



The Hellenic Republic



Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

TA2017028 GR GRS

Σύνοψη Εθνικού Στρατηγικού Σχέδιου Μεταφορών

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2019



Περιεχόμενα

Κεφάλαιο 1 - Εισαγωγή	3
1.1 Γενικά	3
1.2 Πού βρισκόμαστε	3
1.3 Προσδιορισμός Μέτρων	4
1.4 Αξιολόγηση Μέτρων	4
1.5 Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Σεναρίων	5
Κεφάλαιο 2 – Προτεινόμενο Σενάριο	8
Κεφάλαιο 3 – Αναμενόμενα Αποτελέσματα	17
Παράρτημα Ι – Πλήρης Κατάλογος Μέτρων	20
Παράρτημα ΙΙ – Αναλυτική Περιγραφή Επιλεγμένων Μέτρων	24
Παράρτημα ΙΙΙ – Σύνοψη Μέτρων ανά Πυλώνα του ΕΣΣΜ	62

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 4-1: Οδικές μεταφορές – Ημερήσια εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης (2037)	17
Πίνακας 4-2: Σιδηροδρομικές και οδικές (λεωφορεία) επιβατικές μεταφορές – Οφέλη χρόνου μετακίνησης επιβατών ανά ημέρα (2037)	18
Πίνακας 4-3: Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές – Οφέλη χρόνου μετακίνησης φορτίων ανά ημέρα (2037)	18
Πίνακας 4-4: Οδικές μεταφορές - Εξοικονόμηση οχηματοχιλιομέτρων και λειτουργικού κόστους ανά ημέρα (2037)	18

Ευρετήριο Σχημάτων

Σχήμα 3-1: Προτεινόμενοι πυλώνες μέτρων του ΕΣΣΜ	8
Σχήμα 3-2: Επενδύσεις υποδομών για το Προτεινόμενο Σενάριο του ΕΣΣΜ (2037).....	16

Κεφάλαιο 1 - Εισαγωγή

1.1 Γενικά

Στο ευρύτερο πλαίσιο του προγράμματος «Σχέδιο Τεχνικής Συνεργασίας για τη Στήριξη Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων» υπό την άμεση διαχείριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Υπηρεσία Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων (SRSS) έχει συμφωνήσει ότι η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) μπορεί να παράσχει υποστήριξη στην ανάπτυξη ενός Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για την Ελλάδα. Ο σχετικός διαγωνισμός προκηρύχθηκε την άνοιξη του 2017 στο πλαίσιο συμφωνίας-πλασιού για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (EIBAS Lot 3). Μετά την ανάθεση και υπογραφή της σύμβασης με τη Σύμπραξη της οποίας ηγείται η Egis International τον Απρίλιο του 2017, το έργο ξεκίνησε στις 15/05/2017 και η εναρκτήρια συνάντηση πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα στις 19 Μαΐου 2017. Η συνολική διάρκεια της μελέτης ορίζεται σε 22 μήνες, ενώ τελικός δικαιούχος του έργου είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΥΜΕ).

Ο πρωταρχικός στόχος του Έργου είναι να αποτελέσει τη βάση για βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η οποία θα συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα του τομέα μεταφορών της χώρας. Το έργο περιλαμβάνει δύο βασικές συνιστώσες:

- Μέρος Α: Ανάπτυξη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (ΕΣΣΜ) και Μοντέλου Μετακινήσεων
- Μέρος Β: Υποστήριξη για τη δημιουργία Μονάδας Στρατηγικού Σχεδιασμού (ΜΟΣΣ).

Σύμφωνα με τη Συγγραφή Υποχρεώσεων, το Μέρος Α περιλαμβάνει τις εξής δραστηριότητες:

- Δραστηριότητα 1 - Έναρξη
- Δραστηριότητα 2 - Συλλογή στοιχείων / Έρευνες πεδίου
- Δραστηριότητα 3 - Προετοιμασία ενός Εθνικού Μοντέλου Μετακινήσεων
- Δραστηριότητα 4 - Ανάλυση προβλημάτων
- Δραστηριότητα 5 - Δημιουργία προτάσεων
- Δραστηριότητα 6 - Δημιουργία, Αξιολόγηση και Βελτιστοποίηση Σεναρίων
- Δραστηριότητα 7 - Προετοιμασία του προσχέδιου του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών
- Δραστηριότητα 8 - Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και οριστικοποίηση ΕΣΣΜ
- Δραστηριότητα 9 – Ορισμός και Προγραμματισμός Υλοποίησης Έργων.

Το Μέρος Β περιλαμβάνει τις εξής δραστηριότητες:

- Δραστηριότητα 10 - Αναγνώριση Υφιστάμενης Κατάστασης – Προτάσεις για τη Δημιουργία ΜΟΣΣ
- Δραστηριότητα 11 – Ανάπτυξη Δομής και Δραστηριοτήτων της ΜΟΣΣ
- Δραστηριότητα 12 – Εκπαίδευση κατά την εργασία.

1.2 Πού βρισκόμαστε

Μέχρι το τέλος του Ιανουαρίου 2019, η Ομάδα Μελέτης ολοκλήρωσε τις Δραστηριότητες 1 έως 8 του Μέρους Α και τη Δραστηριότητα 10 του Μέρους Β. Ο Σύμβουλος έχει υποβάλλει την αντίστοιχη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) στο Υπουργείο Περιβάλλοντος για διαβούλευση και συνεχίζει την εκπαίδευση των μελών της ΜΟΣΣ στο πλαίσιο των Δραστηριοτήτων 11 και 12 (Μέρος Β).

Το ΕΣΣΜ θα οριστικοποιηθεί μετά την έγκριση της ΣΜΠΕ και θα ενσωματώνει όλες τις απαιτούμενες παρατηρήσεις και προσθήκες.

Σε αυτό το τεύχος παρουσιάζεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη και αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων και σεναρίων, καθώς και το επιλεγμένο σενάριο.

1.3 Προσδιορισμός Μέτρων

Βασικοί στόχοι των μέτρων είναι η επίτευξη των Στρατηγικών Στόχων (ΣΣ) που τέθηκαν στη Συγγραφή Υποχρεώσεων και των Επιχειρησιακών Στόχων που ορίστηκαν στην Έκθεση Εντοπισμού και Ανάλυσης Προβλημάτων, καθώς και η επίλυση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν στην εν λόγω έκθεση. Πιο συγκεκριμένα, εντοπίστηκαν μέτρα με βάση:

- τα αποτελέσματα της φάσης της Ανάλυσης Προβλημάτων, συμπεριλαμβανομένων των προτάσεων από ενδιαφερομένους φορείς (μέσω συναντήσεων/ συνεντεύξεων),
- την επισκόπηση σχετικών εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων (όπως η Εθνική Αναπτυξιακή Στρατηγική, το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Εφοδιαστική),
- τα αποτελέσματα του Εθνικού Μοντέλου Πολυτροπικών Μετακινήσεων (που υποδεικνύει τα σημεία συμφόρησης υποδομών),
- την τεχνογνωσία και εξειδίκευση της ομάδας του Συμβούλου.

Λαμβάνονται υπόψη τρεις ευρύτερες κατηγορίες μέτρων:

- Μέτρα Υποδομών,
- Θεσμικά Μέτρα (συμπεριλαμβανομένων οργανωτικών, χρηματοδοτικών, νομοθετικών),
- Επιχειρησιακά Μέτρα.

Οι τελευταίες δύο κατηγορίες κατατάσσονται στα αποκαλούμενα «ήπια μέτρα».

Τα μέτρα υποδομών προσδιορίζονται μέσω ενδεικτικής τεχνικής περιγραφής των κύριων λειτουργικών χαρακτηριστικών τους (τύπος διατομής/ χωρητικότητα κ.λπ.) για τους σκοπούς της προσομοίωσης στο μοντέλο μετακινήσεων αλλά και της εκτίμησης του προϋπολογισμού τους. Η εκτίμηση ενδεικτικού κόστους βασίζεται στην εμπειρία της τεχνικής ομάδας και σε συναφείς προηγούμενες μελέτες. Επισημαίνεται ότι ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση επιλογών είναι απαραίτητη για κάθε μέτρο προκειμένου να καθοριστούν οι οριστικές τεχνικοοικονομικές προδιαγραφές τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν εντοπιστεί εναλλακτικά ή/και συμπληρωματικά μέτρα που εντάσσονται σε πιο εξειδικευμένες ή περιφερειακές πρωτοβουλίες, έτσι ώστε ένα πλήρες φάσμα όλων των πιθανών λύσεων να αντιστοιχηθεί και αξιολογηθεί έναντι των στρατηγικών και επιχειρησιακών στόχων.

Το Παράρτημα Ι περιέχει τον πλήρη κατάλογο όλων των μέτρων που εντοπίστηκαν και αξιολογήθηκαν σε αυτό το στάδιο.

1.4 Αξιολόγηση Μέτρων

Στρατηγικοί Στόχοι (High-Level Objectives) είναι οι πρωταρχικοί στόχοι που συνδέουν έναν τομεακό σχεδιασμό, στη συγκεκριμένη περίπτωση των μεταφορών, με την αντίστοιχη διάσταση εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής. Οι στόχοι αυτοί καθοδηγούν την τομεακή πολιτική ενσωματώνοντας κατά την εκπόνησή της τα βασικά κοινωνικοπολιτικά ζητήματα, σε μία προσπάθεια να βρεθεί ισορροπία μεταξύ τους.

Σύμφωνα με τη Συγγραφή Υποχρεώσεων της μελέτης, προτείνονται οι παρακάτω πέντε Στρατηγικοί Στόχοι για το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας:

- ΣΣ1: Προώθηση Οικονομικής Ανάπτυξης και Αποδοτικότητας
- ΣΣ2: Ενίσχυση Περιφερειακής και Διεθνούς Συνδεσιμότητας
- ΣΣ3: Διασφάλιση Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας

- ΣΣ4: Ενίσχυση Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης Πολιτών
- ΣΣ5: Διασφάλιση Ασφάλειας και Προστασίας.

Ο πρώτος έλεγχος των μέτρων πραγματοποιήθηκε σε διάφορα στάδια ανάλογα με την κατηγορία τους:

- Για τα Ήπια Μέτρα:
 - Διεξήχθησαν συναντήσεις διαβούλευσης με εκπροσώπους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της ΕΤΕπ/ JASPERS και άλλων εμπλεκόμενων φορέων του τομέα μεταφορών για να διερευνηθεί η άποψή τους για τις αρχικές προτάσεις του Συμβούλου.
 - Με βάση αυτές, τα μέτρα βελτιώθηκαν περαιτέρω και δημιουργήθηκε ένας αναλυτικός κατάλογος ήπιων μέτρων που προτείνεται ιδανικά να εφαρμοστούν σε όλα τα σενάρια.
 - Τέλος, ολοκληρώθηκε η διαδικασία διαλογής για να εντοπιστούν τα μέτρα που προτείνεται να εφαρμοστούν με την υψηλότερη προτεραιότητα, τα αποκαλούμενα ως «αναγκαία μέτρα».
- Για τα Μέτρα Υποδομών:
 - Ιδέες και προτάσεις προέκυψαν μέσα από το στάδιο της ανάλυσης προβλημάτων, σε συνδυασμό με ευρήματα του μοντέλου μετακινήσεων όσον αφορά σημεία συμφόρησης του δικτύου, την τεχνογνωσία του Συμβούλου, καθώς και τη διαβούλευση με ενδιαφερόμενα μέρη και άλλες πηγές.
 - Για όλα αυτά τα μέτρα, πραγματοποιήθηκε ένας πρώτος έλεγχος έναντι των Στρατηγικών Στόχων για να εκτιμηθεί ο αντίκτυπός τους.
 - Ιδιαίτερα για τα μέτρα με σημαντικό κόστος και αμφίσημο αντίκτυπο (14 σημαντικά έργα υποδομών), διεξήχθη εκτενέστερη αξιολόγηση των επιπτώσεών τους προκειμένου να αποφασιστεί αν θα συμπεριληφθούν ή όχι στο επόμενο βήμα ανάπτυξης σεναρίων.

Μετά τον πρώτο έλεγχο των μέτρων, τα γενικά χαρακτηριστικά κάθε μέτρου περιγράφονται στο αντίστοιχο Τεχνικό Δελτίο, με αναφορά στην περιοχή/ τοποθεσία εφαρμογής του, την προτεινόμενη περίοδο σταδιακής υλοποίησης, τα αναμενόμενα αποτελέσματα, τους εμπλεκόμενους φορείς (επικεφαλής και λοιπούς), τον προϋπολογισμό τους εφόσον μπορεί να εκτιμηθεί, κ.λπ. Όπου θεωρείται σχετικό, προτείνονται υποχρεωτικές ή/και συμπληρωματικές δράσεις που πρέπει να υλοποιηθούν για την επιτυχή υλοποίηση κάθε μέτρου.

1.5 Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Σεναρίων

Τα μέτρα που προκρίθηκαν από την παραπάνω διαδικασία αξιολόγησης έναντι των ΣΣ συνδυάζονται μέσω διαφορετικών προσεγγίσεων προκειμένου να αναπτυχθούν τα εναλλακτικά σενάρια. Κάθε σενάριο αποτελείται από δύο δέσμες μέτρων υποδομών, οργανωτικών και επιχειρησιακών: η πρώτη δέσμη για υλοποίηση κατά την περίοδο 2018-2027 (μεσοπρόθεσμος ορίζοντας), ενώ η δεύτερη δέσμη κατά την περίοδο 2028-2037 (μακροπρόθεσμος ορίζοντας).

Η λογική πίσω από τη δημιουργία κάθε σεναρίου διαμορφώνεται δίνοντας κάθε φορά υψηλότερη προτεραιότητα σε συγκεκριμένους Στρατηγικούς Στόχους και αναπτυξιακούς τομείς, η οποία συνεπάγεται και την επιλογή συγκεκριμένων μέτρων ανά σενάριο. Η διαδικασία της ανάπτυξης σεναρίων περιορίζεται και από μία παράμετρο ανώτατου ορίου χρηματοδότησης, δηλαδή του προβλεπόμενου συνολικού προϋπολογισμού ανά χρονικό ορίζοντα. Το εν λόγω χρηματοδοτικό όριο (ή φάκελος) έχει υπολογιστεί βάσει διαθέσιμων χρονοσειρών στοιχείων και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού κάθε μέτρου. Είναι σαφές ότι το ποσοστό διεθνούς χρηματοδότησης (από ΕΕ, ΕΤΕπ, ιδιωτική ή άλλη) έχει μεγάλη σημασία όσον αφορά τον διαθέσιμο προϋπολογισμό για την ανάπτυξη υποδομών. Για τη δημιουργία των σεναρίων, η παραδοχή που υιοθετήθηκε είναι ότι το επίπεδο των ελληνικών δημόσιων επενδύσεων και της χρηματοδότησης από την ΕΕ θα παραμείνουν σε παρόμοια αναλογία όπως εκτιμήθηκε για την προγραμματική περίοδο 2014-2020.

Ο χρηματοδοτικός φάκελος λαμβάνει υπόψη τις τρέχουσες δημόσιες δαπάνες για συγκοινωνιακές υποδομές, λειτουργία και συντήρηση, τις επιχορηγήσεις της ΕΕ, δάνεια, ιδιωτικές επενδύσεις και άλλες μορφές δαπανών σε όλους τους τομείς μεταφορών. Καθορίζονται έτσι οι διαθέσιμοι πόροι

χρηματοδότησης που αποτελούν και το όριο για το επενδυτικό σχέδιο σε κάθε σενάριο, καθώς και στην τελική στρατηγική, ώστε αυτά να καταστούν ρεαλιστικά και υλοποιήσιμα. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι σημαντικό τμήμα του υπολογισθέντος χρηματοδοτικού ορίου έχει ήδη δεσμευθεί για τη χρηματοδότηση των υπό εξέλιξη έργων που περιλαμβάνονται στο Σενάριο Βάσης (“Do Minimum Scenario”). Σημειώνεται ότι το κόστος των έργων του Σεναρίου Βάσης που θεωρείται ότι έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση εκτιμάται περί τα 7 δις Ευρώ.

Η διαδικασία συνδυασμού μέτρων και ανάπτυξης σεναρίων πραγματοποιήθηκε ως εξής:

- Πρώτον, εξετάστηκε ένα «*Ελάχιστο Σενάριο*» το οποίο περιορίζεται μόνο στα «αναγκαία μέτρα». Το σενάριο αυτό ουσιαστικά περιλαμβάνει μόνο ήπια μέτρα που αποσκοπούν σε επιχειρησιακές βελτιώσεις των μεταφορών και σε βέλτιστη χρήση των υφιστάμενων υποδομών πληρώντας όλους τους Στρατηγικούς Στόχους. Ορισμένα από αυτά τα «αναγκαία μέτρα» έχουν μετρήσιμο αντίκτυπο στις παραμέτρους του μοντέλου μετακινήσεων, όπως το κόστος και τον χρόνο μετακίνησης ή σε παραμέτρους ελαστικότητας που διέπουν την επιλογή μέσου μετακίνησης. Στις περιπτώσεις που ήταν εφικτό, αυτός ο αντίκτυπος ποσοτικοποιήθηκε βάσει εκτιμήσεων των εμπειρογνομώνων, συγκριτικής αξιολόγησης ή άλλων μεθόδων. Οι παράμετροι του μοντέλου τροποποιήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τον πιθανό αντίκτυπο της δέσμης των «αναγκαίων μέτρων» συνολικά. Αυτό οδήγησε στην επικαιροποίηση του προβλεπόμενου επιπέδου κυκλοφορίας σε κάθε δίκτυο μεταφορών, ιδιαίτερα των χερσαίων μέσων. Ένα από τα ευρήματα της δοκιμής του εν λόγω «*Ελάχιστου Σεναρίου*» ήταν ότι αν και ορισμένα σημεία συμφόρησης αμβλύνονται, η υλοποίηση ολόκληρης της δέσμης «αναγκαίων μέτρων» δεν οδηγεί σε αναθεώρηση της λίστας των σημείων συμφόρησης όπως αυτά παρουσιάστηκαν στην Τεχνική Έκθεση Μοντέλου Μετακινήσεων (Δραστηριότητα 3). Γενικά, τα «αναγκαία μέτρα» οδηγούν σε σημαντική ποσοστιαία αύξηση του αριθμού επιβατών των δημόσιων συγκοινωνιών (λεωφορείο και τρένο), αλλά αυτή η αύξηση έχει μόνο οριακή επίδραση στη μείωση της κυκλοφορίας ιδιωτικών οχημάτων.
 - Δεύτερον, αναπτύχθηκε ένα «*Σενάριο Αντιμετώπισης Σημείων Συμφόρησης/ Βελτίωσης Διεθνούς Συνδεσιμότητας*», το οποίο εστιάζει κυρίως στους ακόλουθους Στρατηγικούς Στόχους:
 - ΣΣ1: Ενίσχυση Οικονομικής Ανάπτυξης και Αποδοτικότητας, και πιο συγκεκριμένα στον επιμέρους στόχο 1.4: Αύξηση ικανότητας για εξυπηρέτηση μελλοντικής ζήτησης μεταφορών (άρση υφιστάμενων και αποφυγή τυχόν μελλοντικών σημείων συμφόρησης στο δίκτυο μεταφορών),
 - ΣΣ2: Ενίσχυση Περιφερειακής και Διεθνούς Συνδεσιμότητας, και
 - ΣΣ5: Διασφάλιση Ασφάλειας και Προστασίας.
- Επιπλέον της συνολικής δέσμης των ήπιων «αναγκαίων μέτρων», αυτό το πρώτο σενάριο (Do-Something Scenario DSS1) αποτελείται από τα ακόλουθα μέτρα:
- Όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την **άμβλυνση** των σημερινών και μελλοντικών **σημείων συμφόρησης** όπως εντοπίστηκαν με το Μοντέλο Μετακινήσεων στο προηγούμενο σενάριο («*Ελάχιστο Σενάριο*»). Σε αυτό το «*Σενάριο Αντιμετώπισης Σημείων Συμφόρησης/ Βελτίωσης Διεθνούς Συνδεσιμότητας*», δεν εξετάζονται μέτρα που αποσκοπούν στην εξάλειψη σημείων συμφόρησης μέσω της μετατόπισης χρηστών σε άλλα μέσα μεταφοράς. Για παράδειγμα: η συμφόρηση σε ένα οδικό τμήμα αντιμετωπίζεται μόνο μέσω ενός έργου κατασκευής νέας ή αναβάθμισης υφιστάμενης οδικής σύνδεσης.
 - Μέτρα των οποίων η εφαρμογή αποσκοπεί στη **βελτίωση του επιπέδου διεθνούς συνδεσιμότητας** της χώρας, π.χ. αναβάθμιση σε προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου ή ριζική βελτίωση όλων των οδικών συνδέσεων προς χερσαία σύνορα.
 - Μέτρα που αποσκοπούν στη **βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των μεταφορών**.
- Τρίτον, αναπτύχθηκε ένα εναλλακτικό «*Σενάριο Βελτίωσης Προσβασιμότητας/ Προώθησης Φιλικών προς το Περιβάλλον Μέσων Μεταφοράς*». Επιπλέον των περισσότερων μέτρων που

περιλαμβάνονται στο «Σενάριο Αντιμετώπισης Σημείων Συμφόρησης/ Βελτίωσης Διεθνούς Συνδεσιμότητας» (δηλ. «αναγκαία μέτρα», μέτρα με σκοπό την άρση σημείων συμφόρησης, μέτρα που αποσκοπούν στην ενίσχυση της διεθνούς συνδεσιμότητας και μέτρα με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών), το εν λόγω σενάριο αποτελείται και από μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των ακόλουθων Στρατηγικών Στόχων:

- ο ΣΣ3: Διασφάλιση Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας, και
- ο ΣΣ4: Ενίσχυση Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης Πολιτών.

Στην πράξη, αυτό το δεύτερο σενάριο (Do-Something Scenario DSS2) περιλαμβάνει εκείνα τα σημαντικά έργα υποδομών που βαθμολογήθηκαν καλύτερα κατά την προκαταρκτική αξιολόγησή τους και ορισμένα πρόσθετα μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της **προσβασιμότητας** και στην προώθηση **μεταφορικών μέσων πιο φιλικών προς το περιβάλλον** (σιδηροδρομικά και θαλάσσια εις βάρος των οδικών).

Τα δύο εναλλακτικά σενάρια αξιολογούνται και συγκρίνονται μέσω Πολυκριτηριακής Ανάλυσης (MCA) με χρήση ποσοτικών και ποιοτικών κριτήριων, όπως για παράδειγμα τα αποτελέσματα της προκαταρκτικής Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους (ΑΚΟ). Το σενάριο βάσης που χρησιμοποιήθηκε για τη συγκεκριμένη ΑΚΟ είναι ίδιο με το αρχικό Σενάριο Βάσης του μοντέλου, το οποίο περιλαμβάνει τις ήδη προγραμματισμένες παρεμβάσεις για τους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες. Το Σενάριο Βάσης διαμορφώθηκε για να περιγράψει τις μελλοντικές συνθήκες χωρίς την υλοποίηση νέας στρατηγικής, νέων μέτρων, δράσεων και έργων. Η συνήθης πρακτική είναι να συμπεριλαμβάνονται στα σενάρια βάσης όλα τα υπό κατασκευή έργα υποδομών, καθώς και τα σχεδιαζόμενα έργα που έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και είναι αρκετά σημαντικά ώστε να έχουν αντίκτυπο στις παραμέτρους του Μοντέλου Μετακινήσεων.

Τα έργα του Σεναρίου Βάσης ανά τομέα μεταφορών, καθώς και τα έργα διατροφικών μεταφορών/ εφοδιαστικής αλυσίδας που έχουν ληφθεί υπόψη στο μοντέλο και για τους δύο χρονικούς ορίζοντες του σεναρίου παρουσιάζονται λεπτομερώς στο Τεχνικό Σημείωμα 8 (Μάιος 2018) και στο παραδοτέο της Δραστηριότητας 3: Τεχνική Έκθεση Μοντέλου Μετακινήσεων/ Σενάρια Βάσης 2017-2027-2037, που υποβλήθηκε τον Ιούλιο του 2018.

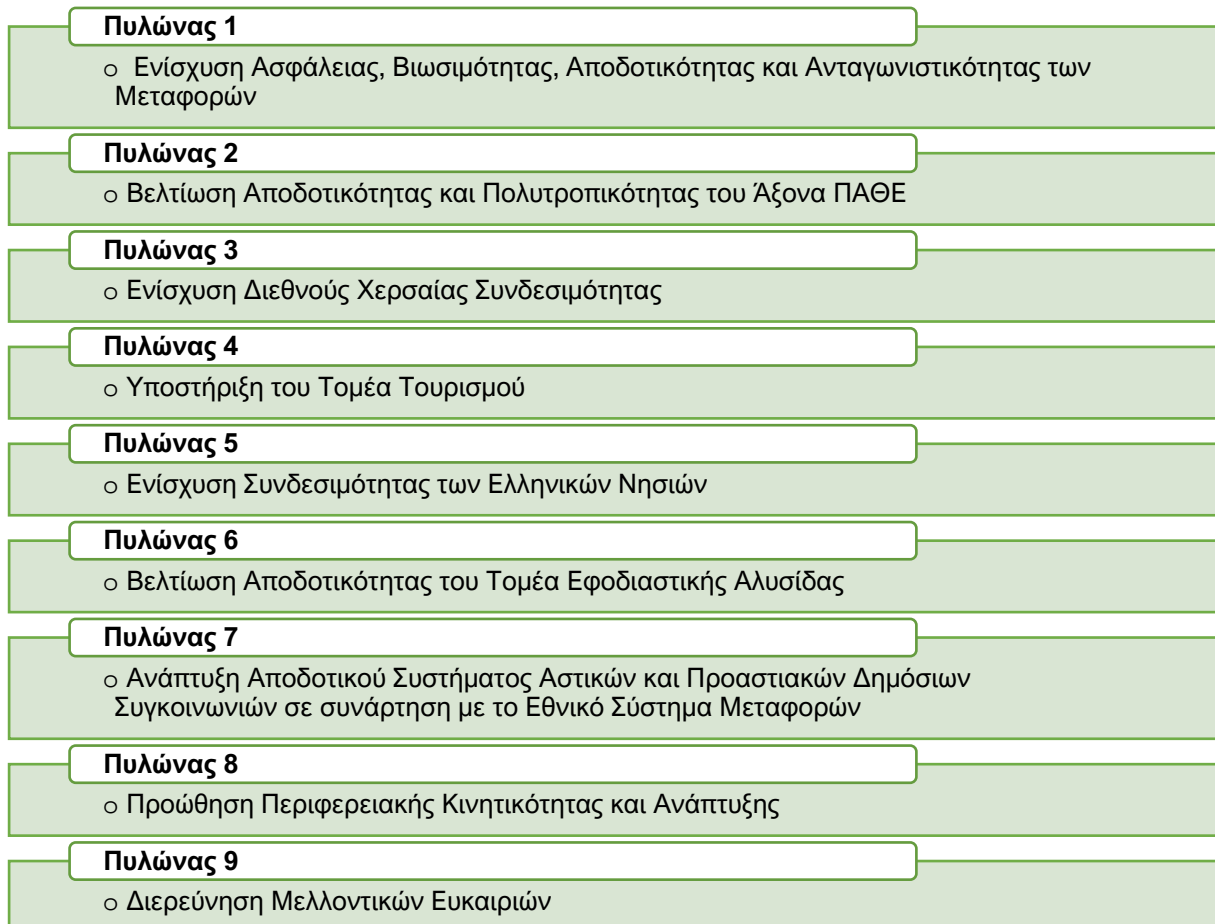
Κεφάλαιο 2 – Προτεινόμενο Σενάριο

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης μέσω της Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους και της Πολυκριτηριακής Ανάλυσης, το δεύτερο «Σενάριο Βελτίωσης Προσβασιμότητας/ Προώθησης Φιλικών προς το Περιβάλλον Μέσων Μεταφοράς» αποτελεί τη βέλτιστη επιλογή και περιλαμβάνει ήπια μέτρα και έργα υποδομών που αποσκοπούν στην επίτευξη και των πέντε Στρατηγικών Στόχων:

- **ΣΣ1: Ενίσχυση Οικονομικής Ανάπτυξης και Αποδοτικότητας**, και πιο συγκεκριμένα του επιμέρους στόχου 1.4: Αύξηση ικανότητας για εξυπηρέτηση μελλοντικής ζήτησης μεταφορών,
- **ΣΣ2: Ενίσχυση Περιφερειακής και Διεθνούς Συνδεσιμότητας Μεταφορών**,
- **ΣΣ3: Διασφάλιση Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας** μέσω προώθησης της μετατόπισης χρηστών σε τρόπους μεταφορών πιο φιλικούς προς το περιβάλλον (κυρίως από οδικές προς σιδηροδρομικές),
- **ΣΣ4: Ενίσχυση Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης Πολιτών** μέσω προώθησης μέτρων που ενισχύουν την προσβασιμότητα σε περιοχές οι οποίες σήμερα κατατάσσονται χαμηλά ως προς την παράμετρο λειτουργική πυκνότητα που δείχνει το επίπεδο προσβασιμότητας μίας περιοχής.
- **ΣΣ5: Διασφάλιση Ασφάλειας και Προστασίας** του συστήματος μεταφορών.

Τα μέτρα (ήπια και υποδομών) επικεντρώνονται σε εννέα στρατηγικούς πυλώνες (Σχήμα 3-1), δηλαδή εντοπισμένους άξονες προτεραιότητας για την ανάπτυξη των μεταφορών με στόχο την περαιτέρω βελτίωση και ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών της Ελλάδας.

Σχήμα 3-1: Προτεινόμενοι πυλώνες μέτρων του ΕΣΣΜ



Οι πυλώνες αυτοί παρουσιάζονται συνοπτικά σε αυτή την ενότητα μαζί με τα μέτρα που αντιστοιχούν στον καθένα¹. Οι πίνακες στο Παράρτημα II περιέχουν το υπόβαθρο και την αιτιολόγηση πίσω από κάθε μέτρο, καθώς και πιο λεπτομερή περιγραφή των μέτρων, ήπιων και υποδομών, όπως αυτά εξετάστηκαν για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης. Ο πίνακας που περιέχεται στο Παράρτημα III παρουσιάζει τα μέτρα σε συσχέτιση με κάθε έναν από τους οκτώ πρώτους πυλώνες. Πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένα μέτρα είναι πιθανό να εντάσσονται σε περισσότερους από έναν πυλώνες.

Επισημαίνεται και πάλι ότι είναι απαραίτητο να **εκπονηθεί ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυσης εναλλακτικών λύσεων για κάθε μέτρο** προκειμένου να καθοριστούν λεπτομερώς τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά τους και οι ακριβείς τεχνικές προδιαγραφές τους. Τέτοιου είδους μελέτες χρειάζονται επίσης και για τα προτεινόμενα έργα/ μέτρα που προέκυψαν κατά τη φάση της ανάλυσης προβλημάτων, τα οποία τελικά δεν προκρίθηκαν για διάφορους λόγους όπως:

- Τα οφέλη που προσφέρουν είναι περιορισμένα
- Η ζήτηση που προσελκύουν είναι χαμηλή σε σχέση με το υψηλό κόστος τους
- Η υλοποίησή τους είναι αρκετά σύνθετη τεχνικά
- Μολονότι αποδίδουν ορισμένα οφέλη, έχουν και σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις.

Μερικά από τα αυτά μέτρα, όσα έχουν στρατηγική/ εθνική σημασία, περιλαμβάνονται στον Πυλώνα 9. Για αυτά τα μέτρα συγκεκριμένα, συστήνεται να εκπονηθούν περαιτέρω μελέτες ωρίμανσης μέχρι το 2027 και, σε περίπτωση θετικών αποτελεσμάτων, είναι δυνατό να ληφθεί απόφαση είτε για την υλοποίησή τους με ένταξη αυτών των μέτρων στον δεύτερο χρονικό ορίζοντα (2037) του ΕΣΣΜ μέσω της επίσημης επικαιροποίησης του τα προσεχή έτη είτε για την αναβολή και ένταξή τους στην επόμενη 20ετή εθνική στρατηγική μεταφορών.

Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών

Αυτός ο πυλώνας αποτελεί θεμελιώδη συνιστώσα της στρατηγικής μεταφορών καθώς τα προτεινόμενα μέτρα στοχεύουν κυρίως στην ενίσχυση της αποδοτικότητας, βιωσιμότητας και ασφάλειας του συστήματος μεταφορών μέσω βελτιώσεων σε κανονισμούς, χρηματοδότηση και διαχείριση δεδομένων. Επιπλέον, αν και τα οδικά ατυχήματα έχουν μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, η Ελλάδα παραμένει μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών με τον υψηλότερο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων. Οι αιτίες είναι πολλαπλές: ελλιπής επιβολή του νόμου, οδηγικές συνήθειες, στόλος οχημάτων, κατάσταση και χαρακτηριστικά των οδών. Εξάλλου, παρόλο που το επίπεδο εξυπηρέτησης και το ύψος κομίστρου των υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών (ΚΤΕΛ) δεν είναι ικανοποιητικά, η χρήση του σιδηροδρόμου ιδιαίτερα στις υπεραστικές μετακινήσεις είναι πολύ χαμηλή. Απώτερος στόχος είναι η εξισορρόπηση του μεριδίου κάθε μέσου μεταφοράς κυρίως μεταξύ ιδιωτικών οχημάτων, λεωφορείων και σιδηροδρόμου, με παράλληλη βελτίωση της αποδοτικότητας λειτουργίας και αύξηση του επιπέδου ασφαλείας τους.

Τα ήπια μέτρα και οι προτεινόμενες υποδομές περιλαμβάνουν τα εξής:

- RI-Soft 1: Ανάπτυξη Βάσεων Δεδομένων Οδικών Υποδομών και Συστημάτων Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο
- RI-Soft 2: Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για συντήρηση του οδικού δικτύου
- RI-Soft 3: Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες)
- RT-Soft 1: Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε πανελλαδικό επίπεδο για τον κλάδο των οδικών μεταφορών

¹ Οι όροι “Soft” και “Infra”, στον κωδικό κάθε μέτρου, αναφέρονται σε ήπια μέτρα και μέτρα υποδομών, αντίστοιχα.

- RT-Soft 2: Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων οδικών μεταφορών
- RT-Soft 5: Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου):
 - M-1: Περιορισμοί στην παλαιότητα εισαγόμενων οχημάτων (παντός τύπου)
 - M-2: Σύστημα πριμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/παλαιά και καθαρά/ρυπογόνα οχήματα (παντός τύπου)
 - M-3: Καθορισμός μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών αερίων για όλα τα οχήματα
- RT-Soft 7: Ενίσχυση της προβολής ζητημάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
- RI-Infra-1: Αποκατάσταση/ ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι πλέον συντηρήσιμα
- RA-Soft 5: Σταθεροποίηση του σιδηροδρομικού τομέα (επανεξέταση τελών χρήσης υποδομής, ορθολογική οργάνωση δικτύου και υπηρεσιών, κ.ά.).
- H-Soft 3: Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ.

Πυλώνας 2: Βελτίωση της Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας του Άξονα ΠΑΘΕ

Ο άξονας Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Σύνορα (ΠΑΘΕ) είναι ο βασικός διάδρομος πολυτροπικών μεταφορών για το διεθνές εμπόριο που συνδέει τα κύρια λιμάνια του Πειραιά, της Πάτρας και της Θεσσαλονίκης με τις αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ο σιδηροδρομικός διάδρομος υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα μεταξύ Αττικής και Θεσσαλονίκης έχει ολοκληρωθεί, ενώ αναμένεται να φτάσει σύντομα μέχρι την Πάτρα. Εμφανίζει σήμερα σχετικά χαμηλή κυκλοφορία εμπορευμάτων και επιβατών, αλλά το επίπεδο εξυπηρέτησης αναμένεται να βελτιωθεί. Ο διάδρομος εξυπηρετεί σχεδόν το 75% του ελληνικού πληθυσμού, τα κύρια λιμάνια της χώρας και αποτελεί δυνητικά μία ανταγωνιστική πύλη προς τη νοτιοανατολική Ευρώπη: όλες οι συνθήκες έχουν πλέον διασφαλιστεί για να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Πρόσθετα θεσμικά και οργανωτικά μέτρα που προωθούν την πολυτροπικότητα σε όλες τις μεταφορές, όπως ο ορθολογικός σχεδιασμός των χερσαίων επιβατικών μεταφορών και μέτρα βελτίωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας και εμπορευματικών μεταφορών, μπορούν να υποστηρίξουν σημαντικά την αποδοτικότητα και βιωσιμότητα αυτού του σημαντικού συγκοινωνιακού διαδρόμου.

Τα ήπια μέτρα και οι προτεινόμενες υποδομές περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- RI-Infra 12: Νέος αυτοκινητόδρομος (Α/Δ) Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη (σύνδεση Α1-Α8)
- RI-Infra 18: Αύξηση χωρητικότητας του Α/Δ Α1, τμήμα Σχηματάρι (κόμβος με Α11) – Λαμία, με εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας
- RI-Infra 19: Αύξηση χωρητικότητας του Α/Δ Α8, τμήμα Ελευσίνα – Κόρινθος (κόμβος με Α7), με εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας
- RT-Soft 6: Δημιουργία Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και υλοποίηση της απελευθέρωσης των υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών:
 - M-1: Διερεύνηση θεσμικών θεμάτων συγχώνευσης των ΡΑΣ και ΡΑΕΜ
 - M-2: Αναθεώρηση Νόμου 4199/2013 για υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές
 - M-3: Σύσταση Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και πρόγραμμα ανάπτυξης ικανοτήτων
 - M-4: Υλοποίηση της απελευθέρωσης υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών
 - M-6: Αναθεώρηση του πλαισίου ιδιοκτησίας και λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων μετά την απελευθέρωση
- RA-Soft 2: Εκσυγχρονισμός τροχαίου υλικού
- RA-Soft 3 (2^ο μέρος): Προώθηση πολυτροπικότητας - Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο (ανάπτυξη κόμβων πολυτροπικών μεταφορών, απαραίτητων υποδομών ΑμεΑ και εγκαταστάσεων park-and-ride, κ.ά.)
- RA-Infra 10: Νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Θριάσιο Πεδίο - Θήβα, κυρίως για εξυπηρέτηση εμπορευματικών ροών μεγάλων αποστάσεων και υπεραστικών επιβατικών ροών.

- H-Soft 1: Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών

Πυλώνας 3: Ενίσχυση της Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας

Η Ελλάδα διακινεί σε ετήσια βάση περίπου 4,5 δις τόνους εμπορευμάτων με γειτονικά κράτη-μέλη της ΕΕ και επιπλέον 1,8 δις τόνους με τα Δυτικά Βαλκάνια². Παρά την κίνηση αυτή, οι οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις παρουσιάζουν ακόμα αδυναμίες με περιοχές με ανεπαρκείς υποδομές, καθυστερήσεις και αναξιοπιστία στους χρόνους διέλευσης των συνόρων. Είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η διεθνής συνδεσιμότητα, ώστε να ενισχυθεί το εύρος των εμπορικών συνδέσεων προς, από και μέσα από την Ελλάδα και να δημιουργηθούν συνέργειες με γειτονικούς κόμβους εμπορευματικών μεταφορών στο ευρωπαϊκό δίκτυο.

Τα ήπια μέτρα και οι προτεινόμενες υποδομές περιλαμβάνουν τα εξής:

- RI-Infra 2: Νέος αυτοκινητόδρομος Ιωάννινα – Κακαβιά - σύνορα με Αλβανία (βόρειο τμήμα Α5)
- RI-Infra 5: Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα – Μαυρομάτι - σύνορα με Αλβανία
- RI-Infra 8: Αναβάθμιση με προδιαγραφές Α/Δ του κάθετου οδικού άξονα Α27, βόρειο τμήμα προς σύνορα με ΠΓΔΜ (Πτολεμαΐδα – Φλώρινα)
- RI-Infra 11: Αναβάθμιση οδικού άξονα Ξάνθη – Εχίνος – Δημάριο – σύνορα με Βουλγαρία
- RI-Infra 14: Αναβάθμιση με προδιαγραφές Α/Δ του οδικού άξονα Α1, βόρειο τμήμα προς σύνορα με ΠΓΔΜ (Χαλάστρα - Πολύκαστρο)
- RA-Soft 1: Διευκόλυνση διασυνοριακών διελεύσεων, με μείωση του χρόνου διέλευσης μέσω βελτίωσης της υποδομής και της λειτουργίας των συνοριακών σταθμών ελέγχου
- RA-Infra 5: Αναβάθμιση κύριας σιδηροδρομικής σύνδεσης με Βουλγαρία (Τμήμα: Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας)
- RA-Infra 6: Αναβάθμιση σιδηροδρομικού τμήματος Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο – σύνορα με Βουλγαρία (Πρόγραμμα Sea-to-Sea)
- RA-Infra 14 (2^ο & 3^ο μέρος): Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα / Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή - σύνορα με Αλβανία και ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Έδεσσα - Φλώρινα / Νέος Καύκασος – σύνορα με ΠΓΔΜ

Πυλώνας 4: Υποστήριξη του Τομέα Τουρισμού

Ο τουρισμός είναι ένας από τους βασικούς οικονομικούς τομείς της Ελλάδας καθώς δημιουργεί έναν μεγάλο αριθμό άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας. Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται συνεχώς, λόγω και της μειωμένης ελκυστικότητας άλλων προορισμών στη Μεσόγειο Θάλασσα. Αν και ο τουρισμός επικεντρώνεται κυρίως στη θερινή περίοδο και στα νησιά, πλησιάζοντας στον κορεσμό, οι παρατηρούμενες τάσεις δείχνουν επέκταση της διάρκειας της τουριστικής περιόδου, ανάπτυξη άλλων τύπων προορισμών και ανάπτυξη του τουρισμού στην ηπειρωτική Ελλάδα. Επίσης, η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης ευνοεί την ενίσχυση και του εγχώριου τουρισμού. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να βελτιωθούν περαιτέρω οι συναφείς υποδομές, το επίπεδο εξυπηρέτησης και η ανταγωνιστικότητα του τομέα των μεταφορών (για όλα τα μέσα). Τα περισσότερα από τα προτεινόμενα μέτρα που βελτιώνουν την περιφερειακή συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα (χερσαία, θαλάσσια και εναέρια) θα έχουν θετικό αντίκτυπο και στον τουριστικό τομέα, αλλά αυτός ο πυλώνας επικεντρώνεται κυρίως σε δράσεις που αποσκοπούν στη διεύρυνση και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος.

Τα ήπια μέτρα και οι προτεινόμενες υποδομές περιλαμβάνουν τα εξής:

- RA-Infra 2: Κανονικοποίηση, ανακατασκευή, αναβάθμιση μονής σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο

² Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ 2016 για διεθνές εμπόριο

- Εκσυγχρονισμός τουριστικής σιδηροδρομικής γραμμής μετρικού εύρους Κατάκολο – Πύργος – Αρχαία Ολυμπία (ιδιωτική επένδυση)
- P-Infra 4: Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση ενός προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια
- AT-Infra 2: Ανάπτυξη κεντρικού δικτύου υδατοδρομίων για την παροχή υπηρεσιών από, προς και ανάμεσα σε νησιά.

Πυλώνας 5: Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Ελληνικών Νησιών

Η Ελλάδα έχει περισσότερα από 150 κατοικημένα νησιά και η παροχή σχετικά καλής πρόσβασης σε αυτά, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους τουρίστες, αποτελεί βασικό ζητούμενο για τη χώρα. Κρατικές επιδοτήσεις καταβάλλονται ώστε να εξασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο συνδεσιμότητας όλο το χρόνο, ενώ κατά τη θερινή περίοδο το σύστημα, όπως λειτουργεί σήμερα, αντιμετωπίζει συχνά προβλήματα χωρητικότητας και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και εγκαταστάσεων. Στόχος είναι να εξορθολογιστεί η σύνδεση με τα νησιά και να προταθούν λύσεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών χωρίς να αυξηθεί η κρατική υποστήριξη. Αυτός ο πυλώνας συνδέεται στενά με τον προηγούμενο, ιδιαίτερα όσον αφορά την τουριστική και οικονομική ανάπτυξη των ελληνικών νησιών.

Τα ήπια μέτρα και οι προτεινόμενες υποδομές περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- MT-Soft 1: Ανάπτυξη και λειτουργία ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων για τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων, με στόχο την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των σχετικών δραστηριοτήτων, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας
- MT-Soft 5: Εξορθολογισμός ακτοπλοϊκού και λιμενικού δικτύου και προώθηση ανανέωσης/ εκσυγχρονισμού του στόλου
- P-Soft 2: Προσαρμογή δρομολογίων εγχώριας ακτοπλοΐας για μείωση της συμφόρησης κατά τις περιόδους αιχμής
- P-Infra 1: Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων της εγχώριας ακτοπλοΐας
- P-Infra 2: Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος αναβάθμισης λιμενικών υποδομών που δεν πληρούν ελάχιστες προδιαγραφές και εκσυγχρονισμού εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης πλοίου
- P-Infra 3: Μετεγκατάσταση λιμένων – νέες λιμενικές εγκαταστάσεις σε νησιωτικές πόλεις όπου οι παραδοσιακοί λιμένες περιορίζονται από την αστική επέκταση
- P-Infra 8: Ανάπτυξη λιμένα Λαυρίου για εγχώριες ακτοπλοϊκές μεταφορές ως εναλλακτική αφετηρία έναντι Πειραιά και Ραφήνας
- AT-Soft 1: Διατήρηση και βελτίωση των Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) στο Ελληνικό σύστημα αερομεταφορών, με ανάπτυξη συνέργειας μεταξύ θαλάσσιων και αεροπορικών «άγονων γραμμών»
- AT-Infra 1a: Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό την επίλυση προβλημάτων ασφάλειας/ προστασίας και λειτουργίας.

Πυλώνας 6: Βελτίωση της Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Παρά το γεγονός ότι αποτελεί πύλη προς την Ευρώπη και ειδικά προς τα Βαλκάνια, και παρά τον μεγάλο αριθμό λιμένων με τουλάχιστον δύο σημαντικού μεγέθους, ο ελληνικός τομέας εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένος με σχετικά λίγα και μικρά εμπορευματικά κέντρα σε όλη τη χώρα. Ορισμένοι λόγοι σχετίζονται με το νομικό πλαίσιο, ενώ οι περιορισμένες επενδύσεις και επιχειρηματικές εξελίξεις στον τομέα έχουν συντελέσει σε αυτή την κατάσταση. Τα προτεινόμενα μέτρα είναι στενά συνδεδεμένα αλλά και συμβατά με το πρόσφατα ολοκληρωμένο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Εφοδιαστική Αλυσίδα.

Τα ήπια μέτρα και οι προτεινόμενες υποδομές περιλαμβάνουν τα εξής:

- RT-Soft 3: Προώθηση εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας για την αναδιάρθρωση του στόλου ΦΙΧ
- RT-Soft 4: Προώθηση συνεργασίας των τομέων μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας
- RA-Infra 8: Νέα σιδηροδρομική σύνδεση εμπορικού λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» με το κύριο δίκτυο
- Νέα σιδηροδρομική σύνδεση: Λιμένας και ΒΙΠΕ Βόλου – Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου – Λιμένας Αλμυρού (ιδιωτική επένδυση)
- AT-Infra 1b: Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό τη βελτίωση της δυναμικής τους
- MT-Soft 3: Ανάπτυξη Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας (PCS) και Ενιαίας Θυρίδας (SWS) στην Ελλάδα
- MT-Soft 4: Προώθηση πρωτοβουλιών για ανάδειξη της Ελλάδας σε Κόμβο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη
- P-Infra 5: Βελτίωση χερσαίας σύνδεσης με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης
- P-Infra 6: Επέκταση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον Λιμένα Θεσσαλονίκης
- P-Infra 7: Αύξηση χωρητικότητας σε βασικούς λιμένες διακίνησης χύδην ξηρού φορτίου
- L-Soft 1: Ενσωμάτωση και μερική αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα
- L-Soft 3: Ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- L-Soft 5: Κίνητρα για ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων τύπων συνεργασιών στον τομέα
- L-Soft 6: Αναθεώρηση νομικού πλαισίου σχετικά με την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων ενθαρρύνοντας ιδιωτικά επενδυτικά σχήματα και ΣΔΙΤ
- L-Soft 7: Υποστήριξη της διαφάνειας και ροής πληροφοριών στην αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω ανοιχτών ψηφιακών εργαλείων και πρακτικών τυποποίησης
- L-Infra 1: Ολοκλήρωση βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων.

Πυλώνας 7: Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών

Αν και οι αστικές περιοχές καλύπτουν μόνο το 15% της γεωγραφικής έκτασης της Ελλάδας, αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 75% του συνολικού πληθυσμού. Ωστόσο, η πρόσβαση μέσω δημόσιων συγκοινωνιών σε πολλούς σταθμούς λεωφορείων, λιμάνια και σιδηροδρομικούς σταθμούς είναι ανεπαρκής. Τα προτεινόμενα μέτρα που διευκολύνουν αυτή την πρόσβαση δε θα αυξήσουν τη χρήση δημόσιων συγκοινωνιών μόνο στις τοπικές μετακινήσεις αλλά και για μεγαλύτερες αποστάσεις.

Τα προτεινόμενα μέτρα (ήπια και υποδομών) αυτού του πυλώνα περιλαμβάνουν:

- RI-Infra 16: Μητροπολιτικό οδικό δίκτυο Αττικής:
 - Οδική παράκαμψη Μαρκοπούλου
 - Αναβάθμιση οδικού άξονα Μαρκόπουλο - Λαύριο
 - Αναβάθμιση οδικού άξονα Σούνιο - Λαύριο (με παράκαμψη Λαυρίου)
 - Επέκταση Λεωφόρου Κύμης έως τον Α/Δ Α1
- RA-Soft 3 (1^ο μέρος): Προώθηση πολυτροπικότητας - Ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης χερσαίων μεταφορών, εισαγωγή τιμολογιακής πολιτικής με τύπους κομίστρων για πολυτροπικές μεταφορές, κ.ά.
- RA-Infra 1: Προαστιακές σιδηροδρομικές συνδέσεις Κορωπί - Λαύριο και Αεροδρόμιο Αθήνας - Ραφήνα
- RA-Infra 14 (1^ο μέρος): Νέα προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Γιαννιτσά – Έδεσσα
- H-Soft 2: Ανάπτυξη ενιαίου πλαισίου σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Πυλώνας 8: Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης

Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της χώρας κατοικεί στη ζώνη επιρροής του άξονα ΠΑΘΕ, οι υπόλοιπες περιφέρειες εμφανίζουν συγκριτικά χαμηλά επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης και κινητικότητας, και λόγω του δύσκολου γεωαναγλύφου. Στόχος αυτού του πυλώνα είναι η ανάπτυξη ενός προγράμματος δράσεων για τη βελτίωση των συγκοινωνιακών υποδομών και άρα την ενίσχυση του επιπέδου κινητικότητας, προσβασιμότητας και οικονομικής ανάπτυξης και στις πιο απομακρυσμένες περιφέρειες της ηπειρωτικής Ελλάδας, ιδιαίτερα στην Πελοπόννησο, τη Δυτική, Βορειοδυτική και Βορειοανατολική Ελλάδα.

Τα ήπια μέτρα και οι προτεινόμενες υποδομές περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- RI-Infra 3: Αναβάθμιση οδικού άξονα Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο
- RI-Infra 4: Βελτίωση οδικών συνδέσεων Αστακού και Αγρινίου με τον Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδός)
- RI-Infra 6: Αναβάθμιση οδικού άξονα Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα
- RI-Infra 9: Νέα οδική σύνδεση Πρέβεζας με Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδός)
- RI-Infra 10: Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Πάργα – Πρέβεζα
- RI-Infra 13: Αναβάθμιση του ανατολικού (Άγιος Νικόλαος – Σητεία) και δυτικού (Κίσσαμος – Χανιά) άκρου του ΒΟΑΚ (Α90)
- RI-Infra 15: Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας
- RI-Infra 17: Αναβάθμιση οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Χαλκηδόνα – Γιαννιτσά – Μαυροβούνι
- RI-Infra 20: Αναβάθμιση Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και Καθέτων Αξόνων (Ηράκλειο – Άγιοι Δέκα και Παχιά Άμμος – Ιεράπετρα)
- RI-Infra 21: Αναβάθμιση οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος.

Πυλώνας 9: Διερεύνηση Μελλοντικών Ευκαιριών

Αυτός ο πυλώνας περιλαμβάνει επιπρόσθετα προγράμματα υποδομών που μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης, και εντοπίζονται κυρίως στον τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα έργα αυτά εμπίπτουν σε δύο βασικούς άξονες προτεραιότητας:

- Μελέτη για τον «Διάδρομο Σιδηροδρομικής Εγνατίας» στη βόρεια Ελλάδα,
- Μελέτη για το περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου.

Η υλοποίηση σχετικών έργων στο πλαίσιο των παραπάνω αξόνων θα μπορούσε να επιφέρει σημαντική περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη. Συνιστάται να δημιουργηθεί μία ειδική ομάδα εργασίας για να διερευνήσει περαιτέρω τις στρατηγικές οικονομικής ανάπτυξης της Βόρειας Ελλάδας και της Πελοποννήσου, εξετάζοντας πώς οι ισχυρές διαπεριφερειακές συγκοινωνιακές συνδέσεις σε συνδυασμό με χρηματοοικονομικά κίνητρα και δημόσιες επιχειρήσεις μπορούν να συντελέσουν σε ανάπτυξη πιο ειδικευμένων οικονομικών τομέων σε αυτές τις περιοχές.

Σε αυτό το στάδιο, αξιολογήθηκαν οι αναμενόμενες επιπτώσεις μεμονωμένων μέτρων υποδομών στους παραπάνω άξονες και προέκυψε ότι τα προβλεπόμενα επίπεδα ζήτησης και τα λοιπά κοινωνικοοικονομικά οφέλη, όπως αυτά εκτιμήθηκαν στο πλαίσιο της τρέχουσας στρατηγικής μελέτης, δεν αντισταθμίζουν πλήρως το σημαντικό κόστος υλοποίησής τους. Ως εκ τούτου, προτείνεται να εκπονηθούν λεπτομερείς και εξειδικευμένες μελέτες σκοπιμότητας και ανάλυσης εναλλακτικών λύσεων, εστιάζοντας σε κάθε συγκεκριμένη επένδυση και τη δυνητική της ζήτηση, οι οποίες θα καθορίζουν τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές και αρχές σχεδιασμού. Οι μελέτες αυτές μπορούν να εκπονηθούν μέχρι το 2027 και, σε περίπτωση θετικών αποτελεσμάτων, είναι δυνατό να ληφθούν αποφάσεις είτε για την ενσωμάτωση των έργων αυτών στο τρέχον ΕΣΣΜ για το δεύτερο χρονικό ορίζοντα (2037), μέσω της επίσημης επικαιροποίησης του σχεδίου κατά τα προσεχή έτη, είτε για την περαιτέρω αναβολή των έργων και την προσθήκη τους στην επόμενη 20ετή εθνική στρατηγική μεταφορών.

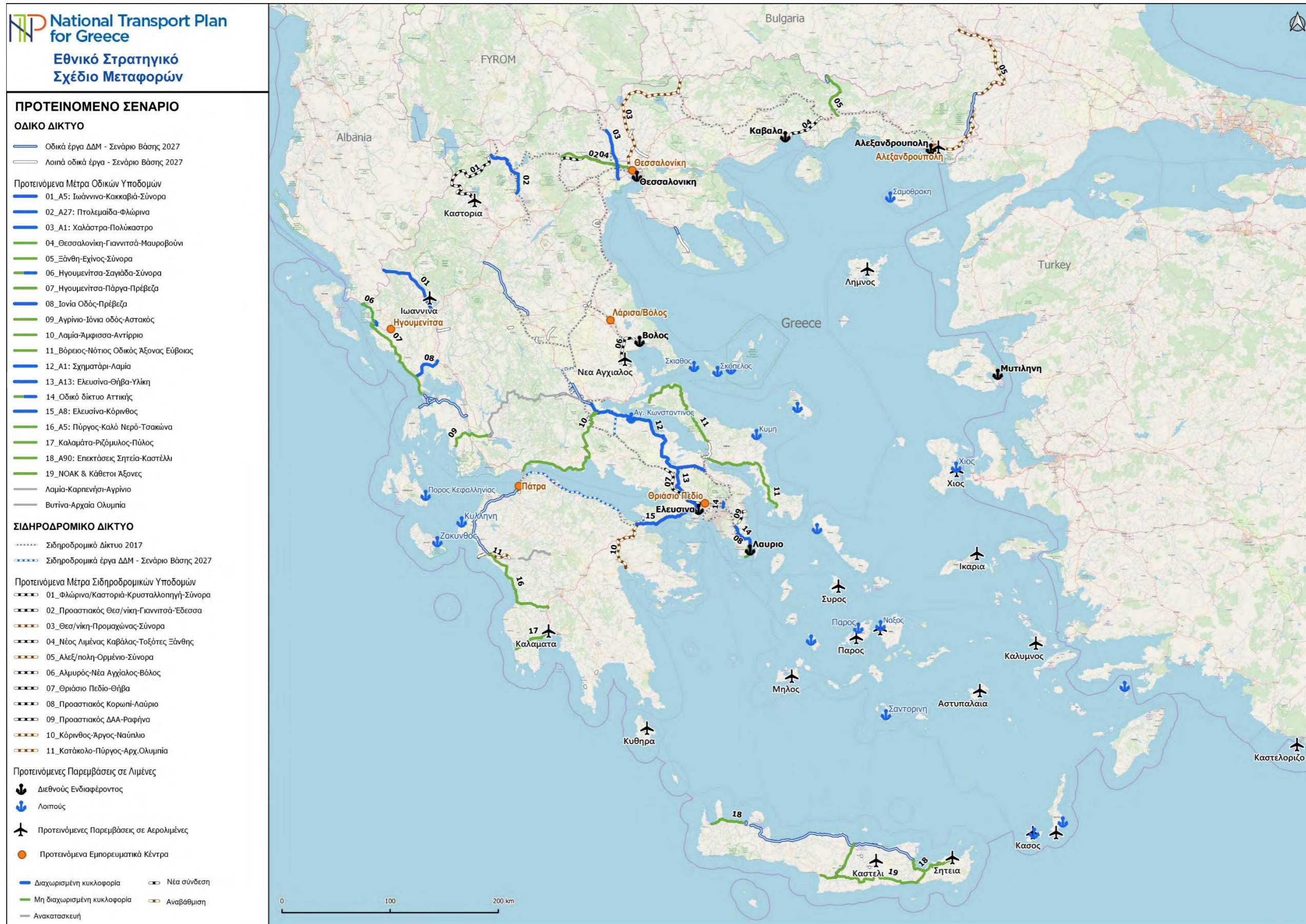
Επιπλέον, όσον αφορά ήπιες παρεμβάσεις, προτείνονται ορισμένα μέτρα θεσμικού και επιχειρησιακού τύπου με χαμηλότερη προτεραιότητα σε σύγκριση με όσα περιλαμβάνονται στους προηγούμενους

πυλώνες. Αυτά τα μέτρα, που περιέχονται στην ακόλουθη λίστα, εξαρτώνται άμεσα από την πολιτική βούληση και τους διαθέσιμους πόρους, ιδίως όσον αφορά στη θεσμική ικανότητα διαχείρισης των διαφόρων προτεινόμενων δράσεων.

- RI-Soft 4: Αναθεώρηση του οργανωτικού πλαισίου λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων ως προς τις διαδικασίες και δράσεις διαχείρισης συμβάντων
- RT-Soft 5: Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (πρόσθετες δράσεις)
 - M-4: Σχέδιο απόσυρσης παλαιών φορτηγών και ρυμουλκούμενων
 - M-5: Αναθεώρηση συστήματος φορολογικών κινήτρων για καθαρότερο στόλο ιδιωτικών αυτοκινήτων
 - M-6: Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- RT-Soft 6: Δημιουργία Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και υλοποίηση της απελευθέρωσης των υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών (πρόσθετες δράσεις):
 - M-5: Δημιουργία βάσης δεδομένων δρομολογίων και ναύλων και επιχειρησιακού μοντέλου επιβατικών οδικών μεταφορών
 - M-7: «Πράσινος» στόλος οχημάτων (παντός τύπου)
- RA-Soft 4: Εξορθολογισμός οργάνωσης σιδηροδρομικού τομέα και ανθρώπινου δυναμικού
- MT-Soft 2: Ενίσχυση της Ελληνικής Ναυτιλιακής Συστάδας
- AT-Soft 2: Διευκόλυνση της υλοποίησης υδατοδρομίων και υπηρεσιών υδροπλάνων
- P-Soft 1: Εξορθολογισμός οργάνωσης λιμένων (στροφή προς το μοντέλο διοίκησης λιμένων «landlord» και ανάπτυξη της έννοιας της συστάδας λιμένων)
- L-Soft 2: Υιοθέτηση πρακτικών εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας του δημόσιου τομέα
- L-Soft 4: Σύναψη ειδικών συμφωνιών με γειτονικές ευρωπαϊκές και τρίτες χώρες (με στόχο την επιτάχυνση των ροών και τη διευκόλυνση των εμπορευματικών μεταφορών)

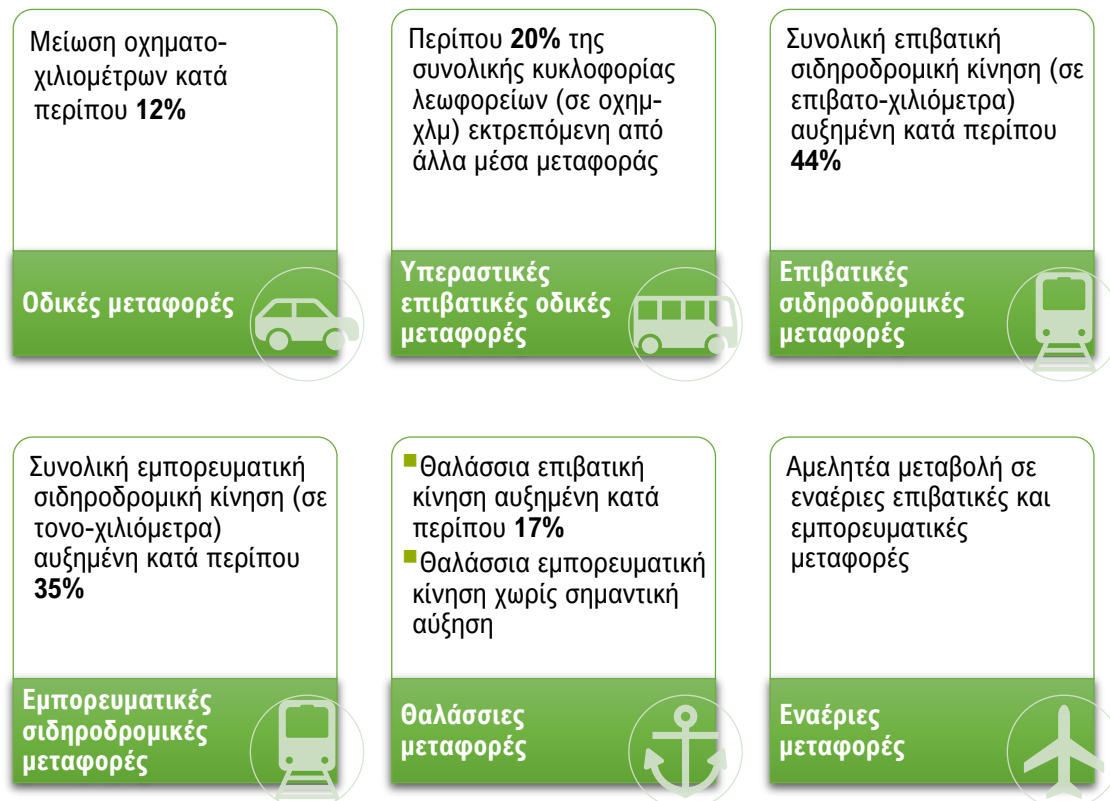
Για κάθε μία από αυτές τις προτάσεις έχουν συμπληρωθεί Τεχνικά Δελτία, τα οποία επισυνάπτονται στο αντίστοιχο Παραδοτέο της Δραστηριότητας 6 του ΕΣΣΜ.

Σχήμα 3-2: Επενδύσεις υποδομών για το Προτεινόμενο Σενάριο του ΕΣΣΜ (2037)



Κεφάλαιο 3 – Αναμενόμενα Αποτελέσματα

Το προτεινόμενο σενάριο (DSS2) παράγει σημαντικά θετικά αποτελέσματα συγκρινόμενο με το Σενάριο Βάσης (DMS). Πιο συγκεκριμένα, ένα σημαντικό ποσοστό της επιβατικής και εμπορευματικής κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο εκτρέπεται στον σιδηρόδρομο και στο υπεραστικό λεωφορείο λόγω της ενίσχυσης της ελκυστικότητας αυτών των μέσων. Επομένως, μειώνεται η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο (σε οχηματο-χιλιόμετρα), ενώ παράλληλα αυξάνεται το μεταφορικό έργο στα άλλα δύο μέσα. Αναλυτικότερα, σε πλήρη εφαρμογή του σεναρίου το 2037, αναμένονται τα παρακάτω αποτελέσματα:



Τα αποτελέσματα αυτά οδηγούν σε σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη, δηλαδή σε εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης, εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους των οχημάτων (για οδικές μετακινήσεις), μείωση οδικών ατυχημάτων και του σχετικού κόστους, καθώς και εξοικονόμηση περιβαλλοντικού εξωτερικού κόστους (ή αλλιώς περιβαλλοντικά οφέλη).

Εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης στις οδικές μεταφορές προκύπτει λόγω βελτιώσεων στο δίκτυο (βελτίωση γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου και αύξηση ταχύτητας), αλλά και λόγω του μικρότερου αριθμού οχημάτων στο οδικό δίκτυο, εφόσον μέρος τους εκτρέπεται σε άλλα μέσα μεταφοράς. Τα σχετικά οφέλη παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4-1: Οδικές μεταφορές – Ημερήσια εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης (2037)

DMS - DSS2	Επιβατικά ΙΧ	Ελαφρά Φορτηγά	Μεσαία Φορτηγά	Βαρέα Φορτηγά
Εξοικονομούμενος χρόνος μετακίνησης	122.523 (ε-ω*)	10.335 (τ-ω*)	8.927 (τ-ω)	5.853 (τ-ω)
Ποσοστό εξοικονομούμενων ωρών	9,10%	36,24%	38,16%	19,75%
Εξοικονομούμενη Αξία Χρόνου (€)	3.452.111	28.636	24.736	16.219

(*): ε-ω = επιβατοώρες, τ-ω = τONOώρες

Οι σχετικές με θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές παρεμβάσεις του επιλεγθέντος σεναρίου δεν έχουν στόχο τη μείωση του γενικευμένου κόστους μετακίνησης (των παραμέτρων χρόνου μετακίνησης ή/και κομίστρου), αλλά τη βελτίωση άλλων παραμέτρων της ελκυστικότητας των μέσων. Ως εκ τούτου, δεν προκύπτουν οφέλη χρόνου μετακίνησης για τους πιθανώς εκτρεπόμενους χρήστες από άλλα μέσα μεταφοράς. Τα συνολικά οφέλη χρόνου μετακίνησης για σιδηροδρομικές και επιβατικές οδικές μεταφορές (υπεραστικά λεωφορεία) παρουσιάζονται στους επόμενους πίνακες.

Πίνακας 4-2: Σιδηροδρομικές και οδικές (λεωφορεία) επιβατικές μεταφορές – Οφέλη χρόνου μετακίνησης επιβατών ανά ημέρα (2037)

DMS - DSS2	Σιδηρόδρομος	Λεωφορεία
Εξοικονομούμενος χρόνος μετακίνησης (ε-ω)	15.641	12.924
Ποσοστό εξοικονομούμενων επιβατωρών	11,30%	18,23%
Εξοικονομούμενη Αξία Χρόνου (€)	103.447	140.210
Οφέλη χρόνου μετακίνησης νέων χρηστών (€)	36.405	27.358

Πίνακας 4-3: Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές – Οφέλη χρόνου μετακίνησης φορτίων ανά ημέρα (2037)

DMS - DSS2	Σιδηρόδρομος
Εξοικονομούμενος χρόνος μετακίνησης (τ-ω)	1.234
Ποσοστό εξοικονομούμενων τονωρών	7,87%
Εξοικονομούμενη Αξία Χρόνου (€)	8.326
Οφέλη χρόνου μετακίνησης νέων χρηστών (€)	3.692

Εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους οχημάτων προκύπτει από τη μείωση των οχηματοχιλιόμετρων των επιβατικών ΙΧ και των φορτηγών. Όσον αφορά τα λεωφορεία, λόγω της αύξησης της κυκλοφορίας δεν παρατηρείται εξοικονόμηση οχηματοχιλιόμετρων και λειτουργικού κόστους.

Πίνακας 4-4: Οδικές μεταφορές - Εξοικονόμηση οχηματοχιλιόμετρων και λειτουργικού κόστους ανά ημέρα (2037)

DMS - DSS2	ΙΧ	Ελαφρά Φορτηγά	Μεσαία Φορτηγά	Βαρέα Φορτηγά	Λεωφορεία
Εξοικονομούμενα οχηματοχιλιόμετρα	5.601.756	846.101	726.013	428.582	-61.128
Ποσοστό εξοικονομούμενων οχηματοχιλιόμετρων	9,73%	34,05%	35,24%	16,84%	-14,00%
Εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους οχημάτων (€)	234.081	46.783	132.428	110.736	-16.330

Μείωση των οδικών ατυχημάτων παρατηρείται λόγω του χαμηλότερου κυκλοφοριακού φόρτου (λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα) στο οδικό δίκτυο. Στην πλήρη εφαρμογή του σεναρίου το 2037, παρατηρείται μείωση του αριθμού των ατυχημάτων κατά 12% και των θυμάτων κατά 11,6%.

Περιβαλλοντικά εξωτερικά κόστη εκτιμήθηκαν για τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ του σεναρίου βάσης και του επιλεγθέντος σεναρίου όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, οπότε δεν εκτιμήθηκε το σχετικό κόστος. Επίσης δεν εκτιμήθηκε το περιβαλλοντικό κόστος των θαλάσσιων μεταφορών (μη επαρκή στοιχεία). Το 2037 αναμένεται μείωση του συνολικού περιβαλλοντικού κόστους των οδικών μεταφορών κατά 17,5%. Η αύξηση της επιβατικής σιδηροδρομικής κίνησης προκαλεί αύξηση και στο αντίστοιχο περιβαλλοντικό κόστος – όχι όμως και η αύξηση της εμπορευματικής σιδηροδρομικής κίνησης, δεδομένου ότι το προτεινόμενο σενάριο προβλέπει μείωση στην κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων συρμών και αύξηση των ηλεκτροκινούμενων.

Συνολικά, το περιβαλλοντικό εξωτερικό κόστος μειώνεται με αποτέλεσμα να προκύπτουν σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη (εξοικονόμηση 10.021.009€ το 2037).

Συμπερασματικά, τα αποτελέσματα της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης υποδεικνύουν ότι το επιλεγθέν σενάριο παράγει θετικά κοινωνικοοικονομικά αποτελέσματα, εφόσον τα αναμενόμενα οφέλη είναι μεγαλύτερα από το εκτιμώμενο κοινωνικοοικονομικό κόστος. Η κοινωνικοοικονομική Καθαρά Παρούσα Αξία (ENPV) με προεξοφλητικό επιτόκιο 5% είναι θετική ($ENPV_{@5\%} = 10,37$ δις €) και ο Λόγος Οφέλους-Κόστους είναι 2,7.

Παράρτημα Ι – Πλήρης Κατάλογος Μέτρων

Σύνολο μέτρων που διαμορφώθηκαν και ελέγχθηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχέδιου Μεταφορών

Κωδικός	Τίτλος	Τομέας	Τύπος
RI-Soft 1	Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων Οδών και Συστήματος Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο	Οδικές υποδομές	Θεσμική
RI-Soft 2	Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο	Οδικές υποδομές	Θεσμική
RI-Soft 3	Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες)	Οδικές υποδομές	Θεσμική
RI-Soft 4	Αναθεώρηση του οργανωτικού πλαισίου λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων ως προς τις διαδικασίες και τις δράσεις διαχείρισης συμβάντων	Οδικές υποδομές	Επιχειρησιακή
RI-Infra 1	Αποκατάσταση / ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι συντηρήσιμα	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 2	Επέκταση του Α5 (Ιόνια Οδός) προς Κακαβιά και σύνορα με Αλβανία	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 3	Αναβάθμιση οδικού άξονα Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 4	Αναβάθμιση οδικού άξονα Λαμία – Καρπενήσι – Αργίριο – Πλατυγιάλι (Αστακός)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 5	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα – Μαυρομάτι / σύνορα με Αλβανία με παράκαμψη Ηγουμενίτσας (Κάθετος άξονας Εγνατίας Οδού)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 6	Αυτοκινητόδρομος Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα (Επέκταση του Α5-Νότια)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 7	Οδική σύνδεση Βυτίνα – Αρχαία Ολυμπία (σύνδεση μεταξύ Α7 και Α5)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 8	Κάθετος Άξονας 50 Εγνατίας Οδού (Α27): Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη / σύνορα με ΠΓΔΜ, Τμήμα: Πτολεμαΐδα – Φλώρινα	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 9	Νέα οδική σύνδεση Πρέβεζα – Ιόνια Οδός (Α5)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 10	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Πάργα – Πρέβεζα	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 11	Κάθετος άξονας 70 Εγνατίας Οδού: Ξάνθη – Εχίνος – Δημάριο – σύνορα με Βουλγαρία	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 12	Νέος αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη (σύνδεση μεταξύ Α1 και Α8)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 13	Αναβάθμιση του ανατολικού (Άγιος Νικόλαος – Σητεία) και δυτικού (Κίσσαμος – Χανιά) άκρου του ΒΟΑΚ (Α90)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 14	Αναβάθμιση βόρειου τμήματος του Α1 προς σύνορα με ΠΓΔΜ, Τμήμα: Χαλάστρα (κόμβος Α1/Α2) – Πολύκαστρο	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 15	Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 16	Μητροπολιτικό οδικό δίκτυο Αττικής (τμήματα Κορωπί – Μαρκόπουλο – Λαύριο και Λεωφ. Κύμης – Α1)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 17	Αναβάθμιση οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Νέα Πέλλα – Γιαννιτσά – Μαυροβούνι	Οδικές υποδομές	Υποδομές

Κωδικός	Τίτλος	Τομέας	Τύπος
RI-Infra 18	Αύξηση χωρητικότητας τμήματος Σχηματάρι (κόμβος A1/A11) – Λαμία του A/Δ A1	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 19	Αύξηση χωρητικότητας τμήματος Ελευσίνα – Κόρινθος του A/Δ A8	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 20	Αναβάθμιση Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και Καθέτων Αξόνων (Ηράκλειο – Άγιοι Δέκα και Παχιά Άμμος – Ιεράπετρα)	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RI-Infra 21	Αναβάθμιση οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος	Οδικές υποδομές	Υποδομές
RT-Soft 1	Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε επίπεδο κράτους για τον κλάδο των οδικών μεταφορών	Οδικές μεταφορές	Θεσμική
RT-Soft 2	Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων των οδικών μεταφορών	Οδικές μεταφορές	Θεσμική
RT-Soft 3	Πρωώθηση εξωτερικών αναθέσεων δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας για την αναδιάρθρωση του στόλου ΦΙΧ	Οδικές μεταφορές	Επιχειρησιακή
RT-Soft 4	Πρωώθηση συνεργασίας στους τομείς μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας	Οδικές μεταφορές	Επιχειρησιακή
RT-Soft 5	Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου)	Οδικές μεταφορές	Θεσμική
RT-Soft 6	Δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και εφαρμογή της απελευθέρωσης των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών	Οδικές μεταφορές	Θεσμική
RT-Soft 7	Ενίσχυση προβολής θεμάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	Οδικές μεταφορές	Θεσμική
RA-Soft 1	Διευκόλυνση της διέλευσης συνόρων	Σιδηρόδρομος	Θεσμική / Υποδομές
RA-Soft 2	Εκσυγχρονισμός τροχαίου υλικού	Σιδηρόδρομος	Επιχειρησιακή
RA-Soft 3	Πρωώθηση πολυτροπικότητας	Σιδηρόδρομος	Θεσμική / Υποδομές
RA-Soft 4	Εξορθολογισμός σιδηροδρομικού τομέα και ανθρώπινου δυναμικού	Σιδηρόδρομος	Θεσμική
RA-Soft 5	Σταθεροποίηση σιδηροδρομικού τομέα	Σιδηρόδρομος	Θεσμική
RA-Infra 1	Προασιακή Σιδηροδρομική Σύνδεση Κορωπί – Λαύριο και Αεροδρόμιο – Ραφήνα	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 2	Σιδηροδρομική γραμμή Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο: ανακατασκευή	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 3	Σιδηροδρομική γραμμή Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα: κανονικοποίηση, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 4	Αναβάθμιση τμήματος ΣΚΑ – Οινόη	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 5	Αναβάθμιση γραμμής Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 6	Αναβάθμιση σιδηροδρομικού τμήματος Αλεξανδρούπολη- Ορμένιο – Σύνορα με Βουλγαρία (μέρος έργου Sea2Sea)	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 7	Βελτίωση σιδηροδρομικού τμήματος Στρυμόνας – Ξάνθη – Αλεξανδρούπολη	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 8	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση εμπορικού λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 9	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Καβάλα	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 10	Νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Θριάσιο Πεδίο – Θήβα	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 11	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα	Σιδηρόδρομος	Υποδομές

Κωδικός	Τίτλος	Τομέας	Τύπος
RA-Infra 12	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Καλαμπάκα - Κοζάνη	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 13	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Κοζάνη – Βέροια	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 14	Βελτίωση σιδηροδρομικής σύνδεσης προς Φλώρινα – σύνορα με ΠΓΔΜ και επέκταση προς Καστοριά και Κρυσταλλοπηγή - σύνορα με Αλβανία	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 15	Σιδηροδρομικός Άξονας Βόρειας Κρήτης	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
RA-Infra 16	Σιδηροδρομική γραμμή Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα: κανονικοποίηση, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση	Σιδηρόδρομος	Υποδομές
P-Soft 1	Εξορθολογισμός οργάνωσης λιμένων (στροφή προς το μοντέλο διοίκησης λιμένων «landlord» και ανάπτυξη της έννοιας της συστάδας λιμένων)	Λιμένες	Θεσμική
P-Soft 2	Προσαρμογή εγχώριων ακτοπλοϊκών δρομολογίων για μείωση της συμφόρησης κατά τις περιόδους αιχμής	Λιμένες	Επιχειρησιακή
P-Infra 1	Προετοιμασία και προοδευτική εφαρμογή προγράμματος βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων για εγχώρια ακτοπλοΐα	Λιμένες	Υποδομές
P-Infra 2	Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος αναβάθμισης λιμενικών υποδομών που δεν πληρούν ελάχιστες προδιαγραφές και εκσυγχρονισμού εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης πλοίου	Λιμένες	Υποδομές
P-Infra 3	Μετεγκατάσταση λιμένων – νέες λιμενικές εγκαταστάσεις σε νησιωτικές πόλεις όπου οι παραδοσιακοί λιμένες περιορίζονται από την αστική επέκταση	Λιμένες	Υποδομές
P-Infra 4	Προετοιμασία και προοδευτική εφαρμογή προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια	Λιμένες	Υποδομές
P-Infra 5	Βελτίωση χερσαίας σύνδεσης με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης	Λιμένες	Υποδομές
P-Infra 6	Επέκταση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον Λιμένα Θεσσαλονίκης	Λιμένες	Υποδομές
P-Infra 7	Αύξηση χωρητικότητας σε βασικά λιμάνια διακίνησης χύδην ξηρού φορτίου	Λιμένες	Υποδομές
P-Infra 8	Ανάπτυξη λιμένα Λαυρίου για την εγχώρια ακτοπλοϊκή κίνηση ως εναλλακτική αφετηρία έναντι Πειραιά και Ραφήνας	Λιμένες	Υποδομές
MT-Soft 1	Ανάπτυξη και λειτουργία ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων για τους τομείς θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων, με στόχο την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των σχετικών δραστηριοτήτων, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας	Ναυτιλία	Θεσμική
MT-Soft 2	Ενίσχυση της Ελληνικής Ναυτιλιακής Συστάδας	Ναυτιλία	Θεσμική
MT-Soft 3	Υλοποίηση Πληροφοριακών Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας και Συστημάτων Ενιαίας Θυρίδας στην Ελλάδα	Ναυτιλία	Θεσμική
MT-Soft 4	Πρωώθηση πρωτοβουλιών για την ανάδειξη της Ελλάδας σε Κόμβο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη	Ναυτιλία	Θεσμική
MT-Soft 5	Εξορθολογισμός ακτοπλοϊκού και λιμενικού δικτύου και προώθηση ανανέωσης / εκσυγχρονισμού του στόλου	Ναυτιλία	Θεσμική
AT-Soft 1	Διατήρηση και βελτίωση των Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος στο Ελληνικό σύστημα	Αεροδρόμια & Αερομεταφορές	Θεσμική

Κωδικός	Τίτλος	Τομέας	Τύπος
	αερολιμένων, με ανάπτυξη συνέργειας μεταξύ θαλάσσιων και αεροπορικών ΥΓΟΣ		
AT-Soft 2	Διευκόλυνση της υλοποίησης υδατοδρομίων και υπηρεσιών υδροπλάνων	Αεροδρόμια & Αερομεταφορές	Θεσμική
AT-Infra 1a	Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό την επίλυση προβλημάτων ασφάλειας/ προστασίας και λειτουργίας	Αεροδρόμια & Αερομεταφορές	Υποδομές
AT-Infra 1b	Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό τη βελτίωση της δυναμικής τους	Αεροδρόμια & Αερομεταφορές	Υποδομές
AT-Infra 2	Ανάπτυξη κεντρικού δικτύου υδατοδρομίων για την παροχή υπηρεσιών από, προς και ανάμεσα στα νησιά	Αεροδρόμια & Αερομεταφορές	Υποδομές
L-Soft 1	Εξασφάλιση συνοχής και μερική αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Θεσμική
L-Soft 2	Υιοθέτηση πρακτικών εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων logistics του δημόσιου τομέα	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Θεσμική
L-Soft 3	Ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Θεσμική
L-Soft 4	Σύναψη ειδικών συμφωνιών με γειτονικές Ευρωπαϊκές και τρίτες χώρες	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Θεσμική
L-Soft 5	Κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων συνεργασιών στον τομέα logistics	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Θεσμική
L-Soft 6	Αναθεώρηση του νομικού πλαισίου σχετικά με την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Θεσμική
L-Soft 7	Υποστήριξη διαφάνειας και ροής πληροφοριών στην αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω ανοιχτών ψηφιακών εργαλείων και πρακτικών τυποποίησης	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Επιχειρησιακή
L-Infra 1	Ολοκλήρωση ενός βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων	Εφοδιαστική Αλυσίδα	Υποδομές
H-Soft 1	Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών	Οριζόντιο	Επιχειρησιακή
H-Soft 2	Ανάπτυξη πλαισίου σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Οριζόντιο	Θεσμική
H-Soft 3	Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ	Οριζόντιο	Θεσμική

Παράρτημα II – Αναλυτική Περιγραφή Επιλεγμένων Μέτρων

Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RI-Soft 1	Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων Οδών και Συστήματος Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο	<p>- Έλλειψη ολοκληρωμένης και επικαιροποιημένης βάσης δεδομένων οδικού δικτύου τόσο σε κεντρικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.</p> <p>- Λόγω απουσίας πλήρους βάσης δεδομένων για την απογραφή και την κατάσταση του οδικού δικτύου, δεν είναι δυνατό να υπάρχει ολοκληρωμένη άποψη της κατάστασης του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου (π.χ. % του μήκους σε πολύ κακή / κακή / μέτρια / καλή / άριστη κατάσταση).</p> <p>- Υπάρχει συναίνεση ως προς την ανεπάρκεια στην τακτική συντήρηση των οδικών υποδομών στο ελληνικό οδικό δίκτυο.</p>	<p>Το Μέτρο συνίσταται στην ανάπτυξη και λειτουργία μιας ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων για την απογραφή και κατάσταση του οδικού δικτύου με στόχο τον ορθολογικό σχεδιασμό και προγραμματισμό έργων συντήρησης οδικών υποδομών. Λαμβάνοντας υπόψη το ελληνικό σύστημα, κάθε Βάση Δεδομένων Οδών και Σύστημα Διαχείρισης Οδοστρωμάτων πρέπει να αναπτυχθεί και να τηρείται από την αρχή που είναι αρμόδια για τη διαχείριση κάθε επιμέρους δικτύου, δηλαδή:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Το ΥΠΥΜΕ για το οδικό δίκτυο που παραμένει στην αρμοδιότητά του • Οι Περιφέρειες και οι Περιφερειακές Ενότητες για τις οδούς υπό την αρμοδιότητα περιφερειακών αρχών (δηλαδή για την πλειοψηφία του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου). <p>Ωστόσο, είναι σημαντικό να υπάρχει κάποιου είδους «διαλειτουργικότητα» μεταξύ αυτών των βάσεων δεδομένων, έτσι ώστε κεντρικά το ΥΠΥΜΕ να συγκεντρώνει δεδομένα που να δίνουν σαφή και ολοκληρωμένη εικόνα του οδικού δικτύου (εθνικού και επαρχιακού), του κυκλοφοριακού του φόρτου και της δομικής του κατάστασης.</p> <p>Το Μέτρο θα περιλαμβάνει τρεις φάσεις ως εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ανάπτυξη πιλοτικού έργου με το ΥΠΥΜΕ και 2 ή 3 επιλεγμένες περιφέρειες για τη δημιουργία Βάσης Δεδομένων Οδών και ΣΔΟ για τις αντίστοιχες οδούς αρμοδιότητάς τους. 2. Αξιολόγηση πιλοτικού έργου μετά από ένα έτος λειτουργίας. 3. Γενίκευση πιλοτικού έργου σε όλες τις περιφέρειες.
RI-Soft 2	Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για συντήρηση του οδικού δικτύου	<p>Υπάρχει ευρεία συναίνεση σχετικά με την ανεπαρκή συντήρηση υποδομών του εθνικού οδικού δικτύου. Η ελλιπής συντήρηση, εκτός των οργανωτικών και διαχειριστικών προβλημάτων, είναι επίσης συνέπεια της ανεπαρκούς χρηματοδότησης.</p> <p>Παρά το γεγονός ότι το χάσμα μεταξύ των αναγκών και των διαθέσιμων πόρων είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί,</p>	<p>Το Μέτρο θα διερευνήσει τους πιθανούς μηχανισμούς για την εξασφάλιση κεφαλαίων συντήρησης του οδικού δικτύου. Η νέα Υπηρεσία Οδικών Τελών θα μπορούσε να διαχειρίζεται προς αυτή την κατεύθυνση έσοδα που σήμερα προσμετρώνται στον κρατικό προϋπολογισμό. Προτείνεται επίσης να διερευνηθούν η πιθανή συμβολή των παραχωρησιούχων του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στη συντήρηση των εθνικών και επαρχιακών οδών καθώς και η επιβολή νέων τελών (π.χ. τέλη διέλευσης) για ξένα οχήματα.</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>η ανάλυση των διαθέσιμων πληροφοριών και δεδομένων υποδηλώνει έντονα ότι η χρηματοδότηση έργων συντήρησης αποτελεί σοβαρό ζήτημα στην Ελλάδα, όπως συμβαίνει και σε πολλές άλλες χώρες. Βάσει μίας προκαταρκτικής ανάλυσης, οι απαιτούμενοι πόροι για τη συντήρηση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου είναι της τάξεως των 550 εκατομμυρίων € ετησίως (τακτική και περιοδική συντήρηση), εκ των οποίων 150 εκατομμύρια ευρώ είναι για 8.500 χλμ. εθνικών οδών (κατά μέσο όρο περ. 19000€/χλμ ετησίως) και 400 εκατ. € για 30.000 χιλιόμετρα επαρχιακών οδών (κατά μέσο όρο περ. 12000€/χλμ ετησίως). Τα διαθέσιμα στοιχεία για τους προϋπολογισμούς συντήρησης σε περιφερειακό επίπεδο καταδεικνύουν ότι η υφιστάμενη κατανομή πόρων απέχει μακράν από αυτά τα ποσά.</p>	<p>Το Μέτρο θα περιλαμβάνει 4 φάσεις ως εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Διεξαγωγή εμπειριστατωμένης ανάλυσης σε 2 ή 3 επιλεγμένες περιφέρειες πιλοτικά για την ακριβή εκτίμηση της διαφοράς μεταξύ αναγκαίων και διαθέσιμων πόρων για έργα συντήρησης, και προσδιορισμός υφιστάμενων μηχανισμών στην Ελλάδα για την κατανομή πόρων σε έργα συντήρησης. 2. Εντοπισμός των μηχανισμών που πιθανόν να καλύψουν το χάσμα και διερεύνηση της σκοπιμότητάς τους στο ελληνικό πλαίσιο με βάση τα ευρήματα της προηγούμενης φάσης και τη συγκριτική αξιολόγηση των βέλτιστων πρακτικών παγκοσμίως. 3. Διεξαγωγή λεπτομερούς ανάλυσης των προτιμώμενων μηχανισμών (συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών και νομικών πτυχών) και προετοιμασία σχεδίων νόμων και κανονισμών. 4. Εφαρμογή των μηχανισμών που υιοθετήθηκαν στο προηγούμενο βήμα.
RI-Soft 3	Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες)	<p>Το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο που διέπει τη διαχείριση οδικών υποδομών (ανάπτυξη, συντήρηση και λειτουργία) είναι περίπλοκο. Σε επίπεδο Υπουργείου, υπάρχουν 4 Διευθύνσεις και 2 ΕΥΔΕ που ασχολούνται με οδικές υποδομές. Σε επίπεδο Περιφέρειας, η ευθύνη της οδικής διαχείρισης μοιράζεται μεταξύ των Διευθύνσεων Τεχνικών Έργων κάθε Περιφέρειας και των Περιφερειακών της Ενοτήτων, οι σχέσεις μεταξύ των οποίων είναι ουσιαστικά «οριζόντιες», χωρίς άσκηση ιεραρχικής εξουσίας της Περιφέρειας στις Περιφερειακές Ενότητες. Επιπλέον, τόσο σε επίπεδο Υπουργείου όσο και σε επίπεδο Περιφέρειας, οι περισσότερες Διευθύνσεις/ Τμήματα έχουν αρμοδιότητες που δεν περιορίζονται στις οδικές υποδομές.</p> <p>Λόγω αυτής της πολύπλοκης οργάνωσης, καμία από τις κεντρικές και περιφερειακές υπηρεσίες δεν έχει πλήρη εικόνα των ζητημάτων οδικών υποδομών. Αυτό οδηγεί σε διάχυτες αρμοδιότητες που παρεμποδίζουν τον ορθολογικό προγραμματισμό έργων οδικής ανάπτυξης και συντήρησης. Σε επίπεδο Υπουργείου, τα ζητήματα αυτά δε βελτιώθηκαν από τις δύο διαδοχικές αναδιαρθρώσεις (2014 και 2017), ούτε και από το γεγονός ότι μολονότι ο αριθμός των υπαλλήλων στο ΥΠΥΜΕ είναι σχετικά υψηλός, δεν φαίνεται να διαθέτουν επαρκή τεχνογνωσία.</p>	<p>Σκοπός του Μέτρου είναι να προτείνει και να θεσπίσει θεσμικά και οργανωτικά μέτρα για τη βελτίωση της ικανότητας του ΥΠΥΜΕ και των Περιφερειών να διαχειρίζονται το ελληνικό οδικό δίκτυο υπό την αρμοδιότητά τους (βλ. και μέτρο H-Soft 3). Στόχος είναι να εξορθολογιστεί ο οργανισμός με στόχο την αποσαφήνιση των σχέσεων μεταξύ Διευθύνσεων/ Τμημάτων και την αποφυγή πιθανών αλληλοεπικαλύψεων αρμοδιοτήτων. Το Μέτρο πρέπει, για παράδειγμα, να διερευνήσει τη σκοπιμότητα της μετάβασης προς μία ενιαία Διεύθυνση Οδικών Υποδομών, τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, το οποίο είναι και το πιο σύνηθες μοντέλο παγκοσμίως. Οι αρμοδιότητες μίας τέτοιας Διεύθυνσης καλύπτουν όλες τις πτυχές ενός έργου (ανάπτυξη, συντήρηση και λειτουργία), αλλά περιορίζονται αυστηρά στις οδικές υποδομές.</p> <p>Σε επίπεδο ΥΠΥΜΕ, το Μέτρο θα περιλαμβάνει:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Πλήρη διάγνωση του υφιστάμενου οργανισμού, και ιδιαίτερα του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού (αριθμός προσωπικού και προσόντα) 2. Πρόταση μέτρων με στόχο τον εξορθολογισμό του οργανισμού που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση του οδικού δικτύου σε εθνικό επίπεδο, με βάση τα πορίσματα της διάγνωσης και της συγκριτικής αξιολόγησης των βέλτιστων διεθνών πρακτικών. 3. Προετοιμασία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανθρωπίνων πόρων που θα περιλαμβάνει και πρόγραμμα κατάρτισης. 4. Θέσπιση των προτεινόμενων μέτρων και εφαρμογή του σχεδίου ανθρωπίνων πόρων. <p>Σε περιφερειακό επίπεδο, το Μέτρο θα περιλαμβάνει 3 φάσεις:</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			<p>1. Ανάπτυξη πιλοτικών έργων σε 2 ή 3 επιλεγμένες περιφέρειες. Η υλοποίηση αυτών των πιλοτικών έργων πρέπει να παρακολουθείται από μια ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της κεντρικής κυβέρνησης και των επιλεγμένων περιφερειών.</p> <p>2. Αξιολόγηση των πιλοτικών έργων μετά από τουλάχιστον ένα έτος λειτουργίας</p> <p>3. Γενίκευση των πιλοτικών έργων σε όλες τις περιφέρειες.</p>
RT-Soft 1	Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε επίπεδο κράτους για τον κλάδο των οδικών μεταφορών	Οι ανεπαρκείς και αναποτελεσματικές διαδικασίες συλλογής δεδομένων οφείλονται και στην έλλειψη σχετικών νομικών μέσων, στην απουσία κεντρικού συστήματος συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων, στην έλλειψη τυποποιημένων/ αυτοματοποιημένων αναλύσεων και Κύριων Δεικτών Επιδόσεων (ΚΔΕ) για τον τομέα των μεταφορών. Το βασικότερο αποτέλεσμα είναι η ανεπαρκής πληροφόρηση κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων.	<p>A) Γενικά: Αναθεώρηση των διαδικασιών συλλογής δεδομένων του στόλου οχημάτων με δημοσίευση περισσότερων στοιχείων σχετικά με την ηλικία του στόλου, την κατανάλωση καυσίμων και τη σύνδεση των δεδομένων με τους ιδιοκτήτες (ιδίως στην περίπτωση μεταφορέων και ιδιωτικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν ΦΙΧ για μεταφορές)</p> <p>B) Εμπορευματικές Μεταφορές: Αναθεώρηση της τυπολογίας και των διαδικασιών συλλογής κοινωνικοοικονομικών, χρηματοοικονομικών και τεχνικών δεδομένων για τις εμπορευματικές μεταφορές και τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων.</p> <p>Γ) Επιβατικές Μεταφορές: Ανάλογα με το μοντέλο απελευθέρωσης, αναθεώρηση της τυπολογίας και των διαδικασιών συλλογής κοινωνικοοικονομικών, χρηματοοικονομικών και τεχνικών δεδομένων από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς μεταφοράς επιβατών (λεωφορεία, πούλμαν κ.λπ.). Σχεδιασμός και εφαρμογή νομικών πράξεων και κανονισμών.</p> <p>Δ) Καθορισμός τυποποιημένων αναλύσεων δεδομένων και ΚΔΕ, που πρέπει να περιλαμβάνουν τον προσδιορισμό και παρακολούθηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων δημόσιας χρήσης (στάσεις λεωφορείων, σταθμοί, χώροι στάθμευσης κ.λπ.), τους ιδιοκτήτες τους και τους φορείς εκμετάλλευσης.</p>
RT-Soft 2	Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων των οδικών μεταφορών	<p>Το νομικό πλαίσιο ελέγχων στις οδικές μεταφορές έχει ελλείψεις σαφήνειας, ενώ υπάρχει η ανάγκη να καθοριστούν και να εφαρμοστούν κοινές διαδικασίες και πρότυπα κατάρτισης, ώστε να αυξηθούν οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι και να προσληφθεί επαρκές εξειδικευμένο προσωπικό.</p> <p>Επιπλέον, η επιβολή των νόμων και κανονισμών στις οδικές μεταφορές δεν είναι επαρκής, ενώ, σύμφωνα με πληροφορίες, υπάρχει σημαντικός αριθμός μη ελεγχόμενων εγχώριων εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται παράνομα. Η κατάσταση αυτή είναι εξαιρετικά επιζήμια για τον εγχώριο κλάδο οδικών μεταφορέων και πρέπει να αντιμετωπιστεί.</p>	<p>Το μέτρο αυτό αποτελείται από δύο επιμέρους δράσεις:</p> <p>M-1: Αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου για τον έλεγχο των οδικών μεταφορών. Υπάρχουν δύο δυνατότητες: α) Διατήρηση του συστήματος ελέγχου των οδικών μεταφορών ως έχει, δηλαδή στην αποκεντρωμένη του μορφή. Αυτό συνεπάγεται ότι ο έλεγχος ανατίθεται στις Περιφέρειες και πρέπει να προσδιοριστούν οι ακριβείς ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό. Ταυτόχρονα, πρέπει να ορισθούν οι τυπικές θέσεις και οι απαιτήσεις σε εκπαίδευση και κατάρτιση, ή β) Συγκέντρωση εκ νέου όλων των δράσεων ελέγχων στις οδικές μεταφορές με τη δημιουργία υπηρεσιών που τελούν υπό την άμεση διαχείριση του ΥΠΥΜΕ.</p> <p>M-2: Ενίσχυση των ελέγχων των παράνομων μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, προτείνονται οι ακόλουθες ενέργειες:</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		Το προτεινόμενο αυτό μέτρο απαιτεί την εφαρμογή ενός αποτρεπτικού συστήματος κυρώσεων και την αναπροσαρμογή των υφιστάμενων κανονισμών και μεθόδων με στόχο την καταπολέμηση και εξάλειψη των παράνομων ενδομεταφορών.	<ul style="list-style-type: none"> - Εκπαίδευση των επιθεωρητών για την ανίχνευση παράνομων ενεργειών - Ταυτοποίηση και τυχαίο έλεγχο των κύριων εταιρειών με δραστηριότητες ενδομεταφορών - Καταγραφή νόμιμων επιχειρήσεων (εταιρειών μεταφορών) και των πελατών τους (αποστολείς/ παραλήπτες) - Δημιουργία «μαύρης λίστας» παραβατών (εταιρείες μεταφορών) στο πλαίσιο της πλήρους βάσης δεδομένων του ΥΠΥΜΕ (βλ. μέτρο RT-Soft 1) - Ενημέρωση των φορτωτών/ παραληπτών των οποίων το φορτίο έχει διακινηθεί παράνομα και προειδοποίηση ότι θα θεωρούνται υπεύθυνοι από το 3^ο, για παράδειγμα, καταγεγραμμένο αδίκημα - Επιβολή προστίμου σε αποστολείς και παραλήπτες (ανεξαρτήτως του ποιος παρήγγειλε / πλήρωσε για τη συγκεκριμένη μεταφορά).
RT-Soft 5	Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου)	<p>Ο ελληνικός στόλος είναι από τους γηραιότερους στην Ευρώπη, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης. Τα τελευταία έτη η κατάσταση έχει επιδεινωθεί περαιτέρω για τους στόλους φορτηγών και λεωφορείων, καθώς οι αγορές νέων οχημάτων ήταν σχεδόν αμελητέες. Σε αντίθεση με ό,τι παρατηρείται στην υπόλοιπη Ευρώπη, η συντριπτική πλειοψηφία του εμπορευματικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα εκτελείται από τα παλαιότερα οχήματα του στόλου φορτηγών. Η παρατήρηση αυτή συμβαδίζει με το γεγονός ότι οι μεμονωμένοι επαγγελματίες, έχοντας κυρίως παλαιά/πολύ παλαιά οχήματα, κατέχουν το μερίδιο του λέοντος στις εγχώριες μεταφορές. Προφανώς, η κατάσταση αυτή επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα, αποδοτικότητα, ασφάλεια και περιβαλλοντική βιωσιμότητα του τομέα των οδικών μεταφορών.</p> <p>Για να ανταποκριθεί ο κλάδος στις απαιτήσεις μίας οικονομίας ολοένα πιο προσανατολισμένης σε εξαγωγές, και για να εξασφαλιστεί η πλήρης ένταξη της χώρας στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, υπάρχει επιτακτική ανάγκη να αντιστραφούν οι σημερινές τάσεις και να επιτευχθεί η ανανέωση του (εγχώριου) στόλου επαγγελματικών οχημάτων. Ταυτόχρονα, οικολογικοί και οικονομικοί λόγοι απαιτούν ανανέωση και του στόλου επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης.</p>	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει διάφορες ενέργειες. Οι πιο σημαντικές είναι οι ακόλουθες τρεις:</p> <p>M-1: Περιορισμοί ως προς την παλαιότητα εισαγόμενων οχημάτων (παντός τύπου):</p> <p>Επί του παρόντος, πρακτικά δεν υπάρχει όριο στην ηλικία των οχημάτων που εισάγονται στη χώρα (υπάρχει μόνο πρόβλεψη μέγιστης ηλικίας 15 ετών για εισαγόμενα μεταχειρισμένα λεωφορεία). Προτείνεται να συμφωνηθεί ένα προοδευτικό χρονοδιάγραμμα περιορισμού της ηλικίας για τα εισαγόμενα οχήματα ανά τύπο οχήματος, και για τους δύο ορίζοντες (2027, 2037).</p> <p>M-2: Σύστημα πριμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/παλαιά και καθαρά/ρουπογόνα οχήματα (παντός τύπου):</p> <p>Υπάρχουν ελλείψεις στη διαφοροποίηση των κινήτρων για παλαιά ή νέα και καθαρά ή μη οχήματα. Συνιστάται να ορισθεί ένα προοδευτικό πρόγραμμα κινήτρων/ εκπτώσεων/ φόρων/ τελωνειακών δασμών ανά τύπο οχήματος, τύπο καυσίμου και ηλικία, και για τους δύο ορίζοντες (2027, 2037).</p> <p>M-3: Καθορισμός κλίμακας μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών για όλα τα οχήματα:</p> <p>Επί του παρόντος, πρακτικά δεν υπάρχει όριο στην ηλικία των οχημάτων που κυκλοφορούν στη χώρα (υπάρχει μόνο πρόβλεψη μέγιστης ηλικίας 27 ετών για λεωφορεία). Προτείνεται να καθορισθεί μερική ή ολική απαγόρευση ανάλογα με την ηλικία/ επίπεδο εκπομπών των οχημάτων, καθώς και να ορισθεί ένα προοδευτικό χρονοδιάγραμμα περιορισμού της ηλικίας ανά τύπο οχήματος και για τους δύο ορίζοντες (2027, 2037).</p>
RT-Soft 7	Ενίσχυση προβολής θεμάτων οδικής	Εκτός της ανεπαρκούς προβολής σε πολιτικό επίπεδο των θεμάτων οδικής ασφάλειας, υπάρχουν άλλες	Το Μέτρο περιλαμβάνει τις ακόλουθες δράσεις:

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
	ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	<p>διαστάσεις του προβλήματος που, αν αντιμετωπιστούν, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε βελτιώσεις στην οδική ασφάλεια:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το ύψος των προστίμων στην Ελλάδα είναι σχετικά χαμηλότερο από ό,τι σε άλλες χώρες της ΕΕ, ενώ οι υφιστάμενες κυρώσεις δεν αποτελούν επαρκή αποτρεπτικό παράγοντα - Χαμηλό επίπεδο ευαισθητοποίησης του ελληνικού πληθυσμού για θέματα οδικής ασφάλειας - Ο αριθμός των ατυχημάτων με μοτοσυκλέτα είναι ιδιαίτερα υψηλός σε σχέση με άλλα μέσα, επομένως απαιτείται η ανάπτυξη πολιτικής επικεντρωμένης σε αυτόν τον τύπο οχήματος 	<ul style="list-style-type: none"> - Αναβάθμιση της πολιτικής σημασίας της οδικής ασφάλειας θέτοντάς την (για παράδειγμα) υπό την αιγίδα του πρωθυπουργού - Αναθεώρηση των επιπέδων προστίμων και κυρώσεων - Εγκατάσταση εξοπλισμού/ τεχνολογίας οδικής ασφάλειας - Εκστρατείες ευαισθητοποίησης, ιδίως προγράμματα ασφάλειας μοτοσικλετών
RI-Infra-1	Αποκατάσταση / ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι συντηρήσιμα	<p>Παρόλο που το οδικό δίκτυο σε αρκετά μεγάλη έκταση, φαίνεται να είναι σε καλή ή αρκετά καλή κατάσταση, υπάρχει ακόμα ένας σημαντικός αριθμός τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί σε σημαντικό βαθμό (εκτεταμένη ρηγμάτωση ενδεικτική της υπερβολικής κόπωσης του οδοστρώματος, σημαντικές παραμορφώσεις ενδεικτικές των δομικών αδυναμιών, τροχοαυλάκωση κ.λπ.). Αν και κάποιοι από αυτούς τους άξονες μπορούν ακόμη να συντηρηθούν (περιοδική συντήρηση), ένας σημαντικός αριθμός οδικών τμημάτων πάσχουν από σοβαρές καθυστερήσεις σε συντήρηση και έχουν υποβαθμιστεί τόσο που πλέον δεν είναι «συντηρήσιμα». Αυτά τα οδικά τμήματα χρειάζεται να αποκατασταθούν ή να ανακατασκευαστούν πριν μπορέσουν να συντηρηθούν κατάλληλα σε τακτική βάση. Πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένοι από τους άξονες αυτούς βρίσκονται σήμερα σε τόσο άσχημη κατάσταση που υπάρχει κίνδυνος διακοπής της κυκλοφορίας. Η αποκατάσταση/ ανακατασκευή των τμημάτων αυτών είναι επείγουσα και πρέπει να δοθεί ύψιστη προτεραιότητα.</p>	<p>Λόγω της απουσίας αναλυτικών στοιχείων για την απογραφή και κατάσταση των οδών, ένα πρωταρχικό πρόβλημα σήμερα είναι η έλλειψη δυνατότητας ακριβούς προσδιορισμού της έκτασης του δικτύου που έχει επιδεινωθεί τόσο ώστε να μην μπορεί να συντηρηθεί και χρήζει αποκατάστασης/ ανακατασκευής.</p> <p>Συνεπώς, το μέτρο αυτό θα εφαρμοστεί σε 2 φάσεις ως εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Προσδιορισμός έργου: <ul style="list-style-type: none"> - Προετοιμασία, σε στενή συνεργασία με τις περιφερειακές αρχές, ενός καταλόγου οδών με προτεραιότητα (εθνικές και επαρχιακές οδοί) που βρίσκονται στη χειρίστη κατάσταση και πρέπει να αποκατασταθούν/ ανακατασκευαστούν επείγοντως, καθώς υπάρχει κίνδυνος διακοπής της κυκλοφορίας. - Προετοιμασία ενός προγράμματος φθίνουσας προτεραιότητας για αποκατάσταση/ ανακατασκευή οδών βάσει των προκαταρκτικών μελετών σκοπιμότητας για κάθε άξονα του παραπάνω καταλόγου. 2. Υλοποίηση έργου: <ul style="list-style-type: none"> - Τεχνική μελέτη των έργων που έχουν προτεραιότητα. - Προετοιμασία τευχών δημοπράτησης και διαδικασιών διαγωνισμού. - Υλοποίηση εργασιών.
RA-Soft 5	Σταθεροποίηση σιδηροδρομικού τομέα	<p>Σήμερα, ο σιδηροδρομικός τομέας της Ελλάδας επιδοτείται σε μεγάλο βαθμό μέσω διαφόρων μηχανισμών. Παρά την κρατική υποστήριξη, η οικονομική κατάσταση του τομέα είναι αδύναμη. Η αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας, ιδίως στο διάδρομο ΠΑΘΕ/Π και τα υποσυστήματα προαστιακών σιδηροδρόμων, προβλέπεται να οδηγήσει σε οικονομική βελτίωση. Ο</p>	<p>Προβλέπονται τρία βασικά μέτρα:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Αύξηση και προσαρμογή των τελών χρήσης υποδομής για την ενίσχυση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την αύξηση των εσόδων: <p>Όσον αφορά την προσαρμογή των τελών χρήσης υποδομής, οποιαδήποτε τροποποίηση πρέπει να εξεταστεί με προσοχή, ώστε να αποφευχθούν αρνητικές επιπτώσεις στη δυναμικά αυξανόμενη ζήτηση.</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		προτεινόμενος εξορθολογισμός του οργανισμού θα είχε επίσης θετικό αντίκτυπο.	<p>2. Ορθολογική οργάνωση σιδηροδρομικού δικτύου και υπηρεσιών: Προτείνεται η προώθηση διαδικασιών έργων παραχώρησης (εκσυγχρονισμού, λειτουργίας), ενδεικτικά, για τη γραμμή από το λιμάνι του Κατάκολου ως την Αρχαία Ολυμπία, καθώς η ανάπτυξη των υπηρεσιών κρουαζιέρας που εξυπηρετούν το λιμάνι θα μπορούσε να παρέχει το απαραίτητο κίνητρο για ιδιωτική συμμετοχή.</p> <p>3. Εκπόνηση μελετών σιδηροδρομικών κόμβων που θα εξετάσουν το επιχειρησιακό σχέδιο για τα δίκτυα προαστιακού σιδηροδρόμου, κυρίως στις περιφέρειες της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας, και θα αναπτύξουν ένα επενδυτικό σχέδιο για τυχόν υπό εξέλιξη/ σχεδιασμό βελτιώσεις.</p>
H-Soft 3	Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ	<p>Με βάση το πρόγραμμα κατάρτισης που έχει πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο εκπόνησης του ΕΣΣΜ, συνιστάται να καταστεί βιώσιμη η Μονάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού (ΜΟΣΣ) του ΥΠΥΜΕ και να ενισχυθεί η μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα της μέσω επιπρόσθετων δραστηριοτήτων ανάπτυξης ικανοτήτων. Οι σχετικές εκπαιδευτικές συνεδρίες μπορούν να προσαρμοστούν όχι μόνο στις ανάγκες του προσωπικού της ΜΟΣΣ, αλλά και για άλλους δημόσιους υπαλλήλους του ΥΠΥΜΕ, του ΥΝΑΝΠ και άλλων φορέων που σχετίζονται με μεταφορές, οι οποίοι εμπλέκονται άμεσα σε δράσεις στρατηγικού σχεδιασμού.</p> <p>Για το ΥΠΥΜΕ, βασικός στόχος είναι να καθιερωθεί η ΜΟΣΣ ως η κύρια διασύνδεση μεταξύ της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου και όλων των φορέων που σχετίζονται με μεταφορές (υπουργικές υπηρεσίες, φορείς εκμετάλλευσης, λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη, κ.ά.) για την υλοποίηση και παρακολούθηση υποδομών μεταφορών και σχετικών ήπιων μέτρων.</p> <p>Για το ΥΝΑΝΠ, το μέτρο αποσκοπεί κυρίως στην ενίσχυση της παραγωγικότητας των λιμένων και στη βελτίωση της ικανότητάς τους να παρέχουν αξιόπιστες, αποδοτικές και οικονομικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας για εμπορεύματα και επιβάτες και να προσελκύνουν έτσι κυκλοφοριακή ζήτηση.</p>	<p>Για το ΥΠΥΜΕ, το μέτρο αυτό στοχεύει στην ενίσχυση της ικανότητας στρατηγικού σχεδιασμού εντός του υπουργείου, με ένα εξειδικευμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τα μέλη της ΜΟΣΣ και άλλων σχετικών υπηρεσιών στρατηγικού σχεδιασμού του υπουργείου.</p> <p>Ορισμένοι βασικοί τομείς για την ανάπτυξη δεξιοτήτων προτείνεται, μεταξύ άλλων, να είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διευκόλυνση ανταλλαγής δεδομένων και παροχή στρατηγικής καθοδήγησης, • Παροχή πληροφόρησης για τη ζήτηση μεταφορών, • Μεθοδολογική καθοδήγηση για την προετοιμασία και ανάπτυξη έργων μεταφορών, • Πιο εξειδικευμένες εκπαιδευτικές ενότητες (σχεδιασμός μεταφορών, μοντελοποίηση, αξιολόγηση, κ.λπ.) <p>Για το ΥΝΑΝΠ, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις περιλαμβάνουν την ανάπτυξη ικανοτήτων και την κατάρτιση του προσωπικού σε σχετικούς τομείς, όπως:</p> <ul style="list-style-type: none"> • τεχνολογίες ITS και «ευφύων» λιμένων, • βελτιστοποίηση λειτουργίας και διαδικασιών, • αυτοματοποίηση και ψηφιοποίηση λιμενικών λειτουργιών, • μέτρα ασφάλειας και προστασίας. <p>Το Μέτρο επικεντρώνεται κυρίως στους λιμένες του Κεντρικού και Αναλυτικού ΔΔΜ.</p>

Πυλώνας 2: Βελτίωση Αποδοτικότητας & Πολυτροπικότητας του Άξονα ΠΑΘΕ

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RI-Infra 12	Νέος αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη	<p>Το Μοντέλο Μετακινήσεων δείχνει ότι στον ορίζοντα 2027 θα υπάρχει συμφόρηση στο νότιο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Α1 μεταξύ Θήβας και Σχηματαρίου (κόμβος Α1/Α11). Το 2037, η συμφόρηση θα εκτείνεται από τη Λαμία ως την Αθήνα.</p> <p>Η κατασκευή ενός νέου αυτοκινητόδρομου (Α/Δ) που θα συνδέει απευθείας τον Α1 βόρεια του Σχηματαρίου με τον Α8 στην Ελευσίνα και παρακάμπτοντας τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας αναμένεται να αποσυμφορήσει αυτά τα τμήματα, εκτρέποντας την κυκλοφορία από τα βόρεια προς τα νότια και δυτικά της Αττικής (και αντίστροφα).</p> <p>Το έργο αυτό έχει ελεγχθεί μέσω του Μοντέλου Μετακινήσεων αποδεικνύοντας ότι αυτό ακριβώς προβλέπεται να συμβεί: η εκτροπή της κυκλοφορίας μέσω του εν λόγω νέου Α/Δ είναι αρκετή ώστε να αποσυμφορηθεί το τμήμα του Α1 νότια του Σχηματαρίου, εκτός από τμήματα πολύ κοντά στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας που μπορεί να θεωρηθεί ως αστική και εκτός του πλαισίου του ΕΣΣΜ.</p>	<p>Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυσης εναλλακτικών λύσεων του μέτρου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι ο νέος αυτοκινητόδρομος θα συνδέει τον Α1 κοντά στην περιοχή της Υλίκης, βόρεια της Θήβας, με τον Α8 στην περιοχή της Ελευσίνας. Θα έχει μήκος περίπου 53 χλμ., ενώ έχει ελεγχθεί ως αυτοκινητόδρομος (2 λωρίδες/κατεύθυνση με ΛΕΑ).</p>
RI-Infra 18	Αύξηση χωρητικότητας του υφιστάμενου Α/Δ Α1, τμήμα: Σχηματάρι (κόμβος με Α11) – Λαμία	<p>Το Μοντέλο Μετακινήσεων δείχνει ότι στον ορίζοντα 2037 θα υπάρχει συμφόρηση στο νότιο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Α1 από το Σχηματάρι (κόμβος Α1/Α11) ως τη Λαμία, το οποίο αποτελείται σήμερα από 2 λωρίδες/κατεύθυνση συν ΛΕΑ. Πρέπει να σημειωθεί ότι στον ορίζοντα 2027 η προτεινόμενη κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου Υλίκη - Θήβα - Ελευσίνα θα ανακουφίσει τα περισσότερα σημεία συμφόρησης νότια του Σχηματαρίου (βλ. προηγούμενο μέτρο).</p>	<p>Το μήκος του άξονα κατά προσέγγιση είναι 150 χλμ., εκ των οποίων μερικά τμήματα είναι σε πολύ δυσχερές ανάγλυφο με σήραγγες και κοιλαδογέφυρες. Το μέτρο μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικές δράσεις για την αύξηση της χωρητικότητας του οδικού διαδρόμου. Προτείνονται λύσεις ITS και συστήματα διαχείρισης της ζήτησης ώστε να αποφευχθεί η διαπλάτυνση του υπάρχοντος αυτοκινητοδρόμου από 2 λωρίδες σε 3 λωρίδες/κατεύθυνση, δεδομένης της απαιτούμενης κατασκευής σηράγγων στα τμήματα με δύσκολο ανάγλυφο.</p>
RI-Infra 19	Αύξηση χωρητικότητας του υφιστάμενου Α/Δ Α8 (Ολυμπία Οδός), Τμήμα: Ελευσίνα – Κόρινθος (κόμβος με Α7 Μορέας)	<p>Το Μοντέλο Μετακινήσεων δείχνει ότι στον ορίζοντα 2037 θα υπάρχει συμφόρηση στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Α8 από την Ελευσίνα έως την Κόρινθο (κόμβος με Α7 Μορέας), το οποίο αποτελείται σήμερα από 3 λωρίδες/κατεύθυνση συν ΛΕΑ.</p>	<p>Το μήκος του τμήματος είναι περίπου 58 χλμ., εκ των οποίων μερικά σημεία βρίσκονται σε πολύ δυσχερές έδαφος με σήραγγες και κοιλαδογέφυρες. Το μέτρο μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικές δράσεις για την αύξηση της χωρητικότητας του οδικού διαδρόμου. Προτείνονται λύσεις ITS και συστήματα διαχείρισης της ζήτησης ώστε να αποφευχθεί η διαπλάτυνση του υπάρχοντος αυτοκινητοδρόμου από 3 λωρίδες σε 4 λωρίδες/κατεύθυνση, δεδομένης της απαίτησης κατασκευής σηράγγων σε τμήματα με δύσκολο ανάγλυφο και της παράλληλης σιδηροδρομικής γραμμής.</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RT-Soft 6	Δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και εφαρμογή της απελευθέρωσης των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών	<p>Ο νόμος 4199/2013 καθορίζει το σύστημα απελευθέρωσης των μεταφορών με υπεραστικά λεωφορεία που βασίζεται κυρίως στην παραχώρηση δρομολογίων ή δικτύων. Ωστόσο, η πλήρης απελευθέρωση ορισμένων δρομολογίων μπορεί να έχει ταχύτερη και εντονότερη επίδραση στη μείωση του κόστους για τους επιβάτες. Σε συμφωνία με αυτό φαίνεται προτιμότερο να αναθεωρηθεί ο Νόμος έτσι ώστε να αποφευχθεί η διαιώνιση του υφιστάμενου συστήματος όπου κάθε διαδρομή/ δίκτυο παραχωρείται αποκλειστικά σε έναν φορέα εκμετάλλευσης (π.χ. σήμερα στα ΚΤΕΛ). Αυτό δε συνιστά πλήρη απελευθέρωση του τομέα, αλλά παρέχει στη ρυθμιστική αρχή ένα ευρύ φάσμα εργαλείων για την εφαρμογή διαφορετικών μοντέλων ανάλογα με την εκάστοτε ανάγκη. Σε κάθε περίπτωση, η απελευθέρωση θα πρέπει να γίνει με αυστηρή παρακολούθηση από το δημόσιο τομέα, εξασφαλίζοντας ότι η ποιότητα των υπηρεσιών δε θα μειωθεί σε καμία περιοχή της χώρας.</p> <p>Ο νόμος καθόριζε επίσης τη δημιουργία μίας Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ). Η Αρχή αυτή θα παρακολουθούσε τον τομέα των υπεραστικών λεωφορείων, ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) θα έκανε το ίδιο για τον τομέα των σιδηροδρόμων. Ωστόσο, δύο παράλληλες ρυθμιστικές αρχές για χερσαίες μεταφορές, οι οποίες διαχειρίζονται χωριστά τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, θα μπορούσαν να ανταγωνίζονται ανεπαρκώς, με την καθεμία να καταβάλλει προσπάθειες να αναπτύξει το δικό της μέσο μεταφοράς (για παράδειγμα, υπό την πίεση διαφορετικών ομάδων συμφερόντων) χωρίς να λαμβάνει υπόψη τη γενικότερη εικόνα. Μια ενιαία αρχή για τις χερσαίες μεταφορές - όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες της ΕΕ - θα μπορούσε να αναπτύξει μια ολιστική προσέγγιση και να εφαρμόσει μια αποτελεσματικότερη εθνική στρατηγική. Αυτή η συνδυασμένη πολιτική θα είχε θετικό αποτέλεσμα όσον αφορά τη διαχείριση των επιδοτήσεων ΥΓΟΣ, καθώς για κάθε διαδρομή/ δρομολόγιο θα μπορούσε να επιλεγεί ο βέλτιστος τρόπος μεταφοράς. Τέλος, η απελευθέρωση των μεταφορικών υπηρεσιών με υπεραστικά λεωφορεία και η πιθανή παραχώρηση ορισμένων δικτύων δημιουργούν μία μοναδική ευκαιρία για την επιβολή ποσόστωσης στις προμήθειες στόλου οχημάτων με ηλεκτροκίνηση ή άλλες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.</p>	<p>Οι πιο σημαντικές ενέργειες στο πλαίσιο αυτού του μέτρου είναι:</p> <p>M-1: Εξέταση των θεσμικών ζητημάτων και των επιλογών συγχώνευσης των ΡΑΣ και ΡΑΕΜ. Εξέταση σχετικά με το ποιες αλλαγές θα μπορούσαν να απαιτηθούν στο πλαίσιο του νομικού καθεστώτος τους, ώστε να παραμείνουν σε συμμόρφωση με ισχύουσες Οδηγίες της ΕΕ και ελληνική νομοθεσία. Καθορισμός του εύρους των εργασιών της νέας δημόσιας οντότητας υπό το ΥΠΥΜΕ και εκτίμηση των αναγκών σε προσωπικό. Εναλλακτικά, απαιτούμενο μέτρο αποτελεί ο επανασχεδιασμός των υπεραστικών διαδρομών με σκοπό τον εξορθολογισμό και τη βελτιστοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών με τρένο και λεωφορεία.</p> <p>M-2: Αναθεώρηση του Νόμου 4199/2013 για τις μεταφορές με υπεραστικά λεωφορεία</p> <p>M-3: Δημιουργία της Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και του προγράμματος ενδυνάμωσης δομών και ανάπτυξης ικανοτήτων</p> <p>M-4: Εφαρμογή της απελευθέρωσης των υπεραστικών μεταφορών με λεωφορεία με τα εξής βήματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Προσδιορισμός του είδους της παραχώρησης/ απελευθέρωσης που πρέπει να χρησιμοποιείται σε κάθε κατηγορία μεταφορών (υπεραστικές, εντός νομού, νησιωτικές, κ.λπ.) - Επαναπροσδιορισμός του συστήματος ΥΓΟΣ λαμβάνοντας υπόψη τον συνδυασμό των υπηρεσιών σιδηροδρόμων και λεωφορείων - Προετοιμασία και υλοποίηση των καθορισμένων παραχωρήσεων - Παρακολούθηση της εφαρμογής της μεταρρύθμισης με τη χρήση ΚΔΕ, με ιδιαίτερη προσοχή στα κόμιστρα επιβατών, τη διακίνηση επιβατών και τις δαπάνες ΥΓΟΣ <p>M-6: Αναθεώρηση του ιδιοκτησιακού και επιχειρησιακού καθεστώτος των τερματικών σταθμών λεωφορείων μετά την απελευθέρωση. Προώθηση της διατροπικότητας για μελλοντικούς σταθμούς λεωφορείων.</p> <p>Το μέτρο αναμένεται να ενισχύσει τη συνολική αποδοτικότητα και βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών της χώρας, όμως η πλειονότητα των αναμενόμενων ωφελειών πρόκειται να εστιάζουν στις λειτουργίες διατροπικών μεταφορών κατά μήκος του διαδρόμου ΠΑΘΕ.</p>
RA-Soft 2	Εκσυγχρονισμός τροχαίου υλικού	Το τροχαίο υλικό του υπεραστικού σιδηροδρόμου είναι παλαιό και σε κακή κατάσταση, γεγονός που οδηγεί σε υποβαθμισμένη γενική εικόνα το τομέα και υπέρογκες δαπάνες συντήρησης.	Το μέτρο έχει ως στόχο την προώθηση της προμήθειας και άρα χρήσης σύγχρονου τροχαίου υλικού για υπηρεσίες επιβατικών

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>Επιπλέον, το σημερινό τροχαίο υλικό δεν είναι κατάλληλο για την επίτευξη υψηλών ταχυτήτων. Οι επενδύσεις σε σύγχρονο και κατάλληλο τροχαίο υλικό για υπηρεσίες επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών θα συμβάλουν στη βελτίωση της γενικής εικόνας των σιδηροδρόμων και θα προωθήσουν αλλαγές στον τρόπο μετακίνησης υπέρ του σιδηρόδρομου.</p>	<p>σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με διαφορετικά μέσα όπως:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Τιμολογιακή πολιτική κινήτρων για τα τέλη χρήσης υποδομής. - Αγορά τροχαίου υλικού από ΓΑΙΑΟΣΕ/ ΟΣΕ σε «συμφωνία» με τους φορείς εκμετάλλευσης του σιδηρόδρομου ή παροχή υποστήριξης προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (και άλλες επιχειρήσεις) για την απόκτηση σύγχρονου τροχαίου υλικού - Ηλεκτροκίνηση των κλάδων του διαδρόμου ΠΑΘΕ/Π για μείωση των συνολικών λειτουργικών δαπανών (συγκριτικά με την πετρελαιοκίνηση) και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας (ανάλογα με την εκάστοτε παρέμβαση). <p>Πολλοί διαχειριστές υποδομών εφαρμόζουν διαφοροποιημένες χρεώσεις χρήσης υποδομής λαμβάνοντας υπόψη την παλαιότητα και τα χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού. Καθώς τα τέλη χρήσης υποδομής είναι ήδη χαμηλά στην Ελλάδα, το μέτρο θα οδηγήσει σε σημαντική αύξησή των τελών για το πλέον παλαιό τροχαίο υλικό. Ένα άλλο μέτρο που θα μπορούσε να εφαρμοστεί είναι η εισαγωγή χρέωσης ως προς τον θόρυβο που προκαλείται ιδίως από το παλαιότερο τροχαίο υλικό.</p>
RA-Soft 3 – 2 ^ο Μέρος	<p>Πρώθηση πολυτροπικότητας: Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο</p>	<p>Επί του παρόντος, η πολυτροπικότητα μεταξύ σιδηρόδρομου και άλλων μέσων μεταφοράς είναι πολύ περιορισμένη. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα ακόλουθα:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Υπεραστικό Λεωφορείο / Σιδηρόδρομος: Τα ΚΤΕΛ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί του παρόντος ανταγωνίζονται, ενώ κατάλληλες ρυθμίσεις μεταξύ των εταιρειών θα μπορούσαν να είναι επωφελείς τόσο για τους πελάτες όσο και για τις εταιρείες, ιδίως επειδή τα λεωφορεία μπορούν να αναλάβουν ρόλο τροφοδότη για τον προαστιακό αλλά και τον υπεραστικό σιδηρόδρομο - Αστικές Συγκοινωνίες / Σιδηρόδρομος: Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί συνδέονται ελάχιστα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό, τραμ και λεωφορεία) ακόμα και στην Αττική. Στις επαρχιακές πόλεις, τα ΚΤΕΛ είναι συνήθως ο αστικός μεταφορέας, αλλά οι υπηρεσίες προς τους σιδηροδρομικούς σταθμούς είναι συνήθως περιορισμένες λόγω της χαμηλής χρήσης των τρένων και πιθανώς και της ανταγωνιστικής κατάστασης μεταξύ ΚΤΕΛ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. - Σιδηρόδρομος / Οχήματα Ιδιωτικής Χρήσης: οι χώροι στάθμευσης που παρέχονται στους σταθμούς του ΟΣΕ, 	<p>Το Μέτρο περιλαμβάνει ήπιες δράσεις αλλά και παρεμβάσεις στις υποδομές.</p> <p>Οι τελευταίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ανανέωση σταθμών - Ανάπτυξη κόμβων πολυτροπικών μεταφορών - Παροχή αναγκαίων εγκαταστάσεων για ΑμεΑ - Ανάπτυξη υποδομών park-and-ride και χώρων στάθμευσης σε (προαστιακούς και μεγάλους υπεραστικούς) σταθμούς (πιθανόν και μέσω ΣΔΙΤ) <p>Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στους σταθμούς στοχεύουν στην ενίσχυση της προσβασιμότητας εντός των σταθμών αλλά και προς αυτούς, αυξάνοντας την ασφάλεια και βελτιώνοντας την πληροφόρηση των επιβατών σε κτίρια και αποβάθρες. Οι σημαντικότερες ωφέλειες αναμένονται σε λειτουργίες διατροπικών μεταφορών κατά μήκος του διαδρόμου ΠΑΘΕ/Π.</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>συμπεριλαμβανομένων των προστασιακών σιδηροδρομικών σταθμών, είναι πολύ περιορισμένοι.</p> <p>Επίσης, η προσβασιμότητα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξακολουθεί να είναι περιορισμένη σε πολλούς σταθμούς.</p>	
RA-Infra 10	Νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Θριάσιο Πεδίο - Θήβα	<p>Το μέτρο αυτό είναι ήδη στον σχεδιασμό του ΟΣΕ για την αντιμετώπιση της ταχείας εξέλιξης των σιδηροδρομικών μεταφορών τα επόμενα έτη. Λόγω της αυξανόμενης ζήτησης και της απελευθέρωσης της αγοράς, είναι πιθανό η υφιστάμενη κύρια σύνδεση (ΣΚΑ – Οινόη - Θήβα) να φτάσει σύντομα στο μέγιστο της χωρητικότητάς της. Το νέο τμήμα θα εξυπηρετεί υπεραστικά (και προστασιακά) επιβατικά δρομολόγια καθώς και υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, διπλασιάζοντας την υφιστάμενη ικανότητα του άξονα ΠΑΘΕ/Π και ενισχύοντας περαιτέρω τη διατροπική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι του Πειραιά στην Ελλάδα και την Ευρώπη (και αντιστρόφως).</p>	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει μία νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων με ηλεκτροκίνηση, η οποία θα ξεκινά από το Θριάσιο Πεδίο και μέσω της περιοχής του όρους Κιθαιρώνα, θα ενώνεται με το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή της Θήβας. Το μήκος της νέας γραμμής είναι περίπου 60 χλμ και αν υλοποιηθεί, η απόσταση της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα μειωθεί κατά 30 χλμ.</p>
H-Soft 1	Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή λύσεων ITS σε όλους τους τομείς μεταφορών	<p>Το ρυθμιστικό πλαίσιο που καλύπτει τα θέματα για την ανάπτυξη των Ευφών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) προκύπτει κυρίως από την Οδηγία 2010/40/ΕΕ, που ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία σύμφωνα με το ΠΔ 50/2012, και άλλους σχετικούς κανονισμούς/ αποφάσεις της ΕΕ.</p> <p>Η Εθνική Στρατηγική ITS 2015-2025 έχει ως βασικό στόχο τη δημιουργία ενός συνεκτικού και αποτελεσματικού πλαισίου για την ανάπτυξη και λειτουργία των ITS σε όλη τη χώρα και ως όραμα τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών μέσω ITS που θα παράγουν κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη. Η βασική αποστολή της στρατηγικής είναι να προτείνει νέα πρότυπα μετακινήσεων, αλλάζοντας τον τρόπο με τον οποίο κινούνται άνθρωποι και προϊόντα, προκειμένου να βρεθούν τρόποι να αναβαθμιστεί το κορεσμένο σύστημα μεταφορών χωρίς σημαντική αύξηση σε επενδυτικά κεφαλαία.</p> <p>Εκτός από τα μεμονωμένα μέτρα ITS που προτείνονται για κάθε τομέα μεταφορών, υπάρχει μία βασική ανάγκη υποστήριξης πρωτοβουλιών για την εφαρμογή του εθνικού σχεδίου δράσης σε διατομεακό, εθνικό ή και διεθνές επίπεδο.</p>	<p>Το μέτρο αφορά την προώθηση και ευρεία υλοποίηση των διαθέσιμων λύσεων ITS σύμφωνα με την ιεράρχηση στο σχέδιο δράσης που περιλαμβάνεται στην τρέχουσα Εθνική Στρατηγική ITS. Εκτός από τις υλοποιούμενες δράσεις ITS (eCALL, NAP, PICASSO, SESAR) και τα μέτρα που προτείνονται στο ΕΣΣΜ για κάθε τομέα μεταφορών (βάσεις δεδομένων, πλατφόρμες, PCS/SWS, κ.ά.), οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΥΜΕ πρέπει να ετοιμάσουν ένα πρόγραμμα που θα προσδιορίζει και ιεραρχεί τομεακές και οριζόντιες λύσεις ITS που πρέπει να εφαρμοστούν. Στόχος είναι η αύξηση της αποδοτικότητας, διασυνδεσιμότητας και διαλειτουργικότητας του εθνικού συστήματος μεταφορών, με πρώτη προτεραιότητα την αποφυγή μελλοντικών σημείων συμφόρησης στους κύριους διαδρόμους και συγκοινωνιακούς κόμβους που πλησιάζουν το κατώτατο όριο επιπέδου εξυπηρέτησης.</p> <p>Ο ακόλουθος ενδεικτικός κατάλογος αποτελεί την κύρια πηγή δράσεων ITS που θα μπορούσαν να υλοποιηθούν στο μέλλον, όπως προσδιορίζονται και ταξινομούνται στην Εθνική Στρατηγική ITS:</p> <p>1. Συστήματα Πληροφόρησης τελικού χρήστη (π.χ. εκτενής πληροφόρηση και οδηγίες διαδρομών μέσω ηλεκτρονικών πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων (VMS), ραδιοφωνική πληροφόρηση εντός οχήματος (RDS-TMC, TPEG, IP RADIO, κ.ά.), εφαρμογές για “έξυπνα” κινητά, ψηφιακοί χάρτες οδικών δικτύων, πληροφόρηση MMM - έξυπνες στάσεις, θέσεις στάθμευσης-μετεπιβίβασης (park & ride, ασφαλείς χώροι στάθμευσης για φορτηγά, κ.ά.), πληροφόρηση για χρονοαποστάσεις και αναμενόμενες καθυστερήσεις, μετεωρολογικές πληροφορίες προσαρμοσμένες για οδικά δίκτυα,</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			<p>κέντρα συλλογής – επεξεργασίας - ανταλλαγής κυκλοφοριακών δεδομένων (NAP), διατροφικά κέντρα κόμβων πληροφόρησης και επικοινωνιών, εφοδιαστική αλυσίδα με κέντρα ανταλλαγής δεδομένων φορτίου, κ.ά.)</p> <p>2. Συστήματα Διαχείρισης (π.χ. αυτοματοποιημένη εφαρμογή κυκλοφοριακών σεναρίων, διαχείριση οδικών συμβάντων & έκτακτων περιστατικών, προτεινόμενες εναλλακτικές διαδρομές, διαχείριση λωρίδων κυκλοφορίας/ αλλαγής λωρίδας, διαχείριση/ παροχή προτεραιότητας σε MMM, διαχείριση θέσεων στάθμευσης, εργασιών κατασκευής/ συντήρησης οδού, εμπορευμάτων & στόλου οχημάτων, ασφάλειας και προστασίας λιμένος, κ.ά.)</p> <p>3. Συστήματα Τεχνολογίας & Καινοτομίας (π.χ. συστήματα ηλεκτρονικών διοδίων – χρέωσης χρηστών, ηλεκτρονικό «έξυπνο» εισιτήριο, υπηρεσίες κράτησης θέσης στάθμευσης, ηλεκτρονικά συστήματα καταγραφής παραβάσεων ΚΟΚ (ορίου ταχύτητας, κόκκινου σηματοδότη, κ.ά.), συνεργατικά συστήματα (C-ITS) (V2V, V2I, I2I που επιτρέπουν τη λειτουργία συνδεδεμένων και αυτόνομων οχημάτων), πρότυπα μετάδοσης πληροφοριών (DATEX I, II, RDS-TMC, TPEG), πρότυπα ανταλλαγής πληροφοριών οδικών και διατροφικών μεταφορών, κ.ά.).</p>

Πυλώνας 3: Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RI-Infra 2	Νέος αυτοκινητόδρομος Ιωάννινα – Κακαβιά - σύνορα με Αλβανία (βόρειος Α5)	Η επέκταση του αυτοκινητοδρόμου Α5 (Ιόνια Οδός) έως τα σύνορα Ελλάδας-Αλβανίας αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου ΔΔΜ και του Διαδρόμου Αδριατικής-Ιονίου. Η Κακαβιά αποτελεί βασικό σταθμό διέλευσης συνόρων, εξυπηρετώντας σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους από/ προς την Αλβανία (ετησίως 1,75 εκατομμύρια επιβάτες). Στην Αλβανία, η υφιστάμενη οδός συνδέεται με το εθνικό οδικό δίκτυο και δεν ακολουθεί προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου.	Το μήκος του άξονα είναι κατά προσέγγιση 55χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι υλοποιείται ως αυτοκινητόδρομος (πιθανώς 2 λωρίδες/κατεύθυνση συν ΛΕΑ με όριο ταχύτητας 130 χλμ/ώρα), ακολουθώντας νέα χάραξη.
RI-Infra 5	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα - Μαυρομάτι – σύνορα με Αλβανία	Ο άξονας αυτός θα παρέχει απευθείας πρόσβαση από την Ηγουμενίτσα ως τα σύνορα με την Αλβανία, παρακάμπτοντας το κέντρο της πόλης. Η υφιστάμενη οδική σύνδεση στα σύνορα έχει πολύ φτωχά χαρακτηριστικά και μπορεί να ταξινομηθεί ως ελλιπής σύνδεση.	Το μήκος της σύνδεσης είναι κατά προσέγγιση 25 χλμ, από τα οποία τα 5 χλμ συνιστούν την οδική παράκαμψη Ηγουμενίτσας και τα υπόλοιπα 20 χλμ το τμήμα Ηγουμενίτσα - Σαγιάδα - Μαυρομάτι. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι η παράκαμψη της Ηγουμενίτσας θα είναι διαχωρισμένου οδοστρώματος ακολουθώντας νέα χάραξη. Το υπόλοιπο τμήμα προς το Μαυρομάτι θεωρήθηκε ενιαίου οδοστρώματος με χαμηλότερη ταχύτητα σχεδιασμού, ακολουθώντας σε γενικές γραμμές την υφιστάμενη χάραξη (αναβάθμιση οδού).
RI-Infra 8	Αναβάθμιση με προδιαγραφές Α/Δ του οδικού άξονα Α27, βόρειο τμήμα προς σύνορα με ΠΓΔΜ (Τμήμα: Πτολεμαΐδα – Φλώρινα)	Ο Κάθετος Άξονας 50 της Εγνατίας Οδού Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη/σύνορα με ΠΓΔΜ (Α27) είναι μέρος του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου Χ. Έχει συνολικό μήκος 78,5 χλμ και μερικά τμήματά του έχουν ήδη κατασκευαστεί ή βρίσκονται υπό κατασκευή στο πλαίσιο προηγούμενων και υφιστάμενων συμβάσεων. Το κεντρικό τμήμα Πτολεμαΐδα-Φλώρινα αποσκοπεί στην ολοκλήρωση του Κάθετου Άξονα 50/ Α27 και θα εξυπηρετεί οικισμούς με μεγάλο πληθυσμό (Φιλώτας, Αμύνταιο, Πέρδικα κ.λπ.) καθώς και σημαντικές εγκαταστάσεις της ΔΕΗ.	Το τμήμα Πτολεμαΐδα-Φλώρινα έχει μήκος περίπου 50 χιλιόμετρα, ανάλογα με τη χάραξη που θα επιλεγεί. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι το τμήμα θα αναβαθμιστεί με προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου (2 λωρίδες/κατεύθυνση συν ΛΕΑ). Μία πρόταση είναι η αναβάθμιση της υφιστάμενης εθνικής οδού μήκους 39 χλμ και η κατασκευή νέας χάραξης για την απόσταση που απομένει, αλλά η χάραξη αυτή απαιτεί την κατασκευή μεγάλης σήραγγας. Μία εναλλακτική χάραξη με στόχο τη μείωση του κόστους περιλαμβάνει την αναβάθμιση της υφιστάμενης εθνικής οδού από την Πτολεμαΐδα ως τον υφιστάμενο Α/Δ στο Αμύνταιο (25 χλμ) και στη συνέχεια την κατασκευή ενός νέου αυτοκινητοδρόμου μήκους 20 χλμ που θα ακολουθεί νέα χάραξη μετατοπισμένη προς τα ανατολικά, για να μειωθεί το μήκος της αρχικά προτεινόμενης σήραγγας.
RI-Infra 11	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ξάνθη – Εχίνος – σύνορα με Βουλγαρία	Ο Κάθετος Άξονας 70 της Εγνατίας Οδού έχει ως αφετηρία την πόλη της Ξάνθης και οδηγεί στα σύνορα Ελλάδας-	Τα χαρακτηριστικά της νέας οδού έχουν καθοριστεί στο πλαίσιο μιας Διακρατικής Συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας.

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>Βουλγαρίας στην περιοχή του Εχίνου. Αποτελεί μέρος του Αναλυτικού Δικτύου ΔΔΜ.</p> <p>Το υφιστάμενο τμήμα από την Ξάνθη ως το Δημάριο έχει γεωμετρικά χαρακτηριστικά που υπολείπονται των ελάχιστων προδιαγραφών (π.χ. ταχύτητα σχεδιασμού 30 χλμ/ώρα). Το τμήμα μήκους 9 χλμ μεταξύ Δημαρίου και συνόρων με Βουλγαρία είναι ένας μη ασφαλτοστρωμένος δασικός δρόμος που είναι υπό ανακατασκευή.</p>	<p>Το οδικό τμήμα Ξάνθη-Δημάριο-σύνορα με Βουλγαρία είναι 40 χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι το οδικό τμήμα αναβαθμίζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές των οδών ταχείας κυκλοφορίας 2 λωρίδων (ενιαίου οδοστρώματος) ακολουθώντας την υφιστάμενη χάραξη, εκτός από ορισμένα τμήματα.</p>
RI-Infra 14	Αναβάθμιση με προδιαγραφές Α/Δ του οδικού άξονα Α1, βόρειο τμήμα προς σύνορα με ΠΓΔΜ (Τμήμα: Χαλάστρα - Πολύκαστρο)	<p>Το τμήμα του Α1 από τη διασταύρωση του με τον Α2 στη Χαλάστρα μέχρι τα σύνορα με την ΠΓΔΜ αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου ΔΔΜ. Το βορειότερο τμήμα από το Πολύκαστρο ως τα σύνορα με την ΠΓΔΜ στους Ευζώνους έχει ήδη προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου. Το νότιο τμήμα από τη Χαλάστρα ως το Πολύκαστρο είναι οδός ταχείας κυκλοφορίας (2 λωρίδες/κατεύθυνση χωρίς ΛΕΑ και κεντρική διαχωριστική νησίδα) και πρέπει να βελτιωθεί με προδιαγραφές Α/Δ. Το έργο αυτό θα ολοκληρώσει τον αυτοκινητόδρομο Α1 σε όλη τη διαδρομή από την Αθήνα ως τη Θεσσαλονίκη και τα σύνορα με την ΠΓΔΜ.</p>	<p>Το τμήμα Χαλάστρα – Πολύκαστρο του Α1 έχει μήκος περίπου 43 χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά το μέτρο περιλαμβάνει τη βελτίωση της υπάρχουσας οδού ταχείας κυκλοφορίας μίας λωρίδας ανά κατεύθυνση, ώστε να αποκτήσει χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητοδρόμου (2 λωρίδες/κατεύθυνση με ΛΕΑ και κεντρική διαχωριστική νησίδα).</p>
RA-Soft 1	Διευκόλυνση διασυννοριακών διελεύσεων	<p>Η διέλευση των συνόρων μεταξύ της Ελλάδας και των γειτονικών χωρών (ΠΓΔΜ και Βουλγαρία) διεξάγεται σήμερα με αργούς ρυθμούς για διάφορους λόγους (τεχνικούς, λειτουργικούς, διοικητικούς και οργανωτικούς). Αυτό οδηγεί σε σημαντικές καθυστερήσεις σε διασυννοριακές σιδηροδρομικές διελεύσεις, μειώνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα σε όλο τον διάδρομο ΠΑΘΕ/Π.</p>	<p>Οι σημαντικότερες δράσεις που προβλέπονται σε αυτό το μέτρο είναι:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Συντονισμός με τις γειτονικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες για την εξασφάλιση διαθεσιμότητας προσωπικού και μηχανών έλξης 2) Συντονισμός με τις γειτονικές χώρες για τους ελέγχους κατά τη διέλευση των συνόρων
RA-Infra 5	Βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής προς Βουλγαρία (Αναβάθμιση τμήματος Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας)	<p>Ως τμήμα του κεντρικού ΔΔΜ, η ηλεκτροκίνηση και γενική αναβάθμιση της γραμμής είναι απαραίτητες για την πλήρη διαλειτουργικότητα του δικτύου αλλά και για την προώθηση της διαμετακομιστικής κυκλοφορίας μέσω του εμπορευματικού λιμένα Θεσσαλονίκης.</p>	<p>Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του εν λόγω μέτρου. Στο πλαίσιο της υφιστάμενης ανάλυσης θεωρήθηκε ότι περιλαμβάνει την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης κατά μήκος του σιδηροδρομικού διαδρόμου Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνας, μήκους 143 χλμ, την υλοποίηση τοπικών παρεμβάσεων για τη βελτίωση της γραμμής και σιδηροδρομικών σταθμών του τμήματος αυτού, καθώς και εγκατάσταση Αυτόματων Συστημάτων Ισόπεδων Διαβάσεων.</p>
RA-Infra 6	Αναβάθμιση σιδηροδρομικού τμήματος Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο – σύνορα με	<p>Η Ελλάδα και η Βουλγαρία έχουν υπογράψει Μνημόνιο Συναντίληψης για την ανάπτυξη διαδρόμου πολυτροπικών μεταφορών μεταξύ των λιμένων Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης στο Αιγαίο και των λιμένων Burgas και Varna στον Εύξεινο Πόντο. Το πρόγραμμα Sea2Sea περιλαμβάνει την κατασκευή ταχείας σιδηροδρομικής</p>	<p>Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του εν λόγω μέτρου. Στο πλαίσιο της υφιστάμενης ανάλυσης θεωρήθηκε ότι περιλαμβάνει την ανακαίνιση σιδηροδρομικής υποδομής – επιδομής σε εντοπισμένα τμήματα της γραμμής, καθώς και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης - σηματοδότησης -</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
	Βουλγαρία (Πρόγραμμα Sea2Sea)	<p>γραμμής με ηλεκτροκίνηση και ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και την περαιτέρω ανάπτυξη των λιμένων που αποτελούν μέρος του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου VII και του ΔΔΜ. Οι δύο χώρες θα διαχειρίζονται από κοινού τον νέο διάδρομο πολυτροπικών μεταφορών.</p> <p>Η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού τμήματος Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο - Σύνορα με Βουλγαρία θα αποτελέσει ένα πρώτο στάδιο ανάπτυξης του διαδρόμου Sea2Sea, που θα μπορούσε να συνδυαστεί στο μέλλον με άλλες παρεμβάσεις, όπως τη βελτίωση/νέα γραμμή Θεσσαλονίκη-Αμφίπολη-Καβάλα και τη σύνδεση του λιμένα της Καβάλας με τον διάδρομο.</p>	<p>ETCS Επιπέδου 1 κατά μήκος ολόκληρης της γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο –Σύνορα με Βουλγαρία.</p>
RA-Infra 14 – 2 ^ο & 3 ^ο Μέρος	<p>Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα / Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή – Σύνορα με Αλβανία και ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Έδεσσα - Φλώρινα / Νέος Καύκασος</p>	<p>Ως μέρος του κεντρικού και αναλυτικού ΔΔΜ, το εν λόγω μέτρο στοχεύει εν μέρει στη σύνδεση του ελληνικού σιδηροδρόμου με τα σύνορα με ΠΓΔΜ και Αλβανία.</p> <p>Το μέτρο στοχεύει στη βελτίωση της σύνδεσης μέχρι τη Φλώρινα και τον Νέο Καύκασο (σύνορα με ΠΓΔΜ) και την κατασκευή νέων συνδέσεων από τη Φλώρινα και την πόλη και το αεροδρόμιο της Καστοριάς έως την Κρυσταλλοπηγή και τα σύνορα με την Αλβανία, ενισχύοντας την περιφερειακή και διακρατική συνδεσιμότητα των ελληνικών πόλεων μεταξύ τους και με τις γειτονικές χώρες. Το δεύτερο σκέλος πρέπει να ξεκινήσει ταυτόχρονα με την προβλεπόμενη γραμμή Pogradec-Bilisht από την αλβανική πλευρά, προκειμένου να επιτευχθεί πλήρως η σιδηροδρομική σύνδεση των δύο χωρών.</p>	<p>Το 2^ο μέρος του μέτρου αυτού περιλαμβάνει την αναβάθμιση και ηλεκτροκίνηση της υφιστάμενης γραμμής από τη Σκύδρα στη Φλώρινα και το τμήμα προς τα σύνορα της ΠΓΔΜ (Νέος Καύκασος / Bitola), το οποίο θα επιτρέπει μικρή εξοικονόμηση σε χρόνους ταξιδιού που υπολογίζεται σε 15 λεπτά.</p> <p>Το 3^ο μέρος του μέτρου περιλαμβάνει την κατασκευή νέας μονής σιδηροδρομικής γραμμής Φλώρινα - Κρυσταλλοπηγή – αεροδρόμιο Καστοριάς, μήκους περίπου 90 χλμ, η οποία θα συνδέεται και με το σημείο διέλευσης συνόρων Ελλάδας-Αλβανίας. Η ακριβής χάραξη αυτού του έργου βρίσκεται υπό μελέτη με πρόβλεψη για σύνδεση των πόλεων Φλώρινας και Καστοριάς, των τοπικών αερολιμένων και βιομηχανικών περιοχών με την Αλβανία.</p> <p>Οι προτεινόμενες δράσεις πρέπει να εξεταστούν περαιτέρω μέσω ενός κατάλληλου επιχειρηματικού σχεδίου, το οποίο θα περιλαμβάνει ενδεχομένως ένα κοινό ελληνοαλβανικό σχέδιο μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας και πρόσθετα μέτρα από την αλβανική πλευρά για τη διασύνδεση και διασφάλιση της διαλειτουργικότητας, της ταχείας διέλευσης συνόρων και των συνολικών διαδικασιών. Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα καθορίσει τις ακριβείς τεχνικές λεπτομέρειες αυτού του μέτρου.</p>

Πυλώνας 4: Υποστήριξη του Τομέα Τουρισμού

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RA-Infra 2	Κανονικοποίηση, ανακατασκευή και αναβάθμιση μονής σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο	Το έργο αυτό αποτελεί μέρος του αναλυτικού δικτύου ΔΔΜ. Υπάρχει μία σιδηροδρομική γραμμή μετρικού εύρους που εξυπηρετούσε την Πελοπόννησο από το 19 ^ο αιώνα και καταργήθηκε το 2011. Με την αναβάθμισή της, θα ενισχυθεί σημαντικά το επίπεδο προσβασιμότητας με δημόσια μέσα μεταφοράς στην Ανατολική Πελοπόννησο.	Το έργο στοχεύει στην επανέναρξη της σιδηροδρομικής λειτουργίας στην υφιστάμενη γραμμή. Πρέπει να διεξαχθεί μελέτη σκοπιμότητας για τη σύγκριση μεταξύ ανακατασκευής της γραμμής μετρικού εύρους και αναβάθμισης της σε γραμμή κανονικού εύρους, συμπεριλαμβανομένης ηλεκτροκίνησης και ERTMS, προκειμένου να επεκταθεί ο διάδρομος ΠΑΘΕ/Π με διαλειτουργικά χαρακτηριστικά. Η γραμμή θα παραμείνει μονή.
Ιδιωτική επένδυση	Αναβάθμιση τουριστικής σιδηροδρομικής γραμμής μετρικού εύρους Κατάκολο – Πύργος - Αρχαία Ολυμπία	Προτείνεται η προώθηση διαδικασιών έργων παραχώρησης της σιδηροδρομικής γραμμής (εκσυγχρονισμός, λειτουργία) από το λιμάνι του Κατάκολου ως την Αρχαία Ολυμπία. Η ανάπτυξη υπηρεσιών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Κατάκολου θα μπορούσε να παρέχει την απαραίτητη αιτιολόγηση για μία τέτοια ιδιωτική επενδυτική συμμετοχή.	Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι το έργο θα περιλαμβάνει κανονικοποίηση του εύρους και αναβάθμιση της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής με ταχύτητα έως 160 χλμ/ώρα, ηλεκτροκίνηση και σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης. Αυτό το τμήμα των 43 χιλιομέτρων θεωρείται ότι μπορεί να ανατεθεί ως έργο παραχώρησης.
P-Infra 4	Προετοιμασία και προοδευτική εφαρμογή ενός προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια	<p>Η Ελλάδα είναι ένας από τους βασικούς προορισμούς για τουρισμό κρουαζιέρας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Το 2017, η Ελλάδα δέχθηκε περίπου 4,6 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας, εκ των οποίων το 8% επιβιβάστηκε/ αποβιβάστηκε από κάποιο «λιμάνι-αφετηρία» (home-port).</p> <p>Η ζήτηση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι σήμερα ιδιαίτερα συγκεντρωμένη σε ένα περιορισμένο αριθμό λιμένων, οι οποίοι ωστόσο δε διαθέτουν πάντα τις κατάλληλες εγκαταστάσεις για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Στα περισσότερα διεθνώς αναγνωρισμένα νησιά (π.χ. Μύκονος, Σαντορίνη), η μαζική εισροή τουριστών κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής προκαλεί ανησυχίες και θέτει ζητήματα βιωσιμότητας της τουριστικής ανάπτυξης γενικότερα και του τουρισμού κρουαζιέρας ειδικότερα.</p> <p>Τα νησιά με τη μικρότερη επισκεψιμότητα (ιδιαίτερα εντός Κυκλάδων), καθώς και ορισμένοι προορισμοί στην ηπειρωτική χώρα (π.χ. Κατάκολο) έχουν την ευκαιρία να λάβουν αυξανόμενο μερίδιο του τουρισμού κρουαζιέρας εφόσον στοχεύσουν σε κατάλληλο κομμάτι της αγοράς (δηλαδή κρουαζιέρες με πλοία μικρού ή μεσαίου μεγέθους). Ωστόσο, τα</p>	<p>Το μέτρο αυτό στοχεύει στην προετοιμασία και εφαρμογή ενός προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια (συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων ελλιμενισμού για κρουαζιερόπλοια ή λέμβων μεταφοράς επιβατών μεταξύ πλοίου και ακτής) σε προορισμούς που παρουσιάζουν καλές προοπτικές ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας. Πρέπει να εμπλακούν όλοι οι απαραίτητοι φορείς προκειμένου να καταστεί το εν λόγω μέτρο μέρος ενός μεγαλύτερου σχεδίου με στόχο την εκτίμηση της βιωσιμότητας του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα.</p> <p>Το μέτρο θα περιλαμβάνει δύο στάδια:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Στάδιο προετοιμασίας: <ul style="list-style-type: none"> • Ολοκληρωμένη μελέτη αγοράς για όλο τον τομέα της κρουαζιέρας • Προσδιορισμός, σε στενή συνεργασία με τους εκπροσώπους του τομέα κρουαζιέρας, των περιοχών που εμφανίζουν καλές προοπτικές για την ανάπτυξη τουρισμού αλλά χρειάζονται βελτίωση των υποδομών. • Εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας, συμπεριλαμβανομένης της αναλυτικής αξιολόγησης όλων των αναμενόμενων κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		περισσότερα από αυτά τα λιμάνια επί του παρόντος δε διαθέτουν ούτε βασικές εγκαταστάσεις.	<ul style="list-style-type: none"> • Προετοιμασία προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια στα λιμάνια στα οποία κρίνεται σκόπιμο. 2. Στάδιο υλοποίησης με σταδιακή κατασκευή των προτεινόμενων υποδομών.
AT-Infra 2	Ανάπτυξη κεντρικού δικτύου υδατοδρομίων για την παροχή υπηρεσιών υδροπλάνων από, προς και ανάμεσα στα νησιά	<p>Οι πρώτες πτήσεις με υδροπλάνα πραγματοποιήθηκαν το 2005 στο Ιόνιο Πέλαγος και στη συνέχεια επεκτάθηκαν στο λιμάνι της Πάτρας. Ακολούθως, άρχισαν πτήσεις με υδροπλάνα από το λιμάνι Λαυρίου (στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας) προς νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, του Ιονίου και του λιμένα Πάτρας. Ένα βασικό μειονέκτημα στη λειτουργία αυτών των υπηρεσιών υδροπλάνων ήταν ο δυσμενής όρος του Ν. 3333/2005 που ανέφερε ότι δεν είναι δυνατή η εκτέλεση περισσότερων από τρεις πτήσεις ανά υδατοδρόμιο. Το 2007, οι Υπουργοί των τότε Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακοίνωσαν ότι θα επιταχύνουν τις διαδικασίες δημιουργίας νέων υδατοδρομίων. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 956/14-06-07, ο περιορισμός αυτός άλλαξε για δύο ηπειρωτικά υδατοδρόμια. Το επιτρεπόμενο όριο πτήσεων για το υδατοδρόμιο Πάτρας αυξήθηκε σε 5 πτήσεις ανά ημέρα και για το Λαύριο αυξήθηκε σε 9 πτήσεις ανά ημέρα. Ωστόσο, αυτή η αύξηση των ορίων πτήσεων δεν ήταν αρκετή. Οι εταιρείες υδροπλάνων, ελπίζοντας ότι οι επιχειρήσεις τους θα επεκτεινονταν με ταχείς ρυθμούς, είχαν υπογράψει συμβόλαια μίσθωσης για πολλά υδροπλάνα (περισσότερα από όσα ήταν αναγκαίο) και μακροχρόνιες συμβάσεις με πολλούς πιλότους υδροπλάνων. Τα αδρανή υδροπλάνα και οι πιλότοι προκάλεσαν υψηλό λειτουργικό κόστος και το 2008 οι εταιρείες υδροπλάνων σταμάτησαν τις δραστηριότητές τους. Αργότερα, ο Ν. 4146/2013 εξάλειψε πλήρως τους περιορισμούς για τις συνολικές ημερήσιες πτήσεις για εγκεκριμένα υδατοδρόμια (άρθρο 43). Σήμερα, υφίσταται νέα νομοθεσία για την «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών». Μετά από μακρά «περίοδο ωρίμανσης», η νέα νομοθεσία Ν.4568/2018 (που περιλαμβάνει ευνοϊκότερους όρους για την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων) παρουσιάστηκε στο ελληνικό κοινοβούλιο προς συζήτηση (Σεπτέμβριος 2018) και ψηφίστηκε τον Οκτώβριο του 2018.</p>	Ένα αρχικό δίκτυο υδατοδρομίων είναι ήδη υπό ανάπτυξη. Τρία υδατοδρόμια έχουν αδειοδοτηθεί για τα λιμάνια της Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας, ενώ 4 ακόμα υδατοδρόμια σε Θεσσαλονίκη, Ίο, Ηράκλειο και Πύλο είναι υπό αξιολόγηση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Εκκρεμούν περισσότερες από 20 επιπλέον αιτήσεις προς έγκριση (σε αναμονή επικύρωσης της νέας νομοθεσίας). Επιπλέον, στην περιοχή της Αθήνας, σχεδιάζεται μία μητροπολιτική βάση υδροπλάνων (πιθανότερες θέσεις σε Φάληρο ή Άγιο Κοσμά).

Πυλώνας 5: Ενίσχυση Συνδεσιμότητας των Ελληνικών Νησιών

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
MT-Soft 1	Ανάπτυξη και λειτουργία ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων για τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων, με στόχο την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των σχετικών δραστηριοτήτων, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας	<p>Γενικά, υπάρχει έλλειψη νομικών και ρυθμιστικών εργαλείων, καθώς και ανεπτυγμένων συστημάτων συλλογής, σύνταξης, επεξεργασίας και ανάλυσης ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων του τομέα σε επίπεδο Υπουργείου.</p> <p>Επιπλέον, δεδομένης και της σημασίας των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα, το ΥΝΑΝΠ έχει εγγενώς μία πολύπλοκη και εκτενή οργανωτική δομή. Φαίνεται ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης της διοικητικής οργάνωσης ώστε να επιτευχθεί ένας οργανισμός με μικρότερη πολυδιάσπαση των δομών και με πιο σαφή οριοθέτηση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων.</p>	<p>Το μέτρο αποσκοπεί στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων (βάσεων δεδομένων) και τη δημιουργία επιχειρησιακών διαλειτουργικών μονάδων εντός του ΥΝΑΝΠ. Οι μονάδες αυτές, μέσω ενιαίων συστημάτων ΤΠΕ, θα διαθέτουν τη συνολική εικόνα του λιμενικού και θαλάσσιου τομέα, με στόχο τη(ν):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρακολούθηση των λιμενικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, προκειμένου να σχεδιάζεται καλύτερα η ανάπτυξή τους. • Μέτρηση της απόδοσης και ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων και συγκριτική αξιολόγηση αυτών με διεθνείς ανταγωνιστές τους. <p>Οι προτεινόμενες βάσεις δεδομένων (ΒΔ) πρέπει να αναπτυχθούν και να συντηρούνται από το ΥΝΑΝΠ, αλλά οι επίσημοι διαυλοι επικοινωνίας και οι λειτουργικές σχέσεις πρέπει να υιοθετήσουν προκαθορισμένα πρωτόκολλα μεταξύ των παρόχων δεδομένων (κυρίως των λιμενικών αρχών), της ΕΛΣΤΑΤ και των βασικών χρηστών (συμπεριλαμβανομένης της ΡΑΛ).</p> <p>Το μέτρο μπορεί να χωριστεί σε 7 δράσεις που είναι στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους, ως εξής:</p> <p>Α. Ανάπτυξη ΒΔ απογραφής / περιγραφής λιμένων, Β. Ανάπτυξη ΒΔ με Κύριους Δείκτες Επιδόσεων (ΚΔΕ), Γ. Ανάπτυξη ΒΔ τιμολόγησης, Δ. Δημιουργία ΒΔ θαλάσσιας επιβατικής κίνησης, Ε. Ανάπτυξη ολοκληρωμένης ΒΔ για ακτοπλοϊκές και αεροπορικές μεταφορές, ΣΤ. Ανάπτυξη ΒΔ εμπορευματικής κίνησης λιμένων, Ζ. Δημιουργία διαλειτουργικών επιχειρησιακών μονάδων εντός του ΥΝΑΝΠ.</p>
MT-Soft 5	Εξορθολογισμός ακτοπλοϊκού και λιμενικού δικτύου και προώθηση ανανέωσης/ εκσυγχρονισμού του στόλου	<p>Στο πλαίσιο χάραξης μίας ενιαίας στρατηγικής λιμένων και ακτοπλοΐας, είναι άμεσα ζητούμενη η αναδιάρθρωση και ο εξορθολογισμός του δικτύου εγχώριων ακτοπλοϊκών γραμμών με βάση τη ζήτηση μετακινήσεων από/προς τα ελληνικά νησιά. Επιπλέον, το υφιστάμενο δίκτυο «άγονων γραμμών» (ΥΓΟΣ) δεν έχει σχεδιαστεί με ολοκληρωμένο και ομοιόμορφο τρόπο, εμφανίζοντας πολλές ασυνέπειες και αδυναμίες στις διαγωνιστικές διαδικασίες και στη λειτουργία, ενώ η έλλειψη δεδομένων εμποδίζει τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων και άρα κάθε</p>	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει τις εξής συλλογές:</p> <p>M-1: Ενίσχυση της προσβασιμότητας των νησιών με βάση τον ακριβή καθορισμό της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης ανά ζεύγος λιμένων, καθώς και προβλέψεις για τα επόμενα 5-10 έτη λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρούμενες τάσεις στον τομέα του τουρισμού και των αεροπορικών μεταφορών, μέσω και της δημιουργίας ενός Παρατηρητηρίου Ακτοπλοϊκών Μεταφορών.</p> <p>M-2: Εκσυγχρονισμός προδιαγραφών ανανέωσης ή/και ανακατασκευής του στόλου των πλοίων της ακτοπλοΐας (ως προς μέγεθος, τύπο, εναλλακτικά καύσιμα, όπως ηλεκτρικά, LNG κ.λπ.) και τεχνικών προδιαγραφών σχεδιασμού λιμενικών υποδομών με γνώμονα τόσο τη ζήτηση όσο και τις προδιαγραφές των πλοίων νέας γενιάς. Η δράση αυτή θα προωθήσει νέες τεχνολογίες και βέλτιστες</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>προσπάθεια εκσυγχρονισμού του συστήματος. Τέλος, η βιωσιμότητα του συστήματος είναι αμφισβητήσιμη δεδομένου του τρόπου με τον οποίο παρακολουθείται σε επίπεδο κράτους.</p> <p>Παράλληλα, γενικά θεωρούνται απαραίτητες η ανανέωση του στόλου επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων σε σχέση και με τους επικείμενους περιβαλλοντικούς περιορισμούς, αλλά και η ανακατασκευή/ αναβάθμιση των υποδομών και εγκαταστάσεων του ελληνικού λιμενικού συστήματος, με εκσυγχρονισμό των σχετικών προδιαγραφών σχεδιασμού και υλοποίησης.</p>	<p>πρακτικές που θα υποστηρίζουν τη διαχείριση πόρων και τον εξορθολογισμό λειτουργιών με πιο βιώσιμο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Η δράση θα ενσωματώσει την αειφορία στη λειτουργία και ανάπτυξη λιμένων και θα μειώσει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας. Επιπλέον, θα συμβάλει στη βελτίωση της σχέσης μεταξύ λιμένων και πόλεων, θα προωθήσει τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, θα ενσωματώσει τους όρους «Γαλάζια Ανάπτυξης» (Blue Growth) στη λειτουργία και ανάπτυξη λιμένων, θα ενισχύσει την ανθεκτικότητα και θα περιορίσει τις αδυναμίες των λιμένων.</p> <p>M-3: Βελτιστοποίηση ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) με χρήση των αποτελεσμάτων της πρώτης συνιστώσας και με τις εξής δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προσδιορισμός ενός βασικού δικτύου «άγονων γραμμών» με στόχο τον εξορθολογισμό των υπηρεσιών, με συνέργειες όπου αυτό είναι δυνατόν, • Αξιολόγηση των αναγκών ως προς τον στόλο, • Επανεξέταση της διαγωνιστικής διαδικασίας και πρόβλεψη μεγαλύτερων συμβατικών περιόδων (πολυετείς συμβάσεις ΥΓΟΣ) με κίνητρα για αντικατάσταση πλοίων, • Καθιέρωση αυστηρής οικονομικής παρακολούθησης και ελέγχου όλων των δικαιούχων επιδοτήσεων ΥΓΟΣ, • Παρότρυνση του τραπεζικού τομέα για στήριξη των επενδύσεων στον ακτοπλοϊκό στόλο με βάση πολυετείς συμβάσεις ΥΓΟΣ/ εγγυημένη χρηματοδότηση.
P-Soft 2	Προσαρμογή δρομολογίων εγχώριας ακτοπλοΐας για μείωση της συμφόρησης κατά τις περιόδους αιχμής	<p>Σε λιμένες ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, η συμφόρηση περιορίζεται σε λίγες ώρες ανά ημέρα κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής. Όσον αφορά σε λιμένες ακτοπλοΐας, η συμφόρηση φαίνεται να είναι περισσότερο θέμα της οδικής πρόσβασης και όχι λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι κυριότεροι λόγοι είναι ότι οι αφίξεις και αναχωρήσεις πλοίων συγκεντρώνονται σε σύντομο χρονικό διάστημα (ακτοπλοΐα) ή την ίδια ημέρα (κρουαζιέρα). Σε αυτή την περίπτωση, η κατασκευή νέων υποδομών δε φαίνεται να είναι η αποδοτικότερη λύση, καθώς η συμφόρηση θα μπορούσε να μειωθεί σημαντικά προσαρμόζοντας τα χρονοδιαγράμματα των πλοίων έτσι ώστε οι αφίξεις/ αναχωρήσεις να κατανέμονται πιο ομοιόμορφα κατά τη διάρκεια ολόκληρης της ημέρας (ακτοπλοΐα) ή της εβδομάδας (κρουαζιέρα). Αναμένεται ότι ένα τέτοιο μέτρο θα ανέβαλε σημαντικά</p>	<p>Το μέτρο στοχεύει στην προσαρμογή των εγχώριων ακτοπλοϊκών δρομολογίων ώστε οι αφίξεις/ αναχωρήσεις να είναι κατανομημένες με περισσότερη ομοιομορφία κατά τη διάρκεια μίας ολόκληρης ημέρας.</p> <p>Ο στόχος αυτός μπορεί πιθανώς να επιτευχθεί με διαφορετικούς τρόπους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υλοποίηση πολιτικής υποβολής προσφορών από το ΥΝΑΝΠ για χρονοθυρίδες αναχωρήσεων/ αφίξεων για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές σύμφωνα με τα κοινά συστήματα διαχείρισης χρονοθυρίδων. • Υιοθέτηση πολιτικής κινήτρων που εφαρμόζεται στα λιμενικά τέλη που θα μπορούσαν να διαφέρουν ανάλογα με τη χρονοθυρίδα αναχώρησης/ αφίξης, κ.ά. <p>Το μέτρο αποτελείται από 3 στάδια:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ανάπτυξη ενός πιλοτικού έργου που θα μπορούσε να καλύπτει τη Ραφήνα και νησιά των Κυκλάδων που εξυπηρετούνται μέσω Ραφήνας: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Δημιουργία ομάδας εργασίας μεταξύ του ΥΝΑΝΠ, άλλων αρμόδιων υπουργείων (Υπουργείο Εσωτερικών κ.λπ.), εκπροσώπων των φορέων ακτοπλοϊκών μεταφορών, λιμενικών αρχών και δήμων ώστε να εντοπιστούν και να ερευνηθούν τα μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		την ανάγκη ανάπτυξης υποδομών σε πολλούς λιμένες ακτοπλοΐας. Ωστόσο, για εμπορικούς λόγους, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες φαίνεται να είναι απρόθυμες να αλλάξουν το πρόγραμμα δρομολογίων τους.	<p>με κοινή αποδοχή από τους φορείς προκειμένου οι αφίξεις/ αναχωρήσεις να κατανέμονται πιο ομοιόμορφα καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.</p> <p>✓ Να θεσπιστούν τα συμφωνηθέντα μέτρα.</p> <p>2. Αξιολόγηση του πιλοτικού έργου έπειτα από ένα έτος λειτουργίας.</p> <p>3. Γενίκευση του πιλοτικού έργου.</p>
P-Infra 1	Προετοιμασία και προοδευτική εφαρμογή προγράμματος βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων για εγχώρια επιβατική ακτοπλοΐα	Πολλά νησιά διαφόρων μεγεθών αποτελούν σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Πολύ συχνά ο αριθμός των τουριστών που φιλοξενούνται σε ετήσια βάση υπερβαίνει κατά πολύ τον μόνιμο τοπικό πληθυσμό. Τα αντίστοιχα λιμάνια δεν παρουσιάζουν γενικά σημαντικούς περιορισμούς χωρητικότητας στο θαλάσσιο μέτωπο, με έναν μικρό αριθμό εξαιρέσεων, όσον αφορά την πρόσδεση των πλοίων και την κατανομή των θέσεων παραβολής. Εντούτοις, υπάρχει σημαντική ανεπάρκεια εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών και εποχούμενων στο χερσαίο μέτωπο, ιδίως όσον αφορά τα κτίρια των τερματικών σταθμών, τις ροές πεζών και οχημάτων, τους χώρους στάθμευσης και τις οδικές προσβάσεις.	<p>Το μέτρο αποσκοπεί στην προετοιμασία και υλοποίηση ενός προγράμματος βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων για τους επιβάτες σε λιμάνια εγχώριας ακτοπλοΐας, όπου αυτές δεν είναι επαρκείς. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα εξής νησιά με έντονα προβλήματα εντός και γύρω από τη χερσαία ζώνη λιμένα, ιδίως κατά τους θερινούς μήνες: Άνδρος (Γαύριο), Σίφνος, Πάρος, Σύμη, Σαμοθράκη, Σκύρος, Σκόπελος, Σκιάθος, Αλόνησος, Ζάκυνθος, Κεφαλονιά (Πόρος). Επίσης, είναι απαραίτητες παρεμβάσεις σε αντίστοιχα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας (ενδεικτικά στους λιμένες Βόλου, Αγίου Κωνσταντίνου, Καβάλας και Κυλλήνης).</p> <p>Το μέτρο αποτελείται από 2 στάδια:</p> <p>1. Στάδιο προετοιμασίας με στόχο την ανάπτυξη ενός προγράμματος για τη βαθμιαία βελτίωση των εγκαταστάσεων για επιβάτες και οχήματα σε λιμάνια ακτοπλοΐας (κτίρια τερματικών σταθμών, ροές πεζών και οχημάτων, χώροι στάθμευσης, χερσαίες προσβάσεις, κ.λπ.).</p> <p>2. Στάδιο υλοποίησης από τις απαιτούμενες τεχνικές μελέτες μέχρι και την κατασκευή των παρεμβάσεων.</p>
P-Infra 2	Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος αναβάθμισης λιμενικών υποδομών που δεν πληρούν ελάχιστες προδιαγραφές και εκσυγχρονισμού εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης πλοίου	<p>Οι λιμενικές υποδομές στα νησιά δεν είναι πάντα επαρκείς και γενικά δεν είναι σε καλή κατάσταση:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι περισσότερες έχουν μη ικανοποιητικές εγκαταστάσεις υποδοχής, ενώ εννιά στις δέκα έχουν προβλήματα στις ράμπες πρόσδεσης. • Ο υψηλός κυματισμός αποτελεί δυνητικά πρόβλημα σε περισσότερα από το 70% των λιμανιών. • Συναντώνται ζητήματα ωφέλιμου βάθους και επιφάνειας ελιγμών περίπου στα μισά λιμάνια της χώρας, εμποδίζοντας έτσι την άφιξη νέων, σύγχρονων πλοίων. • Οι λιμενικές υποδομές συνήθως δε βρίσκονται σε καλή κατάσταση και ορισμένες περιπτώσεις χρήζουν άμεσων διορθωτικών παρεμβάσεων μικρής ή μεγάλης κλίμακας. <p>Τα παραπάνω θέματα οδηγούν σε προβλήματα ασφάλειας και σε αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά</p>	<p>Το μέτρο στοχεύει στην προετοιμασία και υλοποίηση ενός προγράμματος για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών σε νησιωτικούς και ηπειρωτικούς λιμένες, όπου αυτές είναι ανεπαρκείς, σε άσχημη κατάσταση ή/και δεν πληρούν τις νέες τεχνικές προδιαγραφές. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα εξής νησιά με έντονα προβλήματα σε βασικές υποδομές: Σαντορίνη, Άνδρος (Γαύριο), Πάρος, Σαμοθράκη, Κάρπαθος, Κάσος. Επίσης είναι απαραίτητες παρεμβάσεις σε αντίστοιχα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας (ενδεικτικά στους λιμένες Βόλου, Αγίου Κωνσταντίνου, Καβάλας και Κυλλήνης).</p> <p>Το μέτρο περιλαμβάνει τις εξής συλλογές:</p> <p>M-1: Άμεση βαριά συντήρηση ή/και ανακατασκευή λιμενικών υποδομών σε λιμάνια όπου κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφάλειας και προσπελασιμότητας νησιών.</p> <p>M-2: Προετοιμασία και εφαρμογή προγράμματος αναβάθμισης λιμενικών υποδομών, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, το οποίο θα βασίζεται στις νέες τεχνικές και τεχνολογικές απαιτήσεις όλων των χρηστών (επιβάτες, πλοία και φορείς) - όπως προκύπτουν από το μέτρο MT-Soft 5. Αυτή η δράση περιλαμβάνει δύο στάδια:</p> <p>1. Στάδιο προετοιμασίας:</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		την προσβασιμότητα, ιδίως των νησιωτικών περιοχών.	<p>- Πραγματοποίηση πλήρους απογραφής των λιμενικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της κατάστασης κάθε τύπου υποδομής και της εξέτασης λειτουργικών θεμάτων και αδυναμιών.</p> <p>- Προσδιορισμός των λιμένων όπου χρειάζεται να αποκατασταθούν ή/και να βελτιωθούν οι υποδομές, και να εκσυγχρονιστούν οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός εξυπηρέτησης πλοίου (εναλλακτικά καύσιμα, ηλεκτροδότηση, διαχείριση αποβλήτων κ.λπ.).</p> <p>- Εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας για τα αντίστοιχα έργα αποκατάστασης/ βελτίωσης σε κάθε λιμάνι, λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.</p> <p>- Προετοιμασία ενός προγράμματος σταδιακής αποκατάστασης/ βελτίωσης των λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων.</p> <p>2. Στάδιο υλοποίησης με σταδιακή κατασκευή των προτεινόμενων υποδομών και εγκαταστάσεων.</p>
P-Infra 3	Μετεγκατάσταση λιμένων – νέες λιμενικές εγκαταστάσεις σε νησιωτικές πόλεις όπου οι παραδοσιακοί λιμένες περιορίζονται από την αστική επέκταση	<p>Σε ορισμένα νησιά του Αιγαίου, τα υφιστάμενα λιμάνια είναι περιορισμένα από τη γεωμορφολογία και τις αστικές επεκτάσεις των πόλεων. Αυτό καθιστά τις λειτουργίες των λιμένων ανεπαρκείς σε μεγαλύτερο βαθμό, την ευελιξία των κινήσεων μεταξύ θαλάσσιας και χερσαίας πλευράς περιορισμένη και προκαλεί σημαντικές εξωτερικές αρνητικές επιπτώσεις στον τοπικό πληθυσμό. Παράλληλα, η δομή της οικονομίας των νησιών έχει αλλάξει. Ο τουρισμός είναι πολύ περισσότερο ανεπτυγμένος και η ζήτηση για τουριστικές ροές είναι σταθερά αυξημένη όσον αφορά επιβατηγά και τουριστικά πλοία (θαλαμηγοί, ιστιοπλοϊκά κ.λπ.) δημιουργώντας την ανάγκη για ένα νέο «προφίλ» σε κάθε λιμένα. Για να αντιμετωπιστεί ικανοποιητικά αυτή η κατάσταση, η ορθολογική λύση είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μετατροπή των παλαιών λιμένων σε μαρίνες και λιμένες εξυπηρέτησης τουριστικών πλοίων (θαλαμηγών και ιστιοφόρων), και • Μετεγκατάσταση του κύριου λιμένα ακτοπλοϊας εκτός της πυκνής αστικής περιοχής με κατάλληλες συνδέσεις και με κατάλληλη κυκλοφοριακή διαχείριση των οχημάτων. <p>Στη Μυτιλήνη και στη Χίο, τα σχετικά γενικά αναπτυξιακά σχέδια (Master Plans) των λιμένων είναι υπό ανάπτυξη ή/και υπό δημόσια διαβούλευση. Το</p>	<p>Το μέτρο στοχεύει στην προετοιμασία και υλοποίηση ενός προγράμματος για τη μετεγκατάσταση των κύριων λιμένων των νησιών με σχετικά μεγάλες πρωτεύουσες. Αποτελείται από δύο στάδια:</p> <p>1. Στάδιο προετοιμασίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Προσδιορισμός των λιμένων και των αντίστοιχων πόλεων όπου τα προαναφερθέντα προβλήματα είναι έντονα. - Πραγματοποίηση απογραφής των νησιών για τα οποία τα ρυθμιστικά σχέδια για μετεγκατάσταση του κύριου λιμένα βρίσκονται σε διάφορες φάσεις ανάπτυξης. - Εκπόνηση προμελετών σκοπιμότητας για τα υπόλοιπα νησιά. - Σύνταξη προγράμματος σταδιακής μετεγκατάστασης λιμένων. <p>2. Στάδιο υλοποίησης από τις απαιτούμενες τεχνικές μελέτες μέχρι και την κατασκευή.</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>ίδιο μέτρο πρέπει να ισχύει και σε ορισμένα μικρότερα νησιά με έντονες τουριστικές ροές, όπου η πολεοδομική/ τουριστική ανάπτυξη ήταν σημαντική κατά τις τελευταίες δεκαετίες (π.χ. Σαντορίνη, Νάξος και Πάρος στις Κυκλάδες).</p>	
P-Infra 8	<p>Ανάπτυξη λιμένα Λαυρίου για την εγχώρια ακτοπλοϊκή κίνηση ως εναλλακτική αφετηρία αντί των λιμένων Πειραιά και Ραφήνας</p>	<p>Λόγω της ευνοϊκής χωροταξίας (καλά προστατευμένο λιμάνι πλησιέστερα στις Κυκλάδες), το λιμάνι του Λαυρίου είχε αρχικά σχεδιασθεί να είναι ένα από τα κύρια λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας για εξυπηρέτηση των νησιών του Αιγαίου (Κυκλάδες, Βόρειο Αιγαίο).</p> <p>Επιπλέον, όσον αφορά την οδική πρόσβαση, η κατάσταση είναι σήμερα κρίσιμη τόσο για τους επιβατικούς σταθμούς του Πειραιά (ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας) όσο και για το λιμάνι της Ραφήνας:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρά τα εντυπωσιακά οδικά και αστικά έργα ανάπτυξης που πραγματοποιήθηκαν τις τελευταίες δύο δεκαετίες, ο Πειραιάς παραμένει ένα μέρος με υψηλά επίπεδα συμφόρησης και με δύσκολη πρόσβαση στη μάλλον αφιλόξενη περιοχή του λιμανιού. • Τα τελευταία χιλιόμετρα του δρόμου μήκους 30 χλμ μεταξύ Αθήνας και Ραφήνας περνούν από το κέντρο της πόλης της Ραφήνας, όπου ο δρόμος είναι 2 λωρίδων και με ιδιαίτερα υψηλή συμφόρηση κατά την εποχή αιχμής. <p>Από την πλευρά του, το βόρειο λιμάνι του Λαυρίου, όπου βρίσκονται εγκαταστάσεις για ακτοπλοΐα, εμπορικά πλοία Ro-Ro και κρουαζιέρα, διαθέτει πολύ καλή οδική πρόσβαση από/προς την Αθήνα: εξυπηρετείται άμεσα από μία επαρκή οδό ταχείας κυκλοφορίας 2 λωρίδων/ κατεύθυνση με ισόπεδους κόμβους που συνδέει την Αθήνα και το Λαύριο και φτάνει μέχρι τη βόρεια πύλη του λιμανιού. Ένας από τους λόγους για τους οποίους το λιμάνι του Λαυρίου δεν αξιοποιείται προς το παρόν για την εξυπηρέτηση της εγχώριας ακτοπλοϊκής κίνησης είναι πιθανώς η απουσία καλής σύνδεσης δημόσιων συγκοινωνιών από και προς την Αθήνα.</p>	<p>Στόχος του μέτρου είναι η ανάπτυξη του λιμανιού του Λαυρίου ως εναλλακτική λύση των λιμένων Πειραιά και Ραφήνας για την εγχώρια ακτοπλοϊκή κίνηση. Αυτό απαιτεί:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτιώσεις της υφιστάμενης οδού 2 λωρίδων/κατεύθυνση μεταξύ Αθήνας και Λαυρίου: κατασκευή ανισόπεδων κόμβων για την ανακούφιση των τοπικών σημείων συμφόρησης στους ισόπεδους κόμβους ή κατασκευή ενός νέου αυτοκινητόδρομου παράλληλου στην υφιστάμενη οδό. • Ανάπτυξη προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ Αθήνας (ΣΣ Κορωπί) και λιμένα Λαυρίου. • Εφαρμογή των διοικητικών μέτρων που απαιτούνται για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης της εγχώριας ακτοπλοϊκής κίνησης στο λιμάνι του Λαυρίου. • Εφόσον η ακτοπλοϊκή κίνηση αρχίσει να αναπτύσσεται στο βόρειο λιμάνι, κατασκευή νέα οδικής πρόσβασης στο νότιο λιμάνι (παράκαμψη Λαυρίου) ώστε να καταστεί δυνατή η μετακόμιση των πλοίων Ro-Ro εξωτερικού στις εγκαταστάσεις αυτές. <p>Το μέτρο θα περιλαμβάνει δύο στάδια:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Στάδιο προετοιμασίας που συνίσταται σε μία ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας και περιλαμβάνει διεξοδική αξιολόγηση όλων των αναμενόμενων κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων. 2. Στάδιο υλοποίησης με σταδιακή κατασκευή των σιδηροδρομικών και οδικών προσβάσεων στο λιμάνι του Λαυρίου (βόρειος και νότιος λιμένας).

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
AT-Soft 1	Διατήρηση και βελτίωση των Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) στο Ελληνικό σύστημα αερολιμένων, με ανάπτυξη συνέργειας μεταξύ θαλάσσιων και αεροπορικών ΥΓΟΣ	Οι ΥΓΟΣ έχουν επιβληθεί σε τακτικές (εσωτερικές) αεροπορικές υπηρεσίες από το 2001. Σήμερα, στο ελληνικό σύστημα αερολιμένων 28 γραμμές λειτουργούν ως «άγονες»: 22 από αυτές είναι απευθείας συνδέσεις δύο αερολιμένων (π.χ. Αθήνα-Πάρος, Αθήνα-Ζάκυνθος), 2 είναι με ενδιάμεση στάση (Αθήνα-Κοζάνη-Καστοριά & Θεσσαλονίκη-Λήμνος-Ικαρία) και 4 πτήσεις εξυπηρετούν περισσότερους από έναν ενδιάμεσους αερολιμένες, συγκεκριμένα: (α) Ρόδος-Κάρπαθος-Κάσος-Σητεία, (β) Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Ρόδος, (γ) Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Λέρος-Αστυπάλαια και (δ) Κέρκυρα-Άκτιο-Κεφαλονιά-Ζάκυνθος-Κύθηρα. Η συχνότητα των πτήσεων εξαρτάται από την εποχή: (α) η περίοδος αιχμής διαρκεί από Ιούνιο έως Σεπτέμβριο, (β) η μέση περίοδος αναφέρεται στους μήνες Απρίλιο, Μάιο και Οκτώβριο και (γ) η χαμηλή περίοδος διαρκεί από Νοέμβριο έως Μάρτιο και παρέχονται τουλάχιστον 3 πτήσεις επιστροφής σε εβδομαδιαία βάση ανά προορισμό.	Το σύστημα ΥΓΟΣ μπορεί να βελτιωθεί περαιτέρω προς δύο κατευθύνσεις: (α) Περαιτέρω βελτίωση των όρων των συμβάσεων ΥΓΟΣ. Σύμφωνα με το ισχύον πλαίσιο, οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τις 4 πτήσεις πολλαπλών στάσεων δεσμεύονται να προσγειώνονται σε όλα τα ενδιάμεσα αεροδρόμια ακόμα και όταν δεν υπάρχει επιβάτης για επιβίβαση/αποβίβαση ("touch and go"). Για περιβαλλοντικούς και οικονομικούς λόγους, προτείνεται να διερευνηθούν τρόποι για την αποφυγή περιπτώσεων προσγειώσεων. (β) Καθιέρωση συνεργειών μεταξύ των υφιστάμενων ΥΓΟΣ σε θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές (κοινό εισιτήριο, συγχρονισμός δρομολογίων, μεταφορά μεταξύ λιμένα-αεροδρομίου κ.λπ.).
AT-Infra 1a	Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό την επίλυση προβλημάτων ασφάλειας/προστασίας και λειτουργίας	Μετά την ιδιωτικοποίηση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και των 14 διεθνών αεροδρομίων της Fraport, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) παραμένει υπεύθυνη για τη διαχείριση, λειτουργία και ανάπτυξη 23 αεροδρομίων (Αλεξανδρούπολης, Αράξου, Ιωαννίνων, Καλαμάτας, Καστοριάς, Κοζάνης, Νέας Αγχιάλου στην ηπειρωτική χώρα, Σητείας στην Κρήτη και Αστυπάλαιας, Χίου, Ικαρίας, Καλύμνου, Καρπάθου, Κάσου, Καστελόριζου, Κυθήρων, Λέρου, Λήμνου, Μήλου, Νάξου, Πάρου, Σκύρου και Σύρου), καθώς και του αερολιμένα Ηρακλείου, ο οποίος επίσης πρόκειται να ιδιωτικοποιηθεί. Για τα παραπάνω 23 αεροδρόμια, το στάδιο της ανάλυσης προβλημάτων ανέδειξε ποικίλα μειονεκτήματα και τις σχετικές αιτήσεις/ μελέτες της ΥΠΑ για τη βελτίωση των δραστηριοτήτων εδάφους και αέρα, ενισχύοντας την ασφάλεια των αεροδρομίων, αμβλύνοντας λειτουργικά σημεία συμφόρησης και αναβαθμίζοντας το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, και τελικά αυξάνοντας την δυνατότητα μελλοντικής ανάπτυξής τους.	Έργα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας διαδρόμου προσαπογείωσης και των εναέριων λειτουργιών: Αλεξανδρούπολη: Ολοκλήρωση νέου πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και αναβάθμιση συστήματος ελέγχου κεντρικού φωτισμού. Αστυπάλαια: Το επίχυμα στο βόρειο τμήμα του διαδρόμου έχει διαβρωθεί και χρήζει αποκατάστασης. Ιωάννινα: Συντήρηση του φωτισμού του διαδρόμου, συντήρηση των φωτεινών σημάνσεων εμποδίων και συντήρηση σταθμού VOR. Καλαμάτα: Αναβάθμιση του διαδρόμου και των τροχοδρόμων, κατασκευή πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, κατασκευή βοηθητικού κτιρίου και αναβάθμιση ηλεκτρικού δικτύου και φωτεινών και καθοδηγητικών σημάνσεων διαδρόμου/τροχοδρόμου. Κάλυμνος: Εγκατάσταση φωτισμού εμποδίων στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου Καστελόριζο: Αποκατάσταση ζωνών ασφαλείας και ζωνών άρσης εμποδίων και συντήρηση φωτισμού εμποδίων Λήμνος: Ο αερολιμένας χρειάζεται αναβάθμιση των υποδομών αεροναυτιλίας, συντήρηση διαδρόμου και τροχοδρόμων, κατασκευή πύργου υδροδότησης και Προσέγγιση Ακριβείας Κατηγορίας CAT I στο άκρο 04. Μήλος: Συντήρηση και αναβάθμιση του σταθμού VOR, εγκατάσταση συστήματος φωτισμού δαπέδου στάθμευσης, αναβάθμιση περιφραξής ασφαλείας

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			<p>αεροδρομίου, απομάκρυνση εμποδίων στο όριο του διαδρόμου 08, επέκταση μήκους διαδρόμου κατά 330μ (έως ανώτατο όριο 1200μ), διαπλάτυνση κατά 30μ (αντί 25μ σήμερα) και βελτίωση ζωνών ασφαλείας.</p> <p>Νέα Αγγίαλος: Βελτίωση αντοχής του οδοστρώματος, δημιουργία σήμανσης καθοδήγησης διαδρόμου/τροχοδρόμου.</p> <p>Πάρος: Ανάπτυξη Σταθμού Υπηρεσιών Διάσωσης και Πυρόσβεσης</p> <p>Σύρος: Ο λόφος Νεράιδα βρίσκεται εντός της επιφάνειας περιορισμού εμποδίων του αεροδρομίου και η ΥΠΑ σχεδιάζει να τον αφαιρέσει. Ο διάδρομος πρέπει να επεκταθεί κατά 20μ. Επιπλέον, πρέπει να αναπτυχθεί ζώνη ασφαλείας 60μ και ακραίας ζώνης ασφαλείας απογείωσης 150μ και στα δύο άκρα του διαδρόμου.</p> <p>Σητεία: Συμπληρωματικές εργασίες περίφραξης και χωματοσυγκριών, συντήρηση φωτισμού αεροδρομίου.</p> <p>Έργα που στοχεύουν στην άμβλυνση των λειτουργικών σημείων συμφόρησης και την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρει ο αερολιμένας (συμπεριλαμβανομένων των καθυστερήσεων πτήσεων και της πρόσβασης στο αεροδρόμιο):</p> <p>Αλεξανδρούπολη: Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί 160.000 επιβάτες ετησίως και έχει μόνο 4 θέσεις για αεροσκάφη μεσαίου μεγέθους. Απαιτείται επέκταση δαπέδου στάθμευσης και κατασκευή νέου τροχοδρόμου.</p> <p>Ικαρία: Επέκταση δαπέδου στάθμευσης, νέοι τροχοδρόμοι, βελτίωση οδικής προσβασιμότητας.</p> <p>Καλαμάτα: Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί 230.000 επιβάτες ετησίως, ενώ το υφιστάμενο κτίριο επιβατών είναι μόνο 2.800τ.μ. Η ΥΠΑ σχεδιάζει να απαλλοτριώσει εκτάσεις γης και να πραγματοποιήσει επέκταση και αναδιάταξη του κτιρίου επιβατών, καθώς και επέκταση του δαπέδου στάθμευσης/πεδίου ελιγμών και νέα κατασκευή τροχοδρόμου.</p> <p>Κάλυμνος: Το μήκος του διαδρόμου είναι μικρό (1015 μέτρα) και πρέπει να επεκταθεί κατά 60 μέτρα (δεν μπορεί να επεκταθεί περισσότερο λόγω της γεωμορφολογίας της περιοχής).</p> <p>Κάρπαθος: Το αεροδρόμιο προσφέρει 3 θέσεις αεροσκαφών ενώ αιτείται επιπλέον 4. Δύο από αυτές τις θέσεις δικαιολογούνται από το σημερινό επίπεδο κυκλοφορίας του αεροδρομίου (κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού). Η δηλωθείσα χωρητικότητα του αεροδρομίου αναμένεται να αυξηθεί για 4 έως 8 κινήσεις αεροπλάνων ανά ώρα. Αυτό, σε σχέση με το ισχυρό δυναμικό τουρισμού του νησιού, ενισχύει την ανάγκη για 2 ακόμα θέσεις αεροσκαφών. Προτείνεται η ανάπτυξη 2 νέων θέσεων για στάθμευση αεροσκαφών με παροχή χώρου για 2 πρόσθετες θέσεις (που θα κατασκευαστούν όταν αυξηθεί η κυκλοφορία).</p> <p>Κάσος: Το αεροδρόμιο έχει πολύ περιορισμένη κίνηση (περίπου 3.500 επιβάτες ετησίως). Το μήκος του διαδρόμου είναι 983 μέτρα και ο προσανατολισμός του είναι λανθασμένος. Εάν η ταχύτητα ανέμου είναι μεγαλύτερη από 18 κόμβους, δεν</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			<p>μπορεί να προσγειωθεί αεροσκάφος. Το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών παρέχει 1 θέση στάθμευσης. Η ΥΠΑ σχεδιάζει να επεκτείνει το δάπεδο στάθμευσης για να παρέχει 2 επιπλέον θέσεις. Λόγω της χαμηλής κίνησης του αεροδρομίου, η ανάπτυξη μιας επιπλέον θέσης (αντί για 2) φαίνεται να είναι η πιο ρεαλιστική εναλλακτική λύση.</p> <p>Καστελόριζο: Ο διάδρομος του αεροδρομίου έχει μήκος 798 μ και πλάτος 25 μ. Το κτίριο επιβατών καλύπτει μόνο 120 τ.μ. και το δάπεδο στάθμευσης προσφέρει 1 θέση αεροσκάφους. Η ΥΠΑ σχεδιάζει να επεκτείνει το διάδρομο κατά 250μ, να αυξήσει το πλάτος του σε 30μ και να κατασκευάσει νέο κτίριο επιβατών 500 τ.μ.</p> <p>Μήλος: Βελτίωση/αναδιάταξη του επιβατικού σταθμού.</p> <p>Πάρος: Το νέο αεροδρόμιο της Πάρου λειτουργεί από τις 25/07/2016. Το 2016 οι ετήσιες αφίξεις επιβατών διπλασιάστηκαν. Ο διάδρομος έχει μήκος 1.400μ και το κτίριο επιβατών είναι μόνο 745 τ.μ. Η ΥΠΑ σχεδιάζει να κατασκευάσει ένα νέο επιβατικό σταθμό 8.400 τ.μ. (κυρίως κτίριο και επιπλέον περίπου 3.700 τ.μ. για βοηθητικούς χώρους) και να επεκτείνει το μήκος του διαδρόμου κατά 400μ, να επεκτείνει το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών, να αναπτύξει χώρο στάθμευσης οχημάτων και εγκαταστάσεις καυσίμων.</p> <p>Χίος: Ο αερολιμένας εξυπηρετεί ετησίως περίπου 200.000 επιβάτες. Το μήκος του διαδρόμου είναι 1.511 μ και πρέπει να επεκταθεί ώστε να επιτραπούν πτήσεις από περισσότερους προορισμούς. Η ΥΠΑ σχεδιάζει να επεκτείνει τον διάδρομο σε 1.800 μ. Η περιοχή μπροστά από τον διάδρομο απαλλοτριώθηκε, ωστόσο υπάρχει ανάγκη να περιφραχθεί το γήπεδο και να αναβαθμιστεί ο υφιστάμενος σταθμός επιβατών 1.200 τ.μ. Υπάρχουν επίσης σχέδια για την ανάπτυξη νέου κτιρίου 4.000 τ.μ.</p> <p>Κύθηρα: Επέκταση διαδρόμου από 1.461 μ σε 1.800 μ. Η επιμήκυνση του διαδρόμου δικαιολογείται από το γεγονός ότι τα παλαιότερα αεροσκάφη της σειράς 737 που χρησιμοποιούνται ευρέως από ταξιδιωτικούς πράκτορες που εξυπηρετούν ελληνικά νησιά, αντικαθίστανται σταδιακά από τα νέα αεροσκάφη 737-800 (γνωστά και ως 738), τα οποία δε μπορούν να απογειωθούν από τον υφιστάμενο διάδρομο του αεροδρομίου των Κυθήρων.</p> <p>Νάξος: Το μήκος του διαδρόμου είναι μόνο 900 μέτρα και πρέπει να αυξηθεί στα 1200 μέτρα για να ικανοποιήσει τα αιτήματα αεροπορικών εταιρειών. Μεγαλύτερο μήκος διαδρόμου δεν τίθεται προς συζήτηση, εξαιτίας του γεγονότος ότι το αεροδρόμιο γειτνιάζει με προστατευόμενες και κατοικημένες περιοχές. Το κτίριο επιβατών του αεροδρομίου είναι 350 τ.μ. και δεν μπορεί να φιλοξενήσει αποτελεσματικά την επιβατική κίνηση (35.135 άτομα/ έτος το 2016). Η ΥΠΑ σχεδιάζει να επεκτείνει το μήκος του διαδρόμου στα 1.200 μ και να κατασκευάσει ζώνη ασφαλείας διαδρόμου (Runway End Safety Area, RESA) και στις δύο πλευρές του, να κατασκευάσει δύο νέους τροχοδρόμους, να επεκτείνει το πεδίο ελιγμών κατά 8.000 τ.μ. και το κτίριο του σταθμού κατά επιπλέον 2.100 τ.μ.</p>

Πυλώνας 6: Βελτίωση Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RT-Soft 3	Πρωώθηση εξωτερικών αναθέσεων δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας για την αναδιάρθρωση του στόλου ΦΙΧ	Ορισμένες νομικές διατάξεις ενδέχεται να ευνοούν τη χρήση οχημάτων ίδιας χρήσης. Πολλές ιδιωτικές εταιρείες αγνοούν παντελώς τα οφέλη και την εξοικονόμηση πόρων στις δραστηριότητες μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας όταν αυτές ανατίθενται σε εξωτερικούς συνεργάτες.	Το μέτρο αυτό αποτελείται από δύο επιμέρους δράσεις: M-1: Ενημέρωση των πρακτόρων μέσω εμπορικών επιμελητηρίων και επαγγελματικών ενώσεων οδικών μεταφορών ως προς τα οφέλη της εξωτερικής ανάθεσης των δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας. - Καθιέρωση διαλόγου μεταξύ μεταφορέων και πρακτόρων, διαχωρίζοντας τους τελευταίους σε δύο ομάδες: μεγάλες επιχειρήσεις αποστολών και μικρομεσαίες επιχειρήσεις - Διοργάνωση τακτικών και συχνών εξειδικευμένων σεμιναρίων και εργαστηρίων M-2: Διευκρίνιση των όρων ενοικίασης/ μίσθωσης φορτηγών με/ χωρίς οδηγό - Αναθεώρηση του ορισμού και των δυνατοτήτων επαγγελματικής ενοικίασης και μίσθωσης εμπορικών οχημάτων - Αποσαφήνιση της νομιμότητας μίσθωσης με οδηγό και καθορισμός των προϋποθέσεων που πρέπει να ισχύουν - Διερεύνηση της δυνατότητας για εξουσιοδοτημένες εταιρίες φορτηγών να μισθώνουν φορτηγά από αντιπροσώπους/ κατασκευαστές φορτηγών για χρήση με δικές τους πινακίδες.
RT-Soft 4	Πρωώθηση συνεργασιών στους τομείς μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας	Υπάρχει ανάγκη για αλλαγή της παραδοσιακά ατομικής διαχείρισης όλων των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης, η οποία εμποδίζει τη συγκέντρωση του τομέα και τη δημιουργία συνεργιών μεταξύ εταιρειών. Επιπλέον, είναι απαραίτητη η σύσταση εταιρειών με νομική φύση διαφορετική της ΑΕ προκειμένου οι μεμονωμένοι μεταφορείς να συνεταιριστούν, διατηρώντας ταυτόχρονα τον έλεγχο των δικών τους δραστηριοτήτων.	<ul style="list-style-type: none"> • Παροχή τεχνικής βοήθειας από θεσμικούς φορείς και ενώσεις για την υποστήριξη των οδικών μεταφορέων ως προς τη δημιουργία forum και πλατφορμών συζήτησης. • Διεξαγωγή σεμιναρίων, εργαστηρίων και επαγγελματικών εκπαιδεύσεων για τους οδικούς μεταφορείς προκειμένου να αναδειχθούν τα οφέλη της επαγγελματικής συνεργασίας • Ανάπτυξη πλατφόρμας συναλλαγών εμπορευμάτων και δικτύων βιομηχανιών (τα οποία δεν υπάρχουν ακόμα στην Ελλάδα) σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο για στήριξη της συνεργασίας μεταξύ μεταφορέων για τον εξορθολογισμό της εκμετάλλευσης του στόλου τους και τη μείωση του αριθμού κενών διαδρομών. • Ενθάρρυνση των μικρών επιχειρήσεων με κρατική στήριξη μέσω χρηματικών επιδομάτων και άλλων κινήτρων για συγχώνευση ώστε να επιτύχουν «κρίσιμο μέγεθος» Συνοδευτικό μέτρο που προτείνεται:

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			• Διερεύνηση των δυνατοτήτων εφαρμογής του συνεταιριστικού νομικού καθεστώτος
RA-Infra 8	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση του εμπορικού λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» με το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο	Η σύνδεση του νέου Λιμένα Καβάλας με το σιδηροδρομικό δίκτυο θα μπορούσε να αποτελέσει μία πρωτοβουλία για την ενίσχυση του διαδρόμου Sea2Sea, προσθέτοντας ένα τρίτο ελληνικό λιμάνι στον διάδρομο μετά τη βελτίωση των κύριων σιδηροδρομικών τμημάτων από Αλεξανδρούπολη και Θεσσαλονίκη.	Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε κατασκευή νέας μονής σιδηροδρομικής γραμμής, μήκους περίπου 32 χλμ, που θα συνδέει τον εμπορικό λιμένα της Καβάλας (Φίλιππος Β', στην περιοχή Νέας Καρβάλης) με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη. Η νέα σιδηροδρομική σύνδεση θεωρήθηκε ότι έχει ως αφητηρία τον οικισμό Νέας Καρβάλης με κατασκευή σιδηροδρομικού σταθμού για την εξυπηρέτηση της κατοικημένης περιοχής. Η γραμμή συνεχίζει κατευθυνόμενη προς τους οικισμούς Πέρνης και Γραβούνας. Έπειτα συνεχίζει παράλληλα με τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού και συναντά την υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη στην περιοχή Τοξότες Ξάνθης.
Ιδιωτική επένδυση	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση: λιμένας και ΒΙΠΕ Βόλου – Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου – λιμένας Αλμυρού	Κύριος στόχος είναι η προώθηση της διατροπικότητας στις εμπορευματικές μεταφορές και η βελτίωση της προσβασιμότητας συγκοινωνιακών κόμβων, συνδέοντας το λιμάνι και τις βιομηχανικές περιοχές του Βόλου με το κοντινό αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου και με το λιμάνι και τη βιομηχανική ζώνη του Αλμυρού.	Το έργο σχεδιάζεται ως ιδιωτική πρωτοβουλία (ή ΣΔΙΤ) για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης από το λιμάνι στις βιομηχανικές περιοχές (ΒΙΠΕ 1 & ΒΙΠΕ 2) του Βόλου και για την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής από/προς το κοντινό αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου και το λιμάνι και την ιδιωτική βιομηχανική ζώνη του Αλμυρού.
AT-Infra 1b	Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό τη βελτίωση τους	Μετά την ιδιωτικοποίηση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και των 14 διεθνών αεροδρομίων της Fraport, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) παραμένει υπεύθυνη για τη διαχείριση, λειτουργία και ανάπτυξη 23 αεροδρομίων (Αλεξανδρούπολης, Αράξου, Ιωαννίνων, Καλαμάτας, Καστοριάς, Κοζάνης, Νέας Αγχιάλου στην ηπειρωτική χώρα, Σητείας στην Κρήτη και Αστυπάλαιας, Χίου, Ικαρίας, Καλύμνου, Καρπάθου, Κάσου, Καστελόριζου, Κυθήρων, Λέρου, Λήμνου, Μήλου, Νάξου, Πάρου, Σκύρου και Σύρου), καθώς και του αερολιμένα Ηρακλείου, ο οποίος πρόκειται να ιδιωτικοποιηθεί. Για τα παραπάνω 23 αεροδρόμια, ο εντοπισμός και η ανάλυση προβλημάτων ανέδειξε ποικίλα μειονεκτήματα με σχετικές αιτήσεις/μελέτες της ΥΠΑ για τη βελτίωση των δραστηριοτήτων εδάφους και αέρα, ενισχύοντας την ασφάλεια των αεροδρομίων, αμβλύνοντας λειτουργικά σημεία συμφόρησης και αναβαθμίζοντας το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, και τελικά αυξάνοντας την δυνατότητα μελλοντικής ανάπτυξής τους.	Καστοριά: Ο αερολιμένας διαθέτει διάδρομο 2.700 μέτρων, αλλά με πολύ χαμηλή ετήσια κίνηση εσωτερικού (7.300 επιβάτες) και αμελητέα κίνηση εξωτερικού. Το δάπεδο στάθμευσης διαθέτει 2 θέσεις για μικρά αεροσκάφη. Το υφιστάμενο κτίριο καλύπτει 1.150 τ.μ. Υπάρχουν σχέδια για ένα νέο κτίριο 3.500 τ.μ. και για βελτιώσεις στην περιοχή γύρω από αυτό, καθώς και για επέκταση του δαπέδου στάθμευσης και ολοκλήρωση του νέου πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Κοζάνη: Ο αερολιμένας διαθέτει διάδρομο 1.822 μέτρων, αλλά με πολύ χαμηλή ετήσια κίνηση εσωτερικού (5.600 επιβάτες) και αμελητέα κίνηση εξωτερικού. Το δάπεδο στάθμευσης διαθέτει 1 θέση για αεροσκάφος. Το υφιστάμενο κτίριο καλύπτει 300 τ.μ. Τα αεροδρόμια της Καστοριάς και της Κοζάνης είναι σε κοντινή μεταξύ τους απόσταση (περίπου 77 χλμ). Η πρόσφατη κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού έχει μειώσει το χρόνο ταξιδιού από τις πόλεις της Καστοριάς και της Κοζάνης στη Θεσσαλονίκη (2 και 1,5 ώρες αντίστοιχα), στρέφοντας τις μεταφορές από εναέριες σε οδικές. Μια επιλογή για αυτά τα δύο αεροδρόμια είναι η αναζήτηση ενός νέου ρόλου, δηλαδή να προσελκύσουν διεθνείς πτήσεις για τουριστικούς ή εμπορικούς σκοπούς στην περιοχή τους. Ωστόσο, η ανάγκη για τη λειτουργία και των δύο αεροδρομίων είναι αμφισβητήσιμη. Προτείνεται να διατηρηθεί και να αναπτυχθεί ο αερολιμένας Καστοριάς

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			<p>εστιάζοντας σε δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας και να διατηρηθεί το αεροδρόμιο της Κοζάνης ως εκπαιδευτικό κέντρο για νέους πιλότους και λοιπό προσωπικό.</p> <p>Νέα Αγχιάλος: Εκτός από τα έργα σήμανσης οδοστρώματος και διαδρόμου/ τροχοδρόμου, ο αερολιμένας χρειάζεται μια εναλλακτική οδό πρόσβασης, καθώς η είσοδος στις εγκαταστάσεις του πολιτικού αεροδρομίου διασχίζει στρατιωτική περιοχή. Για την επίλυση του προβλήματος αυτού χρειάζεται να κατασκευασθεί μία νέα (δαπανηρή) οδική σύνδεση. Συστήνεται επίσης η νέα σιδηροδρομική σύνδεση του αεροδρομίου με τις γειτονικές βιομηχανικές περιοχές και το λιμάνι του Βόλου. Συνεπώς, προτείνεται να αναπτυχθούν περαιτέρω οι λειτουργίες αεροπορικών εμπορικών μεταφορών και logistics στο αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου.</p>
MT-Soft 3	Υλοποίηση Πληροφοριακών Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας και Συστημάτων Ενιαίας Θυρίδας στην Ελλάδα	<p>Η αξιοπιστία του προγράμματος δρομολογίων κάθε λιμένα έχει γίνει κρίσιμο λειτουργικό στοιχείο για τις ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών και τις υπηρεσίες που παρέχουν, δεδομένου ότι τα πλοία έχουν πλέον καθορισμένες χρονοθυρίδες σε κάθε λιμένα. Οι τακτικές γραμμές (και η μεγάλη πλειοψηφία των έκτακτων) κινούνται με πολύ χαμηλή ταχύτητα για να μειώσουν τη δαπάνη καυσίμων. Συνεπώς, αναμένεται ότι η μείωση του χρόνου παραμονής εντός λιμένων μπορεί να προσφέρει περισσότερο χρόνο διαθέσιμο εν πλω και έτσι τα πλοία να διατηρούν χαμηλές ταχύτητες και για το επόμενο ταξίδι, και άρα να εξοικονομούν καύσιμα και εκπομπές ρύπων, διασφαλίζοντας έτσι την ακριβή τήρηση της ώρας άφιξης στο επόμενο λιμάνι.</p> <p>Οι απλουστευμένες, ηλεκτρονικές και διαφανείς διαδικασίες για έλεγχο και έγκριση φορτίων στα λιμάνια είναι καθοριστικής σημασίας για τη μείωση του χρόνου παραμονής, την ελαχιστοποίηση των δαπανών αποθήκευσης στο λιμάνι και αποθέματος και, κατά συνέπεια, τη μείωση του κόστους των αγαθών. Επιτρέπουν επίσης καλύτερο προγραμματισμό της μεταφοράς μεταξύ του λιμένα και της ενδοχώρας, με αποτέλεσμα να μειώνεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση εντός και γύρω από το λιμάνι και να γίνεται καλύτερος σχεδιασμός των περαιτέρω επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας. Από την άποψη των ναυτιλιακών γραμμών, οι ταχύτερες παραδόσεις φορτίου σημαίνουν ταχύτερο κύκλο εργασιών και βέλτιστη αξιοποίηση του εξοπλισμού εμπορευματοκιβωτίων, μείωση</p>	<p>Το Μέτρο στοχεύει στην προοδευτική ανάπτυξη στην Ελλάδα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας (PCS) που αποτελούν ασφαλή συστήματα ΤΠΕ και στοχεύουν στην ενοποίηση και την απλούστευση όλων των επιχειρηματικών διαδικασιών ανάμεσα σε όλους τους φορείς λιμένων, δημόσιους και ιδιωτικούς (δηλαδή B2G, B2B, G2G) • Συστήματος Ναυτιλιακής Ενιαίας Θυρίδας (MSWS) και • Συστήματος Εθνικής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας (NSWS). <p>Το μέτρο περιλαμβάνει τις ακόλουθες δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αίτημα για κάποιο πρόγραμμα Τεχνικής Βοήθειας ή Twinning από μία εκ των κορυφαίων χωρών της ΕΕ στους συναφείς τομείς PCS / MSWS / NSWS. • Ανάπτυξη διατομεακού προγράμματος εργασίας, με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, για ανάλυση και επανασχεδιασμό των επιχειρησιακών διαδικασιών. • Δοκιμές-πιλοτικές εφαρμογές στους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης. • Σταδιακή επέκταση σε άλλους κύριους λιμένες και στα χερσαία συνοριακά σημεία διελεύσεων. • Προώθηση του θεσμού του Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (Authorised Economic Operator, AEO).

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		του αποθέματος τους και συνεπώς μειωμένο κόστος εξοπλισμού.	
MT-Soft 4	Πρώθηση πρωτοβουλιών για την ανάδειξη της Ελλάδας σε Κόμβο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη	<p>Οι ροές διαμετακόμισης και μεταφόρτωσης εμπορευμάτων ενισχύουν τη δραστηριότητα των Ελληνικών λιμένων. Ωστόσο, θα αποδεικνύονταν πιο επωφελείς αν μπορούσαν να προστεθούν υπηρεσίες υψηλής αξίας σε αυτά τα προϊόντα κατά τη διέλευσή τους από την Ελλάδα.</p> <p>Εκτός από την εφαρμογή διαφόρων μεμονωμένων πολιτικών για τον σκοπό αυτό σε κρατικό επίπεδο, είναι απαραίτητο οι πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας να ενώσουν τις προσπάθειες, ιδέες και δυνατότητές τους για να δημιουργήσουν, να προωθήσουν και να προσφέρουν ένα υψηλής ποιότητας ελληνικό προϊόν εφοδιαστικής αλυσίδας.</p>	<p>Το μέτρο περιλαμβάνει τις ακόλουθες δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάλυση επιτυχιών στον τομέα logistics άλλων χωρών της ΕΕ και εφαρμογή των βέλτιστων (μεταβιβάσιμων) πρακτικών τους • Δημιουργία διατομεακών ομάδων εργασίας μεταξύ επαγγελματιών ενώσεων για τον εντοπισμό προβλημάτων και άσκηση επιρροής για διευκόλυνση του εμπορίου και άλλα μέτρα κοινού συμφέροντος • Καθιέρωση διαλόγου με τους ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης λιμένων/τερματικών σταθμών Πειραιά και Θεσσαλονίκης με στόχο να καταστούν και τα δύο ελληνικά λιμάνια ως ηγετικοί κόμβοι (hubs) εφοδιαστικής αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη και τη Μεσόγειο Θάλασσα • Πρώθηση των θαλάσσιων και διατροπικών μεταφορών μέσω των λιμένων του Κεντρικού και Αναλυτικού ΔΔΜ στην Ελλάδα με τη βελτίωση των υποδομών και του εξοπλισμού τους. Οι στοχευμένες παρεμβάσεις θα επιτρέψουν στους λιμένες να συμμετάσχουν στους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών και στις αλυσίδες εφοδιασμού και, κατά συνέπεια, στην περαιτέρω ενσωμάτωσή τους στο ΔΔΜ. Οι παρεμβάσεις θα καθοριστούν και θα επιλεγούν με βάση την εκτίμηση των ειδικών χαρακτηριστικών, των πραγματικών αναγκών, των δυνατοτήτων, των ευκαιριών και των προοπτικών κάθε λιμένα (βλ. και μέτρο MT-Soft 5). • Πρώθηση των θαλάσσιων αρτηριών (Motorways of the Sea) και των διατροπικών μεταφορών με ένα σημαντικό μέρος στη θαλάσσια περιοχή Αδριατικής-Ιονίου στο πλαίσιο της στρατηγικής EUSAIR, καθώς και σύνδεση των ελληνικών λιμένων με άλλους λιμένες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε τρίτες χώρες και γειτονικές περιοχές, ειδικά στην περιοχή των χωρών του Εύξεινου Πόντου (BSEC) και της Μεσογείου («Ένωση για τη Μεσόγειο»), καθιερώνοντας βιώσιμους και σημαντικούς διαδρόμους μεταφορών και αλυσίδες εφοδιασμού. • Δημιουργία Εθνικής Πλατφόρμας/ Φόρουμ Εφοδιαστικής Αλυσίδας • Διοργάνωση σεμιναρίων, εργαστηρίων και επισκέψεων επιχειρηματικών ομάδων στο εξωτερικό για αναζήτηση νέων πελατών, εύρεση συνεργατών και ανάπτυξη δικτύου. <p>Οι προτεινόμενες δράσεις αφορούν κυρίως φορείς από τον ιδιωτικό τομέα (επαγγελματικές ενώσεις, επιμελητήρια κ.λπ.). Το ΥΠΥΜΕ, σε συνεργασία με το ΥΝΑΝΠ, μπορεί σε πρώτη φάση να διαδραματίσει συντονιστικό ρόλο στην έναρξη συναντήσεων και συζητήσεων. Το ΥΠΥΜΕ μπορεί επίσης να έχει πρόσθετο ρόλο συμβάλλοντας στην ευρύτερη προώθηση της προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών/ εφοδιαστικής αλυσίδας του ελληνικού</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			τομέα μέσω διοικητικών διαύλων και της συμμετοχής του σε διεθνείς οργανισμούς και φόρουμ επικοινωνίας.
P-Infra 5	Βελτίωση χερσαίας σύνδεσης με το λιμάνι Θεσσαλονίκης	Μετά την πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ ΑΕ, και εφόσον η διαμετακομιστική κίνηση προς τις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης αποτελεί σημαντική προοπτική ανάπτυξης της κυκλοφορίας για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, είναι απαραίτητη η βελτίωση των συνδέσεων των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού χύδην φορτίου με τα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρόμων. Ωστόσο, η ανάπτυξη της εν λόγω διαμετακομιστικής κυκλοφορίας εμποδίζεται σήμερα από τις ανεπαρκείς χερσαίες συνδέσεις μεταξύ του λιμένα και της ενδοχώρας του.	<p>Στόχος του μέτρου είναι η βελτίωση της χερσαίας πρόσβασης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης που περιλαμβάνει τη δημιουργία νέας οδικής σύνδεσης απευθείας από τη δυτική πύλη, κοντά στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού χύδην φορτίου, έως τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ.</p> <p>Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει δύο στάδια:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Στάδιο προετοιμασίας που αποτελείται από την οριστικοποίηση των υπό εξέλιξη μελετών που πραγματοποιούνται από την Εγνατία Οδό. 2. Στάδιο υλοποίησης με κατασκευή της άμεσης οδικής σύνδεσης από τη δυτική πύλη 16 ως το κύριο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.
P-Infra 6	Επέκταση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Θεσσαλονίκης	<p>Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης του ΟΛΘ ΑΕ ολοκληρώθηκε πρόσφατα. Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, ο νέος ανάδοχος έχει την υποχρέωση να εκπονήσει ένα πρόγραμμα «υποχρεωτικών επενδύσεων», συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης του υφιστάμενου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον Προβλήτα 6-Δυτικά.</p> <p>Μαζί με τη βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του με την ενδοχώρα, αυτό θα επιτρέψει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αναπτύξει επιθετικά το μερίδιό του στις ροές διαμετακόμισης και να αξιοποιήσει έτσι πλήρως τη γεωγραφική του θέση ως πύλη για τα Νότια Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.</p>	<p>Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην επέκταση του υφιστάμενου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στον Προβλήτα 6-Δυτικά του λιμένα Θεσσαλονίκης με στόχο να αναπτύξει τη διαμετακομιστική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων από/ προς τα Νότια Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.</p> <p>Το έργο συνίσταται στην κατασκευή μιας νέας αποβάθρας μήκους 425μ και βάθους 16μ σε συνέχεια του υφιστάμενου κρηπιδώματος (μήκους 425μ και βάθους 12μ). Ο νέος προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων θα είναι εξοπλισμένος με γερανογέφυρες τύπου post-Panamax σε σιδηροτροχίες. Με αυτή την επέκταση η χωρητικότητα του σταθμού θα είναι περίπου 1 εκατομμύριο TEUs ετησίως (σε σύγκριση με 440.000 TEUs σήμερα).</p>
P-Infra 7	Αύξηση χωρητικότητας σε βασικά λιμάνια διακίνησης χύδην ξηρού φορτίου	<p>Το 85% της διακίνησης ξηρού χύδην φορτίου που πραγματοποιήθηκε μέσω λιμένων διεθνούς σημασίας (εξαιρουμένων των ιδιωτικών λιμένων) εξυπηρετείται από τρεις μεγάλους «λιμένες ξηρού φορτίου», δηλαδή: Θεσσαλονίκη, Βόλο και Ελευσίνα.</p> <p>Στους λιμένες αυτούς, και παρόλο που δεδομένα χωρητικότητας δεν ήταν διαθέσιμα για Βόλο και Ελευσίνα, ίσως να απαιτηθεί επέκταση της χωρητικότητας στα επόμενα 20 έτη για την αντιμετώπιση της αύξησης του όγκου διακίνησης ξηρού χύδην φορτίου. Επί του παρόντος, τόσο η Θεσσαλονίκη όσο και ο Βόλος εξακολουθούν να λειτουργούν με σχετικά παλαιό εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, η παραγωγικότητα του οποίου πιθανώς δε συμβαδίζει με τις υψηλότερες διεθνείς προδιαγραφές, μειώνοντας αντίστοιχα τη συνολική ικανότητα του λιμένα.</p>	<p>Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην αύξηση της ικανότητας διαχείρισης ξηρού χύδην φορτίου στους λιμένες όπου οι φόρτοι κυκλοφορίας ενδέχεται να οδηγήσουν σε συμφόρηση.</p> <p>Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το Γενικό Αναπτυξιακό Σχέδιο του λιμένα που εκπονήθηκε από τον ΟΛΘ ΑΕ προβλέπει την επέκταση των εγκαταστάσεων ξηρού χύδην φορτίου στο Προβλήτα 6-Ανατολικά κατασκευάζοντας δύο επιπλέον θέσεις παραβολής μήκους 300 μ η καθεμία, με βάθος 16 μ. και αντικαθιστώντας τις υφιστάμενες παλαιές γερανογέφυρες σε σιδηροτροχίες με σύγχρονες. Το μέτρο αυτό δεν περιλαμβάνεται στις «υποχρεωτικές επενδύσεις» που πρέπει να πραγματοποιήσει ο ανάδοχος σύμφωνα με τη σύμβασή του.</p> <p>Πριν από το σχεδιασμό οποιασδήποτε επέκτασης υποδομών, πρέπει να διασφαλιστεί ότι αξιοποιούνται στον μέγιστο βαθμό οι υφιστάμενες, εγκαθιστώντας τον καταλληλότερο εξοπλισμό που εξασφαλίζει τις</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			υψηλότερες επιδόσεις φορτοεκφόρτωσης, λαμβάνοντας υπόψη το είδος των εμπορευμάτων και λειτουργίας (φόρτωση/ εκφόρτωση).
L-Soft 1	Ενσωμάτωση και μερική αναθεώρηση του νομικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα	<p>Με την πάροδο του χρόνου, έχουν πολλαπλασιαστεί οι κανονισμοί που εφαρμόζονται στις δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα, με πολλές αναπαραγωγές, αλληλοεπικαλύψεις διοικητικών αρμοδιοτήτων και περιττούς περιορισμούς. Επιπλέον, είναι σχετικά περιορισμένη η ικανότητα εφαρμογής και επιβολής του νόμου σε αρκετούς τομείς. Η κατάσταση αυτή οδήγησε σε διάφορες στρεβλώσεις, όπως κίνητρα προς αναποτελεσματικές πρακτικές, αδυναμία ή μη συμμόρφωσης με κανονισμούς και απουσία ή υπανάπτυξη αγορών για ορισμένες δραστηριότητες logistics. Ο αριθμός των κανονισμών από μόνος του δεν αποτελεί πρόβλημα. Ωστόσο, η έλλειψη συνοχής και συνέπειας μεταξύ των κανονισμών και η άνιση εφαρμογή τους προκαλεί ανεπάρκειες και στρεβλώσεις. Οι κανονισμοί τυπικά έχουν νομική ισχύ και οι πάροχοι υπηρεσιών logistics (3PL) σε οποιαδήποτε χώρα πρέπει να εναρμονιστούν με πολλούς κανονισμούς σε εθνικό επίπεδο. Οι ελληνικοί κανονισμοί πρέπει επίσης να εναρμονίζονται με τους Κανονισμούς της ΕΕ.</p> <p>Το ρυθμιστικό πλαίσιο του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας αντιμετωπίζει πρόσθετες δυσκολίες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δεν είναι διαθέσιμη στους παρόχους υπηρεσιών logistics μία πλήρης και περιεκτική λίστα κανονισμών που πρέπει να τηρούνται και εγγράφων που πρέπει να προσκομίζονται. Αυτό μεταφράζεται σε υψηλότερες δαπάνες ενημέρωσης και πιθανώς σε μη βέλτιστες ιδιωτικές οικονομικές αποφάσεις. • Η υπερβολική ρύθμιση σε ορισμένους τομείς συνυπάρχει με ρυθμιστικά κενά σε άλλους, όπως και οι παλαιοί κανονισμοί που ενίοτε συνυπάρχουν με καινούριους. <p>Οι προκλήσεις της επιχειρηματικής δραστηριότητας σε ολόκληρη τη χώρα αντικατοπτρίζονται και στον τομέα των logistics: υπερβολική ρύθμιση, υπερβολικό κόστος και μεγάλο χρονικό διάστημα για την έναρξη μίας επιχείρησης.</p>	<p>Υπάρχει ανάγκη για την απογραφή των ισχύοντων νόμων και κανονισμών έτσι ώστε:</p> <ul style="list-style-type: none"> - να προσδιοριστεί, εναρμονιστεί και εξορθολογιστεί το λεξιλόγιο και οι ορισμοί των διαφόρων τύπων ακινήτων και άλλων εγκαταστάσεων εφοδιαστικής αλυσίδας, ώστε να εξαιρεθεί η πολυμορφία που προκαλεί σύγχυση. Το ίδιο ισχύει και για το λεξιλόγιο που σχετίζεται με τα επαγγέλματα (μεταφορών και) εφοδιαστικής αλυσίδας. - να λαμβάνονται υπόψη νομικά και να αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο ενιαίας καθορισμένης ομάδας νόμων μεταφορών και logistics όλα τα ρυθμιστικά θέματα ακινήτων και όλων των αντίστοιχων ατομικών ή εταιρικών αδειοδοτήσεων, μητρώων σταθερού ή κινητού εξοπλισμού, αδειών χρήσης γης και άλλων απαραίτητων διευθετήσεων εγκατάστασης και λειτουργίας, και να περνούν από μία ενιαία, σαφώς προσδιορισμένη γραφειοκρατική διαδικασία, αν είναι δυνατόν μέσω ενός μόνο υπουργείου που να λειτουργεί ως σύστημα 'μίας στάσης' ή ενιαίας θυρίδας. - να δοθεί η ευκαιρία για απαλοιφή ορισμένων νομικών διατάξεων που μπορεί να είναι παρωχημένες ή άκυρες. Δεδομένου ότι η Ελλάδα εμπλέκεται όλο και περισσότερο στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, οι εγχώριοι συμμετέχοντες σε αυτές τις αλυσίδες πρέπει να προσαρμοστούν στους διεθνείς κανόνες και πρότυπα του τομέα της εφοδιαστικής που δεν εξαρτώνται από το ελληνικό ή οποιοδήποτε άλλο εθνικό δημόσιο νομικό πλαίσιο. Οι σχετικές δημόσιες αρχές έχουν εδώ το καθήκον, σε συνεργασία με επαγγελματικές ενώσεις, να ενθαρρύνουν και να προωθούν συνεχώς την επέκταση αυτών των διεθνών διαδικασιών αυτορρύθμισης μέσω σεμιναρίων, εργαστηρίων και άλλων εργαλείων διάδοσης. <p>Η χαρτογράφηση του ποιος κάνει τί μεταξύ των υπουργείων, εντός του ΥΠΥΜΕ, καθώς και μεταξύ των κεντρικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών για κάθε τομέα υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας θα συμβάλει στον συντονισμό και την εναρμόνιση του ρυθμιστικού πλαισίου, στη μείωση των αλληλοεπικαλύψεων και κενών και επομένως, στην απλοποίηση των διαδικασιών νομοθέτησης και εφαρμογής πολιτικών για τον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας μεσοπρόθεσμα.</p>
L-Soft 3	Ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας	Υπάρχει έλλειψη χρήσιμων στοιχείων και κατάλληλων Κύριων Δεικτών Επιδόσεων (KPI) συσχετισμένων με δεδομένα συγκριτικών αξιολογήσεων. Ο μόνος φορέας που συλλέγει δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις στον τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), η	<p>Η ανάπτυξη ενός κατάλληλου Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι απαραίτητη σε σχέση με τους εξής τελικούς στόχους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Απόκτηση πλήρους, σαφούς και αξιόπιστης εικόνας για την εφοδιαστική, συμπεριλαμβανομένων όλων των πτυχών του συστήματος logistics, π.χ. υποδομές, χωροταξία εγκαταστάσεων και τεχνικές δυνατότητες, μέσα

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>οποία εποπτεύεται από την Eurostat, αλλά αυτή η αρμοδιότητα έχει σχεδιαστεί με γνώμονα την κατανόηση και ανάλυση ζητημάτων μεταφορών και όχι αποκλειστικά πτυχών επίδοσης του τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα στατιστικά καθαρά για logistics δεν είναι ευδιάκριτα στις βάσεις δεδομένων για τις μεταφορές και την οικονομία στην Ελλάδα. Ως εκ τούτου, η δημιουργία ενός Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας, όπως προβλέπεται και από το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Εφοδιαστική Αλυσίδα, συνιστά μια ιδιαίτερα σημαντική δράση για ορθολογικό σχεδιασμό και χάραξη πολιτικής.</p>	<p>μεταφοράς, κυκλοφοριακοί φόρτοι και μοντέλα, τύποι παρεχόμενων υπηρεσιών, διάφορες άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις και η διαχρονική τους εξέλιξη,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρακολούθηση αυτών των εξελίξεων, • Κατανόηση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων προηγούμενων πολιτικών που εφαρμόστηκαν και άλλων κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων, • Εκτίμηση μελλοντικών τάσεων και εξελίξεων, • Αξιολόγηση, ιεράρχηση και επιλογή διαφορετικών πιθανών μελλοντικών πολιτικών. <p>Το αναμενόμενο αποτέλεσμα είναι η καταγραφή και παρουσίαση της κατάστασης του εθνικού συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας και οι συσχετισμοί με οικονομικούς και άλλους παράγοντες ανά πάσα στιγμή.</p>
L-Soft 5	Κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων συνεργασιών στον τομέα	<p>Ο τομέας της εφοδιαστικής στην Ελλάδα εμφανίζεται ως σύστημα δύο ταχυτήτων. Διεθνείς εταιρίες logistics είναι παρούσες στην Ελλάδα και, μαζί με λίγες μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις, προσφέρουν σύγχρονες ολοκληρωμένες υπηρεσίες. Αυτές συνυπάρχουν με μία πληθώρα μικρών επιχειρήσεων που παρέχουν περιορισμένες και χαμηλής προστιθέμενης αξίας υπηρεσίες μεταφοράς και αποθήκευσης. Οι μικρές επιχειρήσεις κυριαρχούν στη δεύτερη και τρίτη βαθμίδα των αλυσίδων εφοδιασμού, ελέγχοντας κυρίως την τοπική διανομή.</p> <p>Πέρα από τις διεθνείς εταιρίες logistics, η σημερινή οργάνωση της εφοδιαστικής σε εθνικό επίπεδο για την εξυπηρέτηση του τελικού πελάτη είναι μη βέλτιστη και κατακερματισμένη, αποτελώντας σημαντική πηγή φαινομένων αναξιοπιστίας, πρόσθετου κόστους και χαμηλών επιδόσεων εφοδιαστικής αλυσίδας. Υπάρχει εκτενής διαστρωμάτωση (με διάφορα επίπεδα ποιότητας) των υπηρεσιών διανομής. Οι διεθνείς και μεγάλες ελληνικές εταιρίες συνήθως αναθέτουν υπηρεσίες σε μεσαίου μεγέθους εγχώριους παρόχους 3PL ως μεσάζοντες για να εξασφαλίσουν διανομές σε αποθήκες στην περιφέρεια. Η τοπική διανομή εντός νομών και η αποθήκευση πραγματοποιούνται από μικρές επιχειρήσεις, οι οποίες χρησιμοποιούν μικρότερα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης και ιδιωτικές εγκαταστάσεις logistics.</p>	<p>Η μείωση της πολυδιάσπασης προϋποθέτει τη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος για να βοηθηθούν οι χρήστες και πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας στη βασική τους δραστηριότητα, κυρίως μέσω της εξωτερικής ανάθεσης των δευτερευουσών δραστηριοτήτων τους.</p> <p>Για την επίτευξη των στόχων αυτών, πρέπει να δημιουργηθούν αρκετά κίνητρα για τη διευκόλυνση της ενοποίησης στον κλάδο. Πρέπει επίσης να αναπτυχθούν μοντέλα συγχώνευσης ή προώθησης συνεταιριστικών προγραμμάτων, με τη συμμετοχή μικρών επιχειρήσεων σε μεγαλύτερα ολοκληρωμένα σχήματα, μέσω της πρόβλεψης «ασφαλών παραδοχών» για τη βιωσιμότητα όλων των συμμετεχόντων. Οι διατάξεις περί διακυβέρνησης τέτοιων «υβριδικών» συνεργατικών σχημάτων απαιτούν να οριστούν και οι σχετικοί διαφανείς και απλοί κανόνες διακυβέρνησης. Προφανώς, πρέπει να διασφαλιστεί η προστασία από περιορισμούς, όπως καρτέλ και ελεύθερη άσκηση δραστηριοτήτων logistics, ενθαρρύνοντας την είσοδο νέων παικτών στην αγορά και διασφαλίζοντας την αποδοτικότερη λειτουργία των υφιστάμενων φορέων.</p> <p>Επιπλέον, τα κίνητρα πρέπει να περιλαμβάνουν μέτρα αντιμετώπισης των συνεχιζόμενων προβλημάτων ταμειακών ροών των εταιριών του κλάδου βάσει μίας φιλοσοφίας που συνδυάζει «δικαιώματα» και «υποχρεώσεις». Για παράδειγμα, οι εταιρείες που συγχωνεύονται θα μπορούσαν να λάβουν δάνεια με συγκεκριμένα πλεονεκτήματα (π.χ. μακρά χρονική κλίμακα αποπληρωμής, αλλά με υποχρέωση επίτευξης συγκεκριμένου ελάχιστου μεγέθους). Είναι δυνατό να οριστούν ανεξάρτητοι ελεγκτές για την παρακολούθηση της διαδικασίας και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων, με διαδικασίες και μεθόδους που θα προσδιοριστούν σαφώς.</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
L-Soft 6	Αναθεώρηση του νομικού πλαισίου σχετικά με την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων	Οι Συμπράξεις Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα εμφανίζονται ως το πλέον κατάλληλο χρηματοδοτικό σχήμα για τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, διότι δικαιολογούν το αμοιβαίο ενδιαφέρον και τα κίνητρα, ακόμη και αν η λογική πίσω από τις δράσεις του δημόσιου τομέα και των φορέων της αγοράς διαφέρει. Η ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων διέπεται επί του παρόντος από τον Νόμο 3982/2011, ο οποίος ουσιαστικά δεν προωθεί επιχειρηματικά μοντέλα ΣΔΙΤ. Ωστόσο, στο σημερινό πλαίσιο, η συμμετοχή δημόσιων αρχών είναι απαραίτητη για την ενθάρρυνση πρωτοβουλιών του ιδιωτικού τομέα υπέρ της ανάπτυξης Εμπορευματικών Κέντρων.	Η μερική αναθεώρηση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου για την ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων (Ν.3982/2011-Μέρος Γ) θα μπορούσε να επανακαθορίσει μερικές διατάξεις ώστε να προσαρμόζονται καλύτερα στις ιδιαιτερότητες των Εμπορευματικών Κέντρων, διευκολύνοντας περαιτέρω την ίδρυσή τους. Ο ρόλος των δημόσιων αρχών σε θέματα όπως η κατασκευή υποδομών διασύνδεσης και η διαθεσιμότητα γης έχει ζωική σημασία.
L-Soft 7	Υποστήριξη της διαφάνειας και της ροής πληροφοριών στην αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω ανοιχτών ψηφιακών εργαλείων και πρακτικών τυποποίησης	Αυτή η πρόταση αναφέρεται καταρχάς στην ανάγκη των (δυναμικών) χρηστών για πλήρη, συνεχή και αξιόπιστη πληροφόρηση ως προς την προσφορά υπηρεσιών εφοδιαστικής και σχετικά ζητήματα επιδόσεων, ποιότητας και κόστους. Από την πλευρά της προσφοράς, υπάρχει ανάγκη να ενθαρρυνθούν οι ιδιωτικές εταιρείες logistics να επενδύσουν σε διαδικασίες πιστοποίησης ποιότητας, να προωθήσουν διαδικασίες αξιολόγησης της ικανοποίησης πελατών και να υιοθετήσουν πρότυπα ποιότητας. Σήμερα δεν υπάρχει φορέας διαπίστευσης προσανατολισμένος στην εφοδιαστική, ούτε επίσημο διαπιστευμένο όργανο που να παρέχει σχετικές πιστοποιήσεις για επαγγελματίες του τομέα. Επιπλέον, μέχρι στιγμής δεν υπάρχουν διαδικασίες πιστοποίησης για την εφοδιαστική αλυσίδα, όπως σε άλλες χώρες της ΕΕ, ωστόσο υπάρχει ανάγκη για την ανάπτυξη ενός μηχανισμού πιστοποίησης και τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαπίστευσης φορέων που θα πιστοποιούν τις δεξιότητες των επαγγελματιών και τον προσδιορισμό επαγγελματικών προφίλ.	Σε διεθνές επίπεδο υπάρχουν διάφορες μορφές διαπίστευσης και άτυπης ποιοτικής αξιολόγησης «βάσει φήμης». Ορισμένες από αυτές είναι άμεσα προερχόμενες από την αγορά. Για παράδειγμα, πλατφόρμες ανοικτής πρόσβασης που προέρχονται από επαγγελματικές ενώσεις (πάροχοι 3PL, μεταφορείς κ.λπ.) δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών, την αξιολόγηση επιδόσεων προμηθευτών και τα ποσοστά ικανοποίησης πελατών. Αυτός ο τύπος διεπαφής μεταξύ των μερών προσφοράς και ζήτησης εφοδιαστικής λειτουργεί ως μέσο για τη διάχυση πληροφοριών, τη συνεχή παρακολούθηση των επιδόσεων της αγοράς και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Αυτές οι πρακτικές βελτιώνουν σημαντικά και την αυτορρύθμιση. Επομένως προτείνεται η δημιουργία μιας Εθνικής Διαδραστικής Πλατφόρμας Εφοδιαστικής Αλυσίδας που θα αποτελεί ένα φόρουμ διάχυσης πληροφοριών και άρα αξιολόγησης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών από τους ίδιους τους φορείς της αγοράς.
L-Infra 1	Ολοκλήρωση ενός βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων	Τα Εμπορευματικά Κέντρα προκαλούν θετικές επιπτώσεις ευρείας κλίμακας ή εξωτερικευμένες (στο δίκτυο), όπως εκτροπή της κυκλοφορίας και αλλαγή τρόπου μετακίνησης, αναδιοργάνωση των χρήσεων γης, μεταβολές στην τοπική οικονομία, την απασχόληση, την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον.	Προτείνεται ένα εθνικό βασικό δίκτυο έξι Εμπορευματικών Κέντρων, με χωροθέτηση τέτοιων εγκαταστάσεων στις εξής περιοχές: <ul style="list-style-type: none"> • Περιοχή Αττικής – ΣΣ και Εμπορευματικό Κέντρο Θριάσιου Πεδίου • Περιοχή Θεσσαλονίκης – Πρώην στρατόπεδο Γκόνου • Αλεξανδρούπολη • Περιοχή Λάρισας –Βόλου • Πάτρα • Ηγουμενίτσα Το προτεινόμενο δίκτυο παρέχει ορθολογική κάλυψη της ελληνικής επικράτειας.

Πυλώνας 7: Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RA-Soft 3 – 1 ^ο Μέρος	Πρώθηση πολυτροπικότητας	<p>Επί του παρόντος, το επίπεδο διατροπικότητας μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων τρόπων μεταφοράς είναι πολύ περιορισμένο. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα ακόλουθα:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Υπεραστικό Λεωφορείο / Σιδηρόδρομος: Τα ΚΤΕΛ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί του παρόντος ανταγωνίζονται, ενώ κατάλληλες ρυθμίσεις μεταξύ των εταιρειών θα μπορούσαν να είναι επωφελείς τόσο για τους πελάτες όσο και για τις εταιρείες, ιδίως επειδή τα λεωφορεία μπορούν να αναλάβουν ρόλο τροφοδότη για τον προαστιακό αλλά και τον υπεραστικό σιδηρόδρομο - Αστικές Συγκοινωνίες / Σιδηρόδρομος: Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί συνδέονται ελάχιστα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό, τραμ και λεωφορεία) ακόμα και στην Αττική. Στις επαρχιακές πόλεις, τα ΚΤΕΛ είναι συνήθως ο αστικός μεταφορέας, αλλά οι υπηρεσίες προς τους σιδηροδρομικούς σταθμούς είναι συνήθως περιορισμένες λόγω της χαμηλής χρήσης των τρένων και πιθανώς και της ανταγωνιστικής κατάστασης μεταξύ ΚΤΕΛ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. - Σιδηρόδρομος / Οχήματα Ιδιωτικής Χρήσης: οι χώροι στάθμευσης που παρέχονται στους σταθμούς του ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων των προαστιακών σιδηροδρομικών σταθμών, είναι πολύ περιορισμένοι. <p>Επίσης, η προσβασιμότητα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξακολουθεί να είναι περιορισμένη σε πολλούς σταθμούς.</p> <p>Δεν υπάρχει κοινή τιμολογιακή πολιτική (για λεωφορεία και σιδηρόδρομο), ούτε σε αστικό (για το νομό Αττικής), ούτε σε περιφερειακό ή υπεραστικό επίπεδο.</p> <p>Τέλος, δεν υπάρχει κάποιος ιστότοπος που να παρέχει συνδυαστικές, πολυτροπικές προτάσεις μετακίνησης.</p>	<p>Το Μέτρο περιλαμβάνει τόσο ήπιες παρεμβάσεις όσο και παρεμβάσεις υποδομής. Τα ήπια μέτρα περιλαμβάνουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης για τις υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών στην Ελλάδα - Παροχή πληροφοριών για υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών και τιμολόγησης σε πολυτροπικές πλατφόρμες στο διαδίκτυο - Προετοιμασία της απελευθέρωσης του τομέα των λεωφορείων ώστε να προωθηθεί η πολυτροπικότητα - Ανάπτυξη εισιτηρίων για πολλαπλά μέσα, πρώτα στην Αττική, ως πιλοτικό έργο.
RA-Infra 1 - 1 ^ο Μέρος	Προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Κορωπί – Μαρκόπουλο – Λαύριο	<p>Η αιτιολόγηση αυτού του μέρους του έργου είναι η ολοκλήρωση του υφιστάμενου προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου μέσω επεκτάσεων στις περιοχές των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής για να εξυπηρετηθεί ο αυξανόμενος</p>	<p>Το έργο περιλαμβάνει τη σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης και του λιμανιού του Λαυρίου με την υπάρχουσα προαστιακή γραμμή από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Κορωπίου. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
		<p>προαστιακός πληθυσμός των περιοχών αυτών, και το οποίο συμφωνεί επίσης με το νέο Γενικό Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών/Αττικής.</p> <p>Η Προχωρημένη Αναγνωριστική Μελέτη Χάραξης με την προκαταρκτική ΜΠΕ είναι ολοκληρωμένη και εγκεκριμένη. Επιπλέον, το έργο αυτό αναμφισβήτητα θα ενισχύσει τις δυνατότητες του λιμένα Λαυρίου ως λιμένα ακτοπλοΐας για διασύνδεση με τα νησιά (βλ. και μέτρο P-Infra 8).</p>	<p>ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι η σιδηροδρομική γραμμή με συνολικό μήκος 32 χλμ θα έχει 7 σταθμούς / στάσεις (Μαρκόπουλο, Καλύβια, Κερατέα, Δασκαλειό, Θορικός, Κυπριανός και Λαύριο). Από τον υφιστάμενο ΣΣ Κορωπί έως τη νέα στάση του Θορικού θεωρήθηκε διπλή σιδηροδρομική γραμμή με υψηλές ταχύτητες, με ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση. Στο τελευταίο τμήμα, μέχρι τον σιδηροδρομικό σταθμό του λιμένα Λαυρίου, θεωρήθηκε μονή σιδηροδρομική γραμμή με χαμηλότερες ταχύτητες, επίσης με σηματοδότηση και ηλεκτροκίνηση. Μια εναλλακτική λύση προς διερεύνηση είναι η μονή γραμμή σε όλο το μήκος της σύνδεσης, με πρόβλεψη για μελλοντική κατασκευή διπλής γραμμής.</p>
RA-Infra 1 - 2 ^ο Μέρος	Προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Αεροδρόμιο – Ραφήνα	<p>Αυτό το μέρος του έργου στοχεύει στην επέκταση του υφιστάμενου προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι την περιοχή των Μεσογείων, προκειμένου να καλυφθεί ο αυξανόμενος αστικός πληθυσμός, αλλά κυρίως για να εξυπηρετηθεί ο λιμένας της Ραφήνας.</p> <p>Η επέκταση θα εξυπηρετήσει την πόλη και το λιμάνι της Ραφήνας, αναβαθμίζοντας τη σημασία του λιμένα και αλλάζοντας τις συνήθειες μετακινήσεων μεταξύ δυτικών και ανατολικών ακτών της Αττικής. Η σύνδεση θα ενισχύσει περαιτέρω την εγχώρια ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση του λιμένα, ιδιαίτερα κατά την περίοδο αιχμής του καλοκαιριού.</p> <p>Το σιδηροδρομικό έργο είναι αρκετά πολύπλοκο, διασχίζοντας ακόμη και πυκνοκατοικημένες περιοχές και έχουν μελετηθεί δύο εναλλακτικές: από το αεροδρόμιο (12 χλμ) και από την περιοχή της Παλλήνης (18 χλμ).</p>	<p>Το έργο περιλαμβάνει το σχεδιασμό και την κατασκευή νέας προαστιακής γραμμής, μήκους περίπου 15χλμ, με ηλεκτροκίνηση.</p> <p>Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά υιοθετήθηκε η νέα εναλλακτική χάραξης προς την πόλη και το λιμάνι της Ραφήνας που έχει προκριθεί από τον υφιστάμενο σταθμό προαστιακού σιδηρόδρομου στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών ως η πιο σύντομη και σχετικά εύκολη λύση ως προς την υλοποίησή της με λιγότερη τεχνική πολυπλοκότητα.</p>
RA-Infra 14 – 1 ^ο Μέρος	Νέα προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Γιαννιτσά – Έδεσσα	<p>Το μέτρο αυτό σκοπεύει στη βελτίωση της προσβασιμότητας αστικών κέντρων της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας, παρέχοντας απευθείας προαστιακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταξύ της Θεσσαλονίκης και πόλεων-δορυφόρων της (Χαλκηδόνα, Γιαννιτσά, Έδεσσα).</p>	<p>Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσουν τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ότι το πρώτο μέρος του έργου περιλαμβάνει την κατασκευή 50 χιλιομέτρων νέας μονής ηλεκτροκίνητης σιδηροδρομικής γραμμής από τη Γέφυρα (κοντά στη Θεσσαλονίκη) έως τη Σκύδρα.</p> <p>Το 1^ο αυτό μέρος θα επιτρέψει τη μείωση της απόστασης της υφιστάμενης διαδρομής (μέσω Βέροιας) κατά 25 χλμ και του χρόνου μετακίνησης κατά 30 λεπτά. Θα συνδέσει επίσης τη Θεσσαλονίκη με αρκετές μεγάλες πόλεις μέσω σιδηροδρόμου: Γιαννιτσά, Πέλλα, Χαλκηδόνα.</p>
RI-Infra 16 (Μέρη 1-3)	Μητροπολιτικό οδικό δίκτυο Αττικής: - Παράκαμψη	<p>Στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Αττικής, μία σημαντική παρέμβαση περιλαμβάνει την αναβάθμιση του σημερινού οδικού άξονα Κορωπί - Μαρκόπουλο - Λαύριο,</p>	<p>Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσουν τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ότι η αναβάθμιση του υφιστάμενου</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
	Μαρκόπουλο - Αναβάθμιση τμήματος Μαρκόπουλο – Λαύριο - Οδικό τμήμα Σούνιο – Λαύριο (μαζί με παράκαμψη Λαυρίου)	παρέχοντας με αυτό τον τρόπο βελτιωμένη πρόσβαση στο λιμάνι του Λαυρίου και ανακούφιση των τοπικών σημείων συμφόρησης (γύρω από το Μαρκόπουλο και το Λαύριο). Ένα άλλο υπο-έργο περιλαμβάνει την αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού τμήματος Σούνιο - Λαύριο, με εν μέρει νέα χάραξη, καθώς και της οδικής παράκαμψης της πόλης του Λαυρίου που θα παρέχει άμεση πρόσβαση στο εμπορευματικό λιμάνι του Λαυρίου.	δρόμου 2 λωρίδων/κατεύθυνση μεταξύ Αθήνας και Λαυρίου περιλαμβάνει την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων για την άμβλυνση των τοπικών σημείων συμφόρησης στις ισόπεδες διασταυρώσεις κατά μήκος ολόκληρου του άξονα των 30 χλμ, καθώς και την αναβάθμιση της παρακαμπτήριας οδού 5 χιλιομέτρων (δυναμικά σε αυτοκινητόδρομο) στην περιοχή του Μαρκόπουλου. Επιπλέον, η αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού 2 λωρίδων μεταξύ Σουνίου και Λαυρίου περιλαμβάνει τη διαπλάτυνση και επαναχάραξη της, όπου απαιτείται, καθώς και την κατασκευή της οδικής παράκαμψης Λαυρίου (περίπου 5 χλμ) που θα εκτρέψει το μεγάλο όγκο κυκλοφορίας εκτός του κέντρου της πόλης και θα παρέχει εύκολη πρόσβαση στο νότιο (εμπορευματικό) λιμάνι.
RI-Infra 16 (4 ^ο Μέρος)	Μητροπολιτικό οδικό δίκτυο Αττικής - Επέκταση της Λεωφόρου Κύμης έως τον Α1	Το Μοντέλο Μετακινήσεων δείχνει ότι στο χρονικό ορίζοντα 2027 υπάρχουν οδικά σημεία συμφόρησης στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Αττικής, συμπεριλαμβανομένων μεγάλων τμημάτων των δύο κύριων αυτοκινητοδρόμων (Α1 και Α8) και της περιφερειακής οδού (Α6). Μία σημαντική παρέμβαση είναι η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης μέχρι τον Α1 που θα μετριάσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση στη διασταύρωση μεταξύ Α1 και Α6. Η παρέμβαση αυτή συνδέεται με τη σύμβαση παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου της Αττικής Οδού και μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος της μελλοντικής επέκτασής της.	Το μήκος της επέκτασης της Λεωφόρου Κύμης είναι περίπου 4 χιλιόμετρα, τα περισσότερα από τα οποία αποτελούν μία αστική σήραγγα 3 χιλιομέτρων που θα διέρχεται κάτω από τα βόρεια προάστια της Αθήνας. Η μελέτη σκοπιμότητας και η ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσουν τις ακριβείς τεχνικές λεπτομέρειες του μέτρου.
H-Soft 2	Δημιουργία ενιαίου πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Βάσει της σχετικής ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας, η προώθηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποσκοπεί στη βελτίωση του τρόπου μετακίνησης για επιβάτες και εμπορεύματα, με στροφή προς πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς στις πόλεις. Σε μεγαλύτερες αστικές περιοχές (π.χ. μητροπολιτικές περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης) υπάρχει ιδιαίτερη ανάγκη να θεσπιστεί ένα ενιαίο Πλαίσιο Σχεδιασμού Αστικής Κινητικότητας, το οποίο θα μπορούσε να αναπτυχθεί με μία προσέγγιση εκ των άνω και να φέρει όλες τις τοπικές αρχές σε μία ενιαία προγραμματική δραστηριότητα ώστε να επιτευχθούν τα βέλτιστα αποτελέσματα μέσω ολοκληρωμένων πολιτικών αστικών μεταφορών για το σύνολο κάθε περιοχής.	Το μέτρο περιλαμβάνει την ενίσχυση του νομικού πλαισίου για τη θέσπιση Πλαισίου Σχεδιασμού Αστικής Κινητικότητας, αρχικά για τις περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης, και την προσθήκη των αναγκαίων διατάξεων για τη συνεργασία περιφερειακών και τοπικών αρχών για την εκπόνηση, εφαρμογή και παρακολούθηση των ΣΒΑΚ ή/και τυχόν Περιφερειακών Σχεδίων Μεταφορών για αυτές τις μητροπολιτικές περιοχές. Σε συμφωνία με την παρούσα Εθνική Στρατηγική Μεταφορών, τα σχέδια αυτά θα επικεντρώνονται περαιτέρω στις ειδικές συνθήκες μεταφοράς και χρήσεων γης σε κάθε περιοχή, καταγράφοντας τα κυρίαρχα πρότυπα αστικών και προαστιακών μεταφορών και προτείνοντας μέτρα για την προώθηση ενός βιώσιμου και ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών (π.χ. χρήση «πράσινων» οχημάτων / εναλλακτικών καυσίμων στις αστικές μεταφορές, λύσεων ITS, ασφάλειας και πολυτροπικών μετακινήσεων σε αστικό επίπεδο κ.ά.).

Πυλώνας 8: Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RI-Infra 3	Αναβάθμιση οδικού άξονα Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο	Ο εν λόγω οδικός άξονας αποτελεί τμήμα του αναλυτικού ΔΔΜ δικτύου και της Ευρωπαϊκής Οδού Ε65, και μπορεί να χρησιμεύσει ως εναλλακτική διαδρομή μεταξύ Λαμίας και Πάτρας και να εξυπηρετήσει περιοχές που έχουν σήμερα χαμηλή προσβασιμότητα.	<p>Το μήκος του οδικού αυτού τμήματος είναι περίπου 160 χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ως οδός ενιαίου οδοστρώματος, ενδεχομένως με μία επιπλέον λωρίδα για τα βαρέα οχήματα (crawler lane) σε ορεινές περιοχές μεταξύ Λαμίας και Ιτέας και με βελτιώσεις χάραξης και ασφάλειας στο παράκτιο τμήμα Ιτέα – Αντίρριο. Ο οδικός άξονας θεωρήθηκε ότι θα ακολουθήσει γενικά την υφιστάμενη χάραξη (αναβάθμιση οδού).</p> <p>Τα παρακάτω υπο-έργα θεωρούνται ώριμα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση 42 χιλιομέτρων με 7 ισόπεδους και 4 ανισόπεδους κόμβους και εν μέρει εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους. • Αναβάθμιση από Μπράλο έως Άμφισσα, μήκους 30,5 χλμ, με εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και ολοκληρωμένη μελέτη.
RI-Infra 4	Βελτίωση οδικών συνδέσεων Αστακού και Αγρινίου με τον Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδό)	Το προτεινόμενο έργο αποτελείται από δύο κάθετους άξονες του Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδού) που συνδέουν την πόλη του Αγρινίου και το λιμάνι του Αστακού με τον αυτοκινητόδρομο. Το πρώτο τμήμα αποτελεί τμήμα του αναλυτικού ΔΔΜ και παρέχει βελτιωμένη σύνδεση για το Αγρίνιο, ενώ το δεύτερο ενισχύει σημαντικά την πρόσβαση του λιμανιού στο εθνικό και ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Το έργο εξυπηρετεί επίσης ορεινές περιοχές της Δυτικής Ελλάδας, οι οποίες σήμερα έχουν χαμηλό επίπεδο προσβασιμότητας.	Το μήκος της οδού είναι περίπου 50 χιλιόμετρα. Η μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ως οδός ενιαίου οδοστρώματος με βελτιωμένα χαρακτηριστικά και ότι γενικά ακολουθεί την υφιστάμενη χάραξη (αναβάθμιση οδού), εκτός από τα τμήματα όπου αυτό δεν είναι εφικτό ή οικονομικά αποδοτικό.
RI-Infra 6	Αναβάθμιση οδικού άξονα Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα	<p>Ο οδικός άξονας είναι τμήμα του αναλυτικού ΔΔΜ δικτύου. Το Μοντέλο Μετακινήσεων δείχνει ότι στο υφιστάμενο οδικό τμήμα νότια του Πύργου θα παρουσιαστεί συμφόρηση στον ορίζοντα 2037 και για το λόγο αυτό χρειάζεται να αναβαθμιστεί ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητά του.</p> <p>Αυτή η αναβάθμιση του οδικού τμήματος ήταν αρχικά μέρος της σύμβασης παραχώρησης με την Ολυμπία Οδό, αλλά αφαιρέθηκε από τη σύμβαση μετά την επανεκκίνηση των έργων το 2013.</p>	<p>Υπάρχουν δύο διαδοχικά τμήματα (Πύργος – Καλό Νερό και Καλό Νερό – Τσακώνα), τα οποία σχεδιάζεται να αναβαθμιστούν με τοπικές βελτιώσεις χάραξης, ασφάλειας και χωρητικότητας, με 2 λωρίδες και έρεισμα.</p> <p>Το μήκος του πρώτου τμήματος είναι προσεγγιστικά 55 χλμ. Το Συμβούλιο της Επικρατείας αποφάσισε το 2010 ότι το τμήμα Σαμικό – Γιαννιτοχώρι μήκους 25 χιλιομέτρων δε δύναται να διαπλατυνθεί λόγω περιορισμών, καθώς διασχίζει περιοχή NATURA 2000. Συνεπώς, η αναβάθμιση μπορεί να περιλαμβάνει βελτιώσεις της χάραξης από την παράκαμψη του Πύργου έως τον κόμβο του Σαμικού και από την Ελαία ως την παράκαμψη Καλού Νερού, ενώ για το μεσαίο τμήμα από κόμβο Σαμικού έως Ελαία, η αναβάθμιση περιορίζεται σε βελτιώσεις οδικής ασφάλειας (δηλαδή κυκλικό κόμβοι, ασφαλτοστρώσεις, βελτίωση επικίνδυνων καμπύλων) χωρίς να διαπλατυνθεί ο δρόμος. Για το τμήμα 28 χιλιομέτρων Καλό Νερό – Τσακώνα, είναι δυνατό να</p>

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
			πραγματοποιηθούν βελτιώσεις χάραξης και χωρητικότητας με διαπλάτυνση δρόμου και βελτιώσεις ασφαλείας.
RI-Infra 9	Οδική σύνδεση Πρέβεζας με Ιόνια Οδό (Α5)	Το μέτρο αφορά κάθετο άξονα της Ιόνιας Οδού που συνδέει τον αυτοκινητόδρομο Α5 με την πόλη της Πρέβεζας μέσω του κόμβου Φιλιππιάδας.	Το συνολικό μήκος του δρόμου είναι 31χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ως αυτοκινητόδρομος (2 λωρίδες/κατεύθυνση συν ΛΕΑ). Το οδικό αυτό τμήμα ακολουθεί εν μέρει νέα χάραξη και εν μέρει την υφιστάμενη χάραξη με αναβάθμιση/ διαπλάτυνση της εθνικής οδού Φιλιππιάδας-Πρέβεζας.
RI-Infra 10	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Πάργα –Πρέβεζα	Αυτός ο άξονας μήκους 100 χιλιομέτρων έχει σήμερα μεγάλο αριθμό τμημάτων σε κακή ή πολύ κακή κατάσταση, γεγονός που εγείρει ζητήματα ασφαλείας. Περίπου 20 χιλιόμετρα έχουν ήδη βελτιωθεί. Το οδικό αυτό τμήμα διασχίζει επίσης περιοχές με πολύ χαμηλή προσβασιμότητα.	Το συνολικό μήκος του άξονα που απομένει να αναβαθμιστεί είναι περίπου 80 χλμ. Προτείνονται σημαντικές αναβαθμίσεις του υφιστάμενου δρόμου με διατήρηση της υφιστάμενης διατομής της οδού ενώ θα ακολουθεί την υπάρχουσα χάραξη.
RI-Infra 13	Αναβάθμιση του ανατολικού (Άγιος Νικόλαος – Σητεία) και δυτικού (Κίσσαμος – Χανιά) άκρου του ΒΟΑΚ (Α90)	Τα εν λόγω οδικά τμήματα είναι μέρος του αναλυτικού ΔΔΜ, και τα οποία, εκτός από λίγα τοπικά τμήματα που έχουν ήδη βελτιωθεί, έχουν κακά χαρακτηριστικά και προκαλούν ανησυχία σχετικά με την ασφάλεια.	Το συνολικό μήκος των οδικών τμημάτων που πρόκειται να βελτιωθούν είναι περίπου 72 χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας του έργου θα αναδείξει τις τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης και ενδεικτικά θεωρήθηκε ότι τα τμήματα αυτά θα είναι οδοί ενιαίου οδοστρώματος με βελτιωμένα χαρακτηριστικά. Θα ακολουθήσουν ως επί το πλείστον την υφιστάμενη χάραξη (αναβάθμιση οδού).
RI-Infra 15	Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας	Τα τμήματα αυτά αποτελούν μέρος του αναλυτικού ΔΔΜ. Και οι δύο κλάδοι (βόρειος και νότιος) εξυπηρετούν περιοχές της Εύβοιας οι οποίες σήμερα έχουν χαμηλή ή πολύ χαμηλή προσβασιμότητα, όπως εκτιμάται μέσω του δείκτη λειτουργικής πυκνότητας.	Το συνολικό μήκος και των δύο οδών είναι 250 χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας και η ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ότι ο δρόμος θα είναι οδός ενιαίου οδοστρώματος με βελτιωμένα χαρακτηριστικά. Θα ακολουθηθεί γενικά η υφιστάμενη χάραξη (αναβάθμιση οδού) με ορισμένα νέα τμήματα.
RI-Infra 17	Αναβάθμιση οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Χαλκηδόνα – Γιαννιτσά – Μαυροβούνι	Το Μοντέλο Μετακινήσεων δείχνει ότι στον ορίζοντα 2037 υπάρχει συμφόρηση στη διαδρομή Α1-Βέροια-Έδεσσα, δηλαδή στις οδούς νότια του τμήματος Θεσσαλονίκη - Γιαννιτσά - Μαυροβούνι. Αναμένεται ότι η αύξηση της χωρητικότητας του τμήματος αυτού θα εκτρέψει ένα μέρος της κυκλοφορίας από την Εγνατία και τη σύνδεση Βέροιας - Έδεσσας. Το έργο έχει δοκιμαστεί με το Μοντέλο Μετακινήσεων και τα αποτελέσματα δείχνουν ότι πράγματι, η αύξηση της χωρητικότητας στον άξονα Θεσσαλονίκης - Μαυροβουνίου ανακουφίζει από τη συμφόρηση στα τμήματα νότια της Έδεσσας.	Το μήκος του δρόμου είναι περίπου 63 χιλιόμετρα. Η μελέτη σκοπιμότητας και η ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ότι θα αναβαθμιστεί με αύξηση της χωρητικότητας (διαπλάτυνση) κατά μήκος της υφιστάμενης χάραξης.

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RI-Infra 20	Αναβάθμιση Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και Καθέτων Αξόνων (Ηράκλειο – Άγιοι Δέκα και Παχιά Άμμος – Ιεράπετρα)	Το Μοντέλο Μετακινήσεων δείχνει ότι στον ορίζοντα του 2037 υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση στην υφιστάμενη οδό Ηράκλειο – Άγιοι Δέκα - Τυμπάκι, που αποτελεί μέρος του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και των κάθετων αξόνων του ΒΟΑΚ. Οι σύνδεσμοι αποτελούν επίσης τμήμα του αναλυτικού ΔΔΜ της Περιφέρειας Κρήτης.	Το συνολικό μήκος των αξόνων είναι περίπου 170 χιλιόμετρα και περιλαμβάνουν το τμήμα του ΝΟΑΚ Τυμπάκι - Ιεράπετρα και τους κάθετους άξονες Ηράκλειο-Άγιοι Δέκα και Παχιά Άμμος - Ιεράπετρα. Η μελέτη σκοπιμότητας και η ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ότι το μέτρο θα συνίσταται στην αναβάθμιση και διαπλάτυνση του υφιστάμενου δρόμου για την αύξηση της χωρητικότητάς του, τη βελτίωση τμημάτων που δεν πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές και τη βελτίωση οδικής ασφάλειας.
RI-Infra 21	Αναβάθμιση οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος	Το εν λόγω οδικό τμήμα εξυπηρετεί περιοχές της νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, οι οποίες σήμερα έχουν χαμηλή ή πολύ χαμηλή προσβασιμότητα, όπως εκτιμάται μέσω του δείκτη λειτουργικής πυκνότητας. Το έργο θα στηρίξει επίσης την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, ιδίως όσον αφορά τον τουρισμό, καθώς μεγάλα τμήματα του σημερινού οδικού δικτύου έχουν ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά και χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας.	Το συνολικό μήκος του τμήματος είναι περίπου 42 χλμ και θα πραγματοποιηθούν τοπικές παρεμβάσεις όπου χρειάζεται. Η μελέτη σκοπιμότητας και η ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ότι ο οδικός άξονας θα παραμείνει ενιαίου οδοστρώματος στα περισσότερα τμήματά του, εκτός του πρώτου τμήματος κοντά στην αστική περιοχή της Καλαμάτας (προβλέπεται κεντρική διαχωριστική νησίδα). Θα ακολουθήσει γενικά την υφιστάμενη χάραξη (αναβάθμιση οδού) με ορισμένα νέα τμήματα.

Παράρτημα ΙΙΙ – Συσχέτιση Μέτρων με Πυλώνες του ΕΣΣΜ

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας Άξονα ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Τομέα Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	
RI-Soft 1	Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων Οδών και Συστήματος Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο	✓								ΘΕ
RI-Soft 2	Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο	✓								ΘΕ
RI-Soft 3	Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες)	✓								ΘΕ
RI-Infra 1	Αποκατάσταση / ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι συντηρήσιμα	✓						✓		ΥΠ
RI-Infra 2	Επέκταση Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδός) προς Κακαβιά και σύνορα με Αλβανία			✓						ΥΠ
RI-Infra 3	Αναβάθμιση οδικού άξονα Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο	✓						✓		ΥΠ
RI-Infra 4	Βελτίωση οδικών συνδέσεων Αστακού και Αγρινίου με Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδό)						✓	✓		ΥΠ
RI-Infra 5	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα – Μαυρομάτι / σύνορα με Αλβανία, με παράκαμψη Ηγουμενίτσας (Κάθετος άξονας Εγνατίας Οδού)			✓						ΥΠ
RI-Infra 6	Αναβάθμιση οδικού άξονα Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα	✓			✓			✓		ΥΠ
RI-Infra 8	Κάθετος Άξονας 50 Εγνατίας Οδού (Α27): Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη / σύνορα με ΠΓΔΜ, Τμήμα: Πτολεμαΐδα – Φλώρινα			✓						ΥΠ
RI-Infra 9	Οδική σύνδεση Πρέβεζα – Ιόνια Οδός (Α5)	✓			✓			✓		ΥΠ

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας Άξονα ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Τομέα Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	
RI-Infra 10	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Πάργα – Πρέβεζα	✓							✓	ΥΠ
RI-Infra 11	Κάθετος άξονας 70 Εγνατίας Οδού: Ξάνθη – Εχίνος – Δημάριο – σύνορα με Βουλγαρία			✓						ΥΠ
RI-Infra 12	Νέος αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη (σύνδεση μεταξύ Α1 και Α8)		✓							ΥΠ
RI-Infra 13	Αναβάθμιση του ανατολικού (Άγιος Νικόλαος – Σητεία) και δυτικού (Κίσσαμος – Χανιά) άκρου του ΒΟΑΚ (Α90)	✓			✓				✓	ΥΠ
RI-Infra 14	Αναβάθμιση βόρειου τμήματος του Α1 προς σύνορα με ΠΓΔΜ, Τμήμα: Χαλάστρα (κόμβος Α1/Α2) – Πολύκαστρο			✓			✓			ΥΠ
RI-Infra 15	Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας	✓			✓	✓			✓	ΥΠ
RI-Infra 16	Μητροπολιτικό οδικό δίκτυο Αττικής: - Οδική παράκαμψη Μαρκοπούλου - Αναβάθμιση Μαρκοπούλου-Λαυρίου - Σούνιο-Λαύριο (με παράκαμψη Λαυρίου) - Επέκταση Λεωφ. Κύμης προς Α1					✓		✓		ΥΠ
			✓					✓		ΥΠ
RI-Infra 17	Αναβάθμιση οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Χαλκηδόνα – Γιαννιτσά – Μαυροβούνι	✓							✓	ΥΠ
RI-Infra 18	Αύξηση χωρητικότητας τμήματος Σχηματάρι (κόμβος Α1/Α11) – Λαμία του Α/Δ Α1		✓							ΥΠ
RI-Infra 19	Αύξηση χωρητικότητας τμήματος Ελευσίνα – Κόρινθος του Α/Δ Α8		✓							ΥΠ
RI-Infra 20	Αναβάθμιση Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και Καθέτων Αξόνων (Ηράκλειο – Άγιοι Δέκα και Παχιά Άμμος – Ιεράπετρα)	✓			✓	✓			✓	ΥΠ
RI-Infra 21	Αναβάθμιση οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος	✓			✓					ΥΠ
RT-Soft 1	Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε επίπεδο κράτους για τον κλάδο των οδικών μεταφορών	✓					✓			ΘΕ
RT-Soft 2	Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων των οδικών μεταφορών	✓					✓			ΘΕ

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας Αξόνα ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Τομέα Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	
RT-Soft 3	Προώθηση εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων μεταφορών και logistics για αναδιάρθρωση στόλου ΦΙΧ						✓			ΕΠ
RT-Soft 4	Προώθηση συνεργασιών στους τομείς μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας						✓			ΕΠ
RT-Soft 5	Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου)	✓								ΘΕ
	M-1 Περιορισμός στην ηλικία εισαγόμενων οχημάτων (παντός τύπου)									
	M-2 Σύστημα προμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/ παλαιά και καθαρά/ρυπογόνα οχήματα									
	M-3 Καθορισμός μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών αερίων για όλα τα οχήματα									
RT-Soft 6	Δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και εφαρμογή της απελευθέρωσης των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών	✓	✓							ΘΕ
	M-1 Διερεύνηση θεσμικών θεμάτων συγχώνευσης των ΡΑΣ και ΡΑΕΜ									
	M-2 Αναθεώρηση Νόμου 4199/2013 για δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών									
	M-3 Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και πρόγραμμα ανάπτυξης ικανοτήτων									
	M-4 Υλοποίηση της απελευθέρωσης υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών									
	M-6 Αναθεώρηση πλαισίου ιδιοκτησίας και λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων μετά την απελευθέρωση									
RT-Soft 7	Ενίσχυση προβολής θεμάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ: M-2 Αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ, μέτρα πρόληψης και εκπαίδευσης	✓								ΘΕ

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας Άξονα ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Τομέα Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	
RA-Soft 1	Διευκόλυνση διέλευσης συνόρων: 1 - Συντονισμός με γειτονικούς σιδηροδρόμους για εξασφάλιση διαθεσιμότητας προσωπικού και μηχανών έλξης 2 - Συντονισμός ελέγχων διέλευσης συνόρων με γειτονικές χώρες			✓			✓			ΘΕ/ ΥΠ
RA-Soft 2	Εκσυγχρονισμός τροχαίου υλικού	✓	✓							ΕΠ
RA-Soft 3	Προώθηση πολυτροπικότητας:	✓							✓	ΘΕ/ ΕΠ
	Ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης για υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών στην Ελλάδα									
	Παροχή πληροφόρησης για υπηρεσίες και κόμιστρα χερσαίων μεταφορών σε πολυτροπικές διαδικτυακές πλατφόρμες									
	Προετοιμασία της απελευθέρωσης του τομέα των λεωφορείων για προώθηση της πολυτροπικότητας									
	Ανάπτυξη διατροφικών εισιτηρίων, πρώτα στην Αττική ως πιλοτικό έργο									
	Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο	✓	✓							ΥΠ
RA-Soft 5	Σταθεροποίηση σιδηροδρομικού τομέα	✓	✓						✓	ΘΕ
RA-Infra 1 - P1	Προαστιακή Σιδηροδρομική Σύνδεση Κορωπί – Λαύριο	✓				✓			✓	ΥΠ
RA-Infra 1 - P2	Προαστιακή Σιδηροδρομική Σύνδεση Αεροδρόμιο Αθήνας – Ραφήνα	✓				✓			✓	ΥΠ
RA-Infra 2	Κανονικοποίηση, ανακατασκευή, αναβάθμιση μονής σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο	✓			✓					ΥΠ
RA-Infra 5	Αναβάθμιση γραμμής Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας		✓	✓						ΥΠ
RA-Infra 6	Αναβάθμιση σιδηροδρομικού τμήματος Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο – Σύνορα με Βουλγαρία (μέρος έργου Sea2Sea)			✓					✓	ΥΠ
RA-Infra 8	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση εμπορικού λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'»						✓		✓	ΥΠ

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας Άξονα ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Τομέα Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	
RA-Infra 10	Νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Θριάσιο Πεδίο – Θήβα		✓							ΥΠ
RA-Infra 14 - P1	Νέα προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Γιαννιτσά – Έδεσσα	✓						✓		ΥΠ
RA-Infra 14 – P2&3	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα / Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή - σύνορα με Αλβανία και ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Έδεσσα - Φλώρινα / Νέος Καύκασος – σύνορα με ΠΓΔΜ			✓					✓	ΥΠ
Ιδιωτική επένδυση	Νέα σιδηροδρομική σύνδεση: λιμένας και ΒΙΠΕ Βόλου – Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου – λιμένας Αλμυρού						✓		✓	ΥΠ
Ιδιωτική επένδυση	Εκσυγχρονισμός τουριστικής σιδηροδρομικής γραμμής μετρικού εύρους Κατάκολο-Πύργος-Αρχ. Ολυμπία				✓				✓	ΥΠ
P-Soft 2	Προσαρμογή δρομολογίων εγχώριας ακτοπλοΐας για μείωση της συμφόρησης κατά τις περιόδους αιχμής				✓	✓				
P-Infra 1	Προετοιμασία και προοδευτική εφαρμογή προγράμματος βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων για εγχώρια ακτοπλοΐα				✓	✓				ΥΠ
P-Infra 2	Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος αναβάθμισης λιμενικών υποδομών που δεν πληρούν ελάχιστες προδιαγραφές και εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης πλοίου				✓	✓				ΥΠ
P-Infra 3	Μετεγκατάσταση λιμένων – νέες λιμενικές εγκαταστάσεις σε νησιωτικές πόλεις όπου οι παραδοσιακοί λιμένες περιορίζονται από την αστική επέκταση					✓				ΥΠ
P-Infra 4	Προετοιμασία και προοδευτική εφαρμογή προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια				✓					ΥΠ
P-Infra 5	Βελτίωση χερσαίας σύνδεσης με τον λιμένα Θεσσαλονίκης			✓			✓			ΥΠ
P-Infra 6	Επέκταση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον λιμένα Θεσσαλονίκης						✓			ΥΠ
P-Infra 7	Αύξηση χωρητικότητας σε βασικούς λιμένες διακίνησης χύδην ξηρού φορτίου	✓					✓			ΥΠ

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας Άξονα ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Τομέα Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	
P-Infra 8	Ανάπτυξη λιμένα Λαυρίου για την εγχώρια ακτοπλοϊκή κίνηση ως εναλλακτική αφετηρία έναντι Πειραιά και Ραφήνας				✓	✓			✓	ΥΠ
MT-Soft 1	Ανάπτυξη και λειτουργία ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων για τους τομείς θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων, με στόχο την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των σχετικών δραστηριοτήτων, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας	✓				✓				ΘΕ
MT-Soft 3	Υλοποίηση Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας (PCS) και Ενιαίας Θυρίδας (SWS) στην Ελλάδα			✓			✓			ΘΕ
MT-Soft 4	Προώθηση κινήτρων για την ανάδειξη της Ελλάδας σε Κόμβο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη		✓				✓			ΘΕ
MT-Soft 5	Εξορθολογισμός ακτοπλοϊκού και λιμενικού δικτύου και προώθηση ανανέωσης / εκσυγχρονισμού του στόλου	✓			✓	✓				ΘΕ
AT-Soft 1	Διατήρηση και βελτίωση των ΥΓΟΣ στο Ελληνικό σύστημα αερολιμένων, με ανάπτυξη συνέργειας μεταξύ θαλάσσιων και αεροπορικών ΥΓΟΣ				✓	✓				ΘΕ
AT-Infra 1a	Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό την επίλυση προβλημάτων ασφάλειας/προστασίας και λειτουργίας	✓			✓	✓				ΥΠ
AT-Infra 1b	Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό τη βελτίωση της δυναμικής τους						✓		✓	ΥΠ
AT-Infra 2	Ανάπτυξη κεντρικού δικτύου υδατοδρομίων για την παροχή υπηρεσιών από, προς και ανάμεσα σε νησιά				✓	✓				ΥΠ
L-Soft 1	Ενσωμάτωση και μερική αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα						✓			ΘΕ
L-Soft 3	Ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας						✓			ΘΕ
L-Soft 5	Κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων συνεργασιών στον τομέα logistics						✓			ΘΕ
L-Soft 6	Αναθεώρηση νομικού πλαισίου σχετικά με την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων						✓			ΘΕ

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας Άξονα ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Τομέα Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	
L-Soft 7	Υποστήριξη διαφάνειας και ροής πληροφοριών στην αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω ανοιχτών ψηφιακών εργαλείων και πρακτικών τυποποίησης						✓			ΕΠ
L-Infra 1	Ολοκλήρωση ενός βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων						✓			ΥΠ
H-Soft 1	Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών	✓	✓							ΕΠ
H-Soft 2	Ανάπτυξη πλαισίου σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας							✓		ΘΕ
H-Soft 3	Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ	✓								ΘΕ