

# Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών

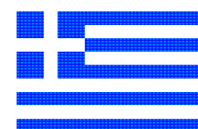
**2014 - 2025**

**Νοέμβριος 2014**



Ευρωπαϊκή Ένωση

Η δράση αυτή χρηματοδοτήθηκε από τον Άξονα  
Προτεραιότητας ΙΓ΄ (Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής  
Αξόνων Προτεραιότητας Ταμείου Συνοχής) του  
Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της  
Προσπελασιμότητας», 2007-2013



Ελληνική Δημοκρατία



## Πίνακας Περιεχομένων

Πίνακας Περιεχομένων	2
Κατάλογος Πινάκων	4
1. Εισαγωγή	5
2. Διάγνωση Υπάρχουσας Κατάστασης	9
2.1. Συγκριτική Αξιολόγηση Ελληνικού Συστήματος Μεταφορών	9
2.1.1. Δείκτες Αξιολόγησης	9
2.1.2. Σιδηροδρομικές Μεταφορές	10
2.1.3. Οδικές Μεταφορές	12
2.1.4. Θαλάσσιες Μεταφορές - Λιμάνια	16
2.1.5. Αερομεταφορές	18
2.1.6. Απασχόληση στις Μεταφορές	20
2.1.7. Εκπομπές / Κατανάλωση Ενέργειας	21
2.1.8. Ατυχήματα	23
2.1.9. Προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία	25
2.2. Αποτελέσματα Προηγούμενων Χρηματοδοτικών Περιόδων	26
2.3. Βασικές Ανισότητες, Προβλήματα, Αναπτυξιακά Κενά	31
2.3.1. Σιδηροδρομικές Μεταφορές	32
2.3.2. Οδικές Μεταφορές	32
2.3.3. Θαλάσσιες Μεταφορές	33
2.3.4. Αερομεταφορές	33
2.3.5. Αστικές Συγκοινωνίες	34
2.3.6. Οριζόντια Θέματα	35
2.4. Ανάλυση SWOT	35
3. Στρατηγικοί Στόχοι	40
3.1. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)	40
3.2. Στόχοι Λευκής Βίβλου	41
3.3. Θεματικοί Στόχοι «ΕΥΡΩΠΗ 2020»	42
3.4. Στόχοι Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών	42
4. Προτεραιότητες Πολιτικής	45
5. Διαβούλευση με Περιφέρειες	49
6. Διαμόρφωση ΣΠΕΜ	56
6.1. Διαδικασία Διαμόρφωσης ΣΠΕΜ	56
6.2. Σιδηροδρομικές Μεταφορές	58
6.3. Οδικές Μεταφορές	61
6.4. Θαλάσσιες Μεταφορές	63
6.5. Αερομεταφορές	65

6.6. Αστικές Συγκοινωνίες.....	67
6.6.1. Αττική .....	67
6.6.2. Εκτός Αττικής.....	69
6.7. Κέντρα Συνδυασμένων Μεταφορών .....	69
6.8. Οριζόντιες Δράσεις .....	70
6.8.1. Ασφάλεια στις Μεταφορές.....	70
6.8.2. Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον .....	72
6.8.3. Βελτίωση Προσβασιμότητας .....	72
7. Καθορισμός Καταλόγου Έργων Προς Χρηματοδότηση	73
7.1. Καθορισμός – Επιλογή Κριτηρίων Αξιολόγησης .....	75
7.2. Στάθμιση Κριτηρίων.....	77
7.3. Βαθμολόγηση Έργων και Προγραμμάτων .....	78
8. Σύνοψη Πορισμάτων ΣΜΠΕ - Αξιοποίηση Αποτελεσμάτων Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης - Παρακολούθηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων	91
8.1. Μεθοδολογία εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.....	91
8.2. Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Στόχων .....	92
8.3. Σύγκριση Εναλλακτικών Λύσεων .....	95
8.4. Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο ΣΠΕΜ .....	97
8.5. Σύνοψη της αξιολόγησης των επιπτώσεων του ΣΠΕΜ .....	97
8.6. Διαφοροποιήσεις του Στρατηγικού Πλαισίου από τη διαδικασία της διαβούλευσης της ΣΜΠΕ .....	100
8.7. Περιβαλλοντικοί όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις για την υλοποίηση του Στρατηγικού Πλαισίου .....	102
8.8. Σύστημα παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του Πλαισίου.....	104
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Χάρτες	107
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Διαβούλευση ΣΠΕΜ - Αποτελέσματα Διαβούλευσης με Περιφέρειες	110
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: Στοιχεία Προτεινόμενων Έργων ΣΠΕΜ	130
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: Έργα Τριετίας – Λοιπά Έργα	131

## Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1:	Χαρακτηριστικά Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου (χλμ.)	10
Πίνακας 2:	Σύγκριση Σιδηροδρομικών Δεικτών Επιλεγμένων Χωρών ΕΕ	11
Πίνακας 3:	Σιδηροδρομικές Μεταφορές επιβατών (δισ επιβατο-χλμ)	11
Πίνακας 4:	Σιδηροδρομικές Εμπορευματικές Μεταφορές (δισ τόνο-χλμ)	12
Πίνακας 5:	Συγκριτικά Στοιχεία Ελληνικού Οδικού Δικτύου	14
Πίνακας 6:	Εμπορευματικές Οδικές Μεταφορές (δισ τονο-χλμ)	14
Πίνακας 7:	Οδικές Επιβατικές Μεταφορές (δισ επιβατο-χλμ)	15
Πίνακας 8:	Προτίμηση Μέσου Χερσαίων Επιβατικών Μεταφορών (2010)	16
Πίνακας 9:	Σύγκριση Οδικών / Θαλάσσιων Μεταφορών - ΕΕ	16
Πίνακας 10:	Κίνηση στα Ελληνικά Λιμάνια (Επιβάτες)	16
Πίνακας 11:	Ροή Επιβατών σε Λιμάνια (από ξένες χώρες)	17
Πίνακας 12:	Δείκτης Αποδοτικότητας Λιμανιών (2002)	17
Πίνακας 13:	Αερομεταφορές Εμπορευμάτων (τόνοι)	19
Πίνακας 14:	Επιβατικές Αερομεταφορές (επιβάτες)	19
Πίνακας 15:	Απασχόληση ανά Μέσο Μεταφοράς (χιλιάδες εργαζόμενοι, 2010)	20
Πίνακας 16:	Εκπομπές Αερίων Ρύπων – Τομέας Μεταφορών (εκατ. τόνοι CO <sub>2</sub> )	22
Πίνακας 17:	Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (Ντίτζελ) και Βιοαερίου	23
Πίνακας 18:	Θανατηφόρα Ατυχήματα Ελλάδα / ΕΕ	23
Πίνακας 19:	Ατυχήματα με Νεκρούς κατά Μέσο (ανά δισ Επιβατο-χλμ)	24
Πίνακας 20:	Θάνατοι σε Οδικά Ατυχήματα	25
Πίνακας 21:	Ανάλυση SWOT	38
Πίνακας 22:	Κόστος κατά Μεταφορικό Τομέα Σεναρίων ΣΠΕΜ (€)	58
Πίνακας 23:	Διαδικασία Πολυκριτηριακής Ανάλυσης	74
Πίνακας 24:	Αξιολόγηση «Ωρίμανσης» Έργου	75
Πίνακας 25:	Κατανομή Έργων κατά Μέγεθος Προϋπολογισμού	77
Πίνακας 26:	Συντελεστές Βαρύτητας Κριτηρίων Αξιολόγησης	77
Πίνακας 27:	Συσχετισμός Περιβαλλοντικών Στόχων και Θεματικών τομέων	94
Πίνακας 28:	Πίνακας Σημαντικότερων Επιπτώσεων	98

## 1. Εισαγωγή

Στα πλαίσια διαμόρφωσης του «Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014 – 2020» για τις ανάγκες προετοιμασίας της Ε' Προγραμματικής Περιόδου, έχει τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση - ΕΕ), ως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων η ικανοποίηση σχετικών «εκ των προτέρων αιρεσιμοτήτων» (ex-ante conditionalities).

Σχετική αιρεσιμότητα για τον τομέα των μεταφορών, αποτελεί η ύπαρξη συνολικού/ών σχεδίου/ων ή πλαισίου/ων για τις επενδύσεις μεταφορών το οποίο ικανοποιεί τις νομικές απαιτήσεις για στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση και το οποίο καθορίζει:

- τη συμβολή στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων:
  - ο των προτεραιοτήτων για επενδύσεις: στο βασικό ΔΕΔ-Μ και στο αναλυτικό δίκτυο όπου προβλέπονται επενδύσεις από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής· και
  - ο δευτερογενείς συνδέσεις·
- μία σειρά ρεαλιστικών και ώριμων έργων για τα οποία προβλέπεται στήριξη από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής·

Παράλληλα απαιτείται η λήψη μέτρων για να εξασφαλιστεί η ικανότητα των ενδιάμεσων φορέων και των δικαιούχων να παράγουν την προαναφερθείσα σειρά έργων.

Η κλασική μέθοδος διαμόρφωσης ενός Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών (ΕΣΜ), που να αφορά σε έναν σχετικά απομακρυσμένο χρονικό ορίζοντα (στις περισσότερες περιπτώσεις εικοσαετία αλλά και τριακονταετία), περιλαμβάνει συνήθως τα εξής επί μέρους στάδια:

- Το στάδιο εκτεταμένης συλλογής στοιχείων τόσο με έρευνες πεδίου (π.χ. έρευνες με συνεντεύξεις παρά την οδό από οδηγούς οχημάτων ή σε χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς) όσο και με συλλογή στατιστικών στοιχείων που διατίθενται από φορείς λειτουργίας και εκμετάλλευσης (π.χ. αεροπορικές εταιρείες, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κλπ).
- Το στάδιο επεξεργασίας στοιχείων και διαμόρφωσης και σχολιασμού της «Υπάρχουσας Κατάστασης του Συστήματος Μεταφορών».
- Το στάδιο διαμόρφωσης των μεταφορικών μοντέλων με τα οποία προσομοιώνεται η τρέχουσα λειτουργία του μεταφορικού συστήματος μέσω της διαδικασίας ρύθμισης (calibration).
- Το στάδιο καθορισμού των στρατηγικών στόχων και των μεταφορικών πολιτικών στα οποία θα πρέπει να αντιστοιχεί και να ανταποκρίνεται το υπό σύνταξη ΕΣΜ.
- Το στάδιο διαμόρφωσης εναλλακτικών ΕΣΜ τα οποία όλα να είναι συμβατά και να ανταποκρίνονται (σε διαφορετικό βεβαίως βαθμό το κάθε ένα) στους τεθέντες στόχους και πολιτικές.
- Το στάδιο διαμόρφωσης των κριτηρίων αξιολόγησης εναλλακτικών ΕΣΜ και επιλογής του προτεινόμενου. Τα κριτήρια συνήθως αποτελούν μίγμα ποσοτικών (π.χ. λόγος οφέλους / κόστος κλπ) αλλά και ποιοτικών (π.χ. κοινωνικές και χωροταξικές επιπτώσεις κλπ) δεικτών.

- Το στάδιο συγκριτικής αξιολόγησης των εναλλακτικών ΕΣΜ με χρήση των ρυθμισμένων ήδη μεταφορικών μοντέλων (forecasting) και επιλογής του βέλτιστου – προτεινόμενου.
- Το στάδιο λεπτομερέστερης επεξεργασίας του προτεινόμενου ΕΣΜ, της διαμόρφωσης επενδυτικών προγραμμάτων ενδιάμεσων χρονικών οριζόντων και της λεπτομερέστερης αποτίμησής του σε σχέση με μία σειρά επιλεγμένων παραμέτρων.

Η διαμόρφωση ΕΣΜ είναι σε κάθε περίπτωση απαραίτητη και για εθνικούς λόγους και έχει ήδη προγραμματισθεί η εκπόνησή του στο προσεχές μέλλον.

Στα πλαίσια όμως εκπλήρωσης της τεθείσας αιρεσιμότητας θεωρείται επαρκής ικανοποίησή της η διαμόρφωση **Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ)**, το οποίο αν και δεν περιλαμβάνει την εκτεταμένη συλλογή στοιχείων μέσω ερευνών πεδίου και τη διαμόρφωση και χρήση συγκοινωνιακών μοντέλων, παρέχει τα απαιτούμενα ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

- Οι επενδύσεις στο Σύστημα Μεταφορών της Ε' ΠΠ εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο και εξυπηρετούν την λογική βελτίωσης ενός συστήματος που προωθεί πολιτικές και στόχους συμβατές με εκείνες που έχουν διαμορφωθεί από την ΕΕ.
- Είναι αρκετά ευέλικτο ώστε όταν στο μέλλον διαμορφωθεί το ΕΣΜ να είναι δυνατόν να γίνουν οι απαραίτητοι αναπροσανατολισμοί επενδύσεων χωρίς σημαντικά προβλήματα.

Τα παραπάνω εξασφαλίζονται κυρίως από την συνεξέταση και των κατωτέρω παραμέτρων:

- Τόσο ο χρονικός ορίζοντας του ΣΠΕΜ (2025) όσο και ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης έργων και δράσεων της Ε' ΠΠ (2014 – 2020) είναι, με όρους μεταφορικού σχεδιασμού, πλησίον στο σήμερα.
- Το ΣΠΕΜ βασίζεται κατά κύριο λόγο σε συγκεκριασμό ήδη εγκεκριμένων μελετών και πρόσφατων εξελίξεων ή τρεχουσών προσπάθειών όπως είναι η ολοκλήρωση διαμόρφωσης των ΔΕΔ-Μ αλλά και επί μέρους ειδικές μελέτες σχεδιασμού υποσυστημάτων.
- Το πρόγραμμα έργων και δράσεων πρόκειται να περιλάβει σε πολύ σημαντικό βαθμό πράξεις που είναι ήδη σε εξέλιξη (έργα γέφυρες με Δ' Προγραμματική Περίοδο).
- Ο συνολικός διαθέσιμος προϋπολογισμός (της Ε' ΠΠ) για έργα / δράσεις μεταφορών είναι σημαντικά περιορισμένος.

Συμπερασματικά, το ΣΠΕΜ καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των Μεταφορών της Χώρας για την Περίοδο 2014 – 2025 και καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες μεταφορές), όλους τους τύπους μεταφοράς (επιβάτες, εμπορεύματα) και γεωγραφικά όλες τις περιφέρειες της χώρας. Επίσης, καλύπτει - σε σχέση με τον προγραμματισμό των υποδομών μεταφορών - τη συμβολή στον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» σύμφωνα με τον Κανονισμό Διευρωπαϊκών Δικτύων, περιλαμβάνοντας:

- τις προτεραιότητες για επενδύσεις στο βασικό (core network) και στο αναλυτικό δίκτυο (comprehensive network) των ΔΕΔ-Μ, όπου σχεδιάζονται επενδύσεις από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) και λοιπά χρηματοδοτικά εργαλεία.

- τις επενδύσεις σε δευτερεύουσα διασυνδεσιμότητα.

Επίσης, καλύπτονται οι συνδέσεις των καθορισμένων κόμβων των ΔΕΔ-Μ και οι συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών των γειτονικών χωρών. Το ΣΠΕΜ περιέχει ειδική ανάλυση για όλα τα μεταφορικά μέσα.

Παράλληλα το ΣΠΕΜ καλύπτει την περιφερειακή διάσταση ανάπτυξης των μεταφορών υποδομών στον Ελληνικό χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες / προτεραιότητες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων της χώρας. Οι προτάσεις του ΣΠΕΜ αποτελούν υποσύνολο των προτάσεων των Ρυθμιστικών Σχεδίων των Περιφερειών και εκείνων των ευρύτερων αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης

Τέλος, το Στρατηγικό Πλαίσιο λαμβάνει υπόψη την συνολική επίδραση του τομέα των Μεταφορών στον ενεργειακό τομέα και περιλαμβάνει μέτρα για την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών και την αντιμετώπιση διοικητικών και τεχνικών προβλημάτων ειδικότερα σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια διαμόρφωσης του ΣΠΕΜ αναδείχθηκαν και οι περιορισμοί της ακολουθούμενης μεθοδολογίας και προέκυψαν προτάσεις ως προς τη συνέχιση της διαδικασίας σχεδιασμού. Δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθούν ποσοτικές μέθοδοι και στοιχεία στη σύνταξη του ΣΠΕΜ (μεταφορικά μοντέλα, επίκαιρα στοιχεία από πρόσφατες κυκλοφοριακές έρευνες και μετρήσεις), δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί ποσοτική σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων ανάπτυξης των δικτύων.

Παραμένει επομένως επίκαιρη και αναγκαία η σύνταξη μίας Γενικής Μελέτης Σχεδιασμού των Μεταφορών της χώρας που θα οδηγήσει στη σύνταξη ΕΣΜ και θα αφορά σε ένα ευρύτερο χρονικό ορίζοντα (τουλάχιστον 2035). Τα πορίσματα και οι προτάσεις της θα μπορούν να αξιοποιηθούν για επικαιροποίηση του προγραμματισμού μεταφορών αλλά και για την κάλυψη ειδικότερων αναγκών (όπως π.χ. η προώθηση πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ στα έργα μεταφορών).

Η παρούσα μελέτη παρουσιάζει το ΣΠΕΜ στην τελική του μορφή. Πέραν του παρόντος εισαγωγικού κεφαλαίου η μελέτη περιλαμβάνει οκτώ (8) επιπλέον κεφάλαια:

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης σε σύγκριση με άλλες χώρες, ενώ στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι στρατηγικοί στόχοι που καλείται να ικανοποιήσει το ΣΠΕΜ.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι προτεραιότητες πολιτικής ανά τομέα. Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης με τους φορείς υλοποίησης και κυρίως τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής με τις περιφέρειες της χώρας. Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η διαδικασία διαμόρφωσης και τα συστατικά στοιχεία του ΣΠΕΜ και στο έβδομο κεφάλαιο η διαδικασία διαμόρφωσης του σχετικού καταλόγου έργων και προγραμμάτων με ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2025. Η έκθεση ολοκληρώνεται με το όγδοο κεφάλαιο, όπου παρουσιάζονται τα βασικά συμπεράσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του ΣΠΕΜ και ο τρόπος αξιοποίησης των αποτελεσμάτων της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ).

Κείμενα μελέτες και προτάσεις που ελήφθησαν υπόψη στη σύνταξη του ΣΠΕΜ είναι, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- «Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών Περιόδου 2007-2013 και Εικοσαετίας» (Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών / ΔΑ ΕΠ ΣΑΑΣ) που χρησιμοποιήθηκε κατά την προετοιμασία του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠΕΠ) του ΕΣΠΑ.
- Το αντίστοιχο σχέδιο ανάπτυξης μεταφορών που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΓΓΔΕ και χρησιμοποιήθηκε κατά την προετοιμασία του ΕΠΕΠ του ΕΣΠΑ με τίτλο «ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ / Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Γ.Γ.Δ.Ε. - Γ.Δ.Σ.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΕΡΓΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΟ Δ ' ΚΠΣ (2007 - 2013)» - ΥΠΕΧΩΔΕ / ΓΓΔΕ/ Γ. Δ/ση Συγκοινωνιακών Έργων - Δεκέμβριος 2006).
- Διαμόρφωση Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7: «ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΡΣΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΣΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (Μάρτιος 2013 / ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ).
- "Position of the European Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in Greece for the period 2014-2020" (ΕΕ/13-11-2012).
- Το Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π (ΕΔΑ Μεταφορών / τελευταία επικαιροποίηση 2008).
- Μελέτη «Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018» (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου / 2013).

Επιπλέον ελήφθη υπόψη το νέο κανονιστικό πλαίσιο για την υλοποίηση των συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων της Προγραμματικής Περιόδου 2014 – 2020, όπως οι Κανονισμοί 1300/2013 (Καν. Ταμείου Συνοχής), 1301/2013 (Καν. ΕΤΠΑ), 1303/2013 (Γενικός Κανονισμός), Καν. 1315/2013 (για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών) καθώς και λοιποί Κανονισμοί που αφορούν τα έργα μεταφορών όπως οι Κανονισμοί για τα δικαιώματα επιβατών / ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (Καν. 181/2011, 1177/2010, 1371/2007, 1107/2006) κλπ.



## 2. Διάγνωση Υπάρχουσας Κατάστασης

Η διάγνωση της υπάρχουσας κατάστασης περιλαμβάνει την περιγραφή (υπό μορφή δεικτών) και την αξιολόγηση των χαρακτηριστικών του μεταφορικού συστήματος σε σύγκριση με εκείνα άλλων χωρών (κυρίως της ΕΕ και της Μεσογείου), την ποσοτική ανάλυση των επιδόσεων των επί μέρους μεταφορικών συστημάτων, τον εντοπισμό των σχετικών προβλημάτων και αναπτυξιακών κενών, την παρουσίαση των αποτελεσμάτων χρηματοδοτικών προγραμμάτων προηγούμενων προγραμματικών περιόδων και τέλος την ανάλυση Ισχυρών Σημείων, Αδυναμιών, Ευκαιριών και Κινδύνων (SWOT Analysis).

### 2.1. Συγκριτική Αξιολόγηση Ελληνικού Συστήματος Μεταφορών

Η Ελλάδα βρίσκεται στο νότιο-ανατολικό άκρο της Ευρώπης. Η θέση αυτή σε σημαντικό βαθμό καθορίζει τον ρόλο της εντός της ΕΕ ως ένα περιφερειακό άκρο των δικτύων μεταφορών, όμως ταυτόχρονα της δίνει την δυνατότητα να αποτελεί σημαντική πύλη εισόδου στον ευρωπαϊκό χώρο.

Σε διεθνές επίπεδο, η Ελλάδα εξυπηρετεί κινήσεις από/προς: ανατολάς (μέσω Τουρκίας που αντιπροσωπεύει σημαντικό τμήμα της παγκόσμιας οικονομίας), νότο (από την Αφρική και μέσω της διώρυγας του Σουέζ με εμπορεύματα ακόμα και από Αυστραλία), βορρά (από τον Εύξεινο Πόντο, τη Ρωσία, τα Βαλκάνια και μέσω αυτών την κεντρική και ανατολική Ευρώπη) και δυσμάς (κυρίως με χώρες της ΕΕ μέσω των θαλάσσιων διαδρόμων της Αδριατικής).

#### 2.1.1. Δείκτες Αξιολόγησης

Αποτελεί διαδεδομένη πρακτική να συγκρίνονται οι επιδόσεις του τομέα των μεταφορών με τις αντίστοιχες της Ευρώπης των είκοσι επτά χωρών (ΕΕ27) και με εκείνες άλλων χωρών που είτε εφαρμόζουν καλές πρακτικές και αποτελούν παραδείγματα είτε είναι απλώς συγκρίσιμες.

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η παραπάνω σύγκριση συνηθίζεται η χρήση δεικτών οι οποίοι περιγράφουν την οικονομική, κοινωνική, τεχνική, περιβαλλοντική και θεσμική διάσταση των μεταφορών. Οι κύριοι και διεθνώς καθιερωμένοι τέτοιοι δείκτες - οι οποίοι και χρησιμοποιούνται στην ανάλυση που ακολουθεί - είναι οι παρακάτω:

- Μεταφορικό Έργο ανά μεταφορικό μέσο. Τυπικές μονάδες μέτρησης των δεικτών αυτών είναι τα επιβατο-χιλιόμετρα, τα τονο-χιλιόμετρα (στην περίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών) και τα οχηματο-χιλιόμετρα.
- Κατανομή έργου στα μέσα μεταφοράς (modal split - modal shares) για φορτία και επιβάτες (συνήθως σε ποσοστά επί τοις εκατό).
- Μήκος δικτύων (συνήθως σε χλμ.) και πυκνότητα (συνήθως σε χλμ. ανά χλμ.<sup>2</sup>) ανά μεταφορικό μέσο.
- Μέση απόσταση (σε χλμ.) και μέσος χρόνος μετακίνησης (σε κατάλληλη μονάδα μέτρησης) ανά μέσο μεταφοράς.
- Εκπομπές αερίων, εξωτερικό κόστος εκπομπών, κόστος συμφόρησης.
- Ατυχήματα εκφραζόμενα σε αριθμούς νεκρών και τραυματιών ανηγμένα στο μεταφορικό έργο ή στον πληθυσμό (π.χ. ανά 1.000 οχηματο-χιλιόμετρα ή ανά 1.000.000 κατοίκους).
- Ιδιοκτησία ΙΧ (σε μονάδες ανά 1.000 κατοίκους).

- Ποσοστό σιδηροδρομικών γραμμών που είναι ηλεκτροδοτούμενες.
- Πληρότητα οχημάτων σε επιβάτες και φορτία.

Στη συνέχεια αυτής της ενότητας παρατίθενται για σύγκριση στατιστικά στοιχεία του τομέα των Μεταφορών από επιλεγμένες χώρες της ΕΕ και της Ελλάδας.

### 2.1.2. Σιδηροδρομικές Μεταφορές

#### Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας ανέρχεται σε 2.554 χλμ. (έτος 2011) και κατατάσσει τη χώρα στην 19<sup>η</sup> σχετική θέση εντός της ΕΕ27. Από το συνολικό δίκτυο, έχουν ηλεκτροδοτηθεί τα 438 χλμ. (17,1%) - 23<sup>η</sup> θέση στην ΕΕ27 (Πίνακας 1).

	2005	2009	2010	2011	Ηλεκτρ. 2011	% Ηλεκτρ. 2011
ΕΕ27	212.384	212.693	212.789	213.574	113.531	53,2
Ελλάδα	2.576	2.552	2.552	2.554	438	17,1

**Πίνακας 1:** Χαρακτηριστικά Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου (χλμ.)  
(Eurostat, 2013)

Οι χαμηλές αυτές επιδόσεις οφείλονται κατά μεγάλο μέρος στην γεω-μορφολογία της χώρας και στην γραμμικότητα του δικτύου, αλλά και στη μη ικανοποιητική διαχείριση του δικτύου και σε ανακύπτοντα προβλήματα του μηχανισμού υλοποίησης των αναπτυξιακών δράσεων.

#### Σιδηροδρομικό Μεταφορικό Έργο

Στη συνέχεια παρατίθεται συγκριτικός πίνακας εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων (και σχετικού μεταφορικού έργου) του 2011 (Πίνακας 2).

	Αυστρία	Ελλάδα	Γερμανία	Πορτογαλία	Ισπανία	ΕΕ27
Έκταση (χιλ. χλμ <sup>2</sup> )	84	132	357	92	505	4.381
Πληθ. (εκατ. κατ.)	8,4	11,3	81,8	10,5	45,2	504
Πυκνότητα (κατ/χλμ <sup>2</sup> )	100	86	229	115	89	115
Μήκος σιδ/κών γραμμών (χλμ.)	5.021	2.554	33.576	2.793	15.932	213.574
Ηλεκτροκινούμενες γραμμές (χλμ.)	3.416	438	19.820	1.629	9.615	113.531
Εμπορευματικό Μεταφορικό Έργο (δισ. τόνο-χλμ.)	20,3	0,4	113,3	2,3	9,7	420

	Αυστρία	Ελλάδα	Γερμανία	Πορτογαλία	Ισπανία	ΕΕ27
Επιβατικό Μεταφορικό Έργο (δισ. επιβατο-χλμ.)	10,9	1,0	85	4,1	22,8	407,1

**Πίνακας 2: Σύγκριση Σιδηροδρομικών Δεικτών Επιλεγμένων Χωρών ΕΕ (Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων, 2013)**

Η βασική παρατήρηση στα στοιχεία που παρουσιάζονται στον ανωτέρω πίνακα συνοψίζεται ως εξής: Στην Ελλάδα σε σχέση με την Αυστρία και Πορτογαλία (συγκρίσιμοι πληθυσμοί) και την Ισπανία (συγκρίσιμη πληθυσμιακή πυκνότητα) παράγεται το 2%, 17% και 4% του αντίστοιχου εμπορευματικού έργου. Οι αντίστοιχες τιμές όσον αφορά στις επιβατικές μεταφορές ανέρχονται σε 9%, 24% και 4%. Ανάλογα με την κατάσταση των δικτύων και τον τρόπο λειτουργίας του σιδηροδρόμου παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις στη χρήση του από χώρα σε χώρα, ακόμα και της τάξεως του 70% όπως φαίνεται στους Πίνακες 3 και 4 που ακολουθούν.

Σημείωση - κωδικοί χωρών: BG = Βουλγαρία, BE = Βέλγιο, CZ = Τσεχία, DK = Δανία, DE=Γερμανία, EE=Εσθονία, IE= Ιρλανδία, EL= Ελλάδα, ES= Ισπανία, FR= Γαλλία, IT= Ιταλία.

(Η σύγκριση παρουσιάζεται - κατά το δυνατόν - ενιαία σε όλους τους πίνακες του παρόντος κεφαλαίου με επιλογή χωρών οι οποίες προσφέρονται για σύγκριση με τα ελληνικά δεδομένα).

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	% Μεταβολή 2010/2011
ΕΕ27	400,7	350,5	370,7	377,1	404,2	407,1	0,7
BE	6,5	6,8	7,7	9,2	10,4	10,4	0,1
BG	7,8	4,7	3,5	2,4	2,1	2,1	-1,5
CZ	13,3	8,0	7,3	6,7	6,6	6,7	1,9
DK	5,1	4,9	5,5	6,0	6,3	6,6	4,1
DE	61,0	71,0	75,4	74,9	83,0	85,0	2,3
EE	1,5	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	-1,8
IE	1,2	1,3	1,4	1,8	1,7	1,6	-2,4
EL	2,0	1,6	1,9	1,9	1,3	1,0	-28,3
ES	15,5	16,6	20,1	21,6	22,4	22,8	1,8
FR	63,7	55,6	69,9	76,2	85,9	89,0	3,6
IT	44,7	46,7	49,6	50,5	47,3	43,3	-8,3

**Πίνακας 3: Σιδηροδρομικές Μεταφορές επιβατών (δισ επιβατο-χλμ) (Eurostat, 2013)**

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	% Μεταβολή 2010/2011
ΕΕ27	526,3	386,1	403,7	413,2	391,2	420,0	7,3
BE	8,4	7,3	7,7	8,1	7,5	7,6	1,6
BG	14,1	8,6	5,5	5,2	3,1	3,3	7,4
CZ	-	22,6	17,5	14,9	13,8	14,3	4,0
DK	1,7	2,0	2,0	2,0	2,2	2,6	16,8
DE	101,7	70,5	82,7	95,4	107,3	113,3	5,6
EE	7,0	3,8	8,1	10,6	6,6	6,3	-5,5
IE	0,6	0,6	0,5	0,3	0,1	0,1	14,1
EL	0,6	0,3	0,4	0,6	0,6	0,4	-42,7
ES	11,2	11,0	11,6	11,6	9,2	9,7	5,8
FR	52,2	48,3	57,7	40,7	30,0	34,2	14,1
IT	19,4	21,7	22,8	22,8	18,6	19,8	6,3

**Πίνακας 4:** Σιδηροδρομικές Εμπορευματικές Μεταφορές (δισ τόνο-χλμ)  
(Eurostat, 2013)

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τα τρένα υψηλής ταχύτητας έχουν μειώσει το χρόνο ταξιδιού κατά 43% μεταξύ Βρυξελλών και Φρανκφούρτης, και κατά 60 % (από 4 ώρες 52 λεπτά σε 1 ώρα 51 λεπτά) μεταξύ Βρυξελλών και Λονδίνου. Μέχρι στιγμής το ρεκόρ ταχύτητας είναι 574,8 χλμ/ώρα, το οποίο επετεύχθη από το TGV τον Απρίλιο του 2007 (*High-speed Europe – a sustainable link between citizens, 2010*).

Οι απαιτήσεις πιστοποίησης ασφάλειας τροχαίου υλικού διαφέρουν ανά χώρα γεγονός που αποτελεί εμπόδιο στην ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών. Έτσι απαιτείται άμεση αντιμετώπιση δεδομένου και του γεγονότος ότι το κόστος για την σχετική επαναπιστοποίηση υπολογίζεται σε 1-4 εκατ. € για κάθε χώρα και θα απαιτούσε ένα διάστημα προσαρμογής της τάξης των δύο ετών (*European Railway Agency*).

### 2.1.3. Οδικές Μεταφορές

#### Οδικό Δίκτυο

Οι αυτοκινητόδρομοι στην Ελλάδα αποτελούν τμήμα των ΔΕΔ-Μ που ενώνουν τις χώρες της ΕΕ μεταξύ τους με υποδομές υψηλής ποιότητας. Οι κύριοι άξονες/αυτοκινητόδρομοι της χώρας είναι:

- ο άξονας ΠΑΘΕ που ενώνει το νότιο μέρος της χώρας με το βόρειο και τα σύνορα με την ΠΓΔΜ.
- η Εγνατία Οδός που ενώνει το δυτικό μέρος της χώρας και κατ' επέκταση την Αδριατική Θάλασσα μέσω της Ηγουμενίτσας με το ανατολικό μέρος της χώρας και τα Ελληνο-Τουρκικά σύνορα.

- η Ιόνια οδός που ενώνει το νοτιοδυτικό μέρος της χώρας με το βορειοδυτικό της διασχίζοντας τη δυτική πλευρά της Ελλάδας.
- Οι αυτοκινητόδρομοι στην Πελοπόννησο (Ελευσίνα – Πάτρα – Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα και Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα με κλάδο προς Σπάρτη) που καλύπτουν αυτή την σημαντική γεωγραφική ενότητα της χώρας εξυπηρετώντας μεγάλους αριθμούς μετακινήσεων.

Οι αυτοκινητόδρομοι της χώρας έχουν συνολικό μήκος (2010) περίπου 1.200 χλμ. Το συνολικό οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων και των εθνικών και επαρχιακών οδών βρίσκεται κοντά στο μέσο όρο της ΕΕ15 (Ευρώπη των 15) (Πίνακας 5).

Συγκριτικά Στοιχεία της ΕΕ Οδικό Δίκτυο	Ελλάδα			ΕΕ	
	χλμ.	Θέση στην ΕΕ		ΕΕ15	ΕΕ27
		ΕΕ15	ΕΕ27		
<b>Μήκος Αυτοκινητοδρόμων</b>					
2008	1.120	12	13	61.635	66.814
2009	1.116	11	12	62.848	68.242
2010	1.191	11	12	63.763	69.468
Ανά 1.000.000 κατοίκους 2010	105	14	15	161	139
Ανά 1.000 km <sup>2</sup> 2010	9	13	17	19	16
<b>Μήκος Συνολικού Οδικού Δικτύου - 2010</b>					
Αυτοκινητόδρομοι	1.191	11	12	63.763	69.468
Εθνικές Οδοί	9.299	10	12	210.259	278.961
Επαρχιακές Οδοί	30.864	8	11	1.222.572	1.543.510
<b>.Ανά 1.000.000 κατοίκους 2010</b>					
Αυτοκινητόδρομοι	105	14	17	161	139
Εθνικές Οδοί	822	7	10	531	558
Επαρχιακές Οδοί	2.730	7	12	3.088	3.091
Κοινοτικό Δίκτυο	6.687	9	15	5.408	5.756
<b>Ανά 1.000 km<sup>2</sup> 2010</b>					
Αυτοκινητόδρομοι	9	13	17	19	16
Εθνικές Οδοί	70	6	13	64	64
Επαρχιακές Οδοί	233	9	17	377	356
Κοινοτικό Δίκτυο	572	8	16	661	664

**Πίνακας 5: Συγκριτικά Στοιχεία Ελληνικού Οδικού Δικτύου (Eurostat, 2013)**

Όσο αφορά στον στόλο ΙΧ αυτοκινήτων στην χώρα, ενδεικτικό της τρέχουσας δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας είναι ότι το 2012 παρατηρείται μείωση της τάξεως του 40,1% στις νέες άδειες κυκλοφορίας σε σύγκριση με το 2011. Το ποσοστό αυτό είναι το μεγαλύτερο στην ΕΕ25. Παρομοίου μεγέθους μειώσεις παρατηρούνται και στην έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας των εμπορευματικών οχημάτων.

**Οδικό Μεταφορικό Έργο**

Ενώ επί σειρά ετών παρατηρήθηκαν αλματώδεις αυξήσεις οδικού μεταφορικού έργου, η πρόσφατη εικόνα παρουσιάζει στασιμότητα ή περιορισμένη αύξηση. Τα ίδιο φαινόμενο εντοπίζεται τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές όπως φαίνεται στους παρακάτω Πίνακες 6 και 7.

	1995	2000	2005	2011	% Μεταβολή 2010-2011
EE27	-	1.088,8	1.229,3	1.168,2	-0,7
BG	-	3,1	5,0	6,5	6,5
CZ	-	14,2	15,5	15,0	1,5
DE	201,3	226,5	237,6	265,0	5,0
EE	0,4	0,7	1,8	1,6	12,5
IE	4,7	8,3	14,0	7,5	-9,1
EL	20,0	24,5	27,5	16,8	-33,4
ES	78,7	106,9	166,4	142,3	-2,6
FR	135,3	163,2	177,3	168,2	2,4
IT	150,3	158,3	171,6	127,7	-14,5

**Πίνακας 6: Εμπορευματικές Οδικές Μεταφορές (δισ τονο-χλμ) (Eurostat, 2013)**

	1995	2000	2005	2011	% Μεταβολή 2010-2011
EE27	3.929,8	4.371,6	4.630,4	4.822,1	-0,2
BG	25,0	26,9	35,1	48,1	2,5
CZ	54,5	63,9	68,6	65,5	1,3
DE	815,3	831,3	856,9	898,5	2,8
EE	5,1	6,7	9,9	10,4	2,8

	1995	2000	2005	2011	% Μεταβολή 2010-2011
IE	31,6	38,4	43,4	45,9	-0,3
EL	44,0	63,00	85,0	98,3	-1,3
ES	250,4	302,6	337,8	334,0	-2,2
FR	677,3	754,4	800,8	812,7	0,2
IT	614,7	713,9	677,0	665,8	-4,7

**Πίνακας 7: Οδικές Επιβατικές Μεταφορές (δισ επιβατο-χλμ)  
(Eurostat, 2013)**

Η παρατηρούμενη στασιμότητα/πτώση στο έργο των οδικών μεταφορών οφείλεται κυρίως στην οικονομική κρίση που πλήττει την Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια αλλά και στην αύξηση της τιμής του πετρελαίου.

Ο επόμενος Πίνακας 8 παρουσιάζει τις προτιμήσεις μέσου στις χερσαίες επιβατικές μεταφορές σε επίπεδο χώρας. Όπως είναι αναμενόμενο, το ΙΧ είναι στην πρώτη θέση των προτιμήσεων, με δεύτερο το λεωφορείο και τρίτο το σιδηρόδρομο, σχεδόν σε όλες τις χώρες της ΕΕ (με εξαίρεση τη Γερμανία λόγω της ιδιαίτερης ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στη χώρα αυτή). Το μικρό ποσοστό των τραμ και το μετρό εξηγείται από το γεγονός ότι τα μέσα αυτά απευθύνονται σε μικρή μερίδα χρηστών (αστικοί πληθυσμοί πόλεων που διαθέτουν αυτά τα μέσα).

% επιβατο- χιλιόμετρα	ΙΧ	Λεωφορείο	Σιδηρόδρομος	Τραμ και Μετρό
EE27	82,5	8,9	7,0	1,6
BE	78,4	13,6	7,2	0,8
BG	77,5	17,5	3,5	1,5
CZ	65,8	18,1	6,8	9,3
DK	79,8	9,9	9,9	0,4
DE	84,6	5,9	7,9	1,6
EE	80,9	16,5	2,0	0,6
IE	84,1	12,6	3,1	0,3
EL	80,5	17,1	1,1	1,4
ES	81,1	12,1	5,3	1,5
FR	83,0	5,7	9,8	1,5
IT	81,6	12,1	5,5	0,8

**Πίνακας 8: Προτίμηση Μέσου Χερσαίων Επιβατικών Μεταφορών (2010) (Eurostat, 2013)**

#### 2.1.4. Θαλάσσιες Μεταφορές - Λιμάνια

##### Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών

Η γεωγραφική θέση της χώρας και ο μεγάλος αριθμός των νησιών της, καθιστούν τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ιδιαίτερα ζωτικής σημασίας. Εκτός από τις εθνικές μετακινήσεις, σημαντικές είναι και οι διεθνείς ναυτιλιακές συνδέσεις προς τις αγορές της Ανατολής και προς την Ιταλία.

Η σημαντικότητα των θαλάσσιων μεταφορών προκύπτει και από το πυκνό λιμενικό δίκτυο της χώρας. Στο βασικό δίκτυο ανήκουν τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας της Πάτρας και του Ηρακλείου ως κύριες πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας. Στο αναλυτικό δίκτυο ανήκουν είκοσι (20) λιμάνια καλύπτοντας βασικά νησιά και την ηπειρωτική χώρα.

##### Θαλάσσιο Μεταφορικό Έργο

Όπως είναι διεθνώς αποδεδειγμένο, φαίνεται (Πίνακας 9) ότι και εντός της ΕΕ το ισχυρό σημείο των θαλασσίων μεταφορών, είναι η μεταφορά εμπορευμάτων.

	Οδικές Εμπορευματικές (δισ. τόνοι)	Θαλάσσιες Εμπορευματικές (δισ. τόνοι)	Οδικές Επιβατικές (δισ. χλμ)	Θαλάσσιες Επιβατικές (δισ. χλμ)
2008	1.881	1.498	4.789	41
2011	1.734	1.408	4.822	37

**Πίνακας 9: Σύγκριση Οδικών / Θαλάσσιων Μεταφορών - ΕΕ (Eurostat, 2013)**

Σε εθνικό επίπεδο, η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μείωση τα τελευταία τρία χρόνια (Πίνακας 10).

	2010	2011	2012
Επιβάτες	18.000.000	17.500.000	15.900.000

**Πίνακας 10: Κίνηση στα Ελληνικά Λιμάνια (Επιβάτες) (ΕΛΣΤΑΤ)**

Σε επίπεδο χώρας, η Ελλάδα και η Ιταλία κατέχουν τις πρώτες θέσεις σε αριθμό τουριστών από ξένες χώρες το 2011 (Πίνακας 11).

	Επιβάτες (σε χιλιάδες)
Δανία	20.562
Ιταλία	38.566
Ελλάδα	39.307
Γερμανία	14.187



	Επιβάτες (σε χιλιάδες)
Γαλλία	12.539

**Πίνακας 11: Ροή Επιβατών σε Λιμάνια (από ξένες χώρες)**  
(Eurostat, 2013)

### Λιμάνια

Σε επίπεδο ΕΕ (2010), το λιμάνι του Ντόβερ κατατάσσεται πρώτο με 13,4 εκ. επιβάτες, η Μεσίνα είναι τέταρτη με 10,7 εκ. επιβάτες και το Καλαί πέμπτο με 10,2 εκ. επιβάτες. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Πειραιάς κατέχει την 8<sup>η</sup> θέση με 9,6 εκ. επιβάτες και η Ηγουμενίτσα κατέχει την 29<sup>η</sup> θέση με 2,7 εκ. επιβάτες.

Όσο αφορά στην κίνηση φορτίων, ο Πειραιάς ήταν στη 18<sup>η</sup> θέση στην κίνηση των containers το 2010, με 850.000 TEU. Στη συνέχεια και μετά την δραστηριοποίηση της COSCO, η κίνηση αυξήθηκε σημαντικά (1.680.000 TEU), με αποτέλεσμα ο Πειραιάς τώρα να κατατάσσεται στην 11<sup>η</sup> θέση. Στις πρώτες θέσεις είναι τα λιμάνια του Ρότερνταμ με 14.730.000 TEU, της Αμβέρσας και του Αμβούργου. (Eurostat, 2013).

Κρίσιμης σημασίας παράμετρο για την αξιοποίηση της θαλάσσιας μεταφοράς – ιδιαίτερα για την Ελλάδα με την εκτεταμένη ακτογραμμή της – αποτελεί η αποδοτικότητα των λιμανιών. Η αποδοτικότητα αυτή παρουσιάζεται (ενδεικτικά) με βάση σχετικό σύνθετο δείκτη σύγκρισης (Πίνακας 12, 1 = ελάχιστη – 10 = μέγιστη). Είναι εμφανή τα σημαντικά περιθώρια βελτίωσης για τα λιμάνια της χώρας.

	Δείκτης Αποδοτικότητας Λιμανιών
Βουλγαρία	3,68
Ελλάδα	4,28
Πολωνία	3,34
Πορτογαλία	3,81
Ισπανία	4,88
Ιταλία	4,11
Γερμανία	6,38
Βέλγιο	6,17
Γαλλία	5,39
Φινλανδία	6,26
Ολλανδία	6,64

**Πίνακας 12: Δείκτης Αποδοτικότητας Λιμανιών (2002)**  
(Μελέτη ECORYS)

### 2.1.5. Αερομεταφορές

#### Αεροπορικό Δίκτυο

Οι Ευρωπαϊκοί ουρανοί και τα αεροδρόμια κινδυνεύουν από κορεσμό, λόγω της αυξανόμενης ζήτησης και απουσίας σημαντικών επενδύσεων στις υποδομές αλλά και στον τομέα ανάπτυξης του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη (Single Sky). Οι αεροπορικές επιβατικές μετακινήσεις αναμένεται να αυξηθούν εντός της ΕΕ κατά 50% ως το 2020 ενώ το έργο των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών κατά 125%.

Οι αερομεταφορές είναι επίσης εξαιρετικά σημαντικές για την Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας, της μορφολογίας του εδάφους, της ύπαρξης αρκετών νησιών και της ανυπαρξίας αξιόπιστης και γρήγορης σιδηροδρομικής σύνδεσης με τις άλλες χώρες της ΕΕ. Σαν αποτέλεσμα των ανωτέρω παραγόντων έχει δημιουργηθεί στη χώρα ένα πυκνό δίκτυο αεροδρομίων (41 αεροδρόμια) ενώ αναμένεται και η αδειοδότηση υδατοδρομίων που θα εξυπηρετούν υδροπλάνα για τουριστικούς και μεταφορικούς προορισμούς.

Τα βασικά αεροδρόμια είναι το «Ελευθέριος Βενιζέλος» (Αττική) και το «Μακεδονία» (Θεσσαλονίκη), τα οποία εξυπηρετούν το μεγαλύτερο όγκο επιβατών. Σημαντικό ρόλο κατέχει και το αεροδρόμιο «Καζαντζάκης» (Ηράκλειο Κρήτης), το οποίο εξυπηρετεί ένα πολύ μεγάλο όγκο επιβατών, ειδικά την καλοκαιρινή περίοδο.

#### Αεροπορικό Μεταφορικό Έργο

Σε επίπεδο ΕΕ, οι αερομεταφορές παρουσιάζουν κατά την περίοδο 2004 - 2011 τη μεγαλύτερη αύξηση στην επιβατική μετακίνηση σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα αγγίζοντας το 16%. Αντιθέτως, σε εθνικό επίπεδο η ζήτηση μειώθηκε κατά 19% στις πτήσεις του εσωτερικού και κατά 3,5% στις πτήσεις του εξωτερικού. Ως κυριότερος επεξηγηματικός παράγοντας αυτού του φαινομένου θεωρείται η πρόσφατη οικονομική κρίση. Παρόλα αυτά, η Ελλάδα κατείχε την 7<sup>η</sup> θέση στην ΕΕ27 το 2012 ως προς το απόλυτο μέγεθος της επιβατικής κίνησης αερομεταφορών, με ένα μεγάλο μέρος της κίνησης να αφορά πτήσεις charter που εξυπηρετούν τουρίστες από και προς τουριστικούς προορισμούς της χώρας. Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος κατέχει την 24<sup>η</sup> θέση στην Ευρώπη όσο αφορά τον όγκο των επιβατών που εξυπηρετεί.

Η σχετική κίνηση εμπορευμάτων και επιβατών τη τελευταία δεκαετία παρουσιάζεται στους παρακάτω πίνακες (Πίνακες 13,14). Η εμπορευματική κίνηση έχει μειωθεί σημαντικά στην Ελλάδα, ενώ στη Δανία, στη Γερμανία και στην Ιρλανδία παρουσιάζονται σημαντικές αυξήσεις.

	2004	2008	2012
ΕΕ27	-	12.905.336	13.321.629
BE	663.058	1.071.346	963.564
BG	-	19.533	18.529
CZ	57.512	55.906	58.707
DK	7.928	254.100	166.283

	2004	2008	2012
DE	2.786.025	3.568.668	4.218.208
EE	4.998	41.744	23.760
IE	62.163	126.855	126.834
EL	111.600	108.628	70.045
ES	520.503	539.803	593.523
FR	1.485.506	1.668.136	1.810.203
IT	783.934	814.995	790.493

**Πίνακας 13: Αερομεταφορές Εμπορευμάτων (τόνοι)**  
(Eurostat, 2013)

Η επιβατική κίνηση στην Ελλάδα παρουσιάζει μικρή αύξηση κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα αλλά όχι του μεγέθους αύξησης που παρατηρείται στη Γερμανία και την Ιταλία όπου σημειώνονται οι μεγαλύτερες αυξήσεις.

	2004	2008	2012
EE27	-	798.330.585	826.463.402
BE	17.468.503	21.981.645	25.913.625
BG	-	6.417.873	6.819.024
CZ	9.950.314	13.429.149	11.742.352
DK	21.005.796	24.629.204	26.528.356
DE	135.850.284	166.095.390	178.591.103
EE	990.776	1.804.430	2.202.427
IE	20.851.353	30.018.287	23.594.089
EL	29.509.262	34.404.278	31.575.703
ES	129.771.378	161.400.952	159.771.261
FR	103.039.212	122.723.531	135.005.802
IT	81.213.315	105.216.903	116.029.388

**Πίνακας 14: Επιβατικές Αερομεταφορές (επιβάτες)**  
(Eurostat, 2013)

## Αεροδρόμια

Στον τομέα των αεροδρομίων το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» κατέχει την 24<sup>η</sup> θέση στην ευρωπαϊκή κατάταξη επιβατικής κίνησης με 14,33 εκατομμύρια επιβάτες το 2011, εμφανίζοντας μείωση της τάξεως του 6% σε σχέση με το 2010. Σε επίπεδο ΕΕ, κατά το έτος 2011, πρώτο σε επιβατική κίνηση ήταν το αεροδρόμιο «Heathrow» με 69,4 εκατομμύρια επιβάτες, δεύτερο το αεροδρόμιο «Charles de Gaulle» με 60,4 εκατομμύρια επιβάτες και τρίτο το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης με 56,3 εκατομμύρια επιβάτες (Eurostat, 2013).

### 2.1.6. Απασχόληση στις Μεταφορές

Ο τομέας των μεταφορών απασχολεί μεγάλο αριθμό εργαζομένων σε όλα τα στάδια υλοποίησης μεταφορικών δικτύων και συστημάτων, λειτουργίας και συντήρησης. Ο κλάδος απασχολεί, εντός της ΕΕ, άμεσα πάνω από 10 εκατομμύρια άτομα, αντιπροσωπεύοντας το 4,5% της συνολικής απασχόλησης (στην Ελλάδα το σχετικό ποσοστό είναι 7%).

Επίσης ο κλάδος των μεταφορών συμμετέχει (επίπεδο ΕΕ - 2013) κατά 4,6% στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Ο κλάδος κατασκευής εξοπλισμού μεταφορών παρέχει επιπλέον 1,7% του ΑΕΠ και 1,5% της απασχόλησης (Πίνακας 15).

	Σύνολο	Οδ – Εμπ.	Οδ – Επιβ.	Σιδ.	Θαλ.	Αερ.	Αποθ.	Ταχυδ.
ΕΕ27	10.449,1	2.926,4	1.933,1	678,2	182,2	394,4	2.492,0	1.778,0
BE	217,0	62,1	12,5	4,5	1,7	4,3	91,0	40,1
BG	155,6	44,4	35,9	14,6	2,9	2,6	33,8	20,3
CZ	291,3	110,9	80,0	13,1	0,0	4,8	38,7	43,3
DK	131,4	28,5	26,3	10,1	11,4	4,7	23,0	27,1
DE	1.880,6	359,8	331,6	73,4	27,7	63,7	569,4	443,4
EE	36,9	13,4	5,3	2,2	0,8	0,4	10,7	4,1
IE	78,2	19,3	9,6	6,3	2,6	8,2	14,7	17,2
EL	198,2	45,4	74,0	1,9	16,4	4,6	40,2	15,9
ES	921,0	361,9	179,4	20,5	7,0	32,6	221,8	97,4
FR	1.380,2	375,1	243,7	170,3	14,3	69,2	254,8	244,6
IT	1.109,6	331,8	174,9	44,5	27,2	23,6	339,7	162,9

Πίνακας 15: Απασχόληση ανά Μέσο Μεταφοράς (χιλιάδες εργαζόμενοι, 2010) (Eurostat, 2013)

### 2.1.7. Εκπομπές / Κατανάλωση Ενέργειας

Οι μεταφορές απαιτούν ένα σημαντικό ποσοστό της ενέργειας που καταναλώνεται συνολικά σε καθημερινή βάση. Ενδεικτικά, οι μεταφορές καταναλώνουν το 33%, η βιομηχανία το 26%, τα νοικοκυριά και οι υπηρεσίες το 39% και η γεωργία περίπου 2%.

Εκτός από την σημαντική κατανάλωση ενέργειας από τις μεταφορές, ένας άλλος παράγοντας που οδηγεί πλέον τις κυβερνήσεις και την τεχνολογία προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας είναι και οι βλαβερές εκπομπές ρύπων των μεταφορών οι οποίες στην Ελλάδα είχαν φτάσει το 2010 περίπου τους 34 εκατομμύρια τόνους. Αντίστοιχα σε χώρες που προωθούνται εναλλακτικές μορφές ενέργειας (π.χ. ηλεκτρική), οι εκπομπές, το 2010, ήταν (σε συγκρίσιμα μεγέθη) περίπου 20 εκατομμύρια τόνοι. Υπάρχουν επομένως σημαντικά περιθώρια περιβαλλοντικών βελτιώσεων στον τομέα των μεταφορών.

Οι μεταφορές ευθύνονται για το ένα τέταρτο περίπου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εντός της ΕΕ. Από τις θαλάσσιες μεταφορές παράγεται το 13,5% εκπομπών του τομέα των μεταφορών, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές το 0,7 %, από την εσωτερική ναυσιπλοΐα 1,8 % και από τις οδικές μεταφορές το 71,3 % (2008) (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος).

Στόχος της ΕΕ είναι μέχρι το 2050 να μειώσει τις εκπομπές που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών κατά 60% (και κατά 80-95% συνολικά) σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, με σκοπό να περιοριστεί σε μόνο 2°C η άνοδος της θερμοκρασίας του πλανήτη. Δεν είναι όμως όλες οι χώρες το ίδιο υπεύθυνες για τον όγκο εκπομπών, γιατί κάποιες έχουν κάνει μεγάλα βήματα προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (π.χ. Δανία) ενώ κάποιες άλλες ακόμη υστερούν (Πίνακας 16).

	1990	2000	2005	2008	2009	2010
EE27	958,5	1.164,2	1.263,4	1.282,5	1.228,6	1.215,6
BE	36,9	45,4	54,8	62,9	53,5	49,5
BG	7,8	6,2	8,6	9,6	9,4	8,8
CZ	8,3	13,0	19,0	20,3	19,6	18,5
DK	15,6	19,0	18,3	19,6	17,2	17,8
DE	184,8	209,8	193,1	190,1	187,7	188,5
EE	3,2	2,1	2,7	3,2	3,0	3,1
IE	6,3	13,0	15,9	16,8	15,1	14,4
EL	26,1	34,3	34,3	36,3	37,2	34,0
ES	72,5	113,9	138,0	143,2	135,1	131,5
FR	137,8	163,7	166,2	157,7	154,7	156,2
IT	111,7	134,9	143,6	142,5	135,7	135,4

**Πίνακας 16: Εκπομπές Αερίων Ρύπων – Τομέας Μεταφορών (εκατ. τόνοι CO<sub>2</sub>) (Eurostat, 2013)**

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές αυξήθηκαν κατά περίπου 34 % στην περίοδο μεταξύ 1990 και 2008. Την ίδια περίοδο, οι ενεργοβόρες βιομηχανίες μείωσαν τις εκπομπές τους κατά περίπου 9% ([Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος](#)).

Οι καταναλωτές υποστηρίζουν ότι είναι πρόθυμοι να κάνουν αλλαγές για να μειωθούν οι εκπομπές. Πιο αναλυτικά, η πλειοψηφία των χρηστών του αυτοκινήτου (66%) δηλώνουν ότι θα έκαναν υποχωρήσεις ως προς το μέγεθος του αυτοκινήτου, προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές και το 62% θα μείωνε τη χρήση του. Τέλος, περισσότεροι από τους μισούς (60%) θα ήταν πρόθυμοι να πληρώσουν περισσότερο για το αυτοκίνητό τους, αν αυτό βοηθούσε στη μείωση των εκπομπών ([Έρευνα του Ευρωβαρομέτρου για το μέλλον των μεταφορών](#)).

Τα σύγχρονα μεταφορικά μέσα καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα. Ο μέσος κινητήρας αυτοκινήτου εκπέμπει σήμερα 28 φορές λιγότερο μονοξείδιο του άνθρακα σε σύγκριση με την προ εικοσαετίας σχετική τεχνολογία. Αντίστοιχα υπάρχει βελτίωση κατά 15% εντός της τελευταίας δεκαετίας ([Monitoring the CO emissions from new passenger cars in the EU](#)).

Παράλληλα, οι νέοι κινητήρες αεροσκαφών πρόκειται σύντομα να μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές τους. Η νέα γενιά των κινητήρων που θα υπάρχουν στην αγορά το 2020 θα μειώσει τις εκπομπές των αεροσκαφών κατά 10-15 %. Οι μειώσεις των εκπομπών προβλέπεται να φτάσουν έως και 40 % την περίοδο 2025-2030 ([Περιβαλλοντική Έκθεση, 2010](#)).

εν τούτοις ο κλάδος των μεταφορών εξακολουθεί να καλύπτει το 96% των ενεργειακών αναγκών του από το πετρέλαιο (Πίνακας 17).

	Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (χιλιάδες τόνοι)
EE27	283.580
BE	8.662
BG	2.089
CZ	5.328
DK	4.041
DE	48.721
EE	744
IE	3.509
EL	5.912
ES	28.038
FR	39.597

	Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (χιλιάδες τόνοι)
IT	32.998

**Πίνακας 17: Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (Ντίζελ) και Βιοαερίου (Eurostat, 2013)**

Η Ευρώπη εισάγει περίπου το 84% του αργού πετρελαίου της από το εξωτερικό. Το 2010, η αξία του πετρελαίου που καταναλώθηκε στην ΕΕ (από εισαγωγές) ήταν περίπου € 210 δισεκατομμύρια (Eurostat, 2013).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το πετρέλαιο θα είναι όλο και περισσότερο δυσεύρετο τις επόμενες δεκαετίες, ενώ θα πρέπει να συνυπολογιστεί ότι προέρχεται από όλο και περισσότερες ασταθέστερες περιοχές του κόσμου. Μέχρι το 2050, η τιμή του πετρελαίου προβλέπεται να υπερδιπλασιαστεί σε σύγκριση με το 2005.

### 2.1.8. Ατυχήματα

Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας χαρακτηρίζεται διαχρονικά σημαντικό. Έχουν μετρηθεί τρεις δείκτες για τις χώρες της ΕΕ που αφορούν στα θανατηφόρα οδικά ατυχήματα. Οι επιδόσεις της Ελλάδας, όσον αφορά και στους τρεις δείκτες, βρίσκονται κάτω από το μέσο όρο και στις τελευταίες θέσεις (Πίνακας 18).

Θανατηφόρα Ατυχήματα (2011)	ΕΕ27	Ελλάδα	Κατάταξη (ΕΕ27)
ανά εκατομμύρια κατοίκους	60	101	26
ανά 10 δισεκ. επιβάτες / χλμ.	61	109	18
ανά εκατομμύρια επιβάτες	126	219	22

**Πίνακας 18: Θανατηφόρα Ατυχήματα Ελλάδα / ΕΕ (Eurostat, 2013)**

Στην Ελλάδα και όσον αφορά στις οδικές μεταφορές, υπήρξε σημαντική μείωση στους θανάτους σε τροχαία ατυχήματα μετά από μια σημαντική άνοδο κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '90. Το 1998 οι νεκροί ανήλθαν σε 2.182, ενώ το 2003 μειώθηκαν σε 1.605 (μείωση 26%) παρόλη την αύξηση του μεταφορικού έργου (οχηματο-χιλιόμετρα). Την τελευταία δεκαετία (2004-2013) παρατηρήθηκε περαιτέρω μείωση των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων σε ποσοστό 48% από 1.670 σε 874 νεκρούς. Το γεγονός αυτό αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην βελτίωση του οδικού δικτύου και στην αύξηση των δαπανών πρόληψης. Σημειώνεται ότι σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων παρατηρείται την τελευταία πενταετία (2009-2013) σε ποσοστό 40% λόγω των συνεπειών της οικονομικής κρίσης στη κυκλοφορία (μείωση αριθμού οχηματοχιλιομέτρων, του αριθμού μετακινήσεων και των ταχυτήτων).

Ο αριθμός των θανάτων στην ΕΕ από τροχαία ατυχήματα μειώθηκε στο μισό μεταξύ 1992 – 2010 (από 70.000 σε 31.000). Αντίστοιχος στόχος πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια είναι να μειωθεί ο αριθμός αυτός κατά 50% επιπλέον μέχρι το 2020. Ο Πίνακας 19 καταδεικνύει ότι το βασικότερο πρόβλημα μεταφορικής ασφάλειας

εντοπίζεται στις μεταφορές με αυτοκίνητο, μηχανή και ποδήλατο καθώς και στην πεζή κινητικότητα.

Τρόπος Μεταφοράς	Ατυχήματα με νεκρούς
Αεροπορικές	0,0
Σιδηροδρομικές	0,4
Λεωφορεία	0,3
ΙΧ	2,8
Μηχανές	113,0
Ποδήλατα	39,0
Πεζοί	52,0

**Πίνακας 19: Ατυχήματα με Νεκρούς κατά Μέσο (ανά δις Επιβατο-χλμ)  
(Road Casualties Great Britain, 2004)**

Ειδικά για τον τομέα της οδικής ασφάλειας όπου εντοπίζονται σύμφωνα με τα προηγούμενα και τα βασικότερα προβλήματα αναφέρεται ότι, σύμφωνα με το Statistical Pocketbook 2013 σε επίπεδο ΕΕ27, τα σχετικά ατυχήματα το 2000 ήταν της τάξεως των 1.400.000 περιστατικών με έστω ένα τραυματισμό χωρίς ιδιαίτερες τάσεις μείωσης. Την ίδια χρονική περίοδο ο αριθμός ατυχημάτων στην Ελλάδα ήταν επίσης υψηλός, της τάξεως των 22.000. Το 2011 καταγράφηκαν στην ΕΕ 1.115.406 ατυχήματα και στην Ελλάδα 13.849. Στον επόμενο Πίνακα 20 φαίνονται οι θάνατοι σε οδικά ατυχήματα ανά χώρα και στο σύνολο της ΕΕ.

	2004	2008	2012
ΕΕ27	53.342	45.346	34.500
BE	1.306	1.089	955
BG	959	957	901
CZ	1431	1.286	901
DK	463	331	303
DE	6.842	5.361	4.152
EE	223	170	100
IE	376	400	240
EL	1.670	1.553	976
ES	5.347	4.442	2.605



	2004	2008	2012
FR	7.655	5.318	4.273
IT	6.739	5.818	4.050

**Πίνακας 20: Θάνατοι σε Οδικά Ατυχήματα (Eurostat, 2013)**

Όσο αφορά στα σιδηροδρομικά ατυχήματα στην ΕΕ, εκδίδεται σχετική ετήσια έκθεση από τον ERA (European Railway Agency – Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων).

Από την πρόσφατη έκθεση του ERA προκύπτουν τα εξής σημαντικά συμπεράσματα:

- 1.256 άτομα έχασαν τη ζωή τους και 1.236 τραυματίστηκαν σοβαρά το 2010 στην ΕΕ. Οι θάνατοι μειώθηκαν από το 2006, ενώ οι σοβαροί τραυματισμοί αυξήθηκαν ελαφρά.
- Το κύριο μέρος των θανάτων (60 %) αποτελείται από ατυχήματα με ένα νεκρό, όπως άτομα που χτυπήθηκαν από κινούμενο σιδηροδρομικό όχημα ή ατυχήματα σε ισόπεδη διάβαση.
- Συγκρούσεις τρένων, εκτροχιασμοί και φωτιές προκαλούν θανάτους, των οποίων το ποσοστό είναι μικρότερο του 3% του συνολικού αριθμού.
- Τα ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις αποτελούν το 25% όλων των σιδηροδρομικών ατυχημάτων αλλά ο ετήσιος αριθμός τους μειώνεται σταθερά από το 2006 (359 χρήστες ισόπεδων διαβάσεων σκοτώθηκαν και 327 τραυματίστηκαν σοβαρά σε 619 ατυχήματα που συνέβησαν σε ισόπεδες διαβάσεις στην ΕΕ των οποίων ο αριθμός ξεπερνά τις 120.000). Αξίζει να σημειωθεί, ότι γίνεται μεγάλη προσπάθεια σε πολλές χώρες να βελτιωθούν οι συνθήκες ασφάλειας στις ισόπεδες διαβάσεις, όπου είναι εφικτό, με την τοποθέτηση κατάλληλου εξοπλισμού ασφαλείας.
- Το 2010 συνέβησαν 54 ατυχήματα με επικίνδυνα φορτία.

### 2.1.9. Προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία

Η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα αποτελεί ακόμη και σήμερα ένα σημείο που απαιτεί ιδιαίτερη μέριμνα. Αν και τα νέα ή/και εκσυγχρονισμένα αστικά συστήματα σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ) αντιμετωπίζουν εν γένει ικανοποιητικά την προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα, εν τούτοις ο σιδηρόδρομος απέχει από το να χαρακτηριστεί προσβάσιμος, όπως επίσης και οι υπεραστικές συγκοινωνίες (ΚΤΕΛ) με την χώρα να μη διαθέτει γενικά υπεραστικά λεωφορεία προσβάσιμα στα άτομα αυτά.

Η προσβασιμότητα των μεγαλύτερων αεροδρομίων επίσης βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο, ενώ προσοχή απαιτείται στις λιμενικές επιβατικές υποδομές, ιδιαίτερα κρίσιμες για μια χώρα νησιωτική όπως η Ελλάδα.

Τέλος τα μεγάλα οδικά έργα απαιτούν βελτίωση των υποδομών εξυπηρέτησης κοινού με προτεραιότητα τις υποδομές διαφυγής εκτάκτων αναγκών από σήραγγες.

## 2.2. Αποτελέσματα Προηγούμενων Χρηματοδοτικών Περιόδων

Τα αποτελέσματα των παρεμβάσεων στον τομέα των μεταφορών κατά τις προηγούμενες χρηματοδοτικές περιόδους έχουν συνοπτικά ως εξής:

### Σιδηρόδρομος

Μέσω των δράσεων που εντάχθηκαν στο Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ) υλοποιήθηκε μέρος του προγράμματος αναβάθμισης του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας) σε μήκος 147 χλμ. με αύξηση της χωρητικότητας της μονής γραμμής στα ορεινά τμήματα και μείωση βραδυποριών.

Κύριες παρεμβάσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΕΠ) «Σιδηρόδρομοι 1994 - 1999» που χρηματοδοτήθηκε από το Β' ΚΠΣ, ήταν η συνέχιση της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π σε άξονα υψηλών ταχυτήτων, καθώς και βελτιώσεις στο υπόλοιπο δίκτυο της χώρας και η προμήθεια τροχαίου υλικού.

Το ΕΠ «Σιδηρόδρομοι Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες» στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ για την περίοδο 2000 - 2006 εμπεριείχε επενδύσεις και στον τομέα των σιδηροδρόμων. Οι παρεμβάσεις που είχαν ολοκληρωθεί στο τέλος της περιόδου στους βασικούς σιδηροδρομικούς άξονες ήταν οι ακόλουθες:

- Υλοποίηση μέρους των απαραίτητων κατασκευαστικών εργασιών για την ολοκλήρωση της Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων στο τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι – Δομοκός. Αναλυτικότερα, μέχρι τα τέλη 2009 κατασκευάστηκαν περίπου 51χλμ. υποδομής διπλής γραμμής, περίπου 9 χλμ υποδομής μονής σήραγγας, ανισόπεδες διασταυρώσεις και έγιναν εργασίες βελτίωσης της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της γραμμής.
- Παρεμβάσεις για αύξηση ταχυτήτων στο σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π (τμήματα ΣΚΑ – Οινόη, Οινόη – Λάρισα, Λάρισα - Θεσσαλονίκη κλπ). Παράλληλα, ολοκληρώθηκαν αναβαθμίσεις του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου της Μακεδονίας. Έργα σηματοδότησης, τηλεδιόικησης και τηλεπικοινωνιών του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π.
- Όσον αφορά στον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής της υποδομής και επιδομής της γραμμής ΣΚΑ – Α/Δ Σπάτων (32 χλμ.) και εννέα (9) νέων σταθμών, καθώς και τμήμα των εργασιών στη γραμμή Τρεις Γέφυρες – ΣΚΑ (3χλμ). Παράλληλα, ολοκληρώθηκε η διπλή σιδηροδρομική γραμμή ΣΚΑ – Κιάτο (χωρίς ηλεκτροκίνηση).

Οι παρεμβάσεις που συγχρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής στην ίδια περίοδο ήταν:

- Η κατασκευή της νέας διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων (ΣΓΥΤ): Θριάσιο Πεδίο – Ελευσίνα – Κόρινθος
- Κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κόρινθος - Κιάτο
- Η κατασκευή διπλής ΣΓΥΤ στο τμήμα Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά.
- Η κατασκευή συγκροτήματος εγκαταστάσεων στο Θριάσιο Πεδίο και η κατασκευή νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης με τον Λιμένα Ικονίου.
- Η ηλεκτροκίνηση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα (ΣΚΑ) – Θεσσαλονίκη (Β' Φάση) και του κλάδου Οινόη - Χαλκίδα.
- Η κατασκευή νέας διπλής ΣΓΥΤ Αθήνα – Πάτρα, στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη (η οποία ολοκληρώνεται χωρίς ηλεκτροκίνηση στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ).

Εντός του ΕΣΠΑ οι κύριες παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται αφορούν την ολοκλήρωση της γραμμής Διακοπτό – Ροδοδάφνη (16 χλμ), προπαρασκευαστικές εργασίες για το τμήμα Ροδοδάφνη – Ρίο (27,5 χλμ), τη συνέχιση κατασκευής της γραμμής στο τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι – Δομοκός (106 χλμ), την συνέχιση των εργασιών κατασκευής της γραμμής Πολύκαστρο – Ειδομένη (20 χλμ), την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα ΣΚΑ – Κιάτο (104 χλμ), την ολοκλήρωση του τμήματος Τρείς Γέφυρες – ΣΚΑ (εργασίες σε μήκος 3 χλμ) και εργασίες σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης τμημάτων του Άξονα ΠΑΘΕΠ.

Εκτιμάται ότι ως το τέλος της Δ' προγραμματικής περιόδου 2007-13 (31/12/2015), η εικόνα του άξονα ΠΑΘΕ/Π θα έχει διαμορφωθεί ως εξής:

- 530 χιλιόμετρα διπλής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής [στα τμήματα Κιάτο – ΣΚΑ (104 χλμ.), ΣΚΑ – Τιθορέα (145,5 χλμ.), Τιθορέα – Λιανοκλάδι (54 χλμ.), Δομοκός – Θεσσαλονίκη (224 χλμ.) και Αθήνα – Τρείς Γέφυρες (2,68 χλμ.)], και 71,5 χλμ. διπλής γραμμής χωρίς ηλεκτροκίνηση (στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη)
- 62 χιλιόμετρα μονής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής (57 χιλιόμετρα στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Πολύκαστρο και 5 χλμ. στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη) και 89 χλμ μονής σιδηροδρομικής γραμμής χωρίς ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας
- 5 χλμ τετραπλής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Τρείς Γέφυρες – ΣΚΑ.

Συνολικά θα έχει ολοκληρωθεί περίπου το 80% του μήκους του κύριου σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π) σε υποδομές και επιδομή. Το υπόλοιπο (20%) θα παρουσιάζει ελλείποντες συνδέσμους και σε επιμέρους τμήματα θα παραμένει είτε εκτός λειτουργίας (Κιάτο – Πάτρα) ή με χαμηλά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (Πολύκαστρο - Ειδομένη και Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας). Επίσης θα υπάρχουν ανεπάρκειες σε διάφορα τμήματα όσον αφορά την τεχνολογία συστημάτων ελέγχου και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

## **Οδικά Έργα**

### Οδικός άξονας ΠΑΘΕ

Ο οδικός αυτός άξονας είχε, πριν την εφαρμογή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης υλοποιημένα και σε λειτουργία μόνο 40 χλμ. αυτοκινητοδρόμου, ενώ μετά την εφαρμογή του Α' ΚΠΣ ολοκληρώθηκαν 57 επιπλέον χλμ. Κατά τη διάρκεια του Β' ΚΠΣ και με τη συνεισφορά διάφορων χρηματοδοτικών πηγών ολοκληρώθηκαν και αποδόθηκαν σε κυκλοφορία 260 χλμ. Στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ ολοκληρώθηκαν και αποδόθηκαν σε χρήση άλλα 244 χλμ. αυτοκινητόδρομου.

Από το εναπομείναν μήκος του άξονα, τμήματα μήκους 153,5 χλμ. υλοποιούνται στα πλαίσια συμβάσεων παραχώρησης, τα υπόλοιπα 34 χλμ. (πέταλο Μαλιακού) υλοποιούνται ως δημόσια έργα με χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ. Ο άξονας προγραμματίζεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του ΕΣΠΑ.

### Εγνατία Οδός

Ο άξονας (συνολικού μήκους 670 χλμ.) ολοκληρώθηκε στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ.

### Λοιποί Οδικοί Άξονες

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

- Οι συμβάσεις παραχώρησης των Οδικών Αξόνων Τρίπολη-Καλαμάτα με κλάδο Λεύκτρο-Σπάρτη, Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος, Αστικά Έργα Αττικής. Εντός της Δ' ΠΠ:
  - Στον άξονα Τρίπολη-Καλαμάτα ολοκληρώνονται 100 χλμ. με τα οποία συμπληρώνεται το συνολικό μήκος του άξονα (205 χλμ).
  - Στον άξονα της Ιόνιας Οδού (196 χλμ.) αναμένεται να ολοκληρωθούν 159 χλμ, ενώ μέχρι το τέλος του Γ' ΚΠΣ είχαν ολοκληρωθεί () συνολικά 37 χλμ. αυτοκινητοδρόμου.
  - Ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (174 χλμ.) υλοποιείται από τη σχετική σύμβαση παραχώρησης, και αναμένεται μέχρι τα τέλη της Προγραμματικής Περιόδου να ολοκληρωθούν συνολικά 78,5 χλμ..
- Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) συνολικού μήκους 305 χλμ.. Στις αρχές της περιόδου 2007-2013 είχαν ολοκληρωθεί 97 χλμ. του οδικού άξονα με σύγχρονες προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου, ενώ εντός της Δ' Προγραμματικής Περιόδου αναμένεται να ολοκληρωθούν περίπου 40 χλμ.. επιπλέον. Επίσης με πόρους του ΕΣΠΑ αναμένεται να ολοκληρωθούν οι συνδέσεις του ΒΟΑΚ με τον ΝΟΑΚ στο τμήμα Αγ. Βαρβάρα - Αγ. Δέκα του κάθετου οδικού άξονα Ηράκλειο – Μεσσαρά.
- Οι Κάθετοι Άξονες της Εγνατίας Οδού:
  - Σιάμισα - Ιεροπηγή – Κρυσταλλοπηγή, μήκους 72χλμ. προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το 2015.
  - Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη, μήκους 86,5χλμ. προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το 2015.
  - Κομοτηνή-Νυμφαία-Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα, μήκους 23 χλμ. προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το 2014.
  - Αρδάνιο – Ορμένιο, μήκους 110 χλμ. προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το 2014.
- Λεωφόρος Κηφισού στην Αττική η οποία έχει υλοποιηθεί στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ.
- Ο Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής και διάφορα άλλα έργα βελτίωσης των αστικών και περιαστικών οδικών υποδομών της Αττικής, που αφορούν κυρίως σε νέα οδικά έργα σύνδεσης του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής με περιοχές του Νομού Αττικής, τα οποία έχουν ολοκληρωθεί στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ.

Από το σύνολο του βασικού (core) διευρωπαϊκού δικτύου οδικών υποδομών της χώρας, μήκους 1.835 χλμ., θα έχουν ολοκληρωθεί ως αυτοκινητόδρομος έως το τέλος της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013, τα 1.767 χλμ. με την εξαίρεση του διασυνοριακού άξονα σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με την Αλβανία, μήκους περίπου 68 χλμ.

Συνολικά, έως το τέλος της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013, θα έχουν ολοκληρωθεί με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου (motorway) ή δρόμου ταχείας κυκλοφορίας (express road) σημαντικά τμήματα του αναλυτικού οδικού δικτύου, μήκους 698 χλμ., εκ των οποίων:

- το 40% περίπου είναι κάθετοι άξονες της Εγνατίας οδού (Σιάμισα - Ιεροπηγή – Κρυσταλλοπηγή, Κοζάνη – Φλώρινα - Νίκη, Κομοτηνή – Νυμφαία - Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα, Αρδάνιο – Ορμένιο) και αποτελούν πρόσθετες

διασυννοριακές συνδέσεις του βασικού (core) οδικό δίκτυο με τα προς βορρά όμορα κράτη (Αλβανία, FYROM, Βουλγαρία) για βελτίωση της συνδεσιμότητας των διασυννοριακών περιοχών – περιφερειών, επιπλέον των τριών διασυννοριακών συνδέσεων του βασικού (core) δικτύου.

- το 52% περίπου αποτελούν σημαντικές διασυνδέσεις του βασικού (core) οδικού δικτύου με διάφορες περιοχές της ηπειρωτικής χώρας (αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη, κεντρικό τμήμα του αυτοκινητόδρομου Ε65, οδικός άξονας σύνδεσης του Ακτίου με την Ιόνια Οδό) με στόχο τη σταδιακή βελτίωση της συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της ηπειρωτικής χώρας και προοπτική μελλοντικής αναβάθμισης όλων των κρίσιμων αξόνων και συνδέσεων του αναλυτικού δικτύου με το βασικό δίκτυο.
- το 8% περίπου αποτελούν τμήματα του αναλυτικού ΔΟΔ της νησιωτικής Περιφέρειας Κρήτης (κυρίως παρακάμψεις μεγάλων πόλεων και επιμέρους τμήματα του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης και του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης) με προοπτική μελλοντικής αναβάθμισης του υπόλοιπου αναλυτικού δικτύου της Κρήτης.

Στο λοιπό αναλυτικό ΔΕΔ που δεν έχει μέχρι σήμερα αναβαθμιστεί σε οδό ταχείας κυκλοφορίας (express road) ή αυτοκινητόδρομο (motorway) περιλαμβάνονται τμήματα με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά ή/και μειωμένη ασφάλεια τα οποία χρήζουν τοπικών βελτιώσεων και εστιασμένων παρεμβάσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Με την ολοκλήρωση ΕΣΠΑ και των ήδη προγραμματισμένων παρεμβάσεων θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή 2.465 χιλιομέτρων αυτοκινητοδρόμων διπλού κλάδου εντός TEN-T.

### **Θαλάσσιες Μεταφορές**

Με πόρους των διαρθρωτικών ταμείων υλοποιήθηκαν παρεμβάσεις σε λιμένες που περιλαμβάνουν έργα επιχώσεων χερσαίων χώρων, εκβαθύνσεων λιμενολεκανών, κατασκευή προβλητών, κυματοθραυστών, κρηπίδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, οδικών προσβάσεων, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθειας Η/Μ εξοπλισμού κλπ.

Συνολικά στο πλαίσιο της Γ΄ Προγραμματικής Περιόδου και μέχρι το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, θα έχουν γίνει παρεμβάσεις βελτίωσης υποδομής και λειτουργικότητας σε λιμάνια του βασικού (core) (Πειραιάς - Ικόνιο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηγουμενίτσα) και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (π.χ. Καβάλα, Βόλος, Λαύριο, Ραφήνα, Μύκονος, Ρόδος, Μυτιλήνη, Πυθαγόρειο, Κέρκυρα, Σούδα, Καλαμάτα), καθώς και σε λοιπά λιμάνια (π.χ. Αλεξανδρούπολη, Ναύπλιο, Χάλκη, Μεστά Χίου και άλλα περιφερειακού και νησιωτικού χαρακτήρα).

Εντούτοις, δεν θα έχουν ολοκληρωθεί οι συνολικές παρεμβάσεις που προβλέπονται στα masterplans των λιμένων. Επίσης, δεν θα έχουν διασφαλισθεί πλήρως οι ενδεικνυόμενες διασυνδέσεις (σιδηροδρομικές και οδικές) επιλεγμένων ηπειρωτικών λιμένων με τα χερσαία δίκτυα των ΔΕΔ-Μ.

Σε σχέση με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας θα έχουν γίνει εστιασμένες παρεμβάσεις που καλύπτουν την εγκατάσταση συστήματος ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS) στη θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού, Ελευσίνας, Ν. Ευβοϊκού, Πατραϊκού και τμήματος του Ιονίου πελάγους, την υλοποίηση σταθμών πρόληψης/καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, την προμήθεια αεροσκαφών και πυροσβεστικών σκαφών έρευνας και διάσωσης καθώς και υποδομών υποστήριξης. Δεν θα έχουν γίνει όλες οι απαραίτητες παρεμβάσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της

ασφάλειας των λιμένων (επέκταση συστήματος VTMISS και εγκατάσταση συστήματος φύλαξης λιμένων ISPS).

### **Αεροπορικές Μεταφορές**

Στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ και έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 θα έχουν γίνει παρεμβάσεις σε Α/Δ του βασικού (core) ΔΕΔ-Μ (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο), και σε Α/Δ του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ που εξυπηρετούν κυρίως την συνδεσιμότητα νησιωτικών περιφερειών (π.χ. Χανιά, Σητεία, Ρόδος, Κάρπαθος, Σάμος, Ικαρία, Σκιάθος, Ζάκυνθος), καθώς και σε άλλα επιλεγμένα Α/Δ του εθνικού συστήματος αερομεταφορών στην ηπειρωτική χώρα (Ν. Αγχίαλος, Καστοριά, Άκτιο).

Θα βρίσκονται σε φάση υλοποίησης οι παρεμβάσεις αναβάθμισης/επέκτασης στα Α/Δ Θεσσαλονίκης και Χανίων, ενώ πρόσθετες παρεμβάσεις θα απαιτούνται σε νησιωτικά Α/Δ (π.χ. Κεφαλληνία, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Πάρος, Κέρκυρα κλπ.).

Σε σχέση με την ασφάλεια αεροναυτιλίας έχουν γίνει εστιασμένες παρεμβάσεις προμήθειας μετεωρολογικού ραντάρ στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, προμήθειας αεροσκαφών ελέγχου ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων, ακτινοσκοπικών συσκευών ελέγχου αποσκευών σε 23 Α/Δ του ΔΕΔ-Μ (Θεσσαλονίκη, Ρόδος, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Κως, Λήμνος, Χανιά, Ζάκυνθος, Σάμος, Καβάλα, Χίος, Μύκονος, Σκιάθος, Κάρπαθος, Σαντορίνη, Μήλος, Ν. Αγχίαλος, Άκτιο, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Άραξος, Κάσος και Καστελόριζο) και λογισμικού εισαγωγής στοιχείων.

### **Αστικές Μεταφορές**

Στο Β΄ ΚΠΣ δεν υπήρχε ολοκληρωμένη παρέμβαση «Αστικές Συγκοινωνίες». Κύρια δράση που αφορούσε στις αστικές συγκοινωνίες και χρηματοδοτήθηκε από το Β΄ ΚΠΣ ήταν η κατασκευή των δύο νέων γραμμών μετρό της Αθήνας.

Στο ίδιο χρονικό διάστημα πραγματοποιήθηκαν περιορισμένες χρηματοδοτήσεις για τα έργα τηλεματικής του ΗΛΠΑΠ, η προμήθεια 300 λεωφορείων φυσικού αερίου και το δίκτυο τηλεματικής του ΟΑΣΑ.

Στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ περιλήφθηκε η κατασκευή νέων γραμμών μετρό (επέκταση των γραμμών 2 και 3) συνολικού μήκους 12,56 χλμ., 9 νέων σταθμών, 4 σταθμών μετεπιβίβασης και ενός αμαξοστασίου, προμήθεια και θέση σε λειτουργία 17 συρμών, καθώς και ηλεκτρομηχανολογικά έργα και έργα προσαρμογής με το δίκτυο του προαστιακού. Στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ χρηματοδοτούνται οι επεκτάσεις προς Ανθούπολη, Ιερά Οδό και Πειραιά.

Παράλληλα πραγματοποιήθηκαν και οι ακόλουθες συμπληρωματικές παρεμβάσεις:

- Εκσυγχρονισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ και εφαρμογή Επιχειρησιακού του Σχεδίου, με την ανανέωση του στόλου των Λεωφορείων και Τρόλεϊ με παράλληλη αντικατάσταση παλαιών οχημάτων. Μέχρι τα τέλη 2006 είχαν αποκτηθεί 404 νέα λεωφορεία και 141 τρόλεϊ ενώ στο πλαίσιο της παρούσας περιόδου και συγκεκριμένα στα τέλη του 2011, ολοκληρώθηκε η προμήθεια και η θέση σε λειτουργία 320 λεωφορείων με κινητήρα diesel και 200 λεωφορείων φυσικού αερίου. Κατά την ίδια περίοδο (2007-2013) ολοκληρώθηκε επίσης η κατασκευή του αμαξοστασίου της Ανθούσας για τη στάθμευση 200 περίπου αστικών λεωφορείων με κινητήρα συμπιεσμένου φυσικού αερίου.
- Εκπόνηση και εφαρμογή επιχειρησιακών σχεδίων των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ), που περιλαμβάνουν την κατασκευή αμαξοστασίου των ΗΛΠΑΠ (που ολοκληρώθηκε το 2008) και την εκπόνηση μελετών στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Συστήματος

Αστικών Συγκοινωνιών της Αττικής (που ολοκληρώθηκε το 2008) και κατασκευή αμαξοστασίου των ΗΛΠΑΠ (που ολοκληρώθηκε το 2008).

- Εκσυγχρονισμός ΗΣΑΠ, με τα έργα ανάπλασης 23 σταθμών (έχουν ολοκληρωθεί), τον εκσυγχρονισμό του Κέντρου Ελέγχου Λειτουργίας (που ολοκληρώθηκε στο πλαίσιο του ΕΠ ΣΑΑΣ) και έργα αναβάθμισης της γραμμής του ΗΣΑΠ (ανακαίνιση της υποδομής και επιδομής των γραμμών ΗΣΑΠ και ενίσχυση της σήραγγας από Ομόνοια έως Μοναστηράκι που ολοκληρώθηκε στην περίοδο 2007-2013).
- Σύγχρονος Τροχιόδρομος (Τραμ) στη Μείζονα Περιοχή της Αθήνας: Το κυρίως έργο (γραμμή μήκους 26 χλμ., 46 στάσεις, γραμμή σύνδεσης με αμαξοστάσιο) έχει παραδοθεί. Η επέκταση προς Πειραιά βρίσκεται σε εξέλιξη και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2007-2013.

Όσον αφορά στις αστικές συγκοινωνίες στην Θεσσαλονίκη, το 2001 ολοκληρώθηκε η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Στο πλαίσιο αυτό και εντός του ΕΣΠΑ (ΠΕΠ Μακεδονίας - Θράκης) χρηματοδοτείται η κατασκευή 9,6 χλμ. της κεντρικής γραμμής ΜΕΤΡΟ, 13 σταθμών και 1 αμαξοστασίου. Το έργο δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός της προγραμματικής περιόδου 2007-2013.

### 2.3. Βασικές Ανισότητες, Προβλήματα, Αναπτυξιακά Κενά

Όπως προαναφέρθηκε, η Ελλάδα απέχει αρκετά από τα κέντρα βάρους της ΕΕ και διαθέτει μεγάλη ακτογραμμή. Το έντονο ανάγλυφο περιορίζει τις δυνατότητες ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου.

Από όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα αλλά και συνεκτιμώντας τα ευρήματα σχετικών μελετών και προγραμμάτων προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα, τα οποία είναι χρήσιμα για την διαμόρφωση της Στρατηγικής των Μεταφορών στη Ελλάδα:

- Απαιτείται στροφή σε φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς και εφαρμογή νέων τεχνολογιών στις μεταφορές
- Το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αναγκαίο να ολοκληρωθεί το γρηγορότερο δυνατό. Κρίνεται απαραίτητη η άμεση συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από την Ευρωπαϊκή Οδηγία διαλειτουργικότητας (2008/57) στις σιδηροδρομικές μεταφορές
- Απαιτείται ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς (ειδικά εντός των αστικών κέντρων) ώστε να μειωθεί η χρήση του ΙΧ
- Χρειάζεται άρση εμποδίων τεχνικών, διοικητικών, θεσμικών, κλπ. και πλήρης απελευθέρωση μεταφορών
- Απαιτείται μεγαλύτερη προσπάθεια στον τομέα της οδικής ασφάλειας
- Απαιτείται μεγαλύτερη προσπάθεια στον τομέα της προσβασιμότητας στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.
- Είναι αναγκαία η προώθηση της διαλειτουργικότητας και των νέων τεχνολογιών σε όλα τα μέσα μεταφορών.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται, κατά μεταφορικό δίκτυο και σύστημα, τα σχετικά προβλήματα και τα κυριότερα αναπτυξιακά κενά.

### 2.3.1. Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Βασικό πρόβλημα και σχετικό αναπτυξιακό κενό αποτελεί η ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π. Επιπρόσθετα, όπως έχει προαναφερθεί, η πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου είναι χαμηλή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Δυτική Ελλάδα, η οποία δεν διαθέτει σιδηρόδρομο.

Κενό παρατηρείται και στον τομέα προώθησης της ηλεκτροκίνησης και της διαλειτουργικότητας. Παράλληλα, υπάρχουν ακόμη στο σιδηροδρομικό δίκτυο πολλές ισόπεδες διαβάσεις που όπως παρουσιάστηκε ήδη δημιουργούν θέματα ασφαλείας. Χαρακτηριστικά, υπάρχουν ισόπεδες διαβάσεις εντός του δικτύου της Αθήνας.

Το σιδηροδρομικό έργο, στις εμπορευματικές μεταφορές, είναι εξαιρετικά περιορισμένο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι δεν λειτουργούν ακόμη εμπορευματικά κέντρα συνδεδεμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Ακόμα, δεν υπάρχει σύνδεση με τα κύρια λιμάνια και τα αεροδρόμια, εκτός της σύνδεσης με τον Πειραιά που ολοκληρώθηκε πρόσφατα.

Βασικό ανασταλτικό παράγοντα ανάπτυξης του τομέα, σύμφωνα με την διεθνή εμπειρία, αποτελεί η ανυπαρξία ανταγωνισμού. Υπάρχει μόνο ένας πάροχος σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την οποία εξελίσσεται σχετικός διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση της.

Έργα για τη βελτιστοποίηση της διαλειτουργικότητας και της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί, όμως έχουν γίνει βήματα στην θεσμική και οργανωτική πλευρά για εναρμόνιση προς την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και ίδρυση των απαραίτητων οργάνων.

### 2.3.2. Οδικές Μεταφορές

Κάθε χρόνο σημειώνεται μεγάλος αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με πολλούς νεκρούς και τραυματίες, παρόλο που όπως αναφέρθηκε υπήρξε μείωση τα τελευταία χρόνια.

Γενικά, σχετικά με την οδική ασφάλεια εξακολουθεί να παρατηρείται αποσπασματικότητα στην εφαρμογή μέτρων, έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης, έλλειψη επαρκούς και αποτελεσματικής αστυνόμευσης, ανεπαρκής συντήρηση των οδικών δικτύων όλων των βαθμίδων εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις αυτοκινητοδρόμων και αδυναμίες αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης και τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

Επιπρόσθετα, θεωρείται σημαντική η έλλειψη ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης αυτοκινητοδρόμων. Το φαινόμενο επιτείνεται από τις παρατηρούμενες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των αυτοκινητοδρόμων που υλοποιούνται με το σύστημα της παραχώρησης. Επιπλέον, σημαντικό θέμα θεωρείται και η έλλειψη διαλειτουργικότητας στα δίοδια.

Παράλληλα, παρατηρούνται αρκετές ασυνέχειες του οδικού δικτύου στα δίκτυα μικρότερης σημασίας και στις δευτερογενείς και τριτογενείς συνδέσεις.

Σημειώνεται ότι η ιδιοκτησία και η χρήση του ΙΧ, που αυξήθηκαν σημαντικά ως το 2008, επιβραδύνθηκαν στη συνέχεια λόγω οικονομικής κρίσης, γεγονός που έχει μερικά ανακουφίσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση, που έφθασε στο υψηλότερο σημείο της το 2008. Παρόλα αυτά, παρατηρείται συμφόρηση, έστω και μειωμένη, στα αστικά κέντρα. Το γεγονός αυτό είναι αποτέλεσμα της έλλειψης επαρκών



παρεμβάσεων κυκλοφοριακής οργάνωσης και έλλειψης ελέγχου στάθμευσης. Ειδικότερα στην Αθήνα παρατηρείται έλλειψη επαρκών εγκαταστάσεων για στάθμευση σε περιφερειακούς σταθμούς μετρό για μετεπιβίβαση.

### 2.3.3. Θαλάσσιες Μεταφορές

Απαιτούνται νέες λιμενικές υποδομές σε αρκετές περιπτώσεις, αφού οι υπάρχουσες κρίνονται σε πολλές περιπτώσεις ανεπαρκείς ή/και ευάλωτες στους ανέμους που κυριαρχούν. Επιπλέον, παρατηρούνται ελλείψεις σε χερσαίους χώρους, σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης για επιβάτες και εμπορεύματα και στην επάρκεια οδικών προσβάσεων.

Σε αρκετές περιπτώσεις νησιά δεν εξυπηρετούνται επαρκώς, ιδιαίτερα την περίοδο εκτός καλοκαιριού, διότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μειώνουν τις συχνότητες και τις συνδέσεις τους εκτός περιόδου αιχμής. Για παράδειγμα, σημαντικά νησιά, όπως η Σάμος καθώς και τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, υποεξυπηρετούνται τον χειμώνα. Επιπλέον, οι άγονες γραμμές δεν κρίνονται επαρκείς σε κάποιες περιπτώσεις.

Τα λιμάνια είναι οργανωμένα είτε ως ανώνυμες εταιρείες είτε ως λιμενικά ταμεία. Κάποια έχουν επιλεγεί προς ιδιωτικοποίηση μέσω ΤΑΙΠΕΔ. Μέχρι σήμερα μόνο στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς έχει παραχωρηθεί μια δραστηριότητα, η οποία αφορά τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ), στην εταιρεία COSCO, με θετικά μέχρι στιγμής αποτελέσματα.

Παρατηρείται έλλειψη ακτοπλοϊκών συνδέσεων του Πειραιά ή της Θεσσαλονίκης με την Τουρκία (π.χ. Σμύρνη), παρ' όλο που υπάρχει αύξηση τουρισμού από την Τουρκία και ευκολότερη έκδοση visa. Ειδικά το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης έχει την δυνατότητα να αναδειχθεί ως βασική πύλη εισόδου / εξόδου προς τη Βαλκανική και ανατολικοευρωπαϊκή ενδοχώρα αλλά και γενικότερα την ενδοχώρα της Ευρώπης, λειτουργώντας ως ελκυστικός εναλλακτικός δίαυλος παράκαμψης των στενών των Δαρδανελίων.

Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο των σιδηροδρομικών μεταφορών, το ελληνικό σύστημα μεταφορών δεν χαρακτηρίζεται από αναπτυγμένη πολυτροπικότητα. Παρατηρείται έλλειψη συνδέσεων των σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων με τις λιμενικές και αεροδρομικές υποδομές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το λιμάνι του Λαυρίου το οποίο προορίζεται να φιλοξενήσει μέρος των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, αλλά δεν φθάνει σε αυτό ούτε αυτοκινητόδρομος, ούτε προαστιακός σιδηρόδρομος.

Παράλληλα στο σύστημα των θαλασσίων μεταφορών παρατηρούνται έντονα φαινόμενα εποχικότητας με αποτέλεσμα να εκδηλώνεται περίσσια υποδομών τους χειμερινούς μήνες και αντίστοιχη έλλειψή τους κατά τους θερινούς.

### 2.3.4. Αερομεταφορές

Όπως προαναφέρθηκε, υπάρχουν πολλά αεροδρόμια συγκριτικά με το μέγεθος και τον πληθυσμό της χώρας. Ακόμη και σήμερα απουσιάζει η ύπαρξη εγκεκριμένου εθνικού σχεδίου (Masterplan) αεροδρομίων, αν και η έλλειψη αυτή αντισταθμίζεται σε κάποιο βαθμό από την ύπαρξη ορισμένων σχεδίων σε περιφερειακό επίπεδο. Τα πέντε μεγαλύτερα αεροδρόμια εξυπηρετούν παραπάνω από τα τρία τέταρτα της συνολικής ζήτησης.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας, λόγω υψηλού κόστους και μειωμένης ζήτησης αεροπορικών μεταφορών από τους κατοίκους της χώρας (εξαιτίας της οικονομικής

κρίσης), έχει χάσει την ευκαιρία να γίνει ενδιάμεσος σταθμός των ταξιδιών (hub and spoke) και οι απευθείας συνδέσεις με άλλες πόλεις του εξωτερικού έχουν σημαντικά μειωθεί.

Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, που είναι δεύτερο σε επιβατική κίνηση μετά τον «Ελ. Βενιζέλος», αντιμετωπίζει προβλήματα χωρητικότητας στην περίοδο αιχμής, δηλαδή τους καλοκαιρινούς μήνες. Γενικότερα, όπως και στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών παρατηρούνται έντονα φαινόμενα εποχικότητας,

Το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης αποτελεί αποδέκτη σημαντικών επενδύσεων οι οποίες όμως δεν έχουν ακόμη φθάσει σε στάδιο λειτουργίας και απόδοσης. Τέλος, βασική έλλειψη αποτελεί η απουσία δικτύων υδατοδρομίων και ελικοδρομίων, τα οποία ενισχύουν την προσπελασιμότητα απομακρυσμένων νησιών και περιοχών.

### 2.3.5. Αστικές Συγκοινωνίες

#### Αθήνα

Στον οργανωτικό τομέα, τον Ιούνιο του 2011 συγχωνεύτηκαν οι εταιρείες ΕΘΕΛ και ΗΛΠΑΠ και αποτέλεσαν νέα εταιρεία υπό την ονομασία Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΟΣΥ). Ταυτόχρονα συστάθηκε η εταιρεία ΣΤΑΣΥ, η οποία προέρχεται από τη συγχώνευση των εταιρειών Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας ΑΕ (ΑΜΕΛ), Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς ΑΕ (ΗΣΑΠ), και ΤΡΑΜ ΑΕ. Οι μετοχές των δύο εταιρειών ανήκουν στον ΟΑΣΑ. Σύμφωνα με το Ν.3920/2011 ο ΟΑΣΑ είναι υπεύθυνος για το στρατηγικό, επιχειρησιακό σχεδιασμό, συντονισμό και έλεγχο του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα ΜΜΜ στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, καθώς και για τον έλεγχο και την επίβλεψη των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου.

Στις προαστιακές συγκοινωνίες δραστηριοποιείται ο ΟΣΕ (με τον προαστιακό σιδηρόδρομο) και το ΚΤΕΛ Αττικής ενώ τα έργα κατασκευής του μετρό προωθεί η Αττικό Μετρό ΑΕ.

Το Μετρό της Αθήνας είναι ένα από τα πιο σύγχρονα και προσβάσιμα στον κόσμο και εξυπηρετεί ικανοποιητικά τις περιοχές που καλύπτει. Όπως έχει τεκμηριωθεί στα πλαίσια της Μελέτης Ανάπτυξης του Μετρό, υπάρχει ανάγκη και ζήτηση και για άλλες επεκτάσεις με κυριότερη εκείνη της Γραμμής 4 (Γαλάτσι, Κυψέλη, Κέντρο, Κηφισίας). Στις αρχές της δεκαετίας του 2000 εξετάσθηκε η δυνατότητα ΣΔΙΤ για μετρό και τραμ, αλλά η προσπάθεια δεν συνεχίστηκε για μη-οικονομικούς λόγους.

Τα οδικά μέσα της ΟΣΥ (λεωφορεία, τρόλεϊ) παρεμποδίζονται στην ομαλή λειτουργία τους από την κίνηση υπόλοιπων οχημάτων παρά την ύπαρξη αποκλειστικών λωρίδων για οχήματα ΜΜΜ. Το τραμ δεν αναμειγνύεται αρκετά αποτελεσματικά με την υπόλοιπη κυκλοφορία και δεν διαθέτει ακόμη εκτεταμένο δίκτυο.

#### Θεσσαλονίκη

Στη Θεσσαλονίκη παρατηρούνται παρόμοια προβλήματα με προεξάρχον τη σημαντική καθυστέρηση υλοποίησης του έργου του μετρό και την περιορισμένη προαστιακή / περιφερειακή σιδηροδρομική εξυπηρέτηση.

Στις υπόλοιπες επαρχιακές πόλεις η αστικές συγκοινωνίες αφορούν αποκλειστικά σε λεωφορειακά δίκτυα αστικών ΚΤΕΛ. Έχει διαπιστωθεί στο παρελθόν η ανάγκη υλοποίησης συστημάτων τραμ σε ορισμένα αστικά συγκροτήματα (π.χ. Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα, Καλαμάτα, Ιωάννινα) και έχουν μελετηθεί σε διαφορετικούς

βαθμούς λεπτομέρειας τέτοια συστήματα αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει προχωρήσει οποιαδήποτε σχετική υλοποίηση.

### 2.3.6. Οριζόντια Θέματα

Παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα οδικής ασφάλειας και προσβασιμότητας σε άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα ειδικά στο δευτερεύον και επαρχιακό οδικό δίκτυο (βλ. ανάλυση στα προηγούμενα: 2.1.8, 2.1.9).

Όσον αφορά στις νησιωτικές περιφέρειες της Χώρας, ο μεγάλος αριθμός νησιών και οι αποστάσεις τόσο μεταξύ τους όσο και από τα διοικητικά κέντρα, καθιστούν τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές δυσχερείς και ακριβές, αλλά ταυτόχρονα και εντελώς απαραίτητες για την καθημερινή διαβίωση στα νησιά. Το γεγονός αυτό κάνει την ανάγκη για αναβάθμιση των λιμένων, των αεροδρομίων και των οδικών δικτύων στα νησιά επιτακτική αφού αποτελεί βασική προϋπόθεση για να παραμείνουν ή και να επιστρέψουν οι κάτοικοι στα νησιά και να αναπτυχθούν οικονομικά ιδιαίτερα μέσω του τουρισμού.

Η εφαρμογή νέων τεχνολογιών δεν έχει προχωρήσει αρκετά. Χαρακτηριστικά, παρά τις ενέργειες που έχουν προηγηθεί, δεν έχουν υλοποιηθεί επαρκώς η εγκατάσταση των συστημάτων ERTMS στις σιδηροδρομικές μεταφορές, και των συστημάτων VTMS, ISPS στις θαλάσσιες μεταφορές (e-maritime services). Στην Αθήνα αναμένεται στο επόμενο χρονικό διάστημα η έναρξη υλοποίησης του Συστήματος Τηλεματικής, ενώ όσον αφορά το ηλεκτρονικό εισιτήριο έχει ανακηρυχθεί ο προσωρινός ανάδοχος. Στην Θεσσαλονίκη η ιδιωτική κοινοπραξία αστικών λεωφορείων έχει προ καιρού εφαρμόσει σύστημα τηλεματικής.

Ειδικά στον τομέα των αερομεταφορών παρατηρούνται κενά στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος (θόρυβος, ρύποι).

Τέλος παρατηρούνται κενά στη στελέχωση και την αποτελεσματική κατάρτιση των στελεχών των φορέων υλοποίησης.

### 2.4. Ανάλυση SWOT

Η Ανάλυση SWOT είναι γενικά αποδεκτή ως τεχνική ανάλυσης μεταφορικών συστημάτων και κατανόησης των Πλεονεκτημάτων και Αδυναμιών και εντοπισμού των Ευκαιριών και των Απειλών που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Στον πίνακα 21 παρουσιάζεται η ανάλυση SWOT του Ελληνικού μεταφορικού συστήματος το οποίο συνοψίζει όσα παρουσιάσθηκαν σε προηγούμενες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου.

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<p>ΓΕΝΙΚΑ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Προνομιακή γεωγραφική θέση σαν σημείο εισόδου/εξόδου ΕΕ και Βαλκανικής Χερσονήσου και εγγύτητα στην διώρυγα Σουέζ</li></ul> <p>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Σύνδεση λιμανιού Πειραιά και Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος</li><li>• Σχετικά σύγχρονο τροχαίο υλικό</li></ul> <p>ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</p>	<p>ΓΕΝΙΚΑ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Πολύ υψηλή εξάρτηση από οδικές μεταφορές (97% Ι.Χ και λεωφορεία)</li><li>• Υπερ-ρυθμισμένη αγορά (τιμές/κόμιστρο) από το Κράτος χωρίς πλήρη εφαρμογή των κοινοτικών οδηγιών και πολιτικών</li><li>• Ανεπαρκής σχεδιασμός των μεταφορών - έλλειψη συστηματικής συλλογής στατιστικών στοιχείων</li><li>• Ανεπαρκείς υποδομές και εξυπηρετήσεις</li></ul>

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση σε σημαντικό βαθμό αξόνων ΠΑΘΕ, Εγνατίας</li> <li>• Εκτεταμένο επαρχιακό οδικό δίκτυο</li> <li>• Λειτουργία στην Αθήνα της Αττικής Οδού</li> </ul> <p><b>ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μετρό Αθήνας και εκτεταμένο δίκτυο λοιπών μέσων (τραμ, λεωφορεία, τρόλεϊ)</li> </ul> <p><b>ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ / ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκτεταμένο δίκτυο λιμανιών και αεροδρομίων</li> <li>• Ισχυρή τουριστική βιομηχανία και ζήτηση</li> <li>• Αυξανόμενη ζήτηση κρουαζιέρας</li> </ul> <p><b>ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εμπειρία σε έργα παραχώρησης στον τομέα μεταφορών</li> <li>• Ανεπτυγμένες συνδυασμένες μεταφορές μέσω Ιταλίας</li> </ul>	<p>για δίκτυα συνδυασμένων πολυτροπικών μεταφορών</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Υψηλό κόστος μεταφοράς σε ορεινές και νησιωτικές περιοχές</li> <li>• Κατακερματισμός της διαδικασίας σχεδιασμού</li> <li>• Καθυστερήσεις στους χρόνους υλοποίησης των επενδύσεων</li> <li>• Ανεπαρκής προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα</li> </ul> <p><b>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Γεωμορφολογία μη ευνοϊκή για την ανάπτυξη του σιδ/κου δικτύου</li> <li>• Χαμηλή ζήτηση - συνεχώς μειούμενο μερίδιο σιδ/μων</li> <li>• Ημιτελές βασικό δίκτυο και ανεπαρκής αξιοποίησή του</li> <li>• Πεπαλαιωμένο δίκτυο και σταθμοί – ιδιαίτερα σταθμού Αθήνας</li> <li>• Έλλειψη εμπορευματικών κέντρων, έλλειψη σύνδεσης λιμανιών και αεροδρομίων</li> <li>• Ανεπαρκείς σιδ/κες συνδέσεις με βιομηχανικές περιοχές</li> <li>• Πληθώρα ισόπεδων διαβάσεων</li> </ul> <p><b>ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Υψηλοί δείκτες ατυχημάτων, προβληματική διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, έλλειψη σήμανσης, έλλειψη κυκλοφοριακής οργάνωσης</li> <li>• Σημαντικοί αυτοκινητόδρομοι και ΒΟΑΚ παραμένουν ημιτελείς. Σχετικά μικρό μήκος των αυτοκινητοδρόμων</li> <li>• Ανυπαρξία διαλειτουργικότητας διοδίων</li> <li>• Ανεπαρκής συντήρηση – κυρίως οδοστρωμάτων</li> <li>• Υποεκτίμηση κόστους χρήσης οδικής υποδομής (εξωτερικό κόστος, φθορά, νέες επενδύσεις )</li> <li>• Ανεπαρκής έλεγχος οδικών εμπορευματικών μεταφορών</li> <li>• Ελλείψεις οδικών παρακάμψεων αστικών συγκροτημάτων</li> </ul> <p><b>ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη μετρό Θεσσαλονίκης</li> <li>• Ελλιπής διαχείριση στάθμευσης στα αστικά κέντρα</li> <li>• Υστέρηση χρήσης τεχνολογίας στην Αθήνα (ηλεκτρονικό εισιτήριο, συστήματα διαχείρισης στόλου και πληροφόρησης επιβατών)</li> </ul> <p><b>ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ / ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές και έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού</li> </ul>

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
	<p>ακτοπλοϊκού συστήματος</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αυξημένο κόστος μεταφοράς προϊόντων στον νησιωτικό χώρο</li> <li>• Μη ορθολογική οργάνωση λιμενικών χώρων και υπηρεσιών / Χαμηλή αποδοτικότητα λιμανιών</li> <li>• Εποχικότητα ζήτησης σε τουριστικά αεροδρόμια και λιμένες. Ανεπάρκεια στην κάλυψη σε περιόδους αιχμής</li> <li>• Ανεπαρκείς υποδομές κρουαζιέρας</li> </ul> <p><b>ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αυξανόμενες εκπομπές ρύπων</li> <li>• Μη αποτελεσματική λειτουργία παρόχων υπηρεσιών μεταφορών</li> <li>• Ανεπαρκής παιδεία οδηγών και χρηστών οδικού δικτύου</li> <li>• Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών χώρας</li> <li>• Έλλειψη χωροταξικής ολοκλήρωσης λόγω απομακρυσμένων νησιών και ορεινών περιοχών χωρίς καλή εξυπηρέτηση από δίκτυα μεταφορών</li> <li>• Θεσμικό πλαίσιο δημοσίων έργων που δυσκολεύει την υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων και την απορρόφηση πόρων</li> </ul>

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b>	<b>ΚΙΝΔΥΝΟΙ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προοπτική ένταξης Σερβίας, ΠΓΔΜ και Αλβανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση</li> <li>• Κορεσμός των στενών του Βοσπόρου και ανάπτυξη εναλλακτικού διαύλου στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης.</li> <li>• Αύξηση διεθνούς ενδιαφέροντος για κεντρικά λιμάνια της χώρας</li> <li>• Η Ελλάδα πύλη εμπορευμάτων για τις χώρες χωρίς ακτές, όπως ΠΓΔΜ και χώρα διέλευσης για τη Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη σε σύνδεση με Αφρική και Ασία</li> <li>• Η ανάπτυξη του τουρισμού</li> <li>• Αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού</li> <li>• Πολιτική ΕΕ που προωθεί ολοκλήρωση ΔΕΔ-Μ, ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών, περιβαλλοντικά φιλικά μέσα μεταφοράς και ασφάλεια μεταφορών</li> <li>• Νέες τεχνολογικές εφαρμογές επιτρέπουν νέες βελτιωμένες υπηρεσίες</li> <li>• Παραχωρήσεις και ΣΔΙΤ για αυτοκινητοδρόμους, λιμάνια και αεροδρόμια</li> <li>• Είσοδος ιδιωτών στον σιδηροδρομικό τομέα</li> <li>• Ύπαρξη πόρων Ε' ΠΠ για επενδύσεις στις μεταφορές.</li> <li>• Συμφόρηση σε σημεία του υπεραστικού οδικού δικτύου και στις πόλεις προσφέρουν ευκαιρίες σε ΜΜΜ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αδυναμία ολοκλήρωσης συνεκτικού μεταφορικού δικτύου όσο διαρκεί συγχρηματοδότηση ΕΕ</li> <li>• Οικονομική κρίση, αδυναμία τραπεζών να χρηματοδοτήσουν συγχρηματοδοτούμενα, με αποτέλεσμα μεγάλες καθυστερήσεις</li> <li>• Έλλειψη συνεργειών μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων</li> <li>• Έλλειψη πολιτικής συνέχειας για πλήρη απελευθέρωση και ορθολογισμό των μεταφορών</li> <li>• Ισχυρός ανταγωνισμός από λιμάνια στην Βόρεια Ευρώπη και την Μεσόγειο</li> <li>• Έλλειψη πόρων για δημόσιες επενδύσεις στις λιμενικές και αεροπορικές υποδομές στα πλαίσια της Ε' ΠΠ</li> <li>• Ελλείψεις σε εγκαταστάσεις διατροφικότητας</li> <li>• Αδυναμία επαρκούς χρηματοδότησης ανανέωσης τροχαίου υλικού και άλλων επενδυτικών έργων στον σιδηρόδρομο και στις αστικές συγκοινωνίες</li> <li>• Οικονομική κρίση οξύνει τα προβλήματα στις θαλάσσιες ενδομεταφορές με κίνδυνο την έλλειψη προσπελασιμότητας σε νησιωτικά τμήματα της επικράτειας</li> </ul>

#### Πίνακας 21: Ανάλυση SWOT

Στη συνέχεια συνοψίζονται τα κυριότερα ειδικά συμπεράσματα από την ανάλυση SWOT.

#### Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Θετική προοπτική δημιουργεί η συνέχιση της χρηματοδότησης από τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ. Ανάλογη θετική προοπτική αποτελεί η πρόσβαση στη θάλασσα, με σιδηροδρομική σύνδεση των λιμανιών, ως σημείων εισόδου για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Οι ευκαιρίες του τομέα των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα είναι αυτές που σχετίζονται με την ενδεχόμενη αύξηση του μεριδίου του εντός του συνόλου των χερσαίων επιχειρήσεων μεταφορών μέσω της βελτίωσης των υποδομών και παρεμβάσεων στον τομέα της οργάνωσης και λειτουργίας.

Άνοδος των μεριδίων σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου θα έχει σαν αποτέλεσμα θετικές επιπτώσεις στο συνολικό κόστος μεταφοράς αλλά και στους τομείς εκπομπών θορύβου και αερίων του θερμοκηπίου.

### Οδικές Μεταφορές

Λόγω της γεωστρατηγικής της θέσης, η Ελλάδα διαθέτει πλεονεκτήματα που έχουν ληφθεί υπόψη στη διαδικασία καθορισμού των διεθνών και διευρωπαϊκών διαδρόμων κυκλοφορίας.

Με το αναπτυσσόμενο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων η χώρα θα συμβαδίσει με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα όσον αφορά τις διεθνείς οδικές συνδέσεις της. Το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο παρουσιάζουν ελλείψεις συντήρησης και σήμανσης λόγω ανεπάρκειας σχετικής χρηματοδότησης. Απαιτούνται βελτιώσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.

### Θαλάσσιες Μεταφορές

Η Ελλάδα έχει μακρά ναυτική παράδοση και ο ναυτιλιακός τομέας ανέκαθεν είχε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, εμπορική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

Για τη βελτιστοποίηση της ικανότητας και της απόδοσης των υφιστάμενων και νέων υποδομών κρίνεται απαραίτητη η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και η βελτίωση της ασφάλειας, προσβασιμότητας και της αξιοπιστίας του δικτύου, με τη δημιουργία και τη βελτίωση των τερματικών, των υποδομών πρόσβασης και εκτενέστερη χρήση τεχνολογίας ειδικά στον τομέα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

### Αεροπορικές Μεταφορές

Ο υποτομέας των αεροπορικών μεταφορών είναι σημαντικός για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων μεγαλύτερων αποστάσεων - ιδιαίτερα για τα επαγγελματικά ταξίδια, του τουρισμού, των νησιών και της οικονομίας γενικότερα. Εποχιακά λόγω αυξημένου τουρισμού, δημιουργούνται σημεία συμφόρησης, ιδίως στα αεροδρόμια που βρίσκονται σε περιοχές με έντονο τουριστικό ενδιαφέρον.

Απαιτούνται σημαντικές παρεμβάσεις σχετικές με θέματα άρσης αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις αερομεταφορές (θόρυβος, εκπομπές αερίων ρύπων).

### 3. Στρατηγικοί Στόχοι

Οι στόχοι της Εθνικής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, που διέπουν την διαμόρφωση του ΣΠΕΜ, συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σημαντικό ορόσημο στην διαμόρφωση της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών αποτέλεσε η έκδοση της Λευκής Βίβλου το 2001 υπό τον τίτλο: «Ευρωπαϊκή Πολιτική των Μεταφορών για το 2010: Ώρα για αποφάσεις». Ακολούθησε το 2009 η δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου υπό τον τίτλο: «Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ προς ένα καλύτερα ενοποιημένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών "ΔΕΔ-Μ" στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών».

Η Λευκή Βίβλος του 2011 (που αναθεώρησε την προηγούμενη έκδοση του 2001) περιέχει συγκεκριμένους στόχους και όρους. Στους τελευταίους ανήκει και ο όρος «Ευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών», ο οποίος αναφέρεται στην επίτευξη μιας πλήρους και ουσιαστικής ενοποίησης του συστήματος μεταφορών της ΕΕ. Στην «Ευρωπαϊκή περιοχή Μεταφορών» περιλαμβάνεται και η δημιουργία των:

- Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού
- Ενιαίου Σιδηροδρομικού Χώρου
- Ενιαίου Θαλάσσιου Χώρου, ή της λεγόμενης «μπλε ζώνης» για τις θαλάσσιες μεταφορές.

#### 3.1. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Προκειμένου να λειτουργήσει η έννοια του «Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών» δηλαδή χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων μεταφορών καθώς και της ελεύθερης πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Τα χρηματοοικονομικά μέσα, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη διευκόλυνση της υλοποίησης των ΔΕΔ-Μ είναι:

- η ειδική γραμμή διευκόλυνσης CEF (Connecting Europe Facility),
- το Ταμείο Συνοχής και ορισμένες δραστηριότητες των Διαρθρωτικών Ταμείων,
- τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων,
- οι εγγυήσεις δανείων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων.

Σημαντικό χαρακτηριστικό της προσέγγισης σχεδιασμού (Κανονισμός 1315/2013) είναι η ανάπτυξή της σε δύο επίπεδα:

- Το «Βασικό Δίκτυο» - σαν ανώτερο επίπεδο - το οποίο περιλαμβάνει άξονες και κόμβους ζωτικής σημασίας για τις ροές κυκλοφορίας στην εσωτερική αγορά της ΕΕ, των γειτόνων της και άλλων μερών του κόσμου, και
- το «Αναλυτικό Δίκτυο» το οποίο συνδέει με κατάλληλο τρόπο περιφέρειες εντός της ΕΕ και παρέχει τη βασική υποδομή για πολυτροπικές (multimodal) επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές.

Λόγω της σημασίας και συνάφειας με το παρόν ΣΠΕΜ παρατίθενται στο Παράρτημα Α οι χάρτες των ΔΕΔ-Μ που έχουν εγκριθεί για την Ελλάδα (βασικό και αναλυτικό).



### 3.2. Στόχοι Λευκής Βίβλου

Η Λευκή Βίβλος, η οποία διαμορφώθηκε το 2011, υιοθέτησε – με ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2050 – τους κατωτέρω δέκα στόχους:

1. Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων, που κινούνται με «συμβατικά καύσιμα» στις αστικές μετακινήσεις έως το 2030 και σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050. Κύριος στόχος είναι η επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO<sub>2</sub> αστικής πραγματικότητας.
2. Στις αερομεταφορές, τα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050. Επίσης οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από καύσιμα πλοίων πρέπει να μειωθούν εντός της ΕΕ κατά 40% (εάν δε είναι εφικτό και κατά 50%) έως το 2050.
3. Το 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 km πρέπει να στραφεί σε άλλα μέσα μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος ή τα πλωτά μέσα έως το 2030. Έως το 2050 το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% με τη βοήθεια διαμόρφωσης αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων.
4. Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Μέχρι το 2050, στόχος είναι η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων να πραγματοποιείται με το σιδηρόδρομο.
5. Μέχρι το 2050 απαιτείται να εξασφαλισθεί η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας. Παράλληλα, όλα τα κεντρικά θαλάσσια λιμάνια θα πρέπει να συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.
6. Εξάπλωση εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Επιπλέον, εξάπλωση ισοδύναμων χειραίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών. Τέλος, εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).
7. Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.
8. Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Στόχος είναι η διασφάλιση ότι η ΕΕ θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.
9. Η επιδίωξη πλήρους εφαρμογής των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων - συμπεριλαμβανομένων των επιζήμιων επιδοτήσεων - θα δημιουργήσει έσοδα και συνεπώς χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.
10. Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030 και ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής

ικανότητας δίκτυο έως το 2050, ταυτόχρονα με ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.

### 3.3. Θεματικοί Στόχοι «ΕΥΡΩΠΗ 2020»

Η αναπτυξιακή στρατηγική της ΕΕ «ΕΥΡΩΠΗ 2020» θέτει ως γενικό στόχο, που αποτελεί και στόχο για την επόμενη Προγραμματική Περίοδο (2014-2020), την «έξυπνη», βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη. Σαν εξειδίκευση του γενικού αυτού στόχου έχουν οριστεί συγκεκριμένοι επί μέρους θεματικοί στόχοι, εκ των οποίων δύο αφορούν άμεσα στον τομέα των Μεταφορών:

1. ο 7ος «Πρώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης από σημαντικά δίκτυα υποδομών»,
2. ο 4ος «Ενίσχυση της μετάβασης προς την οικονομία χαμηλών εκπομπών».

Παράλληλα, ο τομέας των Μεταφορών βρίσκεται σε συνέργεια και συμπληρωματικότητα με τους παρακάτω θεματικούς στόχους:

- Θεματικός στόχος 1: «Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας», σε σχέση με τα καινοτόμα συστήματα μεταφορών.
- Θεματικός στόχος 2: «Ενίσχυση της πρόσβασης, χρήσης και ποιότητας, των τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεπικοινωνίας». Προωθείται η ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων πληροφορικής για τη διαχείριση και τη λειτουργία των μεταφορικών δικτύων, καθώς και για την πληροφόρηση των χρηστών.
- Θεματικός στόχος 5 «Πρώθηση της προσαρμογής στις κλιματικές αλλαγές, της πρόληψης και της διαχείρισης του κινδύνου» με σκοπό τη πρόληψη και διαχείριση των κινδύνων από τη λειτουργία του συστήματος των μεταφορών
- Θεματικός στόχος 6: «Προστασία του περιβάλλοντος και πρώθηση της αποδοτικότητας των πόρων». Προωθείται η μείωση της ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία με την παράκαμψη των αστικών κέντρων.
- Θεματικός στόχος 8: «Πρώθηση της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων». Είναι σημαντική η συμβολή των παρεμβάσεων του τομέα στην απασχόληση τόσο κατά την περίοδο της κατασκευής των έργων όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας τους.

### 3.4. Στόχοι Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών

#### Ιστορικό

Η διαμόρφωση της σύγχρονης Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών έχει την αφετηρία της ήδη από το 1994 με τη μελέτη Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης «ΕΛΛΑΔΑ 2010», η οποία έθεσε στόχους εθνικής πολιτικής με χρονικό ορίζοντα το έτος 2010 και αφορούσε σε όλα τα υποσυστήματα μεταφορών. Οι προτεραιότητες της μελέτης αυτής εξειδικεύτηκαν στο πλαίσιο της προετοιμασίας του Γ΄ ΚΠΣ (1999), ενώ στο πλαίσιο προετοιμασίας του ΕΣΠΑ 2007-2013 συντάχθηκε η Γενική Μελέτη Ανάπτυξης Μεταφορών (2006) από την οποία προτάθηκαν οι βασικές εθνικές επιλογές και προτεραιότητες στον τομέα των μεταφορών.

Στις αρχές του 2013 και στα πλαίσια προετοιμασίας της χώρας για την προγραμματική περίοδο (2014-2020) ανατέθηκε από την Γενική Γραμματεία Επενδύσεων (ΕΣΠΑ) στο Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ), η

εκπόνηση εμπειρογνωμοσύνης με στόχο την διαμόρφωση των θέσεων της χώρας σχετικά με τους Θεματικούς Στόχους που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα.

Σύμφωνα με την εμπειρογνωμοσύνη του ΙΜΕΤ η οποία έλαβε υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση, την οικονομικό – πολιτική ιδιαιτερότητα της χώρας αλλά και τις δυνατότητες που της προσφέρει η γεωγραφική της θέση, οι στρατηγικοί άξονες ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών ορίζονται ως εξής:

- Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών και εμπέδωση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς μεταφορών στη χώρα, με τους επιμέρους στόχους:
  1. Ολοκλήρωση της ανάπτυξης «βασικών» αξόνων του εθνικού συστήματος μεταφορών.
  2. Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων.
  3. Ομαλή λειτουργία της «αγοράς» μεταφορών χωρίς στρεβλώσεις
  4. Εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών και των ενεργειών που αυτή αποβλέπει.
- Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης και ανάδειξη της χώρας σε κύρια Βαλκανική Πύλη και κόμβο Μεταφορών της ανατολικής Μεσογείου, με επιμέρους στόχους:
  1. Ουσιαστική ένταξη της χώρας στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυσασμένων μεταφορών κατά μήκος του βόρειου τόξου της Μεσογείου.
  2. Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της χώρας για την ανάπτυξη υπηρεσιών Μεταφορών «κομβικού σημείου».
  3. Παροχή δυνατότητας πρόσβασης μέσω της Ελλάδας προς την ΕΕ, Ιταλία/ Δυτική Ευρώπη.
- Υλοποίηση διοικητικής και οργανωτικής αναδιάρθρωσης του συστήματος Σχεδιασμού, και «παραγωγής έργων» στον τομέα των Μεταφορών, με επί μέρους στόχους:
  1. Καθιέρωση μιας συνολικής και αποτελεσματικής «διακυβέρνησης» του συστήματος μεταφορών.
  2. Συστηματική διεξαγωγή διαδικασιών «Σχεδιασμού Συστήματος».
  3. Βέλτιστη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή και εκμετάλλευση των έργων.
  4. Συστηματική επίβλεψη του τομέα των Μεταφορών για την τήρηση των νόμων, των κανονισμών και της ουσιαστικής λειτουργίας της «αγοράς».
  5. Παρακολούθηση και αξιολόγηση της προσφερόμενης εξυπηρέτησης από τα διάφορα μεταφορικά μέσα.
  6. Τήρηση περιβαλλοντικών και κοινωνικών περιορισμών.
- Εισαγωγή και χρήση «ευφυΐας» στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα και ανάπτυξη της Ελληνικής καινοτομίας μέσα από την επιστημονική έρευνα.

### Ορίζοντας Σχεδιασμού

Ως ορίζοντας του παρόντος σχεδιασμού (ΣΠΕΜ) υιοθετήθηκε το έτος 2025. Ο ορίζοντας αυτός υπερβαίνει εκείνον της πέμπτης προγραμματικής περιόδου (2020/2023) και θεωρείται ως ο συντομότερος δυνατός προκειμένου να ορισθούν στόχοι εθνικής πολιτικής μεταφορών οι οποίοι είναι από την φύση τους μεσομακροπρόθεσμοι και των οποίων η υλοποίηση υπερβαίνει εκ των πραγμάτων τις δυνατότητες μιας συγκεκριμένης χρηματοδοτικής περιόδου.

Η υιοθέτηση ενός πλέον απομακρυσμένου ορίζοντα σχεδιασμού όπως π.χ. θα ήταν η εικοσαετία (2035) προϋποθέτει την εκπόνηση περισσότερο εξειδικευμένων (σε σύγκριση με την παρούσα) μελετών με χρήση ειδικών εργαλείων (μεταφορικά μοντέλα) τα οποία προβλέπεται να αναπτυχθούν μελλοντικά.

**Συμπερασματικά ο ορίζοντας σχεδιασμού του ΣΠΕΜ ορίζεται σαν «μεσοπρόθεσμος» και συμπίπτει με το έτος 2025.**

### Στρατηγικοί Στόχοι Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση που προηγήθηκε (και ειδικότερα την ανάλυση SWOT του προηγούμενου κεφαλαίου), τα μέχρι σήμερα διαμορφωμένα πλαίσια στρατηγικής σε επίπεδο ΕΕ αλλά και τις προηγούμενες εργασίες, εμπειρογνωμοσύνες και μελέτες σε επίπεδο χώρας, οι στρατηγικοί στόχοι της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2025 διατυπώνονται ως εξής:

- **Δημιουργία ενός «συνεκτικού» Συστήματος Μεταφορών το οποίο επιτυγχάνει συνολική βελτίωση της προσιτότητας επί μέρους περιοχών - Περιφερειών και άρση της απομόνωσης και των σημείων συμφόρησης.**

Η δομή του συνολικού δικτύου αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε μεταφορικού μέσου και εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες συμπληρωματικότητάς τους. Επιδιώκεται η προσέγγιση ολοκλήρωσης των «βασικών» ΔΕΔ-Μ και η υλοποίηση των απολύτως απαραίτητων «αναλυτικών» ΔΕΔ-Μ προκειμένου να εξασφαλισθεί η «συνεκτικότητα» του συνολικού συστήματος.

- **Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες του Συστήματος Μεταφορών και διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας επί μέρους δικτύων και συστημάτων.**
- **Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας και ανάδειξη της χώρας σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών. Ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών**
- **Ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αειφορία) του Μεταφορικού Συστήματος με ιδιαίτερη έμφαση εντός των αστικών συγκροτημάτων. Βελτιστοποίηση χρήσης φυσικών πόρων.**
- **Εκμετάλλευση στο μέγιστο δυνατό βαθμό των τεχνολογικών εξελίξεων στις τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.**
- **Βελτίωση, στους διοικητικούς και οργανωτικούς τομείς των συστημάτων σχεδιασμού, ανάπτυξης και λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων και συστημάτων.**

#### 4. Προτεραιότητες Πολιτικής

Λαμβάνοντας υπόψη την προηγηθείσα αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης (μέσω και της ανάλυσης SWOT), τους στόχους που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, τις σχετικές πολιτικές σε επίπεδο ΕΕ όπως αυτές έχουν εκφραστεί και στα πλαίσια των χρηματοδοτικών εργαλείων (ΕΤΠΑ, ΤΣ, CEF), την πρόοδο της διαδικασίας εθνικού αναπτυξιακού προγραμματισμού (2014 - 2020), το ήδη διαμορφωθέν σχετικό Κανονιστικό Πλαίσιο αλλά και τις σχετικές εργασίες που προηγήθηκαν, διαμορφώθηκαν οι προτεραιότητες πολιτικής του ΣΠΕΜ που εξασφαλίζουν την επίτευξη των τεθέντων στόχων.

Οι πολιτικές αυτές έχουν αναλυτικά ως εξής:

- Στήριξη πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στα ΔΕΔ-Μ.

Η πρόοδος ολοκλήρωσης των ΔΕΔ-Μ όλων των υποσυστημάτων αποτελεί προτεραιότητα όλων των κρατών – μελών της ΕΕ. Αποτελεί επομένως προτεραιότητα υψηλού βαθμού για το ΣΠΕΜ η προσπάθεια ολοκλήρωσης του βασικού δικτύου και επίτευξης της μεγαλύτερης δυνατής προόδου σε σχέση με το αναλυτικό δίκτυο (με τις απαιτούμενες προσαρμογές λόγω του ορίζοντα αναφοράς του - έτος 2025).

- Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας.

Η συγκεκριμένη πολιτική αποσκοπεί στη δημιουργία και στην ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία ελκυστικού σιδηροδρομικού δικτύου ώστε να αυξηθεί το μεταφορικό του έργο (επιβατικό και εμπορευματικό). Κρίσιμα στοιχεία υλοποίησης της πολιτικής αυτής αποτελούν η μείωση των χρόνων διαδρομής και των χρονοαποστάσεων εξυπηρέτησης με αποτέλεσμα την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας (κόστους μεταφοράς) όπως επίσης και τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας μεταφοράς (σταθμοί διαλογής, εμπορευματικά κέντρα, συντοριακοί σταθμοί τόσο από πλευράς υποδομών όσο και από πλευράς σχετικών διαδικασιών, διαλειτουργικότητα κλπ).

- Ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ.

Κύρια επιδίωξη πολιτικής είναι η προέκταση και η συμπλήρωση του ενιαίου συστήματος διακίνησης επιβατών με απώτερη βεβαίως επιδίωξη την προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής ανάπτυξης χωρίς αποκλεισμούς σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα. Πιο συγκεκριμένα, οι ειδικότερες πολιτικές είναι οι εξής:

- Λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών οδικών συνδέσεων.
- Ανάπτυξη αναγκαίων υποδομών στους ήδη υπάρχοντες λιμένες και αεροδρόμια για την ενδυνάμωση των συνδυασμένων μεταφορών και σύνδεση αυτών με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο.
- Βελτίωση της σύνδεσης της ενδοχώρας κάθε Περιφέρειας με τα εθνικά και διεθνή εμπορικά, παραγωγικά και αστικά κέντρα.
- Συνδέσεις οικιστικών κέντρων και τουριστικών, πολιτιστικών και παραγωγικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και διευρωπαϊκούς άξονες.
- Μείωση χρόνου μετακίνησης των ευπαθών γεωργικών προϊόντων.

- Απαλοιφή των σημείων συμφόρησης

Η πολιτική αυτή συνεπάγεται την μείωση των καθυστερήσεων με την αύξηση της χωρητικότητας.

Η πολιτική αυτή αφορά κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα – όπου παρατηρούνται οι σημαντικότερες καθυστερήσεις – αλλά και σε ειδικά σημεία των υπεραστικών δικτύων. Η αύξηση της χωρητικότητας είναι δυνατόν να επιτευχθεί με τη χρήση κατάλληλων υποδομών αλλά κατά προτεραιότητα με μέτρα διαχείρισης τα οποία θα εξασφαλίσουν ότι εξαντλούνται πλήρως οι δυνατότητες των υπάρχουσών υποδομών.

- Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και προαγωγή βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Η πολιτική αυτή εκφράζεται κυρίως μέσω της λήψης μέτρων και υλοποίησης επενδύσεων ώστε να μειωθούν οι βλαβερές εκπομπές αερίων ρύπων και ο θόρυβος που δημιουργείται από τις μετακινήσεις, να βελτιωθεί η περιβαλλοντική επίδοση των συστημάτων μεταφορών και να προωθηθεί η χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Πιο συγκεκριμένα, η γενικότερη πολιτική αναλύεται επί μέρους ως εξής:

- Λήψη μέτρων με στόχο την μείωση της συνολικά χρησιμοποιούμενης ενέργειας στις μεταφορές και την προώθηση πηγών ενέργειας που συνδέονται με μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές άνθρακα.
- Ολοκλήρωση ηλεκτροκίνησης στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και εισαγωγή της στο μέγιστο εφικτό βαθμό και στο αναλυτικό δίκτυο.
- Περιβαλλοντική βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας.
- Λήψη μέτρων και πραγματοποίηση επενδύσεων στα αεροδρόμια της χώρας για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία τους, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία από τον θόρυβο.
- Προώθηση επενδύσεων αστικών μαζικών μεταφορών (κυρίως με επεκτάσεις στα μέσα σταθερής τροχιάς) και αναδιοργάνωση του συστήματος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM) με στόχο τη μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων.
- Διαμόρφωση πρόσφορων συνδέσεων με MMM μεταξύ των αστικών πληθυσμιακών συγκεντρώσεων και των χώρων συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων.
- Δράσεις και έργα υποστήριξης μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο στα (μεγάλα ιδίως) αστικά συγκροτήματα.
- Ενσωμάτωση κριτηρίων βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στην χωροθέτηση εγκαταστάσεων (π.χ. στη χωροθέτηση σχολικών εγκαταστάσεων).

- Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα.

Η ανάπτυξη της χρήσης τεχνολογικών καινοτομιών και τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών στον τομέα των μεταφορών συμβάλλουν στην

αποδοτικότερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη κυκλοφορία των ατόμων ή των εμπορευμάτων. Οι επί μέρους σχετικές πολιτικές αναλύονται ως εξής:

- Ανάπτυξη συστημάτων για την παροχή πληροφοριών σε απευθείας σύνδεση και σε πραγματικό χρόνο σε όλους τους εμπλεκόμενους στη μεταφορική διαδικασία.
- Συντονισμός υπηρεσιών μεταξύ όλων των επιβατικών μέσων μεταφορών, π.χ. συντονισμός υπηρεσιών μέσω ενοποιημένων συστημάτων εισιτηρίων και συντονισμός υπηρεσιών μεταξύ μέσων και παρόχων συγκοινωνιακού έργου.
- Διασφάλιση της χωρικής συνοχής μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας για πρόσβαση και μετακίνηση του συνόλου των πολιτών.

Οι μεταφορές πρέπει να είναι διαθέσιμες σε όλους. Η συγκεκριμένη πολιτική εξειδικεύεται ως εξής:

- Άρση της απομόνωσης και ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε ορεινές, παραμεθόριες, απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές με την δημιουργία κατάλληλων υποδομών (λιμένων, αεροδρομίων, οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και υδατοδρομίων).
- Δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα μεταφορών των ανθρώπων με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.
- Εξασφάλιση ασφαλούς και ποιοτικής λειτουργίας των δικτύων και υποδομών μεταφορών και συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού. Βελτίωση διοικητικών διαδικασιών του τομέα μεταφορών.
  - Βελτίωση της λειτουργίας και της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών και ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην οδική ασφάλεια, λόγω του μεγάλου αριθμού και της σοβαρότητας των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και στην προσαρμογή στις υπάρχουσες κοινοτικές και κανονιστικές απαιτήσεις για τη λειτουργία και διαχείριση των αερομεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών κλπ.
  - μέτρα για βελτίωση διοικητικών και οργανωτικών διαδικασιών, τόσο σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης όσο και σε επίπεδο λοιπών εμπλεκόμενων φορέων.
  - Προώθηση της χρήσης ιδιωτικών κεφαλαίων και γενικότερα δυναμικότερη και εκτενέστερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη και την λειτουργία του μεταφορικού συστήματος. Μείωση γραφειοκρατικών εμποδίων.

Αναγνωρίζεται ότι βασική παράμετρο υλοποίησης του ΣΠΕΜ αποτελεί η δυνατότητα χρηματοδότησης έργων και δράσεων που αυτό περιλαμβάνει μέσω των διαδικασιών που προβλέπονται στα πλαίσια της Ε' Προγραμματικής Περιόδου 2014 – 2020. Βασική σχετική προϋπόθεση αποτελεί η ικανοποίηση των σχετικών «αιρεσιμοτήτων» που έχει θέσει η ΕΕ.

Οι αιρεσιμότητες, αποτελούν προϋποθέσεις, οι οποίες έχουν καθοριστεί για όλα τα Κράτη Μέλη, προκειμένου να χρηματοδοτηθούν έργα και δράσεις για τη περίοδο 2014-2020. Τα Κράτη μέλη οφείλουν έως το τέλος του 2016 να ικανοποιήσουν τις σχετικές απαιτήσεις. Στην αντίθετη περίπτωση, η μη υλοποίηση τους εντός των χρονικών ορίων που τίθενται αποτελεί παράγοντα που σε συνδυασμό με άλλους είναι δυνατόν να οδηγήσει σε σχετική αναστολή πληρωμών.

Για την Ελλάδα οι εκ των προτέρων θεματικές αιρεσιμότητες στον τομέα των μεταφορών συνοψίζονται, όπως έχει ήδη αναφερθεί στο εισαγωγικό κεφάλαιο, ως εξής:

- Ύπαρξη συνολικού/ών σχεδίου/ων ή πλαισίου/ων για τις επενδύσεις μεταφορών το οποίο ικανοποιεί τις νομικές απαιτήσεις για στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση και το οποίο καθορίζει:
  - τη συμβολή στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων:
    - ✓ των προτεραιοτήτων για επενδύσεις: στο βασικό ΔΕΔ-Μ και στο αναλυτικό δίκτυο όπου προβλέπονται επενδύσεις από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής· και
    - ✓ δευτερογενείς συνδέσεις·
  - μία σειρά ρεαλιστικών και ώριμων έργων για τα οποία προβλέπεται στήριξη από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής·
- μέτρα για να εξασφαλιστεί η ικανότητα των ενδιάμεσων φορέων και των δικαιούχων για να παράγουν τη σειρά έργων.



## 5. Διαβούλευση με Περιφέρειες

Προκειμένου να διαμορφωθεί το ΣΠΕΜ κρίθηκε απαραίτητο, όπως άλλωστε απαιτούν οι σχετικές διεθνείς προδιαγραφές, να πραγματοποιηθεί εκτεταμένη διαβούλευση με σχετικές / εμπλεκόμενες υπηρεσίες και εκπροσώπους των Περιφερειών της Χώρας.

Με την εκκίνηση της διαδικασίας προετοιμασίας για την Ε' ΠΠ ζητήθηκαν προτάσεις από τις Περιφέρειες για τη διαμόρφωση μεταφορικής αναπτυξιακής στρατηγικής της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020.

Οι προτάσεις αυτές συντάχθηκαν από τις Ομάδες Σχεδιασμού Προγράμματος (ΟΣΠ), στο πλαίσιο των οδηγιών της υπ' αριθμόν 13650/ΕΥΣΣΑΑΠ 6432/29-3-2013 2<sup>ης</sup> Εγκυκλίου της ΕΥΣΑΑΠ για Σχεδιασμό και Κατάρτιση του Αναπτυξιακού Προγραμματισμού της περιόδου 2014-2020. Οι προτάσεις όφειλαν να προκύψουν κατόπιν ευρείας διαβούλευσης με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και να αναφέρονται στο πλαίσιο των Θεματικών Στόχων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) και των Επενδυτικών Προτεραιοτήτων ανά Θεματικό Στόχο και ανά ΕΔΕΤ.

Οι Περιφέρειες έλαβαν υπόψη τους τις παρούσες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες και τις ανάγκες σε διαπεριφερειακό και εθνικό επίπεδο με σκοπό την ύπαρξη συμβατότητας με τους στόχους της Ευρώπης 2020 και με τις δεσμεύσεις της Χώρας για την ποιοτική άνοδο σε βασικούς τομείς και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά, κατά περιφέρεια, οι σχετικές απόψεις ενώ αναλυτικότερα οι προτάσεις των Περιφερειών κατά τη διαβούλευση του ΣΠΕΜ παρουσιάζονται στο Παράρτημα Β.

### Ανατολική Μακεδονία – Θράκη

Η Ανατολική Μακεδονία – Θράκη, αξιοποιώντας τη σημαντική γεωπολιτική θέση που κατέχει, μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον τομέα των διαπεριφερειακών συνδυασμένων μεταφορών στοχεύοντας να αναδειχτεί ως κομβικό σημείο της Βαλκανικής, Ανατολικοευρωπαϊκής και Ασιατικής ενδοχώρας.

Στην Περιφέρεια εντοπίζονται ελλείψεις στην μεταφορική υποδομή ιδιαίτερα στον σιδηροδρομικό τομέα. Έργα εθνικής κλίμακας θεωρούνται η ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού, η αναβάθμιση των λιμανιών της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της Περιφέρειας που την συνδέει με τις υπόλοιπες Περιφέρειες και με τα γειτονικά κράτη.

Συμπληρωματικά αναφέρεται ότι, λόγω της μεγάλης έκτασης και του ιδιαίτερου ανάγλυφου της, στην Π-ΑΜΘ παρουσιάζεται έντονα η ανάγκη ενίσχυσης της προσβασιμότητας σε ορεινές, νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές, που αν και έχουν χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, αποτελούν κρίσιμο σύνδεσμο των μικρών οικισμών με τις πόλεις υποστηρίζοντας τη μεταφορά προϊόντων και τη διακίνηση τουριστών, ειδικά σε ορεινές και μειονεκτικές περιοχές της Οροσειράς Ροδόπης και της διασυννοριακής περιοχής του Βορείου Έβρου.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Κεντρική Μακεδονία

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας διαθέτει ήδη ανεπτυγμένα μεταφορικά δίκτυα και διαθέτει μεταφορικές πύλες της χώρας. Δύο από τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας αποτελούν κομμάτι των ΔΕΔ-Μ και επομένως είναι εθνικής σημασίας:

- Κατασκευή ανισόπεδου κόμβου Κ16 στην συμβολή ΠΑΘΕ και εσωτερικής περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης.
- Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Ειδομένης, στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας δεν προτείνει συγκεκριμένες δράσεις αλλά ένα γενικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών. Δεν εντοπίστηκαν στο σχετικό Ρυθμιστικό Σχέδιο συγκεκριμένες αναφορές στις συνδέσεις του δού προβλήτα (οδικά με την Εγνατία και σιδηροδρομικά με το λοιπό δίκτυο) και του Α/Δ Μακεδονία (οδικά με την Εγνατία). Παρ' όλα αυτά και οι δύο μεταφορικές εγκαταστάσεις (εμπορικός λιμένας και Α/Δ) εντοπίζονται ως πόλοι κύριας μεταφορικής σημασίας. Αντίστοιχης σημασίας έργα μπορεί και πρέπει να αποτελέσουν και οι συνδέσεις τους με τα λοιπά δίκτυα της ενδοχώρας τους. Άλλωστε παρέχεται το περιθώριο εξειδίκευσης και συμπλήρωσης έργων τόσο στο οδικό όσο και στο σιδηροδρομικό δίκτυο μετά από κατάλληλες μελέτες. Συνεπώς εκτιμάται ότι στη προκείμενη περίπτωση δεν προκύπτει ασυμβατότητα.

### Δυτική Μακεδονία

Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, ευρισκόμενη στο βορειοδυτικό άκρο της χώρας μας, έχει την ιδιαιτερότητα να συνορεύει με δύο διαφορετικές χώρες. Η θέση της αυτή την καθιστά πύλη εισόδου τόσο από τα βόρεια όσο και από τα δυτικά. Στην ενίσχυση του ρόλου της αυτού συμβάλλει και η Εγνατία Οδός.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται άλλες υποδομές εκτός από τις οδικές.

### Θεσσαλία

Η μεταφορική πολιτική της Περιφέρειας συνοψίζεται στα εξής:

- ολοκλήρωση των σημαντικών / κύριων μεταφορικών υποδομών Ε – 65, ΠΑΘΕ, σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα – Θεσσαλονίκη και σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλίας (Λάρισα – Βόλος, Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα)
- ολοκλήρωση και βελτίωση διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων (ΠΑΘΕ – Βόλος, Λάρισα – Τρίκαλα, Λάρισα – Καρδίτσα)
- κατασκευή νέων έργων βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων της Περιφέρειας

- συνδέσεις οικιστικών κέντρων και τουριστικών – πολιτιστικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και διευρωπαϊκούς άξονες
- συνδέσεις σε απομακρυσμένες περιοχές και νησιά
- δράσεις «καθαρών» αστικών μεταφορών.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Ηπειρος

Στην Περιφέρεια της Ηπείρου βρίσκεται το λιμάνι της Ηγουμενίσσας, το οποίο αποτελεί σημαντική πύλη εισόδου της χώρας σε συνδυασμό με τον θαλάσσιο διάδρομο της Αδριατικής.

Έχει ήδη βελτιωθεί η προσπελασιμότητα του λιμανιού με την Εγνατία Οδό και στοχεύεται περαιτέρω βελτίωση μέσω του σιδηροδρόμου και της Ιόνιας Οδού. Η Περιφέρεια προωθεί τις «πράσινες» μεταφορές δίνοντας έμφαση στην δημιουργία τραμ στην πόλη των Ιωαννίνων και στη γενικότερη βελτίωση των αστικών υποδομών για την ενίσχυση της πεζής κινητικότητας και της κινητικότητας με ποδήλατο.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας.

Θεωρείται χρήσιμη η επένδυση σε υποδομή υδατοδρομίου στη λίμνη των Ιωαννίνων.

Γενικά, προτείνεται η θέσπιση και λειτουργία συστήματος μεταφορών με υδροπλάνα στην ευρύτερη περιοχή Ηπείρου και Ιονίων Νήσων.

### Νησιά Ιονίου Πελάγους

Η Περιφέρεια χαρακτηρίζεται από το έντονο νησιωτικό της χαρακτήρα και οι πολιτικές της σχετίζονται κυρίως με τα λιμάνια των νησιών της. Οι δύο βασικοί στόχοι της Περιφέρειας είναι:

- Συνθήκες ασφαλούς «εσωτερικής» χερσαίας σύνδεσης και διακίνησης (με κατά προτεραιότητα συνδέσεις στον αστικό ιστό, τις πύλες και τις απομακρυσμένες περιοχές).
- Ενδοπεριφερειακή κινητικότητα και ένταξη στον εθνικό και διεθνή περίγυρο, μέσα από τη λειτουργία ενός δικτύου λιμένων και εναέριων μεταφορών συνδεδεμένων με τα βασικά οδικά δίκτυα.

Τέλος, η Περιφέρεια εισάγει και την ανάγκη ανάπτυξης υδατοδρομίων (π.χ. Κέρκυρα) για βελτίωση της εσωτερικής κινητικότητας, αποκλεισμού μικρών νησιών από δυσμενείς καιρικές συνθήκες και παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα του τουρισμού.

Στόχος της Περιφέρειας είναι να δημιουργήσει ένα νοητό άξονα από το βορρά ως το νότο, αναβαθμίζοντας τις λιμενικές, αεροπορικές και οδικές υποδομές. Επιπλέον, η Περιφέρεια επιθυμεί την αναβάθμιση οδικών τμημάτων που συνδέουν επιβατικούς σταθμούς (λιμάνια, αεροδρόμια) μεταξύ τους ώστε να ευνοηθούν τόσο οι πολυτροπικές μετακινήσεις όσο και η εύκολη πρόσβαση προς την ενδοχώρα των νησιών.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Δυτική Ελλάδα

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση συνδέοντας την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο. Αποτελεί μία εκ των κυριότερων πυλών της χώρας, θεωρούμενη ως η Δυτική Πύλη της Ελλάδας προς την Αδριατική και την Δυτική Ευρώπη.

Το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας είναι εκτεταμένο και βελτιώνεται συνεχώς. Η Περιφέρεια τείνει να μετατραπεί σε σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών και περιοχή σύγκλισης των δύο εθνικών - διεθνών αξόνων ανάπτυξης: του ΠΑΘΕ και του υπό υλοποίηση Δυτικού Άξονα.

Απαιτείται η περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών στα ήδη υπάρχοντα λιμάνια της Περιφέρειας για την ενδυνάμωση των συνδυασμένων μεταφορών με σκοπό την επαρκή σύνδεση αυτών με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων καθώς και τη δημιουργία αναβαθμισμένων υποδομών και σύγχρονων μεθόδων διαχείρισης του μεταφορικού έργου. Η περιφέρεια έχει σημαντικές δυνατότητες που μπορούν να αξιοποιηθούν καθώς υπάρχει μικρότερο λιμάνι (Αίγιο) για εμπορικές συναλλαγές και το λιμάνι του Κατάκολου που είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Μεσόγειο για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας δεν προτείνει συγκεκριμένες δράσεις αλλά ένα γενικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Στερεά Ελλάδα

Κατά τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους κατασκευάστηκε μεγάλος αριθμός έργων, τα οποία αφορούν σε βελτίωση Εθνικών, Περιφερειακών και τοπικών οδών, σε επεκτάσεις και βελτιώσεις λιμανιών καθώς και σε εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών γραμμών.

Τα βασικά προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας είναι τα εξής:

- Ολοκλήρωση οδικού άξονα ΠΑΘΕ
- Οδικός άξονας Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)
- Οδικός άξονας Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο
- Οδικός άξονας Άμφισσα – Λιδωρίκι
- Οδικός άξονας Λαμία – Καρπενήσι – Αγρίνιο
- Οδικός άξονας Θήβα – Λειβαδιά – Λαμία
- Οδικός άξονας Λειβαδιά – Αράχοβα – Δελφοί – Άμφισσα
- Ολοκλήρωση της κατασκευής της Σιδηροδρομική Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι - Δομοκός.
- Βελτίωση – Επέκταση λιμανιού Στυλίδας

Γενικότερα στην περιφέρεια, πέρα από τα προβλήματα της υποδομής, παρατηρούνται διαρθρωτικές και λειτουργικές αδυναμίες καθώς και έλλειψη αποτελεσματικών μηχανισμών ένταξης του σιδηροδρομικού δικτύου στη μεταφορική αλυσίδα. Αποτελεί αναπτυξιακή ανάγκη για την Περιφέρεια η προώθηση συνδυασμένων μεταφορών, η σιδηροδρομική και οδική σύνδεση των λιμένων και η αναβάθμιση του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, με πρόσθετες προτεινόμενες επενδύσεις στα λιμάνια της Κύμης και της Χαλκίδας.

### Βόρειο Αιγαίο

Χαρακτηριστικό της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου είναι η μεγάλη απόσταση και των δέκα κατοικημένων νησιών της από την ηπειρωτική χώρα ευρισκόμενη σε άμεση γειτνίαση με την Τουρκική Επικράτεια, ενώ παράλληλα οι αποστάσεις μεταξύ των νησιών της είναι σημαντικές.

Η Περιφέρεια δίνει μεγάλη έμφαση στις οδικές και λιμενικές μεταφορές. Αναλυτικότερα, τα έργα της Περιφέρειας αποσκοπούν στην αναβάθμιση του οδικού δικτύου, στις παρακάμψεις μεγάλων οικισμών, στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων με επιβατικούς σταθμούς (λιμάνια, αεροδρόμια) που αποτελούν πύλες εισόδου – εξόδου των νησιών και στην αναβάθμιση των υπάρχοντων λιμανιών και κατασκευή νέων. Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και τις επενδυτικές προτεραιότητες, προτεραιότητα έχουν τα έργα που βελτιώνουν ή ολοκληρώνουν τα ΔΕΔ-Μ (π.χ. λιμάνι Σάμου) και οι οδικές συνδέσεις που αποσκοπούν στην σύνδεση των επιβατικών σταθμών.

Σημαντικούς στόχους αποτελούν για την περιφέρεια η άμβλυση των συνθηκών απομόνωσης λόγω της νησιωτικότητας και η βελτίωση της διασύνδεσης των νησιών ενδοπεριφερειακά και με την ενδοχώρα, καθώς και η βελτίωση των συνδέσεων αξιόλογων τουριστικών ή άλλων προορισμών.

### Πελοπόννησος

Με δεδομένη τη γεωγραφική θέση της Περιφέρειας, τον παράκτιο χαρακτήρα της και τον τουριστικό αναπτυξιακό της προσανατολισμό, είναι αναγκαίες παρεμβάσεις για επέκταση και αναβάθμιση / εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων (έξυπνα λιμάνια), κυρίως σε βασικά επιβατικά λιμάνια, προκειμένου να υπάρξει δυνατότητα προσέγγισης νέας τεχνολογίας και ικανού μεγέθους επιβατηγών πλοίων, ή / και εμπορικών πλοίων για την ασφαλή και οικονομική μετακίνηση επιβατών, τουριστών και εμπορευμάτων.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας με προτεινόμενες πρόσθετες επενδύσεις στο αεροδρόμιο της Τρίπολης και δημιουργία εμπορευματικών κέντρων στο Άργος και στην Καλαμάτα.

### Νότιο Αιγαίο

Μεγάλος αριθμός νησιών της Περιφέρειας βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το μητροπολιτικό κέντρο της χώρας. Επιπλέον, αρκετά νησιά της Περιφέρειας

βρίσκονται μακριά από την έδρα / διοικητικό κέντρο της και οι αποστάσεις μεταξύ των νησιών είναι σε πολλές περιπτώσεις σημαντικές. Αυτά τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και οι έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες, προσδίδουν στην Περιφέρεια ένα ιδιόμορφο αναπτυξιακό χαρακτήρα.

Η Περιφέρεια επίσης χαρακτηρίζεται από πολύ έντονο τουρισμό και εποχικότητα ζήτησης μετακινήσεων. Το γεγονός αυτό δημιουργεί πρόσθετες ανάγκες αναβάθμισης των λιμένων, των αεροδρομίων και των οδικών δικτύων.

Οι κύριες προτεινόμενες σχετικές δράσεις έχουν ως εξής:

Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών της Περιφέρειας που είτε περιλαμβάνονται στο ΔΕΔ-Μ είτε συμβάλλουν στην ολοκλήρωση, βελτίωση ή/και αναβάθμιση διαπεριφερειακών Κατασκευή Αποβάθρας Ε/Γ-Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου

- Κατασκευή επιβατικού σταθμού και λοιπών χερσαίων έργων βελτίωσης της λειτουργίας του λιμένα Ακαντιάς Ρόδου
- Κατασκευή νέου λιμένα και ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων και χερσαίων υποδομών στη λιμενολεκάνη του Λ. Ερμούπολης
- Κατασκευή νέων αιθουσών αναμονής επιβατών και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου κεντρικού λιμένος Παροικιάς
- Βελτίωση λιμανιών Νάξου, Πηγαδιών Καρπάθου, Ίου, Γαυρίου Άνδρου, Καμαρών Σίφνου, Σχοινούσας, Φολεγάνδρου και Πολλωνίων Μήλου
- Εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων λιμένα Σύρου και ενδοπεριφερειακών λιμενικών συνδέσεων

Αναβάθμιση και βελτίωση των σημαντικότερων τοπικών οδικών δικτύων

- Περιμετρική οδός πόλεως Ρόδου και οδός σύνδεσης πόλης Ρόδου με αεροδρόμιο (Μεσογειακή χάραξη)
- Κατασκευή οδικού δικτύου Αεροδρόμιο - Φηρά - Βουρβούλο - Οία ν. Θήρας.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας.

## Κρήτη

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας της Κρήτης είναι:

- βελτίωση πρόσβασης και συνθηκών ασφαλείας του βασικού ΔΕΔ-Μ στην βόρεια ακτή (ΒΟΑΚ)
- συμπλήρωση, αναβάθμιση βασικού ΔΕΔ-Μ, από το χωρικό σύστημα του νότιου τμήματος προς τον άξονα της βόρειας ακτής (ΝΟΑΚ και Κάθετοι Άξονες στα όρια των Περιφερειακών Ενοτήτων Ηρακλείου και Λασιθίου)
- συμπλήρωση, αναβάθμιση των τμημάτων του οδικού δικτύου (εθνικού, επαρχιακού), που διευκολύνουν τη σύνδεση ζωνών με έντονη αγροτική δραστηριότητα και ζωνών με έντονη τουριστική ανάπτυξη, καθώς και με ιδιαίτερα στοιχεία του ιστορικού και φυσικού περιβάλλοντος με το ΔΕΔ-Μ.
- συμπλήρωση, αναβάθμιση του δημοτικού οδικού δικτύου, με έμφαση στα τμήματα που ενισχύουν την εσωτερική συνοχή (άρση απομόνωσης) των νέων Δήμων μετά την εφαρμογή του Προγράμματος Καλλικράτης

- δράσεις που συντείνουν στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις,

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Αττική

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας συνοψίζονται στην προώθηση των επενδύσεων σε όλα τα μέσα μεταφοράς και στις αστικές συγκοινωνίες δεδομένου ότι η περιφέρεια περιλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας όπου είναι συγκεντρωμένες οι κυριότερες διεθνείς πύλες της χώρας.

Οι προτεινόμενες για την περιφέρεια παρεμβάσεις, που βρίσκονται σε συμφωνία με το περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού, καλύπτουν κυρίως επενδύσεις στον προαστιακό σιδηρόδρομο, στο δίκτυο μετρό και τραμ, σε σημαντικά οδικά έργα και σε λιμενικές υποδομές.

Η σύγκριση των προτάσεων της Περιφέρειας με τα περιεχόμενα του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας καταδεικνύει ότι οι προτάσεις της αποτελούν υποσύνολο των περιλαμβανομένων στο Ρυθμιστικό Σχέδιο.

## 6. Διαμόρφωση ΣΠΕΜ

### 6.1. Διαδικασία Διαμόρφωσης ΣΠΕΜ

#### Διαμόρφωση Σεναρίων

Είναι σύνηθες στην διαδικασία συγκοινωνιακού σχεδιασμού να γίνεται χρήση και σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων τα οποία όλα ικανοποιούν βασικές παραμέτρους και απαιτήσεις σχεδιασμού αλλά συγχρόνως αντιπροσωπεύουν διαφορετικές προσεγγίσεις πολιτικής αλλά και επίπεδα επένδυσης.

Είναι επίσης σύνηθες τα σενάρια αυτά να συγκρίνονται με το λεγόμενο «Σενάριο Βάσης» ή σενάριο «Ελαχίστων Παρεμβάσεων» το οποίο χρησιμοποιείται σαν βάση σύγκρισης. Το περιεχόμενο του σεναρίου «Ελαχίστων Παρεμβάσεων» είναι η ολοκλήρωση των τρεχουσών ενεργειών και κατασκευών και η εκτέλεση της απαιτούμενης συντήρησης σε βάθος χρόνου. Συνεπώς ακόμη και το σενάριο αυτό βάσης συνεπάγεται σημαντικές εκταμιεύσεις και στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΠΕΜ ορίζεται (επιγραμματικά) σαν «η ολοκλήρωση όλων των έργων – γεφυρών και των σχετικών δεσμεύσεων της χώρας και η προώθηση των απολύτως απαραίτητων οριζόντιων δράσεων».

Σε κάθε περίπτωση και για όλα τα σενάρια θεωρείται δεδομένη η παραδοχή ότι γίνεται πλήρης αξιοποίηση της ήδη εγκατεστημένης υποδομής με κατάλληλη οργάνωση και βελτιστοποίηση της διαχείρισης υπάρχουσών υποδομών και συστημάτων.

Για τις ανάγκες διαμόρφωσης του ΣΠΕΜ θεωρήθηκαν τρία σενάρια ως εξής:

- Σενάριο Βάσης – Επίτευξη βασικού συνεκτικού μεταφορικού δικτύου.
- Σενάριο 1 – Επίτευξη περισσότερο συνεκτικού μεταφορικού δικτύου με ικανοποίηση του κριτηρίου προώθησης του σιδηροδρόμου και συγκεκριμένων οριζοντίων δράσεων.
- Σενάριο 2 – ικανοποίηση όλων των στόχων του Σεναρίου 1 με πρόσθετη έμφαση:
  - στις δευτερεύουσες οδικές συνδέσεις ώστε να επιτευχθεί καλύτερη ενδοπεριφερειακή προσπελασιμότητα
  - στα λιμενικά και αεροπορικά δίκτυα ώστε να υλοποιηθεί μεγαλύτερο μέρος των «αναλυτικών» δικτύων ΔΕΔ-Μ
  - σε υλοποίηση μεγαλύτερου αριθμού επενδύσεων σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς εντός των αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης
  - σε εφαρμογή περισσότερων οριζοντίων δράσεων

Είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι το συνολικό μέγεθος επενδύσεων στα μεταφορικά δίκτυα και συστήματα που έχουν προταθεί από τους διάφορους φορείς υλοποίησης και για τα οποία συγκεντρώθηκαν δεδομένα στα πλαίσια της διαδικασίας διαβούλευσης και τα οποία αποτελούν κατά κάποιο τρόπο την «περιβάλλουσα» των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών ανέρχεται σε περίπου 35 δις €. Από την άλλη πλευρά εκτιμάται ότι η ολοκλήρωση και μόνο των έργων γεφυρών (Σενάριο Βάσης) συνεπάγεται ένα μέγεθος επένδυσης της τάξης των 6 δις €. Εξυπακούεται ότι το μέγεθος επένδυσης των σεναρίων ΣΠΕΜ πρέπει να ευρίσκεται μεταξύ των ανωτέρω ορίων.

Συγκεκριμένα, η λογική διαμόρφωσης των εναλλακτικών σεναρίων είναι η εξής:



- **Σενάριο Βάσης**

Σε αυτή την περίπτωση ολοκληρώνονται τα συνεχιζόμενα έργα από τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους. Το σενάριο αυτό έχει ως αποτέλεσμα την βασική «συνεκτικότητα» του δικτύου μεταφορών και συγχρόνως ικανοποιεί τις ανειλημμένες δεσμεύσεις της χώρας απέναντι στην ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική μεταφορών.

Αποτελεί βάση σύγκρισης με τα επόμενα σενάρια. Το κόστος του υπολογίζεται σε περίπου **6 δις €**.

- **Σενάριο 1**

Ορθολογικό μέγεθος επένδυσης κατά τρόπο τέτοιο, ώστε να προωθείται η υλοποίηση των βασικών δικτύων ΔΕΔ-Μ (τα οποία έχουν ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2030) και των έργων (κυρίως αναλυτικών δικτύων, τα οποία έχουν ορίζοντα υλοποίησης το 2050) που είναι απαραίτητα για αποτελεσματικότερη «συνεκτικότητα» των δικτύων ή είναι ήδη σε εξέλιξη ή σε προχωρημένο βαθμό ωριμότητας.

Αναλυτικότερα, παρέχεται έμφαση και προτεραιότητα στις σιδηροδρομικές επενδύσεις, περιλαμβάνοντας την υλοποίηση του βασικού και αναλυτικού δικτύου πλην ορισμένων σιδηροδρομικών συνδέσεων, οι οποίες δεν θεωρούνται βιώσιμες και υλοποιήσιμες εντός του χρονικού ορίζοντα του ΣΠΕΜ.

Στις οδικές μεταφορές υλοποιείται το βασικό, τμήμα από το αναλυτικό δίκτυο και ορισμένα περιφερειακά δίκτυα τα οποία κρίθηκαν υψηλής προτεραιότητας μετά την εφαρμογή πολυκριτηριακής ανάλυσης (βλ. Κεφάλαιο 7).

Όσο αφορά τα υπόλοιπα δίκτυα, υλοποιούνται τα έργα τα οποία είναι συνεχιζόμενα από προηγούμενες προγραμματικές περιόδους και όσα έργα κρίθηκαν ύστερα από την πολυκριτηριακή αξιολόγηση ως έργα υψηλής προτεραιότητας.

Περιλαμβάνονται και οριζόντιες δράσεις κυρίως στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

**Το συνολικό κόστος του Σεναρίου 1 ανέρχεται σε περίπου 13,2 δις €.**

- **Σενάριο 2**

Ευρύτερη επένδυση πλησιέστερα στο στόχο υλοποίησης των βασικών και αναλυτικών δικτύων ΔΕΔ-Μ και με σημαντικότερες επενδύσεις στην προώθηση σύνδεσης των δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με σκοπό την υλοποίηση ολοκληρωμένων δικτύων.

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, στον οποίο ήδη από το Σενάριο 1, έχει δοθεί έμφαση και προτεραιότητα στις σχετικές επενδύσεις περιλαμβάνονται πρόσθετες επενδύσεις υλοποίησης των ΔΕΔ-Μ και περαιτέρω ανάπτυξης των συστημάτων μετρό στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

Τέλος, το σενάριο αυτό περιλαμβάνει πληρέστερη ανάπτυξη οριζόντιων δράσεων.

**Το συνολικό κόστος του Σεναρίου 2 ανέρχεται σε περίπου 16 δις €.**

Τα κοστολογικά στοιχεία των εναλλακτικών σεναρίων ΣΠΕΜ παρουσιάζονται σε μεγαλύτερη ανάλυση (κατά μεταφορικό τομέα) στον επόμενο Πίνακα 22.

Μεταφορικός Τομέας ΣΠΕΜ	Σενάριο Βάσης	Σενάριο 1	Σενάριο 2
Οδικές Μεταφορές	2.428.610.120	5.251.713.500	5.627.145.343
Σιδηρόδρομος	1.650.314.000	3.955.162.050	4.340.762.050
Αερομεταφορές	40.000.000	146.099.900	357.695.350
Θαλάσσιες Μεταφορές	242.868.500	450.594.500	490.004.500
Αστικές Συγκοινωνίες	1.655.200.000	3.435.180.000	5.182.165.813
Οριζόντιες Δράσεις	-	20.843.000	30.333.000
<b>Σύνολο</b>	<b>6.016.992.620</b>	<b>13.259.592.950</b>	<b>16.028.106.056</b>

**Πίνακας 22: Κόστος κατά Μεταφορικό Τομέα Σεναρίων ΣΠΕΜ (€)**

Λόγω έλλειψης διαθεσιμότητας των απαραίτητων μεταφορικών μοντέλων στην παρούσα φάση, ο ρόλος των οποίων στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό περιγράφηκε σε προηγούμενη ενότητα, δεν είναι δυνατός ο υπολογισμός ποσοτικών δεικτών (π.χ. συνολικά οφέλη σεναρίου εκφρασμένα σε κέρδος χρόνου των μετακινουμένων ή λόγος οφέλους / κόστος σεναρίου).

Όμως με σχετική ασφάλεια είναι δυνατόν να υποστηριχθεί η άποψη ότι δεδομένου ότι το Σενάριο 1 περιέχει τα πλέον απαραίτητα έργα / δράσεις (που θα εξυπηρετήσουν π.χ. τους μεγαλύτερους μεταφορικούς φόρτους) η ανά μονάδα κόστους απόδοση του είναι μεγαλύτερη από εκείνη του Σεναρίου 2.

**Κατά συνέπεια ο συνολικός δείκτης Οφέλους / Κόστους (B/C) του Σεναρίου 1 θα είναι μεγαλύτερος εκείνου του Σεναρίου 2.**

Αν τελικά συνυπολογισθεί και ο παράγοντας της περιορισμένης δυνατότητας χρηματοδότησης στα πλαίσια της Ε' ΠΠ προκύπτει ότι το σενάριο που πρέπει να επιλεγεί στα πλαίσια του ΣΠΕΜ είναι το Σενάριο 1.

Στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου παρουσιάζονται σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια τα συστατικά στοιχεία του ΣΠΕΜ με αφετηρία το σιδηροδρομικό δίκτυο που συγκεντρώνει και τις επενδύσεις πρώτης προτεραιότητας.

## 6.2. Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Σε εφαρμογή των στόχων και προτεραιοτήτων διαμόρφωσης του ΣΠΕΜ, όπως αυτά παρουσιάστηκαν σε προηγούμενες ενότητες, ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί αντικείμενο πρώτης προτεραιότητας.

Η κύρια επιδίωξη στον σιδηροδρομικό τομέα παραμένει ο εκσυγχρονισμός και βελτίωση του άξονα ΠΑΘΕ/Π που αποτελεί και το τμήμα του ελληνικού σιδηροδρόμου που εντάσσεται στο Έργο Προτεραιότητας (TEN-T Priority Project) 22 «Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα – Σόφια – Βουδαπέστη – Βιέννη – Πράγα – Δρέσδη» και συνδέει τους λιμένες του Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Κωσταντζας με τη κεντρική Ευρώπη αλλά και στον Σιδηροδρομικό Εμπορευματικό Διάδρομο (Rail Freight Corridor) 7.

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις αλλά και τις προτάσεις προηγούμενων μελετών, διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για το σιδηρόδρομο που παρουσιάζονται στη συνέχεια:

1. Ολοκλήρωση του κορμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας (άξονας ΠΑΘΕ/Π) σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση και τηλεπικοινωνίες και κατά το δυνατόν επέκταση λοιπών υποδομών με στόχο την ανάπτυξη «δικτύου».
2. Ολοκλήρωση / ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου και εξυπηρέτησης μητροπολιτικών περιοχών στην Αττική και Θεσσαλονίκη.
3. Επενδύσεις με στόχο την εξασφάλιση διαλειτουργικότητας με προτεραιότητα στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
4. Επενδύσεις με στόχο την ενίσχυση της διατροπικότητας με έμφαση στην εμπορευματική μεταφορά και με ορθολογική επέκταση δικτύου σε περιοχές πλησίον των κυρίων αξόνων που σήμερα δεν εξυπηρετούνται (έμφαση στις βιομηχανικές συνδέσεις) και σύνδεση με λιμάνια και αεροδρόμια.
5. Επενδύσεις και οργανωτικές δράσεις με στόχο την ενίσχυση σιδηροδρομικής ασφάλειας μέσω της αυξημένης συμμετοχής ιδιωτικών επενδύσεων στον χώρο των σιδηροδρόμων.
6. Επένδυση στον εκσυγχρονισμό του Τροχαίου Υλικού με ταυτόχρονο περιορισμό της πολυτυπίας του.
7. Οργανωτικές δράσεις με στόχο την διαμόρφωση ικανοποιητικού μηχανισμού συντήρησης υποδομών και τροχαίου υλικού.

Όσον αφορά στον τομέα δράσεων 1, όπου έχει επικεντρωθεί και ο κύριος όγκος των επενδύσεων του παρελθόντος, τα υπό εξέλιξη έργα αναμένεται να ολοκληρωθούν και περιλαμβάνουν τόσο έργα υποδομής / επιδομής στο ορεινό τμήμα Τιθορέα – Δομοκός και στο τμήμα Αίγιο (Ροδοδάφνη) – Ρίο (Πάτρας) όσο και έργα ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης τόσο στα προαναφερθέντα τμήματα όσο και κατά μήκος του υπολοίπου άξονα.

Παράλληλα προωθείται η υλοποίηση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκα – Κοζάνη ώστε να προωθηθεί ο σχηματισμός σιδηροδρομικού δικτύου και περιλαμβάνονται δράσεις αναβάθμισης / συντήρησης του δικτύου ΔΕΔ-Μ σε εντοπισμένα τμήματα.

Οι επενδύσεις που περιλαμβάνονται στον τομέα 2 για την περιοχή της Αττικής είναι η προαστιακή γραμμή Κορωπί – Λαύριο και η σύνδεση με τη Ραφήνα, η βελτίωση / εκσυγχρονισμός του κεντρικού σιδηροδρομικού διαδρόμου Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες – Αχαρνές και ο προαστιακός Θεσσαλονίκης.

Προκειμένου να επιτευχθούν τα προβλεπόμενα στα πλαίσια του τομέα 3 χρειάζεται να γίνει εφαρμογή των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) σε πολλά τμήματα και συστήματα του σιδηροδρομικού δικτύου. Δεδομένου ότι πλήρης εφαρμογή των προδιαγραφών είναι ανέφικτη και οικονομικά ασύμφορη για το υπάρχον παλαιό δίκτυο είναι απαραίτητο να γίνει εξειδίκευση των απαιτούμενων παρεμβάσεων μέσω ειδικών μελετών. Στη διαδικασία αυτή θα συνεισφέρουν, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα και ειδικοί οργανισμοί (NoBo και DeBo κατά περίπτωση για νέα έργα και ήδη υπάρχουσες γραμμές).

Στον τομέα 4 περιλαμβάνονται συνδέσεις / βελτίωση συνδέσεων με λιμάνια και αεροδρόμια προκειμένου να ενισχυθεί η συνεισφορά του σιδηροδρόμου στην διατροπικότητα του δικτύου και να ενισχυθεί ο ρόλος του στις εμπορευματικές μεταφορές. Τα κύρια λιμάνια σύνδεσης με τον σιδηρόδρομο προγραμματίζεται να είναι ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, ο Βόλος και το Λαύριο.

Βασικά έργα του τομέα αποτελούν η αναβάθμιση και ανακαίνιση της γραμμής Στρυμόνας – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο και η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης στις γραμμές Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα και Λάρισα – Βόλος.

Παράλληλα περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, το εμπορευματικό κέντρο Οινόης και η κατασκευή μικρών συνδετήριων γραμμών με βιομηχανικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται μέσα στη ζώνη άμεσης επιρροής των σιδηροδρομικών αξόνων (π.χ. σιδηροδρομική σύνδεση με τη ΒΙ.ΠΕ. Κιλκίς). Το πρόσφατα διαμορφωθέν νομοθετικό περιβάλλον επιτρέπει και την συγχρηματοδότηση των έργων αυτών από τους ενδιαφερόμενους ιδιώτες (Άρθρο 86, Ν. 4199/2013).

Ο τομέας 5 που προβλέπει την διαμόρφωση συνθηκών ενισχυμένης ασφάλειας και ορθολογικής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας του σιδηροδρόμου, αναμένεται να επιτευχθεί αφενός με την ωρίμανση και πλήρη λειτουργία της νέας οργάνωσης του σιδηροδρόμου μέσω της σχετικής Ρυθμιστικής Αρχής και αφετέρου μέσω του νέου πλαισίου λειτουργίας με ιδιωτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (στις οποίες περιλαμβάνεται και η υπό ιδιωτικοποίηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ) με ιδιωτικές επιχειρήσεις συντήρησης του τροχαίου υλικού (περιλαμβάνεται και η υπό ιδιωτικοποίηση ΕΕΣΣΤΥ). Ως διαχειριστής υποδομής παραμένει ο ΟΣΕ (ο οποίος παραμένει υπεύθυνος και για την κυκλοφορία) και η θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ συνεχίζει να ασχολείται με την υλοποίηση των σημαντικών νέων έργων. Στο πλαίσιο αυτό αναμένεται να επιτευχθεί, μέσω της δραστηριοποίησης του ιδιωτικού τομέα και σχετικών επενδύσεων που αυτός θα αναλάβει, η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του σιδηροδρόμου και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του.

Ο τομέας 6 καθορίζει ότι είναι απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού και ο περιορισμός της πολυτυπίας του. Ο κύριος μοχλός επίτευξης αποτελεσμάτων στα πλαίσια της συγκεκριμένης δράσης είναι η δραστηριοποίηση «ιδιωτικών» σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όπως περιγράφηκε προηγουμένως. Οι επιχειρήσεις αυτές αναμένεται ότι θα προβούν σε ορθολογικότερες επιλογές προμηθειών και θα προσπαθήσουν να «απαλλαγούν» από παλαιότερο και μη οικονομικά αποτελεσματικό τροχαίο υλικό με τους καλύτερους δυνατούς όρους.

Τέλος, στα πλαίσια του τομέα 7 περιλαμβάνεται η διαμόρφωση ικανοποιητικού μηχανισμού συντήρησης των σιδηροδρομικών υποδομών και του τροχαίου υλικού. Όσον αφορά στην συντήρηση του τροχαίου υλικού ισχύουν όσα έχουν αναφερθεί, στα πλαίσια του τομέα δράσεων 5, σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ αλλά και την είσοδο μεσοπρόθεσμα περισσότερων παρόμοιων επιχειρήσεων στην συγκεκριμένη αγορά – γεγονός το οποίο αναμένεται να αυξήσει τον ανταγωνισμό και επομένως την οικονομική αποτελεσματικότητα στον συγκεκριμένο κλάδο.

Όσον αφορά στην συντήρηση των υποδομών για την οποία σήμερα είναι υπεύθυνος ο ΟΣΕ (ως διαχειριστής της υποδομής) και δεδομένης της περιορισμένης ευελιξίας του στην πρόσληψη νέου προσωπικού αλλά και στην βελτίωση των δεξιοτήτων του ήδη υπάρχοντος (ειδικά σε θέματα απορρόφησης νέας τεχνολογίας που έχει ήδη αρχίσει να ενσωματώνεται στο σιδηροδρομικό δίκτυο όπως η ευρεία εισαγωγή ηλεκτροκίνησης, το σύστημα GSM-R και τα σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης ETCS Level I και II) περιλαμβάνονται στο ΣΠΕΜ τα ακόλουθα:

- Εκπόνηση και εφαρμογή προγράμματος συντήρησης, πενταετούς τουλάχιστον διάρκειας, για όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, ώστε να καθίσταται εφικτή η απρόσκοπτη λειτουργία του τόσο για τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές.
- Ευρύτερη χρήση αναθέσεων εργασιών σε τρίτους

- Χρήση μεθόδων Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)
- Αλλαγή κατεύθυνσης δραστηριοποίησης εσωτερικού προσωπικού σε εποπτικούς – ελεγκτικούς ρόλους αντί της παραδοσιακής παραγωγής έργου συντήρησης με ίδια μέσα.

### 6.3. Οδικές Μεταφορές

Βασική προτεραιότητα στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι η ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων: Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα, Λαμία – Τρίκαλα – Καλαμπάκα – Εγνατία (Ε65), Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) και Εγνατία Οδός με τους κάθετους άξονες της.

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις αλλά και τις προτάσεις προηγούμενων μελετών διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ ως εξής:

1. Ολοκλήρωση των βασικών οδικών αξόνων της χώρας που εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και κατά προτεραιότητα στο «Βασικό Οδικό Δίκτυο» – (ΒΟΔ).
2. Αναβάθμιση των διασυνοριακών συνδέσεων κυρίως μέσω της ολοκλήρωσης των καθέτων αξόνων της Εγνατίας Οδού.
3. Αναβάθμιση συγκεκριμένων τμημάτων του «Αναλυτικού Οδικού Δικτύου» (ΑΟΔ) που συμβάλλουν ιδιαίτερα στην τουριστική και αγροτική ανάπτυξη.
4. Αναβάθμιση – Υλοποίηση Παρακάμψεων πόλεων / Περιφερειακών οδών με στόχο την αποσυμφόρηση των αστικών ιστών και την ορθή λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων. Βελτίωση συνδέσεων δυσπρόσιτων / απομονωμένων περιοχών – ειδικά στα νησιά.
5. Ανάπτυξη εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS).
6. Δράσεις βελτίωσης των συνθηκών Οδικής Ασφάλειας.

Ο τομέας δράσεων 1 στοχεύει στην ολοκλήρωση του ΒΟΔ των οδικών αξόνων ΔΕΔ-Μ της χώρας. Η υλοποίηση της δράσης αυτής συνεπάγεται και την ολοκλήρωση της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα. Στα πλαίσια του δυτικού οδικού άξονα πρέπει να ολοκληρωθεί και η νέα οδική σύνδεση του λιμένα Αστακού.

Στον τομέα δράσεων 2 περιλαμβάνονται οι οδικές συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες, οι οποίες δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα. Προτεραιότητα έχει η σύνδεση, που ανήκει στο ΒΟΔ, Σέρρες – Προμαχώνας (Βουλγαρία).

Επιπλέον, οδικά έργα που ανήκουν στο ΑΟΔ και εντάσσονται στο πρόγραμμα του τομέα 2 είναι η ολοκλήρωση του άξονα: Σιάτιστα - Ιεροπηγή – Κρυσταλλοπηγή (Αλβανία).

Η ολοκλήρωσή των «καθέτων αξόνων» της Εγνατίας Οδού θα επιτρέψει τη καλύτερη αξιοποίηση των Ελληνικών λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας ως λιμένων - κόμβων διαμετακόμισης εξυπηρέτησης των βορείων όμορων χωρών και την ταχύτερη σύνδεση των εμπορικών και βιομηχανικών κέντρων της χώρας με τις νέες δυνητικές αγορές στις χώρες της νότιας Βαλκανικής σε χρόνους που θα επιτρέπουν ημερήσιες «εφοδιαστικές αλυσίδες» (daily supply chains).

Στον τομέα δράσεων 3 περιλαμβάνονται οι εξής οδικοί άξονες / βελτιώσεις συνδέσεων (κατά γεωγραφική ενότητα):

#### Μακεδονία – Θράκη

- Ο οδικός άξονας Θεσσαλονίκη – Νέα Μουδανιά – Ποτίδαια.

#### Στερεά Ελλάδα – Θεσσαλία - Ήπειρος

- Ο οδικός άξονας Λαμίας – Τρικάλων – Καλαμπάκας – Εγνατίας (Ε65) που συνδέει τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό μέσω της Δυτικής Θεσσαλίας. Η κατασκευή του έργου αυτού ξεκίνησε στην προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο με σύμβαση παραχώρησης.
- Η σύνδεση της περιοχής του Ακτίου και της Λευκάδας με την Ιόνια Οδό.
- Η σύνδεση Βόλου με ΠΑΘΕ
- Η ολοκλήρωση των αξόνων Λάρισα – Τρίκαλα και Λάρισα - Καρδίτσα
- Ο οδικός άξονας Λαμία – Καρπενήσι – Αργίνοιο.
- Ο οδικός άξονας Ευβοίας (Αιδηψός – Ωρεοί – Πευκί – Μαντούδι – Ψαχνά – Χαλκίδα – Ερέτρια – Αλιβέρι – Κάρυστος) με τον κλάδο ΠΑΘΕ (Σχηματάρι – Χαλκίδα).
- Ο οδικός άξονας Θήβα – Ελευσίνα (μέσω Κάζας).
- Η σύνδεση της Σαλαμίνας με το Πέραμα.

#### Πελοπόννησος και Δυτική Ελλάδα

- Ο οδικός άξονας Πάτρα – Πύργος – Καλό Νερό - Τσακώνα ο οποίος μαζί με την Ιόνια Οδό ολοκληρώνει τον Δυτικό Οδικό Άξονα (περιλαμβάνεται και το οδικό τμήμα Τσακώνα – Καλαμάτα).

#### Κρήτη

- Ο οδικός άξονας της Βόρειας Κρήτης (ΒΟΑΚ) που συνδέει τα Χανιά με το Ηράκλειο και τον Αγ. Νικόλαο / Σητεία που αποτελούν τις μεγαλύτερες αστικές περιοχές του νησιού..
- Η κάθετη σύνδεση του ΒΟΑΚ: Ηράκλειο - Καστέλι

Σκοπός του τομέα δράσεων 4 είναι η κατασκευή περιφερειακών οδικών τμημάτων και παρακάμψεων σε επιλεγμένα αστικά κέντρα και η βελτίωση συνδέσεων δυσπρόσιτων / απομονωμένων περιοχών. Οι παρακάμψεις όπως και οι περιφερειακές οδοί συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση ενός αστικού κέντρου απομακρύνοντας τις διαμπερείς κινήσεις από το κέντρο του. Τα κύρια περιλαμβανόμενα έργα είναι:

- Παράκαμψη Γιαννιτσών
- Παράκαμψη Βόλου και ολοκλήρωση παρακάμψεων Λάρισας, Καρδίτσας και Τρικάλων
- Περιμετρική Καλαμάτας
- Σύνδεση Εγνατίας Οδού με το λιμάνι Αλεξανδρούπολης. (περιφερειακή Αλεξανδρούπολης)

Ο τομέας δράσεων 5 αναφέρεται στην χρήση εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών με σκοπό τα εξής:

- Διαλειτουργικότητα συστημάτων είσπραξης διοδίων.
- Βέλτιστη χρήση δεδομένων σχετικών με το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις.
- Αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών.
- Εφαρμογές ITS σχετικά με την οδική ασφάλεια.
- Σύνδεση του οχήματος με την υποδομή των μεταφορών με τη χρήση ADAS (Προχωρημένα Συστήματα Υποστήριξης Οδηγού) και IVIS (Συστήματα Πληροφόρησης Εντός Οχήματος).

Στα πλαίσια του τομέα δράσεων 6 προβλέπονται έργα και ενέργειες βελτιώσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας μέσω της Εγνατίας Οδού ΑΕ και μέσω σχετικών δράσεων των Περιφερειών (εκτενέστερη αναφορά βλ. κατωτέρω στην παράγραφο 6.8.1).

#### 6.4. Θαλάσσιες Μεταφορές

Η στρατηγική στον τομέα θαλάσσιων μεταφορών έχει καθορισθεί από το αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, και έχει ληφθεί υπόψη στη διαμόρφωση της συνολικής αναπτυξιακής στρατηγικής μεταφορών. Σε στρατηγικό επίπεδο διαμορφώθηκε πρόταση ιεράρχησης των λιμένων σε τέσσερις ομάδες. Κατά την κατάταξη ελήφθησαν υπόψη:

- οι ιδιομορφίες του ελληνικού γεωγραφικού χώρου
- τα στατιστικά στοιχεία του συνολικού ετήσιου όγκου διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών των λιμένων.

Η κατάταξη είναι η εξής:

1. Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων.
2. Λιμένες Εθνικής Σημασίας: Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδας και Χίου.
3. Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος: Αγ. Κηρύκου, Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αίγιου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας.
4. Λιμένες τοπικής σημασίας.

Το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω του Ταμείου Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) βρίσκεται ήδη σε διαδικασία αξιολόγησης του πλέον κατάλληλου τρόπου αξιοποίησης του χαρτοφυλακίου των λιμανιών που διαθέτει μέσω της δημιουργίας ομάδων λιμένων που μετέπειτα θα αποκρατικοποιηθούν μέσω μιας σειράς συναλλαγών.

Η ομάδα αυτή επί του παρόντος περιλαμβάνει δώδεκα λιμάνια τα οποία λειτουργούν με τη μορφή Ανωνύμων Εταιρειών, ήτοι τα λιμάνια του Πειραιά (ΟΛΠ ΑΕ), της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), του Βόλου (ΟΛΒ ΑΕ), της Ραφήνας (ΟΛΡ ΑΕ), της

Ηγουμενίτσας (ΟΛΗ ΑΕ), της Πάτρας (ΟΛΠΑ ΑΕ), της Αλεξανδρούπολης (ΟΛΑ ΑΕ), του Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ), της Ελευσίνας (ΟΛΕ ΑΕ), του Λαυρίου (ΟΛΛ ΑΕ), της Κέρκυρας (ΟΛΚε ΑΕ) και της Καβάλας (ΟΛΚ ΑΕ). Το Ελληνικό Κράτος κατέχει το 74% των μετοχών της ΟΛΠ ΑΕ και της ΟΛΘ ΑΕ (εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών) και το 100% των μετοχών των υπόλοιπων Οργανισμών Λιμένων ΑΕ.

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις, αλλά και τις προτάσεις της μελέτης «Εθνική Στρατηγική των Λιμένων» διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ως εξής:

1. Ολοκλήρωση έργων υποδομής που απαιτούνται σε βασικά λιμάνια της χώρας, που αποτελούν πύλες της χώρας και περιλαμβάνονται στο Βασικό Θαλάσσιο Δίκτυο (ΒΘΔ) των Διευρωπαϊκών Δικτύων.
2. Προώθηση μελέτης ανάπτυξης κομβικών λιμανιών στο Αιγαίο για υποστήριξη δικτύου κομβικών λιμανιών με ακτινική εξυπηρέτηση (hub and spoke port system).
3. Αναβάθμιση λιμανιών ή / και κατασκευή νέων σε περιοχές που συγκεντρώνουν μεγάλο όγκο επιβατών ή φορτίων (ανάπτυξη πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών).
4. Μελέτη και υλοποίηση κατάλληλων υποδομών για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.
5. Σε σχέση με τις οριζόντιες δράσεις δίνεται προτεραιότητα σε μέτρα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και πρόληψης / αντιμετώπισης ατυχημάτων, αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης, στην ολοκλήρωση VTMIS (Vessel Traffic Management and Information Systems), στην ολοκλήρωση της εγκατάστασης και της λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας κατά τον κώδικα ISPS για αύξηση της ασφαλείας στα λιμάνια, ορθολογικής χωροταξικής οργάνωσης των λιμενικών ζωνών, αναβάθμιση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών (π.χ. port community systems), και στην προώθηση των υπηρεσιών «e-maritime» και συστημάτων έρευνας / διάσωσης και εποπτείας του θαλάσσιου χώρου (παράνομη μετανάστευση κλπ).

Ο τομέας δράσεων 1 αναφέρεται στην αναβάθμιση του ΒΘΔ, το οποίο περιλαμβάνει τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου και της Πάτρας. Από την προηγούμενη Δ' Προγραμματική Περίοδο (2007-2013), βρίσκονται σε εξέλιξη έργα στα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας τα οποία αφορούν στη δημιουργία νέων λιμανιών.

Στον τομέα δράσεων 2 προωθούνται έργα με στόχο την ενίσχυση της έννοιας της «μετεπιβίβασης» στο θαλάσσιο δίκτυο.

Ο τομέας δράσεων 3 περιλαμβάνει τα λιμάνια που ανήκουν στο Αναλυτικό Θαλάσσιο Δίκτυο (ΑΘΔ) ή/και έχουν ιδιαίτερη σημασία είτε για στρατηγικούς λόγους ανάπτυξης / λειτουργίας του δικτύου είτε λόγω της έντονης κινητικότητας που παρατηρείται σε αυτά (λιμάνια της Μυκόνου, της Καβάλας, των Μεστών Χίου και της Μυτιλήνης).

Στον τομέα δράσεων 4 αναφέρεται η ανάγκη για την μελέτη και κατασκευή υποδομών που θα μπορούν να φιλοξενούν κρουαζιερόπλοια, με στόχο την ενίσχυση του τουρισμού και κατ' επέκταση την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας (π.χ. στον λιμένα Πειραιά).

Ο τομέας δράσεων 5 περιλαμβάνει τις οριζόντιες δράσεις που πρέπει να εφαρμοστούν στα Ελληνικά λιμάνια.



Όσο αφορά ειδικά στο θέμα προστασίας του περιβάλλοντος πρέπει να ληφθούν μέτρα για:

- την ασφαλή αποθήκευση, φόρτωση και εκφόρτωση επικίνδυνων φορτίων.
- τη διαχείριση των προερχομένων από τα πλοία αποβλήτων.
- τον έλεγχο της ταχύτητας εντός του λιμένα ώστε να ελέγχεται ο κυματισμός που δημιουργείται.
- τον περιορισμό των ατυχημάτων και της διαρροής καυσίμων στη θάλασσα.
- τον περιορισμό των εκπομπών ρύπων και την ενίσχυση της συνδεδεμένης ποιότητας των ναυτιλιακών καυσίμων.

Όσο αφορά την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα σημαντικό είναι το σύστημα VTMS που λαμβάνει πληροφορίες από τα κατά τόπους VTS (Vessel Traffic Services) και αποτελεί πολύτιμο εργαλείο για ανάλυση κυκλοφοριακών δεδομένων και για στρατηγικό σχεδιασμό. Σημαντική ακόμη θεωρείται η λειτουργία Συστήματος Ολοκληρωμένης Επιτήρησης Ναυτιλίας (IMS). Η διαρκής συντήρηση όλων των συστημάτων λόγω της συνεχούς έκθεσής τους στην ύπαιθρο θεωρείται προτεραιότητα.

Όσον αφορά τις ραδιοεπικοινωνίες και την έρευνα και διάσωση στο θαλάσσιο χώρο, σημαντική θεωρείται η εγκατάσταση δορυφορικού και επίγειου συστήματος εποπτείας.

Τέλος, η ολοκλήρωση της εγκατάστασης και της λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας κατά τον Κώδικα ISPS, θα συμβάλει στην αναγνώριση των αδυναμιών των λιμανιών ώστε να σχεδιασθούν μέτρα εξάλειψής τους.

Με την προώθηση των υπηρεσιών «e-maritime» θα επιτευχθούν βελτιώσεις στον τομέα της διαλειτουργικότητας, άρση διοικητικών εμποδίων και γενικότερα θα υπάρξει αύξηση παροχетеυτικότητας φορτίων τόσο εντός και στην περιφέρεια λιμένων όσο και στην ανοικτή θάλασσα.

Επίσης είναι σκόπιμη η χωροταξική αναδιοργάνωση των λιμενικών ζωνών ώστε, αφενός να επιτευχθεί αναβάθμιση των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών αφετέρου να χωροθετηθούν οι αναγκαίες εγκαταστάσεις για τη λειτουργία υδατοδρομίων.

## 6.5. Αερομεταφορές

Τα ελληνικά αεροδρόμια είναι σημαντικό να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα τους προσφέροντας υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους επιβάτες σε ανταγωνιστικές τιμές. Είναι γεγονός ότι οι αερομεταφορές έχουν πληγεί τα τελευταία χρόνια όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενα κεφάλαια.

Η οικονομική συγκυρία έχει συντελέσει στην προώθηση προγράμματος αξιοποίησης των αεροδρομίων με το σύστημα της παραχώρησης μέσω του ΤΑΙΠΕΔ.

Το Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων και συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου στα 37 από τα 39 περιφερειακά αεροδρόμια του Ελληνικού Δημοσίου, τα οποία είναι δημόσιας χρήσης και εξυπηρετούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (εκτός του Διεθνούς Αερολιμένος Ηρακλείου και του Διεθνούς Αερολιμένος Αθηνών), οι οποίοι επί του παρόντος λειτουργούν υπό την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Με την υπ' αριθμό 195/27-10-2011 Απόφαση (ΦΕΚ 2501/Β/4.11.2011) της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων,

μεταβιβάστηκε στο ΤΑΙΠΕΔ το προβλεπόμενο στην περίπτωση (γ) της παραγράφου 8 του άρθρου 22 του Νόμου 3913/2011 δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση των 37 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια, υπό τους όρους που καθορίζει η ανωτέρω διάταξη.

Για το σκοπό αυτό, το Ταμείο αποφάσισε να προβεί στη σύναψη σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών μακράς διάρκειας για τη συντήρηση και λειτουργία δύο ομάδων αεροδρομίων ως εξής:

- Η πρώτη ομάδα (Α) αποτελείται από τα ακόλουθα επτά βασικά αεροδρόμια: Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλονιάς, Ακτίου, Καβάλας και Χανίων.
- Η δεύτερη ομάδα (Β) αποτελείται από τα ακόλουθα επτά βασικά αεροδρόμια: Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σκιάθου και Σάμου.

Η παραχώρηση αφορά σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον 30 ετών, των υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης (συμπεριλαμβανομένης της αναβάθμισης και επέκτασης της υποδομής) με πιθανότητα παράτασης για άλλα 10 έτη.

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις αλλά και τις προτάσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για τον τομέα των αερομεταφορών που παρουσιάζονται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου.

Οι τομείς δράσεων που περιλαμβάνονται στο ΣΠΕΜ – πέραν φυσικά της αυτονόητης πλήρους αξιοποίησης των υπαρχουσών υποδομών - είναι:

1. Ανάπτυξη και βελτίωση των αεροδρομίων διεθνούς σημασίας ικανοποιώντας τα κριτήρια εξασφάλισης περιβαλλοντικά βιώσιμων αερομεταφορών
2. Ανάπτυξη δικτύου ελικοδρομίων και συστήματος υδροπλάνων
3. Υλοποίηση των απαραίτητων δράσεων για προσαρμογή του εθνικού Συστήματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας στο κανονιστικό πλαίσιο που αφορά τη διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας και γενικότερα δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών.

Στον τομέα δράσεων 1 περιλαμβάνονται έργα υποδομής των αεροδρομίων που ανήκουν στο Βασικό και στο Αναλυτικό διευρωπαϊκό δίκτυο αεροδρομίων με σκοπό τη βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, και τον υπόλοιπο κόσμο αλλά και την ενίσχυση της τουριστικής ανάπτυξης. Τα έργα / παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στα πλαίσια του συγκεκριμένου τομέα δράσεων είναι:

- Ολοκλήρωση Αναβάθμισης Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» και αναβάθμιση στον Αερολιμένα Χανίων (εφόσον δεν ολοκληρωθούν στα πλαίσια της Δ' Προγραμματικής Περιόδου).
- Παρεμβάσεις σε περιφερειακά αεροδρόμια εκτός συμβάσεων παραχώρησης (π.χ. Χίου, Σύρου, Νάξου, Μήλου, Πάρου).

Η εξασφάλιση περιβαλλοντικά βιώσιμων αερομεταφορών αναφέρεται στους Κανονισμούς της ΕΕ αριθ. 1301/2013 και 1300/2013, όπου συμπεριλαμβάνεται και η

προϋπόθεση ότι οι υποδομές αερολιμένων που λαμβάνουν στήριξη από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, θα πρέπει να προωθούν περιβαλλοντικά βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές.

Ο τομέας δράσεων 2 αναφέρεται σε δύο τρόπους αερομεταφοράς (ελικόπτερα και υδροπλάνα) των οποίων η ανάπτυξη θα ευνοήσει την προσπελασιμότητα των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών. Με τα δίκτυα αυτά επιδιώκεται η συμπλήρωση των κενών που παρουσιάζουν οι μεταφορές με πλοία και αεροπλάνα, υποκαθιστώντας σε μερικές περιπτώσεις την ανάγκη για νέα λιμάνια ή αεροδρόμια. Ως παραδείγματα προς ανάπτυξη υδατοδρομίων αναφέρονται αυτά της Κέρκυρας, Πάτρας και Βόλου.

Ο κύριος ρόλος του Δημοσίου στον τομέα αυτό είναι ο καθορισμός του οργανωτικού και διοικητικού περιβάλλοντος εντός του οποίου θα αναπτυχθούν οι συγκεκριμένοι τρόποι αερομεταφοράς. Οι αντίστοιχες επενδύσεις (κυρίως σε πτητικά μέσα) αναμένονται από τον Ιδιωτικό Τομέα.

Ο τομέας δράσεων 3 αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτιλίας με την εγκατάσταση / βελτίωση συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, την εγκατάσταση / αναβάθμιση Η/Μ εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και αυτοματισμού συστημάτων αεροναυτιλίας, την εγκατάσταση / αναβάθμιση υποδομών υποστήριξης, την ενίσχυση της ασφάλειας επιβατών, της ασφάλειας αεροδρομίων και λοιπές υποστηρικτικές δράσεις και την εναρμόνιση με αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα. Χαρακτηριστικές ενέργειες είναι η ολοκλήρωση εγκατάστασης δικτύου ραντάρ (single sky), εργασίες φωτισήμανσης σε α/δ, η επέκταση των ήδη διατιθέμενων Συστημάτων Αυτόματου Ελέγχου Ασφάλειας Αποσκευών και CCTV/AC κλπ.. Αεροδρόμια στα οποία ενδεικτικά προβλέπονται παρεμβάσεις είναι της Αστυπάλαιας, Ικαρίας, Καστελόριζου, Μήλου, Σύρου, Κέρκυρας, Ρόδου, Λήμνου κλπ.

## 6.6. Αστικές Συγκοινωνίες

Οι αστικές συγκοινωνίες αποτελούν βασικό τομέα των μεταφορών στα αστικά κέντρα αφού η ύπαρξη εξελιγμένων δικτύων αστικών συγκοινωνιών μειώνει την χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου.

### 6.6.1. Αττική

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις αλλά και τις προτάσεις προηγούμενων μελετών διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για τις αστικές συγκοινωνίες εντός Αττικής που παρατίθεται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου.

Οι συγκεκριμένοι τομείς δράσεων που περιλαμβάνονται στο ΣΠΕΜ στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών εντός Αττικής είναι οι εξής:

1. Η υλοποίηση επεκτάσεων του Μετρό και η ολοκλήρωση της ανακαίνισης της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (Γραμμή 1 του μετρό).
2. Επέκταση συστήματος Τραμ.
3. Περαιτέρω προώθηση της αναδιάρθρωσης και διαλειτουργικότητας των Δημοσίων Συγκοινωνιών Αττικής.
4. Προμήθεια «καθαρών» αστικών λεωφορείων.
5. Ολοκληρωμένο σύστημα πληροφόρησης επιβατών.

6. Εκσυγχρονισμός λειτουργίας συστήματος ελέγχου των αποκλειστικών λωρίδων MMM και δημιουργία γραμμών ταχείας διέλευσης MMM.
7. Δημιουργία υποστηρικτικών εγκαταστάσεων / για τη βελτίωση της λειτουργίας των φορέων αστικών συγκοινωνιών.

Στον τομέα δράσεων 1 περιλαμβάνονται:

- Επέκταση Γραμμής 2: Ανθούπολη – Ίλιον.
- Επέκταση Γραμμής 3: Χαϊδάρι – Πειραιάς και προμήθεια συρμών.
- Κατασκευή τμήματος Γραμμής 4: Άλσος Βεΐκου – Ευαγγελισμός – Γουδή.
- Η ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στην Γραμμή 1: Φάληρο – Πειραιάς.

Το δίκτυο μετρό αποτελεί το «τελευταίο μίλι» των ΔΕΔ-Μ στην Αττική δεδομένου ότι διασυνδέει τις εθνικές και διεθνείς «πύλες» της (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Λιμένας Πειραιά, Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός).

Ο τομέας δράσεων 2 αναφέρεται στην ανάγκη για επέκταση του τραμ με σκοπό την ενίσχυση του ρόλου των μέσων σταθερής τροχιάς. Η παρέμβαση αφορά περαιτέρω επέκταση του τραμ στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, στον άξονα Πανεπιστημίου – Πατησίων και στην περιοχή της Αργυρούπολης (μέσω του Ελληνικού).

Ο τομέας δράσεων 3 περιλαμβάνει:

- Επικαιροποίηση της ζήτησης των μετακινήσεων και του Γενικού σχεδίου μεταφορών της Αττικής.
- Μέτρα αναδιάρθρωσης και εξορθολογισμού των δημόσιων συγκοινωνιών. Προώθηση της διαλειτουργικότητας και της συνέργειας των μέσων.
- Ευνόηση της χρήσης ήπιων τρόπων μεταφοράς (πεζή, ποδήλατο) και διασύνδεση με τα MMM.
- Αναδιάρθρωση της δομής και λειτουργίας των υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών «ΚΤΕΛ Ν. Αττικής».
- Εκτίμηση της χρήσης των διαφόρων τύπων κομίστρου και της επιβατικής κίνησης.

Στα πλαίσια του τομέα δράσεων 4, περιλαμβάνεται η προμήθεια πρόσθετων λεωφορείων εφοδιασμένων με κινητήρες φιλικούς προς το περιβάλλον έτσι ώστε να αυξηθεί το ποσοστό συμμετοχής τους στο σύνολο του στόλου με στόχο την μείωση των εκπομπών καυσαερίου στην ατμόσφαιρα.

Ο τομέας δράσεων 5 αναφέρεται στην αναδιαμόρφωση, επέκταση και βελτιστοποίηση των υπηρεσιών πληροφόρησης του κοινού, καθώς επίσης και στην ανάπτυξη και προσαρμογή νέων συστημάτων επικοινωνίας και εξυπηρέτησης. Οι πληροφοριακές υπηρεσίες θα παρέχονται μέσω της ιστοσελίδας του ΟΑΣΑ, η οποία θα αναβαθμιστεί ριζικά και θα διατίθεται μέσα από όλες τις διαθέσιμες ψηφιακές πλατφόρμες και τα εξής δημόσια μέσα επικοινωνίας: σταθερή τηλεφωνία, κινητή τηλεφωνία και πληροφοριακά περίπτερα.

Όσο αφορά στον τομέα δράσεων 6 κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση του ρόλου των λεωφορειολωρίδων με σκοπό την μείωση χρόνου διαδρομής με αστικό λεωφορείο ή τρόλεϊ. Χαρακτηριστικά είναι απαραίτητα τα εξής:

- Μελέτη οργάνωσης και λειτουργίας του κέντρου ελέγχου του συστήματος εποπτείας των παραβάσεων των αποκλειστικών λωρίδων MMM.

- Προμήθεια ψηφιακών συστημάτων εποπτείας καθώς και εξοπλισμός κέντρου ελέγχου του συστήματος.

Επιπλέον, στον τομέα δράσεων 6 περιλαμβάνεται και η εκπόνηση των αναγκαίων μελετών που αφορούν τον προγραμματισμό, τον λειτουργικό, τον γεωμετρικό και τον κατασκευαστικό σχεδιασμό καθώς και η υλοποίηση των Γραμμών Ταχείας Διέλευσης ΜΜΜ σε επιλεγμένους άξονες με σημαντικό αριθμό μετακινουμένων επιβατών.

Στον τομέα δράσεων 7 περιλαμβάνονται δράσεις όπως η εγκατάσταση συστήματος ελέγχου καυσίμων των λεωφορείων της ΟΣΥ.

### 6.6.2. Εκτός Αττικής

Οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για τις αστικές συγκοινωνίες εκτός Αττικής διαμορφώνονται ως εξής:

1. Ολοκλήρωση της βασικής γραμμής του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης και επέκτασή του.
2. Ενέργειες και μέτρα αύξησης της χρήσης σύγχρονων τεχνολογιών για υψηλότερη ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες.
3. Δράσεις προώθησης / ανάπτυξης / εκσυγχρονισμού αστικών συγκοινωνιών και βελτίωσης της προσβασιμότητάς τους από τα ΑΜΕΑ αλλά και μέσω διασυνδεσιμότητας με τα λοιπά μεταφορικά μέσα.

Ο τομέας δράσεων 1 αναφέρεται στο έργο του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης που έχει αρχίσει από προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί στα πλαίσια της επόμενης Περιόδου (Ε'). Προγραμματίζεται η ολοκλήρωση της βασικής γραμμής που η κατασκευή της είναι σε εξέλιξη, και η επέκταση προς Καλαμαριά.

Οι επενδύσεις που περιλαμβάνονται στον τομέα δράσεων 2 αφορούν στην εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών στις αστικές συγκοινωνίες με σκοπό να τις μετατρέψουν σε ένα φιλικό περιβάλλον προς το χρήστη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το σύστημα τηλεματικής στα αστικά λεωφορεία και στις στάσεις της Θεσσαλονίκης, που ενημερώνουν τον επιβάτη σχετικά με την λειτουργία του συστήματος σε πραγματικό χρόνο. Παρόμοιες εφαρμογές (όπως και η χρήση ηλεκτρονικού εισιτηρίου) προβλέπονται και σε άλλες πόλεις με προτεραιότητα στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα (Πάτρα, Λάρισα, Ηράκλειο).

Στον τομέα δράσεων 3 περιλαμβάνεται η ανάπτυξη δικτύων τραμ και η προμήθεια καθαρών λεωφορείων σε σημαντικά αστικά κέντρα όπως Ιωάννινα, Πάτρα, Λάρισα, Βόλος, και Ηράκλειο.

### 6.7. Κέντρα Συνδυασμένων Μεταφορών

Η καίρια γεωγραφική θέση της Ελλάδας επιτρέπει αλλά και απαιτεί την ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών για την εύκολη μετακίνηση με μεταφορτώσεις και μετεπιβιβάσεις που δεν προκαλούν προβλήματα. Στο τομέα των οδικών μεταφορών έχει ήδη πραγματοποιηθεί πρόοδος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η δημιουργία της Εγνατίας Οδού, η οποία συνδέει έξι αεροδρόμια και τέσσερα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας.

Τα χαρακτηριστικά των Κέντρων Συνδυασμένων Μεταφορών επιδιώκεται να είναι τα εξής:

- Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με σιδηρόδρομο και δια θαλάσσης.
- Χωροθέτηση σύμφωνα με τα αναπτυξιακά σενάρια παραγωγής προϊόντων.
- Εξορθολογισμός της μεταφορικής εμπορευματικής αλυσίδας.
- Χρήση εξοπλισμού και λογισμικού «logistics» και συναφών εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών.

Προβλέπεται η χρηματοδότηση από κοινού με τον ιδιωτικό τομέα ενός τομέα δράσεων δημιουργίας συγκεκριμένων «κόμβων» διασύνδεσης μεταφορικών μέσων και εμπορευματικών κέντρων που περιλαμβάνει τα Εμπορευματικά Κέντρα στο Θριάσιο Πεδίο και την Οινόη στην Αττική / Βοιωτία, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, στην περιοχή Βελεστίου/Βόλου και στην περιοχή της Ηγουμενίτσας.

## 6.8. Οριζόντιες Δράσεις

### 6.8.1. Ασφάλεια στις Μεταφορές

Η ενίσχυση της ασφάλειας στις μεταφορές είναι υψίστης σημασίας καθώς αφορά τη προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των ατόμων που χρησιμοποιούν τα διάφορα υποσυστήματα μεταφορών. Από όλα τα δίκτυα, οι οδικές μεταφορές αντιμετωπίζουν το μεγαλύτερο πρόβλημα, όπως έχει αναφερθεί και στα προηγούμενα.

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις, αλλά και τις προτάσεις προηγούμενων μελετών - και κυρίως της μελέτης «*Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2011- 2020*» που εκπονήθηκε το 2011 από το ΕΜΠ για το ΥΠΟΜΕΔΙ και κατά το τρέχον διάστημα ανατίθεται η επικαιροποίησή της ώστε, αφού, ακολουθήσουν οι απαραίτητες διαδικασίες διαβούλευσης, να αναθεωρηθεί η εθνική στρατηγική για την οδική ασφάλεια - διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για τον τομέα της ασφάλειας που παρουσιάζονται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου:

- Οδική ασφάλεια:
  1. Εφαρμογή των διαδικασιών ελέγχου οδικής ασφάλειας (safety audit) σε όλο το φάσμα παραγωγής (μελέτη, κατασκευή, λειτουργία) οδικών έργων ανεξαρτήτως κατηγορίας οδού.
  2. Εκπόνηση και εφαρμογή των πορισμάτων ειδικών μελετών οδικής ασφάλειας για όλο το οδικό δίκτυο της χώρας με έμφαση στο υπεραστικό Επαρχιακό αλλά και στα αστικά δίκτυα εκτός Ελευθέρων και Ταχειών Λεωφόρων. Αυτό διότι οι οδικές υποδομές υψηλότερων προδιαγραφών έχουν ήδη ενσωματωμένη στη διαδικασία παραγωγής τους ικανοποιητικές προδιαγραφές οδικής ασφάλειας χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει ότι και στις υποδομές αυτές δεν παρατηρούνται θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας (ΜΟΑ).

Η διαδικασία αυτή ήδη έχει ξεκινήσει (για το υπεραστικό οδικό δίκτυο) με ειδικό πρόγραμμα υπό την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ ΑΕ (όπως αναφέρθηκε και στην παράγραφο 6.3). Οι προκύπτουσες δράσεις καλύπτουν ευρύ φάσμα παρεμβάσεων από κατασκευαστικές παρεμβάσεις - με αντικαταστάσεις / προσθήκες στηθαίων ασφαλείας, κατασκευή

αντιολισθηρών οδοστρωμάτων, εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού κλπ.  
- μέχρι ηπιότερες παρεμβάσεις σε σήμανση, διαγράμμιση κλπ.

Η προσπάθεια αυτή είναι απαραίτητο να συνεχισθεί και να επεκταθεί σε συνδυασμό με τα προγράμματα ανάπτυξης και συντήρησης των οδικών δικτύων των Περιφερειών δεδομένου ότι κάποιες από τις απαραίτητες παρεμβάσεις στις θέσεις ΜΟΑ απαιτούν σοβαρές κατασκευαστικές παρεμβάσεις με τροποποιήσεις χάραξης, απόκτηση γης μέσω απαλλοτριώσεων και την υλοποίηση ή επισκευή ή / και ανακατασκευή σημαντικών τεχνικών έργων (γέφυρες, τοίχοι αντιστήριξης κλπ).

3. Βελτίωση της σήμανσης και σηματοδότησης του αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου σε θέσεις ΜΟΑ και ιδιαίτερα απομάκρυνση των παράνομων (ή εκτός προδιαγραφών) πινακίδων που αποσπούν την προσοχή των οδηγών.
  4. Τοπικές βελτιώσεις ορατότητας και άλλων χαρακτηριστικών ισόπεδων οδικών κόμβων αστικών και υπεραστικών περιοχών – όπου προτείνεται ως αποτέλεσμα σχετικών μελετών - με ενέργειες χαμηλής έντασης και κόστους (π.χ. με απομάκρυνση εμποδίων ή κλάδευση).
  5. Εγκατάσταση νέου (μειωμένης ενεργειακής κατανάλωσης) ή βελτίωση του υπάρχοντος φωτισμού σε ισόπεδες διασταυρώσεις αστικών και υπεραστικών περιοχών.
  6. Απόκτηση του αναγκαίου εξοπλισμού και διαμόρφωση υποδομών στις αρμόδιες υπηρεσίες (κυρίως από την Τροχαία) για επαρκή και αποτελεσματική αστυνόμευση της οδικής κυκλοφορίας σε αστικές κυρίως περιοχές.
  7. Ενίσχυση και προώθηση της τεχνολογίας για την ενεργητική οδική ασφάλεια, όπως συστήματα υποβοήθησης οδηγού, (έξυπνες) συσκευές μείωσης της ταχύτητας, δυνατότητα κλήσης έκτακτης ανάγκης επί του οχήματος (e-Call), κατάλληλη αξιοποίηση και διασύνδεση του αριθμού έκτακτης ανάγκης (112), συνεργατικά συστήματα και διεπαφές οχήματος - υποδομής.
  8. Παραγωγή εγχειριδίων για την εκπαίδευση των εκπαιδευτικών και εισαγωγή μαθήματος της οδικής κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία.
  9. Στοχευμένες ενέργειες δημοσιότητας για πληροφόρηση του κοινού σχετικά με την οδική ασφάλεια.
  10. Δημιουργία υποδομής για τη συστηματική καταγραφή, ανάλυση, και ενημέρωση των ενδιαφερομένων σχετικά με παραβάσεις και παραβάτες.
  11. Δημιουργία υποδομών για τη συστηματική καταγραφή και ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων με συνδυασμό δεδομένων που προέρχονται τόσο από την τροχαία όσο και από άλλους φορείς όπως Υπουργεία, νοσοκομεία, ΚΤΕΟ και κέντρα αποκατάστασης τραυματιών, για τον υπολογισμό και μελλοντική αποτροπή των βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων επιπτώσεων των τροχαίων ατυχημάτων στα θύματα αλλά και στην κοινωνία γενικότερα.
- Ασφάλεια στα υπόλοιπα δίκτυα:

1. Ενίσχυση της ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και αποθήκευσης των φορτίων στους λιμένες (ιδιαίτερα των επικίνδυνων προϊόντων).
2. Ενίσχυση της προστασίας της αεροπορικής μεταφοράς (φορτίου) από έκνομες ενέργειες.
3. Πιστοποίηση ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία 2004/49 στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών.

### 6.8.2. Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον

Για την μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και την παράλληλη εξοικονόμηση ενέργειας και φυσικών πόρων, οι δράσεις που περιλαμβάνονται στο ΣΠΕΜ είναι:

- Προώθηση της χρήσης μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον (π.χ. οχήματα με κινητήρες φυσικού αερίου και δίκτυα εφοδιασμού, ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης στις πόλεις).
- Ενίσχυση υποδομών για υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτροκίνησης στις αστικές και υπεραστικές μεταφορές.
- Προώθηση ενεργειών προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (πλοία νέου τύπου, εναλλακτικά καύσιμα).

### 6.8.3. Βελτίωση Προσβασιμότητας

Η μεταφορά πρέπει να είναι διαθέσιμη σε όλους χωρίς διακρίσεις. Για αυτό το λόγο είναι απαραίτητη η παροχή και η βελτίωση της προσβασιμότητας των Μεταφορών για τους χρήστες με προβλήματα κινητικότητας.

Η ομάδα «άτομα με προβλήματα κινητικότητας» συμπεριλαμβάνει ένα μεγάλο κομμάτι του πληθυσμού: ηλικιωμένοι, άτομα με αναπηρίες, ασθενείς, μητέρες με παιδικά καρότσια κ.α.. Οι σχετικές δράσεις και ενέργειες που περιλαμβάνονται στο ΣΠΕΜ (σύμφωνα και με την ισχύουσα νομοθεσία) είναι:

- Εξασφάλιση πλήρους προσβασιμότητας/προσπελασιμότητας στα δίκτυα ΜΜΜ (σταθμοί χερσαίων μεταφορών, στάσεις αστικών συγκοινωνιών, χερσαίες ζώνες λιμένων, περιφερειακά αεροδρόμια, τροχαίο υλικό κλπ).
- Δημιουργία ραμπών στα κράσπεδα των ισόπεδων διασταυρώσεων, προσβάσεων και εξυπηρετήσεων εν γένει σε κτίρια σταθμών και γενικά στις αστικές περιοχές όπου αυτό είναι εφικτό.
- Εξασφάλιση ελεύθερης όδευσης πεζών με την απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα κάθε είδους εμπόδια στην κίνηση των πεζών και των αμαξιδίων.
- Κατασκευή διαδρομών με κατάλληλη πλακόστρωση – οδηγοί τυφλών - για την εύκολη μετακίνηση των ανθρώπων με προβλήματα όρασης.
- Εγκατάσταση προσβάσιμων συστημάτων σήμανσης και πληροφόρησης σε σταθμούς, λιμένες και τροχαίο υλικό.
- Εγκατάσταση ηχητικών ειδοποιήσεων στους φωτεινούς σηματοδότες.

Όλες οι προαναφερθείσες οριζόντιες δράσεις θα συμπεριλάβουν και δράσεις ενημέρωσης, εκπαίδευσης και ανάπτυξης ειδικών δεξιοτήτων (capacity building) του προσωπικού των φορέων που θα τις αναλάβουν.



## 7. Καθορισμός Καταλόγου Έργων Προς Χρηματοδότηση

Στόχος της αξιολόγησης είναι η διαμόρφωση του καταλόγου προτεραιοτήτων χρηματοδότησης έργων και προγραμμάτων η διαμόρφωση δηλαδή της (ζητούμενης από τη σχετική αιρεσιμότητα) σειράς ρεαλιστικών και ώριμων έργων για τα οποία προβλέπεται στήριξη από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής και λοιπά χρηματοδοτικά εργαλεία (όπως το CEF).

Η μέθοδος αξιολόγησης βασίζεται στη χρήση της πολυκριτηριακής ανάλυσης προκειμένου να διαμορφωθεί ο ιεραρχημένος κατάλογος έργων και δραστηριοτήτων. Η διαδικασία αυτή (multi criteria analysis) χρησιμοποιείται διεθνώς σε αντίστοιχες εργασίες και περιλαμβάνει τα ακόλουθα επιμέρους βήματα:

1. Καθορισμός / επιλογή κριτηρίων αξιολόγησης.
2. Στάθμιση των κριτηρίων με χρήση κατάλληλων συντελεστών βαρύτητας, με βάση την εμπειρία και τεχνογνωσία του Μελετητή αλλά και τη σχετική διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία. Η στάθμιση γίνεται με ποσοστιαίο συντελεστή εκάστου κριτηρίου. Το άθροισμα των επί μέρους σταθμίσεων ανέρχεται σε 100%.
3. Βαθμολόγηση έργων και προγραμμάτων ως προς κάθε επιλεγέν κριτήριο. Η κλίμακα της βαθμολογίας είναι ενιαία και ποσοτικοποιημένη (από 1 έως 5).
4. Υπολογισμός σταθμισμένης συνολικής βαθμολογίας κάθε έργου / προγράμματος και διαμόρφωση καταλόγου προτεραιοτήτων. Η τελική βαθμολογία κάθε έργου αντικατοπτρίζει την σημαντικότητα του έργου στον κατάλογο προτεραιοτήτων σε σχέση με τα υπόλοιπα και επομένως διαμορφώνει τον πίνακα κατάταξης των έργων.

Η παραπάνω διαδικασία παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα 23.

Κριτήρια Αξιολόγησης	Επί μέρους Βαθμολογία Έργων				Συντελεστής Βαρύτητας Κριτηρίου	Σταθμισμένη Βαθμολογία Έργων			
	Έργο 1	Έργο 2	...	Έργο j		Έργο 1	Έργο 2	...	Έργο j
Κριτήριο 1	Βαθμός B 1.1	Βαθμός B 2.1		Βαθμός B j.1	Συντελεστής βαρύτητας κριτηρίου 1 ΣΒΚ1	$= (B1.1 * \Sigma BK1) + (B1.2 * \Sigma BK2) + \dots + (B1.i * \Sigma BKi)$	$= (B2.1 * \Sigma BK1) + (B2.2 * \Sigma BK2) + \dots + (B2.i * \Sigma BKi)$		$= (Bj.i * \Sigma BK1) + (Bj.2 * \Sigma BK2) + \dots + (Bj.i * \Sigma BKi)$
Κριτήριο 2	Βαθμός B 1.2	Βαθμός B 2.2		Βαθμός B j.2	Συντελεστής βαρύτητας κριτηρίου 2 ΣΒΚ2				
...									
Κριτήριο i	Βαθμός B 1.i	Βαθμός B 2.i		Βαθμός B j.i	Συντελεστής βαρύτητας κριτηρίου i ΣΒΚi				
					ΣΥΝΟΛΟ 100%				

Πίνακας 23: Διαδικασία Πολυκριτηριακής Ανάλυσης

### 7.1. Καθορισμός – Επιλογή Κριτηρίων Αξιολόγησης

Τα κριτήρια τα οποία επελέγησαν προκειμένου να περιγράψουν την «εικόνα» και στη συνέχεια να συνδιαμορφώσουν την προτεραιότητα - βαθμολογία κάθε έργου / υποέργου είναι τα εξής:

1. Ωριμότητα
2. Προτεραιότητα συμφώνως προς την πολιτική του ΣΠΕΜ
3. Μέγεθος Προϋπολογισμού
4. «Έργο Γέφυρα».

Για κάθε κριτήριο χρησιμοποιείται κοινή κλίμακα βαθμολογίας από το 1 έως το 5. Η βαθμολόγηση είναι δυνατόν να είναι αντικειμενική – αν βασίζεται σε αριθμητικούς δείκτες ή/και μαθηματικούς τύπους – ή ποιοτική κατά την αξιολόγηση σύμφωνα με την εμπειρία του Μελετητή ακολουθώντας όμως ορισμένους κανόνες. Ακολουθεί η περιγραφή του κάθε κριτηρίου και η τεκμηρίωση του τρόπου βαθμολόγησης και της σημαντικότητάς τους.

#### Ωριμότητα

Όπως έχει καταδείξει η προηγούμενη εμπειρία, το κριτήριο αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό διότι αποτελεί το βασικό παράγοντα επιτυχίας της χρηματοδότησης ενός έργου. Σε προηγούμενες χρηματοδοτικές περιόδους έχει παρατηρηθεί συχνά το φαινόμενο να απεντάσσονται έργα ή να προχωρούν και σε επόμενη χρηματοδοτική περίοδο (παρά τις αρχικές προβλέψεις) σαν έργα - γέφυρες δημιουργώντας διαχειριστικές δυσκολίες και απώλειες πόρων.

Για το εν λόγω θέμα έχει συστηματοποιηθεί η διαδικασία ελέγχου της «ωρίμανσης» ενός κατασκευαστικού έργου, όπως φαίνεται στον παρακάτω Πίνακα 24.

A/A	ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΗ	ΚΡΙΤΗΡΙΟ
1	Εφόσον έχουν εγκριθεί όλες οι Οριστικές Μελέτες	Η Πράξη θεωρείται ότι είναι ΥΨΗΛΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ
2	Εφόσον έχουν εγκριθεί όλες οι Προμελέτες	Η Πράξη θεωρείται ότι είναι ΜΕΣΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ
3	Σε κάθε άλλη περίπτωση, όπου η μελετητική πρόοδος υπολείπεται του σταδίου των Προμελετών	Η Πράξη θεωρείται ότι είναι ΧΑΜΗΛΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ

#### Πίνακας 24: Αξιολόγηση «Ωρίμανσης» Έργου

Αντίστοιχη διαδικασία έχει συστηματοποιηθεί για τις περιπτώσεις «προμηθειών» / παροχής υπηρεσιών.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και δεδομένου του γεγονότος ότι η κλίμακα βαθμολογίας του κριτηρίου είναι από 1 έως 5, ο συνολικός βαθμός «ωριμότητας» ενός έργου συντίθεται από δύο επί μέρους βαθμολογίες ήτοι:

1. έως 2,5 ή 3 μονάδες ανάλογα με τον βαθμό πληρότητας των απαιτούμενων τεχνικών μελετών. Στις απαιτούμενες μελέτες περιλαμβάνονται επίσης οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και οι Τεχνικο-οικονομικές Μελέτες.
2. έως 2,5 ή 2 μονάδες ανάλογα με τον βαθμό επίλυσης προβλημάτων απαλλοτριώσεων, αρχαιολογίας, μετατοπίσεων ή άλλων διευθετήσεων δικτύων

Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και προβλημάτων που σχετίζονται με τις τοπικές κοινωνίες, φορείς και αυτοδιοίκηση.

Η διακύμανση της βαθμολογίας (π.χ. 2,5 έως 3 για την ωριμότητα των μελετών), κρίθηκε απαραίτητη λόγω του διαφορετικού βαθμού σημασίας της μελετητικής προετοιμασίας για διαφορετικά έργα / δράσεις.

### **Προτεραιότητα συμφώνως προς πολιτική ΣΠΕΜ**

Το κριτήριο αυτό είναι εξαιρετικής σημασίας και ενσωματώνει στην βαθμολογία του όσα εξετάστησαν προηγουμένως στα κεφάλαια 3 (στρατηγικοί στόχοι), 4 (πολιτικές) και 6 (διαμόρφωση ΣΠΕΜ). Η βαθμολογία επηρεάζεται άμεσα από τον βαθμό συμβολής ενός έργου/δράσης στην ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ.

Η κλίμακα βαθμολόγησης είναι «τακτική» από το 1 έως το 5 και εφαρμόζεται με την βοήθεια των εξής παραδοχών:

1. Σιδηροδρομικά έργα (βαθμός 3 - 5)
2. Έργα αστικών συγκοινωνιών με μέσα σταθερής τροχιάς (βαθμός 3 - 5)
3. Λοιπά έργα αστικών συγκοινωνιών (βαθμός 1 - 4)
4. Οδικά έργα (βαθμός 1 - 4)
5. Λιμενικά έργα (βαθμός 1 - 4)
6. Έργα Αεροδρομίων (βαθμός 1 – 4)

Το μεγαλύτερο βαθμό λαμβάνουν τα έργα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων και την ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς εντός των αστικών συγκροτημάτων (βλ. κεφάλαια 3 και 4).

Αυξημένη βαθμολογία δίνεται επίσης σε έργα ιδιαίτερης αναπτυξιακής αξίας τόσο σε εθνικό όσο και περιφερειακό επίπεδο, σε έργα βελτίωσης των επιπέδων ασφάλειας και προσαρμογής της χώρας σε διεθνείς κανονισμούς, καθώς και σε έργα που ολοκληρώνουν αυτοτελή συστήματα μεταφορών που είναι ημιτελή.

### **Μέγεθος Προϋπολογισμού**

Το κριτήριο αυτό έχει σημασία διότι αποτελεί βασικό παράγοντα επιτυχίας της χρηματοδότησης ενός έργου. Συνήθως έργα μικρότερου προϋπολογισμού είναι ευκολότερα στην υλοποίησή τους και έχουν περισσότερες πιθανότητες να ολοκληρωθούν εντός μιας χρηματοδοτικής περιόδου.

Σε κάθε περίπτωση το κριτήριο αυτό χρησιμεύει επιπρόσθετα στην προώθηση των «οριζόντιων δράσεων» και μέτρων οργανωτικού και διαχειριστικού χαρακτήρα που είναι συνήθως ενέργειες χαμηλότερου προϋπολογισμού αλλά άμεσης και σημαντικής απόδοσης.

Η βαθμολογία κλιμακώνεται ως εξής:

1. Για έργα προϋπολογισμού άνω των 300 εκατομμυρίων € - βαθμός: 1
2. Για έργα προϋπολογισμού από 50 – 300 εκατομμυρίων € - βαθμός: 2
3. Για έργα προϋπολογισμού από 5 – 50 εκατομμυρίων € - βαθμός: 3
4. Για έργα προϋπολογισμού από 1 – 5 εκατομμυρίων € - βαθμός: 4
5. Για έργα προϋπολογισμού μέχρι 1 εκατομμυρίου € - βαθμός: 5

Ο αριθμός έργων / δράσεων που βαθμολογήθηκαν και οι αντίστοιχοι προϋπολογισμοί έργων κάθε κατηγορίας βαθμολογίας φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα 25.

α/α	Κατηγορία Προϋπολογισμού	Αριθμός Έργων	Μερικό Σύνολο Προϋπολογισμού
1	0 - 1.000.000	248	39.932.274
2	1.000.001 - 5.000.000	147	438.663.281
3	5.000.001 - 50.000.000	300	6.099.913.907
4	50.000.001 - 300.000.000	99	12.197.636.559
5	> 300.000.000	28	16.737.200.000
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>822</b>	<b>35.513.346.021</b>

Πίνακας 25: Κατανομή Έργων κατά Μέγεθος Προϋπολογισμού

#### “Έργο - Γέφυρα”

Το κριτήριο αυτό είναι σημαντικό διότι αντικατοπτρίζει την «προτεραιότητα» που πρέπει να δίδεται στην ανάγκη ολοκλήρωσης των ήδη εκτελούμενων έργων (χαρακτηρίζονται ως «έργα - γέφυρες»).

Τα αντίστοιχα έργα έχουν πλήρη ωριμότητα δεδομένου ότι τα περισσότερα εκτελούνται και έχουν το πλεονέκτημα να υπάρχει γνώση και των ειδικών συνθηκών και προβλημάτων που έχουν εμφανιστεί στην εκτέλεσή τους ώστε να καθίσταται ευχερέστερη η πρόβλεψη των απαιτούμενων ενεργειών για την ολοκλήρωσή τους.

Η σχετική βαθμολογία είναι «5» για τα ως άνω έργα. Αυτή η βαθμολογία δίδεται επίσης και στα μεταφερόμενα από τη Δ' στην Ε' ΠΠ έργα, δηλ. σε έργα που εντάχθηκαν να υλοποιηθούν στη Δ' ΠΠ, αλλά διάφοροι λόγοι καθυστέρησαν την εκκίνησή τους.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις τα έργα βαθμολογούνται με «0».

## 7.2. Στάθμιση Κριτηρίων

Τα κριτήρια τα οποία επελέγησαν προκειμένου να περιγράψουν την «εικόνα» και στη συνέχεια να συνδιαμορφώσουν την προτεραιότητα - βαθμολογία κάθε έργου / υποέργου φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα 26.

α/α	Κριτήριο Αξιολόγησης	Συντελεστής Βαρύτητας
1	Ωριμότητα	20%
2	Προτεραιότητα (Πολιτική ΣΠΕΜ)	50%
3	Μέγεθος Προϋπολογισμού	10%
4	Έργο Γέφυρα	20%
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 26: Συντελεστές Βαρύτητας Κριτηρίων Αξιολόγησης

Τα επιλεγέντα κριτήρια αξιολόγησης είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους και στο σύνολό τους περιγράφουν ικανοποιητικά τη διαδικασία επιλογής.

Το κριτήριο «προτεραιότητας (πολιτική ΣΠΕΜ)» έχει και το μεγαλύτερο βάρος δεδομένου ότι ενσωματώνει όλη τη φιλοσοφία ανάπτυξης του ΣΠΕΜ και το βαθμό στον οποίο ένα έργο ή δράση εντάσσεται στη φιλοσοφία αυτή.

Όπως προαναφέρθηκε το κριτήριο «μέγεθος προϋπολογισμού» αφενός προωθεί τις οριζόντιες δράσεις και τα διαχειριστικά μέτρα και αφετέρου συμβάλει στην αυξημένη δυνατότητα υλοποίησης του καταλόγου έργων.

Τέλος τα κριτήρια «ωριμότητα» και «έργο - γέφυρα» είναι εκείνα τα οποία αφενός εξασφαλίζουν την ικανοποίηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας και αφετέρου καθιστούν τον κατάλογο έργων «ρεαλιστικό» σύμφωνα με τα ζητούμενα της σχετικής αιρεσιμότητας.

### 7.3. Βαθμολόγηση Έργων και Προγραμμάτων

Όπως αναφέρεται στις σχετικές προδιαγραφές, η αξιολόγηση των έργων / προγραμμάτων των φορέων βασίσθηκε στη διαδικασία της πολυκριτηριακής ανάλυσης. Η σταθμισμένη βαθμολογία ενός έργου / παρέμβασης κυμαίνεται από 0 έως 5.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο κατάλογος έργων (ανά μεταφορικό μέσο / είδος παρεμβάσεων και περιφέρεια στην οποία αντιστοιχούν), που συγκέντρωσαν την υψηλότερη βαθμολογία και τα οποία μπορούν να επιλεγούν για χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, αλλά και από το CEF. Στον κατάλογο αυτό περιλαμβάνονται έργα / προγράμματα μέχρι συνολικής σταθμισμένης βαθμολογίας 3,3.

Ο κατάλογος προτεινόμενων έργων του ΣΠΕΜ συμπληρώνεται από πίνακα έργων μικρότερης εμβέλειας και χαμηλότερης βαθμολογίας στα ανωτέρω κριτήρια, τα οποία όμως, από τα πορίσματα της διαβούλευσης με τις Περιφέρειες της Χώρας, κρίθηκαν απαραίτητα για την υλοποίηση της εκάστοτε περιφερειακής στρατηγικής.

Η πλήρης λίστα προτεινόμενων έργων (βάσει του καταλόγου και του συμπληρωματικού πίνακα που ακολουθούν) αντιστοιχεί στις επιλογές του Σεναρίου 1 του ΣΠΕΜ με συνολικό προϋπολογισμό έργων / δράσεων περίπου 13 δισεκατομμυρίων ευρώ (υπολογίζεται όμως ότι το αντικείμενο που είναι δυνατόν να αποπερατωθεί μέσα στο χρονικό ορίζοντα του ΣΠΕΜ θα είναι της τάξεως των 10 δις Ευρώ).

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΣΠΕΜ

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
1	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ (Ν. ΚΑΡΒΑΛΗ - ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β')	250.000.000
2	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΟΡΜΕΝΙΟ	113.000.000
3	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	15.909.000
4	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	2.520.800
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΚΟΡΩΠΙΟΥ ΕΩΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΡΑΦΗΝΑ	250.000.000
6	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ (ΣΗΡΑΓΓΑ ΣΕΠΟΛΙΩΝ) (Α.Δ. 726) (Β' ΦΑΣΗ)	227.272.700
7	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ (Σ.Κ.Α.) ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΟΣΕ ΠΡΟΣ Β. ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ	160.000.000
8	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ 4 Α/Δ ΕΠΙ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ Σ.Σ. ΠΕΙΡΑΙΑΣ-Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ, ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ	106.000.000
9	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΧΑΡΝΕΣ-ΟΙΝΟΗ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΣΗΡΑΓΓΩΝ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ	102.272.700
10	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΓΡΑΜΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΙΚΟΝΙΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ	12.600.000
11	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ	450.000.000
12	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔ/ΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΑΣ (ΣΚΑ) - ΠΑΤΡΑΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ (ΕΠΙΔΟΜΗ, ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)	125.000.000
13	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΙΟΥ (Χ.Θ. 123+500) ΕΩΣ ΝΕΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΑΣ (Χ.Θ. 132+000) ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΠΥΡΓΟ	100.000.000
14	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΙΑΤΟ - ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ	35.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
15	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΤΡΑΣ /ΤΜΗΜΑ: ΠΑΤΡΑ - ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑ	6.000.000
16	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΛΑΡΙΣΑ - ΒΟΛΟΣ	56.818.200
17	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΣ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	51.136.400
18	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΒΙ.ΠΕ. 1 ΚΑΙ ΒΙ.ΠΕ 2 ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΤΟ Σ.Σ ΛΑΤΟΜΕΙΟΥ ΒΟΛΟΥ	18.181.800
19	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΙΔ/ΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	136.363.600
20	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ – ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β' ΦΑΣΗ)	55.000.000
21	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ 6ου ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	37.500.000
22	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - Α.Δ. ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ	19.318.200
23	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΔΥΤ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	10.000.000
24	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ	7.000.000
25	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, Χ.Θ. 0+400 ΩΣ Χ.Θ. 6+170	6.830.000
26	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ	431.000.000
27	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΙΝΟΗΣ	2.000.000
28	ΠΟΛΛΕΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΜΟΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ - ΚΟΖΑΝΗ	742.000.000
29	ΠΟΛΛΕΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	252.000.000
30	ΠΟΛΛΕΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	89.211.300
31	ΠΟΛΛΕΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΠΑΘΕΠ	56.818.200



Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
32	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΡΑΔΙΟΚΑΛΥΨΗΣ GSM-R ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ (77 ΧΛΜ) ΚΑΙ ΚΙΑΤΟ-ΠΑΤΡΑ (107 ΧΛΜ)	17.045.500
33	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ GSM-R ΜΕ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΠΑΤΡΑ-ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ/ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (ΠΑΘΕ / Π)	11.363.650
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (1):</b>			<b>3.955.162.050</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
1	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΔΡΑΜΑ - ΚΑΒΑΛΑ	150.000.000
2	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΟΡΜΕΝΙΟ: ΤΜΗΜΑ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΜΑΝΔΡΑ	34.000.000
3	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	105.000.000
4	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΡΙΩΝ Α/Κ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Λ. ΑΙΓΑΛΕΩ ΓΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΟ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ	47.853.500
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΩΝ ΣΕ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ	11.000.000
6	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΛΛΟΝΗΣ - ΣΙΓΡΙΟΥ ΛΕΣΒΟΥ	42.988.700
7	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ - ΛΑΓΚΑΔΑ	12.500.000
8	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΙΚΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΟΛΗΣ ΧΙΟΥ	11.800.000
9	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΚΑΡΙΑΣ - ΔΡΟΜΟΣ ΚΑΛΑΜΟΣ - ΝΑΣ	10.000.000
10	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΕΥΔΗΛΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ	9.500.000
11	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	Ε.Ο. ΣΑΜΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	2.000.000
12	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ "ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ" ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ	475.000.000
13	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ "ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ - ΤΣΑΚΩΝΑ" ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ	150.000.000
14	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΚΤΙΟΥ ΜΕ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΒΟΡΡΑ - ΝΟΤΟΥ	130.514.950
15	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ Ε.Ο. ΑΓΡΙΝΙΟΥ - ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ - (ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ) - ΤΜΗΜΑ: ΑΓΡΙΝΙΟ - ΑΓ. ΒΛΑΣΗΣ	20.500.000
16	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΛΑΣΤΕΪΚΑ - ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ - ΚΑΤΑΚΩΛΟ (ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ ΜΕ ΝΕΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ)	20.000.000
17	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΑΣΤΑΚΟ - ΤΜΗΜΑ ΚΟΜΒΟΣ ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙΟΥ - Ι.Κ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	19.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
18	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΒΑΣΙΛΙΤΣΑ	12.500.000
19	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΚΑΚΑΒΙΑ	280.000.000
20	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ	48.800.000
21	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ	20.000.000
22	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ - ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	61.800.000
23	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΤΜΗΜΑΤΑ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ - ΤΡΙΚΑΛΩΝ	43.500.000
24	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	13.000.000
25	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΒΕΛΕΣΤΙΝΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ	8.000.000
26	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ - ΒΟΛΟΥ: Α/Κ ΣΕΣΚΛΟΥ	5.300.000
27	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΛΑΡΙΣΑΣ (ΤΜΗΜΑ Π.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ – ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ)	5.000.000
28	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΜΕ ΕΓΝΑΤΙΑ	500.000.000
29	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΔΕΣΣΑ: ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ & ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ	226.000.000
30	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΔΡΑΜΑ - ΑΜΦΙΠΟΛΗ	200.000.000
31	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	67.200.000
32	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ	45.635.000
33	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ Α/Κ Κ16 ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	43.500.000
34	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΙΛΚΙΣ - ΔΟΪΡΑΝΗ ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΑΣΣΗΡΟΥ - ΕΩΣ Α/Κ Ν. ΣΑΝΤΑΣ	36.000.000
35	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΠΟΤΙΔΑΙΑ - ΚΑΣΣΑΝΔΡΕΙΑ	33.000.000
36	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΤΡΙΔΑ - ΝΑΟΥΣΑ	30.000.000
37	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΜΕ 6ο ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	30.000.000
38	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΙΛΚΙΣ - ΔΟΪΡΑΝΗ ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΜΑΥΡΟΝΕΡΙΟΥ - ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΙΛΚΙΣ	21.000.000
39	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ (ΕΟ 16), ΤΜΗΜΑ ΘΕΡΜΗ - ΓΑΛΑΤΙΣΤΑ	20.677.000
40	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΣΕΡΡΕΣ - ΑΜΦΙΠΟΛΗ	4.540.650
41	ΚΡΗΤΗΣ	ΓΟΥΡΝΕΣ - ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ	67.029.200
42	ΚΡΗΤΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΣ - ΕΞΑΝΤΗΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ (Β.Ο.Α.Κ) ΣΤΟ Ν. ΡΕΘΥΜΝΟΥ	58.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
43	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 - Χ.Θ. 37+900) ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΜΕΣΣΑΡΑ ΣΤΟ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	40.000.000
44	ΚΡΗΤΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΒΟΑΚ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ (ΜΟΥΡΝΙΕΣ) ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΒΟΑΚ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ (ΜΟΧΟΣ)	20.000.000
45	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΑΛΟΥΔΙΑΝΑ - ΤΟΠΟΛΙΑ - ΜΥΛΟΙ - ΕΛΟΣ - ΒΑΘΗ - ΧΡΥΣΟΣΚΑΛΙΤΙΣΣΑ	10.500.000
46	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΦΗΡΑ - ΒΟΥΡΒΟΥΛΟ - ΟΙΑ Ν. ΘΗΡΑΣ	3.000.000
47	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΒΥΤΙΝΑ - ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ, ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΛΑΓΚΑΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	100.000.000
48	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΣΚΟΥΡΑ - ΓΕΡΑΚΙ	6.000.000
49	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 4 ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΠΑΡΤΗ - ΠΛΑΤΑΝΑ - ΣΚΟΥΡΑ	5.300.000
50	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΟΔΩΝ Ε.Ο. ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΚΟΜΒΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΚΟΜΒΟΥ ΣΠΑΡΤΗΣ)	1.550.000
51	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ, ΚΟΜΒΟΥ Ν. ΛΑΜΨΑΚΟΥ - ΚΟΜΒΟΥ ΔΥΟ ΔΕΝΤΡΩΝ - ΚΟΜΒΟΥ ΧΑΡΑΥΓΗΣ ΚΟΜΒΟΥ ΒΟΙΩΝΤΑ - ΨΑΧΝΑ ΣΥΝ. ΜΗΚΟΥΣ 20,75 ΧΛΜ	180.000.000
52	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ: ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΘΗΒΑ - ΥΛΙΚΗ	150.000.000
53	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΟΔΟΥ ΡΑΠΤΑΙΟΙ - Ν. ΣΤΥΡΑ - ΣΤΥΡΑ	10.000.000
54	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Π.Α.Θ.Ε. - ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΓΛΥΦΑΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 8+200 ΕΩΣ Χ.Θ. 11+300	5.000.000
55	ΠΟΛΛΕΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΛΑΜΙΑ - ΞΥΝΙΑΔΑ & ΤΡΙΚΑΛΑ - ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Ε65)	770.000.000
56	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ)	300.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (2):</b>			<b>4.733.489.000</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΕΡΓΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ</b>			
1	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ, ΓΡΑΜΜΗ 4 / ΤΜΗΜΑ "ΑΛΣΟΣ ΒΕΪΚΟΥ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ - ΓΟΥΔΗ"	1.200.000.000
2	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 3 ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΧΑΪΔΑΡΙ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ & ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΣΥΡΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	426.000.000
3	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 2 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ, "ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ - ΙΛΙΟΝ"	350.000.000
4	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ (Τ.Ε.Β.) ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ	115.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ Β' ΦΑΣΗ	55.000.000
6	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΚΑΙ ΠΑΤΗΣΙΩΝ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΙΓΥΠΤΟΥ	40.000.000
7	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	30.000.000
8	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΑΠΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΜΕΤΡΟ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	16.000.000
9	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΑΣΗΣ ΜΕΤΡΟ	16.000.000
10	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΦΑΛΗΡΟ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ	12.000.000
11	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΦΥΤΕΥΣΗ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ	3.700.000
12	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΙΧΙΩΝ ΠΕΡΙΦΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΓΑΛΒΑΝΙΣΜΕΝΟΥ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΠΕΡΙΦΡΑΞΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ	2.800.000
13	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΝΑΠΟΘΕΣΗΣ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑ (ΣΤΑΣΥ ΑΕ)	1.900.000
14	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (ΟΑΣΑ Α.Ε.)	1.500.000
15	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΟΣΥ ΑΕ	1.500.000
16	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ & ΕΞΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ	1.500.000
17	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΜΜΜ	680.000
18	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ	400.000
19	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΦΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΤΡΑΣ	1.500.000
20	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΦΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	1.500.000
21	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΑΣΙΚΟ ΕΡΓΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	632.000.000
22	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	526.200.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (3):</b>			<b>3.435.180.000</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΕΡΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
1	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΛΥΧΡΗΣΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ & ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΣ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	45.000.000
2	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	15.000.000
3	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΡΑΞΗ ΟΡΙΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΓΟΥΣ	203.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
4	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ	120.000.000
5	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΙΓΡΙΟΥ	14.800.000
6	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ	7.600.000
7	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ	7.000.000
8	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ	3.000.000
9	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ / Γ΄ ΦΑΣΗ	50.000.000
10	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ	1.000.000
11	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΔΙΑΥΛΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	10.000.000
12	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΙΜΑΝΙ ΕΡΕΙΚΟΥΣΑΣ	7.000.000
13	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΙΜΑΝΙ ΠΙΣΑΕΤΟΥ ΙΘΑΚΗΣ	6.990.000
14	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΚΑΝΤΙΑΣ ΡΟΔΟΥ	15.000.000
15	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΝΑΞΟΥ	10.000.000
16	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	5.000.000
17	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΛΛΩΝΙΩΝ Ν. ΜΗΛΟΥ	4.078.500
18	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΙΟΥ	3.000.000
19	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΚΑΜΑΡΩΝ ΣΙΦΝΟΥ	2.000.000
20	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΓΑΥΡΙΟΥ ΑΝΔΡΟΥ	1.500.000
21	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΣΥΡΟΥ	1.253.000
22	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΑ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΥΛΙΔΑΣ	13.170.000
23	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ	31.000.000
24	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - VTMIS (VESSEL TRAFFIC MONITORING & INFORMATION SYSTEM)	30.000.000
25	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΦΥΛΑΞΗ ΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ)	20.000.000
26	ΠΟΛΛΕΣ	ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	19.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ/ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (4):</b>			<b>442.594.500</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΕΡΓΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ / ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
1	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ	10.000.000
2	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΠΕΔΙΟΥ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ	2.878.000
3	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ	1.500.000
4	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΥΡΙΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ Α/Δ ΛΗΜΝΟΥ	1.050.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
5	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»	20.000.000
6	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΧΑΝΙΩΝ «Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»	20.000.000
7	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΡΓΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΠΑΡΟΥ	10.000.000
8	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ Α/Δ ΜΗΛΟΥ	5.000.000
9	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ Α/Δ ΝΑΞΟΥ	5.000.000
10	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ Α/Δ ΣΥΡΟΥ	5.000.000
11	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΜΗΛΟΥ	1.451.400
12	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΣΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ Α/Δ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	986.000
13	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΧΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΑΚΡΟ 15 ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ Α/Δ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ	881.600
14	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ VOR ΜΗΛΟΥ	498.150
15	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΑΘΜΟΥ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΣΗΣ - ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ Α/Δ ΣΥΡΟΥ	293.250
16	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΡΑΡΙ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΣΗΣ Α/Δ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	276.500
17	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	35.000.000
18	ΠΟΛΛΕΣ	ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΝΗΣΙΩΤΙΚΑ Α/Δ ΕΚΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	20.000.000
19	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΙΝΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	6.285.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ/ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (5):</b>			<b>146.099.900</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΕΡΓΑ ΥΠΥΜΕΔΙ - ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</b>			
1	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ	843.000
2	ΠΟΛΛΕΣ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ITS ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	10.000.000
3	ΠΟΛΛΕΣ	ΛΟΙΠΕΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	4.500.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
4	ΠΟΛΛΕΣ	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΥΜΕΔΙ, ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (Π.Χ. ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ, ΕΞΕΤΑΣΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ & ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ, ΘΕΜΑΤΑ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΛΠ)	3.000.000
5	ΠΟΛΛΕΣ	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ(Ε-ΣΔΟΑ): ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΤΟΣΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΡΟΧΑΙΑ ΟΣΟ ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΛΛΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΟΠΩΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ, ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ, ΚΤΕΟ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ, ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΩΝ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΘΥΜΑΤΑ ΑΛΛΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ.	2.500.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΩΝ ΥΠΥΜΕΔΙ/ ΛΟΙΠΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (6):</b>			<b>20.843.000</b>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ (α) = (1)+(2)+(3)+(4)+(5)+(6)</b>			<b>12.733.368.450</b>

**ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΡΓΩΝ ΣΠΕΜ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ**

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΕΡΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
1	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΡΙΒΑΣ Ν. ΘΗΡΑΣΙΑΣ	6.000.000
2	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΧΟΙΝΟΥΣΑΣ	2.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΟ (7):</b>			<b>8.000.000</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
1	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	55.000.000
2	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠ. ΑΡ.2 ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ (ΓΕΦΥΡΑ ΠΟΛΥΣΙΤΟΥ)	4.000.000
3	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ ΜΕ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ - ΧΩΡΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΣΩΛΗΝΑΡΙ	3.120.000
4	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ε.Ο. 57 ΔΡΑΜΑΣ - Κ. ΝΕΥΡΟΚΟΠΙΟΥ ΑΠΟ Χ.Θ. 37+000 (ΠΛΗΣΙΟΝ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ ΟΧΥΡΟΥ) ΜΕΧΡΙ ΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΕΞΟΧΗΣ	2.509.000
5	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΡΑΜΑΣ - ΣΙΔΗΡΟΝΕΡΟΥ - ΔΑΣΙΚΟΥ ΧΩΡΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ Χ.Θ. 11+800 ΕΩΣ ΤΟ ΔΑΣΙΚΟ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟ ΕΛΑΤΙΑΣ	1.676.300
6	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΡΟΜΟΥ ΠΥΡΓΟΥ - ΛΑΓΟΥ	1.588.900
7	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΚΕΝΤΑΥΡΟΥ	1.428.000
8	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΟΠΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΧΩΡΑΣ - ΑΛΩΝΙΩΝ, ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΧΩΡΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΩΡΑΣ	1.081.500
9	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ ΟΔΟΥ ΝΕΔΑΣ-ΚΙΖΑΡΙ	754.200
10	ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ ΜΕ ΟΙΚΙΣΜΟ ΟΕΚ ΙΙΙ ΣΤΟΝ ΠΥΡΓΟ	544.600
11	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΡΙΟΠΗ - ΓΑΛΑΤΑΣ	7.000.000
12	Β. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΕΛΙ ΦΡΑΝΤΑΤΟ ΡΑΧΕΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	14.000.000
13	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΚΤΙΟ - ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ	38.000.000
14	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	Ε.Ο. 111 ΤΜΗΜΑ: ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΟΥ	16.000.000
15	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ Ε.Ο. 111 - (ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΜΠΡΑΪΚΑ ) ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΤΡΩΝ (ΚΟΜΒΟΣ Κ7)	10.700.000
16	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΔΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΡΑΞΟΥ ΜΕ Ε.Ο. ΠΑΤΡΩΝ - ΠΥΡΓΟΥ	6.600.000



Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
17	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΙΚΡΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΜΕ ΚΟΜΒΟ Κ3 ΣΥΧΑΙΝΩΝ ΕΥΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΑΤΡΩΝ	6.000.000
18	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΦΛΩΡΙΝΑ - ΠΙΣΟΔΕΡΙ	55.000.000
19	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΡΕΣΠΩΝ	12.000.000
20	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΟΖΑΝΗ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	5.500.000
21	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΜΕ ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ	57.400.000
22	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ-ΒΟΛΟΥ, ΤΜΗΜΑ Α.Κ.ΑΕΡΙΝΟΥ-Α.Κ.ΒΟΛΟΥ/ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΛΑΡΙΣΑΣ	15.000.000
23	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ (ΤΡΙΑ ΓΕΦΥΡΙΑ - ΒΡΥΩΝΗ)	25.000.000
24	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΡΑΝΑΙΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ	11.000.000
25	Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΡΝΑΙΑΣ	15.141.300
26	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΒΙΑΝΝΟΣ / ΚΟΜΒΟΣ ΑΡΚΑΛΟΧΩΡΙΟΥ & ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ - ΚΟΜΒΟΣ ΚΟΥΝΑΒΩΝ	19.000.000
27	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΑΓ. ΔΕΚΑ / ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΟΙΡΩΝ	16.000.000
28	ΚΡΗΤΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΑΡΧ. ΟΔΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟ - ΑΓ. ΓΑΛΗΝΗ (ΡΕΘΥΜΝΟ - ΣΠΗΛΙ)/ ΤΜΗΜΑ ΑΡΜΕΝΟΙ - ΠΑΛΕ (ΤΜΗΜΑΤΑ Α & Β)	13.900.000
29	Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟΣ ΠΟΛΗΣ ΡΟΔΟΥ (ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΔΙΑΝΟΙΞΗ)	30.000.000
30	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΝΟΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ, ΤΜΗΜΑ "ΣΟΥΛΗΝΑΡΙ - ΚΡΕΜΜΥΔΙΑ - ΚΟΥΡΥΦΑΣΙΟ"	22.325.700
31	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ "ΜΥΛΟΙ - ΑΣΤΡΟΣ - ΛΕΩΝΙΔΙΟ - ΠΟΥΛΙΘΡΑ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ"	18.133.000
32	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΡΙΖΟΜΥΛΟΣ - ΚΟΡΩΝΗ, ΤΜΗΜΑ ΓΕΦΥΡΑ ΤΖΑΝΕ - ΞΕΟΔΟΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ (ΧΘ:2+840 ΕΩΣ ΧΘ: 10+160)	11.917.000
33	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΣΠΑΡΤΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΣΚΟΥΡΑ - ΠΥΡΙ	5.495.000
34	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΔΡΟΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗ - ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	4.000.000
35	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΥΘΕΙΟ – ΑΡΕΟΠΟΛΗ – ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ	3.800.000
36	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ - ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΒΕΛΟ - ΣΤΙΜΑΓΚΑ - ΝΕΜΕΑ	3.650.000
37	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙ - ΚΟΥΜΠΙΛΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΑΣΤΡΟΣ	2.660.000
38	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΑΡΓΑΛΙΑΝΟΙ - ΒΑΛΤΑ	1.300.000
<b>ΣΥΝΟΛΟ (8):</b>			<b>518.224.500</b>

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ (β) = (7)+ (8)

526.224.500

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΠΕΜ (α) + (β) =

13.259.592.950

Στο Παράρτημα Γ' δίνονται, σε μορφή πίνακα, αναλυτικά στοιχεία για κάθε μία από τις πράξεις που περιλαμβάνονται στη λίστα προτεινόμενων έργων του ΣΠΕΜ (βάσει του ανωτέρω Καταλόγου Έργων ΣΠΕΜ και του Συμπληρωματικού Πίνακα αυτού). Τα στοιχεία αυτά αφορούν ανά πράξη:

- την κατηγορία, τον αρμόδιο φορέα / Δικαιούχο για την υλοποίηση και την περιφέρεια όπου χωροθετείται
- την ανάγκη (ή όχι) εξέτασης της απαίτησης για υποβολή φακέλου κρατικής ενίσχυσης στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της ΕΕ
- την ωριμότητα της πράξης: ύπαρξη ή όχι απαιτούμενων μελετών / αδειών / εγκρίσεων – σε περίπτωση που δεν υπάρχουν αυτές δίνεται ο προγραμματισμός για την ολοκλήρωση των σχετικών φάσεων / ενεργειών
- το χρονοπρογραμματισμό (ή την ημερομηνία πραγματοποίησης αν έχει ολοκληρωθεί η σχετική φάση) για τη διαγωνιστική διαδικασία και την έναρξη - ολοκλήρωση του έργου.
- το χαρακτηρισμό ως «έργου Ζετίας» ή όχι. Ως «έργα Ζετίας» θεωρούνται εκείνα που έχουν την απαιτούμενη ωριμότητα (λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις του *Guidance on Ex ante – Conditionalities for the European Structural and Investment Funds / Part II* / έκδοση 13/02/2014) και με βάση τον υπάρχοντα προγραμματισμό τους, το βασικό υπόεργο τους προβλέπεται να συμβασιοποιηθεί έως τις 31/12/2017.

Στο Παράρτημα Δ παρουσιάζονται σε ειδικό πίνακα τα έργα του ΣΠΕΜ που χαρακτηρίζονται ως «έργα Ζετίας» (σύμφωνα με τα προηγούμενα) και θεωρείται ότι συνθέτουν μια ρεαλιστική και ώριμη λίστα έργων για την αρχική περίοδο εξέλιξης της Προγραμματικής Περιόδου 2014 – 2020.

Σε ξεχωριστό πίνακα παρουσιάζονται τα υπόλοιπα προτεινόμενα έργα του ΣΠΕΜ, για τα οποία, είτε έχουν ήδη προχωρήσει σε ένα βαθμό οι απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης / προόδου, είτε θεωρείται ότι, με βάση τον παρατιθέμενο προγραμματισμό ενεργειών των αρμόδιων φορέων (και μέσω των τυποποιημένων Διαδικασιών που ακολουθούνται για την ωρίμανση, τη διαγωνιστική διαδικασία και την υλοποίηση των πράξεων), είναι εφικτή η έγκαιρη ωρίμανση και υλοποίηση (εφόσον εξασφαλιστούν οι απαιτούμενοι πόροι) των σχετικών πράξεων, με συγχρηματοδότηση από την ΕΕ.

## 8. Σύνοψη Πορισμάτων ΣΜΠΕ - Αξιοποίηση Αποτελεσμάτων Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης - Παρακολούθηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

### 8.1. Μεθοδολογία εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Η ΣΜΠΕ συντάχθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 107017/28.8.2006 «*Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ.....*» και της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 2001 «*σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων*», κατά την κατάρτιση του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) 2014-2025.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε βασίστηκε στο «Εγχειρίδιο των ΣΠΕ για Στρατηγικές Συνοχής 2007-2013», έκδοσης Φεβρουάριος 2006 (HANDBOOK ON SEA FOR COHESION POLICY 2007-2013, February 2006, Greening Regional Development Programmes Network, PROJECT PART-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION, INTERREG IIIC, GRDP). Σημειώνεται ότι η Ελληνική Νομοθεσία δεν προτείνει συγκεκριμένη μεθοδολογία για σύνταξη της ΣΜΠΕ και περιορίζεται σε ενδεικτικό Πίνακα Περιεχομένων της μελέτης. Τα επιμέρους βήματα της Μεθοδολογίας που ακολουθήθηκαν στη σχετική ΣΜΠΕ παρουσιάζονται επιγραμματικά στη συνέχεια:

- Αποκωδικοποίηση του ΣΠΕΜ και των θεματικών τομέων του. Καθορισμός προτάσεων – δράσεων και αντιστοίχισή τους με τους στόχους του ΣΠΕΜ.
- Διερεύνηση και ανάλυση σε σχέση με την περιβαλλοντική διάσταση πιθανών εναλλακτικών δυνατοτήτων / σεναρίων του ΣΠΕΜ.
- Συνοπτική και ουσιαστική περιγραφή της Υπάρχουσας Κατάστασης του Περιβάλλοντος σε επίπεδο εφαρμογής του ΣΠΕΜ.
- Συνοπτική περιγραφή περιβαλλοντικών τομέων ενδιαφέροντος (βιοποικιλότητα, πληθυσμός, ανθρώπινη υγεία, πανίδα & χλωρίδα, έδαφος, ύδατα, αέρας, κλιματικό παράγοντες, υλικά περιουσιακά στοιχεία, πολιτιστική κληρονομιά, τοπίο - σχέση μεταξύ τους) και καθορισμός της σχέσης τους με το ΣΠΕΜ.
- Προσδιορισμός περιβαλλοντικών στόχων και δεικτών βάσει των οποίων θα αξιολογηθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον του ΣΠΕΜ και θα επιλεγούν οι πλέον συναφείς και σημαντικοί με το ΣΠΕΜ.
- Αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (κυρίως των σημαντικών) λαμβανομένων υπόψη των προτεινόμενων δράσεων και χαρακτηρισμός τους ως πρωτογενών / δευτερογενών, βραχυπρόθεσμων / μεσοπρόθεσμων / μακροπρόθεσμων, προσωρινών / μόνιμων, συνεργιστικών, θετικών / αρνητικών.
- Αξιολόγηση των σωρευτικών επιπτώσεων του ΣΠΕΜ, καθορισμός του χαρακτήρα τους και διαμόρφωση τελικών συμπερασμάτων για την επίδραση του ΣΠΕΜ στους κύριους τομείς του περιβάλλοντος.
- Καθορισμός και παρουσίαση μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων.
- Πρόταση προγράμματος παρακολούθησης των επιπτώσεων κατά την εφαρμογή του ΣΠΕΜ, με βάση κατάλληλους περιβαλλοντικούς δείκτες.
- Παρουσίαση Σχεδίου Κανονιστικής Πράξης για την περιβαλλοντική έγκριση του ΣΠΕΜ.

## 8.2. Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Στόχων

Ο προσδιορισμός στρατηγικών περιβαλλοντικών στόχων είναι μία διαδικασία απαραίτητη για την εξέταση της τήρησης των απαιτήσεων που προκύπτουν από διεθνείς και εθνικές πολιτικές, Ευρωπαϊκές Οδηγίες και Συμβάσεις σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος. Με βάση τις αντίστοιχες πολιτικές, καθορίζονται οι περιβαλλοντικοί στόχοι ως προς τους οποίους εξετάζονται και αξιολογούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός Σχεδίου.

Βασικοί στόχοι του ΣΠΕΜ που αφορούν το περιβάλλον είναι η ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αιφορία) του Μεταφορικού Συστήματος με ιδιαίτερη έμφαση εντός των αστικών συγκροτημάτων και η βελτιστοποίηση της χρήσης φυσικών πόρων.

Στα πλαίσια της προαναφερόμενης μεθοδολογικής προσέγγισης που ακολουθήθηκε για τη σύνταξη της ΣΜΠΕ επιλέχθηκαν οι ακόλουθοι περιβαλλοντικοί στόχοι ανά περιβαλλοντικό τομέα / παράμετρο ως οι πλέον συναφείς με το ΣΠΕΜ.

### Π1. Βιοποικιλότητα

- α. Η προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων.
- β. Η αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη.

### Π2. Πληθυσμός

- α. Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον.
- β. Η μείωση έκθεσης σε ανεπίτρεπτα επίπεδα περιβαλλοντικού θορύβου και των κατά συνέπεια επιπτώσεων από τις συγκοινωνιακές υποδομές.
- γ. Η αύξηση χρήσης ΜΜΜ.
- δ. Η βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή.

### Π3. Ανθρώπινη υγεία

- α. Η ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων που προκαλούνται από τις μεταφορές.
- β. Η ελαχιστοποίηση των αερίων ρύπων και εκπομπών θορύβου που προκαλούνται από τις μεταφορές και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.
- γ. Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα.

### Π4. Έδαφος

- α. Η μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους.

### Π5. Ύδατα

- α. Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπογείων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών.

**Π6. Αέρας**

- α. Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από τον τομέα των μεταφορών.

**Π7. Κλιματικές αλλαγές και ενέργεια**

- α. Μείωση των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου που προκύπτουν από τον τομέα των μεταφορών.
- β. Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ)

**Π8. Υλικά περιουσιακά στοιχεία**

- α. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης.
- β. Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών μεταφορικών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία.

**Π9. Τοπίο**

- α. Η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας.
- β. Η αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών.

**Π10. Πολιτιστική κληρονομιά**

- α. Διατήρηση και προστασία ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (αποφυγή ζημιών). Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η συσχέτιση μεταξύ περιβαλλοντικών στόχων (των παραπάνω περιβαλλοντικών παραμέτρων) και θεματικών τομέων δράσεων του ΣΠΕΜ. Στις στήλες του πίνακα παρουσιάζονται οι θεματικοί τομείς του ΣΠΕΜ (σιδηροδρομικές μεταφορές κλπ.), ενώ στις γραμμές του πίνακα παρουσιάζονται οι δέκα (10) περιβαλλοντικές παράμετροι για τις οποίες εξετάζονται οι επιπτώσεις εφαρμογής του ΣΠΕΜ, με τους αντίστοιχους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως αυτοί αναφέρθηκαν ανωτέρω.

Πίνακας 27: Συσχετισμός Περιβαλλοντικών Στόχων και Θεματικών τομέων

			ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ								
			Μεταφορικά μέσα						Οριζόντιες Δράσεις		
			Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Οδικές Μεταφορές	Θαλάσσιες Μεταφορές	Αερομεταφορές	Αστικές Συγκοινωνίες Εντός Αττικής	Αστικές Συγκοινωνίες Εκτός Αττικής	Κέντρα Συνδυασμένων μεταφορών	Ασφάλεια στις Μεταφορές	Μείωση αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ</b>	Π1. Βιοποικιλότητα	α									
		β									
	Π2. Πληθυσμός	α									
		β									
		γ									
		δ									
	Π3. Ανθρώπινη Υγεία	α									
		β									
		γ									
	Π4. Έδαφος	α									
Π5. Ύδατα	α										
Π6. Αέρας	α										
Π7. Κλιματικές αλλαγές και ενέργεια	α										
	β										
Π8. Υλικά περιουσιακά στοιχεία	α										
	β										
Π9. Τοπίο	α										
	β										
Π10. Πολιτιστική Κληρονομιά	α										



Συμβατά



Μη Συμβατά



Αβέβαια Σύνδεση



Καμία Σύνδεση

### 8.3. Σύγκριση Εναλλακτικών Λύσεων

Στη διαδικασία σχεδιασμού των Μεταφορών γίνεται χρήση και σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων, τα οποία ικανοποιούν βασικές παραμέτρους και απαιτήσεις σχεδιασμού, αλλά συγχρόνως αντιπροσωπεύουν διαφορετικές προσεγγίσεις πολιτικής αλλά και επίπεδα επένδυσης.

Σύνηθες είναι τα σενάρια αυτά να συγκρίνονται με το λεγόμενο «Βασικό Σενάριο» ή σενάριο «Ελαχίστων Παρεμβάσεων» το οποίο χρησιμοποιείται σα βάση σύγκρισης. Το περιεχόμενο του σεναρίου «Ελαχίστων Παρεμβάσεων» περιλαμβάνει την ολοκλήρωση των τρεχουσών ενεργειών και κατασκευών και εκτέλεση της απαιτούμενης συντήρησης σε βάθος χρόνου. Συνεπώς ακόμη και το Βασικό Σενάριο συνεπάγεται σημαντικές εκταμιεύσεις και στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΠΕΜ ορίζεται (επιγραμματικά) ως «η ολοκλήρωση όλων των έργων – γεφυρών και των σχετικών δεσμεύσεων της χώρας και η προώθηση των απολύτως απαραίτητων οριζόντιων δράσεων».

Σε κάθε περίπτωση και για όλα τα σενάρια θεωρείται δεδομένη η παραδοχή ότι γίνεται πλήρης αξιοποίηση της ήδη εγκατεστημένης υποδομής με κατάλληλη οργάνωση και βελτιστοποίηση της διαχείρισης υπάρχουσών υποδομών και συστημάτων.

Για τις ανάγκες οριστικοποίησης της διαμόρφωσης του ΣΠΕΜ εξετάστηκαν σε σχέση με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του Στρατηγικού Πλαισίου, τρία (3) σενάρια ως εξής:

- Βασικό Σενάριο – Ορίζεται σύμφωνα με τα προαναφερθέντα και αφορά επίτευξη επαρκώς συνεκτικού μεταφορικού δικτύου.
- Σενάριο 1 (Προτεινόμενο Σενάριο) – Επίτευξη περισσότερο συνεκτικού μεταφορικού δικτύου με ικανοποίηση του κριτηρίου προώθησης του σιδηροδρόμου και συγκεκριμένων οριζοντίων δράσεων.
- Σενάριο 2 (Εναλλακτικό Σενάριο) – Εξετάστηκε ως εναλλακτικό, σενάριο κόστους αντίστοιχου με αυτό του Σεναρίου 1, που ικανοποιεί τους στόχους του Σεναρίου 1 με τις εξής διαφοροποιήσεις:
  - Προώθηση των υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών με ολοκλήρωση επιπλέον τμημάτων του βασικού ΔΕΔ-Μ, σε βάρος αστικών και προαστιακών γραμμών στην Αττική.
  - Προώθηση επιπλέον τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ, σε βάρος περιφερειακών οδών αστικών συγκροτημάτων και δευτερογενών συνδέσεων.

όπως προαναφέρθηκε το συνολικό μέγεθος επενδύσεων στα μεταφορικά δίκτυα και συστήματα που έχουν προταθεί από τους διάφορους φορείς υλοποίησης και για τα οποία συγκεντρώθηκαν δεδομένα στα πλαίσια της διαδικασίας διαβούλευσης και τα οποία αποτελούν κατά κάποιο τρόπο την «περιβάλλουσα» των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών ανέρχεται σε περίπου 35 δις €. Από την άλλη πλευρά η ολοκλήρωση και μόνο των έργων γεφυρών (Βασικό Σενάριο) συνεπάγεται ένα μέγεθος επένδυσης της τάξης των 6 δις €. Εξυπακούεται ότι το μέγεθος επένδυσης των σεναρίων ΣΠΕΜ πρέπει να ευρίσκεται μεταξύ των ανωτέρω ορίων.

Ειδικότερα, η λογική διαμόρφωσης των εναλλακτικών σεναρίων είναι η εξής:

- **Βασικό Σενάριο**

Σε αυτή την περίπτωση ολοκληρώνονται τα συνεχιζόμενα έργα από τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους. Το σενάριο αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη βασική «συνεκτικότητα» του δικτύου μεταφορών και συγχρόνως ικανοποιεί τις ανειλημμένες δεσμεύσεις της χώρας απέναντι στην ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική μεταφορών.

Αποτελεί βάση σύγκρισης με τα επόμενα σενάρια.

- **Σενάριο 1 (Προτεινόμενο Σενάριο)**

Ορθολογικό μέγεθος επένδυσης κατά τρόπο τέτοιο, ώστε να προωθείται η υλοποίηση των βασικών δικτύων ΔΕΔ-Μ (τα οποία έχουν ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2030) και των έργων (κυρίως αναλυτικών δικτύων, τα οποία έχουν ορίζοντα υλοποίησης το 2050) που είναι απαραίτητα για αποτελεσματικότερη «συνεκτικότητα» των δικτύων ή είναι ήδη σε εξέλιξη ή σε προχωρημένο βαθμό ωριμότητας.

Αναλυτικότερα, παρέχεται έμφαση και προτεραιότητα στις σιδηροδρομικές επενδύσεις, περιλαμβάνοντας την υλοποίηση του βασικού και αναλυτικού δικτύου πλην ορισμένων σιδηροδρομικών συνδέσεων, οι οποίες δεν θεωρούνται βιώσιμες και υλοποιήσιμες εντός του χρονικού ορίζοντα του ΣΠΕΜ.

Στις οδικές μεταφορές υλοποιείται το βασικό τμήμα από το αναλυτικό δίκτυο και ορισμένα περιφερειακά δίκτυα τα οποία κρίθηκαν υψηλής προτεραιότητας.

Όσο αφορά τα υπόλοιπα δίκτυα, υλοποιούνται τα έργα τα οποία είναι συνεχιζόμενα από προηγούμενες προγραμματικές περιόδους και όσα έργα κρίθηκαν, ύστερα από την πολυκριτηριακή αξιολόγηση, ως έργα υψηλής προτεραιότητας.

Περιλαμβάνονται και οριζόντιες δράσεις κυρίως στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

- **Σενάριο 2 (Εναλλακτικό Σενάριο)**

Στον τομέα των οδικών μεταφορών, επένδυση πλησιέστερα στο στόχο υλοποίησης αναλυτικών δικτύων ΔΕΔ-Μ σε βάρος περιφερειακών οδών αστικών συγκροτημάτων και δευτερογενών συνδέσεων.

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, στον οποίο ήδη από το Σενάριο 1 (Προτεινόμενο Σενάριο), έχει δοθεί έμφαση και προτεραιότητα, περιλαμβάνονται πρόσθετες επενδύσεις υλοποίησης του βασικού ΔΕΔ-Μ σε βάρος αστικών και προαστιακών γραμμών της Αττικής.

Από τη σύγκριση των σεναρίων, το Βασικό, και το Εναλλακτικό Σενάριο είναι σαφώς δυσμενέστερα από περιβαλλοντικής άποψης από το Προτεινόμενο Σενάριο. Ειδικότερα από τη σύγκριση των σεναρίων προκύπτει ότι το Προτεινόμενο Σενάριο είναι:

- Για τη βιοποικιλότητα, το τοπίο και την πολιτιστική κληρονομιά ισοδύναμο με το Βασικό και το Εναλλακτικό
- Για τον πληθυσμό ισοδύναμο με το Βασικό και ευνοϊκότερο από το Εναλλακτικό
- Για το θόρυβο, την ποιότητα ατμόσφαιρας – κλιματική αλλαγή, τα υλικά περιουσιακά στοιχεία και την ανθρώπινη υγεία ευνοϊκότερο από το Βασικό και το Εναλλακτικό
- Για το έδαφος ισοδύναμο με το Εναλλακτικό και δυσμενέστερο από το Βασικό
- Για τα ύδατα ευνοϊκότερο από το Εναλλακτικό και δυσμενέστερο από το Βασικό Σενάριο.



Η ΣΜΠΕ αναλύει και αξιολογεί, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της νομοθεσίας, το Σενάριο 1 (Προτεινόμενο Σενάριο).

#### 8.4. Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο ΣΠΕΜ

Το ΣΠΕΜ ευθυγραμμίζεται με τους στόχους που έχουν διατυπωθεί:

- στη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011) 144 τελικό, 28.3.2011),
- στη δεκαετή αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ευρώπη 2020»,
- στο 7<sup>ο</sup> Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον της ΕΕ,
- στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως αυτές έχουν εκφρασθεί στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων και άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων (όπως το Connecting Europe Facility).

Το ΣΠΕΜ υιοθετεί προτεραιότητες ενθάρρυνσης τρόπων μεταφορών που περιορίζουν την περιβαλλοντική επίδραση (όπως οι σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων),. Επιπλέον, το Στρατηγικό Πλαίσιο δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη των αστικών μεταφορών (μετρό, τραμ, αστικά λεωφορεία κλπ.) προωθώντας τη χρήση φιλικότερων μέσων μεταφοράς έναντι της χρήσης του ΙΧ.

Σε ειδικό τομέα δράσεων (βλ. ενότητα 6.8.2 «Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον») προωθούνται συγκεκριμένες δράσεις για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τον τομέα των μεταφορών [π.χ. οχήματα με κινητήρες φυσικού αερίου και σχετικά δίκτυα εφοδιασμού, προώθηση της χρήσης του ποδήλατου ως μέσου μετακίνησης), ενίσχυση υποδομών για υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτροκίνησης στις αστικές και υπεραστικές μεταφορές, προώθηση ενεργειών προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (πλοία νέου τύπου, εναλλακτικά καύσιμα)].

Επιπλέον προωθούνται δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές, με άμεσο στόχο τη μείωση των ατυχημάτων και γενικότερο σκοπό την προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των χρηστών / επιβατών των διαφόρων υποσυστημάτων μεταφορών και γενικότερα των πολιτών καθώς και την πρόληψη σοβαρών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από συναφή ατυχήματα.

Συμπερασματικά, όπως διαπιστώνεται και στην ΚΥΑ έγκρισης της ΣΜΠΕ (με αριθ. πρ. ΕΥΠΕ οικ. 176528/ΔΙΠΑ/26-11-2014), η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο Στρατηγικό Πλαίσιο είναι ικανοποιητική. Για το λόγο αυτό δεν απαιτήθηκαν αντίστοιχες διαφοροποιήσεις του περιεχομένου του ΣΠΕΜ από τη σχετική ΚΥΑ.

#### 8.5. Σύνοψη της αξιολόγησης των επιπτώσεων του ΣΠΕΜ

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι σημαντικότερες επιπτώσεις στις περιβαλλοντικές παραμέτρους από τους προωθούμενους τομείς δράσεων - λαμβάνοντας υπόψη τους περιβαλλοντικούς στόχους που έχουν τεθεί - καθώς και το μέγεθος και το είδος των σχετικών επιπτώσεων.

**Πίνακας 28: Πίνακας Σημαντικότερων Επιπτώσεων**

Περιβαλλοντικές Παράμετροι	Χαρακτήρας Επίπτωσης	Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης
Βιοποικιλότητα	- /0  >>  (πιθανόν αρνητική/ ουδέτερη. μόνιμη)	Η υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων είναι πιθανόν να προκαλέσει αρνητικές επιπτώσεις, το μέγεθος και ο χαρακτήρας των οποίων εξαρτάται από τις περιοχές ανάπτυξης των έργων και το μέγεθος αυτής.
Πληθυσμός	-/+  (μεικτή)	Αναμένονται ουδέτερες επιπτώσεις ως προς την αύξηση του πληθυσμού σε επίπεδο χώρας, ενώ σε τοπικό επίπεδο, οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι θετικές. Για την προσβασιμότητα, αναμένονται θετικές επιπτώσεις από την υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Ως προς το θόρυβο αναμένεται μεικτή επίπτωση από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις, καθώς θα υπάρξουν τοπικά αυξήσεις επιπέδων θορύβου, που αντισταθμίζονται στον ευρύτερο χώρο από τη μείωση των χρονοαποστάσεων ειδικά για τις οδικές μεταφορές.
Ανθρώπινη Υγεία	++ >>  (θετική, μόνιμη)	Η συνολική επίπτωση του ΣΠΕΜ στην ανθρώπινη υγεία αναμένεται να είναι ιδιαίτερα θετική.
Έδαφος	- /0  >>  (πιθανόν αρνητική/ ουδέτερη. μόνιμη)	Η υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων είναι πιθανόν να έχει από ουδέτερες έως μικρής κλίμακας αρνητικές επιπτώσεις, το μέγεθος και ο χαρακτήρας των οποίων εξαρτάται από τις περιοχές ανάπτυξης των έργων και το μέγεθος αυτής.
Υδατα	0  (ουδέτερη)	Η υλοποίηση του ΣΠΕΜ δεν σχετίζεται με ουσιαστικές επιπτώσεις στο υδατικό

Περιβαλλοντικές Παράμετροι	Χαρακτήρας Επίπτωσης	Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης
Αέρας	+ >> (θετική, μόνιμη)	περιβάλλον. Η συνολική επίπτωση της υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων του Πλαισίου στην ποιότητα της ατμόσφαιρας αναμένεται να είναι θετική δεδομένου ότι ως στόχο έχει την αύξηση της χρήσης των σιδηροδρομικών μεταφορών και των αστικών συγκοινωνιών, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση των παραγόμενων εκπομπών ρύπων. Μοναδική εξαίρεση θα αποτελέσουν οι οδικές μεταφορές, το σχετικό όμως πρόβλημα μπορεί να αντισταθμιστεί.
Κλιματικές Αλλαγές	+ >> (θετική, μόνιμη)	Η συνολική επίπτωση της υλοποίησης των προτεινόμενων δράσεων του ΣΠΕΜ στα θέματα κλιματικής αλλαγής αναμένεται να είναι θετική δεδομένου ότι ως στόχο έχει την αύξηση των αστικών συγκοινωνιών και σιδηροδρομικών μεταφορών, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση των παραγόμενων εκπομπών ρύπων. Μοναδική εξαίρεση θα αποτελέσουν οι οδικές μεταφορές, το σχετικό όμως πρόβλημα μπορεί να αντισταθμιστεί.
Τοπίο	- /0 >> (πιθανόν αρνητική/ ουδέτερη. μόνιμη)	Η συνολική επίπτωση του ΣΠΕΜ στο τοπίο αναμένεται να είναι μικρής κλίμακας αρνητική έως ουδέτερη. Οι προτεινόμενες δράσεις, κυρίως στον τομέα των οδικών μεταφορών, εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν σε πιθανό κατακερματισμό του τοπίου.
Υλικά Περιουσιακά Στοιχεία	+ >> (θετική, μόνιμη)	Η συνολική επίπτωση της υλοποίησης του ΣΠΕΜ αναμένεται να είναι θετική κυρίως λόγω αύξησης της προσβασιμότητας των περιοχών στην ευρύτερη γειτονία και σε μικρή

Περιβαλλοντικές Παράμετροι	Χαρακτήρας Επίπτωσης	Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης
		απόσταση από τις περιοχές παρέμβασης και της ελκυστικότητας του δικτύου και των περιοχών παρέμβασης, άρα και η αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή αναμένεται να αυξηθεί.
Πολιτισμός	? (απροσδιόριστη*)	Θα υπάρξουν απροσδιόριστες επιπτώσεις από την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων, εκτός από τις περιπτώσεις όπου αυτές υλοποιούνται στη γειτονία περιοχών ιδιαίτερου πολιτιστικού, ιστορικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Μέσω των προτεινόμενων δράσεων αυξάνεται η προσβασιμότητα στους αρχαιολογικούς χώρους.

\* Απροσδιόριστη εκτιμάται η επίπτωση, επειδή ο πραγματικός χαρακτήρας αυτής θα διαπιστωθεί μετά την ενδεχόμενη ολοκλήρωση προγράμματος έρευνας και ανασκαφής και την ύπαρξη ή μη αρχαιολογικών ευρημάτων ιδιαίτερης σημασίας

## 8.6. Διαφοροποιήσεις του Στρατηγικού Πλαισίου από τη διαδικασία της διαβούλευσης της ΣΜΠΕ

Κατά το στάδιο της διαβούλευσης της ΣΜΠΕ στάλθηκαν παρατηρήσεις της Περιφέρειας Κρήτης (έγγραφα αρ. πρωτ. 98465/2217/04-08-2014 και 100741/08-08-2014) οι οποίες απαντήθηκαν από την ΕΔΑ Μεταφορών με αναλυτική τεκμηρίωση. Όσον αφορά τα συμπεράσματα τα οποία διατυπώθηκαν στα σχετικά έγγραφα, σημειώθηκαν συνοπτικά τα παρακάτω (ανά συμπέρασμα των εγγράφων της Περιφέρειας Κρήτης):

Συμπέρασμα (i): Από την Περιφέρεια Κρήτης ζητήθηκε να διευκρινιστούν οι «κατευθύνσεις ανάπτυξης, έργα και δράσεις ανά τομέα μεταφορών» του Σεναρίου 1 του ΣΠΕΜ. Αυτές, όπως επεξηγήθηκε, αναλύονται στις ενότητες 6.2 έως 6.8 του ΣΠΕΜ και 4.2 («Περιγραφή του ΣΠΕΜ») της ΣΜΠΕ που περιλαμβάνουν τους προωθούμενους από το ΣΠΕΜ τομείς δράσεων ανά τομέα μεταφορών.

Συμπέρασμα (ii): Σε σχέση με την ανάγκη συσχέτισης των περιβαλλοντικών στόχων της ΣΜΠΕ με τις περιβαλλοντικές παραμέτρους της ΚΥΑ 107017/28.8.2006, στην ενότητα 9.1 έχει ήδη αναπτυχθεί η μεθοδολογία εκπόνησης της ΣΜΠΕ σε συμφωνία με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ 107017 και της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ. Σε ότι αφορά την απαίτηση τεκμηρίωσης ως προς την επιτυχία επίτευξης των περιβαλλοντικών στόχων από την εφαρμογή του Σεναρίου 1: υπογραμμίστηκε ότι μέσω των παραρτημάτων της ΣΜΠΕ και του κεφαλαίου 7 αυτής, αναλύονται και δικαιολογούνται οι αναμενόμενες επιπτώσεις από τις δράσεις του ΣΠΕΜ. Επιπλέον στη ΣΜΠΕ καθορίζεται τρόπος παρακολούθησης των επιπτώσεων του Σχεδίου και εναπόκειται στις αρμόδιες / εμπλεκόμενες Υπηρεσίες να ακολουθήσουν τους κανόνες και τα προτεινόμενα μέτρα για να επιτύχουν το βέλτιστο αποτέλεσμα.

Συμπέρασμα (iii): Όσον αφορά την επισήμανση για την ανάγκη χρήσης και άλλων συγκεκριμένων δεικτών παρακολούθησης της βιοποικιλότητας και άλλων εξειδικευμένων δεικτών περιβαλλοντικών παραμέτρων, επισημάνθηκε ότι η χρήση τέτοιων δεικτών θα απαιτούσε μια ειδική έρευνα και μελέτη για τη δυνατότητα εφαρμογής τους στη συγκεκριμένη περίπτωση. Δεδομένου ότι το ΣΠΕΜ αποτελεί Πλαίσιο και όχι συγκεκριμένο Πρόγραμμα, κρίθηκε ότι οι δείκτες παρακολούθησής του πρέπει να έχουν σχέση με την πρακτική παρακολούθησης των συγχρηματοδοτούμενων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων μέσω των οποίων κυρίως θα εφαρμοσθεί το Στρατηγικό Πλαίσιο και τη δυνατότητα εξαγωγής συγκεκριμένων συμπερασμάτων κατά περίπτωση Προγράμματος.

Η παρακολούθηση του ΣΠΕΜ εναπόκειται στην εξασφάλιση δεδομένων από την παρακολούθηση των αντιστοίχων Προγραμμάτων στα οποία θα ενταχθούν έργα και δράσεις από το Σενάριο 1 του ΣΠΕΜ.

Με βάση τα δεδομένα αυτά, δεν θεωρήθηκε σκόπιμη η πρόσθεση επιπλέον δεικτών παρακολούθησης, καθώς οι προτεινόμενοι από τη ΣΜΠΕ δείκτες προέκυψαν από την υπάρχουσα εμπειρία χρήσης περιβαλλοντικών δεικτών στο πλαίσιο παρακολούθησης των ΕΠ της Περιόδου 2007-2013, καλύπτουν όλες τις περιβαλλοντικές παραμέτρους και θεωρούνται ήδη πολλοί σε αριθμό για ένα Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων.

Συμπέρασμα (iv): λαμβάνοντας υπόψη σχετική παρατήρηση της Περιφέρειας, συμφωνήθηκε να αφαιρεθεί η αναφορά για το στόχο δημιουργίας κόμβου διαμετακόμισης Ανατολικής Μεσογείου στην Κρήτη, από την ενότητα 6.3 του ΣΠΕΜ και συνακόλουθα από την ενότητα 4.2 από τη ΣΜΠΕ.

Όσον αφορά ειδικότερα το έγγραφο 100741/08-09-2014 της Δ/σης Διοίκησης της Περιφέρειας Κρήτης, την αρνητική γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος και Χωροταξίας της Περιφέρειας για τη ΣΜΠΕ και τους αναφερόμενους στο έγγραφο τρεις (3) λόγους που οδήγησαν στη γνωμοδότηση αυτή, υπογραμμίστηκαν τα εξής:

1. Ο 1ος λόγος δεν σχετίζεται ουσιαστικά με το περιεχόμενο της ΣΜΠΕ του ΣΠΕΜ αλλά με τη λίστα των προτεινόμενων έργων του Στρατηγικού Πλαισίου ειδικά για την Περιφέρεια Κρήτης.
2. Σε σχέση με την παρατήρηση για περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα υπάρξουν εάν δεν υλοποιηθούν πρόσθετες (από τις προτεινόμενες στο ΣΠΕΜ) δράσεις, υπογραμμίστηκαν τα εξής: στο Κεφάλαιο 5 της ΣΜΠΕ εξετάζεται το επιλεγέν Σενάριο του ΣΠΕΜ και συγκρίνεται ως προς τις περιβαλλοντικές του επιπτώσεις με άλλα δύο Σενάρια εκ των οποίων ένα είναι το «Βασικό Σενάριο» (ή Σενάριο «Ελαχίστων Παρεμβάσεων»). Από την αξιολόγηση αυτή προκύπτει ότι το Επιλεγέν Σενάριο 1 είναι σαφώς ευνοϊκότερο από περιβαλλοντικής άποψης από το Σενάριο «Ελαχίστων Παρεμβάσεων». Προκύπτει δηλαδή ότι η κατάσταση του περιβάλλοντος στο σύνολο της Χώρας (η εξέταση των επιπτώσεων στη ΣΜΠΕ γίνεται συνολικά για τη Χώρα και όχι ανά Περιφέρεια) θα είναι σαφώς βελτιωμένη με την εφαρμογή του Σεναρίου του ΣΠΕΜ, σε σχέση με την κατάσταση που θα υπήρχε αν αυτό δεν εφαρμοζόταν. Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι με την εφαρμογή του Σεναρίου αυτού δεν θα υπάρχουν κάποιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη λειτουργία των δικτύων μεταφορών, καθόσον κανένα επενδυτικό Πρόγραμμα δεν θα μπορούσε να αναιρέσει ολοκληρωτικά τις επιπτώσεις αυτές, λαμβάνοντας υπόψη τους τεράστιους περιορισμούς στους διαθέσιμους πόρους. Συμπερασματικά, η αξιολόγηση των σεναρίων δεν μπορεί παρά να γίνεται με συγκριτικό τρόπο λαμβάνοντας πάντα υπόψη τους διαθέσιμους πόρους.

Σε σχέση με τις παρατηρήσεις ειδικότερα για τα θέματα οδικής ασφάλειας, υπογραμμίστηκαν, πέραν των έργων σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα που περιέχονται στη λίστα έργων του ΣΠΕΜ, οι οριζόντιες δράσεις της σχετικής λίστας

που αφορούν το σύνολο των Περιφερειών της Χώρας και στοχεύουν στη βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας βλ. π.χ. τις παρεμβάσεις βάσει σχετικών μελετών της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΑΕ για όλες τις περιφέρειες της Χώρας και τις δράσεις οδικής ασφάλειας αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών για εφαρμογή συστημάτων ITS σχετικών με την οδική ασφάλεια, δημιουργία ηλεκτρονικών υποδομών για τη συστηματική καταγραφή και ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων κλπ..

3. Όσον αφορά τις προτάσεις έργων που υποβλήθηκαν από την Περιφέρεια Κρήτης και το πώς αυτές ελήφθησαν υπόψη, υπογραμμίστηκε ότι προτάσεις έργων για το ΣΠΕΜ υποβλήθηκαν στην ΕΔΑ Μεταφορών στις 12/11/2013 (για οδικά έργα). Στη συνέχεια η Περιφέρεια συμμετείχε στις διάφορες φάσεις διαβούλευσης του κειμένου του ΣΠΕΜ με παρατηρήσεις, χωρίς να υπάρξουν ιδιαίτερες διαφωνίες επί των τελικά περιληφθέντων στο ΣΠΕΜ έργων.

Γενικά, από τη διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και την αντίστοιχη διαβούλευση, δεν προέκυψε καμία ανάγκη προσαρμογής του κειμένου της ΣΜΠΕ σε ότι αφορά την ανάλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή προσαρμογής του κειμένου του ΣΠΕΜ σε σχέση με την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης (με βάση και την ΚΥΑ έγκρισης της ΣΜΠΕ με αριθ. πρ. ΕΥΠΕ οικ. 176528/ΔΙΠΑ/26-11-2014).

### 8.7. Περιβαλλοντικοί όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις για την υλοποίηση του Στρατηγικού Πλαισίου

Η ΣΜΠΕ του ΣΠΕΜ εγκρίθηκε με την ΚΥΑ υπ' αρ. πρ. ΕΥΠΕ οικ. 176528/ΔΙΠΑ/26-11-2014 "Έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025". Για την πληρέστερη προστασία και την ορθολογικότερη διαχείριση του περιβάλλοντος, με βάση τη σχετική ΚΥΑ, την έγκριση του ΣΠΕΜ συνοδεύουν οι παρακάτω όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις:

1. Η ολοκληρωμένη μέριμνα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων στο περιβάλλον θα πρέπει να αποτελέσει οριζόντια απαίτηση κατά τις διαδικασίες υλοποίησης του επενδυτικού πλαισίου.

Για το σκοπό αυτό, θα πρέπει να εγκατασταθεί και να εφαρμόζεται κατάλληλη διαδικασία ώστε να διασφαλίζεται ότι οι δράσεις προς τις οποίες θα κατευθύνονται οι επενδύσεις του πλαισίου θα χαρακτηρίζονται από επαρκή περιβαλλοντική συμβατότητα.

Δομικά στοιχεία της διαδικασίας αυτής θα μπορούσαν να αποτελέσουν, ενδεικτικά και όχι αποκλειστικά, τα εξής:

- 1.1. Αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο, κατά τη διαμόρφωση των χαρακτηριστικών μιας επένδυσης που πρόκειται να υλοποιηθεί με βάση τις κατευθύνσεις του ΣΠΕΜ, έχουν ληφθεί υπόψη:
  - η εθνική στρατηγική και οι ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τη βιοποικιλότητα,
  - οι εθνικές και ενωσιακές δεσμεύσεις για την κλιματική αλλαγή, τόσο σε ότι αφορά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου όσο και στην προσαρμογή στις μεταβολές που συντελέστηκαν ή επέρχονται,
  - το νέο σύστημα χωρικού σχεδιασμού, που θεσμοθετήθηκε με το ν. 4269/2014 (Α' 142), και τα σχέδια που θα έχουν υιοθετηθεί κατ' εφαρμογή του,

- το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής, καθώς και ανάλογα σχέδια που ενδέχεται να θεσπιστούν για τη Θεσσαλονίκη και άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας,
  - οι εξελίξεις στο εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, στη γαλάζια ανάπτυξη και στην ανάπτυξη της μακροπεριφέρειας Αδριατικής - Ιονίου.
- 1.2. Απαίτηση ένταξης στο σχεδιασμό των επενδύσεων, ιδίως σε εκείνων που αφορούν σε υποδομές και συνδυασμένες μεταφορές, ενός εσωτερικού μηχανισμού ο οποίος θα διασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός, η υλοποίηση και η λειτουργία των έργων που θα προκύψουν θα χαρακτηρίζονται από επαρκείς δυνατότητες συμμόρφωσης στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις που θα θέτει το εκάστοτε πάγιο ρυθμιστικό πλαίσιο του περιβάλλοντος και οι περιβαλλοντικοί όροι των έργων. Παραδείγματα τέτοιων απαιτήσεων, για την εκπλήρωση των οποίων οι επενδύσεις θα πρέπει να προνοούν, είναι η χαρτογράφηση του θορύβου και η ανταπόκριση σε σχετικά σχέδια δράσης, η επεξεργασία υγρών αποβλήτων και η διάθεση του ανακτημένου νερού κατά τον περιβαλλοντικά βέλτιστο τρόπο, η ορθή διαχείριση στερεών και επικινδύνων αποβλήτων από τη λειτουργία μεγάλων μεταφορικών υποδομών κ.ά.
2. Στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη λειτουργία των υποδομών που θα προκύψουν από τις επενδύσεις του ΣΠΕΜ θα πρέπει να ακολουθούνται οι εξής κατευθύνσεις για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος:
- 2.1. *Ελαχιστοποίηση ζωνών κατάληψης:* Τα πλάτη των γραμμικών έργων εντός εκτάσεων του φυσικού περιβάλλοντος θα πρέπει εξ αρχής να ελαχιστοποιούνται, ενώ τα συνοδά έργα κατασκευής ή λειτουργίας θα πρέπει να χωροθετούνται κατά το δυνατόν σε εκτάσεις με χαμηλή ή/και αραιά βλάστηση, με τη διάταξη των επιμέρους εγκαταστάσεων σχεδιασμένη κατά τον πυκνότερο δυνατό τρόπο.
- 2.2. *Περιορισμός κινδύνων και οχλήσεων ως προς το φυσικό περιβάλλον:* Για παράδειγμα, τα λιμενικά έργα θα πρέπει να ενσωματώνουν σχέδια περιορισμού και αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης, ενώ τα γραμμικά συγκοινωνιακά χερσαία έργα θα πρέπει να επιδρούν κατά το δυνατόν λιγότερο σε βιοτόπους σημαντικών ή ευαίσθητων ειδών πανίδας και ορνιθοπανίδας.
- 2.3. *Αποφυγή αλλοιώσεων στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των υδάτων:* στο σχεδιασμό όλων των χερσαίων μεταφορικών υποδομών θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την ελαχιστοποίηση των μεταβολών στο υδρογραφικό δίκτυο και στην ποιότητα των υδάτων.
- 2.4. *Ελαχιστοποίηση αλλοιώσεων στο εδαφικό ανάγλυφο:* οι χαράξεις των γραμμικών έργων και η χωροθέτηση των κέντρων συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να σχεδιάζονται λαμβάνοντας μέριμνα για την όσο το δυνατόν μικρότερη επίδραση στο ανάγλυφο του εδάφους.
- 2.5. *Εξ αρχής λεπτομερείς προβλέψεις αποκατάστασης:* Από το στάδιο σχεδιασμού και περιβαλλοντικής αδειοδότησης κάθε χερσαίας συγκοινωνιακής υποδομής, θα πρέπει να καθορίζονται οι λεπτομέρειες της αποκατάστασης όλων των ελεύθερων επιφανειών που θα προκύψουν κατά την υλοποίηση του έργου, ενώ οι σχετικές δαπάνες θα πρέπει να εντάσσονται στους προϋπολογισμούς των επενδύσεων.

3. Στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη λειτουργία των υποδομών που θα προκύψουν από τις επενδύσεις του ΣΠΕΜ θα πρέπει να ακολουθούνται οι εξής κατευθύνσεις για την προστασία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος:

- 3.1 *Ενσωμάτωση αρχών βιώσιμης κινητικότητας:* Τα έργα εντός των αστικών συγκροτημάτων θα πρέπει να σχεδιάζονται ενσωματώνοντας τις αρχές της ελαχιστοποίησης των ατμοσφαιρικών εκπομπών, της ενθάρρυνσης τρόπων μετακίνησης που διακρίνονται από φιλικότητα προς το περιβάλλον και της ενίσχυσης της χρήσης μέσων συλλογικής αντί ατομικής μετακίνησης.
  - 3.2 *Προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς:* Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν εξ αρχής μέριμνα αποφυγής επιβλαβών επιδράσεων σε σημαντικά στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς, επιδιώκοντας επιπροσθέτως την ενσωμάτωση τρόπων προβολής και ανάδειξης ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής τους.
  - 3.3 *Ενίσχυση της ασφάλειας ως προς την αποφυγή ατυχημάτων με επίπτωση στο περιβάλλον ή/και ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους:* Στο σχεδιασμό των επενδύσεων, ιδίως εκείνων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μέριμνα για την πρόληψη ατυχημάτων που θα μπορούσαν να προκαλέσουν περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και μέτρα για τον περιορισμό και την αποτελεσματικότερη δυνατή αντιμετώπιση των συνεπειών τους.
4. Η εφαρμογή των προτάσεων αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διατυπώνονται στην ενότητα 7.8 της ΣΜΠΕ καθίσταται υποχρεωτική, εφόσον δεν έρχεται σε αντίθεση με τα παραπάνω.

### **8.8. Σύστημα παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του Πλαισίου**

Με βάση την ανάλυση των πιθανών σημαντικών επιπτώσεων και αξιοποιώντας τη μέχρι τώρα εμπειρία σε ότι αφορά την παρακολούθηση και εφαρμογή Δεικτών Παρακολούθησης, προτάθηκαν συγκεκριμένοι δείκτες παρακολούθησης (βλ. στη συνέχεια), ώστε να εφαρμοστούν ανά περιβαλλοντικό τομέα και ανά θεματικό τομέα (κατηγορία) δράσεων του ΣΠΕΜ όπου έχουν εφαρμογή.

Επισημαίνεται ότι η παρακολούθηση των επιπτώσεων του ΣΠΕΜ θα πραγματοποιείται, όπου αυτό είναι δυνατόν, μέσω στοιχείων που προκύπτουν από:

1. Το υφιστάμενο δίκτυο παρακολούθησης περιβαλλοντικών παραμέτρων του ΥΠΕΚΑ ή άλλων φορέων (Περιφέρειες, Τοπική Αυτοδιοίκηση, κ.ά.). Ενδεικτικά αναφέρονται τα δίκτυα παρακολούθησης
  - ποιότητας ατμόσφαιρας
  - καταγραφής θορύβου (στρατηγικοί χάρτες θορύβου)
  - ΕΔΠΠ - ποιότητας νερών (επιφανειακών, υπόγειων, μεταβατικών, κ. ά.)
  - Δίκτυο Παρακολούθησης ακτών κολύμβησης
2. Αυτοτελείς και ανεξάρτητες μελέτες καταγραφής των επιπτώσεων για το σύνολο ή μέρος του προγράμματος



3. Αναφορές από τον εργολάβο κατασκευής των έργων είτε πρωτογενώς είτε με βάση στοιχεία που περιλαμβάνονται στις ΜΠΕ έργων που εντάσσονται στο Σχέδιο/Πλαίσιο.

Σημειώνεται ότι η δομή του ΣΠΕΜ και οι στόχοι εκπόνησής του, οδηγούν στον καθορισμό μίας λίστας έργων μεταφορών, που θα αποτελέσει βάση αναφοράς για την εξειδίκευση των έργων μεταφορών που θα συγχρηματοδοτηθούν κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014 - 2020 από το αντίστοιχο Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (υποδομών μεταφορών και περιβάλλοντος), τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και λοιπά χρηματοδοτικά εργαλεία όπως το CEF (Connecting Europe Facility).

Η παρουσίαση ενός αριθμού δεικτών παρακολούθησης στη ΣΜΠΕ είναι σύμφωνη με το πνεύμα της Οδηγίας 2001/42 για σχέδια/πλαίσια. Η δυνατότητα ένταξης και χρήσης μέρους ή του συνόλου των δεικτών αυτών στο πλαίσιο ενός συστήματος παρακολούθησης, τουλάχιστον για τις δράσεις που θα συγχρηματοδοτηθούν κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, θα εξαρτηθεί από τις διαδικασίες που θα εφαρμοστούν για τη συνεργασία του φορέα σχεδιασμού του ΣΠΕΜ και των φορέων σχεδιασμού και παρακολούθησης των προαναφερθέντων Προγραμμάτων (οι οποίοι θα εφαρμόσουν επιμέρους συστήματα περιβαλλοντικής παρακολούθησης για τις καθορισμένες δράσεις μεταφορών που θα αναλάβουν). Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να αναπτυχθούν και εφαρμοστούν με ευθύνη των φορέων συντονισμού της περιβαλλοντικής παρακολούθησης των συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Με βάση την ΚΥΑ έγκρισης της ΣΜΠΕ, η παρακολούθηση των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του ΣΠΕΜ θα πρέπει να πραγματοποιείται με τη συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων που θα καταγράφονται στις εκθέσεις παρακολούθησης των επιχειρησιακών προγραμμάτων και όποιων άλλων σχεδίων διαμορφωθούν για την εφαρμογή του ΣΠΕΜ.

Η συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων αυτών θα πραγματοποιείται μία φορά ανά τρία (3) έτη και θα καταλήγει σε έκθεση περιβαλλοντικής παρακολούθησης του ΣΠΕΜ στην οποία θα πραγματοποιείται και αξιολόγηση των παρατηρούμενων μεταβολών καθώς και προτάσεις για τις ενδεχομένως απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες. Η έκθεση αυτή θα δημοσιοποιείται με ανάρτησή της στο διαδικτυακό τόπο της αρχής σχεδιασμού, δίνοντας παράλληλα τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό να εκφράσει ενυπόγραφα τις απόψεις του για το περιεχόμενο της έκθεσης.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι δείκτες που ενδεικτικά προτείνονται στη ΣΜΠΕ για να χρησιμοποιηθούν στην παρακολούθηση του ΣΠΕΜ, ανά περιβαλλοντικό τομέα και σε άμεση σχέση με τους θεματικούς τομείς του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ).

<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ</b>	<b>ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ*</b>
<i>Βιοποικιλότητα</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Περιοχές Δικτύου Natura που καταλαμβάνονται από μεγάλα έργων υποδομών</li> <li>Εγγύτητα έργων μεταφορών σε προστατευόμενες περιοχές</li> </ul>	1,2,4,6  1,2,3,4,6
<i>Πληθυσμός - Ανθρώπινη Υγεία – Ποιότητα Ζωής</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αριθμός έργων πρόληψης κινδύνων</li> <li>Επικινδυνότητα οδικού δικτύου</li> <li>Μεταβολή των επιπέδων θορύβου</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ποσοστό πληθυσμού που εκτίθεται σε επίπεδα θορύβου μεγαλύτερα των προβλεπόμενων από την Οδηγία 2002/49/ΕΚ</li> </ul>	7 2 1,2,4,5,6  1,2,4,5,6

<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ</b>	<b>ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ*</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πρόσθετη επιβατική κίνηση που ελκύεται στα ΜΜΜ.</li> <li>Πρόσθετος πληθυσμός που εξυπηρετείται από ΜΜΜ</li> </ul>	6 1,5,6
Έδαφος	Γη που καταλαμβάνεται από υποδομές μεταφορών	1,2,3,4,5,6
Νερά	Μεταβολή της ποιότητας των θαλασσίων υδάτων	3
	Αριθμός υδάτινων αποδεκτών που επηρεάζονται από οδικά και σιδ/κά έργα	1,2,6
Αέρας	Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας	1,5,6
	Μεταβολή εκπομπών CO από έργα υποδομών μεταφορών	2,4
	Μεταβολή εκπομπών NOx από έργα υποδομών μεταφορών	2,4
	Μεταβολή παραγόμενων σωματιδίων PM10 από έργα υποδομών μεταφορών	2,4
Κλίμα	Μεταβολή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	1,2,3,4,5,6
Θόρυβος	% πληθυσμού που εκτίθεται σε επίπεδα θορύβου μεγαλύτερα των οριακών τιμών	1,2,4,5,6
Υλικά Περιουσιακά Στοιχεία	Μεταβολή της αξίας των περιουσιακών στοιχείων στη γειτονιάζουσα περιοχή	1,2,3,4,5,6
Τοπίο – Αστικό Περιβάλλον	Βελτίωση της βιωσιμότητας και της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος	1,2,4,5,6
	Βαθμός αποκατάστασης τοπίου κατά την υλοποίηση έργων μεταφορικών υποδομών και συνοδών έργων	1,2,3,5,6
	Αριθμός προστατευόμενων τοπίων που επηρεάζονται από έργα υποδομών μεταφορών	1,2,4
Πολιτιστική Κληρονομιά	Αριθμός χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος για τους οποίους βελτιώνεται η προσβασιμότητα (μουσεία, μνημεία, αρχαιολογικοί χώροι)	1,2,3,5,6

\*Σημείωση: Θεματικοί Τομείς, όπου 1: Σιδηροδρομικές Μεταφορές, 2: Οδικές Μεταφορές, 3: Θαλάσσιες Μεταφορές, 4: Αερομεταφορές, 5: Αστικές Συγκοινωνίες, 6: Κέντρα Συνδυασμένων Μεταφορών και 7: Οριζόντιες δράσεις

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Χάρτες**



Comprehensive		Core		Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
										Ports	Ports
										RRT	RRT
Conventional rail / Completed				High speed rail / Completed							
Conventional rail / To be upgraded				To be upgraded to high speed rail							
Conventional rail / Planned				High speed rail / Planned							



Comprehensive		Core		Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
Road / Completed						Ports					
Road / To be upgraded											
Road / Planned						RRT					
						Airports					

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Διαβούλευση ΣΠΕΜ - Αποτελέσματα Διαβούλευσης με Περιφέρειες**

## Γενικές ενέργειες

Για την έγκαιρη προετοιμασία του ΣΕΣ 2014-2020, σε συνέχεια της 1ης σχετικής εγκυκλίου της Εθνικής Αρχής Συντονισμού (ΕΑΣ) διατυπώθηκαν τον Απρίλιο 2012 από τους αρμόδιους φορείς σχεδιασμού πολιτικής (υπουργεία, περιφέρειες κλπ.) αρχικές προτάσεις στρατηγικής και προτεραιοτήτων για όλους τους τομείς πολιτικής, σε εθνικό / τομεακό / περιφερειακό επίπεδο. Στη συνέχεια η ΕΑΣ επεξεργάστηκε σε συνεργασία και με τα αρμόδια για τη χάραξη τομεακής πολιτικής υπουργεία, τις Κατευθύνσεις Εθνικής Αναπτυξιακής Πολιτικής της Χώρας για την περίοδο 2014-2020.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της συνέχισης της διαδικασίας προετοιμασίας για την Ε' ΠΠ ζητήθηκαν (Μάιος 2013, 13650/ΕΥΣΣΑΑΠ 6432/29-3-2013 2<sup>ης</sup> Εγκύκλιος για τον Αναπτυξιακό Προγραμματισμό της περιόδου 2014-2020) από την Εθνική Αρχή Συντονισμού και διαβιβάστηκαν προς αυτήν, προτάσεις από τους φορείς χάραξης τομεακής και περιφερειακής πολιτικής για τη διαμόρφωση της αναπτυξιακής στρατηγικής σε όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών, για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Οι προτάσεις αυτές, με βάση τις σχετικές κατευθύνσεις, προέκυψαν κατόπιν διαβούλευσης με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και αναφέρονταν στο πλαίσιο των Θεματικών Στόχων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) και των Επενδυτικών Προτεραιοτήτων ανά Θεματικό Στόχο και ανά ΕΔΕΤ.

## Εκπόνηση ΣΠΕΜ

Τα αποτελέσματα των ανωτέρω ενεργειών ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν στη διαδικασία εκπόνησης του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών 2014 – 2025. Γενικά, προκειμένου να διαμορφωθεί το ΣΠΕΜ κρίθηκε απαραίτητο, να πραγματοποιηθεί εκτεταμένη διαβούλευση με τις αρμόδιες υπηρεσίες / φορείς συμπεριλαμβανομένων των περιφερειών της Χώρας.

Με ευθύνη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών (ΕΔΑΜ), ζητήθηκαν καταρχήν (από τον Ιανουάριο 2013) από τους δυνητικούς Δικαιούχους (αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Μεταφορών) έργων μεταφορών, προτάσεις για τη στρατηγική και τις προτεραιότητες των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων της Περιόδου 2014-20. Στη συνέχεια με τη βοήθεια εξειδικευμένου Συμβούλου υπήρξε καταγραφή και αποτύπωση της πορείας ωρίμανσης και γενικότερα της προόδου των πράξεων που προτάθηκαν και δυνητικά μπορούσαν να συγχρηματοδοτηθούν από την ΕΕ και στη συνέχεια αξιολόγηση αυτών.

Αντίστοιχα, η συγκέντρωση και αποτύπωση των προτάσεων δυνητικών Δικαιούχων αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων για τις δράσεις της Ε' ΠΠ, πραγματοποιήθηκε με ευθύνη της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΥΔ ΕΠΕΠ) για τους τομείς αρμοδιότητάς της.

Ο μελετητής του ΣΠΕΜ συγκέντρωσε και εξέτασε όλες τις ανωτέρω προτάσεις δυνητικών Δικαιούχων αρμοδιότητας του ΥΠΥΜΕΔΙ καθώς και τις προτάσεις των περιφερειών για τον τομέα των μεταφορών που συγκεντρώθηκαν ως απάντηση στη 2<sup>η</sup> Εγκύκλιο της ΕΑΣ λαμβάνοντας υπόψη τις παρούσες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες, τις ανάγκες σε διαπεριφερειακό και εθνικό επίπεδο, τους στόχους της Ευρώπης 2020 και τις δεσμεύσεις της Χώρας για την ποιοτική άνοδο σε βασικούς τομείς και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της.

Επιπλέον, στις 8 και 15/10/2013 με ευθύνη της ΕΔΑΜ έλαβαν χώρα συναντήσεις ανάμεσα σε εκπροσώπους των περιφερειών, τις δύο εμπλεκόμενες Διαχειριστικές Αρχές και το μελετητή του ΣΠΕΜ. Στις συναντήσεις αυτές έγινε παρουσίαση των στόχων του

ΣΠΕΜ για το διάστημα αναφοράς 2014 - 2025 και συζητήθηκαν οι ειδικότερες προτάσεις των περιφερειών για την αναπτυξιακή στρατηγική των μεταφορών στο πλαίσιο των απαντήσεων της 2<sup>ης</sup> Εγκυκλίου της ΕΑΣ. Στη συνέχεια οι περιφέρειες κλήθηκαν να προετοιμάσουν αναλυτικά ερωτηματολόγια με τα προτεινόμενα έργα που ανήκουν στην δικαιοδοσία τους για το διάστημα αναφοράς του ΣΠΕΜ (2014 – 2025), καταγράφοντας τεχνικό και οικονομικό αντικείμενο, ωριμότητα, χρονοδιάγραμμα κλπ. των αντίστοιχων πράξεων. Επιπλέον, ζητήθηκε η προετοιμασία τεχνικής έκθεσης για το σύνολο των προγραμματιζόμενων έργων που οριοθετούνται σε κάθε περιφέρεια αλλά η δικαιοδοσία διαχείρισης ανήκει σε φορείς εκτός των περιφερειών.

Γενικά, στόχος κάθε Περιφέρειας είναι από τα νέα έργα να ευνοηθούν οι κάτοικοι, οι επισκέπτες, οι επιχειρήσεις με βελτίωση της προσπελασιμότητας και εφαρμογή της διατροφικότητας και της ανάπτυξης των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς.

Τα αντίστοιχα κείμενα και ερωτηματολόγια για δράσεις των Περιφερειών συγκεντρώθηκαν, αξιολογήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν από το μελετητή στην προετοιμασία του ΣΠΕΜ.

Κατά την περίοδο 11 έως 24/04/2014 τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση μέσω της ιστοσελίδας της ΕΔΑΜ το ΣΠΕΜ στη μορφή που είχε λάβει τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στα προηγούμενα στάδια και την εφαρμογή της μεθοδολογίας εκπόνησης του Στρατηγικού Πλαισίου από το Μελετητή. Ειδικότερα τέθηκαν σε διαβούλευση τα κεφάλαια του ΣΠΕΜ (κεφ. 1 έως 6) που αφορούν στην αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης και στον καθορισμό των στρατηγικών στόχων και της πολιτικής μεταφορών για το διάστημα αναφοράς του Πλαισίου. Με ηλεκτρονικό μήνυμα ενημερώθηκαν για τη διαδικασία διαβούλευσης 128 εμπλεκόμενοι / ενδιαφερόμενοι φορείς που εκπροσωπούν τις Περιφέρειες της Χώρας, τους Κοινωνικούς Εταίρους και την Κοινωνία των Πολιτών (υπουργεία, περιφέρειες, ειδικές υπηρεσίες διαχείρισης συγχρηματοδοτούμενων δράσεων, οργανισμοί, μη κυβερνητικές οργανώσεις, ενώσεις / σύνδεσμοι / επιμελητήρια, πανεπιστήμια, επιστημονικοί σύλλογοι, ΑΕ του ευρύτερου δημόσιου τομέα κλπ.) και κλήθηκαν να υποβάλλουν σχετικά σχόλια / προτάσεις.

Μετά τη συγκέντρωση των σχετικών σχολίων από 11 φορείς ακολούθησε επεξεργασία και ενσωμάτωση των απαραίτητων προσαρμογών / διορθώσεων στο ΣΠΕΜ. Στη συνέχεια ακολούθησε 2<sup>ος</sup> κύκλος διαβούλευσης επί του πλήρους κειμένου του ΣΠΕΜ (συμπεριλαμβανομένης της λίστας έργων που μπορούν να συγχρηματοδοτηθούν του κεφαλαίου 7 ) κατά την περίοδο 09 έως 19/05/2014 (άτυπα υπήρξε σημαντική παράταση της προθεσμίας και συνεχίστηκε η λήψη / επεξεργασία σχετικών σχολίων για σημαντικό διάστημα), επίσης μέσω της ιστοσελίδας της ΕΔΑΜ με αποστολή μηνύματος για πρόσκληση συμμετοχής στη διαβούλευση σε ευρύτερη λίστα αποδεκτών (154 φορείς). Συγκεντρώθηκαν σχόλια / παρατηρήσεις από 19 φορείς (κυρίως από περιφέρειες, δυνατικούς δικαιούχους δράσεων και λοιπούς ενδιαφερόμενους φορείς) που μετά την αξιολόγησή τους οδήγησαν σε αντίστοιχες προσαρμογές / τροποποιήσεις του κειμένου του ΣΠΕΜ.

Υπογραμμίζεται παράλληλα ότι, για τη διαμόρφωση του κειμένου του ΣΠΕΜ κατά της φάσεις διαβούλευσης ελήφθησαν υπόψη οι συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

- στο ξενοδοχείο ΚΑΡΑΒΕΛ στις 11-12/02/2014 ανάμεσα στην ΕΥΔ ΕΠΕΠ, την ΕΔΑ Μεταφορών, τις Διαχειριστικές Αρχές των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) και την ΕΑΣ / ΕΥΣΣΑΑΠ, προκειμένου να συζητηθούν οι δράσεις μεταφορών της Ε΄ ΠΠ (παράλληλα και με την προετοιμασία του ΣΠΕΜ)
- στις 03-04/07/2014 στα γραφεία της ΕΑΣ / ΕΥΣΣΑΑΠ με ανάλογο αντικείμενο και συμμετέχοντες.



Στη συνέχεια παρατίθενται συνοπτικά τα κυριότερα έργα που προτάθηκαν από κάθε περιφέρεια στις αρχικές (κυρίως) φάσεις διαβούλευσης του ΣΠΕΜ και στοιχεία της αντίστοιχης τεκμηρίωσης που χρησιμοποιήθηκε.

### Ανατολική Μακεδονία –Θράκη

Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, τα υπό κατασκευή και προγραμματιζόμενα έργα μεταφορικής υποδομής (κυρίως οδικά και λιμενικά) αποτέλεσαν μέχρι σήμερα το κύριο σκέλος της αναπτυξιακής πολιτικής. Παρόλα αυτά παρατηρούνται ελλείψεις στη σιδηροδρομική υποδομή. Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Π-ΑΜΘ, η Ανατολική Μακεδονία – Θράκη, αξιοποιώντας τη σημαντική γεωπολιτική θέση που κατέχει, μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον τομέα των διαπεριφερειακών συνδυασμένων μεταφορών στοχεύοντας να αναδειχτεί ως κομβικό σημείο της Βαλκανικής, Ανατολικοευρωπαϊκής και Ασιατικής ενδοχώρας.

Τα έργα που προτείνονται στην Περιφέρεια είναι:

#### ➤ Οδικά:

- Ολοκλήρωση Κάθετου Άξονα Εγνατίας Οδού, Τμήμα Αρδάνιο – Μάνδρα
- Ολοκλήρωση Κάθετου Άξονα Εγνατίας – Οδού, Τμήμα Κομοτηνή – Νυμφαία (Νότιο Τμήμα, Σύνδεση με Άξονα Εγνατίας Οδού)
- Κατασκευή Νέου Αυτοκινητόδρομου (Ε61) Καβάλα – Δράμα – Σέρρες
- Κατασκευή Κάθετου Άξονα Εγνατίας Οδού Ξάνθη – Εχίνος – Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα
- Κατασκευή νέας οδικής Γέφυρας και Μεθοριακού Σταθμού στο Τελωνείων των Κήπων
- Κατασκευή Νέων Ανισόπεδων Κόμβων Σύνδεσης με την Εγνατία Οδό
- Περιφερειακή Οδός Αλεξανδρούπολης (Ανατολικό και Δυτικό Τμήμα)
- Περιαστικός δακτύλιος Καβάλας
- Βελτίωση της προσπελασιμότητας σε ορεινές και μειονεκτικές περιοχές της Π-ΑΜΘ
- Ανατολική Παράκαμψη Ξάνθης
- Οδικός Άξονας Δράμας – Εξοχής (Εθνική Οδός Νο 57).
- Βελτίωση της Εθνικής Οδού Νο. 14 (Δράμας – Ξάνθης) – Το έργο αφορά τόσο σε παρεμβάσεις στην Π.Ε. Δράμας όσο και στην Π.Ε. Ξάνθης
- Νέα χάραξη της 11<sup>ης</sup> Επαρχιακής Οδού Ελευθερούπολη – Όρια Ν. Σερρών

#### ➤ Σιδηροδρομικά έργα:

- Σιδηροδρομική σύνδεση του νέου προβλήτα Εμπορευματοκιβωτίων Λιμένα Αλεξανδρούπολης
- Νέα γραμμή σύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με το Εμπορικό λιμένα Καβάλας (Ν. Καρβάλη – «ΦΙΛΙΠΠΟΣ – Β΄»)
- Σιδηροδρομική σύνδεση της ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης
- Αναβάθμιση σε εντοπισμένα τμήματα της γραμμής Αλεξανδρούπολης – Ορμένιο (Σύνορα), ανακαίνιση Σιδηροδρομικού Σταθμού Πυθίου και Σιδηροδρομικού

Σταθμού Ορμένιου και εγκατάσταση συστήματος Ηλεκτροκίνησης και Τηλεδιοίκησης

- Αλλαγή σιδηροδρομικής χάραξης στην ευρύτερη της Αλεξανδρούπολης (παράκαμψη Αλεξανδρούπολης) και σύνδεση με λοιπές εγκαταστάσεις λιμένα Αλεξανδρούπολης
  - Αναβάθμιση σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα - Αλεξανδρούπολης. Κατασκευή παραλλαγών σε εντοπισμένα τμήματα της γραμμής Μέστη - Αλεξανδρούπολη και σηματοδότηση της γραμμής Στρυμόνας – Αλεξανδρούπολης
  - Παραλλαγή χάραξης για την παράκαμψη της πόλης Σουφλίου – κατασκευή νέου Σ. Σταθμού
  - Αναβάθμιση και εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης της γραμμής Στρυμόνα – Αλεξανδρούπολης
  - Κατασκευή νέας μονής σιδηροδρομικής γραμμής – Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Καβάλα (Ν. Καρβάλη) και Αμφίπολη – Ν. Ζίχνη με ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση (Παραλιακή Χάραξη)
  - Σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βουλγαρία μέσω Νυμφαίας
- Λιμενικά έργα:
- Εκβάθυνση λιμενολεκάνης και διαύλου λιμένα Αλεξανδρούπολης
  - Κατασκευή πολυχρηστικού σταθμού και λιμενίσκου μικρών σκαφών στο Λιμένα Αλεξανδρούπολης
  - Κατασκευή εσωτερικής οδοποιίας Λιμένα Αλεξανδρούπολης και βελτίωση συνθηκών ασφαλείας
  - Ολοκλήρωση έργων υποδομής στο Λιμένα Καβάλας
  - Βελτίωση και ανάπτυξη υποδομών Λιμένα Πόρτου Λάγους
  - Αναβάθμιση λιμενικών εγκαταστάσεων – επέκταση κρηπιδωμάτων στο Λιμάνι Καμαριώτισσας Νήσου Σαμοθράκης
  - Θέσεις προστασίας και ελλιμενισμού οχηματαγωγών στο λιμένα Θάσου και συμπλήρωση εσωτερικών έργων
- Έργα αερομεταφορών:
- Αναβάθμιση του Αερολιμένα «Δημόκριτος» στην Αλεξανδρούπολη
  - Αναβάθμιση του Αερολιμένα «Μ. Αλέξανδρος» στην Καβάλα
- Έργα Αστικής Συγκοινωνίας:
- Ανάπτυξη δικτύου σιδηροδρόμου προαστιακού τύπου μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων της Π-ΑΜΘ (Αλεξανδρούπολης – Ξάνθης – Κομοτηνής και Καβάλας – Δράμας
  - Δημιουργία δικτύων πρόσβασης (πεζοδρόμων & ποδηλατοδρόμων) σε αστικές περιοχές με υψηλή επισκεψιμότητα
  - Σχεδιασμός και υλοποίηση υποστηρικτικής υποδομής ποδηλάτων
  - Προώθηση αστικών μεταφορών με μαζικά μέσα μεταφοράς.

Στόχος της Περιφέρειας είναι να αναβαθμίσει τις μεταφορές στο σύνολο της, δίνοντας έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα μεταφορών. Έργα εθνικής κλίμακας θεωρούνται η ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού, η αναβάθμιση των λιμανιών και αερολιμένων της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της Περιφέρειας που την συνδέει με τις υπόλοιπες Περιφέρειες και με τα γειτονικά κράτη. Εκτός από αυτά, η Περιφέρεια προτείνει τοπικά έργα, όπως τοπικούς δρόμους, μικρότερα λιμάνια και αστικές συγκοινωνίες τα οποία συμβάλλουν στην γενικότερη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Όλα τα έργα συμβάλλουν στο να μετατρέψουν τις μεταφορές προσβάσιμες σε όλους τους ανθρώπους αλλά λόγω των περιορισμένων οικονομικών πόρων, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές, προτεραιότητα έχουν τα έργα που εντάσσονται στα βασικά και αναλυτικά δίκτυα και τα αστικά έργα που συμβάλλουν στην μείωση των εκπομπών βλαβερών αερίων.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Κεντρική Μακεδονία

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας διαθέτει σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό όλες τις μορφές μεταφορικών υποδομών για τοπικές, διατοπικές, διαπεριφερειακές και διεθνείς μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.

#### ➤ Οδικό δίκτυο:

1. Δύο μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι που οδηγούν σε βασικές πύλες της χώρας και ευνοούν τις διαπεριφερειακές συνδέσεις – ΠΑΘΕ και ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

#### ➤ Σιδηροδρομικό δίκτυο:

1. Διαθέτει ένα πυκνό πλέγμα σιδηροδρομικών υποδομών, το οποίο εκτείνεται συνεχώς και ευνοεί τη Θεσσαλονίκη ως κεντρικό σιδηροδρομικό κόμβο για διεθνείς και διαπεριφερειακές μεταφορές.
2. Προαστιακός σιδηρόδρομος μεταξύ Θεσσαλονίκης – Λάρισας, Θεσσαλονίκης – Βέροιας- Έδεσσας – Φλώρινας.

➤ Λιμενικές υποδομές: Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο στην χώρα και αποτελεί πύλη της χώρας και της βαλκανικής ενδοχώρας. Μαζί με τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης δημιουργούν το βόρειο λιμενικό σύνδεσμο της χώρας, με διεθνείς προεκτάσεις. Υπάρχουν όμως και λιμένες που εξυπηρετούν διάφορες ανάγκες όπως αλιευτικές και τουριστικές (π.χ. λιμάνια Νέας Μηχανιώνας, Νέων Μουδανιών, Λιτόχωρου κ.α.)

➤ Αερομεταφορές: Η περιοχή της περιφέρειας εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο Μακεδονίας, που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα στην Ελλάδα με πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού. Αυτή τη στιγμή βρίσκεται υπό κατασκευή η επέκταση ενός διαδρόμου ώστε να μπορεί φιλοξενεί αεροσκάφη μεγαλύτερου μεγέθους. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2013. Επίσης έχει προβλεφθεί η μελλοντική του σύνδεση του με το υπό κατασκευή Μετρό Θεσσαλονίκης.

Από το ΠΕΠ υλοποιούνται μέχρι στιγμής στην Περιφέρεια – μέσα στην Προγραμματική Περίοδο 2007-2013 – 16 οδικά έργα (819,8 Μετρο ) – εκ των οποίων τα 5 αφορούν σε αυτοκινητόδρομους (39,5 χλμ), τα υπόλοιπα οδικό δίκτυο κατώτερης τάξης (47 χλμ) και 1 έργο αφορά στη βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου (21χλμ).

Τα βασικά έργα που προτείνονται από την Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας είναι τα εξής:

- Οδικός άξονας Θεσσαλονίκης – Κιλκίς- Δοϊράνη, τμήμα Α/Κ Ασσήρου έως Α/Κ Ν. Σάντας
- Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια - Κασσάνδρεια του οδικού κυκλώματος Κασσάνδρας Ν. Χαλκιδικής
- Κατασκευή ανισόπεδου κόμβου Κ16 στη συμβολή ΠΑΘΕ και εσωτερικής περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης
- Οδικός άξονας Βέροια – Νάουσα – Σκύδρα, αποπεράτωση τμήματος Πατρίδα – Νάουσα
- Οδικός άξονας Θεσσαλονίκη - Κιλκίς – Δοϊράνη, τμήμα Α/Κ Μαυρονερίου – Είσοδος Κιλκίς
- Περιφερειακή Οδός Κατερίνης
- Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Ειδομένης, στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη (Β' φάση)
- Βελτίωση / Αναβάθμιση της Δυτικής Εσωτερικής Περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης από πέρας κόμβου Κ16 (Λαχαναγορά) έως κόμβο Κ5 (νοσοκομείο Παπαγεωργίου)

Δύο από τα έργα της Περιφέρειας αποτελούν κομμάτι των διευρωπαϊκών δικτύων (1. Κατασκευή ανισόπεδου κόμβου Κ16 στην συμβολή ΠΑΘΕ και εσωτερικής περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης, 2. Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Ειδομένης, στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη). Τα έργα αυτά αποτελούν προτεραιότητα σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές αφού συμβάλλουν στην ολοκλήρωση των ΔΕΔ-Μ. Τα υπόλοιπα έργα αφορούν τμήματα οδικών αξόνων, τα οποία καταλήγουν σε διευρωπαϊκά δίκτυα και εξυπηρετούν την επενδυτική προτεραιότητα «Σύνδεση με τα ΔΕΔ-Μ μέσω δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων».

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας δεν προτείνει συγκεκριμένες δράσεις αλλά ένα γενικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Δυτική Μακεδονία

Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, ευρισκόμενη στο βορειοδυτικό άκρο της χώρας μας, έχει την ιδιαιτερότητα να συνορεύει με δύο διαφορετικές χώρες. Η θέση της αυτή την καθιστά πύλη εισόδου της πατρίδας μας τόσο από τα βόρεια όσο και από τα δυτικά. Στην ενίσχυση του ρόλου της αυτού συμβάλλει και η Εγνατία Οδός που διέρχεται από την Περιφέρεια.

Σύμφωνα με την Περιφέρεια τα βασικά οδικά έργα που πρέπει να προωθηθούν είναι:

- Ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού, που διέρχονται από την Περιφέρεια (Σιάτιστα – Ιεροπηγή – Κρυσταλλοπηγή και Νίκη – Κοζάνη - Λάρισα)
- Σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Ε65 με την Εγνατία Οδός
- Οδικό τμήμα Γρεβενά – Όρια νομού Τρικάλων
- Διασταύρωση Πρεσπών – Άγιος Γερμανός

- Οδικό τμήμα Φλώρινα – Πισοδέρι – Αντάρτικο – διασταύρωση Κρυσταλλοπηγής – Χάνι Μπικίρι (δυτικός τουριστικός άξονας)
- Σήραγγα Κλεισούρας.

Η ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων ικανοποιεί την ευρωπαϊκή πολιτική για ολοκλήρωση των ΔΕΔ-Μ. Η σήραγγα Κλεισούρας, η σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Ε65 με την Εγνατία Οδό και το οδικό τμήμα Φλώρινα – Πισοδέρι αποτελούν έργα που συνδέουν διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα και συνεισφέρουν στην κατεύθυνση σύνδεσης δευτερευόντων κόμβων με τα ΔΕΔ-Μ. Τέλος, η Διασταύρωση Πρεσπών – Άγιος Γερμανός και το οδικό τμήμα Γρεβενά – Όρια νομού Τρικάλων αποσκοπούν στην αναβάθμιση της προσβασιμότητας τουριστικών περιοχών (Πρέσπες και χιονοδρομικό κέντρο της Βασιλίτσας αντίστοιχα). Η αναβάθμιση των προσβάσεων σε τουριστικές περιοχές, παρόλο που αποτελεί σημαντικό έργο για την τοπική οικονομία, δεν αποτελεί ευρωπαϊκή προτεραιότητα άμεσα. Παρόλα αυτά, το έργο Γρεβενά – Όρια νομού Τρικάλων μπορεί να θεωρηθεί σημαντικό και για την διασύνδεση της πόλης των Γρεβενών με την Δεσκάτη (δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στον νομό Γρεβενών). Ο σκοπός αυτός όμως μπορεί να ικανοποιηθεί με κατάλληλη χάραξη του έργου «Σύνδεση Ε65 με Εγνατία Οδό».

Επιπλέον προτάθηκαν δύο σιδηροδρομικά έργα σύνδεσης της Κοζάνης με Θεσσαλονίκη και Αθήνα:

- Επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη – Κοζάνη για μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω ηλεκτρικού σιδηροδρομικού δικτύου.
- Χάραξη σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων που θα ακολουθήσει την παλαιά χάραξη για Καλαμπάκα και θα συνδέεται με την κεντρική σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Αθήνα.

Για τις γραμμές αυτές θεωρείται ότι θα υποστηρίζονται από ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο, όπως αυτό περιγράφηκε στις προτάσεις της Περιφέρειας. Έτσι αναμένεται να αναβαθμιστεί το επιχειρηματικό περιβάλλον της περιοχής, να προετοιμαστούν οι συνθήκες δημιουργίας διαμετακομιστικών κέντρων που θα συμβάλλουν στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, ενώ θα μεγιστοποιηθεί η αποδοτικότητα των διατιθέμενων πόρων.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας.

## Ήπειρος

Στην Περιφέρεια της Ηπείρου βρίσκεται το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το οποίο αποτελεί σημαντική πύλη εισόδου/ εξόδου για την Ελλάδα καθώς ανταγωνίζεται τα λιμάνια της Αδριατικής, κυρίως για εμπορευματικούς λόγους. Για αυτό το λόγο, το λιμάνι πρέπει να είναι ελκυστικό και το βασικό στοιχείο για να επιτευχθεί αυτό είναι η επαρκής και αξιόπιστη συνδεσιμότητά του με τα άλλα υποσυστήματα και κυρίως τον σιδηρόδρομο. Όσο αφορά το οδικό κομμάτι, έχουν γίνει μεγάλα βήματα με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και την υπό κατασκευή Ιόνια Οδό. Τέλος, η Περιφέρεια προωθεί τις «πράσινες» μεταφορές δίνοντας έμφαση στη δημιουργία τραμ στην πόλη των Ιωαννίνων και στη γενικότερη βελτίωση των αστικών υποδομών για την ενίσχυση της πεζής κινητικότητας και της κινητικότητας με ποδήλατο.

Επιγραμματικά, οι προτάσεις της Περιφέρειας για την Ε' Προγραμματική Περίοδο περιελάμβαναν:

- Κατασκευή Δυτικού Άξονα από Ιωάννινα έως Αντίρριο (Ιόνια οδός)»

- Κατασκευή Αυτοκινητοδρόμου Δυτικής Ελλάδος (Ε65)»
- Κατασκευή οδού Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας
- Κατασκευή οδού Ηγουμενίτσας – Σαγιάδας
- Κατασκευή οδικού άξονα Ιωάννινα – Κακαβιά
- Παράκαμψη αρχαιολογικού χώρου Νικόπολης
- Βελτίωση τμήματος Ε.Ο. Ιωαννίνων – Αντιρρίου από Χ.Θ. 29+800 έως Χ.Θ. 30+500 (Περιοχή Τερόβου)
- Κατασκευή οδού Καλπάκι – Κόνιτσα
- Σύνδεση Ιόνιας οδού με Πράμαντα
- Ολοκλήρωση κατασκευής Λιμένα Ηγουμενίτσας
- Επέκταση κτιρίου αεροσταθμού, επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών, νέου συνδετήριου τροχοδρόμου, νέου οδικού δικτύου πρόσβασης στον Αερολιμένα και επέκταση διαμόρφωσης χώρων στάθμευσης οχημάτων στον Κρατικό Αερολιμένα Ιωαννίνων
- Σιδηροδρομική σύνδεση Ηπείρου
- Κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) στα Ιωάννινα
- Βελτίωση Κεντρικής οδού 49 Μαρτύρων και παρόδων αυτής στην ΠΕ1 Ηγουμενίτσας
- Διαμόρφωση τάφρου Αγίου Αντρέα στην Πρέβεζα
- Ανάπλαση οδών 21<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Καρυωτάκη – Εθνικής αντιστάσεων και κάθετων οδών στην Πρέβεζα
- Βελτίωση – ασφαλτόστρωση δρόμου Σκουληκαριά – Βελενζικό
- Ολοκλήρωση δρόμου Μηλιανά – Μεσόπυργος.

Οι περισσότερες από τις προτάσεις της Περιφέρειας συμβαδίζουν με τις Ευρωπαϊκές και Εθνικές Πολιτικές. Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας.

Προτείνεται η θέσπιση και λειτουργία συστήματος μεταφορών με υδροπλάνα στην ευρύτερη περιοχή Ηπείρου και Ιονίων Νήσων.

### Νησιά Ιονίου Πελάγους

Η Περιφέρεια χαρακτηρίζεται από το έντονο νησιωτικό της χαρακτήρα και οι περισσότερες προτεινόμενες δράσεις της συμπεριλαμβάνουν τα λιμάνια των νησιών της. Οι δύο βασικοί στόχοι της Περιφέρειας είναι:

- Συνθήκες ασφαλούς «εσωτερικής» χερσαίας σύνδεσης και διακίνησης (με κατά προτεραιότητα συνδέσεις στον αστικό ιστό, τις πύλες και τις απομακρυσμένες περιοχές).
- Ενδοπεριφερειακή κινητικότητα και ένταξη στον εθνικό και διεθνή περίγυρο, μέσα από τη λειτουργία ενός δικτύου λιμένων και εναέριων μεταφορών συνδεδεμένων με τα βασικά οδικά δίκτυα.

Τέλος, η Περιφέρεια εισάγει και την ανάγκη ανάπτυξης υδατοδρομίων για βελτίωση της εσωτερικής κινητικότητας, αποκλεισμού μικρών νησιών από δυσμενείς καιρικές συνθήκες και παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα του τουρισμού. Επιγραμματικά, οι ενδεικτικές προτάσεις υποδομών εθνικού επιπέδου εντός της Περιφέρειας για την νέα Προγραμματική Περίοδο είναι οι εξής:

- Λιμάνι Κέρκυρας (συμπληρώσεις – διαπλάτυνση προσήνεμου μόλου)
- Λιμάνι Αργοστολίου
- Λιμάνι Ζακύνθου (Προβλήτα Κρουαζιερόπλοιων – βελτιώσεις)
- Παράκαμψη πόλης Κέρκυρας
- Υπογειοποίηση τμήματος δρόμου έμπροσθεν του Αεροδρομίου της Κέρκυρας
- Οδός πρόσβασης στο αεροδρόμιο Κέρκυρας ( Τρία Γεφύρια – Βρυώνη)
- Υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας
- Οδός σύνδεσης Λευκάδας – Ακτίου
- Οδική σύνδεση Αργοστολίου – Αεροδρομίου (μέσω Κραναίας) - Πόρος
- Οδική σύνδεση Ζάκυνθος (Λιμάνι) – Αεροδρόμιο - Βασιλικό

Στόχος της Περιφέρειας είναι να δημιουργήσει ένα νοητό άξονα από το βορρά ως το νότο, αναβαθμίζοντας τις λιμενικές, αεροπορικές και οδικές υποδομές. Το λιμάνι της Κέρκυρας είναι το μοναδικό λιμάνι της Περιφέρειας που ανήκει στο διευρωπαϊκό θαλάσσιο δίκτυο, ενώ στο διευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών ανήκουν τα αεροδρόμια της Κέρκυρας, της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου. Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές, προτεραιότητα έχουν τα έργα που ανήκουν στα ΔΕΔ-Μ. Επιπλέον, η Περιφέρεια επιθυμεί την αναβάθμιση οδικών τμημάτων που συνδέουν επιβατικούς σταθμούς (λιμάνια, αεροδρόμια) μεταξύ τους ώστε να ευνοηθούν τόσο οι πολυτροπικές μετακινήσεις όσο και η εύκολη πρόσβαση προς την ενδοχώρα των νησιών. Τέλος, η παράκαμψη της πόλης της Κέρκυρας και η υπογειοποίηση του οδικού τμήματος έμπροσθεν του αεροδρομίου της Κέρκυρας είναι έργα που θα συνεισφέρουν στην αποσυμφόρηση του αστικού κέντρου και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας αντίστοιχα.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Θεσσαλία

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας ευρισκόμενη στο κέντρο της ηπειρωτικής χώρας διαθέτει τμήματα των οδικών και σιδηροδρομικών ΔΕΔ-Μ και σε σχέση με αυτά διαρθρώνονται οι κύριες προτάσεις έργων της. Οι προτάσεις αυτές στον τομέα των οδικών έργων αναφέρονται στην βελτίωση των παρακάτω αξόνων και συνδέσεων:

- Ολοκλήρωση ΠΑΘΕ
- Βελτίωση τμήματος ΠΑΘΕ – Βόλος
- Ολοκλήρωση οδικού άξονα Ε65
- Ολοκλήρωση οδικού άξονα Λάρισα – Τρίκαλα (ως διασύνδεση Ε65 με ΠΑΘΕ και λιμένα Βόλου)

- Σύνδεση αεροδρομίου Αγχιάλου με ΠΑΘΕ
- Βελτίωση οδικού άξονα Νίκη – Φλώρινα – Κοζάνη – Λάρισα – ΠΑΘΕ (εντός Θεσσαλίας)
- Σύνδεση λιμένα με αεροδρόμιο Σκιάθου
- Ολοκλήρωση οδικού άξονα Λάρισας – Καρδίτσας
- Τμήμα από Καρδίτσα έως Δέλτα (σύνδεση με Ε65)
- Συνδέσεις σε όμορες περιφέρειες, απομακρυσμένες περιοχές και νησιά.

Ειδικότερα, οι σχετικές προτεραιότητες (προτεινόμενες δράσεις) έχουν συνοπτικά δηλωθεί ως εξής:

- Εθνική οδός Λάρισα – Τρίκαλα (τμήμα Τερψιθέα – Ραχούλα Αμυγδαλέας)
- Σύνδεση πόλεων Καρδίτσας και Τρικάλων με ΠΑΘΕ
- Περιφερειακές οδοί (παρακάμψεις) Λάρισας (νότια και δυτικά: τμήματα Β' Γέφυρα Πηνειού – Γεωργική Σχολή, Α/Κ Καρδίτσας, Ι/Κ Φαρσάλων – Ε.Ο. Τρικάλων)
- Παράκαμψη Καρδίτσας (τμήματα Ι/Κ Αθηνών – Ι/Κ Αγ. Τριάδας, εξ. Αγιοπηγής – εξ. Μητρόπολης)
- Εθνική Οδός Λάρισα – Καρδίτσα (τμήματα Ι/Κ Μεσοράχης – Ι/Κ Ελευθερών, Δέλτα - Καρδίτσα και παράκαμψη Συκεώνα)
- Εθνική Οδός 15 (τμήμα Ι/Κ Οξύνειας – Ι/Κ Δεσκάτης)
- Εθνική Οδός Λάρισας – Βόλου (Α/Κ Σέσκλου)
- Βελτίωση Παλαιάς Εθνικής Οδού στην περιοχή της Λάρισας (επικαιροποίηση μελετών)
- Εθνική Οδός Τρίκαλα – Άρτα (τμήματα παράκαμψη Πύλης – Παλαιομονάστηρο και Γέφυρα Πηνειού – Περιφερειακός δακτύλιος Τρικάλων)
- Παραλιακός οδικός άξονας Θεσσαλίας (τμήμα Καμάρι / Κεραμίδι – Ρακοπόταμος)
- Εθνική Οδός Καρδίτσα – Καρπενήσι (Γέφυρα Μέγδοβα)
- Βελτίωση ΕΟ Ν. Μοναστήρι – Καρδίτσα (παρακάμψη Σοφάδων).

Στον τομέα των σιδηροδρομικών έργων έχουν καταγραφεί προτεραιότητες της περιφέρειας σχετικά με:

- Ηλεκτροκίνηση γραμμών Λάρισα – Βόλος και Παλαιοφάρσαλο – Καλαμπάκα
- Σύνδεση αεροδρομίου Αγχιάλου και λιμένα Βόλου με το δίκτυο
- Κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων στην ΠΑΘΕ/Π σε αστικές και υπεραστικές περιοχές.

Στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών ζητείται η κατασκευή εμπορευματικού κέντρου Θεσσαλίας ενώ τέλος στον τομέα των λιμενικών υποδομών κατετέθησαν προτάσεις για βελτιώσεις στους λιμένες Βόλου, Σκιάθου, Σκοπέλου και Αλοννήσου.

Επιπλέον προτάθηκαν δράσεις καθαρών αστικών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της Περιφέρειας.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με



τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Δυτική Ελλάδα

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση συνδέοντας την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο. Αποτελεί μία εκ των κυριότερων πυλών της χώρας, θεωρούμενη ως η Δυτική Πύλη της Ελλάδας προς την Αδριατική και την Δυτική Ευρώπη γενικότερα. Όσο αφορά τις υποδομές μεταφορών της Περιφέρειας, διαπιστώνει κανείς πως η στρατηγική ανάπτυξης των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων έχει οδηγήσει σε σημαντική βελτίωση του συνόλου των μεταφορικών υποδομών της Περιφέρειας, αν και υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης.

#### ➤ Οδικό δίκτυο:

Το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας είναι ιδιαίτερα εκτεταμένο και βελτιώνεται συνεχώς. Η κεντρική οδική αρτηρία που συνδέει την πόλη των Πατρών με την Αθήνα αποτελεί μέρος του βασικού εθνικού άξονα Π.Α.Θ.Ε και ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Σημαντικό είναι ότι η Περιφέρεια μελλοντικά τείνει να μετατραπεί σε σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών και περιοχή σύγκλισης των δύο εθνικών - διεθνών αξόνων ανάπτυξης: του υπάρχοντος Κεντρικού Αναπτυξιακού Άξονα (ΠΑΘΕ) που επεκτείνεται μέχρι την Καλαμάτα και του υπό υλοποίηση Δυτικού Άξονα. Μεταξύ των μεγάλων τεχνικών έργων που ολοκληρώθηκαν στην Περιφέρεια πρωτοστατεί το έργο της σύνδεσης του Ρίου - Αντίρριου μέσω της ομώνυμης κρεμαστής γέφυρας μήκους 2,5 χιλιομέτρων που συνδέει την Πελοπόννησο με την κυρίως ηπειρωτική χώρα.

#### ➤ Λιμενικές υποδομές:

Μέχρι σήμερα και με την αξιοποίηση κοινοτικών κονδυλίων έχουν γίνει σημαντικές παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού στα λιμάνια Πάτρας, Κυλλήνης και Αιγίου, αν και απαιτείται η περαιτέρω ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών στα ήδη υπάρχοντα λιμάνια της Περιφέρειας για την ενδυνάμωση των συνδυασμένων μεταφορών με σκοπό την επαρκή σύνδεση αυτών με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων καθώς και τη δημιουργία αναβαθμισμένων υποδομών και σύγχρονων μεθόδων διαχείρισης του μεταφορικού έργου. Επίσης, σημειώνεται ότι η περιφέρεια έχει σημαντικές δυνατότητες που μπορούν να αξιοποιηθούν καθώς υπάρχει μικρότερο λιμάνι (Αίγιο) για εμπορικές συναλλαγές και το λιμάνι του Κατακώλου που είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Μεσόγειο για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας.

Μία σειρά από σημαντικά αναπτυξιακά έργα που χρηματοδοτούνται κυρίως από την Ευρωπαϊκή Ένωση πρόκειται να αναβαθμίσουν ακόμα περισσότερο το ρόλο της Περιφέρειας στο νοτιοανατολικό άκρο του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και θα επηρεάσουν σημαντικά τον Περιφερειακό σχεδιασμό στο πλαίσιο της 5ης Προγραμματικής Περιόδου.

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τα βασικότερα έργα που προτείνει η Περιφέρεια:

- Αναβάθμιση αερολιμένα Αράξου
- Ολοκλήρωση οδικής σύνδεσης Ιόνιας Οδού με λιμένα Πλατυγιαλίου (μέσω σήραγγας Αγίου Ηλία)
- Ολοκλήρωση εθνικής οδού Κορίνθου – Πατρών
- Ολοκλήρωση εθνικής οδού Πατρών – Πύργου – Τσακώνας

- Ολοκλήρωση του οδικού άξονα εθνικής οδού Αρχαία Ολυμπία – Βυτίνα
- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικού άξονα Κιάτου – Ροδοδάφνης – Ρίου - Πατρών
- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικού άξονα Πατρών – Πύργου
- Ολοκλήρωση του οδικού άξονα Αμβρακία – Άκτιο
- Ολοκλήρωση του οδικού άξονα Αντιρρίου – Ιωαννίνων (Ιόνια Οδός)
- Σύνδεση παρα-Ιόνιας οδού (τμήμα Βόνιτσας – Ακτίου) με Λευκάδα
- Ολοκλήρωση νέου λιμανιού Πάτρας
- Ολοκλήρωση οδικής σύνδεσης νέου λιμανιού Πάτρας με περιμετρική οδό Πατρών
- Ολοκλήρωση οδικού άξονα Αγρίνιο – Καρπενήσι
- Ολοκλήρωση οδικού άξονα Πάτρας - Τρίπολης (111 ΕΟ)
- Αναβάθμιση αερολιμένα Ανδραβίδας
- Κατασκευή κόμβου σύνδεσης 111 ΕΟ με ευρεία παράκαμψη Πάτρας – κόμβος Κ7.

Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και τις επενδυτικές προτεραιότητες, τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας ανταποκρίνονται στο γενικότερο ευρωπαϊκό όραμα για ολοκλήρωση / αναβάθμιση των ΔΕΔ-Μ και την σύνδεση αυτών με κόμβους δευτερεύουσας και τριτεύουσας σημασίας.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας δεν προτείνει συγκεκριμένες δράσεις αλλά ένα γενικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

### Στερεά Ελλάδα

Κατά τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους κατασκευάστηκε μεγάλος αριθμός έργων, τα οποία αφορούν σε βελτίωση Εθνικών, Περιφερειακών και τοπικών οδών, σε επεκτάσεις και βελτιώσεις λιμανιών καθώς και σε εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών γραμμών.

Αναλυτικότερα, υλοποιήθηκαν και συνεχίζουν να υλοποιούνται δράσεις εθνικών, διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών οδικών αξόνων που διευκολύνουν την διάχυση των αναπτυξιακών ευκαιριών, την διασύνδεση του μεταφορικού δικτύου της Περιφέρειας με τους μεγάλους διευρωπαϊκούς και εθνικούς μεταφορικούς άξονες, τις διαπεριφερειακές ροές και μετακινήσεις ατόμων, προϊόντων και υπηρεσιών, τις συνδέσεις αστικών κέντρων αλλά και μικρότερων οικιστικών συνόλων, τις παρακάμψεις αστικών και τουριστικών κέντρων, τις συνδέσεις με λιμενικές υποδομές που εξυπηρετούν επιβατικές και εμπορευματικές κινήσεις. Επίσης, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, μέσω της βελτίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών των οδικών αξόνων που παρουσιάζουν σχετικά προβλήματα. Παράλληλα, εκσυγχρονίζονται οι λιμενικές υποδομές της Περιφέρειας, με στόχο την προώθηση συνδυασμένων μεταφορών. Τέλος, πραγματοποιήθηκε ένα έργο αναβάθμισης, βελτίωσης και ασφάλειας του τοπικού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο περιελάμβανε παρεμβάσεις ηλεκτροφωτισμού, σήμανσης καθώς και κατασκευή διαβάσεων πεζών – οχημάτων.

Τα βασικά προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας είναι τα εξής:

- Ολοκλήρωση οδικού άξονα ΠΑΘΕ

- Οδικός άξονας Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)
- Οδικός άξονας Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο
- Οδικός άξονας Άμφισσα – Λιδορίκι
- Οδικός άξονας Λαμία – Καρπενήσι – Αργίριο
- Οδικός άξονας Θήβα – Λειβαδιά – Λαμία
- Οδικός άξονας Λειβαδιά – Αράχοβα – Δελφοί – Άμφισσα
- Οδικός άξονας Λαμία – Μ.Μοναστήρι - όρια Ν. Φθιώτιδας/Καρδίτσας
- Βόρειος οδικός άξονας Εύβοιας (Χαλκίδα – Ιστιαία – Λ. Αιδηψού)
- Νότιος Οδικός άξονας Εύβοιας (Χαλκίδα – Λέπουρα – Κάρυστος)
- Ολοκλήρωση της κατασκευής της Σιδηροδρομική Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι - Δομοκός
- Βελτίωση – Επέκταση λιμανιού Στυλίδας.

Απαιτείται να γίνει σαφές ότι η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, όπως και ο ελληνικός χώρος γενικότερα, αντιμετωπίζουν πρόβλημα μειωμένης προσπελασιμότητας σε ευρωπαϊκό-διεθνές επίπεδο, που δεν είναι εύκολα αντιμετωπίσιμο για λόγους γεωγραφικούς. Σήμερα, το βασικό πλέγμα των διαπεριφερειακών αξόνων στην Περιφέρεια περιλαμβάνει τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ αλλά με υπό εξέλιξη ή προγραμματισμένα έργα για την ολοκλήρωσή του. Επιπλέον, η ολοκλήρωση του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου (ΒΔΟΔ) που προτείνει η Περιφέρεια, αποτελεί μονοσήμαντη επιλογή, διαμέσου της οποίας διασφαλίζονται βελτιωμένες συνθήκες πρόσβασης στις απομακρυσμένες ή και δυσπρόσιτες περιοχές και ζώνες, με στόχο την κατά το δυνατό βελτίωση της εξαιρετικά έντονης ανισορροπίας του Ελλαδικού χώρου ως προς την κατανομή του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων. Το πλέγμα των βασικών διαπεριφερειακών οδικών αξόνων, που έχει ήδη ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, και διέρχεται είτε από την περιφέρεια είτε σε εγγύτητα με αυτή, διαμορφώνει, ωστόσο, μια ριζικά διαφορετική δομή, σε σχέση με τον ΠΑΘΕ.

Γενικότερα στην περιφέρεια, πέρα από τα προβλήματα της υποδομής, παρατηρούνται διαρθρωτικές και λειτουργικές αδυναμίες καθώς και έλλειψη αποτελεσματικών μηχανισμών ένταξης του σιδηροδρομικού δικτύου στη μεταφορική αλυσίδα (εφαρμογές εφοδιαστικής-*logistics*-, συνδυασμός με διαμετακομιστικά ή εμπορευματικά κέντρα, αποτελεσματικός συνδυασμός με χερσαίες λιμενικές εγκαταστάσεις κλπ.) και η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (πολιτική που, για την εξυπηρέτηση κυρίως των εμπορευματικών μεταφορών, αποτελεί εκτεφρασμένη πολιτική ήδη από το 1992, ενώ το 1997 διατυπώθηκε η στρατηγική για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή). Συνεπώς, αποτελεί αναπτυξιακή ανάγκη για την Περιφέρεια η προώθηση συνδυασμένων μεταφορών, η σιδηροδρομική και οδική σύνδεση των λιμένων και η αναβάθμιση του υπάρχον σιδηροδρομικού δικτύου.

Το πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται έργα στα λιμάνια της Κύμης και της Χαλκίδας.

## Βόρειο Αιγαίο

Χαρακτηριστικό της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου είναι η μεγάλη απόσταση και των δέκα (10) κατοικημένων νησιών της από την ηπειρωτική χώρα και δη από το κεντρικό αεροδρόμιο και αντίστοιχα από το κεντρικό λιμάνι της χώρας. Η Περιφέρεια γειτνιάζει άμεσα με την Τουρκική Επικράτεια, ενώ παράλληλα οι αποστάσεις μεταξύ των νησιών της είναι στη μεγάλη τους πλειοψηφία σημαντικές.

Τα προαναφερόμενα μειονεκτήματα της Περιφέρειας δημιουργούν σημαντικές ανάγκες ανάπτυξης μεταφορικών υποδομών, κυρίως λιμενικών, αλλά και οδικών, προκειμένου να διαφοροποιηθεί το μεταφορικό πρότυπο των νησιών της. Το νέο μεταφορικό πρότυπο θα πρέπει να εξυπηρετεί την λειτουργική / παραγωγική διασύνδεση των νησιών και τη μείωση του μεταφορικού κόστους και χρόνου.

Τα έργα πρώτης προτεραιότητας που προτείνει η Περιφέρεια είναι τα εξής:

- Ισόπεδος οδικός κόμβος σύνδεσης οδού βόρειας παράκαμψης Μυτιλήνης με οδό Μυτιλήνης Θέρμης
- Βελτίωση δρόμου Αμπελικού-Σταυρού
- Βελτίωση τμημάτων επαρχιακής οδού Παπάδου - Πλωμαρίου (πλην Λαγκάδας)
- Κατασκευή οδού προσπέλασης προς ΧΥΤΑ ΛΕΣΒΟΥ με κόμβο συμβολής στην ΕΟ Μυτιλήνης - Καλλονής
- Βελτίωση Επαρχιακής Οδού Θέρμης – Μανταμάδου
- Βελτίωση επαρχιακής οδού Μυτιλήνης – Λουτρών - Κουντουρουδίας
- Μελέτης βελτίωσης οδού Κόρνου – Διασταύρωσης Σαρδών ΧΥΤΑ ΛΗΜΝΟΥ
- Βελτίωση επαρχιακής οδού Κώμης – Αγ. Παρασκευής μετά παρακάμψεων οικισμών
- Υπήνεμος μώλος και κτιριακές εγκαταστάσεις λιμένα Μύρινας
- Κατασκευή ισόπεδου κόμβου στη διακλάδωση 73<sup>ης</sup> ΕΟ με οδό προς Αφαλώνα
- Παράκαμψη οικισμού Θανούς
- Λιμενικά έργα Φούρνων
- Παράκαμψη Πυθαγορείου Χώρας
- Δρόμος Στέλι – Φραντάτο Ράχες Ικαρίας
- Παράκαμψη Παλαιοκάστρου
- Παράκαμψη Καρλοβασίου
- Δρόμος Νεχώρι – Καλλιμασιά – Παράκαμψη Καλλιμασιάς
- Δρόμος Παράκαμψης Ζυφιά – Χαλκειούς και Αγ. Γεωργίου / Παράκαμψη Χαλκειούς
- Μετατόπιση παραλιακής οδού Χίου – Θυμιανών στην περιοχή του κρατικού αερολιμένα.

Τα έργα δεύτερης προτεραιότητας που προτείνει η Περιφέρεια είναι τα εξής:

- Λιμάνι Σάμου – Βελτίωση λιμενικών υποδομών
- Τουριστικό αγκυροβόλιο Βαθέως Σάμου
- Δρόμος Αγ. Ειρήνη - Μυτιληνιοί

- Λιμενικό έργο Αγ. Ισιδώρου Δρακαίων Σάμου
- Βελτίωση δρόμου Χώρας – Κουμαραδαίων
- Βελτίωση δρόμου Κουμαίικα - Πύργος
- Βελτίωση δρόμου αεροδρόμιο Σάμου – Ηραίο
- Επέκταση προσήνεμου μώλου και κατασκευή αντιπροσαμμωτικού μώλου λιμένα Μαραθόκαμπτου Σάμου
- Ολοκλήρωση οδικού τμήματος παράκαμψης Μαραθόκαμπτου
- Παράκαμψη κάμπτου Μαραθόκαμπτου
- Δρόμος Περδίκι- αεροδρόμιο Ικαρίας
- Δρόμος παράκαμψης Φούρνων
- Δρόμος Καρκινάγρι – Μαγγανίτης
- Παράκαμψη Αρμενιστή
- Παράκαμψη Πλαγιάς
- Βελτίωση λιμενικών υποδομών λιμένα Αγ. Κηρύκου
- Κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων νέου λιμένα Χίου Α' και Β' φάση
- Κατασκευή κτιριακών υποδομών λιμένα Μεστών
- Δημιουργία δεύτερης εξόδου οικισμού Συκιάδας.

Η Περιφέρεια δίνει μεγάλη έμφαση στις οδικές και λιμενικές μεταφορές. Τα έργα της αποσκοπούν στην αναβάθμιση του οδικού δικτύου, στις παρακάμψεις μεγάλων οικισμών, στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων με επιβατικούς σταθμούς (λιμάνια, αεροδρόμια) που αποτελούν πύλες εισόδου – εξόδου των νησιών και στην αναβάθμιση των υπαρχόντων λιμανιών και κατασκευή νέων. Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και τις αντίστοιχες επενδυτικές προτεραιότητες, προτεραιότητα έχουν τα έργα που βελτιώνουν ή ολοκληρώνουν τα ΔΕΔ-Μ (π.χ. λιμάνι Σάμου) και οι οδικές συνδέσεις που αποσκοπούν στη σύνδεσή τους.

Σημαντικούς στόχους αποτελούν για την περιφέρεια η άμβλυση των συνθηκών απομόνωσης λόγω της νησιωτικότητας και η βελτίωση της διασύνδεσης των νησιών ενδοπεριφερειακά και με την ενδοχώρα, καθώς και η βελτίωση των συνδέσεων αξιόλογων τουριστικών ή άλλων προορισμών.

### Πελοπόννησος

Οι περισσότεροι και οι κυριότεροι φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι ευρίσκονται στις εσωτερικές ζώνες της Περιφέρειας, ιδιαίτερα εκείνοι που προσφέρονται για νέα είδη τουρισμού, ενώ η παραγωγική γεωργική γη και τα ιδιαίτερης ποιότητας αγροτικά προϊόντα κατά κύριο λόγο ευρίσκονται στις εσωτερικές ζώνες της Περιφέρειας. Ως εκ τούτου, δημιουργείται η ανάγκη για ένα αξιόπιστο και ασφαλές οδικό δίκτυο, το οποίο θα συνδέει τις εσωτερικές ζώνες της Περιφέρειας με τους μεγάλους οδικούς άξονες και κατ' ακολουθία με τις πύλες εισόδου – εξόδου από και προς τα διεθνή εμπορικά και οικονομικά κέντρα, στο πλαίσιο μιας ενιαίας περιφερειακής στρατηγικής μεταφορών, που θα καλύπτει τόσο τις αστικές, όσο και τις αγροτικές περιοχές, με την αξιοποίηση όλων των μεταφορικών μέσων.

Όσον αφορά στις λιμενικές υποδομές, με δεδομένη τη γεωγραφική θέση της Περιφέρειας, τον παράκτιο χαρακτήρα της και τον τουριστικό αναπτυξιακό της προσανατολισμό, είναι αναγκαίες παρεμβάσεις για επέκταση και αναβάθμιση / εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων (έξυπνα λιμάνια), κυρίως σε βασικά επιβατικά λιμάνια, προκειμένου να υπάρξει δυνατότητα προσέγγισης νέας τεχνολογίας και ικανού μεγέθους επιβατηγών πλοίων, ή / και εμπορικών πλοίων για την ασφαλή και οικονομική μετακίνηση επιβατών, τουριστών και εμπορευμάτων.

Στα ερωτηματολόγια της Περιφέρειας περιλαμβάνονται 4 οδικά έργα, τα οποία δεν αποτελούν προτεραιότητα σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές πολιτικές, επειδή δεν ανήκουν στα ΔΕΔ-Μ. Παρόλα αυτά έχουν σημαντική τοπική σημασία και ενισχύουν την προσπελασιμότητα της Περιφέρειας. Οι προτεινόμενοι οδικοί άξονες είναι οι εξής:

- Κιβερλί – Λεωνίδιο
- Αλμυρή – Επίδαυρος
- Γύθειο – Αρεόπολη
- Αρκαδικό – Αγία Ελεούσα – Ναύπλιο.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί μερικώς με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται έργα υποδομής του αεροδρομίου της Τρίπολης και δημιουργίας εμπορευματικών κέντρων στο Άργος και στην Καλαμάτα.

### Νότιο Αιγαίο

Μεγάλος αριθμός νησιών της Περιφέρειας βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το μητροπολιτικό κέντρο της Ελλάδας, όπου είναι και το διεθνές αεροδρόμιο και το κεντρικό λιμάνι της. Επιπλέον, αρκετά νησιά της Περιφέρειας βρίσκονται μακριά από την έδρα / διοικητικό κέντρο της και οι αποστάσεις μεταξύ των νησιών είναι σε πολλές περιπτώσεις μεγάλες. Αυτά τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και οι έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες, προσδίδουν στην Περιφέρεια ένα ιδιόμορφο αναπτυξιακό χαρακτήρα.

Η Περιφέρεια επίσης χαρακτηρίζεται από πολύ έντονο τουρισμό και εποχικότητα ζήτησης μετακινήσεων. Το γεγονός αυτό κάνει την ανάγκη για αναβάθμιση των λιμένων, των αεροδρομίων και των οδικών δικτύων στα νησιά πολύ έντονη αφού μια εύκολη μετακίνηση προς κάποιο νησί ή ακόμα και μετεπιβίβαση σε κάποιο νησί προδιαθέτει αύξηση του τουρισμού.

Προτεινόμενα έργα προτεραιότητας από την Περιφέρεια είναι τα εξής:

- Κρατικός αερολιμένας Κω
- Κρατικός αερολιμένας Σαντορίνης
- Κρατικός αερολιμένας Μυκόνου
- Κρατικός αερολιμένας Πάρου
- Κρατικός αερολιμένας Ρόδου
- Κρατικός αερολιμένας Αστυπάλαιας
- Κρατικός αερολιμένας Καρπάθου
- Κρατικός αερολιμένας Κάσου

- Κρατικός αερολιμένας Καστελόριζου
- Κρατικός αερολιμένας Μήλου
- Κρατικός αερολιμένας Νάξου
- Κατασκευή Αποβάθρας Ε/Γ-Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου
- Κατασκευή επιβατικού σταθμού και λοιπών χερσαίων έργων βελτίωσης της λειτουργίας του λιμένα Ακαντιάς Ρόδου.
- Νέος Λιμένας Θήρας
- Έργα Α' φάσης νέου λιμένα Πάρου
- Κατασκευή νέου λιμένα και ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων και χερσαίων υποδομών στη λιμενολεκάνη του Λ. Ερμούπολης
- Κατασκευή νέων αιθουσών αναμονής επιβατών και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου κεντρικού λιμένος Παροικιάς
- Αναβάθμιση υποδομών και βελτίωση εγκαταστάσεων Παλαιού Λιμένα Μυκόνου.
- Βελτίωση λιμανιού Πηγαδιών Καρπάθου
- Βελτίωση λιμένα Νάξου
- Επέκταση Δυτικού Προβλήτα λιμένα Τήνου
- Έργο λιμένα Γαυρίου Άνδρου
- Λιμενικά έργα Ίου
- Κατασκευή λιμενικών έργων Καμαρών Σίφνου
- Κατασκευή νέου λιμένα Σχοινούσας
- Επέκταση προβλήτα στο λιμάνι Φολεγάνδρου
- Κατασκευή λιμενικού έργου στην περιοχή Πολλωνίων Μήλου
- Περιμετρική οδός πόλεως Ρόδου
- Οδός σύνδεσης πόλης Ρόδου με αεροδρόμιο (Μεσογειακή χάραξη)
- Κατασκευή Περιφερειακού δρόμου από λιμένα έως περιοχή νοσοκομείου Καλύμνου
- Κατασκευή νέας γέφυρας κρεμαστής Ν. Ρόδου
- Κατασκευή οδικού δικτύου Αεροδρόμιο - Φηρά - Βουρβούλο - Οία ν. Θήρας

Από την περιφέρεια προτείνονται κυρίως έργα που αναβαθμίζουν και ολοκληρώνουν τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ενισχύουν την προσπελασιμότητα νησιών που δεν ανήκουν στο διευρωπαϊκό θαλάσσιο δίκτυο και προωθούν τις συνδυασμένες μεταφορές. Οι προτάσεις της Περιφέρειας συμβαδίζουν με τις εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές απλά πρέπει να δοθεί σειρά προτεραιότητας και σημαντικό ρόλο σε αυτό θα παίξει ο βαθμός ωριμότητας του κάθε έργου.

### Κρήτη

Η Περιφέρεια διαθέτει σημαντικές υποδομές μεταφορών, καθώς οι παρεμβάσεις για την άρση των εμποδίων προσπελασιμότητας ήταν ιδιαίτερα αυξημένες λόγω του νησιωτικού

χαρακτήρα της Περιφέρειας (λιμάνια, αεροδρόμια), της ανάγκης βελτίωσης πρόσβασης και συνθηκών ασφαλείας του βασικού οδικού δικτύου στη βόρεια ακτή (Βόρειος Οδικός Άξονας/ΒΟΑΚ) και της μειωμένης δυνατότητας πρόσβασης από το χωρικό σύστημα του νότιου τμήματός της προς τον άξονα της βόρεια ακτής (Νότιος Οδικός Άξονας/ΝΟΑΚ και Κάθετοι Άξονες). Οι επενδύσεις στα λιμάνια έχουν βελτιώσει τη δυναμικότητά τους σε κίνηση επιβατών και εμπορευματικών μεταφορών, απομένει όμως να προσδιοριστεί ο εξειδικευμένος ρόλος των λιμανιών και να διασφαλιστούν εκείνες οι συμπληρωματικές υποδομές που θα ενισχύσουν τους δυο ισχυρούς τομείς της οικονομίας (τουρισμός/ κρουαζιέρα και αγροτική οικονομία/ εξαγωγή νωπών κηπευτικών).

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας της Κρήτης είναι:

- βελτίωση πρόσβασης και συνθηκών ασφαλείας του βασικού διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (ΔΔΜΕ) στην βόρεια ακτή (Βόρειος Οδικός Άξονας / ΒΟΑΚ)
- συμπλήρωση, αναβάθμιση βασικού διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (ΔΔΜΕ), από το χωρικό σύστημα του νότιου τμήματος προς τον άξονα της βόρειας ακτής (Νότιος Οδικός Άξονας / ΝΟΑΚ και Κάθετοι Άξονες στα όρια των Περιφερειακών Ενοτήτων Ηρακλείου και Λασιθίου)
- συμπλήρωση, αναβάθμιση των τμημάτων του οδικού δικτύου (εθνικού, επαρχιακού), που διευκολύνουν τη σύνδεση (α) ζωνών με έντονη αγροτική δραστηριότητα (περιοχές παραγωγής γεωργικών – κτηνοτροφικών προϊόντων, ή περιοχές με υποδομές εκφόρτωσης αλιευτικών προϊόντων ή και αλιευτικά καταφύγια), (β) ζωνών με έντονη τουριστική ανάπτυξη, καθώς και με ιδιαίτερα στοιχεία του ιστορικού και φυσικού περιβάλλοντος με το ΔΔΜΕ και τους Διευρωπαϊκούς κόμβους .
- συμπλήρωση, αναβάθμιση του δημοτικού οδικού δικτύου, με έμφαση στα τμήματα που ενισχύουν την εσωτερική συνοχή (άρση απομόνωσης) των νέων Δήμων μετά την εφαρμογή του Προγράμματος Καλλικράτης
- δράσεις που συντείνουν στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις, όπως:
  - η αναμόρφωση του συστήματος των μέσων μαζικής μεταφοράς με στόχο τη μείωση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων (αναδιοργάνωση δρομολογίων και οχήματα φιλικά στο περιβάλλον, με προτεραιότητα στα ιστορικά κέντρα των πόλεων)
  - ενίσχυση του Δικτύου Ποδηλατοδρόμων
  - στήριξη της κινητικότητας των Πεζών Πολιτών (δίκτυα πεζοδιαδρομών με πεζοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων).

Η Περιφέρεια δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις οδικές μεταφορές για ενίσχυση της προσπελασιμότητας των περιοχών της και αναβάθμιση των συνθηκών μετακίνησης τουριστών και προϊόντων. Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και τις επενδυτικές προτεραιότητες, οι προτάσεις της Περιφέρειας συμβάλλουν στο γενικότερο ευρωπαϊκό όραμα με μικρή εξαίρεση την αναβάθμιση του δημοτικού οδικού δικτύου που αποτελεί επένδυση μη υψίστης προτεραιότητας.

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσύστημα των μεταφορών.



## Αττική

Με βάση τις συναντήσεις συνεργασίας που πραγματοποιήθηκαν στις 11-12/02/2014 ανάμεσα στους φορείς προετοιμασίας των Τομεακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της Περιόδου 2014-2020 και στους αρμόδιους για την προετοιμασία των Περιφερειακών ΕΠ φορείς, τα έργα που θα προωθηθούν κατά προτεραιότητα προς υλοποίηση στην Αττική, κατά την Ε΄ Προγραμματική Περίοδο περιλαμβάνουν:

- ολοκλήρωση της επέκτασης της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ Αθήνας στο τμήμα Χαϊδάρι – Πειραιάς (έργο phasing)
- το έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου στο τμήμα Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες (έργο phasing)
- την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου ΠΑΘΕ/Π στο τμήμα ΣΚΑ – Οινόη
- την υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα ΣΣ Αθηνών - Τρεις Γέφυρες
- την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου από τον κόμβο Κορωπίου έως το λιμάνι του Λαυρίου
- την ολοκλήρωση της επέκτασης του ΤΡΑΜ στον Πειραιά (έργο phasing)
- την κατασκευή πεζογεφυρών σε βασικούς άξονες του Λεκανοπεδίου Αττικής
- έργα στο λιμάνι του Πειραιά (κατασκευή σταθμού κρουαζιερόπλοιων).

Ζητήθηκε επίσης να εξεταστεί, με βάση τη σχετική σκοπιμότητα, η υλοποίηση των έργων:

- κατασκευή τριών Α/Κ στην ευρύτερη περιοχή Σκαραμαγκά και ολοκλήρωση τμήματος Λ. Αιγάλεω για σύνδεσή της με την ΠΕΟ Αθηνών Κορίνθου
- αναβάθμιση / βελτίωση της ΠΕΟ Ελευσίνας (Μάνδρα) – Θήβα στο τμήμα από χ.θ. 0+000 έως χ.θ. 17+700
- μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και εκμετάλλευση & του έργου: «Οδικός Άξονας Ελευσίνα - Θήβα – Υλίκη».

Οι προτεινόμενες για την περιφέρεια παρεμβάσεις, βρίσκονται σε συμφωνία με το περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού. Η σύγκριση των προτάσεων της Περιφέρειας με τα περιεχόμενα του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας καταδεικνύει ότι οι προτάσεις της αποτελούν υποσύνολο των περιλαμβανομένων στο Ρυθμιστικό Σχέδιο.

***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: Στοιχεία Προτεινόμενων Έργων ΣΠΕΜ***

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: Έργα Τριετίας – Λοιπά Έργα**