

Υποδομές για ανάπτυξη και νέες δουλειές

Το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας για τα μεγάλα έργα



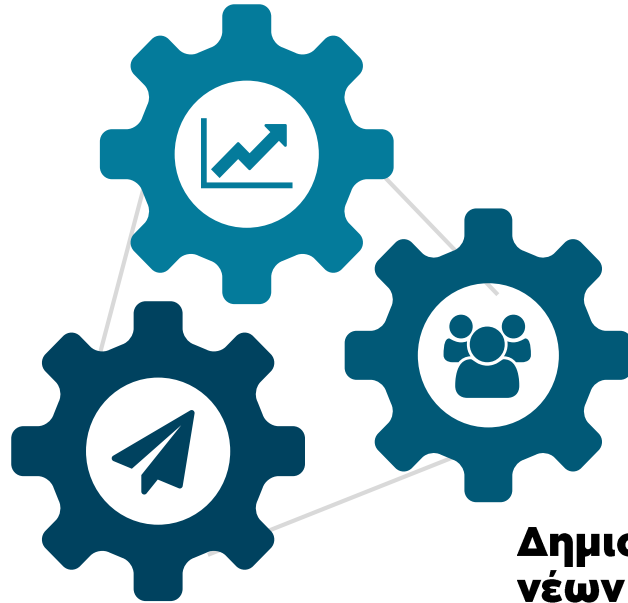
Γραμματεία
Προγράμματος



Επένδυση στο σχεδιασμό των υποδομών

Οι επενδύσεις στις υποδομές επιδρούν πολλαπλασιαστικά στην οικονομία

Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας



Βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών

Δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης

Για κάθε €1 που επενδύεται στις υποδομές επιστρέφουν στην οικονομία €1,8.

Αν τις επιλέξουμε σωστά!

Οι επενδύσεις σε έργα υποδομών έχουν σημαντικό οικονομικό πολλαπλασιαστή, της τάξης του 1,8x, σε συνάρτηση όμως με την ποιότητα του σχεδιασμού.

Η ποιότητα του σχεδιασμού είναι ο βασικός παράγοντας για την αναπτυξιακή απόδοση των υποδομών

Παθογένειες του σχεδιασμού στην Ελλάδα

Μεγάλα έργα χωρίς σχέδιο και συνοχή

Τομεακός και αποσπασματικός σχεδιασμός με επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες των φορέων.

Απουσία ξεκάθαρων και αποτελεσματικών διαδικασιών πρότασης, αξιολόγησης και παρακολούθησης των έργων.

Προβληματική ιεράρχηση στα επίπεδα οργάνωσης της επικράτειας (εθνικό, περιφερειακό, δημοτικό).

Προγραμματισμός ευάλωτος σε παρεμβάσεις κακώς εννοούμενου πολιτικού ή τοπικού χαρακτήρα.

Απουσία κουλτούρας συνεργασίας σε ενδοκυβερνητικό επίπεδο αλλά και μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Έργα που προκύπτουν **κυρίως από τη δυνατότητα ένταξης στο ΕΣΠΑ** παρά από μια διαδικασία ανάλυσης των πραγματικών αναγκών

Παθογένειες του σχεδιασμού στην Ελλάδα

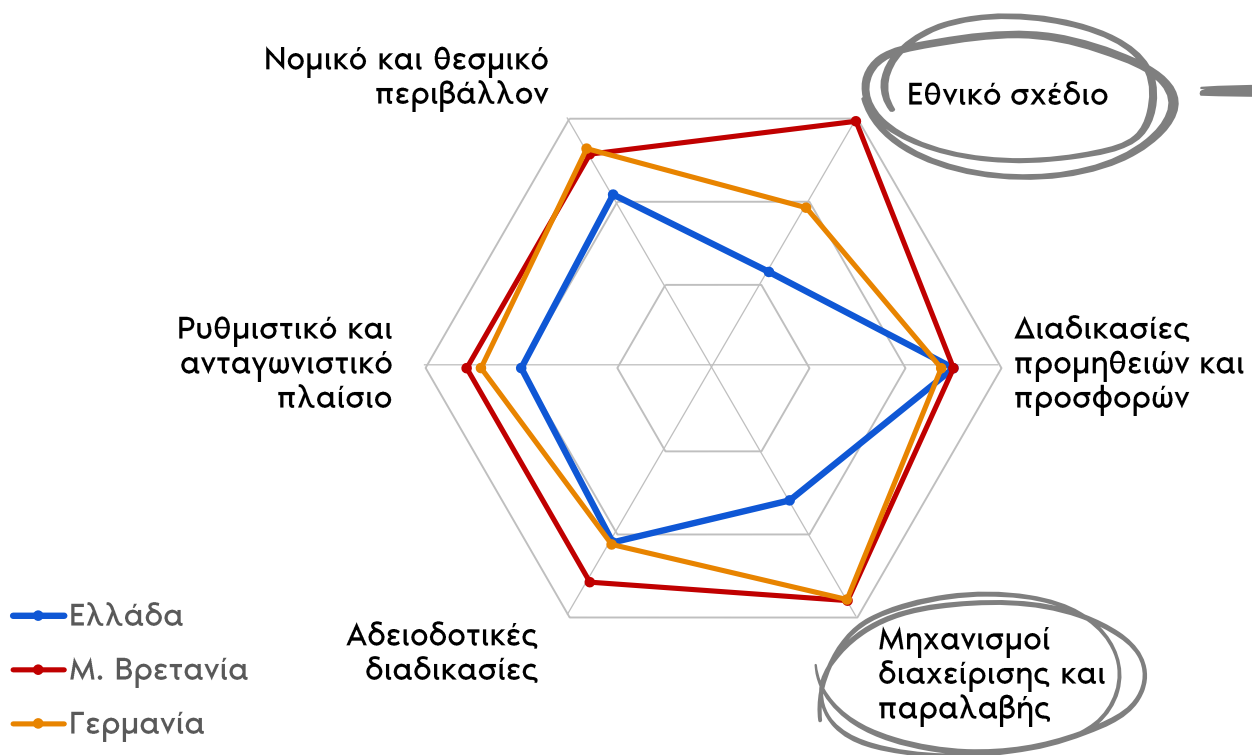
Η κυριαρχία του μοντέλου του «δημοσίου έργου»

Με λίγες εξαιρέσεις κυριαρχεί το μοντέλο του «δημοσίου έργου» με τα παρεπόμενα του:

- **Υπερπαραγωγή και υπερ-εξειδίκευση προδιαγραφών** που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και την καινοτομία.
- Συστηματική **υποβάθμιση των μελετών σκοπιμότητας και απουσία ανεξάρτητης αξιολόγησης** (third party evaluation).
- **Υπερ-διαστασιολόγηση και υπέρβαση** προϋπολογισμών και διάρκειας.
- **Κατατμήσεις** φυσικού αντικείμενου.
- **Αστοχία των μηχανισμών ελέγχου και παραλαβής** των έργων.

Οι διαχρονικές παθογένειες επηρεάζουν αρνητικά την εικόνα της χώρας σε όλες τις διεθνείς αξιολογήσεις

Η επίδοση της Ελλάδας στο Global Infrastructure Hub:



Ποιότητα σχεδιασμού : Ελλάδα - Μ. Βρετανία

Κριτήρια - Σκορ

Η χώρα έχει εθνικό σχέδιο υποδομών;



OXI



ΝΑΙ

Το εθνικό ή τα τομεακά σχέδια περιέχουν λίστα με συγκεκριμένα έργα;

OXI

ΝΑΙ

Έχει η χώρα οδηγίες για την αξιολόγηση έργων υποδομών;

OXI

ΝΑΙ

Επίπεδο Προετοιμασίας PPP (ΣΔΙΤ), βαθμολογία 0-100

58,3

95,8

Μια χαμένη 4ετία για τις υποδομές

Απουσία σχεδιασμού και μεγάλων έργων, καθυστερήσεις με αστοχίες και διαδικασίες που κοστίζουν

Ενώ οι ανάγκες σε νέες υποδομές αυξάνονται και η έγκαιρη και προληπτική συντήρηση των υπάρχοντων υποδομών αποκτά κομβική σημασία, η σημερινή κυβέρνηση δεν έχει προχωρήσει σε **κανένα νέο μεγάλο έργο** και δεσμεύει πόρους για να εξυπηρετήσει μικροκομματικές σκοπιμότητες.

Η κληρονομιά του ΣΥΡΙΖΑ:

- > **Αναίτιες καθυστερήσεις** σε εμβληματικές επενδύσεις όπως το Ελληνικό όπου ενώ η σχετική σύμβαση υπεγράφη πριν από 5 χρόνια, το έργο δεν έχει ξεκινήσει ακόμα.
- > Θεαματικές **αστοχίες με κατατμήσεις και απαράδεκτες διαδικασίες** όπως στο Πάτρα - Πύργος ή στο Θριάσιο.
- > **Καμία σοβαρή ωρίμανση μεγάλου έργου** όπως στον ΒΟΑΚ όπου διεξάγεται ένας εικονικός διάλογος χωρίς περιεχόμενο.
- > Πολλαπλά εγκαίνια έργων που **ξεκίνησαν επί κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας**.
- > Κομματικές φιέστες για **εικονικά έργα** με αποκορύφωμα τα ζωγραφιστά εκδοτήρια στο μετρό Θεσσαλονίκης.
- > **Καταστροφική διαχείριση** των εταιρειών υποδομών και δικτύων όπως στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας που από το 2014 έως σήμερα μισό δισεκατομμύριο πόροι χάθηκαν από την απώλεια εσόδων και την αύξηση της επιδότησης

Σύγχρονες τάσεις

Τα προηγμένα κράτη επενδύουν στο σχεδιασμό των υποδομών τους

Σε αντίθεση με τα όσα συμβαίνουν στην Ελλάδα, οι προηγμένες χώρες, αντί να εμπλέκονται ευθέως στην παραγωγή υποδομών:



Διαφοροποιούν τις πηγές χρηματοδότησης και τους μηχανισμούς παραγωγής, παρακολούθησης και λειτουργίας των υποδομών, εξασφαλίζοντας στον ιδιωτικό τομέα ένα διευρυμένο ρόλο.



Κατευθύνουν τον σχεδιασμό και τις προτεραιότητες του σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο σε συναντίληψη με τα επίπεδα οργάνωσης της επικράτειας και ειδικά με τις περιφέρειες μέσω **ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ**.



Προκρίνουν τον κεντρικό σχεδιασμό με περιορισμό της αυτονομίας των επιμέρους υπουργείων και φορέων στην παραγωγή υποδομών.

1.

Ενιαίος εθνικός σχεδιασμός

Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης Φυσικών Πόρων και Ανάπτυξης Υποδομών



Περιέχει τα έργα εθνικής εμβέλειας που αξιολογήθηκαν με σύγχρονες διαδικασίες και εργαλεία

Το σχέδιο απαρτίζεται από επιμέρους σχέδια και έχει ενδεικτικά την ακόλουθη δομή:

1. Σχέδιο Φυσικών Πόρων και Περιβαλλοντικών Υποδομών

- Σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης φυσικών πόρων (υδάτινοι, δασικοί, ορυκτοί)
- Σχέδιο υδραυλικών, αντιπλημμυρικών, αντιπυρικών και εγγειοβελτιωτικών έργων
- Σχέδιο έργων ύδρευσης, αποχέτευσης και επεξεργασίας λυμάτων
- Σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων

2. Σχέδιο Ενεργειακών Υποδομών και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας

- Σχέδιο βιωσιμότητας ενεργειακού μίγματος
- Σχέδιο υποδομών παραγωγής ενέργειας από ορυκτές πηγές
- Σχέδιο υποδομών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας

3. Εθνικό Σχέδιο Μεταφορικών Υποδομών

- Σχέδιο σιδηροδρομικών και οδικών υποδομών
- Σχέδιο υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics)
- Σχέδιο αεροπορικών και λιμενικών υποδομών
- Σχέδιο υποδομών μητροπολιτικών ζωνών Αθήνας και Θεσσαλονίκης

4. Εθνικό Σχέδιο Ψηφιακών Υποδομών

5. Εθνικό Σχέδιο Κτιριακών Υποδομών

2.

Νέα εργαλεία για τη βελτίωση της ποιότητας των έργων και τη μείωση του κόστους και του χρόνου ολοκλήρωσής τους

Αξιολόγηση

- > Ανεξάρτητη επαλήθευση μελετών σκοπιμότητας για ένταξη των έργων στον εθνικό σχεδιασμό.
- > Έγκριση δανεισμού για δημόσια έργα.
- > Παρατηρητήριο απαλλοτριώσεων.
- > **Εθνικό Μητρώο** Υποδομών για τον τακτικό έλεγχο και τη συντήρησή τους.

Συμμετοχή και έλεγχος

- > Κατοχύρωση της δημόσιας διαβούλευσης και θωράκιση των έργων εθνικής εμβέλειας και δημοσίου συμφέροντος από ανώφελες δικαστικές εμπλοκές.
- > «Πιστοποίηση» Δημόσιων Έργων.
- > Επίβλεψη Δημοσίων Έργων και από τον ιδιωτικό τομέα ανάλογα τον τύπο του έργου και την διαθεσιμότητα του δημοσίου.

Διαγωνιστικές Διαδικασίες

- > Συμβόλαια ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας σε ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς.
- > Διεύρυνση συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ, PFI, παραχώρηση).
- > Δημοπράτηση επιπέδου υπηρεσιών (Service Level Agreement-SLA) και συμβολαίων πλαισίου.



«Προτάσεις καινοτομίας»: με πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα

«Προτάσεις καινοτομίας» με πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα: **Το Εθνικό Σχέδιο υλοποιείται ταχύτερα και οικονομικότερα και με πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα**

Χαμηλή χρηματοδότηση των έργων από τον ιδιωτικό τομέα.

Στην Ελλάδα:
Δημόσιο (~40%),
Τράπεζες (~40%-45%)
Ιδιωτική συμμετοχή (~10%-15%) ,

Στη Μεγάλη Βρετανία η αντίστοιχη ιδιωτική συμμετοχή μπορεί να φτάσει και το 60%.

Αιτίες:

- Απουσία σταθερής πολιτικής συναίνεσης στον προγραμματισμό της υποδομής
- Χρονοβόρες διαδικασίες
- Μη επαρκής σχεδιασμός

Αξιοποίηση του ιδιωτικού τομέα και στον σχεδιασμό των έργων

Σε αυτά τα κενά απαντούν οι «**προτάσεις καινοτομίας**» με πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα, που αποτελούν πολύ σημαντική ευκαιρία για την ανάπτυξη των υποδομών στην τρέχουσα συγκυρία.

Με διάφορα ονόματα (unsolicited proposals, Swiss challenge, Πρότυπες προτάσεις), εφαρμόζονται ήδη σε χώρες της Ε.Ε και πρόσφατα, στην περίπτωση της Ιταλίας, το Ευρωπαϊκό δικαστήριο αποφάνθηκε ότι είναι απόλυτα συμβατές με τις οδηγίες για έργα και υπηρεσίες.

Αργεντινή, Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Ελβετία, Ιταλία, Ινδία, Κορέα, Νότιος Αφρική, Ταιβάν, ΗΠΑ είναι ενδεικτικά μεταξύ των χωρών που τις χρησιμοποιούν.

Η πρακτική αυτή διευρύνεται συνεχώς και οργανισμοί όπως η Παγκόσμια Τράπεζα έχουν ήδη κωδικοποιήσει τις πιο σημαντικές παραλλαγές.

Τι είναι η «πρόταση καινοτομίας»;

Ιδιωτικοί φορείς μπορούν να διαμορφώσουν και να υποβάλουν πρόταση για ένα έργο για το οποίο δεν υπάρχει εν εξελίξει διαγωνιστική διαδικασία με σύστημα παραχώρησης (ολικής η μερικής) ή συνδυαστικό σύστημα ανταποδοτικής αμοιβής και πληρωμών διαθεσιμότητας.

Η δυνατότητα αυτή αφορά σε έργα με προϋπολογισμό μεγαλύτερο από κάποιο συγκεκριμένο ποσό.

Η πρόταση υποχρεωτικά παρουσιάζει βαθμό ωρίμανσης σε επίπεδο προκήρυξης διαγωνισμού.

Η πρόταση περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον :

- ✓ Τεχνική περιγραφή έργου
- ✓ Μελέτη σκοπιμότητας (χρηματοδοτική, οικονομική, κοινωνική)
- ✓ Προκαταρκτική μελέτη
- ✓ Εκτίμηση κόστους
- ✓ Τεχνική έκθεση για απαιτούμενες αδειοδοτήσεις
- ✓ Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- ✓ Μελέτη πρόβλεψης κυκλοφοριακών φόρτων
- ✓ Χρηματοοικονομικό μοντέλο για τις περιόδους κατασκευής και εκμετάλλευσης
- ✓ Δήλωση ενδιαφέροντος από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για τη σύναψη δανείου χρηματοδότησης της πρότασης
- ✓ Δήλωση παραίτησης από δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας
- ✓ Σχέδιο σύμβασης

Πώς διεξάγονται οι διαγωνισμοί για τις «προτάσεις καινοτομίας»;

--- 1 ---

Πρόταση έργου με παραχώρηση, ΣΔΙΤ ή συμβάσεις ανάθεσης εκτέλεσης υπηρεσιών (SLA) από τον ιδιωτικό τομέα με πρωτοβουλία του.

Με πλήρη τεχνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά στοιχεία τόσο της περιόδου κατασκευής όσο και της περιόδου λειτουργίας και **ωρίμανση σε βαθμό ετοιμότητας για προκήρυξη.**

Καταβολή παραβόλου στο Δημόσιο.

--- 2 ---

Εντός προθεσμίας 3 μηνών η αναθέτουσα αρχή **αξιολογεί την πρόταση και την εγκρίνει ή την απορρίπτει** μετά από γνώμη του τεχνικού συμβουλίου δημοσίων έργων ή άλλου αρμοδίου, κατά τομέα, οργάνου.

Εντός της προθεσμίας η αναθέτουσα αρχή καλεί τον προτείνοντα να προβεί σε **ενδεχόμενες προσθήκες ή τροποποιήσεις.**

Τελική εξέταση σε ανώτατο κυβερνητικό επίπεδο.

Εφόσον η πρόταση λάβει τελική έγκριση **το έργο δημοπρατείται.**

--- 3 ---

Αν στον διαγωνισμό, ο αρχικός προτείνων δεν έχει την πλέον συμφέρουσα προσφορά έχει **δικαίωμα υποκατάστασης** επί της καλύτερης προσφοράς.

Με καταβολή αποζημίωσης στον καλύτερο προσφέροντα 2% επί του προϋπολογισμού του έργου.

--- 4 ---

Αν ο προτείνων δεν ασκήσει το δικαίωμα υποκατάστασης το έργο κατοχυρώνεται στην **πλέον συμφέρουσα προσφορά.**

Ο ανάδοχος υποχρεούται σε καταβολή αποζημίωσης στον προτείνοντα, 3% επί του προϋπολογισμού του έργου.

Το αποτέλεσμα της διαγωνιστικής διαδικασίας προωθείται για **κύρωση στη Βουλή.**

4.

Διαχείριση Φυσικών Πόρων και Ανάπτυξης Υποδομών σε ανώτατο κυβερνητικό επίπεδο

Το Υπουργικό Συμβούλιο σε ειδική σύνθεση αποτελούμενη από τους υπουργούς (και γενικούς γραμματείς) αρμόδιους για: **Οικονομία και Ανάπτυξη, Μεταφορές, Δημόσια έργα, Δίκτυα, Περιβάλλον και Ενέργεια**, διευρυνόμενη, ανάλογα με το θέμα και το ύψος προϋπολογισμού, σε άλλους αρμοδίους υπουργούς, συγκαλείται από τον Πρωθυπουργό για τα θέματα που άπτονται του ενιαίου εθνικού σχεδιασμού και ειδικότερα :

- > Οργανώνει την αναγκαία **διαβούλευση με τις περιφέρειες**
- > Αξιολογεί και εγκρίνει τα **έργα Εθνικής Εμβέλειας**
- > **Εγκρίνει** το Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης Φυσικών Πόρων και Ανάπτυξης Υποδομών
- > **Εποπτεύει και εγκρίνει** τις «προτάσεις καινοτομίας»
- > **Πρωθεί για κύρωση στη Βουλή** τα έργα που συμβασιοποιούνται με βάση τις «προτάσεις καινοτομίας»

Επικουρείται, κατά τα πρότυπα της Βρετανικής IPA, από μια **δημόσια δομή** (εταιρεία, μόνιμη επιτροπή) που προετοιμάζει και παρακολουθεί την υλοποίηση των κυβερνητικών αποφάσεων.



Το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας:

Στην Αγγλία, η Infrastructure and Projects Authority (IPA), είναι μέρος του γραφείου του πρωθυπουργού και του υπουργείου οικονομίας.

Πάνω από ένα επίπεδο προϋπολογισμού, διαφορετικό για κάθε υπουργείο, τα έργα κατευθύνονται στην IPA (π.χ. 83 εκ. ευρώ για το Άμυνας, 20 εκ. ευρώ για το Πολιτισμού).

Έργα εθνικής προτεραιότητας

Στόχοι:



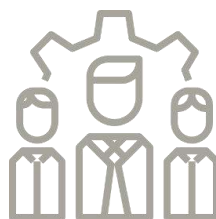
10 – 12 δις

αύξηση των επενδύσεων σε έργα υποδομών που θα ξεκινήσουν την επόμενη 4ετία



+1,4%

πρόσθετη μεσοσταθμική αύξηση του ΑΕΠ ετησίως



+43.000

νέες θέσεις εργασίας ετησίως

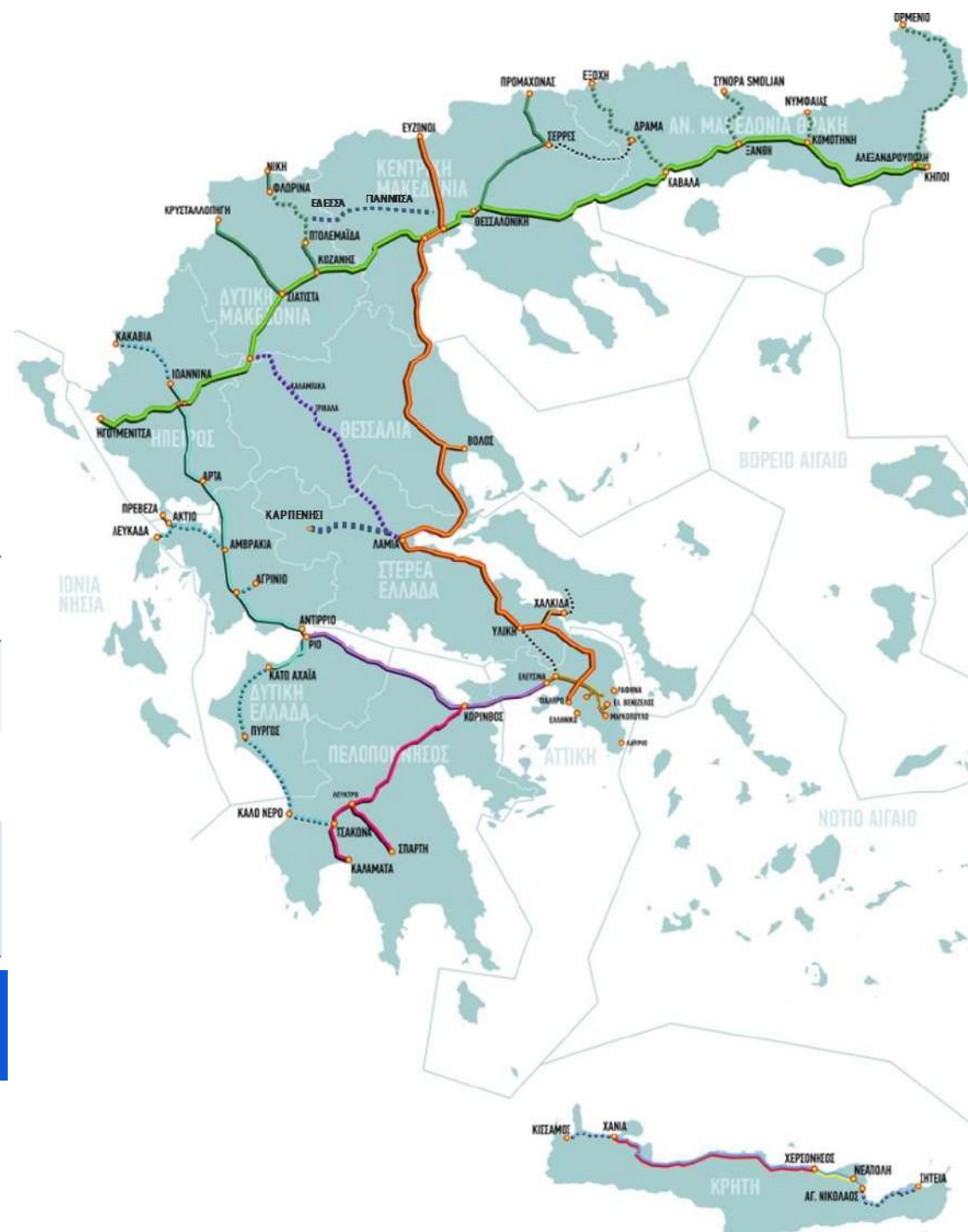
1 Οδικό δίκτυο

A. Ολοκλήρωση κεντρικού δικτύου: Ασφαλές και διασυνδεδεμένο οδικό δίκτυο σε όλη τη χώρα

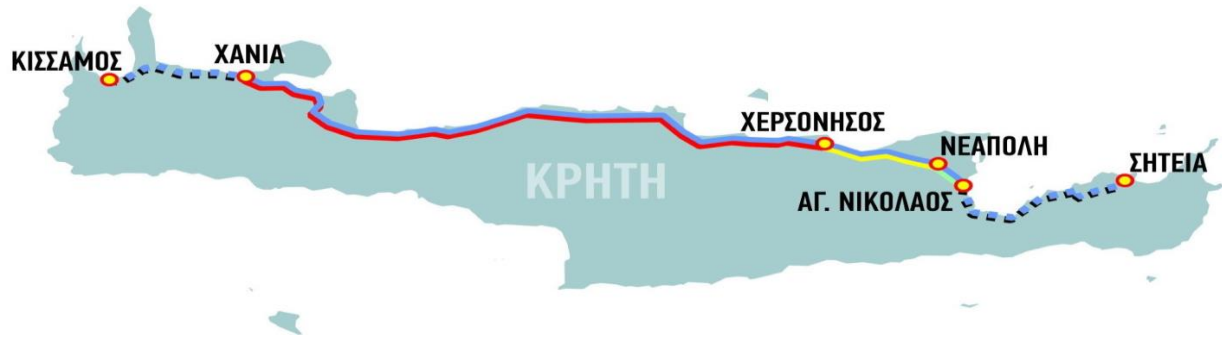
Έργα προτεραιότητας	Ορίζοντας	Κόστος (σε εκατ. €)
A.1 Πάτρα-Πύργος	4ετίας	420-450
A.2 Ολοκλήρωση E65	4ετίας	500-510
A.3 Βόρειος Οδικός άξονας Κρήτης (Χανιά-Άγιος Νικόλαος)	4ετίας	900-1.300



Επένδυση 4ετίας: **€ 1,8 – 2,3 δις**



Παράδειγμα: Βόρειος Οδικός άξονας Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ)



Ενιαία δημοπράτηση για ολόκληρη τη Φάση 1 (Χανιά – Άγιος Νικόλαος) με τη μέθοδο της παραχώρησης.

Πρέπει να αξιοποιηθεί η εμπειρία από τις προηγούμενες παραχωρήσεις σε ζητήματα όπως για παράδειγμα την διαφοροποίηση στα συστήματα τιμολόγησης για μόνιμους κατοίκους, επισκέπτες, ετήσιες συνδρομές κ.λ.π.

Με το σχέδιο της σημερινής κυβέρνησης:

- Τρία τμήματα από Χανιά μέχρι Άγιο Νικόλαο με διαφορετικές μεθόδους προκήρυξης.
- Εικονική προκήρυξη ανταγωνιστικού διαλόγου χωρίς μελέτη και ενδεικτικό περιεχόμενο του έργου.
- Πρόσφατη ανακοίνωση εκπόνησης μελέτης από το Υπουργείο μεσούντος του διαγωνισμού.

Έχουν παρέλθει ήδη 4 χρόνια χωρίς καμία ουσιαστική εξέλιξη και αναμένεται να χρειαστούν **τουλάχιστον ακόμη 7-10 χρόνια** για την ολοκλήρωσή του έργου.

Φάση 1: Χανιά – Άγιος Νικόλαος	900-1.300 εκ.
-----------------------------------	---------------

Φάση 2: Κίσαμος-Χανιά και Άγιος Νικόλαος-Σητεία	500-600 εκ.
--	-------------

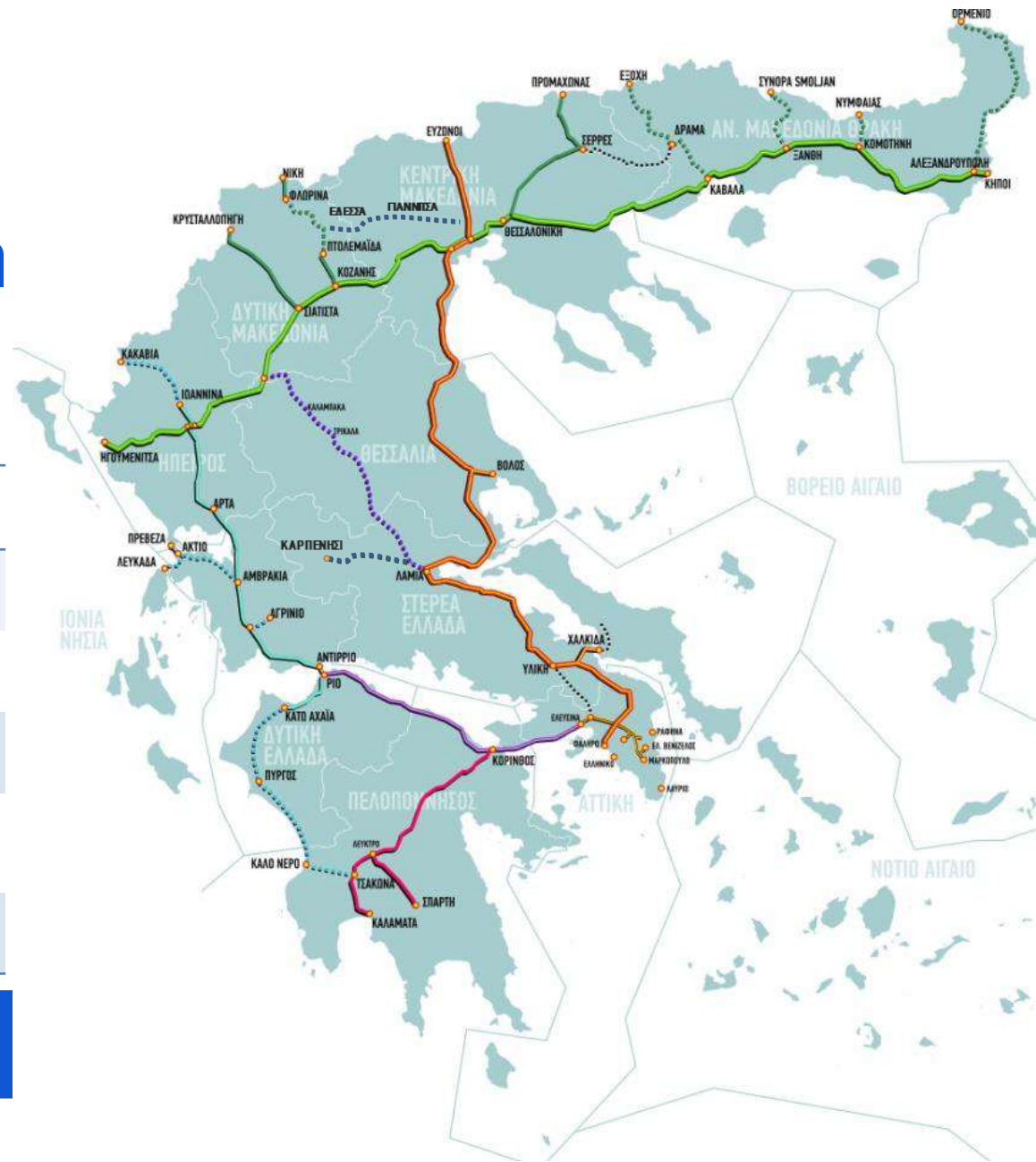
1 Οδικό δίκτυο

**B. Ολοκλήρωση διασυνδέσεων:
Σπάμε την απομόνωση. Πρόσβαση
των αστικών περιοχών στο
κεντρικό οδικό δίκτυο.**

Έργα προτεραιότητας	Ορίζοντας	Κόστος (σε εκατ. €)
B.1 Αγρίνιο - Ιονία Οδός	4ετίας	70-90
B.2 Ιωάννινα – Κακαβιά	4ετίας	400-450
B.3 Δράμα - Εγνατία	4ετίας	100-150
B.4 E75 – Γιαννιτσά - Έδεσσα – E65	4ετίας	180-250
B.5 Καρπενήσι - Λαμία	4ετίας	300 - 500



Επένδυση 4ετίας: **€ 1,1 – 1,4 δις**



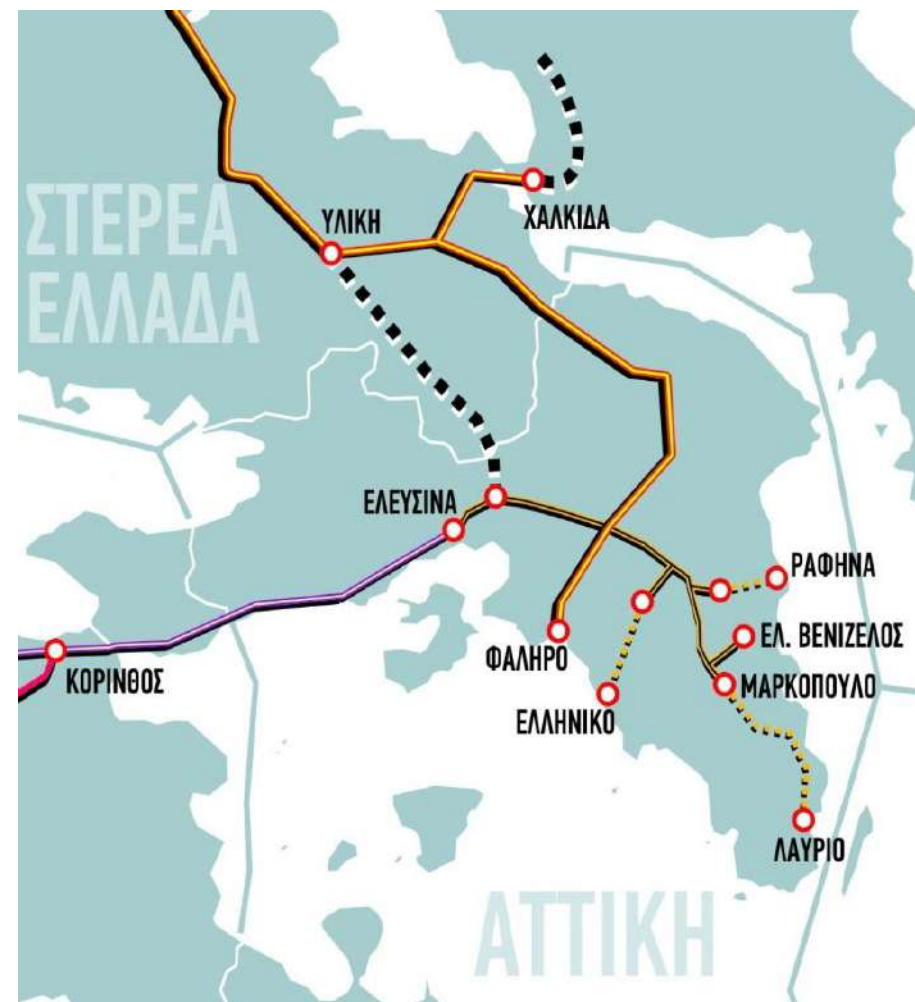
1 Οδικό δίκτυο

Γ. Δια - περιφερειακό σύστημα Αττικής: Αποσυμφόρηση των δρόμων και βελτίωση της ποιότητας ζωής για τους κατοίκους της Αττικής

Έργα προτεραιότητας	Ορίζοντας	Κόστος (σε εκατ. €)
Γ.1 Ελευσίνα - Υλίκη	4ετίας	500-600
Γ.2 Υποθαλάσσια Σαλαμίνας	4ετίας	450-500
Γ.3 Επέκταση Αττικής Οδού προς Λ. Βουλιαγμένης στο Ελληνικό	4ετίας	190-210



Επένδυση 4ετίας: € 1,1 - 1,3 δις



Ελευσίνα – Υλίκη: Η οδική παράκαμψη της Αττικής

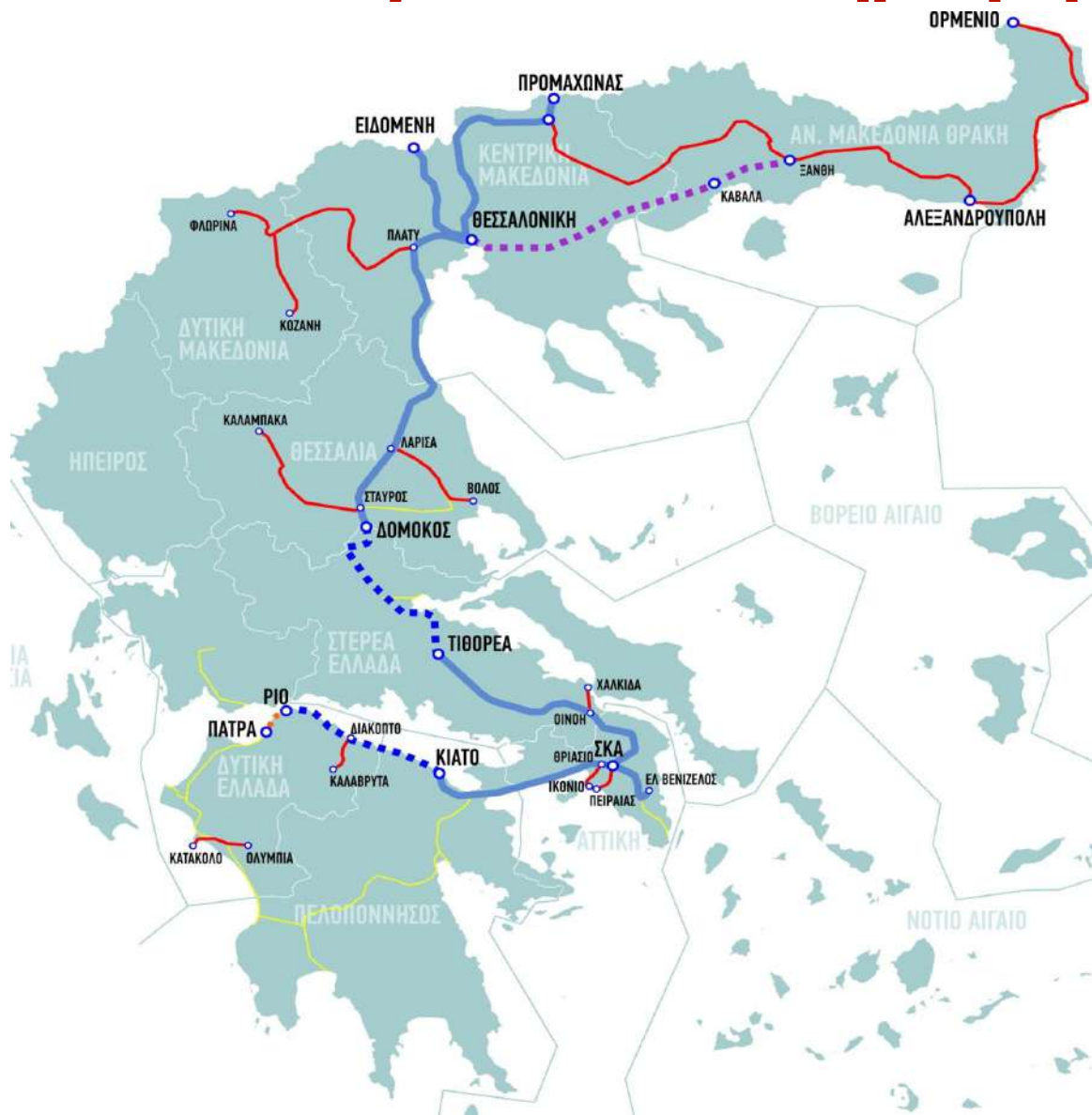
Δημιουργία ενός εναλλακτικού αυτοκινητοδρόμου μήκους περίπου 50 χιλιομέτρων με τη μέθοδο της παραχώρησης που θα παρακάμπτει πλήρως την Αθήνα.

Οφέλη:

- ✓ **Αποσυμφόρηση της κίνησης στον Κηφισό** με σημαντικό όφελος για τους οδηγούς που ταλαιπωρούνται καθημερινά, κυρίως τις ώρες αιχμής.
- ✓ **Μείωση της ρύπανσης** σε περιοχές που είναι ήδη επιβαρυνμένες περιβαλλοντικά και συγκοινωνιακά αφού τα φορτηγά δεν θα έχουν λόγο να εισέρχονται μέσα στον πολεοδομικό ιστό.
- ✓ **Αναβάθμιση της Ελευσίνας και της Δυτικής Αττικής** και έντονα θετικές οικονομικές επιπτώσεις στην αξία της ακίνητης περιουσίας σε αυτές τις περιοχές. Επιπλέον μέσω των παράλληλων έργων στα δίκτυα κοινής ωφελείας θα θωρακιστεί η ευρύτερη περιοχή, από καταστροφές όπως της Μάνδρας.
- ✓ **Εξοικονόμηση χρόνου και κόστους** για τις εμπορευματικές μεταφορές.



2 Σιδηροδρομικά έργα : Γρήγορος, αξιόπιστος και ανταγωνιστικός σιδηρόδρομος



Λειτουργικά έργα

2.1 Αναβάθμιση και Συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων

Ορίζοντας

4ετίας

Κόστος
(σε δις €)

0,5

Ολοκλήρωση ΠΑΘΕΠ

2.2 Ρίο - Νέο λιμάνι Πάτρας

4ετίας

0,5

2.3 Ολοκλήρωση συστημάτων (ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης)

4ετίας

0,5-0,6

Νέα έργα

2.4 Αναβάθμιση της γραμμής Θεσ/νίκη-Αλεξανδρούπολη (νέα πεδινή χάραξη Θεσ/νίκη-Καβάλα)

10ετίας

1,5-1,9



Επένδυση 4ετίας : € 1,5-1,6 δις



Επένδυση 10ετίας : € 3 - 3,5 δις

Αθήνα - Θεσσαλονίκη με το τραίνο σε 3 ώρες

Σήμερα πάμε Θεσσαλονίκη με ...



Τραίνο → **5:30 ώρες**



Λεωφορείο → **5:30 ώρες**



Αυτοκίνητο → **4:15 ώρες**



Αεροπλάνο → **2 - 2:30 ώρες**

Ο λόγος που το ταξίδι με το τραίνο διαρκεί τόσο πολύ είναι οι **κακοτεχνίες και η έλλειψη συντήρησης** των γραμμών.

Η εγκατάλειψη του υφιστάμενου δικτύου απαξιώνει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, μειώνει τα έσοδα και αυξάνει το κόστος επαναφοράς του.

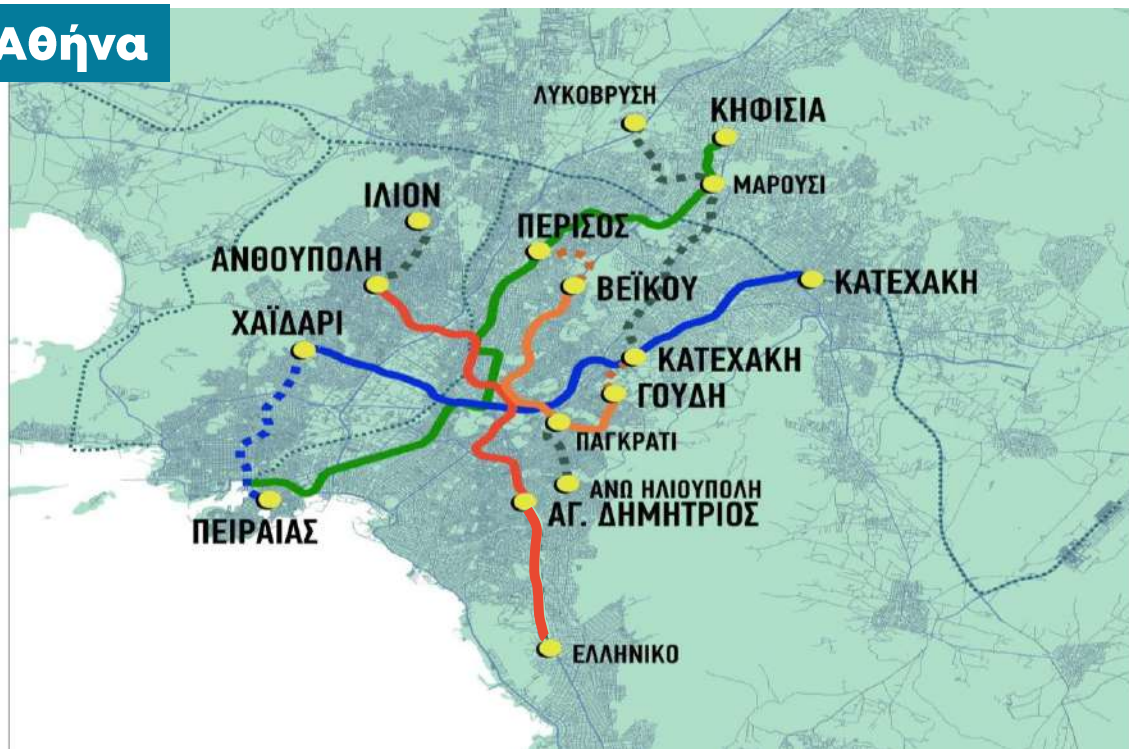
Αναβάθμιση και Συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων με ΣΔΙΤ επιπέδου υπηρεσιών

Το 2013-14 είχε ετοιμαστεί ένα πρόγραμμα συντήρησης μέσω συμβολαίου επιπέδου υπηρεσιών και ενώ είχε εξασφαλιστεί η χρηματοδότησή του με €100 εκατ., η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το εγκατέλειψε.

- > Με καταγραφικό τραίνο και ανεξάρτητο πιστοποιητή που ελέγχει την κατάσταση της υποδομής, την απόδοση του αναδόχου, και πιστοποιεί τις διενεργούμενες πληρωμές.
- > Χρήση προδιαγραφών επιπέδου και ποιότητας των στοιχείων της υποδομής, που θα πιστοποιούνται από ανεξάρτητο πιστοποιητή.
- > Ο ανάδοχος θα πληρώνεται μόνον όταν η υποδομή θα βρίσκεται εντός των προβλεπόμενων ορίων. Χωρίς μετρήσεις υλικών, χρόνων και άλλα πεδία αιωνίων διαφωνιών.

3 Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης: Για καλύτερες καθημερινές μετακινήσεις και βελτίωση της ζωής στην πόλη

Αθήνα



Μετρό Αθήνας

Ορίζοντας

Κόστος

Γραμμή 4 Βεΐκου – Γουδή

4-8 έτη

1,8 δις

Προεκτάσεις (Περισσός, Κατεχάκη)

4-8 έτη

0,4 δις

Θεσσαλονίκη



Μετρό Θεσ/νίκης

Ορίζοντας

Κόστος

Ολοκλήρωση έργου

4ετίας

200 εκ.
(υπόλοιπο)

Επεκτάσεις

4ετίας

250 εκ.
(υπόλοιπο)

Η Νέα Γραμμή 4 του μετρό της Αθήνας σήμερα είναι «τυφλή»

Η επιλογή της κυβέρνησης να δημοπρατηθεί το τμήμα από το Άλσος Βεΐκου έως το Γουδή έχει ως συνέπεια η νέα γραμμή να μην έχει απολήξεις που να συνδέονται με τις άλλες γραμμές. (γραμμή 1 στον Περισσό και γραμμή 3 στην Κατεχάκη).

Αφαιρώντας από το έργο τις ανταποκρίσεις με τις γραμμές 1 και 3, **χάνουμε για δεκαετίες χιλιάδες επιβάτες και εκατομμύρια ευρώ εσόδων** που θα προσέφερε η βελτιωμένη συνδεσιμότητα του δικτύου.

Μια τέτοια παράλειψη δεν θα γινόταν σε κανένα ευρωπαϊκό κράτος και θα διορθωθεί άμεσα.



4 Κρίσιμες Ενεργειακές Υποδομές - ηλεκτρικής ενέργειας: Ασφάλεια εφοδιασμού σε όλη την Ελλάδα και μείωση κόστους για πολίτες και επιχειρήσεις

Κρίσιμης προτεραιότητας έργο αποτελεί η ολοκλήρωση με ορίζοντα το 2030 των ακόλουθων ηλεκτρικών διασυνδέσεων:

1. της **Κρήτης με την Αττική** (μικρή και μεγάλη διασύνδεση).
2. των μη-συνδεδεμένων **Κυκλάδων** με την ηπειρωτική Ελλάδα.
3. της **Ικαρίας και της Σάμου** με τις Κυκλάδες
4. των **Δωδεκανήσων** με την Κρήτη.
5. της Ανατολικής Μακεδονίας με τα νησιά του **Βορείου Αιγαίου**.

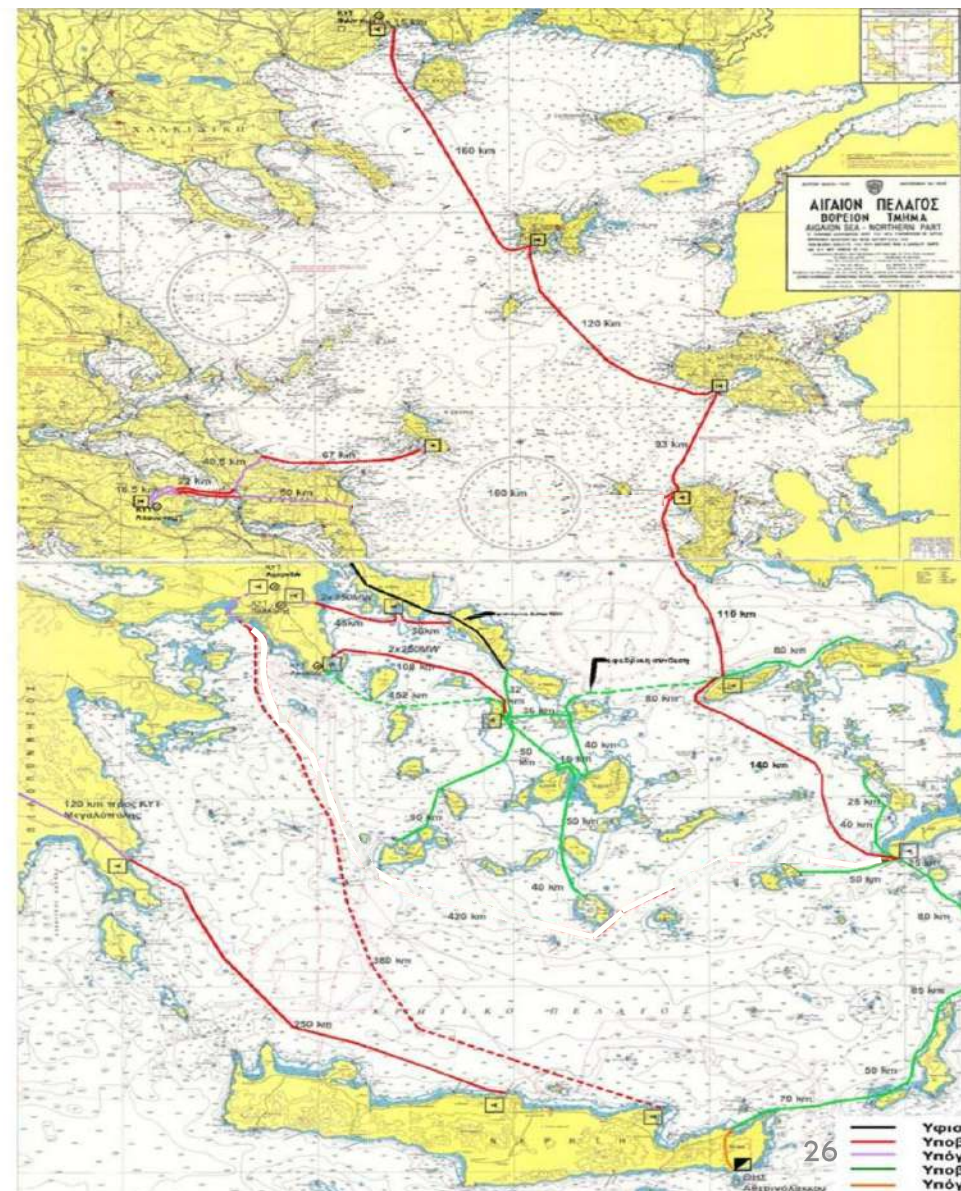


Συνολική
επένδυση:
€ 2,2 - 3 δις

€1,2-1,5 δις
(εντός 4ετίας)

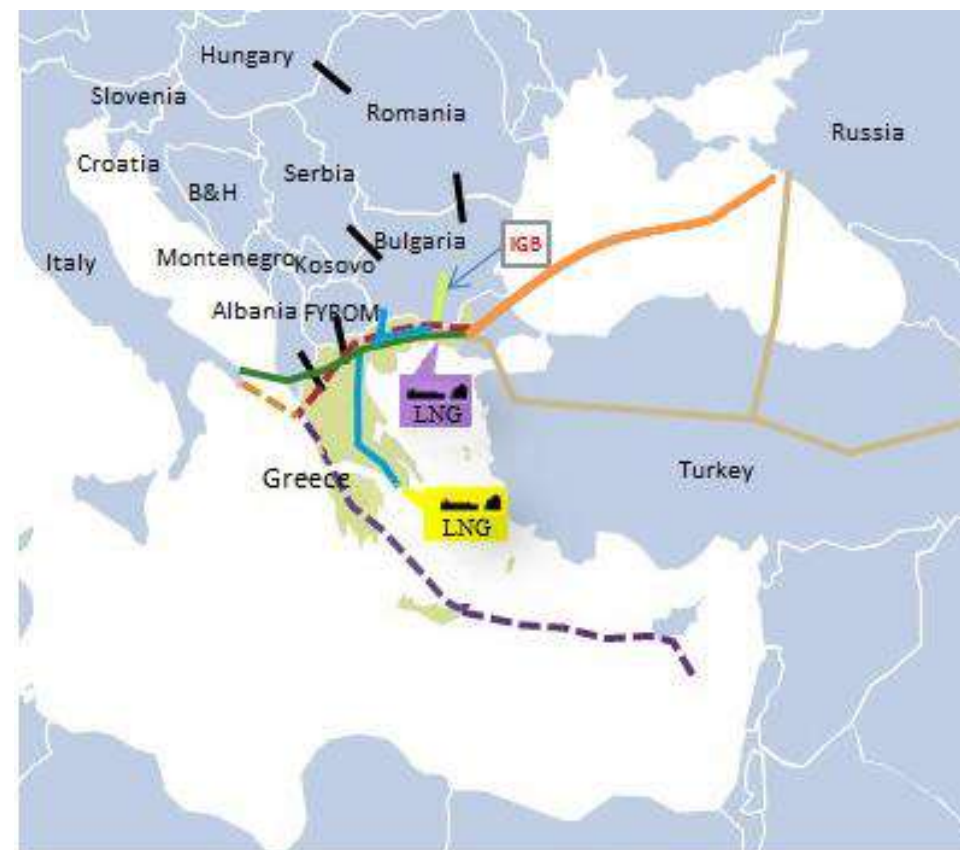
Οφέλη:

- ✓ Εξάλειψη του μεγαλύτερου κόστους για τις Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας (ΥΚΩ) που επιβαρύνουν κάθε χρόνο τους καταναλωτές με **600-800 εκατομμύρια ευρώ**.
- ✓ **ασφάλεια εφοδιασμού** της νησιωτικής Ελλάδας και τόνωση της τουριστικής μας βιομηχανίας.
- ✓ ταχεία **προσέλκυση επενδύσεων** για την ανάπτυξη του δυναμικού ΑΠΕ (Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας) των νησιών μας.



Κρίσιμες Ενεργειακές υποδομές - Φυσικό Αέριο: Προέλκυση επενδύσεων και διείσδυση του φυσικού αερίου σε νοικοκυριά της ελληνικής περιφέρειας

- > **Στήριξη διεθνών projects** για αγωγούς και υποδομές φυσικού αερίου.
- > **Επέκταση του δικτύου φυσικού αερίου** με όρους περιβαλλοντικής και οικονομικής βιωσιμότητας σε πόλεις που γειτνιάζουν με τον κεντρικό αγωγό.
- > **Ανάπτυξη οικονομικά βιώσιμων συστημάτων** Συμπιεσμένου Φυσικού Αερίου (CNG) και Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ) μικρής κλίμακας για τη διείσδυση φυσικού αερίου σε περιοχές που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από τα υφιστάμενα και τα σχεδιαζόμενα συστήματα μεταφοράς όπως οι πόλεις της Δυτικής Ελλάδας και τα νησιά.



5 Υποδομές διαχείρισης απορριμμάτων: για την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής

Φυλή : ένα σύστημα υγειονομικά επικίνδυνο, περιβαλλοντικά καταστροφικό και οικονομικά παράλογο



Έργα προτεραιότητας:

Έργο δυναμικότητας 500.000-750.000 τόνων για να μην πνιγεί η Αττική στα σκουπίδια



€ 400-650 εκατ.

Πέρα από το χρόνο που απαιτείται για τη νέα χωροθέτηση στην Αττική, θα χρειαστούν τουλάχιστον 5-6 χρόνια με τις σημερινές χρονοβόρες διαδικασίες για την υλοποίησή του.

Έργο δυναμικότητας 400.000 τόνων για τον Δυτικό Τομέα Κεντρικής Μακεδονίας



€ 300-400 εκατ.

Το 2015, η απερχόμενη Περιφερειάρχης ακύρωσε την υπάρχουσα απόφαση χωροθέτησης, χωρίς μέχρι σήμερα να προκύψει καμία εναλλακτική, με αποτέλεσμα η διαδικασία να πρέπει να ξεκινήσει πάλι από την αρχή.

Ανάκτηση ενέργειας από απορρίμματα: Ένα σημαντικό περιβαλλοντικό και οικονομικό στοίχημα



Στα σύγχρονα συστήματα διαχείρισης απορριμμάτων οι **τεχνολογίες ενεργειακής αξιοποίησης** είναι απαραίτητες, παράλληλα με την ανακύκλωση, για την επίτευξη των ευρωπαϊκών περιβαλλοντικών στόχων.



Πολύ κοντά μας στο Βελιγράδι

- Ιούλιος 2015: Πολιτική απόφαση του δήμου
- Ιούλιος 2017: Δεσμευτικές προσφορές
- Σεπτέμβριος 2017: Επιλογή οριστικού αναδόχου
- Άνοιξη 2019: Έναρξη κατασκευής

Λιγότερο από 4 χρόνια και οι «προτάσεις καινοτομίας» μπορεί να περιορίσουν περαιτέρω αυτή τη διάρκεια.

6

Σταθμός ΚΤΕΛ στον Ελαιώνα: Ευκαιρία αστικής ανάπλασης και αναβάθμιση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού



Οι σταθμοί Κηφισού και Λιοσίων, που εξυπηρετούν την Αθήνα, φιλοξενούν συνολικά 49 γραμμές και δέχονται έναν ημερήσιο φόρτο που κυμαίνεται από 24 - 44 χιλ. επιβάτες ή 12 εκατ. ετησίως.

- > Απαλλοτριώσεις από την Αττικό μετρό 18 στρεμμάτων.
- > Ενδεικτικός προϋπολογισμός **170-180 εκ. ευρώ.**
- > Πρόκειται για ένα έργο που αποτελεί **ευκαιρία γενικότερης αστικής ανάπλασης** σε μια περιοχή που συσσωρεύονται πολλά προβλήματα (πρακτορεία φορτηγών, κλπ).

7 Ελληνικό: Ένα εμβληματικό αναπτυξιακό έργο, σύμβολο της νέας Ελλάδος

Άμεση έκδοση των απαιτούμενων διοικητικών πράξεων και επιτάχυνση των προβλεπόμενων διαδικασιών ώστε το Ελληνικό να γίνει το σύμβολο της νέας Ελλάδος.

Πρόκειται για ένα εμβληματικό έργο, που συμβολίζει τις τεράστιες δυνατότητες αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας και την **μνημειώδη αναποτελεσματικότητα της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.**

Ενώ έχουν παρέλθει 5 χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης το έργο ακόμα δεν έχει ξεκινήσει.



Με την ολοκλήρωση και λειτουργία της επένδυσης:

+70.000 θέσεις εργασίας

+1 εκατ. τουρίστες σε ετήσια βάση

+14 δις τα έσοδα του δημοσίου από φόρους σε βάθος 25ετίας

+2,4% στο ΑΕΠ της χώρας

8

Θριάσιο: Κομβική επένδυση που βάζει την Ελλάδα στο χάρτη των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών

Ένα αναγκαίο έργο πού αποφασίστηκε και σχεδιάστηκε το 2014 επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας. Και που η διαδικασία διαγωνισμού που ακολούθησε η σημερινή κυβέρνηση μετέτρεψε σε **οικονομικό, κωροταξικό και ηθικό σκάνδαλο**.

Χαρακτηριστικά, η τιμή πώλησης του δικαιώματος δόμησης για το Θριάσιο είναι 10,45 €/μ², όταν κατά τον σημερινό Υπουργό και τότε πρόεδρο του Τ.Ε.Ε η τιμή πώλησης του αντίστοιχου δικαιώματος δόμησης για το Ελληνικό ήταν 30 φορές υψηλότερη (310 €/μ²).

Παρά την ψήφιση του κυρωτικού νόμου εκκρεμούν καταγγελίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αν τελικά το έργο προχωρήσει, θα καταστεί αναγκαία η **επαναδιαπραγμάτευση της σχετικής σύμβασης**.



Το Θριάσιο αποτελεί **κομβικό σημείο** για τη χώρα από την άποψη των συνδυασμένων μεταφορών.

Επιπλέον, λόγω της θέσης του, των ειδικών όρων παραγωγής ενέργειας και διαχείρισης αποβλήτων και του ειδικού αδειοδοτικού καθεστώτος, μπορεί – με κατάλληλους χειρισμούς - να εξελιχθεί σε περιφερειακό πεδίο σύγκλισης περιβαλλοντικών πολιτικών και υποδομών.

9

Λιμάνια και μαρίνες: Κόμβοι ζωτικής σημασίας για τη νησιωτική Ελλάδα, τον τουρισμό και το εμπόριο



Αξιοποίηση και στα υπόλοιπα λιμάνια, του πετυχημένου μοντέλου παραχώρησης που είχε προκρίνει η ΝΔ στον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη.

Η κυβέρνηση και το ΤΑΙΠΕΔ προχώρησαν πρόσφατα σε ένα μοντέλο υπο-παραχωρήσεων δραστηριοτήτων που αφήνει μεγάλες αμφιβολίες ως προς την αποτελεσματικότητά του.

Εδώ και 4 χρόνια δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος στο θέμα των λιμανιών και παρουσιάζονται σημαντικές καθυστερήσεις από το ΤΑΙΠΕΔ για την παραχώρηση των μαρίνων με τρέχον ενδιαφέρον μόνο για την μαρίνα Αλίμου.

Είναι αναγκαίος ο άμεσος επανακαθορισμός της πολιτικής για τα λιμάνια και τις μαρίνες στην προοπτική της προσέλκυσης επενδύσεων που είναι αναγκαίες και για την τοπική ανάπτυξη και για τον τουρισμό.

10 Αεροδρόμια (και Υδατοδρόμια): Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε όλη την Ελλάδα

Οι 3 ομάδες των μικρών αεροδρομίων

1. Υψηλή επιβατική κίνηση

(άνω των 100.000 επιβατών ετησίως)

Καλαμάτα, Χίος, Αλεξανδρούπολη,
Αραξος, Κάρπαθος

2. Μεσαία επιβατική κίνηση

(30.000-100.000 επιβατών ετησίως)

Λήμνος, Ιωάννινα, Μήλος, Νάξος, Πάρος,
Ικαρία, Κύθηρα

3. Χαμηλή επιβατική κίνηση

(κάτω των 30.000 επιβατών ετησίως)

Λέρος, Σητεία, Ν. Αγχίαλος, Κάλυμνος,
Σκύρος, Σύρος, Αστυπάλαια, Καστελλόριζο,
Καστοριά, Κάσος, Κοζάνη

Μικρά αεροδρόμια

Σήμερα δεν υπάρχει καμία σοβαρή προσπάθεια αξιοποίησης των μικρών αεροδρομίων. Επιπλέον υπάρχει ασάφεια ως προς τον επισπεύδοντα (ΥΠΑ, ΤΑΙΠΕΔ, ΥΜΕ)

Τα χαρακτηριστικά τους δεν επιτρέπουν το ίδιο μοντέλο αξιοποίησης με την προηγούμενη παραχώρηση.

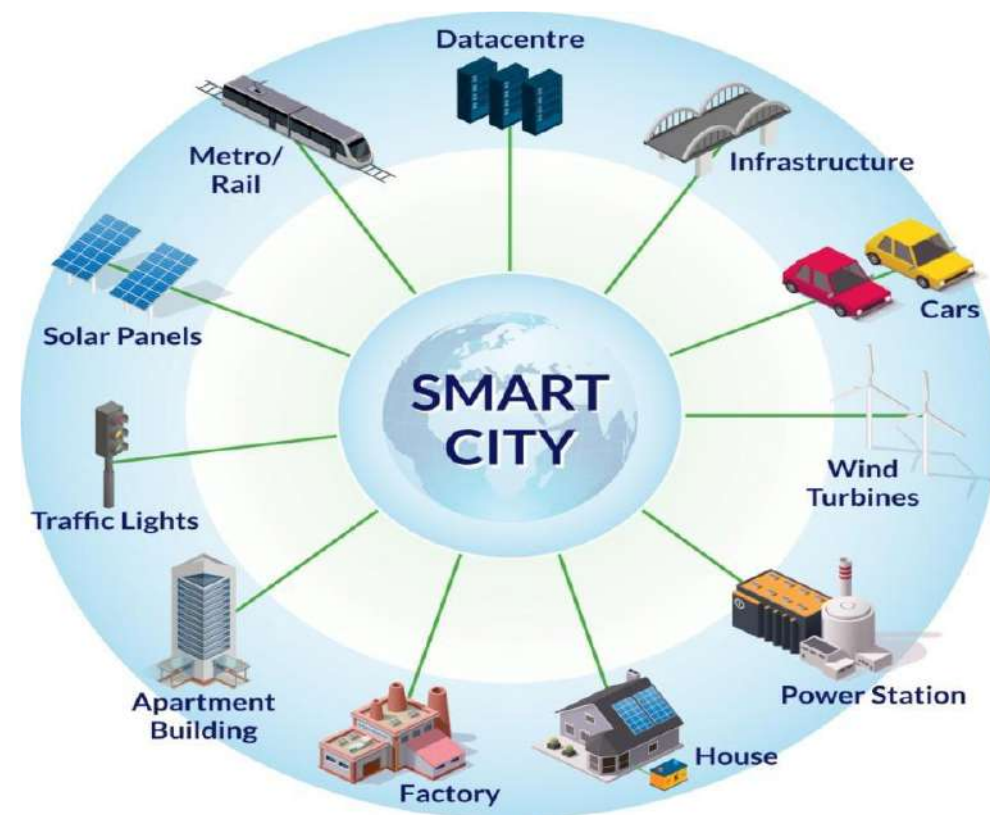
Η ένταξη τους σε ενιαία εταιρεία που θα αναζητήσει στρατηγικό επενδυτή – όπως προέβλεπε ο νόμος του 2013 που τροποποιήθηκε από την σημερινή κυβέρνηση – είναι μια από τις προοπτικές που πρέπει να διερευνηθεί άμεσα.

Υδατοδρόμια

Επικαιροποίηση του νομοθετικού πλαισίου προκειμένου να αναθεωρηθούν γραφειοκρατικές και αναποτελεσματικές διατάξεις που εμποδίζουν την ανάπτυξή τους.

Ψηφιακές υποδομές: Ανάπτυξη δικτύων νέας γενιάς υψηλών ταχυτήτων στο σύνολο της χώρας

- ▶ **Υποχρεωτική πρόβλεψη σε όλα τα έργα δικτύων (οδικά, σιδηροδρομικά κ.α.) για ψηφιακή υποδομή και ψηφιακές υπηρεσίες.**
- ▶ Χωρίς οπτικές επικοινωνίες, κινητές επικοινωνίες 5ης γενιάς και σύγχρονες δορυφορικές συνδέσεις πλήττονται οι παραγωγικοί μας τομείς όπως η γεωργία, η αλιεία, ο τουρισμός και το σύνολο της οικονομίας. Η απουσία ισχυρών εργαλείων τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής υπονομεύει μεταξύ άλλων και τη λεγόμενη «Έξυπνη Εξειδίκευση» των περιφερειών. Το **Σχέδιο Ψηφιακών Υποδομών** διαπερνά οριζόντια το σύνολο των υποδομών και της αναπτυξιακής προσπάθειας της χώρας.



Άλλα έργα που βαλτώνουν από τις καθυστερήσεις της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ



Οδικά Έργα	Εκτιμώμενο Κόστος (σε εκατ. €)
Αμβρακία οδός (προς Βόνιτσα και Άκτιο)	140-160
Υποθαλάσσια Λευκάδος	130-150
Καρπενήσι – Αγρίνιο	200-300
Παράκαμψη Χαλκίδας (Νέα Λάμψακος – Ψαχνά)	180
Οδικό δίκτυο Ευβοίας	140-160
Επέκταση Α.Ο. προς Λαύριο	120-130
Επέκταση Α.Ο. προς Ραφήνα	90-100
Πύργος – Τσακώνα	600-650
Πτολεμαΐδα – Φλώρινα	120-130
Σέρρες – Δράμα	120-130

Έργα μετρό

Επέκταση γραμμής 2: Ανθούπολη – Ίλιον – Ζεφύρι

Νέα γραμμή 5: Άνω Λιόσια – Βύρωνα – Ηλιούπολη

Έργα λιμένων

Ανάπτυξη Λιμένα Λαυρίου (Προϋπολογισμός: €60εκ.)

Περιβαλλοντικά έργα

Αντιπλημμυρικά έργα σε Μάνδρα, Χανιά.

Πηγές Χρηματοδότησης

Οι ανάγκες χρηματοδότησης άμεσου ορίζοντα (4 – 6 χρόνια), είναι της τάξης των € 10 – 12 δις.

Οι απαραίτητοι πόροι θα αντληθούν ως εξής:

€ 3 - 4 δις από το επόμενο ΕΣΠΑ (απευθείας πόροι για υποδομές).

€ 2 – 3,6 δις από την αύξηση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα (από το 10-15% σήμερα στο 20-30% συνολικά). Ταυτόχρονα, τα έργα που εξασφαλίζουν μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα θα στηριχθούν μέσω του INVESTEU (ΕΤΕΠ + εθνικές αναπτυξιακές τράπεζες) με φτηνή χρηματοδότηση υπό μορφή δανείων, είτε στα κράτη μέλη, είτε στους συμμετέχοντες ιδιώτες.

€ 2,4 – 4,5 δις από την τραπεζική δανειοδότηση, μειώνοντας έτσι το ποσοστό δανειοδότησης του δημοσίου, από 45% που είναι σήμερα, μεσοσταθμικά στο 28%.

€ 1 δις από το οικονομικό νοικοκύρεμα των δημοσίων επιχειρήσεων δικτύων και υποδομών.

€ 1,5 - 2 δις από την ανανέωση παραχωρήσεων που βρίσκονται σε τελική φάση ή σε διαδικασία διαγωνισμού (Αττική οδός και Εγνατία) και θα διοχετευτούν σε άλλα έργα σε ολόκληρη την επικράτεια.

