Digitally signed by GRIGORIOS KAMENAKIS
Date: 2021.03.23 18:38:36 +02'00'

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (Δ16)

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
Μελέτη - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ – ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ

ADVANCED ENVIRONMENTAL STUDIES A.E.
(δ.τ. ADENS A.E.)
Βασ. Σοφίας 98Α, Τ.Κ. 115 28, Αθήνα,
Τηλ. 210-7788665,
Fax: 210-7788668 E-mail: info@adens.gr

Μάρτιος, 2021

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (Δ16)

ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ του Έργου

«Μελέτη – Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας»

PANAGIOTA STYLIANI KAIMAKI

Digitally signed by PANAGIOTA STYLIANI KAIMAKI
Date: 2019.06.11 15:36:23 +03'00'

Αθήνα, 06/2019

Πίνακας περιεχομένων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 1
2. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΕΜΠΛΟΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ 7
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ 7
2.2 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ.. 9
2.2.1 Εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία 9
2.3 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ 12
2.3.1 Προσδιορισμός και ιεράρχηση ενδιαφερόμενων μερών 12
2.3.2 Μεθοδολογία και Αρχές Εντοπισμού των Ενδιαφερόμενων Μερών 14
2.3.3 Προσδιορισμός και ιεράρχηση των ομάδων ενδιαφερομένων μερών 15
2.4 ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ 27
2.4.1 Φάση 1 – Διαβούλευση για την έγκριση της ΜΠΕ 27
2.4.2 Φάση 2 – Διαβούλευση κατά τη φάση της κατασκευής 28
2.4.3 Φάση 3 – Επικοινωνία κατά τη φάση λειτουργίας 29
2.4.4 Σχέδιο δράσεων 30
2.5 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗΣ ΠΑΡΑΠΟΝΩΝ 34
3. ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ 36
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ 36
3.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ 39
3.2.1 Δημογραφικά στοιχεία 39
3.2.2 Παραγωγική διάρθρωση της τοπικής οικονομίας 44
3.2.3 Απασχόληση 45
3.2.4 Κατά κεφαλήν εισόδημα 47
3.3 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ 50
3.3.1 Υποδομές μεταφορών 50
3.3.2 Συστήματα περιβαλλοντικών υποδομών 59
3.3.3 Δίκτυα 65
3.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ 67
3.5 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ 69
3.5.1 Οικονομία, απασχόληση, εισόδημα 69
3.5.2 Μέσα διαβίωσης και αξία γης 72
3.5.3 Υποδομές και κοινόχρηστες υπηρεσίες 75

3.5.4 Δικαιώματα εργαζομένων 75
3.5.5 Υγεία και Ασφάλεια Κοινότητας 78
3.5.6 Συνοχή Κοινότητας 79
3.6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ 83

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1-1 Θέση περιοχής ανάπτυξης μελετώμενου έργου 3
Εικόνα 1-2 Διοικητική υπαγωγή μελετώμενου έργου 4
Εικόνα 2-1 Χαρτογράφηση επιπτώσεων - ενδιαφέροντος 22
Εικόνα 2-2 Χαρτογράφηση επιρροής - ενδιαφέροντος 23
Εικόνα 2-3 Χαρτογράφηση ισχύος - στάσης 24
Εικόνα 3-1 Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών Μετρό Αθήνας (https://www.ametro.gr) 50
Εικόνα 3-2 Διαδρομή νέας γραμμής ΤΡΑΜ από Νέο Φάληρο έως Πειραιά κατά την Α' φάση της επέκτασης 52
Εικόνα 3-3 Διαδρομή νέας γραμμής ΤΡΑΜ από Κερατσίνι έως Πέραμα κατά την Δ' φάση της επέκτασης 52

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 2-1 Προσδιορισμός και ιεράρχηση των ομάδων ενδιαφερομένων μερών 16
Πίνακας 2-2 Επίπεδο επικοινωνίας ενδιαφερόμενων μερών 25
Πίνακας 2-3 Σχέδιο δράσεων ενημέρωσης και διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη . 31
Πίνακας 3-1 Περιφερειακές Ενότητες, Δήμοι και Δημοτικές Ενότητες της περιοχής μελέτης, μόνιμος πληθυσμός, απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ 39
Πίνακας 3-2 Πραγματικός πληθυσμός, απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ 40
Πίνακας 3-3 Μεταβολή πραγματικού πληθυσμού στους Δήμους ενδιαφέροντος, Απογραφή 2011-2011 41
Πίνακας 3-4 Πυκνότητα πραγματικού πληθυσμού στους Δήμους άμεσης περιοχής 41
Πίνακας 3-5 Επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων των ΠΕ και των Δήμων της περιοχής μελέτης σύμφωνα με την Απογραφή Πληθυσμού 2011 43
Πίνακας 3-6 Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας, Περιφέρεια Αττικής (ΕΛΣΤΑΤ, χιλ. άτομα) 44
Πίνακας 3-7 Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, διάρθρωση της απασχόλησης, ΕΛΣΤΑΤ 2011 45
Πίνακας 3-8 Ποσοστό Απασχολούμενων στην περιοχή μελέτης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας 45
Πίνακας 3-9 Διέλευση τροχοφόρων πλοίων πορθμείου 56
Πίνακας 3-10 Είκοσι (20) κορυφαία λιμάνια – επιβάτες που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται (σε χιλιάδες επιβάτες) 58
Πίνακας 3-11 - Σημασία κοινωνικών επιπτώσεων 67
Πίνακας 3-12 - Ενέργειες διαβούλευσης 80

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Έκθεση αποτελεί την **Μελέτη Κοινωνικών Επιπτώσεων** του έργου «**Μελέτη - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας**» και συνοδεύει την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου.

Η μελέτη περιλαμβάνει την Χαρτογράφηση των Ενδιαφερομένων Μερών και το Σχέδιο Εμπλοκής και Διαβούλευσης με τα Ενδιαφερόμενα Μέρη αλλά και την εκτίμηση και αξιολόγηση των κοινωνικών επιπτώσεων και την περιγραφή των μέτρων αντιμετώπισης για το έργο της Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

Στόχος της μελέτης είναι να εντοπίσει και να αναλύσει την αναμενόμενη κοινωνική απόδοση του νέου οδικού Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

Ειδικότερα, η μελέτη κατευθύνεται στην ex ante αξιολόγηση και στον υπολογισμό των πιθανών κοινωνικών επιδράσεων, που θα προκύψουν από την κατασκευή και λειτουργία του έργου στη συγκεκριμένη περιοχή και στην παρουσίαση των διαδικασιών και μηχανισμών, οι οποίοι θα αξιοποιηθούν αφενός για την παρακολούθηση των επιδράσεων αυτών κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του έργου και αφετέρου για την προδραστική αντιμετώπιση και αντιστάθμιση ενδεχόμενων ρίσκων ή αρνητικών κοινωνικών επιπτώσεων, που μπορεί να προκληθούν από το συγκεκριμένο έργο.

Η ανάλυση των κοινωνικών επιδράσεων του νέου Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας βασίζεται μεθοδολογικά έργου στην εφαρμογή διεθνών προτύπων και μεθοδολογιών (όπως η μεθοδολογία Social Return On Investment --- SROI) και κατευθύνεται στην ανάδειξη και μέτρηση της αντίστοιχης προστιθέμενης κοινωνικής αξίας και στην αποτύπωση και προδραστική αντιμετώπιση των ενδεχόμενων κοινωνικών ρίσκων ή του κοινωνικού κόστους, που μπορεί να ανακύψει από την κατασκευή και τη λειτουργία ενός μεγάλου έργου υποδομής, όπως το υπό εξέταση έργο.

Μέσω της ανάλυσης που ακολουθεί επιδιώκεται να εντοπιστούν και να κατανοηθούν οι αλλαγές που θα επιφέρει το έργο σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο και να υπολογιστούν οι επιδράσεις του στην τοπική κοινωνία, αλλά και ευρύτερα. Επίσης, στόχος της μελέτης είναι να παρουσιάσει το πλάνο αντισταθμιστικών παρεμβάσεων, που προτείνονται για την ενίσχυση του κοινωνικού κεφαλαίου της περιοχής και για και την επαύξηση της κοινωνικής αξίας του έργου.

Η παρούσα μελέτη δεν αφορά και δεν αναλύει τις εκτιμώμενες περιβαλλοντικές επιδράσεις του έργου, οι οποίες είναι αντικείμενο ξεχωριστών μελετών, αλλά αναφέρεται μόνο σε

ενδεχόμενες συνέπειες, που μπορεί αυτές να έχουν στην ποιότητα ζωής ή στην ευημερία των κατοίκων στην περιοχή κατασκευής του νέου Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

Μέσω της παρούσας ανάλυσης εντοπίζονται οι αλλαγές που θα επιφέρει το έργο σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο και υπολογίζονται οι επιδράσεις του στις τοπικές κοινωνίες αλλά και ευρύτερα.

Το έργο της μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας, αποτελείται από το χερσαίο οδικό άξονα με αρχή την οδό Φανερωμένης Σαλαμίνας και πέρας τη λεωφόρο Σχιστού, ο οποίος περιλαμβάνει την υποθαλάσσια σήραγγα στο δίαυλο Σαλαμίνας-Περάματος (Ναυστάθμου), τις οδικές προσβάσεις προς Παλούκια, Σαλαμίνα και Πέραμα, τα συνοδά έργα (Διόδια, Κτήρια Υπηρεσιών Διοίκησης, Διαχείρισης Κινδύνου, Ελέγχου Σηράγγων του Έργου) καθώς και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας της οδού Παλούκια-Αμπελάκια-Σελήνια και της οδού Ζωοδόχου Πηγής.

Αναλυτικότερα, το υπό μελέτη έργο αποτελείται από τρία τμήματα ως ακολούθως:

Α. Οδικό τμήμα σύνδεσης του Α/Κ Περάματος με τη Λ. Σχιστού ώστε να παρακάμπτεται ο Δήμος Περάματος μήκος περίπου 5 km. Η όδευση του ξεκινάει από την υπάρχουσα Λεωφόρο Σχιστού –Σκαραμαγκά, με την οποία συνδέεται με ανισόπεδο κόμβο και οδεύει εντός της περιοχής του Ναυτικού Οχυρού Σκαραμαγκά και μέχρι την περιοχή του Περάματος.

Β. Υποθαλάσσια ζεύξη με Οδική Σήραγγα μήκους =1.7 km

Γ. Όδευση επί της νήσου Γεωργίου και σύνδεση με την νήσο Σαλαμίνα διευρύνοντας το υπάρχον επίχωμα. Σύνδεση με το οδικό δίκτυο του Δήμου Σαλαμίνας για την καθοδήγηση της εξερχόμενης από την υποθαλάσσια σήραγγα κυκλοφορίας, στους τόπους προορισμού επί της νήσου Σαλαμίνας με αποκλεισμό επεκτασιμότητας στην κατεύθυνση διπλής ζεύξης προς Μέγαρα.

Στην Εικόνα 1-1-1 παρουσιάζεται η θέση ανάπτυξης του εξεταζόμενου **Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας**.

Εικόνα 1-1 Θέση περιοχής ανάπτυξης μελετώμενου έργου

Η περιοχή ανάπτυξης του εξεταζόμενου οδικού έργου, υπάγεται διοικητικά στην Περιφέρεια Αττικής και ειδικότερα στις Περιφερειακές Ενότητες Πειραιώς και Νήσων και ειδικότερα στους Δήμους Περάματος της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς και στο Δήμο Σαλαμίνας της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων (βλ. Εικόνα 1-2).

Εικόνα 1-2 Διοικητική υπαγωγή μελετώμενου έργου

Η πορθμειακή γραμμή «Παλούκια – Πέραμα» αποτελεί την κυριότερη σύνδεση της νήσου Σαλαμίνας με την Αττική. Είναι μια από τις πιο πολυσύχναστες πορθμειακές γραμμές με συνεχή δρομολόγια από όπου διακινούνται άνω των 250.000 επιβατών, 72.000 ιδιωτικών οχημάτων, 40.000 δικύκλων και 3.000 φορτηγών μηνιαίως, με σημαντική επαύξηση τους καλοκαιρινούς μήνες (στοιχεία Λιμεναρχείου 2015).

Η προτεινόμενη οδική ζεύξη, η οποία θα αντικαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη πορθμειακή γραμμή, θα προσφέρει μόνιμη οδική ζεύξη της Σαλαμίνας με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αττικής με οδό ταχείας κυκλοφορίας, διευκολύνοντας την κυκλοφορία και μειώνοντας τους χρόνους μετάβασης και επιστροφής στο νησί.

Το έργο ανήκει σε μία γενιά νέων μεγάλων έργων που θα δρομολογηθούν την επόμενη 6ετία και θα συνεχίσουν την κατασκευαστική δραστηριότητα σε υψηλά επίπεδα καθώς τα έργα των αυτοκινητόδρομων της ηπειρωτικής Ελλάδας (Ολυμπία Οδός, Ιονία Οδός, αυτοκινητόδρομοι Αιγαίου, κλπ) έχουν ήδη ολοκληρωθεί. Με την ολοκλήρωση της κατασκευαστικής περιόδου ένας δρόμος διεθνών προδιαγραφών θα βρίσκεται στη διάθεση των Ελλήνων οδηγών.

Η προτεινόμενη οδική ζεύξη αποτελεί προγραμματικό έργο **με καίρια σημασία για την Περιφέρεια** Αττικής. Θα συμβάλλει στην άρση της απομόνωσης της Σαλαμίνας ή τουλάχιστον θα προσφέρει έναν γρήγορο και ασφαλή τρόπο σύνδεσής της με την

ηπειρωτική Ελλάδα και τους διερχόμενους μεγάλους οδικούς άξονες από την Περιφέρεια. Θα συμβάλλει επομένως στην αύξηση της συνοχής της ευρύτερης περιοχής, με σημαντική μείωση του χρόνου μεταξύ των εξυπηρετούμενων περιοχών.

Τα οφέλη που αναμένονται από την υλοποίηση του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας είναι πολλά, ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Η προτεινόμενη οδική ζεύξη θα συμβάλλει στην ανάπτυξη των περιοχών που συνδέει μέσω της βελτίωσης της προσφερόμενης εξυπηρέτησης (προσιτότητα, μειωμένος χρόνος προσπέλασης). Επίσης, αναμένεται η αναβάθμιση της υποδομής και των συνθηκών κυκλοφορίας.

- Η προτεινόμενη οδική ζεύξη αναμένεται να αυξήσει την ταχύτητα κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή, η οποία σήμερα είναι ιδιαίτερα χαμηλή κατά περιόδους και να συμβάλλει αποφασιστικά στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, λόγω των βελτιωμένων γεωμετρικών και τεχνικών χαρακτηριστικών και του διαχωρισμού των κλάδων κυκλοφορίας.

- Η προτεινόμενη οδική ζεύξη θα αναβαθμίσει τις υπηρεσίες που προσφέρονται, τόσο στη Σαλαμίνα όσο και στο Ναύσταθμο του Πολεμικού Ναυτικού, σε σχέση με τις υπάρχουσες ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Θα είναι εφικτή η συνεχής κυκλοφορία από και προς το νησί όλο το 24ωρο, ελαχιστοποιώντας το χρόνο μετάβασης, χωρίς καθυστερήσεις και αναμονή στο πορθμείο.

- Με την προτεινόμενη ζεύξη απεμπλέκεται η προσπέλαση στη Σαλαμίνα από εξωτερικές συνθήκες που οδηγούν στο κλείσιμο της πορθμειακής γραμμής (καιρικές και άλλες)

- Η προτεινόμενη οδική ζεύξη θα προσφέρει ενισχυμένες προοπτικές ανάπτυξης και ευκαιρίες απασχόλησης: Οι αξιόπιστες, ασφαλείς και ταχύτερες συνθήκες μεταφοράς θα ενισχύσουν σημαντικά τις τοπικές οικονομίες, επηρεάζοντας θετικά τη δραστηριότητα τόσο των επιχειρήσεων όσο και κάθε πολίτη. Επιπλέον, τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής όσο και έπειτα κατά τη διάρκεια παραχώρησης η απασχόληση θα ενισχυθεί σημαντικά, καθώς οι απαιτήσεις σε ανθρώπινο δυναμικό θα καλυφθούν από τους κατοίκους των κατά τόπων περιοχών. Λόγω του αυτοκινητοδρόμου, βελτιώνεται το επίπεδο ασφάλειας και ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι σε σχέση με την προγενέστερη κατάσταση. Δίνεται επίσης η δυνατότητα για την περεταίρω οικονομική, κοινωνική και τουριστική ανάπτυξη του νησιού και αυξάνονται οι ευκαιρίες απασχόλησης.

Όσον αφορά στα οικονομικά στοιχεία του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας, αυτά θα καθοριστούν με τιμές ενιαίων τιμολογίων σε επόμενη φάση του

διαγωνισμού. Ένας κατ' αρχήν ενδεικτικός προϋπολογισμός του έργου **ανέρχεται σε 500 εκατομμύρια €.**

Η παρούσα μελέτη συντάσσεται και συνοδεύει υποστηρικτικά τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Έργου, η οποία εκπονείται από την εταιρεία ADENS (www.adens.gr).

Η ομάδα μελέτης της παρούσας είναι:

- Στέλλα Καϊμάκη Δρ, Πολιτικός Μηχανικός
- Αγγελική Περδίου, Μεταλλειολόγος Μηχανικός MSc
- Μαγδαληνή Θεοχάρη, MSc, BEng, Public Participation & Community Engagement
- Θωμάς Κόλλιας, Περιβαλλοντολόγος MSc, BSc, Environmental & Social Consultant
- Ελένη Γιαμμακίδου, Γεωγράφος, GIS Expert MSc, BSc

2. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΕΜΠΛΟΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται:

→ Η Χαρτογράφηση των Ενδιαφερομένων Μερών και

→ Το Σχέδιο Διαβούλευσης με τα Ενδιαφερόμενα Μέρη (ΣΔΕΜ)

σχετικά με το έργο της Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

Στο παρόν ΣΔΕΜ, διαμορφώνεται ένα πλαίσιο οδηγιών για τη δημιουργία μιας ευρύτερης και συνεχούς διαδικασίας διαλόγου μεταξύ του Υπουργείου και του μελλοντικού Παραχωρησιούχου και αυτών που ενδεχομένως να επηρεάζονται ή να έχουν οποιοδήποτε συμφέρον από το έργο (ενδιαφερόμενα μέρη). Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει μια σειρά δράσεων και προσεγγίσεων και διαρκεί όσο και η διάρκεια ζωής του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας (σχεδιασμός, κατασκευή προκαταρκτικών έργων, κατασκευή, λειτουργία, παροπλισμός).

Ο γενικός στόχος του παρόντος ΣΔΕΜ είναι η υλοποίηση της σχεδιασμένης διαδικασίας διαλόγου με τα ενδιαφερόμενα μέρη, με παροχή πληροφοριών και γνώσεων, με σκοπό τη θεμελίωση ισχυρών και μακροχρόνιων σχέσεων με την τοπική κοινότητα στη βάση της αμοιβαίας κατανόησης και εμπιστοσύνης. Οι κύριοι επιμέρους στόχοι του ΣΔΕΜ είναι οι εξής:

→ Προκαταρκτικός προσδιορισμός και χαρτογράφηση των βασικών ενδιαφερόμενων μερών για το έργο, συμπεριλαμβανομένων τυχόν ευαίσθητων ομάδων (εφόσον υπάρχουν), η οποία θα ενημερώνεται κατά την πρόοδο του έργου.

→ Διαμόρφωση ενός πλαισίου πρακτικών οδηγιών για το διάλογο με τα ενδιαφερόμενα μέρη, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του συγκεκριμένου έργου, που θα είναι προσαρμοσμένο στην τοπική κοινότητα από τεχνικής και πολιτισμικής άποψης.

→ Διασφάλιση της ενίσχυσης του ΣΔΕΜ με επαρκείς πόρους, υποστηρικτικές θεσμικές δομές και επαρκείς διαδικασίες.

Η διαδικασία διαλόγου που αναλύεται στο παρόν ΣΔΕΜ έχει καταρτιστεί σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και τους εθνικούς κανονισμούς καθώς και με τις διεθνείς πρακτικές. Το ΣΔΕΜ είναι ένα «ζωντανό» έγγραφο που θα ενημερώνεται συνεχώς καθώς θα εξελίσσεται το έργο και θα γίνεται πιο κατανοητή η σύνθεση και η αλληλεπίδραση των ενδιαφερόμενων μερών.

Στο παρόν κεφάλαιο που αφορά στο ΣΔΕΜ περιλαμβάνονται οι ακόλουθες ενότητες:

- → Κανονιστικό πλαίσιο
- → Προσδιορισμός και ιεράρχηση ενδιαφερόμενων μερών
- → Ανάπτυξη μελλοντικών δράσεων διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη
- → Μηχανισμός διατύπωσης παραπόνων

2.2 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

Σύμφωνα με τις διεθνείς πρακτικές η συμμετοχή του κοινού θεωρείται απαραίτητο στοιχείο ορθής επιχειρηματικής πρακτικής και εταιρικής ευθύνης καθώς και μέσο βελτίωσης της ποιότητας των έργων. Ειδικότερα, η ουσιαστική συμμετοχή του κοινού είναι καίριος παράγοντας για την επιτυχή διαχείριση των κινδύνων και των επιπτώσεων για τις κοινότητες που επηρεάζονται από τα έργα καθώς και για την επίτευξη βελτιωμένων οφελών για την τοπική κοινωνία. Ειδικότερα, η ουσιαστική συμμετοχή του κοινού είναι καίριος παράγοντας για την επιτυχή διαχείριση των κινδύνων και των επιπτώσεων για τις κοινότητες που επηρεάζονται από τα έργα καθώς και για την επίτευξη βελτιωμένων οφελών για την τοπική κοινωνία.

Η διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη για το έργο θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής και της Ελληνικής νομοθεσίας.

2.2.1 Εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία

Η κύρια διεθνής απαίτηση είναι η Σύμβαση του Aarhus για την πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα (όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη). Στη Σύμβαση του Aarhus, θεσπίζονται ορισμένοι βασικοί κανόνες για την προώθηση της συμμετοχής των πολιτών σε περιβαλλοντικά θέματα καθώς και για τη βελτίωση της εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Οι τρεις βασικές έννοιες της σύμβασης είναι:

→ Πρόσβαση σε πληροφορίες: κάθε πολίτης θα πρέπει να έχει δικαίωμα εύκολης πρόσβασης σε πλήθος περιβαλλοντικών πληροφοριών. Οι δημόσιες υπηρεσίες υποχρεούνται να παρέχουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες, να τις συλλέγουν και να τις διαδίδουν, εγκαίρως και με διαφανή τρόπο.

→ Συμμετοχή του κοινού στη λήψη των αποφάσεων: οι πολίτες έχουν δικαίωμα συμμετοχής στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με περιβαλλοντικά θέματα. Οι δημόσιες υπηρεσίες θα πρέπει να λάβουν τις κατάλληλες πρωτοβουλίες ώστε να έχουν οι πολίτες τη δυνατότητα να ενημερώνονται και, στη συνέχεια, να υποβάλουν σχόλια (εφόσον το επιθυμούν) σχετικά με προτεινόμενα έργα που επηρεάζουν το περιβάλλον ή σχετικά με σχέδια και προγράμματα που σχετίζονται με το περιβάλλον. Τυχόν σχόλια που θα υποβληθούν από το κοινό πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

→ Πρόσβαση στη δικαιοσύνη: οι πολίτες έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν ένδικα ή διοικητικά μέσα σε περίπτωση παραβίασης ή μη τήρησης των αρχών της σύμβασης.

Η Ελλάδα έχει προσαρμόσει την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τις απαιτήσεις ενημέρωσης & συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών. Η κύρια ευρωπαϊκή νομοθεσία περιλαμβάνει:

→ την οδηγία 2003/35/ΕΚ σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση, όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου

→ την οδηγία 2013/30/ΕΚ για την ασφάλεια των υπεράκτιων εργασιών πετρελαίου και φυσικού αερίου και την τροποποίηση της οδηγίας 2004/35/ΕΚ (σημείωση: στην οδηγία τονίζεται ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι θα προσφέρεται εγκαίρως στο κοινό η ευκαιρία να συμμετάσχει με ουσιαστικό τρόπο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων)

→ την οδηγία ΜΠΕ (2014/52/ΕΕ), η οποία τροποποιεί την οδηγία 2011/92/ΕΕ: προβλέπεται (άρθρο 6) να ζητείται η γνώμη των αρμόδιων αρχών καθώς και η ενημέρωση του κοινού μέσω διαδικτύου και με δημόσιες ανακοινώσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η ουσιαστική συμμετοχή του ενδιαφερομένου κοινού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Ο τρόπος και τα μέσα ενημέρωσης του κοινού καθορίζονται από τα κράτη μέλη. Σε κάθε περίπτωση, τα χρονοδιαγράμματα διαβούλευσης με το ενδιαφερόμενο κοινό έχουν ελάχιστη διάρκεια 30 ημερών.

Η εθνική νομοθεσία αναφορικά με τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνει:

→ την Υπουργική Απόφαση (ΥΑ) 1915/18, περί υιοθέτησης της Οδηγίας 2014/52/ΕΚ

→ την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) 1649/45/2014 για την εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και του τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων

→ το νόμο 4014/2011 για την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων

→ την Υπουργική Απόφαση (ΥΑ) 167563/2013 για την εξειδίκευση των διαδικασιών και των ειδικότερων κριτηρίων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων (σημείωση: η ΥΑ αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στους τρόπους ενσωμάτωσης της γνώμης του ενδιαφερόμενου κοινού)

→ την ΚΥΑ 9269/2007 για τα μέσα ένδικης προστασίας του κοινού κατά πράξεων ή παραλείψεων της Διοίκησης σχετικά με θέματα ενημέρωσης και συμμετοχής του κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων

→ το νόμο 3422/2005 για την κύρωση της Σύμβασης του Aarhus (οδηγία 2013/35/ΕΚ)

→ την ΚΥΑ 3711/2003 για τους τρόπους ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων

→ Απαιτήσεις ενημέρωσης και συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών

Στην ΚΥΑ 1649/45/2014 και στο νόμο 4014/2011 προβλέπονται:

→ οι τρόποι διαβούλευσης των διαφόρων φορέων και

→ οι τρόποι ενημέρωσης του κοινού καθώς και συμμετοχής του στη δημόσια διαβούλευση κατά τη διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων

Στην παραπάνω ΚΥΑ, προδιαγράφεται ότι η διαβούλευση (σε συμφωνία με την παράγραφο 5 του άρθρου 18 του νόμου 4014/2011) θα πραγματοποιείται μέσω διαδικτυακής εφαρμογής, του Ηλεκτρονικού Περιβαλλοντικού Μητρώου (ΗΠΜ) (https://eprm.ypen.gr/).

2.3 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

2.3.1 Προσδιορισμός και ιεράρχηση ενδιαφερόμενων μερών

Ως ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders) του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας ορίζουμε τις ομάδες εκείνες που επιδρούν ή δυνητικά μπορούν να επιδράσουν στην κατασκευή και λειτουργία του νέου έργου ή αντίστοιχα ενδέχεται να επηρεαστούν, θετικά ή αρνητικά, από την κατασκευή και λειτουργία του.

Ο ορισμός αυτός δεν περιλαμβάνει όλους εκείνους που μπορεί να γνωρίζουν για το συγκεκριμένο έργο ή να έχουν άποψη και διατυπωμένες θέσεις για τη σκοπιμότητα του ή ακόμη και γενικότερα για τη λειτουργία των έργων παραχώρησης.

Η αποτύπωση και στη συνέχεια η ανάλυση των ενδιαφερόμενων μερών του συγκεκριμένου Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας αποτελεί βασική μεθοδολογική προϋπόθεση για την αξιολόγηση των κοινωνικών επιδράσεων του νέου έργου , καθώς ο εντοπισμός της δημιουργούμενης ή της απειλούμενης κοινωνικοοικονομικής αξίας συσχετίζεται με συγκεκριμένες για κάθε περίπτωση ομάδες. Από τη σκοπιά αυτή τα ενδιαφερόμενα **μέρη για το έργο διαφοροποιούνται** ή / και εξειδικεύονται περαιτέρω από τα ενδιαφερόμενα μέρη για τα έργα παραχώρησης ή τα δημόσια έργα ή τα οδικά έργα συνολικά, καθώς εξετάζεται η σύνδεση τους με το συγκεκριμένο έργο και η επίδραση που μπορεί να έχουν στην υλοποίηση του ή η επίδραση που το έργο μπορεί να έχει σε αυτά.

Συνεπώς, συνοπτικά τα «ενδιαφερόμενα μέρη» ορίζονται ως εξής:

→ Άτομα ή ομάδες ατόμων που επηρεάζονται ή είναι πιθανό να επηρεαστούν (θετικά και/ή αρνητικά) από το έργο

→ Άτομα ή ομάδες ατόμων που ενδιαφέρονται ή ενδέχεται να έχουν κάποιο συμφέρον σε σχέση με το έργο

→ Άτομα ή ομάδες ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να ασκήσουν επιρροή στο έργο

Τα ενδιαφερόμενα μέρη για το έργο της κατασκευής και λειτουργίας του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας, έχουν διαφορετικές και σε ορισμένες περιπτώσεις αντικρουόμενες προτεραιότητες και συμφέροντα. Η αξιολόγηση των κοινωνικών επιδράσεων του έργου εντοπίζει και αναλύει μέσω και της συμβολής των ίδιων των ενδιαφερόμενων μερών τα κρίσιμα πεδία για τη δημιουργία κοινωνικής αξίας ή για την αντιμετώπιση ενδεχόμενου κοινωνικού κόστους από την κατασκευή και λειτουργία του έργου και τους τρόπους μέσω των οποίων θα επιτευχθεί το μέγιστο κοινωνικοοικονομικό όφελος για το Υπουργείο και για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του έργου.

Ο κατάλογος των ενδιαφερόμενων μερών και το σχέδιο διαβούλευσης με τις διάφορες ομάδες θα πρέπει να αναθεωρείται και να δημοσιεύεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Έτσι, εξασφαλίζεται ότι το Υπουργείο γνωρίζει ποιοι ενδιαφέρονται και/ή επηρεάζονται από το έργο και, επομένως, θα πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία διαβούλευσης. Κατά την κατάρτιση του παρόντος ΣΔΕΜ, προσδιορίστηκαν οι κύριες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών. Κατά την υλοποίηση του έργου, ο κατάλογος αυτός ενδέχεται να διασαφηνιστεί περαιτέρω και να τροποποιηθεί.

Ο προσδιορισμός των ομάδων ενδιαφερόμενων μερών και η ανάλυση των χαρακτηριστικών τους είναι αποφασιστικής σημασίας για τους σκοπούς του σχεδίου καθώς και για την επιλογή των κατάλληλων μηχανισμών διαβούλευσης. Για την χαρτογράφηση των ενδιαφερόμενων μερών, απεικονίζονται οι σχέσεις ενδιαφέροντος, επιρροής και στάσης των ενδιαφερόμενων μερών και επιτρέπουν την καλύτερη κατανόηση των εξής θεμάτων:

→ ποιον και πώς επηρεάζει το έργο

→ πώς μπορούν να ασκήσουν επιρροή στο έργο διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη και με ποιους κινδύνους ή ευκαιρίες για το έργο σχετίζεται αυτή η επιρροή

Τα ενδιαφερόμενα μέρη διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ενδιαφερόμενων μερών: βασικά ενδιαφερόμενα μέρη (τα μέρη που επηρεάζονται άμεσα), άλλα εμπλεκόμενα μέρη (που επηρεάζονται δευτερευόντως) και τα εν δυνάμει ενεργά ενδιαφερόμενα μέρη.

Αυτές οι κατηγορίες των ενδιαφερόμενων μερών μπορούν να οριστούν ως εξής:

→ Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη: Ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία επιδεικνύουν μεγάλο ενδιαφέρον για το έργο, ειδικότερα σε σχέση με τις εγκρίσεις, όπως το ΥΠΕΝ, και αυτά που ενδεχομένως θα υποστούν άμεσες επιπτώσεις, όπως οι γειτονικές κοινότητες, συμπεριλαμβανομένων των ευπαθών ομάδων.

→ Άλλα εμπλεκόμενα μέρη: Ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία ενδεχομένως θα εκφράσουν τη γνώμη και/ή τους προβληματισμούς τους για το έργο αλλά δεν είναι πιθανό να υποστούν κάποιες σημαντικές επιπτώσεις από το έργο άμεσα.

→ Εν δυνάμει ενεργά ενδιαφερόμενα μέρη: Ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία ενδεχομένως θα εκφράσουν τη γνώμη και/ή τους προβληματισμούς τους για το έργο και τα οποία ενδεχομένως θα υποστούν έμμεσες επιπτώσεις, ή μέρη των οποίων οι παρούσες συνθήκες ενδέχεται να αλλάξουν κατά την πορεία του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

2.3.2 Μεθοδολογία και Αρχές Εντοπισμού των Ενδιαφερόμενων Μερών

Σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα για τη μέτρηση της κοινωνικής αξίας και το διάλογο με τα ενδιαφερόμενα μέρη (SROI, AA1000SES κ.ά.), ο εντοπισμός των ενδιαφερόμενων μερών θα πρέπει να βασίζεται σε συστηματική μεθοδολογική προσέγγιση.

Δεν υφίσταται κάποια γενική λίστα ενδιαφερόμενων μερών για όλους τους οργανισμούς και επιχειρήσεις ή μια αντίστοιχη λίστα για συγκεκριμένου τύπου έργα (π.χ.οδικά έργα), ούτε καν σταθερές ομάδες ενδιαφερόμενων μερών για μια συγκεκριμένη εταιρεία, καθώς οι ομάδες που επηρεάζουν τις δραστηριότητες της ή επηρεάζονται από αυτές, εξαρτώνται κάθε φορά από διάφορους παράγοντες (γεωγραφικούς, κλαδικούς, αλλά και το κρίσιμο θέμα που ανακύπτει κάθε φορά), οι οποίοι εφαρμόζονται κατά περίπτωση.

Η προώθηση νέων επιχειρηματικών στρατηγικών ή οι αλλαγές στο επιχειρηματικό περιβάλλον συνεπάγονται συχνά και ανακαθορισμό των ενδιαφερομένων μερών ενός οργανισμού.

Σε ό,τι αφορά τον εντοπισμό των ενδιαφερόμενων μερών του έργου του έργου η μεθοδολογία που ακολουθείται περιλαμβάνει τις εξής παραμέτρους:

- *Ευθύνη:* Ομάδες και πρόσωπα έναντι των οποίων το Υπουργείο έχει ή μπορεί να αποκτήσει στο μέλλον νομικές, οικονομικές ή επιχειρησιακές υποχρεώσεις που απορρέουν από το κανονιστικό πλαίσιο για τη λειτουργία έργων παραχώρησης, από συμβατικές σχέσεις, ή από ευρύτερες πολιτικές και πρακτικές, τις οποίες ακολουθεί το Υπουργείο.

- *Επιρροή*: Ομάδες και πρόσωπα που σήμερα ή στο μέλλον μπορούν να επηρεάσουν την κατασκευή και αποτελεσματική λειτουργία του έργου, μέσω δράσεων ή αποφάσεων, που μπορεί είτε να υποστηρίξουν, είτε να παρεμποδίσουν το έργο. Η επιρροή αυτή εξαρτάται αφενός από την ισχύ κάθε ομάδας και τη δυνατότητα της ακριβώς να εξασκήσει αυτήν την ισχύ (νομικά, οικονομικά, κοινωνικοπολιτικά) για να επηρεάσει την κατασκευή ή/και τη λειτουργία του έργου.

- *Εγγύτητα*: Ομάδες και πρόσωπα που πρόκειται να έχουν τη μεγαλύτερη φυσική αλληλεπίδραση με το έργο, στη φάση της κατασκευής ή στην καθημερινή του λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων και των κατοίκων της γύρω περιοχής (Σαλαμίνα, Πέραμα)

- *Εξάρτηση*: Ομάδες και πρόσωπα που έχουν τη μεγαλύτερη εξάρτηση από τη λειτουργία του έργου, όπως για παράδειγμα οι καθημερινοί χρήστες των ferry boat και ευρύτερα οι κάτοικοι και επισκέπτες της Σαλαμίνας των οποίων η ευημερία, η ασφάλεια, η επιχειρηματική δραστηριότητα, η υγεία εξαρτάται από την αδιάλειπτη πρόσβαση στην περιοχή.

Η διάσταση της εξάρτησης συνδέεται και με την έννοια του «συμφέροντος» σε σχέση με την κατασκευή και λειτουργία του έργου, έννοια όμως που δεν διευκολύνει την εξειδικευμένη αποτύπωση των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς το «συμφέρον» γίνεται συνήθως αντιληπτό με πολύ ευρύτερα κριτήρια.

- *Εκπροσώπηση:* Πρόσωπα που είτε λόγω θεσμικής θέσης, είτε εθιμικά νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν άλλους, όπως για παράδειγμα οι επικεφαλής των εμπορικών ή επιχειρηματικών ενώσεων της περιοχής, οι αιρετοί τοπικοί άρχοντες, τα μέλη των Δ.Σ. τοπικών περιβαλλοντικών ενώσεων ή ακόμη και άτυποι εκπρόσωποι κοινοτήτων κοντά στο έργο.

Όλες οι ανωτέρω παράμετροι λήφθηκαν υπ' όψιν για την αποτύπωση των ενδιαφερομένων μερών του συγκεκριμένου Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας, παρ' όλο που οι διαστάσεις της «επιρροής» και της «εξάρτησης» είναι οι καθοριστικότερες για τις κοινωνικές επιδράσεις που αναμένεται να έχει το έργο. Επιπλέον, ο εντοπισμός των ενδιαφερόμενων μερών έλαβε υπ' όψιν και την ύπαρξη κινήτρου από πλευράς των επιμέρους ομάδων να συμμετάσχουν στις διαδικασίες ή τις σχετικές αποφάσεις που αφορούν τόσο τη χωροθέτηση και τη λειτουργία του νέου έργου, όσο και την εφαρμογή ενός σχεδίου ενίσχυσης του τοπικού κοινωνικού κεφαλαίου και αντισταθμιστικών δράσεων, δεδομένου ότι συχνά η δυνατότητα επιρροής ή η εξάρτηση από την υλοποίηση ενός έργου δε συνοδεύεται από πραγματικά κίνητρα για συμμετοχή στις σχετικές διαβουλεύσεις ή αποφάσεις.

2.3.3 Προσδιορισμός και ιεράρχηση των ομάδων ενδιαφερομένων μερών

Στην παρούσα ενότητα αποτυπώνονται τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία για το ιστορικό και τα χαρακτηριστικά του υπό κατασκευή έργου.

Η παρουσίαση συμπληρώνεται από τα περιεχόμενα της επόμενης ενότητας στην οποία γίνεται αναλυτικότερη παρουσίαση των συγκεκριμένων ομάδων στη βάση και των ευρημάτων από τις στοχευμένες συνεντεύξεις του μελετητή με τους εκπροσώπους τους.

Οι ομάδες ενδιαφερόμενων μερών αποτυπώνονται με βάση τα κριτήρια της εξάρτησης και της επιρροής, αλλά και λαμβάνοντας υπόψιν τη μέχρι σήμερα επικοινωνία του Υπουργείου μαζί τους για το θέμα της κατασκευής του νέου έργου.

Πίνακας 2-1 Προσδιορισμός και ιεράρχηση των ομάδων ενδιαφερομένων μερών

	Ομάδα ενδιαφερόμενων μερών	Ενδιαφερόμενα μέρη	Αιτίαση εμπλοκής	Πρωτογενείς επιπτώσεις	Δευτερογενείς επιπτώσεις	Επιπτώσεις στη φάση κατασκευής	Ενδιαφέρον για το έργο	Αιτίαση ενδιαφέροντος	Επιρροή στο έργο	Αιτίαση επιρροής	Ιεράρχηση
Α1	**Τοπικός πληθυσμός**	Κάτοικοι δήμων Σαλαμίνας και Περάματος	Ο τοπικός πληθυσμός είναι τα άτομα που ενδιαφέρονται περισσότερο για το έργο, καθώς η πλειονότητα του πληθυσμού της περιοχής διαμένει στη Σαλαμίνα και στο Πέραμα	Διευκόλυνση πρόσβασης στην ηπειρωτική χώρα/Σαλαμίνα, πιθανή αύξηση οχημάτων στη Σαλαμίνα, μείωση κίνησης στο Πέραμα	Αξίες ακινήτων, αύξηση επισκεψιμότητας,	Επιβάρυνση του οδικού δικτύου από κυκλοφορία βαρέων οχημάτων , όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων	Υψηλό	Άμεσα ενδιαφερόμενοι καθώς το έργο απευθύνεται σε αυτούς	Μέτρια	Μέσα πίεσης μόνο στις Δημοτικές αρχές, έλλειψη οργανωμένου μηχανισμού πίεσης	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
	Διοικητικές αρχές	• Αρχές Κεντρικής Διοίκησης:	Όλες οι αρχές έχουν βασικό ρόλο στις εγκρίσεις καθ' όλες τις φάσεις του έργου (σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας) αλλά δεν επηρεάζονται από το έργο.							Βασικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων και εγκρίσεων του έργου	
Α2		Υπουργείο Υποδομών					Υψηλό	Έργο υποδομών	Υψηλή		Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
		• Αρχές περιφερειακής αυτοδιοίκησης:									
Α3		Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής					Μέτριο	Έργο υποδομών	Υψηλή		Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
		• Αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης:									
Α4		Δήμος Σαλαμίνας	Οι δημοτικές αρχές έχουν βασικό ρόλο και επηρεάζονται σε όλες τις φάσεις του έργου (σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας).	Διευκόλυνση πρόσβασης στην ηπειρωτική χώρα, διατάραξη υποδομών σε περίπτωση που η χάραξη του έργου περάσει από ευαίσθητες περιοχές στο σημείο εξόδου.	Πιθανή αύξηση οχημάτων στη Σαλαμίνα, πιθανές αλλαγές στις αξίες ακινήτων, αύξηση επισκεψιμότητας, πίεση στις ήδη ελλιπείς υποδομές	Πιθανή όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, κυκλοφορία βαρέων οχημάτων	Υψηλό	Άμεσα ενδιαφερόμενοι. Ο ρόλος τους είναι να εξυπηρετούν τους δημότες τους και να διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής των δημοτών.	Υψηλή	Δυνατότητα κινητοποίησης των κατοίκων, πρόσβαση στα ΜΜΕ, δυνατότητα επιρροής στο πολιτικό επίπεδο, έκδοση αδειών	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
Α5		Δήμος Περάματος		Διευκόλυνση πρόσβασης στην Σαλαμίνα, μείωση κίνησης στο Πέραμα-αποσυμφόρηση οδικού δικτύου, διατάραξη πολιτιστικών υποδομών σε περίπτωση που η χάραξη του έργου περάσει από	Σύνδεση με εθνική οδό	Πιθανή όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, κυκλοφορία βαρέων οχημάτων					Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη

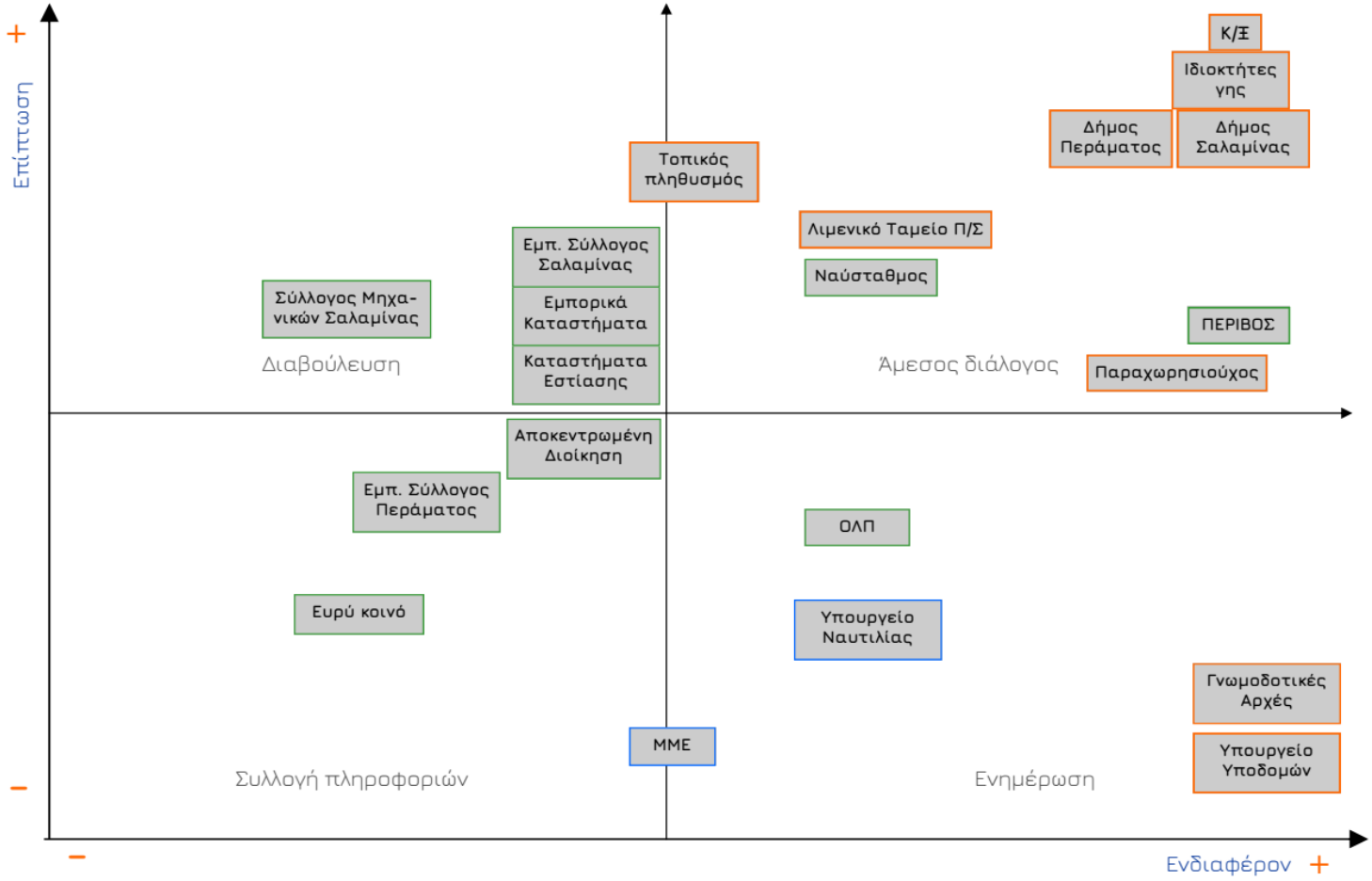
	Ομάδα ενδιαφερόμενων μερών	Ενδιαφερόμενα μέρη	Αιτίαση εμπλοκής	Πρωτογενείς επιπτώσεις	Δευτερογενείς επιπτώσεις	Επιπτώσεις στη φάση κατασκευής	Ενδιαφέρον για το έργο	Αιτίαση ενδιαφέροντος	Επιρροή στο έργο	Αιτίαση επιρροής	Ιεράρχηση
				ευαίσθητες περιοχή στα σημεία εξόδου, δημιουργία εξόδου και εκ δυσμάς της πόλης							
Α6	**Υπουργείο Άμυνας**	Ναύσταθμος Σαλαμίνας	Το Υπουργείο Άμυνας έχει γνωμοδοτήσει κατ' επανάληψη θετικά για το έργο και οι απόψεις του έχουν ληφθεί υπ' όψιν στο σχεδιασμό του έργου. Λόγω της εγγύτητας του Ναυστάθμου Σαλαμίνας με το έργο, το Υπουργείο Άμυνας θα έχει καίριο ρόλο και λόγο κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας.	Διευκόλυνση πρόσβασης στην ηπειρωτική χώρα/Σαλαμίνα	Διευκόλυνση πρόσβασης ανθρώπινου δυναμικού και απασχολούμενων	Πιθανή όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, πιθανή ανάγκη ρύθμισης της ναυσιπλοΐας	Υψηλό	Άμεσα ενδιαφερόμενοι λόγω εγγύτητας και χρήσης του έργου	Υψηλή	Βασικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων και εγκρίσεων του έργου, επιρροή σε πολιτικό επίπεδο	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α7	**Γνωμοδοτούσες Υπηρεσίες**	Όλες οι Υπηρεσίες που γνωμοδοτούν κατά τη φάση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης	Όλες οι αρχές έχουν βασικό ρόλο στις εγκρίσεις καθ' όλες τις φάσεις του έργου (σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας) αλλά δεν επηρεάζονται από το έργο.				Υψηλό		Υψηλή	Βασικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων και εγκρίσεων του έργου	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
Α8	**Λιμενικές αρχές**	Υπουργείο Ναυτιλίας	Όλες οι αρχές έχουν βασικό ρόλο στις εγκρίσεις καθ' όλες τις φάσεις του έργου (σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας) αλλά δεν επηρεάζονται από το έργο.			Πιθανές ρυθμίσεις ναυσιπλοΐας	Υψηλό		Υψηλή	Δυνατότητα πολιτικής επιρροής	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α9		Οργανισμός Λιμένος Πειραιά	Ενδεχομένως να επηρεάζεται στη φάση κατασκευής και ως σημαντικός παράγοντας στην περιοχή			Πιθανές ρυθμίσεις ναυσιπλοΐας	Μέτριο			Δυνατότητα πολιτικής επιρροής, οικονομικοί πόροι	Εν δυνάμει ενεργά ενδιαφερόμενα μέρη

	Ομάδα ενδιαφερόμενων μερών	Ενδιαφερόμενα μέρη	Αιτίαση εμπλοκής	Πρωτογενείς επιπτώσεις	Δευτερογενείς επιπτώσεις	Επιπτώσεις στη φάση κατασκευής	Ενδιαφέρον για το έργο	Αιτίαση ενδιαφέροντος	Επιρροή στο έργο	Αιτίαση επιρροής	Ιεράρχηση
Α10		Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας	Η χρήση της ζεύξης επηρεάζει άμεσα τον όγκο εργασιών και διελεύσεων	Μείωση διελεύσεων	Πιθανή πτώση εισόδων	Πιθανές ρυθμίσεις ναυσιπλοΐας	Υψηλό	Άμεσα ενδιαφερόμενοι, καθώς επηρεάζεται ο όγκος εργασιών τους		Δυνατότητα πίεσης στο Υπ. Ναυτιλίας, στις Δημοτικές αρχές, οικονομικοί πόροι	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
Α11		Δ' Λ/Τ Περάματος		Μείωση διελεύσεων	Πιθανή πτώση εισόδων	Πιθανές ρυθμίσεις ναυσιπλοΐας				Δυνατότητα πίεσης στο Υπ. Ναυτιλίας, στις Δημοτικές αρχές, οικονομικοί πόροι	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
Α12	**Ευρύ κοινό**	Ευρύ κοινό (π.χ. πολίτες εκτός των κατοίκων των περιοχών)	Το ευρύ κοινό ενδεχομένως να έχει γενικό ενδιαφέρον για το έργο, αλλά δεν επηρεάζεται από την κατασκευή και τη λειτουργία του έργου.		Διευκόλυνση επισκεψιμότητας Σαλαμίνας		Χαμηλό	Η Σαλαμίνα δεν αποτελεί προορισμό μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος και βρίσκεται περιφερειακά	Μέτρια	Δυνατότητα επιρροής σε διάφορους φορείς και μέσω κοινωνικών δικτύων	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α13	**Επαγγελματίες και επαγγελματικές ενώσεις**	Κ/Ξ Επιβατηγών-Οχηματαγωγών Πλοίων	Οι επαγγελματικές εταιρείες έχουν οικονομικό συμφέρον από το έργο, είτε ως προμηθευτές είτε ως σύλλογοι επαγγελματιών που σχετίζονται απευθείας με την παραλία και τη θάλασσα (επαγγελματίες στον κλάδο του τουρισμού, αλιείς). Επομένως, έχουν μεγάλο ενδιαφέρον για το έργο. Εφόσον πρόκειται για επαγγελματικούς φορείς, είναι πιθανό να ασκήσουν πίεση/επιρροή παρασκηνιακά ή ακόμα και να χρησιμοποιήσουν ένδικα μέσα κατά του έργου. Επομένως, μπορούν να ασκήσουν μεγάλη επιρροή στο έργο.	Μείωση φόρτου εργασίας, πτώση εισόδων και απώλεια εργασίας	Μείωση προσωπικού, μείωση επενδύσεων		Υψηλό	Εξαρτώνται άμεσα από τον αριθμό επιβατών και οχημάτων που χρησιμοποιεί τα οχηματαγωγά πλοία	Υψηλή	Πίεση σε Δημοτική Αρχή Σαλαμίνας, κινητοποίηση εργαζομένων, ένδικα μέσα, πιθανή παρασκηνιακή πίεση, οικονομικοί πόροι	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
Α14		Καταστήματα εστίασης		Πιθανή αύξηση εργασιών/εσόδων, (Σαλαμίνα), διευκόλυνση προμηθειών, μείωση εργασιών (Πέραμα-κοντά στο λιμάνι)	Βελτίωση υποδομών (Σαλαμίνα)	Πιθανή όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, Παροχή υπηρεσιών στο εργοτάξιο	Μέτριο	Οικονομικά κίνητρα	Μέτρια	Πίεση σε Δημοτική Αρχή, επαγγελματικούς φορείς	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α15		Εμπορικά καταστήματα		Πιθανή αύξηση εργασιών/εσόδων, (Σαλαμίνα), διευκόλυνση προμηθειών, πιθανή μείωση εργασιών λόγω ευκολότερης πρόσβασης των πελατών στην αγορά της ηπειρωτικής χώρας		Πιθανή όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, Παροχή υπηρεσιών στο εργοτάξιο	Μέτριο	Οικονομικά κίνητρα	Μέτρια	Πίεση σε Δημοτική Αρχή, επαγγελματικούς φορείς	

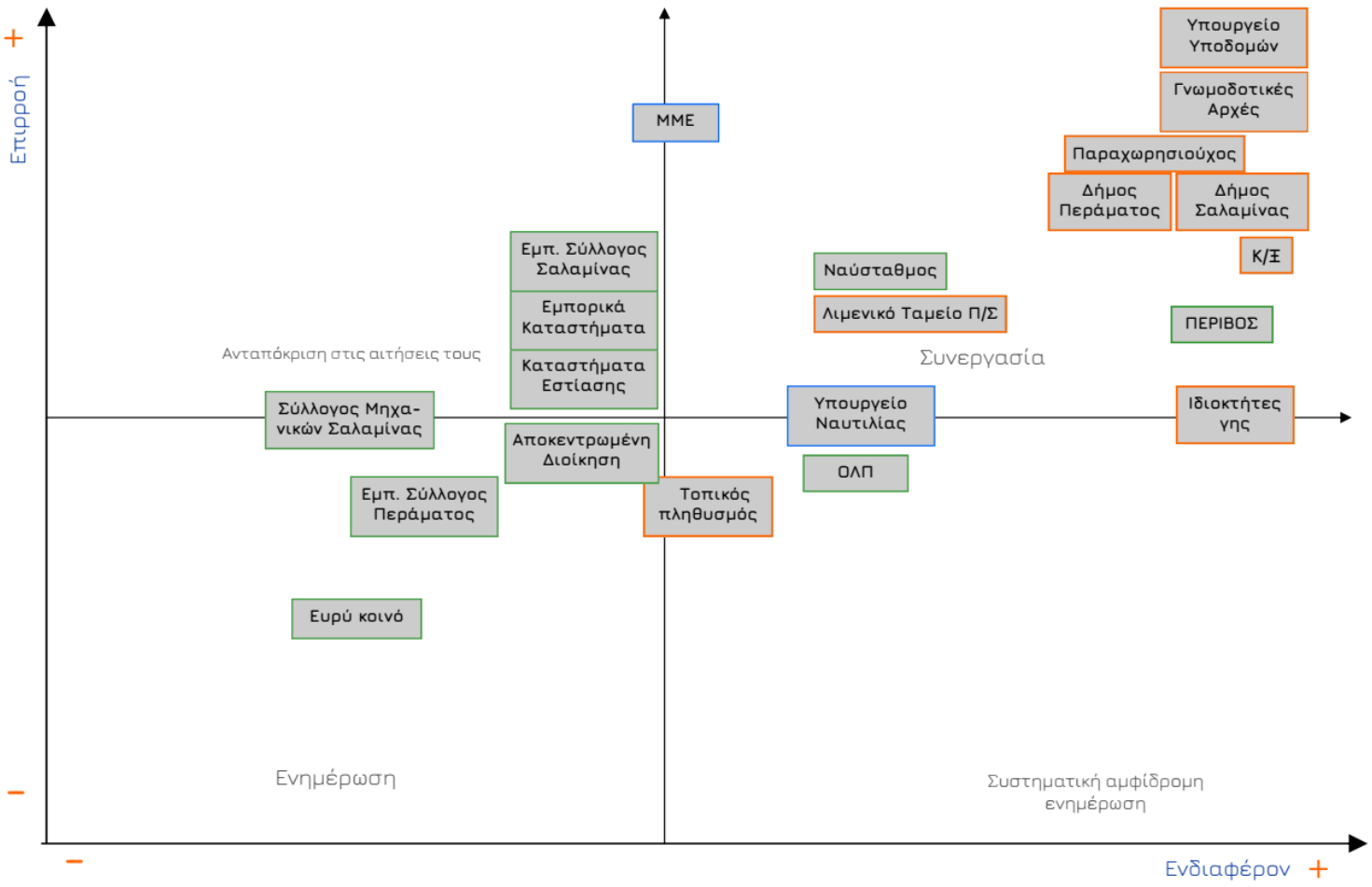
	Ομάδα ενδιαφερόμενων μερών	Ενδιαφερόμενα μέρη	Αιτίαση εμπλοκής	Πρωτογενείς επιπτώσεις	Δευτερογενείς επιπτώσεις	Επιπτώσεις στη φάση κατασκευής	Ενδιαφέρον για το έργο	Αιτίαση ενδιαφέροντος	Επιρροή στο έργο	Αιτίαση επιρροής	Ιεράρχηση
		Επαγγελματικές ενώσεις:									
Α16		Εμπορικός σύλλογος Περάματος		Αποσυμφόρηση οδικού δικτύου	Πιθανή διευκόλυνση των κατοίκων Περάματος στη μετακίνησή τους στα καταστήματα του Περάματος, διευκόλυνση επικοινωνίας με την αγορά της Σαλαμίνας	Πιθανή όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, κυκλοφορία βαρέων οχημάτων	Μέτριο		Μέτριο/χαμηλό		Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α17		Εμπορικός σύλλογος Σαλαμίνας		Πιθανή αύξηση εργασιών/εσόδων, (Σαλαμίνα), διευκόλυνση προμηθειών	Πιθανή αύξηση των μελών λόγω διευκόλυνσης πρόσβασης και δραστηριότητας στη Σαλαμίνα, πιθανή μείωση εργασιών λόγω ευκολότερης πρόσβασης των πελατών στην αγορά της ηπειρωτικής χώρας	Πιθανή όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, κυκλοφορία βαρέων οχημάτων	Υψηλό		Μέτρια		Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α18		Σύλλογος Μηχανικών Σαλαμίνας					Μέτριο		Μέτρια	Πίεση σε επιστημονικούς φορείς (π.χ. ΤΕΕ)	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α19	**Μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) και σύλλογοι**	ΜΚΟ και οργανώσεις	Ο Περιβαλλοντικός Σύλλογος Σαλαμίνας αντιτίθεται στο έργο λόγω των μακροπρόθεσμων περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την αύξηση του ρίσκου περιβαλλοντικής υποβάθμισης της περιοχής	Αύξηση κυκλοφορίας στο ήδη υποβαθμισμένο οδικό δίκτυο	Πίεση στις ελλιπείς υπάρχουσες υποδομές λόγω της αύξησης επισκεψιμότητας, άναρχη οικιστική ανάπτυξη, πίεση και αυξανόμενο ρίσκο στους περιβαλλοντικούς πόρους (δασική έκταση)		Υψηλό		Μέτρια/υψηλή	Πίεση σε Δημοτική Αρχή Σαλαμίνας, δυνατότητα κινητοποίησης πολιτών, δικτύωση με άλλες ΜΚΟ, πρόσβαση στα ΜΜΕ, ένδικα μέσα	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη
Α20	**ΜΜΕ**	Τοπικός τύπος	Τα ΜΜΕ θα χρησιμοποιηθούν ως πλατφόρμα ενημέρωσης του κοινού στις δράσεις δημοσιοποίησης. Επίσης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τα ενδιαφερόμενα μέρη για να δημοσιεύουν τις απόψεις τους σχετικά με το έργο.				Χαμηλό	Υπάρχει κάλυψη στα ΜΜΕ	Υψηλή/Μέτρια	ΜΜΕ τοπικής εμβέλειας, πιθανή κινητοποίηση πολιτών , δικτύωση με εθνικά ΜΜΕ	Εν δυνάμει ενεργά ενδιαφερόμενα μέρη
Α21		Διαδίκτυο									

	Ομάδα ενδιαφερόμενων μερών	Ενδιαφερόμενα μέρη	Αιτίαση εμπλοκής	Πρωτογενείς επιπτώσεις	Δευτερογενείς επιπτώσεις	Επιπτώσεις στη φάση κατασκευής	Ενδιαφέρον για το έργο	Αιτίαση ενδιαφέροντος	Επιρροή στο έργο	Αιτίαση επιρροής	Ιεράρχηση
Α22	**Ομάδες που εμπλέκονται στην υλοποίηση του έργου**	Παραχωρησιούχος	Ο παραχωρησιούχος των έργων κατασκευής δεν έχει προσδιοριστεί ακόμα αφού δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες υποβολής προσφορών. Η φάση κατασκευής (συναρμολόγηση αγωγών στο χερσαίο έδαφος, διάταξη αγωγών, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία της εξέδρας) είναι πολύ σύντομη.			Κατασκευή του έργου	Υψηλό	Οικονομικά κίνητρα	Μέτρια	Βασικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων του έργου	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
Α23	**Ιδιοκτήτες γης**	Ιδιοκτήτες γης και χρήστες οικοπέδων που ενδεχομένως να επηρεαστούν από το έργο	Ορισμένες ιδιοκτησίες θα επηρεασθούν άμεσα ή έμμεσα, είτε στη φάση κατασκευής (οχλήσεις) ή / και στη φάση λειτουργίας, λόγω οχλήσεων. Επίσης, αναμένεται η απαλλοτρίωση ελάχιστων μεμονωμένων οικοπέδων.	Απαλλοτρίωση περιουσίας, πιθανή όχληση στη φάση λειτουργίας, όπως θόρυβος, διατάραξη τοπίου	Αξίες ακινήτων	Επιβάρυνση του οδικού δικτύου από κυκλοφορία βαρέων οχημάτων , όχληση από θόρυβο και σκόνη λόγω των έργων, διατάραξη τοπίου	Υψηλό	Άμεσα ενδιαφερόμενοι	Μέτριο	Μέσα πίεσης μόνο στις Δημοτικές αρχές, έλλειψη οργανωμένου μηχανισμού πίεσης, ενδικα μέσα	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη
Α24	**Συγκεκριμένες ευπαθείς ομάδες που ενδεχομένως να επηρεαστούν από το έργο**	Κατά τη φάση προσδιορισμού των ενδιαφερόμενων μερών, δεν προσδιορίστηκαν ευπαθείς ομάδες που να επηρεάζονται από το έργο καθώς δεν υπάρχουν εθνικές ή γλωσσικές μειονότητες στην ευρύτερη περιοχή του έργου					-		-		-

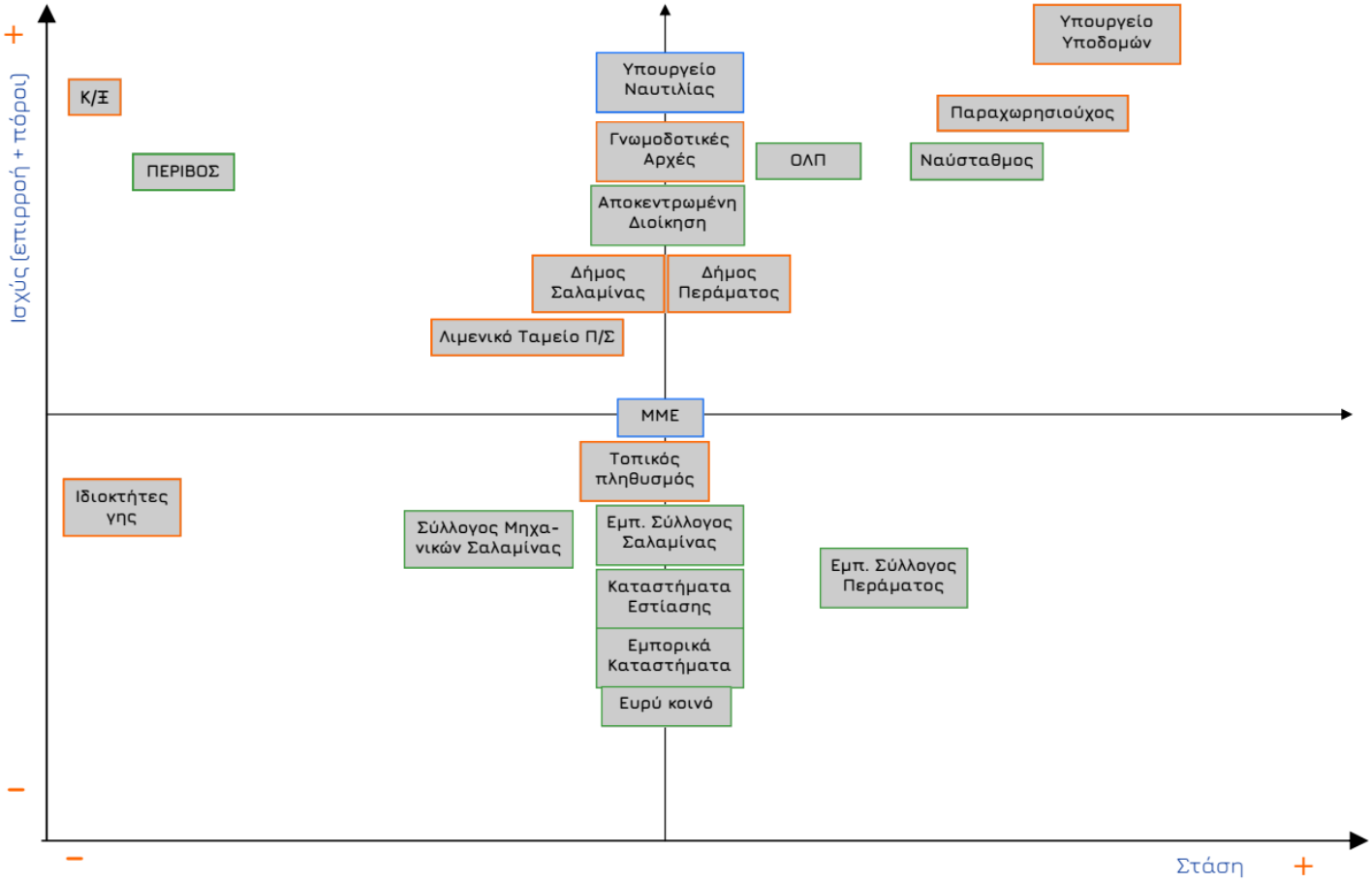
Τα ενδιαφερόμενα μέρη χαρτογραφούνται ανάλογα με α) το διακύβευμα (ενδιαφέρον) (άξονας Χ) από το έργο και την πιθανή επίπτωση του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας σε αυτά (άξονας Υ), β) επιρροή τους στο έργο (άξονας Υ) και το πιθανό διακύβευμα, γ) την ισχύ των ενδιαφερόμενων μερών (το άθροισμα της επιρροή τους και των διαθέσιμων σε αυτά πόρων) και την στάση τους απέναντι στο έργο, όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα:



Εικόνα 2-1 Χαρτογράφηση επιπτώσεων - ενδιαφέροντος



Εικόνα 2-2 Χαρτογράφηση επιρροής - ενδιαφέροντος



Εικόνα 2-3 Χαρτογράφηση ισχύος - στάσης

Βάσει της χαρτογράφησης προκύπτουν διαφορετικές απαιτήσεις και επίπεδα επικοινωνίας για τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα διαφορετικά επίπεδα αφορούν στον άμεσο διάλογο και τη συνεργασία για την πρόοδο του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας και την επίλυση τυχών προβλημάτων, την διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη που επηρεάζονται, ιδιαίτερα κατά την φάση της κατασκευής, την ενημέρωση των αρχών και άλλων φορέων για την πρόοδο του έργου, και τη συλλογή πληροφοριών από ενδιαφερόμενα μέρη για τον καλύτερο συντονισμό των εργασιών και την ελαχιστοποίηση των πιθανών επιπτώσεων κυρίως από την φάση της κατασκευής.

Οι απαιτήσεις επικοινωνίας συνοψίζονται στον Πίνακας 2-2-2.

Πίνακας 2-2 Επίπεδο επικοινωνίας ενδιαφερόμενων μερών

	Ομάδα ενδιαφερόμενων μερών	Ενδιαφερόμενα μέρη	Ιεράρχηση	Επίπεδο επικοινωνίας
Α1	**Τοπικός πληθυσμός**	Κάτοικοι δήμων Σαλαμίνας και Περάματος	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Διαβούλευση και άμεσος διάλογος
	Διοικητικές αρχές	• Αρχές κεντρικής διοίκησης:		
Α2		Υπουργείο Υποδομών	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Ενημέρωση
		• Αρχές περιφερειακής αυτοδιοίκησης:		
Α3		Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Συλλογή πληροφοριών
		• Αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης:		
Α4		Δήμος Σαλαμίνας	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α5		Δήμος Περάματος	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α6	**Υπουργείο Άμυνας**	Ναύσταθμος Σαλαμίνας	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α7	**Γνωμοδοτούσες Υπηρεσίες**	Όλες οι Υπηρεσίες που γνωμοδοτούν κατά τη φάση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Ενημέρωση
Α8	**Λιμενικές αρχές**	Υπουργείο Ναυτιλίας	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Ενημέρωση
Α9		Οργανισμός Λιμένος Πειραιά	Εν δυνάμει ενεργά	Ενημέρωση

	Ομάδα ενδιαφερόμενων μερών	Ενδιαφερόμενα μέρη	Ιεράρχηση	Επίπεδο επικοινωνίας
			ενδιαφερόμενα μέρη	
Α10		Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α11		Δ' Λ/Τ Περάματος	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α12	**Ευρύ κοινό**	Ευρύ κοινό (π.χ. πολίτες εκτός των κατοίκων των περιοχών)	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Συλλογή πληροφοριών
Α13	**Επαγγελματίες και επαγγελματικές ενώσεις**	Κ/Ξ Επιβατηγών-ΟχηματαγωγώνΠλοίων	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α14		Καταστήματα εστίασης	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Διαβούλευση
Α15		Εμπορικά καταστήματα		Διαβούλευση
		Επαγγελματικές ενώσεις:		
Α16		Εμπορικός σύλλογος Περάματος	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Συλλογή πληροφοριών
Α17		Εμπορικός σύλλογος Σαλαμίνας	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Διαβούλευση
Α18		Σύλλογος Μηχανικών Σαλαμίνας	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Διαβούλευση
Α19	**Μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) και σύλλογοι**	ΜΚΟ και οργανώσεις	Άλλα εμπλεκόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α20	**ΜΜΕ**	Τοπικός τύπος	Εν δυνάμει ενεργά ενδιαφερόμενα μέρη	Ενημέρωση
Α21		Διαδίκτυο		Ενημέρωση
Α22	**Ομάδες που εμπλέκονται στην υλοποίηση του έργου**	Παραχωρησιούχος	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος
Α23	**Ιδιοκτήτες γης**	Ιδιοκτήτες γης και χρήστες οικοπέδων που ενδεχομένως να επηρεαστούν από το έργο	Βασικά ενδιαφερόμενα μέρη	Άμεσος Διάλογος

2.4 ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Ο σχεδιασμός της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη αφορά στις ακόλουθες φάσεις υλοποίησης του έργου:

→ Φάση 1: Διαβούλευση για την έγκριση της ΜΠΕ

→ Φάση 2: Διαβούλευση κατά τη φάση της κατασκευής

→ Φάση 3: Επικοινωνία κατά τη φάση της λειτουργίας

Το παρόν ΣΔΕΜ θα επικαιροποιείται σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να ενσωματώνεται η πρόοδος του έργου καθώς και τυχών τροποποιήσεις της διαδικασίας διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να διασφαλίζεται η επάρκεια και η αποτελεσματικότητα των σχεδιαζόμενων δράσεων. Σε κάθε φάση του έργου θα περιλαμβάνονται δράσεις για την επεξήγηση της λογικής που ακολουθήθηκε κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με το σχεδιασμό του έργου, αναφορές στη συμβολή των ενδιαφερόμενων μερών στη λήψη των αποφάσεων, καθώς και δράσεις για την επίλυση υπαρχουσών (εφόσον υπάρχουν) ή την πρόληψη ενδεχόμενων αντιδράσεων.

2.4.1 Φάση 1 – Διαβούλευση για την έγκριση της ΜΠΕ

Το Υπουργείο Υποδομών θα αναλάβει όλες τις δυνατές πρωτοβουλίες για τη μέγιστη δυνατή δημοσιοποίηση της ΜΠΕ στο κοινό και στα ενδιαφερόμενα μέρη και θα καθορίσει ένα σημείο επικοινωνίας για την υποβολή των σχολίων τους. Ειδικότερα:

→ Το Υπουργείο Υποδομών θα μεριμνήσει, με Δελτίο Τύπου, για την ενημέρωση του κοινού ότι η ΜΠΕ αναρτήθηκε στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο. Η ειδοποίηση θα γίνει την ίδια μέρα της ανάρτησης στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο.

→ Επίσης, την ίδια ημέρα, θα αποσταλεί επιστολή ενημέρωσης στα θεσμικά ενδιαφερόμενα μέρη για την ανάρτηση στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο.

Επίσης, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας δημοσιοποίησης που ελέγχεται πλήρως από την αρμόδια αρχή (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας - ΥΠΕΝ), το Υπουργείο Υποδομών θα αναλάβει όλες τις δυνατές πρωτοβουλίες ώστε να εξασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή ενημέρωση του κοινού και την πρόσβαση κάθε ενδιαφερόμενου μέρους στα έγγραφα της ΜΠΕ.

Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί με:

→ απευθείας ενημέρωση των βασικών ενδιαφερόμενων μερών για τις επίσημες διαδικασίες ενημέρωσης, τα σημεία όπου είναι δυνατή η πρόσβαση στα έγγραφα της ΜΠΕ και τις ημερομηνίες διεξαγωγής των δημόσιων ακροάσεων

→ παροχή βοήθειας σε κάθε ενδιαφερόμενο (άτομα ή ομάδες) που αντιμετωπίζει δυσκολία πρόσβασης στα έγγραφα, με παροχή των απαραίτητων μέσων μεταφοράς για την επίσκεψή του στα καθορισμένα σημεία. Αυτό θα γίνει μέσω των αντίστοιχων Δήμων, οι οποίοι θα ενημερωθούν και θα τους ζητηθεί να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με το ενδιαφέρον ατόμων ή ομάδων.

→ αναφορά στον τρόπο με τον οποίο τα σχόλια και οι παρατηρήσεις έχουν συμπεριληφθεί στο τελικό κείμενο της ΜΠΕ και αιτιολόγηση για τα σημεία που δεν έχουν ληφθεί υπόψη.

Όλες οι παραπάνω δράσεις θα πραγματοποιηθούν σε συνεργασία με το Υπουργείο, προκειμένου να διασφαλιστεί η απόλυτη τήρηση της επίσημης διαδικασίας.

Καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ενημέρωσης σχετικά με τη ΜΠΕ, το Υπουργείο θα βρίσκεται σε ουσιαστικό διάλογο με τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη ενδεχομένως και με, περιβαλλοντικές ΜΚΟ, πριν την επίσημη δημόσια συνεδρίαση του Περιφερειακού Συμβουλίου, προκειμένου να διασφαλίσει την παροχή όλων των απαραίτητων πληροφοριών σχετικά με το έργο. Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί με διοργάνωση συναντήσεων με αυτούς τους φορείς, εγκαίρως και πολύ πριν τη διεξαγωγή της συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου (ως Πίνακας 2-3). Έτσι, θα διασφαλιστεί και η συμμετοχή των φορέων αυτών στην προαναφερθείσα συνεδρίαση του Συμβουλίου, προκειμένου να εκφράσουν τη γνώμη τους επισήμως.

Ακολούθως θα ξεκινήσει η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων από την αρμόδια αρχή (ΥΠΕΝ). Η ΑΕΠΟ είναι διαθέσιμη στο ευρύ κοινό μέσω δύο δικτυακών τόπων:

→ https://diavgeia.gov.gr, όπου αποστέλλονται όλες οι αποφάσεις από όλους τους κρατικούς φορείς (της κεντρικής και/ή της περιφερειακής διοίκησης) και είναι διαθέσιμες για προβολή και λήψη για περαιτέρω χρήση

→ aepo.ypeka.gr, όπου αποστέλλονται όλες οι αποφάσεις έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργων κατηγορίας Α1 ή Α2 και είναι διαθέσιμες για προβολή και λήψη

2.4.2 Φάση 2 – Διαβούλευση κατά τη φάση της κατασκευής

Οι κύριες δράσεις διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη αυτής της φάσης είναι:

→ Πριν την έναρξη της κατασκευής, ο Παραχωρησιούχος θα ορίσει Διεύθυνση Διαχείρισης Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων. Στο Διεύθυνση θα υπάρχει τμήμα

Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων. Το τμήμα αυτό θα κινεί το σύνολο της διαβούλευσης κατά την κατασκευή.

→ Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα έχουν πρόσβαση στο μηχανισμό διατύπωσης παραπόνων και δυνατότητα να υποβάλουν οποιοδήποτε σχόλιο, παράπονο ή ερώτημα σχετικά με οποιοδήποτε ζήτημα που ενδεχομένως να προκύψει. Τα σχόλια, παράπονα ή ερωτήματα και οι απαντήσεις σε αυτά θα δημοσιοποιούνται, όπου δεν αντιβαίνουν το νόμο περί προσωπικών δεδομένων, ώστε να εξασφαλίζεται η διαφάνεια των διαδικασιών διαβούλευσης.

→ Πριν την έναρξη της κατασκευής θα λάβει χώρα ευρεία ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών.

→ Συντονισμός με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας, το Δ’ Λ/Τ Περάματος και το Υπουργείο Ναυτιλίας, με σκοπό το συντονισμό όλων των σχετικών δράσεων που απαιτούνται από τη ναυτιλιακή νομοθεσία και τους κανονισμούς του λιμένα αναφορικά με αυτές τις δράσεις. Έτσι, οι αρχές θα βοηθήσουν στην υλοποίησή τους με τρόπο που θα διασφαλιστεί η ολοκλήρωση της διαδικασίας με ελάχιστη διαταραχή/όχληση των θαλάσσιων και αλιευτικών δραστηριοτήτων καθώς και με την ενσωμάτωση όλων των στοιχείων πρόληψης/ασφάλειας και προστασίας της υγείας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος (HSE).

→ Οι ιδιοκτήτες γης[1] που επηρεάζονται την κατασκευή θα προσδιοριστούν πριν την ανάθεση της σύμβασης κατασκευής. Θα κληθούν σε συνεδρίαση στα γραφεία του Παραχωρησιούχου όπου θα γίνει παρουσίαση των τεχνικών κατασκευής, των επιπτώσεων και των μέτρων αντιμετώπισής τους. Οι ιδιοκτήτες γης θα αποζημιωθούν σύμφωνα με τη νομοθεσία.

→ Η εγκεκριμένη ΜΠΕ και η ΑΕΠΟ θα περιλαμβάνονται στο τεύχος δημοπράτησης για τον ανάδοχο των έργων κατασκευής.

Περισσότερες λεπτομέρειες δίδονται στον Πίνακας 2-3.

2.4.3 Φάση 3 – Επικοινωνία κατά τη φάση λειτουργίας

Κατά τη λειτουργία, η καθορισμένη διαδικασία διαβούλευσης θα υποστηρίζεται από τις δράσεις διαβούλευσης με τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη με:

→ την τακτική ενημέρωση σχετικά με το έργο και τις περιβαλλοντικές/κοινωνικές του επιπτώσεις

[1] Δεν είναι ακόμα γνωστοί οι ιδιοκτήτες γης.

→ την παρακολούθηση των μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων και της επίτευξης των στόχων (σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών)

→ το σχολιασμό της αποτελεσματικότητας των μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων

→ τη συνεχιζόμενη υλοποίηση του μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων

Οι κύριες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών κατά τη φάση λειτουργίας θα είναι οι ιδιοκτήτες γης εγγύς του έργου και οι Δημοτικές Αρχές. Οι κύριες δράσεις διαβούλευσης με αυτές τις ομάδες ενδιαφερόμενων μερών θα είναι:

→ Θα διοργανωθούν συνεδριάσεις στα γραφεία στα Δημαρχεία Σαλαμίνας και Περάματος, και ει δυνατόν και με τις δύο Δημοτικές αρχές μαζί, όπου θα κληθούν οι ομάδες αυτές και θα γίνει παρουσίαση της ΑΕΠΟ και των Σχεδίων Διαχείρισης

→ Ο Παραχωρησιούχος θα ανακοινώσει στο δικτυακό της τόπο την ετήσια έκθεση περιβαλλοντικής και κοινωνικής πολιτικής της εταιρείας.

Το ΣΔΕΜ είναι ένα «ζωντανό έγγραφο» που θα πρέπει να επικαιροποιείται ακολουθώντας την πρόοδο του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Παραχωρησιούχος θα αναθεωρήσει την τρέχουσα προσέγγιση διαβούλευσης και θα εκπονήσει ένα σχέδιο δράσεων διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ειδικά για τις φάσεις λειτουργίας, παροπλισμού και εγκατάλειψης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τη διαδικασία δημοσιοποίησης της ΜΠΕ και κατά τη διάρκεια των φάσεων κατασκευής, οι δράσεις διαβούλευσης θα είναι εστιασμένες στο έργο ενώ, κατά τη φάση λειτουργίας, οι δράσεις διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και η ετήσια έκθεση περιβαλλοντικής και κοινωνικής πολιτικής θα καλύπτουν όλες τις χερσαίες και υπεράκτιες δραστηριότητες. Περισσότερες λεπτομέρειες δίδονται στον Πίνακας 2-3.

2.4.4 Σχέδιο δράσεων

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι δράσεις διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

Πίνακας 2-3 Σχέδιο δράσεων ενημέρωσης και διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη

	Δράσεις	Ενδιαφερόμενα μέρη που αφορά	Περιγραφή	Χρονοδιάγραμμα*	Σημειώσεις
1.	**Φάση ΜΠΕ**				
	Δημοσίευση της ΜΠΕ στο διαδίκτυο και διαθεσιμότητα έντυπων αντιγράφων της μελέτης	Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη	Η ΜΠΕ θα είναι διαθέσιμη στο δικτυακό	Με την ολοκλήρωση και κατάθεση της ΜΠΕ	
	Παράλληλες δράσεις δημοσιοποίησης της ΜΠΕ εκ μέρους της εταιρείας	Κ/Ξ Επιβατηγών-Οχηματαγωγών Πλοίων, Τοπικός πληθυσμός, επαγγελματικές ενώσεις, Εμπορικά επιμελητήρια, ΜΚΟ, Δημοτικές αρχές	Όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη δημοσιοποίηση της ΜΠΕ θα είναι διαθέσιμες στο δικτυακό τόπο της εταιρείας. Τα σημεία όπου θα υπάρχουν διαθέσιμα για το κοινό αντίγραφα της ΜΠΕ σε έντυπη μορφή θα ανακοινωθούν στις τοπικές εφημερίδες. Ο Παραχωρησιούχος θα παράσχει τις απαραίτητες πληροφορίες στα καθορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια: μιας συνάντησης που θα πραγματοποιηθεί και θα είναι ανοικτή σε κάθε ενδιαφερόμενο ή πιθανώς επηρεαζόμενο άτομο/φορέα που επιθυμεί να συμμετέχει δύο συναντήσεων με εκπροσώπους επαγγελματιών και τις Δημοτικές Αρχές μίας ενημερωτικής δράσης στοχευόμενης στο ευρύτερο κοινό και των δυνητικών χρηστών του έργου Σε αυτές τις συναντήσεις, θα παρουσιαστούν τα ευρήματα της ΜΠΕ προκειμένου να διασαφηνιστεί ότι πρόκειται για προαδειοδοτική ενημέρωση και να απαντηθούν τυχόν ερωτήματα. Επίσης, αναφορικά με τις επίσημες διαδικασίες ενημέρωσης, θα κοινοποιηθούν τα σημεία όπου θα είναι δυνατή η πρόσβαση στα έγγραφα της ΜΠΕ και οι ημερομηνίες διεξαγωγής των 'αλλων δράσεων και δυνατοτήτων διαβούλευσης. Η εταιρεία θα παράσχει βοήθεια σε κάθε ενδιαφερόμενο (άτομα ή ομάδες) που αντιμετωπίζει δυσκολία πρόσβασης στα έγγραφα, με παροχή των απαραίτητων μέσων μεταφοράς για την επίσκεψή του στα καθορισμένα σημεία. Τέλος, καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας δημοσιοποίησης της ΜΠΕ, ο Παραχωρησιούχος θα βρίσκεται σε διάλογο με τις Δημοτικές Αρχές, τους ιδιοκτήτες γης, τα Λιμενικά Ταμεία τις ΜΚΟ και τις Κ/Ξ Επιβατηγών-Οχηματαγωγών Πλοίων.	Πρόσκληση στους συμμετέχοντες και follow up Δελτία τύπου για κοινοποίηση της ημερομηνίας διεξαγωγής της ανοικτής στο κοινό συνάντησης.	Οι συναντήσεις με το κοινό και τα ενδιαφερόμενα μέρη, θα διεξαχθούν σε ουδέτερο χώρο. Σε αυτές τις συναντήσεις, θα γίνει παρουσίαση του έργου, της περιβαλλοντικής και κοινωνικής υφιστάμενης κατάστασης, των πιθανών επιπτώσεων καθώς και των μέτρων αντιμετώπισής τους. Επίσης, θα υπάρχει ένα αντίτυπο της ΜΠΕ σε έντυπη μορφή και αρκετά αντίτυπα της μη τεχνικής περίληψης. Στις συναντήσεις θα δίδεται η δυνατότητα ανατροφοδότησης από τα ενδιαφερόμενα μέρη για σημεία της ΜΠΕ που είναι διαπραγματεύσιμα προς διευκόλυνση όλων των μερών.
	Δημιουργία και υλοποίηση μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων	Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη	Τα έντυπα διατύπωσης παραπόνων θα είναι διαθέσιμα στο δικτυακό τόπο του Παραχωρησιούχου καθώς και σε έντυπη μορφή σε σημείο προσβάσιμο στους ενδιαφερόμενους.	Πριν την έναρξη των έργων κατασκευής	Όλα τα παράπονα και οι καταγγελίες, χωρίς καμία εξαίρεση, θα καταχωρούνται και θα καταγράφονται

	Δράσεις	Ενδιαφερόμενα μέρη που αφορά	Περιγραφή	Χρονοδιάγραμμα*	Σημειώσεις
			Το Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα έχει την υποχρέωση διαχείρισης των παραπόνων και των καταγγελιών.		στο βιβλίο παραπόνων και καταγγελιών. Επίσης, θα καταχωρούνται και οι απαντήσεις στα παράπονα.
2.	**Κατασκευή**				
2.1	Ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο των έργων κατασκευής				
	Ενημερωτικές δράσεις	Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ΜΜΕ	Εξωστρεφείς ενημερωτικές δράσεις με στόχο την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού και των κατοίοκων των δύο περιοχών για την πρόοδο των έργων κατασκευής και των προβλεπόμενων εργασιών καθώς και των δράσεων διαβούλευσης, σε τακτά χρονικά διαστήματα.	Κατά τη διάρκεια των έργων κατασκευής	Πρόβλεψη ενημέρωσης σχετικά με τα σημεία επικοινωνίας με το Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων
	Ενημέρωση υπεργολάβων έργων κατασκευής	Υπεργολάβοι έργων κατασκευής	Ο επικεφαλής του Τμήματος Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα ενημερώσει τα άτομα που θα οριστεί από υπεργολάβους για τα μέτρα αντιμετώπισης των κοινωνικών επιπτώσεων και για το Σχέδιο Διαβούλευσης.	Πριν την έναρξη των έργων κατασκευής	
2.2	Διαβουλεύσεις				
	Συντονισμός με τις αρχές σχετικά με τα έργα στο θαλάσσιο χώρο	Υπουργείο Υποδομών, Δήμος Σαλαμίνας, Δήμος Περάματος, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Υπουργείο Ναυτιλίας, Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας, Δ' Λ/Τ Περάματος, Κ/Ξ Επιβατηγών - Οχηματαγωγών Πλοίων	Συντονισμός με όλους τους σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς, με σκοπό τη διαχείριση όλων των σχετικών δράσεων που απαιτούνται από τη ναυτιλιακή νομοθεσία και τους κανονισμούς του λιμένα σχετικά με σκοπό την ελαχιστοποίηση της όχλησης από τα έργα.	Πριν την έναρξη των έργων κατασκευής	Σις διαβουλεύσεις αυτές θα δίδεται η δυνατότητα ανατροφοδότησης και εξέτασης εναλλακτικών λύσεων.
	Συντονισμός με τις αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα έργα στην χέρσο	Δήμος Σαλαμίνας, Δήμος Περάματος, Ιδιοκτήτες γης, Καταστήματα εστίασης, Εμπορικά καταστήματα, Τοπικός πληθυσμός	Συντονισμός με όλους τους σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς και μέρη, με σκοπό τη διαχείριση και τον προγραμματισμό των εργασιών με σκοπό την ελαχιστοποίηση της όχλησης από τα έργα.	Πριν την έναρξη και κατά τη διάρκεια των έργων κατασκευής	
	Στην περίπτωση που πρέπει να γίνουν απαλλοτριώσεις εκτάσεων και στην περίπτωση καταληφθεί προσωρινά ιδιωτική γη για τις εργασίες κατασκευής, η εταιρεία θα συζητήσει με τους ιδιοκτήτες τις επιπτώσεις από την κατασκευή καθώς και τη διαδικασία αποζημίωσής τους. Θα επηρεαστούν μόνο εκείνοι οι ιδιοκτήτες που επιθυμούν να διαθέσουν τη γη τους για τις εργασίες κατασκευής.	Ιδιοκτήτες γης	Αρχικά, θα προσδιοριστούν οι ιδιοκτήτες γης και θα ειδοποιηθούν ατομικά. Θα κληθούν για μια παρουσίαση σχετικά με τα έργα κατασκευής, το έργο και τις αποζημιώσεις.	Πριν την έναρξη των έργων κατασκευής	
2.3	Συνεχιζόμενη υλοποίηση του μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων				
	Ο μηχανισμός διατύπωσης παραπόνων θα παραμείνει ενεργός κατά τη διάρκεια της φάσης κατασκευής.	Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, Ιδιοκτήτες γης, Καταστήματα εστίασης, Εμπορικά καταστήματα, Τοπικός πληθυσμός	Τα έντυπα διατύπωσης παραπόνων θα είναι διαθέσιμα στο δικτυακό τόπο του Παραχωρησιούχου καθώς και σε έντυπη μορφή σε σημείο προσβάσιμο στους ενδιαφερόμενους. Το Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα έχει την υποχρέωση διαχείρισης των παραπόνων και των καταγγελιών.	Κατά τη διάρκεια των έργων κατασκευής	
3.	**Λειτουργία**				
3.1	Ενημέρωση σχετικά με το έργο				
	Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΑΕΠΟ) και Σχέδια Διαχείρισης	Δημοτικές Αρχές	Παρουσίαση στις Δημοτικές Αρχές των δύο ενδιαφερόμενων Κοινοτήτων	Αμέσως μετά την έναρξη του έργου	

	Δράσεις	Ενδιαφερόμενα μέρη που αφορά	Περιγραφή	Χρονοδιάγραμμα*	Σημειώσεις
	Ετήσια έκθεση περιβαλλοντικής και κοινωνικής πολιτικής	Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη	Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει έκθεση σχετικά με την περιβαλλοντική και κοινωνική του συμπεριφορά. Η έκθεση θα ανακοινώνεται στο δικτυακό του τόπο.	Ετησίως	
3.2	Διαβουλεύσεις και παρακολούθηση				
	Έκθεση παρακολούθησης εκπομπών και διαχείρισης αποβλήτων	Υπουργείο Υποδομών	Η ετήσια έκθεση διαχείρισης αποβλήτων θα υποβάλλεται στις αρμόδιες αρχές.	Ετησίως	Τα στοιχεία αυτής της έκθεσης θα περιλαμβάνονται στην ετήσια έκθεση περιβαλλοντικής και κοινωνικής πολιτικής.
3.3	Μηχανισμός διατύπωσης παραπόνων				
	Διατήρηση του μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων κατά τη φάση λειτουργίας του έργου	Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη	Τα έντυπα διατύπωσης παραπόνων θα είναι διαθέσιμα στο δικτυακό τόπο του Παραχωρησιούχου καθώς και σε έντυπη μορφή σε σημείο προσβάσιμο στους ενδιαφερόμενους. Το Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα έχει την υποχρέωση διαχείρισης των παραπόνων και των καταγγελιών.	Συνεχώς	Η υλοποίηση του μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων θα αναφέρεται στην ετήσια έκθεση περιβαλλοντικής και κοινωνικής πολιτικής.

* Το χρονοδιάγραμμα είναι ενδεικτικό καθώς εξαρτάται από την έναρξη της διαδικασίας ενημέρωσης από τον Παραχωρησιούχο.

2.5 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗΣ ΠΑΡΑΠΟΝΩΝ

Ο σκοπός του μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων, ο οποίος θα αναπτυχθεί από τον Παραχωρησιούχο, είναι η λήψη των παραπόνων και η διασφάλιση επαρκούς απάντησης σε όλα τα παράπονα και τις καταγγελίες των ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένου του τοπικού πληθυσμού που επηρεάζεται από το έργο.

Αρμόδια ομάδα, που θα στηθεί από τον Παραχωρησιούχο, θα έχει την υποχρέωση διαχείρισης των παραπόνων και των καταγγελιών. Θα λαμβάνει, καταχωρίζει και κοινοποιεί τα παράπονα στο αρμόδιο τμήμα. Επίσης, θα επιβλέπει τις απαντήσεις στα παράπονα και στις καταγγελίες των ενδιαφερόμενων μερών.

Η διαδικασία έχει ως εξής:

→ Διαχείριση και χρονοδιάγραμμα επιβεβαίωσης παραλαβής παραπόνων και απάντησης:

Όλα τα παράπονα και οι καταγγελίες, χωρίς καμία εξαίρεση, θα καταχωρίζονται και θα καταγράφονται στο βιβλίο παραπόνων και καταγγελιών. Η απόδειξη παραλαβής και καταχώρισης παραπόνου/καταγγελίας θα αποστέλλεται στον αποστολέα ενός μιας εβδομάδας. Στην ειδοποίηση θα αναφέρεται η ημερομηνία εξέτασης του παραπόνου ή της καταγγελίας. Όλα τα παράπονα και οι καταγγελίες των ενδιαφερόμενων μερών θα απαντώνται εγγράφως εντός 30 ημερών. Σε περίπτωση μη ικανοποίησης του καταγγέλλοντος από την απάντηση και την προτεινόμενη λύση, μπορεί να επιληφθεί η αρμόδια κρατική επιβλέπουσα αρχή ή το δικαστήριο για την επίλυση του προβλήματος. Ο μηχανισμός διατύπωσης παραπόνων θα είναι εύκολα προσβάσιμος μέσω του δικτυακού τόπου της εταιρείας και [εισαγωγή εναλλακτικού τρόπου πρόσβασης στο μηχανισμό διατύπωσης παραπόνων εδώ].

→ Εξέταση και επίλυση παραπόνων:

Η αναφορά για τη διαχείριση των παραπόνων και των καταγγελιών θα συντάσσεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα (τουλάχιστον μια φορά το μήνα) και θα είναι διαθέσιμη για έλεγχο (εφόσον κρίνεται απαραίτητο) από τα ανώτερα διοικητικά στελέχη της εταιρείας. Στην αναφορά θα περιγράφεται το θέμα των παραπόνων/καταγγελιών, θα εξετάζεται η βασιμότητά τους και θα αναλύονται τα μέτρα που λήφθηκαν.

→ Φάσεις διαδικασίας διαχείρισης παραπόνων:

Η αποτελεσματική διαχείριση των παραπόνων και των καταγγελιών θα εξασφαλίζεται με εφαρμογή της παρακάτω διαδικασίας:

- Λήψη παραπόνου
- Καταχώριση
- Απάντηση στον ενδιαφερόμενο για επιβεβαίωση της παραλαβής
- Ορισμός αρμόδιου ατόμου για τη διαχείριση/διερεύνηση του ζητήματος που αναφέρεται στο παράπονο
- Απάντηση στο παράπονο που διατύπωσε ο ενδιαφερόμενος και αίτημα για παρατηρήσεις επί της απάντησης ώστε να προσδιοριστεί αν επιλύθηκε το συγκεκριμένο ζήτημα
- Κλείσιμο
- Καταγραφή συγκεκριμένης διαδικασίας διαχείρισης παραπόνων, αρμοδίου ατόμου και επικοινωνίας απάντησης/παρατηρήσεων που έλαβε χώρα για την επίλυση συγκεκριμένου ζητήματος

Στο βιβλίο καταχώρισης θα συμπληρώνονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

- Ζήτημα
- Στοιχεία επικοινωνίας καταγγέλλοντος
- Αρμόδιο άτομο/τμήμα για να επιληφθεί του ζητήματος
- Ενέργειες που πρέπει να γίνουν
- Προθεσμία
- Προτεινόμενη λύση
- Απάντηση από τον καταγγέλλοντα
- Αποτελέσματα
- Ημερομηνία κλεισίματος του ζητήματος

Τα παράπονα και οι καταγγελίες υποβάλλονται με μορφή ελεύθερου κειμένου ή με χρήση του ειδικού εντύπου. Η ενδεικτική δομή του εντύπου θα αποφασισθεί από τον Παραχωρησιούχου και θα περιέχει, κατ' ελάχιστον, τα εξής:

- Ονοματεπώνυμο
- Στοιχεία επικοινωνίας
- Ενδιαφέρον για το έργο
- Λόγος παραπόνου
- Πηγή και διάρκεια προβλήματος
- Προτάσεις επίλυσης του προβλήματος
- Ημερομηνία υποβολής
- Υπογραφή

3. ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο εντοπισμός των σημαντικότερων κοινωνικοοικονομικών ζητημάτων που αφορούν το συγκεκριμένο έργο προσεγγίζεται κατ' αρχήν με βάση την αρχή της «ουσιαστικότητας» (Materiality principle).

Προσδιορίζεται, δηλαδή με βάση του πόσο σημαντικά είναι τα εν λόγω ζητήματα για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία του συγκεκριμένου έργου, όχι μόνο από στενά τεχνικοοικονομική σκοπιά (δηλαδή ολοκλήρωση της κατασκευής και λειτουργία του έργου στο πλαίσιο του προϋπολογισμού και του χρονοδιαγράμματος που έχει τεθεί από τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπυργείου), αλλά και – κυρίως – από άποψη ευρύτερου οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος, όπως αυτό γίνεται αντιληπτό από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του έργου, αλλά και θεμελιώδεις αρχές που λαμβάνονται υπόψιν στην ανάλυση των κοινωνικών επιδράσεων.

Ειδικότερα, η σημασία / προτεραιότητα κάποιου κοινωνικού ζητήματος, που αφορά το έργο, προσδιορίζεται από τους ακόλουθους πέντε παράγοντες:

I. Ζητήματα που έχουν άμεσο / βραχυπρόθεσμο οικονομικό αντίκτυπο

II. IZητήματα που συνδέονται με στρατηγικού χαρακτήρα δεσμεύσεις του Υπουργείου προς συγκεκριμένα ενδιαφερόμενα μέρη

III. Ζητήματα που το ίδιο το Υπουργείο θεωρεί ζωτικής κοινωνικής σημασίας

IV. IV. Ζητήματα που τα ενδιαφερόμενα μέρη του νέου έργου θεωρούν ότι απαιτούν άμεση δράση

V. Ζητήματα που αφορούν το κανονιστικό και θεσμικό πλαίσιο, ή διαμορφωμένες κοινωνικές αντιλήψεις.

Η σημασία από κοινωνική άποψη κάποιου από τα ζητήματα, τα οποία αφορούν την κατασκευή και λειτουργία του έργου, προσδιορίζεται επίσης από τον εκτιμώμενο βαθμό (θετικής ή αρνητικής) επίδρασης που θα έχει το έργο σε σχέση με το συγκεκριμένο θέμα, καθώς και από τη διαφοροποίηση που σημειώνεται μεταξύ της αντίληψης του Υπουργείο για την επίδραση που θα επιφέρει το έργο και αυτών που αναμένουν τα ενδιαφερόμενα μέρη του έργου. Σημειώνεται ότι η αποτύπωση και επιλογή των κυριότερων – «πιο ουσιαστικών» κοινωνικών ζητημάτων, μεταξύ όλων όσων συνδέονται με το νέο έργο είναι μεθοδολογικά απαραίτητη προκειμένου στη συνέχεια η ανάλυση να επικεντρωθεί σε αυτά που αναμένεται ότι θα έχουν τη μεγαλύτερη επίδραση στις διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων μερών.

Στο πλαίσιο της αποτύπωσης των ουσιαστικών / σημαντικότερων κοινωνικών ζητημάτων που σχετίζονται με το έργο και ιδιαίτερα αναφορικά με τα ζητήματα που εμπίπτουν στο σημείο V ανωτέρω, διερευνάται η συσχέτιση τους με πτυχές που αφορούν θεμελιώδεις αξίες και αρχές όπως:

I. Οικουμενικώς αποδεκτά θεμελιώδη ανθρώπινα και κοινωνικά δικαιώματα (προστασία της ανθρώπινης ζωής και αξιοπρέπειας, της ατομικής ιδιοκτησίας, ισότητα έναντι του νόμου κ.λπ.)

II. Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η προώθηση της αειφόρου (οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά) ανάπτυξης.

III. Η διαφύλαξη και συνεχής βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας.

IV. Η προώθηση της διαφάνειας, της ισότητας και της συμμετοχής των πολιτών στις αποφάσεις που τους αφορούν.

V. Ο σεβασμός της διαφορετικότητας.

VI. Η αναγνώριση της σημασίας των τοπικών κοινοτήτων και των απόψεων τους, καθώς και της ανάγκης διαφύλαξης και ενίσχυσης του τοπικού κοινωνικού κεφαλαίου μέσα από κάθε αναπτυξιακό έργο.

Στο πλαίσιο των παραπάνω στο παρόν κεφάλαιο γίνεται εκτίμηση και αξιολόγηση των κοινωνικών επιπτώσεων και περιγραφή των μέτρων αντιμετώπισης για το έργο της Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

Η ανάλυση των κοινωνικών επιπτώσεων και η περιγραφή των μέτρων αντιμετώπισης βασίζονται:

→ Στο Σχέδιο Διαβούλευσης με τα Ενδιαφερόμενα Μέρη (ΣΔΕΜ) που αναλύθηκε στο προηγούμενο Κεφάλαιο:

- Χαρτογράφηση Ενδιαφερομένων Μερών
- Δράσεις διαβούλευσης

→ Στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος, όπως τούτο αναλύεται στης κυρίως Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

Στο παρόν έγγραφο εξετάζονται οι κοινωνικές επιπτώσεις του έργου στους εξής αποδέκτες:

→ Οικονομία, απασχόληση και εισόδημα

→ Μέσα διαβίωσης και αξία της γης

→ Υποδομές και κοινόχρηστες υπηρεσίες

- → Διαχείριση και δικαιώματα εργαζομένων
- → Υγεία και ασφάλεια κοινότητας
- → Συνοχή κοινότητας

Σημειώνεται, ότι επιμέρους επιπτώσεις έχουν αξιολογηθεί και μέτρα αντιμετώπισης έχουν αναπτυχθεί στην κυρίως ΜΠΕ του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας. Για το λόγο αυτό, σε αυτά τα σημεία γίνεται παραπομπή στη ΜΠΕ, για την αποφυγή επαναλήψεων και αλληλοεπικαλύψεων.

Στο παρόν κεφάλαιο περιλαμβάνονται οι ακόλουθες ενότητες:

- → Μεθοδολογική προσέγγιση για την αξιολόγηση των κοινωνικών επιπτώσεων
- → Αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων και μέτρα αντιμετώπισης

3.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

3.2.1 Δημογραφικά στοιχεία

Στην παρούσα παράγραφο παρουσιάζονται τα δημογραφικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής μελέτης προκειμένου να υπάρχει μια συνολική εκτίμηση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής.

Το υπό μελέτη οδικό έργο υπάγεται διοικητικά στην Περιφέρεια Αττικής και στις ΠΕ Νήσων και ΠΕ Πειραιώς. Η Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά αποτελείται από πέντε (5) δήμους και η Περιφερειακή Ενότητα Νήσων αποτελείται από οκτώ (8) δήμους. Η ΠΕ Νήσων προέρχεται από την απόσπαση του νησιωτικού τμήματος από την παλαιότερη Νομαρχία Πειραιά.

Ειδικότερα το υπό μελέτη οδικό έργο διέρχεται εντός των ορίων των **Δήμων Περάματος** και **Σαλαμίνας**. Ο Δήμος Περάματος καταλαμβάνει έκταση περίπου 16 km^2, ενώ η Σαλαμίνα έχει έκταση περίπου 96 km^2 και έχουν συνολικό πληθυσμό **63.948** κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή 2011 της ΕΣΥΕ (πραγματικός πληθυσμός). Ο μόνιμος πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2011 των Δήμων Σαλαμίνας και Περάματος ανέρχεται σε **64.672** κατοίκους.

Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται διαχρονικά στοιχεία για τις Περιφερειακές Ενότητες και τους Δήμους που τις αποτελούν, ενώ τα εν λόγω στοιχεία αναφέρονται στον μόνιμο πληθυσμό (**Πίνακας 3-1**).

Πίνακας 3-1 Περιφερειακές Ενότητες, Δήμοι και Δημοτικές Ενότητες της περιοχής μελέτης, μόνιμος πληθυσμός, απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ

Περιγραφή	1991	2001	2011	1991-2001 %	2001-2011 %
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (Π.Ε.) ΠΕΙΡΑΙΑ	**456.865**	**466.065**	**448.997**	**2,0**	**-3,7**
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	182.671	175.697	163.688	-3,8	-6,8
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	**24.119**	**25.720**	**25.389**	**6,6**	**-1,3**
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	85.076	89.046	91.045	4,7	2,2
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ	63.184	67.456	63.445	6,8	-5,9
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ – ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ	101.815	108.146	105.430	6,2	-2,5
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (Π.Ε.) ΝΗΣΩΝ	**67.563**	**75.439**	**74.651**	**11,7**	**-1,0**
ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	**34.272**	**38.022**	**39.283**	**10,9**	**3,3**
ΔΕ Αμπελακίων (ΔΚ Αμπελακίων & Σελινίων)	6.760	7.060	7.507	4,4	6,3
ΔΕ Σαλαμίνας (Αιαντείου & Σαλαμίνος)	27.512	30.962	31.776	12,5	2,6
ΔΗΜΟΣ ΑΓΚΙΣΤΡΙΟΥ	791	920	1.142	16,3	24,1
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	11.639	13.552	13.056	16,4	-3,7
ΔΗΜΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ	3.161	3.398	4.041	7,5	18,9
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ	3.570	4.348	3.993	21,8	-8,2
ΔΗΜΟΣ ΣΠΕΤΣΩΝ	3.603	3.916	4.027	8,7	2,8
ΔΗΜΟΣ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	8.140	8.564	7.143	5,2	-16,6
ΔΗΜΟΣ ΥΔΡΑΣ	2.387	2.719	1.966	13,9	-27,7

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα (Πίνακας 3-1), καταγράφεται αύξηση του πληθυσμού στο Δήμο Σαλαμίνας τις δεκαετίες 1991-2001 και 2001-2011 σε ποσοστά 10,9% και 3,3% αντίστοιχα.

Στην ΠΕ Νήσων, την δεκαετία 1991-2001 ο πληθυσμός αυξήθηκε σε ποσοστό 11,7% ενώ την δεκαετία 2001-2011 παρατηρήθηκε πτώση κατά 1,0%.

Στο Δήμο Περάματος παρατηρείται πληθυσμιακή αύξηση τη δεκαετία 1991-2001 και μικρή πτώση του πληθυσμού την δεκαετία 2001-2011 με ποσοστά 6,6 % και 1,3% ακολουθώντας την πληθυσμιακή τάση που παρατηρείται στην ΠΕ Πειραιά με ποσοστά 1,0 % και 3,7%.

Στον πίνακα που ακολουθεί δίδονται στοιχεία του πραγματικού πληθυσμού για τους Δήμους της περιοχής μελέτης, τις δημοτικές ενότητες και τους οικισμούς τους, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ του 2011 (**Πίνακας 3-2**).

Πίνακας 3-2 Πραγματικός πληθυσμός, απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ

Περιγραφή	Πραγματικός Πληθυσμός 2011
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (Έδρα: Πέραμα, το)	**24.989**
Πέραμα, το	24.989
ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ (Έδρα: Σαλαμίς, η)	**38.959**
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ	**7.457**
Δημοτική Κοινότητα Αμπελακίων	4.948
Αμπελάκια,τα	4.662
Κυνοσούρα,η	152
Σπιθάρι,το	134
Δημοτική Κοινότητα Σεληνίων	2.509
Αταλάντη,η (νησίς)	0
Σελήνια,τα	2.509
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	**31.502**
Δημοτική Κοινότητα Αιαντείου	5.995
Αιάντειον,το	5.007
Γαϊδούρι,το (νησίς)	0
Δημήτρανι,το	94
Κανάκια,τα	197
Κολώνες,οι	153
Μαρούδι,το	139
Ν. Κανάκια,τα (νησίς)	0
Ν. Πέρα,η (νησίς)	0
Ν. Περιστέρια,τα (νησίς)	0
Πέρανι,το	200
Περιστέρια,τα	205
Τρίνησα,η - Τρίμεσα,η (νησίς)	0
Δημοτική Κοινότητα Σαλαμίνος	25.507
Άγιος Γεώργιος,ο (νησίς)	0
Αρπιδόνι,το (νησίς)	0
Ελληνικό,το	56
Λέρος,η (νησίς)	0
Μακρόνησος,η (νησίς)	0
Μεγάλη Κυρά,η (νησίς)	0
Μικρή Κυρά,η (νησίς)	0
Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου Φανερωμένης,η	27
Μπατσί,το	238
Ρεβυθούσα,η (νησίς)	0
Σαλαμίς,η	24.987

Περιγραφή	Πραγματικός Πληθυσμός 2011
Στενόν,το	199

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται στοιχεία πραγματικού πληθυσμού από τα στοιχεία των δύο τελευταίων απογραφών της ΕΛΣΤΑΤ για τους Δήμους της άμεσης περιοχής μελέτης.

Πίνακας 3-3 Μεταβολή πραγματικού πληθυσμού στους Δήμους ενδιαφέροντος, Απογραφή 2011-2011

Περιγραφή	Πραγματικός Πληθυσμός		Μεταβολή %	ΜΕΡΜ %
	2001	2011		
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	**25.720**	**24.989**	**-2,84%**	**-0,29%**
ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	**38.022**	**38.959**	**2,46%**	**0,24%**
ΔΕ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ	*7.060*	*7.457*	*5,62%*	*0,55%*
ΔΕ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	*30.962*	*31.502*	*1,74%*	*0,17%*

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Σύμφωνα με τα στοιχεία των απογραφών για τον πραγματικό πληθυσμό (Πίνακας 3-3), στο Δήμο Περάματος παρατηρήθηκε μείωση του πραγματικού πληθυσμού, η οποία ανέρχεται σε 2,84%, ενώ στο Δήμο Σαλαμίνας καταγράφεται πληθυσμιακή αύξηση της τάξης του 2,46%.

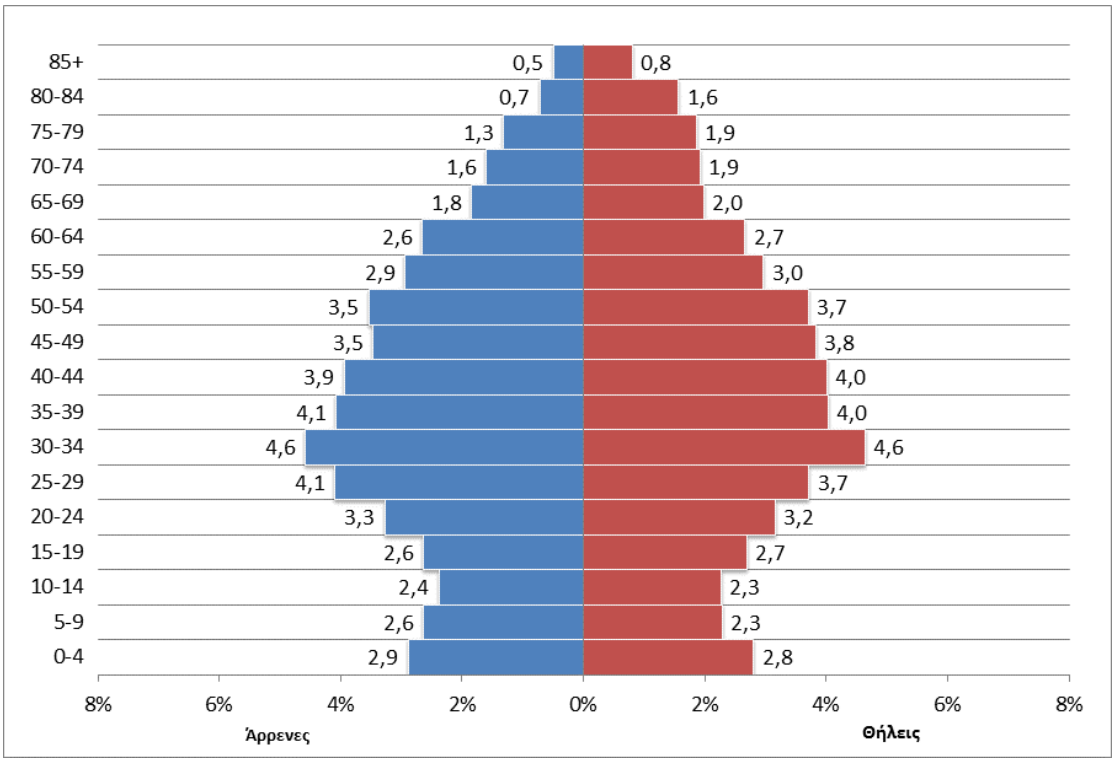
Στοιχεία για την πυκνότητα του πληθυσμού (κάτοικοι ανά km^2), ανά Δήμο, δίνονται στον ακόλουθο πίνακα (**Πίνακας 3-4**).

Πίνακας 3-4 Πυκνότητα πραγματικού πληθυσμού στους Δήμους άμεσης περιοχής

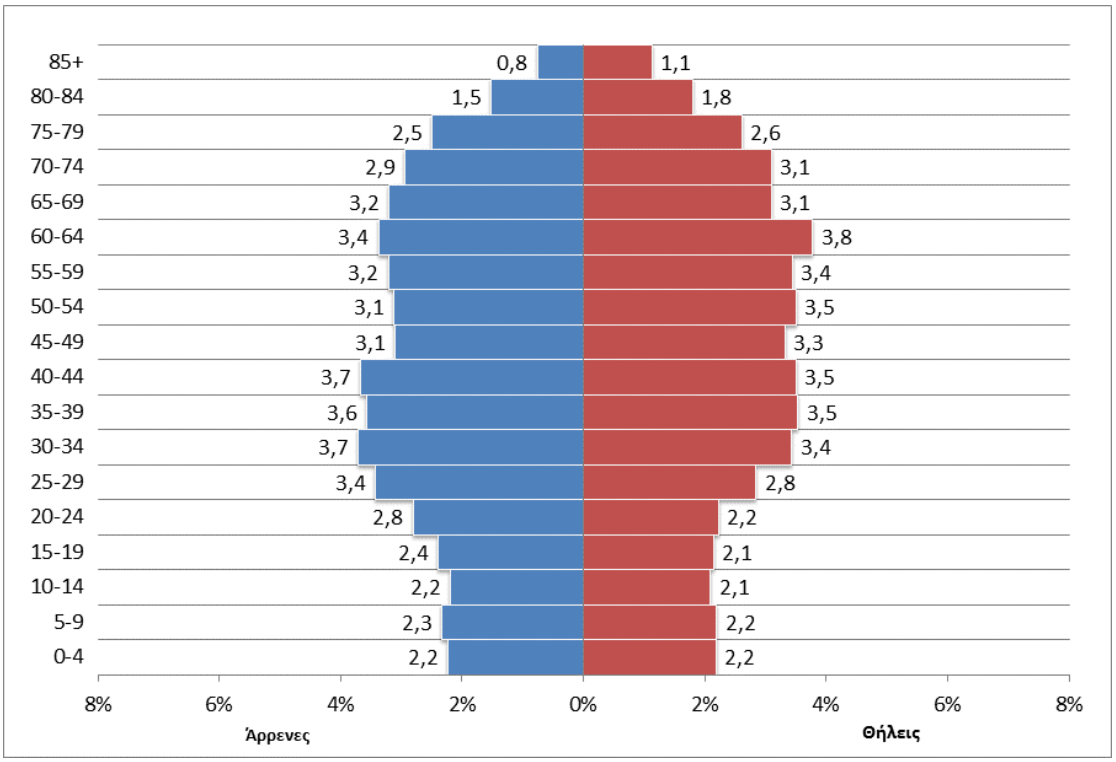
Περιγραφή	Πραγματικός Πληθυσμός 2011	Πραγματικός Πληθυσμός 2001	Πυκνότητα πραγματικού πληθυσμού (κάτοικοι ανά km^2)
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	24.989	25.720	1.697
ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	38.959	38.022	405

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Σε ότι αφορά την ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού, η δημογραφική εικόνα των Δήμων της άμεσης περιοχής μελέτης, παρουσιάζεται στα σχήματα που παρατίθενται ακολούθως. Η μέση ηλικία του πληθυσμού του Δήμου Περάματος είναι τα 39,2 έτη, ενώ η μέση ηλικία του πληθυσμού Δήμου Σαλαμίνας είναι 44 έτη. Στο Δήμο Περάματος παρατηρείται μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού στις ηλικιακές ομάδες που αποτελούν τον παραγωγικό πληθυσμό.



Σχήμα 3-1 Πληθυσμιακή πυραμίδα Δήμου Περάματος



Σχήμα 3-2 Πληθυσμιακή πυραμίδα Δήμου Σαλαμίνας

Αναφορικά με το μορφωτικό επίπεδο στην περιοχή μελέτης, παρατηρείται ότι οι δημότες του Περάματος έχουν παρόμοιο μορφωτικό επίπεδο με αυτό του συνόλου της χώρας ενώ παρατηρείται χαμηλότερο μορφωτικό επίπεδο σε σχέση με τους δημότες της ΠΕ Πειραιά. Οι κάτοικοι του Δ. Σαλαμίνας έχουν παρόμοια ποσοστά μορφωτικού επιπέδου σε σχέση με τους κατοίκους της ΠΕ Νήσων. Ωστόσο, τα ποσοστά μόρφωσης είναι μειωμένα σε σύγκριση με αυτά του συνόλου της χώρας. Αναλυτικότερα στοιχεία παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί (**Πίνακας 3-5**).

Πίνακας 3-5 Επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων των ΠΕ και των Δήμων της περιοχής μελέτης σύμφωνα με την Απογραφή Πληθυσμού 2011

	Διδακτορικό/ Μεταπτυχιακό (%)	Μεταδευτεροβάθμια εκπαίδευση (%)	Απόφοιτοι Λυκείου (%)	Απόφοιτοι Γυμνασίου / Επαγγελματικές Σχολές (%)	Απόφοιτοι Δημοτικού (%)	Εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση (%)	Μη κατασσόμενοι (%)
Ελλάδα	17	5	23	13	23	12	6
ΠΕ. Νήσων	11	4	22	16	28	13	6
Δ. Σαλαμίνας	11	3	24	16	27	13	6
Π.Ε. Πειραιά	15	6	27	16	20	10	6
Δ. Περάματος	10	5	25	19	23	11	7

3.2.2 Παραγωγική διάρθρωση της τοπικής οικονομίας

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για την απασχόληση στην Περιφέρεια Αττικής, καταγράφεται μείωση των απασχολούμενων στον **πρωτογενή τομέα** από το 2010 μέχρι το 2016 κατά 19% περίπου. Ωστόσο από το 2012 και μετά ο πρωτογενής τομέας ανακάμπτει και δείχνει τάσεις διατήρησης, με αύξηση των απασχολούμενων της τάξης του 6% (μεταξύ 2012-2016).

Στον **δευτερογενή τομέα**, καταγράφεται μείωση της απασχόλησης μεταξύ 2010-2016 κατά 37% περίπου. Σημαντικό γεγονός αποτελεί η τάση σταθεροποίησης που καταγράφεται τα τελευταία 3 έτη στους απασχολούμενους στον δευτερογενή τομέα. Η σημαντικότερη μείωση της απασχόλησης, μεταξύ των κλάδων που απαρτίζουν τον δευτερογενή τομέα, καταγράφηκε στον τομέα των κατασκευών. Πιο συγκεκριμένα, ο κλάδος των κατασκευών ευθύνεται για το 55,3% και ο κλάδος βιομηχανίας και ενέργειας το 28,3% της συνολικής μείωσης της απασχόλησης του δευτερογενή τομέα της Περιφέρειας (2010-2016).

Στον **τριτογενή τομέα** της Περιφέρειας Αττικής καταγράφεται σωρευτικά μείωση της τάξης του 14% μεταξύ 2010-2016. Μεταξύ των κλάδων του τομέα, ο κλάδος της παροχής υπηρεσιών εμφανίζει μειωμένη απασχόληση κατά 19% περίπου από το 2010 μέχρι το 2016, ο κλάδος του εμπορίου μείωση κατά 13%, ενώ ο κλάδος των χρηματοπιστωτικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μικρότερη μείωση της απασχόλησης (5,6% περίπου).

Πίνακας 3-6 Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας, Περιφέρεια Αττικής (ΕΛΣΤΑΤ, χιλ. άτομα)

Έτος	Τομέας οικονομικής δραστηριότητας							
	Πρωτογενής	Δευτερογενής			Τριτογενής			
	Γεωργία, δασοκομία, αλιεία	Σύνολο	*Βιομηχανία, ενέργεια*	*Κατασκευές*	Σύνολο	*Εμπόριο, ξενοδοχεία, εστίαση, μεταφορές και επικοινωνίες*	*Χρηματοπιστωτικές, επιχειρηματικές δραστηριότητες*	*Άλλες υπηρεσίες*
2016	14,5	204,0	*155,8*	*48,2*	1.141,7	*491,4*	*236,4*	*414,0*
2015	13,0	195,4	*147,5*	*47,9*	1.127,5	*483,5*	*232,6*	*411,4*
2014	9,7	191,0	*142,4*	*48,6*	1.125,2	*468,5*	*235,7*	*421,0*
2013	12,7	192,7	*140,6*	*52,2*	1.106,6	*460,3*	*231,3*	*415,1*
2012	13,7	224,8	*161,0*	*63,8*	1.145,8	*477,8*	*241,5*	*426,4*
2011	17,7	270,7	*186,0*	*84,7*	1.252,0	*536,2*	*243,1*	*472,8*
2010	17,9	325,2	*217,4*	*107,9*	1.329,2	*566,4*	*250,5*	*512,3*
2009	16,2	375,0	*245,5*	*129,5*	1.362,2	*594,4*	*263,0*	*504,9*
2000	19,1	350,1	*253,7*	*96,4*	1.075,7	*494,5*	*174,5*	*406,7*

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Όσον αφορά στους Δήμους Περάματος και Σαλαμίνας που αποτελούν την άμεση περιοχή μελέτης, η πλειοψηφία του πληθυσμού απασχολείται στον τριτογενή τομέα (περίπου 80% και στους δύο Δήμους). Το ποσοστό απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα του Δήμου Περάματος ανέρχεται σε 20,34%, ενώ του Δήμου Σαλαμίνας σε 17,3% (Πίνακας 3-7).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011, καταγράφονται υψηλά ποσοστά ανεργίας και στους δύο Δήμους με τα ποσοστά της ανεργίας να ανέρχονται σε 25,9% για το Δήμο Περάματος και 23, 4% για το Δήμο Σαλαμίνας. Επισημαίνεται ότι η κατάσταση σήμερα είναι σημαντικά επιδεινωμένη ως προς την ανεργία και την απασχόληση δεδομένης της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη Χώρα.

Πίνακας 3-7 Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, διάρθρωση της απασχόλησης, ΕΛΣΤΑΤ 2011

Περιοχή	Οικονομικώς ενεργοί					Οικονο-μικώς μη ενεργοί
	Σύνολο οικονομικά ενεργών	Απασχολούμενοι			Άνεργοι	
		Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας	Άνεργοι	
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.586.636	372.209	654.377	2.701.047	859.003	6.229.650
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1.771.562	17.528	246.561	1.188.114	319.359	2.056.872
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	199.030	834	28.268	128.567	41.361	249.967
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	11.258	53	1.697	6.595	2.913	14.131
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΗΣΩΝ	27.246	1.829	3.804	16.016	5.597	47.405
ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	13.546	256	1.795	8.323	3.172	25.737

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

3.2.3 Απασχόληση

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 τα στοιχεία των απασχολούμενων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής μελέτης δίνονται στον πίνακα που ακολουθεί (**Πίνακας 3-8**).

Σημειώνεται, ότι οι νησιωτικές περιοχές της Αττικής χαρακτηρίζονται διαχρονικά από απαξίωση των δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα με ταυτόχρονη στροφή προς τις δραστηριότητες του τουρισμού και του παραθερισμού.

Ειδικότερα, η Σαλαμίνα, λόγω της εγγύτητας με το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας και την τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με αυτό, εκτός από τη μεγάλη ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας έχουν γίνει πρόσφατα και υποδοχείς έντονων φαινομένων διάχυσης του αστικού ιστού (πιέσεις προαστικοποίησης). Για τη Σαλαμίνα σημαντικό αναπτυξιακό στοιχείο αποτελούν και οι εγκαταστάσεις του πολεμικού ναυτικού.

Πίνακας 3-8 Ποσοστό Απασχολούμενων στην περιοχή μελέτης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας

Περιοχή	Α	ΣΤ	Ζ	Η	Θ	Ν	Ξ	Ο	Π	ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10,0	6,8	17,5	5,2	7,8	2,7	9,7	7,9	6,4	26,1
ΠΕ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	0,5	5,5	22,2	11,7	6,0	3,8	10,3	5,9	6,0	28,1
Δ. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	0,6	5,4	22,2	14,2	5,8	3,9	12,1	4,4	5,1	26,2
ΠΕ ΝΗΣΩΝ	8,4	10,2	17,7	9,4	10,9	2,4	13,7	5,6	3,7	17,9
Δ. ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	2,5	7,6	19,5	12,3	5,3	2,1	20,1	5,7	4,2	20,7

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Α:ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ

ΣΤ:ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

Ζ: ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

Η: ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ

Θ:ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ

Ν: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
Ξ: ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ
Ο: ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
Π: ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ
Υ: ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού του Δ. Περάματος ασχολείται με τον κλάδο του Εμπορίου και επισκευής μηχανοκίνητων οχημάτων (22,2%), ακολουθεί ο τομέας της μεταφοράς και αποθήκευσης (14,2%) και η Δημόσια διοίκηση και Άμυνα (12,1%) όπως αντίστοιχα συμβαίνει και με την ΠΕ Πειραιά. Ο Δ. Σαλαμίνας παρουσιάζει υψηλά ποσοστά ενασχόλησης με την Δημόσια διοίκηση και Άμυνα (20,1%), το εμπόριο και επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων (19,5%) και με τη μεταφορά και αποθήκευση (12,3%). Σημειώνεται, ότι στη Σαλαμίνα βρίσκεται ο Ναύσταθμος. Παρατηρείται ότι οι δήμοι της περιοχής μελέτης και η ΠΕ Πειραιά παρουσιάζουν παρόμοια ποσοστά ενασχόλησης με τους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας σε αντίθεση με την ΠΕ Νήσων.

Ο τομέας του κατασκευαστικού κλάδου στην Σαλαμίνα (7,6%) είναι χαμηλότερος από ότι της ΠΕ Νήσων (10,2%) αλλά υψηλότερος σε σχέση με το δήμο Περάματος (5,4) και ΠΕ Πειραιώς (5,5%). Επίσης, στο Δ. Σαλαμίνος παρουσιάζονται χαμηλά ποσοστά ενασχόλησης με τις υπηρεσίες εστίασης και της παροχής καταλύματος σε σχέση με την ΠΕ Νήσων και της υπόλοιπης χώρας. Στον κλάδο της εκπαίδευσης οι δήμοι και οι περιφερειακές ενότητες παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά ενασχόλησης σε σχέση με του συνόλου της χώρας. Τέλος, φαίνεται να υπάρχουν περισσότερες δραστηριότητες σχετικές με την ανθρώπινη υγεία και την κοινωνική μέριμνα στη Σαλαμίνα (4,2%) σε σχέση με την ΠΕ Νήσων (3,7%), ωστόσο τα ποσοστά αυτά είναι πολύ χαμηλότερα σε σχέση με αυτά στο Δ. Περάματος και στο σύνολο της χώρας. Οι κλάδοι ενασχόλησης των κάτοικων του Δ. Σαλαμίνας ακολουθούν περισσότερο τα ποσοστά των κατοίκων του γειτονικού τους δήμου παρά των δήμων της ΠΕ Νήσων.

Αναφορικά με την απασχόληση στην ευρύτερη περιοχή πρέπει να επισημανθεί ότι εμφανίζεται μεγάλη εξειδίκευση στους κλάδους των μεταφορών και αποθηκεύσεων. Στον κλάδο των μεταφορών, η εξειδίκευση αυτή οφείλεται στην κυριαρχία των σχετιζόμενων με το λιμάνι δραστηριοτήτων στο Δήμο Πειραιά. Στις αποθηκεύσεις η εξειδίκευση οφείλεται αποκλειστικά στη συγκέντρωση σχετικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή.

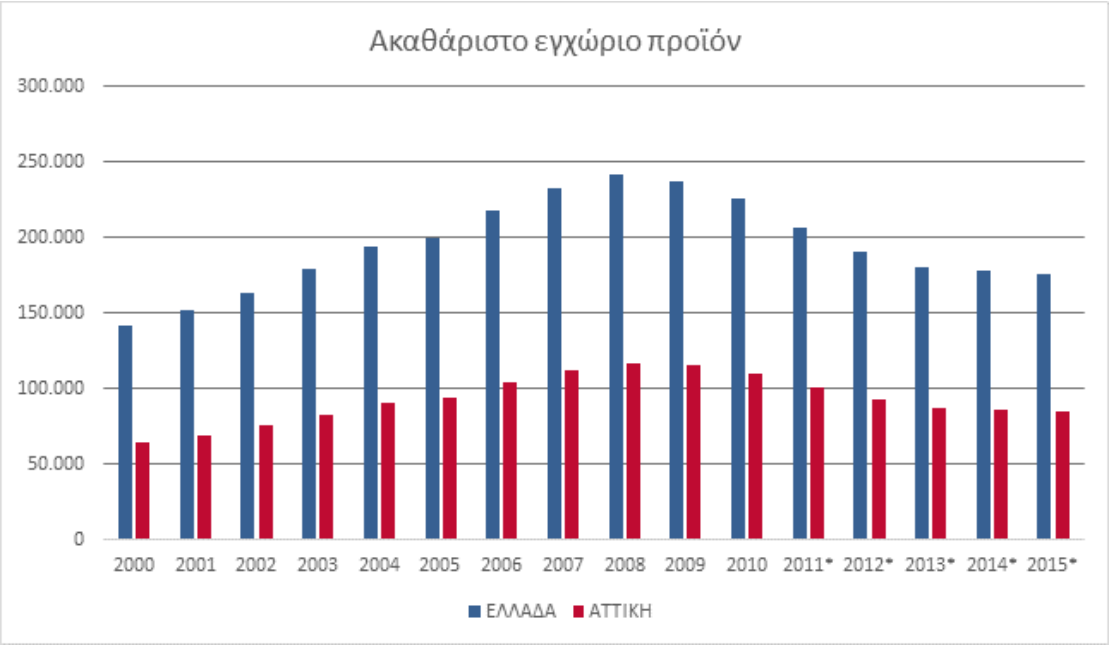
Ο μεγάλος αριθμός μικρών επιχειρήσεων που λειτουργούν στην ΝΕΖ Περάματος, αποτελεί και το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της παραγωγικής διάρθρωσης της περιοχής που τη διαφοροποιεί σημαντικά σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές χωροθέτησης ναυπηγικών δραστηριοτήτων στη χώρα. Έτσι κυρίαρχη θέση στην οικονομική δραστηριότητα του Περάματος έχει ο τομέας της μεταποίησης.

Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία ο τομέας αυτός περιελάμβανε το 40% των επιχειρήσεων και το 68% της απασχόλησης. Στον τομέα αυτό κυρίαρχη θέση έχει ο κλάδος της κατασκευής θαλάσσιων μεταφορικών μέσων και οι άλλοι κλάδοι συναφείς με την ναυπηγοεπισκευή (251 καταστήματα και 2538 εργαζόμενοι ή 55,6% της απασχόλησης). Εκτός της ναυπηγοεπισκευής, σημαντική είναι και η θέση του λιανικού εμπορίου (11,9%).

3.2.4 Κατά κεφαλήν εισόδημα

Την περίοδο 2008 - 2008 το ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν) της Χώρας παρουσίασε αύξηση της τάξης του 71%, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 5,53%, ενώ την ίδια περίοδο το ΑΕΠ της Αττικής παρουσίασε αύξηση της τάξης του 82% με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 6,17%.

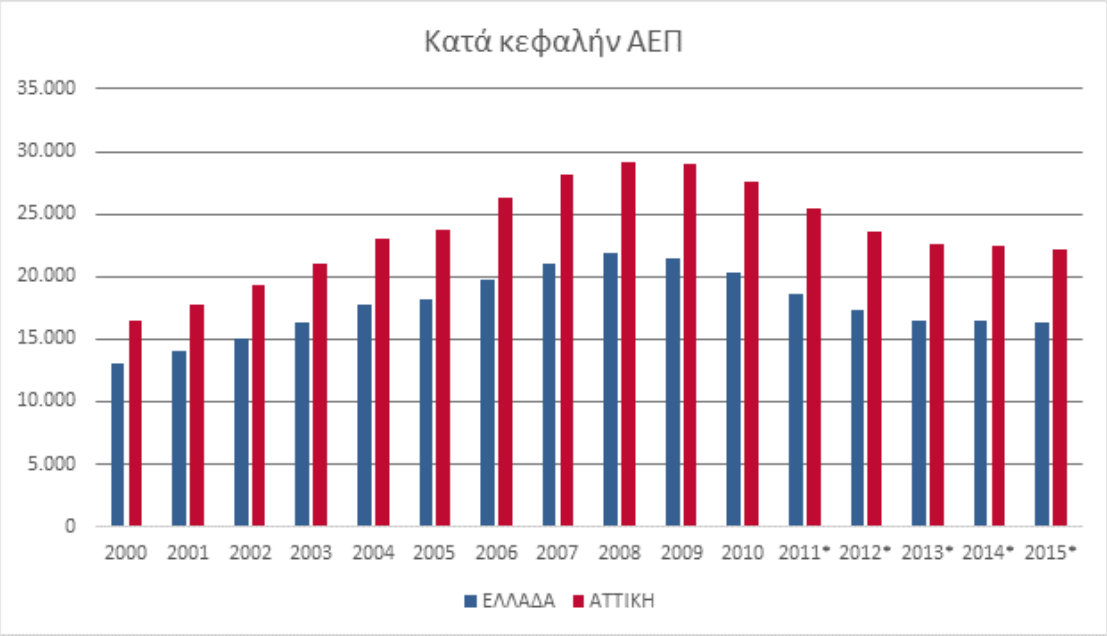
Τα επόμενα έτη ακολούθησε πτώση των οικονομικών μεγεθών της Χώρας, ως απόρροια της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης. Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού είναι από 2008-2015 το ΑΕΠ τόσο της Χώρας αλλά και της Αττικής εμφανίζεται μειωμένο κατά 27% περίπου (**Σχήμα 3-3**).



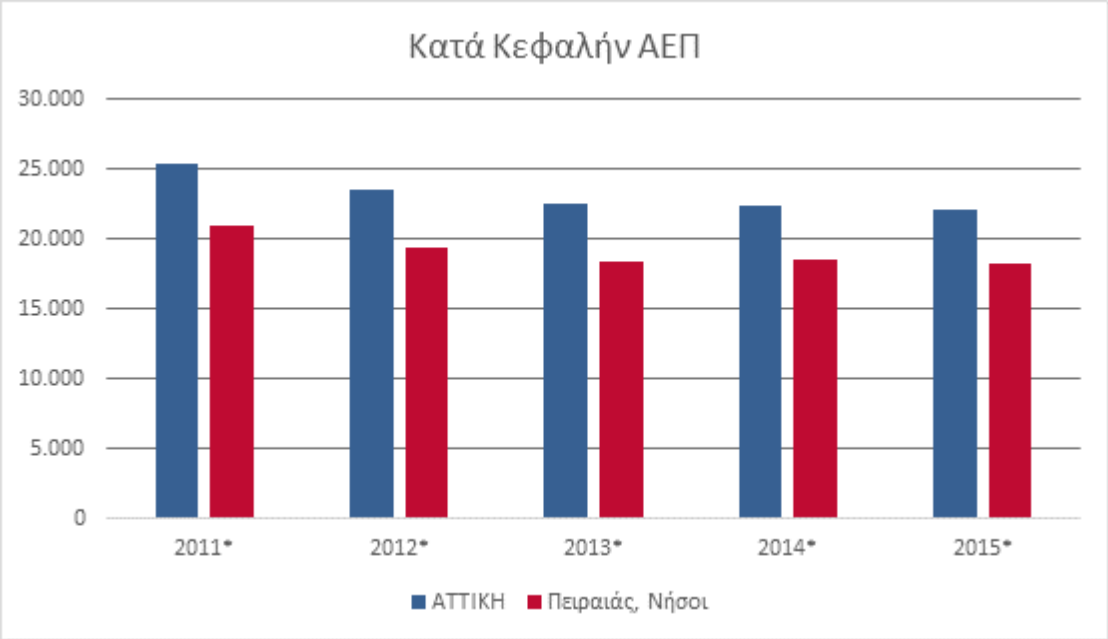
*Σχήμα 3-3 ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Περιφέρεια Αττικής 2000-2015 (*τα στοιχεία 2011-2015 είναι προσωρινά)*

Στον **Σχήμα 3-4** που ακολουθεί παρουσιάζεται τι κατά κεφαλήν ΑΕΠ για την Αττική και την Χώρα για την περίοδο 2000-2015. Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία από το 2011 έως το 2015 είναι προσωρινά. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Περιφέρειας Αττικής είναι διαχρονικά υψηλότερο σε σχέση με το αντίστοιχο της Χώρας, με τη μεγαλύτερη διαφορά να καταγράφεται το 2009 και να φτάνει το 36%.

Τα επόμενα έτη διατηρείται αυτή η μεγάλη διαφορά του κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Αττικής σε σχέση με το αντίστοιχο της Χώρας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 2015 (προσωρινά στοιχεία) το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Αττικής διαμορφώθηκε στις 22.192€ ενώ το αντίστοιχο της Χώρας διαμορφώθηκε στις 16.294€.



*Σχήμα 3-4 Κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Περιφέρεια Αττικής 2000-2015 (*τα στοιχεία 2011-2015 είναι προσωρινά)*



Σχήμα 3-5 Κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Περιφέρεια Αττικής και στην ΠΕ Πειραιώς και Νήσων 2011-2015 (προσωρινά στοιχεία)

Όσον αφορά στην άμεση περιοχή του έργου, επισημαίνεται ότι στην ΠΕ Πειραιά και Νήσων τα οικονομικά μεγέθη υπολείπονται των αντίστοιχων της Περιφέρειας Αττικής. Η μέση διαφορά του κατά κεφαλήν ΑΕΠ της ΠΕ Πειραιά και Νήσων σε σχέση με το αντίστοιχο της Αττικής ανέρχεται σε 21% περίπου.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το 2008, λίγο πριν ξεσπάσει η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση, το 28,1% του πληθυσμού της Ελλάδας ήταν φτωχοί ή κινδύνευαν από τη φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό. Το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 23,7% για το σύνολο της ΕΕ. Το 2013 το ποσοστό των Ελλήνων που ήταν φτωχοί ή κινδύνευαν να γίνουν στο άμεσο μέλλον φτωχοί είχε εκτοξευτεί στο 39%, με το αντίστοιχο ποσοστό στην ΕΕ των 28 να κινείται στο 26%.

Με βάση τα πρακτικά της Ειδικής Συνεδρίας της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων της Βουλής των Ελλήνων τον Φεβρουάριο 2012 με θέμα «Νέα φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός: Πολιτικές καταπολέμησης και καθιέρωση ενός ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος», στην Περιφέρεια Αττικής την περίοδο 2009-2011 καταγράφηκε η μεγαλύτερη και σημαντικότερη επιδείνωση όσον αφορά στις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων καθώς ο δείκτης του κινδύνου χαμηλού εισοδήματος αυξήθηκε κατά 87%. Πιο ευάλωτα στον κίνδυνο της φτώχειας είναι άτομα χαμηλού μορφωτικού/εκπαιδευτικού επιπέδου καθώς και οι γυναίκες.

3.3 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.3.1 Υποδομές μεταφορών

3.3.1.1 Μέσα σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ)

Μετρό – Προαστιακός Σιδηρόδρομος - Τραμ

Η ευρύτερη περιοχή μελέτης εξυπηρετείται σήμερα από την υφιστάμενη Γραμμή 1 του Μετρό και μελλοντικά από την υπό κατασκευή επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό.

Εικόνα 3-1 Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών Μετρό Αθήνας (https://www.ametro.gr)

Επίσης, η ευρύτερη περιοχή του έργου εξυπηρετείται από τον **Προαστιακό Σιδηρόδρομο** και συγκεκριμένα την Προαστιακή Γραμμή Πειραιάς – Αθήνα – Αεροδρόμιο. Στη συμβολή των οδών Κόνωνος και Ακτής Καλλιμασιώτη, σε απόσταση 200 μέτρων από το σταθμό του Μετρό, βρίσκεται ο σταθμός του Προαστιακού στον Πειραιά (γνωστός παλιότερα ως «Σταθμός Πελοποννήσου»). Είναι η αφετηρία της γραμμής Πειραιάς – Αθήνα – ΣΚΑ – Χαλκίδα, ενώ συνδέεται με τη γραμμή Αεροδρόμιο

– Κιάτο – Αεροδρόμιο στο σταθμό ΣΚΑ. Επίσης, συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο στον Κεντρικό Σταθμό Αθηνών (Σταθμός Λαρίσης).

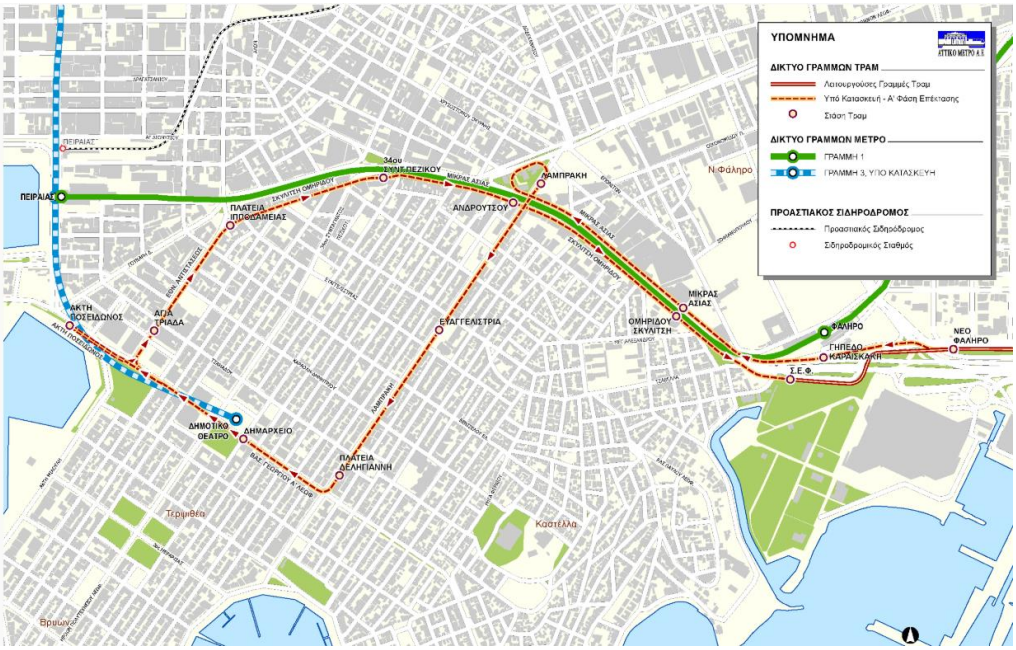
Η Προαστιακή Γραμμή Πειραιάς - Χαλκίδα του προαστιακού της Αθήνας είναι επίσης γνωστή ως γραμμή «Πειραιά - Αθήνα - Οινόη - Χαλκίδας». Διαθέτει 21 σταθμούς και το μεγαλύτερο τμήμα της, από το σταθμό Πειραιά έως το σταθμό Οινόης, μοιράζεται την γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης και Καλαμπάκας. Σήμερα, ξεκινάει από τον σταθμό Πειραιά, διέρχεται από τον Αγ. Ι. Ρέντη, την Αθήνα τους Αγίους Αναργύρους, τις Αχαρνές, συνεχίζει βορειοανατολικά μέχρι το ύψος του Αγίου Στεφάνου Αττικής και μετά βορειοδυτικά μέχρι το σταθμό Οινόης, κοντά στο Σχηματάρι Βοιωτίας. Από το σημείο αυτό, ακολουθεί κλάδο της γραμμής Αθηνών - Θεσσαλονίκης και Καλαμπάκας, και περνάει δυτικά του Δηλεσίου, μέσα στο Καλοχώρι-Παντείχι και αφού περάσει το Βαθύ Ευβοίας, καταλήγει στη Χαλκίδα. Η γραμμή Πειραιάς – Αθήνα – Αεροδρόμιο συνδέει την περιοχή του Πειραιά με το κέντρο της Αθήνας και με τελικό προορισμό το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Πραγματοποιούνται τακτικά δρομολόγια κατά τη διάρκεια της ημέρας, ανά μία ώρα. Από το σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα μετεπιβίβασης στις αμαξοστοιχίες που πραγματοποιούν δρομολόγια στη γραμμή του εθνικού δικτύου. Επιπλέον, από το σταθμό «Κάτω Αχαρναί» υπάρχει η δυνατότητα μετεπιβίβασης στις αμαξοστοιχίες που πραγματοποιούν δρομολόγια με προορισμό το Κιάτο ή τη Χαλκίδα.

Με την κατασκευή της επέκτασης της Γραμμής 3 του Μετρό προς τον Πειραιά θα εξυπηρετούνται καθημερινά 132.000 επιβάτες, ενώ ο συνολικός χρόνος από τον Πειραιά έως το Αεροδρόμιο θα διανύεται με το Μετρό μόλις σε 45 λεπτά. Επιπρόσθετα, με τη λειτουργία του εν λόγω έργου θα κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 23.000 ΙΧ οχήματα λιγότερα, επιφέροντας αντίστοιχα μείωση των ρύπων CO_2 κατά 120 τόνους ημερησίως.

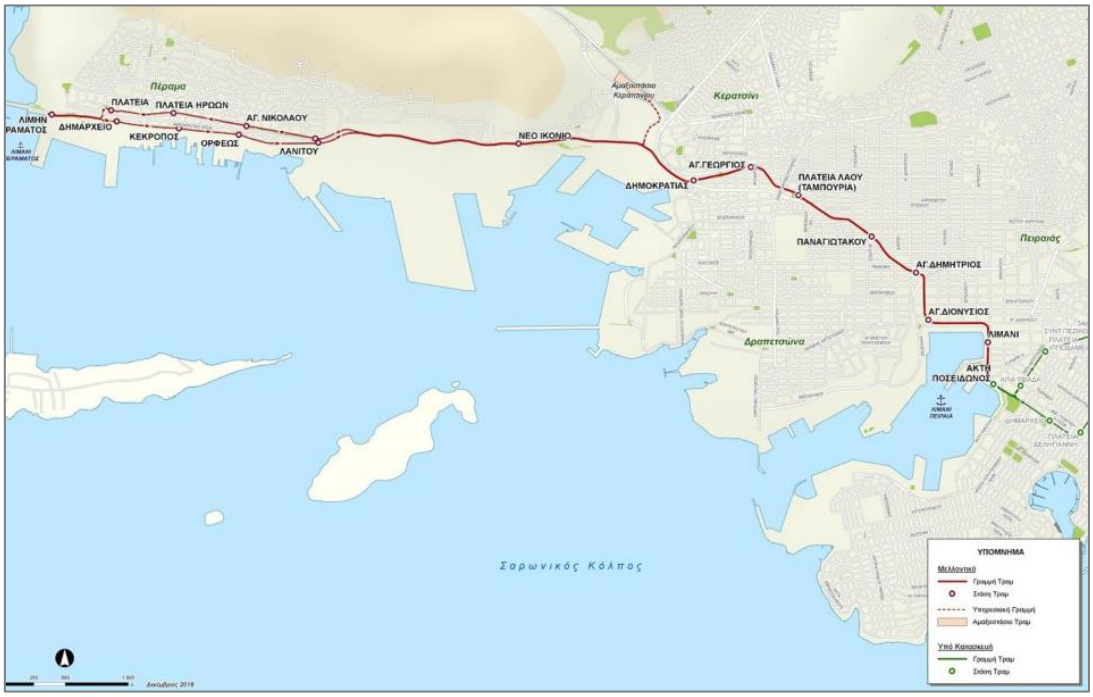
Στο Σταθμό ΠΕΙΡΑΙΑ προβλέπεται να δημιουργηθεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό Συγκοινωνιακό Κέντρο, συνενώνοντας λειτουργικά δύο γραμμές Μετρό (Γραμμή 1 και Γραμμή 3), το Λιμάνι , τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το **Τραμ**, το οποίο προβλέπεται επίσης να διέλθει από την περιοχή αυτή, διευκολύνοντας έτσι τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς. Μελλοντικά, η ευρύτερη περιοχή θα εξυπηρετείται και από τα υπό κατασκευή σήμερα έργα του δικτύου του ΤΡΑΜ, από το Νέο Φάληρο προς το κέντρο και το λιμάνι του Πειραιά, ενώ σε απώτερο ορίζοντα σχεδιάζονται επεκτάσεις προς Καλλίπολη / Φρεαττύδα και προς το Πέραμα.

Πιο συγκεκριμένα η προβλεπόμενη / σχεδιαζόμενη ανάπτυξη των υποδομών του ΤΡΑΜ στην ευρύτερη περιοχή περιλαμβάνει 4 φάσεις. Από αυτές η πρώτη υλοποιείται και η διαδρομή της παρουσιάζεται στην ακόλουθη **Εικόνα 3-2.** Για την κατασκευή των έργων έχουν υλοποιηθεί μονοδρομήσεις και αποκλεισμοί τμημάτων καταστρώματος, οι οποίες επηρέασαν θετικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή επιρροής τους και θα έχουν μόνιμο χαρακτήρα. Οι μελλοντικές φάσεις είναι :

- ⇨ Α’ ΦΑΣΗ : ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ - ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ
- ⇨ Β΄ΦΑΣΗ : ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ - ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΕΙΟ & ΦΡΕΑΤΤΥΔΑ
- ⇨ Γ΄ΦΑΣΗ : ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ & ΚΑΜΙΝΙΑ
- ⇨ Δ΄ΦΑΣΗ : ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ – ΠΕΡΑΜΑ



Εικόνα 3-2 Διαδρομή νέας γραμμής ΤΡΑΜ από Νέο Φάληρο έως Πειραιά κατά την Α' φάση της επέκτασης



Εικόνα 3-3 Διαδρομή νέας γραμμής ΤΡΑΜ από Κερατσίνι έως Πέραμα κατά την Δ' φάση της επέκτασης

Σιδηροδρομικό δίκτυο ΟΣΕ

Επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές

Το εν λειτουργία σήμερα υπεραστικό δίκτυο του ΟΣΕ στην ευρύτερη περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τη γραμμή Πειραιάς – Θεσσαλονίκη, που καταλήγει στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Πειραιώς. Ο σταθμός

εγκαινιάστηκε από τους Σιδηροδρόμους Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) στις 30 Ιουνίου 1884. Μέχρι το 2005 εξυπηρετούσε τη σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ Πειραιά και Πελοποννήσου, και γι' αυτό ήταν γνωστός και ανεπίσημα ως Σταθμός Πελοποννήσου. Έκλεισε στις 7 Αυγούστου 2005, μαζί με το τμήμα Πειραιά - Αγίων Αναργύρων της μετρικής γραμμής Αθήνα - Κόρινθος. Μετά από ανακατασκευή, εγκαινιάστηκε εκ νέου ως σταθμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του Προαστιακού στις 3 Ιουνίου 2007.

Η αναμενόμενη αναβάθμιση της εν λόγω σιδηροδρομικής γραμμής (ηλεκτροκίνηση, υπογειοποίηση ⇒ κατάργηση επικίνδυνων ισόπεδων διαβάσεων, κλπ) έως τον Τερματικό Σταθμό του Πειραιά αλλά και η αναβάθμιση του ίδιου του Τερματικού Σταθμού, θα βελτιώσει σε μεγάλο βαθμό την εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιοχής από ένα υποβαθμισμένο σήμερα Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, θα αυξήσει την κίνηση επιβατών και φορτίων και θα προκαλέσει μετατόπιση τρόπου μετακίνησης (modal shift) από άλλα μεταφορικά μέσα, κυρίως ΙΧ και ταξί.

Εμπορική σιδηροδρομική γραμμή Θριάσιο – Ικόνιο

Η γραμμή του Ικονίου - Θριασίου αποτελεί καθοριστικής σημασίας διακλάδωση του δικτύου του ΟΣΕ, καθώς συνδέει το λιμένα Ν. Ικονίου, από τον οποίο διακινείται σημαντικό εμπορευματικό φορτίο, με το Εμπορευματικό Κέντρο του Θριασίου και τη Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων (ΣΓΥΤ) που ενώνει την κυκλοφορία με τον κεντρικό κορμό του δικτύου.

Πρόκειται για σιδηροδρομική εμπορική γραμμή συνολικού μήκους 17 χλμ., που ξεκινάει από το εμπορικό λιμάνι του ΟΛΠ, κινείται παράλληλα με την Λ. Σχιστού, στο ύψος του Σκαραμαγκά ανεβαίνει δεξιά προς το Δαφνί, διασχίζει την Εθνική Οδό με μεγάλη γέφυρα μήκους 300 μ., περνάει με τούνελ 900 μέτρων το Ποικίλο Όρος και βγαίνει στο ύψος των Νεόκτιστων Ασπροπύργου. Από εκεί συνδέεται με τον σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών -Κορίνθου. Στη χάραξη περιλαμβάνονται υπόγεια έργα (cut and cover και 10 σήραγγες) και 10 γέφυρες συνολικού μήκους. Τα δρομολόγια εξαρτώνται από τις ανάγκες φόρτωσης εμπορευμάτων στο λιμάνι του Ικονίου.

Η χωρητικότητα της γραμμής είναι 32 αμαξοστοιχίες ή 16 ζεύγη αμαξοστοιχιών των 1780t την ημέρα. Η ημερήσια δυναμικότητα αυτών των 16 ζευγών αμαξοστοιχιών είναι της τάξης των 700 container (235 των 20 ft + 465 των 40 ft) ή 1175 TEU (container των 20 ft), ή αλλιώς 350.000 - 420.000 TEU/έτος της σιδηροδρομικής γραμμής.

3.3.1.2 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Στον Δήμο Περάματος λειτουργεί δίκτυο γραμμών **λεωφορείων και τρόλεϊ** του ΟΑΣΑ, το οποίο διαρκώς αναπροσαρμόζεται ώστε να λειτουργεί συμπληρωματικά / τροφοδοτικά προς το επεκτεινόμενο δίκτυο των ΜΣΤ της ευρύτερης περιοχής.

Στο Δήμο Σαλαμίνας, η συγκοινωνία που εξυπηρετεί τις μετακινήσεις στους οικισμούς και μεταξύ των περιοχών του νησιού, εκτελείται από λεωφορεία του ΚΤΕΛ.

3.3.1.3 Οδικό δίκτυο - Κυκλοφοριακή οργάνωση

Το οδικό δίκτυο και η κυκλοφοριακή οργάνωση της ευρύτερης περιοχής έχει ως κύριο χαρακτηριστικό το γεγονός ότι, διασχίζεται από πλέγμα εθνικών οδικών αξόνων και δέχεται σημαντικό υπερτοπικό κυκλοφοριακό φόρτο από το Λεκανοπέδιο Αττικής και την υπόλοιπη Ελλάδα, την οποία διοχετεύει προς την Πελοπόννησο, και αντιστρόφως.

Η έλλειψη κυκλοφοριακής οργάνωσης και οι αυξανόμενες ανάγκες από τις διάσπαρτες βιομηχανικές μονάδες αλλά και από την εξυπηρέτηση του εμπορικού λιμένα με κινήσεις μεγάλων οχημάτων προκαλεί σημαντική φόρτιση στο οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής.

Το οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής, αποτελείται από 3 κατηγορίες δρόμων, ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, την ποιότητα τους και τις κινήσεις που εξυπηρετούν και συντίθεται από:

- Το κύριο οδικό δίκτυο, αποτελείται από την Εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου, καθώς και την Αττική Οδό.
- Τους κύριους άξονες που συνδέουν τους οικισμούς μεταξύ τους και με την Εθνική Οδό (Η λεωφόρος Σχιστού-Σκαραμαγκά κ.ά.).
- Τους δευτερεύοντες άξονες που συνδέουν τους οικισμούς με άλλες εγκαταστάσεις και υποδομές της περιοχής.

Στην ευρύτερη περιοχή απαντάται επίσης πέραν των ανωτέρω και σημαντικό δίκτυο από αγροτικούς χωματόδρομους, μέτριας έως κακής βατότητας που εξυπηρετούν μετακινήσεις προς αγροτικές εκμεταλλεύσεις ή διάσπαρτες βιοτεχνικές μονάδες.

Σημαντικοί οδικοί άξονες της ευρύτερης περιοχής, υπερτοπικού χαρακτήρα είναι η Αττική Οδός και μεγάλες λεωφόροι, όπως η Λ. Σχιστού – Σκαραμαγκά, η Περιφερειακή Αιγάλεω, η Λ. Μεγάλου Αλεξάνδρου, η Λ. Φυλής και η Λ. ΝΑΤΟ.

Στην άμεση περιοχή του **Περάματος**, ο βασικός οδικός άξονας που αποτελεί την είσοδο για την περιοχή είναι η Λεωφόρος Δημοκρατίας. Η συγκεκριμένη οδός διακλαδώνεται σε δύο παράλληλα σκέλη λίγο μετά το Νέο Ικόνιο: Ο μονόδρομος δυο λωρίδων με κατεύθυνση το πορθμείο (Λεωφόρος Ειρήνης) και ο μονόδρομος δυο λωρίδων με κατεύθυνση τον Πειραιά (Λ. Δημοκρατίας). Αμφότεροι έχουν προσανατολισμό Δύσης - Ανατολής και είναι σχεδόν παράλληλοι στο θαλάσσιο μέτωπο. Επιπλέον οι κεντρικοί οδοί Αγίου Νικολάου, Φλέμινγκ, 25^{ης} Μαρτίου και Καραολή & Δημητρίου περικλείουν το κέντρο του Δήμου μαζί με την Λ. Δημοκρατίας, ενώ αυτό διατρέχεται από τις δευτερεύουσες οδούς Ηπείρου, Θράκης, 3^{ης} Σεπτεμβρίου, Ελ. Βενιζέλου κ.α. Γενικά στο κέντρο της πόλης οι δρόμοι ακολουθούν σχετικά το τύπο του Ιπποδαμείου συστήματος. Αντιθέτως όσο αυξάνεται το υψόμετρο (Ικαριώτικα, Νεόκτιστα), οι δρόμοι έχουν μορφή επηρεασμένη από την μορφή του όρους Αιγάλεω δηλαδή καμπυλοειδή και με μεγάλες κλίσεις. Τέλος υπάρχει οδικός άξονας που συνδέει το Νέο Ικόνιο (Σ.ΕΜΠΟ) με τη Λεωφόρο Σχιστού, παρακάμπτοντας τη μεγάλη διασταύρωση Λ. Δημοκρατίας - Γρ. Λαμπράκη.

Οι κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή είναι ιδιαίτερα επιβαρυμένες κυρίως λόγο των κινήσεων από και προς το πορθμείο αλλά και λόγο των κινήσεων για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας του

λιμένα. Όσον αφορά στη σύνδεση της περιοχής με το Λεκανοπέδιο Αττικής και τους λοιπούς βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής, αυτή κρίνεται ανεπαρκής, ιδίως σε περιόδους κυκλοφοριακής αιχμής, στις οποίες συνυπάρχουν μετακινήσεις ΙΧ, μέσων μαζικής μεταφοράς, φορτηγών κ.λπ. Η αρνητική αυτή εικόνα δεν μεταβάλλεται όσον αφορά στη σύνδεση της περιοχής και με γειτονικούς δήμους, κυρίως του δυτικού Λεκανοπεδίου. Σε αυτούς τους δήμους η μετακίνηση γίνεται κυρίως μέσω της Λεωφόρου Θηβών στην οποία όμως, είναι χωροθετημένες βιομηχανίες-βιοτεχνίες και συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων και φορτηγών, δημιουργώντας μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο.

Η οργάνωση του οδικού δικτύου στη **Σαλαμίνα** ακολούθησε την πολεοδομική οργάνωση των οικισμών που αναπτύχθηκαν στο νησί, σε άμεση σχέση με τις δύο πύλες εισόδου στη Σαλαμίνα από την ευρύτερη περιοχή. Τα Παλούκια είναι η κύρια είσοδος του νησιού, με την πορθμειακή γραμμή Παλούκια -Πέραμα, στην οποία διακινείται ο μεγαλύτερος όγκος επιβατών και οχημάτων από και προς το νησί. Το Πέραμα της Φανερωμένης είναι η δευτερεύουσα είσοδος του νησιού, με πορθμειακή γραμμή στην οποία διακινείται σημαντικά μικρότερος όγκος επιβατών και τροχοφόρων.

Η οργάνωση του κυκλοφοριακού δικτύου στηρίζεται στη λειτουργία δύο κόμβων, στην είσοδο της πόλης της Σαλαμίνας και στον οικισμό του Αιαντείου, οι οποίοι συνδέονται με τη Λεωφόρο Αιαντείου. Το οδικό δίκτυο του βορείου τμήματος του νησιού καταλήγει στον πρώτο κόμβο, ενώ οι νότιες οικιστικές περιοχές συνδέονται ακτινικά με τον δεύτερο. Ιδιαίτερη σημασία στη λειτουργία του οδικού δικτύου του νησιού έχει η Λεωφόρος Σαλαμίνας, που συνδέει την κύρια πύλη εισόδου του νησιού, τα Παλούκια, με την πόλη της Σαλαμίνας.

Οι δύο κόμβοι καθώς και οι δύο κυκλοφοριακοί άξονες, λεωφόρος Αιαντείου και λεωφόρος Σαλαμίνας, αποτελούν τον βασικό σκελετό του κυκλοφοριακού δικτύου του νησιού. Πάνω σε αυτόν τον σκελετό έχουν αναπτυχθεί οι σημαντικότερες οικιστικές ενότητες καθώς και κεντρικές λειτουργίες που εξυπηρετούν το σύνολο του νησιού.

Το ανατολικό τμήμα του νησιού που περιλαμβάνει τον οικισμό Αμπελακίων και τα Σελήνια, συνδέεται με την πόλη της Σαλαμίνας μέσω της λεωφόρου Ιπποκράτους, που λειτουργεί παράλληλα με τον κύριο άξονα της Λεωφόρου Σαλαμίνας. Η κατάσταση του οδικού δικτύου του νησιού είναι καλή χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν κάποια προβλήματα. Το σύνολο του κύριου οδικού δικτύου είναι ασφαλτοστρωμένο.

Ολοκληρώνοντας την εικόνα του κυκλοφοριακού δικτύου του νησιού, θα πρέπει να τονιστεί, το πρόβλημα της έλλειψης περιφερειακών συνδέσεων, με αποτέλεσμα να φορτίζονται οι κόμβοι του δικτύου και η πόλη της Σαλαμίνας, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες.

3.3.1.4 Λιμενικές υποδομές

Η ιδιαιτερότητα της περιοχής μελέτης σαν νησιωτικός χώρος σε μικρή απόσταση από το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας είχε σαν αποτέλεσμα την άμεση εξάρτηση της Σαλαμίνας από αυτό. Η εξάρτηση αυτή εκφράζεται άμεσα από τον ιδιαίτερα υψηλό αριθμό μετακινήσεων. Τρεις θαλάσσιες συγκοινωνιακές γραμμές συνδέουν το νησί με το ηπειρωτικό τμήμα. Οι γραμμές αυτές είναι:

Γραμμή Περάματος - Παλουκίων

Η γραμμή αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία, γιατί αποτελεί όχι μόνο τη σημαντικότερη σύνδεση του νησιού, αλλά είναι και η μεγαλύτερη πορθμειακή γραμμή της χώρας.

Η απόσταση μεταξύ Περάματος- Παλουκιών είναι 1,5 ναυτικό μίλι και καλύπτεται σε χρόνο 15 περίπου λεπτών. Στη γραμμή αυτή είναι δρομολογημένα 25 οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, εκ των οποίων τα δέκα είναι αμφίδρομα, πράγμα ιδιαίτερα σημαντικό, διότι παλαιότερα που δεν υπήρχαν, στη λεωφόρο Σαλαμίνας και την παραλία Παλουκιών δημιουργούνταν μακριές σειρές αναμονής αυτοκινήτων για επιβίβαση, κατά της περιόδους αιχμής. Τα πλοία αυτά είναι χωρητικότητας 300-350 ατόμων περίπου και 40-50 οχημάτων. Επίσης στην ίδια γραμμή είναι δρομολογημένα 14 περίπου πλοιάρια μεταφοράς επιβατών, χωρητικότητας 80 περίπου ατόμων το καθένα. Τα δρομολόγια εκτελούνται από τις 6 το πρωί έως τις 10 το βράδυ ανά 15', από τις 10 το βράδυ μέχρι τις 12 το βράδυ κάθε 20’ και από τις 12 το βράδυ μέχρι τις 6 το πρωί κάθε 30’. Γενικότερα, πρέπει να τονισθεί ότι η γραμμή αυτή εξυπηρετεί σημαντικό τμήμα των μετακινήσεων από και προς το Ναύσταθμο Σαλαμίνας, με αποτέλεσμα να έχει χαρακτήρα εξυπηρέτησης μιας σοβαρής λειτουργίας υπερτοπικού επιπέδου.

Γραμμή Φανερωμένης Σαλαμίνας - Μεγάρων

Η γραμμή αυτή συνδέει το νησί με το Θριάσιο Πεδίο. Διαχρονικά διαπιστώνεται η σταδιακή της υποβάθμιση, κυρίως σε ότι αφορά τους μετακινούμενους επιβάτες και όχι τα οχήματα, των οποίων η εξέλιξη της κίνησης είναι ομαλότερη.

Γραμμή Πειραιά - Σαλαμίνας

Στη γραμμή αυτή παρουσιάζεται μια διαχρονική πτωτική τάση, όπως και στη γραμμή Φανερωμένης Σαλαμίνας-Μεγάρων, που θα πρέπει να συνδυάζεται με τη βελτίωση του οδικού δικτύου του νησιού, καθώς και την αυξανόμενη χρήση του Ι.Χ. που ευνοεί τη μετακίνηση μέσω της κύριας πορθμειακής γραμμής.

Στον ακόλουθο πίνακα (**Πίνακας 3-9**) δίνονται στοιχεία αναφορικά με τα οχήματα που διακινούνται από τη γραμμή Περάματος – Παλουκίων, τα οποία καλύπτουν την περίοδο 2011-2017.

Πίνακας 3-9 Διέλευση τροχοφόρων πλοίων πορθμείου

Είδος οχήματος	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Φορτηγά	108.258	103.487	91.858	83.963	81.494	89.569	93.272
Επιβατικά	1.285.593	1.187.164	1.079.290	1.036.727	1.040.750	1.037.241	1.049.089
Λεωφορεία	1.367	1.902	2.607	2.695	2.640	2.669	1.945

Δίκυκλα	554.366	690.397	682.225	685.919	671.469	663.664	648.575

Πηγή : ΟΛΠ Α.Ε

Σύμφωνα με τα καταγεγραμμένα στοιχεία της EUROSTAT, η γραμμή Περάματος – Παλουκίων παραμένει διαχρονικά στα 20 κορυφαία λιμάνια με τις περισσότερες μετακινήσεις επιβατών. Τα διαθέσιμα στοιχεία αφορούν την περίοδο 2008-2017, αναφέρονται σε χιλιάδες επιβάτες και παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί (**Πίνακας 3-10**).

Πίνακας 3-10 Είκοσι (20) κορυφαία λιμάνια – επιβάτες που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται (σε χιλιάδες επιβάτες)

REP_MAR/TIME	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Helsingør (Elsinore)	10.912	9.415	8.534	8.324	7.822	7.721	7.634	7.644	7.526	7.310
Rødby (Færgehavn)	6.756	6.305	6.261	6.028	6.000	5.944	6.003	6.139	6.016	5.869
Puttgarden	6.768	6.305	6.261	6.028	5.963	5.944	6.002	6.141	6.024	5.870
Tallinn	6.870	6.841	7.523	8.043	8.417	8.727	9.098	9.299	9.676	9.969
Paloukia Salaminas	**13.063**	**12.821**	**12.705**	**11.662**	**11.430**	**10.724**	**7.016**	**7.050**	**6.639**	**6.881**
Peiraias	11.079	10.444	10.944	9.182	7.918	7.704	8.136	8.169	8.038	8.591
Perama	**13.063**	**12.821**	**12.705**	**11.662**	**11.430**	**10.724**	**7.016**	**7.050**	**6.639**	**6.881**
Algeciras	4.988	4.608	4.663	4.504	4.849	4.812	5.386	5.473	5.599	5.525
Palma Mallorca	5.048	4.692	4.496	4.610	4.292	4.756	4.939	5.496	6.431	6.862
Santa Cruz de Tenerife	4.191	3.887	4.110	4.305	3.923	4.546	4.245	4.320	4.521	5.058
Calais	11.002	10.158	10.237	10.063	9.345	10.372	10.703	9.757	9.090	8.990
Capri	7.169	6.944	6.517	6.576	6.744	6.488	6.054	4.355	3.859	4.253
Messina	10.380	10.441	10.765	8.060	8.126	7.256	6.988	7.021	6.139	9.250
Napoli	6.185	6.932	8.356	7.859	7.964	7.360	7.652	6.484	5.993	6.159
Piombino	5.036	4.987	3.477	3.972	3.618	3.532	3.386	3.517	3.703	3.354
Portoferraio	3.927	3.971	2.769	2.899	2.981	2.839	2.872	2.945	3.218	2.768
Reggio di Calabria	10.116	11.047	9.891	7.704	7.760	6.758	6.187	6.053	5.569	8.602
Cirkewwa	3.942	3.792	4.031	4.125	4.093	4.395	4.643	4.740	5.133	5.384
Mgarr, Gozo	3.942	3.792	4.031	4.125	4.093	4.395	4.643	4.740	5.133	5.384
Helsinki	8.976	9.085	9.849	10.326	10.637	10.756	10.942	11.214	11.565	11.769
Turku	3.488	3.520	3.498	3.306	3.224	3.452	3.245	3.256	3.259	3.250
Helsingborg	10.911	9.415	8.540	8.339	7.841	7.763	7.656	7.670	7.514	7.319
Stockholm	8.677	9.089	9.147	9.184	9.108	8.889	9.933	9.887	9.980	8.631
Dover	14.006	13.265	13.361	12.918	12.076	12.898	13.381	13.082	12.097	11.762
Top 20 ports	175.198	169.586	168.897	159.501	155.907	154.537	150.012	147.461	145.320	152.066
EU ports	438.963	429.819	425.172	412.802	398.205	400.029	393.127	395.432	396.501	-

Πηγή : EUROSTAT

Στην ευρύτερη περιοχή απαντάται το συνεχώς αναβαθμιζόμενο διεθνές λιμάνι του Πειραιά το οποίο είναι το μεγαλύτερο λιμάνι σε κίνηση επιβατών στη Μεσόγειο, ενώ εξυπηρετεί παράλληλα σημαντική εμπορευματική κίνηση. Απαρτίζεται από τρεις τομείς, με σαφώς διαχωρισμένες και αυτόνομες λειτουργίες:

- Το (Κεντρικό) Επιβατικό λιμάνι με πέντε σταθμούς εσωτερικού και έναν εξωτερικού,
- Το Εμπορικό λιμάνι (Δραπετσώνα - Κερατσίνι - Ν. Ικόνιο), το οποίο εξυπηρετεί τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και συνιστά σημαντικό κόμβο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων (transshipment) και
- Την Επισκευαστική Ζώνη (Πέραμα, Σαλαμίνα).

Σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής της Περιφέρειας και τον προβλεπόμενο ρόλο κάθε λιμένα, το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης προωθεί τον ενιαίο σχεδιασμό και διαχείριση όλου του λιμενικού συστήματος («σύστημα λιμένων Αττικής»), με σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου. Η κατεύθυνση για τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά είναι να εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού, να εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό τμήμα του να αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά.

Ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές, το τμήμα του Ικονίου - Περάματος, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του λιμένα της Ελευσίνας και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών στο Πέραμα και το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου, προβλέπεται να αποτελέσουν ένα κοινό σύνολο εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών καθώς και παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας.

3.3.2 Συστήματα περιβαλλοντικών υποδομών

3.3.2.1 Διαχείριση απορριμμάτων – Ανακύκλωση – Αδρανή υλικά

Σύμφωνα με το **Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων του Δήμου Περάματος**, ο Δήμος είναι υπεύθυνος για τη συλλογή των στερεών αποβλήτων. Τα συλλεγόμενα σύμμεικτα Αστικά Στερεά Απόβλητα (ΑΣΑ) μεταφέρονται στο ΣΜΑ Σχιστού και από εκεί στην ΟΕΔΑ Φυλής προς τελική διάθεση στο ΧΥΤΑ, ενώ τα απόβλητα των κήπων μεταφέρονται μέσω ειδικής σύμβασης με τον ΕΔΣΝΑ στο ΕΜΑΚ Φυλής για κομποστοποίηση. Σε κάποιες περιπτώσεις που υπάρχει αδυναμία απορρόφησης από το ΣΜΑ, μεταφέρονται κατευθείαν στο ΧΥΤΑ Άνω Λιοσίων. Η υπηρεσία αποκομιδής διαθέτει 8 απορριμματοφόρα οχήματα, 3 οχήματα ανακύκλωσης και 1 φορτηγό για ογκώδη αντικείμενα. Επιπλέον, ο Δήμος διαθέτει 3.000 κάδους 110 lt, 100 κάδους κάδους 1100 lt και 400 κάδους ανακύκλωσης. Τα ογκώδη και τα πράσινα απόβλητα συλλέγονται χωριστά από τα σύμμεικτα. Ο Δήμος συμμετέχει σε 5 Συλλογικά Συστήματα Εναλλακτικής Διαχείρισης ειδικών ρευμάτων αποβλήτων

(Συσκευασιών, Μεταχειρισμένων ελαστικών, Φορητών Ηλεκτρικών Στηλών και Συσσωρευτών, ΑΗΗΕ, φωτιστικών και λαμπτήρων).

Σύμφωνα με το **Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων του Δήμου Σαλαμίνας** (2015), ο Δήμος είναι υπεύθυνος για τη συλλογή των στερεών αποβλήτων. Εντός των ορίων του Δήμου δεν λειτουργεί ΧΥΤΑ και δεν καταγράφονται «μεγάλοι» χώροι ανεξέλεγκτης απόθεσης απορριμμάτων (ΧΑΔΑ). Η Σαλαμίνα εξυπηρετείται από τον ΧΥΤΑ Φυλής. Η συλλογή των απορριμμάτων στο Δήμο γίνεται με τη χρήση κλασικών απορριμματοφόρων οχημάτων που λειτουργούν με σύστημα πρέσας και με σύστημα περιστρεφόμενου τύμπανου (μύλος), φορτηγών για ειδικά απορρίμματα (όπως μπάζα, απορρίμματα με μεγάλο όγκο κλπ.) και για απορρίμματα πρασίνου (όπως κλαδιά, χορτάρια κλπ), ενώ η μεταφορά τους στο ΧΥΤΑ Φυλής γίνεται με ελκυστήρες με επικαθήμενο. Το 100% των νοικοκυριών εξυπηρετούνται με τακτική συλλογή των απορριμμάτων τους από τα δύο ρεύματα των αποβλήτων, αυτό των πράσινων κάδων και αυτό των μπλε κάδων, καθώς και από την περισυλλογή των πρασίνων και ογκωδών απορριμμάτων από το ρεύμα των εξωοικιακών.

Τα απορρίμματα ως προς την διαχείριση τους έχουν ως τελικό προορισμό τον ΧΥΤΑ Φυλής και τον ΚΔΑΥ Ελευσίνας, ανάλογα με το είδος των απορριμμάτων. Για να καλυφθούν οι απαιτήσεις άμεσης μεταφοράς των σύμμεικτων, των ογκωδών και πράσινων απορριμμάτων στο ΧΥΤΑ Φυλής, σε ημερήσια βάση και ειδικά σε περιόδους αιχμής, απαιτείται η λειτουργία του άμεσου σταθμού μεταφόρτωσης απορριμμάτων να γίνεται σε δύο εξάωρες βάρδιες εργασίας, καθεμία εκ των οποίων διαχειρίζεται 60τον. απορριμμάτων. Καθημερνά στο σταθμός άμεσης μεταφόρτωσης έκτασης 7 στρεμμάτων, που βρίσκεται στο ΒΙΟΠΑ Σαλαμίνας, στη Θέση Γούβα Μπατσί, πραγματοποιείται μέσω μας σιδερένιας χοάνης, άμεση μεταφόρτωση αποβλήτων από τα 20 απορριμματοφόρα που περισυλλέγουν τα οικιακά απορρίμματα και τα 4 φορτηγά που περισυλλέγουν ογκώδη και πράσινα, στις 3 Νταλίκες που στη συνέχεια τα μεταφέρουν στο ΧΥΤΑ Φυλής.

Ο Δήμος Σαλαμίνας στο πλαίσιο ένταξης στο σύστημα ανακύκλωσης και εναλλακτικής διαχείρισης απορριμμάτων, έχει συνάψει συνεργασίες για τα παρακάτω:

- Ανακύκλωση Χαρτιού και γυαλιού. Η αποκομιδή γίνεται σε ημερήσια βάση με τους μπλε κάδους και μεταφέρονται στο ΚΔΑΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ.

- Περισυλλογή εγκαταλελειμμένων οχημάτων εντός ορίων Δήμου και προώθηση τους προς εναλλακτική διαχείριση σε αρμόδιο πιστοποιημένο φορέα σε συνεργασία με ιδιώτη.

Παράλληλα, έχουν προγραμματιστεί συνεργασίες με φορείς εναλλακτικής διαχείρισης και ανακύκλωσης, στους παρακάτω τομείς:

- Ανακύκλωση Ηλεκτρικών Συσσωρευτών Οχημάτων.

- Ανακύκλωση Ελαστικών Οχημάτων.
- Ανακύκλωση χρησιμοποιημένων ελαιολιπαντικών ειδών οχημάτων.
- Ανακύκλωση γυαλιού σε ευρεία εφαρμογή (συνεργασία με βιομηχανία Yula).
- Εναλλακτική διαχείριση μεταχειρισμένων ελαστικών

Ως προς τη διαχείριση των απορριμμάτων πρέπει να επισημανθεί ότι στο **βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού** κάθε επιχείρηση που εγκαθίσταται υποχρεούται να συγκεντρώνει τα οικιακά και βιομηχανικά απορρίμματα μέσα σε κατάλληλα δοχεία σε καθορισμένη θέση, ώστε να είναι ευχερής η συλλογή αυτών από την υπηρεσία αποκομιδής των απορριμμάτων. Κάθε επιχείρηση υποχρεούται να μεριμνά για την με δική της δαπάνη αποκομιδή βιομηχανικών και λοιπών απορριμμάτων μεγάλου όγκου ή απορριμμάτων που απαιτούν σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ειδική διαχείριση. Απαγορεύεται η συγκέντρωση απορριμμάτων εντός του ακάλυπτου χώρου του οικοπέδου ή του κτηρίου.

Στο Σχιστό λειτουργεί Κεντρικός Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ) ο οποίος βρίσκεται επί της οδού Λ. Σχιστού- Σκαραμαγκά (στα όρια του Δήμου Περάματος), με είσοδο έναντι του Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙΠΑ) Σχιστού. Ο Σταθμός εκτείνεται σε 40.000 m^2 εκ των οποίων τα 2.000 m^2 περίπου είναι στεγασμένοι χώροι και τα 12.500 m^2, χώροι πρασίνου. Λειτουργεί ανελλιπώς από το 1991 εξυπηρετώντας αρχικά τον Δήμο Πειραιά και τους όμορους Δήμους, και σήμερα κατόπιν σταδιακών επεκτάσεων πάνω από 10 Δήμους της Αττικής.

Στο ΣΜΑ Σχιστού διενεργούνται[2]:

- Ζύγιση απορριμματοφόρων. Για τον σκοπό αυτό λειτουργούν δύο μηχανικές γεφυροπλάστιγγες, με ηλεκτρονικά ζυγιστήρια και θάλαμο ελέγχου κλιματιζόμενο, εξοπλισμένο με κεντρικό σύστημα ελέγχου αυτοματισμών λειτουργίας θυρών εισόδου – εξόδου οχημάτων ΣΜΑ.
- Απόρριψη του φορτίου τους σε δύο (2) τάφρους υποδοχής,
- Συμπίεση των απορριμμάτων μέσω τεσσάρων (4) παγίων συγκροτημάτων συμπίεσης σε κλειστού τύπου containers 30 m^3, και
- Μεταφορά των containers στην ΟΕΔΑ Δ. Αττικής (ΧΥΤΑ και εργοστάσιο μηχαν. Ανακύκλωσης – ΕΜΑΚ) με ειδικά γερανοφόρα τετραξονικά φορτηγά οχήματα.

Ο «πυρήνας» του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού του ΣΜΑ αποτελεί το ως άνω ενιαίο σύστημα τροφοδοσίας και λειτουργίας των 4 συμπιεστών του ΣΜΑ, το οποίο αποτελείται

[2] http://www.edsna.gr

από δύο παράλληλες γραμμές. Ο τρέχον μέσος όρος φορτίου που δέχεται ο ΣΜΑ Σχιστού κυμαίνεται περί τους 900 τόνους / ημέρα. Τέλος, οι βοηθητικές εγκαταστάσεις του ΣΜΑ περιλαμβάνουν συνεργείο κινητού εξοπλισμού, αποθήκη υλικών, βοηθητικούς χώρους, γραφεία διοίκησης, πλυντήριο κινητού εξοπλισμού και πρατήριο καυσίμων, ζυγιστήριο οχημάτων πύλης εισόδου, εγκατάσταση και δίκτυο πυρόσβεσης, βοηθητικό κινητό εξοπλισμό.

Το **περιβαλλοντικό πάρκο Σχιστού**, βρίσκεται στην περιαστική περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Περάματος και έχει συνολική έκταση 500 στρεμμάτων περίπου. Η πρόσβαση σε αυτό γίνεται από την Λεωφόρο Σχιστού Σκαραμαγκά, στο ύψος του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού, καθώς και μέσω χωματόδρομου από τον συνοικισμό Καριώτικα Περάματος.

Το πάρκο έχει κατασκευαστεί πάνω σε απορρίμματα - μπάζα όταν έγινε η αποκατάσταση του παλιού ΧΑΔΑ (χωματερή) του Σχιστού που λειτουργούσε στην περιοχή τη δεκαετία του 1980 μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Για το έργο, έλαβε χώρα μεταξύ άλλων αποκατάσταση του ανάγλυφου της πρώην χωματερής και την ανάκτηση των μορφολογικών και φυτολογικών χαρακτηριστικών της περιοχής και φύτευση δέντρων και θάμνων. Εντός του Πάρκου προβλεπόταν να λειτουργήσουν και πλήθος άλλων υποδομών αναψυχής οι οποίες όμως δεν υλοποιήθηκαν. Το πάρκο εγκαινιάστηκε το 1998 και παραδόθηκε στην κοινωνία της ευρύτερης Περιφέρειας Πειραιά, παρ' όλα αυτά τα επόμενα χρόνια το περιβαλλοντικό πάρκο δεν είχε το παραμικρό ίχνος ανάπτυξης με αποτέλεσμα μέχρι σήμερα να αποτελεί μοναδική περίπτωση εγκατάλειψης μιας περιοχής (το ερειπωμένο από βλάστηση τοπίο μαζί με τις διαλυμένες κτιριακές εγκαταστάσεις και ξύλινες κατασκευές αποτελούν ένα πάρκο «φάντασμα»).

3.3.2.2 Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας λυμάτων

Η αποχέτευση των αστικών λυμάτων του Λεκανοπεδίου Αθηνών πραγματοποιείται από το πρωτεύον, το δευτερεύον και τριτεύον δίκτυο συλλεκτήρων, αρμοδιότητας ΕΥΔΑΠ, από την οποία η τοπική αυτοδιοίκηση έχει πάρει μόνο την αρμοδιότητα κατασκευής του τριτεύοντος δικτύου. Το αποχετευτικό σύστημα του λεκανοπεδίου είναι χωριστικό, εκτός από μέρος του κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά που είναι παντορροϊκό. Προβλήματα στη λειτουργία του δικτύου αποτελούν οι εμφράξεις, οι κατασκευαστικές αστοχίες και οι διαρροές. Αιτίες εμφράξεων αποτελούν μεταξύ άλλων οι παράνομες συνδέσεις από διάφορους Δήμους και άλλους δημόσιους φορείς φρεατίων υδροσυλλογής (ομβρίων) σε αγωγούς ακαθάρτων.

Οι αγωγοί ακαθάρτων μεγάλης διατομής (ΚΑΑ και ΣΚΑΑ), διέρχονται από περιοχές των οποίων οι κλίσεις επιτρέπουν τη φυσική ροή των λυμάτων, με εξαίρεση τον παραλιακό συλλεκτήρα της ακτής Σαρωνικού μέχρι τη Βουλιαγμένη, που οδηγεί στην Ψυττάλεια μέσω αντλιοστασίων. Στην Ψυττάλεια φτάνουν επίσης και τα λύματα της νήσου Σαλαμίνας.

<u>ΚΕΛ Ψυττάλειας</u>: Οι εγκαταστάσεις του έχουν αναπτυχθεί στον Ακροκέραμο, (Προεπεξεργασία) και στην Ψυττάλεια (Α’ βάθμια Καθίζηση, Επεξεργασία Ιλύος και Βιολογική Επεξεργασία Β’ Φάσης). Έχουν δυναμικότητα 5.600.000 μονάδες ισοδύναμου πληθυσμού (μ.ι.π.). Τελικός αποδέκτης των επεξεργασμένων λυμάτων είναι ο εσωτερικός Σαρωνικός Κόλπος. Η τελική εκροή οδηγείται στο σύστημα υποθαλάσσιας μεταφοράς και διάχυσης δύο υποθαλάσσιων αγωγών μεταφοράς σε βάθος 63m.

Η λειτουργία της Α’ φάσης του ΚΕΛ Ψυττάλειας το 1994, έφερε τη σταδιακή βελτίωση της ποιότητας των υδάτων του Σαρωνικού Κόλπου. Με τη λειτουργία της Β’ φάσης, απομακρύνθηκε το 95% περίπου του ρυπαντικού φορτίου. Μετά δε και τη λειτουργία της μονάδας ξήρανσης της λάσπης που παράγεται από το ΚΕΛ Ψυττάλειας, αντιμετωπίζεται το ζήτημα της επεξεργασίας των λυμάτων του μεγαλύτερου τμήματος του λεκανοπεδίου.

3.3.2.3 Αποχέτευση ομβρίων και ακαθάρτων

Το υφιστάμενο δίκτυο ομβρίων του **Δήμου Περάματος** κατασκευάστηκε κατόπιν μελέτης για λογαριασμό της ΕΥΔΑΠ (έτους 1983), η οποία αφορούσε τους συλλεκτήριους αγωγούς ομβρίων. Οι αγωγοί αυτοί διατρέχουν τμηματικά την Λεωφόρο Δημοκρατίας και Ειρήνης (δηλαδή βρίσκονται κατά μήκος της παραλιακής ζώνης του Δήμου Περάματος) και χύνονται ελεύθερα στη θάλασσα τέμνοντας εγκάρσια τη Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του λιμένα του ΟΛΠ. Σε κάθετες οδούς προς τους κύριους συλλεκτήρες το δίκτυο ομβρίων επεκτείνεται επί των οδών Βάρναλη, 25 ης Μαρτίου, Πελοποννήσου, Βενιζέλου, Αγίου Νικολάου, Ελευθερίας, Λανίτου και Τήνου. Οι υφιστάμενοι αγωγοί είναι τσιμεντοσωλήνες - άοπλοι μέχρι Φ700 και οπλισμένοι από Φ800 έως Φ1200. Η δε περιοχή του Άνω Περάματος η οποία εντάχθηκε στο

σχέδιο πόλεως το έτος 1993 (ΦΕΚ 1062Δ'/1993) δεν διαθέτει δίκτυο ομβρίων. Το δίκτυο ακαθάρτων έχει κατασκευαστεί τόσο για το Πέραμα όσο και για το Άνω Πέραμα.

Το 2015 προκηρύχθηκε από την Περιφέρεια Αττικής διαγωνισμός για την εκπόνησης της «Μελέτης δικτύου αποχέτευσης ομβρίων υδάτων Περάματος». Η μελέτη αφορά τον καλλικρατικό Δήμο Περάματος και συγκεκριμένα τους συνοικισμούς Πέραμα, Καριώτικα - Άνω Πέραμα και Νέο Ικόνιο. Ειδικότερα, πρόκειται αποκλειστικά για εντός ρυμοτομικού σχεδίου περιοχές που χρήζουν αποχέτευσης ομβρίων. Σκοπός της μελέτης είναι η αντιπλημμυρική προστασία της εντός σχεδίου περιοχής του Δήμου Περάματος. Η περιοχή διακρίνεται για τις ισχυρές κλίσεις των εγκάρσιων οδών, ενώ τόσο η Λεωφόρος Δημοκρατίας όσο και η Λεωφόρος Ειρήνης έχουν μικρές κατά μήκος κλίσεις με ακανόνιστα χαμηλά και ψηλά σημεία. Παρόμοια ανομοιομορφία παρουσιάζουν και οι υπόλοιποι παράλληλοι δρόμοι προς τις λεωφόρους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν περιοχές που δεν έχουν δυνατότητα απορροής και πλημμυρίζουν.

Παράλληλα η συνεχής δόμηση στην προς θάλασσα πλευρά της Λεωφόρου Δημοκρατίας, όπως και η ύπαρξη ενός τοίχου αντιστήριξης κατά μήκος της νότιας πλευράς της Λεωφόρου Ειρήνης, επιτείνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση αφού δεν υπάρχει πουθενά φυσική διέξοδος απορροής των ομβρίων. Σήμερα όλες οι απορροές ομβρίων οδηγούνται με το υφιστάμενο δίκτυο στους κεντρικούς συλλεκτήρες που βρίσκονται επί των Λεωφόρων Δημοκρατίας και Ειρήνης. Καθώς δεν υπάρχει σημαντικό δευτερεύον δίκτυο ομβρίων στις κάθετες οδούς και σε ολόκληρη την περιοχή του Άνω Περάματος, είναι αναμενόμενο όλες οι απορροές να οδηγούνται στα φρεάτια που βρίσκονται κατάντη. Συνεπώς σε έντονες βροχοπτώσεις παρόλο που οι αγωγοί είναι σε θέση να δεχτούν τις πλημμυρικές απορροές, η απορροφητικότητα των φρεατίων υδροσυλλογής δεν επαρκεί.

Στη **Σαλαμίνα** έχει ολοκληρωθεί τμήμα του δικτύου αποχέτευσης των λυμάτων, ενώ λειτουργεί η κεντρική τεχνική υποδομή της συλλογής και διάθεσής τους στο ΚΕΛ της Ψυττάλειας (αντλιοστάσιο Κυνόσουρας, υποθαλάσσιος αγωγός Κυνόσουρας - Ψυττάλειας). Οι οικισμοί Σεληνίων και Αμπελακίων του Δήμου Σαλαμίνας στερούνται δικτύου αποχέτευσης. Τα έργα συλλογής και μεταφοράς των λυμάτων στους οικισμούς Αμπελάκια και Σελήνια του Δήμου Σαλαμίνας είναι υπό κατασκευή Η επεξεργασία των λυμάτων θα γίνεται στο ΚΕΛ Ψυττάλειας. Το έργο αποτελείται από τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

- Αγωγούς λυμάτων που λειτουργούν με βαρύτητα (περιλαμβάνονται οι αγωγοί υπερχείλισης των Α/Σ) συνολικού μήκους 52km.
- Αγωγούς λυμάτων που λειτουργούν υπό πίεση (καταθλιπτικοί/ωθητικοί αγωγοί) συνολικού μήκους 7,8km.

Στις νησιωτικές περιοχές για την αποχέτευση όμβριων χρησιμοποιούνται επιφανειακά ρέματα τα οποία καταλήγουν στη θάλασσα. Σε πολλές περιπτώσεις αντιμετωπίζονται προβλήματα πλημμύρων (όταν εμφανίζονται έντονες βροχοπτώσεις). Στη Σαλαμίνα έχει

ολοκληρωθεί η Β' φάση κατασκευής συλλεκτήρων ομβρίων στη περιοχή Παλούκια και Σαλαμίνα πλησίον του Δημαρχείου Σαλαμίνας και των οδών Αιαντείου, Ζωοδόχου Πηγής και συμβαλλόντων.

3.3.3 Δίκτυα

3.3.3.1 Δίκτυο ύδρευσης ΕΥΔΑΠ

Η ουσιαστική κάλυψη του υδρευτικού προβλήματος της πρωτεύουσας έγινε τη δεκαετία του 90 με την εκτροπή του ποταμού Εύηνου προς τον ταμιευτήρα του Μόρνου από την ΕΥΔΑΠ.

Μέσω των υδραγωγείων του Μόρνου και της Υλίκης το ακατέργαστο νερό μεταφέρεται στις τέσσερις Μονάδες Επεξεργασίας Νερού (ΜΕΝ) του Γαλατσίου, του Πολυδενδρίου, των Αχαρνών και της Μάνδρας.

Στις εγκαταστάσεις των ΜΕΝ το νερό καθαρίζεται μέσω των διαδικασιών της κροκίδωσης, καθίζησης, διύλισης και απολυμαίνεται με την προσθήκη χλωρίου που το απαλλάσσει από μικρόβια και μικροοργανισμούς. Στη συνέχεια το νερό διοχετεύεται από τις Μονάδες Επεξεργασίας στις δεξαμενές πόλεως, οι οποίες βρίσκονται διεσπαρμένες σε διάφορα σημεία της πόλης, και σήμερα ανέρχονται σε 45. Από τις δεξαμενές το νερό διανέμεται στους καταναλωτές μέσα από ένα εκτενές δίκτυο σωληνώσεων μήκους 7 εκατομμυρίων μέτρων που χρειάζεται συνεχώς αναβάθμιση λόγω παλαίωσης τμημάτων του και σημαντικών διαρροών.

Εκτός από τις περιοχές που καλύπτει η ΕΥΔΑΠ με τη δική της διαχείριση, παρέχει επίσης νερό σε δήμους της υπόλοιπης Αττικής που αναλαμβάνουν οι ίδιοι τη διαχείρισή του, ενώ μέρος της Δυτικής Αττικής δεν καλύπτεται ακόμη από το νερό της ΕΥΔΑΠ.

Ο δήμος **Περάματος** είναι συνδεδεμένος στο δίκτυο ύδρευσης της ΕΥΔΑΠ.

Καθώς το υδατικό δυναμικό του νησιού είναι περιορισμένο (τόσο το επιφανειακό όσο και το υπόγειο), την υδροδότηση όλων των περιοχών, έχει αναλάβει η ΕΥΔΑΠ. Η υδροδότηση γίνεται με τον κεντρικό υποβρύχιο αγωγό από το Πέραμα.

Στην περιοχή μελέτης και πλησίον του υπό μελέτη έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης, υπάρχει δίκτυο αγωγών της ΕΥΔΑΠ που είναι εκτός λειτουργίας.

3.3.3.2 Δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας ΔΕΔΔΗΕ

Στην περιοχή του στενού του Ναυστάθμου της Σαλαμίνας, σύμφωνα με στοιχεία από τον χάρτη της Υδρογραφικής, υπάρχει διέλευση υποθαλασσίων δικτύων, τα οποία φαίνεται να βρίσκονται κοντά στη χάραξη του υπό μελέτη έργου. Η θέση προσγαιάλωσης βρίσκεται στην ΒΔ πλευρά του Αγίου Γεωργίου και σε απόσταση περίπου 50μ από το υπό μελέτη έργο.

3.3.3.3 Δίκτυο φυσικού αερίου ΔΕΠΑ

Στην θαλάσσια περιοχή Περάματος – Νήσος Σαλαμίνα, και συγκεκριμένα στην περιοχή ανάπτυξης του τμήματος της υποθαλάσσιας ζεύξης του εξεταζόμενου έργου, δεν υπάρχει εγκατεστημένος εν λειτουργία Αγωγός Φυσικού Αερίου υψηλής πίεσης.

3.3.3.4 Δίκτυο αγωγών καυσίμων ΕΛΠΕ

Στην ευρύτερη περιοχή έχουν τοποθετηθεί αγωγοί μεταφοράς καυσίμων από την Ελληνικά Πετρέλαια. Οι αγωγοί προέρχονται από το Διυλιστήριο Ασπροπύργου και προσεγγίζουν το Πέραμα εξ ανατολάς (πλησίον της Λ. Σχιστού) και τερματίζουν μετά τις εγκαταστάσεις της SHELL και της ΕΤΕΚΑ. Στην υποθαλάσσια περιοχή της ζεύξης Περάματος – Νήσου Σαλαμίνας δεν υφίσταται αγωγός καυσίμων, καθώς επίσης το υπό μελέτη έργο δεν τέμνει τις δουλειές διέλευσης των αγωγών της ΕΛΠΕ.

3.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Τα χαρακτηριστικά του κοινωνικοοικονομικού πλαισίου σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο στην περιοχή επιρροής του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας καθορίστηκαν στα αντίστοιχα κεφάλαια της κυρίως ΜΠΕ, ενώ σημαντική στοιχεία αντλήθηκαν από τη χαρτογράφηση των ενδιαφερόμενων μερών (βλ. Κεφάλαιο 2). Η χαρτογράφηση έδωσε και το περίγραμμα της οπτικής των ενδιαφερομένων μερών στις διαφορετικές πλευρές του κοινωνικοοικονομικού πλαισίου και στην κατανόηση του τρόπου που οι άμεσα και έμμεσα επηρεαζόμενοι είναι πιθανό να εκλάβουν και να ανταποκριθούν στις κοινωνικές επιπτώσεις που θα προκύψουν από το έργο.

Οι κοινωνικές επιπτώσεις, από μια συγκεκριμένη δραστηριότητα, σχετίζονται με αλλαγές στο φυσικό, υλικό, κοινωνικό, ανθρώπινο και οικονομικό κεφάλαιο ατόμων, νοικοκυριών, κοινοτήτων. Ειδικότερα:

→ Φυσικό κεφάλαιο: φυσικοί πόροι που σχετίζονται με τη διαβίωση ατόμων, νοικοκυριών, κοινοτήτων

→ Υλικό κεφάλαιο: υποδομές και κοινόχρηστες υπηρεσίες

→ Κοινωνικό κεφάλαιο: οργανώσεις, θεσμοί, κοινωνικά δίκτυα, παραδόσεις, θρησκεία, πολιτιστικά στοιχεία, πρόσβαση στις αποφάσεις

→ Ανθρώπινο κεφάλαιο: δεξιότητες, μόρφωση, ανθρώπινα δικαιώματα, υγεία

→ Οικονομικό κεφάλαιο: μέσα διαβίωσης, αξία γης

Το μέγεθος μιας κοινωνικής επίδρασης προσδιορίζεται μέσω:

→ Του βαθμού μεταβολής που θα δεχτούν τα επηρεαζόμενα άτομα, νοικοκυριά και κοινότητες

→ Την έκταση στη οποία οι αρχικές επιπτώσεις θα προκαλέσουν περαιτέρω αλλαγές

→ Τη χρονική έκταση της επίπτωσης: διάρκεια, συχνότητα, αντιστρεψιμότητα

Η εκτίμηση της σημασίας των επιπτώσεων αντανακλάται στο υφιστάμενο κοινωνικοοικονμικό πλαίσιο, όπως διατυπώνεται στη στάση, ανησυχίες και προσδοκίες των ατόμων και της κοινότητας, ως προς έργο (βλ. Κεφάλαιο 2). Δεδομένου ότι η σημασία των επιπτώσεων εκτιμάται με βάση το μέγεθος της επίδρασης και της σημασίας που δίνεται από τους ενδιαφερόμενα μέρη, η αξιολόγηση της σημασίας αποτυπώνεται ακολούθως:

Πίνακας 3-11 - Σημασία κοινωνικών επιπτώσεων

Σημασία για τα ενδιαφερόμενα μέρη	**Μέγεθος επίπτωσης**					
	Αρνητική επίπτωση			**Θετική επίπτωση**		
	Χαμηλή	**Μέτρια**	**Υψηλή**	**Χαμηλή**	**Μέτρια**	**Υψηλή**
Χαμηλή	Αμελητέα			Αμελητέα		
Μέτρια	Μικρή			Μικρή		
Υψηλή	Μέτρια			Μέτρια		
	Υψηλή			Υψηλή		

3.5 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

3.5.1 Οικονομία, απασχόληση, εισόδημα

Στην παρούσα ενότητα αξιολογούνται οι πιθανές επιπτώσεις του έργου στις ευκαιρίες απασχόλησης στην τοπική κοινότητα. Οι ευκαιρίες μπορεί να είναι άμεσες (πχ. συμβάσεις εργαζόμενους) ή έμμεσες (πχ. υποστήριξη προμηθευτών).

Οι επιπτώσεις στην τοπική οικονομία και το εισόδημα αξιολογούνται στην κυρίως Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

3.5.1.1 Φάση κατασκευής

Το σύνολο ή το μεγαλύτερο ποσοστό του ανειδίκευτου ή χαμηλής ειδίκευσης εργατικού δυναμικού, που θα απασχοληθεί από τον ανάδοχο του έργου θα προέλθει από ντόπιους, κατοίκους της περιοχής.

Υπολογίζεται ότι συνολικά στο έργο θα απασχοληθούν γύρω στα 300 άτομα, από τα οποία τα μισά περίπου θα είναι ανειδίκευτο ή χαμηλής ειδίκευσης εργατικό προσωπικό.

Ένα μέρος των προμηθειών και εργασιών που αφορούν στην κατασκευή του έργου και με την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξει νόθευση του ανταγωνισμού, θα ανατεθεί σε επαγγελματίες και επιχειρήσεις της περιοχής.

Άμεση Απασχόληση: Εκφράζεται με τον αριθμό των άμεσα απασχολούμενων τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία του έργου. Κατά τη διάρκεια της κατασκευής θα δημιουργηθεί ωφέλιμη εμπειρία από τις τεχνολογικές εφαρμογές του έργου που προτείνονται. Ιδιαίτερα για το επιστημονικό προσωπικό διοίκησης και επίβλεψης των εργοταξίων αναμένεται μία ιδιαίτερη εξέλιξη και προοπτική που δεν είναι ποσοτικοποιήσιμη.

Οι ειδικότητες που θα απαιτηθούν για το έργο είναι μηχανικοί μεγάλης, μεσαίας και μικρής εμπειρίας, χειριστές και τεχνίτες μηχανημάτων μεγάλης και μέσης εμπειρίας και ανειδίκευτοι εργάτες. Επίσης θα απαιτηθεί προσωπικό για την στελέχωση των οικονομικών και διοικητικών υπηρεσιών τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας του έργου.

Έμμεση Απασχόληση: Πρόκειται για την αύξηση που θα σημειωθεί στην απασχόληση εργατικού δυναμικού στις επιχειρήσεις που προμηθεύουν τις αναγκαίες εισροές (υλικά και μηχανήματα) κατά τη διάρκεια της κατασκευής και της λειτουργίας του έργου.

Απασχόληση από δημιουργία μελλοντικών εισοδημάτων: Η επένδυση αυτή, εκτός της άμεσης και έμμεσης απασχόλησης, δημιουργεί και εισοδήματα, μέρος των οποίων

επανεπενδύεται. Πρόκειται για πολλαπλασιαστικά οφέλη της επένδυσης στην οικονομία, τα οποία θα δημιουργήσουν πρόσθετη απασχόληση, για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.

Το έργο, επίσης, θα δημιουργήσει σημαντικά άμεσα και έμμεσα οικονομικά οφέλη καθώς και οφέλη από την αναδιανομή του εισοδήματος. Τα οφέλη αυτά σχετίζονται με τις ακόλουθες εκτιμήσεις:

Το έργο θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στην παραγωγική δραστηριότητα και διανομή του εισοδήματος των εγχώριων επιχειρήσεων που θα παρέχουν υπηρεσίες και προϊόντα για την κατασκευή και λειτουργία του. Οι επιχειρήσεις που θα ωφεληθούν από την υλοποίηση του έργου είναι:

- Τοπικές επιχειρήσεις υλικών κατασκευής στο στάδιο κατασκευής
- Τοπικές επιχειρήσεις υλικών στο στάδιο λειτουργίας.
- Κέρδος κατασκευαστών εταιρειών
- Κέρδος μελετητών

Σε αυτό το στάδιο δεν είναι γνωστό ποια υλικά και υπηρεσίες θα προμηθευτούν τοπικά, επομένως εκτιμάται συντηρητικά ότι η προμήθεια των περισσότερων υλικών και υπηρεσιών θα γίνει από εταιρείες που εδρεύουν στην ευρύτερη περιοχή του έργου.

Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις που προκύπτουν από την κατάληψη χρήσεων γης για την υλοποίηση του έργου είναι αρνητικές, αλλά κρίνονται ως όχι ιδιαίτερα σημαντικές, καθώς καταλαμβάνονται μικρές παραγωγικές εκτάσεις, σε σχέση πάντα με το μέγεθος και τη σπουδαιότητα του έργου, και έτσι δεν προκύπτει μείωση εισοδήματος ή οικονομική επίπτωση σε κάποιον τομέα της οικονομίας. Αντίθετα, θετικές επιπτώσεις στον πρωτογενή τομέα αναμένονται από τη λειτουργία του έργου, λόγω της διευκόλυνσης των μετακινήσεων σε αγαθά και ανθρώπους που δραστηριοποιούνται σε αυτόν.

Το έργο δεν έχει σημαντική άμεση επίπτωση στο δευτερογενή τομέα καθώς δεν καταλαμβάνονται εκτάσεις που ανήκουν σε βιομηχανική χρήση. Όμως, η ευκολότερη πρόσβαση και οι γενικότερα ευκολότερες μετακινήσεις μπορούν να προσφέρουν τόνωση του δευτερογενούς τομέα.

3.5.1.2 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση κατασκευής

Ο παραχωρησιούχος θα εφαρμόσει πολιτικές ως προς τις προμήθειες σε τοπικό επίπεδο και τις προσλήψεις. Ειδικότερα:

→ Μέτρα για προμήθειες σε τοπικό επίπεδο:

- Έλεγχος των εργαζομένων, αναδόχων και προμηθευτών, ώστε να συμμορφώνονται προς την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία και τις πολιτικές του παραχωρησιούχου.

- Ο παραχωρησιούχος θα πραγματοποιήσει διαβουλεύσεις με την τοπική αυτοδιοίκηση, τα τοπικά επαγγελματικά και τεχνικά επιμελητήρια και άλλους οργανισμούς, προκειμένου να προσδιορίσει το δυναμικό των τοπικών επιχειρήσεων, προμηθευτών και εργαζομένων.

- Όλες οι πληροφορίες σχετικά με τις ευκαιρίες προμηθειών και παροχής υπηρεσιών από τις τοπικές επιχειρήσεις, θα δημοσιοποιούνται.

→ Πολιτική προσλήψεων:

- Ο παραχωρησιούχος για να βελτιώσει τη διαφάνεια και να ενισχύσει την τοπική οικονομία, θα διερευνήσει, μέσω διαβούλευσης με τις τοπικές κοινότητες τη δυνατότητα συμμετοχής εργαζομένων και τοπικών επιχειρήσεων κατά την κατασκευή και τη λειτουργία του έργου.

- Ο παραχωρησιούχος θα συνεργαστεί με τις τοπικές αρχές και τους οργανισμούς απασχόλησης για να διασφαλίσει ότι όλες οι θέσεις δημοσιεύονται με τρόπο που να είναι προσβάσιμος σε όλους τους κατοίκους των Δήμων Περάματος και Σαλαμίνας.

- Ο παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι η διαδικασία προσλήψεων είναι δίκαιη και διαφανής, δημόσια και ανοιχτή σε όλους, ανεξάρτητα από την εθνικότητα, τη θρησκεία ή το φύλο.

- Ο παραχωρησιούχος θα ορίσει ότι οι ανάδοχοι κατασκευής θα παρέχουν σαφείς συμβάσεις πριν την υπογραφή τους από τους εργαζόμενους, ορίζοντας τις ώρες εργασίας, την αμοιβή και τους λοιπούς όρους απασχόλησης.

3.5.1.3 Φάση λειτουργίας

Η λειτουργία του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας αναμένεται να επιδράσει έμμεσα και θετικά στον τομέα παροχής υπηρεσιών και θα βελτιώσει την εικόνα της περιοχής αλλά και της χώρας συνολικά. Θετικές επιπτώσεις αναμένονται τέλος στον τομέα Εμπόριο – Υπηρεσίες –Τουρισμός.

Το έργο θα έχει, όπως άλλωστε αναμένεται, θετικές επιπτώσεις στους υφιστάμενους κυκλοφοριακούς φόρτους του οδικού δικτύου της άμεσης αλλά και ευρύτερης περιοχής ανάπτυξής του.

Η συμβολή του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας στο επίπεδο περιφερειακής και εθνικής οικονομίας αναμένεται να είναι ιδιαιτέρως σημαντική, αφού, αναμένεται να βελτιωθούν οι συνθήκες μεταφοράς και να μειωθούν τα ατυχήματα, με προφανείς τις θετικές επιδράσεις στις κοινωνικές παραμέτρους της περιοχής μελέτης.

Επιπλέον, το έργο θα έχει και ευρύτερες θετικές κοινωνικές επιδράσεις, αφού θα συμβάλλει στην άρση του αισθήματος μερικές απομόνωσης της Σαλαμίνας, αλλά και στην τόνωση της εξωστρέφειάς της.

Συμπερασματικά, η λειτουργία ενός σύγχρονου και ασφαλούς μέσου αποτελεί πόλο έλξης των επιβατών και, επομένως, δημιουργούνται αναπτυξιακές προοπτικές στην ευρύτερη περιοχή μελέτης με άμεσο επακόλουθο τη δημιουργία θέσεων εργασίας, ενώ συμβάλλει και σε μία αναπτυξιακή πορεία τόσο της περιοχής της Σαλαμίνας όσο και του Περάματος.

Για τη λειτουργία του έργου δεν γνωστοί οι ακριβείς αριθμοί του προσωπικού, ενώ οι οργανωτικές ανάγκες θα καταστούν διαθέσιμες μετά την ολοκλήρωση του λεπτομερούς σχεδιασμού. Εκτιμάται, ότι μόνιμοι εργαζόμενοι θα είναι απαραίτητοι για τις παρακάτω εργασίες:

- → Λειτουργία και συντήρηση
- → Παρακολούθηση
- → Ασφάλεια
- → Διόδια

Όσον αφορά, τις εταιρείες οχηματαγωγών – επιβατηγών, η λειτουργία του έργου δεν θα θίξει τη οικονομική βιωσιμότητά τους.

3.5.1.4 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση λειτουργίας

Όπως και κατά τη φάση κατασκευής, ο παραχωρησιούχος θα λάβει μέτρα με σκοπό τη βελτιστοποίηση των ευκαιριών απασχόλησης σε τοπικό επίπεδο, τη διατήρηση της ακεραιότητας της διαδικασίας προσλήψεων και, εφόσον είναι εφικτό, την τοπική προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών.

3.5.2 Μέσα διαβίωσης και αξία γης

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται οι πιθανές επιπτώσεις στα υπάρχοντα μέσα διαβίωσης και στην αξία της γης ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το έργο. Όλες οι αποζημιώσεις θα είναι σύμφωνες με το ελληνικό δίκαιο περί απαλλοτριώσεων.

3.5.2.1 Φάση κατασκευής

Εκτιμάται ότι λόγω της κατασκευής θα απαιτηθεί η απαλλοτρίωση ή και η προσωρινή κατάληψη εκτάσεων. Η αξία της γής ή το απωλεσθέν εισόδημα από τις κατασκευαστικές εργασίες θα αποζημιωθεί, βάσει των διατάξεων της σχετικής εθνικής νομοθεσίας περί απαλλοτριώσεων.

Επισημαίνεται ότι η προστασία της ιδιοκτησίας αποτελεί ένα εκ των θεμελιωδών δικαιωμάτων του ανθρώπου, το οποίο τελεί υπό τη εγγύηση της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ), καθώς και του Ελληνικού Συντάγματος.

Όμως εάν συντρέχουν λόγοι δημοσίου συμφέροντος ή δημόσιας ωφέλειας ή γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας, η προστασία του εν λόγω δικαιώματος δύναται να περιορισθεί και σε ορισμένες περιπτώσεις να καμφθεί εξ' ολοκλήρου. Στις περιπτώσεις αυτές δύναται να επιβληθεί οριστική και ολική στέρηση της ιδιοκτησίας ή μέρους αυτής, κατόπιν κήρυξης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, υπό τους ειδικότερους όρους τους οποίους θέτει ο νόμος και οι γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου, οι οποίες θα πρέπει να ενσωματώνονται στην εγχώρια νομοθεσία, ο βασικότερος των οποίων είναι η προηγούμενη καταβολή αποζημίωσης.

Δεδομένων των ανωτέρω και λαμβανομένης υπ' όψιν της ως άνω, υπερνομοθετικής ισχύος, διάταξης της ΕΣΔΑ, σε συνδυασμό και με τις προβλέψεις του άρθρου 17 του Συντάγματος, καθίσταται σαφές ότι οι ως άνω επιταγές θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν από την ελληνική έννομη τάξη, τόσο κατά τη θέσπιση και εφαρμογή νόμων που θέτουν περιορισμούς ή πλήρη στέρηση στο δικαίωμα της ιδιοκτησίας, όσο και κατά τον έλεγχο των σχετικών νομοθετημάτων από τα αρμόδια Δικαστήρια.

Η κάμψη της συνταγματικά κατοχυρωμένης προστασίας του δικαιώματος της ιδιοκτησίας εμφανίζεται υπό τη μορφή:

- **Θέσπισης περιορισμών (εκ του νόμου) στην άσκηση του δικαιώματος της** ιδιοκτησίας για λόγους δημοσίου συμφέροντος ή δημόσιας ωφέλειας, όπως ενδεικτικά προστασίας του περιβάλλοντος, υγείας, δημοσίας τάξης ή εξυπηρέτησης κοινωνικών αναγκών, καθώς και για την εκτέλεση έργων εθνικής σημασίας, δημόσιας ωφέλειας και γενικά δημοσίου συμφέροντος.

- **Στέρησης της ιδιοκτησίας** για λόγους δημοσίου συμφέροντος ή δημόσιας ωφέλειας, όπως ενδεικτικά για την εκτέλεση έργων εθνικής σημασίας ή γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας.

και υλοποιείται με τη διαδικασία της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ή/και της δέσμευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του Συντάγματος του Ν. 2882/2001 «Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων» (ΦΕΚ17 Α΄), αλλά και με σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις νόμων που δύνανται, κατά περίπτωση, να θεσπίζονται.

Οι προϋποθέσεις για την επιβολή αναγκαστικής απαλλοτρίωσης σύμφωνα με το Σύνταγμα και το ν. 2882/2001 (ΚΑΑΑ) είναι οι εξής:

- Η ύπαρξη δημόσιας ωφέλειας

- Η καταβολή πλήρους αποζημίωσης στο θιγόμενο ιδιοκτήτη

Τέλος, καθώς η κατασκευή του έργου θα προχωρά, θα επηρεάζονται τοπικές οδοί. Οι κύριοι δρόμοι θα παραμείνουν ανοιχτοί κατά τη διάρκεια της φάσης κατασκευής, ώστε να μην διακόπτεται η πρόσβαση στα μέσα διαβίωσης.

3.5.2.2 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση κατασκευής

Ο παραχωρησιούχος θα αναπτύξει Σχέδιο Αποζημιώσεων για την αντιμετώπιση των αρνητικών κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων από την απόκτηση / κατάληψη γης και τις επιπτώσεις στα μέσα διαβίωσης. Ειδικότερα το Σχέδιο Αποζημίωσεων θα περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστον, τα παρακάτω:

- → Περιγραφή του νομικού πλαισίου
- → Περιγραφή των μέτρων που θα ληφθούν
- → Παροχή αποζημίωσης για την απώλεια περιουσιακών στοιχείων βάσει της νομοθεσίας
- → Σχέδιο διαβούλευσης με ενδιαφερόμενα μέρη
- → Ειδικά μέτρα για τις ευπαθείς ομάδες
- → Περιγραφή μηχανισμών για την αντιμετώπιση παραπόνων και ενστάσεων λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής καθώς επίσης και παραδοσιακούς μηχανισμούς επίλυσης συγκρούσεων.
- → Θα καταβληθούν προσπάθειες, όπου αυτό είναι εφικτό, να αποφευχθούν τυχόν επιπτώσεις που συνδέονται με την αποκοπή βοσκότοπων ή αγροτικών εκτάσεων.

Όταν οι οδικές προσβάσεις παρεμποδίζονται κατά τη διάρκεια της κατασκευής, το Έργο θα καθορίζει εναλλακτικές οδεύσεις για να επιτρέπει στα πληττόμενα άτομα να έχουν πρόσβαση στις επιχειρήσεις και τους τόπους εργασίας. Αν αυτό δεν είναι δυνατό για οποιονδήποτε λόγο, θα υπάρξει συμφωνία με τους χρήστες και θα παρασχεθεί αποζημίωση, αν είναι απαραίτητο.

3.5.2.3 Φάση λειτουργίας

3.5.2.3.1 Επιπτώσεις στην αξία της γης

Οι επιπτώσεις από τις αλλαγές στην αξία της γης μετά την κατασκευή θα ποικίλλουν ανάλογα με την τρέχουσα και τη μελλοντική χρήση γης. Ωστόσο, η αξία αυτής της γης ποικίλλει και εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες που περιλαμβάνουν την τοποθεσία, το πολεοδομικό καθεστώς και, σε σημαντικό βαθμό, τη δυνατότητα δόμησης.

Το έργο ενδέχεται να οδηγήσει αύξηση της αξίας της γης. Σημειώνεται, ότι για τις αλλαγές αυτές ούτε ο Παραχωρησιούχος ούτε και το Υπουργείο ασκούν διαχειριστικό έλεγχο.

3.5.2.4 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση λειτουργίας

Δεδομένου ότι ούτε ο Παραχωρησιούχος ούτε και το Υπουργείο ασκούν διαχειριστικό έλεγχο στην πορεία των τιμών της γης, θα πρέπει να παρακολουθείται η αξία της γης στα οικόπεδα που θα είναι παρακείμενα στο έργο και να συντάσσει έκθεση περί της αξίας γης κάθε 5ετία.

3.5.3 Υποδομές και κοινόχρηστες υπηρεσίες

Το θέμα έχει αναλυθεί στην κυρίως ΜΠΕ.

3.5.4 Δικαιώματα εργαζομένων

Τα δικαιώματα των εργαζομένων - συμπεριλαμβανομένης της υγείας και ασφάλειας - πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν προκειμένου να αποφευχθούν ατυχήματα και τραυματισμοί, απώλεια εργατοωρών, κακοποιήσεις στον χώρο εργασίας και να διασφαλιστεί η δίκαιη μεταχείριση, αμοιβή και συνθήκες εργασίας ή διαβίωσης. Αυτά τα θέματα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν όχι μόνο γι' αυτούς που απασχολούνται απευθείας στον Παραχωρησιούχο, αλλά και από τους υπεργολάβους του τ (συμπεριλαμβανομένων των υκατασκευαστών), δλδ. σε όλη την αλυσίδα προμηθειών.

3.5.4.1 Φάση κατασκευής

3.5.4.1.1 Υγεία και ασφάλεια εργαζομένων

Έχοντας υπ' όψιν τη φύση των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται κατά τη διάρκεια της κατασκευής, η υγιεινή και η ασφάλεια των εργαζομένων είναι βασική πηγή κινδύνων με πιθανότητα ατυχημάτων που ενδέχεται να επιφέρουν τραυματισμούς και ενδεχομένως θάνατο, καθώς επίσης και απώλεια εργατοωρών. Συνεπώς, ο παραχωρησιούχους θα καταρτίσει πολιτικές και στρατηγικές που περιγράφουν τη δέσμευσή του για τη διασφάλιση της υγιεινής και της ασφάλειας των εργαζομένων σύμφωνα με την ευρωπαϊκή, ελληνική νομοθεσία και τα διεθνή πρότυπα για την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων.

3.5.4.1.2 Δικαιώματα εργαζομένων

Το εργατικό δίκαιο στην Ελλάδα ακολουθεί το διεθνές εργατικό δίκαιο. Η Ελλάδα έχει επικυρώσει τις περισσότερες από τις κύριες συμβάσεις του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας (ILO), μεταξύ των οποίων:

- → Σύμβαση περί συνδικαλιστικής ελευθερίας και προστασίας του συνδικαλιστικού δικαιώματος, 1948 (Αριθ. 87)
- → Σύμβαση για το δικαίωμα οργάνωσης και συλλογικών διαπραγματεύσεων, 1949 (Αριθ. 98)
- → Σύμβαση για την Καταναγκαστική Εργασία, 1930 (Αριθ. 29)
- → Σύμβαση για την Κατάργηση της Καταναγκαστικής Εργασίας, 1957 (Αριθ. 105)
- → Σύμβαση ελάχιστης ηλικίας, 1973 (Αριθ. 138)
- → Σύμβαση για τις Χείριστες Μορφές Παιδικής Εργασίας, 1999 (Αριθ. 182)
- → Σύμβαση για τις Ίσες Αμοιβές, 1951 (Αριθ. 100)
- → Σύμβαση για τις Διακρίσεις (Απασχόληση και Επάγγελμα), 1958 (Αριθ. 111).

3.5.4.1.3 Καταναγκαστική Εργασία

Η χρήση καταναγκαστικής εργασίας είναι παράνομη στην Ελλάδα και δεν υπάρχουν πληροφορίες ότι αποτελεί ζήτημα. Ως εκ τούτου, είναι απίθανο το έργο ή οι ανάδοχοι και οι προμηθευτές του να χρησιμοποιήσουν καταναγκαστική εργασία.

3.5.4.2 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση κατασκευής

Ο παραχωρησιούχος θα αναλάβει ειδικές δεσμεύσεις που θα συμβάλουν στη διασφάλιση της υγιεινής και ασφάλειας και των εργασιακών δικαιωμάτων. Ειδικότερα:

- → Κανένας εργαζόμενος δεν θα υποστεί διακρίσεις λόγω φύλου, οικογενειακής κατάστασης, εθνικότητας, ηλικίας, θρησκείας ή σεξουαλικού προσανατολισμού.
- → Το σύνολο του εργατικού δυναμικού θα απολαμβάνει επίσης ίσες ευκαιρίες, χώρο εργασίας χωρίς διακρίσεις, βέλτιστες πρακτικές στη διαχείριση ανθρώπινων πόρων, επαγγελματική υγεία και ασφάλεια.

- → Οι κατασκευαστικές εργασίες και τα εργοτάξια θα αναπτύσσονται και θα σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να προλαμβάνονται τα εργατικά ατυχήματα και να διασφαλίζεται η υγιεινή και ασφάλεια.

- → Θα αναπτυχθεί κώδικας δεοντολογίας για τους εργαζόμενους. Ο κώδικας θα ισχύει για όσους θα εργαστούν στο έργο, άσχετα με το αν δουλεύουν για τον παραχωρησιούχου ή για τον ανάδοχο ή οποιοδήποτε υπεργολάβο.

- → Θα αναπτυχθεί μηχανισμός παραπόνων για τους εργαζόμενους. Ο μηχανισμός θα έχει εφαρμογή για όσους θα εργαστούν στο έργο, άσχετα με το αν δουλεύουν για τον παραχωρησιούχου ή για τον ανάδοχο ή οποιοδήποτε υπεργολάβο.

- → Ο παραχωρησιούχος θα αναπτύξει ένα σύστημα διαχείρισης υγιεινής και ασφάλειας. Αυτό το σύστημα διαχείρισης θα εφαρμοστεί καθ' όλη τη διάρκεια του Έργου και θα περιλαμβάνει όλους τους αναδόχους και τους υπεργολάβους. Θα περιλαμβάνει θέματα όπως ο προσδιορισμός και η παροχή μέσων ατομικής προστασίας, συστηματική κατάρτιση και παρακολούθηση καθώς επίσης και συνεχείς ελέγχους ασφαλείας.

- → Ο παραχωρησιούχος θα παρακολουθεί τη συμμόρφωση σύμφωνα με τα προαναφερθέντα και θα ενημερώνει την εσωτερική διαδικασία ελέγχου και παρακολούθησης του έργου. Επιπρόσθετα, θα αναπτυχθούν Βασικοί Δείκτες Απόδοσης (KPIs, Key Performance Indicators) γύρω από τα δικαιώματα των εργαζομένων, τις διακρίσεις και τη διαχείριση, τον μηχανισμό διαχείρισης παραπόνων και την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων.

- → Σε όλες τις συμβάσεις αναδόχων, το Έργο θα πραγματοποιεί σαφή αναφορά στην ανάγκη τήρησης της ευρωπαϊκής και ελληνικής νομοθεσίας αναφορικά με την υγεία και την ασφάλεια, των εργασιακών προτύπων και των προτύπων ευημερίας.

- → Οι συμβάσεις αναδόχων θα προσδιορίζουν την παρακολούθηση που θα πρέπει να πραγματοποιείται. Όλοι οι εργαζόμενοι (συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων των αναδόχων και των υπεργολάβων) θα έχουν συμβάσεις που θα δηλώνουν με σαφήνεια τους όρους και τις προϋποθέσεις της απασχόλησής τους και τα νόμιμα δικαιώματά τους. Οι συμβάσεις θα εξηγηθούν προφορικά σε όλους τους εργαζομένους, αν είναι απαραίτητο, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εργαζόμενοι κατανοούν τα δικαιώματά τους. Οι συμβάσεις πρέπει να έχουν καταρτιστεί πριν από την αναχώρηση των εργαζομένων από την τοποθεσία διαμονής τους.

- → Όλοι οι εργαζόμενοι (συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων των αναδόχων και των υπεργολάβων) θα έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν σε ενώσεις της επιλογής τους και θα έχουν το δικαίωμα συλλογικής διαπραγμάτευσης.

3.5.4.3 Φάση λειτουργίας

Κατά τη διάρκεια της φάσης λειτουργίας και συντήρησης, υπάρχει πιθανότητα να σημειωθούν επιπτώσεις που σχετίζονται με την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων, τα δικαιώματα των εργαζομένων και τη χρήση εργασίας. Ωστόσο, λόγω του μεγέθους του εργατικού δυναμικού, της μειωμένης ιεραρχίας αναδόχων και των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται, η πιθανότητα είναι μειωμένη σε σύγκριση με τη φάση κατασκευής.

3.5.4.4 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση λειτουργίας

Τα μέτρα που αναπτύχθηκαν κατά τη φάση κατασκευής θα πρέπει να συνεχιστούν καθ' όλη τη διάρκεια της φάσης λειτουργίας, λαμβάνοντας υπόψη στο σύστημα διαχείρισης υγείας και ασφάλειας τους ειδικούς κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες λειτουργίας και συντήρησης.

3.5.5 Υγεία και Ασφάλεια Κοινότητας

Η παρουσία του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας ενδέχεται να επηρεάσει την υγεία και την ασφάλεια των κοινοτήτων, μέσω επιδράσεων στο επίπεδο περιβαλλοντικής υγείας (πχ. σκόνες, θόρυβος), της έκθεσης του τοπικού πληθυσμού σε κινδύνους τραυματισμών (ειδικότερα κατά την κατασκευή).

3.5.5.1 Φάση Κατασκευής

3.5.5.1.1 Παραβίαση των εργοταξίων και ατυχήματα

Υπάρχει μικρός κίνδυνος παραβίασης των εργοταξιακών χώρων κατά τη διάρκεια της κατασκευής, διότι στα εργοτάξια θα υπάρχει περίφραξη και σχετική σήμανση.

3.5.5.1.2 Περιβαλλοντική Υγεία

Προβλέπεται ότι η αύξηση της σκόνης θα έχει μικρή αρνητική επίπτωση μετά τα μέτρα αντιμετώπισης, ενδέχεται ωστόσο να επιφέρει αυξημένη όχληση και μειωμένη ευεξία, ιδιαίτερα για τις κατοικίες κοντά στα εργοτάξια. (περαιτέρω λεπτομέρειες δίδονται στην κυρίως ΜΠΕ). Αναφορικά με την υποβάθμιση της ποιότητας του αέρα μακροπρόθεσμα, οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι μικρές και ως εκ τούτου είναι απίθανο να επιφέρουν καταγράψιμη αύξηση στις αναπνευστικές παθήσεις του πληθυσμού.

Η κατασκευή ενδέχεται να προξενήσει αύξηση στα επίπεδα θορύβου κυρίως για τους κατοίκους εγγύς των εργοταξίων. Η αύξηση του θορύβου ενδέχεται να επιφέρει αύξηση στην όχληση και μείωση στην ευεξία για τους ανθρώπους που βρίσκονται πιο κοντά στις κατασκευαστικές δραστηριότητες.

Η παραγωγή αποβλήτων ως αποτέλεσμα των κατασκευαστικών δραστηριοτήτων είναι

απίθανο να επηρεάσει την υγεία των κοινοτήτων, δεδομένου ότι τα απόβλητα θα αποθηκεύονται εντός των εργοταξίων και θα διατίθενται μέσω των οικείων Δήμων ή αδειοδοτημένων εταιρειών σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

3.5.5.2 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση κατασκευής

Τα παρακάτω μέτρα αντιμετώπισης θα πρέπει να εφαρμοστούν για την πρόληψη επιπτώσεων στην υγεία και την ασφάλεια των κοινοτήτων:

- → Ο παραχωρησιούχος θα καταρτίσει πρόγραμμα συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων και διαβουλεύσεων με σκοπό την εκπαίδευση των τοπικών κοινοτήτων αναφορικά με τους κινδύνους παραβίασης των εργοταξιακών χώρων, τη σημασία των σημάτων, τους κινδύνους που σχετίζονται με τον εξοπλισμό και τα μέσα κατασκευής, την είσοδο σε περιφραγμένες περιοχές κλπ.

- → Θα διασφαλιστεί ότι τοποθετούνται σήματα γύρω από τα εργοτάξια αλλά και κάθε χώρο τοπικής επέμβασης , ενημερώνοντας τους ανθρώπους για τους κινδύνους που συνδέονται με την παραβίαση των εργοταξίων. Όλα τα σήματα θα πρέπει να είναι στα ελληνικά ή σε μορφή διαγράμματος για να διασφαλιστεί ότι τα άτομα με χαμηλό επίπεδο γνώσης γραφής και ανάγνωσης κατανοούν τα σήματα.

3.5.5.3 Φάση λειτουργίας

3.5.5.3.1 Περιβαλλοντική υγεία

Κατά τη φάση λειτουργίας θα υπάρξει αύξηση της στάθμης κυκλοφοριακού θορύβου σε περιοχές που σήμερα είναι αδόμητες (περιοχή Σχιστού, παράκαμψη Σαλαμίνας) και αντιστοίχως μείωση της στάθμης κυκλοφοριακού θορύβου σε ιδιαιτέρως φορτισμένους οδικούς άξονες (περιοχή Περάματος). Παρόμοια μείωση θα υπάρξει και λόγω της μείωση των διελεύσεων στην πορθμειακή γραμμή. Το σχετικό θέμα αναλύεται στην κυρίως ΜΠΕ.

3.5.5.4 Μέτρα αντιμετώπισης για τη φάση λειτουργίας

Τα μέτρα αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού θορύβου, από τη λειτουργία του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας, αναλύονται στην κυρίως ΜΠΕ.

3.5.6 Συνοχή Κοινότητας

Ο όρος «συνοχή κοινότητας» αναφέρεται στην ποιότητα και την ποσότητα των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των μελών μιας κοινότητας (ενδοκοινοτική) και μεταξύ διαφορετικών κοινοτήτων (διακοινοτική). Περιγράφει την ικανότητά τους να λειτουργούν και να αναπτύσσονται μαζί, με βάση την ενσωμάτωση και την ικανότητα να διαχειρίζονται συγκρούσεις στα πλαίσια της κοινότητας / μεταξύ παρακείμενων κοινοτήτων.

Μια αλλαγή στο συνολικό κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο μιας περιοχής με ένα νέο έργο ενδέχεται να επηρεάσει τις σχέσεις μεταξύ των μελών της κοινότητας και μεταξύ των διάφορων κοινοτήτων.

Η αποτελεσματική διαχείριση των επιπτώσεων του Έργου είναι η θεμελιώδης βάση για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας επιπτώσεων στη συνοχή των κοινοτήτων. Αυτές παρουσιάζονται στα προηγούμενα τμήματα της παρούσας Μελέτης Κοινωνικών Επιπτώσεων, αλλά και στην κυρία Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Μέσω διάφορων μεθόδων επικοινωνίας και συμμετοχής, οι εμπλεκόμενοι φορείς σε άμεση γειτνίαση με τις κατασκευαστικές εργασίες θα ενημερώνονται για τις προγραμματισμένες δραστηριότητες, τα χρονοδιαγράμματα, τις πιθανές επιπτώσεις και αλλαγές στα προγράμματα, αν υπάρχουν. Οι εμπλεκόμενοι φορείς θα πρέπει να γνωρίζουν σε ποιον να απευθύνονται και πώς να εκφράζουν τυχόν ανησυχίες ή παράπονα. Περισσότερη ανάλυση δίδεται στο Σχέδιο Εμπλοκής και Διαβούλευσης (Κεφάλαιο 2).

Συνοπτικά, οι ενέργειες που θα λάβουν χώρα είναι:

Πίνακας 3-12 - Ενέργειες διαβούλευσης

	Δράσεις	Περιγραφή
		Φάση ΜΠΕ
1	Δημοσίευση της ΜΠΕ στο διαδίκτυο και διαθεσιμότητα έντυπων αντιγράφων της μελέτης	Η ΜΠΕ θα είναι διαθέσιμη στο διαδίκτυο
2	Παράλληλες δράσεις δημοσιοποίησης της ΜΠΕ εκ μέρους της εταιρείας	Όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη δημοσιοποίηση της ΜΠΕ θα είναι διαθέσιμες στο δικτυακό τόπο της εταιρείας Παραχώρησης και του Υπουργείου. Τα σημεία όπου θα υπάρχουν διαθέσιμα για το κοινό αντίγραφα της ΜΠΕ σε έντυπη μορφή θα ανακοινωθούν στις τοπικές εφημερίδες. Το Υπουργείο θα παράσχει τις απαραίτητες πληροφορίες στα καθορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια: - μιας συνάντησης που θα πραγματοποιηθεί και θα είναι ανοικτή σε κάθε ενδιαφερόμενο ή πιθανώς επηρεαζόμενο άτομο/φορέα που επιθυμεί να συμμετέχει - δύο συναντήσεων με εκπροσώπους επαγγελματιών και τις Δημοτικές Αρχές - μίας ενημερωτικής δράσης στοχευόμενης στο ευρύτερο κοινό και των δυνητικών χρηστών του έργου Σε αυτές τις συναντήσεις, θα παρουσιαστούν τα ευρήματα της ΜΠΕ προκειμένου να διασαφηνιστεί ότι πρόκειται για προαδειοδοτική ενημέρωση και να απαντηθούν τυχόν ερωτήματα. Επίσης, αναφορικά με τις επίσημες διαδικασίες ενημέρωσης, θα κοινοποιηθούν τα σημεία όπου θα είναι δυνατή η πρόσβαση στα έγγραφα της ΜΠΕ και οι ημερομηνίες

	Δράσεις	Περιγραφή
		διεξαγωγής των άλλων δράσεων και δυνατοτήτων διαβούλευσης. Το Υπουργείο θα παράσχει βοήθεια σε κάθε ενδιαφερόμενο (άτομα ή ομάδες) που αντιμετωπίζει δυσκολία πρόσβασης στα έγγραφα, με παροχή των απαραίτητων μέσων μεταφοράς για την επίσκεψή του στα καθορισμένα σημεία. Τέλος, καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας δημοσιοποίησης της ΜΠΕ, το Υπουργείο θα βρίσκεται σε διάλογο με τις Δημοτικές Αρχές, τους ιδιοκτήτες γης, τα Λιμενικά Ταμεία τις ΜΚΟ και τις Κ/Ξ Επιβατηγών-Οχηματαγωγών Πλοίων.
3	Δημιουργία και υλοποίηση μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων	Τα έντυπα διατύπωσης παραπόνων θα είναι διαθέσιμα στο δικτυακό τόπο του Παραχωρησιούχου και του Υπουργείου καθώς και σε έντυπη μορφή σε σημείο προσβάσιμο στους ενδιαφερόμενους. Ο Παραχωρησιούχος θα δημιουργήσει Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων. Το Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα έχει την υποχρέωση διαχείρισης των παραπόνων και των καταγγελιών.
	Φάση κατασκευής	
1	Ενημερωτικές δράσεις	Θα αναρτηθούν σε κατάλληλα σημεία εξωστρεφείς ενημερωτικές δράσεις με στόχο την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού και των κατοίκων των δύο περιοχών για την πρόοδο των έργων κατασκευής και των προβλεπόμενων εργασιών καθώς και των δράσεων διαβούλευσης, σε τακτά χρονικά διαστήματα.
2	Ενημέρωση υπεργολάβων έργων κατασκευής	Ο επικεφαλής του Τμήματος Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα ενημερώσει τα άτομα που θα οριστεί από υπεργολάβους για τα μέτρα αντιμετώπισης των κοινωνικών επιπτώσεων και για το Σχέδιο Διαβούλευσης.
3	Συντονισμός με τις αρχές σχετικά με τα έργα στο θαλάσσιο χώρο	Συντονισμός με όλους τους σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς, με σκοπό τη διαχείριση όλων των σχετικών δράσεων που απαιτούνται από τη ναυτιλιακή νομοθεσία και τους κανονισμούς του λιμένα σχετικά με σκοπό την ελαχιστοποίηση της όχλησης από τα έργα.
4	Συντονισμός με τις αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα έργα στην χέρσο	Συντονισμός με όλους τους σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς και μέρη, με σκοπό τη διαχείριση και τον προγραμματισμό των εργασιών με σκοπό την ελαχιστοποίηση της όχλησης από τα έργα.
5	Στην περίπτωση που πρέπει να γίνουν απαλλοτριώσεις εκτάσεων και στην περίπτωση καταληφθεί προσωρινά ιδιωτική γη για τις εργασίες κατασκευής, η εταιρεία θα συζητήσει με τους ιδιοκτήτες τις επιπτώσεις από την κατασκευή καθώς και τη διαδικασία αποζημίωσής τους. Θα επηρεαστούν μόνο εκείνοι οι ιδιοκτήτες που επιθυμούν να διαθέσουν τη γη τους για τις εργασίες κατασκευής.	Αρχικά, θα προσδιοριστούν οι ιδιοκτήτες γης και θα ειδοποιηθούν ατομικά. Θα κληθούν για μια παρουσίαση σχετικά με τα έργα κατασκευής, το έργο και τις αποζημιώσεις.

	Δράσεις	Περιγραφή
6	Ο μηχανισμός διατύπωσης παραπόνων θα παραμείνει ενεργός κατά τη διάρκεια της φάσης κατασκευής.	Τα έντυπα διατύπωσης παραπόνων θα είναι διαθέσιμα στο δικτυακό τόπο του Παραχωρησιούχου και του Υπουργείου καθώς και σε έντυπη μορφή σε σημείο προσβάσιμο στους ενδιαφερόμενους. Το Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα έχει την υποχρέωση διαχείρισης των παραπόνων και των καταγγελιών.
	Φάση Λειτουργίας	
1	Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΑΕΠΟ) και Σχέδια Διαχείρισης	Παρουσίαση στις Δημοτικές Αρχές των δύο ενδιαφερόμενων Κοινοτήτων
2	Ετήσια έκθεση περιβαλλοντικής και κοινωνικής πολιτικής	Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει έκθεση σχετικά με την περιβαλλοντική και κοινωνική του συμπεριφορά. Η έκθεση θα ανακοινώνεται στο δικτυακό του τόπο.
3	Έκθεση παρακολούθησης εκπομπών και διαχείρισης αποβλήτων	Η ετήσια έκθεση διαχείρισης αποβλήτων θα υποβάλλεται στις αρμόδιες αρχές.
4	Διατήρηση του μηχανισμού διατύπωσης παραπόνων κατά τη φάση λειτουργίας του έργου	Τα έντυπα διατύπωσης παραπόνων θα είναι διαθέσιμα στο δικτυακό τόπο του Παραχωρησιούχου καθώς και σε έντυπη μορφή σε σημείο προσβάσιμο στους ενδιαφερόμενους. Το Τμήμα Επαφών με τις Τοπικές Κοινότητες και Διαχείρισης Παραπόνων θα έχει την υποχρέωση διαχείρισης των παραπόνων και των καταγγελιών.

3.6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

Όπως φαίνεται από τα διαλαμβανόμενα στις προηγούμενες παραγράφους, το ισοζύγιο των κοινωνικοοικονομικών επιδράσεων του Έργου Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας είναι ιδιαίτερα θετικό, τόσο σε επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης και βελτίωσης του πλαισίου οικονομικής δραστηριότητας στη Σαλαμίνα αλλά και στο Πέραμα, όσο και σε επίπεδο βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων των περιοχών αυτών.

Η καταγραφή των αντίστοιχων κοινωνικοοικονομικών ρίσκων υλοποίησης του έργου εντοπίζεται σε σενάρια που έχουν να κάνουν με τη μη τήρηση των περιβαλλοντικών όρων λειτουργίας του έργου.

Συνολικά η αποτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιδράσεων από τη λειτουργία του έργου σε συνδυασμό με τα ρεαλιστικά σενάρια εξέλιξής του και του κοινωνικοπολιτικού πλαισίου του έργου εμφανίζεται ιδιαίτερα θετική και επωφελής για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του έργου.

Η Σαλαμίνα αποτελεί ουσιαστικά το μόνο ενδιαφερόμενο μέρος του έργου, το οποίο μπορεί να επηρεαστεί αμεσότερα από την επέλευση των ενδεχόμενων ρίσκων από τη λειτουργία του, σε ότι αφορά ιδιαίτερα τις περιβαλλοντικές οχλήσεις, που θα επηρεάσουν την ποιότητα ζωής στον οικισμό, αλλά και την ελκυστικότητα της ευρύτερης περιοχής και των αναξιοποίητων τουριστικών της πόρων. Ωστόσο, σύμφωνα με τις λοιπές τεχνικές μελέτες για το έργο, η πιθανότητα εκδήλωσης των σχετικών κοινωνικών ρίσκων, τεκμηριώνεται ως ελάχιστα πιθανή και θα μπορούσε όχι απλώς να αντισταθμιστεί, αλλά και να αποσβεστεί πλήρως με ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ενίσχυσης του τοπικού κοινωνικού κεφαλαίου και των σχετικών τεχνικών της υποδομών.