

Παγκρήτια Ανοικτή Επιτροπή για τη Δημιουργία Μέσου Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

Μέσο σταθερής τροχιάς στην Κρήτη: Αναγκαίο, Ζητούμενο και Εφικτό.

1. Εισαγωγή και βασικά ζητούμενα

Η Κρήτη αποτελεί τη μεγαλύτερη νησιωτική περιφέρεια της Ελλάδας και το πολυπληθέστερο νησί της χώρας, με πληθυσμό που υπερβαίνει τους **630.000 μόνιμους κατοίκους**, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους οικονομικούς και τουριστικούς πόλους της Μεσογείου. Παρά τη στρατηγική σημασία της για την εθνική οικονομία και την ευρωπαϊκή και παγκόσμια τουριστική αγορά, η Κρήτη παραμένει μέχρι σήμερα **μία από τις μεγαλύτερες νησιωτικές περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς καμία υποδομή Μέσου Σταθερής Τροχιάς**.

Η Περιφέρεια Κρήτης καταγράφει ετησίως **πολύ υψηλή τουριστική κίνηση**, η οποία υπερβαίνει τα επτά (7) εκατομμύρια επισκέπτες, ενώ η τουριστική περίοδος στο νησί έχει πλέον επεκταθεί σημαντικά και σε πολλές περιοχές φθάνει τους επτά (7) μήνες ετησίως. Παράλληλα, η Κρήτη αποτελεί **τη δεύτερη (2^η) περιφέρεια της χώρας σε αριθμό επισκεπτών μετά την Περιφέρεια Αττικής**, γεγονός που αναδεικνύει τον κομβικό της ρόλο στο ελληνικό και ευρωπαϊκό τουριστικό σύστημα.

Ταυτόχρονα, στο νησί υλοποιούνται σημαντικές υποδομές μεταφορών και τουρισμού, με σημαντικότερη την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου Καστελλίου, το οποίο αναμένεται να αποτελέσει το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας σε επιβατική κίνηση και αριθμό πτήσεων, με χαρακτηριστικά διεθνούς κόμβου (Hub). Το νέο αυτό αεροδρόμιο κατασκευάζεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 35 χιλιομέτρων από την πόλη του Ηρακλείου, γεγονός που καθιστά ιδιαίτερα κρίσιμη την ανάπτυξη σύγχρονων και αξιόπιστων συστημάτων δημόσιων μεταφορών για τη σύνδεσή του με τους βασικούς αστικούς και τουριστικούς πόλους του νησιού.

Παρά τη σημαντική οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της Κρήτης, το νησί **στερείται μέχρι σήμερα ενός ολοκληρωμένου συστήματος μαζικών μεταφορών υψηλής χωρητικότητας**, το οποίο να συνδέει τους βασικούς αστικούς πόλους του βόρειου άξονα της Κρήτης και τις κύριες πύλες εισόδου και εξόδου του νησιού, δηλαδή τα λιμάνια και τα αεροδρόμια.

Η ανάγκη αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη στον **βόρειο άξονα του νησιού**, όπου συγκεντρώνεται η πλειονότητα του πληθυσμού, της οικονομικής δραστηριότητας και της τουριστικής ανάπτυξης της Κρήτης. Οι βασικοί δήμοι του διαδρόμου του βόρειου άξονα, συγκεντρώνουν **περισσότερους από 470.000 μόνιμους κατοίκους**, δηλαδή περίπου το **75%** του συνολικού πληθυσμού της Κρήτης.

Εάν ληφθεί υπόψη και η έντονη τουριστική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στον ίδιο αυτό βόρειο διάδρομο, ο πραγματικός πληθυσμός που εξυπηρετείται και μετακινείται σε αυτή την περιοχή αυξάνεται σημαντικά κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου. **Σε περιόδους υψηλής ζήτησης**, ο συνολικός πληθυσμός που βρίσκεται ή μετακινείται στη βόρεια πλευρά της Κρήτης — συνυπολογίζοντας μόνιμους κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες — **υπερβαίνει σε πολλές περιόδους το ένα (1) εκατομμύριο**, γεγονός που αναδεικνύει ακόμη περισσότερο την ανάγκη ύπαρξης αξιόπιστων και σύγχρονων συστημάτων μαζικής μεταφοράς υψηλής χωρητικότητας.

Παρά την έντονη αυτή πληθυσμιακή, οικονομική και τουριστική συγκέντρωση στον βόρειο διάδρομο του νησιού, **η Κρήτη εξακολουθεί να βασίζεται σχεδόν αποκλειστικά στις οδικές μετακινήσεις** και στο ιδιωτικό αυτοκίνητο, γεγονός που δημιουργεί σημαντικές πιέσεις στο οδικό δίκτυο, αυξημένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις και περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης σύγχρονων, βιώσιμων και κοινωνικά δίκαιων συστημάτων μεταφοράς.

Για τον λόγο αυτό, η **Παγκρήτια Ανοιχτή Επιτροπή για τη Δημιουργία Μέσου Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη** – σε συνέχεια της κρίσιμης εκδήλωσης που συνδιοργάνωσε με την Περιφέρεια Κρήτης στις 9 Φεβρουαρίου 2026- απευθύνεται στην Ελληνική Κυβέρνηση προκειμένου να ζητήσει:

1. **Την ένταξη της πρόβλεψης για Μέσο Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών**, το οποίο βρίσκεται σε διαδικασία επικαιροποίησης σήμερα.
2. **Την ενσωμάτωση της πρόβλεψης για Μέσο Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Κρήτης.**
3. **Την άμεση εκπόνηση αναγνωριστικής μελέτης χάραξης**, η οποία θα διερευνήσει τις εναλλακτικές λύσεις ανάπτυξης ενός σύγχρονου συστήματος μέσου σταθερής τροχιάς στο νησί και θα προσδιορίσει την όδευση του μέσου, συνοδευόμενη από τις απαραίτητες μελέτες σκοπιμότητας καθώς και τη συγκοινωνιακή και λειτουργική μελέτη.

Η πρωτοβουλία αυτή δεν αφορά απλώς την υλοποίηση ενός έργου υποδομής, αλλά την ανάγκη ενός **στρατηγικού σχεδιασμού βιώσιμων μεταφορών για το μέλλον της Κρήτης**, ο οποίος συνδέεται άμεσα με την κοινωνική συνοχή, την περιβαλλοντική

προστασία, την οδική ασφάλεια, την άμβλυνση της μεταφορικής φτώχειας και την ευρύτερη ανάπτυξη του νησιού.

2. Προτεινόμενη χωρική διάρθρωση του δικτύου

Η πρόταση αφορά την ανάπτυξη ενός **δικτύου μέσου σταθερής τροχιάς** (σιδηροδρομικού ή ελαφρού ηλεκτρικού σιδηρόδρομου με ευελιξία σε υψηλότερες μηκοτομικές κλίσεις, τύπου tram-train ή άλλης σχετικής υποδομής) που θα συνδέει **όλους** τους κύριους αστικούς και τουριστικούς πόλους του βορρά της Κρήτης και τις πύλες εισόδου-εξόδου του νησιού (λιμάνια- αεροδρόμια). **Συγκεκριμένα, τέθηκε ως αναγκαία η διερεύνηση μιας σύνδεσης από τη Σητεία έως την Κίσαμο με επιπλέον κλάδο σύνδεσης Ηράκλειο – Νέο Αεροδρόμιο στο Καστέλι.**

3. Σκοπιμότητα και αναγκαιότητα ανάπτυξης Μέσου Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη

Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου συστήματος μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη αποτελεί στρατηγική επιλογή σύγχρονης κινητικότητας και χωρικής ανάπτυξης, η οποία ανταποκρίνεται στις σύγχρονες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει το νησί.

Η σκοπιμότητα και η αναγκαιότητα ενός τέτοιου έργου τεκμηριώνονται μέσα από ένα σύνολο παραμέτρων που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα, την κοινωνική συνοχή, την προστασία του περιβάλλοντος, την οδική ασφάλεια και τον ορθολογικό χωρικό σχεδιασμό.

Κοινωνική σκοπιμότητα και βελτίωση της δημόσιας υγείας

Η ανάπτυξη ενός συστήματος μαζικών μεταφορών υψηλής ποιότητας και υψηλής χωρητικότητας αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη διασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις μετακινήσεις. Σήμερα, η πλειονότητα των μετακινήσεων στην Κρήτη πραγματοποιείται με ιδιωτικά οχήματα, γεγονός που δημιουργεί σημαντικές κοινωνικές ανισότητες και **αυξημένο οικονομικό βάρος για τα νοικοκυριά.**

Η ανάπτυξη μέσου σταθερής τροχιάς μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά:

- στη μείωση του κόστους μετακινήσεων για τα νοικοκυριά
- στη βελτίωση της προσβασιμότητας για όλες τις κοινωνικές ομάδες
- στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής
- στη μείωση της μεταφορικής φτώχειας.

Παράλληλα, η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κυκλοφοριακής πίεσης στις αστικές περιοχές συμβάλλει στη **βελτίωση της δημόσιας υγείας**, περιορίζοντας παράγοντες που συνδέονται με αναπνευστικές και καρδιαγγειακές παθήσεις.

Περιβαλλοντική σκοπιμότητα και αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης

Οι μεταφορές αποτελούν έναν από τους βασικούς τομείς εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η ανάπτυξη ενός συστήματος μέσου σταθερής τροχιάς μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μετακινήσεων. Ειδικότερα, τα μέσα σταθερής τροχιάς συμβάλλουν:

- στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)
- στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (PM_{2.5} και PM₁₀)
- στη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου
- στη μείωση του θορύβου στις αστικές και περιαστικές περιοχές.

Η ενίσχυση των δημόσιων μεταφορών υψηλής χωρητικότητας αποτελεί κρίσιμο εργαλείο για την **αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής κρίσης** και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας, σύμφωνα με όλα τα επιστημονικά δεδομένα.

Άμβλυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Η σημαντική αύξηση της κινητικότητας στον βόρειο άξονα της Κρήτης δημιουργεί αυξανόμενες πιέσεις στο οδικό δίκτυο. Η εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο οδηγεί σε φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές και στους βασικούς τουριστικούς διαδρόμους. Η ανάπτυξη ενός συστήματος μέσου σταθερής τροχιάς μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά:

- στη μεταφορά μεγάλου αριθμού μετακινήσεων από το οδικό δίκτυο προς τις **δημόσιες μεταφορές**
- στη μείωση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης
- στη βελτίωση της λειτουργίας των αστικών περιοχών.

Ενίσχυση της μεταφορικής ικανότητας

Τα μέσα σταθερής τροχιάς διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα ως προς τη μεταφορική τους ικανότητα. Σε σχέση με τις οδικές μεταφορές, έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν **πολλαπλάσιο αριθμό επιβατών στον ίδιο χώρο και με υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας**.

Το στοιχείο αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία για την Κρήτη, δεδομένης της διαμονής του 75% του πληθυσμού της Κρήτης στη βόρεια πλευρά της Κρήτης αλλά και της συνεχούς αύξησης της επισκεψιμότητας στο νησί και της συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού μετακινήσεων κατά μήκος του βόρειου άξονα. Ένα σύγχρονο σύστημα μέσου

σταθερής τροχιάς μπορεί να εξυπηρετήσει αποτελεσματικά τόσο τις **καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων όσο και τις αυξημένες ανάγκες μετακίνησης** κατά την τουριστική περίοδο.

Βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Η Κρήτη αντιμετωπίζει διαχρονικά σημαντικές προκλήσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Η ανάπτυξη εναλλακτικών μέσων μετακίνησης υψηλής χωρητικότητας μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση της εξάρτησης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και κατ' επέκταση στη **μείωση των τροχαίων συμβάντων και των θανάτων και σοβαρών τραυματισμών σε αυτά.**

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί κρίσιμο κοινωνικό όφελος, το οποίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και στην αξιολόγηση κόστους – οφέλους τέτοιων έργων υποδομής.

Οικονομική διάσταση και αποτίμηση των ωφελειών

Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου συστήματος μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη δεν αποτελεί μόνο κοινωνική και περιβαλλοντική επένδυση, αλλά και μια σημαντική **οικονομική επένδυση με πολλαπλά άμεσα και έμμεσα οφέλη για την οικονομία του νησιού και της χώρας.**

Η διεθνής εμπειρία και η πρακτική των συγκοινωνιακών μελετών δείχνουν ότι τα έργα μέσων σταθερής τροχιάς αξιολογούνται με βάση την **ανάλυση κόστους-οφέλους**, η οποία λαμβάνει υπόψη όχι μόνο το κόστος κατασκευής και λειτουργίας του έργου, αλλά και τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από την κοινωνική, περιβαλλοντική και λειτουργική του επίδραση.

Στην περίπτωση της Κρήτης, η οικονομική διάσταση του έργου μπορεί να αποτιμηθεί μέσα από μια σειρά παραμέτρων.

- Μείωση κόστους μετακινήσεων για τα νοικοκυριά

Η σημερινή εξάρτηση του νησιού από το ιδιωτικό αυτοκίνητο συνεπάγεται σημαντικό οικονομικό βάρος για τα νοικοκυριά, που περιλαμβάνει: καύσιμα, συντήρηση και ασφάλιση οχημάτων, κόστος αγοράς και αντικατάστασης οχημάτων. Η ανάπτυξη ενός συστήματος δημόσιων μεταφορών υψηλής χωρητικότητας μπορεί να μειώσει σημαντικά το κόστος αυτό, δημιουργώντας **άμεσο οικονομικό όφελος για τα νοικοκυριά και την τοπική οικονομία.**

- Οικονομικό όφελος από τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση δημιουργεί σημαντικές οικονομικές απώλειες, που σχετίζονται με: τις καθυστερήσεις στις μετακινήσεις, την αυξημένη κατανάλωση καυσίμων και την απώλεια παραγωγικού χρόνου.

Η μεταφορά σημαντικού αριθμού μετακινήσεων από το οδικό δίκτυο σε ένα σύστημα μέσου σταθερής τροχιάς μπορεί να μειώσει τα κόστη αυτά, δημιουργώντας **οικονομικά οφέλη που αποτιμώνται σε εξοικονόμηση χρόνου και πόρων.**

- Οικονομική αποτίμηση των περιβαλλοντικών ωφελειών

Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έχει επίσης οικονομική διάσταση. Στις σύγχρονες αναλύσεις κόστους-οφέλους, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις μεταφράζονται σε οικονομικούς όρους μέσω της αποτίμησης: των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), των αιωρούμενων σωματιδίων (PM2.5 και PM10) και των επιπτώσεων στην υγεία των πολιτών.

Η μείωση αυτών των επιβαρύνσεων οδηγεί σε **οικονομικά οφέλη που συνδέονται με τη μείωση του κόστους υγείας και την προστασία του περιβάλλοντος.**

- Οικονομική αποτίμηση της οδικής ασφάλειας

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί επίσης σημαντικό οικονομικό παράγοντα. Στις ευρωπαϊκές αναλύσεις μεταφορών, κάθε τροχαίο συμβάν και κάθε ανθρώπινη απώλεια αποτιμάται σε συγκεκριμένο οικονομικό κόστος που αφορά: το κόστος υγειονομικής περίθαλψης, την απώλεια παραγωγικότητας και το κοινωνικό κόστος των τροχαίων συμβάντων.

Η ανάπτυξη ενός αξιόπιστου συστήματος μαζικής μεταφοράς μπορεί να συμβάλει στη **μείωση των τροχαίων συμβάντων**, γεγονός που μεταφράζεται και σε σημαντικό οικονομικό όφελος για την κοινωνία.

- Οικονομική ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης

Η ανάπτυξη υποδομών Μέσων Σταθερής Τροχιάς συμβάλλει συστηματικά στην ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της τοπικής οικονομίας. Τα μέσα σταθερής τροχιάς μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτης για: την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων, την αύξηση της ελκυστικότητας επενδύσεων, την ενίσχυση του τουρισμού με περιβαλλοντικά φιλικούς όρους, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Η εμπειρία από άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες δείχνει ότι τέτοιου τύπου υποδομές μπορούν να δημιουργήσουν **πολλαπλασιαστικά οικονομικά οφέλη για την τοπική και εθνική οικονομία.**

Πολεοδομικά και χωροταξικά οφέλη

Τα μέσα σταθερής τροχιάς αποτελούν σημαντικό εργαλείο για τον **ορθολογικό χωρικό σχεδιασμό** και την οργανωμένη αστική ανάπτυξη. Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η ανάπτυξη υποδομών Μέσων Σταθερής Τροχιάς συμβάλλει:

- στον περιορισμό της αστικής διάχυσης
- στη μείωση της άναρχης εκτός σχεδίου δόμησης
- στην ενίσχυση της ανάπτυξης γύρω από οργανωμένους κόμβους μεταφορών
- στη δημιουργία πιο βιώσιμων και λειτουργικών αστικών περιοχών.

4. Ευρωπαϊκές πολιτικές μεταφορών και διαχρονική αναγνώριση της ανάγκης

Η ανάπτυξη σιδηροδρομικών υποδομών και εν γένει υποδομών Μέσων Σταθερής Τροχιάς αποτελεί βασική προτεραιότητα των ευρωπαϊκών πολιτικών μεταφορών. Στο πλαίσιο της **Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (European Green Deal)** και των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας, η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί **συστηματικά** τη μεταφορά μετακινήσεων από το οδικό δίκτυο προς πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς, όπως τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς. Επενδύει συστηματικά σε σιδηροδρομικές υποδομές, συστήματα tram-train και δίκτυα **δημόσιων μεταφορών υψηλής χωρητικότητας**.

Η Ευρώπη έχει θέσει ως **στρατηγικές προτεραιότητες**:

- την ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών,
- τη μεταφορά μετακινήσεων από το οδικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο,
- τη μείωση των εκπομπών στις μεταφορές.

Πρωτοβουλίες όπως η στρατηγική **Shift to Rail** και η ανάπτυξη του **Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T)** ενισχύουν την ανάγκη ανάπτυξης σύγχρονων σιδηροδρομικών υποδομών και συστημάτων μαζικής μεταφοράς υψηλής χωρητικότητας.

Η ανάπτυξη ενός Μέσου Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη ευθυγραμμίζεται πλήρως με αυτές τις ευρωπαϊκές στρατηγικές και μπορεί να αποτελέσει σημαντική ευκαιρία αξιοποίησης ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων.

Παράλληλα, η ανάγκη δημιουργίας Μέσου Σταθερής Τροχιάς στο νησί έχει αναγνωριστεί **διαχρονικά** σε διάφορες περιόδους του αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας, με ορόσημα το 1880, το 1900, το 1914, το 1924, το 2000, το 2007, το 2017, το 2012 και το 2022. Παρότι η ανάγκη αυτή έχει επανειλημμένα επισημανθεί, δεν έχει μέχρι σήμερα προχωρήσει η συστηματική διερεύνηση του ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης μέσου σταθερής τροχιάς για την Κρήτη.

5. Διεθνής Πρακτική

Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η ανάπτυξη μέσων σταθερής τροχιάς αποτελεί βασικό στοιχείο των σύγχρονων συστημάτων μεταφορών, ακόμη και σε νησιωτικές περιοχές με έντονη τουριστική δραστηριότητα.

Σε πολλές ευρωπαϊκές νησιωτικές περιφέρειες έχουν αναπτυχθεί σιδηροδρομικά δίκτυα και δίκτυα τραμ που συνδέουν βασικούς αστικούς πόλους, τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και τις ζώνες αυξημένης παρουσίας επισκεπτών.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν:

- η **Κορσική**, με σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ των βασικών αστικών κέντρων
- η **Μαγιόρκα**, με σιδηροδρομικό δίκτυο και γραμμές τραμ
- η **Σικελία**, με περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο που συνδέει τις κύριες πόλεις του νησιού
- η **Σαρδηνία**, με περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο και τοπικές γραμμές τραμ στις αστικές περιοχές
- η **Τενερίφη στα Κανάρια Νησιά**, όπου λειτουργούν σύγχρονα συστήματα τραμ.

Η διεθνής πρακτική αποδεικνύει ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματική λύση για τη βιώσιμη κινητικότητα και την περιφερειακή ανάπτυξη ακόμη και σε νησιωτικά περιβάλλοντα με έντονη τουριστική δραστηριότητα.

6. Σύγχρονα Αιτήματα προς την Ελληνική Κυβέρνηση για το Μέσο Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη

Στις **9 Φεβρουαρίου 2026**, η Παγκρήτια Ανοιχτή Επιτροπή για τη Δημιουργία Μέσου Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη, σε συνεργασία με την **Περιφέρεια Κρήτης**, διοργάνωσε στο Ηράκλειο Ανοιχτή Δημόσια Εκδήλωση με θέμα την αναγκαιότητα ανάπτυξης μέσου σταθερής τροχιάς στο νησί.

Η εκδήλωση αποτέλεσε μία κρίσιμη δημόσια διαδικασία διαλόγου και τεκμηρίωσης, στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι της πολιτείας, της αυτοδιοίκησης, επιστημονικών φορέων, επαγγελματικών οργανώσεων, αναπτυξιακών οργανισμών, κοινωνικών φορέων και πολίτες.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μετά την εκδήλωση αυτή έχει πλέον συντελεστεί μια **ουσιαστική και ευρεία μετατόπιση της κοινής γνώμης**, αλλά κυρίως των θεσμικών και κοινωνικών φορέων της Κρήτης.

Το αίτημα για τη δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς στο νησί είναι πλέον **γνωστό, ώριμο και συγκροτημένο**, ενώ επιβεβαιώθηκε με σαφήνεια η αναγκαιότητά του και διαμορφώθηκε ένα **σαφές διεκδικητικό πλαίσιο για τα επόμενα βήματα**.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης αναδείχθηκε με απόλυτη σαφήνεια ότι το **μέσο σταθερής τροχιάς στην Κρήτη είναι ΑΝΑΓΚΑΙΟ, είναι ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ και είναι ΕΦΙΚΤΟ**.

Στην εκδήλωση παραβρέθηκαν οκτώ βουλευτές από τη Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής, τον ΣΥΡΙΖΑ- Προοδευτική Συμμαχία και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, εκπρόσωποι της Περιφέρειας Κρήτης, Αντιπεριφερειάρχες, Περιφερειακοί Σύμβουλοι τόσο της συμπολίτευσης όσο και της αντιπολίτευσης, στελέχη της Περιφέρειας Κρήτης, εκπρόσωποι της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης, Δήμαρχοι και Αντιδήμαρχοι από τους Δήμους Ηρακλείου, Ρεθύμνης, Χερσονήσου, Σητείας, Μινώα Πεδιάδας, Μαλεβιζίου, Αρχανών-Αστερουσίων, Ιεράπετρας, Μυλοποτάμου και Οροπεδίου Λασιθίου, εκπρόσωποι της Ένωσης Δημάρχων Κρήτης και τέως Δήμαρχοι, εκπρόσωποι του Επιμελητηρίου Ηρακλείου, του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας- Τμήματος Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης, του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Νομού Ηρακλείου, του Συλλόγου Ξενοδόχων Ρεθύμνου, του Συνδέσμου Ξενοδόχων Λασιθίου, του Εμπορικού Συλλόγου Ηρακλείου, του αναπτυξιακού οργανισμού ΔΑΙΔΑΛΟΣ, της Αναπτυξιακής Ηρακλείου, του Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΣΕΟ), του Εθελοντικού Συλλόγου Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων (ΕΣΥΠΡΟΤΑ), της ΑΜΚΕ Ακακο, εκπρόσωποι του ΔΑΗΚ – Αεροδρομίου Καστελλίου, μελετητές Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων, εκπρόσωποι της ομογένειας στον Καναδά και πολίτες.

Η Παγκρήτια Ανοικτή Επιτροπή υπογραμμίζει ότι θεωρεί το **μέσο σταθερής τροχιάς βασική κοινωνική υποδομή και μέσο άσκησης θεμελιωδών δικαιωμάτων των κατοίκων της Κρήτης**, καθώς διασφαλίζει την ισότιμη πρόσβαση στη μετακίνηση, στην εργασία, στην εκπαίδευση, στην υγεία και στην οικονομική δραστηριότητα με οφέλη για το περιβάλλον, τη δημόσια υγεία, την οδική ασφάλεια, τη μείωση των καθυστερήσεων και της συμφόρησης και για την τοπική οικονομία. Στόχος είναι η **βέλτιστη εξυπηρέτηση των αναγκών του νησιού και η ουσιαστική αναθεώρηση του συγκοινωνιακού τοπίου στην Κρήτη**, τόσο σε σχέση με τις **υπεραστικές μετακινήσεις προσώπων**, όσο και σε σχέση με τη **μεταφορά εμπορευμάτων και τη λειτουργία κρίσιμων υποδομών**.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω η Παγκρήτια Ανοικτή Επιτροπή για τη Δημιουργία Μέσου Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη διεκδικεί από την Κεντρική Πολιτεία:

1. Την ένταξη της πρόβλεψης για Μέσο Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, το οποίο βρίσκεται σε διαδικασία επικαιροποίησης σήμερα.
2. Την ενσωμάτωση της πρόβλεψης για Μέσο Σταθερής Τροχιάς στην Κρήτη στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Κρήτης.
3. Την άμεση εκπόνηση αναγνωριστικής μελέτης χάραξης, η οποία θα διερευνήσει τις εναλλακτικές λύσεις ανάπτυξης ενός σύγχρονου συστήματος μέσου σταθερής τροχιάς στο νησί και θα προσδιορίσει την όδευση του μέσου, συνοδευόμενη από τις απαραίτητες μελέτες σκοπιμότητας καθώς και τη συγκοινωνιακή και λειτουργική μελέτη.

Με εκτίμηση,

Τα Μέλη της Παγκρήτιας Ανοικτής Επιτροπής:

- **Νίκος Ξυλούρης**, Αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος
- **Ζαχαρίας Δοξαστάκης**, Δήμαρχος Χερσονήσου
- **Γιώργος Ζερβάκης**, Δήμαρχος Σητείας
- **Αλέξης Καλοκαιρινός**, Δήμαρχος Ηρακλείου
- **Βασίλης Κεγκέρογλου**, Δήμαρχος Μινώα Πεδιάδας
- **Γιώργης Μαρινάκης**, Δήμαρχος Ρεθύμνης & Πρόεδρος ΠΕΔ Κρήτης
- **Γιώργος Ταβερναράκης**, Πρόεδρος Δ.Ε. ΤΕΕ/ΤΑΚ
- **Βαγγέλης Καρκανάκης**, Πρόεδρος Δ.Σ. Επιμελητηρίου Ηρακλείου
- **Τάσος Βάμβουκας**, πρ. Δήμαρχος Χανίων
- **Λεωτέρης Μιχελάκης**, Γ. Γραμματέας Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής
- **Άρης Ζωγράφος**, Πρόεδρος Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής
- **Μαρία Σίτη**, Συγκοινωνιολόγος
- **Γιώργος Νάθενας**, Συγκοινωνιολόγος