



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΙΑ

**ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΤΥΩΝ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι επενδύσεις σε υποδομές, μεταφορές και δίκτυα και η ύπαρξη σαφούς χωροταξικού πλαισίου αποτελούν τον βασικό πυλώνα και τον κινητήριο μοχλό της ανάπτυξης και είναι τομέας εθνικής στρατηγικής σημασίας. Η χώρα μας είναι ευλογημένη με μια ευνοϊκή γεωγραφική θέση και με μια ισχυρή επιχειρηματική παράδοση καθιστώντας την ανέκαθεν το σταυροδρόμι μεταξύ βορρά και νότου, ανατολής και δύσης. Η γεωπολιτική θέση της χώρας μας μπορεί να αποτελέσει και σήμερα τη ναυαρχίδα της οικονομικής ανάκαμψης και της αειφόρου ανάπτυξης: η πολιτική των υποδομών, των μεταφορών, των δικτύων και της χωροταξίας και πολεοδομίας πρέπει να εστιάζει στην θεμελίωση της χώρας μας σε **σημαντικό ενεργειακό κόμβο** και σε **πύλη εισόδου και εξόδου προϊόντων, υπηρεσιών και αγαθών** από την Ασία και την Αφρική προς την Ευρώπη και το αντίστροφο. Η αξιοποίηση της γεωγραφικής μας θέσης και η αξιοποίηση του θεσμικού πλαισίου και των χρηματοδοτικών εργαλείων της ΕΕ σε συνδυασμό με την αποτελεσματική διαχείριση και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της ανάπτυξης καινοτομιών και ιδιωτικής πρωτοβουλίας θα οδηγήσουν με βεβαιότητα τη χώρα μας σε **μια νέα περίοδο ανάπτυξης και αειφορίας** καθιστώντας την σημαντικό γεωπολιτικό οικονομικό και εμπορικό κέντρο.

Η ύπαρξη σύγχρονων και λειτουργικών έργων υποδομών και καλά σχεδιασμένων, αποτελεσματικών και καινοτόμων δημοσίων πολιτικών στις μεταφορές, τη χωροταξία και τα δίκτυα αποτελούν το θεμέλιο λίθο για την επιτυχή υλοποίηση της **αναπτυξιακής στρατηγικής** μιας χώρας. Η πρότασή μας είναι ότι αυτή η αναπτυξιακή στρατηγική πρέπει να έχει στην καρδιά της την **εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος** και τη **βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής των πολιτών**.

Το πρόγραμμα της **Νέας Δημοκρατίας** εδράζεται σε μια συνολική θεώρηση που προσφέρει μια συνεκτική και διαχειρίσιμη πρόταση που περιλαμβάνει:

- αποτελεσματική και προσεκτική **διαχείριση των εθνικών πόρων**,
- αποδοτική **χρήση των ευρωπαϊκών πόρων**,
- καλύτερη **αξιοποίηση των σύγχρονων χρηματοδοτικών εργαλείων**,
- στήριξη της **ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των επενδύσεων**,
- ένα **σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο** που διασφαλίζει την απλούστευση και επιτάχυνση των διαδικασιών, την ποιότητα του παραγόμενου έργου, τον εξορθολογισμό του κόστους, το σεβασμό και την προστασία του περιβάλλοντος, την πλήρη διαφάνεια και την αξιοκρατία,
- αξιοποίηση της **διοικητικής και τεχνικής γνώσης και εμπειρίας**,
- **αγαστή συνεργασία με τους ΟΤΑ (Α' και Β' βαθμού), τους επαγγελματικούς φορείς (ΤΕΕ, κλπ) και τα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα (ΑΕΙ, ΑΤΕΙ, κλπ).**

**ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΤΥΩΝ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ**

Το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας για τον τομέα των Υποδομών, Μεταφορών, Δικτύων, Χωροταξίας και Πολεοδομίας περιλαμβάνει για πρώτη φορά προτάσεις, που αναπτύχθηκαν κατόπιν οργανωμένης και μεθοδικής εργασίας, για δύο νέες εξαιρετικά σημαντικές ενότητες:

- α) την **οδική ασφάλεια** και
- β) την **αντισεισμική προστασία**.



Λευτέρης Κ. Αυγενάκης

Βουλευτής ΝΔ Ηρακλείου

**Τομέαρχης Υποδομών, Μεταφορών,
Δικτύων, Χωροταξίας & Πολεοδομίας**

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Οι επενδύσεις σε υποδομές αποτελούν έναν από τους κύριους μηχανισμούς για την **αύξηση του εισοδήματος, της απασχόλησης, της παραγωγικότητας και βέβαια της ανταγωνιστικότητας μιας οικονομίας**, αλλά παίζουν και ένα τεράστιο **κοινωνικό ρόλο** στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων, την **αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος**.

Η έλλειψη ή απουσία σύγχρονων και αποτελεσματικών υποδομών περιορίζουν σημαντικά τη δυνατότητα ενός κράτους για οικονομική ανάπτυξη και διεθνή ανταγωνιστικότητα και αποτελούν σημαντική αιτία απώλειας της ευημερίας και ενός υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής. **Για τη Νέα Δημοκρατία η σημασία των υποδομών δεν έγκειται απλά σε μια χρήσιμη και αποτελεσματική επένδυση, αλλά ανάγεται σε μια ηθική και οικονομική επιταγή.**

Ένα κρίσιμο ζήτημα που αντιμετωπίζουμε σήμερα είναι η περιορισμένη διαθέσιμη χρηματοδότηση για να ξεκινήσουν ή να ολοκληρωθούν σημαντικά έργα υποδομής. Είναι σημαντικό τα περιορισμένα κονδύλια που υπάρχουν, να τα αξιοποιήσουμε σε υποδομές που θα παρέχουν τη **μέγιστη οικονομική και κοινωνική απόδοση**. Πρέπει να δώσουμε **προστιθέμενη αξία και στο τελευταίο ευρώ που διαθέτει η χώρα μας**.

Οι ανάγκες σε έργα υποδομής στη χώρα μας παραμένουν μεγάλες και με βάση τους διαθέσιμους πόρους πρέπει να καταρτίσουμε τον προγραμματισμό μας. Να αξιοποιήσουμε **τόσο τους ευρωπαϊκούς πόρους όσο και ιδιωτικές πηγές χρηματοδότησης** προκειμένου να πετύχουμε επωφελείς για τον τόπο και το δημόσιο συμφέρον συμφωνίες και έργα.

Οι επενδύσεις σε υποδομές είναι μια συνεχής και αέναη διαδικασία. Αλλαγές στην τεχνολογία, στην κοινωνία, το επιχειρηματικό περιβάλλον και την οικονομία οδηγούν σε νέες ανάγκες. Συνεπώς οι επενδύσεις που κάνουμε σήμερα σε έργα υποδομής πρέπει να είναι **προσεκτικά και άρτια μελετημένες, με σίγουρες αποδόσεις, βασισμένες σε μια ξεκάθαρη μακροπρόθεσμη στρατηγική και προσφέροντας αξία στο κάθε ευρώ που διατίθεται**.

Στον **πυρήνα των προτεραιοτήτων** μας βρίσκονται καλά σχεδιασμένες επενδύσεις σε υποδομές, για να ενισχύσουμε **την οικονομική ανάπτυξη, την παραγωγικότητα της γης και την επιχειρηματικότητα, την αειφορία και την κοινωνική ευημερία**.

1. Το έργο μας «2012-2014»

- **Επανάραξη μεγάλων οδικών έργων.** Τέσσερα έργα «κουφάρια», εγκαταλελειμμένα ξεκίνησαν πάλι και παραδόθηκαν στη νέα Κυβέρνηση απασχολώντας περίπου 20.000 εργαζόμενους και εκατοντάδες επιχειρήσεις.

- Προωθήθηκαν πολύ σημαντικά **σιδηροδρομικά έργα**, που ολοκληρώνουν το δίκτυο από την Πάτρα, μέχρι και τα σύνορα της χώρας στην Ειδομένη, το σύγχρονο ηλεκτροκίνητο τρένο προς τη Θεσσαλονίκη και η έναρξη των διαδικασιών για χρήση των σιδηροδρόμων για εμπορικούς σκοπούς, από το λιμάνι του Πειραιά προς την Ευρώπη.
- Το **μετρό Αθήνας** «έτρεχε» με πολύ γοργούς ρυθμούς, από την Αγία Βαρβάρα, μέχρι τον Πειραιά με ορίζοντα ολοκλήρωσης μέσα στο 2017, ενώ είχε ολοκληρωθεί η προετοιμασία για την προκήρυξη της γραμμής 4 από το κτήμα Βεΐκου, μέχρι τα νοσοκομεία στου Γουδί.
- Το Υπουργείο είχε προετοιμάσει μια **σειρά μεγάλων έργων** για τα οποία είχαν οριστεί και οι ημερομηνίες δημοπράτησης, όπως είναι το οδικό δίκτυο Πάτρα-Πύργου και το αεροδρόμιο του Καστελίου.

2. Προτεινόμενη πολιτική μας για τις Υποδομές

Η πολιτική μας για χώρο των υποδομών εδράζεται στους εξής πυλώνες:

- **Βελτίωση και Απλούστευση του Θεσμικού Πλαισίου** που θα διασφαλίζει την υλοποίηση των επενδύσεων με πλήρη διαφάνεια, σεβασμό στο περιβάλλον, χωρίς καθυστερήσεις, με άριστη ποιότητα και εξορθολογισμό του κόστους. Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για τις απαλλοτριώσεις με απλούστευση διαδικασιών, αντικειμενικοποίηση αποζημιώσεων, ταχείες διαδικασίες.
- **Ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και ενθάρρυνση των ιδιωτικών επενδύσεων** στο χώρο των υποδομών μέσω επωφελών για το δημόσιο συμφέρον συμφωνιών προκειμένου να υλοποιηθούν έργα υποδομών που διευκολύνουν την επιχειρηματικότητα και την οικονομική ανάπτυξη και βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των πολιτών.
- **Εκσυγχρονισμός της Δημόσιας Διοίκησης στον τομέα των Υποδομών** κατά τα πρότυπα του ιδιωτικού τομέα, ώστε να αποφεύγονται καθυστερήσεις, δυσλειτουργίες, πρόσθετα διοικητικά βάρη, χαμένος χρόνος, δυσάρεστες συνέπειες στη χρηματοδότηση.
- **Κλασικά και ευρηματικά χρηματοδοτικά εργαλεία**, με αύξηση του ΠΔΕ κατά προτεραιότητα στο πλαίσιο των οικονομικών δυνατοτήτων της χώρας, με Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα εφόσον το όφελος με τη μέθοδο αυτή είναι μεγαλύτερο σε σύγκριση με την ανάληψη της κατασκευής και λειτουργίας αποκλειστικά από το Δημόσιο, με παραχωρήσεις επικερδείς για το Δημόσιο διασφαλίζοντας τη λειτουργική αναβάθμιση, τον εκσυγχρονισμό και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- **Εθνικός σχεδιασμός και ιεράρχηση προτεραιοτήτων** με κριτήριο την οικονομική και κοινωνική ανταποδοτικότητα των έργων, την ισόρροπη ανάπτυξη όλης της Ελλάδας, μετά από ιεράρχηση και ομαδοποίηση των έργων ανάλογα με τις κοινωνικές ανάγκες

- **Υψηλά περιβαλλοντικά standards**, με μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος με την αυστηρή εφαρμογή κανόνων και αρχών και κίνητρα για παρεμβάσεις εξοικονόμησης ενέργειας.
- **Στενή συνεργασία με επαγγελματικούς φορείς (π.χ. TEE) και εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα (π.χ. ΑΕΙ, ΑΤΕΙ)** για την καλύτερη αξιοποίηση της εξειδικευμένης γνώσης και της εμπειρίας στη διαμόρφωση και υλοποίηση μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής στα έργα υποδομών, καθώς και για την κατάλληλη προετοιμασία και καλύτερη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού.
- **Θεσμικές βελτιώσεις και σαφές πλαίσιο για αποτελεσματική συνεργασία με τους ΟΤΑ (Α' και Β' βαθμού)** με στόχο την καλύτερη λειτουργία των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης για την αποδοτικότερη αξιοποίηση των πόρων και τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και ολοκλήρωση μεγάλων έργων υποδομής.
- Ανάθεση αρμοδιοτήτων σε φορέα για την **καταγραφή, επισκευή και μετατροπή δημοσίων κτιρίων**, κατόπιν σχετικών μελετών, τα οποία σήμερα παραμένουν αναξιποίητα, σε σύγχρονα βιοκλιματικά κτίρια για τη στέγαση δημοσίων φορέων δίνοντας προτεραιότητα σε υπηρεσίες του δημοσίου που καταβάλλουν ενοίκιο για τη στέγασή τους. Η χρηματοδότηση μπορεί να υπάρξει μέσω προγράμματος ενεργειακής αναβάθμισης των κτιρίων αξιοποιώντας ευρωπαϊκούς πόρους.
- **Άμεσες παρεμβάσεις για τα δημόσια έργα** με δράσεις για τη συγκρότηση Εθνικού Τιμολογίου Έργων, την επιτάχυνση των έργων του τρέχοντος ΕΣΠΑ που τους τελευταίους μήνες έχουν υπάρξει σημαντικές καθυστερήσεις ή έχει γίνει αναστολή των εργασιών τους, εξασφάλιση χρηματοδότησης έργων που κινδυνεύουν να μην έχουν ολοκληρωθεί μέχρι 31-12-2015.

Αντισεισμική προστασία:

Σε μια από τις πλέον σεισμογόνες Ευρωπαϊκές χώρες που έχει πληγεί από αρκετά ισχυρούς σεισμούς τις τελευταίες δεκαετίες η προσπάθεια αντισεισμικής προστασίας και θωράκισης της χώρας μας πρέπει να επιταχθεί. Ειδικότερα:

- **προσεισμικός έλεγχος δημόσιων κτιρίων** (έχει ξεκινήσει, αλλά απαιτείται εγρήγορση) που στεγάζουν υπηρεσίες μαζικής προσέλευσης (σχολεία, νοσοκομεία, δικαστήρια, κλπ) και κατασκευάστηκαν πριν το 1985 και δημιουργία ταυτότητας αυτού, καθώς και η σεισμική τους αναβάθμιση.
- **προσεισμικός έλεγχος ιδιωτικών κτιρίων** και η σεισμική τους αναβάθμιση, αφού σύμφωνα με στατιστικές μελέτες η πλειονότητα των κτιρίων που αποτελούν τον δομικό μας πλούτο, μελετημένα και κατασκευασμένα με τους Κανονισμούς Οπλισμένου Σκυροδέματος του 1954 και Αντισεισμικό του 1959 αποτελείται κυρίως από ιδιωτικά κτίρια.

- **εξορθολογισμός και αναδιοργάνωση** όλων των κρατικών Υπηρεσιών και ΝΠΔΔ που εμπλέκονται στα θέματα **αντισεισμικού σχεδιασμού** και προστασίας.
- **αποσαφήνιση του θεσμικού πλαισίου** από την παράλληλη εφαρμογή παλαιότερων Ελληνικών Κανονισμών και των Ευρωκωδίκων.
- **θεσμοθέτηση πάγιου μηχανισμού εκπροσώπησης** της χώρας μας στις Ευρωπαϊκές Επιτροπές Κανονισμών οι οποίες είναι επιφορτισμένες με τις αναθεωρήσεις των Ευρωκωδίκων.
- **ιεράρχηση και εν συνεχεία έναρξη της σεισμικής ενίσχυσης δημοσίων ή ιδιωτικών κτιρίων ζωτικής σημασίας** για την αντιμετώπιση της έκτακτης ανάγκης από μια σεισμική καταστροφή. Τέτοια κτίρια είναι νοσοκομεία, πυροσβεστικοί σταθμοί, κτίρια τηλεπικοινωνιών κλπ (όπως περιγράφονται στον Αντισεισμικό Κανονισμό). Η ενίσχυση αυτή θα ζητηθεί να γίνει από τον ιδιοκτήτη του κτιρίου (π.χ. αρμόδιο Υπουργείο, Περιφέρεια, Δήμος ή ιδιώτης) με τεχνική καθοδήγηση από τον αναδιοργανωμένο κρατικό μηχανισμό.
- **παροχή κινήτρων, αλλά και τεχνικής υποστήριξης για ευρείας έκτασης σεισμική αναβάθμιση** των πλέον προβληματικών από πλευράς σεισμικής αντοχής πολυώροφων κτιρίων, ήτοι κτιρίων οπλισμένου σκυροδέματος με πυλωτή, μελετημένων και κατασκευασμένων με τους παλιούς κανονισμούς δηλ. πριν το 1984.

Οι μεταφορές είναι θεμελιώδους σημασίας για την **οικονομία της χώρας μας και την κοινωνία** και αποτελούν ζωτικής σημασίας παράγοντα για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση. Τα αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην **ανταγωνιστικότητα, την διασύνδεση με τις νησιωτικές και τις απομακρυσμένες περιοχές** και επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την **ποιότητα διαβίωσης**. Επιπλέον οι σύγχρονες μεταφορικές υποδομές εξασφαλίζουν **συνθήκες ασφάλειας** και αποτελούν μια αναγκαιότητα, από πολλές απόψεις, καθώς έχουν πολλαπλές επιπτώσεις στην ελκυστικότητα μιας χώρας σε ξένους επενδυτές, τουρίστες κ.ο.κ..

Οι διεθνείς και ευρωπαϊκές τάσεις δείχνουν ότι στο μέλλον η κινητικότητα θα αυξηθεί περαιτέρω. Οι ελληνικές μεταφορές βρίσκονται όμως μπροστά σε ένα σταυροδρόμι. Το σύστημα μεταφορών μας αντιμετωπίζει **μείζονες προκλήσεις**:

- **Το πετρέλαιο**, το οποίο παράγεται σε ασταθείς περιοχές του κόσμου, θα καταστεί όλο και πιο δυσεύρετο και ακριβό τις επόμενες δεκαετίες.
- **Οι μεταφορές** έχουν καταστεί σε ένα βαθμό ενεργειακά πιο αποδοτικές, εξαρτώνται όμως από το πετρέλαιο σε ποσοστό 96%.
- **Ο κυκλοφοριακός φόρτος**, τόσο στην ξηρά όσο και στον αέρα, συνιστά μεγάλο πρόβλημα.
- **Οι υποδομές** έχουν αναπτυχθεί σε ορισμένες περιπτώσεις άνισα.
- Υπάρχει έλλειψη σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας ενώ οι συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές είναι συχνά σε κακή κατάσταση.
- Ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα **αντιμετωπίζει αυξανόμενο ανταγωνισμό** συγκριτικά με τις γρήγορα αναπτυσσόμενες ευρωπαϊκές και γειτονικές αγορές μεταφορών.

Σήμερα πρέπει να δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις που θα αναμορφώσουν τον τομέα των μεταφορών στο πλαίσιο ενός **Ολοκληρωμένου Εθνικού Σχεδιασμού Συνδυασμένων Μεταφορών** με στόχο την ανάδειξη της Ελλάδας ως κύριας Βαλκανικής Πύλης και Κόμβου Διαμετακομιστικού Εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου.

1. Το έργο μας «2012-2014»

- **Επανεναρξη μεγάλων οδικών έργων.** Τέσσερα έργα «κουφάρια», εγκαταλελειμμένα ξεκίνησαν και παραδόθηκαν στη νέα Κυβέρνηση απασχολώντας περίπου 20.000 εργαζόμενους και εκατοντάδες επιχειρήσεις.
- Διασφαλίσαμε **τον δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών** για να κάνουμε καλύτερη την καθημερινότητα του πολίτη. Συντελέστηκε ένα εξαιρετικά σημαντικό έργο και ωφέλιμο για τους πολίτες, με τη μείωση των τιμών των εισιτηρίων, με την αύξηση των εσόδων και την συνολική αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών.
- Ταυτόχρονα, με το έργο της τηλεματικής που εξελίσσεται και το έργο του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, οι **αστικές συγκοινωνίες** στην Αθήνα αποκτούν πλέον σημαντικές υποδομές και κάνουν τη διαφορά από το παρελθόν με την

ποιότητα των υπηρεσιών και τον τρόπο με τον οποίο εξυπηρετούν τους πολίτες.

- Προωθήθηκαν πολύ **σημαντικά σιδηροδρομικά έργα**, που ολοκληρώνουν το δίκτυο από την Πάτρα, μέχρι και τα σύνορα της χώρας στην Ειδομένη, το σύγχρονο ηλεκτροκίνητο τρένο προς τη Θεσσαλονίκη και η έναρξη των διαδικασιών για χρήση των σιδηροδρόμων για εμπορικούς σκοπούς, από το λιμάνι του Πειραιά προς την Ευρώπη.
- Το **μετρό Αθήνας** «έτρεχε» με πολύ γοργούς ρυθμούς, από την Αγία Βαρβάρα μέχρι τον Πειραιά με ορίζοντα ολοκλήρωσης μέσα στο 2017, ενώ είχε ολοκληρωθεί η προετοιμασία για την προκήρυξη της γραμμής 4 από το κτήμα Βεΐκου, μέχρι τα νοσοκομεία στου Γουδί.
- Το Υπουργείο είχε προετοιμάσει μια **σειρά μεγάλων έργων** για τα οποία είχαν οριστεί και οι ημερομηνίες δημοπράτησης, όπως είναι το οδικό δίκτυο Πάτρα-Πύργου και το αεροδρόμιο του Καστελίου.

2. Προτεινόμενη πολιτική μας για τις Μεταφορές

Η πολιτική μας για χώρο των μεταφορών εδράζεται στους εξής πυλώνες:

Οδική Ασφάλεια και Ασφάλεια των Μεταφορών:

Η **Νέα Δημοκρατία** δίνει ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη και υλοποίηση ενός εφικτού ολοκληρωμένου προγράμματος δράσης με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

- **Ανάπτυξη και εφαρμογή στρατηγικού σχεδίου δράσης για την οδική ασφάλεια** με επιστημονική τεκμηρίωση και στοχευμένες δράσεις με όραμα τη μείωση των τροχαίων σε ποσοστό 50% την προσεχή δεκαετία. Το πρόγραμμα δράσης, στο οποίο θα συμμετέχουν όλα τα συναρμόδια Υπουργεία, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, επαγγελματικοί φορείς και εθελοντικοί φορείς, θα προβλέπει σειρά παρεμβάσεων για:
 - **καλλιέργεια παιδείας οδικής ασφάλειας** με στόχο την αποδοχή της από την κοινωνία προκειμένου να πετύχουμε την καλλιέργεια μιας ολοκληρωμένης προσωπικότητας του ατόμου στο θέμα της οδικής ασφάλειας, αλλαγή τρόπου οδηγικής σκέψης και συμπεριφοράς και αλλαγή στάσης ζωής σ' αυτό το θέμα.
 - **συγκρότηση και λειτουργία ανεξάρτητου φορέα οδικής ασφάλειας** με κύρια αρμοδιότητα το συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων (αρμόδια Υπουργεία, Περιφέρειες, Δήμοι, Αστυνομία, επαγγελματικοί και εθελοντικοί φορείς, κλπ) και συνεργασία με φορείς του εξωτερικού (Διευρωπαϊκό Δίκτυο) για την εφαρμογή της οδικής ασφάλειας.
 - **αναθεώρηση του ΚΟΚ:** αυστηρό πλαίσιο εκπαίδευσης νέων οδηγών και αναθεώρηση παλαιών αδειών οδήγησης, υποχρεωτική χρήση κράνους στους ποδηλάτες, υποχρεωτική χρήση ανακλαστικού γιλέκου σε όλα τα ΙΧ, θέσπιση χρήσεως των ημερήσιων χαμηλών φώτων

**ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΤΥΩΝ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ**

πορείας σε όλα τα οχήματα, εφαρμογή provisional οδήγησης (οδήγηση με συνοδεία έμπειρου οδηγού), υποχρεωτική βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς και επανεξέταση -από ειδικούς επιστήμονες- οδηγών που τους αφαιρέθηκε η άδεια οδήγησης από το σύστημα ΣΕΣΟ, θέσπιση της εκμάθησης παροχής πρώτων βοηθειών, υποχρεωτικώς, στην εκπαιδευτική κατάρτιση των υποψήφιων οδηγών, κλπ.

- **καλλιέργεια συγχωρητικού περιβάλλοντος** για τον οδηγό με στοχευμένες δράσεις βελτίωσης των οδικών υποδομών.
- εφαρμογή λογισμικού για συσχέτιση κόστους-οφέλους από δράσεις οδικής ασφάλειας και παρεμβάσεις στις οδικές υποδομές **με στόχο τη μείωση του κόστους των τροχαίων ως ποσοστό του ΑΕΠ** (από πλέον του 3% που είναι σήμερα σε κάτω του 1%).
- δημιουργία **ταμείου οδικής ασφάλειας** με συγκέντρωση πόρων από διάφορες πηγές για τη χρηματοδότηση δράσεων οδικής ασφάλειας.
- εφαρμογή **ζωνών χαμηλής ταχύτητας**, ακόμα και κάτω των 30 χλμ/ώρα (15-20 χλμ) σε δρόμους πλησίον σε σχολεία, νοσοκομεία κλπ, καθώς και δυνατότητα ευρύτερης τοποθέτησης φυσικών εμποδίων.
- καταγραφή πανελλαδικά και κατ' έτος των **θέσεων υψηλής επικινδυνότητας** προκειμένου να ακολουθούν άμεσα παρεμβάσεις περιορισμού και απάλειψης της επικινδυνότητας.
- τοποθέτηση **πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων** όπου απαιτείται, τα οποία θα λειτουργούν επικουρικά της λοιπής σήμανσης (π.χ. χιονοπτώσεις, ατύχημα, κλπ).
- **οικονομία και εξοικονόμηση ενέργειας** με τοποθέτηση φωτιστικών σημάτων μέσω εναλλακτικών μορφών ενέργειας στο φωτισμό των δρόμων.
- δημιουργία **μηχανισμού περιφερειακών επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας** με πιστοποιημένους ελεγκτές που θα υποβάλλουν αναφορά απευθείας στον αρμόδιο φορέα για την κατασκευή και συντήρηση του δρόμου (Υπουργείο, Περιφέρεια, Δήμοι).
- προγραμματισμός και σταδιακή υλοποίηση του **προγράμματος «alcoholock»** που έχει υιοθετηθεί σε πολλές χώρες της ΕΕ (αν ο οδηγός έχει υπερβεί το όριο κατανάλωσης αλκοόλ το αυτοκίνητο δεν ξεκινά).
- **πιλοτική εφαρμογή συνολικών δράσεων οδικής ασφάλειας σε σχολεία** (πλήρες σύστημα οδικής ασφάλειας για μαθητές, εκπαιδευτικούς και γονείς) και σταδιακή γενίκευση του.
- λοιπές παρεμβάσεις σε εντοπισμένα επικίνδυνα σημεία, συγκεκριμένα μέτρα βελτίωσης της σηματοδότησης και σήμανσης, χρήση αντιολισθητικών στρώσεων, βελτίωση του φωτισμού, καθώς και μέτρα βελτίωσης των αστυνομικών ελέγχων και της άμεσης βοήθειας σε περίπτωση ατυχημάτων.
- **δημιουργία αντιστοίχων σχεδίων για τα άλλα μεταφορικά μέσα**, λαμβάνοντας μέριμνα για τα θέματα της ασφάλειας κατά τη λειτουργία τους και την προστασία τους από κακόβουλες ενέργειες.

Το όραμα μας για την οδική ασφάλεια έχει ως **πρωταρχικό στόχο τον εκμηδενισμό των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα.**

Συνδυασμένες Μεταφορές και Εμπορευματικά Κέντρα:

Η γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας της παρέχει τη δυνατότητα, αξιοποιώντας τη γεωγραφική της θέση, τις θαλάσσιες συνδέσεις, την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), να εξελιχθεί σε **σημαντικό διαμετακομιστικό εμπορευματικό κέντρο**. Επιπρόσθετα, ο εξορθολογισμός του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, θα συμβάλλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, στην προστασία του περιβάλλοντος αλλά και στην οικονομική αναθέρμανση της περιφέρειας μέσω της **ανάπτυξης ιδιωτικών επενδυτικών πρωτοβουλιών**.

- **Προώθηση των Θαλασσίων Διαδρόμων (Motorways of the Sea)**, που αφενός θα συνδέουν τους λιμένες με τα μεταφορικά δίκτυα της ενδοχώρας και αφετέρου με περιοχές άλλων χωρών της Μεσογείου στη λογική της αποδοτικής και άνευ εμποδίων μεταφορικής αλυσίδας.
- **Υλοποίηση των σιδηροδρομικών προσβάσεων στους λιμένες**, που περιλαμβάνουν τόσο έργα υποδομής όσο και λειτουργικές παρεμβάσεις, προκειμένου να παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και ένταξή τους στην εφοδιαστική αλυσίδα των Θαλασσίων Διαδρόμων.
- **Υλοποίηση σιδηροδρομικών συνδέσεων με σημαντικές βιομηχανικές περιοχές**, εφόσον αποδειχθεί η βιωσιμότητά τους.
- **Επικαιροποίηση και ενεργοποίηση του Ν.3333/2005 για τα Εμπορευματικά Κέντρα** και έναρξη των διαδικασιών για τη συγχρηματοδότησή τους.
- **Ίδρυση και οργάνωση Εμπορευματικών Κέντρων** σε κατάλληλες περιοχές, για την τόνωση των συνδυασμένων μεταφορών της χώρας, την εξυπηρέτηση των εξωτερικών και διαμετακομιστικών μεταφορών, καθώς και την ανάδειξη της Ελλάδας σε κύρια Βαλκανική Πύλη, που συνδέεται με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές και Παρευξείνιες αγορές.
- Προώθηση της **ανάπτυξης μεταφορικών αλυσίδων (Logistics)** για την ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων από τον προμηθευτή στον τελικό αποδέκτη και παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών σε επίπεδο ασφάλειας και αξιοπιστίας.
- **Εφαρμογή ενιαίου τρόπου ασφάλισης** για τη μεταφορά φορτίου με διαφορετικά μέσα μεταφοράς (σήμερα ο μεταφορέας αναγκάζεται να ασφαλίζει το εμπόρευμα διαφορετικά για κάθε μεταφορικό μέσο).
- **Εφαρμογή των ECOBONUS**, που προωθούν μέσω επιδοτήσεων τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων (σιδηρόδρομο, πλοίο) από τους οδικούς μεταφορείς.
- **Ενίσχυση του μεριδίου των συνδυασμένων μεταφορών**, και μέσω επιδότησης των μεταφορέων για αγορά φορτηγών αυτοκινήτων ειδικά κατασκευασμένων για τη συνδυασμένη μεταφορά: φορτηγά που μπορούν να μεταφέρουν κινητά αμαξώματα (swap bodies) και επικαθήμενα που μπορούν να μεταφορτωθούν με γερανό (grapple arm trailers). Θα επιδιωχθεί, επίσης, η

ύπαρξη ενιαίου τρόπου ασφάλισης για τη μεταφορά φορτίου με διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

- **Η καλύτερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων**, που συντελεί στην ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων από τον προμηθευτή στον τελικό αποδέκτη, στη βελτιστοποίηση των μεταφορικών αλυσίδων με την παράλληλη παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών σε επίπεδο ασφάλειας και αξιοπιστίας, καθώς και την προσαρμογή στις ευνοϊκές διεθνείς συνθήκες για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, που αποτελεί πρωταρχική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οδικοί άξονες - Αυτοκινητόδρομοι:

- **Επιτάχυνση των οδικών αξόνων** με στόχο την κατά το δυνατόν άμεση ολοκλήρωσή τους και σχεδιασμός νέων που θα βγάλουν από την απομόνωση μεγάλες περιοχές της περιφέρειας.
- **Δημιουργία ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων** με υλοποίηση και άλλων οριζοντίων και κάθετων αξόνων.
- **Δημιουργία και επέκταση αστικών δικτύων αυτοκινητοδρόμων**.
- **Αναλογικό, ψηφιακό σύστημα συλλογής διοδίων** που θα εξασφαλίζει χαμηλές τιμές και αναλογική χρέωση.

Σιδηρόδρομοι:

- **Ολοκλήρωση των έργων στα υπό κατασκευή τμήματα.**
- **Σιδηροδρομική σύνδεση με τους κομβικούς λιμένες:** Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Πάτρα, κ.α.
- **Προώθηση της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας» μέσω ΣΔΙΤ.**
- **Σύνδεση με τα δίκτυα της Βουλγαρίας και της Τουρκίας.**
- Προώθηση όλων των απαραίτητων οργανωτικών και διοικητικών μεταβολών για την **πλήρη αναδιοργάνωση και εκσυγχρονισμό του Ελληνικού Σιδηροδρόμου.**
- **Εκσυγχρονισμός και προσαρμογή της νομοθεσίας**, ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες συνθήκες της απελευθερωμένης αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων.
- **Δρομολόγηση σύγχρονων συρμών** για την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου στον πολίτη, αλλά και μείωση του χρόνου διαδρομής.
- Ανάπτυξη **ειδικών τουριστικών/πολιτιστικών δρομολογίων** σε επιλεγμένες περιοχές που διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, για την προσέλκυση τουριστικής κίνησης σε ετήσια βάση.
- **Λεπτομερής και πλήρης κοστολόγηση** όλων των δρομολογίων, ώστε να εκτιμηθεί η απαραίτητη επιβάρυνση του δημοσίου ή των ΟΤΑ για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στις «άγονες» γραμμές.
- **Προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών.**

Αστικές Επιβατικές Μεταφορές:

- **Ανάπτυξη, εκσυγχρονισμός και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και της ποιότητας εξυπηρέτησης στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM)** των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας.
- **Ταχύτερη υλοποίηση των έργων** όλων των μέσων σταθερής τροχιάς στο λεκανοπέδιο Αττικής και στη Θεσσαλονίκη. Προώθηση των επεκτάσεων των δικτύων τους.
- Ανασχεδιασμός των δρομολογίων όλων των MMM με στόχο την **κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και την περιβαλλοντική προστασία** του κέντρου της Αθήνας. Καλύτερη εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων λαϊκών συνοικιών και των περιφερειακών Δήμων.
- Ειδική **πολιτική μειωμένου εισιτηρίου** για ευαίσθητες πληθυσμιακές ομάδες (μαθητές, φοιτητές, ηλικιωμένοι κ.α.) μέσα από Συμβάσεις Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου των MMM με το Κράτος.
- Ορθολογική **κατανομή του προσωπικού** των αστικών συγκοινωνιών
- **Ανανέωση του στόλου** των MMM και άμεση ένταξη έργων στο πρόγραμμα Ε.Σ.Π.Α.
- Παροχή εγγυήσεων από το κράτος για την **κάλυψη του κοινωνικού κόστους**
- **Κάλυψη των αναγκών σε προσωπικό** από τις κενές θέσεις που έχουν δημιουργηθεί λόγω των αποχωρήσεων
- Πολιτικές στήριξης των **ΚΤΕΛ** ως κοινωνικού μέσου μαζικής μεταφοράς, που καλύπτει το σύνολο της ελληνικής περιφέρειας.
- Έργο **κατασκευής του σταθμού ΚΤΕΛ στον Ελαιώνα**. Η δημιουργία του Υπεραστικού Σταθμού στην Αθήνα με τη δυνατότητα κατασκευής ενός σύγχρονου Υπεραστικού σταθμού Λεωφορείων με την διαδικασία παραχώρησης στον Ελαιώνα, όπου υπάρχει η κατάλληλη υποδομή σύνδεσης του σταθμού με στάση ΜΕΤΡΟ.
- Πολιτικές στήριξης του **ΤΑΞΙ** ως μέσου ειδικής μεταφοράς, απαραίτητου για την ταχεία εξυπηρέτηση του επιβάτη.
- Προώθηση του **ΤΡΑΜ** σε πόλεις της περιφέρειας με σημαντικό πληθυσμό (μεγάλες Πανεπιστημιακές μονάδες, αυξημένη τουριστική κίνηση κλπ) με ταυτόχρονη ανάπτυξη/αναβάθμιση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου τους.
- **Προώθηση πολιτικών πρόσβασης των ΑμεΑ στα MMM.**
- **Ενίσχυση και προώθηση καινοτόμων περιβαλλοντικών δράσεων**
 - Δίκτυα ποδηλατοδρόμων
 - Κίνητρα για ηλεκτροκίνηση και χρήση άλλων «καθαρών» καυσίμων
 - Υπηρεσίες αστικού συνεπιβατισμού, κ.α.

Αεροδρόμια και Λιμάνια:

- **Προτεραιότητα στην ολοκλήρωση σημαντικών έργων**, που σήμερα είναι ανενεργά ή συνεχίζονται με απαράδεκτα χαμηλό ρυθμό υλοποίησης, και στην εφαρμογή πολιτικών αξιοποίησης και ανάπτυξης στην περιφέρεια της χώρας.
- **Η αναβάθμιση των Αεροδρομίων** της χώρας πέραν των 14 αεροδρομίων και κατασκευή νέων αερολιμένων όπου είναι ώριμα (πχ. Καστέλι).

**ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΤΥΩΝ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ**

- **Δημιουργία δικτύου μικρών αεροδρομίων** και αεραθλητικών κέντρων με αξιοποίηση των παλαιών στρατιωτικών αεροδρομίων για την προσέλκυση προσοδοφόρων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (π.χ. αεροταξί, αεραθλητισμός, υψηλού επιπέδου τουρισμός κλπ).
- Στοχευμένες **πολιτικές ανάπτυξης αεροδρομίων χαμηλού κόστους ή εμπορευματικών αεροδρομίων (cargo)**.
- **Η αναβάθμιση Λιμένων**, όπως οι 12 μεγάλοι Λιμένες που είναι εθνικής σημασίας και αποτελούν διεθνείς πύλες της χώρας, ώστε να ενισχυθεί η τουριστική εικόνα της, αλλά και να αυξηθούν οι εμπορευματικές και συνδυασμένες μεταφορές.
- **Προώθηση των θαλάσσιων αερομεταφορών.**

Αεροπορικές μεταφορές:

Για τις αεροπορικές μεταφορές οι στόχοι που έχουν τεθεί εξυπηρετούν τις υπάρχουσες και προβλεπόμενες ανάγκες, ήτοι τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των αεροπορικών επιβατικών και των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και την ασφάλεια των αερομεταφορών.

- **Νέες δράσεις για την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων**, με στόχο τη βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου των αεροπορικών μεταφορών και την υποστήριξη της ήδη υπάρχουσας τάσης για επιμερισμό της διεθνούς αεροπορικής κίνησης ή και της διερχόμενης (transit) κίνησης σε περισσότερα αεροδρόμια της χώρας.
- **Αναβάθμιση αεροδρομίων** της χώρας (αεροσταθμοί, διάδρομοι προσγείωσης), ώστε να αρχίσουν να δημιουργούνται διαπεριφερειακές συνδέσεις, π.χ. Ρόδος – Λάρνακα, Κέρκυρα – Νάπολι κλπ. **με την προώθηση του διαγωνισμού παραχώρησης.**
- **Αναβάθμιση των υπηρεσιών** που προσφέρονται από τα αεροδρόμια της χώρας, ώστε η Ελλάδα εκτός από τουριστικός προορισμός, να καταστεί και συνεδριακός και εμπορικός προορισμός που εμπίπτει στη λογική του διαμετακομιστικού κέντρου.
- **Αξιοποίηση ανενεργών στρατιωτικών αεροδρομίων**, για την προσγείωση μικρών αεροσκαφών και την δημιουργία ειδικών γραμμών για την μεταφορά ευπαθών προϊόντων ειδικά προς τρίτες χώρες (π.χ. στρατιωτικά αεροδρόμια Τρίπολης Αρκαδίας, Αλεξάνδρειας Ημαθίας).

ΔΙΚΤΥΑ

Η Νέα Δημοκρατία θέτει ως προτεραιότητα την **ψηφιακή σύγκλιση** μέσα από την ανάπτυξη σύγχρονων δικτύων, σε συνδυασμό με εκπαιδευτικές δράσεις εξοικείωσης του πληθυσμού στις νέες τεχνολογίες για:

- την αντιμετώπιση του **ψηφιακού αναλφαριθμητισμού**,
- την διασφάλιση της **ισότητας στην πρόσβαση**, και
- την εφαρμογή μιας **ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής ψηφιακής ανάπτυξης**.

Το ηλεκτρονικό εμπόριο, η τηλεργασία, η τηλεϊατρική, η ηλεκτρονική διακυβέρνηση, η τηλεδιοίκηση και πλήθος άλλων εφαρμογών της σύγχρονης ψηφιακής τεχνολογίας, μπορούν να θέσουν την οικονομία της Ελλάδας σε νέα τροχιά ανάπτυξης, να δώσουν στους Έλληνες νέες ευκαιρίες απασχόλησης και ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας και να προσφέρουν πλήθος νέων αγαθών και υπηρεσιών στους πολίτες.

Ο τομέας των δικτύων, αναμφίβολα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της οικονομίας μας και περιλαμβάνει ενσύρματα δίκτυα, παρόχους ασύρματων, δορυφορικών, καλωδιακών και ραδιοτηλεοπτικών σημάτων. Τα δίκτυα παίζουν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στην **προώθηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, αυξάνουν την παραγωγικότητα**, και βέβαια οι υποδομές των δικτύων αναδεικνύονται σε πρώτη προτεραιότητα προκειμένου να υλοποιηθούν οι αναγκαίες μεταρρυθμίσεις για τη **βελτίωση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και της δημόσιας διοίκησης** και την διευκόλυνση της **ποιότητας ζωής των πολιτών** μας μέσω της παροχής μιας πληθώρας υπηρεσιών. Τα δίκτυα αποτελούν την βάση των εργασιών δεκάδων επιχειρήσεων, νεοφυών επιχειρήσεων, δημόσιων οργανισμών και βέβαια των κυβερνήσεων και η ψηφιακή σύγκλιση κατέχει πρωτεύοντα ρόλο στις πολιτικές μας.

1. Το έργο μας «2012-2014»

Κατά την περίοδο 2012-2014 η υλοποίηση του προγράμματος για την «Ψηφιακή Ελλάδα» και ο σχεδιασμός για την περαιτέρω ανάπτυξη δράσεων και προγραμμάτων για την ενίσχυση των δικτύων στη χώρα μας και την ενίσχυση της «Ψηφιακής Εποχής» και της «Κοινωνίας της Γνώσης» είχε ως αποτέλεσμα τις ακόλουθες πολιτικές:

- **Υλοποίηση των δράσεων της Ελληνικής Ψηφιακής Ατζέντας**, κατ' αναλογία και σε συνέργεια με τη Digital Europe 2020, με ανοιχτή συμμετοχή πολιτών, φορέων και κυβερνητικών οργανισμών, ώστε να προκύψουν κοινωνικά οφέλη από την επέκταση της χρήσης Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών.

- **Ανάπτυξη Δικτύων πρόσβασης επόμενης γενιάς (NGAs)**, που απαιτεί συνέργειες δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, για την αναβάθμιση των δικτύων (ενσύρματων, ασύρματων ή δορυφορικών) και την ανοιχτή πρόσβαση σε όλους. Μια τέτοια στρατηγική πρέπει να συνδυάζει όλες τις διαθέσιμες τεχνολογίες, υπό

**ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΤΥΩΝ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ**

συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και ανεξάρτητης ρύθμισης, με κοινή χρήση υποδομών, κατάλληλα επενδυτικά σχήματα (δημόσια, ιδιωτικά, ΣΔΙΤ) και χρηματοδοτικά εργαλεία (τραπεζικός δανεισμός, ΕΣΠΑ κλπ).

- **Σχεδιασμός, διασφάλιση της χρηματοδότησης και έναρξη υλοποίησης** του μείζονος σημασίας έργου υποδομής Ευρυζωνικές Υποδομές «Λευκές αγροτικές και νησιωτικές περιοχές της χώρας», που προσφέρει στην ολοκλήρωση του την δυνατότητα ταχύτατης πρόσβασης στο διαδίκτυο σε απομακρυσμένες περιοχές της χώρας μας. Ένα έργο, το οποίο με την ολοκλήρωσή του, μειώνει το «ψηφιακό χάσμα» των απομακρυσμένων περιοχών της χώρας και δίνει τη δυνατότητα ισότιμης πρόσβασης σε αναβαθμισμένες διαδικτυακές υπηρεσίες σε πάνω από 1/2 εκατομμύριο πολίτες.

- **Επωφελής διαχείριση από την Πολιτεία του σπάνιου εθνικού πόρου του ραδιοφάσματος και αξιοποίηση του ψηφιακού μερίσματος**, με την οικονομική εκμετάλλευση συγκεκριμένου φάσματος συχνοτήτων, που χρησιμοποιεί η κινητή τηλεφωνία, καθώς και την προκήρυξη συχνοτήτων για την ψηφιακή τηλεόραση, που θα αποφέρουν έσοδα στο κράτος, δημιουργώντας ένα σύγχρονο τηλεοπτικό περιβάλλον υγιούς ανταγωνισμού και σταθερής νομιμότητας (με τον ταυτόχρονο διαχωρισμό Παρόχου Δικτύου και Παρόχου Περιεχομένου).

- **Προώθηση ασύρματων δικτύων σε κάθε σημείο της ελληνικής επικράτειας**, με στόχο την ισότιμη πρόσβαση των πολιτών στην Κοινωνία της Γνώσης.

- **Παροχή κινήτρων για εγκατάσταση στην Ελλάδα επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας** μέσω επιχειρηματικών πάρκων και κοιτίδων “clusters” καινοτομίας και εφευρετικότητας.

2. Προτεινόμενη πολιτική μας για τα Δίκτυα

Η πολιτική μας για τα Δίκτυα περιλαμβάνει την συνέχιση και ενδυνάμωση της πολιτικής που υιοθετήσαμε για την «Ψηφιακή Ελλάδα» αφενός υλοποιώντας δράσεις και πολιτικές που δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί και αφετέρου ενσωματώνοντας τις αλματώδεις τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν εν τω μεταξύ πραγματοποιηθεί. Ειδικότερα σχεδιάζουμε:

- **Ανάπτυξη Δικτύων πρόσβασης επόμενης γενιάς (NGAs)**

Μετά την έναρξη υλοποίησης των έργων MAN και RURAL, καθώς και τον σχεδιασμό, εφαρμογή και ολοκλήρωση σχεδόν της δράσης "Ψηφιακή Αλληλεγγύη", κατά την προηγούμενη διακυβέρνηση από τη Ν.Δ., σχεδιάζουμε την ανάπτυξη δικτυακών υποδομών νέας γενιάς (αξιοποιώντας και τεχνολογίες οπτικών ινών), με βάση τα σημερινά δεδομένα της αγοράς και της ευρυζωνικής κατάστασης της Χώρας.

Η ανάπτυξη των δικτύων αυτών θα γίνει στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Ευρυζωνικής Πρόσβασης Επόμενης Γενιάς (2014-2020), το οποίο σχεδιάστηκε κατά την προηγούμενη διακυβέρνηση από τη Ν.Δ. και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και θα απαιτήσει συνέργειες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, για την αναβάθμιση των δικτύων (ενσύρματων, ασύρματων ή δορυφορικών) και την ανοιχτή πρόσβαση σε όλους. Μια τέτοια στρατηγική πρέπει να συνδυάζει όλες τις διαθέσιμες τεχνολογίες, υπό συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και ανεξάρτητης ρύθμισης, με κοινή

χρήση υποδομών, κατάλληλα επενδυτικά σχήματα (δημόσια, ιδιωτικά, ΣΔΙΤ) και χρηματοδοτικά εργαλεία (τραπεζικός δανεισμός, ΕΣΠΑ κλπ).

- **Αξιοποίηση υφιστάμενων τηλεπικοινωνιακών υποδομών ασύρματων δικτύων** και ανάπτυξη αυτών μέσω συνεγκαταστάσεων, network sharing για την δημιουργία δικτύων 5G.

- **Χάραξη πολιτικής για την βέλτιστη χρήση φάσματος και την κάλυψη των αυξημένων αναγκών των δικτύων 4G και 5G**, με ανακατανομή και αποδέσμευση φάσματος από υπηρεσίες που δεν αξιοποιούν σωστά το φάσμα, για την εκχώρηση προς χρήση σε δίκτυα νέας γενιάς. (Συχνότητες όπως 700 MHz, 1,5 GHz και 2,3 GHz.

- **Εφαρμογή της παροχής κινήτρων για εγκατάσταση στην Ελλάδα επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας** μέσω επιχειρηματικών πάρκων και κοιτίδων "clusters" καινοτομίας και εφευρετικότητας.

- **Υλοποίηση των δράσεων της Εθνικής Στρατηγικής για την Ψηφιακή Ανάπτυξη**, όπως αυτή σχεδιάστηκε κατά την προηγούμενη διακυβέρνηση από τη Ν.Δ. και κοινοποιήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατ' αναλογία και σε συνέργεια με την Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία "Digital Europe 2020", με ανοιχτή συμμετοχή πολιτών, φορέων και κυβερνητικών οργανισμών, ώστε να προκύψουν κοινωνικά οφέλη από την επέκταση της χρήσης Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών.

- **Υλοποίηση δράσεων στο πλαίσιο της πρόσφατης Ανακοίνωσης της Ε.Ε. "Στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά της Ευρώπης"**, με απώτερο σκοπό την επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

- ο **Καλύτερη πρόσβαση** για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις σε "on line" αγαθά και υπηρεσίες,

- ο **Δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών** για την ανάπτυξη των ψηφιακών δικτύων και υπηρεσιών,

- ο **Μεγιστοποίηση της δυνατότητας ανάπτυξης της οικονομίας**, ιδίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων,

- ο **Βελτίωση των συνθηκών παροχής υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης**, της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο και της δημιουργίας εμπιστοσύνης στις διαδικτυακές συναλλαγές, και

- ο **Δημιουργία δικτύων WiFi σε δημόσιους χώρους** για την ελεύθερη πρόσβαση όλων των πολιτών στο διαδίκτυο.

ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

Η στρατηγική που χαράσσει η Νέα Δημοκρατία στον τομέα της Χωροταξίας, της Πολεοδομίας και του Αστικού Περιβάλλοντος έχει ως **στόχο την ολιστική προσέγγιση στην οργάνωση του χώρου.**

Προωθούμε μία βιώσιμη ισορροπημένη ανάπτυξη με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος αλλά ταυτόχρονα να είναι και ο μοχλός εκκίνησης της οικονομίας και της αειφόρου ανάπτυξης. Η πολιτική μας για τη χωροταξία και πολεοδομία:

- προάγει την ενσωμάτωση της τεχνολογίας στη διοίκηση για τη **διαχείριση και αξιοποίηση του χώρου** επιφέροντας έτσι ασφαλέστερες και ταχύτερες συναλλαγές,
- θέτει ολοκληρωμένα τις κατευθυντήριες γραμμές και τους στόχους για την οργάνωση των **χρήσεων γης**,
- δημιουργεί τη βάση για ένα ευνοϊκό **περιβάλλον διαβίωσης και την προώθηση της ανάπτυξης** που είναι οικολογικά, οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά βιώσιμη,
- δημιουργεί ένα νέο θεσμικό πλαίσιο και **προάγει το δυναμικό** για την ανάπτυξη της χώρας, προτείνοντας πρωτότυπες και έξυπνες επιλογές, και
- εμπνέει **νέες μορφές συνεργασίας** μεταξύ των διαφόρων φορέων, όπως λόγω χάρη τη συνεργασία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση έργων.
- επανενεργοποίηση των **οικοδομικών συνεταιρισμών**.

Όλους τους παραπάνω στόχους και απόψεις μας ξεκινήσαμε να τους σχεδιάζουμε και να τους υλοποιούμε με αποφασιστικές κινήσεις ώστε να υπάρχει σταθερότητα και λογική στους «κανόνες του παιχνιδιού» για όσους αναλαμβάνουν το ρίσκο του *επιχειρείν* κατά το χρόνο διακυβέρνησής μας. Δομήσαμε εξ' αρχής ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη μεταρρύθμιση του χώρου και προβήκαμε στην υλοποίηση του σπονδυλωτά και συντεταγμένα.

1. Το έργο μας «2012-2014»

Κατά την περίοδο 2012-2014 υλοποιήθηκαν μια σειρά από ολοκληρωμένες δράσεις, που αναφέρονται συνοπτικά:

- Η ολοκλήρωση του **Εθνικού Κτηματολογίου**, που αποτελεί μείζον θέμα για την ανάπτυξη της χώρας, ήταν μια από τις βασικές μας προτεραιότητες. Η ψήφιση και εφαρμογή των νόμων 4164/2013 και 4277/2014 όρισε το θεσμικό πλαίσιο και επιτάχυνε τη διαδικασία της κτηματογράφησης. Παράλληλα, προκηρύχθηκαν οι υπόλοιπες μελέτες κτηματογράφησης για το σύνολο της χώρας ξεμπλοκάροντας την καταγραφή των ακινήτων του υπολοίπου της χώρας στο Εθνικό Κτηματολόγιο.
- Με τη θέσπιση του νόμου 4178/2013 αντιμετωπίσαμε συνταγματικά το θέμα της **αυθαίρετης δόμησης** θέτοντας παράλληλα την κόκκινη γραμμή, ώστε να μην υπάρξουν παρόμοια φαινόμενα στο μέλλον. Κωδικοποιήσαμε τη νομοθεσία, κατηγοριοποιήσαμε τις αυθαιρεσίες,

ταξινομήσαμε τη βαρύτητα της κάθε παράβασης και τις καταγράψαμε, ώστε να υπολογίσουμε το περιβαλλοντικό ισοζύγιο. Στο ίδιο πλαίσιο θέσαμε τις βασικές αρχές για τη λειτουργία της **Τράπεζας Γης**, η οποία καθιερώνει την ηλεκτρονική διαδικασία διαχείρισης τίτλων δικαιώματος δόμησης.

- Θέσαμε το θεσμικό πλαίσιο, με το νόμο 4280/2014, για επίλυση χρόνιων ζητημάτων των **οικοδομικών συνεταιρισμών** και κατ' επέκταση της ιδιωτικής πολεοδόμησης στη χώρα μας συνδυάζοντας παράλληλα την τόνωση μικρών, φθινόντων και εγκαταλελειμμένων οικισμών.

- Βελτιώσαμε την ισχύουσα νομοθεσία, με την ψήφιση του νόμου 4315/2014, όσον αφορά στη **διαχείριση της ιδιοκτησίας**, στο ποσοστό της εισφοράς σε γη και χρήμα και άλλα θέματα ρυμοτομικών απαλλοτριώσεων κατά τη διαδικασία σύνταξης των **πράξεων εφαρμογής**.

- Προχωρήσαμε σε βαθιές τομές μεταρρύθμισης της **εθνικής χωροταξικής πολιτικής** της χώρας θέτοντας τους κανόνες για την αρμονική συμβίωση επένδυσης και περιβάλλοντος. Οι δράσεις και οι ενέργειες μας σε αυτόν τον τομέα περιλαμβάνουν ιδίως:

- θέσπιση νέου νόμου (ν. 4269/2014) για τον ταχύτερο και στέρεο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό στη χώρα μας και για την αναδιάρθρωση των χρήσεων γης ώστε να αποτελέσει ένα σοβαρό εργαλείο ανάπτυξης της γης,
- κατάρτιση του νέου **Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής** (ν. 4277/2014), το οποίο αποτελεί τον οδικό χάρτη της ανταγωνιστικότητας της Αττικής για τα επόμενα 20 χρόνια,
- τροποποίηση του **Χωροταξικού Πλαισίου για την ανάπτυξη του Τουρισμού** (ΚΥΑ 67659/2013) με σκοπό τη μετάβαση σε ένα ποιοτικό, διαφοροποιημένο και πολυθεματικό τουρισμό, καθώς και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων όλων των περιοχών της Ελλάδας
- θέσπιση ολοκληρωμένου πλαισίου (ν. 4277/2014) για τη χωροθέτηση και λειτουργία ενός ειδικού εναλλακτικού τουρισμού στη χώρα μας, αυτού των **Καταδυτικών Πάρκων**.

- Προετοιμάσαμε την ΚΥΑ για την **ηλεκτρονική έκδοση των αδειών δόμησης** και εκκρεμούσε η δημοσίευσή της στο ΦΕΚ.

- Ολοκληρώθηκε το σχέδιο του ΠΔ για την **ηλεκτρονική ταυτότητα των κτιρίων**, με το οποίο καταγράφεται και αποτυπώνεται αναλυτικά ο δομημένος χώρος με σκοπό την αποφυγή νέας γενιάς αυθαιρέτων. Το ΠΔ είχε ελεγχθεί και από το ΣτΕ και εκκρεμούσε η δημοσίευσή του στο ΦΕΚ.

- Τέλος θέσαμε τις βάσεις και είναι σε εξέλιξη:

- οι μελέτες για τις **χωροταξικές** στρατηγικές των 12 Περιφερειών της χώρας, όπου επαναπροσδιορίζεται μετά από 10 χρόνια η αναπτυξιακή φυσιογνωμία κάθε Περιφέρειας και αναδεικνύεται η ιδιαίτερη ταυτότητά της,
- οι μελέτες για τους μορφολογικοί κανόνες δόμησης και αρχιτεκτονικής σε **μικρούς οικισμούς** κάτω των 2.000 κατοίκων, και
- το **πρόγραμμα της ηλεκτρονικής πολεοδομίας** που αποτελεί μία διαδικτυακή πύλη που θα προσφέρει άμεσα και έγκυρα πολεοδομική πληροφόρηση στον πολίτη.

2. Προτεινόμενη πολιτική μας για τον τομέα της Χωροταξίας και Πολεοδομίας

Η πολιτική μας για την Χωροταξία και την Πολεοδομία έγκειται σε μια **ολιστική προσέγγιση για την οργάνωση του χώρου και λειτουργεί συμπληρωματικά στην πολιτική των μεταφορών και των υποδομών** αποσκοπώντας στην υλοποίηση ενός συνολικού **στρατηγικού σχεδιασμού για την υποστήριξη της αειφόρου ανάπτυξης, της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών.**

Προκειμένου να υλοποιηθεί και ολοκληρωθεί το όραμά μας θα πρέπει να συνεχιστούν οι μεταρρυθμίσεις που ήδη έχουμε ξεκινήσει, όπως:

- **προώθηση των εφαρμοστικών διατάξεων** που δεν έχουν θεσπιστεί, όπως η ΚΥΑ ηλεκτρονικής έκδοσης αδειών δόμησης και το ΠΔ ηλεκτρονικής ταυτότητας των κτιρίων
- **ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για την Τράπεζα Γης** ώστε να καταστούν εφαρμοστέες οι σχετικές διατάξεις του νομικού πλαισίου των αυθαιρέτων και των οικοδομικών συνεταιρισμών
- **έκδοση των εφαρμοστικών διατάξεων του νόμου της χωροταξικής και πολεοδομικής μεταρρύθμισης**, όπως η ΥΑ για τις προδιαγραφές κατάρτισης του Τοπικού Χωρικού Σχεδίου που χωρίς αυτή σταματά ουσιαστικά ο σχεδιασμός του χώρου, η ΚΥΑ αντιστοίχισης των Κωδικών Αριθμών Δραστηριοτήτων του ΥΠΟΙΚ με τις χρήσεις γης που θα επιλύσει χρόνια προβλήματα παρερμηνείας και θα επιταχύνει την διαδικασία αδειοδότησης επιχειρήσεων και την ΚΥΑ για την ψηφιοποίηση και ηλεκτρονική καταγραφή των θεσμικών γραμμών, πληροφοριών, όρων και χρήσεων γης που θα ξεκαθαρίσει το τοπίο στις αλληλοσυγκρουόμενες ρυθμίσεις του χώρου
- **προώθηση του ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης** που θα αποτελεί τον οδικό χάρτη ανάπτυξης της πόλης
- **ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής οδηγίας για τη θαλάσσια χωροταξία και την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου** στο θεσμικό πλαίσιο της χώρας μας
- **δημιουργία εθνικού χωροταξικού πλαισίου μεταφορών** που θα θέτει τις βασικές αρχές για την οργάνωση και τον προγραμματισμό ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών, που λείπει από τη χώρα μας
- **παρακολούθηση των μελετών των περιφερειακών χωροταξικών πλαισίων των 12 περιφερειακών της χώρας** ώστε οι κατευθύνσεις τους να καταδεικνύουν την ανάπτυξη τους και την ανταγωνιστικότητά τους μέσα από έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό του χώρου.

ΜΕΛΗ ΤΟΜΕΑ

Λευτέρης Αυγενάκης, Βουλευτής Ηρακλείου

Τομεάρχης

- Αγαπάκης Γιώργος
- Αγιάσογλου Στέφανος
- Αγιοστρατίτης Στέργιος
- Αθανασάς Θεοδοσης
- Αθανασόπουλος Ανδρέας
- Αίσωπος Γιάννης
- Αλεξιάδης Σωκράτης
- Αλευράς Βασίλης
- Αμερικάνος Παναγιώτης
- Αναγνωστόπουλος Σταύρος
- Αναγνώστου Σωκράτης
- Ανδριανάκος Απόστολος
- Ανδρουλάκη Δέσποινα
- Βουγιουκλάκης Κώστας
- Βωβός Διονύσιος
- Γεωργαλά Ανθή
- Γιαννιός Παναγιώτης
- Γιαννόπουλος Δημήτρης
- Γιαρέντης Ιωάννης
- Γολοβάνης Μιχάλης
- Γρίβας Δημήτρης
- Δαλακούρας Ηλίας
- Δασκαλάκης Μενέλαος
- Δεσποτίδη Μυρτώ
- Δημητριάδης Γρηγόρης
- Ζώγας Απόστολος
- Κανελλόπουλος Γεώργιος
- Καραμπατσόλη Κωνσταντίνα
- Καρασούλος Δημήτρης
- Καφαντάρης Δημήτρης
- Κόκκινος Αντώνης
- Κολώνιας Βαγγέλης
- Κοπάσης Λευτέρης
- Κούκης Δημήτρης
- Κουρέτας Νίκος
- Κουτουλάκης Μανώλης
- Κούτσικος Βαλάντης
- Κουτσουνάκου Καλλιόπη
- Κυριαζόπουλος Ιωάννης
- Κωνσταντακόπουλος Παναγιώτης
- Λάμπρου Αλκιβιάδης
- Λιανός Γεώργιος
- Λιονάκης Γιάννης
- Μαράκης Μανώλης
- Ματάλας Θεόδωρος
- Ματιάτος Αριστείδης
- Μαχαίρα Βασιλική
- Μελιόπουλος Άρης
- Μιχαλόπουλος Βασίλης
- Μπακογιάννης Κώστας
- Μπαντής Μίλτος
- Μπιρμπιλής Αντώνιος
- Μπούρας Κων/νος
- Μπράμης Δημήτριος
- Νικολακόπουλος Φώτης
- Νικολάου Δημήτρης
- Παναγιωτόπουλος Διονύσης
- Παπαγιαννίδης Δημήτρης
- Παπαδόπουλος Μιχάλης
- Παρίσης Αλέξανδρος
- Πελέκης Νικόλαος
- Πέτραινας Γεώργιος
- Πουρναράκης Τάκης
- Ράλλη Πηνελόπη
- Ρέντζιος Βαγγέλης
- Ρήγας Αθανάσιος
- Σακκάς Μιχάλης
- Σιαμάς Ιωάννης
- Σιάννης Φώτιος
- Σιμόπουλος Στράτος
- Σκουληκίδης Πέτρος
- Σοϊλεμετζιδου Κορίννα
- Σπυρόπουλος Γιώργος
- Σταθάκη Χριστίνα - Μυρτώ
- Σταθάκης Αλέξανδρος
- Σταθόπουλος Νίκος
- Σχοινοπλοκάκης Γεώργιος
- Τζίτζιος Ιωάννης

**ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΤΥΩΝ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ**

- Τουρλής Βασίλης
- Τσάγκα Λίτσα
- Τσίτουρας Χρήστος
- Φράγκος Κώστας
- Φωτόπουλος Θανάσης
- Χαϊκάλη Μαργαρίτα
- Χριστόπουλος Βασίλης
- Χρυσομάλλης Μιλτιάδης