

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΕΡΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ & ΠΙΛΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Στα χέρια της κυβέρνησης, λίστα με κτίρια του Δημοσίου, που χρίζουν ενεργειακής αναβάθμισης

Την πρώτη λίστα με κτίρια του Δημοσίου, τα οποία έχουν τις προδιαγραφές για να ενταχθούν στην κοινοτική οδηγία που αφορά στην ενεργειακή τους αναβάθμιση, απέστειλε στο ΥΠΕΚΑ η αρμόδια Γενική Γραμματεία Δημόσιας Περιουσίας, όπως επισημάνθηκε στη διάρκεια του Επιχειρηματικού Φόρουμ: ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: Η ΩΡΑ ΤΗΣ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ – ΩΡΙΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΕΡΓΑ, που διεξάχθηκε στις 27 και 28 Νοεμβρίου στο αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στο φόρουμ, το οποίο υλοποιήθηκε με την υποστήριξη και του ΣΑΤΕ, έκανε ολοκληρωμένη παρέμβαση ο κ. **Γερακάκης**, μέλος ΔΣ του ΣΑΤΕ, θέτοντας μια σειρά ερωτημάτων σε θεσμικό και πρακτικό επίπεδο για τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να λειτουργήσουν οι συμβάσεις έργων ενεργειακής αναβάθμισης.

Πιο συγκεκριμένα ο κ. **Γερακάκης**, αναφέρθηκε στα δύο υποδείγματα ΣΕΑ που έχει αναρτήσει η αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΚΑ τονίζοντας μεταξύ άλλων ότι δεν ορίζονται τα κριτήρια ανάθεσης, οι τεχνικές προδιαγραφές και πως προϋπολογίζεται η σχετική δαπάνη, δεν συνοδεύονται από αντίστοιχα υποδείγματα διακηρύξεων και δεν καθορίζεται τι στοιχεία παρέχονται από τον ΚτΕ μαζί με τα τεύχη δημοπράτησης, ενώ έθεσε θέμα αναθεώρησης του υφιστάμενου ΚΕΝΑΚ.

Σε ότι αφορά την καταγραφή των κτιρίων του Δημοσίου ο κ. **Γερακάκης** τόνισε, ότι τα κτίρια της Περιφέρειας και των Δήμων δεν έχουν καταγραφεί και αξιοποιηθεί, ενώ θέλοντας να τονίσει τους παραλογισμούς που πολλές φορές οι εργοληπτικές εταιρείες πρέπει να αντιμετωπίσουν ανέφερε, ότι καλούνται να υλοποιήσουν ένα έργο με μελέτη π.χ του 2005, που αφορά σε έργο Περιφέρειας που προέβλεπε τη στέγαση 500 ατόμων και τώρα λόγω της κινητικότητας στο Δημόσιο Τομέα 180 υπαλλήλους.

«Έχουμε αρκετό δρόμο να διανύσουμε» είπε χαρακτηριστικά ο κ. **Γερακάκης**, τονίζοντας ότι όποιο θεσμικό πλαίσιο και αν προκριθεί είναι αναγκαίο αυτό να οριστικοποιηθεί μέσα από διαδικασίες που θα δοκιμαστούν από πιλοτικά έργα.

Από τη δική τους πλευρά στις τοποθετήσεις τους εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ανέδειξαν επίσης τα προβλήματα που λειτουργούν ανασταλτικά στην επίτευξη προόδου στον τομέα αυτό, ο οποίος όμως μπορεί να αποτελέσει σημαντικό μοχλό για την επανεκκίνηση της ανάπτυξης με πολλαπλά οφέλη στην πραγματική οικονομία (δημιουργία θέσεων εργασίας, αντικείμενο για χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις κ.α.).

Οι τοποθετήσεις

Ο κ. **Γρηγόρης Γρηγοριάδης**, από τη Διεύθυνση Αποδοτικής Χρήσης και Εξοικονόμησης **Ενέργειας**, αναφέρθηκε στην υπουργική Απόφαση Δ6/13280/07.06.2011 (ΦΕΚ Β' 1228) με την οποία έχει συσταθεί Μητρώο για την καταχώρηση των ΕΕΥ. Μάλιστα από τον περασμένο Απρίλιο, το Μητρώο φιλοξενείται στο διαδικτυακό τόπο www.escoregistry.gr,

στον οποίο από τις 25.09.2013 έχουν αναρτηθεί δύο υποδείγματα Συμβάσεων Ενεργειακής Απόδοσης.

Πιο συγκεκριμένα πρόκειται για τη σύμβαση εγγυημένης απόδοσης με τα εξής χαρακτηριστικά:

- * Τη χρηματοδότηση του έργου αναλαμβάνει ο Πελάτης
- * Η κυριότητα του εξοπλισμού ανήκει εξ' αρχής στον Πελάτη
- * Η ΕΕΥ παρέχει εγγυήσεις για ελάχιστα επίπεδα εξοικονόμησης ενέργειας και οικονομικού οφέλους
- * Η αμοιβή της ΕΕΥ είναι σταθερή αλλά σε περίπτωση απόκλισης από τις εγγυήσεις απομειώνεται
- * Η ΣΕΑ μπορεί να λυθεί πριν από την προβλεπόμενη διάρκεια σε περίπτωση επίτευξης του συνολικού στόχου

Η δεύτερη σύμβαση είναι αυτή του διαμοιραζόμενου οφέλους με τα εξής χαρακτηριστικά:

- * Τη χρηματοδότηση του έργου την αναλαμβάνει η ΕΕΥ
- * Η κυριότητα του εξοπλισμού περιέχεται στον πελάτη μετά τη λήξη της ΣΕΑ
- * Η ΕΕΥ δεν παρέχει εγγυήσεις για ελάχιστα επίπεδα εξοικονόμησης ενέργειας και οικονομικού οφέλους
- * Η αμοιβή της ΕΕΥ είναι σταθερή αλλά σε περίπτωση απόκλισης από τις εγγυήσεις απομειώνεται.

Το υπουργείο Οικονομικών

Εκρηκτικές και μπερδεμένες χαρακτήρισε τις παραμέτρους μέσα στις οποίες πρέπει να λειτουργήσει η Γενική Γραμματεία Δημόσιας Περιουσίας, ο κ. **Δημήτρης Δημητρίου, Ειδικός Σύμβουλος της Γενικής Γραμματείας**. Στη διάρκεια της παρέμβασής του, τόνισε στόχος της Γ.Γ η οποία ιδρύθηκε μόλις το 2012 είναι να αποτελέσει τον μοναδικό φορέα καταγραφής του συνόλου της Δημόσιας περιουσίας. Όπως είπε χαρακτηριστικά κανείς δεν γνωρίζει το ακριβές μέγεθος της αλλά και την αξία της. Ο κ. Δημητρίου τόνισε ότι η Γ.Γ έχει ήδη ολοκληρώσει την καταγραφή του 95% της Δημόσιας Περιουσίας, δηλαδή 87.000 ακινήτων, εκ των οποίων τα 71.000 είναι ιδιοκτησίας του υπουργείου Οικονομικών. Από την μέχρι τώρα καταγραφή, καταρρίπτεται σύμφωνα με τον κ. Δημητρίου ο μύθος ότι το Δημόσιο έχει μεγάλα κτίρια και πολλά, καθώς από τα 87.000 ακίνητα, κτίρια είναι μόνο τα 15.000 και αυτό που ερευνάται είναι πόσα από αυτά είναι πάνω από 500 τ.μ προκειμένου να μπορούν να ενταχθούν στην οδγή για ενεργειακή αναβάθμιση. Όπως είπε έως το τέλος Δεκεμβρίου θα έχει ολοκληρωθεί η καταγραφή από την οποία θα προκύψουν με μεγαλύτερη σαφήνεια τα κτίρια που έχουν τις κατάλληλες προδιαγραφές για ενεργειακή αναβάθμιση.

Ωστόσο το βασικότερο πρόβλημα για την υλοποίηση των έργων είναι ότι δεν έχει ακόμη ελεγχθεί η πιστότητα των στοιχείων των ακινήτων που έχουν δοθεί στην Γ.Γ, καθώς σε αρκετές περιπτώσεις οι πληροφορίες δεν είναι σαφείς, τόσο για το εμβαδόν του ακινήτου, τη χρήση του ή ακόμη και την νομική του κατάσταση και φυσικά την ενεργειακή του απόδοση.

Πάντως ο κ. Δημητρίου αποκάλυψε ότι έχει σταλεί ήδη μία πρώτη λίστα στο ΥΠΕΚΑ με 645 κτίρια για τα οποία προκύπτει με σαφήνεια ότι εμπίπτουν στην οδηγία, ενώ αυτή την εποχή μελετάται ένας νέος νόμος, ο οποίος θα διευκολύνει τη μίσθωση ακινήτων όπου πρωταρχικό ρόλο θα παίζει η ενεργειακή απόδοση.

Η εμπειρία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Την εμπειρία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για έργα ενεργειακής αναβάθμισης μετέφερε στο Φόρουμ ο κ. **Στάθης Ραγκούσης, Διευθύνων Σύμβουλος, Π.Ε.Τ.Α. Α.Ε. (Πληροφόρηση, Επιμόρφωση, Τοπική ανάπτυξη ΑΕ).**

Όπως είπε, η Τοπική Αυτοδιοίκηση αντιμετωπίζει προβλήματα οικονομικής βιωσιμότητας με την πλειοψηφία των Δήμων να είναι στο «κόκκινο» και με το ζόρι να εξασφαλίζουν τα λειτουργικά τους έξοδα. Έτσι όποια κεφάλαια περισσεύουν θα διοχετευθούν σε κλασικά ανταποδοτικά έργα όπως τα δίκτυα. Ο κ. Ραγκούσης αναφέρθηκε στις αιτίες καθυστέρησης της υλοποίησης έργων ενεργειακής αναβάθμισης των Ο.Τ.Α. Όπως είπε αυτές είναι οι: Έλλειψη πόρων, τεχνογνωσίας, κουλτούρας του δύσκαμπτου θεσμικού πλαισίου αλλά και η αδυναμία της τοπικής αυτοδιοίκησης να δημοπρατήσει έργα. Επίσης υπάρχει έλλειψη «κατάλληλων» χρηματοδοτήσεων, δηλαδή με ειδίκευση στην χρηματοδότηση έργου και με γνώση των ιδιαιτεροτήτων των Δήμων. Όπως είπε χαρακτηριστικά «υπάρχουν αδιάθετα κεφάλαια αλλά πολλές φορές οι τράπεζες δεν έχουν κατανοήσει που πάνε να επενδύσουν». Επίσης ανασταλτικός παράγοντας, είναι και το μέγεθος των έργων στους Δήμους, όπου πολλά από αυτά είναι μικρά και δεν συμφέρουν οικονομικά τον ανάδοχο.

Ο κ. Ραγκούσης αναφερόμενος στις προϋποθέσεις για ωρίμανση και δημοπράτηση έργων τόνισε μεταξύ άλλων ότι πρέπει να εξασφαλιστούν πόροι για υπηρεσίες συμβούλου στους ΟΤΑ, να αξιοποιηθεί το Πράσινο Ταμείο, να απλοποιηθούν οι διαδικασίες σύναψης συμβάσεων ΣΔΙΤ για έργα ΟΤΑ και να εξασφαλιστεί η αποπληρωμή των επενδύσεων. Τέλος ο κ. Ραγκούσης επισήμανε την αναγκαιότητα προτυποποίησης των έργων μέσω της υλοποίησης πιλοτικών έργων καθώς την ομαδοποίηση μικρών έργων ώστε να υπάρξει μεγέθυνση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου.

Σε σημαντικές λεπτομέρειες που αφορούν στη σημασία της εξοικονόμησης ενέργειας από τον κτιριακό τομέα αναφέρθηκε ο κ. **Ευάγγελος Κασσελάς, Γενικός Γραμματέας ΠΕΔΜΕΔΕ(Πανελλήνια Ένωση Διπλωματούχων Μηχανικών Δημοσίων Έργων).**

Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά ο κτιριακός τομέας ευθύνεται για πάνω από το 30% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στη χώρα λόγω κυρίως των ορυκτών καυσίμων για τη θέρμανση ειδικά στις μεγάλες αστικές περιοχές.

Ο κ. Κασσελάς αναφέρθηκε στα βήματα που πρέπει να γίνουν για την επίτευξη του εθνικού μας στόχου που αφορά στην υποχρέωση ανακαίνισης ετησίως του 3% των δημοσίων κτιρίων. Όπως είπε απαιτείται: ξεκάθαρο νομικό πλαίσιο, ενεργοποίηση, της δημόσιας αρχής – συγκεκριμένης υπηρεσίας που θα ασχολείται κατ' εξοχήν με αυτό το αντικείμενο και δημοπράτηση των έργων που θα προκύψουν με δημόσιους διαγωνισμούς.

Στο θέμα της χρηματοδότησης ο κ. Κασσελάς τόνισε ότι ο προϋπολογισμός δεν αφήνει αισιοδοξία ότι κάποια έργα ενεργειακής αναβάθμισης θα μπορούσαν να ενταχθούν στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, αλλά και τα προγράμματα ΕΣΠΑ δεν μπορούν να αποτελέσουν επιλογή, αφού το ζητούμενο δεν είναι απλώς η ένταξη αυτών των έργων σε ένα

χρηματοδοτικό εργαλείο εις βάρος κάποιων άλλων έργων αλλά η δυνατότητα χρηματοδότησης όσο περισσότερων δημοσίων έργων γίνεται με στόχο την κινητοποίηση της Εθνικής Οικονομίας.

Έτσι, μένει το σύστημα παραχώρησης μέσω του οποίου θα προκύψουν περισσότερα έργα, τα οποία πρέπει να δημοπρατηθούν σε μικρά μεγέθη (π.χ. των 2 εκατομμυρίων ευρώ) ώστε η ανάληψή τους να γίνεται από μικρομεσαίες εργοληπτικές επιχειρήσεις.

Το βασικότερο όμως όλων, υπογράμμισε ο κ. Κασσελάς, είναι «να γίνει αντιληπτό η αναγκαιότητα επίστευσης της υλοποίησης, του όλου προγράμματος και η ενεργοποίηση της Ειδικής Υπηρεσίας Κτιριακών Έργων, που εξάλλου ήταν και πρόταση του Γ.Γ Δημοσίων Έργων κ. Σιμόπουλου, από το καλοκαίρι, ώστε να υπάρξει και ενεργά η αρμόδια δημόσια αρχή που θα εξασφαλίσει τη διαφάνεια της διαδικασίας με τρόπο θεσμικό και θα προχωρήσει στον καθορισμό του πλαισίου ώστε να ξεκινήσει η δημοπράτηση των έργων αυτών.» Στο σημείο αυτό ο Γ.Γ της ΠΕΔΜΕΔΕ υπερθεμάτισε τονίζοντας την ανάγκη όλο το εγχείρημα να τεθεί υπό μία σκέπη που δεν μπορεί να είναι άλλη από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων όπως παλαιότερα λειτουργούσε το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και έτσι η Ελλάδα απέκτησε σοβαρές υποδομές και δίκτυα.

Στη διάρκεια της συζήτησης υπήρξε παρέμβαση από τον κ. **Αρη Παπαδόπουλο, Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας ZEB αλλά και παρουσίαση της συμβολής του ΚΑΠΕ στην εξοικονόμηση μέσω της υλοποίησης πιλοτικών έργων. Και οι δύο παρεμβάσεις θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα www.a-energy.gr.**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ: ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Ανάπλαση της Πανεπιστημίου και επεκτάσεις Μέσων Σταθερής Τροχιάς μεταμορφώνουν το κέντρο της Αθήνας και τη ζωή των πολιτών

Κατά τη διάρκεια εξάλλου του φόρουμ αναδείχθηκαν και τα επικείμενα νέα έργα στο κέντρο της Αθήνας με αιχμή την περίφημη ανάπλαση της Πανεπιστημίου, σε συνδυασμό με τις υπό κατασκευή και τις σχεδιαζόμενες επεκτάσεις των Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Όπως τόνισαν οι συμμετέχοντες, τα συγκεκριμένα δημόσια έργα, τα οποία βέβαια για να μπουν σε φάση δημοπράτησης και να ξεκινήσουν οι εργασίες, αναμένουν χρηματοδότηση, κυρίως από κονδύλια του νέου ΕΣΠΑ, μπορούν να αποτελέσουν το σύμβολο μιας νέας εποχής και μιας άλλης, πιο ασφαλούς, άνετης και φιλικής καθημερινότητας του πολίτη.

Σταθερές συγκοινωνίες – αστική ανάπλαση

Το αισιόδοξο στοιχείο ότι οι νέες γενιές δείχνουν πιο ευαισθητοποιημένες όσον αφορά σε θέματα κλιματικής αλλαγής και για αυτό χρησιμοποιούν πολύ περισσότερο τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς, κατέθεσε στην παρέμβασή του ο κ. **Νικόλαος Παπαθανάσης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΣΤΑ.ΣΥ.** Η δημόσια συγκοινωνία πρέπει πλέον να αντιμετωπιστεί ως μια σοβαρή και μοντέρνα υπόθεση, τόνισε ο κ. Παπαθανάσης, καθώς ο ρόλος της είναι να προσφέρει ένα κοινωνικό και έργο με χαμηλό κόμιστρο για τον πολίτη. Είναι γνωστό εξάλλου ότι τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς σε παγκόσμιο επίπεδο είναι φιλικά, άνετα και παρέχουν ασφάλεια στις μετακινήσεις ενώ ένα από κύρια πλεονεκτήματά τους είναι ο ακριβής χρόνος μεταφοράς. Το κύριο βάρος στον σχεδιασμό των νέων γραμμών και των επεκτάσεων που σχεδιάζονται πρέπει να ρίχνεται στους σταθμούς μετεπιβίβασης καθώς

όπως τόνισε ο κ. Παπαθανάσης πρέπει να είναι ασφαλής και προσβάσιμοι από άλλα Μέσα Μεταφοράς και με χώρους πάρκινγκ για τα ΙΧ αυτοκίνητα.

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και μελλοντικά έργα

22 χρόνια μετά την ίδρυσή της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ όραμα της εταιρείας είναι να συνεχίσει την αναγνωρισμένη πορεία της και στο μέλλον, τόνισε ο κ. **Παναγιώτης Παπαχλιμίντζος, Γενικός Διευθυντής της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ.** Όπως είπε ο κ. Παπαχλιμίντζος, το έργο της εταιρείας είναι γνωστό και οικείο στους Έλληνες πολίτες καθώς αποτελεί κομμάτι της καθημερινής τους ζωής. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ σχεδιάζει και ωριμάζει την επόμενη γενιά έργων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη για τα οποία αναζητείται η πηγή χρηματοδότησης.

Στην παρουσίαση των μελλοντικών έργων ΜΕΤΡΟ σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη αλλά και στις σχεδιαζόμενες επεκτάσεις του τραμ αναφέρθηκε ο κ. Αντώνης **Παπαμακάριος, Διευθυντής Μελετών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ.**

Πιο συγκεκριμένα σε ότι αφορά την επέκταση του Μετρό στην πρωτεύουσα, ο κ. Παπαμακάριος παρουσίασε κάποια χαρακτηριστικά της ΓΡΑΜΜΗΣ 4, το μήκος της οποίας, με συρμούς χωρίς οδηγό είναι 33 χλμ. και έχει 29 νέους σταθμούς, με 5 σταθμούς μετεπιβίβασης για μετεπιβιβάσεις στις Γραμμές 1, 2 και 3. Θα εξυπηρετεί 570.000 επιπλέον επιβάτες ημερησίως και αυτό μεταφράζεται σε 1.93 εκατομμύρια λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα ημερησίως και 513 λιγότερους τόνους εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα ημερησίως. Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου είναι €3,3 δις, με τη Γενική Οριστική Μελέτη του Έργου να τελεί υπό εκπόνηση. Ωστόσο δίδεται προτεραιότητα στη δημοπράτηση για την κατασκευή του Τμήματος “Α” της Γραμμής με μήκος 8 χλμ. & 9 Σταθμούς, με κόστος €1 δις και χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του έργου τους 80 μήνες.

Σε ότι αφορά την επέκταση της Γραμμής 2 προς Ίλιον το μήκος της θα είναι 3,5 χλμ., με τρεις νέους σταθμούς και προϋπολογισμό εκτέλεσης €350 εκ.

Ο κ. Παπαμακάριος τόνισε επίσης, ότι η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχει στα σχέδια της και την υπογειοποίηση της Γραμμής στο Τμήμα μεταξύ των Σταθμών ΦΑΛΗΡΟ και ΠΕΙΡΑΙΑΣ, σε μήκος 1.4 χλμ. και με την προσθήκη 1 σταθμού, καταργώντας το εσωτερικό «εμπόδιο» της πόλης που δημιουργείται από την ισόπεδη γραμμή. Όπως είπε έχει εκπονηθεί η Γενική Οριστική Μελέτη και η δημοπράτηση θα προχωρήσει εάν βρεθεί χρηματοδότηση. Προϋπολογισμός €100 εκ. περίπου.

Σε ότι αφορά το Μετρό Θεσσαλονίκης, ο κ. Παπαμακάριος τόνισε ότι χρόνος έναρξης είναι το 2017, θα έχει 13 σταθμούς και θα καλύπτει 9.6 χλμ Γραμμής με 2 ανεξάρτητες σήραγγες μονής τροχιάς και θα εξυπηρετούνται 250.000 επιβάτες ημερησίως ή περίπου 75.000.000 επιβάτες ετησίως από τον πρώτο χρόνο της εμπορικής λειτουργίας. Δηλαδή θα επιτευχθεί εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης (με χρήση όλων των μεταφορικών μέσων) κατά 25.000.000 ώρες ετησίως, μείωση ατμοσφαιρικών εκπομπών κατά 115 ton. CO₂ ημερησίως.

Αναφερόμενος στις επεκτάσεις του Τράμ, ο κ. Παπαμακάριος παρουσίασε τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υπό κατασκευής επέκτασης της Α΄ φάσης προς Πειραιά, η οποία θα παραδοθεί σε δύο χρόνια, θα έχει 12 νέους σταθμούς, ενώ θα ανακατασκευαστεί και ο υφιστάμενος τερματικός σταθμός στην περιοχή του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (Σ.Ε.Φ.). Υπό μελέτη βρίσκονται οι επεκτάσεις της Β΄ φάσης προς Πειραιά, όπου προβλέπεται η σύνδεση κέντρου Πειραιά με Χατζηκυριάκειο και Φρεαττύδα, η επέκταση Ελληνικού προς

Αργυρούπολη, με σύνδεση για Μετεπιβίβαση στο Σταθμό ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ του Μετρό. Στις αρχές του 2014 προβλέπεται η δημοπράτηση της επέκτασης του τραμ από το σταθμό του Πειραιά προς Κερατσίνι με 6 σταθμούς. Έχει διερευνηθεί η χάραξη του έργου, το οποίο προβλέπεται υπογειοποιημένο στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου Κερατσινίου (περίπου 2,6 χλμ). Επίσης το 2014 δημοπρατείται και η επέκταση του τραμ από το Σύνταγμα στην Πλ. Αιγύπτου με παράλληλη ανάπλαση του κέντρου της Αθήνας.

Την οριστική μελέτη του έργου ανάπλασης της κέντρου της Αθήνας με κύριο άξονα την οδό Πανεπιστημίου, παρουσίασε ο **κ. Παναγιώτης Τουρνικιώτης, καθηγητής του ΕΜΠ**, βασικός συντελεστής στην εκπόνηση της μελέτης του έργου, η οποία χρηματοδοτείται από το Ίδρυμα Ωνάση.

Το έργο προβλέπει τον ανασχεδιασμό της λεωφόρου Αμαλίας, ολόκληρης της ζώνης ανάμεσα στην Ακαδημίας και τη Σταδίου, καθώς και της οδού Πατησίων μέχρι το Αρχαιολογικό Μουσείο, με κριτήριο την προτεραιότητα στον πεζό, την επέκταση του τραμ και την περιβαλλοντική ποιότητα του δημόσιου χώρου. Ένα έργο που απευθύνεται σε όλη την πόλη και τους επιβάτες των Μέσων Σταθερής Τροχιάς που συναντώνται στην Ομόνοια, το Σύνταγμα και το Μοναστηράκι.

Όπως είπε ο κ. Τουρνικιώτης το έργο έχει φθάσει στην τελευταία φάση της ωρίμανσής και η δημοπράτηση του βρίσκεται στα χέρια της πολιτείας.

Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου έργου προβλέπεται και η επέκταση της γραμμής του τραμ μέχρι τα Άνω Πατήσια, η οποία θα διασυνδέσει τη γραμμή του ΗΣΑΠ και θα εξυπηρετήσει πολύ πυκνοκατοικημένες περιοχές όπως τα Πατήσια και η Κυψέλη.