχανοστασίου της Καλαμάτας. Το έργο με προϋπολογισμό μελέτης €2,9 εκ. και διάρκεια κατασκευής του 6 μήνες, ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2003.

Τροχαίο υλικό για το μετρικό δίκτυο

- ▶ Για το μετρικό δίκτυο της γραμμής Πελοποννήσου, βρίσκεται σε φάση υλοποίησης η προμήθεια 12 συγχρόνων Rail-bus και 4 συγχρόνων συρμών για την γραμμή Διακοφτού-Καλαβρύτων.

Συνολικά το κόστος των έργων που θα δαπανηθεί για το δίκτυο Πελοποννήσου, εκτός των έργων που αναφέρονται παραπάνω για τον Άξονα Αθήνα-Κιάτο-Πάτρα και του τροχαίου υλικού, θα ανέλθει στο ύψος των €100 εκ. από Εθνικούς Πόρους και €50 εκ. από ΠΕΠ.



Κρυονέρι - Αργίτιο

- ▶ Βρίσκεται σε εξέλιξη εργολαβία ανακατασκευής της γραμμής μετρικού εύρους και μήκους 61,5 km. Η γραμμή θα επαναλειτουργήσει τον Μάρτιο του 2004. Στη γραμμή θα δρομολογηθούν σύγχρονοι συρμοί μετρικής γραμμής προαστιακού τύπου από τις αναμενόμενες Προγραμματικές Συμφωνίες του Ο.Σ.Ε. ή από τους υπάρχοντες συρμούς MAN του δικτύου της Πελοποννήσου.

- ▶ Με την επαναλειτουργία της γραμμής, η διαδρομή από το Κρυονέρι μέχρι το Μεσολόγγι θα διαρκεί 14', και από το Μεσολόγγι μέχρι το Αργίτιο 45'. Έτσι, ο χρόνος μετάβασης από την Πάτρα μέχρι το Μεσολόγγι θα είναι 34' και μέχρι το Αργίτιο 1 ώρα και 20', λαμβάνοντας υπόψη και τον χρόνο της θαλάσσιας διαδρομής.

- ▶ Τα έργα ανάπλασης των σταθμών έχουν ολοκληρωθεί στους σταθμούς Θεσσαλονίκης (ανάπλαση εξωτερικών όψεων), Πλατέως (α' φάση), Προμαχώνα (Νέος Σταθμός) και Σιδηροκάστρου. Προβλέπεται, επίσης, η ανάπλαση των εξής σταθμών: Σταθμού Διαλογής Θεσσαλονίκης, Ειδομένης, Κιλκίς, Στρυμόνα, Αλεξάνδρεια, Βέροιας, Νάουσας, Έδεσσας, Αμυνταίου, Φλωρίνης, Κοζάνης και Πτολεμαΐδας.

Οι επενδύσεις σε έργα ποιότητας και εξωραϊσμού ανέρχονται σε €22,5 εκ., ενώ τα έργα ανακαίνισης των γραμμών θα απορροφήσουν €231 εκ.



Θεσμικό Πλαίσιο

Εναρμονίστηκε η Ελληνική Νομοθεσία με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2001/12, 2001/13 και 2001/14, που αναφέρονται σε θέματα διαχωρισμού σιδηροδρομικής υποδομής από εκμετάλλευση, άδειες νέων σιδηροδρομικών εταιρειών, χρήση σιδηροδρομικής χωρητικότητας και τέλη χρήσης υποδομής. Η προσαρμογή στο Ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο θα τονώσει την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου και θα ενισχύσει τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ.



ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ)

Τα ελληνικά αεροδρόμια αναπτύσσονται και εκσυγχρονίζονται

Στα 38 αεροδρόμια της χώρας, εκτελείται ένα γιγαντιαίο τεχνικό πρόγραμμα. Οι περισσότεροι αεροσταθμοί επεκτείνονται, δημιουργώντας νέα εικόνα, νέα αισθητική και αναβαθμισμένη λειτουργικότητα, με δυνατότητες υποδοχής και εξυπηρέτησης υπερπολλαπλάσιων επιβατών.

Επίσης, τα δάπεδα στάθμευσης και οι διάδρομοι προσγειώσεων – απογειώσεων, αποκτούν αναβαθμισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά, με υπερδιπλάσιο εμβαδό και μεγαλύτερο μήκος, προσδίδοντας υψηλότερες προδιαγραφές ασφάλειας στην επιχειρησιακή λειτουργία των αεροδρομίων.



Αεροδρόμιο «Ελευθ. Βενιζέλος»

Τον Μάρτιο του 2001, ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε στο επιβατικό κοινό, ένα από τα μεγαλύτερα έργα, όχι μόνο της Ελλάδας, αλλά και της Ευρώπης, το Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το έργο κόστισε συνολικά €2, 22 δις (760 δις δρχ.), εξυπηρετεί 16 εκατομμύρια επιβάτες και 220.000 τόνους εμπορευμάτων ετησίως, διαθέτει δύο διαδρόμους προσγειώσης – απογείωσης μήκους 4 χιλιομέτρων και 140 ελεγκτήρια εισιτηρίων.

Ολόκληρη η λειτουργία του αεροδρομίου στηρίζεται στη χρήση τεχνολογίας αιχμής, ενώ έχει δοθεί έμφαση στην άνεση και τη λειτουργικότητα των χώρων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών και την απόλυτη ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων.

Το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» με τις δυνατότητες, που παρέχει, αποτελεί πραγματικά τη νοτιοανατολική αεροπορική πύλη της Ευρώπης.

Αεροδρόμιο «Μακεδονία»

Το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση του «Ολοκληρωμένου Σχεδίου Ανάπτυξης» του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ έχει ως έτος - στόχο το 2007.

Ο νέος αεροσταθμός θα είναι δυναμικότητας 8.000.000 επιβατών το χρόνο, δηλαδή υπερδιπλάσιος από τη σημερινή και το μεγάλο έργο στρατηγικού χαρακτήρα, η επέκταση του διαδρόμου «10/28» κατά 1000 μέτρα μέσα στη θάλασσα θα δίνει τη δυνατότητα πραγματοποίησης υπερατλαντικών πτήσεων, χωρίς ενδιάμεσο σταθμό, εξυπηρετώντας όλους τους τύπους αεροσκαφών. Το κόστος για την υλοποίηση του συνολικού σχεδιασμού (έργα εντός του αεροδρομίου) είναι της τάξης των €675 εκατ. (230 δις δρχ.). Οι απαιτούμενες πιστώσεις για την υλοποίηση του συνολικού προγράμματος έχουν εξασφαλιστεί. Σήμερα, υλοποιούνται έργα συνολικού κόστους €247 εκατ., που έχουν εγκριθεί από το Γ' ΚΠΣ και καλύπτουν το κόστος κατασκευής της επέκτασης διαδρόμου/τροχοδρόμου (προϋπολογισμού €220 εκατ.) και της κατασκευής παράλληλου τροχοδρόμου (προϋπολογισμού €27 εκατ.).



Περιφερειακά Αεροδρόμια

Τα τελευταία έξι χρόνια υλοποιήθηκαν έργα προϋπολογισμού €221 εκατ. στα εξής περιφερειακά αεροδρόμια:

Ηρακλείου, Ρόδου, Καρπάθου, Κέρκυρας, Χανίων, Ζακύνθου, Σαντορίνης, Σάμου, Μυτιλήνης, Πάρου, Κω, Καβάλας, Λήμνου, Ικαρίας, Κυθήρων, Σκύρου, Μυκόνου, Ακτίου, Σκιάθου, Νάξου, Σύρου, Κάσου, Καστοριάς. Ειδικότερα σε έξι αεροδρόμια κατασκευάστηκαν νέοι Αεροσταθμοί και διαμορφώθηκαν νέοι περιβάλλοντες χώροι, σε 10 αεροδρόμια έγιναν επεκτάσεις – ανακαινίσεις αεροσταθμών και σε άλλα 15 αεροδρόμια κατασκευάστηκαν νέα ή έγιναν επεκτάσεις στα πεδία κίνησης (δάπεδο στάθμευσης, διάδρομοι, τροχοδρόμοι) αεροσκαφών. Σε εξέλιξη βρίσκονται έργα και παρεμβάσεις σε 13 αεροδρόμια ολόκληρης της χώρας, συνολικού προϋπολογισμού €277 εκατ. Σε πέντε Αεροδρόμια (Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδο, Κάρπαθο και Άραξο) κατασκευάζονται έργα επέκτασης – ανακαίνισης και αναδιαρρύθμισης των αεροσταθμών και διαμόρφωσης των περιβάλλοντων χώρων, ενώ σε επτά αεροδρόμια (Θεσσαλονίκη, Κέρκυ-



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Μετασχηματισμός Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας

Η Ολυμπιακή Αεροπορία επιβίωσε μέσα στις δύσκολες συνθήκες της τελευταίας τριετίας, όπου ανέστειλαν τη λειτουργία τους 70, περίπου, αεροπορικές εταιρείες διεθνώς, ενώ 235.000 εργαζόμενοι έχασαν τη δουλειά τους.



Για τον Μετασχηματισμό του Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας, ψηφίστηκε σχετική Τροπολογία.

Η αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση περιλαμβάνει:

- Τη νέα αεροπορική εταιρεία με το όνομα «Ουμπιακές Αερογραμμές» που λειτουργεί ήδη από 12.12.2003 και προέρχεται από την απορρόφηση των πτητικών κλάδων Ολυμπιακής Αεροπορίας και Ολυμπιακής Αεροπλοΐας από τις Μακεδονικές Αερογραμμές.
- Τη δυνατότητα δημιουργίας μιας ανεξάρτητης εταιρείας Εξυπηρέτησης Εδάφους από τα υφιστάμενα στις εταιρείες του Ομίλου τμήματα, με απορρόφησή τους από μία νέα εταιρεία.

► Τη δυνατότητα δημιουργίας μιας νέας εταιρείας Τεχνικής Υποστήριξης, που θα προέλθει από την απορρόφηση των κλάδων Τεχνικής Βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και τη συγχώνευσή τους, στη συνέχεια, από άλλες εταιρείες – επιχειρήσεις, που ασκούν τη δραστηριότητα αυτή διεθνώς και στην Ελλάδα.

► Τη δυνατότητα δημιουργίας μιας νέας εταιρείας εκπαίδευσης, η οποία θα περιλαμβάνει τους εξομοιωτές πτήσεων και τη Σχολή Εκπαίδευσης Χειριστών.

Μέχρι τη δημιουργία όλων των ανεξάρτητων εταιρειών, ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας, θα παρέχει στη νέα Εταιρεία τις αντίστοιχες υπηρεσίες, με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, σε όρους αγοράς.

επενδυτών, δανειακούς πόρους και μεγάλο ποσοστό του τέλους ανάπτυξης του Αεροδρομίου Ηρακλείου, χωρίς επιβάρυνση των φορολογου-

νέου Αεροδρομίου, ενώ η διοίκησή του θα ανατεθεί στους επενδυτές και θα γίνεται με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Με το νέο Αεροδρόμιο επιτυγ-



μένων. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας θα ασκεί τη θεσμική εποπτεία της λειτουργίας του

χάνεται καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστικών περιοχών του νομού Ηρακλείου, αλλά και των γειτονικών νομών Ρεθύμνου και Λασιθίου, ενώ δημιουργούνται συνθήκες προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων και αύξησης των θέσεων εργασίας, με σημαντικά αποτελέσματα για την οικονομία ολόκληρης της Κρήτης.

Η ΥΠΑ περιμένει πανέτοιμη τη μεγάλη πρόκληση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, όπου η οργάνωση και λειτουργία των αεροδρομίων θα αποτελέσει την πρώτη εικόνα της χώρας μας, του πολιτισμού μας, αλλά και βασική παράμετρο για την επιτυχία του κορυφαίου εγχειρήματος.



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ

Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία βρίσκονται παντού και πάντα δίπλα στον Έλληνα πολίτη, ακόμη και στην πιο απόμακρη γωνιά της χώρας.



Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία βρίσκονται παντού και πάντα δίπλα στον Έλληνα πολίτη, ακόμη και στην πιο απόμακρη γωνιά της χώρας, μ' ένα ευρύ δίκτυο 900 Καταστημάτων, 1300 Πρακτορείων και 4.300 Διανομέων, προσφέροντας υπηρεσίες Επιστολικού Ταχυδρομείου, υπηρεσίες Ταχυμεταφορών, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, φιλοτελικά και ολυμπιακά προϊόντα, καθώς και προϊόντα τρίτων. Ταυτόχρονα, τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, εμπλουτίζουν συνεχώς τη γκάμα των προσφερομένων υπηρεσιών και προϊόντων, ενισχύοντας διαρκώς τη θέση τους στη σύγχρονη αγορά, με στόχο την ικανοποίηση των διαρκώς αυξανόμενων αναγκών των πελατών τους.

Τα τελευταία χρόνια ο οργανισμός των ΕΛΤΑ κατάφερε να γίνει όχι μόνο μια κερδοφόρος επιχείρηση, αλλά να κατατάσσεται σήμερα ανάμεσα στις 50 μεγαλύτερες επιχειρήσεις της χώρας μας. Γεγονός, που του επιτρέπει όχι μόνο να αισιοδοξεί για το μέλλον, αλλά και να πρωταγωνιστήσει εντασσόμενος στην ομάδα των αναπτυσσόμενων ταχυδρομικών οργανισμών της Ευρώπης.

Οι πελάτες, που συναλλάσσονται καθημερινά με τον ΕΛΤΑ, ανέρχονται ημερησίως σε, τουλάχιστον, 200.000. Από το 2001 ο ΕΛΤΑ προχώρησε στην εφαρμογή αυτοματοποιημένων συναλλα-

γών on-line σε 16 Ταχυδρομικά Καταστήματα της Αθήνας και του Πειραιά, στα οποία ήδη λειτουργούν 114 θυρίδες συναλλαγής.

Εντός του 2003 ολοκληρώνεται, επίσης, η αυτοματοποίηση σε 31 ακόμα Ταχυδρομικά Καταστήματα, με 197 θυρίδες συναλλαγής σε όλες τις μεγάλες πόλεις της χώρας.

Εντός της επόμενης τριετίας θα αυτοματοποιηθούν άλλα 180 Ταχυδρομικά Καταστήματα, με 850 θυρίδες συναλλαγής.

Επίσης, για την εξυπηρέτηση των πελατών του, ο ΕΛΤΑ εγκατέστησε εντός του 2002 σε Ταχυδρομικά Καταστήματα με μεγάλη ταχυδρομική κίνηση, 26 Μηχανές Αυτόματης Ζύγισης - Τιμολόγησης και Πώλησης Γραμματοσήμων και 31 Μηχανές Αυτόματης Πώλησης Προϊόντων, ενώ επίκειται η εγκατάσταση τέτοιων μηχανών και σε άλλα Ταχυδρομικά Καταστήματα.

Παράλληλα, μέσα στο 2002, εγκαταστάθηκαν πιλοτικά τρεις Μηχανές Αυτόματης Εξόφλησης Λογαριασμών Ταχυπληρωμής και τα πρώτα ATMs του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, που μαζί με τις προαναφερόμενες Μηχανές Αυτόματης Ζύγισης - Τιμολόγησης, αποτέλεσαν τη βάση για τη δημιουργία των Ταχυδρομικών Καταστημάτων «24 ΩΡΕΣ ΕΛΤΑ - ΑΥΤΟΜΑΤΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ».

Επενδύσεις στο μέλλον

Το νέο Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΕΛΤΑ για την πενταετία 2003 - 2007 περιλαμβάνει επενδύσεις ύψους €255 εκατ., οι οποίες κυρίως αφορούν:

- ▶ Στην αυτοματοποίηση των Κέντρων Διαλογής.
- ▶ Στην ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων.
- ▶ Στον εκσυγχρονισμό της θυγατρικής εταιρείας των Ταχυμεταφορών και στην ανάπτυξη υπηρεσιών Logistics (Οργάνωση Δικτύων Εφοδιασμού) και, τέλος,
- ▶ στην ανάπτυξη του Direct Marketing, των χρηματοοικονομικών και ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών, τη βελτίωση των κτιριακών υποδομών και την αγορά νέων μηχανημάτων και μεταφορικών μέσων.

Η χρηματοδότηση των επενδύσεων αυτών θα γίνει κατά περίπου €85 εκατ. μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Πρόγραμμα «Κοινωνία της Πληροφορίας»), ενώ το υπόλοιπο μέρος θα καλυφθεί από ίδιους πόρους του ΕΛΤΑ.

Μέχρι σήμερα, ο ΕΛΤΑ έχει επιτύχει σημαντικά αποτελέσματα, υπερκαλύπτοντας τους στόχους του Συμβολαίου Διαχείρισης. Συγκεκριμένα πέτυχε:

- ▶ Επίτευξη κερδοφορίας.
- ▶ Σημαντική αύξηση του όγκου ταχυδρομικών αντικειμένων.
- ▶ Δυναμική αύξηση τόσο των πωλήσεων (70% την τελευταία πενταετία, μολονότι η μεσοσταθμική αύξηση του τιμολογίου δεν ξεπέρασε το 40%) όσο και της κερδοφορίας, επιτυγχάνοντας δείκτες κερδοφορίας αντίστοιχους μεγάλων ταχυδρομικών οργανισμών (+4% επί των πωλήσεων).
- ▶ Βελτίωση της ποιότητας σε όλους τους δείκτες ταχύτητας και αξιοπιστίας στη διακίνηση της αλληλογραφίας.



ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ Α.Ε.

Το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο μετεξελίσσεται σε ένα σύγχρονο πιστωτικό ίδρυμα



Οικονομικά Αποτελέσματα

Το 2002 ήταν η τέταρτη συνεχόμενη κερδοφόρος χρονιά για τον ΕΛΤΑ. Τα κέρδη του Οργανισμού κατά το πρώτο εννιάμηνο του 2002 εκατ. ανήλθαν σε €15 εκατ. ενώ τα έσοδά του σε €335.

Η θετική πορεία του Οργανισμού συνεχίστηκε και το 2003. Το εννιάμηνο, του 2003 ο ΕΛΤΑ πέτυχε σημαντική αύξηση των κερδών του, σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2002.

Συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών το διάστημα αυτό ανήλθε στα €335 εκατ. και είναι αυξημένος κατά 8,6% από το αντίστοιχο εννιάμηνο του 2002. Τα μικτά κέρδη ανήλθαν σε €41,4 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 11% από την αντίστοιχη περίοδο του 2002.

Τέλος, τα καθαρά κέρδη ανήλθαν σε €15 εκατ. έναντι €10,5 εκατ. του αντίστοιχου εννιαμήνου του 2002, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 43%, σε σχέση με το 2002.

Η κίνηση των ταχυδρομικών αντικειμένων το εννιάμηνο του 2003 αυξήθηκε κατά 2,15% ανερχόμενη σε 482 εκατομμύρια αντικείμενα, έναντι 472 εκατ. αντικειμένων από την αντίστοιχη περίοδο του 2002.



Το νέο θεσμικό καθεστώς της λειτουργίας του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου ως Ανώνυμη Εταιρεία προσδιορίστηκε με τον νόμο 3082/02, ο οποίος ήδη εφαρμόζεται σταδιακά. Ο νόμος προσδιορίζει τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, με αναφορά στον κοινωνικό του ρόλο, καθορίζει το καταστατικό του πλαίσιο και ρυθμίζει θέματα λειτουργίας του, καθώς και εργασιακά θέματα του προσωπικού του.

Ταυτόχρονα, το Ταμιευτήριο άλλαξε πρόσωπο. Εκσυγχρονίστηκε αξιοποιώντας όλες τις σύγχρονες τεχνολογίες και προσέφερε νέα, φιλικά στον καταναλωτή, χρηματοπιστωτικά προϊόντα:

- ▶ Ολοκληρώθηκε η on-line σύνδεση και των 135 Καταστημάτων. Ολόκληρο πλέον, το δίκτυο του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου λειτουργεί στο περιβάλλον αυτό.
- ▶ Εγκαταστάθηκαν και λειτουργούν 51 ATM σε ισόριθμα Καταστήματα του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου. Σε εξέλιξη είναι ο διαγωνισμός για την προμήθεια 100 επιπλέον ATM, με στόχο την καθολική κάλυψη όλου του δικτύου του Ταμιευτηρίου, αλλά και επιλεγμένων γραφείων του ΕΛΤΑ.
- ▶ Αυξήθηκαν οι χορηγήσεις Πιστωτικών Καρτών (VISA CLASSIC, VISA GOLD), καθώς και της Χρεωστικής Κάρτας (VISA ELECTRON), οι οποίες αριθμούν σήμερα 40.000 κάρτες και, όπως αποδεικνύεται, είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς στο κοινό. Σύντομα, μάλιστα, θα κυκλοφορήσει η συλλεκτική κάρτα Philatelic VISA για τους 25.000 φιλοτελιστές πελάτες του ΕΛΤΑ. Οι νέες κάρτες, αρχής γενομένης από την VISA gold, θα φέρουν ενσωματωμένο chip, σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές.
- ▶ Ξεκίνησε τη λειτουργία της η κοινή θυγατρική Εταιρεία Διαχείρισης Αμοιβαίων Κεφαλαίων «Α.Ε.Δ.Α.Κ. Τ.Τ. - ΕΛΤΑ» και ήδη από τα Καταστήματά Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου 3 διατίθενται Αμοιβαία Κεφάλαια (Διαχείρισης Διαθεσίμων, Ομολογίων Εσωτερικού και Μικτό Εσωτερικού).

Από τον Απρίλιο του 2003, και μετά την ολοκλήρωση της μηχανογραφικής υποστήριξης των στεγαστικών δανείων, διατίθενται στεγαστικά δάνεια, πέραν των δημοσίων υπαλλήλων και σε ιδιώτες, με ανταγωνιστικά επιτόκια.

- ▶ Συνεχίστηκε η σταδιακή εφαρμογή της Σύμβασης Συνεργασίας μεταξύ του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου και του ΕΛΤΑ, για την καλύτερη και αποτελεσματικότερη αξιοποίηση του κοινού τους δικτύου. Ήδη ο ΕΛΤΑ διαθέτει από το δίκτυό του πιστωτικές κάρτες και σύντομα θα προωθήσει στεγαστικά δάνεια και αμοιβαία κεφάλαια.



Ανοδικά οικονομικά αποτελέσματα

Τα οικονομικά αποτελέσματα του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, για το έτος 2002, ήταν και πάλι ανοδικά, όπως και αυτά του προηγούμενου έτους. Τα κέρδη για το 2002 ανήλθαν στο ποσό των €274 εκατ. (€ 214 εκατ. το 2001), οι καταθέσεις στο ποσό των €9 δις και οι χορηγήσεις στο ποσό των €1,76 δις. Οι προβλέψεις για το έτος 2003 είναι και πάλι θετικές, με τα κέρδη να φτάνουν τα €300 εκατ. και τις χορηγήσεις να εμφανίζουν μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 20%.

Για το 2004, το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο προβλέπεται να συνεχίσει την ανοδική του πορεία μέσα στο γενικότερο οικονομικό περιβάλλον της χώρας και προετοιμάζεται για την πιστοποίησή του ως πλήρους Τραπεζικού Ιδρύματος από την Τράπεζα της Ελλάδος.



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ως πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα εφάρμοσε και μετέφερε στο εθνικό της δίκαιο το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. για τις τηλεπικοινωνίες. Έτσι, από την 1.1.2001, η ελληνική τηλεπικοινωνιακή αγορά απελευθερώθηκε πλήρως.



Απελευθέρωση και ανταγωνισμός προς όφελος όλων

Στο πλαίσιο του ως άνω νόμου εκδόθηκε πλήθος κανονιστικών πράξεων, απαραίτητων για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς. Έτσι, καθορίστηκε, μεταξύ άλλων, το φάσμα και ο αριθμός των αδειών για τις άδειες κινητής τηλεφωνίας 3ης «γενιάς», καθώς και της σταθερής ασύρματης πρόσβασης.

Η αγορά των τηλεπικοινωνιών στη χώρα μας λειτουργεί, πλέον, ανταγωνιστικά. Παρά τη σημαντική θέση και το μέγεθος του ΟΤΕ, ήδη μεγάλος αριθμός ιδιωτικών τηλεπικοινωνιακών επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στο ίδιο πεδίο. Η απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης όσων επιχειρήσεων επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, ήταν καθοριστικός παράγων των εξελίξεων.

Έως τις 30.9.2003 είχαν συνολικά χορηγηθεί 305 γενικές και ειδικές άδειες τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών. Η επιχειρηματική δράση των κατόχων των αδειών αυτών, συμβάλλει στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού στο πεδίο των τηλεπικοινωνιών. Με τη σειρά του, η ανάπτυξη

του ανταγωνισμού αποφέρει καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών, μεγαλύτερη ποσότητα και νέες καινοτόμες υπηρεσίες, και εν τέλει καλύτερες τιμές. Η αύξηση του ανταγωνισμού είχε, τέλος, θετική επίδραση στον όγκο των επενδύσεων και την απασχόληση. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι κατά την πρώτη, ακόμη, τριετία μετά την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς, δημιουργήθηκαν 4000 νέες θέσεις εργασίας.

Χάρη στον ανταγωνισμό, οι τιμές σταθερής τηλεφωνίας του ΟΤΕ σημείωσαν σημαντική μείωση.

Στην κινητή τηλεφωνία υπάρχουν ήδη τέσσερις σοβαροί παροχείς υπηρεσιών και καταγράφεται σημαντικός ανταγωνισμός μεταξύ τους. Η αγορά της κινητής τηλεφωνίας προηγήθηκε χρονικά αυτής της σταθερής τηλεφωνίας στο επίπεδο της απελευθέρωσης και αποτέλεσε τον προάγγελο των ευεργετικών εξελίξεων, έχει ο ανταγωνισμός και για τη σταθερή τηλεφωνία.

Οι μειώσεις τιμών της κινητής τηλεφωνίας υπολογίζονται σε ποσοστά από 10% έως 40% για διάφορες κατηγορίες τιμολογίων την τελευταία τριετία.

Άλλες κρίσιμες επιλογές

Η προώθηση της ευρυζωνικής υποδομής και της μετάβασης στην ψηφιακή εκπομπή, που είναι δύο βασικές παράμετροι για την ανάπτυξη της Κοινωνίας της Πληροφορίας, είναι από τις κύριες επιλογές της Γενικής Διεύθυνσης Επικοινωνιών.

Επιπλέον, οριστικοποιήθηκε ο χάρτης των ραδιοφωνικών συχνοτήτων για τον νομό Αττικής. Με την ίδια απόφαση καθορίστηκαν και οι θέσεις εκπομπής των ιδιωτικών ραδιοφωνικών σταθμών, στις οποίες θα εγκατασταθούν τα «πάρκα» κεραιών και εκδόθηκε κανονισμός για τα μέτρα προφύλαξης του κοινού από τις ακτινοβολίες, που εκπέμπονται από τις διάφορες κεραιές σταθμών ραδιοεπικοινωνιών.

Δημιουργήθηκαν οι κατάλληλες υποδομές για την έναρξη ουσιαστικών ελέγχων της αγοράς (έλεγχος τεχνικών φακέλων και εργαστηριακών μετρήσεων) για την Ηλεκτρομαγνητική Συμβατότητα.



Τα ευρυζωνικά δίκτυα αποτελούν τεχνολογική καινοτομία, η οποία θα επιτρέψει σε κάθε πολίτη, ως καταναλωτή και ως χρήστη, την άμεση, ταχύτατη και με χαμηλό κόστος πρόσβαση στο Διαδίκτυο, σε υπηρεσίες επικοινωνίας καθώς και σε υπηρεσίες τηλε-εκπαίδευσης, τηλε-εργασίας, τηλε-ιατρικής κ.λ.π. Η συνολική επένδυση στον τομέα των ευρυζωνικών δικτύων, μέρος της οποίας χρηματοδοτείται από το Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης, θα υπερβεί τα €220 εκατ.



Το νέο κοινοτικό πλαίσιο για τις ηλεκτρονικές επικοινωνίες



Το Υ.Μ.Ε. φρόντισε, ώστε να προετοιμαστεί εγκαίρως η ενσωμάτωση του νέου κοινοτικού πλαισίου ηλεκτρονικών επικοινωνιών στο ελληνικό δίκαιο.

Πρόκειται για πέντε νέες Οδηγίες, που αφορούν στις «ηλεκτρονικές επικοινωνίες», σε κάθε, δηλαδή, μέσο, που επιτρέπει την ηλεκτρονική επικοινωνία, όπως το τηλέφωνο, αλλά και η αμφίδρομη τηλεόραση ή ο ηλεκτρονικός υπολογιστής. Οι νέες Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβάλλουν τη διαφάνεια και αντικειμενικότητα όλων των διαδικασιών, προβλέποντας δημόσια διαβούλευση πριν από τη λήψη κάθε κρίσιμης απόφασης της διοίκησης. Έτσι, διευκολύνουν την αδειοδότηση των επιχειρή-

σεων, που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στην αγορά, θεσμοθετούν δίκαια και ισομερή πρόσβαση στα δίκτυα επικοινωνιών και διασφαλίζουν, παράλληλα, την ελάχιστη υπηρεσία για όλους, καθώς και τα δικαιώματα των χρηστών-καταναλωτών.

Στο υπό διαμόρφωση νομοσχέδιο προβλέπεται, ακόμη, η υποχρεωτική συνεγκατάσταση των κεραιών τρίτης «γενιάς» με τις ήδη υφιστάμενες κεραιές, ώστε να μην αυξηθεί ο συνολικός αριθμός ιστών κεραιών.

Επίσης, προβλέπονται συγκεκριμένοι και ιδιαίτερα αυστηροί κανόνες για την τοποθέτηση των κεραιών εντός κατοικημένων περιοχών.



Εθνική επιτροπή τηλεπικοινωνιών & ταχυδρομείων (ΕΕΤΤ)

Η ΕΕΤΤ είναι η Εθνική Ρυθμιστική Αρχή, η οποία επιβλέπει και ρυθμίζει την τηλεπικοινωνιακή αγορά και την αγορά των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Στοιχεί στην προώθηση της ανάπτυξης της αγοράς, την εξασφάλιση της ομαλής της λειτουργίας, στο πλαίσιο του υγιούς ανταγωνισμού και της διασφάλισης των συμφερόντων των χρηστών.

Η ΕΕΤΤ είναι διοικητικά αυτοτελής και οικονομικά ανεξάρτητη. Η λειτουργία της ξεκίνησε το καλοκαίρι του 1995 και με τον Ν. 2867/2000 ενισχύθηκε ο εποπτικός, ελεγκτικός και ρυθμιστικός της ρόλος.

Σήμερα, ανάμεσα σε άλλα, ρυθμίζει όλα τα θέματα, που αφορούν στις Γενικές και Ειδικές άδειες, καθορίζοντας τους όρους και διεξάγοντας (όπου προβλέπεται) τους σχετικούς διαγωνισμούς.

Επίσης, καθορίζει τις αρχές κοστολόγησης και τιμολόγησης για την πρόσβαση και χρήση του Τοπικού Βρόγχου, των Μισθωμένων Γραμμών και της Διασύνδεσης, με την έκδοση σχετικών κανονισμών.

Εναλλακτικά τηλεπικοινωνιακά δίκτυα



Μία από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες, που ανέλαβε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών την τελευταία διετία, είναι η θεσμοθέτηση διαδικασιών οι οποίες επιτρέπουν με απόλυτη διαφάνεια την αδειοδότηση οποιουδήποτε επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί στην αγορά των Τηλεπικοινωνιών. Για την εκπλήρωση του στόχου αυτού ιδρύθηκε η εταιρεία Εναλλακτικά Τηλεπικοινωνιακά Δίκτυα (ΕΤΗΔΙ Α.Ε.), στην οποία συμμετέχουν οι εταιρείες ΟΣΕ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ (Αττικό Μετρό Λειτουργίας), ΤΡΑΜ και ΕΥΔΑΠ. Ως εναλλακτικά δίκτυα νοούνται οποιεσδήποτε τηλεπικοινωνιακές υποδομές, εκτός του δικτύου του ΟΤΕ.

Η ανάπτυξη εναλλακτικών δικτύων, με έμφαση στα δίκτυα οπτικών ινών, αποτελεί προϋπόθεση περαιτέρω ανάπτυξης της αγοράς και ασφα-

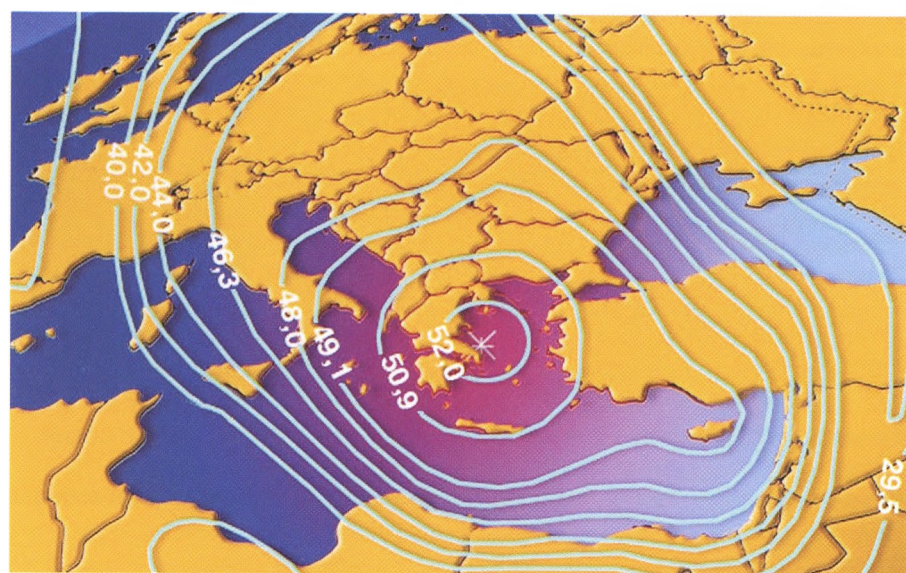


λή μέθοδο προσαρμογής της στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Τα δίκτυα οπτικών ινών παρέχουν τον «κορμό» ο οποίος απαιτείται για την υποστήριξη, αφενός, των ήδη υπάρχουσων τεχνολογιών και αφετέρου, εκείνων που θα αναπτυχθούν και, θα χρησιμοποιηθούν στο μέλλον. Έτσι ισχυροποιείται το μέλλον των τηλεπικοινωνιών, με παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών μεγάλης έκτασης, κάτι που ήδη απαιτεί και θα συνεχίσει να ζητά εντονότερα στο μέλλον η τηλεπικοινωνιακή αγορά.



Η εφαρμογή των νέων επιτευγμάτων της τεχνολογίας στις επικοινωνίες και η δημιουργία σύγχρονων υποδομών αποτελούν, τα τελευταία χρόνια, το περιβάλλον των στόχων μας, στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.



Κάθε πολιτική απόφαση, κάθε πλαίσιο δράσης και κάθε επιμέρους πρωτοβουλία μας, έχει μία και μόνη αποστολή:

Να συντελούμε καθημερινά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής του πολίτη, σε μία Ελλάδα η οποία αλλάζει με γοργούς ρυθμούς.

Τηλεπικοινωνίες

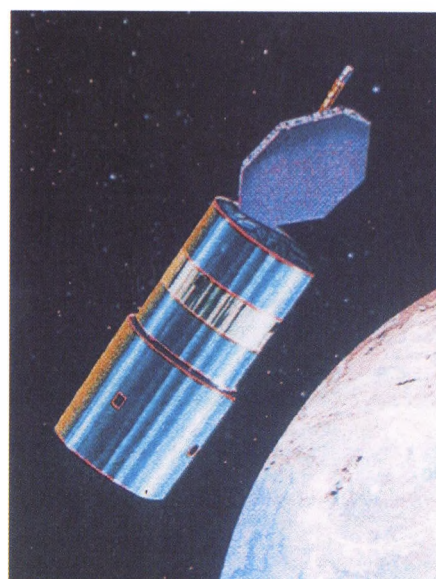
Ο Νόμος 2867/2000, που άλλαξε τα πάντα στις τηλεπικοινωνίες.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατανόησε γρήγορα τις προοπτικές του κλάδου για την ελληνική οικονομία. Ανταποκρινόμενο άμεσα στις πανευρωπαϊκές και διεθνείς συνθήκες απελευθέρωσης των αγορών, κατάρτησε το κρατικό μονοπώλιο στις τηλεπικοινωνίες και καθόρισε, χωρίς χρονοτριβή, το θεσμικό πλαίσιο για τη δραστηριοποίηση ιδιωτικών εταιρειών.

Παράλληλα, όμως, δημιούργησε ελεγκτικούς μηχανισμούς, προκειμένου η λειτουργία της νέας αγοράς να μην καταστεί ασύδοτη και να διασφαλιστούν οι βασικές υπηρεσίες προς όλους. Δεκάδες ρυθμίσεις και κανονιστικές διατάξεις έχουν εκδοθεί από τότε, διατηρώντας έτσι την ισορροπία στον κλάδο. Μάλιστα, δεν είναι λίγες οι φορές, που η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων, η ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή, έχει εναντιωθεί στα συμφέροντα του Ο.Τ.Ε. ή όποιου άλλου οργανισμού, ακυρώνοντας αδικαιολόγητες αυξήσεις ή ζητώντας αιτιολογημένα μειώσεις τιμοκαταλόγων.

Τα προγράμματα αποκρτικοποίησης, καθώς και οι δημοπρατήσεις αδειών σε παροχές υπηρεσιών επικοινωνιών, απέδωσαν κατά την τελευταία τριετία, δημόσια έσοδα €3 δισ. (ποσό πλέον του ενός τρισεκατομμυρίου δραχμών).

Έως την 9η Σεπτεμβρίου 2003, δόθηκαν έξι άδειες σταθερής ασύρματης πρόσβασης, η τέ-



ταρτη άδεια κινητής τηλεφωνίας 2ης γενιάς, τρεις άδειες κινητής τηλεφωνίας 3ης γενιάς, η άδεια για τον δορυφόρο Hellas Sat, 246 Γενικές Άδειες παροχής υπηρεσιών και 59 Ειδικές Άδειες εκμετάλλευσης δικτύων και παροχής φωνητικής τηλεφωνίας. Αντλήθηκαν, περίπου, €760 εκατ. (περίπου 260 δισ. δρχ.), χωρίς να δημιουργηθεί ο παραμικρός θόρυβος, αφού ακολουθήθηκαν διαφανείς διαδικασίες, που κανείς δεν αμφισβήτησε.

Επιπροσθέτως, το πρόγραμμα αποκρτικοποίησης του Υπουργείου Μεταφορών απέδωσε το 2001 περίπου €2 δισ. (650 δισ. δρχ.) από την έκδοση προμετόχων του ΟΤΕ, και άλλα €500 εκατ. (165 δισ. δρχ.) από τη διάθεση του 8% των μετοχών του ΟΤΕ, τον Ιούνιο 2002.

Τα συνολικά έσοδα προσεγγίζουν τα €3 δισ. (1 τρισ δρχ.) και συμβάλλουν στη μεγάλη κοινή προσπάθεια για τη μείωση του δημοσίου χρέους.



Η Ελλάδα αποκτά τον δικό της ανεξάρτητο τηλεπικοινωνιακό δορυφόρο

Ο δορυφόρος Hellas-Sat εισάγει την Ελλάδα στις χώρες, που έχουν παρουσία στο Διάστημα και αποτελεί στρατηγική επιλογή, η οποία αναμένεται να προσφέρει στη χώρα μας σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα σε πολιτικό, οικονομικό και τεχνολογικό επίπεδο. Η εκτόξευση του Hellas-Sat έγινε με επιτυχία, την Άνοιξη του 2003, από το ακρωτήριο Κανάβεραλ, και ήδη ο δορυφόρος προσφέρει της υπηρεσίες του. Η άδεια λειτουργίας του είναι για 20 έτη και για το διάστημα αυτό το Ελληνικό Δημόσιο έχει λάβει ως αντάλλαγμα την ελεύθερη χρήση 3 αναμεταδοτών, με σκοπό αυτοί να χρησιμοποιηθούν για την εθνική άμυνα, την παροχή υπηρεσιών τηλε-ιατρικής και τηλε-εργασίας, καθώς και οικονομικό αντάλλαγμα €1.000.000.0 Hellas-Sat καλύπτει ολόκληρη την Ελλάδα, την Κύπρο και άλλες ακόμη 25 χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου, της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής. Διαθέτει, συνολικά, 30 αναμεταδότες, μοιρασμένους σε σταθερές και κινητές δέσμες. Από αυτούς, οι 18 καλύπτουν ολόκληρη την Ευρώπη, ενώ οι υπόλοιποι 12 έχουν τη δυνατότητα να καλύψουν τη Μέση Ανατολή, την Αφρική και τη Νοτιανατολική - Κεντρική Ασία. Εξετάζεται, άλλωστε, το ενδεχόμενο εκτόξευσης και δεύτερου ελληνικού δορυφόρου.



Η δική μας πολυεθνική

100.000.000 καταναλωτές !

Ο ΟΤΕ είναι η "δική μας" πολυεθνική εταιρεία. Απευθύνεται σε 100 εκατομμύρια καταναλωτές σε όλο τον κόσμο, δραστηριοποιούμενος στην πλέον αναπτυσσόμενη αγορά του πλανήτη, τις τηλεπικοινωνίες, λειτουργώντας με αποκλειστικά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Η διεθνής επενδυτική στρατηγική, που ακολούθησε ο ΟΤΕ τα τελευταία χρόνια, μετέβαλε τον Οργανισμό σε επιχείρηση-γίγαντα, με συμμετοχές, επενδύσεις και δραστηριότητες στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Ήδη από το 1997, ο ΟΤΕ αξιοποίησε έγκαιρα τη χαμηλή - έως τότε - διεύθυνση τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και προϊόντων στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και επένδυσε στις δυναμικές προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης τους. Έτσι, προχώρησε σε εξαγορά σημαντικών μεριδίων των τηλεπικοινωνιακών τους οργανισμών. Εκτιμάται, ότι το 2004, το 20% των εσόδων του Οργανισμού θα προέρχεται από τις διεθνείς του επενδύσεις. Σήμερα, οι διεθνείς επενδύσεις του ΟΤΕ εξαπλώνονται μέσω θυγατρικών εταιρειών στις ακόλουθες χώρες:

- ▶ Στη Ρουμανία, όπου κατέχει το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών 54% της Romtelecom.
- ▶ Στη Βουλγαρία, όπου το 2001 απέκτησε τη

δεύτερη άδεια κινητής τηλεφωνίας και ίδρυσε την Globul, εταιρεία η οποία έχει ήδη πάνω από 800.000 συνδρομητές.

- ▶ Στη Σερβία, κατέχοντας το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της Telecom Serbia.
- ▶ Στην Αρμενία, όπου κατέχει το 90% του μετοχικού κεφαλαίου της Armentel.
- ▶ Στην Αλβανία, όπου κατέχει το 80% της αλβανικής εταιρείας κινητής τηλεφωνίας AMC, η οποία ήδη έχει ξεπεράσει τους 580.000 συνδρομητές.
- ▶ Στην Ιορδανία, όπου κατέχει το 50% της κοινοπραξίας Trans-Jordan Telecommunications Services, στην οποία έχει χορηγηθεί η άδεια εγκατάστασης και εκμετάλλευσης καρτοτηλεφώνων για 15 χρόνια.
- ▶ Στην ΠΓΔΜ, όπου το 2002 απέκτησε άδεια κινητής τηλεφωνίας και ίδρυσε την εταιρεία COSMOFON, που αριθμεί ήδη πάνω από 50.000 συνδρομητές.

Στον όμιλο ΟΤΕ ανήκουν και αρκετές θυγατρικές εταιρείες ιδιαίτερα κερδοφόρες, όπως οι Cosmote, OTEnet, InfOTE και CosmoONE.

Σύμφωνα με μετριοπαθείς υπολογισμούς, οι επενδύσεις του ΟΤΕ, κατά τα επόμενα χρόνια, αναμένεται να ξεπεράσουν τα €9 δισ., ενώ ο Οργανισμός θα συνεχίσει να πρωτοστατεί στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών, στην εκπαίδευση προσωπικού, καθώς και στην αύξηση του αριθμού των εργαζομένων.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ

Η άσκηση της Ελληνικής Προεδρίας, το πρώτο εξάμηνο του 2003, υπήρξε για το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μία πολυσήμαντη επιτυχία.

Κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας, ολοκληρώθηκαν ή προωθήθηκαν προς υλοποίηση περισσότερα θέματα απ' όσα οποιαδήποτε άλλη Προεδρία πέτυχε να προωθήσει τα τελευταία έτη στους τομείς των Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στις Μεταφορές, προωθήθηκαν 10, συνολικά, θέματα από τα οποία τα κυριότερα είναι τα εξής:

- ▶ Επίτευξη πολιτικής συμφωνίας σχετικά με τη δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους.
- ▶ Συμφωνία για τις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις, που θα επιτρέψει στην Κοινότητα να διαπραγματεύεται σαν μια οντότητα με τις τρίτες χώρες.
- ▶ Αποφασίσθηκαν τα έργα προτεραιότητας για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, στα οποία εντάχθηκαν και τα έργα ελληνικού ενδιαφέροντος «Δυτικός Σιδηροδρομικός άξονας» και «Θαλάσσιος Διάδρομος Ιονίου Αδριατικής».
- ▶ Προώθηση του προγράμματος Galileo για την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης με την έγκριση της διαπραγματευτικής εντολής για τις διαπραγματεύσεις Ε.Ε. – Κίνας.
- ▶ Επίτευξη πολιτικής συμφωνίας σε θέματα αεροπορικών μεταφορών, όπως ασφάλεια αεροσκαφών τρίτων χωρών slots και αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.

Στις Επικοινωνίες, επιτεύχθηκε το σύνολο των στόχων, που είχαν τεθεί για τους τομείς των Τηλεπικοινωνιών και της Κοινωνίας της Πληροφορίας. Πιο συγκεκριμένα:

- ▶ Ενισχύθηκε η προοπτική ανάπτυξης της τρίτης «γενιάς» κινητής τηλεφωνίας.
- ▶ Παρατάθηκε η διάρκεια του προγράμματος για την ασφαλέστερη χρήση του διαδικτύου.
- ▶ Εξασφαλίστηκε συντονισμένη διαπραγματευτική θέση των Κρατών - Μελών κατά την προετοιμασία των Παγκοσμίων Διασκέψεων για την Κοινωνία της Πληροφορίας.

Στις Ραδιοεπικοινωνίες:

- ▶ Τέθηκαν τα θεμέλια για τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών μέσω της υιοθέτησης ενός γενικού πλαισίου.





ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

