

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**  
Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ

# **Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών**

**2014 - 2025**

**1<sup>η</sup> Αναθεώρηση**

**2019**



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



## Πίνακας Περιεχομένων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1. Γενικά περί ΕΣΣΜ και ΣΠΕΜ	5
1.2. Αναθεώρηση ΣΠΕΜ	7
1.3 Κείμενα Βάσης	9
2. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	11
2.1. Συγκριτική Αξιολόγηση	11
2.1.1. Γενικά	11
2.1.2. Σιδηροδρομικές Μεταφορές	12
2.1.3. Οδικές Μεταφορές	15
2.1.4. Θαλάσσιες Μεταφορές - Λιμάνια	18
2.1.5. Αερομεταφορές - Αεροδρόμια	22
2.1.6. Αστικές συγκοινωνίες	25
2.1.7. Εμπορευματικές μεταφορές/ Εφοδιαστική αλυσίδα	26
2.1.8. Άλλοι τομείς σε σχέση με τις Μεταφορές	28
2.2. Αποτελέσματα Προηγούμενων Χρηματοδοτικών Περιόδων	35
2.2.1. Σιδηροδρομικά έργα	35
2.2.2. Οδικά Έργα	36
2.2.3. Λιμενικά έργα – Έργα Θαλασσίων Μεταφορών	38
2.2.4. Έργα Αεροδρομίων - Αερομεταφορών	38
2.2.5. Έργα Αστικών Συγκοινωνιών	39
2.2.6. Έργα Εμπορευματικών Μεταφορών	40
2.3. Βασικές Ανισότητες, Προβλήματα, Αναπτυξιακά Κενά	40
2.3.1. Γενικά	40
2.3.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές	41
2.3.3 Οδικές Μεταφορές	42
2.3.4 Θαλάσσιες Μεταφορές	42
2.3.5 Αερομεταφορές	43
2.3.6 Αστικές Συγκοινωνίες	43
2.3.7 Εμπορευματικές μεταφορές/ Εφοδιαστική αλυσίδα	44
2.3.8 Οριζόντια Θέματα	45
2.4. Ανάλυση SWOT	45
3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	50
3.1. Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών	50
3.1.1. Ιστορικό	50
3.1.2. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)	51
3.1.3. Θεματικοί Στόχοι «ΕΥΡΩΠΗ 2020»	52
3.2. Εθνική Πολιτική Μεταφορών	52

3.2.1. Ιστορικό	52
3.2.2. Στρατηγικοί Στόχοι	54
4. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	56
5. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΦΟΡΕΙΣ/ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	61
5.1 Διαβούλευση κατά την Κατάρτιση του ΣΠΕΜ.....	61
5.2 Διαβούλευση κατά την Αναθεώρηση του ΣΠΕΜ .....	67
6. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΠΕΜ	69
6.1 Διαδικασία Διαμόρφωσης αρχικού ΣΠΕΜ.....	69
6.2. Διαδικασία Αναθεώρησης του ΣΠΕΜ.....	71
6.3. Σιδηροδρομικές Μεταφορές.....	74
6.4. Οδικές Μεταφορές.....	76
6.5. Θαλάσσιες Μεταφορές.....	79
6.6. Αερομεταφορές.....	80
6.7. Αστικές Συγκοινωνίες.....	82
6.7.1. Αττική	82
6.7.2. Εκτός Αττικής	84
6.8. Εμπορευματικές μεταφορές/Εφοδιαστική αλυσίδα.....	85
6.9. Οριζόντιες Δράσεις.....	86
6.9.1. Ασφάλεια στις Μεταφορές	86
6.9.2. Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον	87
6.9.3. Βελτίωση Προσβασιμότητας	88
7. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	89
7.1. Μεθοδολογία Αξιολόγησης.....	89
7.2. Κριτήρια Αξιολόγησης.....	91
7.3. Στάθμιση Κριτηρίων αξιολόγησης - Βαθμολόγηση.....	93
7.4. Κατάλογος Έργων και Δράσεων.....	94
7.4.1. Γενικά	94
7.4.2. Έργα Ολοκληρωμένα	95
7.4.3. Έργα Εθνικής Εμβέλειας	98
7.4.4. Έργα Αστικών Συγκοινωνιών	109
7.4.5. Έργα Περιφερειακής Διάστασης	111
7.4.6. Έργα Ημιτελή	118
8. ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΣΜΠΕ - ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ - ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ	119
8.1. Μεθοδολογία εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.....	119
8.2. Διευρεύνηση ανάγκης Αναθεώρησης ΣΜΠΕ.....	120
8.3. Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Στόχων .....	120
8.4. Σύγκριση Εναλλακτικών Λύσεων.....	123

8.5. Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο ΣΠΕΜ .....	125
8.6. Σύνοψη της αξιολόγησης των επιπτώσεων του ΣΠΕΜ .....	125
8.7. Διαφοροποιήσεις του Στρατηγικού Πλαισίου από τη διαδικασία της διαβούλευσης της Σ.Μ.Π.Ε .....	128
8.8. Περιβαλλοντικοί όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις για την υλοποίηση του Στρατηγικού Πλαισίου .....	130
8.9. Σύστημα πρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του Πλαισίου.....	132
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Χάρτες	135
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: - Διαβούλευση αρχικού ΣΠΕΜ με Περιφέρειες: Διαδικασίες και Αποτελέσματα (2013)	138
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: Στοιχεία Έργων ΣΠΕΜ	158

## Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1:	Χαρακτηριστικά Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου (χλμ.)	12
Πίνακας 2:	Σύγκριση Σιδηροδρομικών Δεικτών Επιλεγμένων Χωρών ΕΕ	13
Πίνακας 3:	Σιδηροδρομικές Μεταφορές επιβατών (δισ επιβατο-χλμ)	13
Πίνακας 4:	Σιδηροδρομικές Εμπορευματικές Μεταφορές (δισ τόνο-χλμ)	14
Πίνακας 5:	Συγκριτικά Στοιχεία Ελληνικού Οδικού Δικτύου	16
Πίνακας 6:	Εμπορευματικές Οδικές Μεταφορές (δισ τονο-χλμ)	17
Πίνακας 7:	Οδικές Επιβατικές Μεταφορές (δισ επιβατο-χλμ)	17
Πίνακας 8:	Προτίμηση Μέσου Χερσαίων Επιβατικών Μεταφορών (2015)	18
Πίνακας 9:	Σύγκριση Οδικών / Θαλάσσιων Μεταφορών - ΕΕ	19
Πίνακας 10:	Κίνηση στα Ελληνικά Λιμάνια (Επιβάτες)	19
Πίνακας 11:	Ροή Επιβατών σε Λιμάνια (από ξένες χώρες)	19
Πίνακας 12:	Δείκτης Αποδοτικότητας Λιμανιών (2002)	20
Πίνακας 13:	Ποιότητα Λιμενικών Υποδομών (2016)	21
Πίνακας 14:	Αερομεταφορές Εμπορευμάτων (τόνοι)	23
Πίνακας 15:	Επιβατικές Αερομεταφορές (επιβάτες)	24
Πίνακας 16:	Απασχόληση ανά Μέσο Μεταφοράς (χιλιάδες εργαζόμενοι, 2014)	29
Πίνακας 17:	Εκπομπές Αερίων Ρύπων – Τομέας Μεταφορών (εκατ. τόνοι CO <sub>2</sub> )	30
Πίνακας 18:	Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (Ντίζελ) και Βιοαερίου	31
Πίνακας 19:	Θανατηφόρα Ατυχήματα Ελλάδα / ΕΕ	31
Πίνακας 20:	Ατυχήματα με Νεκρούς κατά Μέσο μεταφοράς	32
Πίνακας 21:	Θάνατοι σε Οδικά Ατυχήματα	33
Πίνακας 22:	Ανάλυση SWOT	48
Πίνακας 23:	Κόστος κατά Μεταφορικό Τομέα Σεναρίων ΣΠΕΜ (€)	71
Πίνακας 24:	Κόστος κατά Μεταφορικό Τομέα ΣΠΕΜ (€)	72
Πίνακας 25:	Διαδικασία Πολυκριτηριακής Ανάλυσης	90
Πίνακας 26:	Αξιολόγηση «Ωρίμανσης» Έργου	91
Πίνακας 27:	Κατανομή Έργων κατά Μέγεθος Προϋπολογισμού	93
Πίνακας 28:	Συντελεστές Βαρύτητας Κριτηρίων Αξιολόγησης	93
Πίνακας 29:	Συσχετισμός Περιβαλλοντικών Στόχων και Θεματικών τομέων	122

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1. Γενικά περί ΕΣΣΜ και ΣΠΕΜ

Κατά την προετοιμασία της Ε΄ Προγραμματικής Περιόδου (Ε΄ ΠΠ) και στο πλαίσιο διαμόρφωσης του «Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2014-2020 (ΕΣΠΑ 2014-2020)», τέθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), ήδη από το 2013, ως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων η ικανοποίηση σχετικών «εκ των προτέρων αιρεσιμότητων» (ex-ante conditionalities).

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

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

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

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

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

- Συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών ΕΣΣΜ με χρήση των ρυθμισμένων ήδη μεταφορικών μοντέλων (forecasting) και επιλογή του βέλτιστου – προτεινόμενου.
- Λεπτομερέστερη επεξεργασία του προτεινόμενου ΕΣΣΜ, διαμόρφωση επενδυτικών προγραμμάτων ενδιάμεσων χρονικών οριζόντων και λεπτομερέστερη αποτίμησή του σε σχέση με μία σειρά επιλεγμένων παραμέτρων.

Η διαμόρφωση ΕΣΣΜ, που σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητη και για εθνικούς λόγους και είχε προγραμματισθεί στο προσεχές μέλλον, ανατέθηκε τελικά από την Πολιτεία το Μάιο 2017 με ορίζοντα υλοποίησης το Μάρτιο 2019. Το υπό εκπόνηση ΕΣΣΜ περιλαμβάνει δύο ορίζοντες εκτιμήσεων, το μέσο και μακροπρόθεσμο (έτος 2027 και 2037, αντίστοιχα).

Στα πλαίσια ωστόσο εκπλήρωσης της τεθείσας αιρεσιμότητας κατά το έτος 2013, θεωρήθηκε ότι αυτή ικανοποιείται επαρκώς με τη διαμόρφωση **Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ)**, το οποίο αν και δεν περιλαμβάνει την εκτεταμένη συλλογή στοιχείων μέσω ερευνών πεδίου και τη διαμόρφωση και χρήση συγκοινωνιακών μοντέλων, παρέχει τα απαιτούμενα, ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

- Οι επενδύσεις στο Σύστημα Μεταφορών της Ε΄ ΠΠ εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο και εξυπηρετούν τη λογική βελτίωσης ενός συστήματος που προωθεί πολιτικές και στόχους συμβατές με εκείνες που έχουν διαμορφωθεί από την ΕΕ.
- Είναι αρκετά ευέλικτο ώστε κατά τη διαμόρφωση του υπό εκπόνηση (με ορίζοντα ολοκλήρωσης Μάρτιο 2019) ΕΣΣΜ να είναι δυνατό να γίνουν οι απαραίτητοι αναπροσανατολισμοί επενδύσεων χωρίς σημαντικά προβλήματα.

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

- Τόσο ο χρονικός ορίζοντας του ΣΠΕΜ (2014 - 2025) όσο και ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης έργων και δράσεων της Ε΄ ΠΠ (2014 - 2020) είναι, με όρους μεταφορικού σχεδιασμού, πλησίον στο σήμερα.
- Το ΣΠΕΜ βασίζεται κατά κύριο λόγο σε συγκεκριμένο ήδη εγκεκριμένων μελετών και πρόσφατων εξελίξεων ή τρεχουσών προσπάθειών, όπως είναι η ολοκλήρωση διαμόρφωσης των ΔΕΔ-Μ αλλά και επί μέρους ειδικές μελέτες σχεδιασμού υποσυστημάτων.
- Το πρόγραμμα έργων και δράσεων πρόκειται να περιλάβει σε πολύ σημαντικό βαθμό πράξεις που είναι ήδη σε εξέλιξη (έργα γέφυρες με Δ΄ Προγραμματική Περίοδο 2007–2013).
- Ο συνολικός διαθέσιμος προϋπολογισμός (της Ε΄ ΠΠ) για έργα / δράσεις μεταφορών ήταν περιορισμένος, λαμβανομένης υπόψη και της σύμπτυξης με τον τομέα του περιβάλλοντος στο σχετικό ΕΠ του ΕΣΠΑ (2014–2020).

Το ΣΠΕΜ, που καθορίζει τη **στρατηγική ανάπτυξης των Μεταφορών της Χώρας** για την περίοδο 2014 - 2025, εκπονήθηκε υπό την ευθύνη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών (ΕΔΑ Μεταφορών) ως Αρχής Σχεδιασμού και εγκρίθηκε με τη με αρ. **2031/Φ.97/28.11.2014 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Υπ.Υ.Με.Δι.**

Σύμφωνα με την άνω απόφαση: «...ανά τριετία εξετάζεται η πορεία εφαρμογής του ΣΠΕΜ και, όπου απαιτείται, γίνονται κατάλληλες προσαρμογές των δράσεων, στο

πλαίσιο πάντα των εγκεκριμένων προτεραιοτήτων πολιτικής ... το ΣΠΕΜ αναθεωρείται και εγκρίνεται με διαδικασίες αντίστοιχες αυτών της αρχικής έκδοσής του, λαμβάνοντας υπόψη και τις αντίστοιχες κανονιστικές απαιτήσεις κατά το χρόνο επανέκδοσης».

## 1.2. Αναθεώρηση ΣΠΕΜ

Με την ολοκλήρωση της εφαρμογής των οργανικών μονάδων του ΕΣΠΑ 2014 -2020, ως Αρχή Σχεδιασμού για το ΣΠΕΜ ορίστηκε με τη με αρ. 49971/ΕΥΘΥ508/13.05.2016 (ΦΕΚ 1381/Β/2016) ΚΥΑ σύστασης της η Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΕΔΥΜΕΤ/ΥΠΥΜΕ), η οποία συγκροτήθηκε και άρχισε τη λειτουργία της τον Σεπτέμβριο 2017.

Η παρούσα έκδοση αποτελεί την 1<sup>η</sup> αναθεωρημένη έκδοση του ΣΠΕΜ 2014 -2025, η οποία εκπονήθηκε υπό την ευθύνη της Επιτελικής Δομής ΕΣΠΑ Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΕΔΥΜΕΤ/ΥΠΥΜΕ) και **εγκρίθηκε με τη με αρ. πρωτ. ΕΔΥΜΕΤ 783 /07.06.2019 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.**

Η 1<sup>η</sup> αναθεώρηση του ΣΠΕΜ παρουσιάζει την πορεία εφαρμογής του (μετά την παρέλευση τριετίας από την έναρξη της εφαρμογής του) και περιλαμβάνει κατάλληλες προσαρμογές των δράσεων, στο πλαίσιο των εγκεκριμένων προτεραιοτήτων πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τρόπο ώστε να καλύπτονται κατ' ελάχιστον τα ακόλουθα:

- Αποτύπωση της πορείας εφαρμογής των έργων του ΣΠΕΜ με επίκαιρα χρονοδιαγράμματα, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν αναθεωρήσεις
- Επικαιροποίηση των προτεραιοτήτων πολιτικής του ΣΠΕΜ όπου κρίθηκε απαραίτητο, ώστε να εκφραστεί η τρέχουσα πολιτική του ΥΠΥΜΕ
- Ένταξη έργων εθνικής ή/και περιφερειακής εμβέλειας, τα οποία έχουν ήδη κριθεί απαραίτητα από τους συναρμόδιους φορείς σε στρατηγικό επίπεδο ή/και ένταξη νέων έργων, που ζητήθηκαν και καλύπτουν τα σχετικά κριτήρια

Η 1<sup>η</sup> αναθεώρηση του ΣΠΕΜ, που ολοκληρώθηκε και εγκρίθηκε με διαδικασίες αντίστοιχες αυτών της αρχικής έκδοσής του, έλαβε ειδικότερα υπόψη:

- Τα κριτήρια του «Guidance on Ex ante Conditionalities for the European Structural and Investment Funds - PART II»
- Τα συνολικά αποτελέσματα διαβούλευσης με σχετικές / εμπλεκόμενες υπηρεσίες, φορείς και τις Περιφέρειες
- Τα διαθέσιμα στοιχεία από το υπό εκπόνηση Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (κατά τον χρόνο σύνταξης της αναθεώρησης)
- Νέα στοιχεία που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της εκπόνησής της, όπως πχ αναθεωρήσεις των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2014-2020, σχεδιασμός έργων και δράσεων της ΣΤ' ΠΠ (2021-2027).

Η παρούσα έκδοση του ΣΠΕΜ καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς (σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες, εναέριες, αστικές και εμπορευματικές μεταφορές), όλους τους τύπους μεταφοράς (επιβάτες, εμπορεύματα) και γεωγραφικά όλες τις περιφέρειες της χώρας. Σε σχέση με τον προγραμματισμό των υποδομών μεταφορών, καλύπτει τη συμβολή στον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών», σύμφωνα με τον Κανονισμό Διευρωπαϊκών Δικτύων, περιλαμβάνοντας τις:

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

Η παρούσα έκδοση περιέχει ειδική ανάλυση για όλα τα μεταφορικά μέσα και καλύπτει επίσης τις συνδέσεις των καθορισμένων κόμβων των ΔΕΔ-Μ και τις συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών των γειτονικών χωρών, καθώς και την περιφερειακή διάσταση ανάπτυξης των μεταφορών υποδομών στον Ελληνικό χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες / προτεραιότητες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων της χώρας. Οι προτάσεις του ΣΠΕΜ αποτελούν υποσύνολο των προτάσεων των Ρυθμιστικών Σχεδίων των Περιφερειών και εκείνων των ευρύτερων αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

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

Η παρούσα έκδοση και ειδικότερα ο αναθεωρημένος κατάλογος του ΣΠΕΜ, όπως αποτυπώνεται στο Κεφ. 6 αυτής διαμορφώθηκε μέσα από τη συνεργασία και τη συλλογή στοιχείων από φορείς, που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, την υλοποίηση ως δικαιούχοι, και τη χρηματοδότηση των έργων και δράσεων κατά την τρέχουσα ή/και επόμενη Προγραμματική Περίοδο.

Ως προς τη **δομή της**, η παρούσα 1<sup>η</sup> αναθεώρηση του ΣΠΕΜ περιλαμβάνει, εκτός από το παρόν εισαγωγικό κεφάλαιο, επτά (7) επιπλέον κεφάλαια και τρία (3) Παραρτήματα:

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του ελληνικού συστήματος μεταφορών και ειδικότερα η αξιολόγησή της σε σύγκριση με άλλες χώρες και η ποσοτική ανάλυση των επιδόσεων των επί μέρους μεταφορικών συστημάτων, τα αποτελέσματα των προηγούμενων χρηματοδοτικών περιόδων, οι βασικές ανισότητες, τα προβλήματα και τα αναπτυξιακά κενά του συστήματος, καθώς και η ανάλυση Ισχυρών Σημείων, Αδυναμιών, Ευκαιριών και Κινδύνων (SWOT Analysis).

Στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζονται οι στρατηγικοί στόχοι.

Στο 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζονται οι προτεραιότητες πολιτικής ανά τομέα μεταφορών, που καλείται να ικανοποιήσει το ΣΠΕΜ.

Στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης με τους φορείς υλοποίησης και κυρίως τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής με τις Περιφέρειες της χώρας.

Στο 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζεται η διαδικασία διαμόρφωσης του ΣΠΕΜ, καθώς και τα συστατικά του στοιχεία ανά τομέα-μέσο μεταφοράς, ενώ στο 7<sup>ο</sup> κεφάλαιο η διαδικασία διαμόρφωσης του σχετικού καταλόγου έργων και δράσεων, καθώς και ο κατάλογος των έργων με ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2025.

Στο 8<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζονται ορισμένα βασικά συμπεράσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του ΣΠΕΜ και ο τρόπος αξιοποίησης των αποτελεσμάτων της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ).

Τέλος, στα 3 Παραρτήματα παρατίθενται οι χάρτες του ΔΕΔ-Μ, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τις Περιφέρειες κατά την κατάρτιση του ΣΠΕΜ και τα αναλυτικά στοιχεία του καταλόγου των έργων του ΣΠΕΜ.



### 1.3 Κείμενα Βάσης

Κείμενα, μελέτες και προτάσεις που ελήφθησαν υπόψη κατά την αρχική κατάρτιση και κατά την 1<sup>η</sup> αναθεώρηση του ΣΠΕΜ είναι, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- «Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών Περιόδου 2007-2013 και Εικοσαετίας» (Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών/ΕΥΔ ΕΠ ΣΑΑΣ) που χρησιμοποιήθηκε κατά την προετοιμασία του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠΕΠ) του ΕΣΠΑ 2007-2013.
- Το αντίστοιχο σχέδιο ανάπτυξης μεταφορών που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΓΓΔΕ και χρησιμοποιήθηκε κατά την προετοιμασία του ΕΠΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013 με τίτλο «Υπηρεσίες Τεχνικού Συμβούλου Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./Γ.Γ.Δ.Ε. - Γ.Δ.Σ.Ε. για την ένταξη έργων Συγκοινωνιακών Υποδομών στο Δ' ΚΠΣ (2007 - 2013)» - ΥΠΕΧΩΔΕ / ΓΓΔΕ/ Γ. Δ/ση Συγκοινωνιακών Έργων - Δεκέμβριος 2006).
- Διαμόρφωση Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7: «Πρώθηση Βιώσιμων Μεταφορών και Άρση Εμποδίων σε σημαντικά Δίκτυα Υποδομών (Μάρτιος 2013 / Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων / Γενική Γραμματεία Επενδύσεων & Ανάπτυξης).
- "Position of the European Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in Greece for the period 2014-2020" (ΕΕ/13-11-2012).
- Το Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π (ΕΔΑ Μεταφορών / τελευταία επικαιροποίηση 2008).
- Μελέτη «Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018» (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου / 2013).
- Ν.4150/2013/ΦΕΚ Α'/102/29.04.2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»
- Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών, 2015
- ITS Action Plan: Το Σχέδιο Δράσης για τις Ευφυείς Μεταφορές στην Ελλάδα (Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, Οκτώβριος 2012)
- Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Εφοδιαστική, 2016
- Greek Logistics: Unlocking Growth Potential through Regulatory Reform and Complementary Measures (The World Bank, Οκτώβριος 2013)
- Πόρισμα νεότερης «Μόνιμης Επιτροπής Logistics» με τη συνδρομή εμπειρογνομόνων της World Bank, με πρόταση Δημιουργίας ΕΚ σε τρεις, καταρχήν, γεωγραφικές ενότητες της χώρας (Αττική, Θεσσαλονίκη, Πάτρα) Οκτώβριος 2013
- Sectoral Report: "Container Ports: An Engine of Growth" (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Απρίλιος 2013)
- Το Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2011-2020, ΕΜΠ, 2011
- Πόρισμα Ομάδας Εργασίας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών περί Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), 2017

- Ν.4302/2014, Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις, Σεπτέμβριος 2015

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

## 2. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 2.1. Συγκριτική Αξιολόγηση

#### 2.1.1. Γενικά

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

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

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

Αποτελεί διαδεδομένη πρακτική να συγκρίνονται οι επιδόσεις του τομέα των μεταφορών με τις αντίστοιχες της Ευρώπης των είκοσι οκτώ χωρών (ΕΕ28) και με εκείνες άλλων χωρών, που είτε εφαρμόζουν καλές πρακτικές και αποτελούν παραδείγματα είτε είναι απλώς συγκρίσιμες.

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

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

- Πληρότητα οχημάτων σε επιβάτες και φορτία.

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

### 2.1.2. Σιδηροδρομικές Μεταφορές

#### Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Το συνολικό ενεργό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας ανέρχεται σε 2.240 χλμ. (έτος 2015) και κατατάσσει τη χώρα στη 19<sup>η</sup> σχετική θέση εντός της ΕΕ28. Συγκριτικά με το έτος 2010, παρατηρείται μείωση του ενεργού μήκους του σιδηροδρομικού δικτύου (περίπου 300 χλμ). Η διαφορά αυτή αποδίδεται στην αφαίρεση τμήματος σιδηροδρομικών γραμμών που δεν χρησιμοποιείται (τμήμα δικτύου Πελοποννήσου). Από το συνολικό δίκτυο, έχουν ηλεκτροδοτηθεί τα 525 χλμ. (23,4%) - 21<sup>η</sup> θέση στην ΕΕ28 (Πίνακας 1).

	2005	2010	2015	Ηλεκτρ. 2015	% Ηλεκτρ. 2015
ΕΕ28	215.110	215.840	218.181	116.086	53,2
Ελλάδα	2.576	2.552	2.240	525	23,4

Πίνακας 1: Χαρακτηριστικά Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου (χλμ.) (Eurostat, 2015)

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

#### Σιδηροδρομικό Μεταφορικό Έργο

Στη συνέχεια (Πίνακας 2) παρατίθεται συγκριτικός πίνακας εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων (και σχετικού μεταφορικού έργου) του 2015.

	Αυστρία	Ελλάδα	Γερμανία	Πορτογαλία	Ισπανία	ΕΕ28
Έκταση (χιλ. χλμ <sup>2</sup> )	84	132	357	92	505	4.471
Πληθ. (εκατ. κατ.)	8,7	10,7	82,1	10,3	46,4	510
Πυκνότητα (κατ/χλμ <sup>2</sup> )	103	81	230	112	91	114
Μήκος σιδ/κών γραμμών (χλμ.)	4.937	2.240	38.828	2.545	16.056	218.181
Ηλεκτροκινούμενες γραμμές (χλμ.)	3.517	525	20.346	1.639	10.211	116.086
Εμπορευματικό Μεταφορικό Έργο (δισ. τόνο-χλμ.)	20,3	0,3	116,6	2,7	11	417,5

	Αυστρία	Ελλάδα	Γερμανία	Πορτογαλία	Ισπανία	ΕΕ28
Επιβατικό Μεταφορικό Έργο (δισ. επιβατο-χλμ.)	12,1	1,3	91,3	4	26,2	441,9

**Πίνακας 2: Σύγκριση Σιδηροδρομικών Δεικτών Επιλεγμένων Χωρών ΕΕ (Eurostat, 2015)**

Η βασική παρατήρηση στα στοιχεία που παρουσιάζονται στον ανωτέρω πίνακα συνοψίζεται ως εξής: Στην Ελλάδα σε σχέση με την Αυστρία και Πορτογαλία (συγκρίσιμοι πληθυσμοί) και την Ισπανία (συγκρίσιμη πληθυσμιακή πυκνότητα) παράγεται το 2%, 15% και 4% του αντίστοιχου εμπορευματικού έργου. Οι αντίστοιχες τιμές όσον αφορά στις επιβατικές μεταφορές ανέρχονται σε 11%, 33% και 5%. Ανάλογα με την κατάσταση των δικτύων και τον τρόπο λειτουργίας του σιδηροδρόμου παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις στη χρήση του από χώρα σε χώρα όπως φαίνεται στους Πίνακες 3 και 4 που ακολουθούν.

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

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2015	% Μεταβολή 2014/2015
ΕΕ28	404,1	350,3	371,5	377,4	406,8	433,8	441,9	1,9
BE	6,5	6,8	7,7	9,2	10,4	11,0	10,3	-5,8
BG	7,8	4,7	3,5	2,4	2,1	1,7	1,5	-8,8
CZ	13,3	8,0	7,3	6,7	6,6	7,6	8,1	6,3
DK	5,1	4,9	5,5	6,0	6,3	6,5 (6,513)	6,5 (6,506)	-0,1
DE	61,0	71,0	75,4	74,9	83,0	91,0	91,3	0,3
EE	1,5	0,4	0,3	0,2	0,2	0,3 (0,280)	0,3 (0,286)	2,1
IE	1,2	1,3	1,4	1,8	1,7	1,7	1,9	11
EL	2,0	1,6	1,9	1,9	1,3	1,1	1,3	17,8
ES	15,5	16,6	20,1	21,6	22,4	25,1	26,2	4,4
FR	63,7	55,6	69,9	76,2	85,9	87,2	89,1	2,2
IT	44,7	46,7	49,6	50,5	47,3	50,0	52,2	4,5

**Πίνακας 3: Σιδηροδρομικές Μεταφορές επιβατών (δισ επιβατο-χλμ) (Eurostat, 2015)**

	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2015	% Μεταβολή 2014/2015
EE28	526,3	388,1	405,5	416	393,5	410,8	417,5	1,6
BE	8,4	7,3	7,7	8,1	7,5	7,3	7,3	0
BG	14,1	8,6	5,5	5,2	3,1	3,4	3,7	8,1
CZ	-	22,6	17,5	14,9	13,8	14,6	15,3	4,7
DK	1,7	2,0	2,0	2,0	2,2	2,5	2,3	-7,4
DE	101,7	70,5	82,7	95,4	107,3	112,6	116,6	3,6
EE	7,0	3,8	8,1	10,6	6,6	3,3	3,1	-4,3
IE	0,6	0,6	0,5	0,3	0,1	0,1	0,1 (0,096)	-4
EL	0,6	0,3	0,4	0,6	0,6	0,3 (0,311)	0,3 (0,294)	-5,5
ES	11,2	11,0	11,6	11,6	9,2	10,4	11,1	7,2
FR	52,2	48,3	57,7	40,7	30,0	32,6	34,3	5,1
IT	19,4	21,7	22,8	22,8	18,6	20,2	20,8	3,1

**Πίνακας 4: Σιδηροδρομικές Εμπορευματικές Μεταφορές (δισ τόνο-χλμ)  
(Eurostat, 2015)**

Σύμφωνα με στοιχεία του Πίνακα 3 και Πίνακα 4, σε πολύ μικρότερες σε έκταση και πληθυσμό χώρες, όπως η Εσθονία, πραγματοποιούνται περισσότερα τονοχιλιόμετρα και επιβατοχιλιόμετρα από την Ελλάδα. Στην Ελλάδα, οι εμπορευματικές μεταφορές μέσω σιδηροδρόμων είναι η λιγότερο ανεπτυγμένη αγορά στις σιδηροδρομικές μεταφορές, αφού δεν ξεπερνά σε μερίδιο το 20%. Σύμφωνα με τη ΡΑΣ (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων), το 2016 το σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα είχε έσοδα 62 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων μόνον τα 12 εκατ. ευρώ αφορούσαν τις εμπορευματικές μεταφορές, ενώ τα υπόλοιπα 50 εκατ. ευρώ αφορούσαν τις επιβατικές.

Το 2000 η ΕΕ χορήγησε 23,7 δισ. συγχρηματοδότηση για τη στήριξη επενδύσεων σιδηροδρομικών υποδομών υψηλής ταχύτητας. Το τρέχον μακροπρόθεσμο σχέδιο της ΕΕ δεν διαθέτει σταθερή στρατηγική προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ και είναι σχετικά απίθανο να επιτευχθεί. Παρόλο που το μήκος των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων υψηλής ταχύτητας αυξάνεται, ο στόχος της Επιτροπής το 2011 για τριπλάσιο μήκος δικτύου κίνησης τρένων υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 δεν θα επιτευχθεί. Πιο συγκεκριμένα, σήμερα χρησιμοποιούνται 9.000 χιλιόμετρα γραμμών υψηλής ταχύτητας, ενώ το 2017 ήταν υπό κατασκευή περίπου 1.700 χιλιόμετρα. Κατά μέσο όρο, χρειάζονται περίπου 16 χρόνια από την έναρξη κατασκευής των γραμμών μέχρι την έναρξη της λειτουργίας τους ([A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork](#)).

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

Όσον αφορά στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, το 2017 υπεγράφη η σύμβαση πώλησης του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A., ενώ ακολούθησε το 2018 η σύμβαση μεταβίβασης της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ) στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Με τη σύμβαση μεταξύ ΟΣΕ και της ιδιωτικοποιημένης πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά και της ιδιωτικής σιδηροδρομικής εταιρείας Rail Cargo – Goldair άρχισε η απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, κίνηση που εκτιμάται ότι θα συμβάλει στη μετεξέλιξη της χώρας σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο.

### 2.1.3. Οδικές Μεταφορές

#### Οδικό Δίκτυο

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

- Ο άξονας ΠΑΘΕ, που ενώνει το νότιο μέρος της χώρας με το βόρειο και τα σύνορα με τη Βόρεια Μακεδονία.
- Η Εγνατία οδός, που ενώνει το δυτικό μέρος της χώρας και κατ' επέκταση την Αδριατική Θάλασσα μέσω της Ηγουμενίτσας με το ανατολικό μέρος της χώρας και τα Ελληνο-Τουρκικά σύνορα.
- Η Ιόνια οδός, που ενώνει το νοτιοδυτικό μέρος της χώρας με το βορειοδυτικό της διασχίζοντας τη δυτική πλευρά της Ελλάδας.
- Οι αυτοκινητόδρομοι στην Πελοπόννησο (Ελευσίνα - Πάτρα - Πύργος - Καλό Νερό - Τσακώνα και Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα με κλάδο προς Σπάρτη), που καλύπτουν αυτή τη σημαντική γεωγραφική ενότητα της χώρας εξυπηρετώντας μεγάλους αριθμούς μετακινήσεων.

Οι αυτοκινητόδρομοι της χώρας έχουν συνολικό μήκος (2017) περίπου 2.128 χλμ. Το συνολικό οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων και των εθνικών και επαρχιακών οδών είναι περίπου 1,5 φορές μικρότερο από το μέσο όρο της ΕΕ28 (Πίνακας 5).

Συγκριτικά Στοιχεία της ΕΕ Οδικό Δίκτυο	Ελλάδα		ΕΕ28
	χλμ.	Θέση στην ΕΕ ΕΕ28/ ΕΕ27	
<b>Μήκος Αυτοκινητοδρόμων</b>			
2013	1.558	14	74.322
2014	1.558	14	74.850
2015	1.589	13	75.820
2017	2.128	13	76.823
Ανά 1.000.000 κατοίκους 2015	148	15	-

Συγκριτικά Στοιχεία της ΕΕ Οδικό Δίκτυο	Ελλάδα		ΕΕ28
	χλμ.	Θέση στην ΕΕ	
		ΕΕ28/ΕΕ27	
Ανά 1.000 km <sup>2</sup> 2015	19,6	17	-
Μήκος Συνολικού Οδικού Δικτύου - 2015			
Αυτοκινητόδρομοι	1.589	19	75.820
Εθνικές Οδοί	9.299	13	316.511
Επαρχιακές Οδοί	30.864	12	1.508.812
Ανά 1.000.000 κατοίκους 2015			
Αυτοκινητόδρομοι	148	-	-
Εθνικές Οδοί	869	-	-
Επαρχιακές Οδοί	2.884	-	-
Κοινοτικό Δίκτυο	7.061	-	-

**Πίνακας 5: Συγκριτικά Στοιχεία Ελληνικού Οδικού Δικτύου (Eurostat, 2015)**

Όσον αφορά στον στόλο ΙΧ αυτοκινήτων στη χώρα, την περίοδο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2018 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 152.744 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 121.904 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2017, παρουσιάζοντας αύξηση 25,3 %. Αντίστοιχα, αύξηση 20,3% είχε παρουσιάσει το εννιάμηνο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου του 2017 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2016. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2018 ανέρχονται σε 89.500 έναντι 75.308 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2017, παρουσιάζοντας αύξηση 18,8%. (ΕΛΣΤΑΤ)

#### Οδικό Μεταφορικό Έργο

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

	1995	2000	2005	2011	2014	2015	% Μεταβολή 2014-2015
ΕΕ28	-	1.088,8	1.225,8	1.170	1.113,1	1.151,2	3,4
BE	18,6	19,8	19,3	17,8	19,2	18,9	-1,2
BG	-	3,1	5,0	6,5	6,8	7,2	5,1



	1995	2000	2005	2011	2014	2015	% Μεταβολή 2014-2015
CZ	-	14,2	15,5	15,0	16,8	21,2	25,5
DK	9,3	11,0	11,1	12,0	12,9	12,5	-3,2
DE	201,3	226,5	237,6	265,0	263,0	269,7	2,5
EE	0,4	0,7	1,8	1,6	1,5	1,5	-1,1
IE	4,7	8,3	14,0	7,5	7,7	7,8	0,7
EL	20,0	24,5	27,5	16,8	15,1	15,0	-0,6
ES	78,7	106,9	166,4	142,3	128,2	137,2	7,1
FR	135,3	163,2	177,3	168,2	151,1	141,2	-6,5
IT	150,3	158,3	171,6	127,7	102,4	104,1	1,7

Πίνακας 6: Εμπορευματικές Οδικές Μεταφορές (δισ τονο-χλμ)  
(Eurostat, 2015)

	1995	2000	2005	2011	2014	2015	% Μεταβολή 2014-2015
EE28	3.929,8	4.371,6	4.630,4	4.822,1	4.615,1	4.719,4	2,3
BE	96,4	102,5	102,8	110,0	108,2	107,1	-1,04
BG	25,0	26,9	35,1	48,1	54,0	56,8	5,4
CZ	54,5	63,9	68,6	65,5	66,3	69,7	5,2
DK	48,4	50,6	49,8	53,0	54,2	56,5	4,3
DE	815,3	831,3	856,9	898,5	916,4	928,3	1,3
EE	5,1	6,7	9,9	10,4	11,9	12,3	4
IE	31,6	38,4	43,4	45,9	47,2	51,9	10
EL	44,0	63,00	85,0	98,3	96,9	98,3	1,5
ES	250,4	302,6	337,8	334,0	308,7	317,6	2,9
FR	677,3	754,4	800,8	812,7	706,9	729,1	2,4
IT	614,7	713,9	677,0	665,8	642,9	679,4	5,7

Πίνακας 7: Οδικές Επιβατικές Μεταφορές (δισ επιβατο-χλμ)  
(Eurostat, 2015)

Ο επόμενος Πίνακας 8 παρουσιάζει τις προτιμήσεις μέσου στις χερσαίες επιβατικές μεταφορές σε επίπεδο χώρας. Όπως είναι αναμενόμενο, το ΙΧ είναι στην πρώτη θέση των προτιμήσεων, με δεύτερο το λεωφορείο και τρίτο το σιδηρόδρομο, σχεδόν σε όλες τις χώρες της ΕΕ (με εξαίρεση τη Γερμανία λόγω της ιδιαίτερης ανάπτυξης

του σιδηροδρόμου στη χώρα αυτή). Το μικρό ποσοστό των τραμ και του μετρό εξηγείται από το γεγονός ότι τα μέσα αυτά απευθύνονται σε μικρή μερίδα χρηστών (αστικοί πληθυσμοί πόλεων που διαθέτουν αυτά τα μέσα).

% επιβατο-χιλιόμετρα	ΙΧ	Λεωφορείο	Σιδηρόδρομος	Τραμ και Μετρό
ΕΕ27	81,3	9,4	7,6	1,8
BE	80,9	10,5	7,7	0,9
BG	79,3	17,5	2,2	1,0
CZ	67,1	15,6	7,8	9,5
DK	80,5	9,8	8,6	1,5
DE	84,3	5,9	8,3	1,5
EE	79,4	17,9	2	0,7
IE	79,6	16,6	3,0	0,3
EL	80,3	17,3	1,1	1,4
ES	79,9	11,8	6,6	1,7
FR	80,5	7,8	9,9	1,8
IT	80,7	12,2	6,2	0,8

Πίνακας 8: Προτίμηση Μέσου Χερσαίων Επιβατικών Μεταφορών (2015) (Eurostat, 2015)

#### 2.1.4. Θαλάσσιες Μεταφορές - Λιμάνια

##### Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών

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

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

##### Θαλάσσιο Μεταφορικό Έργο

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

ΕΕ28	Οδικές Εμπορευματικές (δισ. τόνοι -χλμ)	Θαλάσσιες Εμπορευματικές (δισ. τόνοι-χλμ)	Οδικές Επιβατικές (δισ. επιβ.-χλμ)	Θαλάσσιες Επιβατικές (δισ. επιβ χλμ)
2012	1.118,2	1.220	4.496,2	37,7
2015	1.151,2	1.158,9	4.719,4	21,7

**Πίνακας 9: Σύγκριση Οδικών / Θαλάσσιων Μεταφορών - ΕΕ**  
(Eurostat, 2015)

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν τεράστια σημασία για το ευρωπαϊκό εμπόριο, καθώς σχεδόν το 90% των εξωτερικών και το 40% των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης διεξάγεται μέσω θαλάσσης. (Η Ευρωπαϊκή Ένωση με απλά λόγια: Μεταφορές)

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

	2015	2016	2017
Επιβάτες	33.939.000	33.328.000	35.789.000

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

Σε επίπεδο χώρας, η Ελλάδα και η Ιταλία κατέχουν τις πρώτες θέσεις σε αριθμό τουριστών από ξένες χώρες το 2017 (Πίνακας 11).

	Επιβάτες (σε εκατομμύρια)
Δανία	13,7
Ιταλία	24,0
Ελλάδα	22,4
Γερμανία	6,1
Γαλλία	9,8
Ισπανία	11,2

**Πίνακας 11: Ροή Επιβατών σε Λιμάνια (από ξένες χώρες)**  
(<https://www.worldatlas.com>)

### Λιμάνια

Σε επίπεδο ΕΕ (2017), το λιμάνι του Ντόβερ κατατάσσεται πρώτο με 13,1 εκ. επιβάτες, το Ελσίνκι είναι δεύτερο με 11,2 εκ. επιβάτες και το Καλαί τέταρτο με 9,8 εκ. επιβάτες. Ακολουθεί ο Πειραιάς στην 6<sup>η</sup> θέση με 8,2 εκ. επιβάτες. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα μετά τον Πειραιά, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατέχει τη 2<sup>η</sup> θέση με 2,7 εκ. επιβάτες.

Όσον αφορά στην κίνηση φορτίων, ο Πειραιάς ήταν στη 18<sup>η</sup> θέση στην κίνηση των containers το 2010, με 850.000 TEU. Στη συνέχεια και μετά τη δραστηριοποίηση της COSCO, η κίνηση αυξήθηκε σημαντικά (3.736.000 TEU), με αποτέλεσμα το 2015 ο

Πειραιάς να κατατάσσεται στην 8<sup>η</sup> θέση. Στις πρώτες θέσεις είναι τα λιμάνια του Ρότερνταμ με 12.385.000 TEU, της Αμβέρσας και του Αμβούργου. (Eurostat, 2015) (Portopia).

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

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

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

Εξίσου σημαντική είναι κι η ποιότητα των υποδομών των λιμένων. Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το World Economic Forum (2016), ειδικοί βαθμολόγησαν την ποιότητα των λιμενικών υποδομών, χρησιμοποιώντας κλίμακα από το 1 έως το 7 (1= ελάχιστη, 7= μέγιστη).

	<b>Ποιότητα</b>
Ελλάδα	4,53
Πολωνία	4,21
Πορτογαλία	5,18
Ισπανία	5,52
Ιταλία	4,41
Γερμανία	5,45
Βέλγιο	6,14

	Ποιότητα
Γαλλία	5,14
Φινλανδία	6,2
Ολλανδία	6,79

**Πίνακας 13: Ποιότητα Λιμενικών Υποδομών (2016)**  
(World Economic Forum)

Σε εθνικό επίπεδο, η στρατηγική στον τομέα θαλάσσιων μεταφορών έχει καθορισθεί από το αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, και έχει ληφθεί υπόψη στη διαμόρφωση της συνολικής αναπτυξιακής στρατηγικής μεταφορών. Σε στρατηγικό επίπεδο οι ελληνικοί λιμένες έχουν ταξινομηθεί σε τέσσερις ομάδες. Κατά την κατάταξη ελήφθησαν υπόψη:

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

Η κατάταξη είναι η εξής:

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

Τα ελληνικά λιμάνια είναι οργανωμένα είτε ως ανώνυμες εταιρείες είτε ως λιμενικά ταμεία. Το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω του Ταμείου Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), έχει ήδη ολοκληρώσει τη διαδικασία αξιοποίησης του χαρτοφυλακίου των λιμένων του Πειραιά (ΟΛΠ ΑΕ) και της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), τα οποία έχουν ήδη ιδιωτικοποιηθεί. Κατά τα λοιπά, το Ελληνικό Δημόσιο επί του παρόντος διαχειρίζεται δέκα λιμάνια τα οποία λειτουργούν με τη μορφή Ανωνύμων Εταιρειών, ήτοι τα λιμάνια του Βόλου (ΟΛΒ ΑΕ), της Ραφήνας (ΟΛΡ ΑΕ), της Ηγουμενίτσας (ΟΛΗ ΑΕ), της Πάτρας (ΟΛΠα ΑΕ), της Αλεξανδρούπολης (ΟΛΑ ΑΕ), του Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ), της Ελευσίνας (ΟΛΕ ΑΕ), του Λαυρίου (ΟΛΛ ΑΕ), της Κέρκυρας (ΟΛΚε ΑΕ) και της Καβάλας (ΟΛΚ ΑΕ). Το Ελληνικό Κράτος κατέχει το 100% των μετοχών των παραπάνω Οργανισμών Λιμένων ΑΕ.

Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά έχει παραχωρήσει στην εταιρεία COSCO μια δραστηριότητα, η οποία αφορά τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ), με θετικά μέχρι στιγμής αποτελέσματα. Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης διατηρεί ανταγωνιστική θέση στην transit αγορά εμπορευματοκιβωτίων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη σε σχέση με ανταγωνιστικούς λιμένες της Αδριατικής και της Μαύρης

Θάλασσας, αναμένεται δε να τονώσει αυτήν προσεχώς με τις προγραμματισμένες επενδύσεις που αναμένεται να αυξήσουν την ικανότητά του (capacity) σε TEUs.

### 2.1.5. Αερομεταφορές - Αεροδρόμια

#### Αεροπορικό Δίκτυο

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

Οι αερομεταφορές είναι επίσης εξαιρετικά σημαντικές για την Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας, της μορφολογίας του εδάφους, της ύπαρξης αρκετών νησιών και της ανυπαρξίας αξιόπιστης και γρήγορης σιδηροδρομικής σύνδεσης με τις άλλες χώρες της ΕΕ.

Αποτέλεσμα των ανωτέρω παραγόντων είναι να έχει δημιουργηθεί στη χώρα ένα πυκνό δίκτυο αεροδρομίων (39 αεροδρόμια), ενώ αναμένεται μέσα στο 2019 να ξεκινήσει να λειτουργεί το πρώτο δίκτυο υδατοδρομίων της χώρας, μετά την ψήφιση του Νόμου 4568/2018 (ΦΕΚ 178/Α/11-10-2018) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Με τον νόμο αυτό θεσπίζεται νομοθετικό πλαίσιο αδειοδότησης για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών (υδατοδρομίων). Ήδη έχουν αδειοδοτηθεί τρία υδατοδρόμια (Κέρκυρα, Παξοί, Πάτρα), ενώ σε εκκρεμότητα βρίσκονται περίπου είκοσι αιτήσεις. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο αναμένεται να οδηγήσει στην ανάπτυξη μιας αγοράς που θα στηρίξει σημαντικά τον τουρισμό και θα βοηθήσει απομονωμένες περιοχές της Ελλάδας να έχουν εύκολη, γρήγορη και φθηνή διασύνδεση με άλλες περιοχές.

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

#### Αεροπορικό Μεταφορικό Έργο

Σε επίπεδο ΕΕ, οι αερομεταφορές παρουσιάζουν κατά την περίοδο 2005 - 2015 τη μεγαλύτερη αύξηση στην επιβατική μετακίνηση σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα αγγίζοντας το 20%. Η Ελλάδα κατείχε την 7<sup>η</sup> θέση στην ΕΕ28 το 2017 ως προς το απόλυτο μέγεθος της επιβατικής κίνησης αερομεταφορών, με ένα μεγάλο μέρος της κίνησης να αφορά πτήσεις charter που εξυπηρετούν τουρίστες από και προς τουριστικούς προορισμούς της χώρας. Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος κατέχει την 24<sup>η</sup> θέση στην Ευρώπη όσον αφορά τον όγκο των επιβατών που εξυπηρέτησε το 2017 (21.705.312 επιβάτες) ([Airport Council International](#)).

Η σχετική κίνηση εμπορευμάτων και επιβατών τη τελευταία δεκαετία παρουσιάζεται στους παρακάτω πίνακες (Πίνακες 14, 15). Στο διάστημα 2014-2017, η εμπορευματική κίνηση έχει αυξηθεί κατά 14% στην Ελλάδα, όσο περίπου και στη Δανία, στη Γερμανία και στην Ιρλανδία.

	2012	2014	2016	2017
ΕΕ28	13.766.954	14.706.652	15.294.886	16.519.002
BE	1.068.414	1.035.592	1.153.781	1.247.221

	2012	2014	2016	2017
BG	18.535	23.072	33.010	34.807
CZ	58.647	58.232	77.586	89.333
DK	171.740	239.442	230.389	277.502
DE	4.447.687	4.479.866	4.651.820	4.939.843
EE	23.760	19.432	13.863	11.233
IE	120.099	133.945	142.460	159.097
EL	72.192	60.295	69.948	69.012
ES	592.192	592.256	620.209	727.863
FR	1.754.514	2.353.594	2.525.390	2.582.777
IT	789.531	857.816	990.322	1.077.578

**Πίνακας 14:** Αερομεταφορές Εμπορευμάτων (τόνοι)  
(Eurostat, 2017)

Η επιβατική κίνηση στην Ελλάδα παρουσιάζει αύξηση (περίπου 30%) κατά το χρονικό διάστημα 2012-2017. Παρόμοιο μέγεθος αύξησης που παρατηρείται στην Ισπανία και στην Ιρλανδία.

	2012	2014	2016	2017
EE27	851.676.618	897.175.645	976.122.046	1.046.671.663
BE	26.178.086	29.102.061	30.207.135	33.277.829
BG	6.850.926	7.548.609	9.377.319	11.142.601
CZ	11.927.281	12.210.556	13.830.127	16.355.673
DK	26.660.430	29.274.188	32.869.476	33.323.399
DE	180.255.063	187.344.202	201.454.933	213.072.515
EE	2.202.501	2.019.806	2.215.791	2.636.856
IE	23.627.684	26.346.808	32.689.407	34.385.827
EL	32.081.670	39.116.331	45.541.521	50.169.361
ES	160.385.889	165.710.956	194.228.944	210.158.445
FR	130.863.065	137.173.327	146.040.141	154.986.996

	2012	2014	2016	2017
IT	117.329.243	119.434.054	135.146.137	144.894.274

**Πίνακας 15: Επιβατικές Αερομεταφορές (επιβάτες) (Eurostat, 2017)**

Η αύξηση της ζήτησης οδήγησε στη δημιουργία νέων δρομολογίων. Το 2015, για παράδειγμα, 450 αεροδρόμια της ΕΕ παρουσίασαν 920 εκατομμύρια επιβατική κίνηση, ποσό σχεδόν τριπλάσιο σε σχέση με το 1992. Επιπλέον, οι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες συνεχίζουν να επεκτείνονται, συμβάλλοντας στην ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη σε όλων των περιοχών της ΕΕ.

### Αεροδρόμια

Στον τομέα των αεροδρομίων, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» κατέχει την 24<sup>η</sup> θέση στην ευρωπαϊκή κατάταξη επιβατικής κίνησης με 21,71 εκατομμύρια επιβάτες το 2017, εμφανίζοντας μείωση της τάξεως του 8,5% σε σχέση με το 2016. Σε επίπεδο ΕΕ, κατά το έτος 2017, πρώτο σε επιβατική κίνηση ήταν το αεροδρόμιο «Heathrow» με 78 εκατομμύρια επιβάτες, δεύτερο το αεροδρόμιο «Charles de Gaulle» με 69,4 εκατομμύρια επιβάτες και τρίτο το αεροδρόμιο του Άμστερνταμ με 68,5 εκατομμύρια επιβάτες (Eurostat, 2017).

Τα ελληνικά αεροδρόμια είναι σημαντικό να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα τους προσφέροντας υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους επιβάτες σε ανταγωνιστικές τιμές. Είναι γεγονός ότι οι αερομεταφορές είχαν πληγεί τα χρόνια της οικονομικής κρίσης, ωστόσο τα τελευταία έτη παρουσιάζουν σημαντική αύξηση, ιδιαίτερα η επιβατική κίνηση εξωτερικού.

Η οικονομική συγκυρία έχει συντελέσει στην προώθηση προγράμματος αξιοποίησης των αεροδρομίων, με το σύστημα της παραχώρησης μέσω του Ταμείου Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ). Το Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων και συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου στα 37 από τα 39 περιφερειακά αεροδρόμια του Ελληνικού Δημοσίου, τα οποία είναι δημόσιας χρήσης και εξυπηρετούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (εκτός του Διεθνούς Αερολιμένος Ηρακλείου και του Διεθνούς Αερολιμένος Αθηνών), οι οποίοι επί του παρόντος λειτουργούν υπό την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Με την υπ' αριθμό 195/27-10-2011 Απόφαση (ΦΕΚ 2501/Β/4.11.2011) της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, μεταβιβάστηκε στο ΤΑΙΠΕΔ το προβλεπόμενο στην περίπτωση (γ) της παραγράφου 8 του άρθρου 22 του Νόμου 3913/2011 δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση των 37 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια, υπό τους όρους που καθορίζει η ανωτέρω διάταξη.

Για το σκοπό αυτό, το Ταμείο αποφάσισε να προβεί στη σύναψη σύμβασης παραχώρησης δικαιώματος για την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία δύο ομάδων αεροδρομίων ως εξής:

- Η πρώτη ομάδα (Α) αποτελείται από τα ακόλουθα επτά (7) βασικά αεροδρόμια: Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλονιάς, Ακτίου, Καβάλας και Χανίων.



- Η δεύτερη ομάδα (B) αποτελείται από τα ακόλουθα επτά (7) βασικά αεροδρόμια: Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σκιάθου και Σάμου.

Η σύμβαση παραχώρησης για τα ανωτέρω δεκατέσσερα (14) περιφερειακά αεροδρόμια συνάφθηκε μεταξύ της εταιρείας Frarort και του Ελληνικού Δημοσίου και αφορά σε χρονικό διάστημα 40 ετών.

Σε αεροδρόμια υψηλής στρατιωτικής δραστηριότητας (δηλαδή των Χανίων και του Άκτιου) δεν παραχωρείται ο χώρος των διαδρόμων προσαπογείωσης και των τροchioδρόμων, ο οποίος και παραμένει στην Πολεμική Αεροπορία, παρά μόνο ο αεροσταθμός και ο χώρος στάθμευσης των αεροπλάνων πολιτικής αεροπορίας, ενώ ο παραχωρησιούχος θα πληρώνει το Δημόσιο για τη χρήση των κοινών υποδομών.

Εντός των υποχρεώσεων της Κοινοπραξίας μεταξύ Frarort και Ελληνικού Δημοσίου είναι να αναβαθμίσει τα αεροδρόμια μέσα στα 4 πρώτα χρόνια της παραχώρησης, ώστε να συμμορφώνονται με τα αντικειμενικά προσδιορισμένα κριτήρια Επιπέδου C, όπως αυτά καθορίζονται από την IATA και στη συνέχεια να τα συντηρεί και να διατηρεί αυτά τα επίπεδα εξυπηρέτησης για όλη τη διάρκεια της παραχώρησης.

Οι υποδομές και οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευάσει ο επενδυτής περιέρχονται και αυτές στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου και επιστρέφουν σε αυτό με τη λήξη της παραχώρησης.

Επιπρόσθετα, με απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ανοίγει ο δρόμος για την αξιοποίηση και των υπόλοιπων 23 κρατικών περιφερειακών αεροδρομίων με ΣΔΙΤ ή σύμβαση παραχώρησης.

Πρόκειται για τα αεροδρόμια Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Κοζάνης, Καστοριάς, Ν. Αγχιάλου, Καλαμάτας, Άραξου, Λήμνου, Χίου, Ικαρίας, Σκύρου, Μήλου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Καλύμνου, Αστυπάλαιας, Σητείας, Λέρου, Κάσου, Καρπάθου, Κυθήρων και Καστελόριζου.

Σύμφωνα με την Απόφαση αυτή, είναι αναγκαία για λόγους δημοσίου συμφέροντος που συνδέονται με την τουριστική ανάπτυξη της χώρας και την αύξηση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, η διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης των είκοσι τριών (23) περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, των οποίων η διαχείριση και λειτουργία γίνεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Στόχος αυτής της διερεύνησης είναι η προετοιμασία και κατάρτιση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης των ως άνω αεροδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη τα λειτουργικά στοιχεία τους, καθώς και τις προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού τους.

### **2.1.6. Αστικές συγκοινωνίες**

Στην ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθηνών, ενόσω συμπληρώνεται το δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) με προφανή οφέλη για το επιβατικό κοινό, το επίπεδο εξυπηρέτησης από τα οδικά μέσα εμφανίζει χειροτέρευση, κυρίως λόγω της μείωσης του αξιόμαχου στόλου λεωφορείων και τρόλεϊ.

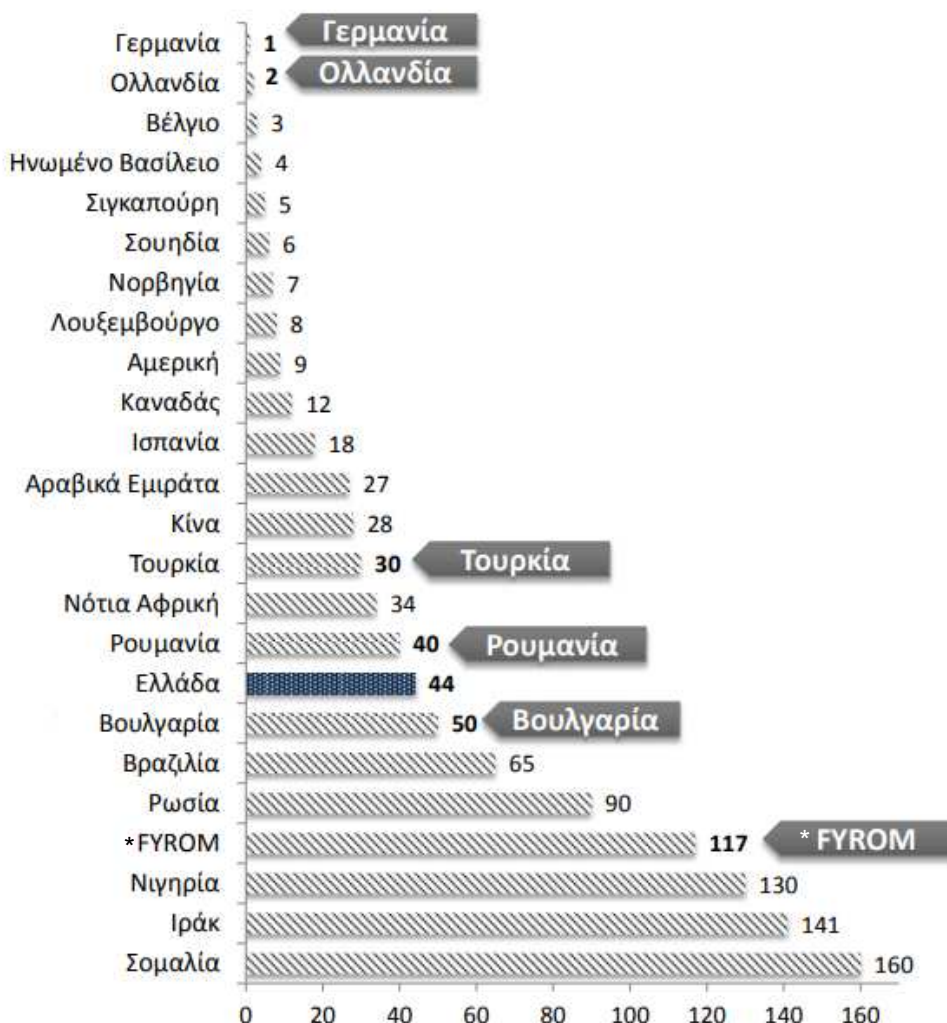
Στον οργανωτικό τομέα, τον Ιούνιο του 2011 συγχωνεύτηκαν οι εταιρείες ΕΘΕΛ και ΗΛΠΑΠ και αποτέλεσαν νέα εταιρεία υπό την ονομασία Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΟΣΥ). Ταυτόχρονα συστάθηκε η εταιρεία Σταθερές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΣΤΑΣΥ), η οποία προέρχεται από τη συγχώνευση των εταιρειών Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας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

συντονισμό και έλεγχο του συγκοινωνιακού έργου, που εκτελείται από τα ΜΜΜ στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, καθώς και για τον έλεγχο και την επίβλεψη των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου.

Αντίστοιχη εξέλιξη καταγράφηκε μετά από το 2013-2014 και στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Σε συνέχεια διαχειριστικού ελέγχου, ο ΟΑΣΘ τέθηκε σε καθεστώς διάλυσης και εκκαθάρισης. Σύμφωνα με τις πρόνοιες της 3<sup>ης</sup> Σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο, η περιουσία του ΟΑΣΘ μεταφέρεται σε αυτό για μία μεταβατική περίοδο έως 03/12/2019. ΟΑΣΘ και ΣΑΣΘ αντικαθίστανται από τους νέους φορείς ΟΣΕΘ και ΑΣΥΘ, ως νέοι operators από το Δεκέμβριο 2019, υπό την ιδιοκτησία του ΟΣΕΘ.

### 2.1.7. Εμπορευματικές μεταφορές/ Εφοδιαστική αλυσίδα

Με βάση το δείκτη LPI - Logistics Performance Index (World Bank 2018), η Ελλάδα βρίσκεται στην 42<sup>η</sup> θέση, από την 44<sup>η</sup> θέση που βρίσκονταν το 2014, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.



Πηγή: *Connecting to compete 2014: Trade Logistics in the global economy (The World Bank 2014)*

Εικόνα: Ο κλάδος των logistics στην Ελλάδα, Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και οι μελλοντικές τάσεις 2014-2020, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

\* Η χώρα που σήμερα αποκαλείται Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας

Η ρύθμιση θεμάτων εφοδιαστικής γίνεται με τον Ν. 4302/2014 ο οποίος εκτός των άλλων καθόρισε και δυο νέες μορφές επιχειρηματικών πάρκων τα οποία ιδρύονται με τις διατάξεις του Ν. 3982/11, τα πάρκα ΕΠΕΕΕ (Εθνικής εμβέλειας) και τα πάρκα ΕΠΕΑ (περιφερειακής εμβέλειας). Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν σε λειτουργία Επιχειρηματικά Πάρκα με αντικείμενο την Εφοδιαστική - Logistics. Υπάρχει βέβαια πληθώρα μεμονωμένων επιχειρήσεων Εφοδιαστικής - Logistics. Με τον Ν. 4302/2014 οριοθετήθηκαν δυο ζώνες μια στην Αττική (Θριάσιο Πεδίο) και μια στη Θεσσαλονίκη (Στρατόπεδο Γκόνου) εντός των οποίων μπορούν να ιδρυθούν ΕΠΕΕΕ.

Τον Ιούνιο 2017, το Κυβερνητικό Συμβούλιο Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥ.Σ.ΟΙ.Π. ενέκρινε το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την ανάπτυξη του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) με ορίζοντα εφαρμογής 3 ετών.

Ο κύριος στόχος του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την εφοδιαστική, με ορίζοντα εφαρμογής την 3ετία 2018-2020, είναι η ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού, αποτελεσματικού και αποδοτικού τομέα logistics, ο οποίος θα καθιερώσει την Ελλάδα ως πάροχο σχετικών υπηρεσιών διεθνούς εμβέλειας. Προς επίτευξη του ανωτέρω στόχου προσδιορίστηκαν 35 Δράσεις. Παράλληλα, αποφασίστηκε η συγκρότηση Επιτροπής Παρακολούθησης του Εθνικού Σχεδίου Δράσης, η οποία θα ενημερώνει ανά εξάμηνο το ΚΥ.Σ.ΟΙ.Π, με τη συμμετοχή των Υπουργείων: Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εργασίας και Αγροτικής Ανάπτυξης.

Από την άποψη του όγκου διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ), ο λιμένας του Πειραιά είναι ήδη ο πιο αναπτυσσόμενος στη Μεσόγειο και σύντομα θα είναι ο δεύτερος ευρωπαϊκός λιμένας στη Μεσόγειο. Επιπλέον, άλλα λιμάνια όπως η Θεσσαλονίκη, η Αλεξανδρούπολη και η Ηγουμενίτσα μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην προσέλκυση διεθνών εμπορευματικών ροών.

Μετά από τη σύνταξη πορισμάτων δύο διαδοχικών «Μόνιμων Επιτροπών Logistics», η χώρα ευρίσκεται περί τα τέλη του 2018 σε τροχιά ανάπτυξης ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων στα κύρια αστικά κέντρα και ανά την Επικράτεια, σε συνάρτηση με τον ευρύτερο στρατηγικό σχεδιασμό εμπορευματικών μεταφορών.

Ειδικότερα, η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του Θριάσιου Πεδίου, όπου στη συνολική έκταση των 2.200 περίπου στρεμμάτων δημιουργείται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε και τον ΟΣΕ Α.Ε το μεγαλύτερο Εμπορευματικό Κέντρο στη χώρα, σε συνδυασμό με τη διάθεση του στρατοπέδου Γκόνου ως Επιχειρηματικό Πάρκο στη Βόρεια Ελλάδα, τις σχεδιαζόμενες παραχωρήσεις για την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων στο λιμένα Αλεξανδρούπολης και στη Λάρισα, την ολοκλήρωση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και την ανάδειξη του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σε διαμετακομιστικό κόμβο διεθνούς εμβέλειας, μπορούν να είναι οδηγοί της Ελληνικής αγοράς Εφοδιαστικής για την προσεχή 3ετία.

Μετά από αναμορφωμένη προκήρυξη σε σχέση με παλαιότερες απόπειρες, τελεσφόρησε ο διαγωνισμός για τη σύσταση Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο στη Δυτική Αττική (έργο «Θριάσιο Ι»). Η κύρωση της σύμβασης από το Ελληνικό Κοινοβούλιο έγινε το Νοέμβριο 2018 (ν. 4574/2018, ΦΕΚ 191/Α/13-11-2018), σύμφωνα με την οποία έκταση περίπου 588 στρεμμάτων που βρίσκεται στο Θριάσιο Πεδίο («Θριάσιο Ι») και ιδιοκτήτης του είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ παραχωρείται για 60 έτη προς εκμετάλλευση. Στόχος της επένδυσης είναι η δημιουργία ενός ευμεγέθους κέντρου αποθηκευτικών χώρων (logistics) με δόμηση περίπου 235.000 τμ εντός δεκαετίας. Η χρηματοδότηση του έργου θα γίνει με ίδια συμμετοχή της εταιρείας Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο ΑΕ (ΘΕΚ) και με δάνειο από την Τράπεζα Πειραιώς. Το νέο Εμπορευματικό Κέντρο του Θριάσιου θα δημιουργήσει, στην πλήρη ανάπτυξη

του, περί τις 3.000 με 5.000 νέες θέσεις εργασίας, δίνοντας ταυτόχρονα μεγάλη προστιθέμενη αξία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Επιπρόσθετα αναμένεται να αποτελέσει σημαντική πηγή εσόδων για το ελληνικό Δημόσιο.

Επιπλέον, ο διαγωνισμός για τον Εμπορευματικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και Σταθμό Διαλογής (Ε.Σ.Σ.Σ.ΔΙ.) του ΟΣΕ, σε έκταση περίπου 1.450 στρεμμάτων ιδιοκτησίας του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο («Θριάσιο II»), είναι σε εξέλιξη, με αντικείμενο τη λειτουργία, συντήρηση, εποπτεία, φύλαξη, εκμετάλλευση, προμήθεια εξοπλισμού και η ολοκλήρωση μελετών και κατασκευής έργων του Σταθμού και καταληκτική προθεσμία εκδήλωσης ενδιαφέροντος στις 18/03/2019. Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης προβλέπεται για 25 χρόνια (300 μήνες).

Στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, μετά από παράταση της σχετικής διαδικασίας, το Σεπτέμβριο 2018 τρία σχήματα ανταποκρίθηκαν στην εκδήλωση ενδιαφέροντος, στο διαγωνισμό της ΓΑΙΑΟΣΕ για τη δημιουργία μεγάλου Εμπορευματικού Κέντρου στο πρώην Στρατόπεδο Γκόνου. Ακολουθεί η φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου, ώστε οι υποψήφιοι επενδυτές να καταθέσουν τις δεσμευτικές τους προσφορές. Το εν λόγω εμπορευματικό κέντρο αναμένεται να είναι το δεύτερο μεγαλύτερο στη χώρα, μετά από εκείνο του Θριάσιου Πεδίου.

Το νέο αυτό Εμπορευματικό κέντρο αναμένεται να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του πρόσφατα ιδιωτικοποιημένου Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης αλλά και τις αυξημένες ανάγκες για εμπορευματικές μεταφορές που βιώνει η χώρα τα τελευταία χρόνια, προσδίδοντας προοπτική προσέλκυσης ροών προς τη βαλκανική ενδοχώρα και Κεντρική Ευρώπη.

## 2.1.8. Άλλοι τομείς σε σχέση με τις Μεταφορές

### 2.1.8.1. Απασχόληση στις Μεταφορές

Ο τομέας των μεταφορών απασχολεί μεγάλο αριθμό εργαζομένων σε όλα τα στάδια υλοποίησης μεταφορικών δικτύων και συστημάτων, λειτουργίας και συντήρησης. Ο κλάδος απασχολεί, εντός της ΕΕ, άμεσα πάνω από 10 εκατομμύρια άτομα, αντιπροσωπεύοντας το 4,5% της συνολικής απασχόλησης (στην Ελλάδα το σχετικό ποσοστό είναι 7%) (Πίνακας 16).

Επίσης, ο κλάδος των μεταφορών συμμετέχει (επίπεδο ΕΕ-2016) κατά 5% στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Ο κλάδος κατασκευής εξοπλισμού μεταφορών παρέχει επιπλέον 1,7% του ΑΕΠ και 1,5% της απασχόλησης.

	Σύνολο	Οδ – Εμπ.	Οδ – Επιβ.	Σιδ.	Θαλ.	Αερ.	Αποθ.	Ταχυδ.
ΕΕ28	10.491,1	2.896,2	2.054,4	448,1	178,1	365,2	2.700,0	1.791,0
BE	209,8	59,1	17,5	36,6	1	5,5	54,7	34,6
BG	157,3	58,8	31,8	11,4	0,6	1,9	32,4	1,3
CZ	264,35	116,6	37,7	27,5	0	2,3	39,9	40
DK	160	33,8	27	9,2	21,3	9,4	34,8	24
DE	2.104	369,7	371,4	47,5	16,6	63,7	706,1	515,9
EE	38,5	10,1	3,7	1,3	0,7	0,3	12,9	3,4

	Σύνολο	Οδ – Εμπ.	Οδ – Επιβ.	Σιδ.	Θαλ.	Αερ.	Αποθ.	Ταχυδ.
IE	92	19,4	27,3	4	0,6	8,1	15,3	17,2
EL	172,1	35,5	68,7	1,1	14	3,1	37,6	12,2
ES	822,5	302,6	174,2	14,8	6,3	28,3	215,7	80,1
FR	1.289,5	347,6	300,9	25,6	13,2	77	26,4	254,8
IT	1.073,3	303,2	166,4	39,5	44	21,3	339,7	160,3

Πίνακας 16: Απασχόληση ανά Μέσο Μεταφοράς (χιλιάδες εργαζόμενοι, 2014) (Eurostat, 2014)

### 2.1.8.2. Εκπομπές / Κατανάλωση Ενέργειας

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

Εκτός από τη σημαντική κατανάλωση ενέργειας από τις μεταφορές, ένας άλλος παράγοντας που οδηγεί πλέον τις κυβερνήσεις και την τεχνολογία προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας είναι και οι βλαβερές εκπομπές ρύπων των μεταφορών οι οποίες στην Ελλάδα είχαν φτάσει το 2015 περίπου τους 25 εκατομμύρια τόνους. Αντίστοιχα σε χώρες που προωθούνται εναλλακτικές μορφές ενέργειας (π.χ. ηλεκτρική), οι εκπομπές, το 2010, ήταν (σε συγκρίσιμα μεγέθη) περίπου 20 εκατομμύρια τόνοι. Υπάρχουν επομένως σημαντικά περιθώρια περιβαλλοντικών βελτιώσεων στον τομέα των μεταφορών.

Οι μεταφορές ευθύνονται για το ένα τέταρτο (25,8%) περίπου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εντός της ΕΕ. Από τις θαλάσσιες μεταφορές παράγεται το 12,8% εκπομπών του τομέα των μεταφορών, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές το 0,5%, από την εσωτερική ναυσιπλοΐα 1,8% και από τις οδικές μεταφορές το 73% (2015) (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος).

Στόχος της ΕΕ είναι μέχρι το 2050 να μειώσει τις εκπομπές που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών κατά 60% (και κατά 80-95% συνολικά) σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, με σκοπό να περιοριστεί σε μόνο 2°C η άνοδος της θερμοκρασίας του πλανήτη. Δεν είναι όμως όλες οι χώρες το ίδιο υπεύθυνες για τον όγκο εκπομπών, γιατί κάποιες έχουν κάνει μεγάλα βήματα προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (π.χ. Δανία) ενώ κάποιες άλλες ακόμη υστερούν (Πίνακας 17).

	2000	2005	2008	2009	2010	2015
ΕΕ28	1.150,9	1.248,8	1.273,4	1.217,3	1.209,2	1.169,6
BE	45,2	54,9	63,2	53,7	49,5	48,4
BG	5,8	8,6	9,5	9,2	8,7	10,1
CZ	12,2	17,7	19,3	18,6	17,5	18,2

	2000	2005	2008	2009	2010	2015
DK	18,5	18	19,2	16,8	17,6	17,1
DE	205,6	189,9	186,4	184,2	184,9	190,4
EE	2	2,6	3	2,9	3,1	3,3
IE	12,9	15,7	16,6	14,8	14,1	14,7
EL	32,4	33,2	34,8	36	33,4	25,5
ES	114,5	139,1	142,6	134,2	131,5	121,0
FR	161,2	163,4	156,2	153,3	156,1	153,7
IT	133,6	142	138,9	131	129,7	120,1

**Πίνακας 17: Εκπομπές Αερίων Ρύπων – Τομέας Μεταφορών (εκατ. τόνοι CO<sub>2</sub>) (Eurostat, 2015)**

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές αυξήθηκαν κατά περίπου 23% την περίοδο μεταξύ 1990 και 2015. Την ίδια περίοδο, οι ενεργοβόρες βιομηχανίες μείωσαν τις εκπομπές τους κατά περίπου 26% ([Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος](#)).

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

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

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

Εν τούτοις ο κλάδος των μεταφορών εξακολουθεί να καλύπτει το 96% των ενεργειακών αναγκών του από το πετρέλαιο (Πίνακας 18), ποσοστό μεγαλύτερο από οποιονδήποτε άλλο τομέα.

2015	Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (χιλιάδες τόνοι)
ΕΕ28	291.746

2015	Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (χιλιάδες τόνοι)
BE	8.737
BG	2.481
CZ	5.848
DK	3.981
DE	52.408
EE	753
IE	3.773
EL	4.969
ES	26.965
FR	42.202
IT	31.448

**Πίνακας 18:** Συνολική Κατανάλωση Πετρελαίου (Ντίζελ) και Βιοαερίου (Eurostat, 2015)

Η Ευρώπη εισάγει περίπου το 84% του αργού πετρελαίου της από το εξωτερικό. Το 2017, η αξία του πετρελαίου που καταναλώθηκε στην ΕΕ (από εισαγωγές) ήταν περίπου €350 δισεκατομμύρια (Eurostat, 2015), έναντι των €250 δισεκατομμυρίων το 2010.

### 2.1.8.3. Ατυχήματα

Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας χαρακτηρίζεται διαχρονικά σημαντικό. Έχουν μετρηθεί τρεις δείκτες για τις χώρες της ΕΕ που αφορούν στα θανατηφόρα οδικά ατυχήματα. Οι επιδόσεις της Ελλάδας, όσον αφορά και στους τρεις δείκτες, βρίσκονται κάτω από το μέσο όρο και στις τελευταίες θέσεις (Πίνακας 19).

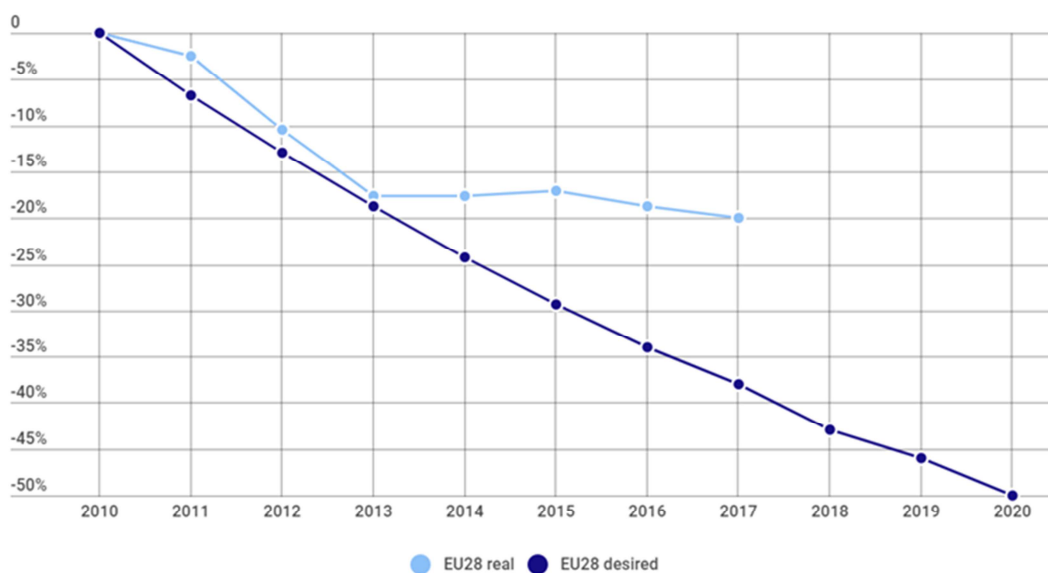
Θανατηφόρα Ατυχήματα (2015)	ΕΕ27	Ελλάδα	Κατάταξη (ΕΕ28)
ανά εκατομμύρια κατοίκους	51	73	26
ανά 10 δισεκ. επιβάτες / χλμ.	54	76	18
ανά εκατομμύρια επιβάτες	104	154	22

**Πίνακας 19:** Θανατηφόρα Ατυχήματα Ελλάδα / ΕΕ (Eurostat, 2015)

Στην Ελλάδα και όσον αφορά στις οδικές μεταφορές, υπήρξε σημαντική μείωση στους θανάτους σε τροχαία ατυχήματα μετά από μια σημαντική άνοδο κατά την

διάρκεια της δεκαετίας του '90. Το 2000 οι νεκροί ανήλθαν σε 2.037, ενώ το 2005 μειώθηκαν σε 1.658 (μείωση 19%) παρόλη την αύξηση του μεταφορικού έργου (οχηματο-χιλιόμετρα). Τη δεκαετία (2005-2015) παρατηρήθηκε περαιτέρω μείωση των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων σε ποσοστό 52% από 1.658 σε 793 νεκρούς. Το γεγονός αυτό αποδίδεται κατά κύριο λόγο στη βελτίωση του οδικού δικτύου και στην αύξηση των δαπανών πρόληψης. Σημειώνεται ότι σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων παρατηρείται την πενταετία (2010-2015) σε ποσοστό 24% λόγω των συνεπειών της οικονομικής κρίσης στην κυκλοφορία (μείωση του αριθμού οχηματοχιλιομέτρων, του αριθμού μετακινήσεων και των ταχυτήτων).

Ο αριθμός των θανάτων στην ΕΕ από τροχαία ατυχήματα μειώθηκε σχεδόν στο μισό (45%) μεταξύ 1992-2010 (από 70.000 σε 31.000), ενώ στο διάστημα 2010-2015 μειώθηκε κατά 17%. Στόχος πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια είναι να μειωθεί ο αριθμός αυτός κατά 33% επιπλέον μέχρι το 2020 (Γράφημα 1). Ο Πίνακας 20 καταδεικνύει ότι το βασικότερο πρόβλημα μεταφορικής ασφάλειας εντοπίζεται στις μεταφορές με αυτοκίνητο, μηχανή και ποδήλατο καθώς και στην πεζή κινητικότητα.



Γράφημα 1 Ποσοστό μείωσης θανάτων στην ΕΕ από τροχαία ατυχήματα (Eurostat 2015)

Τρόπος Μεταφοράς	Ατυχήματα με νεκρούς
Αεροπορικές	150
Σιδηροδρομικές	27
Λεωφορεία	5
ΙΧ	436
Μηχανές	170
Ποδήλατα	76
Πεζοί	197

Πίνακας 20: Ατυχήματα με Νεκρούς κατά Μέσο μεταφοράς (Eurostat 2015)



Ειδικά για τον τομέα της οδικής ασφάλειας, όπου εντοπίζονται σύμφωνα με τα προηγούμενα, και τα βασικότερα προβλήματα αναφέρεται ότι σε επίπεδο ΕΕ28, ο σχετικός αριθμός ατυχημάτων το 2015 ήταν της τάξεως των 1.090.042 περιστατικών με έστω ένα τραυματισμό χωρίς ιδιαίτερες τάσεις μείωσης, αντίθετα υπήρξε μικρή αύξηση της τάξεως του 1% σε σχέση με το 2014. Αντίθετα, την ίδια χρονική περίοδο ο αριθμός ατυχημάτων στην Ελλάδα μειώθηκε κατά 21%. Το 2017 καταγράφηκαν στην ΕΕ 1.115.406 ατυχήματα και στην Ελλάδα 13.849. Στον επόμενο Πίνακα 21 φαίνονται οι θάνατοι σε οδικά ατυχήματα ανά χώρα και στο σύνολο της ΕΕ ([Pocketbook 2017](#)).

	2005	2010	2012	2014	2015
EE28	45.943	31.506	28.243	25.977	26.134
BE	1.089	840	770	727	732
BG	957	776	601	660	708
CZ	1.286	802	742	688	734
DK	331	255	167	182	178
DE	5.361	3.648	3.600	3.377	3.459
EE	170	79	87	78	67
IE	400	212	162	193	166
EL	1.658	1.258	988	795	793
ES	4.442	2.479	1.903	1.688	1.689
FR	5.318	3.992	3.653	3.384	3.461
IT	5.818	4 114	3 753	3 381	3 428

**Πίνακας 21: Θάνατοι σε Οδικά Ατυχήματα**  
(Eurostat, 2015)

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

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

- 964 άτομα έχασαν τη ζωή τους και 778 τραυματίστηκαν σοβαρά το 2016 στην ΕΕ. Οι θάνατοι μειώθηκαν από το 2013, ενώ οι τραυματισμοί αυξήθηκαν ελαφρά.
- Το κύριο μέρος των θανάτων (94%) αποτελείται από ατυχήματα με ένα νεκρό, όπως άτομα που χτυπήθηκαν από κινούμενο σιδηροδρομικό όχημα ή ατυχήματα σε ισόπεδη διάβαση.
- Συγκρούσεις τρένων, εκτροχιασμοί και φωτιές προκαλούν θανάτους, των οποίων το ποσοστό είναι μικρότερο του 6% του συνολικού αριθμού.
- Τα ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις αποτελούν το 24% όλων των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, αλλά ο ετήσιος αριθμός τους μειώνεται

σταθερά από το 2014. Αξίζει να σημειωθεί, ότι γίνεται μεγάλη προσπάθεια σε πολλές χώρες να βελτιωθούν οι συνθήκες ασφάλειας στις ισόπεδες διαβάσεις, όπου είναι εφικτό, με την τοποθέτηση κατάλληλου εξοπλισμού ασφαλείας.

#### **2.1.8.4. Προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία**

Η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα αποτελεί ακόμη και σήμερα ένα σημείο που απαιτεί ιδιαίτερη μέριμνα. Αν και τα νέα ή/και εκσυγχρονισμένα αστικά συστήματα σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ) αντιμετωπίζουν εν γένει ικανοποιητικά την προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) και με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ), εν τούτοις ο σιδηρόδρομος απέχει από το να χαρακτηριστεί προσβάσιμος. Μόνο στους σταθμούς Αθήνας και Θεσσαλονίκης υπάρχουν ειδικά μηχανήματα (ανυψωτήρες αποβίβασης τα οποία επιτρέπουν την απρόσκοπτη μετακίνηση με τις αμαξοστοιχίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ των ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο. Ανά δρομολόγιο αμαξοστοιχίας είναι δυνατή η εξυπηρέτηση μέχρι δύο (2) ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο στο ειδικό διαμέρισμα, στο οποίο υπάρχουν και ανακλινόμενα καθίσματα για τους συνοδούς τους. Η μη προγραμματισμένη μετακίνηση επιβάτη ΑμεΑ με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι δυνατή στον Προαστιακό Αθηνών (Κιάτο - Πειραιάς - Χαλκίδα - Αεροδρόμιο) και στον Προαστιακό Θεσσαλονίκης (Θεσσαλονίκη-Λάρισα) από τους σταθμούς που λειτουργούν εκδοτήρια και κατά το ωράριο λειτουργίας τους. Μη προγραμματισμένη μετακίνηση επιβάτη ΑμεΑ/ΑΜΚ στο υπόλοιπο δίκτυο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ γενικά δεν είναι εφικτή.

Όσον αφορά στις υπεραστικές συγκοινωνίες (ΚΤΕΛ), η χώρα δε διαθέτει γενικά υπεραστικά λεωφορεία προσβάσιμα στα άτομα αυτά.

Η προσβασιμότητα των μεγαλύτερων αεροδρομίων επίσης βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο, ενώ προσοχή απαιτείται στις λιμενικές επιβατικές υποδομές, ιδιαίτερα κρίσιμες για μια χώρα νησιωτική όπως η Ελλάδα. Με βάση τη με αρ. 2070.0/73832/2018/08-10-2018 Εγκύκλιο ΥΝΑΝΠ με θέμα «Μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία» για την εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης αναφορικά με τα ΑμεΑ, ορίζονται μέτρα και απαιτήσεις για την ασφαλή μετακίνησή τους με πλοία της ακτοπλοΐας.

Το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 εξετάζει τα κριτήρια ένταξης πράξεων υποδομών μεταφοράς, με τα οποία η πράξη ικανοποιεί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας και τους κανόνες ασφαλείας για όλες τις κατηγορίες ΑμεΑ, όσον αφορά στην πρόσβαση στο φυσικό ή/και δομημένο περιβάλλον:

(1) Οριζόντια προσβασιμότητα (προσβάσιμες διαδρομές ισόπεδες ή με ράμπες, οδηγοί τυφλών, προσβάσιμη είσοδος, προσβασιμότητα εσωτερικών και εξωτερικών άμεσα περιβαλλόντων χώρων, ικανοποιητικό άνοιγμα θυρών, πλάτος διαδρόμων, δυνατότητα ισόπεδης επι/αποβίβασης στο όχημα ή με ράμπα ή άλλο μηχανικό μέσο, προσβάσιμα οχήματα με ειδικές θέσεις με εξοπλισμό ακινητοποίησης αμαξιδίου και με λοιπές προσβάσιμες εξυπηρετήσεις κοινού, κ.λπ.)

(2) Κατακόρυφη προσβασιμότητα (ανελκυστήρας / αναβατόριο, κλιμακοστάσιο κ.λπ.)

(3) Προσβάσιμοι χώροι υγιεινής και γενικότερα προσβάσιμες εξυπηρετήσεις (εκδοτήρια εισιτηρίων, σημεία επικύρωσης εισιτηρίων, γκισέ πληροφοριών, ειδικές θέσεις στάσης/στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ πλησίον της εισόδου σταθμών, κυλικεία, κλπ)

(4) Σήμανση σε προσβάσιμες μορφές (έντονο κοντράστ-μεγάλοι χαρακτήρες, εικονίδια, γραφή Braille, ηχητική και οπτική σήμανση / πληροφόρηση κλπ)

(5) Κατάλληλα μέτρα διαφυγής σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών κ.λπ.»]

## 2.2. Αποτελέσματα Προηγούμενων Χρηματοδοτικών Περιόδων

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

### 2.2.1. Σιδηροδρομικά έργα

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

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

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

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

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

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

- Η κατασκευή νέας διπλής ΣΓΥΤ Αθήνα – Πάτρα, στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη (η οποία ολοκληρώνεται με ηλεκτροκίνηση στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020).

Με το τέλος της Δ' προγραμματικής περιόδου 2007-2013 (31/12/2015), η εικόνα του άξονα ΠΑΘΕ/Π είχε διαμορφωθεί ως εξής: ολοκλήρωση περίπου του 85% του μήκους του κύριου σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π) σε υποδομές και επιδομή. Το υπόλοιπο (15%) παρουσίαζε ελλείποντες συνδέσμους και σε επιμέρους τμήματα παρέμενε είτε εκτός λειτουργίας (Κιάτο – Πάτρα) ή με χαμηλά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (π.χ. Πολύκαστρο – Ειδομένη, Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας). Επίσης υπήρχαν ανεπάρκειες σε διάφορα τμήματα όσον αφορά την τεχνολογία συστημάτων ελέγχου και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Η ολοκλήρωση και ο εκσυγχρονισμός του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π αποτελεί βασική προτεραιότητα του Επενδυτικού Προγράμματος που υλοποιεί η ΕΡΓΟΣΕ και έναν από τους βασικότερους αναπτυξιακούς στόχους της χώρας και στοχεύει στη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού άξονα υψηλών ταχυτήτων (έως 200 χλμ./ώρα) και αυξημένης χωρητικότητας, εξοπλισμένο με σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροκίνησης, τα οποία θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις της διαλειτουργικότητας των ευρωπαϊκών σιδηρόδρομων. Ο σιδηροδρομικός άξονας ΠΑΘΕ/Π αποτελείται από τέσσερα διακριτά τμήματα που, με την ολοκλήρωση των έργων που εντάσσονται σε αυτά, αναμένεται να λειτουργήσουν ως γραμμές υψηλών ταχυτήτων:

- τη γραμμή Αθηνών - Πατρών (210 χλμ), που αποτελεί ένα δυτικό-ανατολικό σιδηροδρομικό διάδρομο, με διάρκεια ταξιδιού 2 ώρες,
- τη γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης (490 χλμ), που αποτελεί ένα βόρειο-νότιο σιδηροδρομικό διάδρομο, με διάρκεια ταξιδιού 3,5 ώρες,
- τη γραμμή Θεσσαλονίκης - Ειδομένης (77 χλμ), που αποτελεί ένα βόρειο-νότιο σιδηροδρομικό ημιδιάδρομο, με διάρκεια ταξιδιού 30 λεπτά και
- τη γραμμή Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα (140 χλμ), που αποτελεί ένα νοτιοδυτικό-βορειοανατολικό σιδηροδρομικό ημιδιάδρομο, με διάρκεια ταξιδιού 1 ώρα.

Τα τμήματα Αθηνών-Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκης – Ειδομένης είναι σήμερα σε λειτουργία παρόλο που σημαντικά έργα αναβάθμισης τμημάτων των γραμμών βρίσκονται σε φάση ωρίμανσης ή εξέλιξης. Η γραμμή Αθηνών – Πατρών λειτουργεί μόνο στο τμήμα Αθήνα – Κιάτο (ως προαστιακή σύνδεση), ενώ το εναπομένον τμήμα της γραμμής πρόκειται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2024. Η γραμμή Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας λειτουργεί μόνο στο τμήμα Θεσσαλονίκη – Στρυμόνας. Η σύνδεση Στρυμόνας – Προμαχώνας λειτουργεί επί του παρόντος με περιορισμό ταχύτητας (30 χλμ./ώρα) και έχει σοβαρές ανάγκες αναβάθμισης/συντήρησης.

Το μεγαλύτερο τμήμα του άξονα ΠΑΘΕ/Π είναι σχεδιασμένο, μετά την ολοκλήρωση των έργων, να λειτουργεί ως γραμμή υψηλών ταχυτήτων, με ταχύτητες που ανέρχονται μέχρι τα 200 χλμ./ώρα.

Η γραμμή εξυπηρετεί τόσο την υπεραστική όσο και προαστιακή κίνηση (τμήματα Κιάτο – ΣΚΑ - Αεροδρόμιο, Αθήνα – Οινόη. Χαλκίδα, Θεσσαλονίκη – Λάρισα, κ.α) ενώ εξυπηρετεί και εμπορευματικές μεταφορές, πολλές εκ των οποίων με χώρες του εξωτερικού.

### **2.2.2. Οδικά Έργα**

#### Οδικός άξονας ΠΑΘΕ

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

Από το εναπομείναν μήκος του άξονα, τμήματα μήκους 153,5 χλμ. υλοποιήθηκαν στα πλαίσια συμβάσεων παραχώρησης, ενώ τα υπόλοιπα 34 χλμ. (πέταλο Μαλιακού) υλοποιήθηκαν ως δημόσια έργα με χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013.

#### Εγνατία Οδός

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

#### Λοιποί Οδικοί Άξονες

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

- Οι συμβάσεις παραχώρησης των Οδικών Αξόνων Τρίπολη-Καλαμάτα με κλάδο Λεύκτρο-Σπάρτη, Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος, Αστικά Έργα Αττικής. Εντός της Δ' ΠΠ:
  - Στον άξονα Τρίπολη-Καλαμάτα ολοκληρώθηκαν 100 χλμ. με τα οποία συμπληρώνεται το συνολικό μήκος του άξονα (205 χλμ).
  - Στον άξονα της Ιόνιας Οδού (196 χλμ.) ολοκληρώθηκαν στο σύνολό τους τα 196 χλμ αυτοκινητοδρόμου.
  - Ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (174 χλμ.) υλοποιείται από τη σχετική σύμβαση παραχώρησης, και μέχρι τα τέλη της Δ' Προγραμματικής Περιόδου είχαν ολοκληρωθεί συνολικά 78,5 χλμ..
- Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ), συνολικού μήκους 305 χλμ.: στις αρχές της περιόδου 2007-2013 είχαν ολοκληρωθεί 97 χλμ. του οδικού άξονα με σύγχρονες προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου, ενώ εντός της Δ' Προγραμματικής Περιόδου ολοκληρώθηκαν περίπου 40 χλμ. επιπλέον. Επίσης με πόρους του ΕΣΠΑ 2007-2013 χρηματοδοτήθηκαν οι συνδέσεις του ΒΟΑΚ με τον ΝΟΑΚ στο τμήμα Αγ. Βαρβάρα - Αγ. Δέκα του κάθετου οδικού άξονα Ηράκλειο – Μεσσαρά (προβλέπεται να ολοκληρωθεί ως ημιτελές έργο της ΠΠ 2007-13 στο α' τρίμηνο 2019).
- Οι Κάθετοι Άξονες της Εγνατίας Οδού:
  - Σιάτιστα - Ιεροπηγή – Κρυσταλλοπηγή, μήκους 72χλμ.: το τελευταίο τμήμα Κορομηλιά – Κρυσταλλοπηγή μήκους 20,3 χλμ. ολοκληρώθηκε ως phasing Μεγάλο Έργο εντός της ΠΠ 2014-2020.
  - Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη, μήκους 86,5χλμ. Τα τμήματα Αμμοχώρι-Ξινό Νερό και Ξινό Νερό - Πτολεμαΐδα που ανήκουν στον άξονα αυτό αναμένεται να υλοποιηθούν μέχρι το 2023
  - Κομοτηνή-Νυμφαία-Ελληνο-Βουλγαρικά Σύνορα, μήκους 23 χλμ. ολοκληρώθηκε εντός της Δ' ΠΠ
  - Αρδάνιο – Ορμένιο, μήκους 110 χλμ. Εντός του 2018 ολοκληρώθηκε το τμήμα Μάνδρα - Ψαθάδες 14 χλμ του σχετικού κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού (ημιτελές έργο της Δ' ΠΠ). Το τμήμα του Κάθετου Άξονα Αρδάνιο – Μάνδρα θα υλοποιηθεί έως το 2022.

- Λεωφόρος Κηφισού στην Αττική η οποία έχει υλοποιηθεί στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ.
- Ο Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής και διάφορα άλλα έργα βελτίωσης των αστικών και περιαστικών οδικών υποδομών της Αττικής, που αφορούν κυρίως σε νέα οδικά έργα σύνδεσης του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής με περιοχές του Νομού Αττικής, τα οποία έχουν ολοκληρωθεί στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ.

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

Συνολικά, μέχρι και τον Οκτώβριο 2018, έχουν ολοκληρωθεί με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου (motorway) ή δρόμου ταχείας κυκλοφορίας (express road) σημαντικά τμήματα του αναλυτικού οδικού δικτύου, μήκους περίπου 2.128 χλμ.

Η πρόοδος ολοκλήρωσης του TEN-T όσον αφορά στο βασικό οδικό δίκτυο (core road network) ανέρχεται στο 76% του συνολικού τμήματος, ενώ το συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο και το υψηλής ταχύτητας σιδηροδρομικό δίκτυο στα 80% και 55% αντίστοιχα.

### 2.2.3. Λιμενικά έργα – Έργα Θαλασσίων Μεταφορών

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

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

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

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

### 2.2.4. Έργα Αεροδρομίων - Αερομεταφορών

Στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ και έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 έγιναν παρεμβάσεις σε Α/Δ του βασικού (core) δικτύου ΔΕΔ-Μ (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο), και σε Α/Δ του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ που εξυπηρετούν

κυρίως τη συνδεσιμότητα νησιωτικών περιφερειών (π.χ. Χανιά, Σητεία, Ρόδος, Κάρπαθος, Σάμος, Ικαρία, Σκιάθος, Ζάκυνθος), καθώς και σε άλλα επιλεγμένα Α/Δ του εθνικού συστήματος αερομεταφορών στην ηπειρωτική χώρα (Ν. Αγχίαλος, Καστοριά, Άκτιο).

Βρίσκονται σε φάση υλοποίησης οι παρεμβάσεις αναβάθμισης/επέκτασης στα Α/Δ Θεσσαλονίκης, ενώ πρόσθετες παρεμβάσεις απαιτούνται σε νησιωτικά Α/Δ (π.χ. Σύρος, Χίος, Πάρος, Νάξος, Μήλος, Κεφαλληνία, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κέρκυρα κλπ.).

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

### 2.2.5. Έργα Αστικών Συγκοινωνιών

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

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

Στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ περιλήφθηκε η κατασκευή νέων γραμμών μετρό (επέκταση των γραμμών 2 και 3) συνολικού μήκους 12,56 χλμ., 9 νέων σταθμών, 4 σταθμών μετεπιβίβασης και ενός αμαξοστασίου, προμήθεια και θέση σε λειτουργία 17 συρμών, καθώς και ηλεκτρομηχανολογικά έργα και έργα προσαρμογής με το δίκτυο του προαστιακού. Στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013 χρηματοδοτήθηκαν οι επεκτάσεις προς Ανθούπολη, Ιερά Οδό και Πειραιά.

Παράλληλα πραγματοποιήθηκαν και οι ακόλουθες συμπληρωματικές παρεμβάσεις:

- Εκσυγχρονισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ και εφαρμογή Επιχειρησιακού του Σχεδίου, με την ανανέωση του στόλου των Λεωφορείων και Τρόλεϊ και παράλληλη αντικατάσταση παλαιών οχημάτων. Μέχρι τα τέλη 2006 είχαν αποκτηθεί 404 νέα λεωφορεία και 141 τρόλεϊ, ενώ στα τέλη του 2011, ολοκληρώθηκε η προμήθεια και η θέση σε λειτουργία 320 λεωφορείων με κινητήρα diesel και 200 λεωφορείων φυσικού αερίου. Κατά την ίδια περίοδο (2007-2013) ολοκληρώθηκε επίσης η κατασκευή του αμαξοστασίου της Ανθούσας για τη στάθμευση 200 περίπου αστικών λεωφορείων με κινητήρα συμπιεσμένου φυσικού αερίου.
- Εκπόνηση και εφαρμογή επιχειρησιακών σχεδίων των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ), που περιελάμβαναν την κατασκευή αμαξοστασίου των ΗΛΠΑΠ (ολοκληρώθηκε το 2008), την εκπόνηση μελετών στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών της Αττικής (ολοκληρώθηκε το 2008) και την κατασκευή αμαξοστασίου των ΗΛΠΑΠ (ολοκληρώθηκε το 2008).
- Εκσυγχρονισμός ΗΣΑΠ, με τα έργα ανάπλασης 23 σταθμών (έχουν ολοκληρωθεί), τον εκσυγχρονισμό του Κέντρου Ελέγχου Λειτουργίας (ολοκληρώθηκε στο πλαίσιο του ΕΠ ΣΑΑΣ) και έργα αναβάθμισης της γραμμής του ΗΣΑΠ (ανακαίνιση της υποδομής και επιδομής των γραμμών

ΗΣΑΠ και ενίσχυση της σήραγγας από Ομόνοια έως Μοναστηράκι που ολοκληρώθηκε στην περίοδο 2007-2013).

- Σύγχρονος Τροχιόδρομος (Τραμ) στη Μείζονα Περιοχή της Αθήνας: Το κυρίως έργο (γραμμή μήκους 26 χλμ., 46 στάσεις, γραμμή σύνδεσης με αμαξοστάσιο) έχει παραδοθεί και είναι σε λειτουργία. Η επέκταση προς Πειραιά βρίσκεται σε εξέλιξη και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2014-2020.
- Ηλεκτρονικό εισιτήριο, τηλεματική.

Όσον αφορά στις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, το 2001 ολοκληρώθηκε η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Στο πλαίσιο αυτό και εντός του ΕΣΠΑ (ΠΕΠ Μακεδονίας - Θράκης) 2007-2013 (αλλά και 2014-2020) χρηματοδοτείται η κατασκευή του μετρό, εκτιμώμενης μέσης ημερήσιας κυκλοφορίας 250.000 επιβατών. Το έργο αναμένεται να παραδοθεί στην κυκλοφορία τμηματικά από το έτος 2020, ενώ ήδη υλοποιείται και η επέκταση της βασικής γραμμής προς Καλαμαριά, εκτιμώμενης μέσης ημερήσιας κυκλοφορίας 65.000 επιβατών (παράδοση εντός 2021).

Το 2008 υπογράφεται η 4<sup>η</sup> σύμβαση μεταξύ ΟΑΣΘ και Ελληνικού Δημοσίου και η παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος παρατείνεται έως και 2 χρόνια μετά την ολοκλήρωση των έργων του ΜΕΤΡΟ (προστίθενται 64 νέα λεωφορεία). Το 2010 υπογράφεται συμπληρωματική οικονομική συμφωνία ΟΑΣΘ - Ελληνικού Δημοσίου για επέκταση του ΟΑΣΘ σε 9 Δήμους τους Επαρχείου Λαγκαδά με συνδυασμένη χρήση λεωφορείων ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ (προστίθενται 18 νέα λεωφορεία). Ενώ 2014 εκδίδονται υπουργικές αποφάσεις για τον καθορισμό της επιδότησης του ΟΑΣΘ (έτη 2009-2017).

Σύμφωνα με τις πρόνοιες της 3<sup>ης</sup> Σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο, η περιουσία του ΟΑΣΘ μεταφέρεται στο Ελληνικό Δημόσιο για μία μεταβατική περίοδο έως 03/12/2019. ΟΑΣΘ και ΣΑΣΘ αντικαθίστανται από τους νέους φορείς ΟΣΕΘ και ΑΣΥΘ, ως νέοι operators από το Δεκέμβριο 2019, υπό την ιδιοκτησία του ΟΣΕΘ.

### **2.2.6. Έργα Εμπορευματικών Μεταφορών**

Σχετικά με τα εμπορευματικά κέντρα, το ευρύτερο έργο για το Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο υλοποιήθηκε και χρηματοδοτήθηκε σε δύο φάσεις.

Η Α΄ Λειτουργική Φάση «Κατασκευή συγκροτήματος εγκαταστάσεων στο Θριάσιο Πεδίο με γραμμή σύνδεσης, φάση Α΄ και Β΄», συμπεριλαμβανομένης και της κατασκευής της γραμμής σύνδεσης του εν λόγω συγκροτήματος με το ΣΚΑ συγχρηματοδοτήθηκε από πόρους του Ταμείου Συνοχής 2000-2006 και υλοποιήθηκε μεταξύ των ετών 1999 και 2010 σε ό,τι αφορά τα έργα επιδομής και σιδηροδρομικούς σταθμούς / στάσεις, με 4 σιδηροδρομικές γέφυρες και 3 ανισόπεδες διαβάσεις.

Η Β΄ Λειτουργική Φάση αφορά σε έργα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία υλοποιήθηκαν ως δημόσιο έργο, σε χώρο ιδιοκτησίας του ΟΣΕ. Το έργο, επειδή μέχρι τέλους της ΠΠ 2007-2013 δεν είχε ολοκληρωθεί, χαρακτηρίστηκε ημιτελές (ΕΤΠΑ).

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

### **2.3.1. Γενικά**

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



Σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, αλλά και συνεκτιμώντας τα ευρήματα σχετικών μελετών και προγραμμάτων προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα, τα οποία είναι χρήσιμα για τη διαμόρφωση της Στρατηγικής των Μεταφορών στη Ελλάδα:

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

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

### 2.3.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Βασικό πρόβλημα και σχετικό αναπτυξιακό κενό αποτελεί η ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π, ειδικότερα στον άξονα Αθήνα-Πάτρα. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η Δυτική Ελλάδα, η οποία δεν διαθέτει σιδηρόδρομο. Πρόσθετο πρόβλημα, όπως έχει προαναφερθεί, αποτελεί επίσης η πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία είναι χαμηλή. Καθυστέρηση παρατηρείται και στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης και της διαλειτουργικότητας. Παράλληλα, υπάρχουν ακόμη στο σιδηροδρομικό δίκτυο πολλές ισόπεδες διαβάσεις, που όπως παρουσιάστηκε ήδη δημιουργούν θέματα ασφαλείας. Χαρακτηριστικά, υπάρχουν ισόπεδες διαβάσεις εντός του δικτύου της Αθήνας.

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

Η ύπαρξη για πολλά χρόνια ενός μόνο παρόχου σιδηροδρομικών υπηρεσιών (ΤΡΑΙΝΟΣΕ) οδήγησε στην ανυπαρξία ανταγωνισμού, βασικό ανασταλτικό παράγοντα ανάπτυξης του τομέα, που όμως αναμένονται θετικά βήματα από τις τρεις επιπλέον άδειες λειτουργίας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (Goldair Rail Cargo, Pearl, ΜΑΚΙΟΣ ΑΕ), που χορηγήθηκαν πρόσφατα δόθηκαν από την αρμόδια ρυθμιστική αρχή (ΡΑΣ).

Έργα για τη βελτιστοποίηση της διαλειτουργικότητας και της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί, όμως έχουν γίνει βήματα στη θεσμική και οργανωτική πλευρά για εναρμόνιση προς την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και ίδρυση των απαραίτητων οργάνων. Ενδεικτικά αναφέρεται η θέση σε εφαρμογή τον Φεβρουάριο 2019 νέου Γενικού Κανονισμού Κίνησης, με τον οποίο εναρμονίζεται

το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, και στον οποίον ενσωματώνονται διατάξεις για τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS).

### 2.3.3 Οδικές Μεταφορές

Παραμένει μεγάλος ο αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με πολλούς νεκρούς και τραυματίες, που σημειώνεται κάθε χρόνο, παρά τη συνεχή και σημαντική μείωση που υπήρξε τα τελευταία χρόνια.

Γενικά, στον τομέα της οδικής ασφάλειας εξακολουθεί να παρατηρείται αποσπασματικότητα στην εφαρμογή μέτρων, έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης, έλλειψη επαρκούς και αποτελεσματικής αστυνόμευσης, ανεπαρκής συντήρηση των οδικών δικτύων όλων των βαθμίδων εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις αυτοκινητοδρόμων και αδυναμίες αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης και τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

Σημαντική αδυναμία θεωρείται επίσης η έλλειψη ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης αυτοκινητοδρόμων, καθώς και η έλλειψη διαλειτουργικότητας στα διόδια. Σημειώνεται ότι για την αντιμετώπιση του θέματος έχει ήδη δρομολογηθεί ο σχεδιασμός για την εφαρμογή ηλεκτρονικού αναλογικού συστήματος διοδίων και ήδη μέχρι το τέλος του 2019 αναμένεται να έχει αντικατασταθεί η πλειοψηφία των σταθμών διοδίων, προκειμένου να ξεκινήσει η εφαρμογή της αναλογικής χρέωσης δορυφορικής τεχνολογίας και οπτικής αναγνώρισης πινακίδων, σε όλο το εθνικό δίκτυο.

Αρκετές ασυνέχειες του οδικού δικτύου παρατηρούνται επίσης στα δίκτυα μικρότερης σημασίας και στις δευτερογενείς και τριτογενείς συνδέσεις.

Σημειώνεται ότι η ιδιοκτησία και η χρήση του ΙΧ, που αυξήθηκαν σημαντικά ως το 2008, επιβραδύνθηκαν στη συνέχεια λόγω οικονομικής κρίσης, γεγονός που έχει μερικά ανακουφίσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση, που έφθασε στο υψηλότερο σημείο της το 2008. Από το 2012 παρατηρείται αύξηση του στόλου ΙΧ της τάξεως του 20%. Σε σύγκριση με το 2008, παρατηρείται συμφόρηση, έστω και μειωμένη, στα αστικά κέντρα. Το γεγονός αυτό είναι αποτέλεσμα της έλλειψης επαρκών παρεμβάσεων κυκλοφοριακής οργάνωσης και έλλειψης ελέγχου στάθμευσης. Ειδικότερα στην Αθήνα παρατηρείται επιπλέον έλλειψη επαρκών εγκαταστάσεων για στάθμευση σε περιφερειακούς σταθμούς μετρό για μετεπιβίβαση.

### 2.3.4 Θαλάσσιες Μεταφορές

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

Πολλά νησιά δεν εξυπηρετούνται επαρκώς, ιδιαίτερα την περίοδο εκτός καλοκαιριού, διότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μειώνουν τις συχνότητες και τις συνδέσεις τους εκτός περιόδου αιχμής. Σημαντικά νησιά, όπως η Σάμος καθώς και τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, υπο-εξυπηρετούνται τον χειμώνα. Επιπλέον, οι άγονες γραμμές δεν κρίνονται στο σύνολό τους επαρκείς.

Παρατηρείται έλλειψη ακτοπλοϊκών συνδέσεων του Πειραιά ή της Θεσσαλονίκης με την Τουρκία (π.χ. Σμύρνη), παρ' όλο που υπάρχει αύξηση τουρισμού από την Τουρκία και ευκολότερη διαδικασία έκδοσης visa. Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης έχει τη δυνατότητα να αναδειχθεί ως βασική πύλη εισόδου / εξόδου προς τη Βαλκανική και ανατολικοευρωπαϊκή ενδοχώρα αλλά και γενικότερα την ενδοχώρα της

Ευρώπης, λειτουργώντας ως ελκυστικός εναλλακτικός δίαυλος παράκαμψης των στενών των Δαρδανελίων.

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

Στο σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών παρατηρούνται έντονα φαινόμενα εποχικότητας, με αποτέλεσμα να εκδηλώνεται περίσσια υποδομών τους χειμερινούς μήνες και αντίστοιχη έλλειψή τους κατά τους θερινούς.

### 2.3.5 Αερομεταφορές

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

Το αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος», λόγω υψηλού κόστους και μειωμένης ζήτησης αεροπορικών μεταφορών από τους κατοίκους της χώρας (εξαιτίας της οικονομικής κρίσης), έχει χάσει την ευκαιρία να γίνει ενδιάμεσος σταθμός των ταξιδιών (hub and spoke), αφού και οι απευθείας συνδέσεις με άλλες πόλεις του εξωτερικού έχουν σημαντικά μειωθεί.

Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, που είναι δεύτερο σε επιβατική κίνηση μετά τον «Ελευθέριος Βενιζέλος», αντιμετωπίζει προβλήματα χωρητικότητας κατά την περίοδο αιχμής, δηλαδή τους καλοκαιρινούς μήνες. Γενικότερα, στις αερομεταφορές, όπως και στις θαλάσσιες μεταφορές παρατηρούνται έντονα φαινόμενα εποχικότητας.

Το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης αποτελεί αποδέκτη σημαντικών επενδύσεων, οι οποίες όμως δεν έχουν ακόμη φθάσει σε στάδιο λειτουργίας και απόδοσης.

Βασική έλλειψη αποτελεί μέχρι σήμερα η απουσία δικτύων υδατοδρόμων και ελικοδρομίων, τα οποία ενισχύουν την προσπελασιμότητα απομακρυσμένων νησιών και περιοχών, που όμως αναμένεται να καλυφθεί με τη θεσμοθέτηση των κανόνων λειτουργίας τους (Ν. 4568/2018).

### 2.3.6 Αστικές Συγκοινωνίες

#### Αθήνα

Όπως προαναφέρθηκε το συντονισμό του συγκοινωνιακού έργου στα όρια της Περιφέρειας Αττικής επιτελεί ο ΟΑΣΑ ΑΕ, ο οποίος ασκεί και έλεγχο στις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ.

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των πολιτών από τα οδικά μέσα της ΟΣΥ ΑΕ εμφανίζει χειροτέρευση, κυρίως λόγω της μείωσης του αξιόμαχου στόλου λεωφορείων και τρόλεϊ. Επιπλέον τα οδικά μέσα παρεμποδίζονται στην ομαλή λειτουργία τους από την κίνηση υπόλοιπων οχημάτων παρά την ύπαρξη αποκλειστικών λωρίδων για οχήματα ΜΜΜ.

Το τραμ δεν αναμειγνύεται αρκετά αποτελεσματικά με την υπόλοιπη κυκλοφορία και δε διαθέτει ακόμη εκτεταμένο δίκτυο.

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

Το Μετρό της Αθήνας είναι ένα από τα πιο σύγχρονα και προσβάσιμα στον κόσμο και εξυπηρετεί ικανοποιητικά τις περιοχές που καλύπτει. Όπως έχει τεκμηριωθεί στα πλαίσια της Μελέτης Ανάπτυξης του Μετρό, υπάρχει ανάγκη και ζήτηση και για άλλες επεκτάσεις με κυριότερη εκείνη της Γραμμής 4 (Γαλάτσι, Κυψέλη, Κέντρο, Κηφισίας).

#### Θεσσαλονίκη

Στη Θεσσαλονίκη παρατηρούνται παρόμοια προβλήματα, καθώς παρά την επίστευση των ενεργειών της Πολιτείας δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί το μετρό, και η προαστιακή / περιφερειακή σιδηροδρομική εξυπηρέτηση είναι περιορισμένη. Παρατηρήθηκε έντονη υποβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού από τον ΟΑΣΘ, κυρίως ως προς τη συντήρηση λεωφορείων, έλλειψη ανταλλακτικών κλπ. Το ζήτημα αντιμετωπίστηκε καταρχήν από την Πολιτεία με δραστική αναμόρφωση του καθεστώτος διαχείρισης του ΟΑΣΘ που τέθηκε σε εκκαθάριση. Διαφαίνεται ωστόσο ότι θα αλλάξει δραστικά το προφίλ της πόλης ως προς τις μετακινήσεις και γενικότερα, με την ολοκλήρωση της βασικής γραμμής του μετρό, όπως και της επέκτασης προς Καλαμαριά..

#### Άλλα Αστικά Κέντρα

Στις υπόλοιπες επαρχιακές πόλεις οι αστικές συγκοινωνίες αφορούν αποκλειστικά σε λεωφορειακά δίκτυα αστικών ΚΤΕΛ. Έχει διαπιστωθεί στο παρελθόν η ανάγκη υλοποίησης συστημάτων τραμ σε ορισμένα αστικά συγκροτήματα (π.χ. Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα, Καλαμάτα, Ιωάννινα) και έχουν μελετηθεί σε διαφορετικούς βαθμούς λεπτομέρειας τέτοια συστήματα, αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει προχωρήσει οποιαδήποτε σχετική υλοποίηση.

### **2.3.7 Εμπορευματικές μεταφορές/ Εφοδιαστική αλυσίδα**

Ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) κατέχει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, καθώς υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύει περίπου το 10,8% του εγχώριου ΑΕΠ. Σε σχέση, όμως, με τις δυνατότητες της χώρας και τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα η συμμετοχή του κλάδου των logistics παραμένει ακόμη σε χαμηλά, σχετικά, επίπεδα.

Σύμφωνα με την «Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική Αλυσίδα στην Ελλάδα», το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στην κατακερματισμένη ελληνική αγορά, η οποία αποτελείται από αυτόνομους φορείς/εταιρείες που στην πλειοψηφία τους δεν επικοινωνούν ουσιαστικά, ενώ δεν συνεργάζονται με σκοπό τη μείωση του κόστους. Επίσης, οι περισσότερες παραγωγικές εταιρείες έχουν την τάση να διαχειρίζονται οι ίδιες τις logistics δραστηριότητες τους, με αποτέλεσμα να αναλώνουν πολύτιμους για την παραγωγική διαδικασία πόρους και να αυξάνουν το κόστος υπηρεσιών logistics λόγω της αδυναμίας επίτευξης οικονομιών κλίμακας. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι οι εγκαταστάσεις logistics δεν συνδέονται αποτελεσματικά με τα κύρια μέσα μεταφοράς (λιμένες, σιδηρόδρομο), με αποτέλεσμα να παρεμποδίζονται ουσιαστικά οι συνδυασμένες μεταφορές και η επιλογή του μέσου μεταφοράς κατά περίπτωση εμπορευματικού όγκου και διανυόμενης απόστασης.

Μεταξύ των στόχων του Σχεδίου Δράσεων για την αγορά logistics στην Ελλάδα προκειμένου να καλυφθεί το αναπτυξιακό κενό, είναι η αναβάθμιση του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και των λιμένων της χώρας, με σκοπό τη μείωση του κόστους και του χρόνου μεταφοράς των προϊόντων, την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου όγκου εμπορευματικού φορτίου και την προώθηση της ασφάλειας των μεταφορών. Βασικό στόχο επίσης αποτελεί η συγκέντρωση και η αναβάθμιση των

εμπορευματικών κέντρων (π.χ. συμμόρφωση με κανόνες υγιεινής και λειτουργίας, εισαγωγή τεχνολογικών συστημάτων, κλπ.). Μεταξύ των υπόλοιπων στόχων του Σχεδίου Δράσεων περιλαμβάνονται: η βελτίωση του θεσμικού και νομικού πλαισίου, η μετατόπιση μεταφορικού όγκου από το οδικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο, η ηλεκτρονικοποίηση της πληροφορίας, η εξωστρέφεια της εφοδιαστικής αλυσίδας και η ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ των κρίκων της.

### 2.3.8 Οριζόντια Θέματα

Παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα οδικής ασφάλειας και προσβασιμότητας σε άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) και με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ) ειδικά στο δευτερεύον και επαρχιακό οδικό δίκτυο (βλ. κεφ. 2.1.8.3, 2.1.8.4).

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

Η εφαρμογή νέων τεχνολογιών δεν έχει προχωρήσει αρκετά. Χαρακτηριστικά, παρά τις ενέργειες που έχουν προηγηθεί, δεν έχουν υλοποιηθεί επαρκώς η εγκατάσταση των συστημάτων ERTMS στις σιδηροδρομικές μεταφορές και των συστημάτων VTMS, ISPS στις θαλάσσιες μεταφορές (e-maritime services). Στην Αθήνα το ηλεκτρονικό εισιτήριο έχει εφαρμοστεί, ενώ το Σύστημα Τηλεματικής έχει υλοποιηθεί μόνο πιλοτικά και αναμένεται η επέκτασή του σε όλη την περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ.. Στη Θεσσαλονίκη η ιδιωτική κοινοπραξία αστικών λεωφορείων έχει προ καιρού εφαρμόσει σύστημα τηλεματικής.

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

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

### 2.4. Ανάλυση SWOT

Η Ανάλυση SWOT είναι γενικά αποδεκτή ως τεχνική ανάλυσης μεταφορικών συστημάτων και κατανόησης των Πλεονεκτημάτων και Αδυναμιών και εντοπισμού των Ευκαιριών και των Απειλών που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Στον πίνακα 22 παρουσιάζεται η ανάλυση SWOT του Ελληνικού Μεταφορικού Συστήματος, στον οποίον συνοψίζονται όσα παρουσιάστηκαν σε προηγούμενες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου.

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<p>ΓΕΝΙΚΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προνομιακή γεωγραφική θέση ως σημείο εισόδου/εξόδου ΕΕ και Βαλκανικής Χερσονήσου και εγγύτητα στη διώρυγα Σουέζ</li> </ul>	<p>ΓΕΝΙΚΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολύ υψηλή εξάρτηση από οδικές μεταφορές (97% Ι.Χ και λεωφορεία)</li> <li>• Υπερ-ρυθμισμένη αγορά (τιμές/κόμιστρο) από το Κράτος χωρίς πλήρη εφαρμογή</li> </ul>

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<p><b>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Σύνδεση λιμανιού Πειραιά με Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος</li> <li>• Σχετικά σύγχρονο τροχαίο υλικό</li> <li>• Είσοδος ιδιωτών στον σιδηροδρομικό τομέα</li> </ul> <p><b>ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση των αξόνων ΠΑΘΕ, Εγνατίας</li> <li>• Εκτεταμένο επαρχιακό οδικό δίκτυο</li> <li>• Λειτουργία στην Αθήνα της Αττικής Οδού</li> </ul> <p><b>ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ / ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκτεταμένο δίκτυο λιμένων και αεροδρομίων</li> <li>• Ισχυρή τουριστική βιομηχανία και ζήτηση</li> <li>• Αυξανόμενη ζήτηση κρουαζιέρας</li> </ul> <p><b>ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μετρό Αθήνας και εκτεταμένο δίκτυο λοιπών μέσων (τραμ, λεωφορεία, τρόλεϊ)</li> <li>• Χρήση τεχνολογίας στην Αθήνα (ηλεκτρονικό εισιτήριο, συστήματα διαχείρισης στόλου και πληροφόρησης επιβατών) και στη Θεσσαλονίκη (συστήματα διαχείρισης στόλου και πληροφόρησης επιβατών)</li> </ul> <p><b>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαμόρφωση παγίων διαδρόμων ροών, ιδίως όσον αφορά τη μεταφόρτωση Ε/Κ στο λιμένα Πειραιά (Σ.ΕΜΠΟ)</li> <li>• Αποκατάσταση σιδηροδρομικής σύνδεσης Ν. Ικονίου – Θριάσιου Πεδίου</li> </ul> <p><b>ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εμπειρία σε έργα παραχώρησης στον τομέα μεταφορών</li> <li>• Ανεπτυγμένες συνδυασμένες μεταφορές μέσω Ιταλίας</li> </ul>	<p>των κοινοτικών οδηγιών και πολιτικών</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανεπαρκής σχεδιασμός των μεταφορών - έλλειψη συστηματικής συλλογής στατιστικών στοιχείων</li> <li>• Ανεπαρκείς υποδομές και εξυπηρετήσεις για δίκτυα συνδυασμένων πολυτροπικών μεταφορών</li> <li>• Υψηλό κόστος μεταφοράς σε ορεινές και νησιωτικές περιοχές</li> <li>• Κατακερματισμός της διαδικασίας σχεδιασμού</li> <li>• Καθυστερήσεις στους χρόνους υλοποίησης των επενδύσεων</li> <li>• Ανεπαρκής προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα</li> </ul> <p><b>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Γεωμορφολογία μη ευνοϊκή για την ανάπτυξη του σιδ/κου δικτύου</li> <li>• Χαμηλή ζήτηση - συνεχώς μειούμενο μερίδιο σιδ/μων</li> <li>• Ημιτελές βασικό δίκτυο και ανεπαρκής αξιοποίησή του</li> <li>• Πεταλαιωμένο δίκτυο και σταθμοί – ιδιαίτερα σταθμού Αθήνας</li> <li>• Έλλειψη εμπορευματικών κέντρων, έλλειψη σύνδεσης λιμένων και αεροδρομίων</li> <li>• Ανεπαρκείς σιδ/κες συνδέσεις με βιομηχανικές περιοχές</li> <li>• Πληθώρα ισόπεδων διαβάσεων</li> </ul> <p><b>ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Υψηλοί δείκτες ατυχημάτων, προβληματική διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, έλλειψη σήμανσης, έλλειψη κυκλοφοριακής οργάνωσης</li> <li>• Σημαντικοί αυτοκινητόδρομοι και ΒΟΑΚ παραμένουν ημιτελείς</li> <li>• Ανυπαρξία διαλειτουργικότητας διοδίων</li> <li>• Ανεπαρκής συντήρηση – κυρίως οδοστρωμάτων</li> <li>• Υποεκτίμηση κόστους χρήσης οδικής υποδομής (εξωτερικό κόστος, φθορά, νέες επενδύσεις )</li> <li>• Ανεπαρκής έλεγχος οδικών εμπορευματικών μεταφορών</li> <li>• Ελλείψεις οδικών παρακάμψεων αστικών συγκροτημάτων</li> </ul> <p><b>ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ / ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές και έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού ακτοπλοϊκού συστήματος</li> <li>• Αυξημένο κόστος μεταφοράς προϊόντων</li> </ul>

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
	<p>στον νησιωτικό χώρο</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μη ορθολογική οργάνωση λιμενικών χώρων και υπηρεσιών / Χαμηλή αποδοτικότητα λιμένων</li> <li>• Εποχικότητα ζήτησης σε τουριστικά αεροδρόμια και λιμένες. Ανεπάρκεια στην κάλυψη σε περιόδους αιχμής</li> <li>• Ανεπαρκείς υποδομές κρουαζιέρας</li> </ul> <p><b>ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη μετρό Θεσσαλονίκης</li> <li>• Μη αξιόμαχος στόλος λεωφορείων</li> <li>• Ελλιπής διαχείριση στάθμευσης στα αστικά κέντρα</li> </ul> <p><b>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεγάλη καθυστέρηση στη διαμόρφωση βασικού κορμού εμπορευματικών κέντρων ανά την Επικράτεια</li> <li>• Σημαντική καθυστέρηση στη σιδηροδρομική σύνδεση των βασικών λιμένων της Β. Ελλάδας (Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη)</li> </ul> <p><b>ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αυξανόμενες εκπομπές ρύπων</li> <li>• Μη αποτελεσματική λειτουργία παρόχων υπηρεσιών μεταφορών</li> <li>• Ανεπαρκής παιδεία οδηγών και χρηστών οδικού δικτύου</li> <li>• Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών στη χώρα (με σημαντική βεβαίως συμπλήρωση επιμέρους τμημάτων τού κατά την τελευταία 15ετία)</li> <li>• Έλλειψη χωροταξικής ολοκλήρωσης λόγω απομακρυσμένων νησιών και ορεινών περιοχών χωρίς καλή εξυπηρέτηση από δίκτυα μεταφορών</li> <li>• Θεσμικό πλαίσιο δημοσίων έργων που έχει βελτιωθεί και εκσυγχρονισθεί, εξακολουθεί ωστόσο να δυσχεραίνει την υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων και την απορρόφηση πόρων</li> </ul>

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

#### Πίνακας 22: Ανάλυση SWOT

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

#### Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Θετική προοπτική δημιουργεί η συνέχιση της χρηματοδότησης από τα Διαρθρωτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της ΕΕ. Ανάλογη θετική προοπτική αποτελεί η πρόσβαση στη θάλασσα, με σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων, ως σημείων εισόδου για τις εμπορευματικές μεταφορές.

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

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



### Οδικές Μεταφορές

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

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

### Θαλάσσιες Μεταφορές

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

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

### Αεροπορικές Μεταφορές

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι σημαντικές για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων μεγαλύτερων αποστάσεων, ιδιαίτερα για τα επαγγελματικά ταξίδια, καθώς και του τουρισμού, των νησιών και της οικονομίας γενικότερα. Εποχιακά, λόγω αυξημένου τουρισμού, δημιουργούνται σημεία συμφόρησης, ιδίως στα αεροδρόμια που βρίσκονται σε περιοχές με έντονο τουριστικό ενδιαφέρον.

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

### 3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

#### 3.1. Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών

##### 3.1.1. Ιστορικό

Σημαντικό ορόσημο στη διαμόρφωση της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών αποτέλεσε η έκδοση της Λευκής Βίβλου το 2001 υπό τον τίτλο: «Ευρωπαϊκή Πολιτική των Μεταφορών για το 2010: Ώρα για αποφάσεις».

Ακολούθησε το 2009 η δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου υπό τον τίτλο: «Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ προς ένα καλύτερα ενοποιημένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών ΔΕΔ-Μ στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών».

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

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

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

1. Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων, που κινούνται με «συμβατικά καύσιμα» στις αστικές μετακινήσεις έως το 2030 και σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050. Κύριος στόχος είναι η επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO<sub>2</sub> αστικής πραγματικότητας.
2. Στις αερομεταφορές, τα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050. Επίσης οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από καύσιμα πλοίων πρέπει να μειωθούν εντός της ΕΕ κατά 40% (εάν δε είναι εφικτό και κατά 50%) έως το 2050.
3. Το 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 km πρέπει να στραφεί σε άλλα μέσα μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος ή τα πλωτά μέσα έως το 2030. Έως το 2050 το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% με τη βοήθεια διαμόρφωσης αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων.
4. Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Μέχρι το 2050, στόχος είναι η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων να πραγματοποιείται με το σιδηρόδρομο.
5. Μέχρι το 2050 απαιτείται να εξασφαλισθεί η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας. Παράλληλα, όλα τα κεντρικά θαλάσσια λιμάνια θα πρέπει να συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

6. Εξάπλωση εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Επιπλέον, εξάπλωση ισοδύναμων χερσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών. Τέλος, εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).
7. Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.
8. Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Στόχος είναι η διασφάλιση ότι η ΕΕ θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.
9. Η επιδίωξη πλήρους εφαρμογής των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων - συμπεριλαμβανομένων των επιζήμιων επιδοτήσεων - θα δημιουργήσει έσοδα και συνεπώς χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.
10. Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030 και ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, ταυτόχρονα με ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.

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

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

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

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

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

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

### 3.1.3. Θεματικοί Στόχοι «ΕΥΡΩΠΗ 2020»

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

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

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

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

## 3.2. Εθνική Πολιτική Μεταφορών

### 3.2.1. Ιστορικό

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

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

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

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

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

Τα παραπάνω ελήφθησαν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του ΣΠΕΜ, για τον σχεδιασμό του οποίου υιοθετήθηκε ως ορίζοντας το έτος 2025. Ο ορίζοντας αυτός υπερβαίνει εκείνον της Ε' ΠΠ (2020/2023) και θεωρείται ως ο συντομότερος δυνατός,

προκειμένου να ορισθούν στόχοι εθνικής πολιτικής μεταφορών, οι οποίοι είναι από τη φύση τους μεσο-μακροπρόθεσμοι και των οποίων η υλοποίηση υπερβαίνει εκ των πραγμάτων τις δυνατότητες μιας συγκεκριμένης χρηματοδοτικής περιόδου.

Η υιοθέτηση ενός πλέον απομακρυσμένου ορίζοντα σχεδιασμού όπως π.χ. θα ήταν η εικοσαετία (2035) προϋποθέτει την εκπόνηση περισσότερο εξειδικευμένων (σε σύγκριση με την παρούσα) μελετών, με χρήση ειδικών εργαλείων (μεταφορικά μοντέλα). Παράλληλα, το υπό εκπόνηση Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα με ορίζοντα ολοκλήρωσης το Μάρτιο 2019, προβλέπει μεσαίο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα τα έτη 2027 και 2037, αντίστοιχα, επομένως ο «βασικός» μεσαίος ορίζοντας αυτού ευρίσκεται σε πολύ καλή συσχέτιση με το έτος 2025, δεδομένου του χαρακτήρα και σκοπού που εκπληρώνει το ΣΠΕΜ.

**Συμπερασματικά, ο χρονικός ορίζοντας του ΣΠΕΜ ορίζεται ως «μεσοπρόθεσμος» και είναι το έτος 2025.**

### 3.2.2. Στρατηγικοί Στόχοι

Οι στόχοι της εθνικής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, που διέπουν τη διαμόρφωση του ΣΠΕΜ, συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

- **Δημιουργία ενός «συνεκτικού» Συστήματος Μεταφορών το οποίο επιτυγχάνει συνολική βελτίωση της προσιτότητας επί μέρους περιοχών - Περιφερειών και άρση της απομόνωσης και των σημείων συμφόρησης.**  
Η δομή του συνολικού δικτύου αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε μεταφορικού μέσου και εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες συμπληρωματικότητάς τους. Επιδιώκεται η προσέγγιση ολοκλήρωσης των «βασικών» ΔΕΔ-Μ και η υλοποίηση των απολύτως απαραίτητων «αναλυτικών» ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να εξασφαλισθεί η «συνεκτικότητα» του συνολικού συστήματος.
- **Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες του Συστήματος Μεταφορών και διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας επί μέρους δικτύων και συστημάτων.**
- **Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας και ανάδειξη της χώρας σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών. Ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών με αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών και συνέχιση της σύνδεσης κείριων λιμένων εμπορευματικών μεταφορών με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και ουσιαστική προώθηση ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων.**
- **Ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αειφορία) του Μεταφορικού Συστήματος με ιδιαίτερη έμφαση εντός των αστικών συγκροτημάτων. Βελτιστοποίηση χρήσης φυσικών πόρων με τη διεύθυνση των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών.**
- **Εκμετάλλευση στο μέγιστο δυνατό βαθμό των τεχνολογικών εξελίξεων στις τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.**

- **Βελτίωση, στους διοικητικούς και οργανωτικούς τομείς των συστημάτων σχεδιασμού, ανάπτυξης και λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων και συστημάτων.**

#### 4. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

Οι πολιτικές αυτές έχουν αναλυτικά ως εξής:

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

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

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

Η συγκεκριμένη πολιτική αποσκοπεί στη δημιουργία και στην ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία ελκυστικού σιδηροδρομικού δικτύου, ώστε να αυξηθεί το μεταφορικό του έργο (επιβατικό και εμπορευματικό). Κρίσιμα στοιχεία υλοποίησης της πολιτικής αυτής αποτελούν η μείωση των χρόνων διαδρομής και των χρονοαποστάσεων εξυπηρέτησης με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας (κόστους μεταφοράς) όπως επίσης και τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας μεταφοράς (σταθμοί διαλογής, εμπορευματικά κέντρα, συντοριακοί σταθμοί τόσο από πλευράς υποδομών όσο και από πλευράς σχετικών διαδικασιών, διαλειτουργικότητα κλπ.). Σημαντικός παράγοντας σε σχέση με τα ανωτέρω στοιχεία αναμένεται να είναι η εξειδίκευση του πλαισίου λειτουργίας του δικτύου στην πράξη, μετά από την αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος των εταιρειών ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ και ΕΕΣΤΥ αλλά και την είσοδο και άλλων εταιρειών σιδηροδρομικής λειτουργίας στην αγορά.

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

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

- Λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών οδικών συνδέσεων.
- Ανάπτυξη αναγκαίων υποδομών στους ήδη υπάρχοντες λιμένες και αεροδρόμια για την ενδυνάμωση των συνδυασμένων μεταφορών και σύνδεση αυτών με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο.
- Διαμόρφωση ολοκληρωμένου πλαισίου εξυπηρέτησης των κατοίκων των νησιών μέσα από τη διερεύνηση στοχευμένων λύσεων



(μεταφορικό ισοδύναμο, ενδεχόμενη αναμόρφωση δικτύου ακτοπλοΐας με λύσεις hub & spoke κλπ.).

- Βελτίωση της σύνδεσης της ενδοχώρας κάθε Περιφέρειας με τα εθνικά και διεθνή εμπορικά, παραγωγικά και αστικά κέντρα.
- Συνδέσεις οικιστικών κέντρων και τουριστικών, πολιτιστικών και παραγωγικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και διευρωπαϊκούς άξονες.
- Μείωση χρόνου μετακίνησης των ευπαθών γεωργικών προϊόντων.

- **Διαμόρφωση νέου πλαισίου οργάνωσης εμπορευματικών μεταφορών και ροών**

Ανάπτυξη εθνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων, αρχής γενομένης από το Θριάσιο Πεδίο στη Δυτική Αττική, μετά την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης για 60 έτη, καθώς και το Στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, όπου δρομολογείται η υλοποίηση εμπορευματικού κέντρου, με εκδήλωση ενδιαφέροντος υποψηφίων επενδυτών από το Σεπτέμβριο 2018.

Στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με το εγκεκριμένο τον Ιούνιο 2017 Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Εφοδιαστική, θα αξιοποιηθούν εμπειριστατωμένες συναφείς μελέτες, μετά από εκτεταμένη συλλογή στοιχείων και εξέταση της αγοράς:

- Πόρισμα αρχικής «Μόνιμης Επιτροπής Logistics» ως απόρροια Στρατηγικού Σχεδίου (Master Plan), με πρόταση Ιεραρχημένου Δικτύου 6 εμπορευματικών κέντρων (ΕΚ) σε Θριάσιο Πεδίο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη και στον άξονα στο δίπλο Λάρισας-Βόλου
- Πόρισμα νεότερης «Μόνιμης Επιτροπής Logistics» με τη συνδρομή εμπειρογνομώνων της World Bank (κοινοποίηση 13.10.2013), με πρόταση δημιουργίας εμπορευματικού κέντρου σε τρεις, καταρχήν, γεωγραφικές ενότητες της χώρας (Αττική, Θεσσαλονίκη, Πάτρα)
- Διαμόρφωση και ψήφιση του Ν. 4302/2014, προς συμπλήρωση / αντικατάσταση άρθρων του Ν. 3333/2005, θεσμοθετώντας κατ' ουσία έννοιες εφοδιαστικής αλυσίδας & logistics στις εγχώριες εμπορευματικές μεταφορές.

Σημαντικό στοιχείο στο πλαίσιο αυτό συνιστά η εξασφάλιση, μετά από προσπάθειες αρκετών ετών, των απαραίτητων εκτάσεων σε καίριες περιοχές ανά την Επικράτεια για την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων εκτός από Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Συγκεκριμένα σε Λάρισα, Αλεξανδρούπολη κλπ. όπου διασφαλίστηκαν εκτάσεις άνω των 300-350 στρεμμάτων κατά τις ελάχιστες απαιτήσεις του Ν.4302/2014.

- **Απαλοιφή των σημείων συμφόρησης**

Η πολιτική αυτή συνεπάγεται τη μείωση των καθυστερήσεων με την αύξηση της χωρητικότητας στα μέσα μεταφοράς.

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

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

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

- Λήψη μέτρων με στόχο τη μείωση της συνολικά χρησιμοποιούμενης ενέργειας στις μεταφορές και την προώθηση πηγών ενέργειας που συνδέονται με μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές άνθρακα.
- Εφαρμογή του εθνικού πλαισίου πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών (ΚΥΑ οικ.77226/1/2017 - ΦΕΚ 3824/Β/31-10-2017).
- Ολοκλήρωση ηλεκτροκίνησης στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και εισαγωγή της στο μέγιστο εφικτό βαθμό και στο αναλυτικό δίκτυο.
- Περιβαλλοντική βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας.
- Λήψη μέτρων και πραγματοποίηση επενδύσεων στα αεροδρόμια της χώρας για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία τους, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία από τον θόρυβο.
- Προώθηση επενδύσεων αστικών μαζικών μεταφορών (κυρίως με επεκτάσεις στα δίκτυα μέσω σταθερής τροχιάς όπως π.χ. η Γραμμή 4 στο μετρό της Αθήνας αλλά και ανανέωση στόλου λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη με φιλικότερα προς το περιβάλλον καύσιμα καθώς και σύγχρονα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία) και αναδιοργάνωση του συστήματος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) μέσω διασυνδέσεων, τηλεματικής, κομίστρου κλπ με στόχο τη μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων.
- Διαμόρφωση πρόσφορων συνδέσεων με ΜΜΜ μεταξύ των αστικών πληθυσμιακών συγκεντρώσεων και των χώρων συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων, σε συνάρτηση και με τις ευρύτερες εξελίξεις σε επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές (λιμένες, εμπορευματικά κέντρα κλπ).
- Δράσεις και έργα υποστήριξης μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο στα (μεγάλα ιδίως) αστικά συγκροτήματα.
- Ενσωμάτωση κριτηρίων βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στη χωροθέτηση εγκαταστάσεων (π.χ. στη χωροθέτηση σχολικών εγκαταστάσεων). Η λογική αυτή επεκτείνεται στον ευρύτερο σχεδιασμό του αστικού ιστού και της οργάνωσης μεταφορών εντός αυτού, σύμφωνα με τη μεθοδολογία ELTIS ως αυτή ενσωματώνεται στο πλαίσιο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Με την ολοκλήρωση των σχετικών προδιαγραφών για πόλεις διαφόρων μεγεθών, τα ΣΒΑΚ αναμένεται να αποτελέσουν τυπική απαίτηση για την περαιτέρω ανάπτυξη κάθε πόλης, ως διευρυμένη κυκλοφοριακή μελέτη με συνεκτίμηση όλων

των κρίσιμων αναπτυξιακών παραμέτρων τοπικά σε κάθε περιοχή ανά την Επικράτεια.

- **Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ΕΣΜ, Intelligent Transport Systems / ITS) και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα.**

Η ανάπτυξη της χρήσης τεχνολογικών καινοτομιών και τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών στον τομέα των μεταφορών συμβάλλουν στην αποδοτικότερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη κυκλοφορία των ατόμων και των εμπορευμάτων. Οι επί μέρους σχετικές πολιτικές αναλύονται ως εξής:

- Ανάπτυξη συστημάτων για την παροχή πληροφοριών σε απευθείας σύνδεση και σε πραγματικό χρόνο σε όλους τους εμπλεκόμενους στη μεταφορική διαδικασία.
- Συντονισμός υπηρεσιών μεταξύ όλων των επιβατικών μέσων μεταφορών, π.χ. συντονισμός υπηρεσιών μέσω ενοποιημένων συστημάτων εισιτηρίων και συντονισμός υπηρεσιών μεταξύ μέσων και παρόχων συγκοινωνιακού έργου.

Στο πλαίσιο αυτό, τον Οκτώβριο 2012, εκδόθηκε «Σχέδιο Δράσης για τις Ευφυείς Μεταφορές στην Ελλάδα» από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών, κατ'εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, προβλέπει την σύνταξη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την διευκόλυνση της ανάπτυξης των εφαρμογών ΕΣΜ. Στο κείμενο αυτό παρουσιάζονται οι μέχρι τότε υλοποιημένες δράσεις ΕΣΜ στη χώρα οργανωμένες σε 4 τομείς προτεραιότητας:

- I. Βέλτιστη χρήση δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις
- II. Αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών
- III. Εφαρμογές ITS σχετικά με την οδική ασφάλεια και την προστασία
- IV. Σύνδεση του οχήματος με την υποδομή μεταφορών.

Στο ίδιο κείμενο ορίσθηκε η εθνική στρατηγική ΕΣΜ για τα επόμενα χρόνια, με τους βασικούς στρατηγικούς στόχους μετουσιωμένους σε έξι εθνικούς τομείς προτεραιότητας:

1. Οδική Ασφάλεια – Μείωση Τροχαίων Ατυχημάτων
2. Ανάπτυξη εφαρμογών ITS για τη σύνδεση με αγροτικές, απομακρυσμένες και νησιώτικες περιοχές (Rural ITS)
3. Πληροφόρηση & Σχεδιασμός Πολυτροπικών Επιβατικών Μετακινήσεων
4. Ενημέρωση επιβατών στα κέντρα αστικής κινητικότητας
5. Ενοποιημένα συστήματα πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών σε αστικό και υπεραστικό / διεθνές επίπεδο
6. Ενίσχυση της έρευνας και της επιχειρηματικότητας

Το κείμενο του 2015 υλοποιεί την προβλεπόμενη στο Σχέδιο Δράσης του 2012 Εθνική Στρατηγική, παρέχοντας κατευθύνσεις για την εφαρμογή των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στην Ελλάδα.

- Στο ίδιο κείμενο **Διασφάλιση της χωρικής συνοχής, μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας για πρόσβαση και μετακίνηση του συνόλου των πολιτών.**

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

- Άρση της απομόνωσης και ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε ορεινές, παραμεθόριες, απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές με τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών (λιμένων, αεροδρομίων, οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και υδατοδρόμων). Στο πλαίσιο αυτό αναμένεται να εξειδικευθούν και εφαρμοσθούν καινοτόμα στοιχεία, όπως το «μεταφορικό ισοδύναμο» στην ακτοπλοΐα για την κάλυψη των αναγκών των νησιών (εκτός Κρήτης) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, περιλαμβανομένης της χειμερινής περιόδου.
- Δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα μεταφορών των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ) και με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ).
- **Εξασφάλιση ασφαλούς και ποιοτικής λειτουργίας των δικτύων και υποδομών μεταφορών και συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού. Βελτίωση διοικητικών διαδικασιών του τομέα μεταφορών:**
  - Βελτίωση της λειτουργίας και της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών και ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην οδική ασφάλεια, λόγω του μεγάλου αριθμού και της σοβαρότητας των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και στην προσαρμογή στις υπάρχουσες κοινοτικές και κανονιστικές απαιτήσεις για τη λειτουργία και διαχείριση των αερομεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών κλπ.
  - Βελτίωση διοικητικών και οργανωτικών διαδικασιών, τόσο σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης όσο και σε επίπεδο λοιπών εμπλεκόμενων φορέων.
  - Προώθηση της χρήσης ιδιωτικών κεφαλαίων και γενικότερα δυναμικότερη και εκτενέστερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη και τη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος. Μείωση γραφειοκρατικών εμποδίων.

Αναγνωρίζεται ότι βασική παράμετρο υλοποίησης του ΣΠΕΜ αποτελεί η δυνατότητα χρηματοδότησης έργων και δράσεων που αυτό περιλαμβάνει μέσω των διαδικασιών που προβλέπονται στα πλαίσια της Ε' Προγραμματικής Περιόδου 2014 – 2020.

## 5. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΦΟΡΕΙΣ/ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ

### 5.1 Διαβούλευση κατά την Κατάρτιση του ΣΠΕΜ

Προκειμένου να διαμορφωθεί η αρχική έκδοση του ΣΠΕΜ το 2013, πραγματοποιήθηκε εκτεταμένη διαβούλευση με σχετικές / εμπλεκόμενες υπηρεσίες και εκπροσώπους των Περιφερειών της Χώρας, όπως άλλωστε απαιτούσε η σημασία και ο στόχος του ΣΠΕΜ.

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

Οι προτάσεις αυτές συντάχθηκαν από τις Ομάδες Σχεδιασμού Προγράμματος (ΟΣΠ), στο πλαίσιο των οδηγιών της με αρ. 13650/ΕΥΣΣΑΑΠ 6432/29.03.2013 2<sup>ης</sup> Εγκυκλίου της ΕΥΣΑΑΠ για Σχεδιασμό και Κατάρτιση του Αναπτυξιακού Προγραμματισμού της περιόδου 2014-2020. Οι προτάσεις όφειλαν να προκύψουν κατόπιν ευρείας διαβούλευσης με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και να αναφέρονται στο πλαίσιο των Θεματικών Στόχων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) και των Επενδυτικών Προτεραιοτήτων ανά Θεματικό Στόχο και ανά ΕΔΕΤ.

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

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι σχετικές απόψεις κατά τη αρχική έκδοση του ΣΠΕΜ συνοπτικά ανά Περιφέρεια, ενώ στο Παράρτημα Β παρουσιάζονται αναλυτικότερα οι προτάσεις των Περιφερειών.

#### Ανατολική Μακεδονία – Θράκη

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

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

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

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

### Κεντρική Μακεδονία

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

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

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

Δεν εντοπίστηκαν στο σχετικό Ρυθμιστικό Σχέδιο συγκεκριμένες αναφορές στις συνδέσεις του δού προβλήτα (οδικά με την Εγνατία και σιδηροδρομικά με το λοιπό δίκτυο) και του Αεροδρομίου (Α/Δ) Μακεδονία (οδικά με την Εγνατία). Παρ' όλα αυτά και οι δύο μεταφορικές εγκαταστάσεις (εμπορικός λιμένας και Α/Δ) εντοπίζονται ως πόλοι κύριας μεταφορικής σημασίας. Αντίστοιχης σημασίας έργα μπορεί και πρέπει να αποτελέσουν και οι συνδέσεις τους με τα λοιπά δίκτυα της ενδοχώρας τους. Άλλωστε παρέχεται το περιθώριο εξειδίκευσης και συμπλήρωσης έργων τόσο στο οδικό όσο και στο σιδηροδρομικό δίκτυο μετά από κατάλληλες μελέτες. Συνεπώς εκτιμάται ότι στη προκείμενη περίπτωση δεν προκύπτει ασυμβατότητα.

### Δυτική Μακεδονία

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

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

### Ηπειρος

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

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

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

Θεωρείται χρήσιμη η επένδυση σε υποδομή υδατοδρομίου στη λίμνη των Ιωαννίνων. Γενικά, προτείνεται η θέσπιση και λειτουργία συστήματος μεταφορών με υδροπλάνα στην ευρύτερη περιοχή Ηπείρου για τη σύνδεση με τα Ιόνια Νησιά.

### Θεσσαλία

Η μεταφορική πολιτική της Περιφέρειας Θεσσαλίας συνοψίζεται στα εξής:

- Ολοκλήρωση των σημαντικών / κύριων μεταφορικών υποδομών Ε65, ΠΑΘΕ, σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Θεσσαλονίκη και σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλίας (Λάρισα-Βόλος, Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα).
- Ολοκλήρωση και βελτίωση διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων (ΠΑΘΕ-Βόλος, Λάρισα-Τρίκαλα, Λάρισα-Καρδίτσα).
- Κατασκευή νέων έργων βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων της Περιφέρειας.
- Συνδέσεις οικιστικών κέντρων και τουριστικών-πολιτιστικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και διευρωπαϊκούς άξονες.
- Συνδέσεις με απομακρυσμένες περιοχές και νησιά.
- Δράσεις «καθαρών» αστικών μεταφορών.

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

### Ιόνια Νησιά

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

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

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

Στόχος της Περιφέρειας είναι να δημιουργήσει ένα νοητό άξονα από το βορρά ως το νότο, αναβαθμίζοντας τις λιμενικές, αεροπορικές και οδικές υποδομές. Επιπλέον, η Περιφέρεια αποσκοπεί στην αναβάθμιση οδικών τμημάτων που συνδέουν επιβατικούς σταθμούς (λιμάνια, αεροδρόμια) μεταξύ τους, ώστε να ευνοηθούν τόσο

οι πολυτροπικές μετακινήσεις, όσο και η εύκολη πρόσβαση προς την ενδοχώρα των νησιών.

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

### Δυτική Ελλάδα

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

Το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας είναι εκτεταμένο και βελτιώνεται συνεχώς. Η Περιφέρεια τείνει να μετατραπεί σε σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών και περιοχή σύγκλισης των δύο εθνικών - διεθνών αξόνων ανάπτυξης, του ΠΑΘΕ και της Ιόνιας Οδού (Δυτικός Άξονας).

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

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

### Στερεά Ελλάδα

Στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας κατασκευάστηκε, κατά τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους μεγάλος αριθμός έργων, τα οποία αφορούν σε βελτίωση Εθνικών, Περιφερειακών και Τοπικών οδών, σε επεκτάσεις και βελτιώσεις λιμανιών καθώς και σε εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών γραμμών.

Τα βασικά προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας είναι τα εξής:

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



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

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

### Αττική

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

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

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

### Πελοπόννησος

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

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

### Βόρειο Αιγαίο

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

Η Περιφέρεια δίνει μεγάλη έμφαση στις οδικές και λιμενικές μεταφορές. Αναλυτικότερα, τα έργα της Περιφέρειας αποσκοπούν στην αναβάθμιση του οδικού δικτύου, στις παρακάμψεις μεγάλων οικισμών, στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων με επιβατικούς σταθμούς (λιμάνια, αεροδρόμια) που αποτελούν πύλες εισόδου –

εξόδου των νησιών, στην αναβάθμιση των υπαρχόντων λιμένων και στην κατασκευή νέων. Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και τις επενδυτικές προτεραιότητες, προτεραιότητα έχουν τα έργα που βελτιώνουν ή ολοκληρώνουν τα ΔΕΔ-Μ (π.χ. λιμάνι Σάμου) και οι οδικές συνδέσεις που αποσκοπούν στη σύνδεση των επιβατικών σταθμών.

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

### Νότιο Αιγαίο

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

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

Οι κύριες προτεινόμενες σχετικές δράσεις έχουν ως εξής:

Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών της Περιφέρειας που είτε περιλαμβάνονται στο ΔΕΔ-Μ είτε συμβάλλουν στην ολοκλήρωση, βελτίωση ή/και αναβάθμιση διαπεριφερειακών συνδέσεων:

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

Αναβάθμιση και βελτίωση των σημαντικότερων τοπικών οδικών δικτύων:

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

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

### Κρήτη

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας της Κρήτης είναι:

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

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

## 5.2 Διαβούλευση κατά την Αναθεώρηση του ΣΠΕΜ

Στόχος της 1<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του ΣΠΕΜ, σύμφωνα με την εγκριτική του απόφαση είναι η εξέταση της πορείας εφαρμογής του (μετά την παρέλευση τριετίας από την έναρξη της εφαρμογής του), καθώς και η διαμόρφωση κατάλληλων προσαρμογών των δράσεων, στο πλαίσιο των εγκεκριμένων προτεραιοτήτων πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι στην ίδια εγκριτική απόφαση του ΣΠΕΜ προβλέπεται επίσης η αναθεώρηση του στο μέσον της περιόδου αναφοράς του ΣΠΕΜ 2014 – 2025 (έτος 2020), οπότε και πρέπει να εξεταστεί η συνέπεια της στρατηγικής και η αποτελεσματικότητα της υλοποίησης σε σχέση με τις διαμορφούμενες συνθήκες και εξελίξεις, προσδιορίστηκε ότι η παρούσα 1<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΣΠΕΜ έχει περισσότερο χαρακτήρα επικαιροποίησης και θα πρέπει να γίνει, όπως προαναφέρεται στο Κεφ. 1, με τρόπο ώστε να καλύπτονται κατ' ελάχιστον τα ακόλουθα:

- Αποτύπωση της πορείας εφαρμογής των έργων του ΣΠΕΜ με επίκαιρα χρονοδιαγράμματα, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν αναθεωρήσεις
- Επικαιροποίηση των προτεραιοτήτων πολιτικής του ΣΠΕΜ, όπου κρίθηκε απαραίτητο, ώστε να εκφραστεί η τρέχουσα πολιτική του ΥΠΥΜΕ
- Ένταξη έργων εθνικής ή/και περιφερειακής εμβέλειας, τα οποία έχουν ήδη κριθεί απαραίτητα από τους συναρμόδιους φορείς σε στρατηγικό επίπεδο ή/και ένταξη νέων έργων, που ζητήθηκαν και καλύπτουν τα σχετικά κριτήρια.

Ο χαρακτήρας της 1<sup>ης</sup> αναθεώρησης του ΣΠΕΜ (εξέταση της πορείας εφαρμογής και κατάλληλες προσαρμογές των δράσεων), όπως αποτυπώνεται στην παρούσα έκδοση, καθόρισε και την ανάγκη η διαβούλευση με τους Φορείς και τις Περιφέρειες της χώρας να είναι περιορισμένη, σε σχέση με το εύρος που απαιτήθηκε κατά την αρχική έκδοση του ΣΠΕΜ.

Για το σκοπό αυτό, η Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΕΔΥΜΕΤ/ΥΠΥΜΕ), ως Αρχή Σχεδιασμού για το ΣΠΕΜ, απευθύνθηκε τον Αύγουστο 2018 στους φορείς υλοποίησης έργων μεταφορών συγκεκριμένα στα αρμόδια Υπουργεία (Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), στην ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014 -2020 και στις ΕΥΔ των 13 Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ 2014 – 2020) και ζήτησε αφ' ενός την επικαιροποίηση των στοιχείων προόδου των έργων αρμοδιότητας τους που περιλαμβάνονται στην αρχική έκδοση του ΣΠΕΜ, αφ' ετέρου τις προτάσεις τους για τυχόν νέα έργα εφόσον αυτά αποτελούσαν προτεραιότητες πολιτικής του φορέα τους και ανταποκρίνονται στα κριτήρια/ απαιτήσεις ένταξης στο ΣΠΕΜ.

Πέραν των παραπάνω στοιχείων, για την αναθεώρηση του ΣΠΕΜ αξιοποιήθηκαν επίσης στοιχεία που περιήλθαν στην ΕΔΥΜΕΤ/ΥΠΥΜΕ το Φθινόπωρο 2018 στο πλαίσιο του διαλόγου που είχε ήδη αρχίσει στη χώρα για την επόμενη ΣΤ' Προγραμματική Περίοδο 2021-2027:

- α) Η πρόταση της ΕΕ για τους 'αναγκαίους όρους' (enable conditions) που πρέπει να πληρούνται στον τομέα των μεταφορών κατά την έγκριση των Επιχειρησιακών της Προγραμμάτων 2021-2027, η οποία τέθηκε σε συζήτηση και επεξεργασία.
- β) Ο σχεδιασμός για την ωρίμανση των έργων υποδομών της επόμενης προγραμματικής περιόδου 2021-2027, που ζητήθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας με τη με αρ. 108603/15.10.2018 (ΑΔΑ: ΨΣΦ1465Χ18-ΜΒΦ) Πρόσκληση για την άμεση χρηματοδότηση των μελετών τους από εθνικούς πόρους.
- γ) Σχέδιο του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (ΕΣΣΜ), που είχε ανατεθεί από την Πολιτεία το Μάιο 2017 και αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Μάρτιο 2019, που θα αποτελέσει τον βασικό αναγκαίο όρο' (enabling condition) στον τομέα των μεταφορών για την ΠΠ 2021-2027.

Τα στοιχεία προόδου των έργων του καταλόγου του ΣΠΕΜ, τα νέα έργα που προτάθηκαν από τους φορείς υλοποίησης έργων μεταφορών, συγκεντρώθηκαν το Σεπτέμβριο 2018, συνεκτιμήθηκαν σε σχέση με τα στοιχεία που προαναφέρονται και αξιολογήθηκαν κάνοντας χρήση της πολυκριτηριακής ανάλυσης του Κεφ. 7 της παρούσας έκδοσης.

Ο νέος επικαιροποιημένος κατάλογος έργων του εγκεκριμένου σεναρίου του ΣΠΕΜ, που περιλαμβάνεται στο Κεφ. 7.4 της παρούσας έκδοσης, ενσωματώνει όλα τα νέα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν.

## 6. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΠΕΜ

### 6.1 Διαδικασία Διαμόρφωσης αρχικού ΣΠΕΜ

#### Διαμόρφωση Σεναρίων

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

Είναι επίσης σύνηθες τα σενάρια αυτά να συγκρίνονται με το λεγόμενο «Σενάριο Βάσης» ή σενάριο «Ελαχίστων Παρεμβάσεων» το οποίο χρησιμοποιείται ως βάση σύγκρισης. Το περιεχόμενο του σεναρίου «Ελαχίστων Παρεμβάσεων» είναι η ολοκλήρωση των τρεχουσών ενεργειών και κατασκευών και η εκτέλεση της απαιτούμενης συντήρησης σε βάθος χρόνου.

Στο πλαίσιο εκπόνησης της αρχικής έκδοσης του ΣΠΕΜ ως σενάριο «Ελαχίστων Παρεμβάσεων» είχε ορισθεί (επιγραμματικά) «η ολοκλήρωση όλων των έργων – γεφυρών και των σχετικών δεσμεύσεων της χώρας και η προώθηση των απολύτως απαραίτητων οριζόντιων δράσεων».

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

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

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

Είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι το συνολικό μέγεθος επενδύσεων στα μεταφορικά δίκτυα και συστήματα που είχαν προταθεί από τους διάφορους φορείς υλοποίησης ανήλθε περίπου στα 35 δις €. Η ολοκλήρωση και μόνο των έργων γεφυρών (Σενάριο Βάσης) ανερχόταν στα 6 δις €. Συνεπώς το εύρος επένδυσης των σεναρίων του αρχικού ΣΠΕΜ ορίστηκε μεταξύ 6-35 δις €.

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

- **Σενάριο Βάσης**

Σε αυτήν την περίπτωση συμπεριλήφθηκαν προς ολοκλήρωση τα συνεχιζόμενα έργα από τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους. Το σενάριο αυτό στόχευε στην εξασφάλιση της βασικής «συνεκτικότητας» του δικτύου μεταφορών και συγχρόνως στην ικανοποίηση των ανειλημμένων δεσμεύσεων της χώρας απέναντι στην ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική μεταφορών.

Αποτέλεσε τη βάση σύγκρισης με τα επόμενα σενάρια. Το κόστος του ήταν περίπου **6 δις €**.

- **Σενάριο 1**

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

Στο πλαίσιο αυτό δόθηκε έμφαση και προτεραιότητα στις σιδηροδρομικές επενδύσεις, περιλαμβάνοντας την υλοποίηση του βασικού και αναλυτικού δικτύου πλην ορισμένων σιδηροδρομικών συνδέσεων, οι οποίες δεν θεωρούνταν βιώσιμες και υλοποιήσιμες εντός του χρονικού ορίζοντα του αρχικού ΣΠΕΜ.

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

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

Συμπεριλήφθηκαν και οριζόντιες δράσεις κυρίως στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

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

- **Σενάριο 2**

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

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

Τέλος, το σενάριο αυτό περιελάμβανε πληρέστερη ανάπτυξη οριζόντιων δράσεων.

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

Τα κοστολογικά στοιχεία των εναλλακτικών σεναρίων της αρχικής έκδοσης του ΣΠΕΜ παρουσιάζονται σε μεγαλύτερη ανάλυση (κατά μεταφορικό τομέα) στον επόμενο Πίνακα 23.

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

**Πίνακας 23: Κόστος κατά Μεταφορικό Τομέα Σεναρίων ΣΠΕΜ (€)**

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

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

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

Το σενάριο που επιλέχθηκε τελικά στα πλαίσια του αρχικού ΣΠΕΜ ήταν το Σενάριο 1 δεδομένου και του παράγοντα της περιορισμένης δυνατότητας χρηματοδότησης στα πλαίσια της Ε' ΠΠ.

## 6.2. Διαδικασία Αναθεώρησης του ΣΠΕΜ

Κατά την 1<sup>η</sup> Αναθεώρηση του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 (ΣΠΕΜ 2014-2025) εξετάστηκε η πορεία εφαρμογής (μετά την παρέλευση τριετίας) των δράσεων που είχαν περιληφθεί στο εγκεκριμένο Σενάριο 1 του αρχικού ΣΠΕΜ (βλ. Κεφ. 6.1), καθώς και η διαμόρφωση κατάλληλων προσαρμογών των δράσεων, στο πλαίσιο των εγκεκριμένων προτεραιοτήτων πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Όπως προαναφέρεται στο κεφ. 5.2, για τις ανάγκες αναθεώρησης του ΣΠΕΜ συγκεντρώθηκαν από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς τα στοιχεία προόδου των έργων του ΣΠΕΜ, καθώς και τα νέα έργα που είχαν στον προγραμματισμό τους, τα οποία αξιολογήθηκαν και βαθμολογήθηκαν, σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα κριτήρια αξιολόγησης που ακολουθήθηκε και κατά τη διαμόρφωση του αρχικού ΣΠΕΜ.

Η παραπάνω διαδικασία οδήγησε στην αναδιαμόρφωση των προτεραιοτήτων (τομέων δράσεων) των μεταφορικών τομέων του αρχικού ΣΠΕΜ, καθώς και στην επικαιροποίηση του καταλόγου των έργων του Σεναρίου 1 του ΣΠΕΜ, στον οποίο έχουν συμπεριληφθεί και τα έξι (6) «Ημιτελή» έργα της προηγούμενης περιόδου συνολικού προϋπολογισμού 891.939.461 €.

Στην παρούσα αναθεώρηση, τα έργα που προτάθηκαν από τους φορείς και συμπεριλήφθηκαν στην 1<sup>η</sup> αναθεώρηση του ΣΠΕΜ αποσκοπούν στα ακόλουθα:

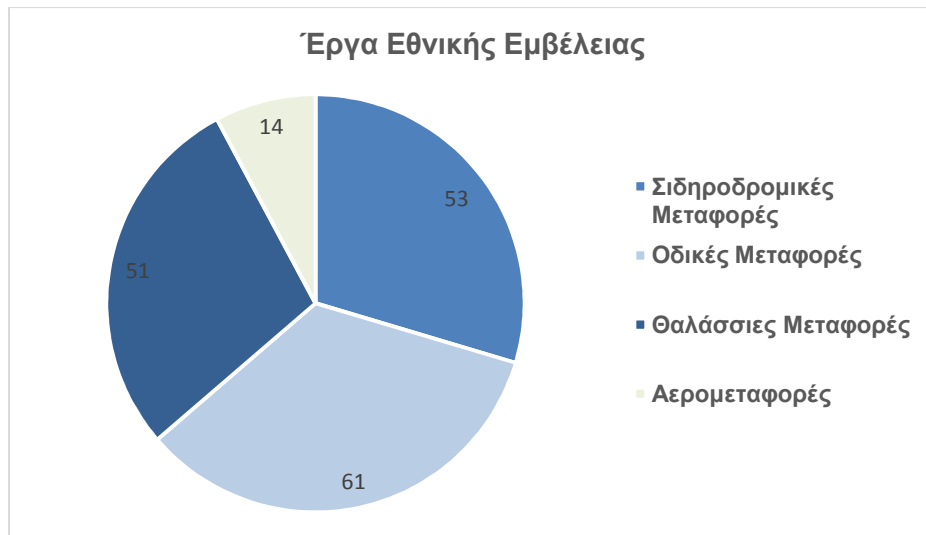
- Επίτευξη ενός περισσότερο συνεκτικού μεταφορικού δικτύου.
- Προώθηση του σιδηροδρόμου.
- Εφαρμογή οριζόντιων δράσεων (οδικής ασφάλειας κ.α.).
- Υλοποίηση μεγαλύτερου αριθμού επενδύσεων σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς εντός των αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης.
- Βελτίωση δευτερευουσών οδικών συνδέσεων ώστε να επιτευχθεί καλύτερη ενδοπεριφερειακή προσπελασιμότητα.
- στα λιμενικά και αεροπορικά δίκτυα ώστε να υλοποιηθεί μεγαλύτερο μέρος των «αναλυτικών» δικτύων ΔΕΔ-Μ

Τα κοστολογικά στοιχεία κατά μεταφορικό τομέα παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα 24 και στα Γραφήματα 2, 3, 4 και 5.

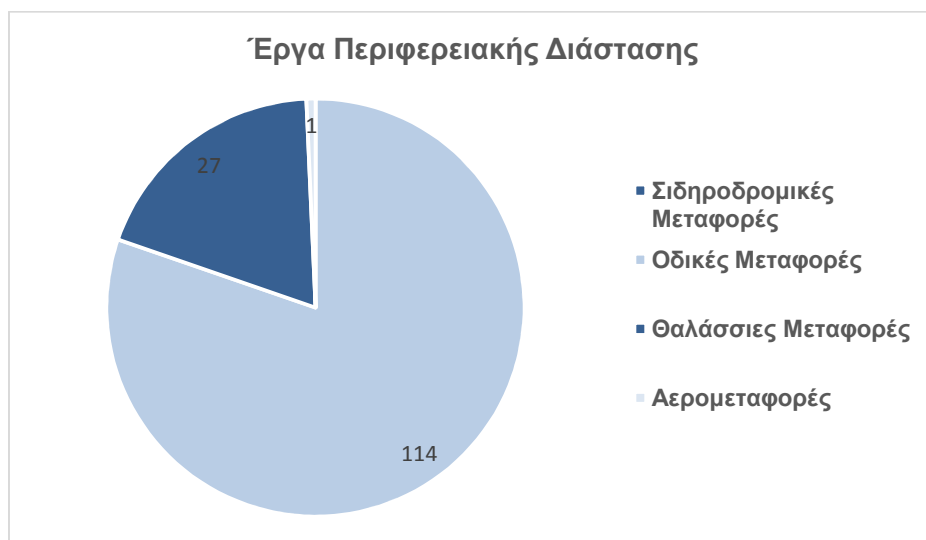
Μεταφορικός Τομέας ΣΠΕΜ	Πλήθος Έργων	Προϋπολογισμός (€)	Ποσοστό
<b>Ολοκληρωμένα Έργα</b>			
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	5	31.917.972	7.8%
Οδικές Μεταφορές	34	330.125.188	80.7%
Θαλάσσιες Μεταφορές	5	47.214.660	11.5%
Αερομεταφορές	-	-	
<b>Σύνολο</b>	<b>44</b>	<b>409.257.820</b>	<b>100%</b>
<b>Εθνικής Εμβέλειας Έργα</b>			
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	53	6.789.780.800	48.1%
Οδικές Μεταφορές	61	5.683.598.591	40.3%
Θαλάσσιες Μεταφορές	51	1.286.178.594	9.1%
Αερομεταφορές	14	345.862.835	2.5%
<b>Σύνολο</b>	<b>179</b>	<b>14.105.420.820</b>	<b>100%</b>
<b>Έργα Αστικών Συγκοινωνιών</b>			
Αστικές Συγκοινωνίες	<b>28</b>	<b>4.742.506.630</b>	100%
<b>Έργα Περιφερειακής Διάστασης</b>			
Οδικές Μεταφορές	114	2.344.499.246	92%
Θαλάσσιες Μεταφορές	27	211.975.187	8%
Αερομεταφορές	1	580.000	0%
<b>Σύνολο</b>	<b>142</b>	<b>2.557.054.432</b>	<b>100%</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>393</b>	<b>21.814.239.702</b>	

Πίνακας 24: Κόστος κατά Μεταφορικό Τομέα ΣΠΕΜ (€)

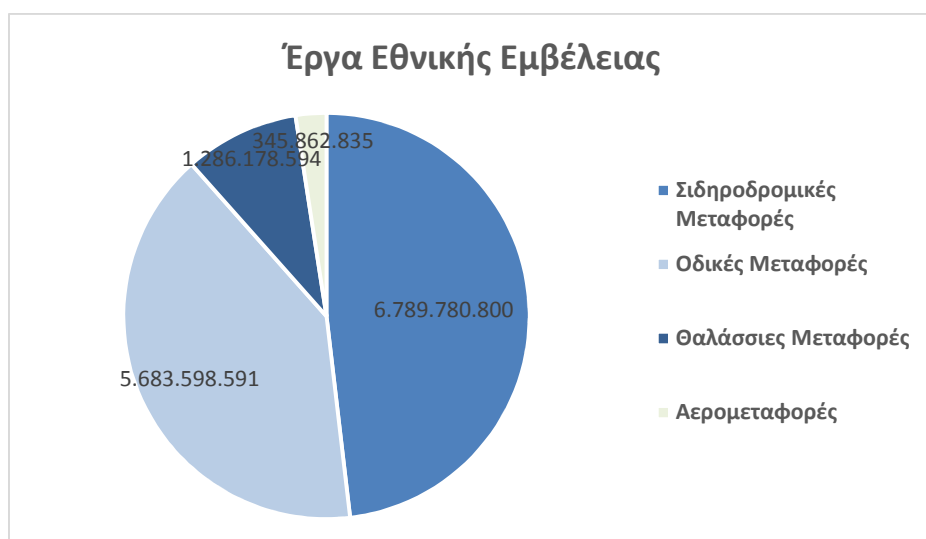




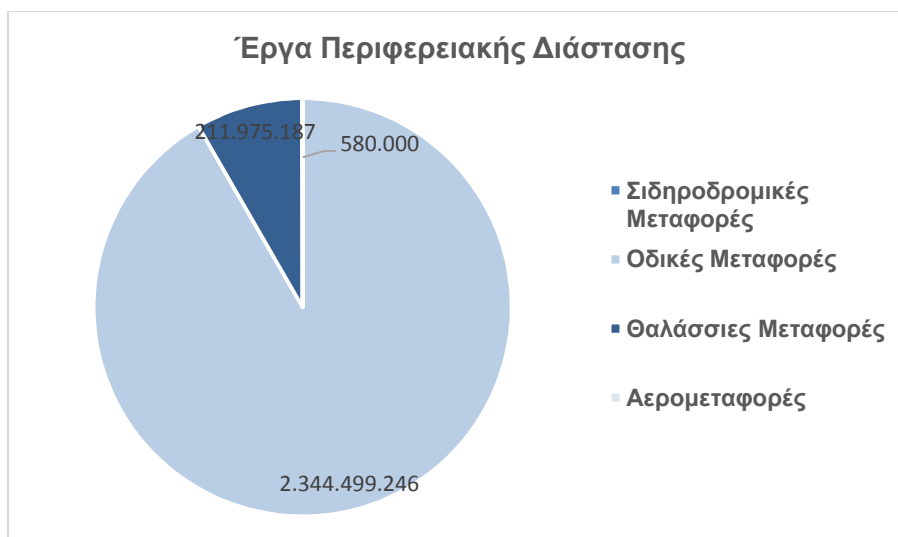
Γράφημα 2 Πλήθος έργων Εθνικής Εμβέλειας κατά Μεταφορικό Τομέα



Γράφημα 3 Πλήθος έργων Περιφερειακής Διάστασης κατά Μεταφορικό Τομέα



Γράφημα 4 Κόστος έργων Εθνικής Εμβέλειας κατά Μεταφορικό Τομέα



Γράφημα 5 Κόστος έργων Εθνικής Εμβέλειας κατά Μεταφορικό Τομέα

### 6.3. Σιδηροδρομικές Μεταφορές

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

Η κύρια επιδίωξη στον σιδηροδρομικό τομέα παραμένει ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση του άξονα ΠΑΘΕ/Π που αποτελεί τμήμα του διαδρόμου Orient-East Med corridor και συνδέει τους λιμένες του Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Μπουργκάς με τη κεντρική Ευρώπη αλλά και τον Σιδηροδρομικό Εμπορευματικό Διάδρομο (Rail Freight Corridor 7).

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

- 1. Ολοκλήρωση του κορμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας (άξονας ΠΑΘΕ/Π) σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση και τηλεπικοινωνίες και κατά το δυνατόν επέκταση λοιπών υποδομών με στόχο την ανάπτυξη «δικτύου».**

Όσον αφορά στον τομέα δράσεων 1, όπου έχει επικεντρωθεί και ο κύριος όγκος των επενδύσεων του παρελθόντος, τα υπό εξέλιξη έργα αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου, τόσο τα έργα υποδομής/επιδομής στον άξονα Αθήνα (ΣΚΑ)- Πάτρα όσο και τα έργα ηλεκροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη (πλην Τιθορέα-Δομοκός) καθώς και στα τμήματα Θεσσαλονίκη Πολύκαστρο και Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας.

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

- 2. Ολοκλήρωση / ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου και εξυπηρέτησης μητροπολιτικών περιοχών στην Αττική και Θεσσαλονίκη.**

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

**3. Επενδύσεις με στόχο την εξασφάλιση διαλειτουργικότητας με προτεραιότητα στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο.**

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

**4. Επενδύσεις με στόχο την ενίσχυση της διατροπικότητας με έμφαση στην εμπορευματική μεταφορά και με ορθολογική επέκταση δικτύου σε περιοχές πλησίον των κυρίων αξόνων που σήμερα δεν εξυπηρετούνται (έμφαση στις βιομηχανικές συνδέσεις) και σύνδεση με λιμάνια και αεροδρόμια.**

Στον τομέα 4 περιλαμβάνονται συνδέσεις / βελτίωση συνδέσεων με λιμάνια και αεροδρόμια προκειμένου να ενισχυθεί η συνεισφορά του σιδηροδρόμου στην διατροπικότητα του δικτύου και να ενισχυθεί ο ρόλος του στις εμπορευματικές μεταφορές. Προγραμματίζεται η σιδηροδρομική σύνδεση κύριων λιμένων όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, ο Βόλος και το Λαύριο.

Βασικά έργα του τομέα αποτελούν η αναβάθμιση, ανακαίνιση και ηλεκτροκίνηση της γραμμής Στρυμόνας – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο και η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης στις γραμμές Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα και Λάρισα – Βόλος με παραλλαγή γραμμής από ΣΣ Λατομείου έως ΣΣ Βόλου.

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

**5. Επενδύσεις και οργανωτικές δράσεις με στόχο την ενίσχυση σιδηροδρομικής ασφάλειας μέσω της αυξημένης συμμετοχής ιδιωτικών επενδύσεων στον χώρο των σιδηροδρόμων.**

Ο τομέας 5 που προβλέπει την διαμόρφωση συνθηκών ενισχυμένης ασφάλειας και ορθολογικής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας του σιδηροδρόμου, βαθμιαία υλοποιείται αφενός με την ωρίμανση και πλήρη λειτουργία της νέας οργάνωσης του σιδηροδρόμου μέσω της σχετικής Ρυθμιστικής Αρχής και αφετέρου μέσω του νέου πλαισίου λειτουργίας με ιδιωτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

**6. Επένδυση στον εκσυγχρονισμό του Τροχαίου Υλικού με ταυτόχρονο περιορισμό της πολυτυπίας του.**

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

#### 7. Οργανωτικές δράσεις με στόχο την διαμόρφωση ικανοποιητικού μηχανισμού συντήρησης υποδομών και τροχαίου υλικού.

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

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

- Εκπόνηση και εφαρμογή προγράμματος συντήρησης, για όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, ώστε να καθίσταται εφικτή η απρόσκοπτη λειτουργία του τόσο για τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές.
- Ευρύτερη χρήση αναθέσεων εργασιών σε τρίτους
- Χρήση μεθόδων Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

#### 6.4. Οδικές Μεταφορές

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

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

##### 1. Ολοκλήρωση των βασικών οδικών αξόνων της χώρας που εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και κατά προτεραιότητα στο «Βασικό Οδικό Δίκτυο» – (ΒΟΔ).

Ο τομέας δράσεων 1 στοχεύει στην ολοκλήρωση του ΒΟΔ των οδικών αξόνων ΔΕΔ-Μ της χώρας. Η υλοποίηση της δράσης αυτής συνεπάγεται και

την ολοκλήρωση της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα. Στα πλαίσια του δυτικού οδικού άξονα πρέπει να ολοκληρωθεί και η νέα οδική σύνδεση του λιμένα Αστακού.

## 2. Αναβάθμιση των διασυνοριακών συνδέσεων κυρίως μέσω της ολοκλήρωσης των καθέτων αξόνων της Εγνατίας Οδού.

Στον τομέα δράσεων 2 περιλαμβάνονται οι οδικές συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες, οι οποίες δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα.

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

## 3. Αναβάθμιση συγκεκριμένων τμημάτων του «Αναλυτικού Οδικού Δικτύου» (ΑΟΔ) που συμβάλλουν ιδιαίτερα στην τουριστική και αγροτική ανάπτυξη.

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

### Μακεδονία – Θράκη

- Ο οδικός άξονας Θεσσαλονίκη – Νέα Μουδανιά – Ποτίδαια.
- Σύνδεση της Μάκρης με τη Μαρώνεια μέσω του παραλιακού μετώπου.

### Στερεά Ελλάδα – Θεσσαλία - Ήπειρος

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

### Πελοπόννησος και Δυτική Ελλάδα

- Ο οδικός άξονας Πάτρα – Πύργος – Καλό Νερό - Τσακώνα ο οποίος μαζί με την Ιόνια Οδό ολοκληρώνει τον Δυτικό Οδικό Άξονα.

### Κρήτη

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

**4. Αναβάθμιση – Υλοποίηση Παρακάμψεων πόλεων / Περιφερειακών οδών με στόχο την αποσυμφόρηση των αστικών ιστών και την ορθή λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων. Βελτίωση συνδέσεων δυσπρόσιτων / απομονωμένων περιοχών – ειδικά στα νησιά.**

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

- Παράκαμψη Γιαννιτσών- Χαλκηδόνας
- Παράκαμψη Βόλου και ολοκλήρωση παρακάμψεων Λάρισας, Καρδίτσας και Τρικάλων
- Σύνδεση Εγνατίας Οδού με το λιμάνι Αλεξανδρούπολης. (περιφερειακή Αλεξανδρούπολης)
- Παράκαμψη Χαλκίδας
- Παράκαμψη δρόμου Πυθαγορείου Χώρας Σάμου
- Παράκαμψη Λάρισας
- Κατασκευή/ Αναβάθμιση οδικού άξονα Καλλονής – Σιγρίου Λέσβου

**5. Δράσεις βελτίωσης των συνθηκών Οδικής Ασφάλειας.**

Στα πλαίσια του τομέα δράσεων 6 προβλέπονται έργα και ενέργειες βελτιώσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας μέσω της Εγνατίας Οδού ΑΕ και μέσω σχετικών δράσεων των Περιφερειών (εκτενέστερη αναφορά βλ. κατωτέρω στην παράγραφο 6.9.1), για παράδειγμα εξοπλισμός υπηρεσιών τροχαίας, βελτίωση της σήμανσης και της σηματοδότησης, τοπικές βελτιώσεις ορατότητας, δράσεις ενεργητικής οδικής ασφάλειας, κλπ.

**6. Ανάπτυξη εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS).**

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

- Διαλειτουργικότητα συστημάτων είσπραξης διοδίων (μέσω της οποίας θα καταστεί δυνατή π.χ. η εφαρμογή του ηλεκτρονικού αναλογικού συστήματος διοδίων). Μέχρι το τέλος του 2019 προβλέπεται να έχει αντικατασταθεί η πλειοψηφία των σταθμών διοδίων προκειμένου να υλοποιηθεί ο σχεδιασμός της κυβέρνησης για αναλογική χρέωση δορυφορικής τεχνολογίας και οπτικής αναγνώρισης πινακίδων, σε όλο το εθνικό δίκτυο.
- Βέλτιστη χρήση δεδομένων σχετικών με το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις.
- Αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών.
- Εφαρμογές ITS σχετικά με την οδική ασφάλεια.
- Σύνδεση του οχήματος με την υποδομή των μεταφορών με τη χρήση ADAS (Προχωρημένα Συστήματα Υποστήριξης Οδηγού) και IVIS (Συστήματα Πληροφόρησης Εντός Οχήματος).

## 6.5. Θαλάσσιες Μεταφορές

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

**1. Ολοκλήρωση έργων υποδομής που απαιτούνται σε βασικά λιμάνια της χώρας, που αποτελούν πύλες της χώρας και περιλαμβάνονται στο Βασικό Θαλάσσιο Δίκτυο (ΒΘΔ) των Διευρωπαϊκών Δικτύων.**

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

**2. Προώθηση μελέτης ανάπτυξης κομβικών λιμανιών στο Αιγαίο για υποστήριξη δικτύου κομβικών λιμανιών με ακτινική εξυπηρέτηση (hub and spoke port system).**

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

**3. Αναβάθμιση λιμανιών ή / και κατασκευή νέων σε περιοχές που συγκεντρώνουν μεγάλο όγκο επιβατών ή φορτίων (ανάπτυξη πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών).**

Ο τομέας δράσεων 3 περιλαμβάνει τα λιμάνια που ανήκουν στο Αναλυτικό Θαλάσσιο Δίκτυο (ΑΘΔ) ή/και έχουν ιδιαίτερη σημασία είτε για στρατηγικούς λόγους ανάπτυξης / λειτουργίας του δικτύου είτε λόγω της έντονης κινητικότητας που παρατηρείται σε αυτά (λιμάνια της Μυκόνου, της Καβάλας, των Μεστών Χίου και της Μυτιλήνης) είτε λόγω του στρατηγικού τους ρόλου σ' ένα πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών με την απόληξη σε αυτά οδικών και σιδηροδρομικών ΔΕΔ-Μ (π.χ. λιμένας Αλεξανδρούπολης, Βόλου).

**4. Μελέτη και υλοποίηση κατάλληλων υποδομών για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.**

Στον τομέα δράσεων 4 αναφέρεται η ανάγκη για τη μελέτη και κατασκευή υποδομών που θα μπορούν να φιλοξενούν κρουαζιερόπλοια, με στόχο την ενίσχυση του τουρισμού και κατ' επέκταση την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας (π.χ. στον λιμένα Πειραιά). Η επιλογή των θέσεων των παρεμβάσεων βασίζεται σε αποδεδειγμένη ζήτηση και συνδέεται με πρόσθετη ανάπτυξη του τουρισμού σε υψηλής προστιθέμενης αξίας τουριστικές περιοχές (π.χ. λιμένας Πειραιά, Λαυρίου, Χανίων, Κατακόλου, κλπ.). Επιπλέον, οι εν λόγω παρεμβάσεις αναμένεται να συμβάλλουν στην ενίσχυση και άλλων συναφών τουριστικών υπηρεσιών και να έχουν επιπρόσθετες επιπτώσεις για την τοπική οικονομία.

**5. Μέτρα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, πρόληψης/ αντιμετώπισης ατυχημάτων και αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης**

Ο τομέας δράσεων 5 περιλαμβάνει τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν στα Ελληνικά λιμάνια και ειδικότερα όσον αφορά

Α. το θέμα προστασίας του περιβάλλοντος πρέπει να ληφθούν μέτρα για:

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

Β. την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα σημαντικό είναι το σύστημα VTMS (Vessel Traffic Management and Information Systems) που λαμβάνει πληροφορίες από τα κατά τόπους VTS (Vessel Traffic Services) και αποτελεί πολύτιμο εργαλείο για ανάλυση κυκλοφοριακών δεδομένων και για στρατηγικό σχεδιασμό. Σημαντική ακόμη θεωρείται η λειτουργία Συστήματος Ολοκληρωμένης Επιτήρησης Ναυτιλίας (IMS). Η διαρκής συντήρηση όλων των συστημάτων λόγω της συνεχούς έκθεσής τους στην ύπαιθρο θεωρείται προτεραιότητα. Σημαντική επίσης συμβολή στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας καθώς και στην έρευνα και διάσωση στη θάλασσα αποτελεί η προμήθεια Πυροσβεστικών Πλοίων Ανοικτής Θαλάσσης. Τα συγκεκριμένα πλοία, πέραν των κυρίων καθηκόντων τους για την πυρασφάλεια των πλοίων, δύναται να συμμετέχουν επίσης σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης ναυαγών στις περιοχές κάλυψης, αλλά και στις ευρύτερες γεωγραφικά θαλάσσιες, παράκτιες και παράλιες περιοχές των λιμένων.

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

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

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

Επίσης είναι σκόπιμη η χωροταξική αναδιοργάνωση των λιμενικών ζωνών, χερσαίων και θαλασσίων, ώστε, αφενός μεν να επιτευχθεί αναβάθμιση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών στους λιμένες όλων των κατηγοριών και σε συσχέτιση με το εκτιμώμενο έργο και τις υπηρεσίες που αυτοί θα παρέχουν, αφετέρου δε να χωροθετηθούν οι αναγκαίες εγκαταστάσεις για τη λειτουργία υδατοδρόμιων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης νομοθεσίας.

## 6.6. Αερομεταφορές

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις αλλά και τις προτάσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για τον τομέα των αερομεταφορών – πέραν φυσικά της αυτονόητης πλήρους αξιοποίησης των υπάρχουσών υποδομών - είναι:

1. **Ανάπτυξη και βελτίωση των αεροδρομίων διεθνούς σημασίας ικανοποιώντας τα κριτήρια εξασφάλισης περιβαλλοντικά βιώσιμων αερομεταφορών**



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

- Ολοκλήρωση Αναβάθμισης Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία».
- Παρεμβάσεις σε περιφερειακά αεροδρόμια εκτός συμβάσεων παραχώρησης όπως Χίου, Σύρου, Νάξου, Μήλου, Πάρου.

Η εξασφάλιση περιβαλλοντικά βιώσιμων αερομεταφορών αναφέρεται στους Κανονισμούς της ΕΕ αριθ. 1301/2013 και 1300/2013, όπου συμπεριλαμβάνεται και η προϋπόθεση ότι οι υποδομές αερολιμένων που λαμβάνουν στήριξη από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, θα πρέπει να προωθούν περιβαλλοντικά βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές.

## 2. Ανάπτυξη δικτύου ελικοδρομίων και συστήματος υδατοδρομίων

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

Ήδη ο κύριος ρόλος του Ελληνικού Δημοσίου στον τομέα αυτό είναι ο καθορισμός του οργανωτικού και διοικητικού περιβάλλοντος εντός του οποίου θα αναπτυχθούν οι συγκεκριμένοι τρόποι αερομεταφοράς. (ΦΕΚ 178/Α/11-10-2018). Οι αντίστοιχες επενδύσεις (κυρίως σε πτητικά μέσα) αναμένονται από τον Ιδιωτικό Τομέα.

## 3. Βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών με την υλοποίηση των απαραίτητων δράσεων για προσαρμογή του εθνικού Συστήματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας στο κανονιστικό πλαίσιο που αφορά τη διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας.

Ο τομέας δράσεων 3 αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτιλίας με την εγκατάσταση / βελτίωση συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, την εγκατάσταση / αναβάθμιση Η/Μ εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και αυτοματισμού συστημάτων αεροναυτιλίας, την εγκατάσταση / αναβάθμιση υποδομών υποστήριξης, την ενίσχυση της ασφάλειας επιβατών, της ασφάλειας αεροδρομίων και λοιπές υποστηρικτικές δράσεις και την εναρμόνιση με αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα. Χαρακτηριστικές ενέργειες είναι η ολοκλήρωση εγκατάστασης δικτύου ραντάρ (single sky), εργασίες φωτισήμανσης σε α/δ, η επέκταση των ήδη διατιθέμενων Συστημάτων Αυτόματου Ελέγχου Ασφάλειας Αποσκευών και CCTV/AC, η προμήθεια και εγκατάσταση Συστήματος Πομποδεκτών VHF και UHF, η προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος συνεργατικής επιτήρησης δια πολυπλευρισμού (MLAT) & προηγμένου συστήματος επιτήρησης, ελέγχου & καθοδήγησης (A-SMGCS), με την ενσωμάτωση Πρωτεύοντος Ραντάρ Επιφανείας (SMR) στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), κλπ. Αεροδρόμια στα οποία ενδεικτικά προβλέπονται παρεμβάσεις είναι των Αθηνών, της Θάσου, Αστυπάλαιας,

Καλύμνου, Ικαρίας, Καστελόριζου, Μήλου, Σύρου, Κέρκυρας, Ρόδου, Λήμνου κλπ.

## 6.7. Αστικές Συγκοινωνίες

Οι αστικές συγκοινωνίες αποτελούν βασικό τομέα των μεταφορών στα αστικά κέντρα αφού η ύπαρξη εξελιγμένων δικτύων αστικών συγκοινωνιών αποδεδειγμένα μειώνει τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου μέχρι ένα επίπεδο, ως έχει καταδειχθεί πανευρωπαϊκά.

### 6.7.1. Αττική

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

#### 1. Η υλοποίηση επεκτάσεων του Μετρό και η ολοκλήρωση της ανακαίνισης της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (Γραμμή 1 του μετρό).

Στον τομέα δράσεων 1 περιλαμβάνονται:

- Επέκταση Γραμμής 2: Ανθούπολη – Ίλιον.
- Επέκταση Γραμμής 3: Χαϊδάρη – Πειραιάς και προμήθεια συρμών.
- Κατασκευή τμήματος Γραμμής 4: Άλσος Βεΐκου – Ευαγγελισμός – Γουδή.
- Αναβάθμιση / ολοκλήρωση παρεμβάσεων Γραμμής 1: Φάληρο – Πειραιάς.

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

#### 2. Επέκταση συστήματος Τραμ.

Ο τομέας δράσεων 2 αναφέρεται στην ανάγκη για επέκταση του τραμ με σκοπό την ενίσχυση του ρόλου των μέσων σταθερής τροχιάς. Η παρέμβαση αφορά περαιτέρω επέκταση του τραμ στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά – η οποία κατά τα τέλη του 2018 είχε ολοκληρωθεί σε ποσοστό άνω του 80%, με το 100% της κατασκευής του τροχιόδρομου – καθώς και στην περιοχή της Αργυρούπολης (μέσω του Ελληνικού). Η επέκταση Πειραιά αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί προς χρήση από το κοινό εντός του πρώτου εξαμήνου του 2019, μειώνοντας την ημερήσια οδική κυκλοφορία κατά 15.000 οχήματα, ενώ χρηματοδότηση αναζητείται για την επέκταση Αργυρούπολης η οποία θεωρείται μία «έξυπνη» προσθήκη τμήματος δικτύου 1,2 χλμ με δύο νέες στάσεις η οποία θα διασχίζει το Ελληνικό και το αμαξοστάσιο του τραμ και θα καταλήγει στο σταθμό μετρό Αργυρούπολη, με εκτιμώμενο προϋπολογισμό 15 εκ. €.

#### 3. Περαιτέρω προώθηση της αναδιάρθρωσης και διαλειτουργικότητας των Δημοσίων Συγκοινωνιών Αττικής.

Ο τομέας δράσεων 3 περιλαμβάνει:

- Επικαιροποίηση της ζήτησης των μετακινήσεων και του Γενικού σχεδίου μεταφορών της Αττικής.

- Μέτρα αναδιάρθρωσης και εξορθολογισμού των δημόσιων συγκοινωνιών. Προώθηση της διαλειτουργικότητας και της συνέργειας των μέσων.
- Ενθάρρυνση της χρήσης ήπιων τρόπων μεταφοράς (πεζή, ποδήλατο) και διασύνδεση με τα ΜΜΜ.
- Αναδιάρθρωση της δομής και λειτουργίας των υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών «ΚΤΕΛ Ν. Αττικής».
- Εκτίμηση επιβατικής κίνησης με χρήση των διαφόρων τύπων κομίστρου.
- Εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

#### **4. Ανανέωση στόλου «καθαρών» αστικών λεωφορείων.**

Στα πλαίσια του τομέα δράσεων 4, περιλαμβάνεται η ανανέωση του στόλου λεωφορείων της ΟΣΥ με 30 εκ.€ με οχήματα με κινητήρες φιλικούς προς το περιβάλλον (Προμήθεια 92 λεωφορείων) έτσι ώστε να αυξηθεί το ποσοστό συμμετοχής τους στο σύνολο του στόλου με στόχο την μείωση των εκπομπών καυσαερίου στην ατμόσφαιρα. Επιπλέον, στο πλαίσιο της επόμενης προγραμματικής περιόδου ο ΟΑΣΑ διεκδικεί χρηματοδότηση επιπλέον 120 εκ. € για προμήθεια άλλων 400 λεωφορείων.

#### **5. Ολοκληρωμένο σύστημα πληροφόρησης επιβατών.**

Ο τομέας δράσεων 5 αναφέρεται στην αναδιαμόρφωση, επέκταση και βελτιστοποίηση των υπηρεσιών πληροφόρησης του κοινού, καθώς επίσης και στην ανάπτυξη και προσαρμογή νέων συστημάτων επικοινωνίας και εξυπηρέτησης (π.χ. σύστημα τηλεματικής στα αστικά λεωφορεία του ΟΑΣΑ και εγκατάσταση νέων στύλων στάσεων ΟΑΣΑ). Οι δράσεις αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των πληροφοριακών υπηρεσιών θα παρέχονται μέσω ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης επιβατών καθώς και εγκατάστασης Wi-Fi στα οχήματα του ΟΑΣΑ.

#### **6. Εκσυγχρονισμός λειτουργίας συστήματος ελέγχου των αποκλειστικών λωρίδων ΜΜΜ και δημιουργία γραμμών ταχείας διέλευσης ΜΜΜ.**

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

- Μελέτη οργάνωσης και λειτουργίας του κέντρου ελέγχου του συστήματος εποπτείας των παραβιάσεων των αποκλειστικών λωρίδων ΜΜΜ.
- Προμήθεια ψηφιακών συστημάτων εποπτείας καθώς και εξοπλισμός κέντρου ελέγχου του συστήματος.

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

#### **7. Δημιουργία υποστηρικτικών εγκαταστάσεων / για τη βελτίωση της λειτουργίας των φορέων αστικών συγκοινωνιών.**

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

Τέλος, σημειώνεται ότι σε πολλούς Δήμους της Αττικής προωθείται η εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που χρηματοδοτούνται από το Πράσινο Ταμείο, φορέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Έχει κατατεθεί σχέδιο νόμου στη Βουλή σύμφωνα με το οποίο τα ΣΒΑΚ αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περιχώρα τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Τα ΣΒΑΚ σχεδιάζονται και καταρτίζονται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Στα ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

### 6.7.2. Εκτός Αττικής

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

#### 1. Ολοκλήρωση της βασικής γραμμής του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης και επέκτασής του προς Καλαμαριά.

Ο τομέας δράσεων 1 αναφέρεται στο έργο του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης που έχει αρχίσει από προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί στα πλαίσια της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου (2014-2020). Προγραμματίζεται η ολοκλήρωση της βασικής γραμμής και της επέκτασης προς Καλαμαριά, που η κατασκευή της είναι σε εξέλιξη και η υλοποίηση πρόδρομων εργασιών για τη Δυτική επέκταση του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης.

#### 2. Ενέργειες και μέτρα αύξησης της χρήσης σύγχρονων τεχνολογιών για υψηλότερη ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

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

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

#### 3. Δράσεις προώθησης/ ανάπτυξης/ εκσυγχρονισμού αστικών συγκοινωνιών και βελτίωσης της προσβασιμότητάς τους από τα ΑΜΕΑ αλλά και μέσω διασυνδεσιμότητας με τα λοιπά μεταφορικά μέσα.

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

Τέλος, σημειώνεται ότι σε πολλούς Δήμους της νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας (εκτός Αττικής) προωθείται η εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που χρηματοδοτούνται από το Πράσινο Ταμείο, φορέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, όπως αναφέρθηκε στο 6.7.1.

### 6.8. Εμπορευματικές μεταφορές/Εφοδιαστική αλυσίδα

Η καίρια γεωγραφική θέση της Ελλάδας επιτρέπει αλλά και απαιτεί την ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών για την εύκολη μετακίνηση μοναδοποιημένων ή/και χύδην φορτίων με μεταφορτώσεις και μετεπιβιβάσεις που δεν προκαλούν προβλήματα. Στο τομέα των οδικών μεταφορών έχει ήδη πραγματοποιηθεί πρόοδος προς αυτήν την κατεύθυνση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η δημιουργία της Εγνατίας Οδού, η οποία συνδέει έξι αεροδρόμια και τέσσερα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας. Στο πλαίσιο αυτό έχει ξεκινήσει να εξετάζεται σε επίπεδο σχεδιασμού και εφικτότητας και το έργο της Σιδηροδρομικής Εγνατίας.

Τα χαρακτηριστικά των Εμπορευματικών Κέντρων επιδιώκεται να είναι τα εξής:

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

Σε συνέχεια εξέτασης από την Πολιτεία των πορισμάτων δύο διαδοχικών «Μόνιμων Επιτροπών Logistics», προβλέπεται η χρηματοδότηση από κοινού με τον ιδιωτικό τομέα ενός τομέα δράσεων δημιουργίας συγκεκριμένων «κόμβων» διασύνδεσης μεταφορικών μέσων και εμπορευματικών κέντρων που περιλαμβάνει Εμπορευματικά Κέντρα στο Θριάσιο Πεδίο και την Οινόη στην Αττική / Βοιωτία, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, στην περιοχή Βελεστίνου/Βόλου και στην περιοχή της Ηγουμενίτσας.

Ειδικότερα, η δημιουργία ενός βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων αναμένεται να φέρει μία σειρά από οφέλη στην ελληνική οικονομία, με σημαντικότερα:

- Σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς των προϊόντων, με αποτέλεσμα τη μείωση της τιμής διάθεσης του προϊόντος στον τελικό καταναλωτή
- Μείωση του όγκου της βαριάς κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της χώρας, με άμεση συνέπεια οφέλη οικονομικά, περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά
- Αξιοποίηση σε σημαντικό βαθμό μη αξιοποιήσιμης σήμερα μεταφορικής ικανότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, με οφέλη οικονομικά, περιβαλλοντικά και ενεργειακά
- Δημιουργία μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους, χωρίς να απαιτούνται μεγάλα κεφάλαια για τις απαραίτητες υποδομές

## 6.9. Οριζόντιες Δράσεις

Η διαμόρφωση βασικού δικτύου Ε.Κ. στη χώρα δρομολογείται και υλοποιείται σύμφωνα με τις πρόνοιες του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Δράσης για την Εφοδιαστική, ως εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2017.

### 6.9.1. Ασφάλεια στις Μεταφορές

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

Λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς θεματικούς στόχους, τις σχετικές προτεραιότητες πολιτικής, τα δεδομένα που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους αρμόδιους Φορείς και τις Περιφερειακές Διοικήσεις, αλλά και τις προτάσεις προηγούμενων μελετών - και κυρίως της μελέτης «*Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2011- 2020*» που εκπονήθηκε το 2011 από το ΕΜΠ για το ΥΜΥ - διαμορφώθηκαν οι τομείς δράσεων του ΣΠΕΜ για τον τομέα της ασφάλειας που παρουσιάζονται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου:

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

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

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

3. Βελτίωση της σήμανσης και σηματοδότησης του αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου σε θέσεις ΜΟΑ και ιδιαίτερα απομάκρυνση των παράνομων (ή εκτός προδιαγραφών) πινακίδων που αποσπούν την προσοχή των οδηγών.

4. Τοπικές βελτιώσεις ορατότητας και άλλων χαρακτηριστικών ισόπεδων οδικών κόμβων αστικών και υπεραστικών περιοχών – όπου προτείνεται ως αποτέλεσμα σχετικών μελετών - με ενέργειες χαμηλής έντασης και κόστους (π.χ. με απομάκρυνση εμποδίων ή κλάδευση).
  5. Εγκατάσταση νέου (μειωμένης ενεργειακής κατανάλωσης) ή βελτίωση του υπάρχοντος φωτισμού σε ισόπεδες διασταυρώσεις αστικών και υπεραστικών περιοχών.
  6. Απόκτηση του αναγκαίου εξοπλισμού και διαμόρφωση υποδομών στις αρμόδιες υπηρεσίες (κυρίως από την Τροχαία) για επαρκή και αποτελεσματική αστυνόμευση της οδικής κυκλοφορίας σε αστικές κυρίως περιοχές.
  7. Ενίσχυση και προώθηση της τεχνολογίας για την ενεργητική οδική ασφάλεια, όπως συστήματα υποβοήθησης οδηγού, (έξυπνες) συσκευές μείωσης της ταχύτητας, δυνατότητα κλήσης έκτακτης ανάγκης επί του οχήματος (e-Call), κατάλληλη αξιοποίηση και διασύνδεση του αριθμού έκτακτης ανάγκης (112), συνεργατικά συστήματα και διεπαφές οχήματος - υποδομής.
  8. Παραγωγή εγχειριδίων για την εκπαίδευση των εκπαιδευτικών και εισαγωγή μαθήματος της οδικής κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία.
  9. Στοιχευμένες ενέργειες δημοσιότητας για πληροφόρηση του κοινού σχετικά με την οδική ασφάλεια.
  10. Δημιουργία υποδομής για τη συστηματική καταγραφή, ανάλυση, και ενημέρωση των ενδιαφερομένων σχετικά με παραβάσεις και παραβάτες.
  11. Δημιουργία υποδομών για τη συστηματική καταγραφή και ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων με συνδυασμό δεδομένων που προέρχονται τόσο από την τροχαία όσο και από άλλους φορείς όπως Υπουργεία, νοσοκομεία, ΚΤΕΟ και κέντρα αποκατάστασης τραυματιών, για τον υπολογισμό και μελλοντική αποτροπή των βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων επιπτώσεων των τροχαίων ατυχημάτων στα θύματα αλλά και στην κοινωνία γενικότερα.
- Ασφάλεια στα υπόλοιπα δίκτυα:
    1. Ενίσχυση της ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και αποθήκευσης των φορτίων στους λιμένες (ιδιαίτερα των επικίνδυνων προϊόντων).
    2. Ενίσχυση της προστασίας της αεροπορικής μεταφοράς (φορτίου) από έκνομες ενέργειες.
    3. Πιστοποίηση ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία 2004/49 στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών.

### 6.9.2. Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον

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

- Προώθηση της χρήσης μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον (π.χ. οχήματα με κινητήρες φυσικού αερίου και δίκτυα εφοδιασμού, ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης στις πόλεις).

- Ενίσχυση υποδομών για υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτροκίνησης στις αστικές και υπεραστικές μεταφορές.
- Προώθηση ενεργειών προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (πλοία νέου τύπου, εναλλακτικά καύσιμα).

### 6.9.3. Βελτίωση Προσβασιμότητας

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

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

- Εξασφάλιση πλήρους προσβασιμότητας/προσπελασιμότητας στα δίκτυα ΜΜΜ (σταθμοί χερσαίων μεταφορών, στάσεις αστικών συγκοινωνιών, χερσαίες ζώνες λιμένων, περιφερειακά αεροδρόμια, τροχαίο υλικό κλπ).
- Δημιουργία ραμπών στα κράσπεδα των ισόπεδων διασταυρώσεων, προσβάσεων και εξυπηρετήσεων εν γένει σε κτίρια σταθμών και γενικά στις αστικές περιοχές όπου αυτό είναι εφικτό.
- Εξασφάλιση ελεύθερης όδευσης πεζών με την απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα κάθε είδους εμπόδια στην κίνηση των πεζών και των μαξιδίων.
- Κατασκευή διαδρομών με κατάλληλη πλακόστρωση – οδηγοί τυφλών - για την εύκολη μετακίνηση των ανθρώπων με προβλήματα όρασης.
- Εγκατάσταση προσβάσιμων συστημάτων σήμανσης και πληροφόρησης σε σταθμούς, λιμένες και τροχαίο υλικό.
- Εγκατάσταση ηχητικών ειδοποιήσεων στους φωτεινούς σηματοδότες.
- Εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων υγιεινής και γενικότερα προσβάσιμων εξυπηρετήσεων (εκδοτήρια εισιτηρίων, σημεία επικύρωσης εισιτηρίων, γκισέ πληροφοριών, ειδικές θέσεις στάσης/στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ πλησίον της εισόδου σταθμών, κυλικεία, κλπ).
- Σχεδιασμός κατάλληλων μέτρων διαφυγής σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών κλπ.

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



## 7. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

### 7.1. Μεθοδολογία Αξιολόγησης

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

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

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

Η παραπάνω διαδικασία παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα 25.

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

Πίνακας 25: Διαδικασία Πολυκριτηριακής Ανάλυσης

## 7.2. Κριτήρια Αξιολόγησης

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

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

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

### Ωριμότητα

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

Για το εν λόγω θέμα έχει συστηματοποιηθεί η διαδικασία ελέγχου της «ωρίμανσης» ενός κατασκευαστικού έργου, όπως φαίνεται στον παρακάτω Πίνακα 26.

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

### Πίνακας 26: Αξιολόγηση «Ωρίμανσης» Έργου

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

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

1. έως 2,5 ή 3 μονάδες, ανάλογα με τον βαθμό πληρότητας των απαιτούμενων τεχνικών μελετών. Στις απαιτούμενες μελέτες περιλαμβάνονται επίσης οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και οι Τεχνικο-οικονομικές Μελέτες.
2. έως 2,5 ή 2 μονάδες, ανάλογα με τον βαθμό επίλυσης προβλημάτων απαλλοτριώσεων, αρχαιολογίας, μετατοπίσεων ή άλλων διευθετήσεων δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και προβλημάτων που σχετίζονται με τις τοπικές κοινωνίες, φορείς και αυτοδιοίκηση.

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

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

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

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

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

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

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

### **Μέγεθος Προϋπολογισμού**

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

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

Η βαθμολογία κλιμακώνεται ως εξής:

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

Ο αριθμός έργων / δράσεων που βαθμολογήθηκαν<sup>1</sup> και οι αντίστοιχοι προϋπολογισμοί έργων κάθε κατηγορίας βαθμολογίας φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα 27.

<sup>1</sup> Τα 44 ολοκληρωμένα έργα καταλόγου δεν βαθμολογήθηκαν καθότι για αυτά δεν τίθεται θέμα προτεραιοποίησης

α/α	Κατηγορία Προϋπολογισμού	Αριθμός Έργων	Μερικό Σύνολο Προϋπολογισμού
1	0 – 1.000.000	19	11.034.869
2	1.000.001 – 5.000.000	60	174.005.478
3	5.000.001 – 50.000.000	187	3.613.567.543
4	50.000.001 – 300.000.000	68	8.566.144.771
5	> 300.000.000	15	9.040.229.221
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>349</b>	<b>21.404.981.883</b>

Πίνακας 27: Κατανομή Έργων κατά Μέγεθος Προϋπολογισμού

### “Έργο - Γέφυρα”

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

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

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

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

### 7.3. Στάθμιση Κριτηρίων αξιολόγησης - Βαθμολόγηση

Τα κριτήρια τα οποία επελέγησαν, προκειμένου να περιγράψουν την «εικόνα» και στη συνέχεια να συνδιαμορφώσουν την προτεραιότητα - βαθμολογία κάθε έργου / δράσης φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα 28.

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

Πίνακας 28: Συντελεστές Βαρύτητας Κριτηρίων Αξιολόγησης

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

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

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

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

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

## 7.4. Κατάλογος Έργων και Δράσεων

### 7.4.1. Γενικά

Η διαμόρφωση του αρχικού καταλόγου έργων του ΣΠΕΜ, καθώς και του αναθεωρημένου καταλόγου, που παρουσιάζεται στην παρούσα έκδοση, βασίστηκε στην παραπάνω αναφερόμενη μεθοδολογία αξιολόγησης, στα κριτήρια αξιολόγησης και στους αντίστοιχους συντελεστές βαρύτητας.

Ο αναθεωρημένος κατάλογος έργων που παρουσιάζεται αμέσως παρακάτω (ανά μεταφορικό μέσο / είδος παρεμβάσεων και Περιφέρεια στην οποία αντιστοιχούν) είναι ιεραρχημένος βάσει της πολυκριτηριακής αξιολόγησης που εφαρμόστηκε (βλ. κεφ. 7.1).

Στον αναθεωρημένο κατάλογο έργων του ΣΠΕΜ περιλαμβάνονται όλα τα έργα τα οποία συνάδουν με τις προτεραιότητες του τομέα των μεταφορών της Χώρας, συνολικά καθώς και σε επίπεδο επιμέρους μέσων, αλλά και των προτεραιοτήτων σε επίπεδο Περιφερειών.

Στον κατάλογο αυτόν περιλαμβάνονται τα έργα, τα οποία μπορούν να επιλεγούν για χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, αλλά και από πρόσθετα χρηματοδοτικά εργαλεία όπως για παράδειγμα οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), ο Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF - Connecting Europe Facility) και το «Επενδυτικό Σχέδιο για την Ευρώπη» (EFSI - Πακέτο χρηματοδότησης Juncker).

Πιο συγκεκριμένα, ο αναθεωρημένος κατάλογος έργων περιλαμβάνει:

- έργα τα οποία έχουν ολοκληρωθεί (**Ολοκληρωμένα έργα**, κεφ. 7.4.2),
- έργα του βασικού και αναλυτικού Δικτύου ΔΕΔ-Μ (**Έργα Εθνικής Εμβέλειας**, κεφ. 7.4.3),
- **έργα Αστικών Συγκοινωνιών** κατά βάση σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη (κεφ. 7.4.4) καθώς και
- **έργα Περιφερειακής Διάστασης** (κεφ. 7.4.5) τα οποία περιλαμβάνουν και έργα που εντάσσονται σε Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (Ο.Χ.Ε) Περιφερειών.

Ως «*Εθνικής Εμβέλειας*» νοούνται τα έργα (σιδηροδρομικά, οδικά, λιμενικά, έργα αεροδρομίων) του Κεντρικού και Εκτεταμένου δικτύου - ΔΕΔ-Μ (Core & Comprehensive), όπως αυτό ορίζεται στον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και παρουσιάζεται στους χάρτες ΔΕΔ-Μ του Παραρτήματος Α. Επιπλέον, στα έργα Εθνικής Εμβέλειας περιλαμβάνονται και έργα συνδέσεων με το Κεντρικό και Εκτεταμένο δίκτυο, όπως είναι οι οδικές συνδέσεις με κόμβους ΔΕΔ-Μ (λιμάνια, αεροδρόμια).

Εκτός από τα έργα λιμένων που ανήκουν στο Κεντρικό και Εκτεταμένο Δίκτυο ΔΕΔ-Μ, στα έργα Εθνικής Εμβέλειας συμπεριλήφθηκαν και τα έργα λιμένων «εθνικής σημασίας» (όπως ορίζονται στην υπ' αριθμ. 8315.2/02/2007/02-7-2007 ΚΥΑ / ΦΕΚ, Β' 202).

Ως Έργα «Περιφερειακής Διάστασης» νοούνται έργα Οδικά και Λιμενικά κατά βάση, έργα ενταγμένα σε Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (Ο.Χ.Ε), καθώς και έργα που αντανακλούν τη στρατηγική των 13 Περιφερειών (με τα επικείμενα Master Plan αυτών). Συνοπτικά, έργα Περιφερειακής διάστασης είναι αυτά που θα πλαισιώσουν το πρόγραμμα υλοποίησης (pipeline) των ώριμων έργων.

Στο Παράρτημα Γ περιλαμβάνεται ο κατάλογος των Ολοκληρωμένων έργων, ο ιεραρχημένος κατάλογος Λοιπών έργων (Εθνικής Εμβέλειας, Αστικών Συγκοινωνιών, Περιφερειακής Διάστασης) καθώς και κατάλογος Ημιτελών έργων. Για κάθε ένα από τα έργα που περιλαμβάνονται στον κατάλογο έργων του ΣΠΕΜ δίνονται αναλυτικά στοιχεία, τα οποία αφορούν ανά έργο στα εξής:

- την κατηγορία, τον αρμόδιο φορέα / Δικαιούχο υλοποίησης και την Περιφέρεια όπου χωροθετείται,
- την ανάγκη (ή όχι) εξέτασης της απαίτησης για υποβολή φακέλου κρατικής ενίσχυσης στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της ΕΕ,
- την ωριμότητα της πράξης: ύπαρξη ή όχι απαιτούμενων μελετών / αδειών / εγκρίσεων και σε περίπτωση που αυτές δεν υπάρχουν δίνεται ο προγραμματισμός για την ολοκλήρωση των σχετικών φάσεων / ενεργειών,
- τον χρονοπρογραμματισμό (ή την ημερομηνία πραγματοποίησης αν έχει ολοκληρωθεί η σχετική φάση) για τη διαγωνιστική διαδικασία και την έναρξη - ολοκλήρωση του έργου,

Στις επόμενα κεφάλαια (7.4.2 - 7.4.6) παρατίθενται τα έργα του αναθεωρημένου ΣΠΕΜ. Διακριτά παρουσιάζονται τα ολοκληρωμένα έργα, τα οποία ακολουθούνται από τα έργα τα οποία είναι προγραμματισμένα ή υπό υλοποίηση (περιλαμβανομένων 6 «ημιτελών» έργων).

#### 7.4.2. Έργα Ολοκληρωμένα

##### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΠΕΜ

A/A	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
1	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	2.508.558
2	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ	1.609.414
3	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΣΙΔ. ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΣΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΣ ΑΘΗΝΩΝ (Α' ΦΑΣΗ)	10.800.000
4	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΤΡΑΣ /ΤΜΗΜΑ: ΠΑΤΡΑ - ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑ	6.000.000
5	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - Α.Δ. ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ	11.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ :</b>			<b>31.917.972</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
6	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ ΜΕ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ - ΧΩΡΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΣΩΛΗΝΑΡΙ	3.120.000
7	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ ΜΕ ΟΙΚΙΣΜΟ ΟΕΚ ΙΙΙ ΣΤΟΝ ΠΥΡΓΟ	544.600
8	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ ΟΔΟΥ ΝΕΔΑΣ-ΚΙΖΑΡΙ	754.200
9	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΡΑΜΑΣ - ΣΙΔΗΡΟΝΕΡΟΥ - ΔΑΣΙΚΟΥ ΧΩΡΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ Χ.Θ. 11+800 ΕΩΣ ΤΟ ΔΑΣΙΚΟ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟ ΕΛΑΤΙΑΣ	1.676.300
10	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠ. ΑΡ.2 ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ (ΓΕΦΥΡΑ ΠΟΛΥΣΙΤΟΥ)	3.670.104
11	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΟΠΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΧΩΡΑΣ - ΑΛΩΝΙΩΝ. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΧΩΡΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΩΡΑΣ	1.081.500
12	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ε.Ο. 57 ΔΡΑΜΑΣ - Κ. ΝΕΥΡΟΚΟΠΙΟΥ ΑΠΟ Χ.Θ. 37+000 (ΠΛΗΣΙΟΝ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ ΟΧΥΡΟΥ) ΜΕΧΡΙ ΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΕΞΟΧΗΣ	2.509.000
13	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΡΟΜΟΥ ΠΥΡΓΟΥ - ΛΑΓΟΥ	1.588.900
14	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΚΕΝΤΑΥΡΟΥ	1.428.000
15	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΡΥΟΠΗΣ (ΚΟΜΒΟΣ ΚΑΛΛΟΝΗΣ) – ΓΑΛΑΤΑΣ (ΔΙΑΚΡΙΤΟ ΤΜΗΜΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ).	15.424.470
16	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΚΑΡΙΑΣ - ΔΡΟΜΟΣ ΚΑΛΑΜΟΣ - ΝΑΣ	10.000.000
17	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ - ΛΑΓΚΑΔΑΣ -ΠΑΠΑΔΟΥ	17.023.847
18	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΕΥΔΗΛΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ	10.400.000
19	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Ε.Ο. ΣΑΜΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	22.785.917
20	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΑΣΤΑΚΟ - ΤΜΗΜΑ ΚΟΜΒΟΣ ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙΟΥ - Ι.Κ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	13.811.985
21	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ 45 ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΙΑΤΙΣΤΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ. ΤΜΗΜΑ: ΚΟΡΟΜΗΛΙΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ (45.4.5)-ΦΑΣΗ Β	43.000.000
22	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΟΜΒΩΝ ΤΕΙ ΚΟΖΑΝΗΣ	695.000



Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
23	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ: "ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΝΟΤΙΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ: ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΟΥ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ"	2.789.489
24	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ / ΤΜΗΜΑ Χ.Θ. 39+510 ΕΩΣ Χ.Θ. 47+500 (ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΡΓΑΣ ΜΕΣΟΠΟΤΑΜΟΣ)	30.000.000
25	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΦΑΝΑΡΙΟΥ ΕΩΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΑΥΡΩΠΟΥ	3.756.112
26	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΛΑΡΙΣΑΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ. ΤΕΧΝΙΚΟΥ Τ1 & ΟΔΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ)	3.595.557
27	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΔΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΟΛΕΩΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	9.941.212
28	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΒΕΛΕΣΤΙΝΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ	4.120.383
29	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ-ΒΟΛΟΥ. ΤΜΗΜΑ Α.Κ. ΑΕΡΙΝΟΥ-Α.Κ. ΒΟΛΟΥ/ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΛΑΡΙΣΑΣ	15.000.000
30	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΤΡΙΔΑ - ΝΑΟΥΣΑ	30.000.000
31	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΣΕΡΡΕΣ - ΑΜΦΙΠΟΛΗ	21.892.301
32	ΚΡΗΤΗΣ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΒΙΑΝΝΟΣ ΚΑΙ ΧΟΥΔΕΤΣΙ ΠΥΡΓΟΣ	7.625.958
33	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ - ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΒΕΛΟ - ΣΤΙΜΑΓΚΑ - ΝΕΜΕΑ	3.650.000
34	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΔΡΟΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗ - ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	4.000.000
35	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ "ΜΥΛΟΙ - ΑΣΤΡΟΣ - ΛΕΩΝΙΔΙΟ - ΠΟΥΛΙΘΡΑ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ"	10.516.477
36	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙ - ΚΟΥΜΠΙΛΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΑΣΤΡΟΣ	10.787.601
37	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΣΠΑΡΤΗΣ. ΤΜΗΜΑ ΣΚΟΥΡΑ - ΠΥΡΙ	5.495.000
38	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΛΑΜΙΑΣ -ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΕΞΟΔΟ ΚΑΣΤΡΙΟΥ ΕΩΣ ΕΞΟΔΟ ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ. ΦΑΣΗ Β	13.000.000
39	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Π.Α.Θ.Ε. - ΠΟΡΘΩΜΕΙΟ ΓΛΥΦΑΣ ΑΠΟ Χ.Θ.8+200 ΕΩΣ Χ.Θ. 11+300	4.441.275
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ :</b>			<b>330.125.188</b>

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ/ ΕΡΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
40	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - 3Α ΤΜΗΜΑ Α ΦΑΣΗΣ. ΦΑΣΗ Α2	18.282.000
41	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ	4.932.000
42	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ	971.700
43	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΙΜΑΝΙ ΕΡΕΙΚΟΥΣΑΣ	3.919.012
44	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΔΙΑΥΛΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	19.109.948
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ/ ΕΡΓΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ:</b>			<b>47.214.660</b>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ:</b>			<b>409.257.820</b>

### 7.4.3. Έργα Εθνικής Εμβέλειας

#### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
1	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	15.909.000
2	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ (Ν. ΚΑΡΒΑΛΗ - ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β')	250.000.000
3	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΟΡΜΕΝΙΟ ΜΕ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	550.000.000
4	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΝΕΑ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΜΦΙΠΟΛΗ-Ν.ΚΑΡΒΑΛΗ	1.200.000.000
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΝΗΣΗ ΣΙΔ.ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΡΟΥΦ ΚΑΙ ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΘΗΝΑ	120.000.000
6	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΔΥΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ ΤΜΗΜΑ : ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ – ΜΕΓΑΡΑ (36 ΧΛΜ.) ΜΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ & ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ	80.000.000
7	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ	20.000.000
8	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ (Β' ΦΑΣΗ)	69.000.000
9	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ (ΣΗΡΑΓΓΑ ΣΕΠΟΛΙΩΝ)	66.580.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
10	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΜΟΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΡΙΑΣΙΟΥ - ΛΙΜΕΝΑ ΙΚΟΝΙΟΥ ΜΕ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΠΕΡΒΑΣΗΣ	20.000.000
11	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΚΑ-ΟΙΝΟΗ. ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ. ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΩΝ ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ & ΟΙΝΟΦΥΤΩΝ	95.000.000
12	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ (Σ.Κ.Α.) ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΟΣΕ ΠΡΟΣ Β. ΕΛΛΑΔΑ. ΜΕ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ	90.000.000
13	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΚΟΡΩΠΙΟΥ ΕΩΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΡΑΦΗΝΑ	250.000.000
14	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΤΟ - ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ. Β' ΦΑΣΗ	71.500.000
15	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΙΑΤΟ - ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ	60.000.000
16	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔ/ΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΑΣ (ΣΚΑ) - ΠΑΤΡΑΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ (ΕΠΙΔΟΜΗ. ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ. ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)	125.000.000
17	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ	374.000.000
18	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ «ΚΑΤΑΚΟΛΟ – ΠΥΡΓΟΣ - ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ». ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ	5.000.000
19	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑ ΠΡΟΣ ΠΥΡΓΟ	14.000.000
20	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΙΟΥ ΕΩΣ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟ ΠΑΤΡΩΝ	265.000.000
21	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟ ΠΑΤΡΩΝ- ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ Ν. ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΜΕ ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΠΥΡΓΟ	120.000.000
22	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΜΕ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ - ΕΤCS & ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ-ΑΛΦΕΙΟΣ-ΟΛΥΜΠΙΑ ΚΑΙ ΠΥΡΓΟΣ-ΚΑΤΑΚΟΛΟ	300.000.000
23	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΙΔ. ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΑΛΒΑΝΙΑΣ: ΤΜΗΜΑ ΦΛΩΡΙΝΑ- ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ/ΚΑΣΤΟΡΙΑ - ΠΟΓΡΑΔΕΤΣ: ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΠΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ	75.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
24	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΣ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	47.000.000
25	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΛΑΡΙΣΑ - ΒΟΛΟΣ ΜΕ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΣΣ ΛΑΤΟΜΕΙΟΥ ΕΩΣ ΣΣ ΒΟΛΟΥ	60.000.000
26	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΒΙ.ΠΕ. 1 ΚΑΙ ΒΙ.ΠΕ 2 ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΤΟ Σ.Σ ΛΑΤΟΜΕΙΟΥ ΒΟΛΟΥ	18.181.800
27	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΒΙΠΕ ΑΛΜΥΡΟΥ ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΓΧΙΑΛΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΛΑΡΙΣΑΣ – ΒΟΛΟΥ. ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΟΥ Σ.Σ. ΑΛΜΥΡΟΥ.	120.000.000
28	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΡΑΔΙΟΚΑΛΥΨΗΣ GSM-R ΣΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ & ΛΑΡΙΣΑ - ΒΟΛΟΣ	20.000.000
29	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΑΝΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΛΑΡΙΣΑ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΕΡΙΦΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΛΑΡΙΣΑ -ΣΟΦΑΔΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΣ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΕΡΙΦΡΑΞΗΣ ΚΛΠ	25.000.000
30	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ-ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΤΗΡΙΟΥ ΤΧ1 ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	500.000
31	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΠΑΝΤΕΛΗΜΟΝΑ ΠΙΕΡΙΑΣ	1.960.000
32	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ (ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ) ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ – ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Γ' ΦΑΣΗ)	12.500.000
33	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ. Χ.Θ. 0+400 ΩΣ Χ.Θ. 6+170	7.000.000
34	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΟΝ ΓΑΛΛΙΚΟ ΠΟΤΑΜΟ (Χ.Θ. 9+184) ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΦΛΩΡΙΝΑΣ	7.150.000
35	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ETCS LEVEL-1 ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ & ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ	40.000.000
36	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ 6ΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	25.000.000
37	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΔΥΤ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	10.000.000
38	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΠΑΘΕΠ (ΑΔ ΒΕΡΟΙΑΣ. ΑΔ ΓΕΦΥΡΑΣ)	30.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
39	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ	10.000.000
40	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΙΔ/ΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ -ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	136.000.000
41	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ Σ.Γ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ -ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ	100.000.000
42	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔ/ΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΣΚΥΔΡΑ ΚΑΙ ΑΡΙΔΑΙΑΣ ΜΕΣΩ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ ΜΕ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΙΔ	200.000.000
43	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΤΜ. ΘΕΣ/ΚΗ -ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ (ΝΕΑ ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΡΥΜΟΝΑ. ΤΟΠΙΚΟΣ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ. ΑΝΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ. ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑΘΜΩΝ)	100.000.000
44	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔ. ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣ ΠΛΑΤΥ -ΤΧ1	7.000.000
45	ΚΕΝΤΡΙΚΗ & ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΑΝΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΠΛΑΤΥ - ΈΔΕΣΣΑ – ΑΜΥΝΤΑΙΟ - ΦΛΩΡΙΝΑ / Ν. ΚΑΥΚΑΣΟΣ	220.000.000
46	ΚΕΝΤΡΙΚΗ & ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ETCS ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΠΛΑΤΥ - ΕΔΕΣΣΑ - ΑΜΥΝΤΑΙΟ - ΦΛΩΡΙΝΑ/Ν. ΚΑΥΚΑΣΟΣ	300.000.000
47	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΙΣΘΜΟΣ - ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΜΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ	8.000.000
48	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΜΕ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ - ETCS & ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΛΦΕΙΟΣ-ΚΑΛΟΝΕΡΟ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ ΚΑΙ ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ -ΚΑΛΑΜΑΤΑ	300.000.000
49	ΠΟΛΛΕΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	70.000.000
50	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΡΑΔΙΟΚΑΛΥΨΗΣ GSM-R ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ (77 ΧΛΜ) . ΤΙΘΟΡΕΑ -ΔΟΜΟΚΟΣ (104 ΧΛΜ) ΚΑΙ ΚΙΑΤΟ-ΠΑΤΡΑ (107 ΧΛΜ)	25.000.000
51	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ GSM-R ΜΕ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΠΑΤΡΑ-ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ/ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (ΠΑΘΕ / Π)	11.500.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
52	ΠΟΛΛΕΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	252.000.000
53	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ	390.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ :</b>			<b>6.789.780.800</b>
<b>ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
54	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΟΡΜΕΝΙΟ : ΤΜΗΜΑ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΜΑΝΔΡΑ	34.000.000
55	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	35.000.000
56	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ : ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΕΛΙΒΟΙΩΝ - ΔΗΜΑΡΙΟ	39.500.000
57	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ : ΞΑΝΘΗ - ΜΕΛΙΒΟΙΑ (ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΘ'ΟΛΟ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ)	25.000.000
58	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ	843.000
59	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ : ΔΗΜΑΡΙΟ -ΕΛΛΗΝΟΒΟΥΛΓΑΡΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ	24.529.535
60	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΔΡΑΜΑ - ΚΑΒΑΛΑ	150.000.000
61	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	4.999.960
62	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	100.000.000
63	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΧΑΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΘΗΝΩΝ - ΘΗΒΩΝ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΜΑΝΔΡΑ - ΟΙΝΟΗ (Α' ΤΜΗΜΑ)	24.490.000
64	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ (ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΥΜΗΤΤΟΥ ΠΡΟΣ ΡΑΦΗΝΑ ΚΑΙ Β. ΠΥΛΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ. ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΑΣΤΙΚΗ ΣΗΡΑΓΓΑ ΜΕ ΤΗ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΑΥΤΗΣ ΣΕ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΛΕΩΦΟΡΟ. ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΑΘΕ ΜΕ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ ΣΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΚΥΜΗΣ. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΛΑΥΡΙΟ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ)	0

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
65	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΚΟΡΩΠΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ε.Ο. ΣΤΑΥΡΟΥ - ΛΑΥΡΙΟΥ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΟΚΩ. ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ)	44.000.000
66	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ 'ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ- ΤΣΑΚΩΝΑ' ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ- ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ- ΤΣΑΚΩΝΑ	150.000.000
67	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΚΤΙΟΥ ΜΕ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΒΟΡΡΑ - ΝΟΤΟΥ	335.291.544
68	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ Ε.Ο. ΑΓΡΙΝΙΟΥ - ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ - (ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ) - ΤΜΗΜΑ : ΑΓΡΙΝΙΟ - ΑΓ. ΒΛΑΣΗΣ	25.000.000
69	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΚΤΙΟ - ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ	46.149.600
70	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ "ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ"	356.000.000
71	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΑΣ ΟΔΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΟ ΚΥΛΛΗΝΗΣ – Ε.Ο ΠΥΡΓΟΥ -ΠΑΤΡΩΝ	2.300.000
72	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΤΜΗΜΑ ΠΑΛΙΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (ΑΠΟ ΝΟΤΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΜΕ ΙΟΝΙΑ ΕΩΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΜΕ ΙΟΝΙΑ)	25.000.000
73	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΛΑΣΤΕΪΚΑ – ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ – ΚΑΤΑΚΩΛΟ (ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ ΜΕ ΝΕΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ)	13.200.000
74	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΔΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΡΑΞΟΥ ΜΕ Ε.Ο. ΠΑΤΡΩΝ - ΠΥΡΓΟΥ	6.600.000
75	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ	80.000.000
76	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ" : ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΑΜΜΟΧΩΡΙ - Α/Κ ΞΙΝΟ ΝΕΡΟ	75.000.000
77	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ": ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΞΙΝΟ ΝΕΡΟ - Α/Κ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ	85.000.000
78	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ": ΤΜΗΜΑ ΚΟΖΑΝΗ - ΡΥΜΝΙΟ	55.600.000
79	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ ΜΕ ΚΑΘΕΤΟ ΑΞΟΝΑ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ"	45.400.000
80	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΡΕΣΠΩΝ	13.500.000
81	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΚΑΚΑΒΙΑ	280.000.000
82	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΜΕ ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ	57.400.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
83	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ / ΤΜΗΜΑ Χ.Θ. 7+445 ΕΩΣ Χ.Θ. 14+700 (ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΛΑΤΑΡΙΑΣ)	12.500.000
84	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ / ΤΜΗΜΑ Χ.Θ. 3+627 ΕΩΣ Χ.Θ. 7+445	6.300.000
85	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΣΑΓΙΑΔΑ - ΜΑΥΡΟΜΑΤΙ	180.000.000
86	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΣΤΗ Χ.Θ.17+800. ΕΠΙ ΤΗΣ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ-ΚΟΖΑΝΗΣ.	3.000.000
87	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑ - ΦΑΡΣΑΛΑ	63.000.000
88	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΡΑΝΑΙΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ	11.000.000
89	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ (ΤΡΙΑ ΓΕΦΥΡΙΑ - ΒΡΥΩΝΗ)	25.000.000
90	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	2.000.000
91	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ: ΒΕΛΤΙΩΣΗ-ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ-ΦΑΣΗ Β	29.460.484
92	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	80.971.206
93	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ (ΕΟ 16). ΤΜΗΜΑ ΘΕΡΜΗ - ΓΑΛΑΤΙΣΤΑ	28.834.062
94	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΜΕ 6 <sup>ο</sup> ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	30.000.000
95	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΜΕ ΕΓΝΑΤΙΑ	500.000.000
96	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΔΡΑΜΑ - ΑΜΦΙΠΟΛΗ	200.000.000
97	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΔΕΣΣΑ: ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ & ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ	226.000.000
98	ΚΡΗΤΗΣ	ΓΟΥΡΝΕΣ - ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ	67.029.200
99	ΚΡΗΤΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ Β.Ο.Α.Κ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΔΙΤ	65.000.000
100	ΚΡΗΤΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΒΟΑΚ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ (ΜΟΥΡΝΙΕΣ) ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΒΟΑΚ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ (ΜΟΧΟΣ)	20.000.000
101	ΚΡΗΤΗΣ	ΓΟΥΡΝΕΣ - ΣΤΑΥΡΑΚΙΑ	35.000.000
102	ΚΡΗΤΗΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΒΟΑΚ	25.000.000
103	ΚΡΗΤΗΣ	ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΠΙΣΚΟΚΕΦΑΛΟ	20.000.000
104	ΚΡΗΤΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ Β.Ο.Α.Κ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΑΝΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	500.000.000



Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
105	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΠΥΡΓΟΣ-ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ	20.000.000
106	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΡΩΜΑΝΟΣ - ΠΥΛΟΣ ΤΗΣ Ε.Ο. ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ - ΠΥΛΟΥ	22.000.000
107	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΡΥΖΟΜΥΛΟΣ. ΠΥΛΟΣ . ΜΕΘΩΝΗ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΔΙΤ	60.000.000
108	ΠΟΛΛΕΣ	ΛΟΙΠΕΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ITS ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	14.500.000
109	ΠΟΛΛΕΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΛΑΜΙΑ - ΞΥΝΙΑΔΑ & ΤΡΙΚΑΛΑ - ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Ε65)	770.000.000
110	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	10.000.000
111	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	3.200.000
112	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ)	300.000.000
113	ΠΟΛΛΕΣ	ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΔΙΤ	20.000.000
114	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	200.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ :</b>			<b>5.683.598.591</b>
<b>ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ/ΕΡΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
115	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΛΥΧΡΗΣΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ & ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΣ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	45.000.000
116	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ - ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟ ΜΟΛΟ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	1.550.000
117	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	2.860.000
118	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ "ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΥΛΟΣ"	15.000.000
119	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΡΗΠΙΔΩΣΗ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ (ΝΟΤΙΟΥ) ΜΟΛΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Β'	7.000.000
120	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ - ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ	9.481.900

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
121	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΑΥΡΙΟΥ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ	44.500.000
122	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΑΥΡΙΟΥ - ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	1.600.000
123	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ	168.991.912
124	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ	7.600.000
125	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	120.000.000
126	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ	10.500.000
127	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ	135.000.000
128	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - ΜΟΝΑΔΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ LNG	15.000.000
129	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ / Γ΄ ΦΑΣΗ	49.247.060
130	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΚΤΗΡΙΟ Τ3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΤΜΗΜΑ Β΄ ΦΑΣΗΣ) ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	1.000.000
131	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ LNG	7.000.000
132	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ / ADRI-UP / ΙΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ FREIGHT VILLAGE	9.000.000
133	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ	3.000.000
134	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΝΟ 3	40.000.000
135	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ Α΄ ΦΑΣΗΣ	65.000.000
136	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΘΩΡΑΚΙΣΗΣ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ ΜΩΛΟΥ	14.500.000
137	ΚΡΗΤΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ V (ΤΕΩΣ VI) ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	35.351.296
138	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΛΗ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ IV. ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ MASTERPLAN (ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ)	2.000.000
139	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΟΥΔΑΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΛΥΧΡΗΣΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ Α΄ ΦΑΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	60.000.000
140	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΣΥΡΟΥ	1.246.846
141	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΥΚΟΝΟΥ	3.508.828

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
142	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ ΛΙΜΕΝΑ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΣΥΡΟΥ	3.920.000
143	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΡΟΔΟΥ	3.526.127
144	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΑΙΘΟΥΣΩΝ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΡΟΙΚΙΑΣ ΠΑΡΟΥ	1.700.000
145	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΑΚΑΝΤΙΑΣ ΡΟΔΟΥ	2.600.000
146	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΡΟΔΟΥ	2.000.000
147	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΜΗ ΠΥΛΗ ΜΕΧΡΙ ΛΙΜΕΝΑ ΑΚΑΝΤΙΑΣ ΡΟΔΟΥ. ΤΜΗΜΑ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ.	2.000.000
148	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ - ΠΥΛΗ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΣΤΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΒΛΥΧΑΔΑΣ	1.630.000
149	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ Λ. ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΣΥΡΟΥ	19.000.000
150	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΝΑΞΟΥ	10.000.000
151	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ - ΠΥΛΗ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΣΤΗΝ ΑΚΡΑ ΚΟΛΟΥΜΠΟΣ	5.200.000
152	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΚΑΝΤΙΑΣ ΡΟΔΟΥ	10.000.000
153	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	50.000.000
154	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	3.500.000
155	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΜΕΟΣΑΡ - ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ. ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ	5.364.625
156	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΡΙΩΝ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΘ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 060-070-080	400.000
157	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ 2 ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΕΣΣΑΡΩΝ [4] ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΗΚΟΥΣ 16-19.5 ΜΕΤΡΩΝ	40.400.000
158	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑ / ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	6.000.000
159	ΠΟΛΛΕΣ	ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	25.000.000
160	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - VTMIS (VESSEL TRAFFIC MONITORING & INFORMATION SYSTEM)	30.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
161	ΠΟΛΛΕΣ	ΕΠΙΓΕΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ GMDSS - ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ. ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ:	25.000.000
162	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑ (30) ΤΑΧΥΠΛΟΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΗΚΟΥΣ 11-12 ΜΕΤΡΩΝ ΜΕ ΜΠΑΛΟΝΙ ΠΟΛΥΟΥΡΕΘΑΝΗΣ	12.000.000
163	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ 2 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	12.000.000
164	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΔΥΟ (2) ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΗΚΟΥΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 60 ΜΕΤΡΩΝ	120.000.000
165	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΦΥΛΑΞΗ ΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ)	20.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ/ ΕΡΓΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ :</b>			<b>1.286.178.594</b>
<b>ΕΡΓΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ- ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
166	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΥΡΙΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ Α/Δ ΛΗΜΝΟΥ	1.050.000
167	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ	11.940.000
168	ΚΡΗΤΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ (ΚΑΣΤΕΛΙ) ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ	180.000.000
169	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΟΡ ΜΗΛΟΥ	498.150
170	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΣΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	990.000
171	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΧΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΑΚΡΟ 15 ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ Α/Δ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ	943.000
172	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ Α/Δ ΣΥΡΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΟ 1: ΜΙΚΡΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ. ΥΠΟΕΡΓΟ 2: ΑΡΣΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΛΟΦΟΥ ΝΕΡΑΪΔΑ)	2.384.635
173	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΜΗΛΟΥ (ΕΠΕΚΤΑΣΗ/ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ)	6.451.400
174	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΠΑΡΟΥ	34.450.000
175	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ /ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΝΑΞΟΥ	5.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
176	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΥ. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΥΡΓΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ. ΚΟΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΥΠΑ-ΑΠΑ	35.870.650
177	ΠΟΛΛΕΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	35.000.000
178	ΠΟΛΛΕΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΙΝΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	6.285.000
179	ΠΟΛΛΕΣ	ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΝΗΣΙΩΤΙΚΑ Α/Δ ΕΚΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	25.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΕΡΓΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ/ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ :</b>			<b>345.862.835</b>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ:</b>			<b>14.105.420.820</b>

#### 7.4.4. Έργα Αστικών Συγκοινωνιών

##### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΕΡΓΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ</b>			
1	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 3 ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ. ΤΜΗΜΑ ΧΑΪΔΑΡΙ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ & ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΣΥΡΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	437.102.568
2	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΗΣ ΟΣΥ ΑΕ	16.150.000
3	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ Β' ΦΑΣΗ & ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ	103.046.134
4	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΟΑΣΑ ΑΕ)	29.960.000
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΚΟΜΙΣΤΡΟΥ (INDRA 1) ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΟΑΣΑ	4.000.000
6	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	4.000.000
7	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (Α) ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ. (Β) ΥΠΟΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΣΗΣ ΤΑΣΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΩΝ ΤΗΣ Ο.ΣΥ. Α.Ε.	3.000.000
8	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 [ΤΟΙΧΙΑ. ΗΛΕΚΤΡΟΦΟΡΟΣ. ΦΥΤΕΥΣΗ. ΚΛΠ]	11.630.000
9	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ. ΓΡΑΜΜΗ 4 / ΤΜΗΜΑ "ΑΛΣΟΣ ΒΕΪΚΟΥ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ - ΓΟΥΔΗ"	1.650.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
10	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΚΣΥΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΡΜΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 ΤΟΥ ΗΣΑΠ	25.000.000
11	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΑΠΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΜΕΤΡΟ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	16.000.000
12	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΜΕΤΡΟ	16.000.000
13	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΩΝ ΔΙ-ΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΣΥΡΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ 3 'ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ'	80.500.000
14	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ Η/Μ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ 1. 2. 3.	80.000.000
15	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΓΡΟΜΟΝΩΣΗΣ-ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ. ΟΜΟΝΟΙΑ ΚΑΙ ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1	8.400.000
16	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ (Τ.Ε.Β.) ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ	115.000.000
17	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΦΑΛΗΡΟ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1	100.000.000
18	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 2 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ. "ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ - ΙΛΙΟΝ"	350.000.000
19	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΑΣΑ (Π.Χ. ΚΕΝΤΡΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΝΕΑ ΕΚΔΟΤΗΡΙΑ. ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΣΤΑΣΕΙΣ. ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ. Κ.Α.)	22.000.000
20	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΟΣΥ ΑΕ	1.500.000
21	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΕΩΝ ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΑΣΕΩΝ	2.500.000
22	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΦΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΤΡΑΣ	547.819
23	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	1.815.000
24	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΑΣΙΚΟ ΕΡΓΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	722.969.506
25	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	532.865.604
26	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΡΟΔΡΟΜΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	30.000.000
27	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	6.520.000
28	ΠΟΛΛΕΣ	ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	372.000.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ :</b>			<b>4.742.506.630</b>

## 7.4.5. Έργα Περιφερειακής Διάστασης

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
<b>ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>			
1	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ	100.000.000
2	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΑΡΑΝΕΣΤΙΟΥ	1.000.000
3	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ Ν.ΠΕΡΑΜΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΓΓΑΙΟΥ	1.000.000
4	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟ ΕΩΣ ΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΑΝΕΡΙΩΝ ΔΗΜΟΥ ΜΥΚΗΣ	2.000.000
5	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΚΟΤΥΛΗΣ ΔΗΜΟΥ ΜΥΚΗΣ	1.723.000
6	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΜΙΚΡΟΥ ΔΕΡΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΟΥΦΛΙΟΥ	2.000.000
7	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΟΔΟΠΟΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΠΥΡΓΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΡΟΣΟΤΣΑΝΗΣ - ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΦΑΛΛΑΚΡΟΥ	2.000.000
8	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ Ε.Ο. ΝΟ 53 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΑΙΣΥΜΗ	10.000.000
9	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΑΚΡΗΣ ΜΕ ΤΗ ΜΑΡΩΝΕΙΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	12.500.000
10	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ Ν.ΡΟΔΟΠΗΣ. ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΚΟΠΤΕΡΟ ΕΩΣ ΊΑΣΜΟ (Χ.Θ. 6+500 ΕΩΣ Χ.Θ.11+000)	6.650.000
11	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΩΝ ΣΕ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ	5.921.486
12	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	105.000.000
13	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΡΙΩΝ Α/Κ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Λ. ΑΙΓΑΛΕΩ ΓΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΟ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ	47.853.500
14	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ Α/Κ ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΟΔΟΣ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	6.500.000
15	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 29: ΔΡΟΣΙΑ - ΔΙΟΝΥΣΟΣ - ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ.	33.500.000
16	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΜΕ ΟΔΟ ΦΛΕΜΙΝΓΚ (ΠΡΟΣ ΡΑΦΗΝΑ) (ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ . ΟΚΩ)	7.500.000
17	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ ΜΕΓΑΡΑ ΜΕΧΡΙ ΑΛΕΠΟΧΩΡΙ (ΟΡΕΙΝΟ ΤΜΗΜΑ).	38.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
18	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΔΟΥ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΑ ΕΡΓΑ	20.000.000
19	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ	30.000.000
20	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ Π.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΘΗΒΩΝ (Β' ΤΜΗΜΑ).	50.000.000
21	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΛΛΟΝΗΣ - ΣΙΓΓΡΙΟΥ ΛΕΣΒΟΥ	38.004.089
22	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΥΡΙΑΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΤΜΗΜΑ ΣΟΥΡΑΔΑΣ ΜΑΚΡΥΣ ΓΙΑΛΟΣ	1.307.009
23	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΑΓΙΑΣ ΕΙΡΗΝΗΣ	1.689.127
24	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΙΚΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΟΛΗΣ ΧΙΟΥ	12.251.067
25	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΔΡΟΜΟΥ ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ - ΧΩΡΑΣ Ν. ΣΑΜΟΥ	18.740.000
26	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΘΑΝΟΥΣ	6.198.568
27	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΙΟΥ - ΚΑΡΦΑ	3.000.000
28	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΙΣΟΠΕΔΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ (Κ2) ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΟΔΟΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ ΜΕ ΟΔΟ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΘΕΡΜΗΣ	3.500.000
29	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΙΟΥ-ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΑΣ. ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΑΣ	9.000.000
30	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΛΟΒΑΣΟΥ ΣΑΜΟΥ	13.000.000
31	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ ΣΑΜΟΥ	5.500.000
32	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΟΣ ΚΑΛΛΟΝΗΣ - ΠΕΤΡΑΣ ΛΕΣΒΟΥ	22.000.000
33	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΕΛΙ ΦΡΑΝΤΑΤΟ ΡΑΧΕΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	14.000.000
34	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΙΟΥ - ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ. ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ	5.000.000
35	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ Ε.Ο. 111 - (ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΜΠΡΑΪΚΑ) ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΤΡΩΝ (ΚΟΜΒΟΣ Κ7)	10.700.000
36	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΙΚΡΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΜΕ ΚΟΜΒΟ Κ3 ΣΥΧΑΙΝΩΝ ΕΥΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΑΤΡΩΝ	6.000.000
37	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙ-ΑΣΤΑΚΟΣ	25.000.000
38	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ-ΙΤΕΑ-ΑΜΦΙΣΣΑ-ΛΑΜΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΥΤΟΥ ΜΕ ΚΑΡΠΙΝΗΣΙ ΜΕΣΩ ΘΕΡΜΟΥ	100.000.000
39	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-ΛΙΜΑΝΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	10.000.000
40	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-MENIDI	15.000.000
41	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΚΤΙΟΥ	30.000.000
42	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ε.Ο. 111 ΤΜΗΜΑ: ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΟΥ	16.000.000
43	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΜΑΛΙΑΔΑ – ΣΙΜΟΠΟΥΛΟ -111 Ε.Ο ΠΑΤΡΩΝ -ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ	11.500.000



Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
44	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΡΧΑΙΑ ΠΙΣΣΑ (ΑΠΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΡΧ. ΟΛΥΜΠΙΑΣ) - ΛΑΛΑ - Ε.Ο ΠΑΤΡΩΝ - ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ	6.300.000
45	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΒΑΣΙΛΙΤΣΑ	12.500.000
46	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΟΖΑΝΗ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	5.500.000
47	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΚΛΕΙΣΟΥΡΑΣ ΚΑΙ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΟΔΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ	70.000.000
48	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΦΛΩΡΙΝΑ - ΠΙΣΟΔΕΡΙ	60.000.000
49	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ	30.132.544
50	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΠΟΛΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	12.699.165
51	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΛΑΡΙΣΑΣ (ΤΜΗΜΑ Π.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ – ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ)	7.270.000
52	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι.Κ. ΒΟΛΟΥ (Χ.Θ. 7+115) ΕΩΣ Ι.Κ. ΑΓΙΑΣ (Χ.Θ. 8+110)	7.424.752
53	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 3+330 ΕΩΣ Χ.Θ. 5+690	12.518.456
54	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΤΡΙΚΑΛΩΝ – ΑΡΤΑΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΥΛΗΣ ΕΩΣ ΠΑΛΑΙΟΜΟΝΑΣΤΗΡΟ	7.837.161
55	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΛΑΡΙΣΑΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Β' ΓΕΦΥΡΑ ΠΗΝΕΙΟΥ (ΔΕΥΑΛ) ΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΣΧΟΛΗ	6.241.293
56	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΟΔΟΣ ΔΕΛΤΑ - ΠΑΛΑΜΑ	13.800.000
57	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΠ.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΣΥΚΕΩΝΑ	33.700.000
58	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑ-ΤΡΙΚΑΛΑ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι/Κ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ ΕΩΣ Α/Κ ΡΑΧΟΥΛΑΣ-ΑΜΥΓΔΑΛΕΑΣ	37.000.000
59	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΖΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ Ε.Ο. ΚΥΚΛΩΜΑΤΟΣ ΠΗΛΙΟΥ (Α' & Β' ΦΑΣΗ)	49.900.000
60	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ : ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΕΞΟΔΟ ΠΡΟΣ ΑΓΙΟΠΗΓΗ ΕΩΣ ΕΞΟΔΟ ΠΡΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ. ΜΕ ΕΠΙΓΕΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΕΜΠΡΟΣΘΕΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	6.000.000
61	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ : ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι/Κ ΑΘΗΝΩΝ ΕΩΣ Ι/Κ ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑΣ	15.000.000
62	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΤΡΙΚΑΛΑ-ΑΡΤΑ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΔΑΚΤΥΛΙΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΕΩΣ ΓΕΦΥΡΑ ΠΗΝΕΙΟΥ	15.000.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
63	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΠ.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι/Κ ΜΕΣΟΡΑΧΗΣ ΕΩΣ Ι/Κ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ	15.000.000
64	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ. ΤΜΗΜΑ ΔΕΛΤΑ – ΚΑΡΔΙΤΣΑ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΟΔΟΥ. ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΚΑΙ ΚΟΜΒΩΝ	37.000.000
65	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ: ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΡΑΚΟΠΟΤΑΜΟ ΕΩΣ ΚΕΡΑΜΙΔΙ	26.000.000
66	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΗΛΙΟΥ. ΣΤΟ Ε.Ο. ΚΥΚΛΩΜΑ ΠΗΛΙΟΥ	5.000.000
67	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΚΥΚΛΩΜΑ ΠΗΛΙΟΥ. ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΑΡΧΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΑΓΡΙΑΣ - ΛΕΧΩΝΙΑ	29.000.000
68	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΕΩΣ ΒΟΛΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΗ Ι/Κ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΘΡΑΣ - ΑΡΧΗ Α/Κ ΛΑΡΙΣΗΣ)	32.000.000
69	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	999.900
70	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΕΚΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	500.000
71	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ - ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΡΓΥΡΑΔΩΝ)	5.000.000
72	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ – ΠΟΡΟΣ	5.000.000
73	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ - ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΒΡΥΩΝΗ - ΜΩΡΑΙΤΙΚΑ)	6.000.000
74	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΣΤΡΑ - ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΖΑΚΥΝΘΟΥ - ΠΛΑΝΟΣ	12.000.000
75	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΡΝΑΙΑΣ	15.141.300
76	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ. ΤΜΗΜΑ ΠΟΤΙΔΑΙΑ - ΚΑΣΣΑΝΔΡΕΙΑ	43.587.487
77	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΙΛΚΙΣ - ΔΟΪΡΑΝΗ ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΜΑΥΡΟΝΕΡΙΟΥ - ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΙΛΚΙΣ	21.500.000
78	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ Α/Κ Κ16 ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	79.058.911
79	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ	69.763.276
80	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΙΛΚΙΣ - ΔΟΪΡΑΝΗ ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΑΣΣΗΡΟΥ - ΕΩΣ Α/Κ Ν. ΣΑΝΤΑΣ	57.404.132
81	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΒΙΑΝΝΟΣ ΤΜΗΜΑ ΑΛΑΓΝΙ ΜΑΡΘΑ ΑΚ ΚΟΥΝΑΒΩΝ	3.518.846

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
82	ΚΡΗΤΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΓ. ΓΑΛΗΝΗ ΤΜΗΜΑ ΑΡΜΕΝΟΙ-ΠΑΛΕ	17.381.057
83	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΑΛΟΥΔΙΑΝΑ-ΤΟΠΟΛΙΑ-ΜΥΛΟΙ-ΕΛΟΣ-ΒΑΘΗ-ΧΡΥΣΟΣΚΑΛΙΤΙΣΣΑ	8.954.047
84	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΒΙΑΝΝΟΣ ΤΜΗΜΑ ΑΛΑΓΝΙ - ΜΑΡΘΑ ΑΠΟ ΧΘ 4870 ΕΩΣ ΧΘ 7700 ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΚ ΑΡΚΑΛΟΧΩΡΙΟΥ	13.580.000
85	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΙΛΑΛΗΜΑΤΑ - ΧΘ 2+500	7.500.000
86	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΑΓ. ΔΕΚΑ / ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΟΙΡΩΝ	16.000.000
87	ΚΡΗΤΗΣ	ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΟΣ- ΣΦΗΝΑΡΙ	18.400.000
88	ΚΡΗΤΗΣ	ΑΜΑΡ. ΔΡΟΜΟΣ ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΝΕΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 13 (ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ-ΦΟΥΡΦΟΥΡΑΣ. ΡΕΘΥΜΝΟ-ΦΡΑΓΜΑ ΠΟΤΑΜΩΝ. ΦΟΥΡΦΟΥΡΑΣ-ΜΑΝΔΡΕΣ)	67.300.000
89	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΟΔΩΝ Ε.Ο. ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΚΟΜΒΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΚΟΜΒΟΥ ΣΠΑΡΤΗΣ)	1.550.000
90	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΥΘΕΙΟ – ΑΡΕΟΠΟΛΗ – ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ	3.800.000
91	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΡΙΖΟΜΥΛΟΣ - ΚΟΡΩΝΗ. ΤΜΗΜΑ ΓΕΦΥΡΑ ΤΖΑΝΕ - ΞΕΟΔΟΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ (ΧΘ:2+840 ΕΩΣ ΧΘ: 10+160)	11.917.000
92	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΣΚΟΥΡΑ - ΓΕΡΑΚΙ	6.000.000
93	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 4 ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΠΑΡΤΗ - ΠΛΑΤΑΝΑ - ΣΚΟΥΡΑ	5.300.000
94	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ- ΑΣΤΡΟΥΣ. ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΤΩ ΔΟΛΙΑΝΩΝ. ΑΠΟ Χ.Θ. 6+600 ΜΕΧΡΙ Χ.Θ. 7+770.53	6.500.000
95	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΑΡΓΑΛΙΑΝΟΙ - ΒΑΛΤΑ	1.300.000
96	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΩΝ ΤΡΙΩΝ (3) ΟΙΚΙΣΜΩΝ (ΠΗΓΑΔΙ ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ ΤΣΙΤΑΛΙΑ) ΤΗΣ ΟΔΟΥ "ΜΥΛΟΙ - ΑΣΤΡΟΣ - ΛΕΩΝΙΔΙΟ - ΠΟΥΛΙΘΡΑ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ"	4.500.000
97	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΗΓΑΔΙ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ "ΜΥΛΟΙ - ΑΣΤΡΟΣ - ΛΕΩΝΙΔΙΟ - ΠΟΥΛΙΘΡΑ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ"	6.500.000
98	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ.ΕΛΕΟΥΣΑ - ΑΡΚΑΔΙΚΟ ΤΗΣ Ε.Ο ΑΡΓΟΣ-ΝΑΥΠΛΙΟ-ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ-ΠΑΛ. ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	20.000.000
99	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΡΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΦΙΛΙΑΤΡΩΝ- ΓΑΡΓΑΛΙΑΝΟΙ	22.000.000
100	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΛΥΓΟΥΡΙΟ ΑΔΑΜΙ ΤΡΑΧΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΙΣΘΜΙΑ ΚΟΛΙΑΚΙ ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ ΕΡΜΙΟΝΗ	9.500.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
101	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΟΜΒΟΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΝΕΜΕΑΣ - ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Κ. ΑΡΧ. ΝΕΜΕΑΣ-ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΑ - ΛΥΓΟΥΡΙΟ - Θ. ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ	28.000.000
102	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΔΟΣ ΜΕΣΣΗΝΗ-ΕΥΑ ΒΑΛΥΡΑ	35.000.000
103	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΡΑΧΕΙΑ-ΠΕΛΕΗ – ΑΡΧΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΔΙΔΥΜΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΙΣΘΜΙΑ ΚΟΛΙΑΚΙ ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ ΕΡΜΙΟΝΗ	17.200.000
104	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΡΑΝΙΔΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΙΣΘΜΙΑ ΚΟΛΙΑΚΙ ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ ΕΡΜΙΟΝΗ	7.500.000
105	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΦΙΛΙΑΤΡΩΝ	18.000.000
106	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΔΟΣ ΙΣΘΜΟΣ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ (ΒΕΛΤΙΩΣΗ)	12.000.000
107	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΒΛΑΧΙΩΤΗ ΤΗΣ Ε.Ο. ΧΑΝΙΑ - ΚΡΟΚΕΕΣ - ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	18.000.000
108	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΣΚΑΛΑΣ	25.000.000
109	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΥΡΙ - ΓΥΘΕΙΟ	60.000.000
110	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΒΥΤΙΝΑ - ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ. ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΛΑΓΚΑΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	100.000.000
111	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΝΕΟΧΩΡΑΚΙ - ΤΑΝΑΓΡΑ (Γ' ΦΑΣΗ)	5.800.000
112	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΛΑΜΙΑ-ΙΤΕΑ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ: ΤΜΗΜΑ ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΓΡΑΒΙΑΣ - ΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΜΕΤΑΛΛΕΙΩΝ ΒΩΞΙΤΗ	15.000.000
113	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΛΕΠΟΥΡΑ - ΠΑΡΑΛΙΑ ΟΞΥΛΙΘΟΥ	18.000.000
114	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΟΔΟΥ ΡΑΠΤΑΙΟΙ - Ν. ΣΤΥΡΑ - ΣΤΥΡΑ	4.182.072
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ</b>			<b>2.344.499.246</b>
<b>ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ/ΕΡΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
115	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟ: ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ Ν. ΠΕΡΑΜΟΥ	300.000
116	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΡΑΞΗ ΟΡΙΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΓΟΥΣ	203.000
117	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΛΙΑΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	1.100.000
118	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ Ν. ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	30.000.000
119	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΦΥΛΑΞΗ ΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ - ISPS) ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	2.450.000
120	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΙΓΡΙΟΥ	14.800.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
121	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΦΟΥΡΝΩΝ ΙΚΑΡΙΑΣ ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ	6.988.160
122	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	10.000.000
123	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΙΣΑΕΤΟΥ ΙΘΑΚΗΣ	3.728.227
124	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΣΤΗ ΛΑΚΚΑ ΠΑΞΩΝ	2.800.000
125	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΕΡΓΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ	6.000.000
126	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΕΩΝ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	48.000.000
127	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΛΛΩΝΙΩΝ Ν. ΜΗΛΟΥ	4.000.000
128	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ	285.000
129	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΣΤΕΓΑΣΤΡΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ	245.000
130	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ (ISPS)	200.000
131	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΚΑΜΑΡΩΝ ΣΙΦΝΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΣΤΙΣ ΚΑΜΑΡΕΣ Ν. ΣΙΦΝΟΥ	3.890.800
132	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΧΟΙΝΟΥΣΑΣ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΧΟΙΝΟΥΣΑΣ	2.760.000
133	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ ΜΩΛΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ	4.000.000
134	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΓΑΥΡΙΟΥ	1.155.000
135	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΡΙΒΑΣ Ν. ΘΗΡΑΣΙΑΣ	4.700.000
136	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	9.200.000
137	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ Ε/Γ-Ο/Γ ΣΚΑΦΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	6.000.000
138	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΕΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΤΟ ΚΑΜΙΝΑΚΙ ΠΑΡΟΥ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	25.000.000
139	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΙΟΥ	8.000.000
140	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ	3.000.000
141	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΑ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΥΛΙΔΑΣ	13.170.000
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ/ ΕΡΓΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ :</b>			<b>211.975.187</b>
<b>ΕΡΓΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ- ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b>			
142	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΡΑΞΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΕΣΩ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ. Η/Μ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ ΚΑΙ ΙΣΤΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΗ "ΥΨΑΡΙΟ ΘΑΣΟΥ"	580.000

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ/ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ :			580.000
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗΣ:			2.557.054.432

## 7.4.6. Έργα Ημιτελή

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΗΜΙΤΕΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (€)
1	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΑΝΔΡΑ - ΨΑΘΑΔΕΣ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΟΡΜΕΝΙΟ	47.042.666
2	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	28.227.006
3	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»	94.163.458
4	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΒΑΣΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΡΓΟ 1) - ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΗΡΑΓΓΩΝ	586.011.120
5	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 - Χ.Θ. 37+900) ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΜΕΣΣΑΡΑ	113.207.311
6	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΝΟΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ. ΤΜΗΜΑ "ΣΟΥΛΗΝΑΡΙ - ΚΡΕΜΜΥΔΙΑ - ΚΟΡΥΦΑΣΙΟ"	23.287.900
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΗΜΙΤΕΛΩΝ ΕΡΓΩΝ :			891.939.461

## 8. ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΣΜΠΕ - ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ - ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

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

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

Η μεθοδολογία, που ακολουθήθηκε, βασίστηκε στο «Εγχειρίδιο των ΣΠΕ για Στρατηγικές Συνοχής 2007-2013», έκδοσης Φεβρουάριος 2006 (Handbook on sea for cohesion policy 2007-2013, February 2006, Greening Regional Development Programmes Network, Project Part-Financed by the European Union, Interreg III C, GRDP). Σημειώνεται ότι η ελληνική νομοθεσία δεν προτείνει συγκεκριμένη μεθοδολογία για σύνταξη της ΣΜΠΕ και περιορίζεται σε ενδεικτικό Πίνακα Περιεχομένων της μελέτης. Τα επιμέρους βήματα της Μεθοδολογίας που ακολουθήθηκαν στη σχετική ΣΜΠΕ παρουσιάζονται επιγραμματικά στη συνέχεια:

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

## 8.2. Διευρεύνηση ανάγκης Αναθεώρησης ΣΠΕΜ

Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο της πρώτης αναθεώρησης/ επικαιροποίησης του ΣΠΕΜ (μετά την παρέλευση τριετίας από την έναρξη της εφαρμογής του), και προκειμένου να κριθεί κατά πόσον το αναθεωρημένο ΣΠΕΜ θα πρέπει να υποβληθεί σε Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (Σ.Π.Ε.), το τροποποιημένο σχέδιο υποβλήθηκε σε διαδικασία περιβαλλοντικού προελέγχου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Άρθρο 5 και το Παράρτημα IV της ΚΥΑ 107017/2006 (ΦΕΚ 1225/Β/05.09.2006). Ειδικότερα, στις [25/01/2019] υπεβλήθη αίτηση από την Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ Υποδομών και Μεταφορών (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών) προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (ΥΠΕΝ), συνοδευόμενη από το απαραίτητο τεκμηριωτικό υλικό (Φάκελο Περιβαλλοντικού Προελέγχου). Επί του εγγράφου αυτού αποφάνθηκε η Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης της Γ.Δ. Περιβαλλοντικής Πολιτικής του ΥΠΕΝ με τη με αρ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/6929/498 Απόφαση της 28/05/2019. Βάσει αυτής δεν απαιτείται να υποβληθεί σε Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση η 1<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΣΠΕΜ 2014-2025, όπως περιγράφεται στο Φάκελο Περιβαλλοντικού Προελέγχου, καθώς από τη σχετική διαδικασία προκύπτει ότι οι τροποποιήσεις που συνθέτουν την Αναθεώρηση δεν προκαλούν διαφοροποιημένες επιπτώσεις σε σχέση με εκείνες που είχαν εκτιμηθεί στο πλαίσιο της αρχικής έγκρισης ΣΜΠΕ.

## 8.3. Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Στόχων

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

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

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

### Π1. Βιοποικιλότητα

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

### Π2. Πληθυσμός

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

### Π3. Ανθρώπινη υγεία

- α. Ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων, που προκαλούνται από τις μεταφορές.



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

#### **Π4. Έδαφος**

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

#### **Π5. Ύδατα**

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

#### **Π6. Αέρας**

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

#### **Π7. Κλιματικές αλλαγές και ενέργεια**

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

#### **Π8. Υλικά περιουσιακά στοιχεία**

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

#### **Π9. Τοπίο**

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

#### **Π10. Πολιτιστική κληρονομιά**

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

Στον παρακάτω πίνακα 29, παρουσιάζεται η συσχέτιση μεταξύ περιβαλλοντικών στόχων (των ανωτέρω παραμέτρων) και θεματικών τομέων δράσεων του ΣΠΕΜ. Στις στήλες του πίνακα παρουσιάζονται οι θεματικοί τομείς του ΣΠΕΜ (σιδηροδρομικές μεταφορές κλπ.), ενώ στις γραμμές του πίνακα παρουσιάζονται οι δέκα (10) περιβαλλοντικές παράμετροι για τις οποίες εξετάζονται οι επιπτώσεις εφαρμογής του ΣΠΕΜ, με τους αντίστοιχους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως αυτοί αναφέρθηκαν ανωτέρω.

Πίνακας 29: Συσχετισμός Περιβαλλοντικών Στόχων και Θεματικών τομέων

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



Συμβατά

Μη Συμβατά

Αβέβαια Σύνδεση

Καμία Σύνδεση

#### 8.4. Σύγκριση Εναλλακτικών Λύσεων

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

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

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

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

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

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

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

- **Βασικό Σενάριο**

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

Αποτελεί βάση σύγκρισης με τα επόμενα σενάρια.

- **Σενάριο 1 (Προτεινόμενο Σενάριο)**

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

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

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

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

Περιλαμβάνονται και οριζόντιες δράσεις κυρίως στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

- **Σενάριο 2 (Εναλλακτικό Σενάριο)**

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

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

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

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

Η Σ.Μ.Π.Ε αναλύει και αξιολογεί, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της νομοθεσίας, το Σενάριο 1 (Προτεινόμενο Σενάριο).

### 8.5. Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο ΣΠΕΜ

Το ΣΠΕΜ ευθυγραμμίζεται με τους στόχους που έχουν διατυπωθεί:

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

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

Σε ειδικό τομέα δράσεων (βλ. κεφ. 6.9.2 «Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον») προωθούνται συγκεκριμένες δράσεις για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τον τομέα των μεταφορών [π.χ. οχήματα με κινητήρες φυσικού αερίου και σχετικά δίκτυα εφοδιασμού, προώθηση της χρήσης του ποδήλατου ως μέσου μετακίνησης, ενίσχυση υποδομών για υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτροκίνησης στις αστικές και υπεραστικές μεταφορές, προώθηση ενεργειών προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (πλοία νέου τύπου, εναλλακτικά καύσιμα)].

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

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

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

Στον παρακάτω πίνακα 30 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι σημαντικότερες επιπτώσεις στις περιβαλλοντικές παραμέτρους από τους προωθούμενους τομείς δράσεων - λαμβάνοντας υπόψη τους περιβαλλοντικούς στόχους που έχουν τεθεί - καθώς και το μέγεθος και το είδος των σχετικών επιπτώσεων.

**Πίνακας 30: Πίνακας Σημαντικότερων Επιπτώσεων**

Περιβαλλοντικές Παράμετροι	Χαρακτήρας Επίπτωσης	Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης
Βιοποικιλότητα	- /0  >>	Η υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων είναι πιθανόν να προκαλέσει αρνητικές επιπτώσεις, το μέγεθος και ο χαρακτήρας

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

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

Περιβαλλοντικές Παράμετροι	Χαρακτήρας Επίπτωσης	Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης
Πολιτισμός	?  (απροσδιόριστη*)	Θα υπάρξουν απροσδιόριστες επιπτώσεις από την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων, εκτός από τις περιπτώσεις όπου αυτές υλοποιούνται στη γειτονία περιοχών ιδιαίτερου πολιτιστικού, ιστορικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Μέσω των προτεινόμενων δράσεων αυξάνεται η προσβασιμότητα στους αρχαιολογικούς χώρους.

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

### 8.7. Διαφοροποιήσεις του Στρατηγικού Πλαισίου από τη διαδικασία της διαβούλευσης της Σ.Μ.Π.Ε

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

Συμπέρασμα (i): Από την Περιφέρεια Κρήτης ζητήθηκε να διευκρινιστούν οι «κατευθύνσεις ανάπτυξης, έργα και δράσεις ανά τομέα μεταφορών» του Σεναρίου 1 του ΣΠΕΜ. Αυτές, όπως επεξηγήθηκε, αναλύονται στις ενότητες 6.3 έως 6.9 του ΣΠΕΜ και 4.2 («Περιγραφή του ΣΠΕΜ») της ΣΜΠΕ που περιλαμβάνουν τους προωθούμενους από το ΣΠΕΜ τομείς δράσεων ανά τομέα μεταφορών.

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

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



εξαγωγής συγκεκριμένων συμπερασμάτων κατά περίπτωση Επιχειρησιακού Προγράμματος.

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

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

Συμπέρασμα (iv): λαμβάνοντας υπόψη σχετική παρατήρηση της Περιφέρειας, συμφωνήθηκε να αφαιρεθεί η αναφορά για το στόχο δημιουργίας κόμβου διαμετακόμισης Ανατολικής Μεσογείου στην Κρήτη, από την ενότητα 6.5 του ΣΠΕΜ και συνακόλουθα από την ενότητα 4.2 από τη Σ.Μ.Π.Ε.

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

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

Σε σχέση με τις παρατηρήσεις ειδικότερα για τα θέματα οδικής ασφάλειας, υπογραμμίστηκαν, πέραν των έργων σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα που περιέχονται στη λίστα έργων του ΣΠΕΜ, οι οριζόντιες δράσεις της σχετικής λίστας που αφορούν το σύνολο των Περιφερειών της Χώρας και στοχεύουν στη βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας π.χ. τις παρεμβάσεις βάσει σχετικών μελετών της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΑΕ για όλες τις περιφέρειες της Χώρας και τις δράσεις οδικής ασφάλειας αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών για εφαρμογή συστημάτων ITS σχετικών με την οδική ασφάλεια, δημιουργία ηλεκτρονικών υποδομών για τη συστηματική καταγραφή και ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων κλπ.

3. Όσον αφορά τις προτάσεις έργων που υποβλήθηκαν από την Περιφέρεια Κρήτης και το πώς αυτές ελήφθησαν υπόψη, υπογραμμίστηκε ότι προτάσεις έργων για το

ΣΠΕΜ υποβλήθηκαν στην ΕΔΑ Μεταφορών στις 12/11/2013 (για οδικά έργα). Στη συνέχεια η Περιφέρεια συμμετείχε στις διάφορες φάσεις διαβούλευσης του κειμένου του ΣΠΕΜ με παρατηρήσεις, χωρίς να υπάρξουν ιδιαίτερες διαφωνίες επί των τελικά περιληφθέντων στο ΣΠΕΜ έργων.

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

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

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

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

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

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

- 1.1. Αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο, κατά τη διαμόρφωση των χαρακτηριστικών μιας επένδυσης που πρόκειται να υλοποιηθεί με βάση τις κατευθύνσεις του ΣΠΕΜ, έχουν ληφθεί υπόψη:

- η εθνική στρατηγική και οι ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τη βιοποικιλότητα,
- οι εθνικές και ενωσιακές δεσμεύσεις για την κλιματική αλλαγή, τόσο σε ό,τι αφορά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου όσο και στην προσαρμογή στις μεταβολές που συντελέστηκαν ή επέρχονται,
- το νέο σύστημα χωρικού σχεδιασμού, που θεσμοθετήθηκε με το ν. 4269/2014 (Α' 142), και τα σχέδια που θα έχουν υιοθετηθεί κατ' εφαρμογή του,
- το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής, καθώς και ανάλογα σχέδια που ενδέχεται να θεσπιστούν για τη Θεσσαλονίκη και άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας,
- οι εξελίξεις στο εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, που αφορούν στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, στη γαλάζια ανάπτυξη και στην ανάπτυξη της μακροπεριφέρειας Αδριατικής - Ιονίου.

- 1.2. Απαίτηση ένταξης στο σχεδιασμό των επενδύσεων, ιδίως σε εκείνες που αφορούν σε υποδομές και συνδυασμένες μεταφορές, ενός εσωτερικού μηχανισμού ο οποίος θα διασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός, η υλοποίηση και η

λειτουργία των έργων που θα προκύψουν θα χαρακτηρίζονται από επαρκείς δυνατότητες συμμόρφωσης στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις που θα θέτει το εκάστοτε πάγιο ρυθμιστικό πλαίσιο του περιβάλλοντος και οι περιβαλλοντικοί όροι των έργων. Παραδείγματα τέτοιων απαιτήσεων, για την εκπλήρωση των οποίων οι επενδύσεις θα πρέπει να προνοούν, είναι η χαρτογράφηση του θορύβου και η ανταπόκριση σε σχετικά σχέδια δράσης, η επεξεργασία υγρών αποβλήτων και η διάθεση του ανακτημένου νερού κατά τον περιβαλλοντικά βέλτιστο τρόπο, η ορθή διαχείριση στερεών και επικινδύνων αποβλήτων από τη λειτουργία μεγάλων μεταφορικών υποδομών κ.ά.

2. Στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη λειτουργία των υποδομών που θα προκύψουν από τις επενδύσεις του ΣΠΕΜ θα πρέπει να ακολουθούνται οι εξής κατευθύνσεις για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος:
  - 2.1. *Ελαχιστοποίηση ζωνών κατάληψης:* Τα πλάτη των γραμμικών έργων εντός εκτάσεων του φυσικού περιβάλλοντος θα πρέπει εξ αρχής να ελαχιστοποιούνται, ενώ τα συνοδά έργα κατασκευής ή λειτουργίας θα πρέπει να χωροθετούνται κατά το δυνατόν σε εκτάσεις με χαμηλή ή/και αραιά βλάστηση, με τη διάταξη των επιμέρους εγκαταστάσεων σχεδιασμένη κατά τον πυκνότερο δυνατό τρόπο.
  - 2.2. *Περιορισμός κινδύνων και οχλήσεων ως προς το φυσικό περιβάλλον:* Για παράδειγμα, τα λιμενικά έργα θα πρέπει να ενσωματώνουν σχέδια περιορισμού και αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης, ενώ τα γραμμικά συγκοινωνιακά χερσαία έργα θα πρέπει να επιδρούν κατά το δυνατόν λιγότερο σε βιοτόπους σημαντικών ή ευαίσθητων ειδών πανίδας και ορνιθοπανίδας.
  - 2.3. *Αποφυγή αλλοιώσεων στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των υδάτων:* στο σχεδιασμό όλων των χερσαίων μεταφορικών υποδομών θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την ελαχιστοποίηση των μεταβολών στο υδρογραφικό δίκτυο και στην ποιότητα των υδάτων.
  - 2.4. *Ελαχιστοποίηση αλλοιώσεων στο εδαφικό ανάγλυφο:* οι χαράξεις των γραμμικών έργων και η χωροθέτηση των κέντρων συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να σχεδιάζονται λαμβάνοντας μέριμνα για την όσο το δυνατόν μικρότερη επίδραση στο ανάγλυφο του εδάφους.
  - 2.5. *Εξ αρχής λεπτομερείς προβλέψεις αποκατάστασης:* Από το στάδιο σχεδιασμού και περιβαλλοντικής αδειοδότησης κάθε χερσαίας συγκοινωνιακής υποδομής, θα πρέπει να καθορίζονται οι λεπτομέρειες της αποκατάστασης όλων των ελεύθερων επιφανειών που θα προκύψουν κατά την υλοποίηση του έργου, ενώ οι σχετικές δαπάνες θα πρέπει να εντάσσονται στους προϋπολογισμούς των επενδύσεων.
3. Στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη λειτουργία των υποδομών που θα προκύψουν από τις επενδύσεις του ΣΠΕΜ θα πρέπει να ακολουθούνται οι εξής κατευθύνσεις για την προστασία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος:
  - 3.1 *Ενσωμάτωση αρχών βιώσιμης κινητικότητας:* Τα έργα εντός των αστικών συγκροτημάτων θα πρέπει να σχεδιάζονται ενσωματώνοντας τις αρχές της ελαχιστοποίησης των ατμοσφαιρικών εκπομπών, της ενθάρρυνσης τρόπων μετακίνησης που διακρίνονται από φιλικότητα προς το περιβάλλον και της ενίσχυσης της χρήσης μέσων συλλογικής αντί ατομικής μετακίνησης.

- 3.2 *Προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς:* Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν εξ αρχής μέριμνα αποφυγής επιβλαβών επιδράσεων σε σημαντικά στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς, επιδιώκοντας επιπροσθέτως την ενσωμάτωση τρόπων προβολής και ανάδειξης ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής τους.
- 3.3. *Ενίσχυση της ασφάλειας ως προς την αποφυγή ατυχημάτων με επίπτωση στο περιβάλλον ή/και ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους:* Στο σχεδιασμό των επενδύσεων, ιδίως εκείνων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μέριμνα για την πρόληψη ατυχημάτων που θα μπορούσαν να προκαλέσουν περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και μέτρα για τον περιορισμό και την αποτελεσματικότερη δυνατή αντιμετώπιση των συνεπειών τους.
4. Η εφαρμογή των προτάσεων αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διατυπώνονται στην ενότητα 7.8 της Σ.Μ.Π.Ε καθίσταται υποχρεωτική, εφόσον δεν έρχεται σε αντίθεση με τα παραπάνω.

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

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

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

1. Το υφιστάμενο δίκτυο παρακολούθησης περιβαλλοντικών παραμέτρων του ΥΠΕΝ ή άλλων φορέων (Περιφέρειες, Τοπική Αυτοδιοίκηση, κ.ά.). Ενδεικτικά αναφέρονται τα δίκτυα παρακολούθησης:
  - Ποιότητας ατμόσφαιρας
  - Καταγραφής θορύβου (στρατηγικοί χάρτες θορύβου)
  - ΕΔΠΠ - ποιότητας νερών (επιφανειακών, υπόγειων, μεταβατικών, κ. ά.)
  - Ακτών κολύμβησης
2. Αυτοτελείς και ανεξάρτητες μελέτες καταγραφής των επιπτώσεων για το σύνολο ή μέρος του προγράμματος
3. Αναφορές από τον εργολάβο κατασκευής των έργων είτε πρωτογενώς είτε με βάση στοιχεία που περιλαμβάνονται στις ΜΠΕ έργων που εντάσσονται στο Σχέδιο/Πλαίσιο.

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

Η παρουσίαση ενός αριθμού δεικτών παρακολούθησης στη ΣΜΠΕ είναι σύμφωνη με το πνεύμα της Οδηγίας 2001/42 για σχέδια/πλαίσια. Η δυνατότητα ένταξης και χρήσης μέρους ή του συνόλου των δεικτών αυτών στο πλαίσιο ενός συστήματος

παρακολούθησης, τουλάχιστον για τις δράσεις που θα συγχρηματοδοτηθούν κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, θα εξαρτηθεί από τις διαδικασίες που θα εφαρμοστούν για τη συνεργασία του φορέα σχεδιασμού του ΣΠΕΜ και των φορέων σχεδιασμού και παρακολούθησης των προαναφερθέντων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (οι οποίοι θα εφαρμόσουν επιμέρους συστήματα περιβαλλοντικής παρακολούθησης για τις καθορισμένες δράσεις μεταφορών που θα αναλάβουν). Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να αναπτυχθούν και εφαρμοστούν με ευθύνη των φορέων συντονισμού της περιβαλλοντικής παρακολούθησης των συγχρηματοδοτούμενων έργων.

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

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

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

<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ</b>	<b>ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ*</b>
<i>Βιοποικιλότητα</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Περιοχές Δικτύου Natura που καταλαμβάνονται από μεγάλα έργων υποδομών</li> <li>Εγγύτητα έργων μεταφορών σε προστατευόμενες περιοχές</li> </ul>	1,2,4,6  1,2,3,4,6
<i>Πληθυσμός - Ανθρώπινη Υγεία – Ποιότητα Ζωής</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αριθμός έργων πρόληψης κινδύνων</li> <li>Επικινδυνότητα οδικού δικτύου</li> <li>Μεταβολή των επιπέδων θορύβου</li> <li>Ποσοστό πληθυσμού που εκτίθεται σε επίπεδα θορύβου μεγαλύτερα των προβλεπόμενων από την Οδηγία 2002/49/ΕΚ</li> <li>Πρόσθετη επιβατική κίνηση που ελκύεται στα ΜΜΜ.</li> <li>Πρόσθετος πληθυσμός που εξυπηρετείται από ΜΜΜ</li> </ul>	7 2 1,2,4,5,6  1,2,4,5,6  6  1,5,6
<i>Έδαφος</i>	Γη που καταλαμβάνεται από υποδομές μεταφορών	1,2,3,4,5,6
<i>Νερά</i>	Μεταβολή της ποιότητας των θαλασσίων υδάτων	3
	Αριθμός υδάτινων αποδεκτών που επηρεάζονται από οδικά και σιδ/κά έργα	1,2,6
<i>Αέρας</i>	Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας	1,5,6
	Μεταβολή εκπομπών CO από έργα υποδομών	2,4

<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ</b>	<b>ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ*</b>
	μεταφορών <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεταβολή εκπομπών NOx από έργα υποδομών μεταφορών</li> <li>• Μεταβολή παραγόμενων σωματιδίων PM10 από έργα υποδομών μεταφορών</li> </ul>	2,4 2,4
<i>Κλίμα</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεταβολή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου</li> </ul>	1,2,3,4,5,6
<i>Θόρυβος</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % πληθυσμού που εκτίθεται σε επίπεδα θορύβου μεγαλύτερα των οριακών τιμών</li> </ul>	1,2,4,5,6
<i>Υλικά Περιουσιακά Στοιχεία</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεταβολή της αξίας των περιουσιακών στοιχείων στη γειτνιάζουσα περιοχή</li> </ul>	1,2,3,4,5,6
<i>Τοπίο – Αστικό Περιβάλλον</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της βιωσιμότητας και της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος</li> <li>• Βαθμός αποκατάστασης τοπίου κατά την υλοποίηση έργων μεταφορικών υποδομών και συνοδών έργων</li> <li>• Αριθμός προστατευόμενων τοπίων που επηρεάζονται από έργα υποδομών μεταφορών</li> </ul>	1,2,4,5,6 1,2,3,5,6 1,2,4
<i>Πολιτιστική Κληρονομιά</i>	Αριθμός χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος για τους οποίους βελτιώνεται η προσβασιμότητα (μουσεία, μνημεία, αρχαιολογικοί χώροι)	1,2,3,5,6

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Χάρτες



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

TENtec





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

TENtec

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: - Διαβούλευση αρχικού ΣΠΕΜ με Περιφέρειες: Διαδικασίες και Αποτελέσματα (2013)**

*Τα κείμενα, που ακολουθούν, απεικονίζουν τα στοιχεία της διαβούλευσης με τις Περιφέρειες πριν την έκδοση του αρχικού ΣΠΕΜ (2012-2014) Διαβούλευση αρχικού ΣΠΕΜ με Περιφέρειες: Διαδικασίες και Αποτελέσματα*

### Διαδικασία Διαβούλευσης

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

Τον Μάιο 2013 με τη 2<sup>η</sup> σχετική εγκύκλιό της (αρ. 13650/ΕΥΣΣΑΑΠ 6432/29.3.2013, 2<sup>η</sup> Εγκύκλιος για τον Αναπτυξιακό Προγραμματισμό της ΠΠ 2014-2020) η ΕΑΣ ζήτησε από τους φορείς χάραξης τομεακής και περιφερειακής πολιτικής, προτάσεις για τη διαμόρφωση της αναπτυξιακής στρατηγικής σε όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών, για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Οι προτάσεις αυτές, που διαβιβάστηκαν στην ΕΑΣ, με βάση τις σχετικές κατευθύνσεις, προέκυψαν κατόπιν διαβούλευσης με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και αναφέρονταν στο πλαίσιο των Θεματικών Στόχων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) και των Επενδυτικών Προτεραιοτήτων ανά Θεματικό Στόχο και ανά ΕΔΕΤ.

Τα αποτελέσματα των ανωτέρω ενεργειών ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν στη διαδικασία εκπόνησης του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών 2014 – 2025.

Γενικά, προκειμένου να διαμορφωθεί το ΣΠΕΜ κρίθηκε απαραίτητο, να πραγματοποιηθεί εκτεταμένη διαβούλευση με τις αρμόδιες υπηρεσίες / φορείς, συμπεριλαμβανομένων των Περιφερειών της Χώρας.

Παράλληλα, τον Ιανουάριο 2013 με ευθύνη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών (ΕΔΑΜ), ζητήθηκαν από τους δυνητικούς Δικαιούχους έργων μεταφορών (αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Μεταφορών), προτάσεις για τη στρατηγική και τις προτεραιότητες των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων της Περιόδου 2014-2020. Στη συνέχεια με τη βοήθεια εξειδικευμένου Συμβούλου έγινε καταγραφή και αποτύπωση της πορείας ωρίμανσης και γενικότερα της προόδου των πράξεων που προτάθηκαν και δυνητικά μπορούσαν να συγχρηματοδοτηθούν από την ΕΕ και αξιολόγηση αυτών.

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

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

Στις 8/10/2013 και στις 15/10/2013, με ευθύνη της ΕΔΑΜ έλαβαν χώρα συναντήσεις ανάμεσα σε εκπροσώπους των Περιφερειών, τις δύο εμπλεκόμενες Διαχειριστικές Αρχές και το μελετητή του ΣΠΕΜ. Στις συναντήσεις αυτές έγινε παρουσίαση των στόχων του ΣΠΕΜ για την περίοδο αναφοράς του 2014 - 2025 και συζητήθηκαν οι ειδικότερες προτάσεις των Περιφερειών για την αναπτυξιακή στρατηγική των μεταφορών στο πλαίσιο των απαντήσεων της 2<sup>ης</sup> Εγκυκλίου της ΕΑΣ. Στη συνέχεια οι Περιφέρειες κλήθηκαν να προετοιμάσουν αναλυτικά ερωτηματολόγια με τα προτεινόμενα έργα που ανήκουν στη δικαιοδοσία τους για την περίοδο αναφοράς του ΣΠΕΜ (2014 – 2025), καταγράφοντας τεχνικό και οικονομικό αντικείμενο, ωριμότητα, χρονοδιάγραμμα κλπ. των αντίστοιχων πράξεων, καθώς και τεχνική έκθεση για το σύνολο των προγραμματιζόμενων έργων που

οριοθετούνται σε κάθε Περιφέρεια, αλλά η δικαιοδοσία διαχείρισης ανήκει σε φορείς εκτός των Περιφερειών.

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

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

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

Μετά τη συγκέντρωση των σχετικών σχολίων από 11 φορείς ακολούθησε επεξεργασία και ενσωμάτωση των απαραίτητων προσαρμογών/διορθώσεων στο ΣΠΕΜ.

Κατά το διάστημα 9-19 Μαΐου 2014, ακολούθησε 2<sup>ος</sup> κύκλος διαβούλευσης επί του πλήρους κειμένου του ΣΠΕΜ, συμπεριλαμβανομένης της λίστας έργων που μπορούν να συγχρηματοδοτηθούν του κεφαλαίου 7 (άτυπα υπήρξε σημαντική παράταση της προθεσμίας και συνεχίστηκε η λήψη/επεξεργασία σχετικών σχολίων για σημαντικό διάστημα), επίσης μέσω της ιστοσελίδας της ΕΔΑΜ με αποστολή μηνύματος για πρόσκληση συμμετοχής στη διαβούλευση σε ευρύτερη λίστα αποδεκτών (154 φορείς). Συγκεντρώθηκαν σχόλια/παρατηρήσεις από 19 φορείς (κυρίως από περιφέρειες, δυνητικούς δικαιούχους δράσεων και λοιπούς ενδιαφερόμενους φορείς) που μετά την αξιολόγησή τους οδήγησαν σε αντίστοιχες προσαρμογές / τροποποιήσεις του κειμένου του ΣΠΕΜ.

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

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

#### Αποτελέσματα Διαβούλευσης

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

#### Ανατολική Μακεδονία - Θράκη

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

Τα έργα που προτείνονται στην Περιφέρεια είναι:

➤ Οδικά έργα:

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

➤ Σιδηροδρομικά έργα:

- Σιδηροδρομική σύνδεση του νέου προβλήτα Εμπορευματοκιβωτίων Λιμένα Αλεξανδρούπολης
- Νέα γραμμή σύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με το Εμπορικό Λιμένα Καβάλας (Ν. Καρβάλη – «ΦΙΛΙΠΠΟΣ – Β΄»)
- Σιδηροδρομική σύνδεση της ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης
- Αναβάθμιση σε εντοπισμένα τμήματα της γραμμής Αλεξανδρούπολης – Ορμένιο (Σύνορα), ανακαίνιση Σιδηροδρομικού Σταθμού Πυθίου και Σιδηροδρομικού Σταθμού Ορμένιου και εγκατάσταση συστήματος Ηλεκτροκίνησης και Τηλεδιοίκησης
- Αλλαγή σιδηροδρομικής χάραξης στην ευρύτερη της Αλεξανδρούπολης (παρακάμψη Αλεξανδρούπολης) και σύνδεση με λοιπές εγκαταστάσεις λιμένα Αλεξανδρούπολης

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

Στόχος της Περιφέρειας ΑΜΘ είναι να αναβαθμίσει τις μεταφορές στο σύνολο της, δίνοντας έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα μεταφορών. Έργα εθνικής κλίμακας θεωρούνται η ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού, η αναβάθμιση των λιμένων και αερολιμένων της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της Περιφέρειας που την συνδέει με τις υπόλοιπες Περιφέρειες και με τα γειτονικά κράτη. Εκτός από αυτά, η Περιφέρεια προτείνει τοπικά έργα, όπως τοπικούς δρόμους, μικρότερα λιμάνια και αστικές συγκοινωνίες τα οποία συμβάλλουν στη γενικότερη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Όλα τα έργα συμβάλλουν στο να μετατρέψουν τις μεταφορές προσβάσιμες σε όλους τους ανθρώπους αλλά λόγω των

περιορισμένων οικονομικών πόρων, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πολιτικές, προτεραιότητα έχουν τα έργα που εντάσσονται στα βασικά και αναλυτικά δίκτυα και τα αστικά έργα που συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών βλαβερών αερίων.

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

### Κεντρική Μακεδονία

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

#### ➤ Οδικό δίκτυο:

1. Δύο μεγάλους αυτοκινητόδρομους που οδηγούν σε βασικές πύλες της χώρας και ευνοούν τις διαπεριφερειακές συνδέσεις: ΠΑΘΕ και ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

#### ➤ Σιδηροδρομικό δίκτυο:

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

#### ➤ Λιμενικές υποδομές:

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

#### ➤ Αερομεταφορές:

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

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

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

- Οδικός άξονας Θεσσαλονίκη – Κιλκίς- Δοϊράνη, τμήμα Α/Κ Ασσήρου έως Α/Κ Ν. Σάντας
- Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια - Κασσάνδρεια του οδικού κυκλώματος Κασσάνδρας Ν. Χαλκιδικής

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

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

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

### Δυτική Μακεδονία

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

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

- Ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού, που διέρχονται από την Περιφέρεια (Σιάτιστα – Ιεροπηγή – Κρυσταλλοπηγή και Νίκη – Κοζάνη - Λάρισα)
- Σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Ε65 με την Εγνατία Οδό
- Οδικό τμήμα Γρεβενά – Όρια νομού Τρικάλων
- Διασταύρωση Πρεσπών – Άγιος Γερμανός
- Οδικό τμήμα Φλώρινα – Πισοδέρι – Αντάρτικο – διασταύρωση Κρυσταλλοπηγής – Χάνι Μπιρίκι (δυτικός τουριστικός άξονας)
- Σήραγγα Κλεισούρας.

Η ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων ικανοποιεί την ευρωπαϊκή πολιτική για ολοκλήρωση των ΔΕΔ-Μ. Η σήραγγα Κλεισούρας, η σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Ε65 με την Εγνατία Οδό και το οδικό τμήμα Φλώρινα – Πισοδέρι αποτελούν έργα που συνδέουν διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα και συνεισφέρουν στην κατεύθυνση σύνδεσης δευτερευόντων κόμβων με τα ΔΕΔ-Μ. Τέλος, η Διασταύρωση Πρεσπών – Άγιος Γερμανός και το οδικό



τμήμα Γρεβενά – Όρια νομού Τρικάλων αποσκοπούν στην αναβάθμιση της προσβασιμότητας τουριστικών περιοχών (Πρέσπες και χιονοδρομικό κέντρο της Βασιλίτσας αντίστοιχα). Η αναβάθμιση των προσβάσεων σε τουριστικές περιοχές, παρόλο που αποτελεί σημαντικό έργο για την τοπική οικονομία, δεν αποτελεί ευρωπαϊκή προτεραιότητα άμεσα. Παρόλα αυτά, το έργο Γρεβενά – Όρια νομού Τρικάλων μπορεί να θεωρηθεί σημαντικό και για τη διασύνδεση της πόλης των Γρεβενών με τη Δεσκάτη (δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στον νομό Γρεβενών). Ο σκοπός αυτός όμως μπορεί να ικανοποιηθεί με κατάλληλη χάραξη του έργου «Σύνδεση Ε65 με Εγνατία Οδό».

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

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

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

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

### Ήπειρος

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

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

- Κατασκευή Δυτικού Άξονα από Ιωάννινα έως Αντίρριο (Ιόνια οδός)»
- Κατασκευή Αυτοκινητοδρόμου Δυτικής Ελλάδος (Ε65)»
- Κατασκευή οδού Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας
- Κατασκευή οδού Ηγουμενίτσας – Σαγιάδας
- Κατασκευή οδικού άξονα Ιωάννινα – Κακαβιά
- Παράκαμψη αρχαιολογικού χώρου Νικόπολης
- Βελτίωση τμήματος Ε.Ο. Ιωαννίνων – Αντιρρίου από Χ.Θ. 29+800 έως Χ.Θ. 30+500 (Περιοχή Τερόβου)

- Κατασκευή οδού Καλπάκι – Κόνιτσα
- Σύνδεση Ιόνιας οδού με Πράμαντα
- Ολοκλήρωση κατασκευής Λιμένα Ηγουμενίσσας
- Επέκταση κτιρίου αεροσταθμού, επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών, νέου συνδετήριου τροχοδρόμου, νέου οδικού δικτύου πρόσβασης στον Αερολιμένα και επέκταση διαμόρφωσης χώρων στάθμευσης οχημάτων στον Κρατικό Αερολιμένα Ιωαννίνων
- Σιδηροδρομική σύνδεση Ηπείρου
- Κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) στα Ιωάννινα
- Βελτίωση Κεντρικής οδού 49 Μαρτύρων και παρόδων αυτής στην ΠΕ1 Ηγουμενίσσας
- Διαμόρφωση τάφρου Αγίου Αντρέα στην Πρέβεζα
- Ανάπλαση οδών 21<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Καρυωτάκη – Εθνικής Αντιστάσεως και κάθετων οδών στην Πρέβεζα
- Βελτίωση – ασφαλτόστρωση δρόμου Σκουληκαριά – Βελενζικό
- Ολοκλήρωση δρόμου Μηλιανά – Μεσόπυργος.

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

Προτείνεται η θέσπιση και λειτουργία συστήματος μεταφορών με υδροπλάνα στην ευρύτερη περιοχή Ηπείρου για τη σύνδεση με τα Ιόνια Νησιά.

### Θεσσαλία

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Ιόνιοι Νήσοι

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

- Συνθήκες ασφαλούς «εσωτερικής» χερσαίας σύνδεσης και διακίνησης (με προτεραιότητα συνδέσεις στον αστικό ιστό, τις πύλες και τις απομακρυσμένες περιοχές).

- Ενδοπεριφερειακή κινητικότητα και ένταξη στον εθνικό και διεθνή περίγυρο, μέσα από τη λειτουργία ενός δικτύου λιμένων και εναέριων μεταφορών συνδεδεμένων με τα βασικά οδικά δίκτυα.

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

Επιγραμματικά, οι ενδεικτικές προτάσεις υποδομών εθνικού επιπέδου εντός της Περιφέρειας για την νέα Προγραμματική Περίοδο είναι οι εξής:

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

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

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

### Δυτική Ελλάδα

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

- Οδικό δίκτυο:

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

➤ Λιμενικές υποδομές:

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

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

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

- Αναβάθμιση αερολιμένα Αράξου
- Ολοκλήρωση οδικής σύνδεσης Ιόνιας Οδού με λιμένα Πλατυγιαλίου (μέσω σήραγγας Αγίου Ηλία)
- Ολοκλήρωση εθνικής οδού Κορίνθου – Πατρών
- Ολοκλήρωση εθνικής οδού Πατρών – Πύργου – Τσακώνας
- Ολοκλήρωση του οδικού άξονα εθνικής οδού Αρχαία Ολυμπία – Βυτίνα
- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικού άξονα Κιάτου – Ροδοδάφνης – Ρίου - Πατρών
- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικού άξονα Πατρών – Πύργου
- Ολοκλήρωση του οδικού άξονα Αμβρακία – Άκτιο
- Ολοκλήρωση του οδικού άξονα Αντίνου – Ιωαννίνων (Ιόνια Οδός)
- Σύνδεση παρα-Ιόνιας οδού (τμήμα Βόνιτσας – Ακτίου) με Λευκάδα
- Ολοκλήρωση νέου λιμανιού Πάτρας
- Ολοκλήρωση οδικής σύνδεσης νέου λιμανιού Πάτρας με περιμετρική οδό Πατρών
- Ολοκλήρωση οδικού άξονα Αγρίνιο – Καρπενήσι
- Ολοκλήρωση οδικού άξονα Πάτρας - Τρίπολης (111 ΕΟ)
- Αναβάθμιση αερολιμένα Ανδραβίδας

- Κατασκευή κόμβου σύνδεσης 111 ΕΟ με ευρεία παράκαμψη Πάτρας – κόμβος Κ7.

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

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

### Στερεά Ελλάδα

Στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, κατά τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους κατασκευάστηκε μεγάλος αριθμός έργων, τα οποία αφορούν σε βελτίωση εθνικών, περιφερειακών και τοπικών οδών, σε επεκτάσεις και βελτιώσεις λιμανιών καθώς και σε εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών γραμμών.

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

Τα βασικά προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας είναι τα εξής:

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

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

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

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

### Αττική

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

- Ολοκλήρωση της επέκτασης της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ Αθήνας στο τμήμα Χαϊδάρι – Πειραιάς (έργο phasing)
- Προαστιακός σιδηρόδρομος στο τμήμα Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες (έργο phasing)
- Αναβάθμιση του σιδ/κού άξονα ΠΑΘΕ/Π στο τμήμα ΣΚΑ – Οινόη
- Υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα ΣΣ Αθηνών - Τρεις Γέφυρες
- Επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου από τον κόμβο Κορωπίου έως το λιμάνι του Λαυρίου
- Ολοκλήρωση της επέκτασης του ΤΡΑΜ στον Πειραιά (έργο phasing)
- Κατασκευή πεζογεφυρών σε βασικούς άξονες του Λεκανοπεδίου Αττικής
- Έργα στο λιμάνι του Πειραιά (κατασκευή σταθμού κρουαζιερόπλοιων).

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

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

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

### Πελοπόννησος

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

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

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

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

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

### Βόρειο Αιγαίο

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



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

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

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

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

- Λιμάνι Σάμου – Βελτίωση λιμενικών υποδομών
- Τουριστικό αγκυροβόλιο Βαθέως Σάμου
- Δρόμος Αγ. Ειρήνη - Μυτιληνιοί
- Λιμενικό έργο Αγ. Ισίδωρου Δρακαίων Σάμου
- Βελτίωση δρόμου Χώρας – Κουμαραδαίων
- Βελτίωση δρόμου Κουμαίικα - Πύργος
- Βελτίωση δρόμου αεροδρόμιο Σάμου – Ηραίο

- Επέκταση προσήνεμου μώλου και κατασκευή αντιπροσαμμοτικού μώλου λιμένα Μαραθόκαμπου Σάμου
- Ολοκλήρωση οδικού τμήματος παράκαμψης Μαραθόκαμπου
- Παράκαμψη κάμπου Μαραθόκαμπου
- Δρόμος Περδίκι - αεροδρόμιο Ικαρίας
- Δρόμος παράκαμψης Φούρνων
- Δρόμος Καρκινάγρι – Μαγγανίτης
- Παράκαμψη Αρμενιστή
- Παράκαμψη Πλαγιάς
- Βελτίωση λιμενικών υποδομών λιμένα Αγ. Κηρύκου
- Κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων νέου λιμένα Χίου Α' και Β' φάση
- Κατασκευή κτιριακών υποδομών λιμένα Μεστών
- Δημιουργία δεύτερης εξόδου οικισμού Συκιάδας.

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

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

### Νότιο Αιγαίο

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

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

Προτεινόμενα έργα προτεραιότητας από την Περιφέρεια είναι τα εξής:

- Κρατικός αερολιμένας Κω
- Κρατικός αερολιμένας Σαντορίνης
- Κρατικός αερολιμένας Μυκόνου

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

Από την Περιφέρεια προτείνονται κυρίως έργα που αναβαθμίζουν και ολοκληρώνουν τα ΔΕΔ-Μ, ενισχύουν την προσπελασιμότητα νησιών που δεν ανήκουν στο διευρωπαϊκό θαλάσσιο δίκτυο και προωθούν τις συνδυασμένες μεταφορές. Οι προτάσεις της Περιφέρειας συμβαδίζουν με τις εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές, απλά πρέπει να δοθεί

σειρά προτεραιότητας και σημαντικό ρόλο σε αυτό θα παίξει ο βαθμός ωριμότητας του κάθε έργου.

### Κρήτη

Η Περιφέρεια Κρήτης διαθέτει σημαντικές υποδομές μεταφορών, καθώς οι παρεμβάσεις για την άρση των εμποδίων προσπελασιμότητας είναι ιδιαίτερα αυξημένες λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα (λιμάνια, αεροδρόμια), της ανάγκης βελτίωσης πρόσβασης και των συνθηκών ασφαλείας του βασικού οδικού δικτύου στη βόρεια ακτή (Βόρειος Οδικός Άξονας/ΒΟΑΚ), καθώς και της μειωμένης δυνατότητας πρόσβασης από το χωρικό σύστημα του νότιου τμήματός της προς τον άξονα της βόρειας ακτής (Νότιος Οδικός Άξονας/ΝΟΑΚ και Κάθετοι Άξονες). Οι επενδύσεις στα λιμάνια έχουν βελτιώσει τη δυναμικότητά τους σε κίνηση επιβατών και εμπορευματικών μεταφορών, απομένει όμως να προσδιοριστεί ο εξειδικευμένος ρόλος των λιμένων και να διασφαλιστούν εκείνες οι συμπληρωματικές υποδομές που θα ενισχύσουν τους δυο ισχυρούς τομείς της οικονομίας (τουρισμός/ κρουαζιέρα και αγροτική οικονομία/ εξαγωγή νωπών κηπευτικών).

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας της Κρήτης είναι:

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

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

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: Στοιχεία Έργων ΣΠΕΜ

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (εως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
<b>ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΣΠΕΜ</b>														
1	ΣΙΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	2.508.558	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2012)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2010)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2013)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
2	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ	1.609.414	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2010)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2010 - 2011)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
3	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΣΙΔ. ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΣΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΣ ΑΘΗΝΩΝ (Α' ΦΑΣΗ)	10.800.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 2021	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2013 - 2014)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2014 - 2015)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
4	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - Α.Δ. ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ	11.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	2006-2013	2009	2014-2016	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
5	ΣΙΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΤΡΑΣ /ΤΜΗΜΑ: ΠΑΤΡΑ - ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑ	6.000.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2015 - 2016)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
6	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ ΜΕ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ - ΧΩΡΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΣΩΛΗΝΑΡΙ	3.120.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (11/03/2014 - 31/12/2014)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
7	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ ΜΕ ΟΙΚΙΣΜΟ ΟΕΚ ΙΙΙ ΣΤΟΝ ΠΥΡΓΟ	544.600	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
8	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ ΟΔΟΥ ΝΕΔΑΣ-ΚΙΖΑΡΙ	754.200		ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
9	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΡΑΜΑΣ - ΣΙΔΗΡΟΝΕΡΟΥ - ΔΑΣΙΚΟΥ ΧΩΡΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ Χ.Θ. 11+800 ΕΩΣ ΤΟ ΔΑΣΙΚΟ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟ ΕΛΑΤΙΑΣ	1.676.300	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 29/01/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
10	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠ. ΑΡ.2 ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ (ΓΕΦΥΡΑ ΠΟΛΥΣΙΤΟΥ)	3.670.104		ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
11	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΟΠΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΧΩΡΑΣ - ΑΛΩΝΙΩΝ, ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΧΩΡΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΩΡΑΣ	1.081.500	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
12	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ε.Ο. 57 ΔΡΑΜΑΣ - Κ. ΝΕΥΡΟΚΟΠΙΟΥ ΑΠΟ Χ.Θ. 37+000 (ΠΛΗΣΙΟΝ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ ΟΧΥΡΟΥ) ΜΕΧΡΙ ΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΕΞΟΧΗΣ	2.509.000		ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
13	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΡΟΜΟΥ ΠΥΡΓΟΥ - ΛΑΓΟΥ	1.588.900		ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
14	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΚΕΝΤΑΥΡΟΥ	1.428.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 05/08/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
15	ΟΔ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡ. ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΤΡΙΔΑ - ΝΑΟΥΣΑ	30.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
16	ΟΔ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡ. ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΣΕΡΡΕΣ - ΑΜΦΙΠΟΛΗ	21.892.301	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
17	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ 45 ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΙΑΤΙΣΤΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ, ΤΜΗΜΑ: ΚΟΡΟΜΗΛΙΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ (45.4.5)-ΦΑΣΗ Β	43.000.000	ΝΑΙ		ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
18	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡ. ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΟΜΒΩΝ ΤΕΙ ΚΟΖΑΝΗΣ	695.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (14/10/2014)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
19	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΗΜΟΣ ΕΟΡΔΑΙΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ: "ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΝΟΤΙΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ: ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΟΥ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ"	2.789.489	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (08/04/2014)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
20	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ / ΤΜΗΜΑ Χ.Θ. 39+510 ΕΩΣ Χ.Θ. 47+500 (ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΡΓΑΣ ΜΕΣΟΠΟΤΑΜΟΣ)	30.000.000		ΟΧΙ		ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ
21	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡ. ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΦΑΝΑΡΙΟΥ ΕΩΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΑΥΡΩΠΟΥ	3.756.112	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2019 [ΥΠΕΧΩΔΕ 145178/2.10.2009]	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
22	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡ. ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΛΑΡΙΣΑΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ, ΤΕΧΝΙΚΟΥ Τ1 & ΟΔΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ)	3.595.557	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2022 [ΚΥΑ 2841/172091/19.9.2013]	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
23	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡ. ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΔΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΟΛΕΩΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	9.941.212	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2019 [ΥΠΕΧΩΔΕ 145178/2.10.2009]	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
24	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡ. ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΒΕΛΕΣΤΙΝΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ	4.120.383	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
25	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡ. ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ με εκχώρηση αρμοδιότητας από ΥΠΥΜΕ	Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ-ΒΟΛΟΥ, ΤΜΗΜΑ Α.Κ. ΑΕΡΙΝΟΥ-Α.Κ. ΒΟΛΟΥ/ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΛΑΡΙΣΑΣ	15.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2015)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2015)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
26	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΑΣΤΑΚΟ - ΤΜΗΜΑ ΚΟΜΒΟΣ ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙΟΥ - Ι.Κ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	13.811.985	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
27	ΟΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΛΑΜΙΑΣ -ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΕΞΟΔΟ ΚΑΣΤΡΙΟΥ ΕΩΣ ΕΞΟΔΟ ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ, ΦΑΣΗ Β	13.000.000	ΝΑΙ		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
28	ΟΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡ. ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Π.Α.Θ.Ε. - ΠΟΡΘΩΜΕΙΟ ΓΛΥΦΑΣ ΑΠΟ Χ.Θ.8+200 ΕΩΣ Χ.Θ. 11+300	4.441.275	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
29	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΡΥΟΠΗΣ (ΚΟΜΒΟΣ ΚΑΛΛΟΝΗΣ) – ΓΑΛΑΤΑΣ (ΔΙΑΚΡΙΤΟ ΤΜΗΜΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ).	15.424.470	ΝΑΙ		ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
30	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ - ΔΙΑΠΛΑΤΥΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΒΕΛΟ - ΣΤΙΜΑΓΚΑ - ΝΕΜΕΑ	3.650.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
31	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΔΡΟΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗ - ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	4.000.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
32	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ "ΜΥΛΟΙ - ΑΣΤΡΟΣ - ΛΕΩΝΙΔΙΟ - ΠΟΥΛΙΘΡΑ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ"	10.516.477	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
33	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΛΛΙΟΧΩΡΙ - ΚΟΥΜΠΙΛΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΑΣΤΡΟΣ	10.787.601	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
34	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΣΠΑΡΤΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΣΚΟΥΡΑ - ΠΥΡΙ	5.495.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 28/05/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
35	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡ. ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΚΑΡΙΑΣ - ΔΡΟΜΟΣ ΚΑΛΑΜΟΣ - ΝΑΣ	10.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 16/05/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
36	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡ. ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ - ΛΑΓΚΑΔΑΣ -ΠΑΠΑΔΟΥ	17.023.847	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
37	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡ. ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΕΥΔΗΛΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ	10.400.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
38	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡ. ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Ε.Ο. ΣΑΜΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	22.785.917	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ



Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ Η ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛ- ΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ- ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ- ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
39	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡ. ΚΡΗΤΗΣ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΒΙΑΝΝΟΣ ΚΑΙ ΧΟΥΔΕΤΣΙ ΠΥΡΓΟΣ (MIS 5003610)	7.625.958	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
40	ΛΙΜ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - 3Α ΤΜΗΜΑ Α ΦΑΣΗΣ, ΦΑΣΗ Α2	18.282.000	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (03/11/2011 - 04/05/2012)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
41	ΛΙΜ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡ. ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ	4.932.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
42	ΛΙΜ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ	971.700	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
43	ΛΙΜ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡ. ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΙΜΑΝΙ ΕΡΕΙΚΟΥΣΑΣ	3.919.012	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
44	ΛΙΜ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡ. ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΔΙΑΥΛΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	19.109.948	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ
<b>ΛΟΙΠΑ ΕΡΓΑ ΣΠΕΜ</b>														
1	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΛΛΟΝΗΣ - ΣΙΓΡΙΟΥ ΛΕΣΒΟΥ	38.004.089	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2017 ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΑΙΤΗΜΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (27/03/2012 - 16/05/2012)	10/09/2012 - 30/12/2020
2	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ: ΒΕΛΤΙΩΣΗ-ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ-ΦΑΣΗ Β	29.460.484	ΝΑΙ		ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟ ΕΝΑ ΤΜΗΜΑ	2012-2020
3	ΛΙΜ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΙΓΡΙΟΥ	14.800.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2025	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2017 - 06/2019
4	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΤΟ - ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ, Β' ΦΑΣΗ	71.500.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2007 - 2010)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2006)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2011 - 2014)	2012 - 2019
5	ΣΙΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ- ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	70.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2009 - 2012)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2009)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2005-2014)	2015 - 2019
6	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 3 ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΧΑΪΔΑΡΙ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ & ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΣΥΡΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	437.102.568	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ (ΜΑΜ)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	03/2012 - 06/2021
7	ΑΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΒΑΣΙΚΟ ΕΡΓΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	722.969.506	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	06/2006 - 01/2022
8	ΑΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	532.865.604	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	06/2013 - 01/2021
9	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΚΤΙΟΥ ΜΕ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΒΟΡΡΑ - ΝΟΤΟΥ	335.291.544	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 09/04/2018 ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΑΙΤΗΜΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΥΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ ΕΡΓΟΛΑΒΙΑ-ΣΚΟΥΠΑ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ Η 1η ΕΚ ΤΩΝ 4 ΑΡΧΙΚΩΝ ΕΡΓΟΛΑΒΙΩΝ (ΤΜΗΜΑ Χ.Θ 0+000 - 22+500)	ΕΩΣ 2021 [ΕΩΣ 23/12/2019 Η ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ 1η ΕΚ ΤΩΝ 4 ΑΡΧΙΚΩΝ ΕΡΓΟΛΑΒΙΩΝ (ΤΜΗΜΑ Χ.Θ 0+000 - 22+500)]

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
10	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΥΠΡΟΠΟ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	999.900	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ / ΕΚΘΕΣΗ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (01/05/2018)	11/2018 - 12/2020
11	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΥΠΡΟΠΟ	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΕΚΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	500.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ / ΕΚΘΕΣΗ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (01/07/2018)	11/2018 - 12/2020
12	ΛΙΜ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ	3.000.000	ΟΧΙ					ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2021
13	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Δ.Λ.Τ. ΣΥΡΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΣΥΡΟΥ	1.246.846	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (08/08/2017)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (04/06/2013)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (13/11/2017 - 24/08/2018)	14/09/2018 - 14/06/2019
14	ΑΕΡ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΠΕΡΙΦΡΑΞΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΕΣΩ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ, Η/Μ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ ΚΑΙ ΙΣΤΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΗ "ΥΨΑΡΙΟ ΘΑΣΟΥ"	580.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΜΠΕ/ΑΕΠΟ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΘΗΚΕ 27/12/2018	2019 (4 ΜΗΝΕΣ)
15	ΑΕΡ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΟΡ ΜΗΛΟΥ	498.150	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 12/2021. ΈΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΦΑΚΕΛΟΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ο.	07/2019	04/2019	07/2019 - 01/2020	01/2020 - 06/2020
16	ΑΣ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ	ΕΥΦΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΑΤΡΑΣ	547.819		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	28/02/2018 - 30/06/2019
17	ΣΙΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΣ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	47.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 27/07/2026	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΔΙΑΓΝΩΝΙΣΜΟΣ 11/10/2018	05/2019 - 05/2022
18	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ-ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΤΗΡΙΟΥ ΤΧ1 ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	2019 - 2020	2019	2019 - 2020	2020 - 2022
19	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΠΑΝΤΕΛΗΜΟΝΑ ΠΙΕΡΙΑΣ	1.960.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2017 - 2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2018)	2018	2019 - 2020
20	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ (ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ) ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ – ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Γ' ΦΑΣΗ)	12.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2013)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2015)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2007 - 2015)	2007 - 2019
21	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΣΕ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, Χ.Θ. 0+400 ΩΣ Χ.Θ. 6+170	7.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2018 - 2019	2019 - 2020
22	ΣΙΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΙΣΘΜΟΣ - ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΜΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ	8.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2017 - 2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2018)	2018 - 2019	2019 - 2021
23	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΟΡΜΕΝΙΟ : ΤΜΗΜΑ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΜΑΝΔΡΑ	34.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (23/11/2010)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (29/10/2010)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (23/12/2010 - 22/06/2011)	01/01/2015 - 31/12/2022
24	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΩΝ ΣΕ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ	5.921.486	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 05/04/2019
25	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	4.999.960	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ		ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	07/05/2018 - 31/12/2018	ΕΩΣ 31/12/2019
26	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ Ε.Ο. ΑΓΡΙΝΙΟΥ - ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ (ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ) - ΤΜΗΜΑ : ΑΓΡΙΝΙΟ - ΑΓ. ΒΛΑΣΗΣ	25.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2021	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	25/09/2013 - 25/04/2014	25/04/2014 - 31/12/2022
27	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ Ε.Ο. 111 - (ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΜΠΡΑΪΚΑ) ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΤΡΩΝ (ΚΟΜΒΟΣ Κ7)	10.700.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2014)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2016)	30/06/2016 - 31/12/2019

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
28	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΛΑΡΙΣΑΣ (ΤΜΗΜΑ Π.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ – ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ)	7.270.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 2020
29	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι.Κ. ΒΟΛΟΥ (Χ.Θ. 7+115) ΕΩΣ Ι.Κ. ΑΓΙΑΣ (Χ.Θ. 8+110)	7.424.752	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	30/03/2018 - 30/06/2020
30	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 3+330 ΕΩΣ Χ.Θ. 5+690	12.518.456	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ 28/08/2018	03/2019 - 09/2021
31	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΡΝΑΙΑΣ	15.141.300	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ 26/02/2016	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΩΣ 31/12/2023
32	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΠΟΤΙΔΑΙΑ - ΚΑΣΣΑΝΔΡΕΙΑ	43.587.487	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 22/02/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΩΣ 31/12/2023
33	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΙΛΚΙΣ - ΔΟΪΡΑΝΗ ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΜΑΥΡΟΝΕΡΙΟΥ - ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΙΛΚΙΣ	21.500.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	2019 - 2020	ΕΩΣ 31/12/2023
34	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΟΔΩΝ Ε.Ο. ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΚΟΜΒΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΚΟΜΒΟΥ ΣΠΑΡΤΗΣ)	1.550.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	03/2019 - 07/2020
35	ΟΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΥΜΕ	ΛΟΙΠΕΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ITS ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	14.500.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2020 - 2021	2021 - 2023
36	ΛΙΜ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ / Γ' ΦΑΣΗ	49.247.060	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (15/02/2011 - 08/08/2011)	08/08/2011 - 01/09/2021
37	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΥΚΟΝΟΥ	3.508.828	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 27/03/2026	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (22/06/2017)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (22/07/2017)	31/12/2018 - 30/06/2019	01/07/2019 - 31/12/2019
38	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	3.500.000,00	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	01/2019 - 05/2020	05/2020 - 02/2021
39	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΜΕΟΣAR - ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ	5.364.625	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (04/2015)	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (08/2017 - 07/2018)	19/07/2018 - 31/12/2021
40	ΑΕΡ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΣΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	990.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΟΧΙ - ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΩΣ 07/2019	ΝΑΙ ΕΩΣ 12/2022	07/2019	04/2019	09/2019 - 12/2019	01/2020 - 07/2020
41	ΑΕΡ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΧΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΑΚΡΟ 15 ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ Α/Δ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ	943.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ ΕΩΣ 02/2028	07/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 01/2020	02/2020 - 09/2020
42	ΑΕΡ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ Α/Δ ΣΥΡΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΟ 1: ΜΙΚΡΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ, ΥΠΟΕΡΓΟ 2: ΑΡΣΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΛΟΦΟΥ ΝΕΡΑΪΔΑ)	2.384.635	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΕΩΣ 12/2022	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΗΡΥΞΗΣ 28/11/2018	ΤΟ 1ο ΥΠΟΕΡΓΟ ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΘΗ ΚΕ ΑΠΟ 19/07/18 - ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ 2ου ΥΠΟΕΡΓΟΥ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ 2019	2018 - 2021
43	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΣΥ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΗΣ ΟΣΥ ΑΕ	16.150.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	01/10/2018 - 31/12/2019 (ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ Χ/Δ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ)	01/10/2018 - 31/12/2019 (ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ Χ/Δ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ)	01/10/2018 - 31/12/2019 (ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ Χ/Δ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ)	01/04/2019 - 31/12/2022 (ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ Χ/Δ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ)
44	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ	20.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	2019	2019	2019 - 2020	2021 - 2023
45	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ (Β' ΦΑΣΗ)	69.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2013 - 2018)	2018	2019	2020 - 2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
46	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ (ΣΗΡΑΓΓΑ ΣΕΠΟΛΙΩΝ)	66.580.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 2017	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2013 - 2015)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2008)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2017 - 2018)	2018 - 2023
47	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΙΑΤΟ - ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ	60.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2017 - 2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2013)	2018	2019 - 2021
48	ΣΙΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΛΑΡΙΣΑ - ΒΟΛΟΣ ΜΕ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΣΣ ΛΑΤΟΜΕΙΟΥ ΕΩΣ ΣΣ ΒΟΛΟΥ	60.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - 2018	ΝΑΙ - 2018	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2018 - 2019	2019 - 2022
49	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΟΝ ΓΑΛΛΙΚΟ ΠΟΤΑΜΟ (Χ.Θ. 9+184) ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΦΛΩΡΙΝΑΣ	7.150.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2017 - 2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2018)	2018	2019 - 2022
50	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	105.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΞΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 31/12/2019
51	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΕΡΓΟ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΚΤΙΟ - ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ	46.149.600	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΕΩΣ 31/12/2021 ΟΔΙΚΟ ΕΡΓΟ & ΕΩΣ 08/11/2026 ΥΔΡΑΥΛΙΚΟ ΕΡΓΟ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2018)	04/2019 - 11/2019	02/2020 - 06/2023
52	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ Α/Κ Κ16 ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	79.058.911	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	30/6/2019	ΕΩΣ 31/12/2023
53	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ	69.763.276	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 31/12/2014 ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΑΙΤΗΜΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	2019 - 2020	ΕΩΣ 31/12/2023
54	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΙΛΚΙΣ - ΔΟΪΡΑΝΗ ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΑΣΣΗΡΟΥ - ΕΩΣ Α/Κ Ν. ΣΑΝΤΑΣ	57.404.132	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 31/12/2014 ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΑΙΤΗΜΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΓΙΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΥΠΟΕΡΓΟ)	ΕΩΣ 31/12/2023
55	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΒΕΛΤΙΩΣΗ / ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	80.971.206	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 07/02/2022	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (19/03/2012)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (07/02/2012)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (17/04/2013 - 30/07/2013)	01/01/2016 - 31/12/2019
56	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΑΚ	ΓΟΥΡΝΕΣ - ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ	67.029.200	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΞΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (15/11/2011 - 03/04/2012)	2012-2019
57	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΛΥΧΡΗΣΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ & ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΣ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	45.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 19.06.2012	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	5/11/2012	28/5/2010	02/01/2019 - 02/04/2019	02/07/2019 - 02/02/2021
58	ΑΕΡ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ (ΚΑΣΤΕΛΙ) ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ	180.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΠΟ ΕΩΣ 07/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2024
59	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ Β' ΦΑΣΗ & ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ	103.046.134	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	01/2013 - 07/2022
60	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΑΣΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΟΑΣΑ ΑΕ)	29.960.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	04/2019 - 04/2020	06/2020 - 06/2021
61	ΑΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΠΡΟΔΡΟΜΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	30.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΩΣ 03/2019	04/2019 - 12/2019	2020 - 2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
62	ΑΕΡ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΥΡΙΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ Α/Δ ΛΗΜΝΟΥ	1.050.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΟΧΙ - ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΩΣ 06/2019	ΝΑΙ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΤΕΘΕΙ ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ο.	07/2019	04/2019	09/2019 - 12/2019	01/2020 - 12/2020
63	ΑΕΡ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΜΗΛΟΥ (ΕΠΕΚΤΑΣΗ/ΔΙΑΠΛΑΤΥΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ, ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ)	6.451.400	ΟΧΙ	ΘΑ ΕΞΕΤΑΣΤΕΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΟΧΙ - ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΩΣ 09/2019	ΝΑΙ - ΕΩΣ 12/2021. ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΦΑΚΕΛΟΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ο.	12/2019	12/2019	03/2020 - 09/2020	2021 - 2023
64	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΚΟΜΙΣΤΡΟΥ (INDRA 1) ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΟΑΣΑ	4.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	2020 - 2022
65	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΣΥ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	4.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	02/2020 - 12/2020	06/2020 - 12/2020	01/2021 - 12/2021	02/2022 - 02/2023
66	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΣΥ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (Α) ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ, (Β) ΥΠΟΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΣΗΣ ΤΑΣΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΩΝ ΤΗΣ Ο.Σ.Υ. Α.Ε.	3.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	02/2020 - 12/2020	06/2020 - 12/2020	01/2021 - 12/2021	02/2022 - 02/2023
67	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΤΑΣΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 [ΤΟΙΧΙΑ, ΗΛΕΚΤΡΟΦΟΡΟΣ, ΦΥΤΕΥΣΗ, ΚΛΠ]	11.630.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 14/06/2026	ΕΩΣ 01/04/2019	ΕΩΣ 01/04/2019	01/05/2019 - 30/09/2020	01/01/2020 - 31/12/2022
68	ΑΣ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	1.815.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	31/03/2019 - 31/03/2020
69	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔ/ΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΑΣ (ΣΚΑ) - ΠΑΤΡΑΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ (ΕΠΙΔΟΜΗ, ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)	125.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ (ΕΚΠΟΝΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΗ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΝΑΤΟΥΡΑ	2018 - 2019	2019	2019 & 2021	2020 - 2024
70	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ	374.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2012)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2013)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2012 - 2017)	2013 - 2020
71	ΣΙΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ	390.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2015 - 2017)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2011 - 2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2012 - 2018)	2013 - 2020
72	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	100.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΠΡΟΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΟΧΙ ΜΠΕ ΠΡΟΣ ΥΠΟΒΟΛΗ 01/2019	2019 (ΟΙ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ Β' ΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ)	2019 - 2020	2016 - 2019	2020 - 2024 (ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ 30 ΕΤΗ)
73	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ "ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ"	356.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 26/01/2027	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	18/02/2016 - 30/12/2018	28/10/2018 - 08/07/2022
74	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ Β.Ο.Α.Κ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΔΙΤ	65.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΠΡΟΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΟΧΙ	2019 (ΟΙ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ Β' ΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ)	2019 - 2020	2018 - 2020	2021 - 2024
75	ΟΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΛΑΜΙΑ - ΞΥΝΙΑΔΑ & ΤΡΙΚΑΛΑ - ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Ε65)	770.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 2011	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2018, ΛΑΜΙΑ - ΞΥΝΙΑΔΑ)	2019 - 2021 (ΛΑΜΙΑ - ΞΥΝΙΑΔΑ)
76	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΡΙΩΝ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΘ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 060-070-080	400.000,00	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	12/2019 - 11/2020	2021 - 2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
77	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ, ΓΡΑΜΜΗ 4 / ΤΜΗΜΑ "ΑΛΣΟΣ ΒΕΪΚΟΥ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ - ΓΟΥΔΗ"	1.650.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ (ΜΑΜ)	ΝΑΙ (06/2018)	ΝΑΙ (21/05/2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (06/09/2018)	1/12/2020	04/2017 - 09/2019	2019 - 2027
78	ΣΙΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΟΣΕ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	15.909.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 2018	2019	ΟΧΙ 2020	2019 - 2020	2020	2020 - 2021	2021 - 2023
79	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΜΟΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΡΙΑΣΙΟΥ - ΛΙΜΕΝΑ ΙΚΟΝΙΟΥ ΜΕ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΠΕΡΒΑΣΗΣ	20.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2019	2020	2021	2022 - 2025
80	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΣΕ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ «ΚΑΤΑΚΟΛΟ – ΠΥΡΓΟΣ - ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ», ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ	5.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2018)	30/3/2019	30/6/2020
81	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΣΕ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑ ΠΡΟΣ ΠΥΡΓΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ETCS LEVEL-1 ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ & ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ	14.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	31/3/2019	31/3/2019	31/12/2019	31/12/2021
82	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ 6ΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	40.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019	2020 - 2022
83	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΔΥΤ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ	2016 - 2020	2020	2020 - 2021	2022 - 2023
84	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΠΑΘΕΠ (ΑΔ ΒΕΡΟΙΑΣ, ΑΔ ΓΕΦΥΡΑΣ)	10.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 2015	ΟΧΙ	2019 - 2021	2018	2021 - 2022	2022 - 2024
85	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ	30.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ 2019	2019	2020	2021 - 2023
86	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΣΕ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΡΑΔΙΟΚΑΛΥΨΗΣ GSM-R ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ (77 ΧΛΜ) , ΤΙΘΟΡΕΑ -ΔΟΜΟΚΟΣ (104 ΧΛΜ) ΚΑΙ ΚΙΑΤΟ-ΠΑΤΡΑ (107 ΧΛΜ)	10.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	ΟΧΙ	2019 - 2020	2020	2020 - 2021	2021 - 2022
87	ΣΙΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ GSM-R ΜΕ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΠΑΤΡΑ-ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ/ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (ΠΑΘΕ / Π)	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	2019	ΕΩΣ 2021	2019 - 2020	2020 - 2022
88	ΣΙΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ : ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΕΛΙΒΟΙΩΝ - ΔΗΜΑΡΙΟ	11.500.000	ΟΧΙ	ΘΑ ΕΞΕΤΑΣΤΕΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2020	2020	2020	2021 - 2023
89	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	35.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΑΙΤΗΜΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	05/2019 - 02/2020	04/2020 - 02/2022
90	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ : ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΕΛΙΒΟΙΩΝ - ΔΗΜΑΡΙΟ	39.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΚΗΡΥΞΗ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ	12/2018 - 05/2019	01/06/2019 - 01/05/2021
91	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ : ΞΑΝΘΗ - ΜΕΛΙΒΟΙΑ (ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ)	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ		ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΚΗΡΥΞΗ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ	2019 - 2020	2020 - 2022
92	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ (ΕΟ 16), ΤΜΗΜΑ ΘΕΡΜΗ - ΓΑΛΑΤΙΣΤΑ	28.834.062	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ (ΩΣ ΣΥΜΦΩΝΗ ΓΝΩΜΗ ΕΥΠΕ 08/09/2009)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (12/10/2010)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (05/08/2014)	30/6/2019	31/12/2023
93	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΟΔΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΜΕ 6 <sup>ο</sup> ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	30.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	1/6/2019	1/3/2019	04/2019 - 09/2019	11/2019 - 10/2021
94	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΟΑΚ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΒΟΑΚ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ (ΜΟΥΡΝΙΕΣ) ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΒΟΑΚ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ (ΜΟΧΟΣ)	20.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΥΠΑΡΞΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΜΟΥΡΝΙΕΣ: ΝΑΙ) (ΜΟΧΟΣ: ΟΧΙ)	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (ΜΟΥΡΝΙΕΣ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (30/12/2013 - 07/05/2014, ΜΟΥΡΝΙΕΣ)	2014 - 2020 (ΜΟΥΡΝΙΕΣ)
95	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΓΟΥΡΝΕΣ - ΣΤΑΥΡΑΚΙΑ	35.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/12/2019	ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΩΣ 31/12/2019	31/12/2019	02/2020 - 09/2020	11/2020 - 06/2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (έως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
96	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΠΥΡΓΟΣ-ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ	20.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΑΠΑΛΛΑΓΗ	ΕΩΣ 30/09/2019 ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΕΩΣ 30/09/2019	10/2019 - 02/2020	2020 - 2021
97	ΟΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΡΟΠΟ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	10.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	2020 - 2022
98	ΟΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΝΕΟΧΩΡΑΚΙ - ΤΑΝΑΓΡΑ (Γ' ΦΑΣΗ)	5.800.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 07/07/2024	04/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2022
99	ΟΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΛΑΜΙΑ-ΙΤΕΑ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ: ΤΜΗΜΑ ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΓΡΑΒΙΑΣ - ΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΜΕΤΑΛΛΕΙΩΝ ΒΩΞΙΤΗ	15.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 21/02/2024	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ ΣΕ ΜΙΚΡΟ ΤΜΗΜΑ, ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΟΚΩ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ	11/2018 - 04/2019	04/2019 - 12/2021
100	ΟΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΛΕΠΟΥΡΑ - ΠΑΡΑΛΙΑ ΟΞΥΛΙΘΟΥ	18.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 27/03/2028	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ	10/2019	ΕΩΣ 2022
101	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ 2 ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΕΣΣΑΡΩΝ [4] ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΗΚΟΥΣ 16-19,5 ΜΕΤΡΩΝ	40.400.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	01/2019 - 05/2020	06/2020 - 06/2022
102	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΕΘΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑ / ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	6.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	10/2019 - 10/2020	2020 - 2023
103	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ ΑΜΕΣΑ	ΟΧΙ ΥΠΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	02/2019 - 12/2019	01/2020 - 06/2021
104	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - VTMIS (VESSEL TRAFFIC MONITORING & INFORMATION SYSTEM)	30.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ ΑΜΕΣΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	09/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	10/2019 - 10/2020	2020 - 2023
105	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΕΠΙΓΕΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ GMDSS - ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ:	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (09/2015)	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	06/2019 - 06/2020	07/2020 - 09/2023
106	ΑΕΡ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ Α/Φ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΙΟΥ	11.940.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΟΧΙ - ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΩΣ 06/2019	ΝΑΙ ΕΩΣ 01/2026	07/2019 (ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ: 05/03/2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 03/2020	2020 - 2022
107	ΑΕΡ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΠΑΡΟΥ	34.450.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΟΧΙ - ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΩΣ 09/2019	ΝΑΙ ΕΩΣ 07/2023	03/2019	04/2019	06/2019 - 12/2019	2020 - 2023
108	ΑΕΡ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ / ΥΠΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ /ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΝΑΞΟΥ	5.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ - 06/2019	ΟΧΙ - ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΩΣ 07/2019	ΝΑΙ ΕΩΣ 09/2027	09/2019 (ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ 12/06/2018)	09/2019	10/2019 - 03/2020	2020 - 2023
109	ΑΕΡ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΥΠΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΥ, ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΥΡΓΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ, ΚΟΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΥΠΑ-ΑΠΑ	35.870.650	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ	ΕΩΣ 2020	2020 - 2023
110	ΑΕΡ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	35.000.000		ΟΧΙ	Δεν δίδονται αναλυτικά στοιχεία διότι αφορά σε ξεχωριστά έργα με διαφορετικούς βαθμούς ωρίμανσης το κάθε ένα.						ΕΩΣ 2023
111	ΑΕΡ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΙΝΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	6.285.000		ΟΧΙ	Δεν δίδονται αναλυτικά στοιχεία διότι αφορά σε ξεχωριστά έργα με διαφορετικούς βαθμούς ωρίμανσης το κάθε ένα.						ΕΩΣ 2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (έως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
112	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΕΚΣΥΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΡΜΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 ΤΟΥ ΗΣΑΠ	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	2020 - 2022
113	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΑΠΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΜΕΤΡΟ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	16.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ (ΜΑΜ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	10/2019 - 12/2020	10/2019 - 12/2020	02/2021 - 12/2021	2022 - 2025
114	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΜΕΤΡΟ	16.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Δεν δίδονται αναλυτικά στοιχεία διότι αφορά σε ξεχωριστά έργα με διαφορετικούς βαθμούς ωρίμανσης το κάθε ένα.						ΕΩΣ 2025
115	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ 'ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ-ΤΣΑΚΩΝΑ' ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ-ΤΣΑΚΩΝΑ	150.000.000	ΟΧΙ	ΘΑ ΕΞΕΤΑΣΤΕΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ [2009] ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	2020-2021	2020-2021	2021-2022	2022 -2027
116	ΣΙΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ (Ν. ΚΑΡΒΑΛΗ - ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β')	250.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2020	ΝΑΙ	2018 - 2020	2020	2020	2021 - 2023
117	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ / ΟΣΕ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΝΗΣΗ ΣΙΔ.ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΡΟΥΦ ΚΑΙ ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΘΗΝΑ	120.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2018 - 2020	2020	2019 - 2021	2021 - 2025
118	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΔΥΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ ΤΜΗΜΑ : ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ – ΜΕΓΑΡΑ (36 ΧΛΜ.) ΜΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ & ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ	80.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2018 - 2019	2019	2019 - 2020	2020 - 2023
119	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΚΑ-ΟΙΝΟΗ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ, ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΩΝ ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ & ΟΙΝΟΦΥΤΩΝ	95.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΞΟΝΑ 22	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2018 - 2020	2020	2020 - 2021	2021 - 2024
120	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ (Σ.Κ.Α.) ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΟΣΕ ΠΡΟΣ Β. ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ	90.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2019	ΟΧΙ 2019	2018 - 2019	2019	2019 - 2020	2021 - 2023
121	ΣΙΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΚΟΡΩΠΙΟΥ ΕΩΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΡΑΦΗΝΑ	250.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2019 - 2020	2020 - 2021	2020 - 2023	2022 - 2026
122	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΙΟΥ ΕΩΣ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟ ΠΑΤΡΩΝ	265.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ (ΕΚΠΟΝΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΗ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ	2018 - 2019	2019	2019 - 2020	2020 - 2023
123	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟ ΠΑΤΡΩΝ- ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ Ν. ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΜΕ ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΠΥΡΓΟ	120.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΕΚΠΟΝΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΗ	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ	2021 - 2022	2022	2022 - 2023	2023 - 2025
124	ΣΙΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΟΣΕ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΒΙ.ΠΕ. 1 ΚΑΙ ΒΙ.ΠΕ 2 ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΤΟ Σ.Σ ΛΑΤΟΜΕΙΟΥ ΒΟΛΟΥ	18.181.800	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2019 ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	2019	ΝΑΙ - ΕΩΣ 11/1/2021	2019 - 2021	2019 - 2021	2021 - 2022	2022 - 2025
125	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΙΔ/ΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ -ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	136.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΝΑΙ	2018 - 2020	2020	2020 - 2021	2021 - 2024
126	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ Σ.Γ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ -ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ	100.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ	2019 - 2020	2020 - 2021	2021 - 2022	2022 - 2024



Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (έως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
127	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΣΕ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔ/ΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΣΚΥΔΡΑ ΚΑΙ ΑΡΙΔΑΙΑΣ ΜΕΣΩ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ ΜΕ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΙΔ	200.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2019	2019	ΟΧΙ (2021)	2019-2022	2021-2022	2022-2023	2023-2025
128	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΤΜ. ΘΕΣ/ΚΗ - ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ (ΝΕΑ ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΡΥΜΟΝΑ, ΤΟΠΙΚΟΣ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ, ΑΝΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ, ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑΘΜΩΝ)	100.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2019 - 2021	2021	2021 - 2022	2022 - 2025
129	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ & ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΟΣΕ	ΑΝΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΠΛΑΤΥ - ΈΔΕΣΣΑ – ΑΜΥΝΤΑΙΟ - ΦΛΩΡΙΝΑ / Ν. ΚΑΥΚΑΣΟΣ	220.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2019	2019	ΟΧΙ - 2020	2018 - 2021	2019 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2025
130	ΣΙΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΟΣΕ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	252.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2019	2019	ΝΑΙ ΑΦΟΡΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	2019 - 2021	2021	2021 - 2022	2022 - 2025
131	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ	843.000	ΝΑΙ		ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 2021
132	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ	100.000.000		ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΕΩΣ 30/09/2019 ΤΜΗΜΑΤΙΚΑ	ΕΩΣ 30/09/2019 ΤΜΗΜΑΤΙΚΑ	28/10/2019 (28/01/2020 ΓΙΑ ΤΟ ΈΝΑ ΤΜΗΜΑ) ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ ΑΝΑ ΕΡΓΟ	ΕΩΣ 22/01/2021 (ΕΩΣ 22/10/2020 ΤΟ ΈΝΑ ΤΜΗΜΑ)
133	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΡΙΩΝ Α/Κ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Λ. ΑΙΓΑΛΕΩ ΓΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΟ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ	47.853.500	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	06/2019 - 11/2019	2020 - 2023
134	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ Α/Κ ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΟΔΟΣ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	6.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΥΠΟ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	10/2019 - 03/2020	05/2020 - 05/2023
135	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ" : ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΑΜΜΟΧΩΡΙ - Α/Κ ΞΙΝΟ ΝΕΡΟ	75.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 12/2019	12/2019	12/2019	02/2020 - 10/2020	2021 - 2023
136	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ": ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΞΙΝΟ ΝΕΡΟ - Α/Κ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ	85.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 12/2019	12/2019	12/2019	02/2020 - 10/2020	2021 - 2023
137	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ": ΤΜΗΜΑ ΚΟΖΑΝΗ - ΡΥΜΝΙΟ	55.600.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 2021	ΝΑΙ - ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΝΑΙ - ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	08/2019 - 01/2020	2020 - 2023
138	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΚΑΚΑΒΙΑ	280.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 2015	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	12/2019	2020 - 2022
139	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΒΟΑΚ	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Δεν δίδονται αναλυτικά στοιχεία διότι αφορά σε ξεχωριστά έργα με διαφορετικούς βαθμούς ωρίμανσης το κάθε ένα.						ΕΩΣ 2023
140	ΟΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΡΟΠΟ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	3.200.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	2021 - 2023
141	ΟΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	200.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΝΑΙ ΓΙΑ ΕΝΑ ΤΜΗΜΑ / ΥΠΟ ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΓΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟ	ΝΑΙ ΓΙΑ ΔΥΟ ΤΜΗΜΑΤΑ / ΥΠΟ ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΙΤΟ	10/2019	10/2019	2019 - 2020	2020 - 2023
142	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑ (30) ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΗΚΟΥΣ 11-12 ΜΕΤΡΩΝ ΜΕ ΜΠΑΛΟΝΙ ΠΟΛΥΟΥΡΕΘΑΝΗΣ	12.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	12/2019 - 11/2020	2021 - 2023
143	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ 2 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	12.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	12/2019 - 11/2020	2021 - 2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
144	ΑΕΡ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΑ	ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΝΗΣΙΩΤΙΚΑ Α/Δ ΕΚΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	25.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Δεν δίδονται αναλυτικά στοιχεία διότι αφορά σε ξεχωριστά έργα με διαφορετικούς βαθμούς ωρίμανσης το κάθε ένα.					ΕΩΣ 2023	
145	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΩΝ ΔΙ-ΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΣΥΡΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ 3 'ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ'	80.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	2020 - 2024
146	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ Η/Μ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ 1, 2, 3.	80.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2020	2020 - 2025
147	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΤΑΣΥ	ΜΕΛΕΤΗ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΓΡΟΜΟΝΩΣΗΣ-ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ	8.400.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	2020 - 2021	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2021 - 2022	2022 - 2023
148	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΤΑΣΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ (Τ.Ε.Β.) ΣΤΟΝ	115.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ 1/3/2019	ΝΑΙ - ΕΩΣ 14/06/2026	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 05/2019	01/06/2019 - 31/12/2020	01/01/2021 - 31/12/2022
149	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΦΑΛΗΡΟ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 1	100.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - 2010 ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	ΝΑΙ - 2010 ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	2019	2019 - 2020	2020-2025
150	ΑΣ	ΠΟΛΛΕΣ	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ Υ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	372.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΣΧΕΔΙΑ	ΝΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΣΧΕΔΙΑ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	2020-2023
151	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΔΥΟ (2) ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΗΚΟΥΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 60 ΜΕΤΡΩΝ	120.000.000		ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	12/2019 - 11/2020	2021 - 2023
152	ΣΙΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΟΡΜΕΝΙΟ ΜΕ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	550.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2018 - 2022	2022	2022 - 2023	2023 - 2026
153	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΥΡΙΑΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΤΜΗΜΑ ΣΟΥΡΑΔΑΣ ΜΑΚΡΥΣ ΓΙΑΛΟΣ	1.307.009	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	12/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	02/2020 - 11/2020	2020 - 2022
154	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΑΓΙΑΣ ΕΙΡΗΝΗΣ	1.689.127	ΟΧΙ	ΟΧΙ	09/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ- ΕΩΣ 31/12/2020	09/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	11/2019 - 11/2020	2021 - 2022
155	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΣΤΗ Χ.Θ.17+800, ΕΠΙ ΤΗΣ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ-ΚΟΖΑΝΗΣ.	3.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - 11/04/2017 ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	04/02/2019 ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	09/2019 - 07/2021
156	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΜΕ ΕΓΝΑΤΙΑ	500.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (30/06/2015)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (30/06/2015)	01/07/2019 - 30/11/2019	20/12/2019 - 20/12/2022
157	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΒΙΑΝΝΟΣ ΤΜΗΜΑ ΑΛΑΓΝΙ ΜΑΡΘΑ ΑΚ ΚΟΥΝΑΒΩΝ (MIS 5001101)	3.518.846	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 20/03/2020
158	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΥΘΕΙΟ - ΑΡΕΟΠΟΛΗ - ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ	3.800.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 12/2019
159	ΟΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ)	300.000.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2014)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2014)	06/2019 - 11/2019	12/2019 - 12/2023
160	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 2 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ, "ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ - ΙΛΙΟΝ"	350.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ (ΜΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	02/2020 - 10/2021	ΕΩΣ 10/2021	11/2021 - 11/2022	2022 - 2026
161	ΣΙΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΝΕΑ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΜΦΙΠΟΛΗ-Ν.ΚΑΡΒΑΛΗ	1.200.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2020 - 2023	2023 - 2024	2024 - 2025	2025 - 2030
162	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΣΙΔ. ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΑΛΒΑΝΙΑΣ:ΤΜΗΜΑ ΦΛΩΡΙΝΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ/ΚΑΣΤΟΡΙΑ - ΠΟΓΡΑΔΕΤΣ: ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΠΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ	75.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2020 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2026	2024 - 2027
163	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ : ΔΗΜΑΡΙΟ -ΕΛΛΗΝΟΒΟΥΛΓΑΡΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ	24.529.535	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (28/11/2017 - 05/03/2018)	18/05/2018 - 18/05/2020
164	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΧΑΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΘΗΝΩΝ - ΘΩΒΩΝ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΜΑΝΔΡΑ - ΟΙΝΟΗ (Α' ΤΜΗΜΑ)	24.490.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	01/03/2018 - 30/09/2018	ΕΩΣ 31/12/2019

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
165	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 29: ΔΡΟΣΙΑ - ΔΙΟΝΥΣΟΣ - ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ.	33.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΡΙΣΤΕΙ ΔΙΚΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ 03/2019	09/2019 - 02/2020	06/2020 - 12/2022
166	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ	ΟΔΙΚΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΟΛΗΣ ΧΙΟΥ	12.251.067		ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 30/06/2019
167	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΔΡΟΜΟΥ ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ - ΧΩΡΑΣ Ν. ΣΑΜΟΥ	18.740.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	11/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 14/05/2022	11/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	03/2019 - 01/2020	02/2020 - 12/2024
168	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΘΑΝΟΥΣ	6.198.568	ΟΧΙ	ΟΧΙ	09/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2021	09/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	12/2019 - 12/2020	02/2021 - 04/2023
169	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΙΚΡΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΜΕ ΚΟΜΒΟ Κ3 ΣΥΧΑΙΝΩΝ ΕΥΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΑΤΡΩΝ	6.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2014)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2016)	30/06/2016 - 31/12/2019
170	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ	30.132.544	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ 07/06/2016	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (08/07/2016)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (09/10/2017 - 01/06/2018)	01/06/2018 - 01/06/2021
171	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΠΟΛΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	12.699.165	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 24/12/2018	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΚΚΡΕΜΕΙ ΚΗΡΥΞΗ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ 03/2019	05/2019 - 11/2019	2019 - 2021
172	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΤΡΙΚΑΛΩΝ – ΑΡΤΑΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΥΛΗΣ ΕΩΣ ΠΑΛΑΙΟΜΟΝΑΣΤΗΡΟ	7.837.161	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 29/05/2020
173	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΛΑΡΙΣΑΣ:ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Β' ΓΕΦΥΡΑ ΠΗΝΕΙΟΥ (ΔΕΥΑΛ) ΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΣΧΟΛΗ	6.241.293	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	28/09/2017 - 27/09/2019
174	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΟΔΟΣ ΔΕΛΤΑ - ΠΑΛΑΜΑ	13.800.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 30/09/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ 11/09/2018	03/2019 - 09/2022
175	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΠ.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΣΥΚΕΩΝΑ	33.700.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 02/02/2027]	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ 17/09/2018	21/01/2019 - 21/01/2022
176	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΡΑΝΑΙΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ	11.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (01/12/2016)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (01/12/2016)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (06/2017 - 12/2017)	01/2018 - 12/2020
177	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΓ. ΓΑΛΗΝΗ ΤΜΗΜΑ ΑΡΜΕΝΟΙ-ΠΑΛΕ (MIS 5007669)	17.381.057	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	30/11/2018 - 31/03/2021
178	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΑΛΟΥΔΙΑΝΑ-ΤΟΠΟΛΙΑ-ΜΥΛΟΙ-ΕΛΟΣ-ΒΑΘΗ-ΧΡΥΣΟΣΚΑΛΙΤΙΣΣΑ (MIS 5002646)	8.954.047	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 20/8/2020
179	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΒΙΑΝΝΟΣ ΤΜΗΜΑ ΑΛΑΓΝΙ - ΜΑΡΘΑ ΑΠΟ ΧΘ 4870 ΕΩΣ ΧΘ 7700 ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΚ ΑΡΚΑΛΟΧΩΡΙΟΥ (MIS 5001438)	13.580.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2014)	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	01/06/2018 - 30/11/2018	30/11/2018 - 20/08/2020
180	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΡΙΖΟΜΥΛΟΣ - ΚΟΡΩΝΗ, ΤΜΗΜΑ ΓΕΦΥΡΑ ΤΖΑΝΕ - ΞΕΟΔΟΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ (ΧΘ:2+840 ΕΩΣ ΧΘ: 10+160)	11.917.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2013 - 12/2019
181	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΣΚΟΥΡΑ - ΓΕΡΑΚΙ	6.000.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 05/2019
182	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 4 ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΠΑΡΤΗ - ΠΛΑΤΑΝΑ - ΣΚΟΥΡΑ	5.300.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 2020
183	ΟΔ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΟΔΟΥ ΡΑΠΤΑΙΟΙ - Ν. ΣΤΥΡΑ - ΣΤΥΡΑ	4.182.072	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	12/2019	03/2020 - 12/2020	2021 - 2023
184	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΚΑΒΑΛΑΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ - ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟ ΜΟΛΟ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	1.550.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2018 - 2019	ΕΩΣ 12/2020
185	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΚΑΒΑΛΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟ: ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ Ν. ΠΕΡΑΜΟΥ	300.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (έως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
186	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΡΑΞΗ ΟΡΙΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΓΟΥΣ	203.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ		06/2019 - 12/2019	08/2020
187	ΛΙΜ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΦΟΥΡΝΩΝ ΙΚΑΡΙΑΣ ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ	6.988.160	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 14/10/2023	09/2019	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	2019 - 2020	2021 - 2022
188	ΛΙΜ	ΗΠΕΙΡΟΥ	Ο.Λ. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	ΚΤΗΡΙΟ Τ3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΤΜΗΜΑ Β' ΦΑΣΗΣ) ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	1.000.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2018 - 2019	ΕΩΣ 12/2020
189	ΛΙΜ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΙΣΑΕΤΟΥ ΙΘΑΚΗΣ	3.728.227		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/2018 - 01/2020
190	ΛΙΜ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	Ο.Λ. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΣΤΗ ΛΑΚΚΑ ΠΛΑΞΩΝ	2.800.000		ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2022
191	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ ΛΙΜΕΝΑ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΣΥΡΟΥ	3.920.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 16/03/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (06/07/2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (06/07/2018)	15/10/2018 - 29/06/2019	30/06/2019 - 31/12/2020
192	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΛΛΩΝΙΩΝ Ν. ΜΗΛΟΥ	4.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (30/9/2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (31/12/2018)	02/2019 - 06/2019	07/2019 - 06/2020
193	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΡΟΔΟΥ	3.526.127	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (25/07/2017)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (25/07/2017)	2018 - 2019	01/03/2019 - 31/12/2019
194	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΛΤ ΤΗΝΟΥ ΑΝΔΡΟΥ	ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ	285.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 25/07/2028	31/3/2019	31/8/2019	01/11/2019 - 31/03/2020	01/04/2020 - 30/09/2020
195	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΛΤ ΤΗΝΟΥ ΑΝΔΡΟΥ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΣΤΕΓΑΣΤΡΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ	245.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 25/07/2028	31/12/2019	31/3/2020	01/06/2020 - 31/10/2020	01/03/2021 - 30/09/2021
196	ΛΙΜ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΝΑΝΠ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΦΥΛΑΞΗ ΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ)	20.000.000		ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (30/6/2015)	ΟΧΙ	ΟΧΙ ΥΠΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (02/2018)	03/2019	04/2019 - 01/2020	02/2020 - 06/2021
197	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΛΤ ΤΗΝΟΥ ΑΝΔΡΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ (ISPS)	200.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 25/07/2028	31/12/2019	31/3/2020	31/05/2020 - 30/09/2020	03/2021 - 09/2021
198	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΑΣΑ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΑΣΑ (Π.Χ. ΚΕΝΤΡΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΝΕΑ ΕΚΔΟΤΗΡΙΑ, ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΣΤΑΣΕΙΣ, ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ, Κ.Α.)	22.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	03/2018 - 04/2019 (ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ Χ/Δ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ)	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	04/2019 - 06/2020 (ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ Χ/Δ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ)	10/2019 - 10/2023 (ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ Χ/Δ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗ ΔΡΑΣΗ)
199	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΣΥ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΟΣΥ ΑΕ	1.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ 10 ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ [ΚΥΑ 46537/ 2013/ ΦΕΚ 2036/ Β/ 22.08.2013]	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	13/2/2017 - 06/2019	06/2019 - 12/2023
200	ΑΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΣΕΘ	ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	6.520.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	04/2019 - 02/2020	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	01/2020 - 12/2020	06/2021 - 12/2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
201	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΔΡΑΜΑ - ΚΑΒΑΛΑ	150.000.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ 31.10.2015	1/5/2019	1/2/2020	01/03/2020 - 30/06/2020	01/09/2020 - 31/08/2023
202	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ (ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΗΣ ΥΜΗΤΤΟΥ ΠΡΟΣ ΡΑΦΗΝΑ ΚΑΙ Β. ΠΥΛΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ, ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΑΣΤΙΚΗ ΣΗΡΑΓΓΑ ΜΕ ΤΗ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΑΥΤΗΣ ΣΕ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΛΕΩΦΟΡΟ, ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΑΘΕ ΜΕ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ ΣΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΚΥΜΗΣ, ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΛΑΥΡΙΟ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ)	0	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ (ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΙΝΑΙ ΕΝΤΑΓΜΕΝΑ ΣΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ)	ΟΧΙ ΠΡΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗ	ΟΧΙ	2019 - 2020	2019 - 2021	2020 - 2021	2021 - 2024 (ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ 30 ΕΤΗ)
203	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ ΜΕ ΚΑΘΕΤΟ ΑΞΟΝΑ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ"	45.400.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 2024	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	01/08/2019 - 30/01/2020	01/03/2020 - 30/10/2023
204	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Δ.Τ.Ε. (ΕΔΡΑ)	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΡΕΣΠΩΝ	13.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ, ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ 28/2/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	28/2/2019	01/05/2019 - 30/12/2019	01/02/2020 - 30/12/2022
205	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΜΕ ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ	57.400.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 11/2020	11/2020	11/2020	2020 - 2021	2021 - 2025
206	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ / Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΟΔΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ (ΤΡΙΑ ΓΕΦΥΡΙΑ - ΒΡΥΩΝΗ)	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (06/2017 - 12/2017)	01/2018 - 12/2020
207	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΤΡΙΠΟΛΗΣ- ΑΣΤΡΟΥΣ, ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΤΩ ΔΟΛΙΑΝΩΝ, ΑΠΟ Χ.Θ. 6+600 ΜΕΧΡΙ Χ.Θ. 7+770,53	6.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	04/2019 - 04/2020
208	ΛΙΜ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΑΥΡΙΟΥ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ	44.500.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 30/12/2021	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	01/2019 - 12/2019	2019 - 2021
209	ΛΙΜ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Δ.Λ. ΤΑΜΕΙΟ ΠΥΡΓΟΥ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ	10.500.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2022
210	ΛΙΜ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΕΩΝ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	48.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 30/12/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/01/2019 - 02/06/2019	01/07/2019 - 28/02/2021
211	ΛΙΜ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΘΩΡΑΚΙΣΗΣ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ ΜΩΛΟΥ	14.500.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 05/04/2027	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/2019 - 07/2019	09/2019 - 02/2021
212	ΛΙΜ	ΚΡΗΤΗΣ	Ο.Λ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΕΡΓΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ V (ΤΕΩΣ VI) ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	35.351.296	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 03/2020	05/2020 - 06/2022
213	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΑΡΑΝΕΣΤΙΟΥ	1.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020
214	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ Ν.ΠΕΡΑΜΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΓΓΑΙΟΥ	1.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (εως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
215	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟ ΕΩΣ ΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΑΝΕΡΙΩΝ ΔΗΜΟΥ ΜΥΚΗΣ	2.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020
216	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΚΟΥΤΥΛΗΣ ΔΗΜΟΥ ΜΥΚΗΣ	1.723.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020
217	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΜΙΚΡΟΥ ΔΕΡΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΟΥΦΛΙΟΥ	2.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020
218	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΟΔΟΠΟΙΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΠΥΡΓΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΡΟΣΟΤΣΑΝΗΣ - ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΦΑΛΑΚΡΟΥ	2.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020
219	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΑΣ ΟΔΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΥΛΛΗΝΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΟ ΚΥΛΛΗΝΗΣ –Ε.Ο ΠΥΡΓΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ	2.300.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	09/2019	31/12/2019	02/2020 - 12/2020	02/2021 - 04/2022
220	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	2.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΩΣ 10/2019	ΕΩΣ 12/2019	02/2020 - 11/2020	01/2021 - 02/2023
221	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΑΡΓΑΛΙΑΝΟΙ - ΒΑΛΤΑ	1.300.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 17/11/2023	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2021
222	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΩΝ ΤΡΙΩΝ (3) ΟΙΚΙΣΜΩΝ (ΠΗΓΑΔΙ ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ ΤΣΙΤΑΛΙΑ) ΤΗΣ ΟΔΟΥ "ΜΥΛΟΙ - ΑΣΤΡΟΣ - ΛΕΩΝΙΔΙΟ - ΠΟΥΛΙΘΡΑ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ"	4.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2021
223	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΚΑΒΑΛΑΣ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΛΙΑΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	1.100.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020
224	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΚΑΒΑΛΑΣ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	2.860.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020
225	ΛΙΜ	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ο.Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΑΥΡΙΟΥ - ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	1.600.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	12/2019	12/2020
226	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Δ.Λ. ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΡΟΥ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΑΙΘΟΥΣΩΝ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΡΟΙΚΙΑΣ ΠΑΡΟΥ	1.700.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 13/09/2026	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	30/06/2019 - 30/11/2019	01/02/2020 - 31/12/2021
227	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΚΑΜΑΡΩΝ ΣΙΦΝΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΣΤΙΣ ΚΑΜΑΡΕΣ Ν. ΣΙΦΝΟΥ	3.890.800	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 18/06/2028	30/9/2019	31/11/2019	12/2019 - 05/2020	06/2020 - 12/2021
228	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΛΤ ΝΟΤ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΑΚΑΝΤΙΑΣ ΡΟΔΟΥ	2.600.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 30/06/2019	ΝΑΙ 30/06/2019	ΌΧΙ 30/06/2019	30/7/2019	31/12/2019	01/03/2020 - 30/09/2020	30/01/2021 - 30/01/2022
229	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΛΤ ΝΟΤ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΡΟΔΟΥ	2.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 30/08/2019	ΝΑΙ 30/08/2019	ΌΧΙ 30/08/2019	30/8/2019	31/12/2019	01/04/2020 - 30/10/2020	30/01/2021 - 30/01/2022
230	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΧΟΙΝΟΥΣΑΣ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΧΟΙΝΟΥΣΑΣ	2.760.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	31/3/2019	31/3/2019	31/03/2019 - 30/06/2019	01/07/2019 - 31/12/2021
231	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΛΤ ΝΟΤ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΜΗ ΠΥΛΗ ΜΕΧΡΙ ΛΙΜΕΝΑ ΑΚΑΝΤΙΑΣ ΡΟΔΟΥ, ΤΜΗΜΑ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ.	2.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 30/06/2019	ΝΑΙ 30/06/2019	ΌΧΙ 30/06/2019	30/7/2019	31/12/2019	01/03/2020 - 30/09/2020	30/01/2021 - 30/07/2022
232	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ - ΠΥΛΗ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΣΤΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΒΛΥΧΑΔΑΣ	1.630.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 24/01/2028	31/12/2018	30/6/2019	01/09/2019 - 31/03/2020	01/04/2020 - 31/02/2022
233	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΛΤ ΤΗΝΟΥ ΑΝΔΡΟΥ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ ΜΩΛΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝΟΥ	4.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 25/07/2028	31/12/2019	31/3/2020	31/05/2020 - 30/11/2020	01/03/2021 - 01/03/2022
234	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΕΚΑΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΓΑΥΡΙΟΥ	1.155.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	31/12/2019	31/8/2020	01/06/2020 - 31/12/2020	01/03/2021 - 30/09/2021

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
235	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΡΙΒΑΣ Ν. ΘΗΡΑΣΙΑΣ	4.700.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ 31/12/2019	ΌΧΙ	31/12/2019	30/3/2019	01/05/2019 - 30/09/2019	01/11/2019 - 28/04/2021
236	ΛΙΜ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ο.Λ. ΝΗΣΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΕΡΓΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ	3.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ		2019 - 2020	2019 - 2020	2020 - 2021	2021 - 2024
237	ΑΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΑΣΑ	ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΕΩΝ ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΑΣΕΩΝ	2.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΕΞΕΤΑΖΕΤΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΣΔΙΤ	10/2019 - 12/2020
238	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΙΟΥ - ΚΑΡΦΑ	3.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	10/2019	10/2019	03/2020 - 09/2020	10/2020 - 10/2021
239	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΙΣΟΠΕΔΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ (Κ2) ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΟΔΟΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ ΜΕ ΟΔΟ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΘΕΡΜΗΣ	3.500.000	ΟΧΙ				ΝΑΙ - 31/12/2017 ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΝΑΝΕΩΣΗ	12/2019	05/2020	02/2020 - 09/2020	10/2020 - 12/2021
240	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙ-ΑΣΤΑΚΟΣ	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	2021 - 2022	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2025
241	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ-ΙΤΕΑ-ΑΜΦΙΣΣΑ-ΛΑΜΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΥΤΟΥ ΜΕ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ ΜΕΣΩ ΘΕΡΜΟΥ	100.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	2021 - 2022	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2026
242	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-ΛΙΜΑΝΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	10.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	2021 - 2022	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2024
243	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ-ΜΕΝΙΔΙ	15.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	2021 - 2022	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2025
244	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΤΜΗΜΑ ΠΑΛΑΙΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (ΑΠΟ ΝΟΤΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΜΕ ΙΟΝΙΑ ΕΩΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΜΕ ΙΟΝΙΑ)	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	2021 - 2022	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2025
245	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΚΤΙΟΥ	30.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	2021 - 2022	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2026
246	ΛΙΜ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ	135.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ		ΝΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 13/04/2021	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (04/09/2018)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/01/2020 - 02/10/2020	01/11/2020 - 30/06/2023
247	ΛΙΜ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	10.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	2020 - 2021	2020 - 2021	2021 - 2022	2022 - 2024
248	ΛΙΜ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΛΗ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ IV, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ MASTERPLAN (ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ)	2.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	2020	2020	2021	2021	ΕΩΣ 2023
249	ΣΙΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΟΣΕ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΒΙΠΕ ΑΛΜΥΡΟΥ ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΓΧΙΑΛΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΛΑΡΙΣΑΣ – ΒΟΛΟΥ, ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΟΥ Σ.Σ. ΑΛΜΥΡΟΥ.	120.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2019	2019	ΟΧΙ - 2021	2019 - 2020	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2025
250	ΣΙΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΡΑΔΙΟΚΑΛΥΨΗΣ GSM-R ΣΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ & ΛΑΡΙΣΑ - ΒΟΛΟΣ	20.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2019 - 2020	2021	2021 - 2022	2022 - 2025
251	ΣΙΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΛΑΡΙΣΑ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΕΡΦΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΛΑΡΙΣΑ - ΣΟΦΑΔΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΣ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΕΡΙΦΡΑΞΗΣ ΚΛΠ	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2019 - 2020	2020	2020 - 2021	2022 - 2025
252	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔ. ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣ ΠΛΑΤΥ -ΤΧ1	7.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2020 - 2021	2021	2021 - 2022	2022 - 2025
253	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ Ε.Ο. ΝΟ 53 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΑΙΣΥΜΗ	10.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	30/6/2019	30/6/2019	28/10/2019	22/10/2020

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
254	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΑΚΡΗΣ ΜΕ ΤΗ ΜΑΡΩΝΕΙΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	12.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	31/12/2018	31/12/2018	30/4/2019	24/4/2020
255	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΠΕΡ. ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ Ν.ΡΟΔΟΠΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΚΟΠΤΕΡΟ ΕΩΣ ΊΑΣΜΟ (Χ.Θ. 6+500 ΕΩΣ Χ.Θ.11+000)	6.650.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	30/9/2019	30/9/2019	28/1/2020	22/1/2021
256	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΜΕ ΟΔΟ ΦΛΕΜΙΝΓΚ (ΠΡΟΣ ΡΑΦΗΝΑ) (ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ , ΟΚΩ)	7.500.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	21/6/2018 - 21/5/2019 (ΜΕ ΠΙΘΑΝΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΜΠΕ)	ΟΧΙ	12/2019 - 09/2020	11/2020 - 09/2023
257	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΙΟΥ-ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΑΣ. ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΑΣ	9.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	ΝΑΙ - ΕΩΣ 08/2019 ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	08/2019	10/2019 - 04/2020	06/2020 - 06/2023
258	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΛΟΒΑΣΟΥ ΣΑΜΟΥ	13.000.000	ΟΧΙ			ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΛΗΡΩΘΕΙ	06/2019	07/2019 - 03/2020	04/2020 - 08/2023
259	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ ΣΑΜΟΥ	5.500.000	ΟΧΙ			ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΛΗΡΩΘΕΙ	06/2019	07/2019 - 03/2020	04/2020 - 08/2022
260	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΔΟΣ ΚΑΛΛΟΝΗΣ - ΠΕΤΡΑΣ ΛΕΣΒΟΥ	22.000.000	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΔΕΝ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΔΕΝ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΝΑΙ - 31/12/2016 ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΑΙΤΗΜΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 10/2019	03/2019 - 10/2019	01/2020 - 10/2023
261	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΛΑΣΤΕΪΚΑ – ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ – ΚΑΤΑΚΩΛΟ (ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ ΜΕ ΝΕΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ)	13.200.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΟΧΙ	07/2018 - 11/2018	01/02/2019 - 31/12/2020
262	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΟΔΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΡΑΞΟΥ ΜΕ Ε.Ο. ΠΑΤΡΩΝ - ΠΥΡΓΟΥ	6.600.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 31/12/2017	ΟΧΙ	ΟΧΙ 31/12/2019	31/12/2020	31/12/2020	31/12/2021	01/2022 - 12/2023
263	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ε.Ο. 111 ΤΜΗΜΑ: ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΟΥ	16.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 31/12/2015	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ 31/12/2018	31/12/2019	31/12/2019	31/12/2021	31/12/2021 - 31/12/2023
264	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΜΑΛΙΑΔΑ –ΣΙΜΟΠΟΥΛΟ -111 Ε.Ο ΠΑΤΡΩΝ - ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ	11.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ		06/2019	31/12/2019	02/2020 - 12/2020	02/2021 - 07/2022
265	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΡΧΑΙΑ ΠΙΣΣΑ (ΑΠΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΡΧ. ΟΛΥΜΠΙΑΣ) - ΛΑΛΑ - Ε.Ο ΠΑΤΡΩΝ - ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ	6.300.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	06/2019	31/12/2019	02/2020 - 12/2020	02/2021 - 06/2022
266	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΒΑΣΙΛΙΤΣΑ	12.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	30/6/2019	30/12/2019	30/12/2019	01/01/2020 - 30/06/2020	01/08/2020 - 30/07/2023
267	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Δ.Τ.Ε.	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΟΖΑΝΗ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	5.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΝΑΝΕΩΣΗ Π.Ο. ΕΩΣ 30/12/2019	ΝΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ - ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ 30/12/2019	30/12/2019	01/01/2020 - 30/08/2020	01/11/2020 - 30/10/2023
268	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑ-ΤΡΙΚΑΛΑ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι/Κ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ ΕΩΣ Α/Κ ΡΑΧΟΥΛΑΣ-ΑΜΥΓΔΑΛΕΑΣ	37.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - 18/03/2015 ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΑΙΤΗΜΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ	2019 (ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, Η/Μ & ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/2020 - 09/2020	10/2020 - 10/2023
269	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΖΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ Ε.Ο. ΚΥΚΛΩΜΑΤΟΣ ΠΗΛΙΟΥ (Α' & Β' ΦΑΣΗ)	49.900.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 29/12/2021	2019	2019	06/2019 - 06/2020	2020 - 2021
270	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ : ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΕΞΟΔΟ ΠΡΟΣ ΑΓΙΟΠΗΓΗ ΕΩΣ ΕΞΟΔΟ ΠΡΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ, ΜΕ ΕΠΙΓΕΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΕΜΠΡΟΣΘΕΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	6.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2021	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	06/2019 - 03/2020	05/2020 - 05/2022
271	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ : ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι/Κ ΑΘΗΝΩΝ ΕΩΣ Ι/Κ ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑΣ	15.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2021	07/2019 (ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, Η/Μ & ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/2020 - 10/2020	11/2020 - 11/2023



Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
272	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΤΡΙΚΑΛΑ-ΑΡΤΑ:ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΔΑΚΤΥΛΙΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΕΩΣ ΓΕΦΥΡΑ ΠΗΝΕΙΟΥ	15.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	06/2019 (ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, Η/Μ & ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 02/2020	04/2020 - 04/2023
273	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΠ.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Ι/Κ ΜΕΣΟΡΑΧΗΣ ΕΩΣ Ι/Κ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ	15.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 06/08/2024	06/2019 (ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, Η/Μ & ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗ)	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 02/2020	04/2020 - 04/2022
274	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ. ΤΜΗΜΑ ΔΕΛΤΑ – ΚΑΡΔΙΤΣΑ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΟΔΟΥ, ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΚΑΙ ΚΟΜΒΩΝ	37.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 20/02/2027	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 02/2020	04/2020 - 04/2023
275	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ: ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΡΑΚΟΠΟΤΑΜΟ ΕΩΣ ΚΕΡΑΜΙΔΙ	26.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 02/2020	04/2020 - 04/2023
276	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΗΛΙΟΥ, ΣΤΟ Ε.Ο. ΚΥΚΛΩΜΑ ΠΗΛΙΟΥ	5.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΕΩΣ 31/12/2025	06/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 02/2020	2020 - 2021
277	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ε.Ο. ΚΥΚΛΩΜΑ ΠΗΛΙΟΥ, ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΑΡΧΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΑΓΡΙΑΣ - ΛΕΧΩΝΙΑ	29.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΕΧΕΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙ ΦΑΚΕΛΟΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΓΡΙΑΣ	06/2019	11/2019 - 06/2020	09/2020 - 03/2023
278	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ / Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ - ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΡΓΥΡΑΔΩΝ)	5.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΩΣ 12/2019	ΕΩΣ 12/2019	ΕΩΣ 12/2020	06/2021 - 12/2022
279	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ – ΠΟΡΟΣ	5.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΩΣ 10/2019	ΕΩΣ 12/2019	ΕΩΣ 12/2020	01/2021 - 12/2022
280	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ / Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ - ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΒΡΥΩΝΗ - ΜΩΡΑΙΤΙΚΑ)	6.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 12/2019	ΕΩΣ 12/2020	06/2021 - 12/2022
281	ΟΔ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ / Π.Ε. ΖΑΚΥΝΘ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΣΤΡΑ - ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΖΑΚΥΝΘΟΥ - ΠΛΑΝΟΣ	12.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ	ΕΚΚΡΕΜΟΥΝ ΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΣΤΡΑ - ΓΕΝΙΚΟ	ΕΩΣ 12/2021	ΕΩΣ 12/2022	01/2023 - 12/2025
282	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΠΙΣΚΟΚΕΦΑΛΟ	20.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2027	ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ, ΣΥΝΤΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ 31/12/2019	31/12/2020 ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ	01/2021 - 08/2021	09/2021 - 06/2023
283	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΠΙΛΑΛΗΜΑΤΑ - ΧΘ 2+500	7.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ ΑΙΤΗΜΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΑΕΠΟ	ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ, ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΑΕΠΟ, ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ 30/6/2019	31/12/2020 - ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ	02/2021 - 09/2021	09/2021 - 06/2023
284	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΑΓ. ΔΕΚΑ / ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΟΙΡΩΝ	16.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	09/2019	10/2019	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΠΑΡΑΤΑΣΗ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	01/06/2019 - 30/04/2020	05/2020 - 08/2023
285	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΟΣ- ΣΦΗΝΑΡΙ	18.400.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2022	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	31/12/2019 ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ	01/01/2020 - 01/07/2020	01/07/2020 - 31/12/2021
286	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΑΜΑΡ. ΔΡΟΜΟΣ ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΝΕΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 13 (ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ-ΦΟΥΡΦΟΥΡΑΣ, ΡΕΘΥΜΝΟ-ΦΡΑΓΜΑ ΠΟΤΑΜΩΝ, ΦΟΥΡΦΟΥΡΑΣ-ΜΑΝΔΡΕΣ)	67.300.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ (ΓΙΑ ΈΝΑ ΤΜΗΜΑ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ)	03/2020	31/3/2020 ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ	31/03/2020 - 31/12/2020	31/12/2020 - 31/09/2023
287	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΗΓΑΔΙ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ "ΜΥΛΟΙ - ΑΣΤΡΟΣ - ΛΕΩΝΙΔΙΟ - ΠΟΥΛΙΘΡΑ - ΦΩΚΙΑΝΟΣ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ"	6.500.000		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2021

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (έως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
288	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ.ΕΛΕΟΥΣΑ - ΑΡΚΑΔΙΚΟ ΤΗΣ Ε.Ο ΑΡΓΟΣ-ΝΑΥΠΛΙΟ-ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ-ΠΑΛ. ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	20.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	12/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/2020 - 12/2020	2021 - 2023
289	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΡΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΦΙΛΙΑΤΡΩΝ- ΓΑΡΓΑΛΙΑΝΟΙ	22.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2023
290	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΛΥΓΟΥΡΙΟ ΑΔΑΜΙ ΤΡΑΧΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΙΣΘΜΙΑ ΚΟΛΙΑΚΙ ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ ΕΡΜΙΟΝΗ	9.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	06/2020	09/2020 - 09/2021	2022 - 2024
291	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΟΜΒΟΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΝΕΜΕΑΣ - ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Κ. ΑΡΧ. ΝΕΜΕΑΣ-ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΑ - ΛΥΓΟΥΡΙΟ - Θ. ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ	28.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	12/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/2020 - 12/2020	2021 - 2023
292	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΔΟΣ ΜΕΣΣΗΝΗ-ΕΥΑ ΒΑΛΥΡΑ	35.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2023
293	ΟΔ	ΠΟΛΛΕΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΔΙΤ	20.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ ΠΡΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗ	ΟΧΙ	2019 - 2020	2019 - 2021	2020 - 2021	2022 - 2024
294	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΚΑΒΑΛΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ "ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΥΛΟΣ"	15.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ 30/12/2019	30/12/2019	30/12/2019	24/12/2020	ΕΩΣ 30/12/2023
295	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΚΑΒΑΛΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΡΗΠΙΔΩΣΗ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ (ΝΟΤΙΟΥ) ΜΟΛΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Β'	7.000.000	ΟΧΙ		ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ 30/12/2019	30/12/2019	30/12/2019	29/12/2020	ΕΩΣ 29/12/2023
296	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑΣ Ν. ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	30.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 10/2019	31/12/2020	31/12/2020	02/01/2021 - 01/04/2021	01/07/2021 - 30/06/2023
297	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟ ΥΠΟΛΗΣ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ - ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ	9.481.900	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	30/12/2019	30/12/2019	28/4/2020	23/4/2021
298	ΛΙΜ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Δ.Λ. ΤΑΜΕΙΟ ΛΕΣΒΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ	7.600.000	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ 12/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (Εκκρεμεί νομιμοποίηση λιμενικών εγκαταστάσεων)	06/2020	06/2020 - 06/2021
299	ΛΙΜ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ο.Λ. ΠΑΤΡΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - ΜΟΝΑΔΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ LNG	15.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ (ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ MASTER PLAN)	06/2020 (ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ MASTER PLAN)	06/2020 (ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ MASTER PLAN)	2020 - 2021	2021 - 2023
300	ΛΙΜ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΝΟ 3	40.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	12/2019	12/2019	11/2019	02/2020 - 12/2020	2021 - 2023
301	ΛΙΜ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ / Π.Ε.ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΕΡΓΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ	6.000.000		ΝΑΙ	ΝΑΙ / ΕΚΘΕΣΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΕΩΣ 12/2019	ΕΩΣ 12/2019	ΕΩΣ 12/2020	06/2021 - 12/2022
302	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Δ.Λ.Τ. ΣΥΡΟΥ	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ Λ. ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ ΣΥΡΟΥ	19.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 04/09/2019	31/12/2018	31/12/2019	15/03/2020 - 15/09/2020	15/10/2020 - 31/12/2021
303	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΝΑΞΟΥ	10.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 30/03/2019	30/9/2019	30/3/2020	01/04/2020 - 30/09/2020	01/10/2020 - 30/03/2022
304	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	9.200.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 30/6/2019	30/6/2020	3/8/2020	17/09/2020 - 31/03/2021	31/03/2021 - 31/03/2023
305	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ - ΠΥΛΗ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΣΤΗΝ ΑΚΡΑ ΚΟΛΟΥΜΠΟΣ	5.200.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 24/01/2028	30/6/2019	31/12/2019	01/02/2020 - 31/07/2020	01/09/2020 - 31/03/2022

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (έως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
306	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ Ε/Γ-Ο/Γ ΣΚΑΦΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	6.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 30/06/2019	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2026	30/6/2019	30/12/2019	01/07/2019 - 01/03/2020	01/03/2020 - 31/12/2021
307	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΚΑΝΤΙΑΣ ΡΟΔΟΥ	10.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 30/8/2019	ΝΑΙ 30/8/2019	ΟΧΙ 30/06/2016	30/12/2020	30/6/2021	30/08/2021 - 30/02/2022	30/04/2022 - 31/12/2023
308	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΝΕΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΤΟ ΚΑΜΙΝΑΚΙ ΠΑΡΟΥ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	25.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ 30/06/2019	ΟΧΙ 30/06/2020	ΟΧΙ 06/2020	30/11/2020	30/11/2020	02/01/2021 - 01/06/2021	01/07/2021 - 28/02/2023
309	ΛΙΜ	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΙΟΥ	8.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ (ΕΝΤΟΣ 2019)	ΟΧΙ (ΕΝΤΟΣ 2019)	ΟΧΙ ΥΠΟ ΕΓΚΡΙΣΗ	31/12/2019	31/12/2020	01/01/2021 - 30/06/2021	01/09/2021 - 31/12/2022
310	ΛΙΜ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Λ.Τ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΕΡΓΑ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΥΛΙΔΑΣ	13.170.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ 10/2019	06/2019	06/2019	02/2020 - 07/2020	09/2020 - 09/2022
311	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Π.Ε. ΣΑΜΟΥ	ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΕΛΙ ΦΡΑΝΤΑΤΟ ΡΑΧΕΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	14.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Η	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	2020 - 2021	2021 - 2023
312	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ ΜΕΓΑΡΑ ΜΕΧΡΙ ΑΛΕΠΟΧΩΡΙ (ΟΡΕΙΝΟ ΤΜΗΜΑ).	38.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	06/2019	ΣΕ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΗΡΥΞΗΣ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗΣ	2020	2021-2023
313	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΔΟΥ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΑ ΕΡΓΑ	20.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	01/03/2019 - 31/10/2019	12/2019 - 02/2021
314	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ	30.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΥΝΑΤΑΙ ΝΑ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	11/2019 - 10/2020	12/2020 - 03/2023
315	ΟΔ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΧΙΟΥ - ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ. ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΧΑΛΚΕΙΟΥΣ	5.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΝΑΙ ΕΧΕΙ ΑΡΧΙΣΕΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ	31/12/2018	06/2019	06/2019 - 02/2020	04/2020 - 12/2021
316	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΚΛΕΙΣΟΥΡΑΣ ΚΑΙ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΟΔΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ	70.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΝΑΙ - ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ 30/3/2019	01/04/2019 - 30/12/2019	01/03/2020 - 30/10/2023
317	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡ. ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Δ.Τ.Ε.	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΦΛΩΡΙΝΑ - ΠΙΣΟΔΕΡΙ	60.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 20/06/2022	30/8/2019	30/8/2019	01/09/2019 - 30/05/2020	01/06/2020 - 30/10/2023
318	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ / ΤΜΗΜΑ Χ.Θ. 7+445 ΕΩΣ Χ.Θ. 14+700 (ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΛΑΤΑΡΙΑΣ)	12.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2020 - 2021	2021 - 2023
319	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ / ΤΜΗΜΑ Χ.Θ. 3+627 ΕΩΣ Χ.Θ. 7+445	6.300.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	10/2019 - 06/2020	07/2020 - 12/2021
320	ΟΔ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΣΑΓΙΑΔΑ - ΜΑΥΡΟΜΑΤΙ	180.000.000	ΟΧΙ		ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2019	12/2019	05/2020 - 12/2020	2021 - 2025
321	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΥΠΥΜΕ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΕΩΣ ΒΟΛΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΗ Ι/Κ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΘΡΑΣ - ΑΡΧΗ Α/Κ ΛΑΡΙΣΗΣ )	32.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2019	11/2020	07/2020	11/2020	2021 - 2022	2022 - 2023
322	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΔΡΑΜΑ - ΑΜΦΙΠΟΛΗ	200.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	1/10/2020	31/12/2020	15/03/2021 - 15/07/2021	01/09/2021 - 31/08/2024

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (ΕΩΣ 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
323	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ Β.Ο.Α.Κ. ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΧΑΝΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	500.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ ΠΡΟΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΌΧΙ	2019 (ΟΙ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ Β' ΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΝΩΣΜΟΥ)	2019 - 2020	2018 - 2020	2021-2025
324	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΡΩΜΑΝΟΣ - ΠΥΛΟΣ ΤΗΣ Ε.Ο. ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ - ΠΥΛΟΥ	22.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2020	12/2020	2021 - 2022	2022 -2025
325	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΡΑΧΕΙΑ-ΠΕΛΕΗ – ΑΡΧΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΔΙΔΥΜΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΙΣΘΜΙΑ ΚΟΛΙΑΚΙ ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ ΕΡΜΙΟΝΗ	17.200.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	06/2020	09/2020 - 09/2021	2022 - 2025
326	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΡΑΝΙΔΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΙΣΘΜΙΑ ΚΟΛΙΑΚΙ ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ ΕΡΜΙΟΝΗ	7.500.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	06/2020	09/2020 - 09/2021	2022 - 2024
327	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΦΙΛΙΑΤΡΩΝ	18.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2020	12/2020	2021 - 2022	2022 -2025
328	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΔΟΣ ΙΣΘΜΟΣ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ (ΒΕΛΤΙΩΣΗ)	12.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	02/2020 - 12/2020	2021 - 2023
329	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΡΥΖΟΜΥΛΟΣ, ΠΥΛΟΣ , ΜΕΘΩΝΗ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΔΙΤ	60.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ ΠΡΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗ	ΝΑΙ	2019	2019 - 2020	2019 - 2020	2021 - 2023
330	ΛΙΜ	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ο.Λ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ	168.991.912	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΓΔ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ (06/2013)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ 30/06/2018	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ 07/2019	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 - 2020	2020 - 2023
331	ΛΙΜ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	120.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ 10/2019	31/12/2021	31/12/2021	01/02/2022 - 02/07/2022	01/10/2022 - 31/06/2025
332	ΛΙΜ	ΗΠΕΙΡΟΥ	Ο.Λ. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ LNG	7.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΟΧΙ (ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ MASTER PLAN)	06/2020 (ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ MASTER PLAN)	06/2020 (ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ MASTER PLAN)	2020 - 2021	2021 - 2023
333	ΛΙΜ	ΗΠΕΙΡΟΥ	Ο.Λ. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ / ADRI-UP / ΙΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ FREIGHT VILLAGE	9.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ 10/2018	02/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (10/2018)	2020 - 2021	2021 - 2023
334	ΛΙΜ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ Α' ΦΑΣΗΣ	65.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	30/6/2020	30/6/2020	01/07/2020 - 01/11/2020	02/01/2021 - 31/12/2023
335	ΛΙΜ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΟΥΔΑΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΛΥΧΡΗΣΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ, ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ Α' ΦΑΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	60.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 05/06/2025	31/12/2019	31/12/2019	02/01/2020 - 02/06/2020	01/07/2020 - 30/06/2022
336	ΛΙΜ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	50.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΌΧΙ 06/2020	09/2020	09/2020	2020 - 2021	2021 - 2023
337	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	Ο. Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟ ΥΠΟΛΗΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΦΥΛΑΞΗ ΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ - ISPS) ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	2.450.000	ΟΧΙ	ΘΑ ΕΞΕΤΑΣΤΕΙ				ΕΩΣ 09/2019		10/2019 - 04/2020	2020
338	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ Π.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΘΗΒΩΝ (Β' ΤΜΗΜΑ).	50.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	10/2019 - 06/2020	09/2020 - 10/2023

Α/Α	ΚΑΤ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΡΓΟ	Π/Υ	ΣΥΜΒΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ (έως 31/12/2017)	ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ/ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ/ ΟΦΕΛΟΥΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	Χ/Δ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
339	ΟΔ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΥΠΥΜΕ	Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑ - ΦΑΡΣΑΛΑ	63.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ		2019	2019 - 2020	03/2020 - 12/2020	2021 - 2023
340	ΟΔ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΔΕΣΣΑ: ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ & ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ	226.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/12/2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	09/2019 - 03/2020	05/2020 - 09/2023
341	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΒΛΑΧΙΩΤΗ ΤΗΣ Ε.Ο. ΧΑΝΙΑ - ΚΡΟΚΕΕΣ - ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	18.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2020	12/2020	2021 - 2022	2022 - 2025
342	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΣΚΑΛΑΣ	25.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	12/2020	12/2020	2021 - 2022	2022 - 2025
343	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΥΡΙ - ΓΥΘΕΙΟ	60.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	06/2021	03/2021	2021 - 2022	2022 - 2026
344	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΒΥΤΙΝΑ - ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ, ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΛΑΓΚΑΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	100.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ (ΥΠΑΡΞΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ)	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ	06/2021	12/2020	2021 - 2022	2022 - 2026
345	ΣΙΔ	ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΜΕ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ - ETCS & ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ-ΑΛΦΕΙΟΣ-ΟΛΥΜΠΙΑ ΚΑΙ ΠΥΡΓΟΣ-ΚΑΤΑΚΟΛΟ	300.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	2007 - 2016	2020	2020 - 2021	2022 - 2025
346	ΣΙΔ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ & ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΕΡΓΟΣΕ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ETCS ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΠΛΑΤΥ - ΕΔΕΣΣΑ - ΑΜΥΝΤΑΙΟ - ΦΛΩΡΙΝΑ/Ν. ΚΑΥΚΑΣΟΣ	300.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2019 - 2023	2020 - 2023	2020 - 2024	2021 - 2026
347	ΣΙΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΡΓΟΣΕ	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΜΕ ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ - ETCS & ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΛΦΕΙΟΣ-ΚΑΛΟΝΕΡΟ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ ΚΑΙ ΚΑΛΟ ΝΕΡΟ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ	300.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2020 - 2022	2022	2022 - 2023	2023 - 2027
348	ΟΔ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΙΘΙΩΝ ΟΔΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ	80.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	2021 - 2022	2021 - 2022	2022 - 2023	2023 - 2026
349	ΟΔ	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΚΟΡΩΠΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ε.Ο. ΣΤΑΥΡΟΥ - ΛΑΥΡΙΟΥ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΟΚΩ, ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ)	44.000.000	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 2020	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	2019 (ΕΓΚΡΙΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ)	2019 - 2020	2021 - 2024
<b>ΗΜΙΤΕΛΗ ΕΡΓΑ ΣΠΕΜ</b>														
1	ΟΔ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΑΝΔΡΑ - ΦΑΘΑΔΕΣ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΡΔΑΝΙΟ - ΟΡΜΕΝΙΟ	47.042.666	ΝΑΙ		ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 31/3/2019
2	ΛΙΜ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	28.227.006	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (01/04/2014 - 24/07/2014)	24/07/2014 - 28/02/2019
3	ΟΔ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΝΟΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ, ΤΜΗΜΑ "ΣΟΥΛΗΝΑΡΙ - ΚΡΕΜΜΥΔΙΑ - ΚΟΡΥΦΑΣΙΟ"	23.287.900	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΤΟ ΕΡΓΟ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΕΙ ΕΣΟΔΑ	ΝΑΙ - ΕΩΣ 31/10/2022	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ (18/06/2013 - 11/11/2013)	11/11/2013 - 31/03/2019
4	ΑΕΡ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»	94.163.458	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	31/10/2005 - 31/03/2019
5	ΟΔ	ΚΡΗΤΗΣ	ΥΠΥΜΕ - ΓΔ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 - Χ.Θ. 37+900) ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΜΕΣΣΑΡΑ	113.207.311	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 31/3/2019
6	ΑΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΒΑΣΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΡΓΟ 1) - ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΗΡΑΓΓΩΝ	586.011.120	ΝΑΙ		ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ	ΕΩΣ 31/3/2019