



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΚΑΙ

**ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
(ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ)**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΜΑΙΟΣ 2014

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή.....	5
2	Αποστολή	7
2.1	Τμήμα Δημοσίων Έργων	7
2.2	Αρχή Λιμένων Κύπρου	7
3	Όραμα.....	8
3.1	Τμήμα Δημοσίων Έργων	8
3.2	Αρχή Λιμένων Κύπρου	8
4	Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών	9
4.1	Ευρώπη 2020	9
4.2	Λευκή Βίβλος 2011	9
4.3	Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, ΔΕΔ-Μ (Trans-European Transport Network, TEN-T) και ο Κανονισμός Συνδέοντας την Ευρώπη, (Connecting Europe Facility, CEF).....	12
5	Υφιστάμενη κατάσταση	15
5.1	Χερσαίες Μεταφορές.....	15
5.2	Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμενικές Υποδομές	18
6	Εκτίμηση αποτελεσμάτων προγραμματικής περιόδου 2007-2013	23
6.1	Χερσαίες Μεταφορές.....	23
6.2	Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμενικά Έργα.....	25
6.2.1	Συγχρηματοδοτούμενα Έργα από το ταμείο του ΔΕΔ-Μ	25
6.2.2	Συγχρηματοδοτούμενα Έργα από το Ταμείο Συνοχής	26
6.2.3	Έργα Συγχρηματοδοτούμενα από το INTERREG	26
7	Στρατηγικοί στόχοι και προτεραιότητες.....	27
7.1	Οι Στόχοι της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών	27
7.2	Τμήμα Δημοσίων Έργων	27
7.3	Αρχή Λιμένων Κύπρου	29
8	Προτεινόμενα έργα.....	30
8.1	Χερσαίες Μεταφορές.....	30
8.2	Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμενικά Έργα.....	36
8.2.1	Λιμάνι Λεμεσού	36

8.2.2 Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 1.....	37
8.2.3 Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 2 (Βασιλικό).....	42
8.2.4 Λιμάνι Λάρνακας	45
9 Περιβαλλοντική Αξιολόγηση	46
10 Τρόποι χρηματοδότησης.....	48
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α Χάρτης Αναθεωρημένου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών	50
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β Πίνακας Προτεινόμενων Έργων με δαπάνες και χρονικό ορίζοντα έναρξης	51

1 Εισαγωγή

Το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων είναι ο κύριος φορέας σχεδιασμού της αναπτυξιακής πολιτικής της Κύπρου. Αποστολή του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων είναι η δημιουργία και παροχή αποτελεσματικών και αποδοτικών υπηρεσιών χερσαίων μεταφορών με οδική ασφάλεια και με επάρκεια οδικού δικτύου, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών με σύγχρονα αεροδρόμια και λιμάνια με επαρκείς και αποδοτικές υπηρεσίες, τηλεπικοινωνιών και ταχυδρομείων καθώς και η προβολή της κληρονομιάς της Κύπρου. Αυτά, με τον πλέον οικονομικά συμφέροντα τρόπο και με την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα, την κατάργηση των μονοπωλίων και την προστασία του.

Στο Υπουργείο ανήκουν μεταξύ άλλων τα ακόλουθα Τμήματα:

- Τμήμα Δημοσίων Έργων
- Τμήμα Αρχαιοτήτων
- Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας
- Τμήμα Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών
- Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών
- Τμήμα Οδικών Μεταφορών
- Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας
- Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών
- Τμήμα Ελέγχου

Το Υπουργείο έχει επίσης την εποπτεία των πιο κάτω οργανισμών:

- Αρχή Λιμένων Κύπρου
- ΕΤΕΚ
- Συμβούλιο Εγγραφής και Ελέγχου Εργοληπτών και Οικοδομικών και Τεχνικών Έργων
- Αναθεωρητική Αρχή Αδειών
- Αρχή Αδειών

Σκοπός του παρόντος εγγράφου είναι η σύντομη περιγραφή του Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής στις Μεταφορές του **Τμήματος Δημοσίων Έργων** (το οποίο αποτελεί την εθνική αρχή οδικών υποδομών περιλαμβανομένων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών) και της **Αρχής Λιμένων Κύπρου** (η οποία έχει την ευθύνη για τις λιμενικές υποδομές) για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020.

Οι Βασικές Αρχές που καθορίζουν τη Στρατηγική, τις προτεραιότητες και τις επενδύσεις του τομέα των μεταφορών είναι οι ακόλουθες:

- Ο στρατηγικός σχεδιασμός να συνάδει με το στρατηγικό σχεδιασμό του Κράτους.
- Ο στρατηγικός σχεδιασμός να συνάδει με τις πολιτικές, κατευθυντήριες γραμμές και στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Ο στρατηγικός σχεδιασμός να εδράζεται στη φιλοσοφία της ολιστικής προσέγγισης με συνέργειες και με άλλες πολιτικές (οικονομία, αστικός σχεδιασμός, υγεία, περιβάλλον κ.λπ.).
- Οι επενδύσεις να ικανοποιούν τα κριτήρια οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.
- Οι επενδύσεις να στοχεύουν στη δημιουργία συνθηκών για νέες μόνιμες θέσεις εργασίας.

2 Αποστολή

2.1 Τμήμα Δημοσίων Έργων

Το Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ) αποτελεί την εθνική αρχή οδικών υποδομών και είναι υπεύθυνο για την ετοιμασία και εφαρμογή των διάφορων αναπτυξιακών προγραμμάτων του Κράτους, περιλαμβανομένων των οδικών υποδομών. Το Τμήμα έχει την ευθύνη για τον προγραμματισμό, σχεδιασμό, κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση του κύριου αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου της Κύπρου, περιλαμβανομένου του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων.

Παρέχει επίσης εξειδικευμένες υπηρεσίες σε άλλα κυβερνητικά τμήματα, ημικρατικούς οργανισμούς, τοπικές αρχές αυτοδιοίκησης και ιδιώτες, υποστηρίζοντας τις δικές τους αρμοδιότητες στις χερσαίες μεταφορές. Τέτοιες υπηρεσίες περιλαμβάνουν την υποστήριξη του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών, μελέτες βελτίωσης των επιπέδων οδικής ασφάλειας σε δρόμους στην αρμοδιότητα των Επαρχιακών Διοικήσεων και των Δήμων, μελέτες εκτίμησης κυκλοφοριακών επιπτώσεων για κυβερνητικές αναπτύξεις, υποστήριξη του συστήματος αδειοδοτήσεων ιδιωτικών αναπτύξεων, υλοποίηση δικτύων κοινωφελών υπηρεσιών κ.λπ.

Το Τμήμα επίσης αποτελεί την εθνική αρχή για μέσα σταθερής τροχιάς και την υπεύθυνη αρχή για τις χερσαίες οδικές υποδομές που ανήκουν στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.2 Αρχή Λιμένων Κύπρου

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ) είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου που, παράλληλα με τις εξουσίες της Λιμενικής Αρχής λειτουργεί και ως διαχειριστικός οργανισμός των Λιμανιών της Κυπριακής Δημοκρατίας. Έτσι ως «ιδιοκτήτης» των χερσαίων χώρων των Λιμανιών και «αρμόδια αρχή», εντός των προ των χερσαίων χώρων θαλασσίων τμημάτων, μέχρι των ορίων των χωρικών υδάτων της Κυπριακής Δημοκρατίας, δύναται να παραχωρεί «άδεια χρήσεως» χώρου, σε φυσικά και νομικά πρόσωπα, για συγκεκριμένη χρήση.

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της ΑΛΚ εντάσσεται η διοίκηση, η κατασκευή και η διαχείριση των λιμενικών υποδομών, καθώς και ο συντονισμός και έλεγχος άλλων δραστηριοτήτων.

3 Όραμα

3.1 Τμήμα Δημοσίων Έργων

Το όραμα του Τμήματος Δημοσίων Έργων είναι η διαμόρφωση ενός ασφαλούς, άνετου, αποδοτικού, αποτελεσματικού, βιώσιμου και πολυτροπικού συστήματος χερσαίων μεταφορών, που να εξυπηρετεί τις ανάγκες διακίνησης των πολιτών στο σύνολό τους χωρίς οποιουσδήποτε αποκλεισμούς, με σεβασμό προς το περιβάλλον και με τον άνθρωπο στο επίκεντρο του.

3.2 Αρχή Λιμένων Κύπρου

Όραμα της ΑΛΚ είναι η ανάδειξη των λιμανιών του νησιού ως περιφερειακά κέντρα εξυπηρέτησης του διαμετακομιστικού εμπορίου και περαιτέρω αύξηση του ρόλου τους ως κέντρα διακίνησης επιβατών παράλληλα με την όσο το δυνατό πιο αποδοτική και αποτελεσματική εξυπηρέτηση του κυπριακού εμπορίου.

4 Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών

4.1 Ευρώπη 2020

Η Ευρώπη 2020 προτάσσει τρεις αλληλοενισχυόμενες προτεραιότητες:

- Έξυπνη ανάπτυξη: ανάπτυξη μιας οικονομίας βασιζόμενης στη γνώση και την καινοτομία.
- Διατηρήσιμη ανάπτυξη: προώθηση μιας πιο αποδοτικής στη χρήση πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας.
- Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς: μια οικονομία με υψηλή απασχόληση που θα επιτυγχάνει κοινωνική και εδαφική συνοχή.

Προς τούτο, η Επιτροπή προτείνει τους εξής πρωταρχικούς στόχους για την ΕΕ:

- 75% του πληθυσμού μεταξύ 20-64 ετών πρέπει να έχει απασχόληση.
- 3% του ΑΕΠ της ΕΕ πρέπει να επενδύεται σε Ε&Α.
- Οι στόχοι του «20/20/20» ως προς το κλίμα/την ενέργεια πρέπει να έχουν επιτευχθεί (περιλαμβανομένης της αύξησης σε 30% του ποσοστού μείωσης των εκπομπών εφόσον οι συνθήκες το επιτρέπουν).
- Το ποσοστό των ατόμων που εγκαταλείπουν πρόωρα την σχολική εκπαίδευση πρέπει να είναι μικρότερο από 10% και τουλάχιστον 40% των νέων πρέπει να έχουν πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.
- Ο αριθμός των ατόμων που κινδυνεύουν από φτώχεια πρέπει να μειωθεί κατά 20 εκατομμύρια.
- Οι στόχοι αντανakλούν τις τρεις προτεραιότητες, δηλαδή την έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, αλλά το πεδίο τους είναι ευρύτερο: για την επίτευξή τους θα απαιτηθεί μεγάλο φάσμα δράσεων σε εθνικό, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.

4.2 Λευκή Βίβλος 2011

Στη νέα λευκή βίβλο για το μέλλον των μεταφορών μέχρι το 2050, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)144), που δημοσιεύτηκε στις 28 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή περιγράφει τη μετάβαση των μεταφορών από τις παλιές στις νέες προκλήσεις και σκιαγραφεί τα μέσα που θα της επιτρέψουν να τις αντιμετωπίσει. Με βάση το όραμά της, η Επιτροπή θέτει στόχο να μειώσει τις εκπομπές αερίων του

θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 60% το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, χωρίς να επιβραδύνει την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών και να περιορίσει την κινητικότητα. Αυτός συνοδεύεται από ενδιάμεσο στόχο, για το 2030, να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά 20% περίπου σε σχέση με τα επίπεδά τους το 2008. Εντούτοις, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, λόγω της σημαντικής αύξησης των εκπομπών των μεταφορών εδώ και δυο δεκαετίες, ο στόχος για το 2030 δεν θα εμποδίσει την αύξηση των εκπομπών κατά 8% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, και αναγνωρίζει ότι το σύστημα μεταφορών δεν έχει καταστεί ακόμη βιώσιμο. Αυτό θέτει ως επιτακτική ανάγκη τη ρήξη της εξάρτησης του συστήματος μεταφορών από το πετρέλαιο χωρίς να θυσιαστεί η αποτελεσματικότητά του· στην πράξη, οι μεταφορές θα έπρεπε να χρησιμοποιούν την ενέργεια με τρόπο πιο φειδωλό και πιο καθαρό, να εκμεταλλεύονται καλύτερα τις σύγχρονες υποδομές και να μειώσουν τον αντίκτυπό τους στο περιβάλλον και τη φυσική κληρονομιά.

Όσον αφορά τις λεπτομέρειες αυτού του οράματος για τις μεταφορές, η Επιτροπή τις έχει αναπτύξει σε 10 στόχους (όπως, για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, παροχέτευση του 30% των εμπορευμάτων προς σιδηροδρομικές ή πλωτές μεταφορές μέχρι το 2030 και άνω του 50% μέχρι το 2050· τριπλασιασμός του μήκους του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας μέχρι το 2030 και διοχέτευση του μεγαλύτερου μέρους της μεταφοράς επιβατών μέσης απόστασης στις σιδηροδρομικές μεταφορές για το 2050· δημιουργία ενός πολυτροπικού «βασικού δικτύου» Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), πλήρως λειτουργικού στην ΕΕ για το 2030, συνοδευόμενο από υψηλής ποιότητας και μεγάλης χωρητικότητας δίκτυο για το 2050, καθώς και των σχετικών υπηρεσιών ενημέρωσης, κ.λπ.).

Η λευκή βίβλος περιγράφει τα βασικά μέτρα της στρατηγικής προς υλοποίηση (κατάλογος των προβλεπόμενων πρωτοβουλιών βρίσκεται στο παράρτημα Ι). Πολύ περιληπτικά, η Επιτροπή προτείνει: Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, παρέχοντας ως σημεία αναφοράς τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο, τη Γαλάζια Ζώνη στις θάλασσες της Ευρώπης· άνοιγμα των αγορών σε συνδυασμό με ποιοτικές θέσεις απασχόλησης και καλές συνθήκες εργασίας· βελτίωση του αισθήματος ασφάλειας και αύξηση της ασφάλειας στις μεταφορές· καλύτερη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφορών καθώς και της προσπελασιμότητας των υποδομών. Η προτεινόμενη συνταγή με στόχο την επίτευξη καινοτομίας για το μέλλον είναι καρπός ενός συνόλου περισσότερο βιώσιμων τεχνολογικών λύσεων και αλλαγών στη συμπεριφορά.

Για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών, ο οποίος στηρίζεται σε ένα βασικό πολυτροπικό δίκτυο, απαιτούνται σημαντικοί πόροι, διαφοροποιημένοι τρόποι

χρηματοδότησης και ευφυή συστήματα τιμολόγησης· συγκεκριμένα, οι τιμές πρέπει να αντικατοπτρίζουν το κόστος και να αποτρέπουν τις στρεβλώσεις· για τον λόγο αυτό, οι χρήστες των μεταφορών πρέπει να πληρώνουν μεγαλύτερο μέρος του κόστους από ό,τι σήμερα, και θα χρησιμοποιηθούν δύο μέσα της αγοράς: η φορολόγηση της ενέργειας και τα συστήματα εμπορίας των εκπομπών. Η εξωτερική διάσταση των μεταφορών θα προσαρμοστεί, εντέλει, στη διπλή τάση του ανοίγματος των αγορών και της βιωσιμότητας των εσωτερικών πτυχών.

Ανάπτυξη και εξάπλωση βιώσιμων νέων καυσίμων και συστημάτων πρόωσης

- (1) Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030· σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050· επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO₂ αστικής εφοδιαστικής στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030.
- (2) Στις αερομεταφορές, τα βιώσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα καύσιμα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050· επίσης, έως το 2050 πρέπει να μειωθούν στην ΕΕ κατά 40% (εάν είναι εφικτό κατά 50%) οι εκπομπές CO₂ από καύσιμα πλοίων.

Βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς

- (3) Το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300km πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού απαιτείται επίσης η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής.
- (4) Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα 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. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το τρένο.
- (5) Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030, ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, και ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.

- (6) Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

Αύξηση της απόδοσης των μεταφορών και της χρήσης των υποδομών με συστήματα πληροφοριών και κινήτρων που βασίζονται στις ανάγκες της αγοράς

- (7) Εξάπλωση μιας εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR12) στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Εξάπλωση ισοδύναμων χερσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών (ERTMS13, ITS14, SSN και LRIT15, RIS16). Εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).
- (8) Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.
- (9) Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, η ΕΕ στοχεύει στη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020. 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.
- (10) Με επιδίωξη την πλήρη εφαρμογή 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 δημιουργηθούν έσοδα και διασφαλίζεται η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.

4.3 Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, ΔΕΔ-Μ (Trans-European Transport Network, TEN-T) και ο Κανονισμός Συνδέοντας την Ευρώπη, (Connecting Europe Facility, CEF)

Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, ΔΕΔ-Μ (Trans-European Transport Network, TEN-T) έχει καθοριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και στοχεύει σ' ένα βιώσιμο, λειτουργικό, ασφαλές και υψηλής απόδοσης δίκτυο μεταφορών, το οποίο θα εξυπηρετεί την Ευρώπη στην ολότητα της. Περιλαμβάνει οδικές αρτηρίες, σιδηροδρομικές γραμμές, αεροδρόμια, λιμάνια, ποτάμια συνδέσεις και συστήματα διαχείρισης μεταφορών.

Στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών αντικατοπτρίζονται όλες οι πολιτικές μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ παράλληλα το ΔΕΔ-Μ απορροφά και τη συντριπτική πλειοψηφία των κονδυλίων χρηματοδότησης από Κοινοτικούς πόρους (Ταμείο Συνοχής, ΕΤΠΑ, Ταμείο ΔΕΔ-Μ).

Εκτός από την αναθεώρηση των προσανατολισμών του ΔΕΔ-Μ, τον καθορισμό του Κεντρικού Δικτύου (Core Network) και την τροποποίηση του υφιστάμενου Εκτεταμένου Δικτύου (Comprehensive Network), έχουν καθοριστεί εννέα Διάδρομοι Κεντρικού Δικτύου (Core Network Corridors), στη θέση των 30 Έργων Προτεραιότητας (Priority Projects) τα οποία έπαψαν να ισχύουν στο τέλος του 2013. Παράλληλα, διατηρούνται οι Οριζόντιες Προτεραιότητες, η Διαχείριση Μεταφορών (π.χ. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών) και οι Θαλάσσιες Αρτηρίες (Motorways of the Sea).

Οι Θαλάσσιες Αρτηρίες (Motorways of the Sea) που έχουν καθοριστεί από το 2003, αποτελούν έννοια και όχι καθ' αυτό υποδομή, αλλά μέσα από την προώθηση τους είναι δυνατή η ανάπτυξη και βελτίωση συναφών (οδικών, λιμενικών, διαχειριστικών) υποδομών. Η Κύπρος, ως νησιώτικο κράτος με αναπτυγμένο τον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας ενδιαφέρεται άμεσα για την προώθηση των Θαλάσσιων Αρτηριών.

Η Κύπρος συμμετέχει στον 4ο Διάδρομο του Κεντρικού Δικτύου, Orient/East-Med, ο οποίος έχει αφετηρία το Αμβούργο της Γερμανίας και μέσω των χωρών Τσεχίας- Σλοβακίας- Αυστρίας- Ουγγαρίας- Ρουμανίας- Βουλγαρίας και Ελλάδας καταλήγει στην Κύπρο. Για υλοποίηση του Διαδρόμου αυτού, η πολυμερής συνεργασία των Κρατών Μελών που συμμετέχουν στο Διάδρομο Orient/East-Med, είναι αναγκαία. Για τη διαχείριση του κάθε Διαδρόμου προβλέπεται από τον Κανονισμό του ΔΕΔ-Μ η σύσταση Φόρουμ και ο διορισμός εξωτερικού Συντονιστή (Coordinator).

Ο τομέας των μεταφορών επικεντρώνεται:

- Στα σημεία συμφόρησης και στους ελλείποντες κρίκους δίνοντας έμφαση στα διασυνοριακά τμήματα.
- Ανάπτυξη βιώσιμων και αποδοτικών συστημάτων μεταφορών.
- Αύξηση του ποσοστού της διατροφικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς.

Για τον καλύτερο συντονισμό και υποστήριξη των Κοινοτικών Πολιτικών για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέπτυξε την ηλεκτρονική βάση δεδομένων TENtec, όπου τα Κράτη Μέλη καταχωρούν τεχνικά και οικονομικά στοιχεία για το ΔΕΔ-Μ της και τα έργα που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το εν λόγω σύστημα

αποθηκεύει και διαχειρίζεται τεχνικά και οικονομικά δεδομένα του ΔΕΔ-Μ για τη στήριξη της διαχείρισης και υλοποίησης του προγράμματος.

Στο *Παράρτημα Α* φαίνονται οι χάρτες του ΔΕΔ-Μ που έχουν εγκριθεί για την Κύπρο (Κεντρικό και Εκτεταμένο δίκτυο).

Στα πλαίσια της αναθεωρημένης πολιτικής, έχει διαφοροποιηθεί ο μηχανισμός χρηματοδότησης από κοινοτικούς πόρους με την εισαγωγή του Κανονισμού Συνδέοντας την Ευρώπη (Connecting Europe Facility- CEF), ο οποίος τέθηκε σε ισχύ από το 2014 με τη Νέα Προγραμματική περίοδο.

Ο Κανονισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα χρηματοδοτήσει έργα/μελέτες στον τομέα των **μεταφορών**, των **τηλεπικοινωνιών** και της **ενέργειας**. Για την περίοδο 2014 – 2020 ο συνολικός προϋπολογισμός ανέρχεται σε €33,24 δις από όπου €26,25 δις θα διατεθούν στον τομέα των μεταφορών (€11,3 δις από το Ταμείο Συνοχής για κράτη μέλη που συμμετέχουν στο Ταμείο αυτό).

5 Υφιστάμενη κατάσταση

5.1 Χερσαίες Μεταφορές

Οι χερσαίες μεταφορές αποτελούν την κυριότερη υποστηρικτική υποδομή προς τους τρεις τομείς της οικονομίας (πρωτογενής, δευτερογενής και τριτογενής τομέας). Η Κύπρος ως ένα μικρό νησιώτικο Κράτος στηρίζεται αποκλειστικά για τις εσωτερικές χερσαίες μετακινήσεις του στις οδικές μεταφορές. Εναλλακτικές επιλογές δεν υπάρχουν, είτε λόγω φυσικών καταστάσεων (απουσία ποτάμιων συνδέσεων), είτε λόγω τεχνοοικονομικών συνθηκών (μη βιώσιμη επιλογή η ανάπτυξη σιδηροδρόμων λόγω απουσίας κρίσιμης μάζας). Τα γεγονότα αυτά αντανakλούνται στο εκτεταμένο οδικό δίκτυο και στη μεγάλη αναλογία ιδιοκτησίας/ χρήσης ιδιωτικής χρήσης οχημάτων.

Η περαιτέρω ανάπτυξη των οδικών μεταφορών αποτελεί κρίσιμο παράγοντα στη διατήρηση της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας της κυπριακής οικονομίας αλλά και υποστήριξη των πολιτικών κοινωνικό- οικονομικής συνοχής για όλες τις επαρχίες του νησιού και για το σύνολο των ομάδων του πληθυσμού. Προς αυτή την κατεύθυνση το Κράτος έχει την ευθύνη για ανάπτυξη βιώσιμων, ασφαλών και λειτουργικών οδικών υποδομών για όλους τους χρήστες (μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ποδηλάτες, πεζοί). Παράλληλα το Κράτος ασκώντας ενεργό πολιτική στις παρεχόμενες υπηρεσίες επιβατικής διακίνησης, υποστηρίζει τεχνικά και οικονομικά το σύστημα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών και παρέχει καθοδήγηση και υποδομές με βάση το σχεδιασμό και τις λειτουργικές ανάγκες του συστήματος αυτού. Το σύστημα των εμπορευματικών μεταφορών λειτουργεί βάση των κανόνων της ελεύθερης αγοράς και δεν απαιτείται η υποστήριξη του Κράτους.

Το Κράτος έχει θέσει ως στόχο τη δημιουργία ενός πλήρους υπεραστικού και αστικού οδικού δικτύου. Όσον αφορά το υπεραστικό δίκτυο, έχει συμπληρωθεί σημαντικό τμήμα του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων που συνδέουν τα κυριότερα αστικά κέντρα με τα λιμάνια και αεροδρόμια, καθώς και τις κύριες τουριστικές περιοχές. Αντίστοιχο πρόγραμμα ακολουθήθηκε και για το δευτερεύον υπεραστικό οδικό δίκτυο, αλλά σε μικρότερο βαθμό. Στις αστικές περιοχές η προσπάθεια επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη του κύριου οδικού δικτύου με στόχο την αύξηση της χωρητικότητας όπου ήταν δυνατόν, καθώς και βελτίωση των επιπέδων λειτουργικότητας και ασφάλειας. Σε περιοχές όπου δεν υπήρχε η δυνατότητα ή κρίθηκε ότι δεν απαιτείτο η ολική αναβάθμιση του οδικού δικτύου εφαρμόστηκαν τοπικά μέτρα κυκλοφοριακής διαχείρισης και ύφεσης. Το σημαντικότερο τμήμα του δικτύου των

αυτοκινητοδρόμων της Κύπρου ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Κύπρος έχει πλήρως εναρμονιστεί με το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο της Ένωσης.

Παράλληλα το Κράτος στόχευσε στην αναβίωση του συστήματος των δημοσίων επιβατικών μεταφορών, ώστε να απορροφήσουν ένα ποσοστό της διακίνησης με ιδιωτικής χρήσης οχήματα, μειώνοντας τις ανάγκες σε οδικές υποδομές, εξοικονομώντας οικονομικούς πόρους (π.χ. καύσιμα) και ασκώντας την κοινωνική του πολιτική παρέχοντας δωρεάν διακίνηση σε ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού και μαθητές. Στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων είχε συστήσει το Πρόγραμμα Ενίσχυσης των Δημόσιων Μεταφορών, προωθώντας διάφορες δράσεις βιώσιμης ανάπτυξης των μεταφορών. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας το Τμήμα Δημοσίων Έργων ετοίμασε το Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας της Λευκωσίας, στο οποίο καταγράφονται οι απαιτούμενες δράσεις, οι προτεραιότητες και τα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης αυτών των δράσεων. Η οικονομική κρίση και η προσπάθεια για οικονομική περισυλλογή δεν επέτρεψε στο Τμήμα να προωθήσει αντίστοιχα Σχέδια Κινητικότητας για τα υπόλοιπα μεγάλα αστικά κέντρα, με προτεραιότητα τη Λεμεσό.

Δυνατά σημεία

- Ανάπτυξη του κύριου υπεραστικού και αστικού οδικού δικτύου, παρά τη μη ολοκλήρωση του.
- Αναβίωση του συστήματος δημοσίων επιβατικών μεταφορών.
- Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας.
- Μικρές αποστάσεις μεταξύ αστικών περιοχών και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων.
- Μικρά ποσοστά αποκλεισμού του πληθυσμού από ευκαιρίες διακίνησης και προσπέλασης περιλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιοχών.

Αδυναμίες

- Τα κυριότερα αστικά κέντρα αντιμετωπίζουν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης (bottlenecks), λόγω μη συμπλήρωσης του προβλεπόμενου οδικού δικτύου, είτε λόγω απουσίας των προβλεπόμενων παρακαμπτήριων δρόμων, είτε λόγω μη ανάπτυξης των προτεινόμενων μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης.
- Οι δημόσιες επιβατικές μεταφορές δεν έχουν αναπτυχθεί ικανοποιητικά και δεν έχουν προσελκύσει τον προσδοκώμενο αριθμό χρηστών.

- Η ύπαιθρος εξακολουθεί να υποφέρει από το φαινόμενο της αστυφιλίας και είναι σε μειονεκτική θέση στα ζητήματα διακίνησης από και προς τα μητροπολιτικά κέντρα, αφού δεν έχει αναπτυχθεί πλήρως το προβλεπόμενο οδικό δίκτυο (ελλείποντες κρίκοι- missing links).
- Τα επίπεδα οδικής ασφάλειας υστερούν του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ευκαιρίες

- Το Τμήμα Δημοσίων Έργων έχει προωθήσει την ετοιμασία ενός μεγάλου επενδυτικού προγράμματος για βελτίωση των οδικών υποδομών. Πολλά από αυτά τα έργα θα είναι πλήρως ώριμα τα επόμενα 1-2 χρόνια για να προσφοροδοτηθούν για κατασκευή, με στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων και αδυναμιών που παρουσιάζονται στις οδικές υποδομές. Επιπρόσθετα, θα συμβάλουν στην βιώσιμη ανάπτυξη του τόπου, και θα συνεισφέρουν ουσιαστικά στην επανεκκίνηση της οικονομίας.
- Οι επιβατικές δημόσιες συγκοινωνίες με τα λεωφορεία έχουν μεγάλα περιθώρια βελτίωσης, ώστε να επιτελέσουν το ρόλο που τους έχει αναθέσει η πολιτεία με τελική στόχευση την αύξηση της χρήσης τους. Συμπληρωματικά, εξετάζεται η επιλογή του τραμ ως ενισχυτικό μέσο του ευρύτερου συστήματος που σήμερα επικεντρώνεται στα λεωφορεία.
- Η τεχνολογία και η καινοτομία μέσω των ευφυών συστημάτων μεταφορών (Intelligent Transport Systems- ITS) μπορούν να συνεισφέρουν σε πολλούς επιμέρους τομείς των μεταφορών (δημόσιες μεταφορές, πληροφόρηση κοινού, οδική ασφάλεια, χωρητικότητα/ διαχείριση δικτύων) αντιμετωπίζοντας προβλήματα και αδυναμίες με έξυπνες, βιώσιμες και οικονομικές λύσεις.
- Η ωριμότητα που παρουσιάζουν οι τεχνολογίες σε εναλλακτικά καύσιμα για υποστήριξη των οδικών μεταφορών σε συνδυασμό με τις μικρές αποστάσεις στην Κύπρο δίνουν διέξοδο στην εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο/ βενζίνη. Η χρήση άμεσα του ηλεκτρισμού, των βιοκαυσίμων και του υγραερίου (LPG) και στο μέλλον του φυσικού αερίου (LNG), καθώς και του συμπιεσμένου αερίου (CNG) θα προσφέρουν πολλαπλά στην οικονομία και στην προστασία του περιβάλλοντος, συνεισφέροντας στις στρατηγικές βιώσιμης ανάπτυξης των μεταφορών.
- Μέσα από έντονες διαβουλεύσεις το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων έχει επιτύχει κατά την αναθεώρηση των προσανατολισμών του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ/TEN-T), αλλά και του Χρηματοδοτικού Πλαισίου «Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF)» ειδική

εξαιρέση που να επιτρέπει στην Κύπρο να αναπτύσσει το οδικό της δίκτυο αντί των σιδηροδρόμων.

Απειλές

- Η αστική ανάπτυξη και η συμπλήρωση των οδικών υποδομών δεν συμβαδίζουν, με ουσιαστική υστέρηση της δεύτερης με αποτέλεσμα να δημιουργούνται τετελεσμένα και να μην συμβαδίζει η ζήτηση με την προσφορά σε οδικές υποδομές.
- Ο κατακερματισμός αρμοδιοτήτων σε επίπεδο Κράτους αλλά και μεταξύ Κράτους και Τοπικής Αυτοδιοίκησης επιβραδύνει τους σχεδιασμούς αλλά και το βαθμό υλοποίησης των αποφάσεων για ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών και του συστήματος δημοσίων επιβατικών μεταφορών.
- Η εξάρτηση από τα παράγωγα του πετρελαίου ως καύσιμου κίνησης, αυξάνει σημαντικά το κόστος διακίνησης και επιβαρύνει την οικονομία του τόπου γενικότερα.
- Η οικονομική κρίση έχει επιφέρει επιβράδυνση στο επενδυτικό πρόγραμμα του Κράτους και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και λειτουργικά προβλήματα στις εταιρείες που εκτελούν το έργο των δημοσίων επιβατικών μεταφορών.

5.2 Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμενικές Υποδομές

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας από τους σημαντικότερους τρόπους μεταφοράς, καθώς πέραν του 70% των αγαθών που εξάγονται ή εισάγονται στην ΕΕ μεταφέρονται διά θαλάσσης. Στην ανατολική Μεσόγειο, λόγω της γεωπολιτικής κατάστασης, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι, ως επί το πλείστον, η μόνη εναλλακτική λύση και γι' αυτό θα πρέπει να εκτελούνται χωρίς εμπόδια.

Η περιοχή της Μεσογείου, στο ναυτιλιακό κόσμο, συνεχίζει να αυξάνει την σπουδαιότητα της ως αποτέλεσμα του αναβαθμισμένου εμπορίου αλλά πολύ περισσότερο ως αποτέλεσμα της αυξανόμενης ανάπτυξης των λιμανιών της περιοχής και των προσπαθειών βελτίωσης της αποδοτικότητας των διαφόρων λειτουργιών τους. Το ενδιαφέρον σημαντικών ναυτιλιακών γραμμών να επιλέξουν λιμάνια της περιοχής ως κέντρα εξυπηρέτησης του διαμετακομιστικού τους εμπορίου έχει ενισχύσει τις απαιτήσεις για την παροχή αποδοτικότερης εξυπηρέτησης σε μεγαλύτερα πλοία. Επίσης ο αυξανόμενος συγκεντρωτισμός της αγοράς από την άποψη λιγότερων και μεγαλύτερων διαχειριστών, πιο εξειδικευμένων λιμανιών και μετατοπιζόμενων συμμαχιών μεταξύ των ναυτιλιακών γραμμών, άσκησε πίεση στα Μεσογειακά λιμάνια να εξεύρουν πιο ευέλικτους και οικονομικά αποδοτικότερους τρόπους για εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Η Κύπρος είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα των προσπαθειών, που καταβάλλονται από τις Μεσογειακές χώρες, προς την προσαρμογή των λιμενικών συστημάτων τους στις απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλίας και του εμπορίου. Τα λιμάνια της Λεμεσού και Λάρνακας, που είναι οι κύριες πύλες του νησιού για τη ναυτιλία και το εμπόριο, επεκτάθηκαν τρεις φορές από την κατασκευή τους στα μέσα της δεκαετίας του '70. Κατά συνέπεια τα λιμάνια της Κύπρου από μικρά παραδοσιακά λιμάνια, που διαχειρίζονταν χύμα φορτία εξυπηρετώντας αποκλειστικά τις εισαγωγές και εξαγωγές του νησιού, μετατράπηκαν σε κέντρα εξυπηρέτησης του διεθνούς εμπορίου, της ναυτιλίας και των επιβατών.

Μια προσεκτική ματιά στις ριζικές αλλαγές που έχουν μεταμορφώσει την όψη των λιμανιών στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στα χρόνια που έρχονται η διεθνής σκηνή των θαλάσσιων μεταφορών θα χαρακτηρίζεται από σκληρό ανταγωνισμό σε παγκόσμια κλίμακα.

Τα λιμάνια δεν λειτουργούν πλέον σε ένα «προστατευμένο» περιβάλλον. Έχουν να παλέψουν με τις ίδιες ακριβώς δυνάμεις που αντιμετωπίζει κάθε εταιρεία σε όποιο χώρο και αν δραστηριοποιείται. Υπάρχει ο ανταγωνισμός ανάμεσα στους υπάρχοντες «παίκτες», η συνεχής απειλή από νεοεισερχόμενους στο χώρο και η παρουσία ισχυρών πελατών και ισχυρών προμηθευτών. Όλα τα παραπάνω ωθούν προς μια προσπάθεια να βελτιωθεί η αποδοτικότητα στη λειτουργία των λιμανιών, να μειωθεί το κόστος χειρισμού φορτίων και να ενταχθούν οι λιμενικές υπηρεσίες σε ένα ολοκληρωμένο παγκόσμιο δίκτυο διανομής. Τα λιμάνια εξελίσσονται σταδιακά από απλά σημεία – κλειδιά στα οποία εφάπτονται τα χερσαία και θαλάσσια δίκτυα μεταφορών, σε εμπορικά και βιομηχανικά κέντρα για να γίνουν τελικά στο όχι και τόσο μακρινό μέλλον, κομβικοί κρίκοι στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα.

Η σύγχρονη τεχνολογία, σε συνδυασμό με το κατάλληλο κανονιστικό πλαίσιο, δημιουργεί λύσεις που συμβάλλουν στην αποδοτικότητα των θαλάσσιων μεταφορών στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έτσι ώστε να επιτευχθούν οι αναμενόμενοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας, του τριπλασιασμού του όγκου των μεταφορών μέσω των «υδάτινων δρόμων» τα επόμενα δέκα χρόνια και της αποσυμφόρησης των χερσαίων δικτύων.

Η σημασία των κυπριακών λιμανιών είναι αυτόδηλη και τεράστια. Τα λιμάνια είναι ο συνδετικός κρίκος μιας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο για τη διακίνηση ανθρώπων και την εισαγωγή και εξαγωγή αγαθών. Είναι επίσης πνεύμονες της

οικονομίας και κέντρα ζωής για τους λαούς. Και ισχύει τούτο περισσότερο στις περιπτώσεις νησιών, όπως η Κύπρος, πολύ περισσότερο μάλιστα όταν δεν είναι αυτόνομη στα μέσα διαβίωσης των κατοίκων τους. Επίσης η οικονομία της Κύπρου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την παροχή υπηρεσιών. Η εγχώρια γεωργική και βιομηχανική παραγωγή είναι σχετικά μικρή με αποτέλεσμα συγκριτικά αυξημένος όγκος εισαγωγών όλων των ειδών αγαθών, να εισάγονται μέσω των λιμανιών.

Σήμερα, καταβάλλονται από την ΑΛΚ μεγάλες προσπάθειες στο να καταστούν τα λιμάνια της χώρας ως περιφερειακά κέντρα εξυπηρέτησης του διαμετακομιστικού εμπορίου, παρόλο που το Τουρκικό Εμπόριο αποτελεί τον κυριότερο αποτρεπτικό παράγοντα στις προσπάθειες αυτές. Επίσης, η συχνή χρήση των λιμανιών της Κύπρου λόγω έκτακτων καταστάσεων σε γειτονικές χώρες, όπως συμφόρηση, εργατικές διαφορές, πολιτική αστάθεια, αποδεικνύει την αξιοπιστία των υπηρεσιών της ΑΛΚ στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου.

Με την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ τα λιμάνια της χώρας αποτελούν τις πύλες της ΕΕ στο ανατολικότερο άκρο της. Το λιμάνι της Λεμεσού έχει ενταχθεί στο Κεντρικό ΔΕΔ-Μ και αποτελεί μέρος του Κεντρικού Διάδρομου Orient/East-Med. Το λιμάνι της Λάρνακας έχει ενταχθεί στο Εκτεταμένο ΔΕΔ-Μ.

Στην ανάλυση Δυνατών σημείων – Αδυναμιών – Ευκαιριών – Απειλών (SWOT Analysis) των θαλάσσιων μεταφορών της Κύπρου προέκυψαν τα ακόλουθα:

Δυνατά σημεία

- Γεωστρατηγική θέση της Κύπρου.
- Τουριστική βιομηχανία και ζήτηση.
- Αυξανόμενη ζήτηση Κρουαζιέρας.
- Ικανοποιητικές οδικές προσβάσεις στα λιμάνια.
- Πολιτική για τη συγκέντρωση βιομηχανικών οχημάτων δραστηριοτήτων στο Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 2.

Αδυναμίες

- Μη επαρκείς λιμενικές υποδομές.
- Έλλειψη ορθολογιστικού σχεδιασμού των λιμανιών.

Προοπτικές

- Η Κύπρος πύλη εισόδου στην ΕΕ και σύνδεση με ανατολική Μεσόγειο, Ασία και Αφρική.
- Περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού.

- Συμμετοχή της Κύπρου στον Κεντρικό Διάδρομο του ΔΕΔ-Μ, Orient East-Med.
- Η τεχνολογία και η καινοτομία μπορούν να συνεισφέρουν στη βελτίωση των υπηρεσιών.

Απειλές

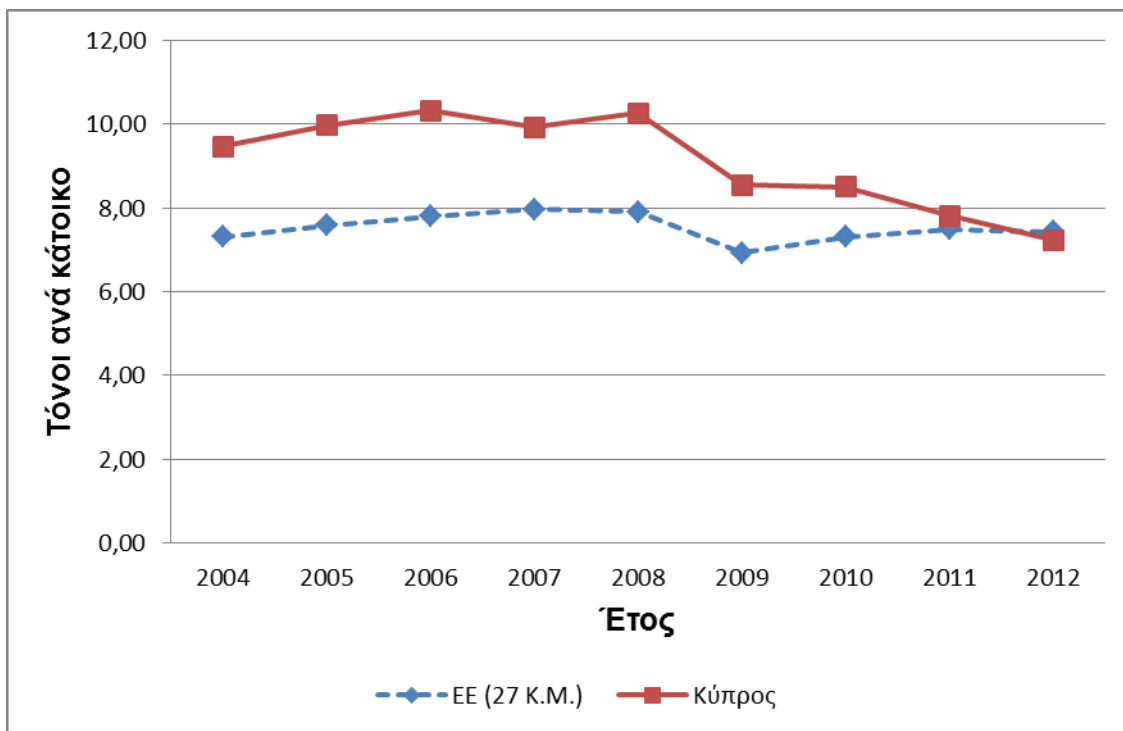
- Τουρκικό Εμπάργκο.
- Ανταγωνισμός από άλλα λιμάνια της περιοχής, ιδιαίτερα της Μεσογείου.
- Οικονομική κρίση.
- Έλλειψη οικονομικών πόρων για επενδύσεις.

Βάσει της καταγραφής των δεδομένων της Κύπρου στις θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζεται ανοδική τάση στη διακίνηση φορτίων του λιμανιού Λεμεσού και πτωτική τάση στο λιμάνι Λάρνακας με τη συνολική κίνηση να σημειώνει αύξηση. Στον Πίνακα 1 φαίνεται η διακίνηση φορτίων από και προς τα λιμάνια της Κύπρου. Η Ελλάδα και η Ισπανία είναι οι κυριότερες χώρες προέλευσης φορτίων προς την Κύπρο, ενώ η Αίγυπτος και το Ισραήλ είναι στην ίδια τάξη μεγέθους, με τον Λίβανο και την Συρία να ακολουθούν. Κυριότερες χώρες προορισμού είναι η Ελλάδα, η Ισπανία, η Ιταλία, η Αίγυπτος, το Ισραήλ, ο Λίβανος και η Συρία.

ΦΟΡΤΙΑ (μετρικοί τόνοι)	2010	2011	2012	2013	% αλλαγή 2012, 2013
Λιμάνι Λεμεσού (Τερματικό 1 - Πόλη)	3.853.462	3.779.194	3.335.297	3.048.034	-8,6%
Λιμάνι Λεμεσού (Τερματικό 2 - Βασιλικό)	1.356.504	1.064.791	1.004.811	2.658.430	164,6%
Σύνολο Λιμανιού Λεμεσού	5.209.966	4.843.985	4.340.108	5.706.464	31,5%
Λιμάνι Λάρνακας	2.506.622	2.461.820	2.587.785	2.071.999	-19,9%
Σύνολο Λιμανιών	7.716.588	7.305.805	6.927.893	7.778.463	12,3%

Πίνακας 1: Διακίνηση φορτίων από και προς τα λιμάνια της Κύπρου (Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου).

Συγκρίνοντας τα συνολικά φορτία των λιμανιών της Κύπρου ανά κάτοικο με τα αντίστοιχα φορτία των 27 Κρατών Μελών της ΕΕ, η Κύπρος εμφανίζεται πάνω από το μέσο όρο των 27 Κρατών Μελών, με εξαίρεση το 2012, το οποίο αποδίδεται στις συνέπειες της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης.



Σχεδιάγραμμα 1: Διακίνηση φορτίων από και προς τα λιμάνια της Κύπρου σε σύγκριση με τα 27 Κράτη Μέλη (Πηγή δεδομένων Eurostat).

6 Εκτίμηση αποτελεσμάτων προγραμματικής περιόδου 2007-2013

6.1 Χερσαίες Μεταφορές

Έχοντας υπόψη τα διαχρονικά προβλήματα και αδυναμίες του τομέα των χερσαίων μεταφορών, το Τμήμα Δημοσίων Έργων μαζί με άλλες συνιστώσες του Κράτους αλλά και την Τοπική Αυτοδιοίκηση έχει επικεντρώσει την προσπάθεια του στους ακόλουθους τομείς επιφέροντας ουσιαστικές αλλαγές στον συγκοινωνιακό χάρτη της Κύπρου:

- Περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου των Αυτοκινητοδρόμων αλλά και του δευτερεύοντος υπεραστικού δικτύου αντιμετωπίζοντας σε μεγάλο βαθμό προβλήματα συμφόρησης (bottlenecks) και αύξησης της χωρητικότητας, είτε με βελτίωση υφιστάμενων δρόμων είτε με συμπλήρωση ελλειπόντων κρίκων (missing links). Τέτοια έργα την περίοδο 2007- 2013 ήταν ο Παρακαμπτήριος Λεμεσού, η διαπλάτυση σε έξι λωρίδες του Αυτοκινητόδρομου Λευκωσίας- Λεμεσού (τμήμα Λευκωσίας- Αγ. Βαρβάρας) περιλαμβανομένου του ανισόπεδου κόμβου ΓΣΠ, ο αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας- Τροόδους (τμήμα Κοκκινотριμιθιάς- Δένειας). Τα έργα αυτά μαζί με πολλά άλλα προσφέρουν στη βιώσιμη ανάπτυξη της οικονομίας της Κύπρου αλλά και στην κοινωνική συνοχή (ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, καταπολέμηση αστυφιλίας κτλ.).
- Βασική στρατηγική του Κράτους στον τομέα των χερσαίων επιβατικών μεταφορών αποτέλεσε η αναβίωση του συστήματος των δημοσίων επιβατικών μεταφορών, ώστε να απορροφήσουν ένα ποσοστό της διακίνησης με ιδιωτικής χρήσης οχήματα. Το νέο σύστημα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών έχει ενεργοποιηθεί το 2010 με τη σύσταση νέων ιδιωτικών εταιρειών. Οι εταιρείες αυτές με νέο στόλο λεωφορείων καλύπτουν το σύνολο της επικράτειας της Κύπρου (αστικό και υπεραστικό δίκτυο). Παρά τα σοβαρά προβλήματα και τις ελλείψεις που ακόμη υφίστανται, το κοινό έχει ανταποκριθεί και υπάρχουν αυξητικές τάσεις στην προσέλκυση πρόσθετου επιβατικού κοινού.
- Στα αστικά κέντρα ακολουθήθηκε αντίστοιχο πρόγραμμα ανάπτυξης του οδικού δικτύου, προσανατολισμένο στην εξυπηρέτηση όλων των χρηστών της οδού με ιδιαίτερη ευαισθησία προς τους ευάλωτους χρήστες (πεζούς, ποδηλάτες, ΑμεΑ). Προς αυτή την κατεύθυνση δόθηκε έμφαση περισσότερο στην αύξηση της λειτουργικότητας του οδικού δικτύου και των επιπέδων οδικής ασφάλειας και δευτερευόντως στην αύξηση της

χωρητικότητας. Αναπόσπαστο μέρος αυτών των έργων αποτέλεσαν οι ειδικές υποδομές για πεζούς (όλων των τύπων διαβάσεις), για ποδηλάτες (ποδηλατόδρομοι) και ΑμεΑ. Τέτοια έργα που απόσπασαν και κοινοτική χρηματοδότηση είναι η λεωφ. Αρχαγγέλου στη Λευκωσία, ο Κάθετος Δρόμος που ενώνει το Λιμάνι Λεμεσού με τον Αυτοκινητόδρομο Λεμεσού – Πάφου στη Λεμεσό και η οδός Πιαλέ Πασιά στη Λάρνακα. Στην περίπτωση της Αρχαγγέλου δόθηκε βαρύτητα και στις υποδομές υποστήριξης λεωφορείων με την ανάπτυξη της πρώτης λεωφορειολωρίδα στην Κύπρο. Επίσης στα πλαίσια του Προγράμματος Ενίσχυσης των Δημόσιων Μεταφορών σε συνεργασία με το Δήμο Λευκωσίας προωθήθηκε η ανάπλαση της Πλατείας Σολωμού και η μετατροπή της σε διατροφικό σταθμό λεωφορείων. Θα συγχρηματοδοτηθεί επίσης η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από τη λεωφόρο Ομήρου, έργο που συμπληρώνει την ανάπλαση της Πλατείας Σολωμού, παρέχοντας τη δυνατότητα στάθμευσης σε οχήματα, ώστε η διακίνηση να συνεχίζεται μέσα στην παλιά πόλη με λεωφορείο, ποδήλατο ή με τα πόδια. Οι επεμβάσεις στον αστικό ιστό πρόσφεραν ουσιαστική μείωση των επιπέδων συμφόρησης αλλά και άλλαξαν ταυτόχρονα το πρόσωπο των περιοχών αυτών, προσφέροντας πολυποίκιλα στις τοπικές οικονομίες.

- Πέραν από την ανάπτυξη κύριων οδικών υποδομών, εκτεταμένο ήταν το πρόγραμμα και για έργα κυκλοφοριακής διαχείρισης που αποσκοπούσαν σε μικρές επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο αλλά με μεγάλη προστιθέμενη αξία. Αντίστοιχα προγράμματα ακολουθήθηκαν και για την ανάπτυξη μέτρων κυκλοφοριακής ύφεσης με έμφαση σε περιοχές σχολείων και κέντρων αστικών περιοχών. Οι δράσεις αυτές αποτελούσαν αναπόσπαστο μέρος του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια (περίοδοι 2005-2012 και 2012-2020) που είχαν ως τελικό στόχο τη μείωση των θανάτων από οδικές συγκρούσεις κατά το ήμισυ. Τα έργα αυτά, συνήθως χαμηλού κόστους έχουν τεράστια προστιθέμενη αξία και πρόσφεραν στην επίτευξη των στόχων για αύξηση της χωρητικότητας και της λειτουργικότητας του οδικού δικτύου, καθώς και των επιπέδων οδικής ασφάλειας.
- Μικρότερες δράσεις αναπτύχθηκαν στην ευρύτερη κατηγορία των ευφυών συστημάτων μεταφορών με συμμετοχή στο Πρόγραμμα EasyWay, που χρηματοδοτείται από το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και στο Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας Ελλάδας- Κύπρου.

6.2 Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμενικά Έργα

6.2.1 Συγχρηματοδοτούμενα Έργα από το ταμείο του ΔΕΔ-Μ

6.2.1.1 Ρυθμιστικό Σχέδιο για τη Θαλάσσια Αρτηρία της Ανατολικής Μεσογείου

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ) συμμετείχε μαζί με την Ελλάδα, την Ιταλία, τη Σλοβενία και τη Μάλτα στο πιο πάνω έργο, το οποίο συγχρηματοδοτείται από το ταμείο του ΔΕΔ-Μ με το ποσό των €2.000.000. Το έργο αποσκοπούσε στη δημιουργία «θαλάσσιας αρτηρίας» στη νοτιοανατολική Ευρώπη, που συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου.

Όσον αφορά την Κύπρο και τα κυπριακά λιμάνια η μελέτη εξέτασε τη δυνατότητα λειτουργίας τακτικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας με πλοία τύπου RO-PAX (μεταφοράς φορτίων με τροχοφόρα οχήματα και επιβατών ταυτόχρονα), μία σύνδεση η οποία υπήρχε παλαιότερα αλλά για διάφορους λόγους διακόπηκε, όπως για παράδειγμα λόγω μείωσης της ζήτησης από επιβάτες σε συνδυασμό με το ψηλό λειτουργικό κόστος του πλοίου. Τα αποτελέσματα της εξέτασης αυτής ήταν ενθαρρυντικά, μόνο υπό κάποιες προϋποθέσεις, όπως για παράδειγμα η εξεύρεση πόρων κάλυψης του ψηλού λειτουργικού κόστους του πλοίου και μεταφορά φορτίων στην εν λόγω γραμμή από άλλες υφιστάμενες γραμμές που χρησιμοποιούν πλοία τύπου RO-RO. Για το θέμα αυτό έγιναν προσπάθειες από το κράτος και τον ιδιωτικό τομέα για υλοποίηση της εν λόγω σύνδεσης, χωρίς όμως οποιαδήποτε αποτελέσματα λόγω κυρίως της αδυναμίας κάλυψης του ψηλού λειτουργικού κόστους του πλοίου.

6.2.1.2 Ρυθμιστικό Σχέδιο των Λιμανιών της Κύπρου

Η μελέτη συγχρηματοδοτήθηκε από το ταμείο του ΔΕΔ-Μ, με το ποσό των €470,000 περίπου, και περιλάμβανε:

- Μελέτη για τον προσδιορισμό της βέλτιστης χρήσης των πόρων και των εγκαταστάσεων των κυπριακών λιμανιών,
- Μελέτη σκοπιμότητας με στόχο τη διερεύνηση και την αξιολόγηση της ικανότητας του Τερματικού 2 του Λιμανιού Λεμεσού (Βασιλικό) για διαχείριση επικίνδυνων φορτίων, καθώς και προϊόντων πετρελαίου, και
- Μελέτη σκοπιμότητας για την επέκταση του Λιμανιού Λεμεσού – Τερματικό 1 και της αποβάθρας.

6.2.1.3 Έργο ANNA

Αφορά ευφυή συστήματα μεταφορών στα λιμάνια με συνολικό κόστος €37,07 εκ. και ποσοστό χρηματοδότησης 50%. Αφορά τη μελέτη για προώθηση υλοποίησης των υποχρεώσεων, όπως αυτές καθορίζονται στην Οδηγία 2010/65/ΕΕ, Μονοθυρικής Πύλης – Single Window, για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή και απόπλου από λιμάνια. Στο Έργο συμμετέχουν 14 εταιρείες. Το Έργο είναι υπό εξέλιξη και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2015.

6.2.2 Συγχρηματοδοτούμενα Έργα από το Ταμείο Συνοχής

6.2.2.1 Εκβάθυνση της θαλάσσιας λεκάνης του λιμανιού Λεμεσού – Τερματικό 1.

Το έργο ολοκληρώθηκε το 2009 έναντι συνολικού κόστους €16,3 εκ. Η συγχρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής ανήλθε στα €8,9 εκ..

6.2.3 Έργα Συγχρηματοδοτούμενα από το INTERREG

6.2.3.1 Ακρωνύμιο έργου: ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το συγκεκριμένο έργο στοχεύει στην αναμόρφωση των λιμένων και των υποστηρικτικών χώρων αυτών των νησιωτικών περιοχών των Δωδεκανήσων και της Κύπρου, καθώς και στην προμήθεια και εγκατάσταση σύγχρονου εξοπλισμού τηλεπικοινωνιών. Συγκεκριμένα συμμετέχουν, το λιμάνι της Λεμεσού στην Κύπρο, το λιμάνι της Σύμης και λιμενίσκοι της Κω. Το συγκεκριμένο έργο αποσκοπεί: α) στην βελτίωση των λιμενικών υποδομών β) στην βελτίωση υποστηρικτικών δομών και γ) στην ανάπλαση και διαμόρφωση χώρων πρόσβασης στα λιμάνια. Επιπλέον εκτός των κτιριακών υποδομών προβλέπονται και η προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής με σκοπό την καλύτερη λειτουργία και την προσφορά καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών.

7 Στρατηγικοί στόχοι και προτεραιότητες

7.1 Οι Στόχοι της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών

Οι γενικοί στόχοι του Υπουργείου για τις μεταφορές συνοψίζονται ως ακολούθως:

- (1) Παροχή υψηλής ποιότητας (αποδοτικότητα, αποτελεσματικότητα, ασφάλεια) υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων.
- (2) Ευθυγράμμιση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών.
- (3) Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών με έμφαση στο κεντρικό ΔΕΔ-Μ.
- (4) Βιώσιμη ανάπτυξη σε όλους τους τομείς μεταφορών.
- (5) Ανάπτυξη της καινοτομίας και έρευνας στον τομέα των Μεταφορών.
- (6) Καλύτερη διαχείριση συστημάτων μεταφορών με τη χρήση/εφαρμογή σύγχρονων Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνιών.
- (7) Συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην προώθηση των έργων.

7.2 Τμήμα Δημοσίων Έργων

Η διττή προσέγγιση στην στρατηγική ανάπτυξης των χερσαίων μεταφορών μέσα από την περαιτέρω ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός ασφαλούς, λειτουργικού, αξιόπιστου οδικού δικτύου, αλλά και την ανάπτυξη ενός αξιόπιστου και ψηλής στάθμης συστήματος δημοσίων επιβατικών μεταφορών θα συνεχιστεί. Αποτελεί τη μόνη ρεαλιστική προσέγγιση, που θα προσφέρει ουσιαστική προστιθέμενη αξία σ' ένα Κράτος νησιώτικου χαρακτήρα όπως είναι η Κύπρος και θα συνεισφέρει στη βιώσιμη ανάπτυξη της οικονομίας αλλά και στην κοινωνική συνοχή όλων των επαρχιών του νησιού, περιλαμβανομένων των απομακρυσμένων ορεινών περιοχών. Η στόχευση αυτή θα προσφέρει ουσιαστικά στην επανεκκίνηση της οικονομίας του τόπου, αποτελούσε και αποτελεί κύρια πηγή δημιουργίας θέσεων εργασίας και ανοίγει ορίζοντες για αναμόρφωση των οικονομικών δραστηριοτήτων ολόκληρων περιοχών προς όφελος της πολυμορφικότητας της οικονομίας και της περιφερειακής ανάπτυξης. Παράλληλα, δεδομένης της ωρίμανσης της τεχνολογίας σε διάφορους επιμέρους υποτομείς των μεταφορών, θα υιοθετηθούν καινοτόμες τεχνολογικά εξελιγμένες προσεγγίσεις σε αυτούς τους υποτομείς προς όφελος της οικονομίας και γενικότερα της βιώσιμης ανάπτυξης.

Παράλληλα σε ευρωπαϊκό επίπεδο η Κύπρος μέσω του Τμήματος Δημοσίων Έργων συμμετείχε ενεργά στην αναθεώρηση της πολιτικής του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Η πολιτική αυτή περιλαμβάνει, εκτός από την αναθεώρηση των προσανατολισμών του ΔΕΔ-Μ (που στο εξής επικεντρώνονται στις σιδηροδρομικές και στις πλωτές μεταφορές), τον καθορισμό του Κεντρικού Δικτύου (Core Network- συμπλήρωση μέχρι 2030) και την τροποποίηση του υφιστάμενου Εκτεταμένου Δικτύου (Comprehensive Network- συμπλήρωση μέχρι 2050). Ως ανεπίσημος τρίτος πυλώνας έχει καθοριστεί η έννοια των Διαδρόμων του Κεντρικού Δικτύου (Core Network Corridors). Στα πλαίσια της αναθεωρημένης πολιτικής, προτάθηκαν και ζητήματα διαφοροποίησης των μηχανισμών χρηματοδότησης από κοινοτικούς πόρους με την εισαγωγή του Κανονισμού Συνδέοντας την Ευρώπη (Connecting Europe Facility- CEF). Η Κύπρος μέσα από την παρουσίαση της Στρατηγικής της σε διμερείς διαβουλεύσεις με την Επιτροπή της Ε.Ε. έχει πείσει ότι αποτελεί ειδική περίπτωση και έχει επιτύχει να εξασφαλίσει τη δυνατότητα χρηματοδότησης των οδικών υποδομών της μέχρι που να δημιουργήσει δικό της σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι πρόνοιες αυτές αντανακλούνται στον Κανονισμό του CEF, τόσο για το γενικό διαθέσιμο ποσό χρηματοδότησης (άρθρο 10) όσο και για τα €11,3 δις που μεταφέρονται από το Ταμείο Συνοχής (άρθρο 11). Σημειώνεται επίσης ότι στην περίπτωση της Κύπρου αναφέρεται ρητά ως προτεραιότητα συγχρηματοδότησης ο Περιμετρικός Δρόμος Λευκωσίας (Παράρτημα Κανονισμού του CEF παρουσίασης Διάδρομων του Κεντρικού Δικτύου).

Έχοντας υπόψη τα πιο πάνω οι καθορισμένοι στόχοι του Τμήματος είναι οι ακόλουθοι:

- (1) Συμπλήρωση/ βελτίωση του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Μεταφορών της Κύπρου με έμφαση στα σημεία συμφόρησης (bottlenecks) και συμπλήρωση ελλειπόντων κρίκων (missing links). Απόλυτη προτεραιότητα η συμπλήρωση του Κεντρικού Δικτύου (Core Network).
- (2) Συμπλήρωση/ βελτίωση του αστικού οδικού δικτύου αλλά και εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης προς αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενίσχυσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζών, ποδηλατών και ΑμεΑ) και περαιτέρω υποστήριξη των δημοσίων επιβατικών μεταφορών (π.χ. δημιουργία λεωφορειολωρίδων).
- (3) Ενίσχυση των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με στόχο την προσέλκυση χρηστών εις βάρος του ιδιωτικού οχήματος, τόσο στο υπεραστικό όσο και στο αστικό οδικό δίκτυο. Στον στόχο αυτό

περιλαμβάνεται και η εξέταση της επιλογής του τραμ ως ενισχυτικό μέσο του ευρύτερου συστήματος που σήμερα επικεντρώνεται στα λεωφορεία.

- (4) Εφαρμογή καινοτόμων και τεχνολογικά εξελιγμένων λύσεων προς όφελος του τομέα των χερσαίων μεταφορών (ευφυή συστήματα μεταφορών, εναλλακτικά καύσιμα).
- (5) Δράσεις προς όφελος της βελτίωσης των επιπέδων οδικής ασφάλειας, με βάση τις πρόνοιες του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020.

7.3 Αρχή Λιμένων Κύπρου

Η ΑΛΚ έχει καθορίσει τους πιο κάτω ειδικούς στόχους:

- (1) Η αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Κύπρου ως πύλης εισόδου στην ΕΕ όπου διαμέσου των θαλάσσιων κεντρικών διαδρομών θα αναδειχθεί η χώρα σε κόμβο μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου.
- (2) Αξιοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών και της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ.
- (3) Βελτίωση των λιμενικών υποδομών.
- (4) Βελτίωση/υλοποίηση υποστηρικτικών δομών.

Με βάση τη μνημονιακή σύμβαση για την οικονομική στήριξη μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας, της ΕΕ, της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου αναμένεται να εξεταστεί η ιδιωτικοποίηση προσφερόμενων υπηρεσιών στο Λιμάνι Λεμεσού.

8 Προτεινόμενα έργα

8.1 Χερσαίες Μεταφορές

Στα πλαίσια της επιλεγείσας Στρατηγικής, τη θετική τεχνοοικονομική αξιολόγηση και το βαθμό ωριμότητας των διαφόρων έργων που μελετά το Τμήμα, τα πιο κάτω έργα προσδιορίζονται με ιεράρχηση κατά φθίνουσα σειρά σημαντικότητας ως τα έργα προτεραιότητας για την νέα Προγραμματική Περίοδο 2014-2020.

Προσδιορισμός και ιεράρχηση κατά φθίνουσα σειρά σημαντικότητας των προτεινόμενων ενδεικτικών έργων:

(1) Δρόμος Πρωταρχικής Σημασίας που συνδέει το νέο Λιμάνι Λεμεσού με τον Αυτοκινητόδρομο Λεμεσού – Πάφου – ΚΑΘΕΤΟΣ ΔΡΟΜΟΣ (τμήμα- «Παράλληλος Δρόμος») (Ταμείο Συνοχής)

Ο προτεινόμενος δρόμος θα αποτελεί τον κύριο δρόμο σύνδεσης του Λιμανιού Λεμεσού με τον Δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της Κύπρου. Αποτελεί μέρος του Κεντρικού Δικτύου (Core Network) του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΕΔ-Μ). Το έργο έχει ήδη εξασφαλίσει έγκριση για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής και έχουν διασφαλιστεί οι πόροι για την υλοποίηση του σημαντικότερου τμήματος του έργου. Σε εκκρεμότητα βρίσκεται η αναβάθμιση του υφιστάμενου δρόμου που κινείται παράλληλα με τα βόρεια όρια του Λιμανιού - "ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ" ο οποίος αποτελεί επέκταση του «ΚΑΘΕΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ», συνδέει την ανατολική και δυτική είσοδο του Λιμανιού και έχει μήκος 2,5 χλμ. Για την υλοποίηση αυτού του τμήματος και θα πρέπει να διασφαλιστούν χρηματοδοτικοί πόροι για την περίοδο 2014-2020. Ο "ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ" ως αναπόσπαστο μέρος του Έργου του «ΚΑΘΕΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ», δίνει πρόσβαση στην υπό ανέγερση αίθουσα επιβατών του λιμανιού Λεμεσού και στα Σιλό σιτηρών της Επιτροπής Σιτηρών, ενώ η υλοποίηση του Έργου διασφαλίζει τη συνένωση με τον κύριο κορμό του συνολικού Έργου μέσα από δίκτυο ψηλής στάθμης. Το έργο είναι σε διαδικασία ελέγχου των τελικών εγγράφων για την προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού με συμβόλαιο τύπου «Μελέτη και Κατασκευή» εντός του 2014.

(2) Περιμετρικός Δρόμος Λευκωσίας (Ταμείο Συνοχής)

Ο Περιμετρικός Αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Κεντρικού Δικτύου (Core Network) του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΕΔ-Μ) και ειδικότερα του Διαδρόμου του Κεντρικού Δικτύου αρ. 4: Αμβούργο- Πειραιάς- Λεμεσός- Λευκωσίας και είναι το τελικό σημείο στο νότιο τμήμα του διαδρόμου αυτού. Ο αυτοκινητόδρομος θα αποτελέσει ένα

δακτύλιο γύρω από το νότιο τμήμα της πρωτεύουσας και θα συνδέει τρεις αυτοκινητόδρομους του δικτύου ΔΕΔ-Μ στην αστική περιοχή της Λευκωσίας: τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Λεμεσού στα νότια, τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας - Τροόδους στα δυτικά και τον προγραμματισμένο αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Παλαιχωρίου στα νοτιοδυτικά. Το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που προκύπτει, μαζί με τις συνδέσεις του προς τις αστικές και προαστιακές περιοχές της Λευκωσίας θα διευκολύνει την κίνηση στην περιοχή, ανταποκρινόμενο στις κυκλοφοριακές ανάγκες εννέα Δήμων και δεκάδων Κοινοτήτων. Στους σχεδιασμούς περιλαμβάνεται οδικό δίκτυο που αποτελείται από αυτοκινητόδρομους συνολικού μήκους 32 χλμ. περίπου. Το προτεινόμενο μέρος του Έργου βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο προετοιμασίας και ωριμότητας. Στο παρόν στάδιο εκπονείται η λεπτομερής Μελέτη ετοιμασίας των κατασκευαστικών σχεδίων και η Τελική Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον, ενώ έχει ζητηθεί από το Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας η ετοιμασία της απαραίτητης απαλλοτρίωσης. Σημειώνεται ότι το Τμήμα Δημοσίων Έργων έχει ήδη ολοκληρώσει την Τεχνοοικονομική αξιολόγηση, την Κυκλοφοριακή Μελέτη, την Προκαταρκτική Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον, καθώς και τη δημόσια διαβούλευση. Αναμένεται ότι το Έργο θα μπορεί να προωθηθεί για κατασκευή μέχρι το τέλος του 2015, αρχές του 2016, καταδεικνύοντας την πλήρη ωρίμανση του. Οι βασικοί στόχοι του έργου είναι οι ακόλουθοι:

- Ενίσχυση της προσβασιμότητας και της διακίνησης της κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή της Λευκωσίας (πληθυσμού 350.000) μέσω της ολοκλήρωσης του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων και ιδιαίτερα με τη βελτίωση των συνδέσεων των διάφορων Δήμων και Κοινοτήτων με αυτό.
- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των προβληματικών σημείων συμφόρησης στους ακτινωτούς (και όχι μόνο) δρόμους του δευτερεύοντος οδικού δικτύου της πόλης, μειώνοντας την επιβάρυνση των κατοικημένων περιοχών.
- Βελτίωση στις μετακινήσεις με κατεύθυνση από ανατολή προς δύση στην ευρύτερη περιοχή της Λευκωσίας που πάσχει από την απουσία μιας τέτοιας παράκαμψης.
- Μείωση των περιπτώσεων κινήσεων των οχημάτων, ειδικά των βαρέων οχημάτων, από και προς την Λευκωσία. Αυτό θα ελαττώσει σημαντικά την ανάγκη για είσοδο της κυκλοφορίας εντός της πόλης και θα ανακουφίσει σημαντικά τον αυτοκινητόδρομο Λεμεσού-Λευκωσίας (~ 29%) που αποτελεί την κύρια είσοδο στην πόλη.

- Μείωση κόστους και χρόνου ταξιδιού, με την αναμενόμενη μείωση στο συνολικό χρόνο ταξιδιού να είναι μέχρι και 26% (έτος 2027) σε σύγκριση με το μηδενικό σενάριο.
- Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας που θα παρέχεται από το προτεινόμενο οδικό δίκτυο αυτοκινητόδρομων.

(3) Υλοποίηση δράσεων Ολοκληρωμένου Σχεδίου Κινητικότητας Λευκωσίας (Ταμείο Συνοχής & ΕΤΠΑ)

Η ετοιμασία του Master Plan του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Κινητικότητας για τη Λευκωσία ολοκληρώθηκε το 2010 από Σύμβουλους Μελετητές για το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, στα πλαίσια του Προγράμματος Ενίσχυσης των Δημόσιων Μεταφορών. Σε αυτό προτείνονται δράσεις για ολοκληρωμένα δίκτυα δρόμων, δημόσιων μεταφορών, ποδηλατών και πεζών, ενώ γίνονται επίσης εισηγήσεις για αναπλάσεις οδών, ανάπτυξη πολιτικής στάθμευσης, σύσταση μητροπολιτικού φορέα για τις μεταφορές και για προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας μέσα από ένα πρόγραμμα μάρκετινγκ. Μεταξύ των μέτρων που προτείνονται στο Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητα, τα ακόλουθα μέτρα κρίνονται ως προτεραιότητα και παραλαμβάνονται στις προτάσεις του Τμήματος Δημοσίων Έργων για την περίοδο 2014-2020. Άλλες δράσεις αναμένεται να προωθηθούν από Δήμους της Περιοχής Λευκωσίας. Οι δράσεις που προτείνονται είναι:

(α) Βελτίωση – κατασκευή των Λεωφόρων Ιπποκράτους και Αργυρουπόλεως στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο

Ο προτεινόμενος δρόμος περιλαμβάνεται στο δίκτυο των περιμετρικών δρόμων πρωταρχικής σημασίας του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας, που θα διευκολύνει ουσιαστικά τη διακίνηση μεταξύ των ανατολικών και δυτικών περιοχών (Γέρι, Λατσία, Στρόβολο, Τσέρι, Λακατάμεια), θα συνδέσει τις περιοχές αυτές με τον Αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας – Λεμεσού και ταυτόχρονα θα εξυπηρετήσει ευρύτερες κυκλοφοριακές διακινήσεις με παράκαμψη των κεντρικών περιοχών της Λευκωσίας. Το έργο δεν αποτελεί μέρος του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΕΔ-Μ), αλλά συνδέεται μέσω του ανισόπεδου κόμβου του ΓΣΠ και του Αυτοκινητόδρομου Λευκωσίας – Λεμεσού. Συνεπώς το έργο αποτελεί κύριο δευτερεύον οδικό δίκτυο που ενώνεται με το ΔΕΔ-Μ. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή δρόμου δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με κεντρική κτιστή νησίδα, ποδηλατόδρομο, πεζοδρόμια, λωρίδες πρασίνου και έχει μήκος 6,5 χλμ. Η κατασκευή του έργου προωθείται με συμβόλαιο τύπου "Μελέτη και Κατασκευή" (Design-Build Contracts).

(β) Ανάπτυξη συστήματος τραμ στη Λευκωσία

Η κατασκευή υποδομής για σύστημα τραμ στην Λευκωσία, περιλαμβανομένων των συρμών και του τερματικού σταθμού. Το έργο θα υλοποιηθεί στη βάση των πορισμάτων της τεχνοοικονομικής μελέτης που θα προκηρυχθεί στο πρώτο 6μηνο του 2013 και θα ολοκληρωθεί στα τέλη του 2014. Η ανάγκη απορρέει από το Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας για τη Λευκωσία, στα πλαίσια του οποίου εκπονήθηκε προ –τεχνοοικονομική μελέτη όπου εξετάστηκε η υλοποίηση δικτύου 3 γραμμών συνολικού μήκους 18km περίπου. Βρίσκεται σε εξέλιξη η τεχνοοικονομική μελέτη για το έργο αυτό η οποία περιλαμβάνει τη διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς, τον καθορισμό του δικτύου που προκρίνεται για τη Λευκωσία μέχρι το 2030, το έργο που θα προωθηθεί ως η Α΄ Φάση υλοποίησης μέχρι το 2020, τη διερεύνηση της οικονομικής βιωσιμότητας του έργου, τον προκαταρκτικό σχεδιασμό της όδευσης της Α΄ Φάσης, πλήρη περιβαλλοντική μελέτη και σύσταση για τον τρόπο προσφοροδότησης του έργου.

(γ) Έργο μονοδρόμησης λεωφόρων Αρχ. Μακαρίου – Καλλιπόλεως

Το έργο αυτό περιλαμβάνει τη μονοδρόμηση της λεωφ. Αρχ. Μακαρίου με διαμόρφωση λεωφορειολωρίδων. Επίσης περιλαμβάνεται μονοδρόμηση στη λεωφ. Καλλιπόλεως, με αναβάθμιση των επιπέδων λειτουργικότητας και οδικής ασφάλειας. Έχουν ολοκληρωθεί οι κυκλοφοριακές μελέτες και ο σχεδιασμός του έργου. Πρόκειται για ένα έργο με μικρής κλίμακας κατασκευαστικών εργασιών που αφορούν κυρίως την κατασκευή πεζοδρομίων και διαβάσεων πεζών στην Καλλιπόλεως, την αναδιαμόρφωση κάποιων κόμβων, την δημιουργία δύο νέων φωτοελεγχόμενων κόμβων, τη σήμανση και σηματοδότηση των λωρίδων κυκλοφορίας στην Μακαρίου και την Καλλιπόλεως και την εκτέλεση έργων κυκλοφοριακής ύφεσης στους δρόμους μεταξύ των δύο λεωφόρων. Το έργο έχει επίσης εγκριθεί από την Τεχνική Επιτροπή του Φορέα Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων.

(δ) Υλοποίηση ποδηλατικού δικτύου της Λευκωσίας

Το έργο ενώνει τα κύρια Πανεπιστημιακά Ιδρύματα της Πόλης με στόχο την ανάδειξη της ποδηλατοκίνησης ως κύριου εναλλακτικού μέσου μεταφοράς. Η ποδηλατική σύνδεση μεταξύ των πανεπιστημίων και του κέντρου της πόλης έχει προκαταρκτικά καθοριστεί. Το τμήμα της διαδρομής στο δυτικό της άκρο, μεταξύ του Πανεπιστημίου Λευκωσίας και του Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου έχει σχεδιαστεί, ενώ ένα μικρό τμήμα της, μεταξύ του Πανεπιστημίου Λευκωσίας και της οδού Αχαιών στην Έγκωμη, κατασκευάστηκε στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος SMOOTH. Το

ανατολικό τμήμα της διαδρομής μεταξύ του Πανεπιστημίου Φρειδερίκου και της Λεωφόρου Στασίνου έχει επίσης σχεδιαστεί.

(4) Αναβάθμιση Συστημάτων Ελέγχου Φωτοελεγχόμενων Κόμβων και Διαβάσεων Πεζών/ Ποδηλατών (ΕΤΠΑ)

Το έργο συνεισφέρει στη Στρατηγική για τις Χερσαίες/ Οδικές Μεταφορές της Κύπρου με την εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών, αφού τα φώτα τροχαίας αποτελούν μέρος της ευρύτερης οικογένειας των ευφυών συστημάτων στις μεταφορές. Επιπρόσθετα συνεισφέρει στην Στρατηγική για την Οδική Ασφάλεια της περιόδου 2012-2020 για μείωση των θανάτων κατά το ήμισυ με βάση το έτος 2011. Παράλληλά συνεισφέρει στις στρατηγικές για μείωση των εκπομπών άνθρακα μέσω της ουσιαστικής μείωσης της κατανάλωσης σε ενέργειας. Σήμερα υπάρχουν σε λειτουργία 540 μονάδες φώτων τροχαίας και φωτοελεγχόμενων διαβάσεων πεζών/ ποδηλατών τύπου pelican. 100 μονάδες είναι συνδεδεμένες με το κεντρικό σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας Urban Traffic Control /SCOOT. Από τον εξοπλισμό αυτό οι 143 μονάδες είναι ηλικίας 20-25 χρόνων και 15 μονάδες είναι ηλικίας πέραν των 30 χρόνων. Με βάση τα πορίσματα της σχετικής μελέτης οδικής ασφάλειας του Τμήματος Δημοσίων Έργων, σε 31 οδικούς κόμβους που θεωρούνται "Μελανά Σημεία" (Blacksports) συστήνεται η αντικατάσταση των ρυθμιστών που κρίνονται πεπαλαιωμένοι (25 από 31) και η αντικατάσταση των φανοστατών με τύπου "LED". Από σχετική έκθεση της Ένωσης Δήμων υπάρχει ανάγκη επίσης για απόσυρση και αντικατάσταση 143 μονάδων ηλικίας 20-25 χρόνων (100 ρυθμιστών φώτων τροχαίας και 43 ρυθμιστών pelican) λόγω φυσικής φθοράς, ξεπερασμένης τεχνολογίας, αδυναμίας στην εξασφάλιση επαρκούς ποσότητας εξαρτημάτων, αυξανόμενης συχνότητας βλαβών, αυξημένη κατανάλωση ενέργειας και επομένως αυξημένου κόστους συντήρησης/ λειτουργίας. Επίσης οι νέοι φανοστάτες, σε διαβάσεις πεζών τύπου Σταμάτη/Γρηγόρη, θα περιλαμβάνουν και σύστημα αντίστροφης καταμέτρησης του χρόνου διακίνησης των πεζών/ ποδηλατών.

(5) Ανάπτυξη Ολοκληρωμένων Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Λεμεσό, Λάρνακα, Πάφο και Παραλίμνι/ Αγία Νάπα (ΕΤΠΑ)

Στα πλαίσια του Προγράμματος Ενίσχυσης των Δημόσιων Μεταφορών, το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων προγραμμάτισε την ανάπτυξη Ολοκληρωμένων Σχεδίων Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας για όλες τις πόλεις της Κύπρου. Το Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας της Λευκωσίας αναπτύχθηκε το 2010, όμως οι σχεδιασμοί για τις άλλες πόλεις δεν προχώρησαν, λόγω της οικονομικής κρίσης. Για την ανάπτυξη των σχεδίων αυτών θα ακολουθηθούν οι κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. για την

ανάπτυξη Σχεδίων Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας. Στα πλαίσια αυτά προβλέπεται η ανάπτυξη Ολοκληρωμένων Σχεδίων Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας για τα υπόλοιπα αστικά συγκροτήματα της Κύπρου: Λεμεσός, Λάρνακα, Πάφος, Παραλίμνι- Αγία Νάπα.

Τα πιο κάτω έργα καταγράφονται ως δυνητικές εναλλακτικές επιλογές χωρίς να παρουσιάζονται αναλυτικά (έχουν παρουσιαστεί αναλυτικά σε προηγούμενη υποβολή προτάσεων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων):

(6) Τερματικός Ανισόπεδος Κόμβος “Σταυρού” στην είσοδο της Λευκωσίας (Ταμείο Συνοχής)

Το έργο αφορά την κατασκευή ανισόπεδου κυκλικού κόμβου στην είσοδο της Λευκωσίας (παρά τα φώτα Καλησπέρα), ενώνοντας τον Αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας- Λεμεσού με τη λεωφ. Σταυρού στο Δήμο Στροβόλου και την οδό Φυτωρίου στο Δήμο Αγλαντζιάς. Το έργο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Κεντρικού Δικτύου (Core Network) του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΕΔ-Μ) και ειδικότερα του Διαδρόμου του Κεντρικού Δικτύου αρ. 4: Αμβούργο- Πειραιάς- Λεμεσός- Λευκωσίας και αποτελεί μαζί με τον Περιμετρικό Αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας το τελικό σημείο στο νότιο τμήμα του διαδρόμου αυτού. Σήμερα λόγω της απουσίας του προτεινόμενου κόμβου δημιουργούνται κυκλοφοριακές στρεβλώσεις, με αποτέλεσμα η ανατολική και δυτική Λευκωσία να μην ενώνονται και να προκαλούνται διαμπερείς κινήσεις μέσω οικιστικών περιοχών και γενικά ακατάλληλου οδικού δικτύου. Επιπρόσθετα ο φωτοελεγχόμενος κόμβος λεωφ. Λεμεσού/ Αθαλάσσας είναι πλήρως κορεσμένος και αποτελεί ένα από τους πλέον επιβαρυμένους κόμβους της Λευκωσίας. Με την κατασκευή του κόμβου, συμπληρώνεται ένα σημαντικό κομμάτι του πάζλ των κύριων οδικών υποδομών στην περιοχή. Ο νέος κόμβος θα επιτρέψει τη διάχυση της κυκλοφορίας στο κύριο οδικό δίκτυο με βάση και την ιεράρχηση του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας και θα επιλύσει ένα σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα (bottleneck).

(7) Αυτοκινητόδρομος Λεμεσού – Σαϊττά (Ταμείο Συνοχής)

Το έργο αφορά την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Λεμεσού – Σαϊττά, συνολικού μήκους 22,5 χλμ. περίπου, με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας (δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα). Στόχος του έργου είναι η σύνδεση των ορεινών περιοχών με τη Λεμεσό με ένα άνετο και ασφαλές οδικό δίκτυο, το οποίο θα συμβάλει στην ανάπτυξη των ορεινών περιοχών και στον περιορισμό της αστυφιλίας, με σημαντικά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη. Αποτελεί μέρος του Ολοκληρωμένου Δικτύου (Comprehensive Network) του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΕΔ-Μ). Η συμπερίληψη του έργου στο ΔΕΔ-Μ αντικατοπτρίζει την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία του. Το έργο αναμένεται

να βοηθήσει στην ανάπτυξη της ορεινής περιοχής της Λεμεσού, προσφέροντας στην βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, στην ανταγωνιστικότητα και στην κοινωνική συνοχή. Ένα τέτοιο έργο μπορεί να προσφέρει τα μέγιστα στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην προώθηση νέων μορφών οικονομικής δραστηριότητας για την περιοχή, περιορίζοντας τη μονοδιάστατη οικονομική ανάπτυξη και δραστηριότητα. Επιπρόσθετα, με το προτεινόμενο έργο αναμένεται να ξεπεραστούν τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που παρουσιάζει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.

Στο *Παράρτημα Β* δίνονται περισσότερες πληροφορίες για τα προτεινόμενα έργα.

8.2 Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμενικά Έργα

8.2.1 Λιμάνι Λεμεσού

Όσον αφορά το λιμάνι Λεμεσού στόχος της Αρχής είναι η συνεχής αναβάθμιση και ανάπτυξη του λιμανιού, έτσι ώστε να καταστεί σημαντικό κέντρο εξυπηρέτησης του διεθνούς και κυπριακού εμπορίου, των κρουαζιέρων και γενικά της επιβατικής κίνησης.

Το Λιμάνι της Λεμεσού διαχωρίζεται στο Τερματικό 1 – Πόλη και Τερματικό 2 – Βασιλικό. Είναι κυρίως λιμάνι εξυπηρέτησης τοπικού φορτίου με το διαμετακομιστικό εμπόριο να αποτελεί λόγω του Τουρκικού Εμπόρου μόνο ένα μικρό μέρος της κίνησης του λιμανιού. Για την αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης του λιμανιού στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, το λιμάνι θα μπορούσε να κινηθεί στρατηγικά προς την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού φορτίου.

Η ΑΛΚ προχώρησε στην ανάθεση ετοιμασίας ρυθμιστικού σχεδίου των Κυπριακών λιμανιών. Στα πλαίσια του Έργου αυτού, το οποίο συγχρηματοδοτήθηκε από το ΔΕΔ-Μ και έχει ολοκληρωθεί το 2010, οι κυπριακές λιμενικές αρχές εξέτασαν το ενδεχόμενο σημαντικών επενδύσεών τους για την ενίσχυση και τον εκσυγχρονισμό της υποδομής των κυπριακών λιμανιών. Το εν λόγω σχέδιο διαχωρίστηκε σε τρεις δραστηριότητες ως ακολούθως:

Δραστηριότητα 1: Συνολική μελέτη για τη βέλτιστη χρήση των πόρων και των εγκαταστάσεων των κυπριακών λιμανιών

Σκοπός της δραστηριότητας αυτής ήταν η αξιολόγηση της διακίνησης πλοίων, εμπορευμάτων και επιβατών σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ώστε να εντοπιστούν τυχόν σημεία συμφόρησης και δαπανηρές, γραφειοκρατικές και αναποτελεσματικές διαδικασίες καθώς και ενδεχομένως αναποτελεσματική χρήση των εγκαταστάσεων (π.χ. υποεκμετάλλευση της χωρητικότητάς τους).

Στη συνέχεια, προτάθηκαν λύσεις που εστιάζονταν στη χρήση της τεχνολογίας για τη βελτίωση, την υποκατάσταση, τον περιορισμό του χρόνου που απαιτείται για τη διεξαγωγή των διαδικασιών αυτών και του κόστους τους. Η καλύτερη χρήση των εγκαταστάσεων αναμένεται ότι θα συμβάλει στη μείωση του κόστους, στη βελτίωση της απόδοσης και στον περιορισμό του χρόνου που απαιτείται για τη διακίνηση των εμπορευμάτων, των πλοίων και των επιβατών, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών.

Δραστηριότητα 2: Μελέτη σκοπιμότητας για την επέκταση του Λιμανιού Λεμεσού – Τερματικό 1

Σκοπός της δραστηριότητας αυτής ήταν η αξιολόγηση των δυνατοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού – Τερματικό 1 να εξυπηρετεί το εμπόριο της Κύπρου και του διαμετακομιστικού εμπορίου καθώς και η αξιολόγηση της ικανότητας του λιμανιού να λειτουργεί ως κέντρο παροχής υπηρεσιών για το διεθνές εμπόριο, τα κρουαζιερόπλοια και τη διακίνηση επιβατών και ως «πύλη» για τη στήριξη της διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το αποτέλεσμα είναι μελέτη σκοπιμότητας η οποία περιλαμβάνει τα προβλεπόμενα οφέλη από την επέκταση του λιμανιού.

Δραστηριότητα 3: Μελέτη σκοπιμότητας για την εκτίμηση της δυνατότητας διακίνησης επικίνδυνων φορτίων από το Λιμάνι Λεμεσού Τερματικό 2 - Βασιλικό

Η δραστηριότητα αυτή συνίσταται στην εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για τις δυνατότητες επέκτασης του Τερματικού 2. Σκοπός ήταν να εξεταστεί κατά πόσον ενδείκνυται η μεταφορά ρυπογόνων, επικίνδυνων και επιβλαβών φορτίων χύδην από τα λιμάνια της Λάρνακας και του Τερματικού 1 της Λεμεσού στο Τερματικό 2, με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών. Τα προαναφερόμενα φορτία απαιτούν ειδική μεταχείριση που προκαλεί καθυστερήσεις, δυνητικούς κινδύνους για την ασφάλεια και επανειλημμένη προσφυγή στις υπηρεσίες εμπειρογνομώνων, γεγονός που καθιστά τη διακίνησή τους περισσότερο δαπανηρή.

8.2.2 Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 1

Με βάση το ρυθμιστικό σχέδιο των Κυπριακών Λιμανιών και λαμβάνοντας υπ' όψη την ανάγκη διαχωρισμού των εργασιών διαχείρισης εμπορικού φορτίου και της επιβατικής κίνησης, ως επίσης και την ανάγκη για συμμόρφωση με τη Συνθήκη Schengen η ΑΛΚ εξέτασε το ενδεχόμενο διαχωρισμού του Τερματικού 1, ούτως ώστε το ανατολικό κρηπίδωμα και το βόρειο κρηπίδωμα να εξυπηρετούν αποκλειστικά την επιβατική κίνηση (τουλάχιστο κατά τους

καλοκαιρινούς μήνες). Αυτό διελάμβανε και την ανάγκη αναβάθμισης του υφιστάμενου κτηρίου εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης. Ο διαχωρισμός προωθείται στο παρόν στάδιο, οι εργασίες για την ανέγερση της νέας αίθουσας επιβατών άρχισαν εντός του 2011 και αναμένεται να ολοκληρωθούν στις αρχές του 2015.

Σημαντικός παράγοντας επιτυχίας για ένα Λιμάνι, αλλά και της ανταγωνιστικότητας στο διαμετακομιστικό εμπόριο είναι η ικανότητα να εξυπηρετεί πλοία διαφόρων μεγεθών. Το μέσο μέγεθος πλοίων που διακινούνται παγκοσμίως αλλά και στη Κύπρο, αυξάνεται διαρκώς. Επιπλέον, φαίνεται ότι τα πλοία μεγαλώνουν τόσο σε αριθμό όσο και σε μέγεθος. Αυτό θα έχει άμεση επίδραση στην εσωτερική δομή του λιμανιού και συγκεκριμένα στο βάθος του λιμανιού, το μήκος του κρηπιδώματος και το κύκλο επαναστροφής καθώς επίσης και στα μηχανήματα και εξοπλισμό που χρειάζονται για φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων.

Με βάση αξιολόγηση της εσωτερικής υποδομής του Τερματικού 1, η ΑΛΚ εξέτασε την επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος (West Basin) κατά 500m, έτσι ώστε το συνολικό μήκος να αυξηθεί από 300m σε 800m, ενώ έχει ήδη ολοκληρώσει την εκβάθυνση του πυθμένα της δυτικής λεκάνης (West Basin) από 14 μέτρα σε τουλάχιστον 16 μέτρα και του κύκλου στροφής και διαύλου κατά 2 μέτρα δηλ. στα 17 μέτρα, καθώς και οι εργασίες σταθεροποίησης των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων.

Η δημιουργία πρόσθετων χώρων στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, που έχουν ολοκληρωθεί στο λιμάνι Λεμεσού, θα επιτρέψει τη συγκέντρωση των εργασιών για εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων σε ένα ενιαίο γεωγραφικό χώρο εντός του λιμανιού. Αυτό θα ενισχύσει τις προσπάθειες της Αρχής για ασφαλή διακίνηση εμπορευμάτων και ανθρώπων στους χώρους του λιμανιού και στη βελτίωση του επιπέδου παρεχομένων υπηρεσιών και θα οδηγήσει στη μείωση των λειτουργικών κόστων των χρηστών.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την υπό κατασκευή επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος κατά 500μ. που θεωρείται αναγκαίο για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στο διαμετακομιστικό εμπόριο, αλλά και τη χρήση του ανατολικού και βόρειου κρηπιδώματος από επιβατικά πλοία μόνο, η ΑΛΚ εξέτασε επίσης την αναδιάταξη αλλά και ενίσχυση του μηχανικού εξοπλισμού της ως ακολούθως:

- Μεταφορά των δύο γερανογέφυρων τύπου Panamax Plus για εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων από το Λιμάνι Λάρνακας στο Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 1. Η μια εκ των δύο γερανογεφυρών θα μεταφερθεί ως έχει στο δυτικό κρηπίδωμα για την ενίσχυση των δύο υφιστάμενων

γερανογεφυρών, ενώ η δεύτερη, κατόπιν ειδικής μετατροπής σε Post Panamax, θα μεταφερθεί στο υφιστάμενο δυτικό κρηπίδωμα (West Basin).

- Μεταφορά των δύο υφιστάμενων γερανογεφυρών τύπου Panamax από το ανατολικό κρηπίδωμα στο τέρμα της επέκτασης του δυτικού κρηπιδώματος (West Basin).
- Αγορά 2 γερανογεφυρών τύπου Super Post-Panamax και τοποθέτηση στην επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος (West Basin).
- Αγορά ενός επιπρόσθετου κινητού γερανού για εξυπηρέτηση του γενικού φορτίου στο Λιμάνι Λάρνακας προς αντικατάσταση των δυο γερανογεφυρών που θα μετακινηθούν στο Λιμάνι Λεμεσού - Τερματικό 1.
- Αγορά νέου ρυμουλκού (60t) και πιλοτίνας για τη ρυμούλκηση των μεγάλων πλοίων που θα επισκέπτονται το Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 1.

Με βάση τα πιο πάνω, τα αναπτυξιακά έργα που προγραμματίζονται στο Λιμάνι Λεμεσού - Τερματικό 1 έχουν χωριστεί σε τέσσερις φάσεις όπως φαίνονται στον Πίνακα 2.

Φάση	Περιγραφή
Φάση Α	Εκβάθυνση του πυθμένα της δυτικής λεκάνης (West Basin) από 14 μέτρα σε 16 μέτρα και του κύκλου στροφής κατά 2 μέτρα και σταθεροποίηση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων.
Φάση Β	Κατασκευή νέας αίθουσας εξυπηρέτησης επιβατικής κίνησης.
Φάση Γ	Επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος (West Basin) κατά 500μ.
Φάση Δ	Μεταφορά 2 υφιστάμενων γερανογεφυρών από το Λιμάνι Λάρνακας και μεταφορά 2 υφιστάμενων γερανογεφυρών από το ανατολικό κρηπίδωμα στην επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος. Επένδυση σε 2 νέες γερανογέφυρες, ένα κινητό γερανό και 1-2 ρυμουλκά 60t.

Πίνακας 2: Αναπτυξιακά έργα που προγραμματίζονται στο Λιμάνι Λεμεσού - Τερματικό 1.

Το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος αυτών των αναπτυξιακών έργων αναμένεται να ανέλθει στα €90 εκ. περίπου. Σημειώνεται ότι η Φάση Α έχει ολοκληρωθεί και η Φάση Β και Γ βρίσκονται σε εξέλιξη. Το συνολικό κόστος της Φάσης Α που ολοκληρώθηκε το 2009 ανήλθε στα €16,3 εκ. Το ύψος του

ποσού της Φάσης Β και Γ βάσει των συμβολαίων που έχουν υπογραφεί ανέρχεται σε €14 εκ. και €24,9 εκ. αντίστοιχα. Η Φάση Β άρχισε το 2011 και αναμένεται να ολοκληρωθεί στις αρχές του 2015. Η Φάση Γ άρχισε τον Ιανουάριο 2014 και αναμένεται να ολοκληρωθεί στις αρχές του 2016.

Τα έργα αυτά μπορούν να καθοριστούν ως ώριμα, εφόσον έχει αρχίσει η εκτέλεσή τους. Όσον αφορά την προτεινόμενη Φάση Δ βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο ετοιμασίας για προσφοροδότηση και αγορά.

Ο ενδιαμέσος φορέας και ο δικαιούχος έχουν την ικανότητα και μηχανισμούς για την υλοποίηση των έργων αυτών.

Οικονομικά και άλλα οφέλη για την Κυπριακή οικονομία από την επέκταση του Λιμανιού Λεμεσού – Τερματικό 1

Εξυπηρέτηση πλοίων τελευταίας γενιάς

Η εκβάθυνση του Λιμανιού και η προτεινόμενη επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος, θα δώσει τεχνικά τη δυνατότητα στο Λιμάνι να εξυπηρετεί πλοία τελευταίας γενιάς, 3^{ης} γενιάς δηλ. πλοία που μεταφέρουν μέχρι 8000 εμπορευματοκιβώτια και συγκεκριμένα μεγαλύτερα πλοία τα οποία μεταφέρουν πολύ περισσότερες ποσότητες φορτίου προς διαμετακόμιση (mother vessels). Η δυνατότητα εξυπηρέτησης τέτοιων πλοίων σε συνδυασμό με την ευρύτερη αναβάθμιση των υπηρεσιών του Λιμανιού αναμένεται να έχει θετική επίδραση στο κόστος μεταφοράς του κυπριακού φορτίου, με θετικές επιπτώσεις στους Κύπριους εμπορευόμενους και καταναλωτές.

Αναβάθμιση του ρόλου της Κύπρου στην Ανατολική Μεσόγειο

Η αναβάθμιση της τεχνικής ικανότητας του Τερματικού 1, αναμένεται ότι θα βοηθήσει στην αναβάθμιση του ρόλου του Λιμανιού και στην προώθηση της Κύπρου σαν κέντρο εξυπηρέτησης ναυτιλιακών εταιρειών. Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη αναβάθμιση του λιμανιού αναμένεται να ενισχύσει τον πολιτικοοικονομικό ρόλο της Κύπρου στην Ανατολική Μεσόγειο, ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπόψη τη γενικά αρνητική πολιτική κατάσταση σε γειτονικές χώρες (π.χ. Ισραήλ και Λίβανο).

Ανάπτυξη απευθείας γραμμών με άλλες χώρες

Η αναβάθμιση του λιμανιού και η ενίσχυση του διαμετακομιστικού του χαρακτήρα αναμένεται να ενισχύσει την ανάγκη για συχνότερη ή/και απευθείας σύνδεση με γειτονικές χώρες δημιουργώντας έτσι προϋποθέσεις για μείωση των τελών μεταφοράς αγαθών από και προς τις χώρες αυτές.

Επιπρόσθετα, το πιο πάνω γεγονός δυνατό να ενισχύσει περαιτέρω τις υφιστάμενες εμπορικές σχέσεις της Κύπρου με γειτονικές χώρες ή να θέσει τα θεμέλια για δημιουργία νέων εμπορικών σχέσεων με άλλες χώρες.

Μεταφορά τεχνογνωσίας και ενίσχυση εμπειριών εργατικού δυναμικού

Η αναβάθμιση του λιμανιού και η αναμενόμενη χρήση του από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες αναμένεται ότι θα βοηθήσει σημαντικά στη μεταφορά εμπειριών και τεχνογνωσίας στην τοπική ναυτιλιακή βιομηχανία. Το γεγονός αυτό αποτελεί σημαντικό κριτήριο επιτυχίας για τη δημιουργία και διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στην εξυπηρέτηση διαμετακομιστικού φορτίου.

Καλύτερη διαμόρφωση και διαχείριση του χώρου του Λιμανιού

Η προτεινόμενη αναβάθμιση του λιμανιού και ο εκσυγχρονισμός μηχανημάτων αναμένεται να δημιουργήσει τις προοπτικές για αποτελεσματικότερη διαμόρφωση, οργάνωση και διαχείριση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Το γεγονός αυτό αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην παραγωγικότητα του Λιμανιού τόσο σε επίπεδο μηχανημάτων όσο και σε επίπεδο προσωπικού.

Ετοιμότητα του Λιμανιού σε περίπτωση επίλυσης του Κυπριακού

Η προτεινόμενη επέκταση αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την ικανότητα του λιμανιού να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στην εξυπηρέτηση του κυπριακού εμπορίου σε περίπτωση επίλυσης του Κυπριακού προβλήματος. Επιπρόσθετα, η άρση του Τουρκικού εμπάργκο, αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στον όγκο του διαμετακομιστικού φορτίου που θα μπορεί να εξυπηρετείται από το λιμάνι αυτό.

Αποφυγή επιπρόσθετου κόστους λόγω πιθανής συμφόρησης του Λιμανιού Λεμεσού – Τερματικό 1

Όπως παρουσιάστηκε πιο πάνω, λαμβάνοντας υπόψη το ρυθμό αύξησης του κυπριακού φορτίου, χωρίς την επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος το Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 1 δυνατό να αντιμετωπίσει στο μέλλον πρόβλημα εξυπηρέτησης του κυπριακού φορτίου. Σε τέτοια περίπτωση, η αναμενόμενη συμφόρηση στο λιμάνι αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους μεταφοράς του κυπριακού φορτίου, με αρνητικές επιπτώσεις για τους Κύπριους εμπορευόμενους και καταναλωτές.

8.2.3 Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 2 (Βασιλικό)

Το 2008—2010 εκπονήθηκε μελέτη σκοπιμότητας για την εκτίμηση της δυνατότητας διακίνησης επικίνδυνων φορτίων από το Λιμάνι Λεμεσού - Τερματικό 2 (Βασιλικό). Σκοπός της δραστηριότητας αυτής ήταν η εξέταση της δυνατότητας επέκτασης του Τερματικού 2 και κατά πόσο ενδείκνυται η μεταφορά ρυπογόνων, επικίνδυνων και επιβλαβών φορτίων χύδην από τα λιμάνια της Λάρνακας και του Τερματικού 1 της Λεμεσού στο Τερματικό 2, με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών.

Κύριο παράδειγμα για τη μετατόπιση αυτή, τα πετρελαιοειδή και ορισμένα ξηρά φορτία χύδην, όπως και τα σιτηρά της Λεμεσού, κατά τις ποσότητες που υπερβαίνουν την δυναμικότητα των υφισταμένων σχετικών εγκαταστάσεων.

Τα είδη φορτίων που διακινούνται από το Τερματικό 2 είναι: ζωοτροφές, σιτηρά, κάρβουνο, περλίτης, τσιμέντο, πεντονίτης, σκύρα, παλιοσίδερα (scrap metal), κλίνκερ και πετρελαιοειδή και μικρές ποσότητες συμβατικού φορτίου.

Το συνολικό δυναμικό των κρηπίδων του λιμανιού (στερεά χύδην φορτία) υπολογίστηκε κατά την Α Φάση της μελέτης, συντηρητικά, σε 570.000 t/year (φόρτωση και εκφόρτωση), θεωρώντας μια μέση απόδοση του υφιστάμενου Η/Μ εξοπλισμού και λειτουργία με 2 βάρδιες /24ωρο και 260ημ/έτος.

Με βάση τον στόχο της συγκέντρωσης της διακίνησης χύδην και οχληρών φορτίων προκύπτει ότι, στο Τερματικό 2 είναι δυνατόν να χωροθετηθούν οι ακόλουθες Χρήσεις Λιμένος (ΧΛ):

- πολυχρηστικός(οι) σταθμός(οι) για διακίνηση ξηρού χύδην φορτίου (όπως Ορυκτά, Δημητριακά, Scrap Metal, Ζωντανά Ζώα, Βαρέα αγαθά και πιθανόν συμβατικό φορτίο για εξυπηρέτηση των υφιστάμενων στην περιοχή Βιομηχανιών),
- σταθμός λοιπών χύδην φορτίων (π.χ. θειικού οξέος),
- σταθμό (οι) ναυπηγοεπισκευής και συντηρήσεως πλοίων και πλωτών μέσων,
- σταθμός(οι) ελλιμενισμού θαλάσσιου εξοπλισμού, τόσο ιδιωτών όσο και της ΑΛΚ περιλαμβανομένων και σκαφών εξυπηρέτησεως των εργασιών εξορύξεως πετρελαιοειδών,
- σταθμός(οι) παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας,
- σταθμός(οι) εισαγωγής και αποθήκευσης σιτηρών,
- εγκαταστάσεις της λιμενικής αστυνομίας.
- ιχθυόσκαλα.

Κατά την ανάλυση των προβλέψεων κινήσεων φορτίων/πλοίων επισημάνθηκαν τα ακόλουθα:

- (1) Η αναμενόμενη αύξηση της κίνησης στο Τερματικό 2, τόσο από πλευράς φορτίων, όσο και από πλευράς αριθμού πλοίων και σκαφών πάσης φύσεως είναι σημαντική.
- (2) Οι υφιστάμενες υποδομές επιβεβαιώνονται ως ανεπαρκείς για την, χωρίς προβλήματα, εξυπηρέτηση αυτής της αναμενόμενης κίνησης.
- (3) Απαραίτητη προϋπόθεση για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των μελλοντικών φορτίων και πλοίων είναι η σημαντική αναβάθμιση των υποδομών αυτών.

Στον Πίνακα 3 δίνονται συγκεντρωτικά οι προβλέψεις σε μετρικούς τόνους για το σύνολο των εισαγωγών/εξαγωγών στο Τερματικό 2 μετά την υιοθέτηση του νέου του ρόλου.

ΕΤΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	2008	2015	2025	2033
ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ+ΕΞΑΓΩΓΕΣ				
1. ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΔΗΝ				
1a. Χωρίς εξαγωγές τσιμέντου	726.294 (1.647.553)	2.071.316	3.073.146	3.847.610
1b. Εξαγωγές τσιμέντου	0 (0)	600.000	600.000	600.000
Σύνολα	726.294 (1.647.553)	2.671.316	3.673.146	4.474.610
2. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ (εξαιρούνται καύσιμα πλοίων)				
2a. Για Ενεργειακές χρήσεις	(639.892)	84.837	12.049	18.255
2b. Για την υπόλοιπη οικονομία	(1.293.091)	1.653.764	1.994.610	2.287.466
Σύνολα	690.713 (1.932.983)	1.738.601	2.006.659	2.305.691
3. ΚΑΥΣΙΜΑ ΠΛΟΙΩΝ	0 (63.375)	104.070	152.919	191.998
4. LNG	0 (0)	1.004.010	1.646.030	2.178.770
5. ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ	18.512 (49.466)	Κίνηση δεκαετίας 1999-2008 (μεταξύ 32.000 και 63.000 μτ/ετος)		
6. ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ (συμβατικό)	4.666 (129.479)	Κίνηση δεκαετίας 1999-2008 (μεταξύ 125.000- 150.000 μτ/ετος)		

Πίνακας 3: Προβλέψεις για το σύνολο εισαγωγών και εξαγωγών (Πηγή: Μελέτη Σκοπιμότητας για την Εκτίμηση της Δυνατότητας Διακίνησης Επικίνδυνων Φορτίων από το Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 2 (Βασιλικό), 2010).

Στον Πίνακα 4 φαίνεται η προκαταρκτική κοστολόγηση (προϋπολογισμός) των παρεμβάσεων ανά φάση κατασκευής στο Λιμάνι Λεμεσού – Τερματικό 2 (Βασιλικό).

A ΦΑΣΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
I. ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	318.984.800,00
II. ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	9.700.000,00
III. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ	570.000,00
IV. Η/Μ Εγκαταστάσεις - Δίκτυα	6.054.000,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ Α' ΦΑΣΕΩΣ	335.308.800,00
B ΦΑΣΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
I. ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	107.241.200,00
II. ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	8.200.000,00
III. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ	100.000,00
IV. Η/Μ Εγκαταστάσεις - Δίκτυα	2.528.100,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ Β' ΦΑΣΕΩΣ	118.069.300,00
Γ ΦΑΣΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
I. ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	26.099.900,00
II. ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	5.900.000,00
III. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ	100.000,00
IV. Η/Μ Εγκαταστάσεις – Δίκτυα- Εξοπλισμός	1.516.900,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ Γ' ΦΑΣΕΩΣ	33.616.800,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΦΑΣΕΩΝ (Α, Β,Γ)	486.994.900,00

Πίνακας 4: Ανάλυση Προϋπολογισμού ανά Φάση Κατασκευής (Πηγή: Μελέτη Σκοπιμότητας για την Εκτίμηση της Δυνατότητας Διακίνησης Επικίνδυνων Φορτίων από το Λιμάνι Λεμεσού– Τερματικό 2 (Βασιλικό), 2010).

Η Μελέτη Σκοπιμότητας που διενεργήθηκε δεν είχε λάβει υπόψη την πιθανότητα συμπερίληψης εγκαταστάσεων για την εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων της ΑΟΖ της Κύπρου.

Ο ρόλος του Λιμανιού της Λεμεσού – Τερματικό 2 θα πρέπει να διευρυνθεί ώστε να συμπεριλαμβάνει τόσο τα στρατηγικά αποθέματα ως επίσης και τις εγκαταστάσεις που θα πρέπει να προωθηθούν για την πλήρη εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων της ΑΟΖ της Κύπρου.

8.2.4 Λιμάνι Λάρνακας

Η αξιοποίηση του Λιμανιού της Λάρνακας έχει ανατεθεί σε στρατηγικό επενδυτή. Η Αρχή Λιμένων Κύπρου έχει έτοιμες προτάσεις σε περίπτωση που ο στρατηγικός επενδυτής του Λιμανιού της Λάρνακας αδυνατεί να προχωρήσει σε ανάπτυξη της μαρίνας και του λιμανιού Λάρνακας σε επιβατικό και τουριστικό. Οι προτάσεις αυτές αφορούν τη βελτίωση της ικανότητας του λιμανιού ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί τις ανάγκες των εταιρειών που θα διεξάγουν έρευνες της ΑΟΖ της Κύπρου καθώς και της γύρω περιοχής.

9 Περιβαλλοντική Αξιολόγηση

Βασική παράμετρος για προώθηση της πολιτικής των χερσαίων μεταφορών είναι η περιβαλλοντική αξιολόγηση και αποτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Η επιλογή του μοντέλου της Βιώσιμης Ανάπτυξης καθορίζει το πλαίσιο ανάπτυξης και υλοποίησης της Στρατηγικής μας στον τομέα των Χερσαίων Μεταφορών. Πολύτιμα εργαλεία σε αυτή την κατεύθυνση είναι οι θεσμοθετημένες διαδικασίες Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον σε επίπεδο Σχεδίου- Προγράμματος (Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων- ΣΜΠΕ) ή σε επίπεδο Έργου (Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον-ΜΕΕΠ).

Σε επίπεδο σχεδίων ή Προγραμμάτων, οι σχετικές ΣΜΠΕ έχουν γίνει και αξιολογηθεί από την Περιβαλλοντική Αρχή στα πλαίσια των ευρύτερων στρατηγικών σχεδιασμών των Τοπικών Σχεδίων ανά Αστικό Συγκρότημα ή για την υπόλοιπη περιοχή της Κύπρου στα πλαίσια της Δήλωσης Πολιτικής. Στα Τοπικά Σχέδια που έχουν ετοιμαστεί για όλα τα κύρια Αστικά Συγκροτήματα αλλά και στη Δήλωση Πολιτικής περιλαμβάνεται τόσο το ΔΕΔ-Μ δίκτυο, όσο και το δευτερεύον αστικό οδικό δίκτυο που το στηρίζει. Οι σχετικές διαδικασίες έγιναν με βάση τον περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Σχέδια και/ή Προγράμματα Νόμο (Ν. 102(I)/2005), ο οποίος συνάδει με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο και συγκεκριμένα με την Οδηγία 2001/42/ΕΚ.

Όσον αφορά την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από ένα έργο, ακολουθούνται όλες οι θεσμοθετημένες διαδικασίες με βάση το Νόμο για την Εκτίμηση των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Έργα (Ν. 140(I)/2005 και ο οποίος εναρμονίζει τη νομοθεσία της Κυπριακής Δημοκρατίας με τις Οδηγίες 85/337/ΕΟΚ, 97/11/ΕΚ και 2003/35/ΕΚ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συγκεκριμένο θέμα. Στα πλαίσια αυτά, τα υπό εξέταση έργα υπόκεινται είτε σε πλήρη Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΜΕΕΠ) είτε σε Προκαταρκτική Έκθεση Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΠΕΕΠ). Ανάλογα με το βαθμό ωριμότητας τους τα προωθούμενα έργα είτε έχουν εξασφαλίσει θετική Γνωμάτευση υπό όρους από την Περιβαλλοντική Αρχή μετά την υποβολή της ΜΕΕΠ ή της ΠΕΕΠ. Για κάποια έργα αναμένεται το προσεχές διάστημα να ολοκληρωθεί η απαραίτητη μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων στο περιβάλλον και να υποβληθούν στην Περιβαλλοντική Αρχή για Γνωμάτευση.

Κατά αντίστοιχο τρόπο γίνεται η περιβαλλοντική αξιολόγηση για τις προωθούμενες λιμενικές υποδομές. Η Αρχή Λιμένων Κύπρου με βάση τις πρόνοιες του Νόμου για την Εκτίμηση των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Έργα (Ν. 140(I)/2005) διενεργεί είτε την πλήρη Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΜΕΕΠ) είτε την Προκαταρκτική Έκθεση Επιπτώσεων στο Περιβάλλον (ΠΕΕΠ). Η σχετική μελέτη υποβάλλεται στην Περιβαλλοντική Αρχή για Γνωμάτευση.

10 Τρόποι χρηματοδότησης

Η χρηματοδότηση της Στρατηγικής του εθνικού χερσαίου δικτύου υποδομών θα πρέπει να βασίζεται στην αρχή της βιωσιμότητας σε τεχνοοικονομικό επίπεδο. Προς αυτή την κατεύθυνση το Τμήμα Δημοσίων Έργων για όλες τις μεγάλες επενδύσεις πραγματοποιεί τεχνοοικονομική μελέτη, η οποία αξιολογεί τη βιωσιμότητα της επένδυσης. Αυτές οι τεχνοοικονομικές μελέτες ετοιμάζονται με βάση γενικά αποδεκτές μεθοδολογίες. Στα πλαίσια της αξιολόγησης γίνεται συγκριτική ανάλυση με βάση διεθνείς αποδεκτούς δείκτες απόδοσης βιωσιμότητας όπως: καθαρή παρούσα αξία (NPV), συντελεστής εσωτερικής απόδοσης (IRR), λόγος παρούσα αξία οφέλους / παρούσα αξία κόστους (B/C) και απόδοση πρώτου χρόνου.

Οι κύριες πηγές χρηματοδότησης για υλοποίηση των επενδύσεων του εθνικού χερσαίου δικτύου υποδομών βασίζεται στις πιο κάτω κατηγορίες:

- (1) Εθνικοί Πόροι. Οι πόροι αυτοί συνήθως προέρχονται κατευθείαν από το προϋπολογισμό της Κεντρικής Κυβέρνησης. Σε σπάνιες περιπτώσεις (ανάλογα με τη φύση του έργου) και σε μικρό ποσοστό του συνολικού προϋπολογισμού, οι πόροι αυτοί μπορεί να προέλθουν και από τον προϋπολογισμό των τοπικών αρχών.
- (2) Πόροι από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Κύπρος έχει την ευκαιρία να αποταθεί σε διάφορα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για συγχρηματοδότηση επενδύσεων.
- (3) Δανειοδότηση της Κεντρικής Κυβέρνησης. Η Κεντρική Κυβέρνηση μπορεί να χρηματοδοτήσει επενδύσεις είτε από τις γενικές δανειοδοτήσεις που λαμβάνει η Κυβέρνηση για κάλυψη των ελλειμμάτων του προϋπολογισμού, είτε από εξειδικευμένες τράπεζες και ταμεία τα οποία δανειοδοτούν επενδύσεις στις μεταφορές (π.χ. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων).
- (4) Χρηματοδότηση από ιδιώτες επενδυτές στα πλαίσια ανάληψης των έργων μέσω διαδικασιών/ συμβολαίων Συμπράξεων Δημόσιου- Ιδιωτικού Τομέα (Public Private Partnership- PPP).

Με βάση τη Στρατηγική, τις καθορισμένες προτεραιότητες και το βαθμό ωριμότητας των διαφόρων έργων προωθείται η υλοποίηση τους στα πλαίσια ενός μεσοπρόθεσμου προγραμματισμού που αποτυπώνεται στο Τριετές Πρόγραμμα του Εθνικού Προϋπολογισμού της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Τα έργα που θα προταθούν για συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα έχουν ψηλό βαθμό ωριμότητας. Στα πλαίσια αυτά καθορίζεται μία

σειρά έργων υποδομών, τα οποία προβλέπονται για στήριξη από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής περιλαμβανομένης της Διευκόλυνσης Συνδέοντας την Ευρώπη και τα οποία εκτιμάται ότι θα είναι ώριμα για να προχωρήσουν στην κατασκευή (μετά τις απαραίτητες διαδικασίες προσφορών) μέσα στα επόμενα δύο χρόνια. Κάποια έργα είναι έτοιμα και εντός των επόμενων μηνών μπορεί να προωθηθεί η υλοποίησή τους.

Λόγω της διοικητικής δομής της Κυπριακής Δημοκρατίας ο προγραμματισμός, ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η διαχείριση και η συντήρηση των βασικών υποδομών των χερσαίων μεταφορών περιλαμβανομένων των δημοσίων συγκοινωνιών προωθείται από την κεντρική Κυβέρνηση και πιο συγκεκριμένα από το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Το Τμήμα Δημοσίων Έργων έχει αναπτύξει εκτεταμένη εμπειρία στην ανάπτυξη μεγάλων έργων περιλαμβανομένων έργων που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εμπειρία αυτή καταγράφεται συνοπτικά και στην αποτίμηση της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013. Σε περίπτωση που απαιτηθεί, το Τμήμα Δημοσίων Έργων θα υποστηρίξει άλλους φορείς που θα εμπλακούν στην υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων έργων, τα οποία εκ των πραγμάτων έχουν ιδιαίτερες απαιτήσεις.

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου λόγω του ειδικού καθεστώτος της διαθέτει δικό της προϋπολογισμό, ο οποίος υπόκειται στην έγκριση της Κυπριακής Κυβέρνησης και της Βουλής των Αντιπροσώπων. Τα τελευταία χρόνια η Αρχή χρηματοδοτεί με ίδια μέσα σημαντικό μέρος των επενδυτικών της δραστηριοτήτων, ενώ αξιοποιεί διάφορα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για συγχρηματοδότηση επενδύσεων.

Η υποχρέωση από τη Μνημονιακή Σύμβαση για στήριξη της οικονομίας της Κύπρου αναμένεται να διερευνήσει την ιδιωτικοποίηση δραστηριοτήτων στο Λιμάνι της Λεμεσού - Τερματικό 1, οδηγώντας σε προσέλκυση στρατηγικών επενδυτών και κατ' επέκταση πρόσθετων οικονομικών πόρων. Κατά αντιστοιχία το Λιμάνι της Λάρνακας έχει ανατεθεί σε στρατηγικό επενδυτή, ο οποίος αναμένεται να προχωρήσει σε εκτεταμένες επενδύσεις για συνολική αναμόρφωσή του.

Κατά αντίστοιχο τρόπο με το Τμήμα Δημοσίων Έργων, η Αρχή Λιμένων Κύπρου αξιολογεί τη βιωσιμότητα της επένδυσης με την ετοιμασία των απαραίτητων τεχνοοικονομικών μελετών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Χάρτης Αναθεωρημένου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Πίνακας Προτεινόμενων Έργων με δαπάνες και χρονικό ορίζοντα έναρξης

α/α	ΕΡΓΟ	ΣΥΝΟ- ΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣ- ΦΟΡΑ	ΣΥΝΕΙΣ- ΦΟΡΑ ΔΙΑΡΘΡΩ- ΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ	ΣΥΝΕΙΣ- ΦΟΡΑ CEF	ΔΥΝΑΤΟ- ΤΗΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΕΝΑΡΞΗΣ*
1	Κάθετος Δρόμος Λιμανιού Λεμεσού(τμήμα- «Παράλληλος Δρόμος»)	€17 εκ.	€0.85 εκ.	€16.15 εκ.	-	2014
2	Περιμετρικός Αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας	€70 εκ.	€10.5 εκ.	€11.5 εκ.	~€48 εκ.	2016
3	Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας Λευκωσίας					
3α	Λεωφόροι Ιπποκράτους και Αργυρουπόλεως	€20 εκ.	€1 εκ.	€19 εκ.	-	2015
3β	Τράμ (Α' Φάση)	€130 εκ.	€4,2 εκ**	€80 εκ.	-	2016
3γ	Μονοδρόμηση Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου Γ' & Καλλιπόλεως	€5,25 εκ.	€0.25 εκ.	€4.75 εκ.	-	2014
3δ	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	€5,25 εκ.	€0.25 εκ.	€5εκ.	-	2014
4	Σύστημα Ελέγχου Φωτοελεγχόμενων Κόμβων και Διαβάσεων Πεζών/ Ποδηλατών	€3 εκ.	€0.15 εκ.	€2.85 εκ.	-	2014
5	Ανάπτυξη Ολοκληρωμένων Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Λεμεσό, Λάρνακα, Πάφο και Παραλίμνι/ Αγία Νάπα	€1,5εκ.	€0,1εκ.	€1,4 εκ	-	2015-2017

*Η χρονική δυνατότητα έναρξης των έργων είναι συνυφασμένη με την έγκαιρη έγκριση του κάθε έργου και διασφάλισης της χρηματοδότησης του. Για υλοποίηση των έργων που παρουσιάζονται έτοιμα για έναρξη εντός του 2014, θα πρέπει να δοθεί η έγκριση άμεσα.

** Το Έργο του Τραμ θα προωθηθεί μέσω Σύμβασης Σύμπραξης Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα. Η εθνική συνεισφορά και η συνεισφορά του ιδιωτικού τομέα θα καταδειχθεί σε κατοπινό στάδιο στη βάση των πορισμάτων της τεχνοοικονομικής μελέτης που βρίσκεται σε εξέλιξη.