

**Θεματική ενότητα – πεδίο: Α.1.1.β.2-3.3.α: Αναβάθμιση μεταφορικής υποδομής: Οδικό δίκτυο και οδικές μεταφορές**

<b>Α/α</b>	<b>Πεδίο–σημείο αξιολόγησης της εφαρμογής των κατευθύνσεων ΠΠΧΣΑΑ</b>	<b>Βαθμός Αξιολόγησης σημαντικότητας – συνάφειας κατεύθυνσης</b>	<b>Βαθμός αξιολόγησης εφαρμογής της κατεύθυνσης - παρέμβασης</b>	<b>Διαφορές-αποκλίσεις που προκύπτουν από νεώτερα στοιχεία</b>	<b>Παρατηρήσεις / σημειώσεις / σχόλια ως προς την αξιολόγηση και τις ερμηνείες των αποκλίσεων από τις κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ</b>
A.	Διευρωπαϊκοί άξονες				
A.1	“ΠΑΘΕ” τμήμα Κόρινθος – Πάτρα / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3+	1	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του έργου. Μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του.	Έργο παραχώρησης (τμήμα της Ολυμπίας Οδού). Οι εργασίες κατασκευής έχουν σταματήσει, η επανέναρξη εργασιών εξαρτάται από την πορεία των διαπραγματεύσεων μεταξύ δημοσίου, παραχωρησιούχων και τραπεζών. Στην ΠΕΟ Πατρών – Κορίνθου προγραμματίζονται εργασίες συντήρησης από την ΠΔΕ. Συνάφεια και των τριών έργων Α1-Α3 με εθνικό, Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, ΓΠΧΣΑΑ, ΕΣΠΑ (2007-2013)
A.2	“Δυτικός Άξονας” + σύνδεση με Πλατυγιάλι Αστακού / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3+	1	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα. Υπό συζήτηση η ολοκλήρωση του άξονα νότια της Πάτρας στα πλαίσια της επαναδιαπραγμάτευσης της σύμβασης παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού μεταξύ δημοσίου – παραχωρησιούχων – τραπεζών. Καθυστερήσεις στην ολοκλήρωσή του έργου.	Ο Δυτικός Άξονας κατασκευάζεται με παραχώρηση (Ολυμπία Οδός και Ιόνια Οδός). Οι εργασίες κατασκευής έχουν σταματήσει, η επανέναρξη εργασιών εξαρτάται από την πορεία των διαπραγματεύσεων μεταξύ δημοσίου, παραχωρησιούχων και τραπεζών. Στο τμήμα σύνδεσης με Πλατυγιάλι βρίσκεται σε εξέλιξη το έργο Κόμβος Πλατυγιαλίου- Ι.Κ Αγίου Δημητρίου». Το έργο αφορά στην κατασκευή οδικού τμήματος μήκους 6.5χλμ περίπου του Οδικού Άξονα Αστακός - Γέφυρα Γουριάς από τη διασταύρωση προς Πλατυγιάλι (λιμάνι) έως τη διασταύρωση προς Αγ. Δημήτριο. Υπάρχει έγκριση των περιβαλλοντικών όρων για το έργο «Σύνδεση Ιόνιας Οδού με τον Αστακό: τμήμα Γέφυρα Γουριάς- Πλατυγιάλι του Νομού Αιτωλοακαρνανίας. (έργο μήκους 13,2 χιλιομέτρων). Το έργο μετά από την έγκριση των Περιβαλλοντικών Όρων αναμένεται να ενταχθεί σε κάποιο πρόγραμμα του ΕΣΠΑ και να δημοπρατηθεί, πιθανότατα εντός του 2012 με στόχο την ολοκλήρωση του το 2015. Συνάφεια των τριών έργων Α1-Α3 με εθνικό, Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, ΓΠΧΣΑΑ, ΕΣΠΑ (2007-2013)
A.3	Νότια δυτική πύλη χώρας (Πάτρα – Πλατυγιάλι Αστακού – Ναύπακτος προς Φωκίδα, Λαμία Βόλος (“Διαγώνιος”) / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3+	1	Το έργο είναι αυξημένης σημαντικότητας μετά τη λειτουργία της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και τη σημαντική μείωση της χρονοαπόστασης μεταξύ των δύο πλευρών του πορθμού. Μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου.	Έχει εκπονηθεί μελέτη στο τμήμα Αντιρρίου – Λαμίας στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ, σε εξέλιξη μελέτη σκοπιμότητας για το ίδιο τμήμα. Το έργο της Παράκαμψης Ναυπάκτου ολοκληρώθηκε με μεγάλες καθυστερήσεις (απαιτούνται πρόσθετες εργασίες σταθεροποίησης πρηνών και αντιμετώπισης κατολισθήσεων). Συνάφεια και συνέργεια των τριών έργων Α1-Α3 με εθνικό, Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, ΓΠΧΣΑΑ, ΕΣΠΑ (2007-2013)
B.	Εθνικοί / Διαπεριφερειακοί άξονες				
B.1	Αγρίνιο (σύνδεση με Δυτικό Άξονα, Πλατυγιάλι, Πάτρα) – Καρπενήσι – Λαμία - Βόλος / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	3	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του έργου. Μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου.	Εντός ΠΔΕ προγραμματίζεται η κατασκευή οδικού τμήματος μήκους 7.45χλμ του Οδικού Άξονα Αγρινίου-Καρπενησίου, από τον κόμβο Ρουπακιάς / Αγ. Ιωάννη επί της Ε.Ο. Αντιρρίου – Ιωαννίνων, μέχρι τον υφιστάμενο δρόμο προς τον Άγιο Βλάση. Το έργο βρίσκεται σε φάση εγκρίσεων προς συμβασιοποίηση. Συνάφεια και συνέργεια και των τριών έργων Α1-Α3 με εθνικό, Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, ΓΠΧΣΑΑ, ΕΣΠΑ (2007-2013)
B.2	Ηγουμενίτσα-Πρέβεζα-Ακτιο-Βόνιτσα-Σύνδεση με Δυτικό Άξονα (Κατούνα)/ πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	1	Το έργο είναι αυξημένης σημαντικότητας μετά τη λειτουργία της υποθαλάσσιας σήραγγας του Ακτίου και την προοπτική κατασκευής υποθαλάσσιας σύνδεσης της Λευκάδας. Μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου.	Το έργο σύνδεσης της Πρέβεζας με την Ιόνια οδό (Ακτιο έως λίμνη Αμβρακία) είχε αρχικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης τον 3/2013. Προβλέπεται η κατασκευή νέας οδού 48.5 χλμ με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και κεντρική διαχωριστική νησίδα, σε διαφορετική χάραξη με την υφιστάμενη. Όλες οι εργολαβίες των τμημάτων του καθυστερούν λόγω οικονομικών προβλημάτων των αναδόχων. Οι υπολειπόμενες εργασίες ανέρχονται κατ’ εκτίμηση στο 65%. Το τμήμα του στο οποίο σήμερα εκτελούνται εργασίες (μία εργολαβία που καλύπτει περίπου το μισό έργο) προβλέπεται να ολοκληρωθεί τον 12/2013. Στην υφιστάμενη οδό Αμφιλοχίας-Βόνιτσας-Λευκάδας/Ακτίου εκτελούνται εργασίες ανακατασκευής του ασφαλτοτάπητα από την ΠΔΕ. Συνάφεια με το ΕΣΠΑ (2007-2013) και το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας.
B.3	Άξονας Πάτρα – Σταυροδρόμι – Πανόπουλος – Τρίπολη (εθνική οδός 111) ως κύριος άξονας σύνδεσης της Τρίπολης με το (διαπεριφερειακής εμβέλειας) αστικό κέντρο της Πάτρας και άξονας ανάπτυξης της ορεινής ενδοχώρας /πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	2	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του άξονα. Καθυστερήσεις στην αναβάθμιση της λειτουργίας του και στην συντόμειση της χρονοαπόστασης.	Έχει ενταχθεί προς υλοποίηση στο ΠΕΠ μόνο το έργο νέας συνδετήριας οδού της εθνικής οδού «111» (περιοχή Λαμπρέϊκα) με την Ευρεία Παράκαμψη (περιμετρική) της Πάτρας, στο ύψος του κόμβου 7. 05/03/2012. Υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες για βελτίωση χάραξης στην περιοχή Αγ. Τριάδας. Συνάφεια με το ΕΣΠΑ (2007-2013) και το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας.
B.4	Άξονας σύνδεσης ευρύτερης περιοχής Αιγίου – Ακράτας με Καλάβρυτα – Κλειτορία – σύνδεση με εθνική οδό 111 ως άξονας προβολής – αξιοποίησης των πολιτιστικών – περιβαλλοντικών πόρων (της ορεινής Αχαΐας και Αρκαδίας) κλπ. / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	2	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του άξονα. Καθυστερήσεις στην αναβάθμιση της λειτουργίας του.	Υπάρχουν στην ΔΤΕ/ΠΔΕ μελέτες εν εξελίξει σε ορισμένα μόνο τμήματα (Αγ. Τριάδα) Απαιτείται αύξηση του προϋπολογισμού για να ολοκληρωθούν. Συνάφεια με το ΕΣΠΑ (2007-2013) και το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας.
B.5	Άξονας Πύργος (σε σύνδεση με Δυτικό άξονα και Κατάκολο) – Αρχαία Ολυμπία – Τρίπολη – Ναύπλιο - Επίδαυρος /πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα.	3	2	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του άξονα. Καθυστερήσεις στην αναβάθμιση της λειτουργίας του.	Έχει ολοκληρωθεί η παράκαμψη Αρχ. Ολυμπίας με πολλά προβλήματα κατολισθήσεων. Απαιτείται επιπλέον χρηματοδότηση για έργα αποκατάστασης Εκκρεμεί η δημοπράτηση των υπόλοιπων εργασιών του τμήματος Λούβρο-Λιναριά για να δοθεί σε κυκλοφορία (4 εκ. €). Συνάφεια με ΓΠΧΣΑΑ.



<b>A/a</b>	<b>Πεδίο–σημείο αξιολόγησης της εφαρμογής των κατευθύνσεων ΠΠΧΣΑΑ</b>	<b>Βαθμός Αξιολόγησης σημαντικότητας – συνάφειας κατεύθυνσης</b>	<b>Βαθμός αξιολόγησης εφαρμογής της κατεύθυνσης - παρέμβασης</b>	<b>Διαφορές-αποκλίσεις που προκύπτουν από νεώτερα στοιχεία</b>	<b>Παρατηρήσεις / σημειώσεις / σχόλια ως προς την αξιολόγηση και τις ερμηνείες των αποκλίσεων από τις κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ</b>
B.6	Άξονας Αρχαία Ολυμπία - Ανδρίτσεια - Επικούρειος Απόλλωνας προς Μεγαλόπολη (κυρίως ως άξονας ανάδειξης πολιτιστικών πόρων μεγάλης σημασίας και ενίσχυσης ανάπτυξης ορεινής ενδοχώρας) / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	2	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του άξονα. Καθυστερήσεις στην λειτουργική αναβάθμιση του άξονα.	Έχει ολοκληρωθεί η είσοδος Κρεστένων. Κατασκευάζεται το εξαιρετικά προβληματικό τμήμα από διασταύρωση Διασέλλων έως τον οικισμό Μπαράκτικων αφορά μήκος 8 χλμ. Συνάφεια και συνέργεια με ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας.
B.7	Άξονας Ναύπακτος – Θέρμο – Προυσσός – Καρπενήσι – Καρδίτσα ως άξονας κυρίως οικοτουριστικού ενδιαφέροντος και ανάπτυξης ορεινής ενδοχώρας / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	2	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του άξονα.	
Γ.	Ενδοπεριφερειακοί άξονες (πορεία υλοποίησης – λειτουργίας)				
Γ.1	Σύνδεση Πύργου με εθνική οδό 111 Πάτρας – Τρίπολης / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	2	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα της οδού.	Υπάρχει εγκεκριμένη οριστική μελέτη στο τμήμα Πύργος – Χειμαδιό (11 χλμ). και αναγνωριστική για το υπόλοιπο τμήμα έως διασταύρωση με οδό Αμαλιάδας – Σιμόπουλου. Δεν έχουν εκτελεστεί εργασίες. Συνάφεια και συνέργεια με το ΕΣΠΑ και το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας.
Γ.2	Αρχαία Ολυμπία – Λάλας – 111 / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	3	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα της οδού.	Έχουν εκτελεστεί σημαντικές εργασίες βελτίωσης στο τμήμα Λάλα – έως Διλιζέϊκα Χάνια (περίπου 10 χλμ.) με αποτέλεσμα τη σημαντική βελτίωση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του δρόμου.
Γ.3	Σύνδεση νότιας παράκτιας ζώνης νομού Ηλείας με Ανδρίτσεια – Επικούρειο Απόλλωνα / πορεία υλοποίησης και λειτουργίας του άξονα	3	3	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα της οδού	Εγκρίθηκαν οι όροι δημοπράτησης έργων στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας: Έργο βελτίωσης του δρόμου από Ζαχάρω προς Μίνθη, Βρεστό, Ανδρίτσεια. 10-10-2012 Έργο της Βελτίωσης επαρχ. οδού Κρέστενα – Ανδρίτσεια - Επικ. Απόλλων, τμήμα: Διάσελλα – Μπαράκτικα (υπογράφηκε την Δευτέρα 27 Αυγούστου 2012) 1-09-2012.

Χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι δείκτες:

**Βαθμός σημαντικότητας της κατεύθυνσης και συνάφειας της με εθνικές / πολιτικές / προγράμματα της περιφέρειας: 1 (μικρή συνάφεια), 2 (μέτρια συνάφεια), 3 (μεγάλος – υψηλός βαθμός συνάφειας)**

**Βαθμός αξιολόγησης της εφαρμογής της κατεύθυνσης: 1 (μηδενικός - μικρός), 2 (μέτριος), 3 (ικανοποιητικός), 4 (υψηλός)**



**Θεματική ενότητα – πεδίο: Α.1.1.β.2-3.3.β: Αναβάθμιση μεταφορικής υποδομής – σιδηροδρομικές μεταφορές – θαλάσσιες μεταφορές – αεροπορικές μεταφορές**

Α/α	Πεδίο–σημείο αξιολόγησης της εφαρμογής των κατευθύνσεων ΠΠΧΣΑΑ	Βαθμός Αξιολόγησης σημαντικότητας – συνάφειας κατεύθυνσης	Βαθμός αξιολόγησης εφαρμογής της κατεύθυνσης - παρέμβασης	Διαφορές-αποκλίσεις που προκύπτουν από νεώτερα στοιχεία	Παρατηρήσεις / σημειώσεις / σχόλια ως προς την αξιολόγηση και τις ερμηνείες των αποκλίσεων από τις κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ
1.	Σιδηροδρομικές μεταφορές (πορεία υλοποίησης – λειτουργίας)				
1.α	Δημιουργία νέου σιδηροδρομικού διαδρόμου σύνδεσης της μητροπολιτικής περιοχής Αθήνας με την ευρύτερη περιοχή Πατρών	4	2	Δεν προκύπτουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του άξονα. Η διακοπή λειτουργίας της μετρικής γραμμής Πελοποννήσου πλην του κλάδου Κορίνθου – Πάτρας επηρεάζει συνολικά την προοπτική του σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο, αποκόπτει σιδηροδρομικά την περιοχή νότια της Πάτρας και αποδυναμώνει οποιαδήποτε προοπτική υλοποίησης του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα.	Σοβαρές αποκλίσεις από τα αρχικά χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Στα πλαίσια του ΕΠΕΠ προβλέπεται η ολοκλήρωση των εργασιών στο τμήμα Κιάτο – Ρίο. Σε εξέλιξη τα έργα στα τμήματα Διακοπτό Ροδοδάφνη και Ροδοδάφνη – Ρίο. Φαίνεται να εγκαταλείπεται για μια μεταβατική περίοδο τουλάχιστον από τον ΟΣΕ η υπογειοποίηση της γραμμής στην αστική περιοχή Πατρών λόγω κόστους. Ο τρόπος σύνδεσης Ρίου – Πάτρας – νέου λιμένα δεν έχει οριστικοποιηθεί. Αμφίβολη η ανάπτυξη υποδομής σιδηροδρομικής μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων στο νέο λιμένα Πάτρας.
1.β	Διερεύνηση της βιωσιμότητας ανάπτυξης σιδηροδρομικού άξονα σύνδεσης των ΠΔΕ – Περιφ. Ηπείρου (μετά από σχετική ειδική μελέτη)	3	1	Οι γενικότερες οικονομικές συνθήκες, η μείωση της μεταφορικής ζήτησης και η διακοπή της λειτουργίας του μετρικού δικτύου στην Πελοπόννησο αποδυναμώνουν περαιτέρω την – ούτως ή άλλως αμφίβολη - προοπτική της δημιουργίας του άξονα.	Δεν υπάρχει διαδικασία ωρίμανσης σε εξέλιξη.
1.γ	Αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Πύργος Καλαμάτα	3	1	Η λειτουργία του έχει διακοπεί.	Υπάρχουν μελέτες για την αναβάθμισή του τμήματος Πάτρας – Πύργου. Οι προοπτικές υλοποίησης του έργου είναι για την προγραμματική περίοδο 2014 - 20.
2.	Θαλάσσιες μεταφορές				
2.α.1	Νέος λιμένας Πατρών (πορεία υλοποίησης – λειτουργίας, ανάπτυξης των αναγκών υποδομών συνδυασμένων μεταφορών – επαρκής σύνδεση με σιδηροδρομικό δίκτυο, δημιουργία εμπορευματικού κέντρου – σύγχρονες μέθοδοι διαχείρισης του μεταφορικού έργου κλπ.)	4	2	Δεν υπάρχουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του λιμένα. Η κατασκευή του πολυχρηστικού κρηπιδώματος δεν έχει ενταχθεί στην υπό εξέλιξη εργολαβία επέκτασης, άρα δεν υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης άλλων μορφών συνδυασμένων μεταφορών πλην Ro – Ro. Δεν έχει χωροθετηθεί εγκατάσταση εμπορευματικού κέντρου πλησίον του λιμένα στο χώρο της Π-Π ιδιοκτησίας ΟΛΠΑ.	Το Α' και Β' Τμήματα της Α' Φάσης του έργου παραδόθηκαν το 2009, λειτουργούν από τον 7/2010 και εξυπηρετούν όλες τις γραμμές Ιταλίας. Σε εξέλιξη τα έργα 3 <sup>ου</sup> Τμήματος Α' Φάσης, με τροποποίηση του αρχικού σχεδιασμού ο οποίος προέβλεπε κατασκευή 5 <sup>ης</sup> νηοδόχου Ro-Ro και πολυχρηστικού εμπορευματικού κρηπιδώματος και εξυπηρέτησης Ε/Κ. Η κατασκευή του πολυχρηστικού σταθμού είναι αμφίβολη για την επόμενη προγραμματική περίοδο.
2.α.2	Λιμένας Πλατυγιαλίου Αστακού (πορεία λειτουργίας κλπ.)	4	4	Η σημαντικότητά του είναι αυξημένη δεδομένων των υψηλών προδιαγραφών της υποδομής και της οργάνωσής του.	Λειτουργεί με επιτυχία από ιδιώτη διαχειριστή ως εμπορικό λιμάνι. Διαθέτει εγκαταστάσεις Ε/Κ, γενικού φορτίου , Ro – Ro και car terminal και τη μοναδική στη χώρα Ελεύθερη Βιομηχανική Ζώνη.
2.α.3	Πορεία λειτουργίας λιμανιού Κατάκολου ως ειδικό τουριστικό λιμάνι ευρύτερης ακτινοβολίας (σε συνάρτηση με Αρχαία Ολυμπία)	4	3	Η σημαντικότητά του είναι αυξημένη λόγω της αυξημένης ζήτησης για κρουαζιέρα στη Μεσόγειο και της γενικότερης πολιτικής ενίσχυσης της κρουαζιέρας στον ελληνικό χώρο (με ανάπτυξη home porting).	Εμφανίζει εντυπωσιακή αύξηση της ζήτησης κρουαζιεροπλοίων. Η επικαιροποιημένη μελέτη προγραμματικού σχεδιασμού του λιμανιού (2011) προβλέπει περαιτέρω επέκτασή του με κατασκευή νέου προβλήτα – με ταυτόχρονη κατάργηση της μαρίνας - και συνολική χωρητικότητα 5 θέσεων ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοίων. Εκκρεμεί η έγκριση ΜΠΕ. Εκτελούνται οι τεχνικές μελέτες.
2.γ	Αεροπορικές μεταφορές				
2.γ.1	Ενίσχυση του ρόλου του αεροδρομίου Ακτίου στο εθνικό και ευρωπαϊκό δίκτυο αεροδρομίων	3	4	Δεν υπάρχουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα του Α/Δ.	
2.γ.2	Ενίσχυση – αναβάθμιση με αξιολόγηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης των αεροδρομίων Αράξου – Ανδραβίδας στα πλαίσια του στρατηγικού σχεδιασμού του Υπ. Μεταφορών / ΥΠΔ με στόχο κυρίως την υποστήριξη του ρόλου της Περιφέρειας ως τόπου τουριστικού προορισμού	2	3	Δεν υπάρχουν διαφορές ως προς τη σημαντικότητα των Α/Δ.	Στο Α/Δ Αράξου έχει ολοκληρωθεί η θερματική υποδομή (κτίρια αφίξεων και αναχωρήσεων). Το Α/Δ χρησιμοποιείται από τακτικές πτήσεις αερομεταφορέα χαμηλού κόστους. Στο Α/Δ Ανδραβίδας δεν έχει υλοποιηθεί έργο πολιτικής αεροπορίας. Η προοπτική ταυτόχρονη ανάπτυξη δραστηριοτήτων πολιτικής αεροπορίας και δυο Α/Δ προσκρούει στους περιορισμούς βιωσιμότητας που επιβάλλει η ΕΕ, λόγω εγγύτητας των εγκαταστάσεων και μικρής προβλεπόμενης ζήτησης.

Χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι δείκτες:

**Βαθμός σημαντικότητας της κατεύθυνσης και συνάφειας της με εθνικές / πολιτικές / προγράμματα της περιφέρειας: 1 (μικρή συνάφεια), 2 (μέτρια συνάφεια), 3 (μεγάλος – υψηλός βαθμός συνάφειας)**

**Βαθμός αξιολόγησης της εφαρμογής της κατεύθυνσης: 1 (μηδενικός - μικρός), 2 (μέτριος), 3 (ικανοποιητικός), 4 (υψηλός)**