# Προγραμματική Περίοδος

# 2007 – 2013

## Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

Τίτλος: **ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

Κωδικός Ε.Π.: **2**

CCI: **2007GR161PO004**

**ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΒΟΛΗ**

**Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007**

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ ..... 1**

**1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ..... 6**

**1.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ..... 7**
1.1.1 Συγκριτικά Στοιχεία ..... 7
*1.1.1.1 Βασικοί Αναπτυξιακοί Δείκτες* ..... 7
*1.1.1.2 Οδικό Δίκτυο* ..... 9
*1.1.1.3 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές* ..... 10
*1.1.1.4 Θαλάσσιες Μεταφορές* ..... 14
*1.1.1.5 Αεροπορικές Μεταφορές* ..... 14
*1.1.1.6 Αστικές Μεταφορές* ..... 16
*1.1.1.7 Ασφάλεια Μεταφορών* ..... 17
1.1.2 Τα Βασικά Χαρακτηριστικά του Ελληνικού Συστήματος Μεταφορών ..... 19
*1.1.2.1 Οδικές Μεταφορές* ..... 19
*1.1.2.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές* ..... 20
*1.1.2.3 Θαλάσσιες Μεταφορές* ..... 22
*1.1.2.4 Αεροπορικές Μεταφορές* ..... 24
*1.1.2.5 Αστικές Μεταφορές* ..... 25

**1.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ ΤΗΣ 3ΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2000-2006 ..... 29**
1.2.1 Οδικές Μεταφορές ..... 29
*1.2.1.1 Άξονας Προτεραιότητας 1 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Οδικός άξονας ΠΑΘΕ* ..... 31
*1.2.1.2 Άξονας Προτεραιότητας 2 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ* ..... 32
*1.2.1.3 Άξονας Προτεραιότητας 3 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Λοιποί Οδικοί Άξονες* ..... 33
*1.2.1.4 Άξονας Προτεραιότητας 4 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες* ..... 34
*1.2.1.5 Άξονας Προτεραιότητας 9 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Οδική Ασφάλεια και Λοιπές Ενέργειες* .. 35
*1.2.1.6 Ταμείο Συνοχής* ..... 36
*1.2.1.7 Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα* ..... 36
1.2.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Μεταφορές ..... 37
1.2.3 Θαλάσσιες Μεταφορές ..... 40
*1.2.3.1 Άξονας 7 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Λιμάνια* ..... 40
*1.2.3.2 Άξονας 8 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Ασφάλεια ναυσιπλοΐας – Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα* ..... 41
1.2.4 Αεροπορικές Μεταφορές ..... 42
1.2.5 Αστικές Μεταφορές και Συγκοινωνίες ..... 42
*1.2.5.1 (α) Εντός Αττικής* ..... 42
*1.2.5.2 (β) Εκτός Αττικής* ..... 44
*1.2.5.3 (γ) Οριζόντιες Δράσεις* ..... 45
1.2.6 Συνοπτικά Στοιχεία Αξιολόγησης ..... 45
*1.2.6.1 Το Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.* ..... 45

*1.2.6.2 Το Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ.* ..... 52
1.2.7 Εμπειρίες και τεχνογνωσία ..... 53

**1.3 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. – ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ..... 54**
1.3.1 Στόχοι και πολιτικές της Ε.Ε. και ευρύτερες εξελίξεις ως προς το Σύστημα Μεταφορών ..... 54
1.3.2 Οι παράγοντες που επιδρούν στην ανάπτυξη του Ελληνικού συστήματος μεταφορών ..... 58
1.3.3 Η συμβολή των μεταφορών στην υλοποίηση ορθολογικής χωροταξικής στρατηγικής και στην ανάπτυξη ..... 61
*1.3.3.1 Χωρική ενότητα Μακεδονίας-Θράκης* ..... 65
*1.3.3.2 Χωρική ενότητα Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων* ..... 66
*1.3.3.3 Χωρική ενότητα Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας και Ηπείρου* ..... 67
*1.3.3.4 Χωρική ενότητα Κρήτης και Νήσων Αιγαίου* ..... 69
*1.3.3.5 Αττική* ..... 70
*1.3.3.6 Χωρική οργάνωση-ανάπτυξη και περιβάλλον* ..... 78
1.3.4 Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και προώθηση της καινοτομίας στα συστήματα μεταφορών ..... 79
1.3.5 Η επίδραση των κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων στο σχεδιασμό του συστήματος μεταφορών ..... 82

**1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΚΕΝΑ ..... 83**
1.4.1 Οδικές μεταφορές ..... 83
1.4.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές ..... 85
1.4.3 Θαλάσσιες Μεταφορές ..... 86
1.4.4 Αεροπορικές Μεταφορές ..... 87
1.4.5 Αστικές Μεταφορές ..... 87

**1.5 ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ, ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ, ΚΙΝΔΥΝΟΙ – ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ..... 89**

**1.6 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ / ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ..... 96**

**2 Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 – 2013 ..... 100**

**2.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ - ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ..... 100**

**2.2 ΣΥΝΑΦΕΙΑ – ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ..... 107**
2.2.1 Συνάφεια με το ΕΣΠΑ 2007-2013 ..... 107

2.2.2 Συνάφεια με τη στρατηγική της Λισσαβόνας και τις στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας 2007-2013 για την πολιτική της συνοχής ..... 117
2.2.3 Συνάφεια με τις Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ) και το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ) ..... 119
2.2.4 Συνάφεια με τις κατευθύνσεις της Ε.Ε για την πολιτική των Μεταφορών..... 120
2.2.5 Συνέργεια με τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ)..... 122
*2.2.5.1* Συνέργεια με το ΠΕΠ Μακεδονίας – Θράκης..... 122
*2.2.5.2* Συνέργεια με το ΠΕΠ Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας – Ηπείρου..... 124
*2.2.5.3* Συνέργεια με το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας - Πελοποννήσου – Ιονίων Νήσων ..... 125
*2.2.5.4* Συνέργεια με το ΠΕΠ Κρήτης και Νήσων Αιγαίου ..... 126
*2.2.5.5* Συνέργεια με το ΠΕΠ Αττικής..... 126
2.2.6 Μέριμνα για τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ)..... 127
2.2.7 Θέματα Ισότητας των Φύλων ..... 127

**2.3 ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ..... 128**
2.3.1 Επάρκεια της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και της ανάλυσης SWOT. 128
2.3.1.1 Αξιολόγηση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης..... 128
2.3.1.2 Αξιολόγηση της ανάλυσης SWOT..... 129
2.3.1.3 Συμπεράσματα..... 130
2.3.2 Αξιολόγηση της εσωτερικής συνοχής της στρατηγικής του ΕΠ..... 132
2.3.2.1 Αξιολόγηση του προγραμματικού σχεδιασμού..... 132
2.3.2.2 Αξιολόγηση της επικινδυνότητας της στρατηγικής ..... 133
2.3.3 Συνάφεια του ΕΠ με τις Εθνικές και Κοινοτικές πολιτικές..... 134
2.3.4 Αξιολόγηση αναμενόμενων αποτελεσμάτων και επιπτώσεων – Δείκτες ..... 135
2.3.5 Χωρική διάσταση του ΕΠ ..... 136
2.3.6 Κοινοτική προστιθέμενη αξία ..... 137
2.3.7 Αξιολόγηση των συστημάτων υλοποίησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης ..... 137
2.3.8 Διαδικασία συνεργασίας και σύνταξης της ex-ante αξιολόγησης ..... 137

**2.4 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ..... 138**

**2.5 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ.... ..... 140**

**2.6 ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ Ε.Π..... 141**
2.6.1 Μεθοδολογία εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων..... 142
2.6.2 Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Στόχων ..... 143
2.6.3 Σύνοψη της αξιολόγησης των επιπτώσεων στο Ε.Π. ..... 146

2.6.4 Διαφοροποιήσεις του προγράμματος από τη διαδικασία της διαβούλευσης της ΣΜΠΕ ..... 149
2.6.5 Περιβαλλοντικά μέτρα, όροι και περιορισμοί για την υλοποίηση του προγράμματος ..... 150
2.6.6 Ενδεικτικό πρόγραμμα παρακολούθησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ..... 150

**3 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ..... 153**

**ΓΕΝΙΚΑ ..... 153**

**3.1 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ Ε.Τ.Π.Α... 160**
3.1.1 1ος Άξονας - Α.Π. Α: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ..... 160
3.1.2 2ος Άξονας - Α.Π. Β: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ..... 170
3.1.3 3ος Άξονας - Α.Π. Γ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ..... 176
3.1.4 4ος Άξονας - Α.Π. Δ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ..... 181
3.1.5 5ος Άξονας - Α.Π. Ε: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ..... 186
3.1.6 6ος Άξονας - Α.Π. ΣΤ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ ..... 192

**3.2 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ ..... 194**
3.2.1 7ος Άξονας - Α.Π. Ζ: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ..... 194
3.2.2 8ος Άξονας - Α.Π. Η: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ..... 203
3.2.3 9ος Άξονας - Α.Π. Θ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ..... 212
3.2.4 10ος Άξονας - Α.Π. Ι: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ..... 216
3.2.5 11ος Άξονας - Α.Π. ΙΑ: ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ..... 221
3.2.6 12ος Άξονας - Α.Π. ΙΒ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ..... 228
3.2.7 13ος Άξονας - Α.Π. ΙΓ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ ..... 233

**3.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΑΥΤΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΓΕΩΡΓΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ(ΕΓΤΑΑ) ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΛΙΕΙΑΣ (ΕΤΑ) - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΜΕ ΤΟ ΕΓΤΑΑ ΚΑΙ ΕΤΑ. .... 235**

3.3.1 Γενικά ..... 235

3.3.2 Ειδικά Κριτήρια Διαχωρισμού ..... 237

*3.3.2.1* Έργα υποδομών που χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το ΕΓΤΑΑ και ΕΤΑ ... 237

3.3.3 Ανθρώπινο δυναμικό ..... 239

*3.3.3.1* Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ) 2007-2013 ..... 239

*3.3.3.2* Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας (ΕΠΑΛ) 2007-2013 ..... 240

3.3.4 Περιβάλλον ..... 240

*3.3.4.1* Κριτήρια διαχωρισμού ανά περιβαλλοντικό τομέα ..... 240

*3.3.4.2* Κριτήρια διαχωρισμού για παρεμβάσεις στις περιοχές του δικτύου *Natura 2000* .. 244

*3.3.4.3* Περιβάλλον στο πλαίσιο της αλιείας ..... 247

3.3.5 Παρεμβάσεις στο Παραγωγικό περιβάλλον ..... 248

*3.3.5.1* Διαφοροποίηση προς μη γεωργικές δραστηριότητες - Επενδύσεις από γεωργούς 248

*3.3.5.2* Διαφοροποίηση της αγροτικής οικονομίας / Επενδύσεις από μη γεωργούς ..... 249

3.3.6 Κριτήρια διαχωρισμού δράσεων που θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013 (ΠΑΑ) και του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αλιείας 2007-2013 (ΕΠΑΛ) ..... 251

3.3.7 Οριζόντια Διάταξη ..... 251

**4 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ..... 253**

**4.1 ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ..... 253**

4.1.1 Εθνική αρχή συντονισμού αναπτυξιακών προγραμμάτων 2007-2013 ..... 253

4.1.2 Βασικοί μηχανισμοί συντονισμού ..... 256

*4.1.2.1* Συντονισμός δράσεων ΕΚΤ ..... 256

*4.1.2.2* Συντονισμός δράσεων στον τομέα του περιβάλλοντος ..... 258

*4.1.2.3* Συντονισμός δράσεων στον τομέα της υγείας και κοινωνικής αλληλεγγύης ..... 259

*4.1.2.4* Συντονισμός δράσεων ΕΤΠΑ στον τομέα της εκπαίδευσης ..... 260

*4.1.2.5* Συντονισμός των ΕΠ «Διοικητική Μεταρρύθμιση» και «Ψηφιακή Σύγκλιση» ..... 260

*4.1.2.6* Συντονισμός συγχρηματοδοτούμενων δράσεων κρατικών ενισχύσεων, μέσων χρηματοοικονομικής τεχνικής και δανείων ΕΤΕπ ..... 260

*4.1.2.7* Συντονισμός και προώθηση της Έρευνας και Τεχνολογίας ..... 261

*4.1.2.8* Συντονισμός δράσεων στον τομέα του πολιτισμού ..... 261

*4.1.2.9* Συντονισμός ΕΠ του ΕΣΠΑ με ΕΓΤΑΑ και ΕΤΑ ..... 261

4.1.3 Διαχειριστική αρχή του επιχειρησιακού προγράμματος ..... 261

4.1.4 Ενδιάμεσοι φορείς διαχείρισης ..... 269

*4.1.4.1* Άλλοι Ενδιάμεσοι Φορείς Διαχείρισης ..... 270

*4.1.4.2* Ενδιάμεσοι φορείς διαχείρισης και υλοποίησης συνολικών επιχορηγήσεων ..... 271

4.1.5 Αρχή πιστοποίησης ..... 271

4.1.6 Αρχή ελέγχου ..... 273

*4.1.6.1* Έλεγχοι υπό την ευθύνη της αρχής ελέγχου ..... 275

*4.1.6.2* Όργανα ελέγχου ..... 276

4.1.7 Φορέας Υπεύθυνος για την έκθεση και παροχή γνώμης του άρθρου 71(3) ..... 276
4.1.8 Φορέας υπεύθυνος για την είσπραξη των πληρωμών από την Επιτροπή ..... 277
4.1.9 Φορέας/είς Υπεύθυνος/οι για τη διενέργεια πληρωμών στους δικαιούχους..... 277

**4.2 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ..... 278**
4.2.1 Διυπουργική Επιτροπή κοινοτικών προγραμμάτων (ΔΕΠ) ..... 278
4.2.2 Ετήσια διάσκεψη Προέδρων επιτροπών παρακολούθησης επιχειρησιακών προγραμμάτων (ΕΔΙΠ)..... 278
4.2.3 Επιτροπή παρακολούθησης επιχειρησιακού προγράμματος ..... 280
4.2.4 Δείκτες παρακολούθησης..... 282
4.2.5 Ετήσια έκθεση ..... 282
4.2.6 Ετήσια εξέταση ΕΠ ..... 283
4.2.7 Παρακολούθηση των πιστώσεων των Περιφερειών μεταβατικής στήριξης .... 283

**4.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ..... 284**
4.3.1 Γενικά ..... 284
4.3.2 Αξιολογήσεις επιχειρησιακής φύσης ..... 284
4.3.3 Εκ των υστέρων αξιολόγηση ..... 285

**4.4 ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ..... 288**

**4.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ..... 289**

**4.6 ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ..... 290**

**4.7 ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ..... 291**

**4.8 ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΙΣΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΦΥΛΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΜΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ ..... 292**

**4.9 ΡΗΤΡΑ ΕΥΕΛΙΞΙΑΣ ..... 293**

**4.10 ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ..... 294**

**4.11 ΜΕΣΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ..... 295**

**4.12 ΕΡΓΑ ΓΕΦΥΡΕΣ ..... 295**

**4.13 ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ..... 296**
4.13.1 Κανόνες σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις, τις κρατικές ενισχύσεις, τις ίσες ευκαιρίες και το περιβάλλον ..... 296
4.13.2 Διαχειριστική Επάρκεια Δικαιούχων ΕΠ..... 296

**5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ .....298**

**5.1 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΟ ΤΥΠΟ ..... 298**

**5.2 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ..... 301**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ Ε.Π.
3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΟΡΜΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ (CORE INDICATORS)
4. ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), βασικές προτεραιότητες της αναπτυξιακής στρατηγικής της χώρας για την προγραμματική περίοδο 2007 – 2013 αποτελούν η επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας, η προώθηση της κοινωνίας της γνώσης και της καινοτομίας, η ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής, η βελτίωση του θεσμικού περιβάλλοντος και η ενίσχυση της ελκυστικότητας της χώρας ως τόπο επενδύσεων εργασίας και διαβίωσης. Στην τελευταία προτεραιότητα, περιλαμβάνεται η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας, που υλοποιείται σε μεγάλο βαθμό από το παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» (ΕΠΕΠ).

Για το λόγο αυτό, ο στρατηγικός σχεδιασμός του ΕΠΕΠ έχει διαμορφωθεί ώστε να είναι συμβατός σε εθνικό επίπεδο με τη μεσοπρόθεσμη στρατηγική του ΕΣΠΑ 2007-2013[1], αλλά και με την ευρύτερη μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή στρατηγική της Ελλάδας και τη βραχυπρόθεσμη στρατηγική του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων 2005 - 2008[2] για την περιφερειακή και κοινωνική συνοχή.

Σε κοινοτικό επίπεδο, ο στρατηγικός και ο επιχειρησιακός σχεδιασμός του Προγράμματος είναι συμβατός με τις Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Κοινότητας 2007 – 2013[3] για την πολιτική της συνοχής και την ενίσχυση της ανάπτυξης και της απασχόλησης, με τους στόχους της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και απασχόληση[4] και με τις περιβαλλοντικές διαστάσεις που προστέθηκαν στους στόχους αυτούς από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμπορκ του 2001.

Στις Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Κοινότητας 2007 – 2013 καθορίζεται η πολιτική της συνοχής *«... για την υλοποίηση των προτεραιοτήτων της Κοινότητας με στόχο την προώθηση της ισόρροπης, εναρμονισμένης και αειφόρου ανάπτυξης»*. Στο Κοινοτικό Πρόγραμμα της Λισσαβόνας εκφράζεται η βούληση τα προγράμματα να στοχεύουν « *... σε σημαντικές επενδύσεις υποδομής στον τομέα των μεταφορών, του περιβάλλοντος και της ενέργειας...Βελτιώνοντας την προσβασιμότητα, τα αποτελεσματικά δίκτυα υποδομής είναι μία από τις προϋποθέσεις ανάπτυξης των επιχειρήσεων και τη δημιουργία θέσεων εργασίας...*». Στο πλαίσιο του γενικού στόχου να καταστεί η Ευρώπη ελκυστικότερος τόπος επενδύσεων και εργασίας, η Κοινότητα έχει δεσμευτεί ότι «*...τα κοινοτικά κεφάλαια και η νομοθεσία θα συμπληρώσουν τις εθνικές προσπάθειες για τη βελτίωση της διασύνδεσης, της διαλειτουργικότητας και της προσβασιμότητας των εθνικών δικτύων.*».

Οι Κοινοτικές αυτές πολιτικές και μέρος των στρατηγικών προτεραιοτήτων ανάπτυξης της χώρας, εξυπηρετείται με την επίτευξη ειδικότερων στόχων, που υλοποιούνται, εκτός των άλλων τομεακών και περιφερειακών προγραμμάτων και με τη συμβολή της εφαρμογής του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ»

---

[1] ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 2007 – 2013 ΥΠ.ΟΙ.Ο, Ιανουάριος 2007.

[2] ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ 2005-2008, ΥΠ.ΟΙ.Ο.

[3] ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, Πολιτική της Συνοχής για την Ενίσχυση της Ανάπτυξης και της Απασχόλησης: Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Κοινότητας, 2007 – 2013.

[4] ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, Κοινές Δράσεις για την ανάπτυξη και απασχόληση: το Κοινοτικό Πρόγραμμα της Λισσαβόνας SEC (2005) 981, COM(2005) 330 / 20-07-2005.

(Ε.Π.Ε.Π.).

Με το πρόγραμμα αυτό, εκτός από την άμεση εξυπηρέτηση της προτεραιότητας για τη βελτίωση της ελκυστικότητας της χώρας, εξυπηρετούνται έμμεσα και οι προτεραιότητες για τη βελτίωση της οικονομίας και της προώθησης της απασχόλησης και κοινωνικής συνοχής μέσω της ανάπτυξης των φυσικών υποδομών των δικτύων μεταφορών και την συνακόλουθη ενίσχυση της προσπελασιμότητας. Επίσης εξυπηρετείται έμμεσα και η προτεραιότητα της βελτίωσης του θεσμικού περιβάλλοντος με παρεμβάσεις θεσμικού χαρακτήρα για τον τομέα των μεταφορών.

Επιπλέον, σε συνδυασμό με τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και τα Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας του ΕΣΠΑ, το παρόν τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, εξυπηρετεί και την περιφερειακή διάσταση των στρατηγικών προτεραιοτήτων του ΕΣΠΑ με την ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών και περιβάλλοντος που προάγουν την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη αντίστοιχα σε τοπικό επίπεδο.

Με βάση τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. ο ρόλος της αειφόρου ανάπτυξης είναι σημαντικός για τη διαμόρφωση της στρατηγικής και των στόχων της συνοχής και της σύγκλισης. Βασική προτεραιότητα πρέπει να δίδεται στη διαρκή επιδίωξη της αειφορίας μέσω της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και στη διαφύλαξη του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, καθώς αυτά συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην ευημερία, όπως αναλύεται ειδικότερα στην παράγραφο 2.5. Για το σκοπό αυτό και για την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στην κατάρτιση του ΕΠ, λήφθηκαν υπόψη κατά την διαμόρφωσή του τα πορίσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικής Εκτίμησης.

Σε σχέση με την εθνική πολιτική μεταφορών, βασική προτεραιότητα αποτελεί η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του εθνικού συστήματος μεταφορών για την εξασφάλιση της ταχείας και ασφαλούς μετακίνησης προσώπων και της αποτελεσματικής μεταφοράς εμπορευμάτων, που θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην βελτίωση της προσπελασιμότητας και των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος.

Ειδικότερα, η εξασφάλιση αποτελεσματικών, ευέλικτων και ασφαλών μεταφορικών υποδομών αποτελεί μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη, καθώς βελτιώνει την παραγωγικότητα και τις προοπτικές ανάπτυξης των εξυπηρετούμενων περιοχών. Τα επαρκή μεταφορικά δίκτυα αυξάνουν τις δυνατότητες των εμπορικών συναλλαγών καθώς και την αποτελεσματικότητα των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Παράλληλα, η ανάπτυξη διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών και κυρίως των διασυνοριακών έργων είναι σημαντική για την επίτευξη μεγαλύτερης ενοποίησης των εθνικών αγορών, ειδικά στο πλαίσιο της διευρυμένης Ένωσης.

Στο πλαίσιο αυτό, διαμορφώθηκε η δομή του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος, η οποία αποτελείται κυρίως από δράσεις για την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών, αλλά και δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και τη βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών. Οι δράσεις αυτές αφορούν στην υλοποίηση και βελτίωση οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, λιμένων, αεροδρομίων, υποδομών Προαστιακού και Μητροπολιτικού σιδηρόδρομου (Μετρό), στη προώθηση λοιπών καθαρών αστικών συγκοινωνιών, στην οδική ασφάλεια, στην ασφάλεια των μετακινήσεων με σιδηρόδρομο, στην ασφάλεια της ναυ-

σιπλοΐας και αεροπλοΐας, στην έρευνα και διάσωση στη θάλασσα, καθώς και σε δράσεις για την Τεχνική Υποστήριξη της Εφαρμογής του Προγράμματος.

Στο Κεφάλαιο 1 – ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ δίδεται μία περιγραφή του τομέα των μεταφορών και των συστημάτων μεταφορών της χώρας και γίνονται συγκρίσεις με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διεκπεραιώνεται μία συνοπτική αποτίμηση των επιτευγμάτων του «Ε.Π. ΟΑΛΑΑ», του «Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ.» και των λοιπών συναφών προγραμμάτων και έργων της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου, με την παρουσίαση διαρθρωτικών δεικτών αποτελεσματικότητας και επιδόσεων της προηγούμενης περιόδου, γίνεται μία δυναμική περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και αναλύονται οι τάσεις και οι παράγοντες ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών, παρουσιάζεται συνοπτικά η περιβαλλοντική και η κοινωνικο-οικονομική διάσταση του τομέα των μεταφορών, γίνεται μία ανάλυση SWOT για τον τομέα, καταγράφονται οι τομείς παρέμβασης του Προγράμματος και προσδιορίζονται οι ανάγκες και οι προκλήσεις της νέας προγραμματικής περιόδου.

Στο Κεφάλαιο 2 – Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007-2013 παρατίθενται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΣΠΑ για την ενίσχυση της προσπελασιμότητας, καταγράφονται οι γενικοί και οι ειδικοί στόχοι και οι προτεραιότητες του τομέα των μεταφορών, εξετάζεται και σχολιάζεται η συνέπεια των στόχων και των προτεραιοτήτων με τις κοινοτικές κατευθύνσεις, το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων, το ΕΣΠΑ και τις Κοινοτικές πολιτικές, καθώς και η συνέπεια των στόχων και προτεραιοτήτων με τη δυναμική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, γίνεται ανάλυση των κατηγοριών των παρεμβάσεων, περιγράφονται οι διαδικασίες προετοιμασίας του Προγράμματος και οι προηγηθείσες κοινωνικο-οικονομικές διαβουλεύσεις και ενσωματώνονται τα πορίσματα της εκ των προτέρων (Ex-Ante) Αξιολόγησης και της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης του Προγράμματος.

Στο Κεφάλαιο 3 – ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ εξειδικεύονται οι άξονες προτεραιότητας του Προγράμματος και περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο θα επιτευχθούν οι στόχοι του Κεφαλαίου 2. Για κάθε άξονα ξεχωριστά αναφέρονται οι στόχοι του, καταγράφονται οι κυριότερες παρεμβάσεις, ποσοτικοποιούνται οι στόχοι του άξονα, προσδιορίζονται και σχολιάζονται θέματα εφαρμογής, εκτιμώνται τα αναμενόμενα αποτελέσματα και γίνεται αναφορά σε ειδικά θέματα του Γενικού Κανονισμού.

Στο Κεφάλαιο 4 – ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ορίζονται οι αρχές και οι φορείς του Προγράμματος, περιγράφονται τα συστήματα παρακολούθησης και αξιολόγησης, δίδονται πληροφορίες για το φορέα είσπραξης των πληρωμών και διενέργειας πληρωμών στους δικαιούχους, καθορίζονται οι διαδικασίες κινητοποίησης και κυκλοφορίας των χρηματοδοτικών ροών, περιγράφονται τα στοιχεία για την εξασφάλιση της δημοσιότητας και της πληροφόρησης για το Πρόγραμμα και περιγράφονται οι διαδικασίες για την ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων με την Επιτροπή.

Στο Κεφάλαιο 5 – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ περιλαμβάνονται οι πίνακες του Άρθρου 37, παράγραφος 1, σημείο ε του Γενικού Κανονισμού, δηλαδή: α) ο πίνακας στον οποίο αναλύεται για κάθε έτος το ποσό των συνολικών πιστώσεων που προβλέπεται ότι θα χορηγήσει το κάθε Ταμείο και β) ο πίνακας στον οποίο καθορίζεται για ολόκληρη την περίοδο προγραμματισμού, για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και για κάθε άξονα προτεραιότη-

τας, το ποσό των συνολικών πιστώσεων της κοινοτικής συνδρομής και της εθνικής συμμετοχής, καθώς και το ποσοστό συνεισφοράς από τα Ταμεία.

Στα Παραρτήματα περιλαμβάνονται:

Παράρτημα 1 - Αναλυτικά στοιχεία του Κεφαλαίου 1.

Παράρτημα 2 - Μεθοδολογία υπολογισμού Δεικτών Αποτελεσμάτων

Παράρτημα 3 - Δείκτες Κορμού Προγράμματος (Core Indicators)

Παράρτημα 4 – Χάρτης Εθνικού Συστήματος Μεταφορών

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

# ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

# 1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

Το παρόν Ε.Π. υποβάλλεται δυνάμει του στόχου «σύγκλιση» με συνεισφορά του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής και επομένως, σύμφωνα με το Άρθρο 35 του Γενικού Κανονισμού εκπονείται σε εθνικό επίπεδο.

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του τομέα των μεταφορών αφορά στο σύνολο του Ελληνικού χώρου, ο οποίος αποτελεί την γεωγραφική περιοχή παρέμβασης του παρόντος Ε.Π. Οι κωδικοί NUTS[5] των γεωγραφικών περιοχών παρέμβασης του Ε.Π. παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

| ΚΩΔΙΚΟΣ | ΠΕΡΙΟΧΗ |
|---|---|
| GR | ΕΛΛΑΣ |
| | |
| GR11 | ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ - ΘΡΑΚΗ |
| GR14 | ΘΕΣΣΑΛΙΑ |
| GR21 | ΗΠΕΙΡΟΣ |
| GR22 | ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ |
| GR23 | ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ |
| GR25 | ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ |
| GR41 | ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ |
| GR43 | ΚΡΗΤΗ |
| | |

[5] ΕΕ L 154, 21.6.2003, σ.1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 1888/2005 (ΕΕ L 309, 25.11.2005, σ.1) και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 105/2007 (ΕΕ L 39, 10.2.2007, σ.1).

## 1.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### 1.1.1 Συγκριτικά Στοιχεία

#### *1.1.1.1* Βασικοί Αναπτυξιακοί Δείκτες

Προσδιοριστικοί παράγοντες της διαμόρφωσης της ζήτησης για μεταφορικό έργο είναι οι εξελίξεις στα βασικά μακροοικονομικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της χώρας και των περιφερειών της, όπως του ΑΕΠ, του πληθυσμού, της απασχόλησης, του εμπορίου, του τουρισμού και της βιομηχανικής παραγωγής. Από τα συνοπτικά μεγέθη και δείκτες που παρουσιάζονται στον Πίνακα 1, σε σύγκριση με τη λοιπή Ε.Ε, προκύπτει ότι:

- Το κατά κεφαλή ΑΕΠ (σε μονάδες αγοραστικής δύναμης) στην Ελλάδα το 2004 ήταν στο επίπεδο του 75,3% του αντίστοιχου της Ε.Ε. των 15 και του 81,8% της Ε.Ε. των 25. Οι εξελίξεις από το 1995, ιδιαίτερα από το 1999 και μετά, ήταν θετικές για την Ελλάδα, η οποία κάλυψε σημαντικό μέρος της απόστασης που τη χωρίζει από τους μέσους όρους των εταίρων της. Η τάση αυτή συνεχίσθηκε και το 2005-2006.
- Με 11,07 εκατομμύρια κατοίκους περίπου το 2005, η Ελλάδα αναλογεί στο 2,9% του συνολικού πληθυσμού της Ε.Ε. των 15 και στο 2,4% του πληθυσμού της Ε.Ε. των 25. Σημαντικό ρόλο στην αύξηση του πληθυσμού, στην απασχόληση και στην ανεργία στην Ελλάδα διαδραματίζουν οι αλλοδαποί εργαζόμενοι, ο αριθμός των οποίων εκτιμάται ότι αυξήθηκε από 120.000 το 1990 σε περίπου 1.100.000 σήμερα.
- Το επίπεδο ανεργίας στην Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει υψηλότερο από τους Κοινοτικούς μέσους όρους. Παρά την πτώση του από 11,3% το 2000 σε 10,5% το 2004, το ελληνικό ποσοστό εξακολουθούσε το 2004 να υπερβαίνει κατά 30% το αντίστοιχο μέσο της Ε.Ε. των 15 και κατά 17% το μέσο της Ε.Ε. των 25. Το 2005 το ποσοστό μειώθηκε στο 9,9%, ενώ διαφαίνονται προοπτικές περαιτέρω μείωσης.
- Η Ελλάδα είναι κατ' εξοχήν τουριστική χώρα, με 51,6 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις τουριστών το 2004 και περί τα 12-13 εκατομμύρια αφίξεις τουριστών ετησίως, με τη χώρα στη 15η θέση στη σχετική παγκόσμια κατάταξη.
- Περισσότερο από το 50% του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας διενεργείται με τις υπόλοιπες χώρες-μέλη της Ε.Ε. Με την είσοδο των 10 νέων κρατών-μελών, ο ανταγωνισμός που αντιμετωπίζει η χώρα σε βασικά προϊόντα και υπηρεσίες εντείνεται.
- Το 55% περίπου του ΑΕΠ της χώρας είναι συγκεντρωμένο στην Αττική και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (κυρίως πέριξ της Θεσσαλονίκης), ενώ το υψηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ εμφανίζεται στο νομό-δορυφόρο της Αττικής, το Νόμο Βοιωτίας (λόγω συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων στα Οινόφυτα). Υψηλό κατά κεφαλή ή σχετικά υψηλή συγκέντρωση ΑΕΠ εμφανίζεται σε Περιφέρειες με έντονη τουριστική ανάπτυξη, όπως στο Νότιο Αιγαίο και στην Κρήτη. Αντίθετα, οι φτωχότερες περιφέρειες της χώρας είναι διαχρονικά οι Περιφέρειες Ηπείρου με κατά κεφαλή Α.Ε.Π. σε μονάδες PPS ίσο με 57,9% του μέσου όρου της Ε.Ε. των 25 και 52,8% του μέσου όρου της Ε.Ε. των 15, Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης με 58,3% και 53,2%, Δυτικής Ελλάδας με 58,5% και 53,4%, Θεσσαλίας με 65,9% και 60,1% και Ιονίων Νήσων με 66,4% και 60,6% αντίστοιχα (Πίνακες Π.1 και Π.2 Παραρτήματος).

## Πίνακας 1
## Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Βασικοί Μακροοικονομικοί Δείκτες

| | | Ε.Ε. | | Ελλάδα % Ε.Ε. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ελλάδα | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 |
| **ΑΕΠ** | | | | | |
| 2004 - δισεκατ. € | 167,2 | 9.894,7 | 10.380,7 | 1,7% | 1,6% |
| Αύξηση ΑΕΠ 1999-2004 σε τιμές 1995 | 24,3% | 10,6% | 11,0% | 228% | 221% |
| Κατά Κεφαλή ΑΕΠ σε PPP - ΕΕ 25 = 100 | | | | | |
| 1995 | 72,0 | 111,0 | 100,0 | 64,9% | 72,0% |
| 1999 | 72,0 | 110,0 | 100,0 | 65,5% | 72,0% |
| 2000 | 72,2 | 110,1 | 100,0 | 65,6% | 72,2% |
| 2004 | 81,8 | 108,7 | 100,0 | 75,3% | 81,8% |
| Τομεακή Σύνθεση ΑΕΠ 2003 | | | | | |
| Γεωργία | 6,6% | 2,0% | 2,1% | 324% | 315% |
| Βιομηχανία | 22,1% | 26,0% | 26,2% | 85% | 84% |
| Υπηρεσίες | 71,2% | 72,0% | 71,7% | 99% | 99% |
| **Πληθυσμός - 1η Ιανουαρ. του έτους** | | | | | |
| 1995 | 10,60 | 371,61 | 446,81 | 2,9% | 2,4% |
| 1999 | 10,86 | 375,72 | 450,68 | 2,9% | 2,4% |
| 2000 | 10,90 | 376,96 | 451,83 | 2,9% | 2,4% |
| 2004 | 11,04 | 383,05 | 457,19 | 2,9% | 2,4% |
| 2005 | 11,07 | 385,38 | 459,49 | 2,9% | 2,4% |
| **Απασχόληση - Ανεργία** | | | | | |
| Ποσοστό Απασχόλησης | | | | | |
| 2000 | 56,5% | 63,4% | 62,4% | 89% | 91% |
| 2004 | 59,4% | 64,7% | 63,3% | 92% | 94% |
| Ποσοστό Ανεργίας | | | | | |
| 2000 | 11,3% | 7,6% | 8,6% | 149% | 131% |
| 2004 | 10,5% | 8,1% | 9,0% | 130% | 117% |
| Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης 2003 | | | | | |
| Γεωργία | 14,6% | 3,9% | 5,2% | 375% | 284% |
| Βιομηχανία | 24,1% | 24,5% | 25,4% | 98% | 95% |
| Υπηρεσίες | 61,2% | 71,6% | 69,4% | 86% | 88% |
| **Εξωτερικό Εμπόριο 2004 - δισεκατ. €** | | | | | |
| Εισαγωγές | | | | | |
| Από ΕΕ 25 | 24,148 | 1.724,280 | 1.898,405 | 1,4% | 1,3% |
| Εκτός ΕΕ 25 | 18,183 | 1.013,165 | 1.083,630 | 1,8% | 1,7% |
| Σύνολο | 42,331 | 2.737,444 | 2.982,035 | 1,5% | 1,4% |
| Εξαγωγές | | | | | |
| Προς ΕΕ 25 | 6,447 | 1.809,952 | 1.972,593 | 0,4% | 0,3% |
| Εκτός ΕΕ 25 | 5,871 | 973,387 | 1.024,670 | 0,6% | 0,6% |
| Σύνολο | 12,317 | 2.783,339 | 2.997,264 | 0,4% | 0,4% |
| Ισοζύγιο | | | | | |
| Με ΕΕ 25 | -17,702 | 85,672 | 74,188 | | |
| Με εκτός ΕΕ 25 | -12,312 | -39,777 | -58,960 | | |
| Σύνολο | -30,014 | 45,895 | 15,229 | | |
| **Διανυκτερεύσεις Τουριστών (000)** | | | | | |
| *(Πηγή: Eurostat Yearbook 2005-ΕΣΥΕ)* | | | | | |
| Ημεδαποί | | | | | |
| 1995 *(Eurostat)* | 11.908 | 587.164 | 607.974 | 2,0% | 2,0% |
| 1999 (Eurostat) | 13.477 | 660.744 | 690.998 | 2,0% | 2,0% |
| 2000 (Eurostat) | 13.656 | 733.539 | 768.432 | 1,9% | 1,8% |
| 2002 (Eurostat) | 12.753 | 719.768 | 752.566 | 1,8% | 1,7% |
| 2003 *(ΕΣΥΕ)* | 13.716 | | | | |
| 2004 *(ΕΣΥΕ)* | 13.280 | | | | |
| Αλλοδαποί | | | | | |
| 1995 *(Eurostat)* | 37.474 | 477.215 | 523.555 | 7,9% | 7,2% |
| 1999 (Eurostat) | 41.408 | 567.992 | 622.959 | 7,3% | 6,6% |
| 2000 (Eurostat) | 46.213 | 582.767 | 640.433 | 7,9% | 7,2% |
| 2002 (Eurostat) | 40.350 | 566.374 | 628.491 | 7,1% | 6,4% |
| 2003 *(ΕΣΥΕ)* | 39.760 | | | | |
| 2004 *(ΕΣΥΕ)* | 38.310 | | | | |
| Σύνολο | | | | | |
| 1995 *(Eurostat)* | 49.382 | 1.064.379 | 1.131.529 | 4,6% | 4,4% |
| 1999 (Eurostat) | 54.885 | 1.228.736 | 1.313.957 | 4,5% | 4,2% |
| 2000 (Eurostat) | 59.869 | 1.316.306 | 1.408.865 | 4,5% | 4,2% |
| 2002 (Eurostat) | 53.103 | 1.286.142 | 1.381.057 | 4,1% | 3,8% |
| 2003 *(ΕΣΥΕ)* | 53.476 | | | | |
| 2004 *(ΕΣΥΕ)* | 51.590 | | | | |
| **Αύξηση Βιομηχανικής Παραγωγής 2000 - 2004** (δεν περιλαμβάνονται οι κατασκευές) | 0,5% | 1,2% | 2,4% | 39% | 19% |

*Πηγές: ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT*

### *1.1.1.2 Οδικό Δίκτυο*

**Σε σύγκριση με τη λοιπή Ε.Ε.**, παρατηρείται από τα στοιχεία του Πίνακα 2 ότι, με 742 χλμ. αυτοκινητοδρόμων το 2001, η Ελλάδα υστερούσε σημαντικά των σχετικών μέσων δεικτών (ανά εκατομ. κατοίκους και ανά χιλιάδες τετρ. χλμ. επιφάνειας) της Ε.Ε. των 15 και των 25. Όταν όμως ληφθούν υπ' όψη και οι λοιπές κατηγορίες δρόμων (εθνικές και επαρχιακές οδοί και κοινοτικό δίκτυο), η υστέρηση της χώρας από τους Κοινοτικούς μέσους δείκτες μειώνεται αισθητά. Είναι ευνόητο ότι η συγκριτική θέση της χώρας βελτιώνεται με την ολοκλήρωση των υλοποιουμένων και προγραμματισμένων σχετικών έργων.

**Πίνακας 2**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Οδικό Δίκτυο**

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. - χλμ | | 1η Χώρα ΕΕ 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Θέση στην ΕΕ | | | | | |
| | Χλμ. | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Χλμ |
| **Μήκος Αυτοκινητοδρόμων** | | | | | | | |
| Σύνολο | | | | | | | |
| 1970 | 11 | | | 16.051 | | | |
| 1980 | 91 | | | 30.454 | | | |
| 1990 | 190 | | | 39.323 | | | |
| 1999 | 500 | | | 50.757 | 53.435 | | |
| 2000 | 707 | | | 51.636 | 54.431 | | |
| 2001 | 742 | 12 | 12 | 53.104 | 55.965 | Γερμανία | 11.786 |
| 2002 | | | | | | Γερμανία | 12.037 |
| 2003 | | | | | | Γερμανία | 12.044 |
| Ανά 1.000.000 Κατοίκους 2001 | 68 | 13 | 17 | 140 | 123 | Κύπρος | 368 |
| Ανά 1.000 τετρ.χλμ. 2001 | 6 | 12 | 17 | 16 | 14 | Ολλανδία | 60 |
| **Μήκος Συνολικού Οδικού Δικτύου** | | | | | | | |
| ***Ελλάδα: 2001, λοιπά: 2000-2003*** | | | | | | | |
| Σύνολο | | | | | | | |
| Αυτοκινητόδρομοι | 742 | 13 | 17 | 54.173 | 57.211 | | |
| Εθνικές Οδοί | 9.158 | | | | | | |
| Επαρχιακές Οδοί | 29.107 | | | | | | |
| Κοινοτικό Δίκτυο | 75.600 | | | | | | |
| Σύνολο | 114.607 | | | 3.883.860 | 4.817.168 | | |
| Ανά 1.000.000 Κατοίκους | | | | | | | |
| Αυτοκινητόδρομοι | 68 | 13 | 17 | 143 | 126 | Κύπρος | 375 |
| Εθνικές Οδοί | 838 | 8 | 16 | | | Φινλανδία | 15.020 |
| Επαρχιακές Οδοί | 2.663 | 7 | 13 | | | Λιθουανία | 16.623 |
| Κοινοτικό Δίκτυο | 6.916 | 7 | 10 | | | Εσθονία | 26.770 |
| Σύνολο | 10.484 | 10 | 17 | 10.265 | 10.633 | Εσθονία | 38.921 |
| Ανά 1.000 τετρ.χλμ. | | | | | | | |
| Αυτοκινητόδρομοι | 6 | 12 | 18 | 17 | 14 | Βέλγιο | 57 |
| Εθνικές Οδοί | 69 | 10 | 18 | | | Μάλτα | 4.554 |
| Επαρχιακές Οδοί | 221 | 8 | 14 | | | Σλοβενία | 1.583 |
| Κοινοτικό Δίκτυο | 573 | 12 | 17 | | | Βέλγιο | 4.398 |
| Σύνολο | 868 | 11 | 20 | 1.200 | 1.212 | Μάλτα | 6.601 |

*Πηγή: ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT*

Παρά τις συνεχείς σημαντικές αυξήσεις, ο αριθμός των μικρών επιβατικών οχημάτων που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα το 2003 ήταν περιορισμένος, σε σχέση με τον πληθυσμό της χώρας. Ο δείκτης οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους, παρότι στην Αττική δεν παρουσιάζει ση-

μαντική υστέρηση, στην Ελλάδα συνολικά ήταν κατά το έτος αυτό 348, στο επίπεδο του 70% του αντίστοιχου δείκτη της Ε.Ε. των 15 και του 75% της Ε.Ε. των 25, με αποτέλεσμα η χώρα να κατατάσσεται στην 15η θέση στην Ε.Ε. των 15 και στην 20ή θέση στην Ε.Ε. των 25 (Πίνακας Π.3 Παραρτήματος).

Η θέση της χώρας ήταν πολύ υψηλότερη ως προς τον αριθμό λεωφορείων-πούλμαν και φορτηγών αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους – με τους ελληνικούς δείκτες σημαντικά υψηλότερους από τους αντίστοιχους μέσους της Ε.Ε.

Κατ' αντιστοιχία με τα ανωτέρω, η Ελλάδα υστερεί σημαντικά των μέσων δεικτών της Ε.Ε. ως προς το μεταφορικό έργο μικρών επιβατικών οχημάτων (επιβατοχιλιόμετρα ανά κάτοικο και ανά κυκλοφορούν όχημα – 15-13η θέση στην Ε.Ε. των 15 και 18η θέση στην Ε.Ε. των 25 – Πίνακας Π.4 του Παραρτήματος), αλλά υπερέχει σημαντικά ως προς τους αντίστοιχους δείκτες για τα λεωφορεία-πούλμαν (2η και 7-8η θέση). Η Ελλάδα υστερεί των μέσων δεικτών της Ε.Ε. και ως προς το εμπορευματικό μεταφορικό έργο (τοννοχιλιόμετρα ανά κάτοικο, όχημα ή τετρ. χλμ. επιφανείας), κατατασσόμενη το 2003 στη 13-15η θέση μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. των 15 και στην 20-23η θέση στην Ε.Ε. των 25.

### *1.1.1.3 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*

Σε σύγκριση με τη λοιπή Ε.Ε. (Πίνακας 3), παρατηρείται ότι η Ελλάδα υστερεί σημαντικά ως προς το σιδηροδρομικό της δίκτυο. Με 2.414 χλμ. δικτύου το 2003, η χώρα είναι στη 12η θέση μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. των 15 (1,6% του σχετικού συνόλου) και στη 16η θέση στην Ε.Ε. των 25 (1,2% του σχετικού συνόλου). Η σύγκριση είναι δυσμενέστερη ως προς το σχετικό δείκτη ανά μονάδα επιφάνειας, ως προς τον οποίο η Ελλάδα (18,3 χλμ. ανά τετρ. χλμ.) είναι μόλις στο επίπεδο του 39% της Ε.Ε. των 15 (θέση χώρας: 14η) και του 37% της Ε.Ε. των 25 (θέση χώρας: 22η).

**Πίνακας 3**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε. – Σιδηροδρομικό δίκτυο**

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. – χλμ. | | 1η Χώρα Ε.Ε. 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Θέση στην Ε.Ε. | | | | | |
| | Χλμ. | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Χλμ. |
| Μήκος Σιδηροδρομικών γραμμών (χλμ) | | | | | | | |
| 1970 | 2.602 | 12 | 15 | 175.274 | | Γερμανία | 43.777 |
| 1980 | 2.461 | 12 | 14 | 168.150 | | Γερμανία | 42.765 |
| 1990 | 2.484 | 12 | 14 | 161.638 | | Γερμανία | 40.981 |
| 1999 | 2.299 | 13 | 18 | 152.526 | 202.998 | Γερμανία | 37.525 |
| 2000 | 2.385 | 12 | 16 | 151.227 | 201.303 | Γερμανία | 36.588 |
| 2001 | 2.377 | 12 | 16 | 150.970 | 198.222 | Γερμανία | 35.986 |
| 2002 | 2.383 | 12 | 16 | 151.096 | 198.766 | Γερμανία | 35.814 |
| 2003 | 2.414 | 12 | 16 | 151.753 | 199.094 | Γερμανία | 36.054 |
| Ηλεκτροκίνητες γραμμές 2003 | | | | | | | |
| Μήκος (χλμ.) | 83 | 14 | 22 | 79.355 | 99.752 | Γερμανία | 19.829 |
| Ποσοστό συνόλου | 3,4% | 14 | 22 | 52,3% | 50,1% | Λουξεμβούργο | 95% |
| Μήκος Σιδηροδρομικών γραμμών (χλμ.) ανά 1000 τετρ.χλμ. επιφάνειας | 18,3 | 14 | 22 | 46,9 | 50,1 | Τσεχία | 121,8 |

*Πηγή: ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT*

Δυσμενής είναι επίσης η σύγκριση ως προς το μήκος των γραμμών, στις οποίες έχει εγκατασταθεί ηλεκτροκίνηση (στοιχεία 2003): Με μόλις 83 χλμ. (3,4% του συνολικού μήκους των σιδηροδρομικών γραμμών και 0,1% των σχετικών συνόλων της Ε.Ε.), η Ελλάδα βρίσκεται και στη 14η και 22η θέση στην Ε.Ε. των 15 και των 25, αντίστοιχα, όπου οι ηλεκτροκίνητες γραμμές αναλογούν σε ποσοστά 52% και 50% των αντίστοιχων συνόλων.

Συνολικά, πάντως, η δυναμική του ευρισκόμενου σε λειτουργία μήκους του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου ακολουθεί τις αντίστοιχες εξελίξεις στην Ε.Ε., με μειώσεις μέχρι περίπου το τέλος της 10ετίας του 1990 και περίπου σταθερότητα έκτοτε.

Στοιχεία σχετικά με το μεταφορικό έργο και το δίκτυο των σιδηροδρόμων συνοψίζονται παρακάτω[6]:

1. Μεταξύ των ετών 1970 και 2000, παρατηρείται ελαφρά αύξηση της επιβατικής ζήτησης στις χώρες της Ε.Ε., της τάξης του 30% (μέση ετήσια αύξηση περίπου 1%) και σημαντική πτώση της εμπορευματικής ζήτησης, της τάξης του 15%[7].

2. Για την ίδια περίοδο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο παρατηρείται δραματική πτώση του σιδηροδρομικού επιβατικού και εμπορευματικού μεριδίου αγοράς στο σύνολο των μέσων μεταφοράς, από 21% σε 8% και από 14% σε 6% αντίστοιχα.

3. Την περίοδο 1995 – 2004 παρατηρούνται μικρές αυξομειώσεις τόσο στην επιβατική όσο και στο εμπορευματική ζήτηση των 25 Κρατών-Μελών της Ε.Ε. Στο σύνολο των επιβατικών μεταφορών παρατηρείται ελαφρά μείωση του μεριδίου του σιδηροδρόμου ενώ στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών το μερίδιο του σιδηροδρόμου παραμένει πρακτικά σταθερό[8].

4. Σε Εθνικό επίπεδο, η εξέλιξη του μεταφορικού έργου είναι ανάλογη με αυτή που παρατηρείται στην Ε.Ε. Το μερίδιο του σιδηροδρόμου μεταξύ του 1970 και του 2000 στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζει σημαντική μείωση, από 6,2% σε 1,5% και από 9,5% σε 3,5% αντίστοιχα. Σημαντικότατη πτώση του εμπορευματικού έργου παρατηρείται μεταξύ των ετών 1994-2000, της τάξης του 20%.

5. Οι προσπάθειες σε Εθνικό επίπεδο για την αναβάθμιση του ρόλου του σιδηροδρόμου πρέπει να εντατικοποιηθούν λαμβάνοντας υπόψη ότι το μερίδιο του σιδηροδρόμου για τις επιβατικές μεταφορές προσεγγίζει μόλις το 1,8%, ενώ ο μέσος όρος των 15 και 25 Κρατών-Μελών της Ε.Ε. είναι της τάξης του 6,3% και 6,5% αντίστοιχα, για το έτος 2003. Την ίδια περίοδο τα αντίστοιχα μεγέθη για την Ισπανία και την Πορτογαλία είναι της τάξης του 4,6% και 3%[2]. Το έτος 2004 εκτιμάται ότι ο σιδηρόδρομος κατέχει το 1,5% στο σύνολο του χερσαίου εμπορευματικού έργου έναντι 14% της Ε.Ε.

6. Η σημαντική έλλειψη της σιδηροδρομικής υποδομής στην Ελλάδα τεκμηριώνεται από τα συγκριτικά στοιχεία της μέσης πυκνότητας του δικτύου της Ελλάδας σε σχέση τα 15 και 25 Κράτη-Μέλη της Ε.Ε. για το έτος 2003. Συγκεκριμένα, η μέση πυκνότητα της Ελλάδας υπολογίζεται σε 18 μ/χλμ$^2$ έναντι 47 μ/χλμ$^2$ και 50 μ/χλμ$^2$ της μέσης πυκνότητας των 15 και 25 Κρατών-Μελών της Ε.Ε. αντίστοιχα.

---

[6] Εκ των Προτέρων Αξιολόγηση Σ.Π. «Μεταφορές 2007-2013», Νοέμβριος 2006

[7] Ε.Υ.Σ.Α.Α.Π., ΥΠ.ΟΙ.Ο. «Γενική Μελέτη Ανάπτυξης Μεταφορών», Σεπτέμβριος 2005, TRADEMCO-Μελέτες-Έρευνα – Ανάπτυξη Α.Ε. και PLANNING Σύμβουλοι Οργάνωσης Επιχειρήσεων Α.Ε.

[8] European Commission, Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, “Energy & Transport in Figures 2005 for European Union, Part 3: Transport”.

7. Από σύγκριση των στοιχείων του Α.Ε.Π. για το έτος 2004, προκύπτει ότι το Α.Ε.Π. της Ελλάδας συνιστά το 1,4% του Α.Ε.Π. των 25 Κρατών-Μελών της Ε.Ε. Ανάλογο ποσοστό παρατηρείται στην αντίστοιχη σύγκριση για το μεταφορικό έργο των επιβατικών οδικών μεταφορών. Αντίθετα, το σιδηροδρομικό επιβατικό και εμπορευματικό μεταφορικό έργο της Ελλάδας σε σύγκριση με το συνολικό σιδηροδρομικό μεταφορικό έργο των 25 Κρατών-Μελών της Ε.Ε. είναι πολύ μικρότερο, της τάξης του 0,2% και 0,4% αντίστοιχα[9].

8. Σε Εθνικό επίπεδο, μολονότι το Α.Ε.Π. της Ελλάδας αυξάνεται σταθερά την περίοδο 2000-2005 (με ρυθμό αύξησης της τάξης του 4 - 4,5% ετησίως) και στις θέσεις απασχόλησης παρουσιάζεται ελαφρά αύξηση, το σιδηροδρομικό εμπορευματικό μερίδιο εμφανίζει οριακές μεταπτώσεις. Αντίθετα στο μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών παρατηρείται διαρκής άνοδος. Αντίστοιχα συμπεράσματα προκύπτουν από τα στοιχεία που αφορούν σε επιβατικό μεταφορικό έργο.

Η συμμετοχή του σιδηρόδρομου στις χερσαίες μεταφορές στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά περιορισμένη. Το 2000 ο σιδηρόδρομος μετείχε στις χερσαίες επιβατικές μεταφορές της Ελλάδας με ποσοστό 1,8% (Πίνακας 4), με τη χώρα να καταλαμβάνει την τελευταία θέση στην Ε.Ε. των 15 και την προτελευταία στην Ε.Ε. των 25. Η κατάσταση δεν έχει βελτιωθεί τα πιο πρόσφατα χρόνια, δεδομένης της στασιμότητας στο επιβατικό έργο του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, σε αντίθεση με τις σχετικές αυξήσεις που εμφανίσθηκαν σε άλλες χώρες της Ε.Ε. (Πίνακες Π.6 και Π.7 Παραρτήματος).

Το ποσοστό του σιδηροδρόμου στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα είναι επίσης περιορισμένο, λίγο άνω του 2%, έναντι 8% στην Ε.Ε. το 2002. Οι προοπτικές πάντως στον τομέα αυτό αρχίζουν να διαφαίνονται θετικές, δεδομένης της αύξησης στο εμπορευματικό έργο του σιδηροδρόμου τα τελευταία χρόνια.

[9] European Commission, Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, “Energy & Transport in Figures 2005 for European Union, Part 1: General Data”

**Πίνακας 4**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Κατανομή στα Μέσα των Χερσαίων Επιβατικών Μεταφορών 2000**

| | Οδικά Οχήματα | | | Σιδηρόδρομος | Μετρό & Τραμ | Σύνολο |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Μικρά Οχήματα | Μεγάλα Οχήματα | Σύνολο | | | |
| Βέλγιο | 82,8% | 10,3% | 93,1% | 6,2% | 0,7% | 100,0% |
| Τσεχία | 73,7% | 10,1% | 83,8% | 7,0% | 9,2% | 100,0% |
| Δανία | 80,4% | 11,9% | 92,2% | 7,7% | 0,1% | 100,0% |
| Γερμανία | 84,8% | 6,7% | 91,5% | 7,1% | 1,5% | 100,0% |
| Εσθονία | 79,5% | 18,2% | 97,8% | 1,4% | 0,8% | 100,0% |
| Ελλάδα | 71,5% | 25,1% | 96,7% | 1,8% | 1,6% | 100,0% |
| Ισπανία | 82,3% | 11,7% | 94,1% | 4,6% | 1,3% | 100,0% |
| Γαλλία | 85,4% | 4,9% | 90,4% | 8,3% | 1,3% | 100,0% |
| Ιρλανδία | 74,8% | 20,2% | 95,0% | 5,0% | - | 100,0% |
| Ιταλία | 82,7% | 11,4% | 94,0% | 5,3% | 0,7% | 100,0% |
| Κύπρος | 82,3% | 17,7% | 100,0% | - | - | 100,0% |
| Λετονία | 73,2% | 18,7% | 91,9% | 5,6% | 2,5% | 100,0% |
| Λιθουανία | 86,5% | 11,5% | 98,1% | 1,9% | - | 100,0% |
| Λουξεμβούργο | 82,3% | 14,1% | 96,4% | 3,6% | - | 100,0% |
| Ουγγαρία | 59,6% | 24,0% | 83,6% | 13,2% | 3,2% | 100,0% |
| Μάλτα | 90,0% | 10,0% | 100,0% | - | - | 100,0% |
| Ολλανδία | 86,5% | 4,4% | 90,9% | 8,2% | 0,9% | 100,0% |
| Αυστρία | 75,9% | 13,8% | 89,7% | 7,7% | 2,6% | 100,0% |
| Πολωνία | 76,1% | 13,2% | 89,3% | 8,7% | 2,0% | 100,0% |
| Πορτογαλία | 86,9% | 9,4% | 96,3% | 3,0% | 0,7% | 100,0% |
| Σλοβενία | 89,4% | 6,1% | 95,5% | 4,5% | - | 100,0% |
| Σλοβακία | 70,7% | 21,9% | 92,6% | 6,5% | 0,9% | 100,0% |
| Φινλανδία | 83,8% | 10,8% | 94,6% | 4,7% | 0,7% | 100,0% |
| Σουηδία | 81,7% | 8,9% | 90,6% | 7,7% | 1,7% | 100,0% |
| Ην. Βασίλειο | 87,5% | 6,1% | 93,6% | 5,3% | 1,1% | 100,0% |
| ΕΕ 25 | 83,2% | 9,0% | 92,2% | 6,5% | 1,4% | 100,0% |
| ΕΕ 15 | 84,1% | 8,4% | 92,6% | 6,3% | 1,2% | 100,0% |

*Πηγή: ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT*

Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν μικρό μόνο μέρος του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη (5% του συνολικού έργου). Η εικόνα αυτή όμως διαφοροποιείται σημαντικά σε συγκεκριμένους άξονες που διαθέτουν την κατάλληλη υποδομή, μήκος ταξιδιού και φορτία, όπως ο άξονας Βορρά - Νότου μεταξύ Ιταλίας και Γερμανίας, στον οποίο το 30% του μεταφορικού έργου εκτελείται με συνδυασμό δρόμου και τρένου.

Στην Ε.Ε. των 15 η εμπορευματική κίνηση που χρησιμοποιεί συνδυασμένες μεταφορές «οδός-τρένο» αυξάνεται ελαφρά διαχρονικά, αποτελώντας το 25% της συνολικής σιδηροδρομικής κίνησης. Η θαλάσσια (μοναδοποιημένη) κίνηση παρουσίασε ραγδαία αύξηση τα τελευταία 10 χρόνια και έφθασε τους 500 εκ. τόνους το 2003, όμως ο συνδυασμός θαλάσσιων και χερσαίων μέσων δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος, και αποτελεί μόνο το 10% της θαλάσσιας εμπορευματικής κίνησης (Πίνακας 6).

**Πίνακας 6**
**Στατιστικά εμπορευματικών μεταφορών**

| | | | GR (EL) | | EU 25 | EU 25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ετήσια αύξηση εμπορευματικού έργου (τχλμ) | 1995-2002 | | | | ~2,4 | |
| Κατανομή εξωτερικού (παγκόσμιου) εμπορίου στα μεταφορικά μέσα - Εισαγωγές (εκ. τόνοι) | 2003 | Σύνολο | 51,6 | 100% | 2961,8 | 100% |
| | | Θαλάσσια | 39 | 76% | 1348 | 46% |
| | | Οδικά | 7,7 | 15% | 534,5 | 18% |
| | | Σιδ/κά | 0,8 | 2% | 183,3 | 6% |
| | | Ποτάμια | - | | 92 | 3% |
| | | pipeline | 1,9 | 4% | 366,4 | 12% |
| | | Αεροπορικά | 0,1 | 0% | 3,3 | 0% |
| | | Άλλα | 2,1 | 4% | 431,7 | 15% |
| Κατανομή εξωτερικού (παγκόσμιου) εμπορίου στα μεταφορικά μέσα - Εξαγωγές (εκ. τόνοι) | 2003 | Σύνολο | 17,7 | 100% | 1850 | 100% |
| | | Θαλάσσια | 12,4 | 70% | 58,1 | 4% |
| | | Οδικά | 5 | 28% | 557,5 | 42% |
| | | Σιδ/κά | 0,1 | 1% | 132,1 | 10% |
| | | Ποτάμια | - | | 108,9 | 8% |
| | | pipeline | 0 | 0% | 101,7 | 8% |
| | | Αεροπορικά | 0,1 | 1% | 8,3 | 1% |
| | | Άλλα | 0 | 0% | 358,1 | 27% |

### *1.1.1.4 Θαλάσσιες Μεταφορές*

Ως νησιώτικη χώρα, η Ελλάδα, με ποσοστό περίπου 25% του Κοινοτικού συνόλου, κατέχει την 1η θέση στην Ε.Ε. ως προς τη θαλάσσια διακίνηση επιβατών, όπως φαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα 5.

Βασικά στοιχεία του μεταφορικού έργου των ελληνικών λιμένων κατά την περίοδο 2001-2004 παρουσιάζονται στον Πίνακα Π.8 του Παραρτήματος. Η αύξηση του αριθμού των κατάπλων πλοίων, της διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας και της διακίνησης εμπορευμάτων εσωτερικού και εξωτερικού είναι σημαντική. Αντίθετα, περιορισμένη και φθίνουσα είναι η διακίνηση επιβατών τακτικών γραμμών εξωτερικού, ενώ στασιμότητα παρουσιάζει η κίνηση των τοπικών πορθμείων.

### *1.1.1.5 Αεροπορικές Μεταφορές*

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, η ζήτηση των επιβατικών αερομεταφορών παρουσιάζει σημαντική αύξηση μεταξύ των ετών 1995-2003, της τάξης του 46,3%, τη μεγαλύτερη αύξηση συγκριτικά με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Κατά συνέπεια, τα μερίδια αγοράς των επιβατικών αερομεταφορών στο σύνολο των μέσων μεταφοράς παρουσιάζουν σημαντική αύξηση, από 6% το 1995 σε 7,5% το 2003.

Στην Ελλάδα την τελευταία πενταετία παρατηρείται σημαντική αύξηση της συνολικής αεροπορικής επιβατικής κίνησης – 5% και 11% αύξηση στις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού αντίστοιχα. Επίσης, υπολογίζεται ότι το 2004 τα αεροδρόμια της Ελλάδας εξυπηρετούσαν περίπου το 4% της επιβατικής κίνησης μεταξύ των 25 Κρατών-Μελών της Ε.Ε.

**Πίνακας 5**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Θαλάσσιες Μεταφορές**
**Αποβιβάσεις και Επιβιβάσεις Επιβατών 2002-2003**

| | 2002 | | | 2003 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Αποβιβ. | Επιβιβ. | Σύνολο | Αποβιβ. | Επιβιβ. | Σύνολο |
| **Ανά Κράτος-Μέλος** | | | | | | |
| Βέλγιο | 0,6 | 0,6 | 1,1 | 0,4 | 0,4 | 0,7 |
| Τσεχία | - | - | - | - | - | - |
| Δανία | 24,1 | 24,1 | 48,2 | 24,5 | 24,3 | 48,8 |
| Γερμανία | 16,7 | 16,5 | 33,2 | 16,0 | 16,1 | 32,2 |
| Εσθονία | 2,6 | 2,5 | 5,1 | 2,6 | 2,6 | 5,2 |
| Ελλάδα | 50,6 | 50,5 | 101,2 | 51,5 | 51,3 | 102,8 |
| Ισπανία | 10,1 | 8,8 | 18,9 | 10,8 | 9,3 | 20,0 |
| Γαλλία | 14,6 | 14,5 | 29,1 | 13,7 | 13,7 | 27,4 |
| Ιρλανδία | 1,9 | 2,0 | 3,9 | 1,9 | 1,9 | 3,7 |
| Ιταλία | 41,4 | 41,3 | 82,7 | 41,3 | 41,3 | 82,6 |
| Κύπρος | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| Λετονία | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Λιθουανία | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Λουξεμβούργο | - | - | - | - | - | - |
| Ουγγαρία | - | - | - | - | - | - |
| Μάλτα | | | | 0,1 | 0,1 | |
| Ολλανδία | 1,1 | 1,1 | 2,2 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| Αυστρία | - | - | - | - | - | - |
| Πολωνία | 1,7 | 1,6 | 3,3 | 1,6 | 1,6 | 3,2 |
| Πορτογαλία | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 0,6 |
| Σλοβενία | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Σλοβακία | - | - | - | - | - | - |
| Φινλανδία | 8,3 | 8,2 | 16,6 | 8,2 | 8,1 | 16,3 |
| Σουηδία | 16,2 | 15,9 | 32,1 | 16,5 | 16,2 | 32,7 |
| Ην. Βασίλειο | 17,8 | 17,8 | 35,6 | 16,8 | 16,9 | 33,7 |
| ΕΕ 25 | 208,3 | 206,0 | 414,3 | 207,5 | 205,2 | 412,8 |
| ΕΕ 15 | 203,7 | 201,6 | 405,4 | 203,0 | 200,7 | 403,7 |
| **Ποσοστό Ελλάδας** | | | | | | |
| Στην ΕΕ 25 | 24,3% | 24,5% | 24,4% | 24,8% | 25,0% | 24,9% |
| Στην ΕΕ 15 | 24,9% | 25,1% | 25,0% | 25,4% | 25,6% | 25,5% |

*Πηγή: ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT*

Η Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2004, κατατάσσεται 6η θέση μεταξύ των 25 Χωρών της Ε.Ε. ως προς το απόλυτο μέγεθος της επιβατικής κίνησης αερομεταφορών και στην 7η θέση ως προς το μέγεθος αυτό κατ' αναλογία με το μόνιμο πληθυσμό (ανά 1.000 κατοίκους), με ένα μεγάλο μέρος της κίνησης να δημιουργείται από πτήσεις charter που διακινούν τουρίστες προς και από τους διάφορους τουριστικούς προορισμούς της χώρας, (Πίνακας 7).

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο παρατηρείται γενικά ότι η αύξηση του αεροπορικού μεταφορικού έργου μεταβάλλεται με ρυθμούς που προσεγγίζουν το διπλάσιο του ρυθμού αύξησης του Α.Ε.Π. Συγκεκριμένα, το διάστημα 1999-2000 η αύξηση του Α.Ε.Π. και της επιβατικής αεροπορικής ζήτησης ήταν 3,8% και 10% αντίστοιχα, ενώ για το διάστημα 2002-2003 τα ίδια μεγέθη προσέγγιζαν το 2,4% και 3,9%. Η σημαντική αύξηση του αεροπορικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια συνδυάζεται με ρυθμούς ανάπτυξης που ήταν ιδιαίτερα υψηλοί.

Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές με τα υπόλοιπα εναλλακτικά μέσα μεταφορών. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1999 εξυπηρετούνταν το 6,9% του συνόλου των επιβατών όλων των μέσων μεταφοράς ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης. Τα αντίστοιχα μεγέθη για το ίδιο έτος σε 17 Χώρες της Δυτικής Ευρώπης υπολογίζονται σε 3,9%.

Στις εμπορευματικές μεταφορές και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο παρουσιάζεται αύξηση της τάξης του 39% μεταξύ των ετών 1995 -2004. Παρόλα αυτά, όπως αναμενόταν, το μερίδιο αγοράς των αερομεταφορών είναι πολύ χαμηλό, της τάξης του 0,1%, και πρακτικά παραμένει σταθερό μεταξύ της ίδιας περιόδου.

**Πίνακας 7**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Επιβάτες Αεροπορικών Μεταφορών 2004**

| | Χιλιάδες Επιβάτες | | | Ποσοστιαία Σύνθεση | | | Ανά 1.000 Κατοίκους | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Εσωτερ. | Εξωτερ. | Σύνολο | Εσωτερ. | Εξωτερ. | Σύνολο | Εσωτερ. | Εξωτερ. | Σύνολο |
| **Ανά Κράτος-Μέλος** | | | | | | | | | |
| Βέλγιο | 1,2 | 13.305,6 | 13.306,8 | 0% | 100% | 100% | 0 | 1.280 | 1.280 |
| Τσεχία | 173,4 | 7.347,3 | 7.520,7 | 2% | 98% | 100% | 17 | 720 | 736 |
| Δανία | 1.608,9 | 13.131,4 | 14.740,3 | 11% | 89% | 100% | 298 | 2.433 | 2.731 |
| Γερμανία | 21.385,0 | 67.380,5 | 88.765,5 | 24% | 76% | 100% | 259 | 816 | 1.076 |
| Εσθονία | 16,5 | 742,3 | 758,9 | 2% | 98% | 100% | 12 | 549 | 562 |
| Ελλάδα | 5.535,9 | 20.285,5 | 25.821,4 | 21% | 79% | 100% | 501 | 1.837 | 2.339 |
| Ισπανία | 34.031,6 | 81.928,5 | 115.960,2 | 29% | 71% | 100% | 804 | 1.935 | 2.738 |
| Γαλλία | 26.391,9 | 40.983,0 | 67.375,0 | 39% | 61% | 100% | 438 | 681 | 1.119 |
| Ιρλανδία | 684,9 | 18.512,1 | 19.197,0 | 4% | 96% | 100% | 170 | 4.596 | 4.766 |
| Ιταλία | 24.612,1 | 41.650,0 | 66.262,1 | 37% | 63% | 100% | 425 | 719 | 1.145 |
| Κύπρος | 0,7 | 5.219,7 | 5.220,4 | 0% | 100% | 100% | 1 | 7.147 | 7.148 |
| Λετονία | 0,1 | 687,6 | 687,8 | 0% | 100% | 100% | 0 | 296 | 297 |
| Λιθουανία | 2,0 | 779,8 | 781,8 | 0% | 100% | 100% | 1 | 226 | 227 |
| Λουξεμβούργο | 0,0 | 1.333,0 | 1.333,0 | 0% | 100% | 100% | 0 | 2.952 | 2.952 |
| Ουγγαρία | 0,0 | 4.491,0 | 4.491,0 | 0% | 100% | 100% | 0 | 444 | 444 |
| Μάλτα | 37,8 | 2.458,4 | 2.496,2 | 2% | 98% | 100% | 95 | 6.148 | 6.243 |
| Ολλανδία | 106,9 | 25.303,1 | 25.410,0 | 0% | 100% | 100% | 7 | 1.556 | 1.563 |
| Αυστρία | 562,8 | 11.479,2 | 12.042,0 | 5% | 95% | 100% | 69 | 1.410 | 1.479 |
| Πολωνία | 892,7 | 5.219,6 | 6.112,3 | 15% | 85% | 100% | 23 | 137 | 160 |
| Πορτογαλία | 2.448,5 | 12.917,7 | 15.366,2 | 16% | 84% | 100% | 234 | 1.233 | 1.467 |
| Σλοβενία | 0,1 | 600,5 | 600,6 | 0% | 100% | 100% | 0 | 301 | 301 |
| Σλοβακία | 35,7 | 622,0 | 657,7 | 5% | 95% | 100% | 7 | 116 | 122 |
| Φινλανδία | 2.862,2 | 7.210,9 | 10.073,1 | 28% | 72% | 100% | 548 | 1.381 | 1.930 |
| Σουηδία | 7.029,7 | 13.076,9 | 20.106,7 | 35% | 65% | 100% | 783 | 1.457 | 2.240 |
| Ην. Βασίλειο | 25.741,5 | 108.198,6 | 133.940,0 | 19% | 81% | 100% | 431 | 1.812 | 2.244 |
| ΕΕ 25 | 154.162,3 | 504.864,2 | 659.026,5 | 23% | 77% | 100% | 337 | 1.104 | 1.441 |
| ΕΕ 15 | 153.003,2 | 476.696,0 | 629.699,2 | 24% | 76% | 100% | 399 | 1.244 | 1.644 |
| **Ποσοστό Ελλάδας** | | | | | | | | | |
| Στην ΕΕ 25 | 3,6% | 4,0% | 3,9% | 92% | 103% | 100% | 149% | 166% | 162% |
| Στην ΕΕ 15 | 3,6% | 4,3% | 4,1% | 88% | 104% | 100% | 126% | 148% | 142% |

*Πηγή*: ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT

### *1.1.1.6 Αστικές Μεταφορές*

Το 2003 η Ελλάδα εξακολουθούσε να υστερεί των μέσων δεικτών ανά κάτοικο της Ε.Ε., αλλά η σχετική διαφορά μειώνεται, ιδιαίτερα από το 2000 και μετά, λόγω της ταχύτερης αύξησης του σχετικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα (Πίνακας 8).

**Πίνακας 8**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Τραμ και Μετρό - Επιβατοχιλιόμετρα**

| | | Ε.Ε. | | Ελλάδα % Ε.Ε. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ελλάδα | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 |
| **Σύνολο-δισεκατ.επιβατοχιλιόμετρα** | | | | | |
| 1970 | 0,6 | 38,9 | | 1,62% | |
| 1980 | 0,7 | 40,7 | | 1,67% | |
| 1990 | 0,8 | 48,5 | | 1,71% | |
| 1999 | 0,8 | 51,7 | 68,0 | 1,57% | 1,19% |
| 2000 | 1,2 | 53,8 | 70,0 | 2,21% | 1,70% |
| 2001 | 1,3 | 54,3 | 70,6 | 2,45% | 1,89% |
| 2002 | 1,4 | 55,1 | 71,3 | 2,45% | 1,89% |
| 2003 | 1,4 | 55,9 | 72,2 | 2,50% | 1,94% |
| **Επιβατοχιλιόμετρα ανά Κάτοικο** | | | | | |
| 1970 | 72 | 114 | | 63% | |
| 1980 | 71 | 115 | | 62% | |
| 1990 | 82 | 133 | | 61% | |
| 1999 | 75 | 138 | 151 | 54% | 49% |
| 2000 | 109 | 143 | 155 | 76% | 70% |
| 2001 | 122 | 143 | 156 | 85% | 78% |
| 2002 | 123 | 146 | 157 | 84% | 78% |
| 2003 | 127 | 147 | 159 | 86% | 80% |

*Πηγή:* ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT

### *1.1.1.7 Ασφάλεια Μεταφορών*

Αναφορικά με την ασφάλεια των μεταφορών, τα στατιστικά στοιχεία, που απεικονίζουν το αυξημένο πρόβλημα της χώρας, συνοψίζονται παρακάτω:

Τα θανατηφόρα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα παρουσιάζουν σχεδόν συνεχή πτωτική πορεία από το 1999 και μετά, μέχρι και το 2004 (Πίνακας 9). Σε αναλογία όμως με τον πληθυσμό, τον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων και τα διανυόμενα επιβατοχιλιόμετρα, η χώρα παραμένει σε δυσμενή θέση το 2003, με σχετικούς δείκτες σημαντικά υψηλότερους από τους αντίστοιχους μέσους της Ε.Ε. και κατατασσόμενη στην 1-2$^{η}$ θέση μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. των 15 και στην 5-7$^{η}$ θέση στην Ε.Ε. των 25. Μακροπρόθεσμα, το ποσοστό των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα επί του συνολικού αντίστοιχου μεγέθους της Ε.Ε. των 25 αυξήθηκε από 2,9% το 1990 σε 3,9% το 2000, με μικρή μόνο πτώση σε 3,7% το 2004 – δεδομένου ότι η μείωση των ατυχημάτων στο σύνολο της Ε.Ε. κατά την περίοδο αυτή ήταν επίσης σημαντική.

Κατά την περίοδο 1990-2000 ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας παρέμεινε σταθερός, τα τελευταία χρόνια υπήρξε σημαντική μείωση κατά 20% μεταξύ 2000-2004 – κυρίως ως αποτέλεσμα της απόδοσης στην κυκλοφορία σημαντικών τμημάτων αυτοκινητοδρόμων, με διαχωρισμένα οδοστρώματα για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας και παρεμβολή μεσαίας διαχωριστικής νησίδας. Η πτωτική τάση των θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ελλάδα συνεχίσθηκε έως και το 2005 με ανατροπή της το 2006 και ενδείξεις συνέχισης της το 2007. Η χώρα όμως εξακολουθεί να έχει υψηλούς δείκτες οδικών ατυχημάτων σε σχέση με τους εταίρους της στην Ε.Ε., με περίπου 1.600 νεκρούς και 20.000 τραυματίες το 2004. Το πρόβλημα σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην κατάσταση του εθνικού

οδικού δικτύου που δεν έχει αναβαθμισθεί, στην μέτρια κατάσταση του επαρχιακού και λοιπού οδικού δικτύου της χώρας, καθώς και στο ότι τα λαμβανόμενα σχετικά μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας είναι συνήθως κατασταλτικού και όχι προληπτικού χαρακτήρα.

Η κατάσταση είναι σαφώς καλύτερη ως προς τα ατυχήματα όπου δεν σημειώνεται θάνατος, αλλά τραυματισμός (Πίνακας Π.5 του Παραρτήματος), με τους σχετικούς δείκτες της Ελλάδας καλύτερους από τους αντίστοιχους της Ε.Ε. (είτε των 15 είτε των 25). Και ως προς τους δείκτες αυτούς παρουσιάζεται ουσιαστικά συνεχής βελτίωση από το 1999 και μετά.

**Πίνακας 9**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Θανατηφόρα Οδικά Ατυχήματα**
**Κατάταξη 2003* κατά Φθίνουσα Σειρά Ατυχημάτων**

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. - αριθμός | | 1η Χώρα ΕΕ 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Θέση στην ΕΕ | | | | | |
| | Αριθμός | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Αριθμός |
| **Αριθμός Ατυχημάτων** | | | | | | | |
| 1970 | 1.099 | 12 | | 77.831 | | Γερμανία | 21.332 |
| 1980 | 1.445 | 10 | | 64.237 | | Γερμανία | 15.050 |
| 1990 | 2.050 | 7 | 9 | 55.888 | 70.628 | Γαλλία | 11.215 |
| 1999 | 2.116 | 6 | 7 | 41.900 | 54.073 | Γαλλία | 10.483 |
| 2000 | 2.037 | 6 | 7 | 41.009 | 52.489 | Γαλλία | 9.900 |
| 2001 | 1.880 | 6 | 7 | 39.861 | 50.396 | Γαλλία | 9.865 |
| 2002 | 1.634 | 7 | 8 | 38.624 | 49.738 | Γαλλία | 9.019 |
| 2003 | 1.605 | 6 | 7 | 35.846 | 46.719 | Γερμανία | 6.613 |
| 2004 | 1.619 | 6 | 7 | 32.524 | 43.359 | Γερμανία | 5.842 |
| **Δείκτες Ατυχημάτων 2003** | | | | | | | |
| Αριθμός ανά Εκατ. Κατοίκους | 145,5 | 2 | 5 | | 103,0 | Λετονία | 228,8 |
| Αριθμός ανά 100 Εκατ. Επιβατοχιλιόμ. | 235,3 | 1 | 7 | | 101,9 | Λετονία | 517,0 |
| Αριθμός ανά 100.000 ΕΙΧ Αυτοκίνητα | 418,0 | 1 | 6 | | 220,0 | Λετονία | 819,8 |

*Πηγή: ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT*

* έτος κοινής βάσης σύγκρισης

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσιάζουν αυξημένη ασφάλεια έναντι των οδικών μεταφορών για το ίδιο μεταφορικό έργο με τα σιδηροδρομικά θανατηφόρα ατυχήματα να συνιστούν ένα πολύ μικρό ποσοστό των αντίστοιχων οδικών (μόλις το 0,25% για το έτος 2003). Η συμμετοχή της Ελλάδας στο σύνολο των θανατηφόρων σιδηροδρομικών ατυχημάτων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο είναι πολύ μικρή (πλην του έτους 2004) αλλά στο γεγονός αυτό συντελεί σημαντικά το ιδιαίτερα περιορισμένο μεταφορικό έργο των σιδηροδρόμων. Παρόλο αυτά, ο αριθμός ατυχημάτων στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές είναι υψηλός σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, τα θανατηφόρα ατυχήματα στις αεροπορικές μεταφορές είναι χαμηλότερα ή της ίδιας τάξης με τα αντίστοιχα των σιδηροδρομικών, με διακυμάνσεις και χωρίς να διαμορφώνεται μία σταθερή τάση. Ραγδαία βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών παρατηρείται τη δεκαετία 1990-1999 που συμπίπτει με την απελευθέρωση των αερομεταφορέων και άλλων υπηρεσιών εξυπηρέτησης στα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε.

### 1.1.2 Τα Βασικά Χαρακτηριστικά του Ελληνικού Συστήματος Μεταφορών

#### *1.1.2.1 Οδικές Μεταφορές*

Το συνολικό μήκος του υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας ανέρχεται σήμερα σε 40.000 χλμ. περίπου. Από αυτά, περί τα 10.000 χλμ. συνιστούν το Εθνικό Οδικό Δίκτυο (ΕΟΔ), τμήμα του οποίου υπάγεται στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο-ΔΔ (~3.500χλμ).

Το σημερινό μήκος των υλοποιημένων ή υπό κατασκευή / προγραμματισμό οδικών αξόνων που υπάγονται στο ΔΔ ανέρχεται σε 1.897 χλμ., αποτελούμενο από τους εξής άξονες:

- ΠΑΘΕ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι), μήκους 744 χλμ.,
- Εγνατία Οδός (Ηγουμενίτσα - Κήποι), μήκους 680 χλμ.,
- ΒΟΑΚ (Βόρειος Άξονας Κρήτης), μήκους 311 χλμ.
- Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη, μήκους 162 χλμ

Μετά την ολοκλήρωση των πρόσθετων, ήδη προγραμματισμένων, παρεμβάσεων – στις οποίες υπάγονται οι βασικοί οδικοί άξονες της Ιόνιας Οδού και του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) – το σύνολο του μήκους του ΔΔ αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα θα ανέλθει στα 3.000 χλμ. περίπου, εκ των οποίων 2.000 χλμ. θα είναι λειτουργικά μέχρι το τέλος του 2008 και τα υπόλοιπα θα υλοποιηθούν κατά τη διαχειριστική περίοδο 2007-2013. Στις προγραμματισμένες παρεμβάσεις περιλαμβάνονται περίπου 800 χλμ. αυτοκινητοδρόμων που θα υλοποιηθούν με σχήματα / συμβάσεις παραχώρησης.

Το μήκος του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου της χώρας ανέρχεται σε 30.000 χλμ. περίπου, ενώ μαζί με το τοπικό και το αστικό οδικό δίκτυο σε περίπου 75.000 χλμ.

Το οδικό δίκτυο ιστορικά και λόγω του γεωμορφολογικού ανάγλυφου της χώρας, έχει αποτελέσει ένα από τα βασικότερα στοιχεία για τη μείωση της περιφερειακότητας και της απομόνωσης πολλών περιοχών, την προώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης και της ένταξης πολλών περιοχών στο βασικό αναπτυξιακό ιστό, τη δημιουργία λειτουργικών συστημάτων οικισμών, την προώθηση της σύγκλισης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, τη μείωση του κόστους των μεταφορών και επομένως τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των παραγωγικών λειτουργιών, καθώς και τη διάχυση των κοινωνικών υπηρεσιών, στο βαθμό που αυτή εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της προσπελασιμότητας, σε όλες της περιοχές της χώρας. Παράλληλα οι προσπάθειες εκσυγχρονισμού του οδικού δικτύου συμβάλλουν στη βελτίωση της ασφάλειας – όπως καθίσταται εμφανές από τη μείωση των ατυχημάτων στους νέους, βελτιωμένους οδικούς άξονες που έχουν αποδοθεί στην κυκλοφορία.

Επομένως, η ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας (συνολικά και όχι μόνο των τμημάτων του που εντάσσονται στα Δ.Δ.) έως σήμερα, σε ένα εκ των υστέρων απολογισμό με βάση τις νέες Ευρωπαϊκές στρατηγικές και προτεραιότητες, βρίσκεται σε γενικές γραμμές σε συνάφεια με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. και είναι συμβατή με τους στόχους της Λισσαβόνας και του Γκέτεμποργκ.

Βεβαίως, η υλοποίηση των αναπτυξιακών (οικονομικών και κοινωνικών) στόχων της Ε.Ε. και της χώρας στο βαθμό που εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά και την επάρκεια του οδικού δικτύου (και γενικότερα του συστήματος μεταφορών), απαιτεί σημαντική πρόσθετη προσπάθεια. Σημαντικά κενά εξακολουθούν να υπάρχουν στο οδικό δίκτυο σήμερα – όσον

αφορά και σε βασικούς διαπεριφερειακούς οδικούς άξονες και σε ενδοπεριφερειακές και τοπικές συνδέσεις. Η πρόοδος, όμως, σε σχέση με το παρελθόν είναι εντυπωσιακή και πολλά από τα εναπομένοντα κενά και ελλείψεις θα καλυφθούν και με την ολοκλήρωση των έργων της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 (μέχρι το τέλος του 2008 – βλ. 1.2 κατωτέρω) και με την υλοποίηση των παρεμβάσεων της διαχειριστικής περιόδου 2007-2013.

Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Ελλάδα, δεδομένων των ιδιομορφιών του ελληνικού χώρου – διάσπαση του χώρου λόγω γεωμορφολογίας, υπέρμετρη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων κατά μήκος του άξονα ΠΑΘΕ, δια ξηράς απομόνωση της χώρας ως πρόσφατα από τους εταίρους της στην Ε.Ε., με αποτέλεσμα κυριαρχία των μικρών αποστάσεων στις μετακινήσεις προσώπων και στις μεταφορές προϊόντων κλπ. Οι ιδιομορφίες αυτές έχουν επιβάλλει περιορισμούς στη σκοπιμότητα (όπως προσδιορίζεται από τη σχέση κόστους-οφέλους) ανάπτυξης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου για την εξυπηρέτηση πολλών περιοχών της ηπειρωτικής Ελλάδα και φυσικά όλων των νησιών – με αποτέλεσμα το οδικό δίκτυο να αποκτά αυξημένη σημασία για την εξασφάλιση της προσπελασιμότητας των περιοχών αυτών και, επομένως, της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας τους.

#### *1.1.2.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*

Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου Ευρωπαϊκού Συστήματος Μεταφορών καθιστά αναγκαία την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου σε τεχνικό και σε οργανωτικό επίπεδο. Το τρέχον καθεστώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση αναφορικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι πολυδιάστατο και αφορά κυρίως στον καθορισμό στρατηγικής προκειμένου να ανασυγκροτηθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω της εξυγίανσης της οικονομικής κατάστασης, της εξασφάλισης της ελευθερίας πρόσβασης στο σύνολο της κυκλοφορίας και των δημοσίων υπηρεσιών και της προώθησης των διευρωπαικών δικτύων.

Οι νέες πολιτικές αφορούν τα «τραίνα υψηλών ταχυτήτων» για τις επιβατικές μεταφορές και τους ειδικούς εμπορευματικούς διαδρόμους (Freight Freeways) για ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο. Οι μεταφορές με συρμούς υψηλών ταχυτήτων μπορούν να ανταγωνισθούν αποτελεσματικά τις αεροπορικές μεταφορές σε μεσαίες αποστάσεις καθώς είναι φθηνότερες, προσφέρουν μεγαλύτερη άνεση και είναι ταχύτερες. Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων δεν μπορεί να περιλαμβάνει μόνο τις χώρες της Ε.Ε. αλλά πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη επέκτασης στο σύνολο των χωρών της Ευρώπης.

Ο ρόλος του σιδηροδρόμου αναμένεται να αναβαθμισθεί σημαντικά κατά την προσεχή περίοδο με στόχο την προσέλκυση επιβατικού και εμπορευματικού έργου κυρίως μέσω εκτροπής μέρους του οδικού μεταφορικού έργου. Η ανάγκη για την αναβάθμιση τόσο του σιδηροδρομικού δικτύου, όσο και των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και η ανάγκη αναδιοργάνωσης της διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών, μπορούν να εξαχθούν από τα δεδομένα εξέλιξης του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου για τη τελευταία τριακονταετία σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο.

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, συνολικού μήκους 2.414 χλμ., είναι ως επί το πλείστον γραμμικό, εξυπηρετώντας κυρίως τις Περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας, Δυτικής Ελλάδας, Αττικής, Θεσσαλίας και Κεντρικής / Δυτικής Μακεδονίας και εν μέρει την Περιφέρεια Ανατολι-

κής Μακεδονίας-Θράκης. Οι περιοχές που γειτνιάζουν άμεσα με το δίκτυο είναι περιορισμένες.

Το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου (82,5%) αποτελείται από μονή γραμμή, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και με πεπαλαιωμένη επιδομή και υποδομή, τα οποία δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων. Παράλληλα, ένα μεγάλο μέρος του δικτύου (673 χλμ. ή 28% του συνολικού μήκους) είναι μετρικού εύρους, ενώ το υπόλοιπο είναι κανονικού εύρους. Η «διχοτόμηση» αυτή του δικτύου δημιουργεί πολλά προβλήματα στη σιδηροδρομική σύνδεση των διαφόρων περιοχών της χώρας.

Η κίνηση των συρμών γίνεται κυρίως με ντηζελοκινητήρες, ενώ το ποσοστό του συνόλου των γραμμών, στις οποίες έχει εγκατασταθεί ηλεκτροκίνηση είναι εξαιρετικά περιορισμένο (83 χλμ. ή 3,4% του συνολικού μήκους του δικτύου).

Σημαντικές βελτιώσεις επέρχονται σε μεγάλα τμήματα του δικτύου από τα έργα που ολοκληρώνονται μέχρι το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2006, ιδίως στο βασικό σιδηροδρομικό άξονα, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (άξονας Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Ειδομένη / Προμαχώνας - Π.Α.Θ.Ε./Π.) και αναλογεί στο 74% του συνολικού μήκους του δικτύου. Περιορισμένος αριθμός των λοιπών τμημάτων του δικτύου υφίστανται βελτιωτικές παραλλαγές χάραξης και ευρύτερες αναβαθμίσεις.

Χαρακτηριστική είναι επίσης η έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης των σημαντικών ελληνικών λιμένων – με βασική εξαίρεση τη σιδηροδρομική σύνδεση του εμπορευματικού λιμένα Πειραιά με το Θριάσιο πεδίο, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2008, με συγχρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής.

Στο πλαίσιο της δημιουργίας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Ένωση προέβη στη δημιουργία και προσδιορισμό ενός Διευρωπαϊκού Δικτύου Συνδυασμένων Μεταφορών, που συμπληρώνει το Οδικό και το Σιδηροδρομικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο, το Διευρωπαϊκό Δίκτυο εσωτερικής Ναυσιπλοΐας και το δίκτυο λιμένων. Η δημιουργία αυτών των δικτύων εξυπηρετεί κυρίως τις εμπορευματικές μεταφορές. Επίσης, η Ε.Ε. εκπονεί τα Προγράμματα Marco Polo και Marco Polo II για τις περιόδους 2003-2007 και 2007-2013 αντίστοιχα, με στόχο τη μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές μεταφορές στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) και την ενθάρρυνση χρήσης συνδυασμένων μεταφορών.

Σε θεσμικό επίπεδο, έχει ψηφισθεί ο Νόμος 3333/2005 αναφορικά με την ίδρυση και λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων (*«Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις»*), όπου προσδιορίζονται η απαιτούμενη έκταση, οι απαιτούμενες μεταφορικές υποδομές και οι αρχές χωροθέτησης των Εμπορευματικών Κέντρων (Ε.Κ.). Συνεπώς, σήμερα υπάρχει το θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση, εγκατάσταση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων, βάσει του οποίου θα γίνει και θα αξιολογηθεί η διαγωνιστική διαδικασία υποβολής των προτάσεων για χρηματοδότηση, καθώς και το πλαίσιο λειτουργίας για την ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων.

Αν και έχουν γίνει οι προκαταρκτικές ενέργειες, έχουν εκπονηθεί ερευνητικές μελέτες με πρωτοβουλίες του Υ.Μ.Ε. και έχουν προωθηθεί νομοθετικές ρυθμίσεις που αποδεικνύουν ότι αναγνωρίζεται η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών, δεν έχει ολοκληρωθεί έως σήμερα κάποιο σχετικό έργο. Εξαίρεση αποτελεί το Εμπορευματικό Κέντρο (Ε.Κ.) του Προμαχώνα Σερρών που δημιουργήθηκε με σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου φορέα και

παρέχει υπηρεσίες δημόσιας χρήσης. Στην παρούσα φάση η Ελλάδα δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο Ε.Κ.

Η σημαντικότερη, προγραμματισμένη παρέμβαση για την ανάπτυξη κέντρου συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα αφορά στη δημιουργία του συγκροτήματος στο Θριάσιο Πεδίο και στη σιδηροδρομική σύνδεσή του με το λιμένα Πειραιά, μέσω του οποίου θα διακινούνται προς όλη την ηπειρωτική Ελλάδα και προς τις χώρες βορείως των συνόρων σημαντικές ποσότητες εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων που εκφορτώνονται στο λιμένα.

#### *1.1.2.3 Θαλάσσιες Μεταφορές*

Ορισμένα βασικά στοιχεία της σύνθεσης της κίνησης του συνόλου των ελληνικών λιμένων κατά την περίοδο 2001-2004 παρατίθενται στον Πίνακα Π.7 του Παραρτήματος – μη περιλαμβανομένης της κίνησης κρουαζιέρας, σκαφών αναψυχής κ.α. Ως προς την επιβατική κίνηση, οι εσωτερικές μετακινήσεις (ακτοπλοΐα και τοπικά πορθμεία) αναλογούν στη μεγάλη πλειοψηφία του συνόλου, με την κίνηση εξωτερικού περιορισμένη (ως επί το πλείστον σε συνοδούς οχημάτων), λόγω έντονου ανταγωνισμού από τις αεροπορικές μεταφορές.

Αντίθετα, σημαντική είναι η διεθνής διακίνηση εμπορευμάτων που το 2004 έφθασε τους 76,4 εκατομμύρια τόννους (σύνολο φορτώσεων και εκφορτώσεων). Ακόμη μεγαλύτερη είναι η εμπορευματική κίνηση της ακτοπλοΐας που έφθασε τους 80,4 εκατομμύρια τόννους το 2004. Επισημαίνεται ότι με φορτηγά αυτοκίνητα, διακινούμενα με πλοία ακτοπλοΐας, καθώς και με φορτηγά πλοία, εξασφαλίζεται η τροφοδοσία με βασικά προϊόντα, απαραίτητα για την επιβίωση των μονίμων κατοίκων και την εξυπηρέτηση των επισκεπτών / τουριστών, όλων των νησιών της χώρας.

Όσον αφορά σε συγκεκριμένους λιμένες, παρατηρούνται τα εξής:

- Συνολικά, θαλάσσιο μεταφορικό έργο καταγράφεται (από την ΕΣΥΕ) σε 155 μεγάλους και μικρούς λιμένες της χώρας.
- Ο λιμένας Πειραιά είναι μακράν ο σημαντικότερος της χώρας, παρά τη μηδαμινή κίνηση τακτικών επιβατικών γραμμών εξωτερικού. Δεδομένου ότι αποτελεί το κύριο επίνειο της Αθήνας, είναι ο βασικός κόμβος σύνδεσης σχεδόν όλων των νησιών του Αιγαίου και αναλογεί (2004) στο 30% της συνολικής κίνησης ακτοπλοΐας της χώρας. Οι περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές έχουν σημείο εκκίνησης-τερματισμού στο λιμένα Πειραιά, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη του γραμμικού συστήματος ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας που σχετίζεται με έντονες πιέσεις στους λιμένες κατά τις περιόδους αιχμής, πολλές στάσεις και καθυστερήσεις κ.α.

Ο λιμένας Πειραιά είναι επίσης μακράν κυρίαρχος στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (1,6 εκατομμύρια TEU το 2003, ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της Μεσογείου στον τομέα) και οχημάτων εμπορίου (346.000 οχήματα το 2003), με σημαντική σχετική δυναμική. Αντίθετα, η διακίνηση συμβατικού φορτίου (μη επικίνδυνου ή μοναδοποιημένου) στο λιμένα έχει περιορισθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια.

Ο λιμένας είναι πρώτος στη χώρα και στην κίνηση κρουαζιέρας, με περίπου 780.000 επιβάτες το 2003, στην 5η θέση μεταξύ όλων των Μεσογειακών λιμένων.

Άλλοι σημαντικοί λιμένες ακτοπλοΐας είναι της Ραφήνας, του Ηρακλείου, της Πάρου, της Τήνου, της Σύρου, της Μυκόνου, της Ρόδου, της Σούδας, της Θεσσαλονίκης, του Γαυρίου (Άνδρου), της Μυτιλήνης, της Χίου, της Πάτρας κ.α. Ταχύτατα αναμένεται να αυξηθεί στο άμεσο μέλλον η κίνηση του νέου λιμένα Λαυρίου που, μαζί με τούς λιμένες Ραφήνας και Πειραιά, διαμορφώνουν το σύστημα επιβατικών θαλάσσιων μεταφορών της Αττικής.

- Οι λιμένες Ηγουμενίτσας και Πάτρας είναι οι κύριες πύλες σύνδεσης της χώρας με τη λοιπή Ευρώπη, με 86% περίπου της σχετικής συνολικής θαλάσσιας διακίνησης επιβατών και τροχοφόρων, περιλαμβανομένων των φορτηγών που διακινούν εξαγωγές-εισαγωγές εμπορευμάτων.

- Άλλοι σημαντικοί ελληνικοί λιμένες είναι:

  - Εμπορευματικοί λιμένες: Θεσσαλονίκης, Αγίων Θεοδώρων, Ελευσίνας, Μεγάρων, Βόλου, Ηρακλείου, Λάρυμνας, Αλεξανδρούπολης κλπ.

  Στο λιμένα Θεσσαλονίκης ιδιαίτερα αξιόλογη είναι η διακίνηση Ε/Κ (270.000 TEU το 2003, με σημαντική, σταθερή αυξητική τάση).

  - Λιμένες κρουαζιέρας: Ρόδου, Σαντορίνης, Μυκόνου, Κέρκυρας, Κατακόλου (με οδική σύνδεση με Αρχαία Ολυμπία), Ηρακλείου και Πάτμου.

Η μεγάλη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την Ελλάδα φαίνεται και από το ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος την 1η Ιανουαρίου 2004 αριθμούσε 3.089 πλοία (76% με ξένη σημαία) χωρητικότητας 156 εκατομμυρίων DWT (69% με ξένη σημαία), με τη χώρα στην 1η θέση στην Ε.Ε. των 25, με μερίδια 33% των πλοίων και 54% της χωρητικότητας. Η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να είναι – μαζί με τον τουρισμό – η πλέον εξωστρεφής και ανταγωνιστική δραστηριότητα της χώρας, σημαντική πηγή εισροής πόρων και δημιουργίας θέσεων απασχόλησης.

Τέλος, σημαντική είναι η τάση εκσυγχρονισμού το ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου τα τελευταία χρόνια, με τη δρομολόγηση πλοίων νέας τεχνολογίας / ταχυπλόων.

Η συμβολή στην υλοποίηση των στόχων της Ε.Ε. των λιμένων της χώρας, η οποία έχει πληθώρα κατοικημένων νησιών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι κυριότεροι τουριστικοί προορισμοί της, είναι εμφανής, δεδομένου ότι όλα τα νησιά εξαρτώνται απόλυτα από τις θαλάσσιες μεταφορές για την τροφοδοσία τους και τη διακίνηση οχημάτων, ενώ το πλοίο παραμένει σημαντικότατο μέσο στις επιβατικές μετακινήσεις. Επομένως, η υλοποίηση στόχων όπως η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, η σύγκλιση, η αξιοποίηση των πόρων και η ανταγωνιστικότητα (και σε εθνικό, αλλά και σε διεθνές επίπεδο, ιδιαίτερα όσον αφορά στον τουρισμό που είναι η κύρια πλουτοπαραγωγική πηγή των νησιών) έχει ως προϋπόθεση την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου λιμενικού συστήματος που εν πολλοίς έχει ήδη αναπτυχθεί στη χώρα. Επί πλέον, σε διεθνή κλίμακα η ελληνική ναυτιλία (κυρίως εμπορευματική) είναι ένας από τους πλέον ανταγωνιστικούς κλάδους της Ε.Ε., ενώ την τελευταία δεκαετία κυρίως ο λιμένας Πειραιά έχει αναπτυχθεί ως ένα από τα σημαντικότερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου, με αξιόλογο ρόλο και σε παγκόσμια κλίμακα, έχοντας θέσει τις βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη των λιμένων της χώρας στον τομέα αυτό.

Εξακολουθούν βεβαίως να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα όσον αφορά στην επάρκεια της λιμενικής υποδομής, στην καταλληλότητά της για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων νέας τεχνολογίας (επιβατικών και εμπορικών), σε χερσαίους χώρους και υποδομή των λι-

μένων, καθώς και στη σύνδεσή τους με τα λοιπά δίκτυα μεταφορών και ιδιαίτερα το σιδηροδρομικό δίκτυο που είναι προϋπόθεση για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

#### *1.1.2.4 Αεροπορικές Μεταφορές*

Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκοσμίως, όσο και στην Ελλάδα, τάση η οποία πιστοποιείται από τη μέχρι τώρα εξέλιξή του. Η Ε.Ε. δημιούργησε ένα Ευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο αεροδρομίων από τα αεροδρόμια τα οποία είναι αναγνωρισμένα από τα κράτη μέλη ως «εθνικής σημασίας», σύμφωνα με τις βασικές λειτουργίες τους. Τα αεροδρόμια ταξινομήθηκαν σύμφωνα με την κυριότερη λειτουργία τους σε κοινοτικά και περιφερειακά σημεία σύνδεσης και σε σημεία πρόσβασης.

Η κύρια ώθηση που δίνεται από την Επιτροπή για την ενδυνάμωση των αερομεταφορών εντοπίζεται στο να ελαχιστοποιηθεί η συμφόρηση και να μεγιστοποιηθεί η χρήση εναλλακτικών τρόπων για την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Η συμφόρηση μπορεί να μειωθεί με την κατανομή της ζήτησης γεωγραφικά και εποχικά, με την εξασφάλιση της καλύτερης δυνατής απόδοσης των αεροδρομίων πριν από την επέκταση της χωρητικότητάς τους και με τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

Επίσης, η Ε.Ε. έχει θέσει μεταξύ των προτεραιοτήτων της τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky). Με βάση την έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου (High Level Group), η Ε.Ε. εισηγείται την υλοποίηση του ήδη από το 2004 με τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων. Ο κύριος στόχος του είναι η βέλτιστη διαχείριση της εναερίου κυκλοφορίας και η ικανοποίηση όλων των χρηστών - πολιτικών και στρατιωτικών - του εναέριου χώρου, θεωρουμένου ως κοινού αγαθού.

Ο κύριος στόχος του νέου κανονιστικού πλαισίου που προώθησε η Ευρώπη στον τομέα των αερομεταφορών ήταν η απελευθέρωση (Liberalization) της ευρωπαϊκής αγοράς. Από την 1η Απριλίου 1997 οι αερομεταφορείς των κρατών μελών της Ε.Ε. απολαμβάνουν απεριόριστη είσοδο σε κάθε αερομεταφορά σε διεθνές αλλά και εθνικό επίπεδο. Το αποτέλεσμα αυτό υλοποιήθηκε με το Τρίτο Πακέτο μέτρων απελευθέρωσης, με το οποίο αρχικά απελευθερώθηκαν οι διασυνοριακές πτήσεις μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ και ακολούθησαν τον Απρίλιο του 1997 οι εσωτερικές πτήσεις.

Σε εθνικό επίπεδο, η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών νομοθετήθηκε το 1991 σύμφωνα με τη σχετική οδηγία της Ε.Ε. και είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση του μονοπωλιακού καθεστώτος του κρατικού αερομεταφορέα, καθώς και την απελευθέρωση του τομέα εξυπηρέτησης. Ήδη από το 1998 απελευθερώθηκαν οι υπηρεσίες Handling (επίγειας εξυπηρέτησης), δηλαδή η δυνατότητα κάθε εταιρίας να αυτοεξυπηρετείται με ίδια μέσα και προσωπικό.

Οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά σημαντικές, λόγω:

- Της γεωμορφολογίας της χώρας και της πληθώρας των κατοικημένων νησιών της.
- Της απόστασης από τους εταίρους στην Ε.Ε. και της μη ύπαρξης, μέχρι σήμερα, χερσαίων συνόρων με αυτούς. Η συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στη μείωση της «περιφερειακότητας» της χώρας είναι σημαντική.
- Της σημαντικής εισροής αλλοδαπών τουριστών κάθε χρόνο από όλες τις χώρες του κόσμου και κυρίως από τις χώρες της Ε.Ε.

Στην Ελλάδα έχει αναπτυχθεί ένα εκτεταμένο και πυκνό δίκτυο πολιτικών αεροδρομίων (39 σε αριθμό – 41, αν συνυπολογισθούν τα αεροδρόμια Ανδραβίδας και Καλύμνου), τα οποία αποτελούν τις κύριες πύλες εισόδου της χώρας.

Τα σημαντικότερα ως προς την κίνηση του 2004 ελληνικά αεροδρόμια είναι τα εξής:

- Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» 6.190 χιλιάδες επιβάτες
- Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» 2.359 χιλιάδες επιβάτες
- Ρόδου «Διαγόρας» 1.330 χιλιάδες επιβάτες
- Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» 962 χιλιάδες επιβάτες
- Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» 706 χιλιάδες επιβάτες
- Κω «Ιπποκράτης» 482 χιλιάδες επιβάτες
- Σούδας 392 χιλιάδες επιβάτες

Η Committee de Sages (Επιτροπή Σοφών) της Ευρωπαϊκής Ένωση, προχώρησε σε εκτίμηση της κίνησης όλων των συγκοινωνιακών μέσων, βασιζόμενη σε οικονομετρικού χαρακτήρα προσέγγιση (έλαβε υπ' όψιν ΑΕΠ, κινητικότητα κλπ) κατά το έτος 2004. Η πρόβλεψη περιλαμβάνει αισιόδοξο, βασικό και απαισιόδοξο σενάριο, προβλέπει δε ανάκαμψη της κίνησης από το έτος 2005.

Η εκτίμηση της αεροπορικής κίνησης στο βασικό σενάριο συνοψίζεται ως εξής:

- Έτη 2005-2010: μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 4,1%
- Έτη 2011-2020: μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 3,9%
- Έτη 2021-2030: μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 3,3%

Αυτό σημαίνει, ότι αν η αεροπορική κίνηση στην Ελλάδα ακολουθήσει την ίδια εκτιμώμενη εξέλιξη και με βάση την κίνηση του 2004 που ανέρχεται σε 35 εκ. κινήσεις, θα προκύψουν τα εξής μεγέθη:

- Έτος 2010: 45.000.000 κινήσεις
- Έτος 2020: 65.000.000 κινήσεις

Στην παρούσα περίοδο, παρά τις προσπάθειες για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων στα αεροδρόμια, η προσφερόμενη εξυπηρέτηση σε ορισμένα από αυτά παραμένει ανεπαρκής ως προς την υφιστάμενη και συνεπώς και προς την εκτιμώμενη μελλοντική ζήτηση. Σημαντική, επίσης, είναι η ανάγκη εφαρμογής της τηλεματικής και των τεχνολογιών της κοινωνίας της πληροφορίας στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου συστήματος, κάτι το οποίο θα συμβάλλει στην παροχή υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και διαχείρισης των επιχειρησιακών λειτουργιών.

#### *1.1.2.5 Αστικές Μεταφορές*

Ο ρόλος των αστικών μεταφορών είναι πρώτιστης σημασίας, δεδομένου ότι το οδικό δίκτυο παρουσιάζει, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής, υψηλά επίπεδα κορεσμού, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο χρόνος και το κόστος μετακίνησης και να επιβαρύνεται το περιβάλλον.

Στην Ελλάδα, η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ., η ελλιπής υποδομή και συντήρηση των υφιστάμενων αστικών Μ.Μ.Μ. καθώς και η έλλειψη ενός ενιαίου φορέα Δημοσίων Συγκοινωνιών, τουλάχιστον στα μεγάλα αστικά κέντρα, συνέβαλαν στη διόγκωση του προβλήματος. Παράλληλα τα αστικά Μ.Μ.Μ. θεωρούνται φιλικότερα μέσα προς το περιβάλλον, λόγω της μειωμένης εκπομπής ρύπων, της δυνατότητας μεταφοράς μεγαλύτερου αριθμού επιβατών ανά όχημα και της λιγότερης κατανάλωσης ενέργειας ανά χρήστη.

Σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο έχει τεθεί ως στόχος η αύξηση του μεριδίου των αστικών Μ.Μ.Μ. με προσέλκυση επιβατικού κοινού από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς. Η Ε.Ε., με βάση την αρχή της επικουρικότητας, συμμετέχει στη χρηματοδότηση των επενδύσεων, όταν προκύπτει προστιθέμενη αξία στις πολιτικές που ασκούνται σε Εθνικό, περιφερειακό ή Ευρωπαϊκό επίπεδο. Έτσι η Ε.Ε., μέσω προγραμμάτων Έρευνας και Ανάπτυξης και μέσω διαμόρφωσης νομικού πλαισίου που προωθεί τον ανταγωνισμό, προωθεί τη βελτίωση της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Σε Εθνικό επίπεδο, οι ενέργειες προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών έχουν επικεντρωθεί κυρίως στην Αθήνα και λιγότερο στη Θεσσαλονίκη, ενώ για την υπόλοιπη Ελλάδα δεν έχει καθορισθεί συγκεκριμένη στρατηγική.

Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός του Ο.Α.Σ.Α. 2000-2015, σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα των φορέων Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (1999), αποσκοπεί στην καθημερινή βελτίωση της ποσότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών με το μικρότερο δυνατό κόστος, ώστε να υπάρχει αφενός ικανοποίηση των επιβατών που ήδη χρησιμοποιούν το σύστημα και αφετέρου προσέλκυση νέων.

Το 2001 ολοκληρώθηκε η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης για τον Ο.Ρ.Σ.Θ. με στόχο την πρόταση ενός συνδυασμένου Σχεδίου Μεταφορών για την ευρύτερη αστική περιοχή. Στο πλαίσιο του Σχεδίου Μεταφορών αναπτύχθηκε ένα πλήρες συγκοινωνιακό μοντέλο για τη Θεσσαλονίκη, το οποίο περιλαμβάνει έργα όπως η υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης και το Μετρό Θεσσαλονίκης.

Κατά την τριετία 1995 – 1998 εκπονήθηκε από την Υπηρεσία Σχεδιασμού και Γενικών Μελετών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., σε συνεργασία με τεχνικά γραφεία συμβούλων συγκοινωνιολόγων, πολεοδόμων και άλλων ειδικοτήτων, η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (Μ.Α.Μ., 1996), ο κύριος στόχος της οποίας ήταν ο σχεδιασμός της κάλυψης των μεταφορικών αναγκών της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας κατά το βέλτιστο τρόπο από πλευράς συμπληρωματικότητας συστημάτων και επενδύσεων, χρησιμοποιώντας το μετρό ως σπονδυλική στήλη του Μητροπολιτικού Συστήματος Συγκοινωνιών.

Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 αποτέλεσε μια μοναδική ευκαιρία για την αναβάθμιση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών, η οποία συνεχίζεται και μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, κυρίως στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας. Πανελλαδική έρευνα που έγινε μετά τους αγώνες έδειξε τη γενική ικανοποίηση για τη λειτουργία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και ότι τέσσερις στους δέκα (39,3%) δηλώσαν πως θα τα χρησιμοποιούν στο μέλλον (μετά τους Αγώνες) περισσότερο, γεγονός που δείχνει μία σημαντική τάση αναβάθμισης του ρόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στην μετά-Ολυμπιακή εποχή.

Ο κεντρικός στόχος της πολιτικής μεταφορών και των παρεμβάσεων που ακολουθήθηκαν σε σχέση με τις αστικές συγκοινωνίες είναι η εναρμόνισή τους με τους στόχους της πολιτικής της Ε.Ε. και πιο συγκεκριμένα αφορούν στην αναβάθμιση της υποδομής των αστικών

συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της Πρωτεύουσας και στη συνεργασία των μεταφορικών μέσων με σκοπό την εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Αντίστοιχες παρεμβάσεις στις αστικές μεταφορές των περιοχών εκτός Αττικής δεν υλοποιήθηκαν ή βρίσκονται ακόμη στο στάδιο σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα:

*Αθήνα*

Η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών της Αθήνας και ιδιαίτερα η αύξηση της ποιότητας των υπηρεσιών των αστικών συγκοινωνιών αποτελεί βασική προτεραιότητα και πολιτική του Υ.Μ.Ε. Στο πλαίσιο αυτό το Υ.Μ.Ε. έχει προχωρήσει στον καθορισμό και εφαρμογή μίας σειράς μέτρων που στόχο είχαν την άμεση βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών. Η πολιτική για τις αστικές συγκοινωνίες αποτυπώνεται στο Συγκοινωνιακό Χάρτη της Αθήνας (10/2004). Κεντρική λογική των μέτρων που εφαρμόσθηκαν ή πρόκειται να εφαρμοσθούν είναι η ένταξη όλων των μέσων σε ένα ενιαίο σύστημα αστικών συγκοινωνιών, όπου τα διάφορα Μ.Μ.Μ. δεν θα λειτουργούν μεμονωμένα αλλά ως σύνολο για την εξυπηρέτηση του πολίτη. Ως στρατηγικός στόχος έχει τεθεί η αύξηση της χρήσης των Μ.Μ.Μ. ώστε να εξυπηρετούν το 50% των αστικών μετακινήσεων στις αρχές του 2008.

Η επιβατική κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς που αφορούν στο τραμ και στο μετρό / ηλεκτρικό της Αθήνας παρουσιάζει μακροχρόνια σταθερή αύξηση (δεν περιλαμβάνεται ο προαστιακός σιδηρόδρομος).

Το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς της Αττικής περιλαμβάνει:

- Τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο (ΗΣΑΠ) με μήκος δικτύου 25,8 χλμ. και 24 σταθμούς.
- Το μετρό, το μήκος του δικτύου του οποίου θα ανέλθει σταδιακά (μέχρι το 2009) σε 58,72 χλμ.
- Το τραμ, συνολικού μήκους 10,7 χλμ.
- Τον προαστιακό σιδηρόδρομο.

Λειτουργούν στην Αττική περί τα 2.000 λεωφορεία, δρομολογημένα σε 260 γραμμές, τα οποία εξυπηρετούν περί τους 1.700.000 επιβάτες ημερησίως.

Οι επιβατικές μετακινήσεις εξυπηρετούνται και από 14.000 ταξί περίπου που μεταφέρουν περί τους 700.000 επιβάτες ημερησίως.

Οι παρεμβάσεις που σχετίζονται με την κυκλοφορία των Μ.Μ.Μ. συνοπτικά περιλαμβάνουν:

- Συντονισμό του συστήματος αστικών συγκοινωνιών και οργάνωσή του βάσει της λογικής ότι το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς αποτελεί τον κορμό του, ενώ οι λεωφορειακές γραμμές αποκτούν όπου απαιτείται τροφοδοτικό ρόλο. Οι λεωφορειακές συνδέσεις έχουν τον κύριο ρόλο σε περιοχές όπου δεν έχουν αναπτυχθεί μέσα σταθερής τροχιάς.
- Οργάνωση και εκσυγχρονισμό συστήματος μέσων σταθερής τροχιάς.
- Λήψη μέτρων αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών γραμμών και βελτίωσης της παρεχόμενης εξυπηρέτησης.

- Ανασυγκρότηση και επέκταση δικτύου λεωφορειολωρίδων με στόχο την ταχεία κίνηση των λεωφορείων και τη βελτίωση της συχνότητας και της αξιοπιστίας των δρομολογίων.
- Ενιαίο σύστημα κομίστρου, για τη διευκόλυνση των μετεπιβιβάσεων μεταξύ των Μ.Μ.Μ. και την απρόσκοπτη αλλαγή μέσων μέχρι τον τελικό προορισμό.
- Λειτουργία Παρατηρητηρίου Συγκοινωνιακού Έργου, το οποίο αποτελεί ένα μηχανισμό παρακολούθησης, αξιολόγησης και αποτίμησης σειράς συγκοινωνιακών μεγεθών που σχετίζονται με τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Όπως προαναφέρθηκε, η εφαρμογή της πολιτικής αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα έχει επιφέρει την αύξηση της επιβατικής κίνησης, και πιο αναλυτικά:

- Αύξηση της επιβατικής κίνησης στα λεωφορεία (Ε.Θ.Ε.Λ. / Η.Λ.Π.Α.Π.) της τάξης του 8%, ενώ στα μέσα σταθερής τροχιάς (Μετρό / Η.Σ.Α.Π.) στο 16%.
- Διακίνηση περίπου 1.600.000 πρόσθετων επιβατών σε μηνιαία βάση με το Τραμ και τον Προαστιακό.

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των υπαρχόντων επίγειων Μ.Μ.Μ. μη-σταθερής τροχιάς είναι σχετικά χαμηλό για τους παρακάτω λόγους:

- Η μέση ταχύτητα των μέσων μαζικής μεταφοράς ποικίλλει μεταξύ 7 χλμ / ώρα στο κέντρο της Αθήνας και 18 χλμ / ώρα στα προάστια, σε σύγκριση με τα 20 χλμ / ώρα που είναι ένας αποδεκτός μέσος όρος στην Ε.Ε.
- Υπάρχει διακύμανση του χρόνου ταξιδιού των οχημάτων στην ίδια γραμμή και αποκλίσεις των δρομολογίων. Έτσι οι επιβάτες υποχρεώνονται να παραμένουν στις στάσεις των λεωφορείων για χρονικό διάστημα, το οποίο δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί. Το αποτέλεσμα είναι μειωμένη αξιοπιστία των αστικών μεταφορών. Ο αριθμός στάσεων ανά τετραγωνικό χλμ στην Αθήνα είναι 2,1 ενώ ένας αποδεκτός μέσος όρος στην Ε.Ε. βρίσκεται κοντά στο 5.
- Τα οχήματα έχουν μεγάλα ποσοστά πληρότητας και η πιθανότητα για ένα επιβάτη να βρει κάθισμα στα λεωφορεία κατά τη διάρκεια της ημέρας, έστω και εκτός ωρών αιχμής, είναι σχετικά μικρή. Φυσικά δεν πρέπει να παραβλεφθεί η σημαντική αναβάθμιση του τροχαίου υλικού (νέα οχήματα, τοποθέτηση κλιματισμού) που βελτιώνει την εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η Αθήνα, πόλη των 4,5 εκ. κατοίκων απέκτησε μόλις πρόσφατα ένα επαρκές δίκτυο Μ.Μ.Μ. σε σταθερή τροχιά επάνω στο οποίο μπορεί να δομηθεί ένα ικανοποιητικό σύστημα / δίκτυο Μ.Μ.Μ.

*Θεσσαλονίκη*

Το 2001 ολοκληρώθηκε η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης που εκπονήθηκε για τον Ο.Ρ.Σ.Θ. με στόχο την πρόταση ενός συνδυασμένου Σχεδίου Μεταφορών για την ευρύτερη αστική περιοχή. Στο πλαίσιο του Σχεδίου Μεταφορών αναπτύχθηκε ένα πλήρες συγκοινωνιακό μοντέλο για τη Θεσσαλονίκη το οποίο περιελάμβανε έργα όπως η υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης και το Μετρό Θεσσαλονίκης (βασική γραμμή και επεκτάσεις προς τα προάστια της πόλης και προς το αεροδρόμιο).

Στα μέτρα μεσο-μακροπρόθεσμης εφαρμογής περιλαμβάνονται τα εξής:

- Ενιαίος μητροπολιτικός φορέας σχεδιασμού μεταφορών Θεσσαλονίκης
- Μετρό Θεσσαλονίκης
- Προαστιακός σιδηρόδρομος
- Θαλάσσια αστική συγκοινωνία Θεσσαλονίκης

Τα τελευταία χρόνια, έχει επέλθει σημαντική βελτίωση της αξιοπιστίας του συγκοινωνιακού συστήματος της πόλης – κυρίως όσον αφορά στην εκτέλεση και χρονική ακρίβεια των δρομολογίων, στο χρόνο αναμονής των επιβατών στις στάσεις, στο χρόνο διαδρομής των δρομολογίων, στην ποιότητα και στην καθαριότητα των οχημάτων κλπ. Η βελτίωση αυτή έχει επιτευχθεί μέσω της αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών γραμμών, της αύξησης και του εκσυγχρονισμού του στόλου των λεωφορείων και της αξιοποίησης εφαρμογών τηλεματικής.

*Λοιπά Αστικά Κέντρα*

Αναφορικά με τις Αστικές Μεταφορές στα υπόλοιπα αστικά κέντρα της Ελλάδας, δεν υπάρχει καθορισμένη πολιτική για την αντιμετώπιση της συνεχούς επιδείνωσης των συνθηκών κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών. Τόσο στο σχέδιο ανάπτυξης των μεταφορών από το Υ.Μ.Ε όσο και στα Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000 - 2006 υπάρχουν ορισμένες αναφορές που αφορούν στη βελτίωση των συγκοινωνιών, χωρίς όμως να αφορούν συγκεκριμένη πολιτική ή δράσεις προς υλοποίηση. Είναι απαραίτητο να τονισθεί ότι κατά την προγραμματική περίοδο 2000-2006 πραγματοποιήθηκαν παρεμβάσεις αναφορικά με την ανάπτυξη των Αστικών Μεταφορών, κυρίως στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, όπου ο πληθυσμός είναι δυσανάλογος με την έκταση των πόλεων αυτών, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα τόσο κυκλοφοριακά όσο και περιβαλλοντικά.

## 1.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ ΤΗΣ 3ΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2000-2006

Οι παρεμβάσεις στις μεταφορές κατά την περίοδο 2000-2008 χρηματοδοτούνται από δύο Επιχειρησιακά Προγράμματα:

Το Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. – οδικοί άξονες, λιμένες, αστική ανάπτυξη.

Το Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ. – σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, αστικές συγκοινωνίες.

Οι παρεμβάσεις αυτές συμπληρώνονται από συναφείς παρεμβάσεις που υλοποιούνται στα πλαίσια του Ταμείου Συνοχής, των ΠΕΠ και του Interreg.

### 1.2.1 Οδικές Μεταφορές

Βασικοί στρατηγικοί στόχοι των παρεμβάσεων της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι:

- Η βελτίωση των κύριων οδικών αξόνων που είναι ενταγμένοι στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο και στους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους.
- Η αποτελεσματική εξυπηρέτηση της αυξανόμενης κίνησης μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων, ιδιαίτερα Αθήνας, Θεσσαλονίκης και Πάτρας, καθώς και η ικανοποιητι-

κή οδική σύνδεση των μεγάλων λιμένων Πάτρας, Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας και Αλεξανδρούπολης και των αερολιμένων Σπάτων και Θεσσαλονίκης.

- Η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας και η βελτίωση των οδικών μεταφορών στα μεγάλα νησιά.
- Η ολοκλήρωση των περιφερειακών δακτυλίων και έργων παράκαμψης μεγάλων αστικών κέντρων, περιλαμβανομένης της Αττικής Οδού.

Η υλοποίηση των στόχων αυτών συμβάλλει στη βελτίωση της προσβασιμότητας και της σύνδεσης της περιφέρειας με τα μεγάλα αστικά κέντρα και ενισχύει την περιφερειακή συνοχή που αποτελεί στρατηγικό στόχο του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων και προϋπόθεση για την επίτευξη των στόχων της Λισσαβόνας.

Επιπλέον, η διάθεση αποτελεσματικών και ευέλικτων μεταφορικών υποδομών θεωρείται μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη, καθώς διευκολύνει τη μετακίνηση προσώπων και αγαθών και συνακόλουθα βελτιώνει την παραγωγικότητα και τις προοπτικές ανάπτυξης των περιοχών (συνάφεια με την ΚΣΚΓ: Να γίνουν η Ευρώπη και οι περιφέρειές της πιο ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις και απασχόληση).

Βασικά αποτελέσματα και επιπτώσεις των παρεμβάσεων αυτών είναι:

- Η αύξηση της ταχύτητας, η μείωση των χιλιομετρικών αποστάσεων, οι παρακάμψεις πολλών αστικών κέντρων, η ανισοπεδοποίηση κόμβων και, κατ' επέκταση, η μείωση του χρόνου μετακίνησης στους αυτοκινητόδρομους.
- Ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και γενικότερα η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των δρόμων, με συνέπεια τη μείωση των ατυχημάτων (ιδιαίτερη προσοχή στην οδική ασφάλεια σύμφωνα με τα κοινοτικά πρότυπα και συμβολή στο στόχο για τη μείωση κατά 50% του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα).
- Η λόγω των ανωτέρω μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (συνάφεια με τη Λευκή Βίβλο επί της αρχής της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας).
- Η ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, μέσω ικανοποιητικών συνδέσεων με τα ευρωπαϊκά δίκτυα και τους πανευρωπαϊκούς άξονες.
- Η ενίσχυση της περιφερειακής συνοχής της ηπειρωτικής ενδοχώρας και του νησιωτικού χώρου και η άρση της απομόνωσης και πληθυσμιακής αποδυνάμωσής τους.
- Η αυξημένη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή και εκμετάλλευση έργων υποδομής μεταφορών, μέσω της προώθησης των σχετικών παραχωρήσεων.

Βασικός μοχλός της αναβάθμισης του οδικού συστήματος της χώρας κατά την περίοδο 2000-2008 είναι το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» ( ή Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.) του 3$^{ου}$ ΚΠΣ, 4 από τους 9 Άξονες Προτεραιότητας του οποίου (άξονες 1, 2, 3 και 4) αφορούν σε παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, ενώ επί πλέον ο Άξονας Προτεραιότητας 9 αφορά στην οδική ασφάλεια και λοιπές ενέργειες. Το Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. συνεπικουρείται από παρεμβάσεις συγχρηματοδοτούμενες από το Ταμείο Συνοχής, άλλες Κοινοτικές πρωτοβουλίες και προγραμματικές δράσεις, καθώς και από τη συμμετοχή ιδιωτικών πόρων, στα πλαίσια των μεγάλων αυτοχρηματοδοτούμενων οδικών έργων.

Οι παρεμβάσεις του προγράμματος στο οδικό δίκτυο αφορούν στον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ (περιλαμβανομένων του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής, της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και της Παράκαμψης Πάτρας), την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ, το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), τμήματα του οδικού άξονα Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη και νησιωτικούς οδικούς άξονες. Η κατάσταση των βασικών οδικών αξόνων στο τέλος της περιόδου 2000 – 2008 εκτιμάται ότι θα είναι η ακόλουθη:

#### *1.2.1.1 Άξονας Προτεραιότητας 1 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Οδικός άξονας ΠΑΘΕ*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 774 χλμ, πριν την εφαρμογή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, είχε υλοποιημένα και σε λειτουργία μόνο 40,50 χλμ αυτοκινητοδρόμου, ενώ μετά την εφαρμογή του 1ου ΚΠΣ ολοκληρώθηκαν 57 επιπλέον χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου. Κατά τη διάρκεια του 2ου ΚΠΣ και με τη συνεισφορά διάφορων χρηματοδοτικών πηγών (ΠΟΑ, Ταμείο Συνοχής Ι, ΠΕΠ, Γραμμή 700, Εθνικοί Πόροι) ολοκληρώθηκαν και αποδόθηκαν σε λειτουργία 260 χλμ.

Στο πλαίσιο του 3ου ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 160 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 61,5 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ, 94,6 χλμ από το Ταμείο Συνοχής ΙΙ και 4,3 χλμ από τα ΠΕΠ.

Συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας 1 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 περιλαμβάνουν:

- Ολοκλήρωση τμημάτων, που κατασκευάζονταν στο 2ο ΚΠΣ, περιλαμβανομένων και νέων συμπληρωματικών εργασιών, κατά μήκος 43,3 χλμ. (τμήμα μήκους 3 χλμ. κατασκευάσθηκε από αμιγώς εθνικούς πόρους).
- Ορισμένα πρόσθετα έργα κατασκευάζονται με συγχρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής. Τα τμήματα αυτά προβλέπεται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί έως το τέλος της περιόδου (31/12/2008).
- Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων του ΠΑΘΕ, όπως το Πέταλο του Μαλιακού. Η ολοκλήρωση των έργων αυτών θα γίνει στη νέα προγραμματική περίοδο.
- Υλοποίηση έργων συνδέσεων πόλεων με τον Άξονα του ΠΑΘΕ που κυρίως αφορά στη σύνδεση της Πάτρας (έργα συνολικού μήκους περίπου 9 χλμ., η ολοκλήρωση των οποίων θα γίνει στη νέα περίοδο).
- Ολοκλήρωση (στα πλαίσια της Σύμβασης Παραχώρησης) της κατασκευής του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής (65,3 χλμ., τα οποία ολοκληρώθηκαν).
- Ολοκλήρωση της Ζεύξης του Ρίου–Αντιρρίου (συνολικό μήκος 3,5 χλμ. αυτοκινητοδρόμου, το οποίο ολοκληρώθηκε, καθώς και οι οδοί πρόσβασης που χρηματοδοτήθηκαν από αμιγώς εθνικούς πόρους).
- Συμπληρωματικές δράσεις, όπως η εκπόνηση μελετών, η χρήση συμβούλων κλπ.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα είναι € 2.831 εκατομμύρια (δημόσια δαπάνη: € 1.627 εκατομμύρια), με προβλεπόμενη χρηματοδότηση κατά 57,5% από δημόσιους πόρους (34,1% από το ΕΤΠΑ και 23,4% από εθνικούς δημόσιους πόρους) και κατά 42,5% από ιδιωτικούς πόρους. Οι παρεμβάσεις είναι σε συνέργεια με έργα της Γραμμής Β5-700

των Διευρωπαϊκών Δικτύων, ενώ συναφείς παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται στα πλαίσια του Ταμείου Συνοχής (βλ. κατωτέρω).

Μέχρι την 31/12/2006 είχαν ενταχθεί έργα προϋπολογισμού που αντιστοιχεί στο 98% της Δημόσιας Δαπάνης του άξονα. Μέχρι την 31/12/2006, η απορρόφηση ανερχόταν σε 76,1% της δημόσιας δαπάνης – ενώ εκτιμάται ότι, μέχρι το τέλος του 2007, το ποσοστό αυτό θα ανέλθει στο 85,3%.

Επομένως, στη αρχή της περιόδου 2007-2013 θα έχουν ολοκληρωθεί συνολικά 517,5 χλμ του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και θα απομένουν προς υλοποίηση 256,5 χλμ αυτοκινητόδρομου. Από το απομένον αυτό μήκος του άξονα, τμήματα μήκους 141,5 χλμ έχουν προγραμματισθεί να υλοποιηθούν στα πλαίσια συμβάσεων παραχώρησης. Τα υπόλοιπα 115 χλμ θα υλοποιηθούν ως δημόσιο έργο στο πλαίσιο της νέας περιόδου, με χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής και τα ΠΕΠ.

#### *1.2.1.2 Άξονας Προτεραιότητας 2 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 680 χλμ, με την εφαρμογή του 1ου ΚΠΣ είχε ολοκληρωμένα 92 χλμ, εκ των οποίων αναβαθμίστηκαν σε αυτοκινητόδρομο 66 χλμ από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ. Κατά τη διάρκεια του 2ου ΚΠΣ ολοκληρώθηκαν 174,5 επιπλέον χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου, με τη συνεισφορά διάφορων χρηματοδοτικών πηγών (ΠΟΑ, Ταμείο Συνοχής Ι, ΠΕΠ, INTERREG Ι, Εθνικοί Πόροι).

Οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας 1 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006/2008 περιλαμβάνουν:

- Συνέχιση των έργων που άρχισαν τη διαχειριστική περίοδο 1994-1999, κατά μήκος 163,5 χλμ. στη Μακεδονία και στη Θράκη και τα οποία προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί στο τέλος της περιόδου (31/12/2008). Συναφή έργα κατασκευάζονται με χρηματοδότηση από το INTERREG, το Ταμείο Συνοχής και το ΠΕΠ Ηπείρου.
- Αναβάθμιση 14,2 χλμ. του άξονα της Εγνατίας σε αυτοκινητόδρομο (στο τμήμα Μέστη-Μάκρη), τα οποία έχουν ολοκληρωθεί.
- Κατασκευή 112,4 χλμ. νέου αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο και Δυτική Μακεδονία. Συναφή έργα χρηματοδοτούνται από το ΠΕΠ Ηπείρου κατά μήκος 9 χλμ. Η ολοκλήρωση τμημάτων στην Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία μήκους 77 χλμ. θα γίνει στις αρχές της διαχειριστικής περιόδου 2007-2013.
- Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων των Καθέτων Αξόνων της Εγνατίας και συνδέσεων τους με άλλα συστήματα μεταφορών, συνολικού μήκους 70,5 χλμ.
- Συμπληρωματικές δράσεις, όπως μελέτες, εμπειρογνωμοσύνες, χρήση συμβούλων, προβολή και δημοσιότητα, προμήθεια εξοπλισμού, Παρατηρητήριο κ.α.

Στον Άξονα περιλαμβάνονται συνδέσεις με τους λιμένες της Ηγουμενίτσας, της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης, καθώς και διασυνοριακές συνδέσεις μέσω Κρυσταλλοπηγής, Ευζώνων, Προμαχώνα και Ορμενίου.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα ανέρχεται σε € 1.651 εκατομμύρια, εξ ολοκλήρου με δημόσια χρηματοδότηση – κατά 56% από το ΕΤΠΑ και κατά 44% με εθνικούς πόρους. Επί πλέον αυτών, ορισμένα έργα χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής, το INTER-

REG III και τα ΠΕΠ Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης.

Μέχρι την 31/12/2006 είχε απορροφηθεί το 63,5% της συνολικής δημόσιας δαπάνης – ποσοστό που αναμένεται να ανέλθει στο 80,5% μέχρι το τέλος του 2007.

Με τις παρεμβάσεις αυτές, στο πλαίσιο του 3ου ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 477,5 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 297,5 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ, 156 χλμ από το Ταμείο Συνοχής ΙΙ και 24 χλμ από τα ΠΕΠ (περιορισμένης έκτασης αποπληρωμές κάποιων έργων θα περιληφθούν στη νέα περίοδο).

Επομένως, στις αρχές της περιόδου 2007-2013 θα έχει ολοκληρωθεί το συνολικό μήκος του οδικού άξονα.

#### *1.2.1.3 Άξονας Προτεραιότητας 3 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Λοιποί Οδικοί Άξονες*

Στον Άξονα Προτεραιότητας 3 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ περιλαμβάνονται:

- Οι προωθούμενες συμβάσεις παραχώρησης των Οδικών Αξόνων Μαλιακός-Κλειδί, Ελευσίνα-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη, Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος, Αστικά Έργα Αττικής και της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης.

  Έργα στον άξονα Τρίπολη-Καλαμάτα χρηματοδοτούνται με εθνικούς δημόσιους πόρους και από το Ταμείο Συνοχής. Στο τέλος της περιόδου θα έχουν υλοποιηθεί 26 χλμ, εκ των οποίων 7 χλμ από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ και 19 χλμ από το ΤΣ και Εθνικούς πόρους.

- Η κατασκευή και η αναβάθμιση τμημάτων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) μήκους 31,7 χλμ, εκ των οποίων προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί 17,2 χλμ έως το τέλος της περιόδου. Επίσης, η κατασκευή νέων λειτουργικών τμημάτων του καθέτου άξονα σύνδεσης του ΒΟΑΚ με το Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ), μήκους 7,9 χλμ.

- Αναβάθμιση, βελτίωση και κατασκευή των κυρίων οδικών αξόνων μεγάλων νησιών, κυρίως σε Ρόδο, Λέσβο, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Λευκάδα κλπ. Έχουν ολοκληρωθεί παρεμβάσεις σε τμήματα συνολικού μήκους 28,3 χλμ.

- Μελέτες για την ωρίμανση συγκοινωνιακών έργων της νέας διαχειριστικής περιόδου 2007-2013.

Ο συνολικός συγχρηματοδοτούμενος προϋπολογισμός ανέρχεται σε € 2.680 εκατομμύρια, εκ των οποίων € 888 εκατομμύρια είναι δημόσια δαπάνη – καλυπτόμενη κατά 56% από το ΕΤΠΑ και κατά 44% με εθνικούς πόρους – και € 1.792 καλύπτεται με ιδιωτικούς πόρους. Συναφείς παρεμβάσεις επίσης χρηματοδοτούνται στα πλαίσια του Ταμείου Συνοχής.

Μέχρι την 31/12/2006 είχε απορροφηθεί το 5,8% της συνολικής δημόσιας δαπάνης – αλλά οι εργασίες επιταχύνονται και αναμένεται η απορρόφηση να ανέλθει στο 48,6% μέχρι το τέλος του 2007.

Ορισμένα κρίσιμα χαρακτηριστικά των αξόνων αυτών έχουν ως εξής:

- *Οδικός Άξονας ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 311 χλμ, έχει περιληφθεί στο πρόγραμμα συμβάσεων παραχώρησης και θα υλοποιηθεί στο μεγαλύτερο μέρος του κατά τη νέα προγραμματική περίοδο. Εξαίρεση αποτελούν τα οδικά τμήματα παράκαμψης των πόλεων Αγρινίου και Άρτας, μήκους 34,4 χλμ και 17,4 χλμ αντίστοιχα, που υλοποιούνται με χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής ΙΙ.

Το νότιο τμήμα του οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, μήκους 167 χλμ, περιλαμβάνεται στο Διαγωνισμό Παραχώρησης του τμήματος του ΠΑΘΕ Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα, ενώ το βόρειο τμήμα Αντίρριο - Α/Κ Ιωαννίνων Εγνατίας Οδού, συνολικού μήκους 196 χλμ (144 χλμ προς υλοποίηση), αποτελεί αντικείμενο ξεχωριστού Διαγωνισμού Παραχώρησης που βρίσκεται σε εξέλιξη.

- *Οδικός Άξονας ΒΟΑΚ*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 311 χλμ, πριν την εφαρμογή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης είχε υλοποιημένα και σε λειτουργία 199,5 χλμ, (διαπλάτυνση χωρίς διαχωρισμένο οδόστρωμα), ενώ με την εφαρμογή του 1ο ΚΠΣ δεν έγιναν παρεμβάσεις στον άξονα. Κατά τη διάρκεια του 2ο ΚΠΣ και με τη συνεισφορά διάφορων χρηματοδοτικών πηγών (ΠΟΑ, ΠΕΠ, INTERREG) ολοκληρώθηκαν και αποδόθηκαν σε λειτουργία 57 χλμ αυτοκινητόδρομου.

Στο πλαίσιο του 3$^{ου}$ ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 40 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 17,2 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ, 15,8 χλμ από το ΠΕΠ και 7 χλμ από Εθνικούς Πόρους (περιορισμένης έκτασης αποπληρωμές κάποιων έργων του άξονα θα περιληφθούν στη νέα περίοδο 2007-2013).

Επομένως στις αρχές της περιόδου 2007-2013 θα έχουν ολοκληρωθεί 97 χλμ του οδικού άξονα με σύγχρονες προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου και θα απομένουν 14,5 χλμ προς αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο στη νέα περίοδο. Επίσης στη νέα περίοδο θα ολοκληρωθούν οι συνδέσεις του ΒΟΑΚ με το ΝΟΑΚ στο τμήμα Αγ. Βαρβάρα - Αγ. Δέκα του κάθετου οδικού άξονα Ηράκλειο – Μεσσαρά.

- *Οδικός Άξονας Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη*

Ο οδικός άξονας, συνολικού μήκους 200 χλμ (περιλαμβανομένου του κλάδου προς Σπάρτη μήκους 38 χλμ), έχει υλοποιημένο και σε λειτουργία από προηγούμενες περιόδους το τμήμα Κόρινθος – Τρίπολη, μήκους 80 χλμ.

Στο πλαίσιο του 3ου ΚΠΣ και στο τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2008 (31/12/2008) εκτιμάται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί και αποδοθεί σε χρήση 26 χλμ αυτοκινητόδρομου, εκ των οποίων 7 χλμ με χρηματοδότηση από το ΕΠ ΟΑΛΑΑ και 19 χλμ από το ΤΣ και από Εθνικούς Πόρους.

Επομένως, στις αρχές της περιόδου 2007-2013 θα έχουν ολοκληρωθεί 106 χλμ του οδικού άξονα και θα απομένουν 94 χλμ προς υλοποίηση κατά τη νέα περίοδο με σύμβαση παραχώρησης.

#### *1.2.1.4 Άξονας Προτεραιότητας 4 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες*

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα Προτεραιότητας 4 του ΕΠ ΟΑΛΑΑ ανέρχεται σε € 200 εκατομμύρια, εξ ολοκλήρου δημόσια δαπάνη, καλυπτόμενη κατά 58% από το ΕΤΠΑ

και κατά 42% με εθνικούς πόρους. Μέχρι την 31/12/2006 είχε απορροφηθεί το 73,4% της συνολικής δημόσιας δαπάνης – ποσοστό που αναμένεται να ανέλθει στο 79,8% μέχρι το τέλος του 2007.

Περιλαμβάνονται:

- Η ολοκλήρωση της λεωφόρου Κηφισού στην Αττική, στη χρηματοδότηση της οποίας μετέχει και το ΠΕΠ – κατά μήκος 4,38 χλμ., η οποία έχει υλοποιηθεί.
- Παρακάμψεις μεγάλων αστικών κέντρων, όπως τμήμα της παράκαμψης του Βόλου, μήκους 0,94 χλμ.
- Διάφορα άλλα έργα βελτίωσης των αστικών και περιαστικών οδικών υποδομών της Αττικής, συνολικού μήκους 6 χλμ. Αφορά κυρίως σε νέα οδικά έργα σύνδεσης του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής με περιοχές του Νομού Αττικής.

#### *1.2.1.5 Άξονας Προτεραιότητας 9 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Οδική Ασφάλεια και Λοιπές Ενέργειες*

Αφορά σε δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών και την ηλεκτρονική διαχείριση της κυκλοφορίας στους βασικούς αυτοκινητόδρομους της χώρας και στα μεγάλα αστικά κέντρα – συνεισφέροντας στη μείωση των ατυχημάτων και στην ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. Περιλαμβάνονται:

- Ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Με βάση την Έκθεση 1ου απολογισμού του Προγράμματος, το σύστημα προβλέπεται να μην έχει εγκατασταθεί έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου (31/12/2008).
- Προμήθεια εξοπλισμού της Ελληνικής Αστυνομίας – περιπολικά οχήματα, οχήματα έρευνας τροχαίου ατυχήματος, γερανοφόρα οχήματα, μοτοσικλέτες ρύθμισης της κυκλοφορίας, συσκευές ελέγχου ταχύτητας, συσκευές μέτρησης μέθης, πομποδέκτες οχημάτων, πομποδέκτες δικύκλων, φορητές πινακίδες, κώνοι και πομποδέκτες βάσεως, οχήματα τροχαίας τύπου JEEP, συσκευές μέτρησης ταχύτητας με φωτογραφικό σύστημα κ.α. Οι προμήθειες αυτές σε μεγάλο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί.
- Προμήθεια εξοπλισμού της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας – διασωστικές σειρές, γερανοφόρα οχήματα, ειδικά διασωστικά οχήματα διαφόρων χωρητικοτήτων, ειδικά πυροσβεστικά οχήματα κ.α. Οι προμήθειες αυτές σε μεγάλο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί.
- Τοπικές βελτιώσεις και εξοπλισμός ασφάλειας οδών για άρση επικινδυνότητας. Οι προμήθειες του εξοπλισμού σε μεγάλο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί.
- Διάφορες δράσεις για τον εντοπισμό επικίνδυνων σημείων στο οδικό δίκτυο και την αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων, τη βελτίωση της διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων και γενικότερα του οδικού δικτύου, καθώς και για την ανάπτυξη της τεχνολογίας κατασκευής, εποπτείας, ελέγχου ποιότητας και συντήρησης των μεγάλων οδικών έργων (προμήθεια εξοπλισμού και λογισμικού, soft ενέργειες κ.α.). Οι δράσεις αυτές προβλέπεται να υλοποιηθούν έως το τέλος της περιόδου (31/12/2008).

Στον άξονα περιλαμβάνεται επίσης το Μέτρο Τεχνική Βοήθεια.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα είναι € 155 εκατομμύρια, με χρηματοδότηση κατά 53% από το ΕΤΠΑ και 47% με εθνικούς δημόσιους πόρους. Σχετικές παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται επίσης μέσω των ΠΕΠ, του Ε.Π. Κοινωνία της Πληροφορίας και από την Τεχνική Βοήθεια του Ταμείου Συνοχής και του INTERREG.

Μέχρι την 31/12/2006 είχε απορροφηθεί το 16,1% της συνολικής δημόσιας δαπάνης – ποσοστό που αναμένεται να ανέλθει στο 39,3% μέχρι το τέλος του 2007.

Επισημαίνεται ότι στον τομέα της οδικής ασφάλειας συνεισφέρουν και ορισμένες δράσεις του ΕΠ ΣΑΑΣ που αφορούν στη βελτίωση της διαδικασίας εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και στη συνεχή (επανα)κατάρτισή τους, με την κατασκευή και τον εξοπλισμό Κέντρων Εξέτασης Υποψήφιων Οδηγών, καθώς και δράσεις ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα Οδικής ασφάλειας.

#### *1.2.1.6 Ταμείο Συνοχής*

Πέραν των παρεμβάσεων που υλοποιούνται στα πλαίσια του ΕΠ ΟΑΛΑΑ του 3ου ΚΠΣ, σημαντικά έργα χρηματοδοτούνται επίσης στα πλαίσια του Β' Ταμείου Συνοχής της περιόδου 2000-2006. Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων αυτών ανέρχεται σε € 1.727,3 εκατομμύρια και το Ταμείο Συνοχής καλύπτει το 56% του σχετικού κόστους. Ως την 31/12/2006 είχε δαπανηθεί το 73,1% του προϋπολογισμού των ενταγμένων οδικών έργων.

Στις παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνονται:

- Πέντε (5) έργα στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ (Άξονα 1 ΕΠ ΟΑΛΑΑ), συνολικού προϋπολογισμού € 665,2 εκατομμυρίων και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κατά 57%. Πρόκειται για τα τμήματα: α) Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης, β) Σκοτίνα – Κατερίνη, γ) Ράχες Αγ. Θεόδωροι, δ) Υλίκη - Αγ. Κωνσταντίνος και ε) Παράκαμψη Αγ. Κων/νου – Καμ. Βούρλα. Τα έργα α, β, γ, και δ έχουν υλοποιηθεί, ενώ το έργο ε προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου (31/12/2008).
- Επτά (7) έργα της Εγνατίας Οδού (Άξονα 2 ΕΠ ΟΑΛΑΑ), συνολικού προϋπολογισμού € 872,1 εκατομμυρίων και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κατά 55%. Πρόκειται για τα τμήματα: α) Ηγουμενίτσα – Α/Κ Σελλών, β) Κουλούρα – Κλειδί, γ) Εξωτερική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (ολοκλήρωση), δ) Α/Κ Μετσόβου – Παναγιά, ε) Νυμφόπετρα – Ρεντίνα – Ασπροβάλτα, στ) Σέλλες – Ιωάννινα (Σήραγγα Δωδώνης) και ζ) 2ος Κλάδος Εγνατίας Οδού Μέτσοβο – Μαλακάσι.
- Οι παρακάμψεις Άρτας και Αγρινίου της Ιονίας Οδού (Άξονας 3 ΕΠ ΟΑΛΑΑ – καθώς και σχετικές μελέτες), συνολικού προϋπολογισμού € 181,9 εκατομμυρίων και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής κατά 55%.
- Μελέτες στον άξονα Τρίπολη – Καλαμάτα/Σπάρτη (Άξονα 3 ΕΠ ΟΑΛΑΑ), προϋπολογισμού € 8,0 εκατομμυρίων και χρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής κατά 55%.

#### *1.2.1.7 Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα*

Σημαντικός είναι ο προγραμματισμένος ρόλος του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση, κατασκευή και εκμετάλλευση οδικών έργων, μέσω σχετικών συμβάσεων παραχώρησης κατά την τρέχουσα (3ο ΚΠΣ) και την επόμενη (2007-2013) περίοδο.

Ανάλογα με τις εξελίξεις των σχετικών διαγωνισμών, ενδεικτικά εκτιμάται ότι η ιδιωτική συμμετοχή στη χρηματοδότηση των έργων του ΕΠ ΟΑΛΑΑ θα ανέλθει σε € 3,5 δισεκατομμύρια, από τα οποία € 2,3 δισεκατομμύρια αφορούν Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων που θα υλοποιηθούν στην περίοδο 2007-2013.

Στα έργα αυτά περιλαμβάνονται:

- Έργα ολοκληρωθέντα:
  - Ο περιφερειακός δακτύλιος της Αττικής.
  - Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και οι σχετικές προσβάσεις.
- Έργα για τα οποία έχουν υπογραφεί συμβάσεις παραχώρησης:
  - Το τμήμα Μαλιακός-Κλειδί του ΠΑΘΕ.
  - Η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης.
  - Τμήματα του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας και του κλάδου Λεύκτρου-Σπάρτης.
  - Το τμήμα της Ιόνιας Οδού Αντίρριο – Α/Κ Ιωαννίνων Εγνατίας Οδού (εκτός των παρακάμψεων Αγρινίου και Άρτας).
- Έργα για τα οποία έχουν προσωρινούς Αναδόχους και έχουν ξεκινήσει ενέργειες για την υπογραφή συμβάσεων παραχώρησης:
  - Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.
  - Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας.
- Τα Αστικά Οδικά Έργα Αττικής, τα οποία θα υλοποιηθούν με συμβάσεις παραχώρησης σε επόμενο στάδιο και θα ενταχθούν σε ολοκληρωμένο σύστημα αστικών παραχωρήσεων για την Αττική.

### 1.2.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Μεταφορές

Μέσω των δράσεων που εντάχθηκαν στο Α' Κ.Π.Σ. υλοποιήθηκε μέρος του προγράμματος αναβάθμισης του άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης με την κατασκευή ή ανακαίνιση τμήματος της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής σε μήκος 147 χλμ., με σκοπό τη δυνατότητα επίτευξης ταχυτήτων έως 200 χλμ. / ώρα. Το αποτέλεσμα αυτών των παρεμβάσεων ήταν η αύξηση της χωρητικότητας της μονής γραμμής στα ορεινά τμήματα και η μείωση των καθυστερήσεων στην κίνηση των συρμών σε όλον τον άξονα.

Κύριες παρεμβάσεις του Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι 1994 - 1999» που χρηματοδοτήθηκαν από το Β' Κ.Π.Σ., ήταν η συνέχιση της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιά - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης σε άξονα υψηλών ταχυτήτων και η διαλειτουργικότητά του με το Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και βελτιώσεις στο υπόλοιπο δίκτυο της χώρας και η προμήθεια τροχαίου υλικού. Σύμφωνα με τον Σύμβουλο Αξιολόγησης, η αποτελεσματικότητα των δράσεων του προγράμματος ανήλθε σε 82% και των ειδικών στόχων σε 92%.

Το Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες» (ΕΠ ΣΑΑΣ) για την περίοδο 2000 - 2006, εντάσσεται στα πλαίσια του Γ' Κ.Π.Σ. και εμπεριέχει τρείς (3) Άξονες Προτεραιότητας για τον τομέα των σιδηροδρόμων διαιρεμένους σε οκτώ (8) Μέτρα. Λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα της ενδιάμεσης αξιολόγησης του ΕΠ ΣΑΑΣ αλλά και την υλοποίηση ως τα τέλη 2006, σημειώνονται τα ακόλουθα:

- Αναφορικά με την «Αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και Εφαρμογή του Επιχειρησιακού Σχεδίου ΟΣΕ» (Άξονας 1 ΕΠ ΣΑΑΣ), έχει αναγνωρισθεί το στενό χρονικό περιθώριο που υπάρχει για την αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και την προσαρμογή στις Κοινοτικές Οδηγίες και θεωρείται ότι οι στόχοι που τέθηκαν είναι πολλοί σε αριθμό και ιδιαίτερα απαιτητικοί σε σχέση με τα υφιστάμενα χρονοδιαγράμματα και τις παρουσιαζόμενες καθυστερήσεις. Η ολοκλήρωση των σχετικών δράσεων τοποθετείται στην περίοδο 2007-13.
- Αναφορικά με την υλοποίηση των απαραίτητων κατασκευαστικών εργασιών για την ολοκλήρωση της Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων στο τμήμα Τιθορέα - Λιανοκλάδι εκτιμάται ότι στα πλαίσια του ΕΠ ΣΑΑΣ θα ολοκληρωθεί τμήμα του φυσικού αντικειμένου (συμπεριλαμβανομένων 10,4 χλμ υποδομής μονής σήραγγας, 37 χλμ. υποδομής 2πλής γραμμής, 20 ανισόπεδων διαβάσεων, 4 τεχνικών C& C κλπ). Μέχρι τα τέλη 2006 κατασκευάστηκαν 21 περίπου χλμ. υποδομής γραμμής, 10 ανισόπεδες διασταυρώσεις, έγιναν εργασίες βελτίωσης της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της γραμμής κλπ. Το σχετικό Μέτρο 2.2 του ΕΠ ΣΑΑΣ εμφανίζει φυσική υλοποίηση σε ποσοστό 43%, αποτελεσματικότητα 42% και αποδοτικότητα 103% (στοιχεία ετήσιας έκθεσης 2006 ΕΠ ΣΑΑΣ, με βάση το φυσικό αντικείμενο που παρέμεινε στο Μέτρο με την αναθεώρηση του ΕΠ ΣΑΑΣ το Δεκέμβριο 2006).
- Αναφορικά με τη νέα γραμμή στο τμήμα Λιανοκλάδι – Δομοκός (Μέτρο 2.3 ΕΠ ΣΑΑΣ), μέχρι τα τέλη 2008 εκτιμάται ότι, μεταξύ των άλλων, θα κατασκευαστούν 18 χλμ. υποδομής διπλής γραμμής, θα γίνει πλήρης διάνοιξη και επένδυση 6 χλμ. της μονής σιδ/κής σήραγγας Όθρυος και 2 βοηθητικών σηράγγων πρόσβασης μήκους 1,7 χλμ. περίπου. Λόγω κυρίως των καθυστερήσεων στην εκπόνηση των σχετικών μελετών που αφορούν ιδαίτερα σύνθετα τεχνικά έργα, έγινε διολίσθηση των χρονοδιαγραμμάτων των κατασκευαστικών έργων στο υπόψη τμήμα, που θα ολοκληρωθούν στην περίοδο 2007-13..
- Όσον αφορά στην αναβάθμιση τμημάτων της γραμμής για αύξηση ταχυτήτων στο σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π (τμήματα ΣΚΑ – Οινόη, Οινόη – Λάρισα, Λάρισα - Θεσσαλονίκη κλπ) και παρά την αύξηση, στην πορεία, του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου του σχετικού Μέτρου (2.4 του ΕΠ ΣΑΑΣ), η υλοποίησή του κρίνεται εφικτή έως το 2008, δεδομένου ότι, οι παρεμβάσεις του Μέτρου είναι τεχνικά απλές και εντοπισμένες γεωγραφικά και οι απαιτούμενες μελέτες είναι απλές και σχετικά τυποποιημένες. Στο Μέτρο 2.4 ενσωματώθηκαν και αναβαθμίσεις του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου της Μακεδονίας που ολοκληρώθηκαν. Στα τέλη 2006, το Μέτρο εμφάνιζε φυσική υλοποίηση 61% αποτελεσματικότητα 61% και αποδοτικότητα 101 % (στοιχεία Ετήσιας Έκθεσης ΕΠ ΣΑΑΣ).
- Όσον αφορά στο Μέτρο που περιλαμβάνει τα έργα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και τηλεπικοινωνιών του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π (Μέτρο 2.5), με βάση την ανάλυση του Στρατηγικού Σχεδίου του Άξονα ΠΑΘΕ/Π, κατά την ενδιάμεση αναθεώρηση του ΕΠ ΣΑΑΣ, αυξήθηκε σημαντικά το φυσικό και οικονομικό αντικείμενο του Μέτρου. Ο βασικός λόγος για την αλλαγή αυτή ήταν η ανάγκη εγκατάστασης συστημάτων GSM-R και ETCS - Level 1, τα οποία είναι απαραίτητα για τη διαλειτουργικότητα της γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Ως τα τέλη 2008 εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί η σηματοδότηση του Σ.Σ. Πλαιοφαρσάλου, οι εργασίες στο τμήμα Ν. Πόροι – Λεπτοκαρυά, οι μελέτες, εν μέρει η προμήθεια και η

εγκατάσταση (σε 473 χλμ του ΠΑΘΕ/Π) του συστήματος GSMR και μέρος των εργασιών μελέτης / προμήθειας / εγκατάστασης του εξοπλισμού ETCS (on line και on board). Η ολοκλήρωση των σχετικών δράσεων τοποθετείται στην περίοδο 2007-13. Μέχρι τα τέλη 2006 το Μέτρο εμφάνιζε φυσική υλοποίηση 13%, αποτελεσματικότητα 11% και αποδοτικότητα 115 %.

Όσον αφορά στον Προαστιακό Σιδηρόδρομο (Μέτρο 3.1 ΕΠ ΣΑΑΣ), μέχρι 2006 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής της υποδομής και επιδομής της γραμμής ΣΚΑ – Α/Δ Σπάτων (32 χλμ) και οκτώ (8) νέοι σταθμοί, ενώ υπήρξαν καθυστερήσεις στις εργασίες στη γραμμή Τρείς Γέφυρες – ΣΚΑ. Το Μέτρο εμφάνιζε, στα τέλη 2006, φυσική υλοποίηση 60%, αποτελεσματικότητα 62% και αποδοτικότητα 97% (στοιχεία Ετήσιας Έκθεσης ΕΠ ΣΑΑΣ). Μέχρι τα τέλη 2008 εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθούν ακόμη 2 χλμ. υποδομής διπλής γραμμής και 3 χλμ υποδομής τετραπλής σιδ/κής γραμμής, ενώ θα πραγματοποιηθούν και εργασίες ηλεκτροκίνησης στο τμήμα ΣΚΑ – Κιάτο που θα ολοκληρωθούν την περίοδο 2007-13.

Οι παρεμβάσεις που συγχρηματοδοτούνται από το **Ταμείο Συνοχής για την περίοδο 2000 - 2006**, είναι:

- Η ολοκλήρωση της νέας διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα Ευαγγελισμού - Λεπτοκαρυάς, του άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης.
- Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Αθήνας - Θεσσαλονίκης
- Η κατασκευή εγκαταστάσεων εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο και η σύνδεσή του με το λιμάνι του Ν. Ικονίου
- Η κατασκευή της νέας διπλής γραμμής κανονικού εύρους Σ.Κ.Α. - Κιάτο.
- Η αναβάθμιση του τμήματος Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα.

Σημαντική θεωρείται η συνεισφορά του προγράμματος των αμιγώς εθνικών παρεμβάσεων που συμπληρώνουν το Επενδυτικό Πρόγραμμα, σε περιφερειακές γραμμές αλλά και σε προμήθεια τροχαίου υλικού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη σταδιακή μείωση χρόνων διαδρομής και στις εκτός Π.Α.Θ.Ε. / Π. γραμμές καθώς και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, βασικός στόχος των παρεμβάσεων της προγραμματικής περιόδου 2000 - 2006 ήταν η *«…ανάπτυξη συστήματος συνδυασμένων μεταφορών σε κομβικά σημεία και σε σημεία τελικού προορισμού του Ελληνικού οδικού δικτύου, ώστε να εξασφαλίζεται καλύτερη σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ε.Ε.».*

Η σημαντικότερη παρέμβαση για την ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια αφορά στο συγκρότημα του Θριάσιου Πεδίου και στη σιδηροδρομική γραμμή σύνδεσής του με το λιμένα Πειραιά, συνολικού μήκους 23,7 χλμ.[10] Το συνολικό ύψος των επενδύσεων των σχετικών παρεμβάσεων είναι 322 εκατ. € (τιμές 2004) εκ των οποίων το 55% αφορά στις εγκαταστάσεις και εξοπλισμό του Θριασίου Πεδίου (για τη διακίνηση εμπορευματικού έργου) και το υπόλοιπο στη σιδηροδρομική γραμμή σύνδεσης με το λιμένα. Το κόστος των παρεμβάσεων καλύπτεται κατά 50% από το Ταμείο Συνοχής και

[10] Εκ των οποίων 6,7 χλμ. επί της γραμμής Αθήνα – Κόρινθος.

κατά 50% από εθνικούς δημόσιους πόρους. Οι παρεμβάσεις αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός του 2008.

Επί πλέον αυτών, για να ολοκληρωθεί η σύνδεση του Θριασίου Πεδίου με το λιμένα απαιτούνται επενδύσεις (σιδηροδρομικές γραμμές, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός μεταφόρτωσης κλπ.) εντός της λιμενικής ζώνης του ΟΛΠ.

Με εξαίρεση το ανωτέρω και το Εμπορευματικό Κέντρο του Προμαχώνα Σερρών (που δημιουργήθηκε με σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου φορέα και παρέχει υπηρεσίες δημόσιας χρήσης), άλλες υποδομές οργανωμένων Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα ουσιαστικά δεν υπάρχουν – παρά μόνο ορισμένες «τυχαίες» συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων σχετιζόμενες με τις εμπορευματικές μεταφορές, χωρίς οργανωμένη χωροθέτηση. Κύριος λόγος για το κενό αυτό είναι οι σημαντικές καθυστερήσεις έργων (ως επί το πλείστον ενταγμένων στα ΠΕΠ) που οφείλονται στις αδυναμίες του σχετικού νομικού πλαισίου.

Ορισμένες δραστηριότητες εφοδιαστικής (logistics) στο σταθμό Ε/Κ του λιμένα Πειραιά και στο λιμένα Θεσσαλονίκης είναι περιορισμένες στις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων. Πρόοδος πάντως έχει σημειωθεί στον τομέα αυτό κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα, μέσω σχετικών ιδιωτικών επενδύσεων με κρατική ενίσχυση.

### 1.2.3 Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι παρεμβάσεις της περιόδου 2000-2008 – που συμπληρώνουν τις σημαντικές παρεμβάσεις προηγούμενων διαχειριστικών περιόδων – εντάσσονται κυρίως στα πλαίσια των Αξόνων Προτεραιότητας 7 και 8 του Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. που αφορούν:

- στην υλοποίηση σημαντικών έργων βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε επιλεγμένους επιβατικούς και εμπορευματικούς λιμένες, όπως απαιτείται για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου λιμενικού δικτύου που συμβάλλει στην άρση της απομόνωσης των νησιών, στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και στην ανάπτυξη των πανευρωπαϊκών διαδρόμων,
- στη βελτίωση της λειτουργίας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, σε συνέχιση αντίστοιχων παρεμβάσεων του 2ου ΚΠΣ, καθώς και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Συγκεκριμένα, οι δύο άξονες προτεραιότητας αφορούν στα εξής:

#### *1.2.3.1 Άξονας 7 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Λιμάνια*

Αφορά σε παρεμβάσεις στους λιμένες Λαυρίου, Σούδας, Μυκόνου, Ρόδου, Βόλου, Πάτρας και άλλες παρεμβάσεις, νέες και υπό ολοκλήρωση από τη διαχειριστική περίοδο 1994-1999, σε λιμένες που είναι διεθνείς πύλες της χώρας ή εξυπηρετούν σημαντικό επιβατικό και εμπορευματικό έργο ακτοπλοΐας. Κύριοι στόχοι είναι η αναδιάρθρωση και αναβάθμιση της ακτοπλοΐας, η περιφερειακή ανάπτυξη και η ενίσχυση της τουριστικής ανάπτυξης, μέσω της βελτίωσης της υποδομής και της λειτουργικότητας των λιμένων. Περιλαμβάνονται έργα επιχώσεων χερσαίων χώρων, εκβαθύνσεων λιμενολεκάνης, κατασκευής προβλητών, κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, οδικών προσβάσεων, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθειας Η/Μ εξοπλισμού κλπ.

Μεταξύ των αποτελεσμάτων περιλαμβάνονται η δημιουργία 13 θέσεων παραβολής πλοίων και η αύξηση της δυναμικότητας διακίνησης των υπ' όψη λιμένων κατά 831.000 επιβάτες και 811.000 τόννους εμπορευμάτων ετησίως.

Η συνολική δημόσια δαπάνη του Άξονα είναι € 156 εκατομμύρια, με χρηματοδότηση κατά 57% από το ΕΤΠΑ και 43% από εθνικούς δημόσιους πόρους. Μέχρι την 31/12/2006 η απορρόφηση ανήλθε το 27,6%, με αναμενόμενο αντίστοιχο ποσοστό 58,8% μέχρι τέλους του 2007.

Επί πλέον των ανωτέρω, έργα στους λιμένες Λαυρίου και Ηγουμενίτσας συγχρηματοδοτούνται από το **Ταμείο Συνοχής**, με συνολικό προϋπολογισμό € 155 εκατομμυρίων και κάλυψη από το Ταμείο Συνοχής του 61% της σχετικής δαπάνης (απορρόφηση 31/12/2006: 55,1%).

#### *1.2.3.2 Άξονας 8 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Ασφάλεια ναυσιπλοΐας – Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα*

Οι παρεμβάσεις του άξονα στοχεύουν στην ενίσχυση της ασφάλειας και της λειτουργίας των λιμένων και γενικότερα της ναυσιπλοΐας, καθώς και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αφορούν στα εξής:

- Στην επέκταση του Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS) για κάλυψη τμήματος του Αιγαίου πελάγους – συνέχεια των παρεμβάσεων που ολοκληρώθηκαν στην περιοχή Πειραιά (με χρηματοδότηση του ΕΠ-ΠΟΑ του 2ου ΚΠΣ) και στα Ιόνια Νησιά (με χρηματοδότηση από το INTERREG).
- Στην προμήθεια περιπολικού σκάφους ή ελικοπτέρου πολλαπλών ρόλων, ταχείας επέμβασης με όλες τις καιρικές συνθήκες, για την έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.
- Στην προμήθεια πυροσβεστικών πλοίων, υδροφόρων πυροσβεστικών οχημάτων και εξοπλισμού του Πυροσβεστικού Σώματος, για την ασφάλεια των λιμένων.
- Στην προμήθεια σύγχρονου πλοίου καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, καθώς και εξοπλισμού σταθμών πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης.
- Στην κατασκευή τριών ή περισσοτέρων ελικοδρομίων και έργων υποδομής (υπόστεγων, γραφείων, δαπέδων στάθμευσης κλπ.) για την εξυπηρέτηση ελικοπτέρων.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα είναι € 99 εκατομμύρια, με χρηματοδότηση κατά 50% από το ΕΤΠΑ και 50% με εθνικούς δημόσιους πόρους. Μέχρι 31/12/2006 η απορρόφηση ήταν στο επίπεδο του 38,1% και αναμενόταν να ανέλθει στο 62,5% μέχρι τέλους του 2007.

Σύμφωνα με την *«Έκθεση Πρώτου Απολογισμού ΕΠ-ΟΑΛΑΑ»* του Οκτωβρίου 2005, δύο συγκεκριμένες κατηγορίες προβλημάτων που εντοπίσθηκαν στην υλοποίηση των παρεμβάσεων των ανωτέρω αξόνων είναι:

- Άξονας 7: Προβλήματα διαδικασιών ωρίμανσης των έργων και διαδικασιών συμβασιοποίησής τους.
- Άξονας 8, Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας – Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα: Δύο σημαντικά έργα δεν προβλέπεται να ολοκληρωθούν μέσα στην προγραμματική περίοδο 2000-2006/2008.

### 1.2.4 Αεροπορικές Μεταφορές

Οι κύριοι στόχοι στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών για την περίοδο 2000 - 2006, στο πλαίσιο του Γ' Κ.Π.Σ., ήταν η εκτέλεση έργων σε συγκεκριμένα αεροδρόμια ώστε να υπάρξουν αύξηση της χωρητικότητας, βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, δυνατότητα χρήσης των εγκαταστάσεων από περισσότερες αεροπορικές εταιρίες και δημιουργία προϋποθέσεων για νέες εκμεταλλεύσεις.

Ειδικότερα στο πλαίσιο του σχετικού Άξονα Προτεραιότητας του ΕΠ ΣΑΑΣ (Άξονας 5: «Επέκταση, Βελτίωση και Εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων»), συμπεριελήφθησαν τα παρακάτω έργα:

- Αναβάθμιση αεροδρομίου Θεσσαλονίκης «Μακεδονία», με στόχο τον εφοδιασμό της Θεσσαλονίκης με τις αναγκαίες υποδομές που θα συμβάλουν στην κατοχύρωση του ρόλου της ως μητροπολιτικού κέντρου, μέσω της δυνατότητας εξυπηρέτησης και υπερατλαντικών πτήσεων). Μέχρι τα τέλη του έτους 2006, παραδόθηκαν σε λειτουργία 2.440μ. τροχόδρομου, ενώ οι δικαστικές και διοικητικές εμπλοκές στο σημαντικό έργο επέκτασης του διαδρόμου προσγειο-απογειώσεων αεροσκαφών 10-28 (και του παράλληλου αυτού τροχόδρομου) στη θάλασσα, οδήγησαν στην ανάγκη να ολοκληρωθεί το σχετικό έργο την περίοδο 2007-13. Μέχρι τα τέλη 2008 εκτιμάται ότι θα έχει κατασκευαστεί μέρος της επέκτασης του διαδρόμου 10-28 (και του παράλληλου τροχόδρομου) στη θάλασσα και εργασίες ενίσχυσης του υφιστάμενου χερσαίου τμηματος του διαδρόμου.
- Αναβάθμιση αεροδρομίου Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης» με κύριο στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας και την παροχή της δυνατότητας ικανοποιητικής εξυπηρέτησης των υπαρχόντων αλλά και των αυξημένων μελλοντικών επιβατών Οι σχετικές εργασίες είχαν ολοκληρωθεί στα τέλη 2006. Έγινε επέκταση του υπάρχοντος κτιρίου αεροσταθμού συνολικής επιφάνειας 18.985 $m^2$ και διαμόρφωση του άμεσου προς το κτίριο περιβάλλοντος χώρου (7.000$m^2$).
- Έργα αναβάθμισης σημαντικών περιφερειακών αεροδρομίων (π.χ. Καστοριάς, Χανίων, Ακτίου, Σάμου, Καλύμνου, Ζακύνθου, Ρόδου, Αγχιάλου, Ικαρίας, Σητείας) που περιλαμβάνουν κατασκευή / επέκταση δαπέδων στάθμευσης αεροσκαφών, κατασκευή / επέκταση κτιρίων αεροσταθμών, διαμορφώσεις στους περιβάλλοντες χώρους των αεροδρομίων, καθώς και έργα αεροναυτιλίας.

### 1.2.5 Αστικές Μεταφορές και Συγκοινωνίες

#### *1.2.5.1 (α) Εντός Αττικής*

Στο Β' Κ.Π.Σ. δεν υπήρχε ολοκληρωμένη παρέμβαση «Αστικές Συγκοινωνίες». Κύρια δράση που αφορούσε στις αστικές συγκοινωνίες και χρηματοδοτήθηκε από το Β' Κ.Π.Σ. ήταν η κατασκευή των δύο νέων γραμμών μετρό της Αθήνας. Στο ίδιο χρονικό διάστημα πραγματοποιήθηκαν περιορισμένες χρηματοδοτήσεις για τα έργα τηλεματικής του Η.Λ.Π.Α.Π., η προμήθεια 300 λεωφορείων φυσικού αερίου και το δίκτυο τηλεματικής του Ο.Α.Σ.Α.

Οι εξής δύο από τους 9 άξονες του Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. του 3$^{ου}$ ΚΠΣ αφορούν στις Αστικές Μεταφορές:

*1.2.5.1.1 Άξονας Προτεραιότητας 5 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Μετρό Αθήνας*

Περιλαμβάνεται κατασκευή νέων γραμμών μετρό (επέκταση των γραμμών 2 και 3) συνολικού μήκους 12,56 χλμ., 9 νέων σταθμών, 4 σταθμών μετεπιβίβασης και ενός αμαξοστασίου, προμήθεια και θέση σε λειτουργία 17 συρμών, καθώς και ηλεκτρομηχανολογικά έργα και έργα προσαρμογής με το δίκτυο του προαστιακού.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα ανέρχεται σε € 1.153 εκατομμύρια, με χρηματοδότηση κατά 50% από το ΕΤΠΑ και κατά 50% με εθνικούς πόρους. Μέχρι 31/12/2006 η απορρόφηση ήταν στο επίπεδο του 87,9% και αναμενόταν να ανέλθει στο 96,4% μέχρι τέλους του 2007.

Ορισμένα συναφή έργα χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής και από το ΠΕΠ Αττικής.

*1.2.5.1.2 Άξονας Προτεραιότητας 6 Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.: Αστική Ανάπτυξη – Κατασκευή Μετρό*

Περιλαμβάνει:

- Κατασκευή 9,6 χλμ. κεντρικής γραμμής, 13 σταθμών και 1 αμαξοστασίου, καθώς και σχετικών μελετών για το Μετρό Θεσσαλονίκης – το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί κατά τη νέα διαχειριστική περίοδο 2007-2013. Μέρος των απαιτούμενων οδικών προσβάσεων χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας.
- Κατασκευή 1,26 χλμ. γραμμής, 1 σταθμού, 1 σταθμού μετεπιβίβασης και 1 αμαξοστασίου, καθώς και αρχικές εργασίες για άλλα τμήματα επέκτασης του Μετρό Αθήνας. Συναφή έργα χρηματοδοτούνται από το ΠΕΠ Αττικής και το Ταμείο Συνοχής.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του Άξονα ανέρχεται σε € 376 εκατομμύρια, με χρηματοδότηση κατά 50% από το ΕΤΠΑ και κατά 50% με εθνικούς πόρους. Μέχρι 31/12/2006 η απορρόφηση ήταν στο επίπεδο του 19,8% και αναμενόταν να ανέλθει στο 50,2% μέχρι τέλους του 2007.

Επί πλέον αυτών, το Ταμείο Συνοχής χρηματοδοτεί κατά 66% την επέκταση της Γραμμής 2 του Μετρό της Αθήνας προς το παλαιό αεροδρόμιο του Ελληνικού, συνολικού κόστους € 400 εκατομμυρίων.

Βασικά αποτελέσματα και επιπτώσεις των παρεμβάσεων αυτών είναι:

- Η μείωση του κόστους μετακίνησης και η βελτίωση της διαθεσιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς για τους μετακινουμένους και της πρόσβασής τους σ' αυτά, με αποτέλεσμα την αύξηση του μεριδίου τους στις αστικές μετακινήσεις.
- Η εξοικονόμηση ενέργειας και η μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, μέσω της εκτροπής μεταφορικού έργου από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα.

Με βάση την τελευταία πρόταση αναθεώρησης του Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. (Μάιος 2006), το Μετρό της Αθήνας θα περιλάβει την κατασκευή 9 σταθμών αντί 10 και τεσσάρων σταθμών μετεπιβίβασης αντί 6. Επίσης η κατασκευή του Μετρό Θεσσαλονίκης θα επεκταθεί και στην περίοδο 2007-2013, ενώ η συνολική Δημόσια Δαπάνη του ΕΠ ΟΑΛΑΑ μειώθηκε σε 376,06 εκατ. Ευρώ (από 439,52) και με ποσοστό Κοινοτικής συμμετοχής 50%.

*1.2.5.1.3 Άξονας Αστικών Συγκοινωνιών Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ.*

Επί πλέον αυτών, στο ΕΠ ΣΑΑΣ του Γ΄ Κ.Π.Σ., ο Άξονας 4 των Αστικών Συγκοινωνιών περιλαμβάνει τις παρακάτω κύριες παρεμβάσεις:

1. Εκσυγχρονισμό του Ομίλου ΟΑΣΑ και εφαρμογή Επιχειρησιακού Σχεδίου: Περιλαμβάνει:
   - την ανανέωση του στόλου των Λεωφορείων και Τρόλεϊ με παράλληλη αντικατάσταση παλαιών οχημάτων (μέχρι τα τέλη 2006 είχαν αποκτηθεί 404 νέα λεωφορεία και 141 τρόλει ενώ οι σχετικές ενέργειες βρίσκονταν σε εξέλιξη)
   - Την εκπόνηση και εφαρμογή επιχειρησιακών σχεδίων των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ, ΗΛΑΠΑΠ, ΗΣΑΠ).
   - Την κατασκευή αμαξοστασίου των ΗΛΠΑΠ (προβλέπεται να ολοκληρωθεί εντός του 2008)
   - Την εκπόνηση μελετών στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών της Αττικής (θα ολοκληρωθούν μέχρι τα τέλη 2008).
   - Την προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία, Συστήματος Τηλεματικής Εποπτείας στον ΟΑΣΑ. Το έργο θα ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2007-13.
   - Την προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε Λειτουργία του Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου (ΑΣΣΚ) για λογαριασμό των ΟΑΣΑ, ΗΣΑΠ, ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ. Το έργο θα ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2007-13.
2. Εκσυγχρονισμός *Η.Σ.Α.Π.*: Περιέχει:
   - τα έργα ανάπλασης 23 σταθμών του Η.Σ.Α.Π.(έχουν ολοκληρωθεί)
   - τον εκσυγχρονισμό του Κέντρου Ελέγχου Λειτουργίας (θα ολοκληρωθεί στα πλαίσια του ΕΠ ΣΑΑΣ)
   - έργα αναβάθμισης της γραμμής του ΗΣΑΠ που το πέρας τους τοποθετείται στην περίοδο 2007-13

     και λοιπές συμπληρωματικές δράσεις..
3. Σύγχρονος *Τροχιόδρομος (Τραμ) στη Μείζονα Περιοχή της Αθήνας*: Το κυρίως έργο (γραμμή μήκους 26 χλμ, στάσεις, γραμμή σύνδεσης με αμαξοστάσιο) έχει παραδοθεί. Η επέκταση προς Πειραιά θα ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2007-13.
4. Προαστιακός *σιδηρόδρομος*: Από το 2004 λειτουργεί ο Προαστιακός σιδηρόδρομος έως το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, ο οποίος και έχει ενταχθεί στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας (κοινή γραμμή με το Μετρό στο τμήμα Δουκίσσης Πλακεντίας – Ελ. Βενιζέλος).

#### *1.2.5.2 (β) Εκτός Αττικής*

Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων δεν έγιναν παρεμβάσεις στις αστικές συγκοινωνίες των περιοχών εκτός Αττικής και των παραμεθόριων περιοχών.

Στο Β' Κ.Π.Σ. πραγματοποιήθηκαν περιορισμένες χρηματοδοτήσεις για την κατασκευή του μετρό της Θεσσαλονίκης (πρόδρομες εργασίες 1999 - 2000).

Θεωρείται αναγκαίο στην προγραμματική περίοδο 2007-2013 να ενταχθούν δράσεις, έργα και ενέργειες με ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υποδομής στις πόλεις της Ελλάδας και την Περιφέρεια, προκειμένου να καλυφθούν όλα τα προβλήματα και όλες οι προοπτικές ανάπτυξης των πόλεων της Περιφέρειας.

#### *1.2.5.3 (γ) Οριζόντιες Δράσεις*

Στα πλαίσια του Ε.Π. ΚτΠ, έχουν προγραμματιστεί να γίνουν τα έργα που παρουσιάζουν συνέργιες με τις δράσεις του Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ., τα οποία είναι τα ακόλουθα:

1. Τηλεματική Εποπτεία Στόλου Η.Λ.Π.Α.Π.
2. Σύστημα Τηλεματικής για τον Εκτελεστικό Φορέα Συγκοινωνιακού Έργου Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε.
3. Ολοκληρωμένο Σύστημα Τηλεματικής Ο.Α.Σ.Θ. για την Πληροφόρηση των Επιβατών
4. Σύστημα Αυτόματης Συλλογής Κομίστρου (ΟΑΣΑ)

Επιπρόσθετα, από το Ε.Π. ΚτΠ, ο Η.Σ.Α.Π. χρηματοδοτήθηκε εντός του 2004 για την υλοποίηση του έργου «Προστασία και Ασφάλεια Αμαξοστασίων και Σταθμών Η.Σ.Α.Π.». Το έργο έχει ολοκληρωθεί.

Αναφορικά, με τις ενέργειες για την προσβασιμότητα των Α.Μ.Ε.Α., έχουν προβλεφθεί μέτρα από τους φορείς για την διευκόλυνσή τους και την άμεση εξυπηρέτησή τους (καταλληλότητα σταθμών, λεωφορείων, οχημάτων). Πρέπει να σημειωθεί ότι η διευκόλυνσή των Α.Μ.Ε.Α. στις καθημερινές τους μετακινήσεις αποτελεί κριτήριο επιλογής δράσεων από τη ΕΥΔ Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ., καθώς και από το Υ.Μ.Ε.

### 1.2.6 Συνοπτικά Στοιχεία Αξιολόγησης

#### *1.2.6.1 Το Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α.*

Συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που αφορούν στην αξιολόγηση της υλοποίησης του Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. (όπως αναθεωρήθηκε) διατυπώνονται στην *«Έκθεση Πρώτου Απολογισμού ΕΠ-ΟΑΛΑΑ»* του Οκτωβρίου 2005.

Σε γενικές γραμμές, ο σχεδιασμός του Προγράμματος (μετά την αναθεώρησή του) κρίνεται ικανοποιητικός, ως προς τη λογική και τη συνοχή του, καθώς και ως προς την εφικτότητα υλοποίησης των στόχων του που κρίνονται επίκαιροι και συμβατοί με την τομεακή στρατηγική. Παράλληλα, η συνάφεια του Προγράμματος με τους γενικούς και ειδικούς στόχους του 3$^{ου}$ ΚΠΣ και η εσωτερική συνοχή του Προγράμματος κρίνονται ικανοποιητικά.

Ως το τέλος του 2006, η ενεργοποίηση της δημόσιας δαπάνης όλων των μέτρων του Προγράμματος είχε υπερβεί το 100% (ήταν στο επίπεδο του 104,18%), ενώ το αντίστοιχο ποσοστό δέσμευσης ήταν περίπου 98%. Η απορρόφηση στο τέλος του 2006 ήταν 58,3% και αναμενόταν να ανέλθει σε 76% μέχρι το τέλος του 2007. Εμφανίζονται βεβαίως καθυστερήσεις, κυρίως όσον αφορά στον άξονα προτεραιότητας 3 (σε μεγάλο βαθμό, λόγω σχετικών καθυστερήσεων απορρόφησης στα έργα παραχώρησης και στους οδικούς άξονες Κρήτης και νησιών).

Συγκεκριμένα προβλήματα που εντοπίσθηκαν περιλαμβάνουν τα εξής:

- Καθυστερήσεις στην έναρξη υλοποίησης των νέων έργων, λόγω προβλημάτων κατά τη διάρκεια των διαγωνιστικών διαδικασιών ή / και μη έγκαιρης σύνταξης των τευχών δημοπράτησης στο Μέτρο 3.2: Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης.
- Ανάγκες αναθεώρησης φυσικού αντικειμένου (π.χ. Μέτρο 1.1: Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ – 2$^{ο}$ ΚΠΣ, ΕΠ ΟΑΛΑΑ).
- Καθυστερήσεις στην προώθηση συμβάσεων παραχώρησης (που αναμενόταν να έχουν οριστικοποιηθεί μέσα στο 2005).
- Έλλειψη εξειδίκευσης και νομικών δεσμεύσεων ΟΠΣ του Μέτρου 1.7: Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις του Άξονα 1.
- Έλλειψη νομικών δεσμεύσεων ΟΠΣ του Μέτρου 2.3: Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις του Άξονα 2.
- Μέτρο 3.3 – Ολοκλήρωση τμημάτων Ιόνιας Οδού: Το Μέτρο είναι ανενεργό.
- Μέτρο 7.1 (λιμάνια) και μέτρο 8.1 (ασφάλεια ναυσιπλοΐας): Αρχικά ασαφώς καθορισμένο αντικείμενο ορισμένων έργων, ενίοτε συνοδευόμενων από ασαφείς μελέτες, μεγάλες καθυστερήσεις στην ανάθεση και υλοποίηση ορισμένων έργων, καθώς και στη διενέργεια διαγωνισμών και στις προμήθειες, καθυστερήσεις στην υποβολή ΤΔΕ από τους τελικούς δικαιούχους.

Τα προβλήματα αυτά, εντοπισθέντα έγκαιρα, αντιμετωπίσθηκαν ως επί το πλείστον μέσω της ευελιξίας του Προγράμματος – προσαρμογή του φυσικού αντικειμένου σύμφωνα με τις δυνατότητες, ανακατανομή πόρων, συνεχής παρακολούθηση και επιτάχυνση διαδικασιών κλπ.

Παράλληλα (σύμφωνα πάντα με την Έκθεση Πρώτου Απολογισμού), τα προβλήματα αυτά *«…έχουν συμβάλει στην απόκτηση σημαντικής εμπειρίας σχετικά με τον σχεδιασμό, την ωρίμανση, την ένταξη και την συμβασιοποίηση των έργων, τόσο από τους Τελικούς Δικαιούχους, όσο και από την ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ. Συνεπώς, εκτιμάται ότι πλέον ο Τελικός Δικαιούχος είναι σε θέση να αναλάβει την επιτυχή υλοποίηση νέων αντίστοιχων έργων στην επόμενη προγραμματική περίοδο …»*.

Πέραν αυτού, εντοπίζονται *«Καλές Πρακτικές»* σε σημαντικά έργα, παράδειγμα των οποίων είναι τα έργα της Εγνατίας Οδού (άξονας προτεραιότητας 2), για τα οποία παρατηρούνται τα εξής:

Μέτρο 2.1 – ολοκλήρωση τμημάτων Εγνατίας Κ.Π.Σ. ΙΙ σε Μακεδονία και Θράκη: Τα έργα του μέτρου ήταν στην πλειονότητά τους ώριμα προς ένταξη στο πρόγραμμα, ο τελικός δικαιούχος είχε σαφή στρατηγική στο σχεδιασμό και γρήγορη ανταπόκριση στις προσκλήσεις της ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ, με την οποία είχε καλή συνεργασία, εξασφαλίζοντας έτσι καλή υλοποίηση των έργων. Κατ' επέκταση, το μέτρο παρουσιάζει υψηλά ποσοστά υλοποίησης και σημαντικές απορροφήσεις.

Αυτό είναι ιδιαίτερα θετικό, δεδομένου ότι το τμήμα αυτό της Εγνατίας είναι μεγάλο και δύσκολο τεχνικό έργο (σε περιοχή με έντονο ανάγλυφο, μεγάλο υψόμετρο και δύσκολες κλιματολογικές συνθήκες), περιλαμβάνοντας 15 σήραγγες και 6 μεγάλες γέφυρες με υψηλά βάθρα.

Παράλληλα, οι επιπτώσεις του έργου είναι σημαντικές: Μειώνεται ο χρόνος διέλευσης της Καστανιάς κατά 15' και βελτιώνονται πολύ οι συνθήκες ασφάλειας και άνεσης στην οδήγηση, με την αποφυγή μεγάλων κλίσεων και φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του παλιού δρόμου.

Μέτρο 2.2 – υπόλοιπα τμήματα Εγνατίας στην Ήπειρο και Δυτική Μακεδονία: Ισχύουν τα προαναφερθέντα

Η υλοποίηση του Προγράμματος γενικά και οι επιπτώσεις των παρεμβάσεών του κρίνονται θετικά, δεδομένων των εξής:

Κόστος υλοποίησης των έργων: Τα μοναδιαία κόστη για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων είναι γενικά εντός των ορίων που προκύπτουν από την εφαρμογή τυπικών στοιχείων κόστους – ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις είναι χαμηλότερα. Εξαιρέσεις αποτελούν κυρίως τμήματα αστικών οδικών έργων της Αττικής, όπως η Αττική Οδός και το τελευταίο τμήμα του Κηφισού προς τη θάλασσα, όπου το πραγματικό μοναδιαίο κόστος διαμορφώνεται σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα από το τυπικό. Αυτό όμως οφείλεται στις πολύ αυξημένες δυσκολίες και τεχνικές ιδιαιτερότητες των έργων αυτών εντός του αστικού ιστού.

Επί πλέον, η εμπειρία που αποκτήθηκε ως προς τεχνικά, οικονομικά, συμβατικά και άλλα χαρακτηριστικά της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού – συνεπικουρούμενη από την αντίστοιχη εμπειρία της υλοποίησης της ζεύξης Ρίου-Αντιρίου και παλαιότερα του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος – είναι εξαιρετικά ωφέλιμη και αξιοποιείται στις αντίστοιχες περιπτώσεις συμβάσεων παραχώρησης των νέων μεγάλων οδικών έργων.

Θετικά συμπεράσματα διαμορφώνονται επίσης όσον αφορά στο μέσο κόστος της κατασκευής του Μετρό της Αθήνας – που είναι συγκρίσιμο με εκείνο της Λισαβόνας και χαμηλότερο εκείνων του Λονδίνου και του Παρισιού, παρά το ότι η ποιότητα κατασκευής του Μετρό Αθήνας είναι πολύ υψηλή.

Σημαντική, ανώτερη του αρχικά προβλεπομένου, αναμένεται να είναι η επίπτωση του Προγράμματος ως προς τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης: Με βάση τα χαρακτηριστικά των έργων όπως υλοποιούνται και ολοκληρώνονται, αναμένεται ότι, με την ολοκλήρωση του Προγράμματος την 31/12/2008, θα έχουν δημιουργηθεί 1.281 νέες θέσεις εργασίας στη λειτουργία και συντήρηση των έργων, έναντι αρχικής τιμής-στόχου 971 θέσεων.

Ο σημαντικότερος «γενεσιουργός» παράγων νέων θέσεων εργασίας είναι το Μετρό Αθήνας – που δημιουργεί 640 νέες θέσεις. Ακολουθούν οι οδικοί άξονες Εγνατία, ΠΑΘΕ και λοιποί, με 260, 228 και 114 θέσεις εργασίας αντίστοιχα.

Όσον αφορά στη δημιουργία θέσεων εργασίας κατά την κατασκευή των έργων, οι σχετικές εκτιμήσεις έχουν ως εξής:

- Άξονας Προτεραιότητας 1: 30.464 ανθρωποέτη.
- Άξονας Προτεραιότητας 2: 18.139 ανθρωποέτη.
- Άξονας Προτεραιότητας 3: 27.045 ανθρωποέτη.
- Άξονας Προτεραιότητας 4: 1.427 ανθρωποέτη.
- Άξονας Προτεραιότητας 5: 20.623 ανθρωποέτη.

- Άξονας Προτεραιότητας 6: 8.546 ανθρωποέτη.
- Άξονας Προτεραιότητας 7: 1.774 ανθρωποέτη.

Οι επιπτώσεις των έργων στο περιβάλλον αξιολογούνται ως εξής:

- Η κατάληψη νέων εκτάσεων από τους οδικούς άξονες δημιουργεί επιβαρύνσεις στη χλωρίδα. Οι σχετικές επιπτώσεις, όμως, αμβλύνονται με διάφορα μέτρα που λαμβάνονται, όπως φυτοτεχνικές μελέτες, φυτεύσεις στα πρανή, cut & cover - θετικά ισοζύγια πρασίνου, συστήματα πυρόσβεσης κλπ.
- Επιπτώσεις στην πανίδα δημιουργούνται από τη διχοτόμηση του χώρου διαβίωσης διαφόρων ειδών. Όμως, οι συνθήκες διαβίωσης της πανίδας είναι βελτιωμένες σε σχέση με τις συνθήκες που ίσχυαν στα αντικατασταθέντα τμήματα, καθώς λαμβάνονται για το σκοπό αυτό ειδικά μέτρα. Επί πλέον, σε τμήματα όπου οι νέοι άξονες αντικαθιστούν υφιστάμενους που διατρέχουν προστατευόμενες περιοχές, οι νέες χαράξεις είτε παρακάμπτουν τις περιοχές αυτές, είτε κατασκευάζονται σήραγγες ή μεγάλες γέφυρες, με στόχο την ελαχιστοποίηση των οχλήσεων στην πανίδα.
- Τα λιμενικά έργα που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα – ως επί το πλείστον επεκτάσεις ή βελτιώσεις υφιστάμενης υποδομής, σχεδιασμένες με βάση τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους – όχι μόνο δεν επιβαρύνουν, αλλά μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- Υπάρχουν μεν επιπτώσεις στους υδάτινους πόρους, αλλά αντιμετωπίζονται με την κατασκευή υδραυλικών έργων – οχετών, φρεατίων ομβρίων, γεφυρών κ.α. Παράλληλα, λαμβάνονται μέτρα σταθεροποίησης του εδάφους, αναχαίτισης της επιφανειακής διάβρωσης, αποκατάστασης λατομείων με προϊόντα εκσκαφών κ.α.
- Θετικός είναι ο ισολογισμός των επιπτώσεων στην ποιότητα της ατμόσφαιρας. Στα αστικά κέντρα, η κατάσταση βελτιώνεται αισθητά με την εκτροπή μεταφορικού έργου στα ΜΜΜ, ιδιαίτερα σε εκείνα σταθερής τροχιάς. Παράλληλα, παρακάμψεις πόλεων βελτιώνουν την κατάσταση σε άλλους πόλους συγκέντρωσης πληθυσμού. Στην ύπαιθρο υπάρχει μικρή επιβάρυνση, αλλά έχουν ληφθεί μέτρα παρακολούθησης των αερίων εκπομπών. Σημαντική είναι η θετική επίπτωση της βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών.

  Συνολικά, εκτιμάται ότι, με την ολοκλήρωσή του, το πρόγραμμα θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση εκπομπών αερίων ρύπων, ως εξής:

| | CO | NOx | HCs | $SO_2$ | TSP |
|---|---|---|---|---|---|
| Α.Π. 1 (τ/έτος) | 18.541 | 2.119 | 2.296 | 192 | 384 |
| Α.Π. 2 (τ/έτος) | 364 | 50 | 50 | 9 | 7 |
| Α.Π. 3 (τ/έτος) | 1.090 | 134 | 139 | 15 | 15 |
| Α.Π. 4 (τ/έτος) | 706 | 454 | 57 | 164 | 78 |
| Α.Π. 5 (τ/έτος) | 28.251 | 3.942 | | | |
| Α.Π. 6 (τ/έτος) | 28.251 | | | | |

- Η απομάκρυνση των οδικών αξόνων από τους οικισμούς συμβάλει στη μείωση των επιπτώσεων του θορύβου. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται και τα μέτρα ηχοπροστασίας που λαμβάνονται (ηχοπετάσματα κλπ.). Παράλληλα, τα έργα συμβάλουν

στη μείωση της διέλευσης βαρέων οχημάτων από κεντρικές περιοχές, με συνεπακόλουθες ωφέλειες.

- Οι σταθμοί του Μετρό συμβάλουν στη βελτίωση του αστικού τοπίου, μέσω των πεζοδρομήσεων, των φυτεύσεων, των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, της αποκατάστασης υφισταμένων και ανέγερσης νέων κτιρίων και της ανάδειξης των αρχαιολογικών μνημείων και ευρημάτων.

Οι επιπτώσεις των παρεμβάσεων του προγράμματος στην οδική ασφάλεια είναι σημαντικές, όπως φαίνεται από τον ακόλουθο πίνακα που αναφέρεται στην ποσοστιαία μείωση του κόστους ατυχημάτων που θα επέλθει από τις βελτιώσεις στο οδικό δίκτυο:

| Άξονας Προτεραιότητας | Τιμή Στόχος 2008 | Εκτίμηση 2006 |
|---|---|---|
| 1: Οδικός Άξονας ΠΑΘΕ | 40% | 65% |
| 2: Εγνατία Οδός[11] | 64% | 52% |
| 3: Λοιποί Οδικοί Άξονες | 48% | 52% |
| 4: Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες | 50% | 50% |

Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στα βελτιωμένα τεχνικά χαρακτηριστικά και προδιαγραφές των αυτοκινητοδρόμων που διαμορφώνονται σε ξεχωριστά οδοστρώματα για κάθε κατεύθυνση, με παρεμβολή μεσαίας διαχωριστικής νησίδας.

Φυσικά σημαντικές είναι οι επιπτώσεις του Μετρό στην οδική ασφάλεια στην Αττική, δεδομένης της εκτροπής προς αυτό σημαντικής κίνησης από τα οδικά οχήματα.

Οι νέοι οδικοί άξονες έχουν υπερδιπλάσια κυκλοφοριακή ικανότητα από ό,τι τα παλαιά τμήματα που αντικαθιστούν.

Η βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών και η δημιουργία συντομότερων συνδέσεων στο οδικό δίκτυο επιτρέπει αύξηση της μέσης ωριαίας ταχύτητας, με ταυτόχρονη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Κατά συνέπεια, μειώνεται ο χρόνος μεταφοράς / μετακίνησης (χρονοαπόσταση – σε σχέση με τα προϋπάρχοντα τμήματα) κατά 30 - 40%, με συνέπεια σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς για τους χρήστες και την εθνική οικονομία. Επιτυγχάνεται ταυτόχρονα σημαντική μείωση του κόστους κατανάλωσης καυσίμων, συντήρησης-φθοράς οχημάτων κλπ.

Σε σχέση με την κατάσταση κατά την έναρξη της περιόδου, παραδείγματα σχετικών εξοικονομήσεων χρόνου λόγω των παρεμβάσεων της προγραμματικής περιόδου 2000-2006 είναι:

- Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Από 5 ώρες 38’ σε 5 ώρες 9’.
- Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη: Από 6 ώρες 14’ σε 3 ώρες 49’.
- Ηγουμενίτσα-Αλεξανδρούπολη: Από 10 ώρες 26’ σε 7 ώρες 51’.
- Πάτρα-Αγρίνιο: Από 1 ώρα 53’ σε 1 ώρα 15’.
- Πάτρα-Ιωάννινα: Από 4 ώρες 31’ σε 3 ώρες 53’.

[11] Η υστέρηση της εκτιμωμένης υλοποίησης ως προς την τιμή-στόχο οφείλεται στην τροποποίηση των περιεχομένων των μέτρων του άξονα, σύμφωνα με την οποία ορισμένα τμήματα που ήταν ενταγμένα στο ΕΠ ΟΑΛΑΑ μεταφέρθηκαν σε άλλα προγράμματα.

- Ηράκλειο – Καστέλι / Άγιοι Δέκα: Από 1 ώρα 14’ σε 33’.
- Αστικές μετακινήσεις:
  - Οδικώς: Από 9’ σε 5’.
  - Με το Μετρό[12]:
    - Διαδρομή Σύνταγμα-Χαϊδάρι: Από 25’ σε 7,5’.
    - Διαδρομή Σύνταγμα-Σταυρός: Από 40’ σε 18’.
    - Διαδρομή Σύνταγμα-Ηλιούπολη: Από 15’ σε 10’.

Επί πλέον των ανωτέρω, με τις παρεμβάσεις του Προγράμματος το μεταφορικό έργο του Μετρό Αθήνας αυξάνεται κατά 305.000 μετακινήσεις ημερησίως, κατά μεγάλο ποσοστό προερχόμενες από προσέλκυση άλλως μετακινουμένων με αυτοκίνητο.

Τα υλοποιούμενα στο πρόγραμμα έργα αυξάνουν τη το μεταφορικό έργο των λιμένων κατά 831.000 επιβάτες και κατά 811.000 τόννους εμπορευμάτων.

Ειδικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν ορισμένες διαπιστώσεις του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού (3η ετήσια έκθεση αποτελεσμάτων, Μάρτιος 2006) ως προς τις επιπτώσεις του πολύ μεγάλου αυτού έργου – που, εν μέρει τουλάχιστον, είναι ενδεικτικές αντίστοιχων επιπτώσεων της υλοποίησης και των άλλων αυτοκινητόδρομων της χώρας. Βασικά σχετικά σημεία για την Εγνατία και τους κάθετους άξονές της έχουν συνοπτικά ως εξής:

Με προσδιορισμό της ζώνης επιρροής του έργου σε απόσταση 50 χλμ., εκτιμάται ότι η Εγνατία εξυπηρετεί δυνητικά περί τα 2,6 εκατομμύρια κατοίκους. Ο αντίστοιχα δυνητικά ωφελούμενος πληθυσμός σε περιφερειακό επίπεδο είναι 3,9 εκατομμύρια.

Η επίδραση εκτείνεται σε μια μεγάλη αγορά, στην οποία λόγω Εγνατίας αυξάνεται η κινητικότητα των συντελεστών παραγωγής και βελτιώνεται η προσπελασιμότητα. Η αγορά αυτή αντιστοιχεί σε ΑΕΠ 2002 της τάξης των € 46,2 δισεκατομμυρίων (ή, σε όρους ισοδύναμης αγοραστικής δύναμης, σε € 58,8 δισεκατομμύρια) που αναλογεί στο 32,6% του ΑΕΠ της χώρας. Η αγορά είναι δυναμική, δεδομένου ότι το ΑΕΠ της αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (σε σταθερές τιμές) της τάξης του 3,6% ετησίως την περίοδο 1996-2002.

Βελτιώνεται δραστικά ο δείκτης *«έλξης πόλεων»* που αντικατοπτρίζει τις δυνάμεις έλξης (βαρύτητας) μεταξύ των αστικών κέντρων της περιοχής, πριν και μετά την κατασκευή της Εγνατίας – και που επομένως είναι ενδεικτικός των δυνάμεων «συνεργασιμότητας» που αναπτύσσονται μέσω ενίσχυσης ενός πολυκεντρικού συστήματος αναπτυξιακών πόλων. Παρατηρείται ότι, με την ολοκλήρωση της Εγνατίας, ωφελούνται όλες οι πόλεις της περιοχής επιρροής της, με αναλογικά μεγαλύτερα τα οφέλη για την Ηγουμενίτσα και τα Ιωάννινα, ακολουθούμενες από τα Γρεβενά, την Άρτα, την Αλεξανδρούπολη και την Πρέβεζα.

Η Εγνατία εξυπηρετεί σημαντικά λιμάνια και αεροδρόμια στην περιοχή επιρροής της. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται οι λιμένες Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας και Βόλου, καθώς και τα αεροδρόμια Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Θεσσαλονίκης, Ιωαννίνων, Ακτίου, Σκιάθου, Νέας Αγχιάλου, Καστοριάς και Κοζάνης.

[12] Με συνδυασμό μέσων μαζικής μεταφοράς, λεωφορείο - μετρό ή μόνο μετρό, κατά περίπτωση.

Παράλληλα, η Εγνατία εξυπηρετεί 15 λειτουργούσες βιομηχανικές περιοχές (ΒΙ.ΠΕ.).

Με σχετικές μετρήσεις του 2005, διαπιστώθηκε ότι η Εγνατία δεν δημιουργεί προβλήματα θορύβου εντός θεσμοθετημένων ορίων οικισμών. Αντίθετα, με το θεσμοθετημένο όριο στα 70 dB, σε κανένα οικισμό η στάθμη του θορύβου που δημιουργείται από την επί της Εγνατίας κυκλοφορία δεν υπερβαίνει τα 55 dB – ενώ το αντίστοιχο μέγεθος σε εκτός σχεδίου περιοχές δεν υπερβαίνει τα 65 dB.

Στη μοναδική σήραγγα της Εγνατίας (Άγιος Δημήτριος-Κουμαριά) που λειτουργούσε μέχρι το Δεκέμβριο 2005, οι συγκεντρώσεις ρύπων (CO και NO) δεν πλησίασαν καν τα όρια, πάνω από τα οποία ενεργοποιούνται τα συστήματα αερισμού.

Μέσω της κατασκευής της Εγνατίας, περιορίζεται ο αριθμός των οικιστικών ενοτήτων που αποκόπτονται λόγω διέλευσης του οδικού δικτύου κατά 46%.

Διαπιστώνεται μια ελάχιστη επιβάρυνση που δημιουργεί η Εγνατία ως προς την αποκοπή της επικοινωνίας φυσικών περιοχών (ενιαίων οικοσυστημάτων) – με το σχετικό δείκτη να αυξάνεται από 3,76 χωρίς την Εγνατία σε 3,82 με την Εγνατία[13].

Το κόστος για την αποκατάσταση του τοπίου από επιβαρύνσεις που δημιούργησε η κατασκευή της Εγνατίας εκτιμήθηκε σε € 26.000 ανά χλμ. περίπου.

Η λειτουργία της Εγνατίας καθιστά περισσότερο προσπελάσιμες[14] 2 προστατευόμενες περιοχές (Natura 2000 και συνθήκη Ramsar) – μια στην Ήπειρο και μια στην Ανατολική Μακεδονία. Η συνολική επίπτωση, όμως, είναι περιορισμένη, δεδομένου ότι ο αριθμός των περιοχών της κατηγορίας αυτής αυξάνεται από 26 προ Εγνατίας σε μόλις 28 με την Εγνατία.

Σχετικές μετρήσεις το 2004 και 2005 δείχνουν ότι η σταδιακή απόδοση τμημάτων της Εγνατίας στην κυκλοφορία οδηγεί σε σημαντική αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων – σε ποσοστά που ποικίλουν μεταξύ 2% και 110% (ανάλογα και με το πότε αποδόθηκε κάθε συγκεκριμένο τμήμα στην κυκλοφορία, καθώς και τις γενικότερες συνθήκες κυκλοφορίας στην περιοχή του).

Η κίνηση ελαφρών οχημάτων αναλογεί σε ποσοστά της συνολικής κίνησης της Εγνατίας που ποικίλουν μεταξύ 80-99% στα διάφορα τμήματά της.

Η Εγνατία (όπως προαναφέρθηκε) οδηγεί σε σημαντικές εξοικονομήσεις χρόνου μετακίνησης – π.χ. περισσότερο από 1 ώρα στη διαδρομή Κομοτηνή-Θεσσαλονίκη, περίπου 2 ώρες στη διαδρομή Κομοτηνή-Κοζάνη, μέχρι και 4 ώρες στη διαδρομή Κομοτηνή-Ιωάννινα και σχεδόν 5 ώρες στη διαδρομή Κομοτηνή-Ηγουμενίτσα.

Επί των τμημάτων στα οποία υπάρχουν επαρκή αξιόπιστα στοιχεία, διαπιστώνεται ότι η λειτουργία της Εγνατίας οδήγησε σε εντυπωσιακή μείωση του αριθμού των ατυχημάτων στο εναλλακτικό οδικό δίκτυο κατά 69-70% και των παθόντων κατά 67-73%. Ο δείκτης ασφαλείας (νεκροί ανά 109 οχηματοχιλιόμετρα) της Εγνατίας Οδού είναι κοντά στο μέσο όρο της Ε.Ε. και καλύτερος από ό,τι σε άλλους ελληνικούς αυτοκινητόδρομους.

---

[13] Ο δείκτης υπολογίζεται βάσει κατάταξης της σχετικής επίπτωσης σε μια κλίμακα από «ελάχιστη» (τιμή < 0,01) ως «πολύ ισχυρή» (> 100).

[14] Σε απόσταση μικρότερη των 5 χλμ. από τον πλησιέστερο οδικό άξονα.

#### *1.2.6.2 Το Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ.*

Το Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες» (Ε.Π. ΣΑΑΣ) για την περίοδο 2000 - 2006, όπως διατυπώνεται στα κείμενα του Γ' Κ.Π.Σ., εμπεριέχει 3 Άξονες Προτεραιότητας για τον τομέα των σιδηροδρόμων διαιρεμένους σε 9 Μέτρα. Με βάση τα πορίσματα της επικαιροποίησης της ενδιάμεσης αξιολόγησης του Συμβούλου Αξιολόγησης (ΣΑ) του Ε.Π. «Σ.Α.Α.Σ.» προέκυψαν τα ακόλουθα:

- Αναφορικά με την *«Αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και Εφαρμογή του Επιχειρησιακού Σχεδίου»*, θεωρείται ότι οι στόχοι είναι πολλοί σε αριθμό και ιδιαίτερα απαιτητικοί σε σχέση με τα υφιστάμενα χρονοδιαγράμματα και τις παρουσιαζόμενες καθυστερήσεις. Αναγνωρίζεται εντούτοις το στενό χρονικό περιθώριο που υπάρχει για την αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και την προσαρμογή στις Κοινοτικές Οδηγίες.
- Η χαμηλή αποτελεσματικότητα των έργων που αφορούν στην ολοκλήρωση κατασκευής έργων υποδομής στο τμήμα Τιθορέα-Λιανοκλάδι, καθώς και οι συμπληρωματικές και υποστηρικτικές δράσεις για τα έργα του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, κατέστησαν αναγκαίο το συνολικότερο στρατηγικό ανασχεδιασμό των έργων των σιδηροδρόμων στα πλαίσια και του εκπονηθέντος τον Ιούνιο του 2003 (αρχική έκδοση) Στρατηγικού Σχεδίου Επενδύσεων του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη / Προμαχώνας (Π.Α.Θ.Ε./Π.).
- Αναφορικά με την εκπόνηση μελετών και την υλοποίηση των απαραίτητων κατασκευαστικών εργασιών για την κατασκευή της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων στο τμήμα Λιανοκλάδι-Δομοκός, εμφανίζεται έντονη υστέρηση. Αναμένεται στα πλαίσια του παρόντος Ε.Π. ΣΑΑΣ ολοκλήρωση τμήματος του φυσικού αντικειμένου.
- Όσον αφορά στην αναβάθμιση της γραμμής για αύξηση ταχυτήτων του σιδηροδρομικού άξονα Π.Α.Θ.Ε./Π. και παρά την αύξηση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου του Μέτρου κατά την πρόταση αναθεώρησης, η υλοποίησή του κρίνεται εφικτή έως το 2008, δεδομένου ότι οι παρεμβάσεις του Μέτρου είναι τεχνικά απλές και εντοπισμένες γεωγραφικά και οι απαιτούμενες μελέτες είναι απλές και σχετικά τυποποιημένες.
- Όσον αφορά στο Μέτρο σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του σιδηροδρομικού άξονα Π.Α.Θ.Ε./Π., σύμφωνα με την ανάλυση του Στρατηγικού Σχεδίου του Π.Α.Θ.Ε. / Π., το Μέτρο αυξάνει σημαντικά ως προς το φυσικό και οικονομικό του αντικείμενο. Ο βασικός λόγος για την αλλαγή αυτή είναι η ανάγκη εγκατάστασης συστημάτων GSM-R και ETCS - Level 1, τα οποία είναι απαραίτητα για τη διαλειτουργικότητα της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Η υλοποίησή του κρίνεται εφικτή, δεδομένου ότι οι παρεμβάσεις θα γίνουν, ως επί το πλείστον, σε ήδη κατασκευασμένα τμήματα του δικτύου.
- Όσον αφορά στον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και παρά τις εμφανιζόμενες καθυστερήσεις, η υλοποίησή του κρίνεται εφικτή, λόγω της μείωσης του αρχικού αντικειμένου του Μέτρου.

Ενδεικτικά, οι λόγοι που καθυστερούν τον προγραμματισμό και την υλοποίηση των - συγχρηματοδοτούμενων κυρίως - παρεμβάσεων είναι:

- μη ρεαλιστική εκτίμηση του κόστους και του χρόνου υλοποίησης των έργων,
- χαμηλός βαθμός «ωριμότητας» έργων,
- χρονοβόρες διαδικασίες απαλλοτριώσεων,
- μη αποτελεσματικό νομικό πλαίσιο ανάθεσης έργων και χρονοβόρες διαδικασίες,
- έλλειψη εξειδικευμένης τεχνογνωσίας σε όλα τα στάδια παραγωγής των έργων,
- προβλήματα διαχείρισης.

Η επίδοση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα τη τελευταία 10ετία - δηλαδή από την έναρξη της προγραμματικής περιόδου 1994-1999 μέχρι τα μέσα (2004) της προγραμματικής περιόδου 2000-2006 - είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αποτιμηθεί, καθώς μία σειρά έργων και παρεμβάσεων είναι σε εξέλιξη και δεν έχουν αποδώσει ακόμα τα αναμενόμενα οφέλη. Έτσι, σε ότι αφορά στην υποδομή, το μεν συνολικό μήκος του δικτύου δεν έχει ουσιαστικά μεταβληθεί, όμως μεγάλο μέρος του έχει εκσυγχρονιστεί. Σε ότι αφορά στο τροχαίο υλικό, μεγάλο μέρος του έχει εκσυγχρονιστεί.

Τα έργα στις αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με την Ενδιάμεση Αναθεώρηση του Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ., παρουσιάζουν χαμηλή απορρόφηση πόρων, παρόλη την ωριμότητα του μεγάλου έργου επέκτασης του διαδρόμου προσαπογειώσεων στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», λόγω των σημαντικών καθυστερήσεων κατασκευής στη διαδικασία διαγωνισμού επιλογής αναδόχου. Αναμένεται βελτίωση των απορροφήσεων του Άξονα Προτεραιότητας εντός της προγραμματικής περιόδου 2000-2006. Εν τούτοις, σημαντικοί πόροι του Μέτρου που αφορά στα δύο αεροδρόμια μεταφέρθηκαν σε άλλα Μέτρα του Ε.Π. Σ.Α.Α.Σ., δεδομένου ότι οι κατασκευαστικές εργασίες του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» αναμένεται να ολοκληρωθούν μετά το πέρας της προγραμματικής περιόδου 2000-2006.

Βασικά αποτελέσματα και επιπτώσεις των παρεμβάσεων της προγραμματικής περιόδου 2000-2006 στις αστικές συγκοινωνίες είναι:

- Μείωση του κόστους μετακίνησης και εξοικονόμηση ενέργειας, καθώς και μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- Βελτίωση των συνθηκών μαζικής μεταφοράς, αύξηση της διαθεσιμότητας και διευκόλυνση της προσπέλασης στα μέσα αυτά
- Εκσυγχρονισμό και μερική αναβάθμιση του τρόπου ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα και στη βελτίωση της εικόνας τους.
- Βελτίωση της αποτελεσματικότητας των συγκοινωνιακών φορέων

### 1.2.7 Εμπειρίες και τεχνογνωσία

Τα προβλήματα που ανεφύησαν – και ως επί το πλείστον επιλύθηκαν – κατά το σχεδιασμό, την ανάθεση, την υλοποίηση και την παρακολούθηση των έργων και παρεμβάσεων της διαχειριστικής περιόδου 2000-2006 αποτελούν σημαντική εμπειρία για την εξασφάλιση της ομαλότερης υλοποίησης του ΕΠΕΠ.

Οι σχετικές εμπειρίες αφορούν στα εξής:

Στη ρεαλιστική εκτίμηση του κόστους, ιδιαίτερα για έργα με δύσκολα τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και έργα σε αστικές περιοχές.

Στην εφαρμογή της νέας νομοθεσίας περί ανάθεσης μελετών και έργων – η εμπειρία στην οποία θα επιταχύνει σημαντικά τις σχετικές διαδικασίες κατά τη νέα διαχειριστική περίοδο.

Στο συντονισμό των υπηρεσιών σε διαδικαστικά θέματα, όπως η προετοιμασία των ΤΔΕ – αλλά και σε θέματα σχεδιασμού, παρακολούθησης, προσαρμογών κλπ.

Στη διαδικασία προσδιορισμού αντικειμένου, μελέτης, διαπραγματεύσεων, αξιολόγησης και συμφωνίας, προκειμένου για συμβάσεις παραχώρησης.

Στην ενσωμάτωση των απαιτήσεων για προστασία του περιβάλλοντος και την αποκατάστασή του στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση των έργων.

Στο σχεδιασμό, την εφαρμογή και διαχείριση σύγχρονων τεχνολογιών, μέσων και καινοτομιών στην κατασκευή και λειτουργία των έργων.

Στη πρακτική εφαρμογή των αρχών της μη διάκρισης και της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ), κατά την υλοποίηση των μεταφορικών υποδομών και ειδικότερα των συγκοινωνιακών κόμβων, καθώς και των προμηθειών στόλου των μέσων μεταφοράς.

## 1.3 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. – ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 1.3.1 Στόχοι και πολιτικές της Ε.Ε. και ευρύτερες εξελίξεις ως προς το Σύστημα Μεταφορών

Εξειδικευμένοι στόχοι και πολιτική της Ε.Ε. ανά δίκτυο και μέσο του τομέα των μεταφορών αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 1.1 ανωτέρω – όπου παράλληλα παρουσιάσθηκε σχετική συγκριτική θεώρηση της Ελλάδας με την Ε.Ε. Γενικά, το μεταφορικό δίκτυο είναι άμεσα και έμμεσα συσχετισμένο **με την υλοποίηση των στόχων της Ε.Ε. και ειδικότερα με τους στόχους της Λισσαβόνας και τις προτεραιότητες του Γκέτεμποργκ** και σ' αυτό αποδίδεται δέουσα σημασία στα πλαίσια του ΕΣΠΑ και του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος.

Η σημασία του συστήματος μεταφορών καθίσταται άμεσα σαφής στις *«Στρατηγικές κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές, 2007 – 2013»*, όπου ως προϋπόθεση για την αύξηση της ελκυστικότητας περιοχών για επενδύσεις προσδιορίζεται *«.. η διάθεση αποτελεσματικών, ευέλικτων και ασφαλών υποδομών (μεταφορών, ενέργειας και περιβάλλοντος) στις επιχειρήσεις. Οι σύγχρονες υποδομές είναι σημαντικός παράγοντας για την απόδοση αρκετών επιχειρήσεων, που επηρεάζει την οικονομική και κοινωνική ελκυστικότητα των περιφερειών. Οι επενδύσεις σε υποδομές στις Περιφέρειες της Ε.Ε., που υστερούν στον τομέα αυτόν, προωθούν την ανάπτυξη και επομένως ενισχύουν τη σύγκλιση με την υπόλοιπη Ευρώπη.»* Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στα δίκτυα των μεταφορών, αναφέρονται τα εξής: *«Η παροχή αποδοτικής, ελαστικής και ασφαλούς υποδομής μεταφορών θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη, γιατί δίνει ώθηση στην παραγωγικότητα και επομένως στις αναπτυξιακές προοπτικές των περιφερειών με την διευκόλυνση της διακίνησης ατόμων και αγαθών. Τα μεταφορικά δίκτυα ενισχύουν τις ευκαιρίες για εμπόριο, αυξάνοντας παράλληλα και την αποδοτικότητα. Επίσης η ανάπτυξη διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών*

*(κυρίως τα τμήματα των 30 έργων που εντάσσονται στις προτεραιότητες των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών) με εστίαση στα διασυνοριακά έργα είναι απαραίτητη για την επίτευξη της συνένωσης των εθνικών αγορών στα πλαίσια της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης.»*

Κατ' επέκταση, στο πλαίσιο της 5ης θεματικής προτεραιότητας του ΕΣΠΑ *«Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης»*, τίθεται ο Γενικός Στόχος 14 του ΕΣΠΑ: *«Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»* για τη βελτίωση της ελκυστικότητας της χώρας για την προσέλκυση επενδύσεων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, μέσω της ολοκλήρωσης έργων, της υλοποίησης των λειτουργικών διασυνδέσεων των μεταφορικών δικτύων, της βέλτιστης αξιοποίησης των ήδη υλοποιηθέντων έργων και την ανάπτυξη και παροχή συναφών υπηρεσιών.

Με την έναρξη της νέας προγραμματικής περιόδου το 2007, τα χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος μεταφορών θα ανταποκρίνονται εν πολλοίς στις απαιτήσεις για ουσιαστική συμβολή τους στους στόχους της ΕΕ συνολικά και ειδικότερα στους στόχους της Λισσαβόνας και τις προτεραιότητες του Γκέτεμποργκ, καθώς και στις αναπτυξιακές προτεραιότητες της χώρας – κατάσταση που θα βελτιωθεί με την ολοκλήρωση ως 31/12/2008 τρεχουσών ή επικειμένων παρεμβάσεων, ως επί το πλείστον στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Θα εξακολουθήσουν βέβαια να υπάρχουν σημαντικά κενά και ελλείψεις στο σύστημα μεταφορών της χώρας, η κάλυψή τους όμως λαμβάνει πρώτη προτεραιότητα και αντιμετωπίζεται συστηματικά, στα πλαίσια των παρεμβάσεων της διαχειριστικής περιόδου 2007-2013 που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 3.

Υπό το πρίσμα αυτό, το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα επηρεάζεται από τις πολιτικές και τις προτεραιότητες της Ε.Ε. σε τομείς όπως:

- Η απελευθέρωση των διεθνών μεταφορών, με δικαίωμα εγκατάστασης στα κράτη μέλη υπηρεσιών από όλη την Ε.Ε. (cabotage).
- Η καθιέρωση κανόνων ασφαλείας και ορίων ταχύτητας για φορτηγά και λεωφορεία και ο περιορισμός των κινδύνων από τη μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου Διευρωπαϊκού Συστήματος Μεταφορών, καθώς και ενός Πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τη σύνδεση με την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη (ΚΑΕ) και την Μεσόγειο.

  Στην Ελλάδα, στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Αυτοκινητοδρόμων περιλαμβάνεται ο άξονας ΠΑΘΕ, η Εγνατία Οδός και οι κύριοι κάθετοι σε αυτήν άξονες, η ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ με τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος, ο άξονας Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα / Σπάρτη, ο βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης και στην Αττική η Αττική Οδός, περιλαμβανομένης και της σύνδεσης με το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα.

  Τα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα δεν έχουν άμεσο αντικείμενο στην Ελλάδα, αλλά δημιουργούν απαιτήσεις σύνδεσης της χώρας με αυτά μέσω του ΠΑΘΕ, των κάθετων συνδέσεων της Εγνατίας Οδού και των απολήξεων της Ιόνιας Οδού και συγκεκριμένα με τους άξονες:

  - Μέσω FYROM: Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι-Σκόπια και Κοζάνη-Νίκη-Πρίλεπ.

- Μέσω Βουλγαρίας: Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας-Σόφια και Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο-Σβίλεγκραντ-Ντιμίτρογκραβ.
- Μέσω Τουρκίας: Αλεξανδρούπολη-Κήποι-Κωνσταντινούπολη και Αρδάνιο-Καστανιά-Αδριανούπολη

Στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Σιδηροδρομικών Γραμμών Υψηλής Ταχύτητας (ΣΓΥΤ) περιλαμβάνεται ο σιδηροδρομικός άξονας ΠΑΘΕ/Π, που διασυνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας Πάτρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη και παρέχει σύνδεση με το Πανευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Διάδρομο IV: Βερολίνο / Νυρεμβέργη – Πράγα – Μπρατισλάβα – Βουδαπέστη – Κονστάντα / Θεσσαλονίκη / Κωνσταντινούπολη.

- Βελτίωση της ισορροπίας μεταξύ των οδικών και των άλλων μέσων μεταφοράς, για την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των ατυχημάτων.

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της ενσωμάτωσης των 12 νέων κρατών μελών έχει πολλαπλές εν δυνάμει επιπτώσεις στα δίκτυα μεταφορών, δεδομένου ότι:

Για πρώτη φορά η Ελλάδα αποκτά χερσαία σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση – γεγονός που αναμένεται να τονώσει μακροχρόνια τις οδικές και κυρίως τις σιδηροδρομικές συνδέσεις της με τη λοιπή Ευρώπη, ιδιαίτερα στη διακίνηση προϊόντων / εμπορευμάτων, προσδίδοντας έτσι μεγαλύτερο ρόλο αλλά και βιωσιμότητα στο σιδηρόδρομο. Στον τομέα αυτό θα συμβάλουν η απλούστευση των διαδικασιών στη μεταφορική αλυσίδα, η αποφυγή καθυστερήσεων στις διασυνοριακές διελεύσεις, ο περιορισμός του κόστους και η ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών.

Στην ίδια κατεύθυνση θα είναι και οι επιπτώσεις της έστω και σε πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα πιθανής εισόδου της Τουρκίας στην Ε.Ε. – που θα έχει ως αποτέλεσμα η περιοχή της ΝΑ Ε.Ε. θα καταστεί ο «οργανικός σύνδεσμος» της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή.

Με τις εξελίξεις αυτές, μειώνεται δραστικά η «περιφερειακότητα» της Ελλάδας – αν και παραμένει σημαντική η απόσταση από τις κύριες συγκεντρώσεις και τα κέντρα βάρους πληθυσμού, αγορών και οικονομικής δραστηριότητας της Ευρώπης.

Άμεσα – και ανάλογα με τις πολιτικές που θα εφαρμοσθούν σχετικά – η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. αναμένεται να έχει επί πλέον τις εξής επιπτώσεις:

- Περαιτέρω ενίσχυση της ήδη σημαντικής παρουσίας ελληνικών επιχειρήσεων στις χώρες αυτές σε όλους τους τομείς της παραγωγής προϊόντων και παροχής υπηρεσιών – και ίσως, ανάλογα με την πολιτική που θα εφαρμοσθεί, μετακινήσεων εργαζομένων από τις χώρες αυτές προς την Ελλάδα.
- Αύξηση της τουριστικής κίνησης από τις χώρες αυτές προς την Ελλάδα και ίσως και αντίστροφα.
- Σημαντική ενίσχυση των διασυνοριακών συνεργασιών, μέσω ταχύτερης ανάπτυξης κοινών επιχειρηματικών πρωτοβουλιών ένθεν και ένθεν των εθνικών συνόρων.

Δεδομένης της σαφώς μεγαλύτερης εμπειρίας της Ελλάδας στη διαχείριση θεμάτων της ελεύθερης οικονομίας, καθώς και Κοινοτικών θεμάτων, ελληνικά αστικά κέντρα – κυρίως η Θεσσαλονίκη, αλλά και η Καβάλα, η Αλεξανδρούπολη και δευτερευόντως οι λοιπές πόλεις της βορειοανατολικής Ελλάδας μπορούν να αναπτυχθούν ως πόλοι-κέντρα

χρηματοπιστωτικών, εκπαιδευτικών, επιχειρηματικών και άλλων μορφών υπηρεσιών της ευρύτερης περιοχής της ΝΑ Ευρωπαϊκής Ένωσης – και γενικότερα των Βαλκανίων.

Σημαντικό σχετικό ρόλο θα διαδραματίσουν οι γεωπολιτικές εξελίξεις γενικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο και στη Μέση Ανατολή, περιοχή που περιλαμβάνει

- τα Βαλκάνια, με πληθυσμό 114 εκατομμύρια και ΑΕΠ της τάξεως των € 250 δισεκατομμυρίων,
- τις παρευξείνιες χώρες, με πληθυσμό 198 εκατομμύρια και ΑΕΠ της τάξεως των € 380 δισεκατομμυρίων,
- τη Μέση Ανατολή, με πληθυσμό 216 εκατομμύρια και ΑΕΠ της τάξεως των € 530 δισεκατομμυρίων.

Οι διεθνείς συναλλαγές των χωρών της περιοχής αυτής σήμερα ανέρχονται σε ένα τρισεκατομμύριο $ ΗΠΑ περίπου – και η περιοχή χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη δυναμική, όσον αφορά στο εξωτερικό εμπόριο, στις μετακινήσεις πληθυσμού και εργαζομένων και στις επενδύσεις. Εκτιμάται[15] ότι, με τις κατάλληλες συνθήκες, οι βιομηχανικές εισαγωγές στην περιοχή πιθανώς θα διπλασιασθούν, οι ξένες επενδύσεις πιθανώς θα φτάσουν το 3-4% του ΑΕΠ (έναντι μόλις 0,5-1% σήμερα), ενώ οι εγχώριες ιδιωτικές επενδύσεις και η επιχειρηματική δραστηριότητα θα αυξάνονται εντυπωσιακά.

Και στην περίπτωση αυτή, η Ελλάδα μπορεί να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο, λόγω της γεωγραφικής της θέσης και της εμπειρίας και τεχνογνωσίας που έχει αναπτύξει σχετικά με τις διεργασίες της Ε.Ε.

Οι εξελίξεις αυτές αυτόματα καθιστούν ιδιαίτερα σημαντικές τις χερσαίες – οδικές και σιδηροδρομικές – συνδέσεις μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας / Ρουμανίας, αλλά και Τουρκίας.

Σημαντικό σχετικό ρόλο διαδραματίζει η Εγνατία Οδός και οι κάθετες συνδέσεις της. Ταυτόχρονα, όμως, αποκτούν αυξημένη σχετική σημασία οι λοιποί αυτοκινητόδρομοι και οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες που συνδέουν τη νοτιότερη Ελλάδα με την Εγνατία και τους βόρειους και ανατολικούς γείτονες – όπως ο ΠΑΘΕ, η Ιόνια Οδός (νότια και βόρεια), ο άξονας Κεντρικής Ελλάδας κ.α.

Στο πλαίσιο αυτό, ο λιμένας Ηγουμενίτσας καθίσταται πύλη σύνδεσης όχι μόνο της Ελλάδας με τη λοιπή Ευρώπη, αλλά ολόκληρης της Ευρώπης με τα Βαλκάνια, τον Εύξεινο Πόντο και τη Μέση Ανατολή – μέσω της ανάπτυξης συνδυασμένης μεταφοράς, άμεσα θαλάσσιας-οδικής και, μακροπρόθεσμα (μέσω της σιδηροδρομικής Εγνατίας), ενσωματώνοντας το σιδηρόδρομο.

Μέσω των εξελίξεων αυτών, θα δημιουργηθούν παράλληλα οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και άλλων συστημάτων συνδυασμένων χερσαίων-θαλάσσιων μεταφορών διεθνούς εμβέλειας, όπως μέσω των λιμένων Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης στη Βόρεια Ελλάδα (ως κέντρων θαλάσσια εξυπηρέτησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, αλλά και της FYROM και της Σερβίας), Βόλου (με πιθανή θαλάσσια σύνδεση με τη Μέση Ανατολή μακροπρόθεσμα), Πάτρας (όπου, με κατάλληλη οργάνωση, η σιδηροδρομική μεταφορά

[15] Πηγή: Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο, 2007.

έχει τη δυνατότητα να υποκαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την οδική, ως προς τη σύνδεση της Νότιας Ελλάδας με την Ευρώπη) κλπ.

Σε ευρύτερη – παγκόσμια – κλίμακα, στα πλαίσια της καλούμενης «παγκοσμιοποίησης», λαμβάνει χώρα ταχύτατη ανάπτυξη χωρών με τεράστιο δυναμικό, όπως η Κίνα και η Ινδία που συμπληρώνουν και ενισχύουν με γιγαντιαία μεγέθη τις «παραδοσιακές τίγρεις» της Άπω Ανατολής (Ιαπωνία, Κορέα, Ταιβάν, Σιγκαπούρη, Χονγκ-Κονγκ κ.α.) στη μετατόπιση μεγάλου μέρους του παγκόσμιου παραγωγικού δυναμικού προς ανατολάς. Αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στις παγκόσμιες μεταφορές – με επιπτώσεις στη ΝΑ Ευρώπη και στη Μεσόγειο μέσω της διαρκώς αυξανόμενης διακίνησης προϊόντων στις θαλάσσιες γραμμές μέσω Σουέζ-Γιβραλτάρ, ως επί το πλείστον με εμπορευματοκιβώτια. Οι επιπτώσεις είναι ήδη εμφανείς: Την τελευταία δεκαετία, έχει εδραιωθεί η θέση του λιμένα Πειραιά ως ένα από τα κυριότερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου, ενώ ταχέως αναπτύσσονται οι σχετικές δραστηριότητες στο λιμένα Θεσσαλονίκης, με θετικές προοπτικές να καταστεί ο λιμένας – μαζί με το λιμένα Αλεξανδρούπολης – διαμετακομιστικό κέντρο υπερεθνικής σημασίας, καλύπτοντας της ανάγκες των βορείων γειτόνων. Σχετικοί στόχοι έχουν τεθεί επίσης και για τον (υπό ιδιωτική διαχείριση) λιμένα Αστακού, ενώ συχνά τίθεται το θέμα δημιουργίας νέου διαμετακομιστικού λιμένα στην Κρήτη, λόγω εγγύτητας στους σχετικούς πλόες των ποντοπόρων πλοίων. Παράλληλα, αναπτύσσεται η σχετική «δευτερεύουσα» δραστηριότητα διανομής μέσω τροφοδοτικών πλοίων, ενώ στο Θριάσιο πεδίο όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες στον εμπορευματικό κόμβο και η διασύνδεσή του με τον λιμένα του Πειραιά, θα λειτουργήσει για πρώτη φορά στη χώρα σύστημα συνδυασμένης θαλάσσιας-σιδηροδρομικής μεταφοράς. Ο ανταγωνισμός στον τομέα είναι εντονότατος και η συνεχιζόμενη επιτυχία των ελληνικών λιμένων εξαρτάται από τις δυνατότητές τους να επενδύσουν για την ικανοποίηση των αναγκών, να επιτύχουν οργάνωση, τιμές (και κόστος) και ποιότητα παροχής υπηρεσιών σε ανταγωνιστικά επίπεδα, δεδομένης της σχετικής «κινητοποίησης» όχι μόνο των Ιταλικών, Γαλλικών και Ισπανικών λιμένων και των λιμένων της Μάλτας (προς τους οποίους οι ελληνικοί λιμένες εν πολλοίς λειτουργούν συμπληρωματικά στην Ανατολική Μεσόγειο), αλλά και των λιμένων της Βόρειας Αφρικής (π.χ. Νταμιέτα, Αλεξάνδρεια), του Ισραήλ, της Τουρκίας, της Κύπρου, της Συρίας, ακόμη και του Λιβάνου κλπ.

### 1.3.2 Οι παράγοντες που επιδρούν στην ανάπτυξη του Ελληνικού συστήματος μεταφορών

Επί πλέον των ανωτέρω εξελίξεων και πολιτικών στις ευρύτερες κλίμακες, προσδιοριστικοί παράγοντες της ανάπτυξης του Ελληνικού συστήματος μεταφορών είναι:

- Η συγκέντρωση υπέρμετρα μεγάλου τμήματος του πληθυσμού και των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων της χώρας στην Αττική (35% του πληθυσμού και 39% του ΑΕΠ της χώρας) που, πέραν των επιπτώσεων που έχει γενικότερα στην περιφερειακή ανάπτυξη, καθιστά σχεδόν υποχρεωτική την επικέντρωση του συστήματος μεταφορών στην Πρωτεύουσα.

  Παρόμοια είναι η επίπτωση της Θεσσαλονίκης (10% του πληθυσμού και 11% του ΑΕΠ της χώρας στον ομώνυμο Νομό), κυρίως στο σύστημα μεταφορών της Βόρειας Ελλάδας. Άλλα σημαντικά αστικά κέντρα – π.χ. Πάτρα, Λάρισα-Βόλος, Ηράκλειο-Χανιά, Ιωάννινα, Καβάλα, Ξάνθη-Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη κλπ. – διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις περιφέρειές τους και οι συνδέσεις μ' αυτά είναι απαραίτητη προ-

ϋπόθεση για την καταπολέμηση του υδροκεφαλισμού και την ενίσχυση των περιφερειακών και τοπικών οικονομιών και κοινωνιών.

Στο πλαίσιο αυτό, σημαντικός είναι επίσης ο ρόλος της σωστής σύνδεσης των αγροτικών και ημιαστικών περιοχών μεταξύ τους και με τα αστικά κέντρα.

- Πέραν της τουριστικής τους σημασίας, η πληθώρα των διάσπαρτων κατοικημένων νησιών, που δημιουργεί απαιτήσεις για αεροπορική και θαλάσσια εξυπηρέτηση των μονίμων κατοίκων. Οι εσωτερικές μετακινήσεις στα νησιά καλύπτονται εξ ολοκλήρου με οδικές μεταφορές – δεδομένου ότι δεν είναι εφικτή η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου για τις μικρές συνδέσεις ακόμη και εντός των μεγαλύτερων νησιών.
- Η μορφολογία του εδάφους της ηπειρωτικής Ελλάδας που χαρακτηρίζεται από τη διάσπαση της χώρας κυρίως από τον κεντρικό ορεινό όγκο στην κατεύθυνση βορράνότου και οδηγεί στη γραμμική ανάπτυξη των δικτύων χερσαίων μεταφορών, με κορμό οδικού δικτύου σε σχήμα περίπου Τ και γραμμικό σιδηροδρομικό δίκτυο που καλύπτει μόνο την κεντρική και ανατολική χώρα.
- Η θέση της χώρας στο ΝΑ άκρο της Ε.Ε., χωρίς μέχρι πρόσφατα χερσαία σύνορα με άλλο κράτος-μέλος, που έχει περιορίσει τις χερσαίες μεταφορές, οδικές και σιδηροδρομικές, από και προς την Ε.Ε. και τη λοιπή Ευρώπη. Αντ' αυτών, κυρίως από το 1990 και μετά, αναπτύχθηκαν οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, με κύριες θαλάσσιες πύλες την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, καθώς και οι αεροπορικές μεταφορές προσώπων.

  Παράλληλα, την τελευταία δεκαετία έχει αναπτυχθεί σημαντικά το διαμετακομιστικό εμπόριο της χώρας, ιδιαίτερα όσον αφορά στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μεταφόρτωσης μέσω του λιμένα Πειραιά.
- Σημαντικό πρόβλημα στην Ελλάδα (όπως γενικότερα στην Ε.Ε.) είναι οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις στα μεγάλα αστικά κέντρα, που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και επενεργούν αρνητικά σε έναν από τους βασικούς στόχους της Λισσαβόνας.

Ιδιαίτερα σημαντική επίδραση στην ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην Ελλάδα έχει **ο τουρισμός**, ο οποίος έχει διαμορφώσει εστίες ζήτησης μετακινήσεων κυρίως στα νησιά, αλλά και σε αρκετές περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας εκτός μεγάλων αστικών συγκεντρώσεων και δημιουργεί σημαντικές απαιτήσεις συνδέσεων με τα αστικά κέντρα, καθώς και με τις περιοχές προέλευσης των τουριστών, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροδρομίων, λιμένων και οδικών προσβάσεων.

Στα πλαίσια του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, οι περιφέρειες της χώρας κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, με βάση το βαθμό τουριστικής ανάπτυξης, τη δυνατότητα παροχής συμπληρωματικών υπηρεσιών και την αναπτυξιακή προοπτική του κλάδου, μέσω της προώθησης νέων μορφών τουρισμού. Οι ομάδες περιφερειών που προκύπτουν είναι οι εξής:

- Περιφέρειες τουριστικά ανεπτυγμένες: Αττικής, Κεντρικής Μακεδονίας, Β. Αιγαίου, Ν. Αιγαίου, Κρήτης, Ιονίων Νήσων.
- Περιφέρειες τουριστικά αναπτυσσόμενες: Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου.
- Περιφέρειες τουριστικά αναπτύξιμες: Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας, Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας.

Το 2004 καταγράφηκαν 11,9 εκατομμύρια αφίξεις τουριστών με 51,6 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις στο σύνολο των κύριων τουριστικών καταλυμάτων της χώρας (βλ. Πίνακα Π.1 παραρτήματος) – μη περιλαμβανομένων των ενοικιαζομένων δωματίων που εκτιμάται ότι αναλογούν σε περίπου 20-30% του συνόλου. Σε ορισμένες περιφέρειες, οι αφίξεις τουριστών υπερβαίνουν κατά πολύ το απόλυτο μέγεθος του μόνιμου πληθυσμού – όπως στο Νότιο Αιγαίο (με αναλογία 6 αφίξεων τουριστών ανά μόνιμο κάτοικο), στην Κρήτη (με αντίστοιχη αναλογία 3,1:1) και στα Ιόνια Νησιά (3,0:1). Και άλλες περιοχές, όμως, χαρακτηρίζονται από υψηλές συγκεντρώσεις εποχικών επισκεπτών (π.χ. Χαλκιδική, με αναλογία 2,8 αφίξεων τουριστών ανά κάτοικο) κ.α. – ενώ σημαντική είναι η σχετική κίνηση και στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα, αλλά και (σε σχέση με το μόνιμο πληθυσμό) στο Βόρειο Αιγαίο, στην Ήπειρο και σε άλλες περιοχές.

Ο τουρισμός σήμερα αναλογεί σε περίπου 17% του ΑΕΠ της Ελλάδας και σε 18% της συνολικής απασχόλησης (800.000 θέσεις). Η ως σήμερα ανάπτυξη έχει επισυμβεί χωρίς ουσιαστική διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας τα τελευταία χρόνια, με συνεχή κυριαρχία του τουρισμού «ήλιου και θάλασσας» και χαμηλή ως ελάχιστη ανάπτυξη (μόνο τα τελευταία χρόνια) εναλλακτικών μορφών, όπως ο αγροτουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο χειμερινός τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, ο ιατρικός τουρισμός κλπ. – ενώ αναξιοποίητες παραμένουν εν πολλοίς οι δυνατότητες της χώρας για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής, του τουρισμού κρουαζιέρας (με ελληνικό λιμένα ως home port) κλπ.

Λόγω της συσχέτισής της με τους πόρους, η κατανομή της τουριστικής δραστηριότητας δημιουργεί έντονες πιέσεις στο σύστημα μεταφορών, κυρίως αεροπορικών και θαλάσσιων:

- Πολλά από τα 41 αεροδρόμια της χώρας ευρίσκονται στις τουριστικές περιοχές της, με χαρακτηριστικά (και κόστος) που τους επιτρέπει να ανταποκρίνονται στην έντονη (έστω και εποχική) ζήτηση για διεθνείς μετακινήσεις (σε μεγάλο βαθμό, με πτήσεις charter). Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των αεροδρομίων «Νίκος Καζαντζάκης» στο Ηράκλειο, «Διαγόρα» στη Ρόδο, «Ιωάννης Καποδίστριας» στην Κέρκυρα, «Ιπποκράτης» στην Κω, Σούδας κλπ.
- Οι έντονες εποχικές αιχμές στην επιβατική κίνηση των λιμένων (όπως και των αεροδρομίων), όπου η μέση ημερήσια κίνηση των μηνών αιχμής συχνά είναι περισσότερο από πενταπλάσια της μέσης ημερήσιας κίνησης του έτους, οφείλονται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην τουριστική κίνηση που δημιουργεί απαιτήσεις για σημαντικές επενδύσεις στη λιμενική υποδομή και υπηρεσίες, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό υπολειτουργούν τους χειμερινούς μήνες.

Οι επιπτώσεις αυτές του τουρισμού στο σύστημα μεταφορών της χώρας αναμένεται να συνεχισθούν στο μέλλον: Από την εκτίμηση της χωρητικότητας των περιοχών με δυναμικό τουριστικής ανάπτυξης ανά Περιφέρεια, προκύπτουν συνολικά οριακά μεγέθη 850.000 ξενοδοχειακών κλινών και 19.400.000 αφίξεων στη χώρα μακροπρόθεσμα, έναντι 471.084 ξενοδοχειακών κλινών και 11.880.202 αφίξεων το 2004. Αυτό συνεπάγεται συνέχιση των αναγκών για επενδύσεις στις σχετικές μεταφορικές υποδομές και υπηρεσίες – με πιθανότητα μάλιστα επιτάχυνσής τους, στα πλαίσια της βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών που θεωρείται απαραίτητη για την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού.

Η βελτίωση βέβαια των υπηρεσιών στις πύλες εισόδου των επισκεπτών της χώρας (όπου αποκομίζονται οι πρώτες και οι τελευταίες εντυπώσεις από την επίσκεψή τους στην Ελλάδα) δεν είναι θέμα μόνο ποσότητας διαθέσιμων πόρων, αλλά και οργάνωσης, τεχνογνωσίας κλπ. Στο πλαίσιο αυτό, είναι διακηρυγμένη ως πρόθεση της πολιτείας η ανάπτυξη κατ' αρχήν των κύριων λιμένων να γίνει με αξιοποίηση οργάνωσης με καθαρά αντικειμενικά κριτήρια που θα προωθούν την ανταγωνιστικότητα σε διεθνή κλίμακα, προσελκύοντας ιδιωτικούς πόρους για τη διενέργεια των σχετικών επενδύσεων, σε σχήματα παραχώρησης / συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).

Επιπλέον, στο εγκεκριμένο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, προτείνεται η βελτίωση της προσβασιμότητας των περιοχών της χώρας, στην κατεύθυνση της διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών, με την ενίσχυση των μεταφορικών υποδομών και του ρόλου των συνδυασμένων μεταφορών και με έμφαση στις πλέον δυσπρόσιτες γεωγραφικές ενότητες με αναξιοποίητο ή ήδη αξιοποιημένο τουριστικό δυναμικό.

### 1.3.3 Η συμβολή των μεταφορών στην υλοποίηση ορθολογικής χωροταξικής στρατηγικής και στην ανάπτυξη

Οι στόχοι χωροταξικής ανάπτυξης και οργάνωσης του Ελληνικού χώρου, σε συμβατότητα με τους αντίστοιχους βασικούς στόχους του ΣΑΚΧ (Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου) είναι:

Η οικονομική και κοινωνική συνοχή – προϋπόθεση για την οποία είναι η εδαφική συνοχή που έχει ως στόχο την ισόρροπη ανάπτυξη, τη δημιουργία βιώσιμων κοινωνιών σε αγροτικές και αστικές περιοχές και το συντονισμό με άλλες πολιτικές που έχουν χωροταξικές επιπτώσεις.

Η προστασία των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η περισσότερο ισόρροπη ανταγωνιστικότητα του χώρου.

Η πολυκεντρική χωρική οργάνωση, με τη συμβολή των πόλεων στην ανάπτυξη και απασχόληση, την ενίσχυση της οικονομικής διαφοροποίησης των αγροτικών περιοχών και την προώθηση της νέας σχέσης πόλης-υπαίθρου, καθώς και με την προώθηση της διασυνοριακής, διεθνικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των παραμεθόριων περιοχών, με μείωση των διασυνοριακών ανισοτήτων και ενίσχυση της διασυνοριακής και διεθνούς συνεργασίας

Η ισότητα πρόσβασης σε υποδομές και γνώση.

Οι στόχοι αυτοί εξειδικεύονται σε επιμέρους κατευθύνσεις, ορισμένες από τις οποίες επηρεάζονται άμεσα από τα συστήματα μεταφορών και την προσπελασιμότητα σε όλες τις κλίμακες, όπως

- προώθηση δυναμικών, ελκυστικών και ανταγωνιστικών πόλεων και αστικοποιημένων περιοχών και της νέας σχέσης πόλης-υπαίθρου και χρήση του μοντέλου πολυκεντρικής ανάπτυξης ως βάσης για καλύτερη προσβασιμότητα,
- ενδογενής ανάπτυξη διαφοροποιημένων και παραγωγικών αγροτικών περιοχών,

- ολοκληρωμένη προσέγγιση των μεταφορών, με τη χρήση συνδυασμένων συστημάτων και με την αποτελεσματική και βιώσιμη χρήση των υποδομών,
- πρόσβαση στη γνώση και διάχυση καινοτομίας και γνώσης.

Στην Ελλάδα σήμερα εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις στην αναπτυξιακή δυναμική και ως προς τους μέσους όρους της Ε.Ε. και εσωτερικά μεταξύ των διαφόρων περιοχών της χώρας. Σε γενικές γραμμές, ορισμένα από τα σχετικά χαρακτηριστικά συνοψίζονται ως εξής:

- Όλες οι περιφέρειες της χώρας υπολείπονται σημαντικά ως προς το μέσο όρο του δείκτη του κατά κεφαλή ΑΕΠ σε όρους αγοραστικής δύναμης της Ε.Ε. (βλ. Πίνακα Π.2 του παραρτήματος), με εξαίρεση τη Στερεά Ελλάδα. Στις τελευταίες θέσεις είναι οι περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, Δυτικής Ελλάδας, Ηπείρου και Θεσσαλίας.
- Ως προς την αποτελεσματικότητα της αγοράς εργασίας, σύμφωνα με το ESPON, η Ήπειρος, η Δυτική Μακεδονία, η Ανατολική Μακεδονία-Θράκη, η Θεσσαλία, η Δυτική Ελλάδα, η Πελοπόννησος και η Κρήτη εντάσσονται στη χαμηλότερη βαθμίδα της πεντάβαθμης κατάταξης σε ευρωπαϊκή κλίμακα, κάτω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Η Στερεά Ελλάδα και η Κεντρική Μακεδονία ευρίσκονται στην προτελευταία θέση, δηλαδή ελαφρά κάτω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, τα νησιά του Αιγαίου στο μέσο της κατάταξης, ενώ η Αττική κατατάσσεται στη δεύτερη βαθμίδα, βρίσκεται δηλαδή ελαφρά πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.
- Καμιά ελληνική περιφέρεια δεν έχει δείκτη προσπελασιμότητας μεγαλύτερο από το μέσο ευρωπαϊκό. Η Δυτική Ελλάδα, η Δυτική Μακεδονία, η Θεσσαλία, η Στερεά Ελλάδα, η Πελοπόννησος, η Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου κατατάσσονται στην τελευταία βαθμίδα της κατάταξης – ενώ και η Αττική, η Κεντρική Μακεδονία και η Ανατολική Μακεδονία-Θράκη ευρίσκονται ελαφρά κάτω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.
- Σύμφωνα με το δείκτη δημογραφικής φυσιογνωμίας (πάντα του ESPON, με βάση τη φυσική κίνηση του πληθυσμού, τη μετανάστευση, τη γήρανση κ.α.), η Πελοπόννησος κατατάσσεται στη χαμηλότερη βαθμίδα. Η Ήπειρος, η Δυτική Ελλάδα, η Στερεά Ελλάδα, η Δυτική Μακεδονία, η Ανατολική Μακεδονία-Θράκη και το Βόρειο Αιγαίο κατατάσσονται στην προτελευταία βαθμίδα, ενώ η Αττική, η Κρήτη, η Κεντρική Μακεδονία και τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου είναι κοντά στο μέσο ευρωπαϊκό όρο.

  Οι μόνες ελληνικές περιφέρειες που τη δεκαετία 1991-2001 γνώρισαν πληθυσμιακή αύξηση με ρυθμό μεγαλύτερο ή περίπου ίσο με το ρυθμό φυσικής αύξησης είναι οι περιφέρειες με υψηλή τουριστική ανάπτυξη (Νότιο Αιγαίο, Κρήτη, Ιόνια Νησιά), οι περιφέρειες με τα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα (Αττική και Κεντρική Μακεδονία), η Ανατολική Μακεδονία-Θράκη και η Πελοπόννησος. Σε όλες τις άλλες περιφέρειες, η συνολική αύξηση υπολειπόταν της φυσικής αύξησης.

Τα προβλήματα αυτά επιτείνουν εκείνα που (σύμφωνα με το προηγούμενο κεφάλαιο) σχετίζονται με τους παράγοντες που επιδρούν στη διαμόρφωση του συστήματος μεταφορών στη χώρα και που είναι αποτέλεσμα είτε της γεωμορφολογίας της (ορεινοί όγκοι, νησιά κλπ.), είτε μακρόχρονων τάσεων που έχουν οδηγήσει σε υπέρμετρη συγκέντρωση πληθυσμού, οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων κυρίως στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη

και στις γύρω περιοχές τους, καθώς και σε περιοχές με έντονη τουριστική ανάπτυξη – αποδυναμώνοντας την ανταγωνιστικότητα των λοιπών περιοχών της χώρας και δημιουργώντας αυτοτροφοδοτούμενη δυναμική που είναι εξαιρετικά δύσκολο να αντιμετωπισθεί.

Η επίλυση των προβλημάτων αυτών είναι σύνθετο θέμα που δεν εξαρτάται μόνο από την πολιτική που ακολουθείται στον τομέα των μεταφορών και τα έργα και γενικότερα τις παρεμβάσεις που σχεδιάζονται και υλοποιούνται σχετικά – ιδιαίτερα εφ' όσον παραδοσιακά (με εξαίρεση ίσως τα τελευταία χρόνια) το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα διαμορφώθηκε ως επί το πλείστον ακολουθώντας τις χωροταξικές κατανομές και όχι καθοδηγώντας τις.

Αν όμως δεν είναι η «μόνη δύναμη», το σύστημα μεταφορών είναι από τα βασικά εργαλεία που μπορούν να συμβάλλουν στην επίτευξη στόχων όπως η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και η σύγκλιση, η δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας, η δημιουργία ελκυστικότερου περιβάλλοντος για επενδύσεις, η προσβασιμότητα στη γνώση, η ορθολογική αξιοποίηση των πόρων που είναι διάσπαρτοι σε διάφορες περιοχές και στους οποίους η χώρα, οι περιφέρειές της και οι διάφορες περιοχές της διαθέτουν συγκριτικό πλεονέκτημα, η προώθηση κάθετων και οριζόντιων διασυνδέσεων μεταξύ επιχειρήσεων κλπ.

Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα μεταφορών επιδρά άμεσα στα εξής:

- Στη δυνατότητα επαφής πολλών από τις απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές της χώρας με τους πόλους συγκέντρωσης οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικών και διοικητικών υπηρεσιών, με επιπτώσεις στη συγκράτηση του πληθυσμού στις έκκεντρες αυτές περιοχές και στην ισόρροπη ανάπτυξη.
- Στην υλοποίηση στόχων όπως η άρση της απομόνωσης· η τόνωση της δημογραφικής και παραγωγικής ανάπτυξης των ορεινών, παραμεθόριων και νησιωτικών περιοχών· η ενθάρρυνση και στήριξη συλλογικών αναπτυξιακών πρωτοβουλιών με εξωστρεφή χαρακτηριστικά· η διατήρηση κρίσιμων τοπικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων· η προώθηση ίσων ευκαιριών πρόσβασης στην αγορά εργασίας – και γενικότερα διάχυσης της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και υπηρεσιών από τα μεγάλα κέντρα προς τις περιφερειακές περιοχές και δημιουργίας σ' αυτές κατάλληλων συνθηκών διαβίωσης, απασχόλησης και διασφάλισης εισοδημάτων ως προϋποθέσεις για την ισόρροπη ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση των πόρων. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τις φθίνουσες αγροτικές περιοχές της χώρας, όπου η αγροτική απασχόληση μειώνεται επί δεκαετίες και όπου ως σήμερα έχουν εμφανισθεί περιορισμένες εναλλακτικές δυνατότητες ανάπτυξης – ισχύει δε ακόμη και σε περιφερειακό επίπεδο, σε περιφέρειες όπως της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και της Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, αλλά και για πολλές απομακρυσμένες νησιώτικες και ορεινές περιοχές.

  Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται και η επίδραση του συστήματος μεταφορών στη δομή και λειτουργία των δικτύων αστικών και αγροτικών οικισμών και, μέσω αυτών, στη δυνατότητα και στο κόστος διάχυσης των υπηρεσιών και της ανάπτυξης μέσω αξιοποίησης οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης – και, κατ' επέκταση, στην εξασφάλιση της ισορροπίας και της ισοτιμίας στην ποιότητα ζωής, καθώς και της κοινωνικής συνοχής.

- Στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης στις μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις, ιδιαίτερα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, αλλά και στις άλλες μεγάλες πόλεις, και στην εξ αυτής προκύπτουσα βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών (βασική προτεραιότητα των στόχων που αφορούν στο περιβάλλον στα πλαίσια της Ε.Ε.), της υγείας των κατοίκων και γενικότερα της ποιότητας ζωής και της αειφόρου ανάπτυξης, καθώς και στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων – ιδιαίτερα μέσω της προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Στο κόστος των μεταφορών πρώτων και ενδιαμέσων υλών και τελικών προϊόντων και επομένως στην ανταγωνιστικότητα των παραγωγικών μονάδων και δραστηριοτήτων σε όλες τις κλίμακες – στο σύνολο της Ε.Ε., στο σύνολο της Ελλάδας, αλλά και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Κατ' επέκταση, επιδρά σε χαρακτηριστικά όπως η βιώσιμη επιχειρηματικότητα, η απασχόληση και η ανεργία στις διάφορες μορφές της, τα εισοδήματα κ.α.
- Στη βιώσιμη ανάπτυξη και αύξηση της ανταγωνιστικότητας, μέσω της δημιουργίας υποδομών συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες να δημιουργούν τις αναγκαίες συνθήκες για την ανάπτυξη των μεταφορικών υπηρεσιών και την αύξηση της παραγωγικότητας του τομέα, αλλά και την αύξηση της κινητικότητας ατόμων και προϊόντων. Επίσης, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ενίσχυση της διατροπικότητας των μεταφορών, της μείωσης της περιβαλλοντικής ρύπανσης και της εξοικονόμησης ενέργειας.

Η σημασία του συστήματος μεταφορών στην ορθολογική χωρική οργάνωση και ανάπτυξη επισημαίνεται στο ΕΣΠΑ, ως μια από τις κρίσιμες παραμέτρους που καθορίζουν την ανάγκη για αναδιάρθρωση των περιφερειών με τη διαμόρφωση πέντε προγραμματικών/αναπτυξιακών χωρικών ενοτήτων, ως εξής (Κεφάλαιο 4.3.1-Β): *«Σχέση χωρικών ενοτήτων με τους άξονες ανάπτυξης της χώρας: Με τη νέα προσέγγιση εξισορροπείται σε μεγάλο βαθμό και η σχέση των χωρικών ενοτήτων με τους (υφιστάμενους αλλά και αναδυόμενους) άξονες ανάπτυξης της χώρας. Ο ιστορικός άξονας ανάπτυξης της* χώρας*, ο ΠΑΘΕ, (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι) αποτυπώνεται στην εγκατάσταση ενός δυισμού σε ότι αφορά την ανάπτυξη ανατολικής και δυτικής χώρας, διαμορφώνοντας ένα συγκεκριμένο πρότυπο. Η νέα προσέγγιση δημιουργεί προϋποθέσεις ενδυνάμωσης του συγκεκριμένου άξονα και εξισορρόπηση σταδιακά της αναπτυξιακής εικόνας της χώρας με την ανάδυση νέων αξόνων και την επέκταση του υφισταμένου.»*

Το ΕΣΠΑ καθορίζει επίσης την ανάγκη προώθησης ενός νέου, ιεραρχημένου αστικού συστήματος, ως εξής: *«Διαμορφώνονται έτσι, καλύτερες προϋποθέσεις συγκρότησης ενός πολυκεντρικού αστικού συστήματος διαρθρωμένου σε τρεις βαθμίδες με βασικά του στοιχεία, στο ανώτερο επίπεδο, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Τα κύρια αστικά κέντρα κάθε χωρικής ενότητας μπορούν να λειτουργήσουν ως πόλοι ανάπτυξης σε κάθε χωρικό σύνολο, ενώ η αναπτυξιακή δυναμική μπορεί να περιλάβει σταδιακά και τα λοιπά αστικά κέντρα καθώς και την ύπαιθρο που τα περιβάλλει συμβάλλοντας στη διαμόρφωση ενός δυναμικού αναπτυξιακού προτύπου που θα μπορεί να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις της αγοράς.»*

Στη στρατηγική αυτή της χωρικής-οικιστικής ανασυγκρότησης της χώρας, προσδιορίζεται ο ρόλος του συστήματος μεταφορών, μέσα στον οποίο εντάσσονται και οι παρεμβάσεις στο σύστημα αυτό της 3$^{ης}$ και 4$^{ης}$ διαχειριστικής περιόδου, ως ακολούθως:

#### *1.3.3.1 Χωρική ενότητα Μακεδονίας-Θράκης*

Η χωρική ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης και Δυτικής Μακεδονίας. Βασική επιδίωξη του ΕΣΠΑ είναι η *«…ανάδειξη του ρόλου της χωρικής ενότητας ως κόμβου ενέργειας και μεταφορών διεθνούς ακτινοβολίας, στην ενίσχυση του πολυκεντρικού αστικού συστήματός της με τις αναδυόμενες δικτυώσεις μεταξύ συγκεκριμένων αστικών κέντρων και στην αναβάθμιση του ρόλου του μητροπολιτικού κέντρου της Θεσσαλονίκης σε κέντρο υπηρεσιών και καινοτομίας.»* Αυτό, μεταξύ άλλων, προϋποθέτει *«… αξιοποίηση της θέσης της χωρικής ενότητας στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ειδικότερα των Βαλκανίων, καθώς και της εγγύτητας στις αναδυόμενες αγορές της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου … συγκρότηση της περιφερειακής αγοράς εργασίας … δημιουργία λειτουργικών δικτυώσεων, σε κοινές δράσεις και στη δημιουργία μιας συμπαγούς χωρικής ενότητας … ανάπτυξη της Κεντρικής Μακεδονίας και της Θεσσαλονίκης και τη διαμόρφωσή της σε μητροπολιτικό βαλκανικό Κέντρο, αλλά και πόλο διακρατικής συνεργασίας και ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης»* κλπ.

Στον πλαίσιο αυτό το ΕΣΠΑ αναγνωρίζει τη σημασία των συστημάτων μεταφορών ως εξής: *«Σημαντικές προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και η βελτίωση της προσπελασιμότητας της Περιφέρειας, τόσο στο επίπεδο του ΠΣΘ (με παρεμβάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών εντός της μητροπολιτικής περιοχής) όσο και στην ευρύτερη περιφέρεια. Παράλληλα, ο ρόλος της Περιφέρειας στη ΝΑ Ευρώπη και ιδιαίτερα στα Βαλκάνια αναμένεται να ενισχυθεί μέσω της ολοκλήρωσης ένταξής της στα διευρωπαϊκά δίκτυα, της αύξησης των διασυνοριακών διευκολύνσεων και της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών.»*

Οι παρεμβάσεις της 3$^{ης}$ και της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου σαφώς λειτουργούν προς αυτή την κατεύθυνση:

- Η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονές της, οδικά έργα συνδέσεων περιφερειακής εμβέλειας (όπως στις συνδέσεις Θεσσαλονίκης με Έδεσσα και Πολύγυρο), καθώς και οι βελτιώσεις στα αεροδρόμια (ιδίως στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης) και στα λιμάνια της περιοχής (π.χ. Καβάλας και Νέων Μουδανιών, εμπορευματικά κέντρα / πολυχρηστικοί σταθμοί και άλλες παρεμβάσεις στους λιμένες Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης) είναι αποφασιστικής σημασίας για τη σύνδεση των περιοχών των 3 περιφερειών της χωρικής ενότητας μεταξύ τους, με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης – αλλά και με τις περιβάλλουσες χώρες, διευκολύνοντας ουσιαστικά όλους τους στόχους που αφορούν
    - στη δημιουργία πολυκεντρικού αστικού συστήματος σε μια συμπαγή χωρική ενότητα – που προϋποθέτει σύνδεση των κύριων αστικών κέντρων (Κοζάνης, Πτολεμαΐδας, Καστοριάς, Φλώρινας, Βέροιας, Νάουσας, Αλεξάνδρειας, Έδεσσας, Γιαννιτσών, Κατερίνης, Πολύγυρου, Σερρών, Κιλκίς, Καβάλας, Δράμας, Ξάνθης, Κομοτηνής, Αλεξανδρούπολης, Ορεστιάδας κ.α.) μεταξύ τους και με τη Θεσσαλονίκη,
    - στην ανάπτυξη μεταφορών και σχετικών υπηρεσιών διεθνούς ακτινοβολίας – μέσω της δυνατότητας εξυπηρέτησης διερχομένων ροών από Ευρώπη προς Τουρκία και Μέση Ανατολή, από τους βόρειους γείτονες (Βουλγαρία, Ρουμανία, FYROM, Σερβία κλπ.) προς το Αιγαίο και γενικότερα τη Μεσόγειο κ.α.

- ♦ στην ανάπτυξη της χωρικής ενότητας γενικότερα και της Θεσσαλονίκης ειδικότερα ως κέντρου στα Βαλκάνια και στη ΝΑ Μεσόγειο.

- Ο οδικός και σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ, σε συνδυασμό με το νέο άξονα Κεντρικής Ελλάδας, συνδέει όλη τη Βόρεια Ελλάδα με την Αθήνα και τη λοιπή χώρα. Δεδομένων των εν συνεχεία προαναφερθεισών συνδέσεων, με τις χώρες βόρεια και ανατολικά, η Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της βόρειας Ελλάδας αποκτούν διεθνή ρόλο με εθνικό αντίκτυπο.

- Η υποθαλάσσια αρτηρία και το Μετρό Θεσσαλονίκης, η βελτίωση της εξωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης με σύνδεση της Εγνατίας με το αεροδρόμιο «Μακεδονία», καθώς και παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο πολεοδομικό συγκρότημα, συμβάλλουν σε σαφή βελτίωση των μεταφορικών υποδομών εντός της μητροπολιτικής περιοχής – και ταυτόχρονα συμβάλλουν στην αναβάθμιση της διεθνούς «εικόνας» της πόλης που είναι στοιχεία απαραίτητο για την ενίσχυση της διεθνούς ελκυστικότητάς της.

#### *1.3.3.2 Χωρική ενότητα Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων*

Οι κύριοι αναπτυξιακοί στόχοι της ενότητας αυτής είναι η αναβάθμιση της ελκυστικότητάς της ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης, η προώθηση των επενδύσεων στους παραγωγικούς τομείς της οικονομίας και η άμβλυνση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών ανισοτήτων. Στο πλαίσιο αυτό, το ΕΣΠΑ αποδίδει προτεραιότητα

- *«…στην ανάπτυξη αλλά και την επιτάχυνση ολοκλήρωσης των υποδομών και των υπηρεσιών (π.χ. ολοκλήρωση μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών και συγκεκριμένα δημιουργία και λειτουργία του Δυτικού Άξονα της ΠΑΘΕ Κόρινθος-Πάτρα) που θα συμβάλουν στη βελτίωση του επιπέδου μεταφορών και θα δράσουν ως αναπτυξιακό εργαλείο οικονομικής αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού για το σύνολο της χωρικής ενότητας. Σημαντική θέση επίσης κατέχουν παρεμβάσεις στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών (ανάπτυξη εμπορευματικών σταθμών)»* στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας,

- *«…στη βελτίωση της ελκυστικότητάς της με την ολοκλήρωση των υποδομών για τη λειτουργική διασύνδεση των περιοχών της ενδοχώρας μεταξύ τους αλλά και με τα αστικά και ημιαστικά κέντρα της Περιφέρειας που συγκεντρώνουν σημαντικές υπηρεσίες περιφερειακής και τοπικής κλίμακας. Ειδικότερα, θα δοθεί έμφαση στην ολοκλήρωση των βασικών οδικών αξόνων αλλά και σε συμπληρωματικές παρεμβάσεις σε δευτερεύουσες συνδέσεις (π.χ. ημιαστικές ή ορεινές περιοχές)»* στην Περιφέρεια Πελοποννήσου,

- *«… στην αναβάθμιση της ποιότητας και τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος με νέες και εναλλακτικές δυνατότητες προσαρμοσμένες στην τοπική ταυτότητα, σε συνδυασμό με τη διαφοροποίηση και τον αναπροσανατολισμό της οικονομίας του αγροτικού χώρου και τη διεύρυνση της παραγωγικής βάσης του δευτερογενή τομέα» στα Ιόνια Νησιά, όπου επίσης «με δεδομένο τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των νησιών, θα δοθεί έμφαση τόσο στις μεταξύ τους συνδέσεις (θαλάσσιες συνδέσεις και υποδομές λιμένων) όσο και στις συνδέσεις των νησιών με τον ηπειρωτικό κορμό της χωρικής ενότητας.»*

Οι παρεμβάσεις της 3ης και της 4ης προγραμματικής περιόδου που συμβάλλουν προς τις κατευθύνσεις αυτές είναι:

- Ο νέος άξονας Κόρινθος-Πάτρα-Τσακώνα, η ολοκλήρωση του άξονα Κόρινθος-Τρίπολη προς Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη και η κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος-Κιάτο-Αίγιο-Ψαθόπυργος-Πάτρα (παλιό και νέο λιμάνι και ΒΙΠΕ). Οι παρεμβάσεις αυτές θα βελτιώσουν τη σύνδεση όλων των κύριων αναπτυξιακών πόλων της χωρικής ενότητας όχι μόνο με την Αθήνα, αλλά και:
    - Με την Πάτρα που έτσι θα ενισχυθεί ως κέντρο εθνικής σημασίας, με δυνατότητα ουσιαστικής συμβολής στη διαμόρφωση ενός ιεραρχημένου συστήματος οικισμών που θα συμβάλει στη μείωση του υδροκεφαλισμού.
    - Μεταξύ τους, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός πολυκεντρικού συστήματος οικισμών-πόλων (Πάτρα, Τρίπολη, Κόρινθος, Καλαμάτα, Πύργος, Αμαλιάδα, Σπάρτη).
- Οι προγραμματισμένες παρεμβάσεις στα αεροδρόμια Κέρκυρας, Κεφαλονιάς και Ζακύνθου – περιοχές των οποίων η οικονομική και κοινωνική ζωή κυριαρχείται από τουρισμό διακινούμενο ως επί το πλείστον με διεθνείς πτήσεις charter. Επίσης οι προγραμματισμένες παρεμβάσεις στα α/δ Ιωαννίνων και Άραξου ή Ανδραβίδας.
- Οδικά έργα που προωθούν τις ενδοπεριφερειακές συνδέσεις και συμβάλλουν στη δημιουργία ολοκληρωμένων συστημάτων αστικών-αγροτικών περιοχών και βελτιώνουν την προσπελασιμότητα σημαντικών τουριστικών περιοχών στις σχετικές κλίμακες, όπως η σύνδεση της Τρίπολης με Βυτίνα και Αρχαία Ολυμπία, οι συνδέσεις Φισκάρδο/Δρόμος Κρανιάς στην Κεφαλονιά, η βελτίωση του ανατολικού οδικού άξονα της Λευκάδας και η σύνδεση με το αεροδρόμιο Ακτίου, ο άξονας βορρά-νότου της Κέρκυρας, βελτιωτικές παρεμβάσεις στους άξονες Πύργος-Ολυμπία – σημαντικές για την ενίσχυση της ανάπτυξης της Αρχαίας Ολυμπίας ως ιστορικού πόλου διεθνούς εμβέλειας – κλπ.
- Η κατασκευή της Ιονίας οδού, σε συνδυασμό με την ήδη λειτουργούσα ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου – που ενισχύει το ρόλο της Πάτρας ως εθνικού κέντρου υπερπεριφερειακής σημασίας, στο πλαίσιο της προώθησης της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της αντιμετώπισης του υδροκεφαλισμού. Σχετικό ρόλο θα διαδραματίσουν και οι παρεμβάσεις για βελτιώσεις των προσβάσεων της πόλης και του λιμένα, καθώς και των σχετικών κυκλοφοριακών συνθηκών, μέσω της υλοποίησης των συνδέσεων με την παράκαμψη της πόλης.
- Τα σχετικά έργα στο λιμένα Πάτρας που, σε συνδυασμό με τους συνδεόμενους νέους αυτοκινητόδρομους και βελτιωμένες σιδηροδρομικές συνδέσεις, συμβάλλουν στην ορθολογική λειτουργία του λιμένα ως βασική πύλη σύνδεσης της χώρας με την Ευρώπη.
- Βελτιώσεις σε άλλους λιμένες, όπως του Ναυπλίου κλπ.

#### *1.3.3.3 Χωρική ενότητα Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας και Ηπείρου*

Ο βασικός στόχος για τη χωρική αυτή ενότητα καθορίζεται από το ΕΣΠΑ ως εξής: *«Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της ελκυστικότητας και της εξωστρέφειας της οικονομίας με*

*τη βελτίωση της χωρικής και κοινωνικής συνοχής και την υιοθέτηση αειφορικών μεθόδων ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και διαχείρισης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.»* Τα αστικά κέντρα της ενότητας – Λάρισα, Βόλος, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Λαμία, Θήβα, Λειβαδιά, Χαλκίδα, Άμφισσα-Ιτέα, Καρπενήσι, Ιωάννινα, Άρτα, Πρέβεζα, Ηγουμενίτσα *«…αποτελούν τα δυναμικά σημεία στα οποία θα στηριχθεί η συνολική αναπτυξιακή προσπάθεια.»*

Η πρωταρχική σημασία του συστήματος μεταφορών προσδιορίζεται ως εξής: *«Η στρατηγική εστιάζει στην ολοκλήρωση του μεταφορικού ιστού και τη λειτουργική διασύνδεση των μεταφορικών υποδομών, που θα συμβάλουν στη μείωση της ενδοπεριφερειακής ανισορροπίας, θα ενθαρρύνουν τη διαπεριφερειακή συνεργασία και θα συμβάλουν στην ενδυνάμωση των περιφερειακών πόλων ανάπτυξης.»* Αναγνωρίζεται ότι, για τη Στερεά Ελλάδα, *«σημαντικό στόχο αποτελεί η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου καθώς και των τροφοδοτικών αξόνων του και των συνδέσεων με τις κύριες πύλες της χώρας»*, ενώ στην Ήπειρο *«…θα επιδιωχθεί η ολοκλήρωση των υποδομών μεταφορών (Εγνατία οδός και ανάπτυξη συνδέσεων) αλλά και υποδομών διαμεταφορικού εμπορίου, η οποία και θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην εκπλήρωση του στόχου για ανάδειξη της Ηπείρου σε Δυτική Πύλη της Χώρας προς την ΕΕ και τα Βαλκάνια, θα συμβάλει στην ενίσχυση της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας, στην βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, στη διευκόλυνση της πρόσβασης των πολιτών σε υπηρεσίες που προσδιορίζουν την ποιότητα ζωής.»*

Επί πλέον, ειδικά στην ενότητα αυτή, ο ρόλος του συστήματος μεταφορών στη δημιουργία ολοκληρωμένου πολυκεντρικού συστήματος αστικών πόλων καθίσταται ιδιαίτερα κρίσιμος, δεδομένου ότι:

- Σημαντικά τμήματα είναι σήμερα (και αναπτύχθηκαν ιστορικά) σε εξάρτηση από το μητροπολιτικό κέντρο της Πρωτεύουσας – όπως η Θήβα και η περιοχή των Οινοφύτων (που εξακολουθεί σήμερα να είναι μια από τις κύριες βιομηχανικές συγκεντρώσεις της χώρας), η Χαλκίδα και μεγάλα τμήματα πέριξ αυτής, η νότια Φθιώτιδα κ.α.
- Ως σήμερα, δεν έχουν αναπτυχθεί επαρκείς λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ των περιφερειών της χωρικής ενότητας – ιδιαίτερα μεταξύ αφ' ενός της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας και, αφ' ετέρου, της Ηπείρου – κυρίως λόγω των ορεινών όγκων που μεσολαβούν και της ανεπάρκειας των συνδέσεων.

Τα υλοποιούμενα και προγραμματισμένα έργα στον τομέα των μεταφορών θα συμβάλουν αποφασιστικά στην άμβλυνση των σχετικών εμποδίων και περιορισμών ώστε, μέσω της ενίσχυσης του ολοκληρωμένου αστικού δικτύου της περιοχής (που περιλαμβάνει κέντρα υπερ-περιφερειακής ή και διεθνούς εμβέλειας, όπως το δίπολο Λάρισα-Βόλος και τα Ιωάννινα) να καταστεί εφικτός μακροπρόθεσμα και ο απεγκλωβισμός του συνόλου των περιοχών από την επιρροή των δύο μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων, μέσω της ανάπτυξης εσωτερικών συνδέσεων και εξωστρέφειας.

Αποφασιστικής σημασίας στο πλαίσιο αυτό είναι:

- Οι αναβαθμίσεις του ΠΑΘΕ και η ολοκλήρωση τμημάτων της Εγνατίας στην Ήπειρο.
- Η αναβάθμιση και η κατασκευή νέων τμημάτων του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Σύνορα σε διπλή κανονική γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και ηλεκτροκίνηση.

- Ο άξονας Κεντρικής Ελλάδας που θα συνδέσει την Ήπειρο με τις λοιπές περιφέρειες της χωρικής ενότητας. Στο πλαίσιο αυτό, θα συμβάλει και η βελτίωση της σύνδεσης των Τρικάλων με την Άρτα. Παράλληλα, η λειτουργική αυτοτέλεια της περιοχής ενισχύεται με βελτιώσεις συνδέσεων όπως της Λάρισας με την Κοζάνη, αλλά και (σε ενδοπεριφερειακή κλίμακα, όπως απαιτείται για την ενίσχυση του πολυκεντρικού συστήματος) της Λάρισας με τα Φάρσαλα, της Ηγουμενίτσας με την Πρέβεζα κ.α.
- Η συνέχιση της αναβάθμισης σε ΣΓΥΤ του τμήματος του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π Τιθορέα – Δομοκός και η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης / σηματοδότησης στον ΠΑΘΕ/Π.
- Παρεμβάσεις για τη βελτίωση του λιμένα Ηγουμενίτσας, κύριας πύλης σύνδεσης της βόρειας και κεντρικής Ελλάδας με την Ευρώπη, κομβικό λιμένα για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών προς και από τα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή, στο πλαίσιο ολοκληρωμένου σχετικού δικτύου με την Εγνατία και τις κάθετες συνδέσεις της. Προς την κατεύθυνση αυτή μπορεί να συμβάλλουν και οι παρεμβάσεις για τη βελτίωση του λιμένα Βόλου, συνδεομένου με το λιμένα Ηγουμενίτσας μέσω του άξονα Κεντρικής Ελλάδας και της Εγνατίας.
- Προγραμματισμένες βελτιώσεις στη σύνδεση της ανατολικής με τη δυτική Στερεά Ελλάδα (π.χ. Θήβας, Λειβαδιάς και Λαμίας με Αράχοβα, Ιτέα και εν τέλει Αντίρριο, Αγρινίου με Καρπενήσι κ.α.).
- Η υλοποίηση παρακάμψεων πόλεων, όπως του Βόλου (έργου απαραίτητου για τη βελτίωση της ελκυστικότητας του σημαντικού αυτού αναπτυξιακού πόλου), έργων για τη σύνδεση του Πηλίου (Βελεστίνο) με τον ΠΑΘΕ και την πόλη του Βόλου, σύνδεσης της Πρέβεζας με την Ιόνια Οδό, παράκαμψης της Χαλκίδας και σύνδεσής της με τον ΠΑΘΕ (στο Σχηματάρι).

#### *1.3.3.4 Χωρική ενότητα Κρήτης και Νήσων Αιγαίου*

Περιλαμβάνει τις Περιφέρειες Κρήτης και Νοτίου και Βορείου Αιγαίου – δηλαδή τις περισσότερο αναπτυγμένες τουριστικά (μαζί με τα Ιόνια Νησιά) περιφέρειες της χώρας, αλλά και ορισμένες από τις πιο απομονωμένες νησιώτικες περιοχές. Συνολικά τα σημαντικότερα αστικά κέντρα είναι το Ηράκλειο και τα Χανιά στην Κρήτη, η Ρόδος και η Ερμούπολη στην Περιφέρεια Νότιου Αιγαίου και η Μυτιλήνη στο Βόρειο Αιγαίο – συνεπικουρούμενα βεβαίως από αναπτυξιακούς πόλους βασισμένους ως επί το πλείστον στον τουρισμό που υπάρχουν διάχυτοι σε όλα τα νησιά. Βασικός ανασχετικός παράγων στην δημιουργία ολοκληρωμένου πολυκεντρικού συστήματος στην ενότητα – που θα μπορούσε να οδηγήσει σε μερική έστω απεξάρτηση των νησιών από την Αττική για βασικές υπηρεσίες και προϊόντα – είναι ο «πολυνησιακός» χαρακτήρας της που, σε συνδυασμό με την απόσταση των μη τουριστικών μεγεθών της από τα αντίστοιχα της πρωτεύουσας, έχει κρατήσει σε πολύ περιορισμένο επίπεδο τις μεταξύ των νησιών απ' ευθείας συνδέσεις και συνεργασίες.

Σύμφωνα με το ΕΣΠΑ, ο βασικός στόχος που είναι *«ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και ανάδειξη της ελκυστικότητας της αναπτυξιακής χωρικής ενότητας Κρήτης και νήσων Αιγαίου, σε συνθήκες αειφόρου ανάπτυξης»* θα επιτευχθεί *«…με έμφαση στη λειτουργική ενδοπεριφερειακή και διαπεριφερειακή διασύνδεση των περιοχών της χωρικής ενότητας, με την ανάπτυξη υποδομών μεταφορών και τη χρήση ΤΠΕ.»*

Στο πλαίσιο αυτό, αναγνωρίζεται ότι, για την Κρήτη, *«…καίριας σημασίας είναι η ολοκλήρωση και η αναβάθμιση του οδικού δικτύου και των λιμένων της Περιφέρειας, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου, με απώτερο σκοπό την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας, βασικής παραμέτρου βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας και συνακόλουθα της αναβάθμισης της συνολικής ανταγωνιστικότητάς της.»* Παρομοίως, η πολιτική για την ανάπτυξη της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου εστιάζεται *«…στη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης των νησιών της Περιφέρειας με τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου, καθώς και με τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας. Έτσι* (η αναπτυξιακή πολιτική) *θα δώσει έμφαση στην ανάπτυξη λιμένων και τη βελτίωση των θαλάσσιων συνδέσεων»* - αλλά και στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου η προσπάθεια θα εστιασθεί *«…στη βελτίωση της διασύνδεσης των νησιών της με τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας, αλλά και τη λειτουργική και χωρική διασύνδεση των νησιών μεταξύ τους, με παράλληλη ενδυνάμωση της προσπελασιμότητας από και προς τις εσωτερικές ζώνες των νησιών με τα διοικητικά, οικονομικά / παραγωγικά κέντρα των νησιών, καθώς και με τις πύλες εισόδου / εξόδου της Περιφέρειας (αεροδρόμια, λιμάνια).»*

Ενσωματωμένη στα ανωτέρω, επιδίωξη είναι η ανάδειξη του Ηρακλείου σε εμπορευματικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής – που φυσικά προϋποθέτει τη ανάπτυξη της κατάλληλης μεταφορικής υποδομής, υπηρεσιών και συνδέσεων.

Η βελτίωση των θαλάσσιων και αεροπορικών συνδέσεων των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους, της λιμενικής και αεροπορικής υποδομής και της οδικής υποδομής των νησιών μετουσιώνεται στην πράξη μέσω των παρεμβάσεων της 3$^{ης}$ και της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου, στις οποίες περιλαμβάνονται οι εξής:

- Παρεμβάσεις για βελτιώσεις στην υποδομή και λειτουργία λιμένων όπως των Μεστών Χίου, της Μυκόνου, της Σούδας κλπ. Πληθώρα άλλων έργων και παρεμβάσεων υλοποιείται επίσης στα πλαίσια των ΠΕΠ των περιφερειών.
- Η επέκταση, βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός του κρατικού αερολιμένα Ηρακλείου «ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ».
- Παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.
- Βελτιώσεις στις οδικές υποδομές των νησιών – ΒΟΑΚ και κάθετες συνδέσεις του, βελτιώσεις οδικών συνδέσεων όπως Μυτιλήνης-Καλλονής, Ρόδου-Λίνδου, Ρόδου-αεροδρομίου και άλλες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής υποδομής των νησιών.
- Περιμετρικές / παρακαμπτήριες οδοί πόλεων, όπως της Ρόδου.

#### *1.3.3.5 Αττική*

Η Αττική είναι μια ελληνική «ιδιομορφία», όσον αφορά στο βαθμό συγκέντρωσης σ' αυτή αναπτυξιακών παραμέτρων – σε ποσοστά 30-50% ή και μεγαλύτερων των εθνικών συνόλων. Οι «οικονομίες συγκέντρωσης» που έχουν αναπτυχθεί δημιουργούν μια αυτοτροφοδοτούμενη δυναμική που είναι αιτία πληθώρας προβλημάτων – και στην Αττική, αλλά και σε ολόκληρη τη χώρα, δεδομένων των απαιτήσεων που δημιουργεί ως προς την απορρόφηση διαθέσιμων πόρων (οικονομικών και άλλων). Η γενικότερη χωροταξική πολιτική που προδιαγράφεται στο ΕΣΠΑ και προτείνεται στο ΕΧΣ και σε άλλα συναφή σχέδια και προγράμματα – και στην οποία το σύστημα μεταφορών κατέχει πρωτεύοντα ρόλο – αποσκοπεί

στην αντιμετώπιση του «υδροκεφαλισμού» που είναι ένας από τους ανασχετικότερους παράγοντες για την εφαρμογή συνεπούς και αποτελεσματικής πολιτικής σε οποιονδήποτε τομέα. Από την άλλη μεριά, όμως, η υπερσυγκέντρωση στην Αττική του πληθυσμού, απασχολουμένων και οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων δημιουργεί ανάγκες που δεν είναι δυνατόν να παραβλεφθούν.

Βασικός στόχος του ΕΣΠΑ είναι η *«Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας Αττικής, ως ευρωπαϊκής μητρόπολης στο χώρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου»*, με την καθιέρωση της Περιφέρειας *«…ως Διεθνούς Επιχειρηματικού Κέντρου, τη βελτίωση της εξωστρέφειας του τοπικού παραγωγικού συστήματος και τη διευκόλυνση της προσέλκυσης ξένων επενδύσεων μέσω της ενθάρρυνσης της καινοτομίας, της επιχειρηματικότητας, της έρευνας και τεχνολογίας και της διάδοσης και αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών.»*

Στο πλαίσιο αυτό, αναγνωρίζεται ότι *«η βελτίωση της ελκυστικότητας της Αττικής συναρτάται άμεσα με την ποιότητα των υποδομών της. Έτσι, κρίσιμης σημασίας για την Αττική θα είναι οι παρεμβάσεις αναβάθμισης-επέκτασης του τομέα αστικών μεταφορών αλλά και βελτίωσης συγκοινωνιακών υποδομών, για τη βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών αλλά και την αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς στη μετακίνηση που θα ενισχύσουν τις κοινωνικές και οικονομικές τάσεις που ήδη διαφαίνονται και θα επιτρέψουν την προσέγγιση στο μέσο ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, μείζονος σημασίας ενίσχυση του ρόλου της Αττικής σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης σαν κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου και βασική πύλη εισόδου στην Ε.Ε είναι και η ολοκλήρωση του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών για την καλύτερη διασύνδεση με τα λιμάνια και τους μεγάλους οδικούς διαπεριφερειακούς άξονες (π.χ. συντονισμένη ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων της Περιφέρειας στην Ανατολική Αττική: Λαύριο –Μενίδι).»*

#### *1.3.3.5.1 Στρατηγική Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφορών Αττικής*

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ), όπως αυτό διαμορφώθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1970, θεσμοθετήθηκε αρχικά το 1985 και στη συνέχεια περιοδικά επικαιροποιείται, αποτελεί τον καταστατικό χάρτη της προγραμματισμένης ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, περιλαμβανομένου και του συστήματος μεταφορών.

Ειδικότερα, σαφής προτεραιότητα αποδίδεται από το ΡΣΑ στην ανάπτυξη του συστήματος δημόσιων μεταφορών στο εσωτερικό του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, με στόχους τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης, την αποτελεσματική αντιμετώπιση των κρίσιμων ανεπαρκειών μεταφορικής ικανότητας του συστήματος και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, την βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους ως προς τις μετακινήσεις με ιδιωτικά μεταφορικά μέσα.

Κεντρικό άξονα σε αυτή τη κατεύθυνση αποτελεί η ανάπτυξη και επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς που διακινούνται σε διαδρόμους αποκλειστικής χρήσης, ανεξάρτητους από τις συνθήκες της οδικής κυκλοφορίας. Προεξάρχοντα ρόλο σε αυτά κατέχει το δίκτυο του Μετρό, που συνεπικουρούνται στις ενδοαστικές μετακινήσεις από το τραμ και το τροφοδοτικό λεωφορειακό σύστημα και συμπληρώνονται από το Προαστιακό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, κυρίως για εξυπηρέτηση εξωτερικών και δευτερευόντως ενδοαστικών μετακινήσεων του λεκανοπέδιου.

Παράλληλη προτεραιότητα αποδίδεται στην υποκατάσταση του δεσπόζοντα ακτινικού χαρακτήρα του αρτηριακού οδικού δικτύου του Λεκανοπέδιου Αθήνας από ένα σύστημα δακτυλιοειδούς - ακτινικού δικτύου, διαμέσου της δημιουργίας τριών ομόκεντρων οδικών δακτυλίων περί

την κεντρική περιοχή της Αθήνας. Διαμέσου αυτών των δακτυλίων επιτυγχάνεται η απομείωση του κυκλοφοριακού έργου της κεντρικής περιοχής πόλης, η απάλυνση των κρίσιμων κυκλοφοριακών αιχμών των ακτινικών αρτηριών, η διασφάλιση της δυνατότητας για προνομιακή μεταχείριση των δημόσιων μεταφορικών μέσων (λεωφορειολωρίδες, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κλπ) στις αντίστοιχες ακτινικές λεωφορειακές γραμμές και προφανώς η απαλλαγή της κεντρικής περιοχής της πόλης από τις διαμπερείς διαδρομές των αντιδιαμετρικών ως προς αυτήν άκρων μετακίνησης.

Αλλά και η αποτελεσματική διασύνδεση του Λεκανοπέδιου Αθήνας με τις γεωγραφικές ενότητες της Ανατολικής Αττικής και του Θριασίου για την εξυπηρέτηση των ήδη πολύ σημαντικών και ραγδαίως αυξανόμενων ανταλλαγών μετακινήσεων, αποτελεί παράλληλο βασικό στόχο του στρατηγικού σχεδιασμού του συστήματος μεταφορών. Το κύριο βάρος εξυπηρέτησης αυτών των μετακινήσεων καλείται να επωμισθεί το οδικό δίκτυο, που πλεονεκτεί από τη φύση του, λόγω της μεγάλης διασποράς και της αραιής πυκνότητας των εξωτερικών ως προς το Λεκανοπέδιο Αθήνας μετακινήσεων. Η εξυπηρέτηση αυτών των αναγκών για μετακίνηση υπαγορεύει την ανάγκη και προσδιορίζει το στόχο ανάπτυξης δικτύου αυτοκινητοδρόμων και αρτηριών ταχείας κυκλοφορίας για τη διασύνδεση του Λεκανοπέδιου Αθήνας με τις δυο γειτονικές γεωγραφικές ενότητες, επιπρόσθετα και συμπληρωματικά προς την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου υπεραστικών αυτοκινητοδρόμων στην περιοχή (αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ).

Αποτελεί, παρόλα αυτά, σαφή στρατηγικό στόχο και για τις εξωτερικές ως προς το Λεκανοπέδιο της Αθήνας μετακινήσεις, η μεγιστοποίηση της ελκυστικότητας των δημόσιων μεταφορικών μέσων, τα οποία είναι πράγματι σε θέση να διεκδικήσουν ικανό μερίδιο μεταφορικού έργου, ιδιαίτερα σε ζώνες παραγωγής/έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων (λιμάνια, αεροδρόμια, πληθυσμιακές συγκεντρώσεις, βιομηχανικές ζώνες, κλπ). Η μεγιστοποίηση του ποσοστού συμμετοχής των δημόσιων μεταφορικών μέσων και στις εξωτερικές ως προς το Λεκανοπέδιο Αθήνας μετακινήσεις, συνεισφέρει επίσης στη βιώσιμη ανάπτυξη και λειτουργία της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και του Πειραιά. Κεντρικό κορμό του συστήματος δημόσιων μεταφορικών μέσων, για την εξυπηρέτηση των εξωτερικών μετακινήσεων του Λεκανοπέδιου Αθήνας, αποτελούν τα μέσα σταθερής τροχιάς (κυρίως το Μετρό), τα οποία λειτουργούν με ικανοποιητικές ταχύτητες και αξιοπιστία δρομολογίων, χάρη στην πλήρη απεξάρτησή τους από τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες στο οδικό δίκτυο.

Σε αυτό το πλαίσιο και με πρωτοβουλία του Οργανισμού Αθήνας, διαμορφώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του ‘90 το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου της Αττικής, με κεντρικό κορμό τον σιδηροδρομικό διάδρομο από το λιμάνι και τη πόλη του Πειραιά μέχρι το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ) και στη συνέχεια με διακλαδώσεις και υποδιακλαδώσεις προς Ανατολική, Δυτική και Βόρεια Αττική και προς τους όμορους νομούς Κορινθίας, Βοιωτίας και Εύβοιας. Το προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο καλύπτει κατά κύριο λόγο το ρόλο της διασύνδεσης του Λεκανοπέδιου της Αθήνας με τις υπόλοιπες γεωγραφικές ενότητες της Περιφέρειας Αττικής, αλλά και με τους όμορους νομούς, ενώ λειτουργεί συμπληρωματικά προς το δίκτυο μετρό και για τις εσωτερικές μετακινήσεις του Λεκανοπέδιου Αθήνας. Η διασύνδεση του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος με το Λεκανοπέδιο Αθήνας εξυπηρετείται επίσης από το δίκτυο μετρό.

Στο Λεκανοπέδιο Αθήνας το κύριο μέσο σταθερής τροχιάς που εξυπηρετεί τις ενδοαστικές μετακινήσεις είναι το δίκτυο του Μετρό (γραμμές 2 & 3) και η γραμμή ΗΣΑΠ (γραμμή 1), που καλύπτουν (και με τις ήδη υλοποιούμενες επεκτάσεις) ένα σημαντικό κομμάτι του αστικού χώρου, καθώς και τη διασύνδεσή του με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Η πρώτη, μετά τη θεσμοθέ-

τηση του ΡΣΑ, Γενική Μελέτη Μεταφορών Αττικής εκπονήθηκε υπό την αιγίδα της Αττικό Μετρό ΑΕ και ολοκληρώθηκε το έτος 2000, γνωστή ως Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ), η οποία χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και κάλυψε το συνολικό σύστημα των χερσαίων μεταφορών της Αττικής με χρονικούς ορίζοντες σχεδιασμού τα έτη 2010 και 2020. Από τη μελέτη αυτή τεκμηριώθηκε η αναγκαιότητα και η σκοπιμότητα διαμόρφωσης των δικτύων μεταφορών, ώστε αυτά να λειτουργούν στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου Συστήματος Μεταφορών το οποίο προωθεί τους ευρύτερους στόχους ανάπτυξης και προσπελασιμότητας της μητροπολιτικής περιοχής, αλλά και γενικότερα της Περιφέρειας Αττικής και οδηγεί σε σημαντική αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης και των παρεχόμενων υπηρεσιών. Με βάση το προταθέν Σχέδιο Μεταφορών της ΜΑΜ διαμορφώθηκε ο ενιαίος στρατηγικός σχεδιασμός όλων των μεταφορικών συστημάτων της Αττικής, δημόσιων και ιδιωτικών, τμήμα των οποίων προγραμματίζεται να υλοποιηθεί στην 4$^{η}$ προγραμματική περίοδο (2007-2013).

Στην παρούσα φάση βρίσκεται υπό σύνταξη το μεσο-μακροπρόθεσμο Γενικό Σχέδιο Ανάπτυξης των Μεταφορών στην Αττική στα πλαίσια του ΟΑΣΑ, που χρηματοδοτείται από κοινοτικούς πόρους (3$^{η}$ προγραμματική περίοδος). Το έργο εκπονείται σε στενή συνεργασία με την Αττικό Μετρό ΑΕ σε θέματα επεξεργασίας στοιχείων πρόβλεψης κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων και προσδιορισμού της μεταφορικής ζήτησης ανά μεταφορικό μέσο για διάφορους χρονικούς ορίζοντες. Ήδη στο πλαίσιο αυτό, η Αττικό Μετρό Α.Ε. σε συνεργασία με τον Οργανισμό Αθήνας και τον ΟΑΣΑ, προωθεί παράλληλα την επικαιροποίηση της ΜΑΜ με χρονικούς ορίζοντες σχεδιασμού τα έτη 2020 και 2030.

Η πολιτική για τις αστικές συγκοινωνίες αποτυπώνεται στο Συγκοινωνιακό Χάρτη της Αθήνας (10/2004). Κεντρική λογική των μέτρων που εφαρμόζονται είναι η ένταξη όλων των μέσων σε ένα **ενιαίο σύστημα αστικών συγκοινωνιών**, όπου τα διάφορα δημόσια μεταφορικά μέσα (Μ.Μ.Μ.) δεν θα λειτουργούν μεμονωμένα αλλά ως σύνολο για την εξυπηρέτηση του πολίτη. Ως στρατηγικός στόχος έχει τεθεί η **αύξηση της χρήσης των Μ.Μ.Μ.** ώστε, το 2008, να εξυπηρετούν το 50% των αστικών μετακινήσεων. Ήδη, εκτιμάται ότι το μερίδιο των δημόσιων συγκοινωνιών στο σύνολο των αστικών μετακινήσεων έχει ξεπεράσει το 41%, με αύξηση του μεριδίου του κατά 30% περίπου σε σχέση με το 2000.

Οι προτεραιότητες για την ανάπτυξη των Μ.Μ.Μ. συνοπτικά αφορούν στη διασυνδεσιμότητα των μέσων δημόσιων συγκοινωνιών, στην επέκταση και εκσυγχρονισμό του συστήματος μέσων σταθερής τροχιάς, στη λήψη μέτρων αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών γραμμών ώστε να λειτουργούν τροφοδοτικά, στην ανασυγκρότηση και επέκταση δικτύου λεωφορειολωρίδων και στην ανάπτυξη ενιαίου συστήματος κομίστρου.

Η ολοκλήρωση ενός συνολικού σχεδίου ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών της Αττικής θα συμβάλλει στην ιεράρχηση των παρεμβάσεων που προγραμματίζονται στο πλαίσιο της 4$^{ης}$ περιόδου και θα εξασφαλίσει τη συνέργεια και συμπληρωματικότητα των δράσεων ανάπτυξης των μεταφορικών υποσυστημάτων (οδικού δικτύου, μητροπολιτικού και προαστιακού σιδηρόδρομου, δικτύου τροχιοδρόμων, λεωφορειακού συστήματος κλπ.) προς την κοινή στόχευση της ενίσχυσης των Μ.Μ.Μ. με έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς.

#### *1.3.3.5.2 Προγραμματισμός Ανάπτυξης των Υποδομών*

Ο προγραμματισμός ανάπτυξης των υποδομών των μεταφορικών συστημάτων της Αττικής που υλοποιήθηκαν ή υλοποιούνται με συγχρηματοδότηση της Ε.Ε. και είναι προγραμματισμένες στα πλαίσια της 3$^{ης}$ και της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου, περιγράφονται στη συνέχεια.

**ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ**

ΜΕΤΡΟ

Το αρχικό έργο ανάπτυξης του δικτύου μετρό περιέλαβε την κατασκευή του κεντρικού τμήματος των γραμμών 2 & 3 με συνολικό μήκος 17,6 χλμ. και 20 σταθμούς. Το έργο αυτό ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2003, ενώ πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 ολοκληρώθηκε και η πρώτη φάση επεκτάσεων με 8,5 χλμ. και 4 σταθμούς. Σήμερα, οι γραμμές 2 και 3 του Μετρό διακινούν ημερησίως 650.000 επιβάτες.

Στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο προωθείται από την Αττικό Μετρό Α.Ε. η κατασκευή επεκτάσεων / συμπληρώσεων των γραμμών 2 & 3 του δικτύου μετρό, που προγραμματίζεται να ολοκληρωθούν σταδιακά μέχρι το 2009 και θα αυξήσουν το υφιστάμενο δίκτυο Μετρό με πρόσθετο μήκος 12,7 χλμ και 13 νέους σταθμούς. Ήδη, πρόσφατα ολοκληρώθηκε η επέκταση του Μετρό προς Αιγάλεω με 4,2 χλμ. και 3 σταθμούς. Οι επεκτάσεις/συμπληρώσεις αυτές είναι οι εξής:

- Η συμπλήρωση της γραμμής 3 του Μετρό, με τρεις νέους ενδιάμεσους σταθμούς (Χολαργός, Νομισματοκοπείο και Αγ. Παρασκευή), η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε με πόρους του ΕΠ/ΟΑΛΑΑ και θα ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2007-13.
- Η επέκταση της γραμμής 2 του Μετρό προς Περιστέρι και Ανθούπολη, η κατασκευή των έργων Π/Μ ολοκληρώνεται με πόρους του ΠΕΠ ΑΤΤΙΚΗΣ 2000-2006 και οι Η/Μ θα χρηματοδοτηθούν εντός της περιόδου 2007-13.
- Η επέκταση της γραμμής 2 του Μετρό της Αθήνας προς το Ελληνικό, η κατασκευή του οποίου χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής ΙΙ.
- Η επέκταση της γραμμής 3 από το Αιγάλεω έως το Χαϊδάρι, η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε με πόρους του ΕΠ/ΟΑΛΑΑ και θα ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2007-13.
- Η επέκταση της γραμμής 3 από το σταθμό Χαϊδάρι έως το σταθμό Ευαγγελίστρια του Πειραιά, η κατασκευή του οποίου θα ξεκινήσει με πόρους του ΕΠ/ΟΑΛΑΑ και θα ολοκληρωθεί εντός της περιόδου 2007-13.

ΓΡΑΜΜΗ ΗΣΑΠ

Η γραμμή 1 Κηφισιά – Πειραιάς έχει μήκος 35 χλμ. και διαθέτει 24 σταθμούς, ενώ διακινεί ημερησίως 450.000 επιβάτες.

Προβλέπεται αναβάθμιση του συνόλου της γραμμής με ολοκλήρωση του έργου μέσα στην 4η Προγραμματική περίοδο. Προβλέπεται ακόμα η κατασκευή νέας επισκευαστικής βάσης στον Πειραιά (ΠΕΠ Αττικής), ενώ έχει ήδη εκσυγχρονισθεί όλο το σύστημα σηματοδότησης και έχει εγκατασταθεί σύστημα ελέγχου ταχύτητας συρμών.

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Υπό εκτέλεση βρίσκεται το έργο αναβάθμισης του κεντρικού κορμού του σιδηροδρομικού διαδρόμου από Τρεις γέφυρες μέχρι το ΣΚΑ με τη δημιουργία τετραπλής γραμμής. Το έργο προγραμματίζεται περιληφθεί στο ΕΠ-ΕΠ και να ολοκληρωθεί στην προγραμματική περίοδο 2007-2013. Παράλληλα προωθείται η αναβάθμιση και του υπόλοιπου τμήματος του διαδρόμου από τον Πειραιά μέχρι τις Τρεις γέφυρες με την κατασκευή διπλού διαδρόμου από Πειραιά μέχρι Α.Ι. Ρέντη και τριπλού διαδρόμου από Α.Ι. Ρέντη μέχρι Αθήνα, με προοπτική τελικής διαμόρφωσής

του σε τετραπλό διάδρομο. Στην 4η προγραμματική περίοδο έχει προγραμματισθεί η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων και πεζογεφυρών καθώς και η τμηματική υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού διαδρόμου και η αποκατάσταση του οδικού δικτύου στο τμήμα από Πειραιά έως Τρεις Γέφυρες (ΠΕΠ Αττικής). Στο ίσιο πρόγραμμα περιλαμβάνεται επίσης η κατασκευή ηλεκτραμαξοστασίου στην περιοχή του Α.Ι. Ρέντη.

Ήδη από τον Αύγουστο του 2004 βρίσκεται σε λειτουργία ο νέος κλάδος του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου προς την Ανατολική Αττική, στην μεσαία νησίδα της Αττικής Οδού, με τη δρομολόγηση της γραμμής Αθήνα -ΣΚΑ - Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, που διαθέτει σήμερα 10 σταθμούς και μεταφέρει 13.000 επιβάτες ημερησίως. Εντός του 2008 θα λειτουργήσει και ο κλάδος μέχρι Χαλκίδα. Στην 4η προγραμματική περίοδο προγραμματίζεται η επέκταση του νέου κλάδου προς την Ανατολική Αττική, με την κατασκευή της διακλάδωσης του σιδηροδρομικού διαδρόμου προς Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, από τον Σ.Σ. Κορωπίου μέχρι το Λαύριο (ΠΕΠ Αττικής).

Ένας ακόμη βασικός κλάδος του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου βρίσκεται ήδη σε λειτουργία από τον Σεπτέμβριο του 2005 και διασυνδέει το ΣΚΑ με τη Δυτική Αττική και με τον Νομό Κορινθίας, με χρήση της πρόσφατα κατασκευασμένης (με συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης) νέας σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Κορίνθου – Κιάτου.

Επίσης, συνεχίζονται στην 4η προγραμματική περίοδο τα έργα για την επέκταση της δυναμικότητας και τη βελτίωση της λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και του τερματικού αυτοκινήτων του λιμένα Πειραιά και της σιδηροδρομικής σύνδεσής τους με το υπό ολοκλήρωση κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, απαραίτητα για τη συνέχιση της ανάπτυξης της διαμετακόμισης και την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (ΠΕΠ Αττικής).

ΔΙΚΤΥΟ ΤΡΑΜ

Η διάρθρωση του δικτύου τραμ προγραμματίζεται κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η επικουρικότητα και η συμπληρωματικότητα του με το δίκτυο του μετρό. Ήδη έχουν αναπτυχθεί και λειτουργούν δύο διάδρομοι, ο πρώτος σε ακτινική διάταξη ως προς την κεντρική περιοχή της Αθήνας από το Σύνταγμα μέχρι το Π. Φάληρο διαμέσου Ν. Κόσμου και Ν. Σμύρνης και ο δεύτερος σε ακτινική διάταξη ως προς την κεντρική περιοχή του Πειραιά, που στην παρούσα φάση λειτουργεί από το σταθμό ΗΣΑΠ στο Ν. Φάληρο (περιοχή ΣΕΦ) μέχρι τη Γλυφάδα. Και οι δύο γραμμές αρθρώνονται κατά τρόπο που να εξυπηρετεί την ανταπόκρισή τους με το δίκτυο του μετρό διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό τη διαλειτουργικότητα των μέσων σταθερής τροχιάς.

Με τη σημερινή του δομή το δίκτυο του τραμ υπολειτουργεί και ειδικότερα ο διάδρομος Πειραιάς – Γλυφάδα, αφού δεν εξυπηρετεί ακόμα το μείζονος σημασίας κέντρο έλξης / παραγωγής μετακινήσεων που αντιστοιχεί στην κεντρική περιοχή του Πειραιά. Η δυτική επέκταση του διαδρόμου τραμ προς τον Πειραιά, η οποία βρίσκεται ήδη σε διαδικασία προγραμματισμού υλοποίησής της με την ένταξή της στη Δ' Προγραμματική Περίοδο (ΠΕΠ Αττικής), προβλέπεται με την κατασκευή μονής τροχιάς από τον υφιστάμενο σταθμό Ν. Φαλήρου μέχρι του Πειραιά, μέσω των οδών Μικράς Ασίας, Γρ. Λαμπράκη, Βασ. Γεωργίου, Ακτή Ποσειδώνος, και επιστροφή στο σταθμό ΣΕΦ μέσω των οδών Εθν. Αντστάσεως και Τροχιοδρόμων.

Στο στάδιο της ολοκλήρωσης βρίσκεται μια μικρή επέκταση της γραμμής τραμ προς το Ασκληπιείο Βούλας μήκους 0,7 χλμ. σε συνδυασμό με έργα ανάπλασης του αστικού χώρου στη ζώνη διέλευσης, κατασκευή τερματικού σταθμού καθώς και έργα αντιπλημμυρικής θωράκισης της περιοχής.

Στον προγραμματισμό των επεκτάσεων του δικτύου τραμ έχει ήδη προωθηθεί ο σχεδιασμός της διακλάδωσης του διαδρόμου Πειραιά – Βούλας στο ύψος του βορειοδυτικού ορίου του χώρου του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, που θα διασυνδέει τον κυρίως διάδρομο με τον σταθμό του μετρό της Αργυρούπολης, στο βορειοανατολικό όριο του χώρου του πρώην Αεροδρομίου. Η διακλάδωση αυτή διασφαλίζει και την πρόσβαση στο ήδη υφιστάμενο αμαξοστάσιο του τραμ, επιτρέποντας έτσι την κατάργηση της υφιστάμενης συνδετήριας γραμμής που εμπλέκεται με τους σχεδιασμούς ανάπλασης του χώρου και διαμόρφωσης του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού. Το έργο αυτό του τραμ οδεύει σε κοινό διάδρομο με τον οδικό άξονα σύνδεσης της Δυτ. Περιφερειακής Λεωφ. Υμηττού με τη Λεωφ. Ποσειδώνος και η κατασκευή του προβλέπεται ταυτόχρονη με του ενταγμένου στην 4η προγραμματική περίοδο οδικού έργου, στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης για τα Αστικά Οδικά Έργα Αττικής (ΠΕΠ Αττικής).

**ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Βασικό επίταγμα του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας αποτελεί η σταδιακή ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού δακτυλιοειδούς αρτηριακού δικτύου μέσα στο Λεκανοπέδιο Αθήνας. Με δεδομένη την έντονα ακτινική διάρθρωση του υπάρχοντος αρτηριακού δικτύου της πόλης, απόλυτη προτεραιότητα αποδίδεται στην σταδιακή ανάπτυξη τριών περιφερειακών δακτυλίων (Εξωτερικού, Ενδιάμεσου, και Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου) περί την κεντρική περιοχή της Αθήνας, ταυτόχρονα με την επιλεκτική ανάπτυξη ή αναβάθμιση ορισμένων ακτινικών συνδέσμων, που διασυνδέουν τους περιφερειακούς δακτύλιους κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η ισόρροπη κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση του αστικού χώρου.

Ο Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος έχει ήδη αναπτυχθεί στο μεγαλύτερό του τμήμα, παραμένουν όμως ορισμένα ζωτικής σημασίας τμήματα για την ολοκλήρωσή του. Ήδη το νοτιοδυτικό τμήμα του έργου βρίσκεται υπό κατασκευή κατά τμήματα από το λιμάνι του Πειραιά (ακτή Βασιλειάδη) μέχρι και την ήδη κατασκευασμένη από πολλού χρόνου Λεωφόρο Σχιστού – Σκαραμαγκά. Με την ολοκλήρωση του παραπάνω τμήματος και του ακροτελεύτιου νότιου τμήματος της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω, που θα ενώσει την τελευταία με την Λεωφόρο Σχιστού – Σκαραμαγκά (ήδη, προωθείται μετά την πρόσφατη νομική απεμπλοκή της διαδικασίας απαλλοτριώσεων) ο Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος θα έχει ολοκληρωθεί εντός του 2008/9 στο σύνολο του δυτικού του τμήματος και του βόρειου τμήματος που αντιστοιχεί στον αυτοκινητόδρομο της Αττικής Οδού. Απομένει προς ολοκλήρωση η εγκάρσια σύνδεση της Αττικής Οδού με το νότιο τμήμα της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, η οποία αποτελεί μέρος του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου. Αυτή η εγκάρσια σύνδεση των δύο περιφερειακών δακτυλίων πραγματοποιείται διαμέσου της σήραγγας του όρους Υμηττού και έχει προγραμματισθεί να υλοποιηθεί στα πλαίσια της Σύμβασης Παραχώρησης των Οδικών Αστικών Έργων Αττικής, όπως εξάλλου και το νότιο τμήμα της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (ΠΕΠ Αττικής).

Στο ίδιο έργο Παραχώρησης είναι προγραμματισμένο να υλοποιηθεί και το τμήμα του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου, που διασυνδέει τη Παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος με το νότιο τμήμα της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού. Έτσι, θα εξασφαλισθεί η ολοκλήρωση ενός πολύ σημαντικού τμήματος του Ενδιάμεσου Δακτυλίου, ο οποίος περιλαμβάνει την Λεωφόρο Ποσειδώνος από το ΣΕΦ μέχρι τον Άγιο Κοσμά, τη νέα συνδετήρια Λεωφόρο με την Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού, διαμέσου του χώρου του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού και στην συνέχεια με υπόγεια διέλευση διαμέσου της οικιστικής ζώνης του Δήμου Ελληνικού και τέλος την κατασκευή του νότιου τμήματος της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού μέχρι και τη σύνδεσή της με το έργο της Αττικής Οδού στο ύψος της Καισαριανής. Ο Ενδιάμεσος Οδικός Δακτύ-

λιος έχει ήδη ολοκληρωθεί στο τμήμα του από την Παραλιακή Λεωφόρο μέχρι και τον κόμβο των Τριών Γεφυρών, με τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους.

Απομένει, προς ολοκλήρωση του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου, το τμήμα του από την περιοχή των Τριών Γεφυρών μέχρι τον κόμβο Κατεχάκη / Μεσογείων, όπου το υφιστάμενο αρτηριακό δίκτυο της πόλης είναι σήμερα ιδιαίτερα ανεπαρκές για την εξυπηρέτηση της δακτυλιοειδούς κυκλοφορίας κατά μήκος του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου. Η αναβάθμιση αυτού του τμήματος βρίσκεται στο στάδιο μελέτης και προϋποθέτει σημαντικό τμήμα υπογειοποιημένων έργων υπό το λόφο των Τουρκοβουνίων και εκατέρωθεν αυτού.

Ο Εσωτερικός Οδικός Δακτύλιος δεν προβλέπεται σε μεσοπρόθεσμη προοπτική να αποκτήσει λειτουργικά χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου. Πρόκειται ουσιαστικά για έναν αρτηριακό δακτύλιο που απαιτεί σημειακές παρεμβάσεις σε ορισμένα κρίσιμα από κυκλοφοριακή άποψη τμήματά του. Κάποιες από αυτές τις παρεμβάσεις έχουν ήδη υλοποιηθεί όπως είναι οι ανισόπεδες διασταυρώσεις Συγγρού / Λαγουμιτζή, Π.Τσαλδάρη / Θησέως, Χαμοστέρνας / Θεσσαλονίκης, Χαμοστέρνας / Πειραιώς και Χαμοστέρνας / Κωνσταντινουπόλεως. Παραμένουν όμως και άλλα κρίσιμα από κυκλοφοριακή άποψη τμήματα του Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου, για τα οποία είναι αναγκαίες πρόσθετες σημειακές παρεμβάσεις. Στα τμήματα αυτά περιλαμβάνεται η ανισόπεδη διασταύρωση με το σιδηροδρομικό διάδρομο Πειραιάς – ΣΚΑ στο ύψος της Δεληγιάννη – Ανδρομάχης, ορισμένα κρίσιμα τμήματα της Λεωφόρου Αλεξάνδρας και η προς τα δυτικά διασύνδεσή της με τη Λεωφόρο Δεληγιάννη, καθώς και μια βελτιωμένη διαχειριστική παρέμβαση του ανατολικού τμήματος του Εσωτερικού Δακτυλίου από τη Φειδιππίδου μέχρι τη Λαγουμιτζή.

Εξαιρετικής σημασίας και προτεραιότητας έργο αποτελεί η αναβάθμιση του τμήματος της βόρειας επέκτασης της Παρακηφίσιας Λεωφόρου μέχρι τον Εξωτερικό Περιφερειακό Δακτύλιο, ο οποίο στο συγκεκριμένο τμήμα του συμπίπτει με την Αττική Οδό (Α/Κ Μεταμόρφωσης). Αυτό το οδικό τμήμα της Παρακηφίσιας Λεωφόρου έχει κατασκευασθεί πριν από μερικές δεκαετίες, ως τμήμα της Εθνικής Οδού Αθηνών – Λαμίας, χωρίς έκτοτε να έχει αναβαθμιστεί. Αποτέλεσμα αυτού είναι να αποτελεί σήμερα το πλέον προβληματικό οδικό τμήμα ολόκληρου του Λεκανοπέδιου Αθήνας, λόγω της αδυναμίας του να παρακολουθήσει την κυκλοφοριακή φόρτιση και την παροχετευτική ικανότητα της ήδη αναβαθμισμένης οκτάιχνης Παρακηφίσιας Λεωφόρου μέχρι τον κόμβο των Τριών Γεφυρών (Ενδιάμεσος Οδικός Δακτύλιος) και της πρόσφατα κατασκευασμένης Αττικής Οδού (Εξωτερικός οδικός Δακτύλιος). Σημειώνεται εδώ ότι το τμήμα του ίδιου άξονα βορείως του Α/Κ Μεταμόρφωσης προωθείται για αναβάθμιση στα πλαίσια του έργου Παραχώρησης της Ιόνιας Οδού (έργο back to back). Παραμένει επομένως το ενδιάμεσο τμήμα μεταξύ της αναβαθμισμένης Παρακηφίσιας Λεωφόρου και του έργου Παραχώρησης (μεταξύ των δύο Δακτυλίων), το οποίο κατ' απόλυτη προτεραιότητα θα κατασκευασθεί εντός της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιλοδου (ΠΕΠ Αττικής), προκειμένου να εξασφαλιστεί ισόρροπη παροχετευτική ικανότητα και να αποφευχθούν οι συστηματικές καθημερινές συνθήκες συμφόρησης, οι οποίες επεκτείνονται και επηρεάζουν ιδιαίτερα δυσμενώς και τα νέα ή αναβαθμισμένα οδικά έργα.

Η ταχεία λεωφόρος Κύμης αποτελεί σήμερα κρίσιμο ελλείποντα σύνδεσμο στο τμήμα της από οδό Πλαπούτα μέχρι τον Α.Κ. Ολυμπιακού Χωριού επί του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ. Ενώ είχε σχεδιασθεί για ταυτόχρονη κατασκευή και λειτουργία με το έργο της Αττικής Οδού, εν τούτοις τελικά δεν εντάχθηκε στη σύμβαση παραχώρησης του έργου. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να πιέζεται έντονα από κυκλοφοριακή φόρτιση ο οδικός άξονας, τόσο της Αττικής Οδού όσο και του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ, λόγω μη πρόβλεψης των φόρτων που παράγονται εξ αιτίας του ελλείποντος συνδέσμου.

Στο πλαίσιο του παραπάνω στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του Οδικού Δικτύου της Αττικής, αποτελεί επίσης αντικείμενο πρώτης προτεραιότητας το έργο διασύνδεσης του Λιμένα Λαυρίου και γενικότερα της Λαυρεωτικής χερσονήσου με τον Εξωτερικό Περιφερειακό Δακτύλιο της Αττικής. Το έργο αυτό περιλαμβάνει την αποτελεσματική οδική διασύνδεση του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου με τους υπερτοπικής εμβέλειας συγκοινωνιακούς κόμβους, στους οποίους περιλαμβάνεται και το Λιμάνι του Λαυρίου. Στη διασύνδεση του λιμανιού περιλαμβάνεται και η οδική παράκαμψη της πόλης του Λαυρίου που συνδέει τον εμπορευματικό τομέα του λιμανιού και την περιοχή βιομηχανικών δραστηριοτήτων (ΒΙΟΠΑ), καθώς και τον παγκόσμιας εμβέλειας τουριστικό πόλο του ακρωτηρίου του Σουνίου με τον Εξωτερικό Οδικό Δακτύλιο της Αττικής (ΠΕΠ Αττικής). Το έργο της Αττικής Οδού έχει σχεδιαστεί και κατασκευασθεί με την προοπτική επέκτασης του αυτοκινητόδρομου προς νότο, με παράκαμψη της πόλης του Μαρκόπουλου και διασύνδεσή του με την ταχεία Λεωφόρο Μαρκόπουλου – Λαυρίου. Με την κατά προτεραιότητα κατασκευή του ενταγμένου στην 4η προγραμματική περίοδο έργου της Οδικής Παράκαμψης Μαρκοπούλου μέχρι τον Α/Κ Ιππικού Κέντρου, συνολικού μήκους 4 χλμ. και παραπέρα του έργου αναβάθμισης της λειτουργίας της υφιστάμενης ταχείας αρτηρίας Λαυρίου (έργο ΕΠ-ΕΠ), διασφαλίζεται ισόρροπη και ικανοποιητική στάθμη εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας των οχημάτων που διακινούνται προς και από τον Μητροπολιτικής εμβέλειας συγκοινωνιακό κόμβο του Λιμανιού Λαυρίου. Η αναβάθμιση της λειτουργίας της υφιστάμενης ταχείας Λεωφόρου απαιτεί την υποκατάσταση ορισμένων ισόπεδων κόμβων με ανισόπεδους και την ενίσχυση του ελέγχου των προσβάσεων κατά μήκος της αρτηρίας με την ανάπτυξη επαρκούς και κατάλληλα διαμορφωμένου παράπλευρου οδικού δικτύου.

Στα πλαίσια της 4ης προγραμματικής περιόδου λόγω περιορισμού των διαθέσιμων πόρων θα επιδιωχθεί μία απλή αναβάθμιση, κατά τμήματα, του υφιστάμενου οδικού άξονα Ελευσίνας – Θήβας – Υλίκης, διαμέσου της οποίας θα επιτευχθεί έστω και τμήμα από τα πολύ μεγάλα οφέλη (κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά) που θα διασφάλιζε η εξυπαρχής κατασκευή ενός νέου οδικού συνδέσμου κατηγορίας αυτοκινητόδρομου (ΠΕΠ Αττικής).

**ΛΙΜΑΝΙΑ**

Συνεχίζεται στην 4η προγραμματική περίοδο η ανάπτυξη του λιμένα Λαυρίου, ως συμπληρωματικού του λιμένα Πειραιά, που παράλληλα εξασφαλίζει ταχύτερη και καλύτερη σύνδεση με πληθώρα νησιωτικών λιμένων και πληρέστερη εξυπηρέτηση διερχομένων από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

### *1.3.3.6 Χωρική οργάνωση-ανάπτυξη και περιβάλλον*

Στο πλαίσιο προσδιορισμού των αναπτυξιακών στόχων και της συνεπαγόμενης χωροταξικής πολιτικής για όλες τις ανωτέρω χωρικές ενότητες, το ΕΣΠΑ δίνει προτεραιότητα στην προστασία και ορθολογική διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων.

Τα δίκτυα και τα μέσα μεταφορών έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο φυσικό και στο ανθρωπογενές περιβάλλον – μέσω των χαρακτηριστικών είτε της υποδομής (περιοχές διέλευσης, μορφή και τεχνικά χαρακτηριστικά), είτε των μέσων (ρύπανση κ.α.). Σε αναγνώριση αυτού, τον Οκτώβριο 1999 καθορίσθηκαν στο επίπεδο της Ε.Ε. βασικές περιβαλλοντικές προτεραιότητες που αφορούν στον τομέα των μεταφορών ως προς τον περιορισμό των εκπομπών $CO_2$, ρύπων και του θορύβου, καθώς τον έλεγχο και ορθολογική διαχείριση των επιπτώσεων της διεύρυνσης της Ε.Ε. στις μεταφορές και της κατανομής των πόρων στα μεταφορικά μέσα. Στις μεταφορές καταλογίζεται το 28% των εκπομπών $CO_2$ (που είναι

η κατ' εξοχήν αιτία του φαινομένου του θερμοκηπίου), εκ των οποίων το 84% οφείλεται στις οδικές μεταφορές. Είναι σημαντικό ότι στην Ελλάδα υπάρχουν 151 Ζώνες Ειδικής Προστασίας / ΖΕΠ (Οδηγία 79/409) και 240 περίπου προτεινόμενοι Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (Οδηγία 92/43). Το σύνολο της χερσαίας επιφάνειας των περιοχών αυτών καλύπτει το 19,1% της συνολικής επιφάνειας της χώρας. Μεταξύ αυτών είναι 10 Εθνικοί Δρυμοί, 11 υγρότοποι Διεθνούς Σημασίας (Συνθήκη RAMSAR) και άλλες προστατευόμενες περιοχές.

Επισημαίνεται πάντως ότι στην Ελλάδα η περιβαλλοντική διάσταση έχει από ετών ενσωματωθεί στο σχεδιασμό των δικτύων και κόμβων μεταφορών, ως βασική προϋπόθεση για την έγκριση της χρηματοδότησης και της υλοποίησής τους. Η χώρα όμως υστερεί ακόμη ως προς ορισμένες σχετικές παραμέτρους, όπως αναφορικά με την πολιτική για τα ωράρια εργασίας και λειτουργίας οικονομικών και κοινωνικών μονάδων και υπηρεσιών, ώστε να υπάρξει καλύτερη σχέση και συνδέσεις μεταξύ τόπων κατοικίας, εργασίας, παραγωγής και κατανάλωσης προϊόντων, αναψυχής κλπ., καθώς και ορθολογικότερη χρονική κατανομή της ζήτησης που μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της χωρητικότητας της υποδομής των μεταφορών, με αποτέλεσμα τον περιορισμό των κυκλοφοριακών συμφορήσεων και, σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. λιμάνια) των αναγκών για επέκταση της υποδομής – καθώς και σε τομείς όπως η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους ορισμένων συστημάτων μεταφορών (κυρίως των οδικών) κ.α.

### 1.3.4 Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και προώθηση της καινοτομίας στα συστήματα μεταφορών

Το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα επηρεάζεται από τις, και ανταποκρίνεται στις, τεχνολογικές εξελίξεις που αφορούν κυρίως:

- Στην τεχνολογία οχημάτων που επιφέρει μείωση στις τιμές – και αύξηση στην ιδιοκτησία των επιβατικών αυτοκινήτων και στο μεταφορικό τους έργο – αλλά και βελτίωση της παθητικής ασφάλειας, μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και μείωση της εκπομπής ρύπων.

  Παρόμοιες εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές αφορούν στη δρομολόγηση ταχύπλοων πλοίων νέας τεχνολογίας κλπ.

- Στη βελτίωση της ασφάλειας που επιτυγχάνεται επίσης με την ανάπτυξη συστημάτων εντοπισμού ασυνήθιστων γεγονότων, καθώς και με την ηλεκτρονική παρακολούθηση και διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας – με παράλληλη βελτίωση των συνθηκών οδήγησης.

- Στη σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), με πυλώνες του συστήματος ERTMS για διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών αξόνων γραμμών υψηλής ταχύτητας.

- Στις τεχνολογικές εξελίξεις που αφορούν στην ασφάλεια και ποιότητα της ναυσιπλοΐας, όπως συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας VTMIS, ο κώδικας ISM σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες μεταφορές κλπ.

- Στα συστήματα ηλεκτρονικών διοδίων και είσπραξης τελών στάθμευσης που μειώνουν αισθητά τους σχετικούς χρόνους αναμονής.

- Στις νέες τεχνολογίες στις κατασκευές.

Ήδη στην Ελλάδα έχουν γίνει σχετικά βήματα, ως εξής:

Στην κατασκευή και λειτουργία μεγάλων έργων μεταφορών με συμμετοχή της ιδιωτικής επιχειρηματικής πρωτοβουλίας που ακολουθεί τα παρόμοια επιτυχημένα εγχειρήματα του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος, της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου και της Αττικής Οδού, στα οποία χρησιμοποιήθηκαν τεχνολογικά εξελιγμένοι μέθοδοι κατασκευής και κατά τη λειτουργία τους ήδη χρησιμοποιούνται καινοτόμα συστήματα επικοινωνίας, ελέγχου/ διαχείρισης της κυκλοφορίας και συλλογής διοδίων. Στόχος της υλοποίησης και διαχείρισης από εξειδικευμένους ιδιωτικούς φορείς των έργων μεταφορών δεν είναι μόνο η προέλκυση ιδιωτικών πόρων, αλλά και η εξασφάλιση τεχνογνωσίας και η εφαρμογή προηγμένης τεχνολογίας στην κατασκευή τους, στην ηλεκτρονική διαχείριση της κυκλοφορίας, στην ορθολογική και βελτιστοποιημένη συντήρηση των μεταφορικών υποδομών, στον καταλογισμό και στη συλλογή των χρεώσεων (π.χ. διοδίων, τελών) κλπ.

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

- Νέα σημαντικά έργα, όπως οι οδικοί άξονες παραχώρησης, που υλοποιούνται από την ιδιωτική επιχειρηματική πρωτοβουλία – Μαλιακός-Κλειδί, Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα με σύνδεση προς Σπάρτη μέσω Λεύκτρου, Ιόνια Οδός σε συνδυασμό με Σχηματάρι-Χαλκίδα, άξονας Κεντρικής Ελλάδας, άξονας Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης και μεγάλα οδικά έργα της Αττικής.
- Επενδύσεις που δεν περιλαμβάνονται μεν στα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, αλλά που γίνονται παράλληλα και συμπληρώνουν αυτά – όπως οι σημαντικές επενδύσεις έχουν γίνει στο λιμένα Αστακού από την ιδιωτική πρωτοβουλία, στην οποία έχει παραχωρηθεί η διαχείριση και εκμετάλλευση του λιμένα, αλλά και άλλες επενδύσεις σε λιμένες που προωθούνται από την πολιτεία μέσω σχημάτων ΣΔΙΤ.

Οι Οργανισμοί Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης είναι ενταγμένοι στο χρηματιστήριο και επιδιώκουν αφ' ενός συνεργασίες με την επιχειρηματική πρωτοβουλία στον τομέα των επενδύσεων και διαχείρισης κυρίως της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Ταυτόχρονα, έχουν κάνει σημαντικά βήματα (και επενδύσεις) στην εφαρμογή σύγχρονης τεχνολογίας στη διαχείρισή τους και στην ανάπτυξη λειτουργικών logistics.

Απόδοση προτεραιότητας στις συνδυασμένες μεταφορές, με ενίσχυση κυρίως του συνδυασμού θαλάσσιας-σιδηροδρομικής μεταφοράς, με στόχο τη μείωση της εξάρτησης από τις οδικές μεταφορές, ιδιαίτερα στη διακίνηση εμπορευμάτων, αλλά και στη διακίνηση επιβατών. Περιλαμβάνονται σχετικά:

- Το εμπορευματικό / διαμετακομιστικό κέντρο του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο και η σύνδεσή του με το λιμένα Πειραιά (χρηματοδοτούμενο στο πλαίσια του Ταμείου Συνοχής).
- Η βελτίωση των οδικών και κυρίως των σιδηροδρομικών συνδέσεων άλλων λιμένων της χώρας, όπως του λιμένα Πάτρας που προαναφέρθηκε, αλλά και των λιμένων Αλεξανδρούπολης, Λαυρίου, Βόλου, Ηγουμενίτσας κ.α.
- Η προώθηση της δημιουργίας εμπορευματικών κέντρων με τη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας (υπάρχει πλέον το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο) και δημόσια επένδυση κυρίως για την εξασφάλιση των προσβάσεων, σε διάφορες περιοχές της χώρας, όπως στη Θεσσαλονίκη (μελετάται σιδηροδρομική σύνδεση με τον 6$^{ο}$ προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων και η οδική σύνδεση με περιφερειακή Θεσσαλονίκης),

στην Αλεξανδρούπολη (με σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμένα και οδική σύνδεση με την Εγνατία οδό), στη ΒΙΠΕ Πάτρας (με σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμένα και οδική σύνδεση με την περιμετρική Πάτρας), στον άξονα Λάρισα-Βόλος (με δυνατότητα σιδηροδρομικής σύνδεσης) και στην Ηγουμενίτσα.

Στα κέντρα αυτά – όπως και στο λιμένα Πειραιά – ενσωματώνονται κατάλληλες λειτουργίες logistics

Οι παρεμβάσεις αυτές, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της υλοποίησης του ηλεκτροκίνητου και υπό ηλεκτρονική παρακολούθηση και διαχείριση σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων της χώρας και με τη βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, θα συμβάλουν αποφασιστικά στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου και της εκτροπής προς αυτό σημαντικού μεταφορικού έργου που σήμερα διακινείται οδικώς.

Ήδη εφαρμόζονται σύγχρονες τεχνικές στην παρακολούθηση και διαχείριση της κυκλοφορίας με όλα τα μέσα (οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια και εναέρια), με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας και της ασφάλειας – αλλά και παρεμβάσεις για την πρόληψη και την καταπολέμηση της ρύπανσης. Έχουν γίνει, γίνονται και έχουν προγραμματισθεί σημαντικές επενδύσεις στους τομείς αυτούς, περιλαμβανομένων:

- Εγκατάστασης συστημάτων πληροφόρησης πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού που συντελούν στην επιλογή του κατάλληλου μεταφορικού μέσου, στη μείωση του χρόνου διαδρομών και στην αύξηση του μέσου αριθμού ατόμων ανά όχημα και καθιστούν δυνατή την αποδοτικότερη εκμετάλλευση του δικτύου, με αποτέλεσμα τη μείωση συγκεκριμένων αναγκών επέκτασης της υποδομής – αλλά και που παράλληλα μπορούν να οδηγήσουν σε περαιτέρω φόρτιση του δικτύου, λόγω βελτίωσης της ποιότητας στις μετακινήσεις.
- Εγκατάστασης συστημάτων ηλεκτρονικών διοδίων και τελών στάθμευσης που επιτρέπουν την ταχεία εξυπηρέτηση με ουσιαστικά μηδενικό χρόνο αναμονής και έχουν ιδιαίτερη σημασία στην περίπτωση των αστικών δικτύων, όπου η έλλειψη χώρου επιτρέπει μόνο την εγκατάσταση περιορισμένου αριθμού σταθμών διοδίων.
- Εγκατάστασης συστημάτων ανίχνευσης ασυνήθιστων γεγονότων (ομίχλη, χιονοπτώσεις, ατυχήματα) που οδηγούν σε βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Εγκατάστασης σταθμών πρόληψης / καταπολέμησης της ρύπανσης. Εφαρμογής του νέου Κώδικα (ISM) σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες μεταφορές
- Έργων υποδομής υποστήριξης ελικοπτέρων έρευνας-διάσωσης παντός καιρού, με παράλληλη προμήθεια ελικοπτέρου παντός καιρού – προμήθεια πυροσβεστικών πλοίων.
- Επέκτασης του εθνικού συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας πλοίων / VTMIS.
- Εγκατάστασης συστημάτων αυτόματου ελέγχου τήρησης περιορισμών και διαχείρισης της κυκλοφορίας που συμβάλλουν στο συνεχή έλεγχο της κυκλοφορίας και στη συμμόρφωση των οδηγών στις σχετικές διατάξεις, καθώς και στην ευελιξία ανάλογα με τις αναπτυσσόμενες συνθήκες (π.χ. μεταβλητά όρια ταχύτητας κλπ.).

- Εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας φυσικής πρόσβασης (Access Control και CCTV), συστημάτων αυτομάτου ελέγχου αποσκευών (HBS) στα μεγαλύτερα (μετά από το Ελευθέριος Βενιζέλος) αεροδρόμια της χώρας – Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ζακύνθου, Ρόδου, Κω, Χανίων και Ηρακλείου. Επίσης θα γίνει βελτίωση των συστημάτων ελέγχου της αεροναυτιλίας (εκσυγχρονισμός τηλ/κών σταθμών, εγκατάσταση σύγχρονων ειδικών συστημάτων επικοινωνιών κλπ).
- Προμήθειας εξοπλισμού υπηρεσιών τροχαίας για την παροχή οδικής ασφάλειας στους χρήστες των διευρωπαϊκών αξόνων, προμήθειας ειδικού εξοπλισμού παροχής βοήθειας σε τροχαία ατυχήματα, σύνταξης τεχνικών προδιαγραφών για την υλοποίηση επιλεγμένων βέλτιστων παρεμβάσεων για τυπικά προβλήματα οδικής ασφάλειας, ανάπτυξης μεθοδολογίας αξιολόγησης και συστήματος καταγραφής δεδομένων για την αποτίμηση της αποτελεσματικότητας επεμβάσεων οδικής ασφάλειας, δημιουργίας συστήματος κωδικοποίησης και χιλιομέτρησης του Εθνικού Οδικού Δικτύου.
- Εγκατάστασης αυτόματου συστήματος συλλογής κομίστρων και συστήματος τηλεματικής εποπτείας των αστικών συγκοινωνιών.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, έστω και αν δεν περιλαμβάνεται σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, εντάσσεται η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών και αεροπορικών μεταφορών, με στόχο τη λειτουργία τους σε πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον και με τελικό ωφελημένο το χρήστη. Ήδη έχει ανανεωθεί σημαντικά ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος.

### 1.3.5 Η επίδραση των κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων στο σχεδιασμό του συστήματος μεταφορών

Η είσοδος των 12 νέων κρατών-μελών στην Ε.Ε., καθώς και οι ευρύτερες διεθνείς εξελίξεις, όπως η ενίσχυση της παγκόσμιας αγοράς, με την ανάπτυξη νέων ανταγωνιστών γιγαντιαίας κλίμακας (Κίνα, Ινδία κλπ.) δημιουργεί νέες ευκαιρίες για την ελληνική οικονομία και κοινωνία, αλλά και κινδύνους, αν δεν υπάρξει άμεση και συνεπής κινητοποίηση.

Το σύστημα μεταφορών είναι μια από τις πιο βασικές παραμέτρους για την αξιοποίηση των ευκαιριών και την άμβλυνση των κινδύνων, εφ' όσον η προσπελασιμότητα και η διαθεσιμότητα μεταφορικών υπηρεσιών σύγχρονων και υψηλής ποιότητας επηρεάζει αποφασιστικά το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας και των περιοχών της.

Ο σχεδιασμός της νέας προγραμματικής περιόδου ανταποκρίνεται στις εξελίξεις αυτές ως εξής:

Είναι προσανατολισμένος στην ενίσχυση των διεθνών συνδέσεων της χώρας με όλα τα μεταφορικά μέσα, με απόδοση προτεραιότητας στην ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων, την ενίσχυση των λιμενικών και αεροπορικών πυλών σύνδεσης της χώρας κλπ.

Προωθεί την ανταγωνιστικότητα και την ποιότητα, μέσω προώθησης συνεργασιών με εξειδικευμένους ιδιωτικούς φορείς σε όλους τους τομείς (κατασκευή και διαχείριση δρόμων, βελτίωση αεροδρομίων και λιμένων, ανάπτυξη διαμετακόμισης και εμπορευματικών κέντρων κλπ.). Επισημαίνεται ότι, εκτός από τις συμβάσεις παραχώρησης για τα μεγάλα οδικά έργα, πολλά από τα στοιχεία του σχεδιασμού αυτού δεν εντάσσονται στα πλαίσια των συγχρηματοδοτούμενων από την Ε.Ε. παρεμβάσεων.

Η ανταγωνιστικότητα, η ποιότητα και η ασφάλεια, καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος, προωθούνται παράλληλα με εφαρμογή σύγχρονης τεχνολογίας μέσων και μεθόδων στην παρακολούθηση και διαχείριση του μεταφορικού έργου και στην ανανέωση των μέσων μεταφορών (ιδιωτικών και δημόσιων σε όλους τους τομείς).

Οι ίδιες αρχές ισχύουν όσον αφορά στο σχεδιασμό του συστήματος μεταφορών, σε σχέση με τις εξελίξεις στο εσωτερικό της χώρας, με βάση τα αναφερθέντα στα προηγούμενα. Συνοπτικά, ο σχεδιασμός λαμβάνει υπ' όψη:

Τους στόχους για την ανάπτυξη της χώρας, όπως τίθενται στο ΕΣΠΑ, αλλά και τις ανάγκες για την αντιμετώπιση των αναγκών σαν αποτέλεσμα της αναπτυξιακής δυναμικής και των κατανομών που έχουν αναπτυχθεί ως σήμερα.

Την ανάγκη για τη δημιουργία νέας δυναμικής ως προς τη σύνδεση των αναπτυξιακών πόλων και των αστικών κέντρων γενικότερα, τη ενίσχυση νέων δικτύων πόλης-υπαίθρου, την ενίσχυση φθινουσών περιοχών, την αποκέντρωση και την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη κ.α.

Εν κατακλείδει, τα τελευταία χρόνια ο σχεδιασμός του συστήματος μεταφορών παρακολουθεί τις κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις, χωρίς όμως να παραβλέπει τη σημασία της συμβολής του στην αντιστροφή παγιωμένων τάσεων που έχουν οδηγήσει σε οικονομικά, κοινωνικά, χωροταξικά και περιβαλλοντικά προβλήματα και ανισότητες.

## 1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΚΕΝΑ

Βάσει των πορισμάτων της «Έκθεσης Πρώτου Απολογισμού ΕΠ-ΟΑΛΑΑ» του Οκτωβρίου 2005, εκτιμάται ότι το ΕΠ ΟΑΛΑΑ θα έχει απορροφήσει το 92% των πόρων του μέχρι το τέλος του 2008. Αυτό συνεπάγεται την ανάγκη επιτάχυνσης της υλοποίησης τρεχόντων έργων, όπου αυτό είναι εφικτό, άλλως αντικατάστασής τους με νέα έργα / παρεμβάσεις.

Βάσει των πορισμάτων της Ενημέρωσης της Ενδιάμεσης Αξιολόγησης ΕΠ ΣΑΑΣ 2000-2006, του Οκτωβρίου 2005, εκτιμήθηκε ότι το ΕΠ ΣΑΑΣ θα απορροφήσει το 89% των πόρων του μέχρι το τέλος του 2008 (με βάση τον Π/Υ του ΕΠ στα τέλη 2005, ύψους 2.937Meuro). Απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση της επίδοσης του Ε.Π. κρίθηκε αρχικά η δραστική βελτίωση της πορείας υλοποίησης των σιδηροδρομικών έργων και δευτερευόντως, των αεροδρομίων.

### 1.4.1 <u>Οδικές μεταφορές</u>

Σε γενικές γραμμές, η κατάσταση του υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας σήμερα είναι μέτρια. Οι εθνικές οδοί αναπτύχθηκαν σταδιακά επί σειρά ετών, κυρίως με βάση τοπικές ανάγκες, χωρίς ένταξη σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα σχεδιασμού των εθνικών οδικών και λοιπών μεταφορών κατά τις πρώτες περιόδους υλοποίησής τους.

Ως αποτέλεσμα, το εθνικό δίκτυο έχει μέτρια γεωμετρικά χαρακτηριστικά (διατομή, ακτίνες καμπυλότητας οριζοντιογραφίας, κλίσεις μηκοτομών) και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και ασφάλειας. Παράλληλα, εμφανίζει σημαντικά κενά ως προς την εξυπηρέτηση σημαντικών μεταφορικών κόμβων, όπως είναι οι λιμένες, τα αεροδρόμια, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, τα εμπορευματικά κέντρα κ.α.

Η κατάσταση έχει βελτιωθεί σημαντικά κατά τα τελευταία 20 χρόνια, σε μεγάλο βαθμό λόγω των απαιτήσεων για ολοκληρωμένο και συνεπή σχεδιασμό και υλοποίηση που απορρέει ως υποχρέωση για την εξασφάλιση Κοινοτικής χρηματοδότησης.

Έτσι, μέχρι το τέλος του 2008 αναμένεται να έχουν αποδοθεί στην κυκλοφορία αυτοκινητόδρομοι συνολικού μήκους περίπου 2.000 χλμ.

Παρ' όλα αυτά θα εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά κενά στο βασικό οδικό δίκτυο της χώρας, κυρίως σε τμήματα του ΠΑΘΕ (όπως στον άξονα Κόρινθος-Πάτρα), στην Ιόνια οδό, στον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας, στον άξονα Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, στο ΒΟΑΚ, κ.α.

Τα κενά είναι ακόμη μεγαλύτερα στο επαρχιακό οδικό δίκτυο και προκαλούν προβλήματα σε τοπικές συνδέσεις και στην προσπελασιμότητα του βασικού οδικού δικτύου. Ελλιπής είναι επίσης η οδική εξυπηρέτηση πολλών τουριστικών περιοχών της χώρας, ενώ υπάρχουν πολλά προβλήματα και στα εσωτερικά δίκτυα των νησιών.

Άλλα σημαντικά προβλήματα, ελλείψεις και κενά που χαρακτηρίζουν το υπεραστικό οδικό δίκτυο της χώρας – πολλά από τα οποία σχετίζονται με τα ανωτέρω – είναι:

- Κενά στην οδική ασφάλεια, σε τομείς όπως η αστυνόμευση και διαχείριση της κυκλοφορίας για την πρόληψη των ατυχημάτων και την αντιμετώπισή τους, όταν αυτά συμβαίνουν.
- Προβλήματα που προκύπτουν από το γεγονός ότι πολλοί υπεραστικοί δρόμοι εξακολουθούν να διασχίζουν και να διχοτομούν πόλεις και μικρότερους οικισμούς. Αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις και στους οικισμούς (περιβαλλοντικές, ατυχημάτων, διχοτόμησης του οικιστικού ιστού, μη ελεγχόμενων αναπτύξεων κατά μήκος των δρόμων κλπ.) και στη διερχόμενη κυκλοφορία (κυκλοφοριακές συμφορήσεις, καθυστερήσεις, ατυχήματα κ.α.).
- Προβλήματα που έχουν σχέση με το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον (προστατευόμενες περιοχές, αρχαιολογικοί χώροι και ευρήματα κ.α.). Συνήθως τα προβλήματα αυτά σχετίζονται με την εξ αρχής ανεπαρκή ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης των συγκεκριμένων περιοχών διέλευσης των προγραμματιζόμενων έργων στο σχεδιασμό τους – με αποτέλεσμα προσφυγές στα ελληνικά δικαστήρια και στην Ε.Ε. και σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων – και ενίοτε και στο κόστος τους.
- Προβλήματα στη σήμανση και στην πληροφόρηση κατά μήκος των δρόμων. Για παράδειγμα, συχνά τα όρια ταχύτητας είναι υπερβολικά χαμηλά – με αποτέλεσμα την ανυπακοή των οδηγών – πληροφοριακές πινακίδες είναι σε λάθος σημεία και συχνά φθαρμένες ή και όχι ακριβείς, ενίοτε δεν υπάρχουν κλπ.
- Συχνά ελλιπής ή «εμβαλωματική» συντήρηση του οδικού δικτύου.
- Απουσία άμεσα διαθέσιμης, συνεπούς και επίκαιρης ενημέρωσης σχετικά με τις εξελίξεις σε μεγάλα τμήματα του οδικού δικτύου, κυρίως όσον αφορά σε μεταβολές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων.
- Ανεπαρκής πληροφόρηση σχετικά με την εξέλιξη του μεταφορικού έργου που εξυπηρετείται στο οδικό δίκτυο – πέραν εκείνης που είναι διαθέσιμης βάσει μετρήσεων στους σταθμούς διοδίων.

Τα σημαντικότερα προβλήματα και κενά που υπάρχουν σήμερα στο κύριο οδικό δίκτυο της χώρας αντιμετωπίζονται σε κάποιο βαθμό αλλά όχι στο σύνολό τους, με την ολοκλήρωση των υπό υλοποίηση έργων στα πλαίσια της περιόδου 2000-2006/2008.

### 1.4.2 Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές

Πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές της χώρας σχετίζονται με το γεωγραφικό ανάγλυφο – που δημιουργεί σημαντικές δυσχέρειες στην άμεση επικοινωνία πολλών περιοχών μεταξύ τους – και την κατανομή του πληθυσμού και των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο, καθώς και με τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στις χερσαίες συνδέσεις της χώρας με τους βόρειους γείτονες από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και μετά, οι οποίες κατέστησαν τις σιδηροδρομικές μεταφορές δυσχερείς και εν πολλοίς ασύμφορες οικονομικά.

Η ανάδειξη των προβλημάτων που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης προσδιορίζει τις ανάγκες που πρέπει να καλύψει ο τομέας. Τα προβλήματα αυτά των σιδηροδρομικών και των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα αφορούν συνοπτικά στους τομείς της υποδομής, της επιδομής, της συντήρησης και της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας, στην αξιοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών, στην οριακά επαρκή οργάνωση και διαχείριση των εμπλεκομένων φορέων, σε ελλείψεις εξειδικευμένης τεχνογνωσίας και στην ανεπαρκή εμπορική στόχευση.

Οι βασικές ελλείψεις των Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα και η ιεράρχησή τους είναι οι εξής:

1. Μερική ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας που περιλαμβάνεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και καθυστέρηση της σύνδεσης του με κύριους Άξονες των όμορων χωρών.
2. Δυσχερής ή αδύνατη προσβασιμότητα περιοχών της ηπειρωτικής Ελλάδας από το σιδηροδρομικό δίκτυο.
3. Ανεπαρκή συστήματα διαχείρισης και οργάνωσης των σιδηροδρόμων σε όλο το φάσμα των λειτουργιών τους.
4. Δυσχέρεια προσέλκυσης του εμπορευματικού και κυρίως του επιβατικού έργου από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς.
5. Έλλειψη Εμπορευματικών Κέντρων (Ε.Κ.) και σύνδεσής τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
6. Ελλείψεις στις σιδηροδρομικές συνδέσεις με τους κύριους πόλους έλξης και παραγωγής εμπορευματικών μετακινήσεων (Βιομηχανικές Περιοχές – ΒΙ.ΠΕ., σημαντικά λιμάνια κλπ.).
7. Ανάγκη προώθησης των επενδύσεων σε τεχνολογία και εφαρμογές τηλεματικής και σε κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό.

### 1.4.3 Θαλάσσιες Μεταφορές

Όπως και σε άλλους τομείς των μεταφορών, υπήρξαν μέχρι σήμερα καθυστερήσεις στην υλοποίηση των παρεμβάσεων που αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως λόγω αντίστοιχων καθυστερήσεων στην οριστικοποίηση του σχετικού θεσμικού πλαισίου.

Βασικά κενά / προβλήματα εξακολουθούν να παραμένουν, όπως:

- Ελλιπείς / ανεπαρκείς οδικές προσβάσεις πολλών λιμένων και έλλειψη σύνδεσης ακόμη και σημαντικών λιμένων της χώρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτές οι ελλείψεις λειτουργούν ανασταλτικά στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και επιδρούν δυσμενώς σ' αυτή καθ' αυτή τη λειτουργικότητα των λιμένων και γενικότερα των δικτύων μεταφορών, ενώ συχνά δημιουργούν προβλήματα στον περιβάλλοντα τους λιμένες αστικό ιστό.
- Ελλείψεις σε χερσαίους χώρους, κτιριακή υποδομή (ιδιαίτερα για την εξυπηρέτηση των επιβατών), μηχανολογικού εξοπλισμού, συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης κλπ.
- Περιορισμένη χωρητικότητα της λιμενικής υποδομής που αδυνατεί να καλύψει τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση, καθώς και μη καταλληλότητά της για την εξυπηρέτηση των πλοίων νέας τεχνολογίας και των ταχυπλόων πλοίων που δρομολογούνται με αυξανόμενους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια.
- Η μίξη, στους περισσότερους λιμένες, των επιβατικών και εμπορευματικών λειτουργιών, η οποία δημιουργεί προβλήματα ιδιαίτερα κατά τις περιόδους αιχμής.
- Η σημαντική πτώση της κίνησης κρουαζιέρας με «home port» τους ελληνικούς λιμένες τα τελευταία χρόνια. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του λιμένα Πειραιά όπου, παρά τη σημαντική αύξηση της συνολικής κίνησης επιβατών κρουαζιέρας κατά 42% την περίοδο 1993-2003, η κίνηση με home port το λιμένα μειώθηκε την ίδια περίοδο κατά 60% περίπου. Η πτώση αυτή οφείλεται αφ' ενός στη «γιγάντωση» των κρουαζιερόπλοιων που διενεργούν κρουαζιέρες περισσότερων ημερών και, αφ' ετέρου, στις ελλείψεις στους ελληνικούς λιμένες της κατάλληλης υποδομής για την εξυπηρέτηση επιβατών (δηλ. επιβατικών σταθμών κλπ.).

  Επί πλέον, εκτός του λιμένα Πειραιά, οι περισσότεροι από τους άλλους λιμένες της χώρας δεν διαθέτουν κατάλληλη υποδομή ελλιμενισμού των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων.
- Κενά εξακολουθούν να υπάρχουν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (VTMIS, ISPS, μέσα έρευνας / διάσωσης κλπ.), καθώς και στη συλλογή, επεξεργασία και έγκαιρη διάθεση στοιχείων (στατιστικές, έρευνες κλπ.).

Οι θαλάσσιες μεταφορές χαρακτηρίζονται από πολύ υψηλές εποχικές διακυμάνσεις της διακίνησης επιβατών και τροχοφόρων, με την κίνηση των αιχμών να είναι πολλαπλάσια εκείνης της μέσης ημέρας του έτους. Αυτό δημιουργεί υψηλές πιέσεις κατά τις περιόδους αιχμής στην υποδομή, στον εξοπλισμό και στη διαχείριση / λειτουργία των λιμένων, ενώ αντίθετα εκτός περιόδων αιχμής οι λιμένες υπολειτουργούν. Τα σχετικά προβλήματα επιτείνονται από το από πολλά χρόνια παγιωμένο από τις ναυτιλιακές εταιρείες καθεστώς για άφιξη και αναχώρηση πλοίων (κυρίως διακίνησης επιβατών και τροχοφόρων) σε / από ένα λιμένα περίπου την ίδια ώρα. Ουσιαστικά οι τάσεις αυτές «συρρικνώνουν» τη χωρητικότητα των λιμένων στην πράξη και, πέραν των άλλων, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην απόδοση

των επενδύσεων στους λιμένες, ενώ δημιουργούν απαιτήσεις για προσεκτικό σχεδιασμό όχι μόνο των λιμενικών υποδομών, αλλά και του συνολικού πλαισίου λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών (κυρίως της ακτοπλοΐας).

Τέλος, θεωρείται *(«Έκθεση Πρώτου Απολογισμού ΕΠ-ΟΑΛΑΑ»* του Οκτωβρίου 2005) ότι απαιτείται επαναπροσδιορισμός του ρόλου των λιμένων που συμβάλουν στην ανάπτυξη του ολοκληρωμένου λιμενικού συστήματος της χώρας και στη σύνδεσή του με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Επί πλέον, απαιτείται η αντιμετώπιση προβλημάτων που αφορούν στις διαδικασίες ωρίμανσης έργων και διαδικασιών συμβασιοποίησής τους – ενώ υπάρχει κίνδυνος μη ολοκλήρωσης ορισμένων παρεμβάσεων που αφορούν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.

### 1.4.4 Αεροπορικές Μεταφορές

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, γεγονός που κατέστη απαραίτητο λόγω της γεωφυσικής ιδιομορφίας της Ελλάδας – κατ' εξοχήν νησιωτικής χώρας, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι κατά συνέπεια απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επί πλέον, η Ελλάδα δεν διέθετε έως πρόσφατα χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα.

Παρά τις μέχρι σήμερα παρεμβάσεις, δεν έχει επιτευχθεί το επιθυμητό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών σε σχέση με το αντίστοιχο άλλων κοινοτικών αεροδρομίων. Λόγω της ιδιαίτερα αυξημένης ζήτησης που παρατηρήθηκε κατά τα τελευταία χρόνια οι δυνατότητες μερικών αεροδρομίων έχουν ήδη ξεπερασθεί ως προς τα επιχειρησιακά δεδομένα των χώρων κίνησης αεροσκαφών (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών), και ως προς τις διατιθέμενες κτιριακές εγκαταστάσεις και λοιπές διευκολύνσεις. Με βάση την τάση για αναμενόμενη αύξηση της κίνησης, την ανταγωνιστικότητα, καθώς και τις αυξανόμενες απαιτήσεις σε υψηλότερα προσφερόμενα επίπεδα ασφαλείας και εξυπηρέτησης, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη άμεσης υλοποίησης νέων παρεμβάσεων σημαντικής κλίμακας.

Οι ανάγκες του τομέα των αεροπορικών μεταφορών μπορούν να ιεραρχηθούν ως εξής:

- Βελτίωση της εξυπηρέτησης των αεροπορικών επιβατικών μεταφορών, τοπικών και διεθνών.
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης των συνδυασμένων μεταφορών, επιβατικής και εμπορευματικής φύσης.

### 1.4.5 Αστικές Μεταφορές

Τα προβλήματα στις Αστικές Μεταφορές αφορούν σε ελλείψεις υποδομής, στο χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, στον εκσυγχρονισμό και το συντονισμό των διαθέσιμων Μ.Μ.Μ., στη διαρκή αύξηση της ζήτησης των οδικών μεταφορών και στην έλλειψη χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης. Κάθε αστικό κέντρο αντιμετωπίζει διαφορετικού είδους και μεγέθους προβλήματα διότι οι υποδομές των Αστικών Συγκοινωνιών διαφέρουν, με αποτέλεσμα να προκύπτουν διαφορετικής φύσης ανάγκες.

Παρά τα σημαντικά έργα που εκτελέσθηκαν στην Αττική τα τελευταία χρόνια (Αττική Οδός, μετρό, τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος, λοιπές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο κλπ.), η κυκλοφοριακή κατάσταση δεν έχει βελτιωθεί αισθητά, η συνολική κυκλοφοριακή ικανότητα του αστικού οδικού δικτύου υπολείπεται σημαντικά της ζήτησης και το ιδιωτικό αυτοκίνητο εξακολουθεί να παραμένει το κύριο μέσο μετακίνησης των κατοίκων, με όλες τις συνεπακόλουθες επιπτώσεις που αφορούν ενδεικτικά στην οικονομία, το περιβάλλον και την ενέργεια.

Η Αθήνα εξυπηρετείται από μέσα σταθερής τροχιάς – ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ), μετρό, τραμ και προαστιακό σιδηρόδρομο. Τα δύο πρώτα από τα μέσα αυτά προσελκύουν ως σήμερα σημαντικό μεταφορικό έργο, ενώ γενικά παρουσιάζονται ελλείψεις στην πρόσβαση των σταθμών με λεωφορειακές γραμμές και στην επάρκεια χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων κοντά στους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς.

Η μεγάλη αποδοχή και χρήση από το επιβατικό κοινό του μετρό της Αθήνας δημιουργεί τις προϋποθέσεις για περαιτέρω ενίσχυση του ρόλου των μέσων σταθερής τροχιάς στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη).

Πρωταρχική ανάγκη των Δημόσιων Συγκοινωνιών αποτελεί **η προσέλκυση επιβατικού κοινού από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς που οδηγεί στην αύξηση του μεριδίου αγοράς των ΜΜΜ και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πόλεων.**

Στην κατεύθυνση αυτή συμβάλλουν παράγοντες όπως η υιοθέτηση ευρύτερης στρατηγικής των μέσων μεταφοράς σε κάθε πόλη, η επίτευξη ανταγωνιστικών ταχυτήτων των Δημοσίων Συγκοινωνιών, ο κατάλληλος συντονισμός των διαθέσιμων μέσων μεταφοράς, η γρήγορη και ασφαλής μετεπιβίβαση του επιβατικού κοινού, η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες και η βελτίωση της αξιοπιστίας των αστικών Μ.Μ.Μ. Η προώθηση των Δημόσιων Συγκοινωνιών συμβάλλει σημαντικά στη μείωση της περιβαλλοντικής όχλησης, στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των μεγάλων αστικών κέντρων, στο στόχο της μείωσης των ατυχημάτων και στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).

Σε Εθνικό επίπεδο οι ανάγκες ιεραρχούνται ως εξής:

1. Κάλυψη των ανισοτήτων μεταξύ Ελλάδας και της Κοινοτικού μέσου όρου, στους τομείς του μεριδίου αγοράς των Μ.Μ.Μ., της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ενδυνάμωσης των «καθαρών» αστικών μεταφορών
2. Άμβλυνση των ανισοτήτων μεταξύ της Αττικής και των υπόλοιπων Περιφερειών της Ελλάδας. Παρεμβάσεις αφορούν στη δημιουργία ενός επαρκούς συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών σε άλλα αστικά κέντρα εκτός Αθηνών και κυρίως στη Θεσσαλονίκη

Ειδικότερα, <u>για την Αθήνα</u>, οι ανάγκες ιεραρχούνται ως εξής:

1. Υιοθέτηση ενιαίας πολιτικής, ευνόησης των ΜΜΜ, στον τομέα των Δημοσίων Συγκοινωνιών
2. Περαιτέρω προσέλκυση επιβατικού κοινού από τα Ι.Χ. μέσω επέκτασης των μέσων σταθερής τροχιάς και διαμόρφωσης κατάλληλων σταθμών μετεπιβίβασης και στάθμευσης
3. Βελτίωση των υφιστάμενων υπηρεσιών και υποδομών των Δημοσίων Συγκοινωνιών

Ειδικότερα, για την Θεσσαλονίκη, οι ανάγκες ιεραρχούνται ως εξής:

1. Προσέλκυση επιβατικού κοινού από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς μέσω επένδυσης σε μέσα σταθερής τροχιάς όπως είναι το Μετρό και ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, καθώς και σε σταθμούς μετεπιβίβασης και στάθμευσης.
2. Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών των αστικών λεωφορείων.
3. Καθιέρωση μητροπολιτικού φορέα για το σχεδιασμό των μεταφορών.

Στα **υπόλοιπα μεγάλα αστικά κέντρα** της Ελλάδας απαιτείται η υιοθέτηση στρατηγικής που να προωθεί τη βελτίωση των υφιστάμενων Δημόσιων Συγκοινωνιών (λεωφορεία) μέσω παροχής καλύτερων υπηρεσιών και βελτίωση της αξιοπιστίας τους.

## 1.5 ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ, ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ, ΚΙΝΔΥΝΟΙ – ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών που καθορίζει την προσπελασιμότητα, συμπληρώνεται στο παρόν μέσω της σύνοψης των ισχυρών σημείων (strengths-S), των αδυναμιών (weaknesses-W), των ευκαιριών (opportunities-O) και των απειλών (threats-T) που παρουσιάζεται κατωτέρω με τη μορφή ανάλυσης SWOT.

Η ανάλυση SWOT διεκπεραιώνεται ξεχωριστά για κάθε υποσύστημα μεταφορών, δηλαδή τις Οδικές Μεταφορές, τις Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, τις Θαλάσσιες Μεταφορές και τις Αεροπορικές Μεταφορές. Επίσης λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα τους, διενεργείται ξεχωριστή ανάλυση SWOT για τις Αστικές Μεταφορές.

Κατά τα πρότυπα της ανάλυσης SWOT, προσδιορίζονται για κάθε ενότητα/υποσύστημα τα στοιχεία του εσωτερικού περιβάλλοντος που αφορούν τα ισχυρά σημεία και τις αδυναμίες τους, καθώς και τα στοιχεία του εξωτερικού περιβάλλοντος που αφορούν τις απειλές και τις ευκαιρίες. Τα ισχυρά σημεία μπορεί να αξιοποιηθούν για την αντιμετώπιση των απειλών, στο πλαίσιο των υφιστάμενων ευκαιριών. Οι αδυναμίες πρέπει να αντιμετωπισθούν γιατί μπορούν να εξελιχθούν σε απειλές.

Το αποτέλεσμα της ανάλυσης SWOT αποτελεί τη βάση για τη διαμόρφωση των στρατηγικών προτεραιοτήτων του τομέα των μεταφορών για την κάλυψη των αναγκών του τομέα, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του διαμορφωμένου εξωτερικού περιβάλλοντος.

| Ισχυρά σημεία | Αδυναμίες | Ευκαιρίες | Απειλές |
|---|---|---|---|
| **ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | | |
| • Υλοποίηση σε μεγάλο βαθμό του ΠΑΘΕ και της ΕΓΝΑΤΙΑΣ και προγραμματισμός σημαντικών έργων για τη βελτίωση του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα για την επέκταση του δικτύου υψηλών προδιαγραφών (αυτοκινητοδρόμων ΔΔ).<br>• Περαιτέρω ενίσχυση της οδικής υποδομής με αξιοποίηση σημαντικών ιδιωτικών πόρων σε σχήματα παραχώρησης για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων.<br>• Θετικές περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιπτώσεις των βελτιωμένων έργων υποδομής και των εξελίξεων στην τεχνολογία των οδικών μεταφορικών μέσων.<br>• Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα, ως συμβολή της υλοποίησης των παρακάμψεων μεγάλων πόλεων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Αγρίνιο κλπ.).<br>• Συμβολή στη σύνδεση σημαντικών περιφερειών / περιοχών της χώρας με τους κύριους άξονες ανάπτυξης μέσω των μεγάλων οδικών έργων.<br>• Ικανοποιητική έκταση περιφερειακού / επαρχιακού οδικού δικτύου.<br>• Συμβολή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους αναβαθμισμένους οδικούς άξονες και στις παρακάμψεις που ολοκληρώθηκαν, υλοποιούνται ή προγραμματίζεται να υλοποιηθούν.<br>• Προώθηση μέτρων για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας.<br>• Ύπαρξη εμπειρίας, τεχνογνωσίας και δομών για την απρόσκοπτη συνέχιση της ανάπτυξης του οδικού δικτύου. | • Μη ολοκληρωμένο δίκτυο βασικών οδικών υποδομών ιδιαίτερα το δίκτυο υψηλών προδιαγραφών (αυτοκινητοδρόμων).<br>• Πολύπλοκες διαδικασίες για την οριστικοποίηση των συμβάσεων παραχώρησης κατασκευής και λειτουργίας αυτοκινητοδρόμων.<br>• Το αυτοκίνητο (μικρό και μεγάλο) εξακολουθεί να είναι το πλέον ενεργοβόρο μέσο ανά μονάδα μεταφορικού έργου και το κυρίαρχο μέσο χερσαίας μεταφοράς στην Ελλάδα.<br>• Πολλές ελλείψεις στην κατάλληλη οδική σύνδεση σημαντικών κόμβων - λιμένων, αεροδρομίων, βιομηχανικών και εμπορικών συγκεντρώσεων, κέντρων διαμετακομιστικού εμπορίου κλπ.<br>• Η Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει στις πρώτες θέσεις της Ε.Ε. στα οδικά ατυχήματα, λόγω οδικής συμπεριφοράς και κατάστασης μεγάλου τμήματος του οδικού δικτύου, με παράλληλα προβλήματα σε συναφείς τομείς όπως η διαχείριση της κυκλοφορίας κλπ.<br>• Ελλείψεις στη σύνδεση πολλών απομακρυσμένων περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο.<br>• Η παρακολούθηση και η διαχείριση της κυκλοφορίας, η πληροφόρηση των οδηγών, η σήμανση κλπ. παραμένουν ανεπαρκή, ενώ σχετικές παρεμβάσεις εμφανίζουν περιορισμένη πρόοδο υλοποίησης.<br>• Η υλοποίηση των οδικών έργων συχνά απαιτεί πολύπλοκες διαδικασίες, εμπλοκή πολλών φορέων κλπ. με αποτέλεσμα καθυστερήσεις. | • Το σταθερό πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον.<br>• Η Κοινοτική Πολιτική που προωθεί την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων.<br>• Η πολιτική και προτεραιότητες της Ε.Ε. για τη μείωση των ατυχημάτων, ως προς όρια ταχύτητας, περιορισμό κινδύνων για μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων κλπ.<br>• Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση.<br>• Η προοπτική υλοποίησης έργων με ΣΔΙΤ.<br>• Δυνατότητες για προώθηση των χερσαίων συνδέσεων της χώρας με τη λοιπή Ευρώπη, μετά την είσοδο της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε.<br>• Η συνεχής βελτίωση των συνδέσεων με όμορες χώρες.<br>• Οι τεχνολογικές εξελίξεις που δίνουν νέες δυνατότητες στην ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων μεταφορών.<br>• Αξιοποίηση της αποκτηθείσας εμπειρίας για βελτίωση του περιβαλλοντικού σχεδιασμού και της συμβολής του στη λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση των παρεμβάσεων στο σύστημα μεταφορών. | • Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμανσης έργων (πολλές αδειοδοτήσεις κλπ.)<br>• Ο περιορισμένος χρόνος επιλεξιμότητας (07-15) σε σχέση με τον αναγκαίο χρόνο πλήρους ωρίμανσης των έργων (όπως απαιτείται).<br>• Χαμηλή αποτελεσματικότητα πολλών φορέων υλοποίησης.<br>• Οι αυστηροί κανονισμοί υλοποίησης των συγχρηματοδοτήσεων από τα ταμεία της ΕΕ, σε σχέση με τις υφιστάμενες δυνατότητες των φορέων υλοποίησης.<br>• Οι περιορισμένοι διαθέσιμοι πόροι σε σχέση με τις υφιστάμενες ανάγκες – απαιτήσεις για ανάπτυξη συνεπάγονται αδυναμία λειτουργίας «overbooking» (με εθνικούς πόρους). |

| Ισχυρά σημεία | Αδυναμίες | Ευκαιρίες | Απειλές |
|---|---|---|---|
| **ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | | |
| • Οι σιδηροδρομικές μεταφορές δημιουργούν οικονομίες χώρου, ατυχημάτων, ενέργειας και χρόνου.<br>• Ο σιδηρόδρομος είναι ασφαλές μέσο μεταφοράς και φιλικό προς το περιβάλλον.<br>• Υπάρχει η δυνατότητα συμπληρωματικότητας με τα λοιπά μέσα μεταφοράς.<br>• Σε μεταφορές μεσαίων αποστάσεων τα τρένα υψηλής ταχύτητας εμφανίζουν πλεονεκτήματα σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές (μικρότερο κόστος, ταχύτητα, μεγαλύτερη άνεση).<br>• Ο βαθμός εκσυγχρονισμού της γραμμής Αθήνας - Θεσσαλονίκης (υποδομή, τροχαίο υλικό) είναι σχετικά μεγάλος.<br>• Τα προηγούμενα επενδυτικά προγράμματα έχουν αυξήσει το βαθμό τεχνογνωσίας. | • Έλλειψη πυκνής σιδηροδρομικής υποδομής<br>• Ανολοκλήρωτο και ασύνδετο σιδηροδρομικό δίκτυο σε διευρωπαϊκό & διαπεριφερειακό επίπεδο που καθιστά τις αντίστοιχες συνδέσεις δυσχερείς.<br>• Έλλειψη συνδέσεων με λιμάνια, ΒΙ.ΠΕ. & αεροδρόμια με αποτέλεσμα την ανεπαρκή εξυπηρέτηση της εφοδιαστικής αλυσίδας των εμπορευματικών μεταφορών.<br>• Έλλειψη δικτύου εμπορευματικών κέντρων στη χώρα για την προώθηση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών<br>• Παλαιότητα υποδομής & τεχνολογίας σε αρκετά σημεία του δικτύου πλην του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης.<br>• Ανεπαρκή συστήματα διαχείρισης & οργάνωσης των σιδηρόδρομων<br>• Έλλειψη συντονισμένης πολιτικής προσέλκυσης της ζήτησης για μεταφορά (μεταφορικού έργου).<br>• Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού (τεχνικών).<br>• Ελλιπείς υποδομές και συστήματα ασφαλείας<br>• Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).<br>• Υστέρηση στη θέσπιση και κυρίως στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας. | • Η αύξηση της κινητικότητας και οι τάσεις αύξησης των διαδρομών λόγω παγκοσμιοποίησης & διευρυμένης αγοράς συντελούν στην αύξηση του δυνητικού επιβατικού και κυρίως του εμπορευματικού μεταφορικού έργου του σιδηρόδρομου.<br>• Η μετατόπιση της Ε.Ε. προς τα νοτιοανατολικά λόγω των διευρύνσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας ("χερσαία νοτιοανατολική πύλη" της Ε.Ε.), μπορεί να μετατρέψει τη χώρα σε διαμετακομιστικό και διοικητικό κέντρο της περιοχής.<br>• Η αξιοποίηση των διατιθέμενων κοινοτικών πόρων με κατεύθυνση την ολοκλήρωση των ΔΔΜ που περιλαμβάνουν σιδηρόδρομους σε ελληνικό έδαφος αφενός & ενίσχυση διατροπικών μεταφορών αφετέρου.<br>• Οι εθνικές στρατηγικές που προωθούν τις διατροπικές μεταφορές, σε συνδυασμό με τις επενδύσεις που γίνονται κυρίως σε λιμάνια και σε εμπορευματικά κέντρα, σε συνάρτηση με το νομικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ.<br>• Απελευθέρωση σιδηροδρομικών υπηρεσιών.<br>• Συνεχόμενη αύξηση κόστους μετακίνησης οδικών μεταφορών κυρίως λόγω του κόστους των καυσίμων, που καθιστά τη χρήση των αντίστοιχων μέσων ασύμφορη.<br>• Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών. | • Εδραιωμένη προτίμηση αγοράς προς τις οδικές μεταφορές λόγω<br>✓ του μικρότερου χρόνου μετακίνησης<br>✓ της μεγαλύτερης άνεσης και ποιότητας της μετακίνησης<br>✓ της πυκνότητας του σύγχρονου οδικού δικτύου, που συνδέεται άμεσα με τους κόμβους (λιμάνια, αεροδρόμια), επιτρέποντας τις διατροπικές μεταφορές.<br>✓ της εξυπηρέτησης door-to-door (πόρτα-πόρτα)<br>• Ανταγωνισμός ελληνικών μεταφορικών υποδομών από μεταφορικές υποδομές Βαλκανικών χωρών.<br>• Πιθανή ανεπάρκεια των διατιθέμενων πόρων. |

| Ισχυρά σημεία | Αδυναμίες | Ευκαιρίες | Απειλές |
|---|---|---|---|
| **ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | | |
| • Ο "πολυνησιακός" χαρακτήρας της Ελλάδας και το μεγάλο ανάπτυγμα των ακτών της ευνοεί την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών.<br>• Η Ελλάδα διαθέτει πυκνό, ολοκληρωμένο, τουλάχιστον ως προς τη χωροθέτηση, σύστημα λιμένων.<br>• Η Ελλάδα βρίσκεται 1η στη Ε.Ε. στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών συνολικά, με σημαντική θετική δυναμική.<br>• Πλεονέκτημα γεωγραφικής θέσης της χώρας στο σύστημα των Θαλάσσιων Διαδρόμων της Μεσογείου και των Διευρωπαϊκών Αξόνων.<br>• Έχουν υλοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο Κοινοτικών προγραμμάτων για την ενίσχυση της υποδομής-ανωδομής και του εξοπλισμού των σημαντικότερων λιμένων - πυλών της χώρας (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσα, Πάτρα κλπ.).<br>• Κυριαρχία της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων εξωτερικού από / προς την Ελλάδα. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι στην 1η θέση διεθνώς.<br>• Κυρίαρχος ρόλος του λιμένα Πειραιά στη θαλάσσια διαμετακόμιση Ε/Κ στην Ανατολική Μεσόγειο.<br>• Βρίσκεται σε εξέλιξη δρομολόγηση πλοίων νέας τεχνολογίας και ταχύπλοων και γενικά βελτίωση του ακτοπλοϊκού στόλου και λόγω cabotage.<br>• Σημαντική κίνηση κρουαζιέρας transit στο λιμένα Πειραιά και σε άλλους ελληνικούς λιμένες, με αυξητικές τάσεις. | • Ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές / εγκαταστάσεις σε νησιωτικούς λιμένες, σε συνδυασμό με μη ορθολογική λειτουργία του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών.<br>• Σχετικά περιορισμένο ύψος δημοσίων πόρων που διατίθενται για την ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος.<br>• Μεγάλος αριθμός νησιωτικών λιμένων που δεν έχουν τα απαιτούμενα μεγέθη για τη συντήρηση βιώσιμων θαλάσσιων συνδέσεων.<br>• Έντονες εποχικές διακυμάνσεις στη διακίνηση επιβατών και οχημάτων ακτοπλοΐας και "συνωστισμός" δρομολογίων πλοίων περίπου τις ίδιες ώρες της ημέρας.<br>• Γραμμική ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών του Αιγαίου που δημιουργεί καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος και αδυνατίζει τις λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ των νησιών.<br>• Μίξη εμπορευματικών και επιβατικών λειτουργιών σε πολλούς λιμένες, με αρνητικές επιπτώσεις κατά τις περιόδους αιχμής.<br>• Ελλιπής οδική και σιδηροδρομική σύνδεση των ελληνικών λιμένων-πυλών.<br>• Περιορισμοί στην επέκταση, ορθολογική οργάνωση και αξιοποίηση χώρων των λιμένων λόγω άμεσης επαφής με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό.<br>• Η περιθωριοποίηση λιμένων που δεν έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης νέων τύπων πλοίων.<br>• Έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων για την προσέλκυση παρεμφερούς μεταφορικού έργου, με ελλείψεις επικαιροποίησης του σχεδιασμού και του ρόλου τους, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων τους στον ελληνικό και διεθνή χώρο. | • Η προώθηση πολιτικών από την Ε.Ε. οι οποίες ευνοούν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και τη διασύνδεση των μεταφορικών μέσων.<br>• Η προώθηση πολιτικών από την Ε.Ε. οι οποίες ευνοούν την βελτίωση της ασφάλειας και του περιβάλλοντος στις λιμενικές ζώνες.<br>• Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση.<br>• Η αξιοποίηση της θέσης της χώρας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου μεταφορτωτικού έργου Εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων transit για τροφοδότηση των χωρών της ΝΑ Μεσογείου.<br>• Αξιοποίηση των ευκαιριών που παρέχει ο Ν. 3389 περί ΣΔΙΤ για επενδύσεις και βελτιώσεις στη διαχείριση και απόδοση των λιμένων.<br>• Η αξιοποίηση των βελτιώσεων στην πολεοδομική οργάνωση των περιοχών που περιβάλλουν τους λιμένες στο πλαίσιο νέων ΓΠΣ και στην συνεργασία των λιμενικών αρχών με τους ΟΤΑ και τους φορείς των περιοχών τους. | • Το ενδεχόμενο περιθωριοποίησης της χώρας ή μείωσης του μεριδίου του διαμετακομιστικού εμπορίου, λόγω καθυστερήσεων και ανταγωνισμού από λιμένες άλλων χωρών της Μεσογείου.<br>• Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμανσης έργων (πολλές αδειοδοτήσεις κλπ.).<br>• Ο περιορισμένος χρόνος επιλεξιμότητας (07-15) σε σχέση με τον αναγκαίο χρόνο πλήρους ωρίμανσης των έργων (όπως απαιτείται).<br>• Χαμηλή αποτελεσματικότητα πολλών φορέων υλοποίησης.<br>• Οι αυστηροί κανονισμοί υλοποίησης των συγχρηματοδοτήσεων από τα ταμεία της ΕΕ, σε σχέση με τις υφιστάμενες δυνατότητες των φορέων υλοποίησης.<br>• Οι περιορισμένοι διαθέσιμοι πόροι σε σχέση με τις υφιστάμενες ανάγκες – απαιτήσεις για ανάπτυξη συνεπάγονται αδυναμία λειτουργίας «overbooking» (με εθνικούς πόρους). |

| Ισχυρά σημεία | Αδυναμίες | Ευκαιρίες | Απειλές |
|---|---|---|---|
| **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | | |
| • Έκταση και πυκνότητα ελληνικού δικτύου αεροδρομίων λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της χώρας<br>• Η απελευθέρωση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών έχει ήδη προχωρήσει αρκετά.<br>• Μεγάλη ζήτηση αεροπορικής μεταφοράς για διακίνηση επισκεπτών προς και από τους τουριστικούς προορισμούς της χώρας. | • Μέσο μη φιλικό προς το περιβάλλον – απαιτούνται από την Ε.Ε. μέτρα άμβλυνσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.<br>• Χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης σε αρκετά αεροδρόμια της χώρας (ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο) λόγω<br>✓ Ανεπαρκούς υποδομής (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες εξυπηρέτησης)<br>✓ Έλλειψης πόρων για τις αντίστοιχες επενδύσεις<br>• Τα περισσότερα αεροδρόμια εποχικής κίνησης δεν είναι βιώσιμα.<br>• Τα αεροδρόμια (πλην του αεροδρομίου της Αθήνας) δεν καλύπτουν τις ανάγκες για διατροπικές μεταφορές.<br>• Απαιτείται εκσυγχρονισμός της αεροναυτιλίας.<br>• Ελλιπείς υποδομές και συστήματα ασφαλείας.<br>• Οι υπερβολικοί ελεγκτικοί μηχανισμοί κυρίως στις αεροπορικές μεταφορές οδηγούν σε αύξηση του χρόνου μετακίνησης επιβατών & εμπορευμάτων και του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων.<br>• Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.<br>• Υστέρηση στη θέσπιση και κυρίως στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας. | • Η αύξηση που παρατηρείται στη ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές τόσο διεθνώς όσο και σε Εθνικό επίπεδο<br>• Η συνεχής αύξηση του μήκους των διαδρομών, σε συνδυασμό με την απαίτηση για μικρότερο χρόνο διαδρομής<br>• Αξιοποίηση των αυξητικών τάσεων του τουρισμού στη χώρα (παρά την αύξηση του ανταγωνισμού)<br>• Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών<br>• Η μετατόπιση της Ε.Ε. προς τα νοτιοανατολικά λόγω των διευρύνσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας ("χερσαία νοτιοανατολική πύλη" της Ε.Ε.), μπορεί να μετατρέψει τη χώρα σε διαμετακομιστικό και διοικητικό κέντρο της περιοχής.<br>• Η αξιοποίηση των σχετικά διατιθέμενων κοινοτικών πόρων. | • Η ζήτηση για τις αεροπορικές μεταφορές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την τιμή του εισιτηρίου, και κατά συνέπεια από τις μεταβολές των τιμών του πετρελαίου.<br>• Η εποχικότητα της, εξαρτώμενης από τον τουρισμό, ζήτησης για κάποια αεροδρόμια.<br>• Ο ανταγωνισμός από άλλα μεταφορικά μέσα (πλοία, σιδηρόδρομοι, οδικά μέσα) είναι αυξημένος λόγω:<br>✓ Τεχνολογίας, με τη βοήθεια της οποίας έχουν αυξηθεί οι ταχύτητες (κυρίως για τις θαλάσσιες μεταφορές)<br>✓ Μικρότερου κόστους<br>✓ Επενδύσεων σε υποδομές (οδικές, σιδηροδρομικές, λιμενικές), οι οποίες έχουν βελτιώσει τις προσβάσεις<br>• Οι καθυστερήσεις που δημιουργούνται από την αύξηση των μέτρων ασφαλείας σε όλη τη διαδικασία της μεταφοράς.<br>• Η δυσπιστία του επιβατικού κοινού απέναντι στις μικρές εταιρείες που δημιουργήθηκαν μετά την απελευθέρωση της αντίστοιχης αγοράς, ιδιαίτερα μετά από ατυχήματα.<br>• Πιθανή ανεπάρκεια των διατιθέμενων πόρων. |

| Ισχυρά σημεία | Αδυναμίες | Ευκαιρίες | Απειλές |
|---|---|---|---|
| **ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | | |
| • Τα μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό) παρέχουν αξιόπιστες και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες (συχνότητα δρομολογίων, σταθερός & μικρός χρόνος διαδρομής).<br>• Οι σύγχρονες υποδομές των μέσων σταθερής τροχιάς και ο εκσυγχρονισμός του στόλου των λεωφορείων & τρόλεϊ που υλοποιήθηκαν κατά τις προηγούμενες περιόδους.<br>• Τα Μ.Μ.Μ. είναι φιλικότερα προς το περιβάλλον (μειωμένη εκπομπή ρύπων, μεταφορά μεγάλου αριθμού επιβατών ανά όχημα, λιγότερη κατανάλωση ενέργειας ανά χρήστη).<br>• Το κόστος της μετακίνησης, συγκρινόμενο με αυτό του Ι.Χ. είναι μικρότερο. | • Κενά στην αξιοπιστία & ποιότητα της παροχής υπηρεσιών των λεωφορείων & των τρόλεϊ (συχνότητα δρομολογίων, μείωση & σταθεροποίηση χρόνου διαδρομής, ενημέρωση επιβατών).<br>• Έλλειψη υποδομών, αμαξοστασίων, χώρων στάθμευσης Ι.Χ & μετεπιβίβασης με αποτέλεσμα περιορισμένη κάλυψη και διατροπικότητα (κυρίως στην Αθήνα)<br>• Έλλειψη ενιαίων φορέων λειτουργίας ανά αστικό κέντρο.<br>• Εστίαση δράσεων στην Αθήνα & στη Θεσσαλονίκη.<br>• Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).<br>• Υστέρηση στη θέσπιση και κυρίως στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας. | • Η προτίμηση & η εμπιστοσύνη της αγοράς της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης προς τα μέσα σταθερής τροχιάς αυξάνεται (κυρίως λόγω του μετρό της Αθήνας αλλά & της δυσχερούς μετακίνησης με Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης).<br>• Η διαμόρφωση νομικού πλαισίου από την Ε.Ε. που επιτρέπει τον ανταγωνισμό.<br>• Οι κοινοτικές κατευθύνσεις που προωθούν τις επενδύσεις σε μέσα μαζικής μεταφοράς και η αξιοποίηση των σχετικά διατιθέμενων πόρων.<br>• Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών. | • Αύξηση του ανταγωνισμού από Ι.Χ. λόγω:<br>✓ του συνεχώς αυξανόμενου βαθμού ιδιοκτησίας Ι.Χ. σε συνδυασμό με<br>✓ τη βελτίωση των οδικών υποδομών και<br>✓ τη μετατόπιση των κατοικιών προς τα προάστια<br>✓ της έλλειψης πυκνού δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς<br>• Η απροθυμία του επιβατικού κοινού ως προς τη χρήση των μέσων μη σταθερής τροχιάς λόγω του χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης (αναξιοπιστία δρομολογίων, ασταθής χρόνος διαδρομής, μεγάλη αναμονή).<br>• Πιθανή ανεπάρκεια των διατιθέμενων πόρων. |

Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης SWOT προκύπτουν οι βασικές κατευθύνσεις για τη διαμόρφωση των στρατηγικών προτεραιοτήτων του τομέα των μεταφορών για την περίοδο 2007-2013, όπως παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα κατευθύνσεων στρατηγικής.

**Διάγραμμα Κατευθύνσεων Στρατηγικής**

| | **Ισχυρά Σημεία** | **Αδυναμίες** |
|---|---|---|
| **Ευκαιρίες** | • Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών που προωθεί την ανταγωνιστικότητα της χώρας και συμβάλλει στην εξωστρέφεια της οικονομίας.<br>• Ανάδειξη της Ελλάδας ως κομβικού σημείου της Βαλκανικής και ως συνδετικού κρίκου της Ε.Ε. με τη νοτιοανατολική Μεσόγειο αξιοποιώντας την αύξηση του διεθνούς εμπορίου και των υψηλών ρυθμών αναπτυξης της περιοχής.<br>• Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών.<br>• Βελτίωση της ποιότητας, του κόστους, της ασφάλειας των μετακινήσεων και του επίπεδου εξυπηρέτησης.<br>• Προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων με την υλοποίηση ανταποδοτικών μεταφορικών υποδομών.<br>• Συμπληρωματικότητα και συνέργεια των μεταφορικών υποσυστημάτων που βελτιστοποιεί το σύστημα μεταφορών της χώρας.<br>• Ενίσχυση των ΜΜΜ και θετικές περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιπτώσεις στα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας.<br>• Υλοποίηση σημαντικών παρεμβάσεων στο πλαίσιο Κοινοτικών Προγραμμάτων και αυξημένος βαθμός τεχνογνωσίας. | • Σημαντικές επενδύσεις για την ολοκλήρωση του βασικού δικτύου των μεταφορικών υποδομών.<br>• Διοικητική μεταρρύθμιση και εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου των Οργανισμών και φορέων των μεταφορών (ΕΦΣΕ) για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών.<br>• Ενσωμάτωση ευάλωτων ομάδων του πληθυσμού στο σύστημα μεταφορών με κατάλληλες προβλέψεις στις υποδομές και στις παρεχόμενες υπηρεσίες.<br>• Ανάπτυξη διακρατικής εδαφικής συνεργασίας για την ενίσχυση της προσπελασιμότητας των όμορων περιοχών.<br>• Αειφορική πολιτική στον τομέα των μεταφορών με περιορισμό στο ελάχιστο δυνατό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία του συστήματος και οι επιπτώσεις από τις διαφαινόμενες κλιματικές αλλαγές.<br>• Η συνεχής αύξηση του ενεργειακού κόστους των μεταφορικών μέσων. |
| **Απειλές** | • Απλοποίηση του συστήματος ωρίμανσης των έργων και των διαδικασιών εγκρίσεων / αδειοδοτήσεων και μείωση του χρόνου ωρίμανσης των έργων σε συσχέτιση με τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου.<br>• Βελτίωση της αποτελεσματικότητας των φορέων υλοποίησης για την ομαλή και ταχεία διεκπεραίωση των αυστηρών διαδικασιών εγκρίσεων των Κοινοτικών κανονισμών.<br>• Κάλυψη πιθανής ανεπάρκειας διατιθέμενων πόρων με σύγχρονα χρηματοδοτικά εργαλεία (Συμβάσεις Παραχώρησης, έργα ΣΔΙΤ κλπ.)<br>• Διαμορφωμένες προτιμήσεις επιλογής μεταφορικού μέσου υπαγορεύουν την ανάγκη εξισορρόπησης της προσφοράς (υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών) με τη ζήτηση. | • Σημαντικές ελλείψεις στη συνέχεια των βασικών μεταφορικών δικτύων και στις συνδέσεις τους με σημαντικά κομβικά σημεία του συστήματος μεταφορών.<br>• Μειωμένη ασφάλεια του συστήματος μεταφορών με βασική αιτία τις ελλιπείς οδικές υποδομές και τα συστήματα ασφαλείας και διαχείρισης της κυκλοφορίας.<br>• Υστέρηση στην ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών και ασθενής υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιοποίησης των Διευρωπαϊκών μεταφορικών αλυσίδων.<br>• Ενθάρρυνση της παροχής νέων υπηρεσιών με την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (έξυπνα συστήματα μεταφορών). |

## 1.6 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ / ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από την ανάλυση SWOT για τον τομέα των μεταφορών, προκύπτει ότι τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα προόδου στη βελτίωση του συστήματος μεταφορών της χώρας, αλλά διαπιστώνεται ταυτόχρονα ότι παραμένουν κενά και αδυναμίες σε όλα τα μεταφορικά υποσυστήματα, οι οποίες πρέπει να αντιμετωπισθούν με νέες, σημαντικής κλίμακας παρεμβάσεις. Τόσο οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει κατά τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους και αφορούν ως επί το πλείστον στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (εν μέρει υπό ολοκλήρωση), καθώς και οι παρεμβάσεις που προγραμματίζονται στο πλαίσιο της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου συνδράμουν προς την κατεύθυνση αυτή.

Σε σχέση με το υποσύστημα των οδικών μεταφορών, διαπιστώνεται ότι μέχρι το τέλος του 2008 θα υπάρχουν στην Ελλάδα 2.000 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων και αναμένεται ότι άλλα σχεδόν 1.000 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων θα ολοκληρωθούν τη διαχειριστική περίοδο 2007-2013, ενώ συγκριτικά μέχρι τις αρχές περίπου της δεκαετίας του ’90 δεν υπήρχαν καθόλου οδικοί άξονες της κατηγορίας αυτής στη χώρα. Ήδη πολλά οφέλη είναι εμφανή, ως προς τη μείωση του κόστους μεταφοράς και των χρονοαποστάσεων, τη διασύνδεση σημαντικών περιοχών της χώρας και τη μείωση των οδικών ατυχημάτων στους αυτοκινητόδρομους (παρά το αυξημένο πρόβλημα στις οδούς του εθνικού και περιφερειακού δικτύου, που εξακολουθεί να κατατάσσει την Ελλάδα στις τελευταίες θέσεις μεταξύ των χωρών-μελών της Ε.Ε.). Επίσης, με τα έργα που υλοποιούνται τα τελευταία χρόνια βελτιώνονται αισθητά οι οδικές συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες. Βασικό πρόβλημα του τομέα είναι η έλλειψη σημαντικών αξόνων του Διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, που θα καλύπτουν το σύνολο του ηπειρωτικού κορμού της χώρας και θα ενισχύσουν την προσπελασιμότητα δύσβατων και απομακρυσμένων περιοχών. Το κενό αυτό καλύπτεται με τις σημαντικές παρεμβάσεις των συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων, που έχουν προγραμματισθεί και ξεκινήσει κατά το τέλος της 3$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου, αλλά προϋποθέτουν για την ολοκλήρωσή τους σημαντικές παρεμβάσεις στη 4$^{η}$ περίοδο.

Σε σχέση με το υποσύστημα των σιδηροδρομικών μεταφορών, διαπιστώνεται ότι μέχρι το τέλος του 2008 θα έχουν ολοκληρωθεί 625 χιλιόμετρα ΣΓΥΤ του ΠΑΘΕ/Π και αναμένεται ότι άλλα 180 χιλιόμετρα θα ολοκληρωθούν τη διαχειριστική περίοδο 2007-2013. Επίσης έχουν αναβαθμισθεί / εκσυγχρονισθεί 110 χιλόμετρα του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου. Παρά τις σημαντικές αυτές επενδύσεις της τελευταίας 15ετίας, η Ελλάδα υστερεί ως προς την έκταση / πυκνότητα και την ποιότητα του σιδηροδρομικού δικτύου και μέσων. Πολλές περιοχές της χώρας εκτός του κύριου αναπτυξιακού άξονα σχήματος S δεν εξυπηρετούνται σιδηροδρομικά και, με βάση τα υφιστάμενα δεδομένα, η σιδηροδρομική τους σύνδεση δεν θα ήταν αποδοτική. Αντίθετα, υπάρχουν οι προϋποθέσεις αποδοτικής σιδηροδρομικής σύνδεσης πολλών κύριων μεταφορικών κόμβων – κυρίως λιμένων και αεροδρομίων – που όμως δεν έχει υλοποιηθεί ως σήμερα. Η έλλειψη αυτή, σε συνδυασμό με τα κενά στο νομικό καθεστώς, έχει ουσιαστικά απενεργοποιήσει την ανάπτυξη / λειτουργία ως σήμερα στη χώρα εμπορευματικών κέντρων που είναι προϋπόθεση για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.

Σε σχέση με το υποσύστημα των θαλάσσιων μεταφορών, διαπιστώνεται ότι έχει προωθηθεί η υλοποίηση σημαντικών λιμενικών έργων βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε επιλεγμένους

επιβατικούς και εμπορευματικούς λιμένες, για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου λιμενικού δικτύου. Η Ελλάδα έχει πυκνότατο λιμενικό δίκτυο με περίπου 155 λιμένες. Η κίνηση της ακτοπλοΐας πλησιάζει τους 40 εκατομμύρια επιβάτες και έχει υπερβεί τους 80 εκατομμύρια τόννους εμπορευμάτων ετησίως. Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας που διακινείται δια θαλάσσης επίσης πλησιάζει τους 80 εκατομμύρια τόννους, με τον λιμένα Πειραιά να έχει καταστεί ένα από τα σημαντικότερα κέντρα διαμετακόμισης εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο, ακολουθούμενος από το λιμένα Θεσσαλονίκης, ενώ διαφαίνονται δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης των λιμένων της χώρας στον τομέα αυτό. Οι λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας είναι οι κύριες εμπορευματικές πύλες σύνδεσης της χώρας με τη λοιπή Ευρώπη, ενώ υπάρχουν οι προϋποθέσεις να αναλάβουν διεθνή ρόλο και άλλοι λιμένες. Στο πλαίσιο της προηγούμενης περιόδου έχουν δημιουργηθεί 13 νέες θέσεις παραβολής πλοίων και αυξήθηκε η δυναμικότητα διακίνησης των λιμένων αυτών κατά 831.000 επιβάτες και 811.000 τόννους εμπορευμάτων. Παρά τις διαρκείς σχετικές βελτιώσεις, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα που αφορούν στην ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών ως προς τη χωρητικότητά τους και τη δυνατότητά τους για εξυπηρέτηση των πλοίων νέας τεχνολογίας, στην ανεπάρκειά τους για αντιμετώπιση δυσμενών καιρικών συνθηκών, στην ανεπάρκεια και στη μη καταλληλότητα χερσαίων χώρων, εγκαταστάσεων και υποδομών, στην περιορισμένη εφαρμογή σύγχρονης τεχνολογίας, καθώς και στη διαχείριση και στην προώθηση της ασφάλειας. Σε σχέση με τις συνδυασμένες μεταφορές υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις συνδέσεων των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών και ιδιαίτερα το σιδηρόδρομο (ακόμη και των μεγαλύτερων λιμένων της χώρας), στη μίξη σε πολλούς λιμένες των επιβατικών και εμπορικών χρήσεων κ.α. Τα προβλήματα αυτά θα πρέπει να αντιμετωπισθούν σε μεγάλο βαθμό μέσω των παρεμβάσεων της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου.

Σε σχέση με το υποσύστημα των αεροπορικών μεταφορών, παρατηρείται ότι το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο με 41 αεροδρόμια διάσπαρτα σε όλη τη χώρα, αριθμός ο οποίος είναι μεγάλος σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, αλλά δικαιολογείται από τη γεωφυσική ιδιομορφία της Ελλάδας. Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης διαπιστώνεται, ότι έχει προωθηθεί η υλοποίηση σημαντικών έργων βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε επιλεγμένους κεντρικούς και περιφερειακούς αερολιμένες, έχει αυξηθεί η χωρητικότητα, έχει βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις για νέες εκμεταλλεύσεις. Εντούτοις, και παρά τις μέχρι σήμερα παρεμβάσεις, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί το επιθυμητό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών σε σχέση με το αντίστοιχο άλλων κοινοτικών αεροδρομίων. Εξαίρεση αποτελεί το διεθνές Α/Δ Ελ. Βενιζέλος που έχει συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη των αερομεταφορών της χώρας, ως σύγχρονο, υψηλών προδιαγραφών κομβικό σημείο του συστήματος μεταφορών και κύρια πύλη πρόσβασης στην χώρα. Με βάση δε την τάση για αναμενόμενη αύξηση της κίνησης αλλά και τις ενισχυόμενες συνθήκες ανταγωνισμού, καθώς και τις αυξανόμενες απαιτήσεις σε υψηλότερα προσφερόμενα επίπεδα ασφαλείας και εξυπηρέτησης, καθίσταται σαφής η επιτακτική ανάγκη άμεσης υλοποίησης νέων σημαντικής κλίμακας παρεμβάσεων σε άλλα σημαντικά αεροδρόμια.

Όσον αφορά στις Αστικές Μεταφορές, ο μεγαλύτερες βελτιώσεις των τελευταίων χρόνων εντοπίζονται στην Αττική, κυρίως λόγω της κατασκευής και λειτουργίας των μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό). Ελλείψεις, όμως, εξακολουθούν να υπάρχουν ως προς την έκταση που καλύπτουν τα μέσα σταθερής τροχιάς και ως προς την

πρόσβασή τους (σύνδεση με λεωφορειακές γραμμές, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, σταθμοί μετεπιβίβασης), καθώς και ως προς τις συνθήκες λειτουργίας των λεωφορείων και τρόλεϊ, όπως είναι χαμηλές ταχύτητες, τα προβλήματα αξιοπιστίας στα δρομολόγια και το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Στη Θεσσαλονίκη τα προβλήματα των Αστικών Μεταφορών είναι παρόμοια με αυτά της Αθήνας, παρόλο που έχουν πραγματοποιηθεί ενέργειες για τη βελτίωση της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Στα υπόλοιπα αστικά κέντρα, τα οποία λόγω μεγέθους δεν εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς, τα προβλήματα των ΜΜΜ είναι ακόμη μεγαλύτερα, με βασικές ελλείψεις υποδομής και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Η διαπιστωμένη μεγάλη αποδοχή και χρήση του μετρό της Αθήνας, συμβάλλει στη διαμόρφωση της πολιτικής για περαιτέρω ενίσχυση του ρόλου των μέσων σταθερής τροχιάς στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη). Παράλληλα, ο σωστός σχεδιασμός και η προώθηση στα αστικά κέντρα μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον και την εξοικονόμηση ενέργειας, συνδράμει την προσπάθεια για την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την αειφόρο ανάπτυξη.

Τέλος, και σύμφωνα με τις διεθνείς εξελίξεις και τη στόχευση για αύξηση του εμπορευματικού και επιβατικού έργου των μέσων μεταφοράς εκτός των οδικών, η επίτευξη της μέγιστης δυνατής ασφάλειας του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών, αποτελεί πρωταρχικό στόχο. Από τα στατιστικά στοιχεία, είναι προφανές ότι στην Ελλάδα ο τομέας υστερεί σημαντικά σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές συνιστούν το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα, το πρόβλημα της ασφάλειας είναι περισσότερο ορατό στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Σε εθνικό επίπεδο, ο προγραμματισμός των προηγούμενων περιόδων βασίσθηκε στην αρχή της προστασίας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και την αειφορική διαχείριση των φυσικών πόρων, με την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό, στην υλοποίηση και στη διαχείριση έργων και παρεμβάσεων στον τομέα των μεταφορών. Η συνέχεια της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών της χώρας και της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών, πρέπει κατά τον ίδιο τρόπο ή και με ακόμη μεγαλύτερη έμφαση, να λαμβάνει σοβαρά υπόψη την παράμετρο της αειφορίας, ενσωματώνοντας την περιβαλλοντική διάσταση της αειφόρου ανάπτυξης στην στρατηγική της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου.

Με βάση τα παραπάνω, η Ελλάδα καλείται να αντιμετωπίσει προκλήσεις, με στόχο να βελτιώσει τις υποδομές της και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής, και να τις μετατρέψει σε προοπτικές και ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη και για αύξηση της ανταγωνιστικότητας της. Σ' αυτό βοηθά αποφασιστικά η εμπειρία που έχει αποκτηθεί – μέσα από την αντιμετώπιση και επίλυση των σχετικών προβλημάτων που αναδείχθηκαν κατά το παρελθόν – σχετικά με τον εντοπισμό και των αξιολόγηση των αναγκών, καθώς και το σχεδιασμό, την ανάθεση, την παρακολούθηση και παραλαβή των έργων, το συντονισμό όλων των σχετικών ενεργειών και την ευελιξία που απαιτείται στην αντιμετώπιση απρόβλεπτων αρχικά φαινομένων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

# Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 – 2013

# 2 Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 – 2013

## 2.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ - ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα Μεταφορών, υλοποιείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» με βάση δύο κύριους στρατηγικούς στόχους:

1. Τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών κατά προτεραιότητα, καθώς και με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών σε Εθνικό / Περιφερειακό επίπεδο (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών και αστικών μεταφορικών υποδομών), με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορία του συστήματος μεταφορών.
2. Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του συστήματος μεταφορών, με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, με έμφαση στη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, με τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και με την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της συνολικής προστιθέμενης αξίας του συστήματος.

Οι στρατηγικοί αυτοί στόχοι είναι σε συνάφεια και εξυπηρετούν τις διαπιστωμένες ανάγκες και τα κενά του τομέα που περιγράφηκαν στην Ενότητα 1, όπως αναλύεται στη συνέχεια.

Σε σχέση με τους παραπάνω στόχους, η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, που θα προωθεί την συμπληρωματικότητα και τη δυνατότητα συνεργασίας των μεταφορικών μέσων, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση τόσο για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, όσο και για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών. Επιπρόσθετα, η συμπλήρωση των ασυνεχειών των δικτύων μεταφορών συμβάλλει τόσο στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και του επιπέδου εξυπηρέτησης, όσο και στη συμπληρωματικότητα και λειτουργικότητα των ήδη υλοποιημένων παρεμβάσεων.

Το δίκτυο μεταφορών συμπληρώνεται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» (Ε.Π.Ε.Π.) με προτάσεις και δράσεις που συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου και στην ολοκλήρωση των έως σήμερα παρεμβάσεων, στην υλοποίηση νέων οδικών και σιδηροδρομικών έργων, στην περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών και αεροπορικών υποδομών, καθώς και στην περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μητροπολιτικών κέντρων της χώρας.

Το βασικό οδικό δίκτυο της χώρας, συμπληρώνεται στο πλαίσιο του Ε.Π.Ε.Π. με προτάσεις και δράσεις που συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών του οδικού δικτύου και αφορούν στην ολοκλήρωση των έως σήμερα παρεμβάσεων, στην υλοποίηση νέων οδικών έργων και στην ανάπτυξη οδικών συνδέσεων με κύρια λιμάνια και αεροδρόμια για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, συμπληρώνεται στο πλαίσιο του Ε.Π.Ε.Π. με προτάσεις και δράσεις που συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού δικτύου και αφορούν στην ολοκλήρωση των έως σήμερα παρεμβάσεων, στην υλοποίηση νέων σιδηροδρομικών έργων και στην δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και των συνδέσεών τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Παράλληλα, συμπληρώνονται με τις προτάσεις και δράσεις του Προγράμματος τα κενά του λιμενικού δικτύου της χώρας, τα οποία εντοπίζονται κυρίως στη καταλληλότητα των εγκαταστάσεων και τη διαθεσιμότητα του υποστηρικτικού εξοπλισμού και αντιμετωπίζονται με προτάσεις αναβάθμισης και επέκτασης των λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων, που αφορούν τόσο κύριους όσο και δευτερεύοντες λιμένες της χώρας.

Τα κενά των αεροπορικών μεταφορών, αντιμετωπίζονται και συμπληρώνονται με τις προτάσεις και δράσεις του Προγράμματος, που αφορούν στην αναβάθμιση των υποδομών των αεροδρομίων και στην προσφερόμενη εξυπηρέτηση. Στις προτάσεις περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση των παρεμβάσεων σε αεροδρόμια που ξεκίνησαν στην προηγούμενη περίοδο, η αναβάθμιση / ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων, ο εκσυγχρονισμός των συστημάτων αεροναυτιλίας και η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι διαπιστωμένες ανάγκες των Αστικών μεταφορών οι οποίες εντοπίζονται κυρίως στην επιζητούμενη αύξηση των μετακινήσεων με τα ΜΜΜ έναντι των ΙΧ, στη βελτίωση της κυκλοφοριακής κατάστασης στα μεγάλα αστικά κέντρα, στην αύξηση της συνολικής κυκλοφοριακής ικανότητας του αστικού οδικού δικτύου, στη μείωση των χρόνων μετακινήσεων κυρίως με τα ΜΜΜ και στην μείωση των ατυχημάτων, αντιμετωπίζονται με την ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών και των αστικών συγκοινωνιών και την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς.

Σε σχέση με το δεύτερο στρατηγικό στόχο, η μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων (προσώπων και αγαθών) αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών, προϋποθέτει ολοκληρωμένες και σύγχρονες υποδομές μεταφορών και συναρτάται με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης. Επίσης συνδέεται άμεσα με την πολιτική εξοικονόμησης ενέργειας και φυσικών πόρων και αποτελεί καθοριστική παράμετρο για την αξιοποίηση των προοπτικών της εφοδιαστικής αλυσίδας και την μετατροπή περιοχών της χώρας σε αντίστοιχα εφοδιαστικά κέντρα.

Η βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών απαιτεί σημαντικές επενδύσεις σε σύγχρονα μέσα, τεχνικές και λειτουργικές παρεμβάσεις, ώστε να προσφέρει άμεσες οικονομικές, κοινωνικές και προσωπικές ωφέλειες. Στο πλαίσιο αυτό καθορίσθηκαν ως βασικές προτεραιότητες του Ε.Π.Ε.Π. η βελτίωση της οδικής ασφάλειας με στόχο την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και του αριθμού των θανάτων, η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), ενώ ταυτόχρονα περιλαμβάνει και ειδικές παρεμβάσεις στα διαχειριστικά και λειτουργικά μέσα των μεταφορικών δικτύων (π.χ. ERTMS στο μετρό και στο σιδηρόδρομο, VTMIS & ISPS στις θαλάσσιες μεταφορές κλπ).

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών του μεταφορικού συστήματος αποτελεί το μέτρο αξιολόγησης των παρεχομένων υπηρεσιών μεταφοράς, τόσο σε σχέση με την υποδομή, όσο και με τη λειτουργία. Η βελτίωσή του επηρεάζει την ποιότητα ζωής των πολιτών, κα-

θώς συνεπάγεται βελτίωση της άνεσης, της πληροφόρησης των χρηστών και της ασφάλειας των μετακινήσεων και συμβάλει στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και ιδιαίτερα κάποιων επιμέρους τομέων της όπως, του τουρισμού, του εμπορίου, κλπ. Η βελτίωση της ελκυστικότητας και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών τόσο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών, μπορεί να επιτευχθεί εκτός των άλλων με χρήση των τεχνολογικών εξελίξεων της τηλεματικής και της πληροφορικής.

Επιπρόσθετα, τίθενται δύο παράλληλοι στρατηγικοί στόχοι του Προγράμματος:

α) η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων και

β) η υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

Η υλοποίηση του πρώτου στόχου επιτυγχάνει την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στον τομέα των μεταφορών, που είναι σε συνάφεια με την Ευρωπαϊκή πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος, στο πλαίσιο της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβόνας και των προτεραιοτήτων του Γκέτεμποργκ. Με βάση το στόχο αυτό, η επίτευξη των κύριων στρατηγικών στόχων του Προγράμματος θα πρέπει να πραγματοποιείται με παρεμβάσεις που έχουν συμπεριλάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά την κατασκευή των έργων, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας τους με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον (π.χ. τα πορίσματα της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, τους ειδικούς Περιβαλλοντικούς Όρους κλπ.).

Η υλοποίηση του δεύτερου παράλληλου στόχου περιλαμβάνει την κατά το δυνατό μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών (ρύπανση, θόρυβος), την προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (Μετρό, Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Ηλεκτροκίνηση ΣΓΥΤ, οικολογικά λεωφορεία), τη προώθηση έργων παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων και τον περιορισμό της συμφόρησης και της ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία, την εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων.

Στο επίπεδο της χρηματοδότησης των έργων του Προγράμματος, τίθεται ως πρόσθετος παράλληλος στρατηγικός στόχος η προώθηση της αύξησης των διαθέσιμων οικονομικών πόρων με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, καθώς και με την ανάκτηση μέρους του κόστους παροχής των σχετικών υπηρεσιών από τους χρήστες των υποδομών. Στο πλαίσιο του στόχου αυτού, στο Πρόγραμμα ενσωματώνονται παρεμβάσεις που υλοποιούνται μέσω συμβάσεων παραχώρησης, για την προώθηση των οποίων θα χρησιμοποιηθεί η ήδη αποκτηθείσα εκτεταμένη εμπειρία του ΥΠΕΧΩΔΕ και της δημόσιας διοίκησης, στην υλοποίηση αυτοχρηματοδοτούμενων έργων μεταφορικών υποδομών.

Με βάση τους παραπάνω στρατηγικούς στόχους καθορίζονται οι γενικοί στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», με τρόπο ώστε να αντιμετωπίζονται οι αναπτυξιακές ανάγκες του Τομέα Μεταφορών. Για τον καθορισμό τους λαμβάνονται υπόψη οι στόχοι του ΕΣΠΑ 2007-2013, το ΕΠΜ και οι Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές για την ανάπτυξη και την απασχόληση της ΕΕ, οι στρατηγικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), η πολιτική Συνοχής της ΕΕ

για την περίοδο 2007-2013 και οι σχετικές Κοινοτικές Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές στο πλαίσιο της διαδικασίας της Λισσαβόνας, καθώς και οι στρατηγικές προτεραιότητες για τη προστασία του περιβάλλοντος του Γκέτεμποργκ.

Επίσης, λαμβάνεται υπόψη η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του τομέα των μεταφορών, η αποτίμηση των μέχρι σήμερα πολιτικών και παρεμβάσεων, καθώς και τα πορίσματα της εκ των Προτέρων Αξιολόγησης και της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης του Προγράμματος.

Με τον τρόπο αυτό καθορίζονται οι παρακάτω γενικοί στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος:

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (α)

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεών του με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια), καθώς και της ανάπτυξης του λοιπού Εθνικού και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (β)

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας, και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών, με υποστήριξη στις μεταφορικές υποδομές που επιδρούν θετικά στο περιβάλλον.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (γ)

Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (δ)

Η ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιδράσεις σε αστικούς ιστούς, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (ε)

Η ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών και του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μεγάλων αστικών κέντρων, για τη βελτίωση των αστικών μετακινήσεων και της ελκυστικότητας και της ποιότητας των αστικών δημόσιων συγκοινωνιών με έμφαση στη μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων και των συνολικά εκπεμπόμενων αέριων ρύπων από αυτές, ώστε να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα στον αστικό ιστό.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (στ)

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής, σιδηροδρομικής, θαλάσσιας και εναέριας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της περιβαλλοντικής διαχείρισης των λιμένων, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Για την επίτευξη των γενικών στόχων του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος, διαμορφώνονται διακριτοί τομείς παρέμβασης, που οργανώνονται επιχειρησιακά σε «Άξονες Προτεραιότητας». Οι Άξονες διαμορφώνονται έτσι, ώστε να περιλαμβάνουν δράσεις που συμβάλλουν στην επίτευξη των τεθέντων γενικών στόχων και αφορούν την κατασκευή και αναβάθμιση του οδικού δικτύου, την κατασκευή και αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου, την κατασκευή / επέκταση λιμενικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, την αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων, την κατασκευή / επέκταση υποδομών μητροπολιτικού σιδηρόδρομου (Μετρό) και την βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών στα Μητροπολιτικά Κέντρα. Σε ξεχωριστό Άξονα περιλαμβάνονται οριζόντιες δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών, της διαχείρισης της οδικής και σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, την αντιμετώπιση των ατυχημάτων και τη βελτίωση της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Επίσης, σε ξεχωριστό Άξονα περιλαμβάνεται κατηγορία δράσεων που αφορά την Τεχνική Υποστήριξη για την αποτελεσματική εφαρμογή του Προγράμματος.

Για τη διαμόρφωση της δομής του παρόντος Προγράμματος, λήφθηκε υπόψη ότι:

- η εσωτερική διάρθρωση του Επιχειρησιακού Προγράμματος πρέπει να προκύπτει *«με βάση μόνο θεματικά κριτήρια και όχι χωρικά»*,
- κάθε γενικός στόχος του Προγράμματος συνιστάται να συναρτάται με ένα Άξονα προτεραιότητας,
- τα Προγράμματα που συγχρηματοδοτούνται τόσο από το Ε.Τ.Π.Α. και από το Ταμείο Συνοχής πρέπει να έχουν *«διακριτούς θεματικούς Άξονες Προτεραιότητας για κάθε Ταμείο»*.

Με βάση τις κατευθύνσεις αυτές, τους παραπάνω στρατηγικούς και γενικούς στόχους και το είδος των παρεμβάσεων του Προγράμματος (Τομέας Μεταφορών), διαμορφώνονται κατ' αρχήν έξι θεματικές ενότητες:

Θεματική Ενότητα 1. «ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»,

Θεματική Ενότητα 2. «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Θεματική Ενότητα 3. «ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»,

Θεματική Ενότητα 4. «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»

Θεματική Ενότητα 5. «ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» και

Θεματική Ενότητα 6. «ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ».

Στη συνέχεια διαμορφώνονται δύο Ομάδες Αξόνων Προτεραιότητας, μία για κάθε ένα από τα Κοινοτικά ταμεία που χρηματοδοτούν το Πρόγραμμα, το Ε.Τ.Π.Α και το Ταμείο Συνοχής αντίστοιχα. Επίσης, για κάθε Ομάδα Αξόνων Προτεραιότητας, διαμορφώνονται θεματικές

Υπο-ομάδες, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη ταξινόμηση και ομαδοποίηση των αξόνων σε σχέση με τα μεταφορικά υποσυστήματα και μέσω της κωδικοποίησης του Άξονα να διευκολύνεται η αντιστοίχισή του με το μεταφορικό υποσύστημα στο οποίο αναφέρεται. Οι θεματικές Υπο-ομάδες που διαμορφώνονται είναι:

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΕΣ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΕΣ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4 : ΑΣΦΑΛΕΙΑ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Περαιτέρω, η τελική διάρθρωση του Ε.Π.Ε.Π προκύπτει λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερους περιορισμούς που έχουν τεθεί από τον Γενικό Κανονισμό 1083/06 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και τους Κανονισμούς 1080/06 του ΕΤΠΑ και 1084/06 του ΤΣ, καθώς και διάφορους παράγοντες που σχετίζονται με την εθνική και Ευρωπαϊκή πολιτική. Ειδικότερα, για τη διάρθρωση του Προγράμματος λαμβάνονται υπόψη παράμετροι που αφορούν στα συνολικά διαθέσιμα κονδύλια, στην κατανομή τους στο ΕΤΠΑ και στο Ταμείο Συνοχής, στις δυνατότητες χρηματοδότησης των δράσεων με βάση τη χωροταξική κατανομή των αντίστοιχων έργων τους στις Περιφέρειες (8 Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης και 5 Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης – 3 phasing out, 2 phasing in), στην διαχειριστική ευελιξία διακριτών Αξόνων Προτεραιότητας από τις κατά περίπτωση αρμόδιες διαχειριστικές αρχές, στη δυνατότητα ένταξης σημαντικών δράσεων στα αντίστοιχα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα δεδομένης της σημαντικής Κοινοτικής συνδρομής σε αυτά, καθώς και στη συνολική δέσμευση των αντίστοιχων χρηματοδοτικών πόρων του Προγράμματος σε σχέση με την εξυπηρέτηση της Στρατηγικής της Λισσαβόνας.

Στην περίπτωση που οι παρεμβάσεις της ίδιας Θεματικής Ενότητας υλοποιούνται με χρηματοδότηση και από τα δύο Ταμεία, διαμορφώνονται δύο ξεχωριστοί άξονες προτεραιότητας, ένας για κάθε Ταμείο.

Κατά τη διαμόρφωση των αξόνων προτεραιότητας, όπως και κατά τη διαμόρφωση των γενικών στόχων του ΕΠ, λαμβάνονται υπόψη τα πορίσματα της εκ των Προτέρων Αξιολόγησης και της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης του Προγράμματος.

Με συνεκτίμηση των παραπάνω, διαμορφώνονται οι παρακάτω δεκατρείς (13) Άξονες Προτεραιότητας:

**ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΤΠΑ**

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 1ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α: | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 2ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β: | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ Α2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 3ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ: | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 4ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ: | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

| | |
|---|---|
| 5ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε: | ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 6ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ: | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ |

**ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ**

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 7ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ: | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |
| 8ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η: | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 9ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ: | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ |
| 10ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι: | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 11ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΑ: | ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

| | |
|---|---|
| 12ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΒ: | ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ |
| 13ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΓ: | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ |

Η επιλογή των παραπάνω Αξόνων προτεραιότητας είναι σε αντιστοιχία με τους γενικούς στόχους του Προγράμματος ως εξής:

| | | |
|---|---|---|
| ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α & Ζ | → | ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (α) |
| ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β & Η | → | ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ (β) και (στ) |
| ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ & Θ | → | ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (γ) |
| ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ & Ι | → | ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (δ) |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΑ | → | ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (ε) |
| ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε & ΙΒ | → | ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (στ) |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ & ΙΓ | → | ΟΛΟΙ ΟΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ |

## 2.2 ΣΥΝΑΦΕΙΑ – ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι στρατηγικοί στόχοι και οι προτεραιότητες του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», όπως αναλύεται στη συνέχεια είναι σε συνάφεια και συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών για τη Συνοχή της ΕΕ για την περίοδο 2007-2013 (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας, των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ) και ευθυγραμμίζονται με τους στρατηγικούς στόχους του Ε-ΣΠΑ 2007-2013, το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων και τους στόχους και τις προτεραιότητες της τομεακής πολιτικής των Μεταφορών.

### 2.2.1 <u>Συνάφεια με το ΕΣΠΑ 2007-2013</u>

Η στρατηγική της ανάπτυξης της Ελλάδας για την περίοδο 2007-2013 όπως αυτή εκφράζεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007 – 2013 θέτει ως στόχο *«...τη διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας, την διατήρηση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και την αύξηση της παραγωγικότητας σε επίπεδα υψηλότερα του μέσου κοινοτικού όρου, για την τόνωση της απασχόλησης, για την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών χωρίς αποκλεισμούς»* και εκφράζει το αναπτυξιακό όραμα της χώρας για την νέα περίοδο: *«Η Ελλάδα της νέας περιόδου 2007-2013 στοχεύει στην ανάδειξή της σε μια εξωστρεφή χώρα με ισχυρή διεθνή παρουσία με ανταγωνιστική και παραγωγική οικονομία. Μια Ελλάδα με έμφαση στην εκπαίδευση και τους νέους, στην ποιότητα, στην τεχνολογία και την καινοτομία, στο σεβασμό του περιβάλλοντος»*. Για την επίτευξη του στόχου αυτού η στρατηγική εστιάζει σε τέσσερις παραμέτρους: α) στην προώθηση της καινοτομίας, της έρευνας και της επιχειρηματικότητας καθώς και στη διασύνδεσή τους, β) στην επένδυση σε βιώσιμες υποδομές και γ) στην ε-

πένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο και δ) στον εκσυγχρονισμό του δημόσιου τομέα σε όλα τα επίπεδα διοίκησης.

Κύριο χαρακτηριστικό της στρατηγικής του ΕΣΠΑ είναι η διάρθρωσή του σε πέντε (5) θεματικές προτεραιότητες και δεκαεπτά (17) γενικούς στόχους οι οποίοι εξειδικεύονται σε ειδικούς στόχους και κύρια μέσα επίτευξης. Οι θεματικές προτεραιότητες εξειδικεύονται περιφερειακά με την διαμόρφωση πέντε χωρικών ενοτήτων (ομάδες περιφερειών – υπερπεριφέρειες) με ξεχωριστή αναπτυξιακή πολιτική η οποία προσαρμόζεται περαιτέρω ανά περιφέρεια της χώρας. Η διάρθρωση της αναπτυξιακής στρατηγικής περιλαμβάνει επίσης τις χωρικές προτεραιότητες για βιώσιμη αστική ανάπτυξη, ανάπτυξη της υπαίθρου (ορεινών, νησιωτικών και αγροτικών περιοχών) καθώς και διασυνοριακή, διακρατική και διαπεριφερειακή συνεργασία.

Στο πλαίσιο αυτό, για την επίτευξη του αναπτυξιακού οράματος της χώρας για την νέα περίοδο, η στρατηγική εξειδικεύεται με τον προσδιορισμό των πέντε (5) ακόλουθων θεματικών προτεραιοτήτων:

1. Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας
2. Κοινωνία της γνώσης και Καινοτομία
3. Απασχόλησης και Κοινωνική Συνοχή
4. Θεσμικό περιβάλλον
5. Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης.

Για κάθε θεματική προτεραιότητα καθορίζονται επιμέρους 17 συνολικά γενικοί στόχοι, οι οποίοι εξειδικεύονται περαιτέρω σε ειδικούς στόχους και κύρια μέσα επίτευξης.

Στο πλαίσιο της 5$^{ης}$ θεματικής προτεραιότητας του ΕΣΠΑ, καθορίζονται πέντε γενικοί στόχοι, μεταξύ των οποίων και ο γενικός στόχος 13: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»* ο οποίος, στο μεγαλύτερο βαθμό, υλοποιείται από το παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Για το σκοπό αυτό, η στρατηγική και οι προτεραιότητες του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος έχουν καθορισθεί έτσι ώστε να βρίσκονται σε άμεση συνάφεια και απόλυτη ευθυγράμμιση με τον παραπάνω γενικό στόχο 13. Η συνάφεια αυτή γίνεται εμφανής από την περαιτέρω εξειδίκευση του στόχου αυτού στο ΕΣΠΑ:

- «στην αντιμετώπιση των ασυνεχειών στα Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών». Εστιάζει στη συμπλήρωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας με προτεραιότητα στην συμπλήρωση του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και έμφαση στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και κύριων διασυνδέσεων με τις όμορες χώρες καθώς και στη συμπλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας (ΠΑΘΕ/Π).
- «στην ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών» η οποία εστιάζει στη διασύνδεση των υποδομών με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

- «στη σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών» η οποία εστιάζει στη σύνδεση των αστικών κέντρων, των παραγωγικών περιοχών και των κύριων τουριστικών προορισμών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.
- «στην ανάπτυξη και επέκταση των αστικών μεταφορών» η οποία εστιάζει στην ενίσχυση των υποδομών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στα αστικά κέντρα για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων.
- «στην αναβάθμιση υποδομών» η οποία εστιάζει στον εκσυγχρονισμό των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών, των λιμανιών και των αεροδρομίων με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των χρηστών.
- «στην προώθηση θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων» η οποία εστιάζει στη βελτίωση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας του συστήματος παραγωγής έργων και υπηρεσιών.

Παράλληλα στο γενικό στόχο 13 του ΕΣΠΑ εκφράζεται η πολιτική προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων, σε συνδυασμό με τους διαθέσιμους εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, για την ανάπτυξη και λειτουργία των δικτύων και των υπηρεσιών μεταφορών η οποία υλοποιείται κυρίως μέσω συμβάσεων παραχώρησης για σημαντικούς οδικούς άξονες.

Όπως γίνεται φανερό από την συσχέτιση της στοχοθεσίας του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος και των παραπάνω στόχων του ΕΣΠΑ, το ΕΠΕΠ ουσιαστικά εξειδικεύει σε επιχειρησιακό επίπεδο τον γενικό στόχο 13 του ΕΣΠΑ, επομένως βρίσκεται σε απόλυτη συνάφεια και ευθυγράμμιση με αυτόν.

Πέραν του παραπάνω γενικού στόχου της θεματικής προτεραιότητας 5, στον οποίο παρέχεται άμεση και σημαντική συμβολή, το παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα έχει έμμεση συμβολή στην υλοποίηση και άλλων γενικών στόχων τόσο της ίδιας όσο και άλλων θεματικών προτεραιοτήτων του ΕΣΠΑ.

Αναλυτικότερα, οι γενικοί στόχοι του ΕΣΠΑ 14, 15 και 16 της 5$^{ης}$ θεματικής προτεραιότητας, οι γενικοί στόχοι 1 και 3 της 1$^{ης}$ θεματικής προτεραιότητας *«Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας»,* ο γενικός στόχος 6 της 2$^{ης}$ θεματικής προτεραιότητας *«Κοινωνία της Γνώσης και Καινοτομία»*, καθώς και ο γενικός στόχος 9 της 3$^{ης}$ θεματικής προτεραιότητας *«Απασχόληση και κοινωνική συνοχή»,* εξυπηρετούνται έμμεσα από τις προτεραιότητες και τις παρεμβάσεις που προτείνονται στο ΕΠΕΠ.

Η στρατηγική του ΕΠ έχει έμμεση συμβολή στο γενικό στόχο 14 *«Ο ασφαλής ενεργειακός εφοδιασμός της χώρας με γνώμονα την αειφορία»*, καθώς η ύπαρξη σύγχρονων μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων που απαιτούνται για την υλοποίηση και τη λειτουργία/συντήρηση των σύγχρονων ενεργειακών δικτύων της χώρας και την ένταξή τους στα διεθνή δίκτυα μεταφοράς ηλεκτρισμού, πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Σε σχέση με το φυσικό περιβάλλον, οι γενικοί στόχοι του ΕΣΠΑ 15 *«Η αειφορική διαχείριση του Περιβάλλοντος»* και 16 *«Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής»* εξυπηρετούνται έμμεσα από το Ε.Π.Ε.Π., καθώς η υλοποίηση όλων των παρεμβάσεων γίνεται με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον, εκτίμηση των επιπτώσεων των έργων και λήψη

μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ επιμέρους στόχοι του Προγράμματος είναι προσανατολισμένοι προς τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων από τη λειτουργία των μεταφορικών υποδομών στο περιβάλλον. Τέτοιοι στόχοι είναι η προώθηση έργων παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων της χώρας για τον περιορισμό της συμφόρησης της οδικής κυκλοφορίας και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών (θόρυβος, ρύπανση), η προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (Μετρό, Προαστιακός Σιδηρόδρομος), η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και η πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων.

Σε ότι αφορά το γενικό στόχο 1 *«Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων»*, η βελτίωση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας σε επίπεδο Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και θαλασσίων), η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, η μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών και η αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης, που επιτυγχάνονται με την υλοποίηση του ΕΠΕΠ, συμβάλλουν στο σύνολό τους έμμεσα στην επίτευξη του στόχου αυτού. Αυτό αιτιολογείται από την αναμενόμενη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών εξαγωγικών επιχειρήσεων, καθώς με τις παρεμβάσεις του ΕΠ διευκολύνεται η μετακίνηση προσώπων και η μεταφορά αγαθών εντός της χώρας και μέσω των διασυνοριακών συνδέσεών της με τις όμορες χώρες και τις χώρες της Ε.Ε. Παράλληλα, προωθείται η *«στοχευμένη προσέλκυση επενδυτών»* καθώς στις περιοχές που εξυπηρετούνται επαρκώς από τα δίκτυα μεταφορών ενθαρρύνεται η ανάπτυξη παραγωγικών επενδύσεων και η δημιουργία νέων επιχειρήσεων. Επιπλέον, με την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού και Σιδηροδρομικού δικτύου συμπεριλαμβανομένων των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων με τις διεθνείς πύλες της χώρας, καθώς και με την ανάπτυξη κύριων λιμένων και αεροδρομίων που συμβάλλουν στη σύνδεση της χώρας με τον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο αξιοποιείται καλύτερα το πλεονέκτημα της χώρας ως πύλης πρόσβασης στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο γενικός στόχος 3 *«Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας»* προωθείται από την στρατηγική του ΕΠΕΠ, καθώς η βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας ενισχύει την ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, την βελτίωση του συστήματος θαλασσίων και αεροπορικών μεταφορών, την αύξηση της ασφάλειας μετακινήσεων καθώς και την βελτίωση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μεγάλων αστικών κέντρων.

Σε σχέση με το γενικό στόχο 6 *«Η ψηφιακή σύγκλιση της χώρας με την ενσωμάτωση και τη συστηματική χρήση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ) στους τομείς κοινωνικής και οικονομικής δραστηριοποίησης.»* το παρόν Πρόγραμμα περιλαμβάνει παρεμβάσεις που αξιοποιούν τις ΤΠΕ με εφαρμογές στα δίκτυα και μέσα μεταφορών και επομένως έχει έμμεση συμβολή στο στόχο αυτό.

Ο γενικός στόχος 9 *«Προώθηση της Κοινωνικής ενσωμάτωσης»* εξυπηρετείται εμμέσως από το Πρόγραμμα με την παρεχόμενη δυνατότητα βελτίωσης της κινητικότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες, μέσω προβλέψεων στα δίκτυα και στα οχήματα που διευκολύνουν την πρόσβαση των ατόμων αυτών.

Επιπλέον των παραπάνω γενικών στόχων, η στρατηγική του Επιχειρησιακού Προγράμματος εξυπηρετεί τους αναπτυξιακούς στόχους των πέντε χωρικών ενοτήτων που καθορίζονται στο ΕΣΠΑ και την εξειδίκευσή τους στις επιμέρους Περιφέρειες καθώς η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και η βελτίωση της προσπελασιμότητας συνιστούν καθοριστική παράμετρο στη επίτευξη των στόχων αυτών. Συγκεκριμένα η ενίσχυση των μεταφορικών υποδομών βοηθά στην λειτουργική διασύνδεση των περιοχών της ενδοχώρας μεταξύ τους και με τα αστικά και ημιαστικά κέντρα και επομένως συμβάλει στην μείωση της ενδοπεριφερειακής ανισορροπίας, στην ενθάρρυνση της διαπεριφερειακής συνεργασίας και στην ενδυνάμωση των περιφερειακών πόλων ανάπτυξης. Παράλληλα η βελτίωση του επιπέδου μεταφορών αποτελεί αναπτυξιακό εργαλείο οικονομικής αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού και ενισχύει τη βελτίωση της ελκυστικότητας των περιοχών της περιφέρειας. Συμπερασματικά η ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών προάγει την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα σε τοπικό επίπεδο ενώ συμβάλει στην άρση της περιφερικότητας της χώρας και στην χωρική συνοχή.

Σε ότι αφορά <u>τη χωρική ενότητα Μακεδονίας – Θράκης</u> ο στρατηγικός σχεδιασμός του Ε-ΠΕΠ εξυπηρετεί τους αναπτυξιακούς της στόχους για *«...την ανάδειξη του ρόλου της ως κόμβου μεταφορών διεθνούς ακτινοβολίας, την ενίσχυση του πολυκεντρικού συστήματος της με τις αναδυόμενες δικτυώσεις μεταξύ συγκεκριμένων αστικών κέντρων και την αναβάθμιση του ρόλου του μητροπολιτικού κέντρου της Θεσσαλονίκης....»* η επίτευξη των οποίων θα οδηγήσει στη δημιουργία μιας βιώσιμης ανταγωνιστικής περιφερειακής οικονομίας με εξωστρεφή προσανατολισμό και εσωτερική συνοχή. Ειδικότερα:

- Η ανάπτυξη της Κεντρικής Μακεδονίας και η διαμόρφωσή της Θεσσαλονίκης σε μητροπολιτικό βαλκανικό κέντρο και πόλο διακρατικής συνεργασίας και ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης εξυπηρετείται ιδιαίτερα με την βελτίωση της προσπελασιμότητας τόσο του αστικού κέντρου όσο και της ευρύτερης περιφέρειας, η οποία επιτυγχάνεται, κυρίως, με την ανάπτυξη των οδικών και σιδηροδρομικών Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών που χωροθετούνται εντός της περιφέρειας (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός και κάθετοι άξονες, οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις με ΠΓΔΜ και Βουλγαρία), την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλονίκης και λιμάνι), την ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών (αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης) και την ανάπτυξη αστικών και περιαστικών υποδομών (προαστιακός Θεσσαλονίκης, υποθαλάσσια αρτηρία, εξωτερική περιφερειακή Θεσσαλονίκης).
- Οι αναπτυξιακοί στόχοι για την Δυτική Μακεδονία για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εξυπηρετούνται έμμεσα από το ΕΠ με την βελτίωση της προσβασιμότητας μέσω της ανάπτυξης μεγάλων οδικών αξόνων των Διευρωπαϊκών Δικτύων (Εγνατία Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας).
- Η αναπτυξιακή πολιτική της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης για υψηλό ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ εξυπηρετείται από το ΕΠ με την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών με έμφαση στους κάθετους οδικούς άξονες σύνδεσης με τα βόρεια σύνορα της χώρας και με την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών (λιμάνι Καβάλας).

Η στρατηγική του ΕΠΕΠ ευθυγραμμίζεται, επίσης, με τους αναπτυξιακούς στόχους <u>της χωρικής ενότητας Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων</u> για *«Διεύρυνση των*

*αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χωρικής ενότητας και επιτάχυνση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης ... για την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών της περιοχής...»* καθώς η βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών και των υπηρεσιών μεταφορών αυξάνει την ελκυστικότητα της περιοχής ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης και αμβλύνει τις ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές ανισότητες. Ειδικότητα για κάθε μία από τις Περιφέρειες της χωρικής ενότητας ισχύει:

- Το ΕΠΕΠ εξυπηρετεί ιδιαίτερα τη στρατηγική πολιτική της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας η οποία εστιάζει στην ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών που θα συμβάλουν στη βελτίωση του επιπέδου μεταφορών και θα δράσουν ως αναπτυξιακό εργαλείο οικονομικής αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού. Η ανάπτυξη και ολοκλήρωση μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών Διευρωπαϊκών αξόνων (Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ), καθώς και η ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών (λιμένας Πάτρας) συμβάλουν άμεσα στους στόχους αυτούς, ενώ έχουν και έμμεση συμβολή σε άλλους επιμέρους στόχους όπως η τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας.
- Η αναπτυξιακή πολιτική της Περιφέρειας Πελοποννήσου για ολοκλήρωση των υποδομών ώστε να συνδεθούν λειτουργικά οι περιοχές της ενδοχώρας μεταξύ τους και με τα αστικά κέντρα, εξυπηρετείται από το ΕΠΕΠ με την ανάπτυξη βασικών οδικών αξόνων στους οποίους περιλαμβάνονται και οι Διευρωπαϊκοί οδικοί άξονες Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα.
- Οι αναπτυξιακοί στόχοι για την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων για αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος εξυπηρετούνται από το ΕΠΕΠ με την ανάπτυξη υποδομών μεταφορών (οδικά έργα και αεροδρόμια).

Η αναπτυξιακή στρατηγική της χωρικής ενότητας Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας και Ηπείρου η οποία εστιάζει στην *«Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της ελκυστικότητας και της εξωστρέφειας της οικονομίας με τη βελτίωση της χωρικής και κοινωνικής συνοχής...»* εξυπηρετείται από την στρατηγική του ΕΠΕΠ με την ανάπτυξη και τη λειτουργική διασύνδεση μεταφορικών υποδομών που θα συμβάλουν στη μείωση της ενδοπεριφερειακής ανισορροπίας, θα ενθαρρύνουν τη διαπεριφερειακή συνεργασία και θα συμβάλλουν στην ενδυνάμωση των περιφερειακών πόλων ανάπτυξης. Ειδικότερα:

- Η στρατηγική πολιτική της Περιφέρειας Θεσσαλίας για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη ενισχύεται από την ανάπτυξη τόσο των μεγάλων Διευρωπαϊκών και σιδηροδρομικών οδικών αξόνων που περνούν από την περιφέρεια (οδικός και σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας), όσο και από την ανάπτυξη του εθνικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας (Εθνικές οδοί Τρίκαλα – Άρτα, Λάρισα – Φάρσαλα, Λάρισα – Κοζάνη, κλπ).
- Η ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων (ΠΑΘΕ) καθώς και των τροφοδοτικών οδικών αξόνων τους (ΕΟ Λαμία – Ιτέα – Αντίρριο, Λαμία – Καρπενήσι - Αγρίνιο, κλπ) αποτελεί στρατηγικό στόχο για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας ο οποίος υλοποιείται μέσα από τους στόχους του ΕΠΕΠ.
- Η ανάδειξη της Περιφέρειας Ηπείρου σε Δυτική Πύλη της Χώρας προς την ΕΕ και τα Βαλκάνια καθώς και η ενίσχυση της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και του τουρισμού, αποτελούν σημαντικούς στρατηγικούς στόχους της Περιφέρειας οι οποίοι εξυπηρετούνται σημαντικά με την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και

ειδικότερα με την ανάπτυξη μεγάλων οδικών Διευρωπαϊκών αξόνων (Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός) και την βελτίωση του υποδομών θαλασσίων μεταφορών (λιμένας Ηγουμενίτσας).

Η στρατηγική του ΕΠΕΠ ευθυγραμμίζεται με την αναπτυξιακή στρατηγική της χωρικής ενότητας Κρήτης και Νήσων Αιγαίου η οποία εκφράζεται ως η *«Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και ανάδειξη της ελκυστικότητας της χωρικής ενότητας... σε συνθήκες αειφόρου ανάπτυξης.»* και θα επιτευχθεί με έμφαση στη λειτουργική και διαπεριφερειακή διασύνδεση των περιοχών της χωρικής ενότητας μέσω και της ανάπτυξης υποδομών μεταφορών. Ειδικότερα για κάθε μία από τις τρεις Περιφέρειες ισχύει:

- Ο στρατηγικός στόχος της Περιφέρειας Κρήτης για αναβάθμιση του ρόλου της στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Μεσογείου με βελτίωση της ελκυστικότητας και αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς της, προωθείται σημαντικά μέσα από την ανάπτυξη των οδικών (ΒΟΑΚ, ΝΟΑΚ και συνδετήριοι οδοί), των λιμενικών και των αεροπορικών υποδομών της Περιφέρειας.
- Η στρατηγική του ΕΠΕΠ εξυπηρετεί την αναπτυξιακή πολιτική της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου η οποία εστιάζει στη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης των νησιών της Περιφέρειας με τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου και με την ηπειρωτική χώρα. Έμφαση δίδεται στην ανάπτυξη λιμενικών υποδομών (π.χ. λιμένας Μυκόνου), ενώ προωθούνται επίσης η ανάπτυξη των οδικών και αεροπορικών υποδομών.
- Κατά όμοιο τρόπο εξυπηρετείται και η αναπτυξιακή πολιτική της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου η οποία εστιάζει, επίσης, στη βελτίωση της διασύνδεσης των νησιών με τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας και μεταξύ τους με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας ανάμεσα στο εσωτερικό των νησιών και τα διοικητικα/οικονομικά κέντρα και τις πύλες της Περιφέρειας (λιμάνια και αεροδρόμια). Η ανάπτυξη των λιμενικών, των αεροπορικών και των οδικών υποδομών συμβάλουν στην επίτευξη της στρατηγικής αυτής.

Η επίτευξη της στρατηγικής πολιτικής της Περιφέρειας Αττικής η οποία συνοψίζεται στην *«Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας, ως ευρωπαϊκής μητρόπολης στο χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου.»* συναρτάται άμεσα με την ανάπτυξη των υποδομών της και ιδιαίτερα με την βελτίωση των αστικών μεταφορικών υποδομών και του συστήματος αστικών συγκοινωνιών, τα οποία αποτελούν, επίσης, γενικούς στόχους του ΕΠΕΠ. Στο πλαίσιο αυτό προωθούνται η ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ, Προαστιακός σιδηρόδρομος, ηλεκτρικός σιδηρόδρομος), η βελτίωση του οδικού δικτύου και η βελτίωση των αστικών μετακινήσεων με τα δημόσια μεταφορικά μέσα μη σταθερής τροχιάς (λεωφορεία).

Στο παραπάνω πλαίσιο προωθείται και ο χωρικός στόχος του ΕΣΠΑ 2007-2013 για *«ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών»* κυρίως με την βελτίωση των υποδομών πρόσβασης (λιμάνια, αεροδρόμια).

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος για ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών και των αστικών συγκοινωνιών με αποτέλεσμα την βελτίωση των μετακινήσεων εντός των μεγάλων αστικών κέντρων και την μείωση των χρονοαποστάσεων και οι αντίστοιχοι ειδικοί

στόχοι εξυπηρετούν τόσο την αναπτυξιακή πολιτική για τις χωρικές ενότητες στις οποίες χωροθετούνται τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) όσο και την *«Βιώσιμη αστική ανάπτυξη»*, που αποτελεί χωρική προτεραιότητα της αναπτυξιακής στρατηγικής του ΕΣΠΑ 2007-2013. Στις προτεραιότητες αυτές συμβάλλουν επίσης οι στόχοι του ΕΠ για ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και μεταφορικών υποδομών, στις περιπτώσεις που αυτοί υλοποιούνται με παρεμβάσεις στα αστικά κέντρα της χώρας καθώς και ο ειδικός στόχος για προώθηση έργων αστικών παρακάμψεων.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι η βελτίωση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας μέσω της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, που προωθεί το Πρόγραμμα, συμβάλλει στην βελτίωση της *«διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας»* η οποία αποτελεί ειδική χωρική προτεραιότητα του ΕΣΠΑ 2007-2013. Την προτεραιότητα αυτή εξυπηρετούν επίσης επιμέρους στόχοι του Ε.Π.Ε.Π., όπως η πρόληψη και αντιμετώπιση θαλασσίων περιβαλλοντικών κινδύνων και η βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών.

Στην συνέχεια παρατίθεται πίνακας συνάφειας των Αξόνων Προτεραιότητας (γενικών στόχων) του ΕΠΕΠ με τους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ.

## ΜΗΤΡΑ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ (ΑΠ) ΤΟΥ ΕΠΕΠ ΜΕ ΤΟΥΣ ΓΕΝΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΕΣΠΑ 2007 -2013

| ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ | ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ | ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Α | Β | Γ | Δ | Ε | ΣΤ | Ζ | Η | Θ | Ι | ΙΑ | ΙΒ | ΙΓ |
| 1. Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας | 1. Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων. | (•) | (•) | (•) | | | | (•) | (•) | (•) | | (•) | | |
| | 2. Η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και η αύξηση της παραγωγικότητας | | | | | | | | | | | | | |
| | 3. Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας. | (•) | | (•) | | | | (•) | | (•) | | | | |
| 2. Κοινωνία της γνώσης και καινοτομία | 4. Η βελτίωση της ποιότητας και της έντασης των επενδύσεων στο ανθρώπινο κεφάλαιο για την αναβάθμιση του ελληνικού εκπαιδευτικού συστήματος. | | | | | | | | | | | | | |
| | 5. Η ενίσχυση της Έρευνας, Τεχνολογίας και η προώθηση της Καινοτομίας σε όλους τους κλάδους ως βασικό παράγοντα αναδιάρθρωσης της ελληνικής οικονομίας και μετάβασης στην οικονομία της γνώσης. | | | | | | | | | | | | | |
| | 6. Η ψηφιακή σύγκλιση της χώρας με την ενσωμάτωση και τη συστηματική χρήση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ) στους τομείς κοινωνικής και οικονομικής δραστηριοποίησης. | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Απασχόληση και Κοινωνική Συνοχή | 7. Ενίσχυση της προσαρμοστικότητας των εργαζόμενων και των επιχειρήσεων. | | | | | | | | | | | | | |
| | 8. Διευκόλυνση της πρόσβασης στην απασχόληση. | | | | | | | | | | | | | |
| | 9. Προώθηση της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης. | (•) | (•) | | | | | (•) | (•) | | | | | |
| | 10. Θεμελίωση ενός αποδοτικού και οικονομικά βιώσιμου συστήματος Υγείας, που θα προσφέρει ποιοτικές και εξατομικευμένες υπηρεσίες στους πολίτες και θα εστιάζει στη συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών πρόληψης και φροντίδας. | | | | | | | | | | | | | |
| | 11. Η ανάδειξη του οικονομικού, κοινωνικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα των θεμάτων ισότητας των φύλων, με την άμεση σύνδεσή τους με τις κυρίαρχες εθνικές πολιτικές προτεραιότητες (ανάπτυξη - απασχόληση - κοινωνική συνοχή). | | | | | | | | | | | | | |

| ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ | ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ | ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Α | Β | Γ | Δ | Ε | ΣΤ | Ζ | Η | Θ | Ι | ΙΑ | ΙΒ | ΙΓ |
| 4. Θεσμικό Περιβάλλον | 12. Η βελτίωση της ποιότητας των δημόσιων πολιτικών και η αποτελεσματική εφαρμογή τους για τη διευκόλυνση της επιχειρηματικής δράσης και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών. | | | | (●) | | | | | | (●) | | | |
| 5. Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης | 13. Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας. | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 14. Ο ασφαλής ενεργειακός εφοδιασμός της χώρας με γνώμονα την αειφορία. | | | (●) | | | | | | | | | | |
| | 15. Η αειφόρος διαχείριση του Περιβάλλοντος. | | | | | | | | | | | (●) | (●) | |
| | 16. Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής. | | | | | | | | | | | (●) | (●) | |
| | 17. Ανάδειξη του Πολιτισμού ως ζωτικού παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. | | | | | | | | | | | | | |
| **ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ** | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη | | (●) | | | | | | (●) | | | | | | |
| 2. Ανάπτυξη της υπαίθρου | | | | (●) | (●) | | | | | (●) | (●) | (●) | | |
| 3. Διασυνοριακή, διακρατική και διαπεριφερειακή συνεργασία (Στόχος 3) | | (●) | (●) | (●) | (●) | | | (●) | (●) | (●) | (●) | (●) | (●) | |

● Άμεση και σημαντική συνάφεια, (●) Έμμεση συνάφεια

### 2.2.2 Συνάφεια με τη στρατηγική της Λισσαβόνας και τις στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας 2007-2013 για την πολιτική της συνοχής

Οι προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Συνοχής αντανακλώνται στο τρίπτυχο: (α) σύγκλιση, (β) περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση και (γ) εδαφική συνεργασία. Τα προγράμματα σύγκλισης αφορούν στα λιγότερα αναπτυγμένα Κράτη Μέλη (ΚΜ) και περιφέρειες, που αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα της πολιτικής για τη συνοχή, τα προγράμματα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και απασχόλησης, αφορούν όλα τα ΚΜ της ΕΕ, ενώ η εδαφική συνεργασία προωθείται μέσω διεθνικών, διασυνοριακών και διαπεριφερειακών δράσεων.

Η πολιτική αυτή αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής της Λισσαβόνας (Μάρτιος 2000) και ενσωματώνει το σύνολο των στόχων της, όπως διευρύνθηκαν από το Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ (Ιούνιος 2001) για τη προστασία του περιβάλλοντος και την επίτευξη ενός αειοφόρου προτύπου ανάπτυξης. Οι προτεραιότητες της πολιτικής συνοχής, στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας, όπως αυτή ανανεώθηκε από το Εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (Φεβρουάριος 2005)[16] είναι:

- Βελτίωση της ελκυστικότητας των ΚΜ της Ευρώπης για τις επενδύσεις και τους εργαζόμενους,
- Ενθάρρυνση της γνώσης και καινοτομίας ως παράγοντες οικονομικής μεγέθυνσης,
- Δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας.

Οι παραπάνω προτεραιότητες αποτυπώθηκαν στην ειδική Ανακοίνωση της Επιτροπής[17] (Ιούλιος 2005) ως οι κύριες στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές και αποτελούν το πλαίσιο για την κατάρτιση και εκτίμηση της συνεισφοράς των εθνικών και περιφερειακών προγραμμάτων, στην επίτευξη των στόχων της συνοχής, της ανάπτυξης και της απασχόλησης. Για κάθε κύρια κατευθυντήρια γραμμή προσδιορίσθηκαν στο ίδιο έγγραφο της Επιτροπής, επιμέρους κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες αναλύουν τις βασικές προϋποθέσεις για την υλοποίηση των προτεραιοτήτων.

Στο ανανεωμένο πρόγραμμα δράσης της Λισσαβόνας καθορίζονται δέκα Κεντρικοί Τομείς Πολιτικής (Central Policy Areas), μεταξύ των οποίων, στο πλαίσιο της πρώτης προτεραιότητας *«...να καταστεί η Ευρώπη ελκυστικότερος τόπος επενδύσεων και εργασίας...»*, καθορίζεται και ο Κεντρικός Τομέας Πολιτικής *«επέκταση και βελτίωση των Ευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών»*. Για την κάλυψη του τομέα αυτού καθορίζεται κατ' αντιστοιχία, στην ειδική Ανακοίνωση της Επιτροπής η επιμέρους Κατευθυντήρια Γραμμή (ΚΣΚΓ 1.1.1) με το ίδιο θέμα.

Οι στόχοι του Ε.Π.Ε.Π., σύμφωνα με τις κατευθύνσεις αυτές, επικεντρώνονται στην ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών με έμφαση στις υποδομές που προωθούν τις Διευρωπαϊκές Μεταφορές. Η ανάπτυξη σύγχρονων μεταφορικών υποδομών διευκολύνει την κινητικότητα των ατόμων, των αγαθών και την παροχή υπηρεσιών τόσο σε εθνικό όσο και σε

---

[16] Συνεργασία για την Οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση – Νέο ξεκίνημα για τη στρατηγική της Λισσαβόνας COM(2005) 24, 02.02.2005.

[17] ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, Πολιτική της Συνοχής για την Ενίσχυση της Ανάπτυξης και της Απασχόλησης: Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Κοινότητας, 2007 – 2013. COM(2005) 0299, 05.07.2005.

Ευρωπαϊκό επίπεδο, ενισχύει το εμπόριο και προωθεί την ανταγωνιστικότητα και την επιχειρηματικότητα. Ταυτόχρονα, συμβάλλει στην ολοκλήρωση της ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς, διευκολύνοντας την προσβασιμότητα των περιφερειών της και τη διαμόρφωση μιας συνδεδεμένης εσωτερικής αγοράς και ως εκ τούτου, επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό το επιχειρηματικό περιβάλλον ως βασικός παράγοντας ελκυστικότητας για υλοποίηση επενδύσεων και για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας.

Με βάση τα παραπάνω, καθίσταται φανερό ότι το παρόν ΕΠ εξυπηρετεί άμεσα και είναι σε συνέργεια με τις προτεραιότητες της στρατηγικής της Λισσαβόνας και ειδικότερα με την πρώτη προτεραιότητα *«...για να καταστεί η Ευρώπη ελκυστικότερη για επενδύσεις και απασχόληση»* βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Οι στόχοι του Ε.Π.Ε.Π. εναρμονίζονται με την 1η Κατευθυντήρια γραμμή (ΚΣΚΓ 1.1) *«...να γίνουν η Ευρώπη και οι περιφέρειές της πιο ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις και απασχόληση».*

Ειδικότερα, βρίσκονται σε συνάφεια και άμεση συνέργεια με την ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»,* καθώς το Πρόγραμμα επικεντρώνεται στην υλοποίηση παρεμβάσεων για την δημιουργία ή και τον εκσυγχρονισμό σημαντικών μεταφορικών υποδομών. Οι επιμέρους κατευθύνσεις που προσδιορίζονται στην ΚΣΚΓ 1.1.1 λαμβάνονται υπόψη κατά την διαμόρφωση της στρατηγικής και τον σχεδιασμό του Ε.Π.Ε.Π.

Συγκεκριμένα :

- Δίδεται προτεραιότητα στα έργα που περιλαμβάνονται στα 30 έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος όπως αυτά καθορίστηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο[18].
- Προωθούνται, επίσης κατά προτεραιότητα, τα έργα που αφορούν στα Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών τα οποία συμβάλουν στην ανάπτυξη και στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των περιοχών της χώρας. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στις διασυνοριακές συνδέσεις.
- Περιλαμβάνονται παρεμβάσεις για την σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ενώ έμφαση δίνεται στην διατροπικότητα και στις βιώσιμες οικονομικά μεταφορές με την σύνδεση των λιμανιών και των αεροδρομίων με την ενδοχώρα τους.
- Περιλαμβάνονται παρεμβάσεις στις σιδηροδρομικές υποδομές, που έχουν ως στόχο την βελτίωση της πρόσβασης, τη μείωση του κόστους των σιδηροδρομικών μεταφορών, την τήρηση των κανόνων διαλειτουργικότητας και τη χρήση του συστήματος ERTMS.
- Περιλαμβάνονται στόχοι και δράσεις για την προώθηση βιώσιμων από περιβαλλοντική άποψη μεταφορικών δικτύων.
- Προωθείται η ανάπτυξη «θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων» με την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών σε διάφορα λιμάνια της χώρας.

[18] Απόφαση αριθ. 884/2004/εκ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004.

- Οι παρεμβάσεις στα μεταφορικά δίκτυα έχουν ως βασική επιδίωξη την βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια.

Επιπλέον της μεγάλης συνάφειας και συνέργειας του ΕΠ με την ΚΣΚΓ 1.1.1 που αναλύεται παραπάνω, οι στόχοι του ΕΠ συμβάλλουν έμμεσα στην ΚΣΚΓ 1.1.2. *«Ενίσχυση των συνεργειών ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη»,* εφόσον για τη βελτίωση των παραπάνω υποδομών λαμβάνεται σοβαρά υπόψη η διάσταση της περιβαλλοντικά βιώσιμης ανάπτυξης, όπως αναλύθηκε και παραπάνω.

Σε ότι αφορά την περιφερειακή διάσταση της Πολιτικής της Συνοχής, το ΕΠ συμβάλλει στην ΚΣΚΓ 2.1 «*Η συμβολή των πόλεων στην ανάπτυξη και στην απασχόληση»* με την ανάπτυξη τόσο αποτελεσματικών αστικών μεταφορικών υποδομών όσο και συνδέσεών των πόλεων με το ΔΟΔ, στην ΚΣΚΓ 2.2 «*Ενίσχυση της οικονομικής διαφοροποίησης των αγροτικών περιοχών*», με την ανάπτυξη του περιφερειακού οδικού δικτύου και την σύνδεση των περιοχών τις χώρας με κυριότερα εθνικά και Ευρωπαϊκά δίκτυα και στην ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία»* προωθώντας την φυσική διασύνδεση των εδαφών με την ανάπτυξη τόσο οδικών και σιδηροδρομικών διασυνοριακών συνδέσεων όσο και λιμενικών και αεροπορικών υποδομών στις κύριες πύλες της χώρας.

### 2.2.3 Συνάφεια με τις Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ) και το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ)

Οι Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008 (ΟΚΓ) συγκεντρώνουν σε ενιαίο , συνεκτικό και απλοποιημένο κείμενο τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τους γενικούς προσανατολισμούς των οικονομικών πολιτικών, και τις προτάσεις σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την απασχόληση για την περίοδο 2005-2008. Αποτελούν το κύριο πολιτικό μέσο για την ανάπτυξη και την εφαρμογή της στρατηγικής της Λισσαβόνας και ομαδοποιούνται σε τρεις ομάδες (μακροοικονομικές, μικροοικονομικές και κατευθυντήριες γραμμές για την απασχόληση).

Το Ε.Π.Ε.Π. έχει άμεση και σημαντική συμβολή στην υλοποίηση της 16ης Ολοκληρωμένης Κατευθυντήριας Γραμμής (μία από τις 9 μικροοικονομικές) : *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»* καθώς έχει τεθεί ως στρατηγικός στόχος η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας σε επίπεδο Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Επίσης το ΕΠ έχει έμμεση συμβολή στην υλοποίηση της 11ης ΟΚΓ (επίσης μικροοικονομική) για *«...ενίσχυση της συνέργειας μεταξύ περιβαλλοντικής προστασίας και ανάπτυξης...»* καθώς έχει ενσωματώσει ως παράλληλο στρατηγικό στόχο την υλοποίηση όλων των παρεμβάσεων με προστασία του περιβάλλοντος.

Το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008 (ΕΠΜ) συγκεντρώνει σε ενιαίο κείμενο τις μεταρρυθμίσεις που σχεδιάζει και υλοποιεί η Κυβέρνηση την τριετία 2005-2008 (με απώτερο ορίζοντα το 2010) στους τομείς των Δημοσίων Οικονομικών, των Διαρθρωτικών (μικροοικονομικών) Αλλαγών, καθώς και στην Απασχόληση, Κατάρτιση και Εκπαίδευση. Στο ΕΠΜ τίθενται τέσσερις (4) προτεραιότητες και αναλύονται οι πολιτικές και οι παρεμβάσεις που προωθούνται για την επίτευξη των προτεραιοτήτων αυτών.

Η 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ για *«Βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, ενίσχυση του ανταγωνισμού, άνοιγμα των αγορών, αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ως πόλου έλξης επενδυτικών δραστηριοτήτων με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.»* εξυπηρετείται και από τους δύο στρατηγικούς στόχους του ΕΠ τόσο για βελτίωση προσβασιμότητας σε επίπεδο Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (οδικών, θαλασσίων) όσο και για βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μετακίνησης.

Με την υλοποίηση των παρεμβάσεων του ΕΠ προωθούνται οι πολιτικές για *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή»* (Κεφ. 7) καθώς και *«Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη»* (Κεφ. 6) του ΕΠΜ. Ειδικότερα, προωθείται η βελτίωση της προσβασιμότητας και η σύνδεση της περιφέρειας με τα μεγάλα αστικά κέντρα μέσω της αναβάθμισης των μεταφορικών υποδομών για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας, καθώς και δράσεις με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος όπως η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης σε λιμένες.

Αναλυτικότερη αποτύπωση της συνάφειας συγκεκριμένων προτεραιοτήτων και ειδικών στόχων του ΕΠ με τις εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές γίνεται στο επόμενο Κεφάλαιο 3 όπου αναφέρονται οι ειδικοί στόχοι.

### 2.2.4 Συνάφεια με τις κατευθύνσεις της Ε.Ε για την πολιτική των Μεταφορών

Η συμβολή του τομέα των μεταφορών στην ανάπτυξη και συνοχή της Ε.Ε. είναι σημαντική και παρουσιάζει έντονες συνέργειες και συμπληρωματικότητες με το σύνολο των λοιπών πολιτικών που προωθεί η Ε.Ε. από τις αμέσως συσχετιζόμενες με τις μεταφορές, όπως είναι η ενέργεια και η περιβαλλοντική πολιτική, έως τις έμμεσα συσχετιζόμενες, όπως είναι η πολιτική για την προώθηση της επιχειρηματικότητας. Ιδιαίτερα στην Ελλάδα, η συμμετοχή του τομέα στην ανάπτυξη της χώρας είναι ισχυρότερη απ' ό,τι στην υπόλοιπη Ευρώπη[19].

Η Πολιτική των Μεταφορών αποτελεί θεμελιακό στοιχείο για την επίτευξη των βασικών στρατηγικών στόχων της Ε.Ε., διότι μεταξύ άλλων πολιτικών, μέσω αυτής προωθούνται συλλογικοί στόχοι όπως η οικονομική ανάπτυξη, η αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης, η αειφόρος ανάπτυξη, και η προώθηση της καινοτομίας.

Οι βασικές ανάγκες της Ε.Ε., όπως διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές[20] συνοψίζονται σε τέσσερις άξονες πολιτικής:

- Απελευθέρωση των αγορών των μεταφορών
- Εξισορρόπηση της ανάπτυξης ανάμεσα στα μέσα μεταφοράς

[19] Αυτό οφείλεται στην ουσιαστική συμβολή της ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών στην σταδιακή, κατά την τελευταία 15-ετία, άρση των σοβαρών εμποδίων προσβασιμότητας των περιοχών της χώρας, που οφείλονται στο δυσμενές γεωμορφολογικό της ανάγλυφο. Με την άρση αυτών των εγγενών εμποδίων προσβασιμότητας, εξασφαλίζεται η ευρύτερη διάχυση της οικονομικής ανάπτυξης και των συνεργειών της οικονομικής δραστηριότητας τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Παράλληλα, οφείλεται και σε εξωγενείς γεωπολιτικούς παράγοντες, όπως η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η δημιουργία της Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου με τους Μεσογειακούς Εταίρους της Ε.Ε, που συντελεί στη διεύρυνση του ζωτικού οικονομικού χώρου της Ελλάδας διαμέσου και του συστήματος μεταφορών. Οι παράγοντες αυτοί σε συνδυασμό με την προς τα ανατολικά μετατόπιση του «γεωπολιτικού» κέντρου βάρους της ΕΕ25, μεγεθύνουν τη σημασία της χώρας και του ρόλου της στην περιοχή των Βαλκανίων και της ανατολικής Μεσογείου. Η προοπτική αυτή αναμένεται να ενισχύσει το ρόλο του συστήματος μεταφορών της χώρας σε διεθνές και εθνικό επίπεδο.

[20] ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, «η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», COM(2001) 370, 12.09.2001

- Αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις οδικές, αστικές και αεροπορικές μεταφορές
- Αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών

Οι ανωτέρω άξονες πολιτικής υλοποιούνται με 13 βασικά μέτρα που προβλέπει η Λευκή Βίβλος, τα οποία είναι τα εξής:

1. Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων
2. Βελτίωση της ποιότητας των οδικών μεταφορών
3. Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών
4. Συμφιλίωση της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών με το περιβάλλον
5. Επίτευξη της διατροπικότητας (intermodality)
6. Υλοποίηση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών
7. Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
8. Καθιέρωση μιας αποτελεσματικής πολιτικής τιμολόγησης των μεταφορών
9. Αναγνώριση των δικαιωμάτων των χρηστών
10. Ανάπτυξη ποιοτικών αστικών συγκοινωνιών
11. Επιστράτευση της Έρευνας και της τεχνολογίας για καθαρές και αποδοτικές μεταφορές
12. Διαχείριση της παγκοσμιοποίησης
13. Ανάπτυξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων περιβαλλοντικών στόχων ενός αειφορικού συστήματος μεταφορών

Η πολιτική της Ε.Ε για τον τομέα των Μεταφορών, εξυπηρετείται από τους στόχους του ΕΠ καθώς ως βασικές προτεραιότητες, μεταξύ άλλων, τίθενται η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων μεταφορών, η βελτίωση των υποδομών των αστικών συγκοινωνιών, η ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η προώθηση των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών και η βελτίωση της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Ειδικότερα, από τα 30 έργα προτεραιότητας Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος του ΔΔΜ, προωθείται με το ΕΠ η ολοκλήρωση των τμημάτων που αφορούν την Ελλάδα: του έργου προτεραιότητας 7 «Οδικός άξονας Πάτρα/Ηγουμενίτσα – Αθήνα – Σόφια – Βουδαπέστη» με την ολοκλήρωση του Ελληνικού τμήματος του οδικού άξονα, του έργου προτεραιότητας 21 «Θαλάσσιες αρτηρίες» με τη δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών στις δυτικές πύλες της χώρας και του έργου προτεραιότητας 22 «Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νούρεμπεργκ/Δρέσδη» με την ολοκλήρωση του ελληνικού τμήματος σιδηροδρομικού άξονα.

Ειδικότερα για το σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π, που αποτελεί τμήμα του ανωτέρω Άξονα 22, προωθούνται μέσω του ΕΠ όλες οι απαραίτητες για την ολοκλήρωσή του παρεμβάσεις, οι οποίες είναι σύμφωνες με το Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του Σιδηροδρομικού Άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π).

Οι προτεραιότητες αυτές τίθενται με ταυτόχρονη μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος, που συμβάλλει στην επίτευξη του τελικού στόχου ανάπτυξης ενός αειφορικού συστήματος μεταφορών.

### 2.2.5 Συνέργεια με τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ)

Οι στόχοι του ΕΠΕΠ βρίσκονται σε άμεση συνέργεια και συμπληρωματικότητα με τους αντίστοιχους στόχους των 5 Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) για τον τομέα των μεταφορών, ώστε να επιτυγχάνεται η πληρέστερη προσέγγιση της στρατηγικής του ΕΣΠΑ τόσο στο επίπεδο των γενικών στόχων του όσο και στο επίπεδο των αναπτυξιακών προτεραιοτήτων για τις πέντε χωρικές ενότητες της χώρας.

Η συνέργεια αυτή είναι μεγαλύτερη σε στόχους και δράσεις που βρίσκονται σε άμεση συνάφεια με τον γενικό στόχο 13 του ΕΣΠΑ «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»* καθώς και με τους αναπτυξιακούς στόχους των χωρικών ενοτήτων που επιτυγχάνονται με βελτίωση της προσπελασιμότητας.

Η στρατηγική του ΕΠΕΠ, ως τομεακό πρόγραμμα, δίνει έμφαση και προτεραιότητα στην ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ) με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών και αστικών μεταφορικών υποδομών), τη συμπλήρωση των ασυνεχειών τους, τη σύνδεσή τους με τους κύριους κόμβους του συστήματος μεταφορών και τις πύλες της χώρας, καθώς και την ανάπτυξη των κύριων διαπεριφερειακών τροφοδοτικών συνδέσμων τους, ενώ τα ΠΕΠ, ως περιφερειακά προγράμματα, εστιάζουν περισσότερο στην ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών σε εθνικό, περιφερειακό, νομαρχιακό και τοπικό επίπεδο συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων των ΔΔΜ με τις περιφέρειες της χώρας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η βελτίωση της προσπελασιμότητας τόσο σε εθνικό, διακρατικό και διαπεριφερειακό επίπεδο (ανάπτυξη ΔΟΔ) όσο και σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο. Από το συνδυασμένο αυτό επιχειρησιακό προγραμματισμό αναμένεται η βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων των επενδύσεων για την ανάπτυξη των ΔΔΜ και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας μέσω του συστήματος μεταφορών και των κομβικών σημείων και πόλων ανάπτυξης, που έμφανίζουν σημαντική οικονομική δραστηριότητα, όπως λιμάνια, αεροδρόμια, βιομηχανικές ζώνες, τουριστικοί προορισμοί, κλπ.

Επίσης ο στρατηγικός στόχος του ΕΠΕΠ για βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, βελτίωση της ασφάλειας και αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης αντιμετωπίζεται στο επίπεδο του συνόλου της χώρας ενώ αντίστοιχοι στόχοι και δράσεις των ΠΕΠ εστιάζουν με την ίδια στόχευση σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Οι συνέργειες του ΕΠΕΠ με κάθε ένα από τα 5 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ εξειδικεύονται στις επόμενες παραγράφους.

#### *2.2.5.1* Συνέργεια με το ΠΕΠ Μακεδονίας – Θράκης

Οι δράσεις του ΕΠΕΠ που στοχεύουν στην ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων, συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ Μακεδονίας – Θράκης, που αφορούν την ανάπτυξη συγκεκριμένων επιμέρους τμημάτων των ΔΟΔ που χωροθετούνται εντός των τριών περιφερειών Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας – Θρά-

κης και αφορούν κυρίως παρεμβάσεις των οποίων η κατασκευή έχει ξεκινήσει με χρηματοδότηση από το 3ο ΚΠΣ. Επίσης σε συνέργεια με τις δράσεις ολοκλήρωσης των ΔΟΔ προγραμματίζονται από το ΠΕΠ δράσεις ανάπτυξης των συνδέσεων των ΔΟΔ με το εθνικό οδικό δίκτυο και τις πύλες της χώρας (π.χ. συνδέσεις Εγνατίας με οδικό δίκτυο) καθώς και βελτίωσης υποδομών του εθνικού, διανομαρχιακού και επαρχιακού δικτύου των Περιφερειών, οι οποίες συντελούν στην βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας σε όλη την έκταση των Περιφερειών και στην αντιμετώπιση των ασυνεχειών των συνδέσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών με τις εσωτερικές περιοχές των τριών Περιφερειών και κυρίως με χώρους οικονομικής δραστηριότητας.

Στον τομέα των σιδηροδρόμων, η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕΠ αποτελεί σημαντική δράση του ΕΠΕΠ η οποία συμπληρώνεται με δράσεις του ΠΕΠ για την ανάπτυξη επιμέρους τμημάτων του και για τη βελτίωση λοιπών γραμμών του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου και την σύνδεσή του με ΒΙΠΕ και λιμάνια στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης (π.χ. έργα στις γραμμές Πολύκαστρο – Ειδομένη και Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη, σιδηροδρομική σύνδεση λιμένα Αλεξ/λης).

Οι παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ για ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών βρίσκονται σε συνέργεια με τις δράσεις ενίσχυσης του λιμενικού δικτύου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας που προωθούνται από το ΠΕΠ. Αντίστοιχα στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης προωθούνται δράσεις ανάπτυξης των υποδομών κύριων και περιφερειακών λιμένων και των συδέσεων τους με τα δίκτυα μεταφορών σε συνέργεια και συμπληρωματικότητα με τις αντίστοιχες δράσεις του ΕΠΕΠ.

Δράσεις ανάπτυξης αστικών και περιαστικών υποδομών μεταφορών στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ειδικότερα στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης, προωθούνται τόσο από το ΕΠΕΠ (προαστιακός Θεσσαλονίκης, υποθαλάσσια αρτηρία, εξωτερική περιφερειακή Θεσσαλονίκης) όσο και παράλληλα και συμπληρωματικά από το ΠΕΠ (Μετρό Θεσσαλονίκης).

Οι δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και των υπηρεσιών σε χώρους αστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος που προβλέπονται από το ΠΕΠ κυρίως για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας συμπληρώνουν τις αντίστοιχες δράσεις του ΕΠΕΠ για βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών και του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών που χωροθετούνται σε όλες τις Περιφέρειες. Ειδικότερα, τα έργα κατασκευής κέντρων εκπαίδευσης οδηγών σε Νομαρχίες της Μακεδονίας και της Θράκης που προβλέπονται στο ΠΕΠ, βρίσκονται σε συνέργεια με τα αντίστοιχα έργα του ΕΠΕΠ για βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των οδηγών και του επιπέδου της οδικής ασφάλειας. Αντίστοιχα, η στρατηγική ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας περιλαμβάνει την βελτίωση του δικτύου αστικών μεταφορών με δράσεις βελτίωσης αστικών αρτηριών και οδικών αξόνων σε επιλεγμένα αστικά κέντρα για αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και η ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών η οποία προωθείται με δράσεις στο ΕΠΕΠ (π.χ. εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλονίκης) ενισχύεται από δράσεις του ΠΕΠ στις Περιφέρειες Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης για ανάπτυξη τοπικών εμπορευματικών κέντρων και παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής / logistics (π.χ. Εμπορευματικό Κέντρο Αλεξανδρούπολης). Αντί-

στοιχα η προώθηση της διασύνδεσης των μέσων μεταφοράς στις εμπορευματικές δραστηριότητες, η οποία προωθείται στις περιφέρειες αυτές από το ΠΕΠ, στοχεύει στη λειτουργική ολοκλήρωση αντίστοιχων καθοριστικών δράσεων του ΕΠΕΠ για ενίσχυση της πολυτροπικότητας του συστήματος μεταφορών.

Τέλος στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης προωθείται σε επίπεδο υποδομών από το ΠΕΠ και λειτουργιών από τα Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των μεθοριακών σταθμών με στόχο τη λειτουργική εξασφάλιση της προοπτικής διάνοιξης των βορειοανατολικών χερσαίων συνόρων της χώρας προς τα Βαλκάνια, στο πλαίσιο της διεύρυνσης της ΕΕ στα ανατολικά, σε συνέργεια με αντίστοιχες κύριες παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ.

### *2.2.5.2* Συνέργεια με το ΠΕΠ Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας – Ηπείρου

Στις Περιφέρειες Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας και Ηπείρου χωροθετούνται δράσεις του ΕΠΕΠ για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων (ΔΟΔ), καθώς και την διασύνδεσή τους με την ανάπτυξη/βελτίωση επιλεγμένων τμημάτων του εθνικού οδικού δικτύου. Σε συνέργεια με τις δράσεις αυτές βρίσκονται δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος, που αφορούν στην βελτίωση υποδομών του εθνικού, επαρχιακού και τοπικού δικτύου και στοχεύουν στην καλύτερη σύνδεση των τριών Περιφερειών με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και τις όμορες Περιφέρειες. Επίσης, συμπληρωματικές δράσεις στοχεύουν στη βελτίωση των διανομαρχιακών συνδέσεων και των συνδέσεων των αστικών κέντρων και γενικότερα της προσπελασιμότητας των Περιφερειών (ιδιαίτερα των απομακρυσμένων, παραμεθόριων και ορεινών περιοχών).

Στον τομέα των σιδηροδρόμων, η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕΠ αποτελεί σημαντική δράση του ΕΠΕΠ, η οποία συμπληρώνεται με δράσεις του ΠΕΠ για τη βελτίωση τροφοδοτικών τμημάτων του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (π.χ. σιδηροδρομική σύνδεση με ΒΙΠΕ Βόλου και οδογέφυρα στην περιοχή Σοφάδων).

Οι δράσεις του ΕΠΕΠ για ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών βρίσκονται σε συνέργεια με τις δράσεις αναβάθμισης και βελτίωσης υποδομών που προωθούνται από το ΠΕΠ σε υφιστάμενους λιμένες των Περιφερειών Στερεάς Ελλάδας και Θεσσαλίας.

Επίσης, οι δράσεις του ΕΠΕΠ για ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών βρίσκονται σε συνέργεια με τις δράσεις του ΠΕΠ για βελτίωση και αναβάθμιση υποδομών σε υφιστάμενους αερολιμένες (περιφέρεια Ηπείρου: κατασκευαστικά έργα στο α/δ Ιωαννίνων).

Οι δράσεις του ΠΕΠ για βελτίωση κυκλοφοριακών και άλλων υποδομών σε αστικά και τουριστικά κέντρα σε συνδυασμό με παρακάμψεις των κέντρων αυτών, βρίσκονται σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις του ΕΠΕΠ. Αντίστοιχα δράσεις για βελτίωση των συμβατικών αστικών συγκοινωνιών του ΠΕΠ βρίσκονται σε συνέργεια με τις δράσεις ανάπτυξης αστικών μεταφορών του ΕΠΕΠ, που στοχεύουν στην ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Σε συνέργεια βρίσκονται επίσης δράσεις με στόχο την βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών που γίνονται τόσο από το ΕΠΕΠ όσο και από το ΠΕΠ, στο πλαίσιο του εθνικού στόχου για περιορισμό των θυμάτων των ατυχημάτων. Ειδικότερα αναφέρονται τα έργα κατασκευής κέντρων εκπαίδευσης οδηγών σε Νομαρχίες της Θεσσαλίας και της Ηπείρου.

Τέλος, οι δράσεις ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών του ΕΠΕΠ συμπληρώνονται από αντίστοιχες δράσεις του ΠΕΠ που στοχεύουν στην δημιουργία υποδομών για προώθηση των πολύτροπων και συνδυασμένων μεταφορών με την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων περιφερειακής εμβέλειας, που συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών και τη συμπλήρωση αντίστοιχων δράσεων του ΕΠΕΠ.

*2.2.5.3* Συνέργεια με το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας - Πελοποννήσου – Ιονίων Νήσων

Στις Περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου το ΕΠΕΠ υλοποιεί κυρίως δράσεις που στοχεύουν στην ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων και δράσεις ανάπτυξης συνδέσεων σημαντικών πόλεων με τα δίκτυα αυτά. Οι δράσεις αυτές είναι σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις του ΠΕΠ, που εστιάζουν στην συμπλήρωση και βελτίωση του εθνικού και επαρχιακού δικτύου των δύο ηπειρωτικών Περιφερειών και στοχεύουν στην ολοκληρωμένη λειτουργία του οδικού δικτύου, στην εξασφάλιση της συνέχειας των μεταφορών σε μεταφορικούς κόμβους (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, εμπορευματικά κέντρα, κλπ.) και στην βελτίωση της συνδυασμένης λειτουργίας των μεταφορών. Παρεμβάσεις ασφάλειας, πληροφόρησης και αξιοποίησης ευφυών συστημάτων που προγραμματίζονται στο ΠΕΠ βρίσκονται σε συνάφεια με αντίστοιχες δράσεις του ΕΠΕΠ.

Επιπλέον, στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων το ΕΠΕΠ προγραμματίζει δράσεις που αφορούν στην ανάπτυξη του βασικού οδικού δικτύου σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις του ΠΕΠ, που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις επί του βασικού οδικού άξονα Β-Ν κάθε νομού, παρακάμψεις σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων ή και μικρότερων κέντρων της ενδοχώρας, βελτιώσεις των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του υφιστάμενου οδικού δικτύου, παρεμβάσεις για την εξασφάλιση βελτιωμένης σύνδεσης σημαντικών αστικών, ημιαστικών κλπ κέντρων της ενδοχώρας με το βασικό οδικό άξονα, ιεραρχημένες παρεμβάσεις που διασφαλίζουν την εύκολη προσπέλαση των πυλών εισόδου (λιμάνια-αεροδρόμια), καθώς και σημαντικών τουριστικών κέντρων ή ευρύτερων περιοχών της ενδοχώρας, και παρεμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια των μετακινουμένων και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Στον τομέα των σιδηροδρόμων, οι παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ στο σιδηροδρομικό δίκτυο των Περιφερειών Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας αφορούν κυρίως τον σιδηροδρομικό Διευρωπαϊκό Άξονα ΠΑΘΕΠ και ειδικότερα το τμήμα Αίγιο – Πάτρα. Οι παρεμβάσεις αυτές βρίσκονται σε συνέργεια με παρεμβάσεις του ΠΕΠ στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας για βελτίωση του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου (μετρική γραμμή), αύξηση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας καθώς και μείωση του χρόνου διαδρομής.

Οι παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ για ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών βρίσκονται σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις του ΠΕΠ, οι οποίες περιλαμβάνουν τη βελτίωση λιμενικών υποδομών τοπικής και περιφερειακής εμβέλειας που εξυπηρετούν τοπικές, ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές συνδέσεις για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχομένων επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών, την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων, την προώθηση συνδυασμένων μεταφορών, τη βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό και επιχειρηματικό ιστό, τον εκσυγχρονισμό λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών στο πλαίσιο της ψηφιακής σύγκλισης και επιχειρηματικότητας και εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων, τη δημιουργία

υποδομών για την προστασία του θαλάσσιου και λιμενικού περιβάλλοντος και τη λήψη των κατάλληλων προληπτικών μέτρων για την αποφυγή ρύπανσης.

Επίσης, οι δράσεις του ΕΠΕΠ για ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών βρίσκονται σε συνέργεια με τις δράσεις του ΠΕΠ για βελτίωση και αναβάθμιση των αεροπορικών υποδομών της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (π.χ. αναβάθμιση α/δ Ανδραβίδας ή Αράξου).

Τα έργα κατασκευής κέντρων εκπαίδευσης οδηγών σε Νομαρχίες της Δυτικής Ελλάδας που περιέχονται στο ΠΕΠ, βρίσκονται σε συνέργεια με τα αντίστοιχα έργα του ΕΠΕΠ για βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των οδηγών και βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Επίσης οι δράσεις του ΠΕΠ με στόχο την εισαγωγή της πολυτροπικότητας των συνδέσεων των Μέσων Μεταφοράς στις εμπορευματικές δραστηριότητες οι οποίες εστιάζουν στην εξασφάλιση οδικών προσβάσεων στα εμπορευματικά κέντρα και σε ΒΕΠΕ, σε παρεμβάσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο στο πλαίσιο ενίσχυσης των συνδυασμένων μεταφορών, σε λιμενικές παρεμβάσεις για τη προώθηση συνδυασμένων μεταφορών, που συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών και στη συμπλήρωση αντίστοιχων δράσεων του ΕΠΕΠ.

#### *2.2.5.4* Συνέργεια με το ΠΕΠ Κρήτης και Νήσων Αιγαίου

Οι παρεμβάσεις του ΠΕΠ στο οδικό δίκτυο των Περιφερειών Κρήτης, Βορείου και Νοτίου Αιγαίου αφορούν στην ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων της Κρήτης, βασικών οδικών αξόνων των μεγάλων νησιών, παρακάμψεις μεγάλων πόλεων και συνδέσεις αστικών κέντρων με κύριους κόμβους (λιμάνια, αεροδρόμια). Οι παρεμβάσεις αυτές βρίσκονται σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις του ΠΕΠ Κρήτης και Νήσων Αιγαίου οι οποίες περιλαμβάνουν ανάπτυξη και βελτίωση του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού οδικού δικτύου των νησιών με προτεραιότητα στη σύνδεση αστικών κέντρων με κύριους κόμβους και τουριστικούς προορισμούς ή προορισμούς σημαντικού πολιτιστικού ή και οικολογικού ενδιαφέροντος, παρακαμπτήριες οδούς αστικών κέντρων και δράσεις βελτίωσης ασφάλειας και συνθηκών κυκλοφορίας.

Οι παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ για ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση περιφερειακών λιμένων των νησιών του Αιγαίου και βρίσκονται σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις του ΠΕΠ, που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις για την κατασκευή και βελτίωση λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων με σκοπό την αναβάθμιση της λειτουργικότητάς τους, την αύξηση της δυναμικότητάς τους και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης. Επίσης το ΠΕΠ περιλαμβάνει δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας στα λιμάνια, και μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου και λιμενικού περιβάλλοντος και την αποφυγή ρύπανσης, καθώς και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών τηλεματικής και διαχείρισης της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης τα οποία βρίσκονται σε συνέργεια και συμπληρωματικότητα με τις αντίστοιχες δράσεις του ΕΠΕΠ.

#### *2.2.5.5* Συνέργεια με το ΠΕΠ Αττικής

Οι παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ σε οδικά έργα στην Αττική είναι περιορισμένες και αφορούν βελτιώσεις του κλάδου του ΠΑΘΕ προς Λαύριο. Η σχετικά περιορισμένη παρέμβαση του ΕΠΕΠ στην Αττική υπαγορεύεται από τους Κανονισμούς επιλεξιμότητας των έργων που

χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και το ΤΣ και όχι από την έλλειψη αναγκών. Οι ανάγκες αυτές συμπληρώνονται από τις δράσεις του ΠΕΠ Αττικής, που ολοκληρώνει σημαντικό τμήμα του Ενδιάμεσου και του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου της Αθήνας, καθώς και κρίσιμες συνδέσεων των περιφερειακών οδικών δακτυλίων (σήραγγα Υμηττού, Λεωφ. Κηφισού, Λεωφ. Ηριδανού κλπ.).

Οι παρεμβάσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών στην Αττική που περιλαμβάνοβται στο ΕΠΕΠ βρίσκονται σε συνέργεια με:

- τα έργα ολοκλήρωσης του προαστιακού σιδηροδρόμου Αττικής και επέκτασής του στο τμήμα Κορωπί – Λαύριο,
- την κατασκευή επισκευαστικής βάσης του ΗΣΑΠ στον Πειραιά,
- την επέκταση του τραμ στο τμήμα ΣΕΦ –Πειραιάς,

Επίσης, τα σιδηροδρομικά έργα του ΕΠΕΠ βρίσκονται σε συνέργεια με την ολοκλήρωση του Συγκροτήματος Θριασίου Πεδίου που περιαμβάνεταιι στο ΠΕΠ.

Τέλος, τα έργα κατασκευής κέντρων εκπαίδευσης οδηγών σε Νομαρχίες της Αττικής που προβλένται στο ΠΕΠ, ενισχύουν τα αντίστοιχα έργα του ΕΠΕΠ, με στόχο τη συνολική βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των οδηγών και τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

### 2.2.6 Μέριμνα για τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ)

Η στρατηγική, οι στόχοι και οι προτεραιότητες του ΕΠΕΠ περιλαμβάνουν ενσωματωμένες τις αρχές της μη διάκρισης και της διευκόλυνσης της πρόσβασης στα μέσα μεταφοράς και της μετακίνησης στους σταθμούς των μεταφορικών δικτύων των ατόμων με αναπηρία, κατ' απαίτηση του Άρθρου 16 του Γενικού Κανονισμού.

Τα έργα και οι προμήθειες του ΕΠΕΠ, στο πλαίσιο των υφιστάμενων εγκεκριμένων Τεχνικών και Λειτουργικών Προδιαγραφών των συγκοινωνιακών έργων, των Κτιριοδομικών Κανονισμών και των κανονιστικών διατάξεων Ειδικών Κτιρίων και Σταθμών Δικτύων Μεταφορών, καθώς και των Ειδικών Τεχνικών Προδιαγραφών των οχημάτων όλων των μέσων μεταφοράς, μελετώνται και υλοποιούνται κατά τρόπο που διασφαλίζει την ισότιμη πρόσβαση και εξυπηρέτηση όλων των κατηγοριών των ατόμων με αναπηρία, που δύνανται και επιθυμούν να μετακινηθούν.

### 2.2.7 Θέματα Ισότητας των Φύλων

Η στρατηγική, οι στόχοι και οι προτεραιότητες του ΕΠΕΠ προωθούν τις αρχές της μη διάκρισης, της ισότητας των φύλων και της ενσωμάτωσης της διάστασης του φύλου, κατ' απαίτηση του Άρθρου 16 του Γενικού Κανονισμού. Η ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου εξασφαλίζεται:

1) στο επίπεδο του Προγραμματισμού, όπου οι κοινωνικο-οικονομικές αναλύσεις, οι διαμόρφωση των στόχων και ο σχεδιασμός της υλοποίησής τους περιλαμβάνει τις αρχές της μη διάκρισης και της ισότητας των φύλων.
2) στο επίπεδο της Εφαρμογής, όπου οι δράσεις που χρηματοδοτούνται υπό το πρίσμα των επιλεγμένων προτεραιοτήτων και η αξιολόγηση και η έγκριση των έργων του Προγράμματος, περιλαμβάνει τις αρχές της μη διάκρισης και της ισότητας των

φύλων στο επίπεδο των διοικητικών διαδικασιών των αρμόδιων φορέων υλοποίησης.

3) Στο επίπεδο της Παρακολούθησης και Αξιολόγησης, όπου τα ποσοτικά και ποιοτικά αποτελέσματα αξιολόγησης των δράσεων σε διάφορα επίπεδα, παράγονται από διαδικασίες που λαμβάνουν υπόψη τους τις αρχές της μη διάκρισης και της ισότητας των φύλων.

## 2.3 ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

### 2.3.1 Επάρκεια της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και της ανάλυσης SWOT

#### 2.3.1.1 Αξιολόγηση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης

Για την αξιολόγηση της επάρκειας της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης η εκ των προτέρων αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις απαιτήσεις σχεδιασμού των ΕΠ, όπως αυτές προβλέπονται στα σχετικά Εθνικά και Κοινοτικά έγγραφα αναφοράς για την περίοδο 2007-2013. Η κοινωνικοοικονομική ανάλυση που περιλαμβάνεται στο ΕΠΕΠ αξιολογείται με υψηλό βαθμό επάρκειας και τεκμηρίωσης και αποτελεί ικανοποιητική αιτιολογική βάση για την κατάρτιση του ΕΠ. Ειδικότερα:

- Η ανάλυση έχει γίνει με γνώμονα τους στόχους της ΕΕ (EU objectives driven analysis) και ειδικότερα με τις Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές για την πολιτική της Συνοχής, την Στρατηγική της Λισσαβόνας και τις προτεραιότητες του Γκέτεμποργκ.
- Περιλαμβάνεται συγκριτική αποτίμηση της κατάστασης του τομέα των μεταφορών σε σχέση με την πραγματικότητα των λοιπών κρατών - μελών της ΕΕ.
- Αναδεικνύονται οι στόχοι και οι πολιτικές της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών – με ιδιαίτερη έμφαση στα ΔΔΜ - και οι εξελίξεις στον ευρύτερο κοινοτικό και μεσογειακό χώρο, ως γενικό πλαίσιο στρατηγικού σχεδιασμού του τομέα σε εθνικό επίπεδο.
- Αναγνωρίζεται ότι ένα ορθολογικά δομημένο και λειτουργικό σύστημα μεταφορών συμβάλλει άμεσα στην υλοποίηση των στόχων της χώρας και της ΕΕ που αφορούν στην ανταγωνιστικότητα, την εδαφική και κοινωνικοοικονομική συνοχή και την βιώσιμη ανάπτυξη. Οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στα ελληνικά δίκτυα μεταφορών, ως επί το πλείστον στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων, συνδράμουν ουσιαστικά προς αυτή την κατεύθυνση.
- Η αναμενόμενη συμβολή των μεταφορών στην υλοποίηση της χωροταξικής στρατηγικής της χώρας για την ανάπτυξη και την οικονομική – κοινωνική συνοχή τεκμηριώνεται επαρκώς. Αναδεικνύονται τα περιφερειακά χαρακτηριστικά και γνωρίσματα των υποδομών και της λειτουργίας των μεταφορικών υποσυστημάτων της χώρας με επαρκείς αναφορές και επισημάνσεις, καθώς και οι χωρικές προτεραιότητες του ΕΣΠΑ, που συσχετίζονται με τις αντίστοιχες προτεραιότητες του ΣΑΚΧ, προκειμένου να τεκμηριωθούν οι χωρικές προτεραιότητες του ΕΠ.
- Η υφιστάμενη κατάσταση ανά τομέα μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές και συνδυασμένες, θαλάσσιες, αεροπορικές και αστικές) κατά την έναρξη της νέας προγραμματικής περιόδου ποσοτικοποιείται με έναν αριθμό διαρθρωτικών δεικτών, με την αξιοποίηση στατιστικών δεδομένων της EUROSTAT (Energy and Transport in Figures). Οι ποσοτι-

κές αναφορές είναι ικανοποιητικές για το σύνολο των θιγόμενων ζητημάτων και συνιστούν επαρκή τεκμηρίωση.

- Πέραν των ποσοτικοποιημένων αναφορών, στις περιγραφές της υφιστάμενης κατάστασης ανά τομέα μεταφορών εμπεριέχονται ποιοτικές αναφορές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από ικανοποιητική ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων, αλλά και των παραμενόντων προβλημάτων, που αφορούν το βαθμό προώθησης και ενσωμάτωσης των προτεραιοτήτων των κοινοτικών πολιτικών – ιδιαίτερα των πολιτικών που σχετίζονται με τα ΔΔΜ – τις καθυστερήσεις θεσμικής προσαρμογής της ελληνικής στην Κοινοτική νομοθεσία, την κατάσταση των υφιστάμενων υποδομών και το βαθμό λειτουργικού εκσυγχρονισμού των δικτύων.
- Η αποτίμηση των επιτευγμάτων των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων όσον αφορά τις υποδομές των χερσαίων, θαλάσσιων, αεροπορικών μεταφορών και των αστικών δικτύων της πρωτεύουσας, είναι συστηματική και πλήρης. Περιλαμβάνει συστηματική σύνοψη των συμπερασμάτων και διαπιστώσεων των Εκθέσεων Ενδιάμεσης Αξιολόγησης των τομεακών ΕΠ της Προγραμματικής Περιόδου 2000–06 που αφορούν τις μεταφορές, (ΕΠ ΟΑΛΑΑ και ΕΠ ΣΑΑΣ), στην οποία υπογραμμίζεται η θετική αξιολογική αποτίμηση της αποκτηθείσας εμπειρίας στην υλοποίηση μεγάλων και σύνθετων τεχνικών έργων και εντοπίζονται παραδείγματα «καλών πρακτικών» που μπορούν να αποτελέσουν υποδείγματα για την προγραμματική περίοδο 23007-13.
- Δεδομένου ότι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του τομέα στο ΕΠ αποτυπώνει την τρέχουσα πραγματικότητα, δεν αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερης εμβάθυνσης οι ιστορικοί, γεωγραφικοί και άλλοι παράγοντες, στους οποίους οφείλονται βασικά δομικά και μορφολογικά γνωρίσματα των μεταφορικών υποσυστημάτων (π.χ. η υστέρηση στην επέκταση και η έλλειψη εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου).

2.3.1.2 Αξιολόγηση της ανάλυσης SWOT

Η ανάλυση SWOT που περιλαμβάνεται στο ΕΠ ως εργαλείο οργάνωσης και συνοπτικής καταγραφής των συμπερασμάτων που προέκυψαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, αξιολογείται με ικανοποιητικό βαθμό ως προς την πληρότητα και την τεκμηρίωση και υποστηρίζει επαρκώς την κατάρτιση του ΕΠ.

Ειδικότερα, η ανάλυση SWOT παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Έχει τομεακή διάρθρωση (οδικές, σιδηροδρομικές και συνδυασμένες, θαλάσσιες, αεροπορικές, αστικές μεταφορές), κατ' αναλογία προς την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης. Η διάρθρωση αυτή προσφέρει το πλεονέκτημα της εμβάθυνσης (αν και – αναπόφευκτα - υπάρχει επανάληψη σημείων που είναι κοινά για περισσότερους από έναν τομείς, ή αναφορές σε χαρακτηριστικά των μέσων που δεν έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα για τον σχεδιασμό του ΕΠ).
- Είναι πλήρης και αναλυτική και καλύπτει σε ικανοποιητικό βαθμό τόσο τα εντοπιζόμενα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες ανά τομέα, όσο και τις ευκαιρίες και τις απειλές που διαγράφονται για την επόμενη προγραμματική περίοδο 2007-2013. Αν και δεν περιέχει σαφώς καταγεγραμμένη ιεράρχηση των αναγκών για το σύνολο του συστήματος των μεταφορών στη χώρα, από την οποία να προκύπτουν οι τομεακές προτεραιότητες, (κάτι που αντανακλά την έλλειψη στρατηγικού προγραμματικού κειμένου εθνικού επιπέδου

σχεδιασμού για τις μεταφορές), η ανάλυση SWOT αναδεικνύει με επάρκεια τις ανάγκες ανά τομέα και υποστηρίζει την αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΠ.

- Δίνει έμφαση σε εσωτερικούς παράγοντες που προσδιορίζουν - σε μεγάλο βαθμό περιοριστικά τις σχεδιαστικές προτεραιότητες - για την επόμενη προγραμματική περίοδο (απαιτήσεις ολοκλήρωσης έργων που δεν αναμένεται να ολοκληρωθούν στη διάρκεια της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου, απαιτήσεις σύνδεσης εθνικών δικτύων με διευρωπαϊκούς και πανευρωπαϊκούς άξονες, απαιτήσεις σύνδεσης δικτύων για δημιουργία κόμβων συνδυασμένων μεταφορών, απαίτηση ενίσχυσης της προσπελασιμότητας μειονεκτικών περιοχών, κλπ.)
- Δίνει έμφαση στις εξωτερικές συνθήκες που επηρεάζουν και διαμορφώνουν ευνοϊκό περιβάλλον για την υλοποίηση έργων και την προώθηση πολιτικών (ενίσχυση της θέσης της χώρας στη διαμορφούμενη νέα περιφερειακή γεωγραφία των μεταφορών, ευνοϊκό κλίμα για τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή έργων χερσαίων μεταφορών, επενδυτικό ενδιαφέρον για λιμενικές εγκαταστάσεις, κλπ.).

2.3.1.3 Συμπεράσματα

Από την αξιολόγηση της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης και της ανάλυσης SWOT του ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-13 προκύπτουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία ως σημαντικά για την διαμόρφωση της στρατηγικής του ΕΠ:

- Οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στα ελληνικά δίκτυα μεταφορών, ως επί το πλείστον στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων, συνδράμουν ουσιαστικά προς την κατεύθυνση της υλοποίησης των στόχων της χώρας και της ΕΕ που αφορούν στην ανταγωνιστικότητα, την εδαφική και κοινωνικοοικονομική συνοχή και την βιώσιμη ανάπτυξη. Ήδη είναι εμφανή πολύ σημαντικά οφέλη από την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, ως προς την μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς (σε χρήμα και χρόνο), την διασύνδεση σημαντικών περιοχών της χώρας μεταξύ τους και την μείωση των οδικών ατυχημάτων, ενώ βελτιώνονται αισθητά οι οδικές συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες. Στο πλαίσιο αυτό, η ολοκλήρωση του δικτύου αυτοκινητοδρόμων και η κατασκευή των αναγκαίων συνδέσεων, αποτελεί ανελαστική προτεραιότητα για την επόμενη προγραμματική περίοδο, προκειμένου να διασφαλιστεί η μέγιστη προστιθέμενη αξία από την κατασκευή τους.
- Παρά τις σημαντικές επενδύσεις της τελευταίας 10ετίας, η Ελλάδα υστερεί ως προς την έκταση / πυκνότητα και την ποιότητα του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι υφιστάμενες ελλείψεις αφορούν στους τομείς της υποδομής, της επιδομής, της συντήρησης και της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας, στην αξιοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών, στην οριακά επαρκή οργάνωση και διαχείριση των εμπλεκομένων φορέων, στην έλλειψη εξειδικευμένης τεχνογνωσίας και στην ανεπαρκή εμπορική στόχευση. Η ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π και η θεσμική προσαρμογή της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου αποτελούν προτεραιότητες για την επόμενη προγραμματική περίοδο.
- Αναγνωρίζεται ότι, δεδομένης της μορφολογίας του εδάφους και της κατανομής του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων της χώρας, σε συνδυασμό με την από ξηράς απομόνωσή της από τα κύρια κέντρα και συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων της Ε.Ε., η σημασία των οδικών δικτύων είναι - και θα εξακολουθήσει να είναι – αυξημένη όσον αφορά

τις χερσαίες μεταφορές, δεδομένου ότι τα χαρακτηριστικά αυτά δημιουργούν περιορισμούς στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου.

- Πολλές περιοχές της χώρας εκτός του κύριου αναπτυξιακού άξονα δεν εξυπηρετούνται σιδηροδρομικά, αναγνωρίζεται ωστόσο ότι, με βάση τα υφιστάμενα δεδομένα, η σιδηροδρομική τους σύνδεση δεν θα ήταν οικονομικά αποδοτική. Αντίθετα, υπάρχουν οι προϋποθέσεις αποδοτικής σιδηροδρομικής διασύνδεσης κύριων μεταφορικών κόμβων της χώρας (λιμένων και αεροδρομίων) που δεν έχει υλοποιηθεί ως σήμερα. Δεδομένου ότι τα κενά που υπήρχαν στο υφιστάμενο εθνικό θεσμικό καθεστώς περί συνδυασμένων μεταφορών έχουν πλέον καλυφθεί, διαμορφώνονται προϋποθέσεις για την ταχύτερη ανάπτυξη σχετικών υποδομών, εφόσον εκπληρωθούν οι αναγκαίες προϋποθέσεις διασφάλισης προσπελασιμότητας.
- Παρά τις διαρκείς βελτιώσεις, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα ανεπάρκειας των λιμενικών υποδομών (κυρίως ως προς την χωρητικότητά τους, την δυνατότητά τους για εξυπηρέτηση πλοίων νέας τεχνολογίας, την επάρκεια και κατάλληλη οργάνωση των χερσαίων χώρων, εγκαταστάσεων και υποδομών, ελλείψεις συνδέσεων των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών και ιδιαίτερα το σιδηρόδρομο), όπως και διαχειριστικά προβλήματα (χαμηλού επιπέδου management, δυσκολίες στην εφαρμογή διεθνών απαιτήσεων ασφαλούς λειτουργίας - ISPS Code). Το απόλυτο μέγεθος των αναγκών είναι μεγάλο, δεδομένου του νησιωτικού και τουριστικού χαρακτήρα της χώρας και ξεπερνούν τις χρηματοδοτικές δυνατότητες του ΕΠ. Υποχρεωτικά λοιπόν, οι προτεραιότητες των παρεμβάσεων του ΕΠ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επικεντρώνονται στους κύριους λιμένες που εξυπηρετούν τις διεθνείς διασυνδέσεις της χώρας, ενώ παρεμβάσεις για τους μικρότερους λιμένες συμπεριλαμβάνονται στα ΠΕΠ.
- Παρά τις σημαντικές παρεμβάσεις που έγιναν σε ορισμένα αεροδρόμια της Χώρας, στον τομέα των αερομεταφορών, εξακολουθούν να υπάρχουν ελλείψεις στα υπόλοιπα αεροδρόμια ως προς την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, την χωρητικότητά τους για ικανοποίηση της ζήτησης αιχμής, την εφαρμογή τηλεματικής, κλπ. Οι σχετικές προτεραιότητες του ΕΠ επικεντρώνονται σε παρεμβάσεις που επιδιώκουν βέλτιστα αποτελέσματα όσον αφορά την προστιθέμενη αξία.
- Στον τομέα των αστικών μεταφορών, οι σημαντικότερες βελτιώσεις των τελευταίων χρόνων εντοπίζονται κυρίως στην Αττική. Ελλείψεις εξακολουθούν να υπάρχουν ως προς την έκταση που καλύπτουν τα μέσα σταθερής τροχιάς, την πρόσβασή τους, αλλά κυρίως ως προς τις συνθήκες λειτουργίας των μέσων μη σταθερής τροχιάς. Στην Θεσσαλονίκη, η κατάσταση αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά με την υλοποίηση των προγραμματισμένων έργων του Μετρό, κατά τα λοιπά όμως ισχύουν προβλήματα παρόμοια με αυτά της Αθήνας. Επισημαίνεται πάντως ότι, δεν αντιμετωπίζονται τα προβλήματα βιωσιμότητας και εκσυγχρονισμού των αστικών συγκοινωνιών των περιφερειακών πόλεων της χώρας, η υπέρβαση των οποίων καθίσταται δυσχερής ή και αδύνατη ενόσω το σύνολο του κόστους τους επιβαρύνει αποκλειστικά τους χρήστες τους.

### 2.3.2 Αξιολόγηση της εσωτερικής συνοχής της στρατηγικής του ΕΠ

2.3.2.1 Αξιολόγηση του προγραμματικού σχεδιασμού

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν αναφορικά με την εσωτερική συνοχή, την συνέπεια, την συνέργεια και την επικινδυνότητα της αναπτυξιακής στρατηγικής του ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-13 είναι τα ακόλουθα:

- Διαπιστώνεται υψηλή συνοχή του αναπτυξιακού οράματος και των προτεραιοτήτων πολιτικής του ΕΠ με τους κύριους και παράλληλους Στρατηγικούς του Στόχους.
- Διαπιστώνεται σαφής, συνεπής και συνεχής διασύνδεση και διαβάθμιση της αναπτυξιακής στοχοθεσίας από το υψηλότερο (ΕΠ - Στρατηγικοί Στόχοι) ως το χαμηλότερο επίπεδο (Γενικοί Στόχοι - Άξονες Προτεραιότητας, Ειδικοί Στόχοι).
- Διαπιστώνεται ικανοποιητικός βαθμός συνάφειας των Γενικών / Ειδικών Στόχων του ΕΠ στην κατεύθυνση αξιοποίησης των ισχυρών σημείων και των δυνατοτήτων του τομέα, καθώς και στην κατεύθυνση άμβλυνσης των αδυναμιών / απειλών του, όπως προκύπτουν από την κοινωνικοοικονομική ανάλυση και την ανάλυση SWOT.
- Διαπιστώνεται ότι οι Άξονες Προτεραιότητας του ΕΠ εξυπηρετούν με συνέπεια την αναπτυξιακή στοχοθεσία, εξειδικεύοντάς την για τα διάφορα υποσυστήματα μεταφορών.
- Διαπιστώνεται ικανοποιητικός βαθμός συνέργειας και συμπληρωματικότητας των παρεμβάσεων, με την πλειονότητα των Αξόνων Προτεραιότητας να παρουσιάζουν υψηλή συνέργεια μεταξύ τους.
- Διαπιστώνεται ικανοποιητικός βαθμός συνέργειας και συμπληρωματικότητας με τις αντίστοιχες επεμβάσεις στον τομέα μεταφορών που προγραμματίζονται μέσω των ΠΕΠ του ΕΣΠΑ. Η συνέργεια και συμπληρωματικότητα τεκμηριώνονται με αναλυτικές αναφορές των προβλεπόμενων παρεμβάσεων ενός εκάστου ΠΕΠ και με συσχέτισή τους με τα έργα και τις παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ που αφορούν τη συγκεκριμένη χωρική ενότητα.
- Το μείγμα πολιτικής που αποτυπώνεται στο ΕΠ προσεγγίζει με έναν ισορροπημένο και ρεαλιστικό τρόπο και με ικανοποιητικούς ex ante διαφαινόμενους όρους αποτελεσματικότητας, αποδοτικότητας και συνέργειας τους Στρατηγικούς Στόχους του ΕΠ που διαμορφώνονται με βάση τις Κοινοτικές προτεραιότητες και τις εθνικές ανάγκες, συνθήκες οι οποίες δεν φαίνεται ex ante να ικανοποιούνται πληρέστερα από κάποιο από τα τρία εναλλακτικά μείγματα πολιτικής που εξετάστηκαν στο πλαίσιο της εκ των προτέρων αξιολόγησης, δεδομένων των γεωγραφικών, μορφολογικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της χώρας και των περιορισμών που απορρέουν από αυτά. Χαρακτηριστικά του προγραμματικού σχεδιασμού του ΕΠ από την άποψη αυτή, αποτελούν:
  - Ο προσανατολισμός του συντριπτικά μεγαλύτερου μέρους του ΕΠ σε έργα που εντάσσονται στις Κοινοτικές τομεακές πολιτικές και προτεραιότητες όπως αυτές διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές (υλοποίηση του ΔΔΜ, αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων, βελτίωση ποιότητας οδικών μεταφορών, προώθηση θαλάσσιων μεταφορών, ενίσχυση της διατροπικότητας, ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη ποιοτικών αστικών συγκοινωνιών, ενίσχυση της Ε&Τ για καθαρές και αποδοτικές μεταφορές).

- Η αναγνώριση της ανάγκης ολοκλήρωσης αξόνων (οδικών, σιδηροδρομικών) και τερματικών εγκαταστάσεων (λιμένες), η οποία αποτελεί αναγκαία συνθήκη για να επιτευχθεί η βέλτιστη προστιθέμενη αξία και των επενδύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί. Η παρατήρηση αυτή αφορά στα έργα που, είτε βρίσκονται σε ενδιάμεσα στάδια κατασκευής, είτε προβλέπεται να ξεκινήσουν εντός των προγραμματικών προθεσμιών του 3ο ΚΠΣ με συμβάσεις παραχώρησης.
- Η ανάδειξη της διασφάλισης της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας ως παράλληλου στρατηγικού στόχου του ΕΠ και η πρόβλεψη για παρεμβάσεις προσανατολισμένες στον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων από τη λειτουργία των μεταφορικών υποδομών στο περιβάλλον.

- Το ΕΠ ενσωματώνει τα συμπεράσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που αναμένεται να προκύψουν από την εφαρμογή του, καθώς και των μέτρων που απαιτούνται για την ελαχιστοποίηση των όποιων αρνητικών επιπτώσεων. Η ΣΜΠΕ επίσης επιβεβαιώνει και από περιβαλλοντικής άποψης την υπεροχή της επιλεγείσας αναπτυξιακής στρατηγικής του ΕΠ έναντι των εναλλακτικών σεναρίων που εξετάσθηκαν κατά το στάδιο του σχεδιασμού.

- Σε ότι αφορά στην επάρκεια των πόρων, με δεδομένους τους περιορισμούς του γενικότερου χρηματοδοτικού πλαισίου στο οποίο εντάσσεται το ΕΠ (συνολικοί πόροι για την Ελλάδα κατά την νέα προγραμματική περίοδο και χρηματοδοτικές κατανομές του ΕΣΠΑ), εκτιμάται πως το ΕΠ έχει όντως την δυνατότητα να επιφέρει σημαντική βελτίωση στον τομέα παρέμβασής του με το δεδομένο ύψος των πόρων που του έχουν κατανεμηθεί και να συμβάλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση και προσαρμογή των μεταφορικών δικτύων και πολιτικών της χώρας στις Κοινοτικές κατευθύνσεις και προτεραιότητες. Η σχετική μείωση των πόρων του ΕΠ, σε σχέση με τα αντίστοιχα ΕΠ της περιόδου 2000-06, εξισορροπείται σε σημαντικό βαθμό από την συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων και από την αναδιάρθρωση του προγραμματικού σχεδιασμού του τομέα των μεταφορών, με απόδοση μεγαλύτερου ρόλου στα ΠΕΠ.

- Σε ότι αφορά πιο συγκεκριμένα στην υλοποίηση των προγραμματιζόμενων έργων του ΕΠ, δεν διαπιστώνεται κατ' αρχήν ανεπάρκεια πόρων. Λαμβάνοντας όμως υπόψη την εμπειρία των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων, σχετικά με την ακρίβεια της κοστολόγησης των έργων, τη δυνατότητα τήρησης χρονοδιαγραμμάτων και αποφυγής υπερβάσεων, εκτιμάται ότι το ζήτημα της επάρκειας των πόρων δεν είναι απαλλαγμένο από επισφάλειες, συμπέρασμα που ενισχύεται ακόμα περισσότερο αν στην εξέταση συμπεριληφθούν και τα συναφή ή συμπληρωματικά έργα μεταφορών που προβλέπεται να υλοποιηθούν μέσω των ΠΕΠ. Επισημαίνεται επίσης ότι, σε κρίσιμους τομείς προτεραιότητας (μεταξύ αυτών εμπορευματικές συνδυασμένες μεταφορές και αστικές συγκοινωνίες), θα ήταν σκόπιμο οι προβλεπόμενες παρεμβάσεις να ενισχυθούν περαιτέρω με επιπρόσθετους πόρους (εθνικούς ή ιδιωτική συμμετοχή), εφόσον οι χρηματοοικονομικές συνθήκες και δυνατότητες της χώρας το επιτρέπουν, προκειμένου να διαμορφωθούν ικανοποιητικότερες συνθήκες εκσυγχρονισμού και συμπλήρωσης των σχετικών υποδομών.

2.3.2.2 <u>Αξιολόγηση της επικινδυνότητας της στρατηγικής</u>

Σε ότι αφορά στην αξιολόγηση της επικινδυνότητας της στρατηγικής, η σημαντική εμπειρία της Διαχειριστικής Αρχής και των Τελικών Δικαιούχων από την υλοποίηση των αντίστοιχων

ΕΠ των δύο προηγούμενων προγραμματικών περιόδων, καθώς και το γεγονός ότι σημαντικό μέρος του ΕΠ αφορά συνεχιζόμενα έργα, αποτελούν κατ' αρχήν εγγύηση για την επιτυχή υλοποίηση του ΕΠ. Απαιτείται πάντως προσοχή για την αξιοποίηση των διδαγμάτων από την τρέχουσα προγραμματική περίοδο, κατά την διάρκεια της οποίας καταδείχτηκε ότι παράγοντες επικινδυνότητας που οφείλονται είτε σε υστερήσεις εκσυγχρονισμού του πλαισίου παραγωγής δημοσίων έργων, είτε σε αδυναμίες στοχοθεσίας, προγραμματισμού και συντονισμού της δημόσιας διοίκησης, είναι δυνατό να θέσουν σε κίνδυνο την ομαλή πορεία του ΕΠ. Ως τέτοιοι παράγοντες είναι δυνατό να αποδειχθούν ο υπεραισιόδοξος προγραμματισμός, η υποτίμηση του πραγματικού κόστους των έργων, οι χρονοβόρες διαδικασίες αναθέσεων, η υπέρβαση των χρονοδιαγραμμάτων, αστοχίες λόγω ανεπάρκειας μελετών και αδειοδοτήσεων, καθυστερήσεις με υπαιτιότητα των αναδόχων κλπ. Πολύ σημαντικούς παράγοντες επικινδυνότητας επίσης αποτελεί η ταυτόχρονη υλοποίηση του ΕΠΕΠ με τα ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ κατά την διετία 2007-08, σε συνδυασμό με τις σημαντικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν αυτά τα ΕΠ με τον κανόνα «v+2», παράγοντες που είναι πολύ πιθανό ότι θα έχουν σαν αποτέλεσμα χαμηλή ή και μηδενική απορρόφηση στο ΕΠΕΠ από τα συνεχιζόμενα έργα και, συνεπώς, πολύ χαμηλή απορροφητικότητα για το σύνολο του Ε-ΠΕΠ κατά την περίοδο αυτή. Για να αποφευχθούν προβλήματα ενδεχόμενης απώλειας πόρων από τον αναθεωρημένο κανόνα «v+3 / v+2», απαιτείται ταχύτατη ενεργοποίηση του νέου θεσμικού πλαισίου που διέπει την υλοποίηση των ΕΠ της νέας προγραμματικής περιόδου και άμεση δρομολόγηση των διαδικασιών ωρίμανσης που αφορούν στα νέα έργα του ΕΠ. Άμεσα επιτακτικές είναι επίσης ενέργειες για την εξομάλυνση δυσλειτουργιών που είναι πιθανό να επηρεάσουν την αποτελεσματική διαχείριση του ΕΠ, όπως η επίλυση της επικάλυψης αρμοδιοτήτων μεταξύ συναρμοδίων υπηρεσιών, καθώς και η ενίσχυση της Διαχειριστικής Αρχής ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στα αυξημένα της καθήκοντα.

Για την αντιμετώπιση πιθανών προβλημάτων θα πρέπει να αναληφθούν δράσεις από τα πρώτα κιόλας στάδια εφαρμογής του ΕΠ, ενώ ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί και σε ορισμένους καθοριστικούς παράγοντες που έχουν επανειλημμένα καταγραφεί και ως διδάγματα από την εμπειρία της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου, όπως, ενδεικτικά:

- Η εξ αρχής πλήρης προσαρμογή των ΤΔ στις διαχειριστικές απαιτήσεις της νέας προγραμματικής περιόδου.
- Η εξασφάλιση μόνιμης και λειτουργικής συνεργασίας με τα άλλα ΕΠ, ιδιαίτερα δε με τα ΠΕΠ, τα οποία περιλαμβάνουν σημαντικά έργα μεταφορικών υποδομών άμεσα συσχετισμένα με το ΕΠ.

### 2.3.3 Συνάφεια του ΕΠ με τις Εθνικές και Κοινοτικές πολιτικές

Η αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό συνάφειας με τις γενικές Εθνικές και Κοινοτικές πολιτικές που διέπουν τον σχεδιασμό των ΕΠ της προγραμματικής περιόδου 2007-13, καθώς και με την ειδικότερη Κοινοτική πολιτική για τον τομέα των Μεταφορών. Ειδικότερα:

- Το ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας εμφανίζει υψηλό βαθμό συνάφειας τόσο με τους Γενικούς Στόχους που εξειδικεύουν τις Θεματικές Προτεραιότητες, όσο και με τις Χωρικές Προτεραιότητες του ΕΣΠΑ 2007-13, ενώ συνάδει σε ικανοποιητικό βαθμό και με τις προτεραιότητες του ΕΠΜ 2005-08, εκτίμηση που επιβεβαιώνει την απόλυτη ευθυ-

γράμμιση του προγραμματικού σχεδιασμού του ΕΠ με την γενικότερη εθνική αναπτυξιακή στρατηγική για την προγραμματική περίοδο 2007-13.

- Το ΕΠ επίσης συνάδει σε απόλυτα ικανοποιητικό βαθμό με την Κοινοτική Στρατηγική Κατευθυντήρια Γραμμή για την Συνοχή που εμπίπτει στο πεδίο αναφοράς του («Επέκταση και βελτίωση των υποδομών μεταφορών»), ικανοποιητικά με την Γραμμή που αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος, ενώ ανταποκρίνεται ικανοποιητικά και στις κατευθύνσεις σχετικές με την εδαφική διάσταση της Πολιτικής της Συνοχής. Κατ' αντιστοιχία, το ΕΠ επίσης συνάδει ικανοποιητικά με τις σχετικές με τις μεταφορικές υποδομές και το περιβάλλον Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση.
- Το ΕΠ εμφανίζει πολύ ικανοποιητικό βαθμό συνάφειας με την Κοινοτική πολιτική στον τομέα των μεταφορών.
- Η ανάλυση της χρηματοδοτικής βαρύτητας των προβλεπόμενων παρεμβάσεων του ΕΠ αναδεικνύει ότι το 86,6% του συνόλου της Κοινοτικής συνδρομής του ΕΠ κατευθύνεται σε προτεραιότητες που υποστηρίζουν την Στρατηγική της Λισσαβόνας (earmarking). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις προηγούμενες δύο διαπιστώσεις (υψηλός βαθμός συνάφειας με ΣΚΓΣ και ΟΚΓΑΑ) υπογραμμίζει την συμβατότητα του προγραμματικού σχεδιασμού του ΕΠ με τις οριζόντιες Κοινοτικές πολιτικές και προτεραιότητες για την νέα προγραμματική περίοδο.

### 2.3.4 Αξιολόγηση αναμενόμενων αποτελεσμάτων και επιπτώσεων – Δείκτες

Η αξιολόγηση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων και επιπτώσεων από την υλοποίηση του ΕΠΕΠ, ανέδειξε ότι, εφόσον οι παρεμβάσεις του υλοποιηθούν όπως έχουν σχεδιαστεί και με τον απαιτούμενο βαθμό προγραμματικού και χρονικού συντονισμού με άλλα συναφή ή/και συμπληρωματικά ΕΠ της επόμενης προγραμματικής περιόδου, μπορούν βάσιμα και βιώσιμα να συμβάλλουν στην επίτευξη των πολύ σημαντικών ποσοτικών και ποιοτικών στόχων της αναπτυξιακής στρατηγικής και ειδικότερα να αποφέρουν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- Ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών
- Προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής
- Ενίσχυση της περιβαλλοντικής διάστασης και των κριτηρίων της αειφορίας στην ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών
- Αύξηση των συνολικά διαθέσιμων οικονομικών πόρων μέσω της μόχλευσης ιδιωτικών επενδύσεων και της ανάκτησης μέρους του κόστους από τους χρήστες.
- Προώθηση της ισότητας – Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης ειδικών ομάδων του πληθυσμού
- Πολλαπλασιαστικά οφέλη από την συνέργεια με άλλα ΕΠ.

Επιπρόσθετα, η αξιολόγηση της καταλληλότητας και της εφικτότητας του συστήματος ποσοτικών στόχων και δεικτών του ΕΠ ανέδειξε τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-13 εμπεριέχει πλέγμα ποσοτικών στόχων και δεικτών (εκροών και αποτελεσμάτων) που χαρακτηρίζονται από επάρκεια, πλη-

ρότητα και εννοιολογική καταλληλότητα για να αποτυπώσουν αντιπροσωπευτικά το περιεχόμενο του ΕΠ..

- Οι δείκτες καλύπτουν κατηγορίες έργων που αντιστοιχούν σε πολύ υψηλό ποσοστό της δημόσιας δαπάνης του ΕΠ.
- Οι τιμές - στόχοι των επιλεγμένων δεικτών κρίνονται στην μεγάλη τους πλειονότητα ως ρεαλιστικές και επιτεύξιμες. Η διαπίστωση αυτή ισχύει για τα συνεχιζόμενα έργα – γαι τα οποία πάντως σημειώνεται ότι υπάρχει στοιχείο ρίσκου, εφόσον οι τιμές βάσης έχουν προκύψει από εκτίμηση της πορείας υλοποίησής τους μέχρι το τέλος της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου, και, άρα η επίτευξή τους εξαρτάται από παράγοντες εξωτερικούς ως προς το ΕΠ - για τα έργα με παραχώρηση, καθώς και για τα νέα έργα για τα οποία υπάρχουν ολοκληρωμένες μελέτες.
- Οι τιμές - στόχοι επίσης σε γενικές γραμμές υποστηρίζονται και από την διεξοδική ανάλυση ανά δείκτη που διεξήγαγε ο Σύμβουλος Αξιολόγησης με βάση το προσαρμοσμένο απολογιστικό ή τρέχον μοναδιαίο κόστος αντίστοιχων παρεμβάσεων της προγραμματικής περιόδου 2000-06 που έχουν υλοποιηθεί ή υλοποιούνται στο πλαίσιο κυρίως των ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ.
- Επισημαίνεται πάντως ότι, τελικά η ρεαλιστικότητα των τιμών - στόχων θα κριθεί στην πράξη από την αντιμετώπιση και την υπέρβαση των αδυναμιών κατά την υλοποίηση του ΕΠ που έχουν εντοπιστεί από προηγούμενες προγραμματικές περιόδους, καθώς και των νέων προκλήσεων που δημιουργούνται από το νέο κανονιστικό και εφαρμοστικό πλαίσιο υλοποίησης, παρακολούθησης, διαχείρισης και ελέγχου, λεπτομερής ανάλυση των οποίων παραγόντων παρουσιάζεται στις σχετικές ενότητες της Έκθεσης.

### 2.3.5 Χωρική διάσταση του ΕΠ

Το ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-13 ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στα ειδικά κριτήρια επάρκειας του αναπτυξιακού σχεδιασμού που αφορούν στην χωρική ανάλυση των παρεμβάσεων. Ειδικότερα:

- Η χωρική διάσταση της αναπτυξιακής στρατηγικής που διαπιστώνεται ως υπόβαθρο του ΕΠ αναλύεται με σαφήνεια και επάρκεια σε επίπεδο προγραμματικού σχεδιασμού. Η χωρική διάσταση υπεισέρχεται και καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την σχεδιαζόμενη εφαρμογή των παρεμβάσεων του ΕΠ στο σύνολο της χώρας.
- Η συμπληρωματικότητα των παρεμβάσεων του ΕΠ με τις παρεμβάσεις βελτίωσης προσπελασιμότητας και υποδομών περιβάλλοντος που χρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΑΑ και το ΕΤΑ τεκμηριώνεται επαρκώς. Τα Ειδικά Κριτήρια Διαχωρισμού περιγράφονται αναλυτικά.
- Το ΕΠ αναμένεται να έχει θετική συμβολή στη μείωση των περιφερειακών και τοπικών ανισοτήτων, άμεσα μέσω των δράσεών του, που αφορούν στη βελτίωση της προσπελασιμότητας στο σύνολο του εθνικού χώρου με την προβλεπόμενη αναβάθμιση των μεταφορικών δικτύων, στην άρση της απομόνωσης ορεινών και νησιωτικών περιοχών, στη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά και έμμεσα, μέσω της διεύρυνσης των ανταγωνιστικών δυνατοτήτων των περιφερειών, της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και της ενίσχυσης των ε-

πενδύσεων, της αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και της αύξησης και διάχυσης της τουριστικής ζήτησης.

### 2.3.6 Κοινοτική προστιθέμενη αξία

Το ΕΠ συμβάλλει σημαντικά και ουσιαστικά στην Κοινοτική προστιθέμενη αξία, άποψη που υποστηρίζεται από την καθαρή συνεισφορά του τόσο σε οικονομικούς όρους όσο και από την πλευρά της συμβολής του στην γενική βελτίωση της προσπελασιμότητας, στην προώθηση των κατευθύνσεων της Κοινοτικής πολιτικής μεταφορών, στην υλοποίηση μεγάλων έργων που αναβαθμίζουν ή ολοκληρώνουν το Ελληνικό σκέλος των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, στην προώθηση της ανάπτυξης και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής για το σύνολο του εθνικού χώρου, στην υποστήριξη της μετάβασης στην οικονομία και την κοινωνία της γνώσης και στην ενίσχυση της εταιρικής σχέσης και των διαδικασιών του πολυετούς προγραμματισμού.

### 2.3.7 Αξιολόγηση των συστημάτων υλοποίησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης

Η αξιολόγηση των προτεινόμενων γενικών ρυθμίσεων και συστημάτων υλοποίησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης (οριζόντιων για όλα τα ΕΠ της περιόδου 2007-2013), κατέληξε στο γενικό συμπέρασμα ότι, εκ πρώτης τουλάχιστον όψεως, το προβλεπόμενο νέο σύστημα εφαρμογής εμφανίζει ορισμένες σημαντικές βελτιώσεις επί του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου που ίσχυσε κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο 2000-2006 και αντιμετωπίζει ορισμένες ουσιαστικές αδυναμίες του τελευταίου, ιδίως σε ότι αφορά στην μείωση του αριθμού και στην διασφάλιση και πιστοποίηση της οργανωτικής και διαχειριστικής επάρκειας των Τελικών Δικαιούχων, την θεσμοθέτηση αποτελεσματικών ενδιάμεσων φορέων υλοποίησης, τις ρυθμίσεις για την ηλεκτρονική δικτύωση όλων των Διαχειριστικών Αρχών για την αντιμετώπιση ζητημάτων κοινού ενδιαφέροντος, καθώς και την βελτίωση του συντονισμού στα παράλληλα ή/και υπερκείμενα του ΕΠ επίπεδα (ΥΠΟΙΟ, Χρηματοδοτικός Οργανισμός Διαχείρισης Διαθεσίμων των ΕΠ, Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης, κλπ.).

Όπως όμως προκύπτει και από την αντίστοιχη εμπειρία της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου, η ωρίμανση, νομοθέτηση και αφομοίωση τέτοιων καθοριστικών θεσμικών και εφαρμοστικών μεταβολών σε όλα τα επίπεδα και από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, καθώς και η δρομολόγηση της ωρίμανσης και υλοποίησης των έργων με βάση τις νέες διαδικασίες, απαιτούν χρόνο. Τούτο είναι δυνατόν να αποδειχθεί αιτία καθυστερήσεων.

Ο παράγοντας αυτός είναι σημαντικός για το συγκεκριμένο ΕΠ, όπου η επίτευξη ή μη σημαντικών στόχων του θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την άμεση ωρίμανση των παρεμβάσεων.

### 2.3.8 Διαδικασία συνεργασίας και σύνταξης της ex-ante αξιολόγησης

Η ex ante αξιολόγηση του ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013 ανατέθηκε στην εταιρεία «Προοπτική Α.Ε. - Σύμβουλοι Προγραμματισμού και Διαχείρισης» με την με αριθμό πρωτοκόλλου ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ/3739/6-10-2006 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ και την από 6/10/06 σχετική Σύμβαση Εκτέλεσης Έργου.

Καθ' όλη την διάρκεια σύνταξης της εκ των προτέρων αξιολόγησης υπήρξε στενή συνεργασία με τα αρμόδια στελέχη της ΕΥΔ ΕΠ ΟΑΛΑΑ τα επιφορτισμένα με την ευθύνη για την

κατάρτιση του ΕΠ, καθώς και με τον Σύμβουλο που είχε προσληφθεί για την υποστήριξη της υπηρεσίας προς τον σκοπό αυτόν. Επίσης υπήρξε στενή συνεργασία με τον Σύμβουλο ex ante αξιολόγησης του Στρατηγικού Προγράμματος του ΥΜΕ. Σημειώνεται ότι ο ανάδοχος της ex ante αξιολόγησης του ΕΠΕΠ είχε την συμβατική ευθύνη για τη σύνταξη και της ex ante αξιολόγησης του Επιχειρησιακού προγράμματος Μεταφορών αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ. Κατά την συνεργασία αυτή, ο ex ante Αξιολογητής είχε την ευκαιρία να συμμετάσχει στις διαβουλεύσεις για την κατάρτιση του προγραμματικού κειμένου του ΕΠ, την καταλληλότητα και μετρησιμότητα δεικτών, κλπ., και να συμβάλλει με προτάσεις στη διαμόρφωση των τελικών αποφάσεων.

Για το τελευταίο ζήτημα, της επάρκειας και της καταλληλότητας των δεικτών με βάση το προγραμματικό κείμενο του ΕΠ, έγινε επίσης ειδική συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων στελεχών του ΥΠΕΧΩΔΕ, των Συμβούλων Κατάρτισης και ex ante Αξιολόγησης του ΕΠ και του ΥΠΟΙΟ.

Σε όλα τα στάδια της διαδικασίας, από την ανάληψη των καθηκόντων του και μετά, ο Αξιολογητής είχε άριστη και στενή συνεργασία με όλους τους προαναφερθέντες που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα στην διαδικασία σχεδιασμού του ΕΠ, Εξυπακούεται ότι το τελικό προϊόν της ex ante αξιολόγησης που αποτυπώνεται στην «Έκθεση εκ των προτέρων αξιολόγησης του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013» διατηρεί πλήρως την ανεξαρτησία του και η ευθύνη για όλες τις απόψεις και τα αξιολογικά συμπεράσματα που εκφράζονται σε αυτό βαρύνει αποκλειστικά και μόνο τον ex ante Αξιολογητή.

## 2.4 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ

Για την εκπόνηση του τομεακού Προγράμματος του ΥΠΕΧΩΔΕ συγκροτήθηκε Ομάδα Σχεδιασμού Προγράμματος (ΟΣΠ) του άρθρου 19 του Ν. 3312/2005 για θέματα Μεταφορών αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ η οποία υπάγεται στην Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης (Ε.Υ.Δ.) του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη» (ΕΥΔ/ΕΠΟΑΛΑΑ). Η σύσταση της ΟΣΠ έγινε με την ΚΥΑ 143664 (1418/Β/12-10-2005) των Υπουργών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αφού προηγήθηκε η πρόταση με αρ. Πρωτ. 26266/ΕΥΣΑΠ1928/12-07-2005 του Γενικού Γραμματέα Επενδύσεων και Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών σχετικά με την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης σύστασης ΟΣΠ Μεταφορών του ΥΠΕΧΩΔΕ. Η συγκρότηση της ΟΣΠ έγινε με την απόφαση ΕΥΔ / ΕΠ-ΟΑΛΑΑ/3369 οικ/29-11-2005 του Γενικού Γραμματέα της Γ.Γ.Δ.Ε. του ΥΠΕΧΩΔΕ και στελεχώθηκε, με βάση την σχετική ΚΥΑ, από 3 στελέχη της ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ, από 11 στελέχη των διαφόρων διευθύνσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ, της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ» και της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ» καθώς και από 1 ιδιώτη εμπειρογνώμονα σύμβουλο του Υπουργείου. Η Προϊσταμένη της ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ, ως συντονίστρια διοικεί και έχει την γενική εποπτεία και τον έλεγχο για την υλοποίηση του έργου ενώ τα μέλη της ΟΣΠ υποστηρίζουν την συντονίστρια στον σχεδιασμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος.

Σύμφωνα με την 1η Εγκύκλιο του ΥΠΟΙΟ για την Τετάρτη Αναπτυξιακή Περίοδο (Ιούλιος 2004), το ΥΜΕ συγκρότησε Επιτροπή Χάραξης Πολιτικής Μεταφορών της Χώρας, η οποία συνέταξε και παρέδωσε τον Δεκέμβριο 2005 το Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών Περιόδου 2007-2013 και Εικοσαετίας», το οποίο αποτέλεσε την βάση σχεδιασμού και επιλογής των

αναπτυξιακών προτεραιοτήτων στα χρηματοδοτικά πλαίσια των επιχειρησιακών προγραμμάτων, όπως αυτά μεταγενεστέρως θα κατέληγαν. Στην συνέχεια, στα μέσα του 2006, για την εκπόνηση του τομεακού Προγράμματος του ΥΜΕ συγκροτήθηκε Ομάδα Σχεδιασμού Προγράμματος (ΟΣΠ) του άρθρου 19 του Ν. 3312/2005 για θέματα Μεταφορών αρμοδιότητας ΥΜΕ, η οποία υπάγεται στην Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης (Ε.Υ.Δ.) του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες 2000-2006» (ΕΥΔ/ΕΠ-ΣΑΑΣ). Η σύσταση της ΟΣΠ έγινε με την υπ' αριθμ. 52/Φ.31/19.06.2006 Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών-Δημόσιας Διοίκησης-Αποκέντρωσης, Οικονομίας-Οικονομικών και Μεταφορών-Επικοινωνιών. Η συγκρότηση της ΟΣΠ έγινε με βάση σχετική Απόφαση της υπηρεσίας και στελεχώθηκε, με βάση την σχετική ΚΥΑ, από 12 στελέχη, 6 εκπροσώπους της ΕΥΔ/ΕΠ-ΣΑΑΣ, 2 του ΥΜΕ, 2 του Ομίλου ΟΣΕ, 1 του Ομίλου ΟΑΣΑ και 1 της ΥΠΑ. Η Προϊσταμένη της ΕΥΔ/ΕΠ-ΣΑΑΣ, ως συντονίστρια της Ομάδας Σχεδιασμού Προγράμματος, διοικεί και έχει την γενική εποπτεία και τον έλεγχο για την υλοποίηση του έργου ενώ τα μέλη της ΟΣΠ υποστηρίζουν την συντονίστρια στον σχεδιασμό του Στρατηγικού Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» του ΥΜΕ περιόδου 2007-2013.

Το Ε.Π.Ε.Π. διαμορφώνεται με τη σύνθεση των τομεακών Προγραμμάτων των δύο Υπουργείων, που καλύπτουν το σύνολο του τομέα των μεταφορών. Η διαμόρφωση του τομεακού Προγράμματος κάθε Υπουργείου, γίνεται με ευθύνη της αντίστοιχης ΟΣΠ που έχει συσταθεί στο Υπουργείο αυτό και μετά από έγκριση του αρμόδιου Γενικού Γραμματέα. Με βάση την «3η Εγκύκλιο για την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της περιόδου 2007-2013», που εκδόθηκε από το ΥΠΟΙΟ (Ιούνιος 2006), το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) ορίσθηκε ως το συντονιστικό όργανο για την σύνθεση / σύνταξη του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (Ε.Π.Ε.Π). Στο πλαίσιο αυτό, η ΟΣΠ για θέματα Μεταφορών αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ, έχει την ευθύνη για τον συντονισμό των επιμέρους ΟΣΠ των υπόλοιπων Υπουργείων που εμπλέκονται στον σχεδιασμό του Ε.Π.Ε.Π. και την σύνθεση των προτάσεων των Υπουργείων σε ενιαίο κείμενο που αποτελεί το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα.

Τα Υπουργεία τα οποία συμμετέχουν με σχετικές προτάσεις στην κατάρτιση του Ε.Π.Ε.Π. είναι κατά κύριο λόγο το ΥΠΕΧΩΔΕ και το ΥΜΕ. Σε μικρότερο βαθμό συμμετέχουν τα Υπουργεία Δημόσιας Τάξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Τουριστικής Ανάπτυξης, Μακεδονίας – Θράκης και Αιγαίου &Νησιωτικής Πολιτικής.

Εκτός των ανωτέρω για την υλοποίηση του έργου προετοιμασίας του Ε.Π.Ε.Π. υπάρχει συνεργασία με τις ΟΣΠ των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων για την αποφυγή αλληλοεπικαλύψεων, καθώς στα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα συμπεριλαμβάνονται και βασικά έργα μεταφορικών υποδομών. Επίσης, βρίσκεται σε εξέλιξη διαδικασία διαβούλευσης με άλλους φορείς που οι αρμοδιότητές τους σχετίζονται άμεσα με το περιεχόμενο του ΕΠ.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ έχει αναθέσει σε ειδικευμένο Σύμβουλο το έργο υποστήριξης της ΟΣΠ για το σχεδιασμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος. Η εκ των προτέρων Αξιολόγηση και η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση διενεργούνται παράλληλα με την προετοιμασία του Προγράμματος από ειδικευμένους Συμβούλους.

Παράλληλα, τα μέλη της ΟΣΠ συντονίζουν την συλλογή και αξιοποίηση προτάσεων από τους φορείς που υπάγονται στην αρμοδιότητα τους, την εκπόνηση μελετών, προτάσεων και προγραμματικών κειμένων και την τεκμηρίωση προγραμματικών επιλογών ενώ είναι υπεύ-

θυνα για την διεξαγωγή των διαδικασιών διαβούλευσης με τους αρμόδιους φορείς και οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους, στο επίπεδο της δικής τους αρμοδιότητας.

Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με όλους τους φορείς σχεδιασμού της 4ης Προγραμματικής Περιόδου για την οριστικοποίηση των συμπληρωματικών συνεργειών των τομεακών και των Περιφερειακών Προγραμμάτων. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν διμερείς επαφές με τους Γ.Γ. των Περιφερειών για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Επιπλέον, το Σχέδιο του ΕΠΕΠ και οι ενδεικτικοί Πίνακες Έργων αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα της ΓΓΔΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ για ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων φορέων και των πολιτών.

Η ΟΣΠ-ΥΠΕΧΩΔΕ επίσης βρίσκεται σε στενή συνεργασία με την Επιστημονική / Οργανωτική Γραμματεία του ΥΠΟΙΟ. Την ευθύνη για την διαβούλευση του ΕΠ με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει το ΥΠΟΙΟ με την συνεργασία των ΟΣΠ των δύο βασικών Υπουργείων ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΜΕ για την εκπόνηση του ΕΠ.

## 2.5 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Στη διαμόρφωση της στρατηγικής επίτευξης των στόχων της συνοχής και της σύγκλισης πρωταρχικός είναι ο ρόλος της αειφόρου ανάπτυξης με βάση και τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. Η διαρκής επιδίωξη της αειφορίας μέσω της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, αποσκοπεί κυρίως στη διαφύλαξη του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, ως το σημαντικότερο πλουτοπαραγωγικό κεφάλαιο, ο ρόλος του οποίου στην ανάπτυξη είναι πολλαπλός, καθώς συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην ευημερία, αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τον τουρισμό και μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης ανθρώπινου κεφαλαίου υψηλής ποιότητας.

Η πολιτική της περιφερειακής ανάπτυξης με στόχο την αειφορία σημαίνει επίσης διαφύλαξη του τοπίου, της αυθεντικότητας και της αισθητικής του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος ως βασικά στοιχεία της ευημερίας των σημερινών και των επόμενων γενεών και εδραιώνεται με την επιλογή εκείνων των αναπτυξιακών πολιτικών, στις οποίες έχει ενσωματωθεί η περιβαλλοντική διάσταση.

Η προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και η αειφορική διαχείριση των φυσικών πόρων συνεπάγεται την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό, στην υλοποίηση και στη διαχείριση έργων και παρεμβάσεων που αφορούν στην υποδομή των μεταφορών και στη λειτουργία της, στη λειτουργία των μεταφορικών μέσων και στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Το παρόν Πρόγραμμα που στοχεύει κυρίως στην ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών της χώρας και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνει σοβαρά υπόψη την παράμετρο της αειφορίας, ενσωματώνοντας την περιβαλλοντική διάσταση της αειφόρου ανάπτυξης στην στρατηγική του.

Στο πλαίσιο αυτό, ως παράλληλος στόχος του Προγράμματος τίθεται η διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας όλων των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν από αυτό. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, τίθεται ως προϋπόθεση για την υλοποίηση των παρεμβάσεων η εκπόνηση κατάλληλων Περιβαλλοντικών Μελετών (Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση κατά την φάση σχεδιασμού του ΕΠ και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων κατά την φάση σχεδιασμού των έργων) όπου γίνεται εκτίμηση των επιπτώσεων των έργων και

καθορίζονται τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος. Η συνακόλουθη υποχρεωτική έγκριση Ειδικών Περιβαλλοντικών Όρων εξασφαλίζει ότι η υλοποίηση όλων των παρεμβάσεων θα γίνει με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον (φυσικό και ανθρωπογενές).

Επιπρόσθετα, στα πλαίσια του Προγράμματος υλοποιούνται παρεμβάσεις που είναι προσανατολισμένες προς τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων από τη λειτουργία των μεταφορικών υποδομών στο περιβάλλον. Τέτοιες παρεμβάσεις αποτελούν τα έργα παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων της χώρας για τον περιορισμό της συμφόρησης της οδικής κυκλοφορίας και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών (θόρυβος, ρύπανση), τα έργα κατασκευής μέσων μαζικής μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (Ηλεκτροκίνηση ΣΓΥΤ, Μετρό, Προαστιακός Σιδηρόδρομος), η βελτίωση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών με περιβαλλοντικά καθαρά μέσα μεταφοράς (οικολογικά λεωφορεία), η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες, η πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς και η προώθηση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με τη σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με λιμένες, αεροδρόμια και βιομηχανικές περιοχές.

## 2.6 ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ Ε.Π.

Το Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» υποβλήθηκε σε διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ), η οποία έχει θεσμοθετηθεί με την ΚΥΑ 107017/28.8.2006 (ΦΕΚ 1225/Β/5-9-2006) στο πλαίσιο της εναρμόνισης της Οδηγίας 2001/42/ΕΕ. Στόχος της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ είναι η προώθηση της Βιώσιμης ή Αειφόρου Ανάπτυξης με την υψηλού επιπέδου προστασία του περιβάλλοντος και την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών ζητημάτων στην προετοιμασία και θέσπιση σχεδίων και προγραμμάτων (Άρθρο 1).

Η διαδικασία ΣΠΕ, σύμφωνα με το κείμενο της Οδηγίας (Άρθρο 2β), περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες :

1. Εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)
2. Διεξαγωγή διαβουλεύσεων
3. Συνεκτίμηση της περιβαλλοντικής μελέτης και των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων κατά τη λήψη αποφάσεων και
4. Παροχή πληροφοριών σχετικά με την απόφαση.

Σκοπός της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) είναι η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας», το οποίο αποτελεί την αναπτυξιακή στρατηγική της χώρας όσον αφορά στις μεταφορές, για την περίοδο 2007-2013.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» σχετίζεται άμεσα με το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013, τη Στρατηγική της Λισσαβόνας και τις Κοινοτικές Στρατηγικές Κατευθύνσεις περιόδου 2007-2013 για την Πολιτική της Συνοχής, τις Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση και το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων και κατευθύνσεις της Ε.Ε. για την Πολιτική των Μεταφορών.

**Περιοχή Μελέτης**

Ως περιοχή μελέτης στην παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» ορίζεται ολόκληρη η χώρα, που αποτελεί την ευρύτερη περιοχή του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του Προγράμματος, στο οποίο αναμένονται περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την υλοποίηση των προγραμματιζόμενων στόχων και δράσεων.

### 2.6.1 Μεθοδολογία εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων βασίσθηκε στο "Εγχειρίδιο των ΣΠΕ για Στρατηγικές Συνοχής 2007-2013", έκδοσης Φεβρουαρίου 2006. (Handbook on SEA of Cohesion Policy 2007-2013, Greening Regional Development Programmes Network, February 2006).

Στο πρώτο βήμα γίνεται ο καθορισμός περιβαλλοντικών τομέων, στόχων και δεικτών, σχετικών με το υπό εξέταση πρόγραμμα, που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη ΣΠΕ. Αφού καθορισθούν οι περιβαλλοντικοί τομείς, εξετάζεται το θεσμικό πλαίσιο που τους διέπει, βάσει εθνικών, κοινοτικών και διεθνών νόμων, κανόνων και συμφωνιών, καθώς και τα σχετικά με το υπό εξέταση ΕΠ, σχέδια δράσεις κλπ. Μέσα από αυτή τη διαδικασία, μπορούν να ποσοτικοποιηθούν μερικοί από τους περιβαλλοντικούς στόχους ή δείκτες. Στη φάση αυτή αναγνωρίζονται οι περιβαλλοντικοί τομείς και στόχοι που είναι σημαντικοί για το υπό εξέταση ΕΠ, τους άξονες προτεραιότητάς του και τους αναπτυξιακούς του στόχους. Οι τομείς και οι στόχοι δεν περιορίζονται σε αυτούς της οδηγίας αλλά μπορούν να επεκτείνονται και σε άλλα θέματα ευρύτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος.

Ακολούθως, γίνεται μια πρώτη εκτίμηση των θετικών / αρνητικών επιπτώσεων συγκεκριμένων αναπτυξιακών στόχων και προτεραιοτήτων σε σχέση με τους περιβαλλοντικούς στόχους που θεωρήθηκαν σημαντικοί για το υπό εξέταση ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» και προτείνονται εναλλακτικές προσεγγίσεις για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής διάστασης του προγράμματος. Η διαδικασία γίνεται μέσω μια σειράς ερωτήσεων που βασίζονται στον αν και κατά πόσον επιτυγχάνονται κύριοι και δευτερεύοντες περιβαλλοντικοί στόχοι και δείκτες.

Το επόμενο βήμα είναι η αποτίμηση των επιπτώσεων από συγκεκριμένες δράσεις ή ομάδες δράσεων του προγράμματος σε σχετικούς περιβαλλοντικούς στόχους και δείκτες και προτείνονται μέτρα αποφυγής ή αντιμετώπισης των επιπτώσεων. Εντοπίζονται και καταγράφονται οι σημαντικές επιπτώσεις.

Στη συνέχεια γίνεται η εκτίμηση των σωρευτικών επιπτώσεων του προγράμματος. Η ανάλυση γίνεται κατά περιβαλλοντικό στόχο, άξονα προτεραιότητας και δράση. Αφού αποτιμηθούν οι επιπτώσεις του προγράμματος στο σύνολό του, συσχετίζονται με την υφιστάμενη κατάσταση και τα άλλα παράλληλης εξέλιξης προγράμματα και εκτιμώνται και καταγράφονται οι πλέον σημαντικές σωρευτικές και συνεργιστικές επιπτώσεις. Παράλληλα, προτείνονται προσαρμογές και διορθώσεις του προγράμματος και του θεσμικού πλαισίου, για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων.

### 2.6.2 Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Στόχων

Όπως έχει αναφερθεί οι βασικοί περιβαλλοντικοί στόχοι που διέπουν το ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» είναι οι εξής:

α) η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων και

β) η υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων εκ της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

Η υλοποίηση του πρώτου στόχου επιτυγχάνει την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στον τομέα των μεταφορών, που βρίσκεται σε συνάφεια με την Ευρωπαϊκή πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος, στο πλαίσιο της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβόνας και των προτεραιοτήτων του Γκέτεμποργκ. Με βάση το στόχο αυτό, η επίτευξη των κύριων στρατηγικών στόχων του Προγράμματος θα πρέπει να πραγματοποιείται με παρεμβάσεις που έχουν συμπεριλάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά την κατασκευή των έργων, όσο και κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον κατά την περίοδο λειτουργίας τους (π.χ. τα πορίσματα της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, τους ειδικούς Περιβαλλοντικούς Όρους κλπ.).

Η υλοποίηση του δεύτερου στόχου περιλαμβάνει την κατά το δυνατό μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών (ρύπανση, θόρυβος), την προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (Μετρό, Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Ηλεκτροκίνηση ΣΓΥΤ, οικολογικά λεωφορεία), τη προώθηση έργων παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων και τον περιορισμό της συμφόρησης και της ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία, την εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων.

Στα πλαίσια της προαναφερόμενης μεθοδολογικής προσέγγισης που ακολουθήθηκε για την σύνταξη της ΣΜΠΕ επιλέχθηκαν οι ακόλουθοι περιβαλλοντικοί στόχοι ανά περιβαλλοντικό τομέα, ως οι πλέον συναφείς με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

| | |
|---|---|
| Π1.Βιοποικιλότητα | α. Η προστασία της βιοποικιλότητας και η αποφυγή μη αντιστρέψιμων απωλειών (διατήρηση βιοποικιλότητας) |
| | β. Η αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη |
| Π2.Ποιότητα ατμόσφαιρας και κλιματική αλλαγή | α. Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από τον τομέα των μεταφορών |
| | β. Μείωση της συνεισφοράς του τομέα των μεταφορών σε εκπομπές αεριών του θερμοκηπίου |

| | |
|---|---|
| Π3. Θόρυβος | Η μείωση επιπτώσεων από τις συγκοινωνιακές υποδομές στα τοπικά και περιφερειακά επίπεδα θορύβου |
| Π4. Έδαφος | α. Η μείωση της ρύπανσης των εδαφών |
| | β. Η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας |
| Π5. Ύδατα | Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών |
| Π6. Τοπιολογικά χαρακτηριστικά | α. Η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου |
| | β. Η αποφυγή του κατακερματισμού του κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών |
| Π7. Υλικά περιουσιακά στοιχεία | Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης |
| Π8. Πληθυσμός | Βιώσιμη αύξηση του πληθυσμού |
| Π9. Ανθρώπινη υγεία | α. Η ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων που προκαλούνται από τις μεταφορές |
| | β. Η ελαχιστοποίηση των αερίων ρύπων και εκπομπών θορύβου που προκαλούνται από τις μεταφορές και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία |
| Π10. Κοινωνικο-οικονομικά στοιχεία | α. Η βιώσιμη προσβασιμότητα |
| | β. Η αύξηση χρήσης ΜΜΜ |
| | γ. Η βελτίωση πρόσβασης στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή |
| Π11. Πολιτιστική κληρονομιά | α. Διατήρηση και προστασία ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (Αποφυγή ζημιών) |

β. Βελτίωση συνθηκών πρόσβασης σε χώρους και εκδηλώσεις

**ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ**

Για τη διαμόρφωση του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπαλεσιμότητας» εξετάστηκαν τρία εναλλακτικά σενάρια τα οποία αξιολογήθηκαν ως ακολούθως:

*Μηδενικό Σενάριο (do nothing scenario)* :

Το **Μηδενικό Σενάριο** διαμορφώνεται με την υλοποίηση των συνεχιζόμενων μόνο έργων του Ε.Π και τη μη υλοποίηση νέων έργων. Δεδομένου ότι τα νέα έργα του Βασικού Σεναρίου αντιστοιχούν σε Δημόσια Δαπάνη 2.440 MEURO, ήτοι ποσοστό 44,4% του Ε.Π., προκύπτει το συμπέρασμα ότι το Μηδενικό Σενάριο δεν περιλαμβάνει σημαντικά έργα βελτιώσεων του Διευρωπαϊκού και του Εθνικού οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα τη διατήρηση της μειωμένης προσπελασιμότητας σε πολλές περιοχές της χώρας και τη μειωμένη οδική ασφάλεια σε σημαντικό μήκος (περίπου 950χλμ) του δικτύου.

*Βασικό Σενάριο* :

Το **Βασικό Σενάριο** στρατηγικής του Ε.Π. διαμορφώνεται με βάση τις διαπιστωμένες ανάγκες και κενά του τομέα των μεταφορών και με βάση την δυναμική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την ανάλυση SWOT.

Η διαμορφωμένη στρατηγική βασίζεται στο τετράπτυχο στόχων:

- Ολοκλήρωση παρεμβάσεων προηγούμενης περιόδου,
- Υλοποίηση του Διευρωπαϊκού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στους αυτοκινητόδρομους και τις γραμμές υψηλής ταχύτητας,
- Υλοποίηση των οδικών ή/και των σιδηροδρομικών συνδέσεων των κύριων λιμένων και αεροδρομίων της χώρας και των διασυνοριακών συνδέσεων,
- Υλοποίηση των συνδέσεων του κύριου περιφερειακού δικτύου με το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο για ενίσχυση της προσπελασιμότητας των ηπειρωτικών περιοχών της χώρας

Το βασικό σενάριο περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν στην κατασκευή και αναβάθμιση του οδικού δικτύου, στην κατασκευή και αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου, στην κατασκευή / επέκταση λιμενικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, στην αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων, στην κατασκευή / επέκταση υποδομών μητροπολιτικού σιδηροδρόμου (Μετρό) και στην βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών στα Μητροπολιτικά Κέντρα.

*Εναλλακτικό Σενάριο* :

**Το εναλλακτικό σενάριο** αφορά στρατηγική που θα βασίζεται στους ίδιους στόχους με το βασικό σενάριο, με τη διαφοροποίηση της απόδοσης μεγαλύτερης έμφασης στο δεύτερο στόχο για την υλοποίηση πρόσθετων αξόνων του Διευρωπαϊκού δικτύου, που προβλέπονται να υλοποιηθούν είτε ως αυτοκινητόδρομοι, ή με διατομή ενιαίου οδοστρώματος, καθώς και στο τέταρτο στόχο για την υλοποίηση πρόσθετων αξόνων του Εθνικού και του Περιφερειακού οδικού δικτύου και την ενίσχυση των συνδέσεών του με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο. Η πρόσθετη αυτή έμφαση μπορεί να χρηματοδοτηθεί στο πλαίσιο του ίδιου συνολικού Προϋ-

πολογισμού του Προγράμματος με αφαίρεση έργων Αστικής Ανάπτυξης (Μετρό ή και αστικά οδικά έργα).

Από την περιβαλλοντική αξιολόγηση των τριών σεναρίων προέκυψε ότι η μηδενική λύση και το εναλλακτικό σενάριο είναι σαφώς δυσμενέστερα από περιβαλλοντικής άποψης από το βασικό σενάριο, το οποίο έχει το πλεονέκτημα της βελτίωσης της προσπελασιμότητας προς και από περιοχές της χώρας αλλά και εντός των αστικών κέντρων μέσω υποδομών αστικών συγκοινωνιών, ενισχύοντας την αποκέντρωση και την περιφερειακή ανάπτυξη σε συνδυασμό με τη ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον στα αστικά κέντρα.

### 2.6.3 Σύνοψη της αξιολόγησης των επιπτώσεων στο Ε.Π.

Οι επιπτώσεις του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στους κύριους περιβαλλοντικούς τομείς που προαναφέρθηκαν παρουσιάζονται στο πίνακα που ακολουθεί.

| Περιβαλλοντικοί Στόχοι | Χαρακτήρας Επίπτωσης | Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης |
|---|---|---|
| Προστασία της βιοποικιλότητας και η αποφυγή μη αντιστρέψιμων απωλειών (διατήρηση βιοποικιλότητας)<br>Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και την πανίδα, τις φυσικές περιοχές και τα προστατευόμενα είδη | !<br>(πιθανόν)<br>-<br>(αρνητική) | Η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι πιθανόν να προκαλέσει αρνητικές επιπτώσεις, το μέγεθος και ο χαρακτήρας των οποίων εξαρτάται από τις περιοχές ανάπτυξης των έργων. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως στην υλοποίηση των δράσεων των ΑΠ Α & Ζ, Β & Η, Γ & Θ, Δ & Ι. |
| Μείωση των αερίων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από τον τομέα των μεταφορών<br>Μείωση της συνεισφοράς του τομέα των μεταφορών σε εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου | !<br>(πιθανόν)<br>+<br>(θετική) | Η συνολική επίπτωση της υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων του προγράμματος στην ποιότητα της ατμόσφαιρας και στα θέματα κλιματικής αλλαγής αναμένεται να είναι θετική δεδομένου ότι ως στόχο έχει την αύξηση των αστικών μαζικών μέσων μεταφοράς συμβάλλοντας έτσι στη μείωση των παραγόμενων εκπομπών ρύπων. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως στην υλοποίηση των δράσεων των ΑΠ Β & Η, ΙΑ. |
| Η μείωση στα τοπικά και περιφερειακά επίπεδα θορύβου που προκαλούνται από τις συγκοινωνιακές υποδομές | !<br>(πιθανόν)<br>+/-<br>(μικτή) | Συνολικά αναμένεται μικτή επίπτωση από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις, καθώς θα υπάρξουν τοπικά αυξήσεις επιπέδων θορύβου, που αντισταθμίζονται στον ευρύτερο χώρο από τη μείωση των χρονοαποστάσεων. Οι συνολικές επιπτώσεις από την υλοποίηση των δράσεων αναμένεται να είναι συνδυασμός των θετικών επιπτώσεων των ΑΠ Β & Η, ΙΑ, των αρνητικών επιπτώσεων των αξόνων Α & Ζ, Γ & Θ, Δ & Ι και των ουδέτερων επιπτώσεων των Ε & ΙΒ, ΣΤ & ΙΓ. |
| Διαφύλαξη της ποιότητας και της ποσότητας των εδαφών<br>Μείωση της ρύπανσης των εδαφών | !<br>(πιθανόν)<br>-<br>(αρνητική) | Η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις, το μέγεθος και ο χαρακτήρας των οποίων εξαρτάται από τις περιοχές ανάπτυξης των έργων. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως στην υλοποίηση των δράσεων των ΑΠ Α & Ζ, Β & Η. |
| Ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων και της διά- | ! | Η υλοποίηση του προγράμματος δεν σχετίζεται με ουσιαστικές επιπτώσεις στο υδατικό περι- |

| Περιβαλλοντικοί Στόχοι | Χαρακτήρας Επίπτωσης | Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης |
|---|---|---|
| σπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών | (πιθανόν)<br>0<br>(ουδέτερη) | βάλλον. Σημειακές επιπτώσεις που αναμένονται στις περιοχές που θα κατασκευαστούν ορισμένες από τις προτεινόμενες υποδομές εκτιμάται ότι θα είναι ως επί το πλείστον μικρής κλίμακας και θα αντιμετωπισθούν στο πλαίσιο των σχετικών ΜΠΕ. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως στην υλοποίηση των δράσεων των ΑΠ Α & Ζ, Β & Η, Δ & Ι, ΙΑ. |
| Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου<br>Αποφυγή του κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών | !<br>(πιθανόν)<br>-<br>(αρνητική) | Η συνολική επίπτωση του προγράμματος στα τοπιολογικά χαρακτηριστικά αναμένεται να είναι αρνητική καθώς οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν σε πιθανό κατακερματισμό του τοπίου. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως στην υλοποίηση των δράσεων των ΑΠ Α & Ζ, Β & Η. |
| Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης | !<br>(πιθανόν)<br>+<br>(θετική) | Η συνολική επίπτωση της υλοποίησης του προγράμματος στην επίτευξη του τιθέμενου στόχου αναμένεται να είναι θετική. Αφ' ενός η επέκταση των υφιστάμενων υποδομών και η δημιουργία νέων αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της προσβασιμότητας των περιοχών στην ευρύτερη γειτονία και σε μικρή απόσταση από τις περιοχές παρέμβασης. Αφ' ετέρου ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των υπαρχουσών υποδομών αναμένεται να έχει θετική επίπτωση στην ελκυστικότητα του δικτύου και άρα των περιοχών παρέμβασης. Συνεπώς η αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων αναμένεται να αυξηθεί. Οι συνολικές επιπτώσεις από την υλοποίηση των δράσεων αναμένεται να είναι συνδυασμός των θετικών επιπτώσεων των ΑΠ Α & Ζ και των μικτών επιπτώσεων των ΑΠ Β & Η, ΙΑ. |
| Βιώσιμη αύξηση του πληθυσμού | !<br>(πιθανόν)<br>0<br>(ουδέτερη) | Αναμένονται ουδέτερες επιπτώσεις ως προς την αύξηση του πληθυσμού σε επίπεδο χώρας, κυρίως από την ανάπτυξη υποδομών θαλάσσιων, εναέριων και αστικών μεταφορών. Σε τοπικό επίπεδο, οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι θετικές. Οι επιπτώσεις αφορούν κυρίως στην υλοποίηση των δράσεων των ΑΠ Α & Ζ, Β & Η, Ε & ΙΒ, ΣΤ & ΙΓ. |
| Ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων που προκαλούνται από τις μεταφορές<br>Ελαχιστοποίηση των αερίων ρύπων και εκπομπών θορύβου που προκαλούνται από τις μεταφορές και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία | !<br>(πιθανόν)<br>+<br>(θετική) | Η συνολική επίπτωση του προγράμματος στην ανθρώπινη υγεία αναμένεται να είναι θετική, δεδομένου ότι στοχεύει στην προώθηση συστημάτων ασφάλειας σε όλα τα είδη μεταφορών. Οι επιπτώσεις αφορούν στην υλοποίηση των δράσεων όλων των ΑΠ. |
| Βιώσιμη προσβασιμότητα | ! | Αναμένονται θετικές επιπτώσεις από την υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Οι |

| Περιβαλλοντικοί Στόχοι | Χαρακτήρας Επίπτωσης | Εκτίμηση και Αξιολόγηση Επίπτωσης |
|---|---|---|
| Αύξηση χρήσης ΜΜΜ<br>Βελτίωση πρόσβασης στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή | (πιθανόν)<br>+<br>(θετική) | επιπτώσεις αφορούν στην υλοποίηση των δράσεων όλων των ΑΠ. |
| Διατήρηση και προστασία ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος<br>Βελτίωση συνθηκών πρόσβασης σε χώρους και εκδηλώσεις | ?<br>(απροσδιόριστη) | Αναμένονται απροσδιόριστες επιπτώσεις από την υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων, εκτός από τις περιπτώσεις όπου αυτές υλοποιούνται στη γειτονία περιοχών ιδαίτερου πολιτιστικού, ιστορικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Οι επιπτώσεις αφορούν στην υλοποίηση των δράσεων των ΑΠ Α & Ζ, Β & Η, Γ & Θ, Δ & Ι, ΙΑ. |

**Διαδικασία Διαβούλευσης**

Στο πλαίσιο της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013 πραγματοποιήθηκε διαδικασία διαβούλευσης με τις δημόσιες αρχές και με το ενδιαφερόμενο κοινό. Οι αρχές αυτές κλήθηκαν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, να διατυπώσουν εγγράφως την γνώμη τους και τις τυχόν παρατηρήσεις τους επί του περιεχομένου της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, σύμφωνα με την σχετική ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/5.9.06 (ΦΕΚ 1225/Β/2006), όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 7 (παρ. 4 και 4.1).

Ειδικότερα, η διαδικασία διαβούλευσης περιελάμβανε:

*Α) Διαβούλευση με τις δημόσιες αρχές* : Η αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.(ΕΥΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) διαβιβάζει το φάκελο στις ακόλουθες δημόσιες αρχές :

1) στα Υπουργεία Οικονομίας και Οικονομικών, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Πολιτισμού, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας,

2) στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,

3) στους Οργανισμούς Αθήνας και Θεσσαλονίκης κατά περίπτωση, ή στους Οργανισμούς του άρθρου 3 του ν.2508/1997 εφόσον αυτοί έχουν συσταθεί,

4) στα Περιφερειακά Συμβούλια των 13 περιφερειών, τα οποία εκτός από τη διατύπωση σχετικής γνωμοδότησης, θέτουν και στη διάθεση του κοινού, όποτε τους ζητούνται, τις πληροφορίες και τα στοιχεία του φακέλου Σ.Μ.Π.Ε.

Οι παραπάνω δημόσιες αρχές είχαν στη διάθεσή τους 45 ημέρες από την ημέρα παραλαβής του φακέλου για να διατυπώσουν τις τυχόν παρατηρήσεις τους.

*Β) Διαβούλευση με το ενδιαφερόμενο κοινό* : Η αρχή σχεδιασμού του Προγράμματος (ΕΥΔ ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) 1) ανάρτησε το πλήρες κείμενο της ΣΜΠΕ του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στο διαδίκτυο, στην ιστοσελίδα της υπηρεσία (www.epoalaa.gr), και 2) δημοσίευσε ανακοίνωση στον τύπο (σε δύο ημερήσιες εφημερίδες εθνικής εμβέλειας), σύμφωνα με την οποία ενημερώνει ότι η ΣΜΠΕ διατίθεται από τα Περιφερειακά Συμβούλια των 13 Περιφερειών της χώρας και βρίσκεται αναρτημένη στην παραπάνω ιστοσελίδα και καλείται

το ενδιαφερόμενο κοινό να διατυπώσει τις απόψεις του μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από τη δημοσίευση της ανακοίνωσης.

Στη συνέχεια η αρμόδια αρχή (ΕΥΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) αφού συγκέντρωσε και έλαβε υπόψη τις γνωμοδοτήσεις των δημόσιων αρχών και τις απόψεις του ενδιαφερόμενου κοινού συνέταξε σχέδιο απόφασης (ΚΥΑ) για την έγκριση της ΣΜΠΕ του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας», το οποίο υπέγραψαν οι Υπουργοί Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομίας και Οικονομικών.

Η Αρχή Σχεδιασμού (ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) αφού ανάρτησε την ΚΥΑ έγκρισης της ΣΜΠΕ του Ε.Π. «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας» στην ιστοσελίδα της, δημοσίευσε ανακοίνωση στον τύπο (σε δύο ημερήσιες εφημερίδες εθνικής εμβέλειας) για την ενημέρωση του ενδιαφερόμενου κοινού.

### 2.6.4 Διαφοροποιήσεις του προγράμματος από τη διαδικασία της διαβούλευσης της ΣΜΠΕ

Οι διαφοροποιήσεις που προέκυψαν στο πρόγραμμα από την διαδικασία ελέγχου της ΣΜΠΕ από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ και την προβλεπόμενη διαδικασία διαβούλευσης, αφορούν μικρής έκτασης διαφοροποιήσεις σε ορισμένους από τους στρατηγικούς και γενικούς στόχους του προγράμματος, ούτως ώστε να τονίζεται με μεγαλύτερη έμφαση η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο πρόγραμμα.

Ειδικότερα, προέκυψαν οι ακόλουθες διαφοροποιήσεις στους στόχους του προγράμματος:

1. Ο Γενικός Στόχος (α) θα πρέπει να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του βασικού οδικού δικτύου και με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων και των οδικών του συνδέσεων με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια), με μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν».
2. Ο Γενικός Στόχος (β) θα πρέπει να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, στην κατεύθυνση ενίσχυσης των καθαρών μέσων μεταφοράς, με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας, η συμπλήρωση των ασυνεχειών και η μεγιστοποίηση του βαθμού ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών με υποστήριξη στις μεταφορικές υποδομές που επιδρούν θετικά στο περιβάλλον»
3. Ο Γενικός Στόχος (δ) θα πρέπει να αναδιατυπωθεί ως εξής : «Η ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιδράσεις σε αστικούς ιστούς, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών».
4. Ο Γενικός Στόχος (ε) θα πρέπει να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Η ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών και του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μεγάλων αστικών κέντρων, για τη βελτίωση των αστικών μετακινήσεων και της ελκυστικότητας και της ποιότητας των αστικών δημόσιων συγκοινωνιών με έμφαση στη μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων και των συνολικά εκπεμπόμενων αέριων ρύπων από αυτές, ώστε να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα στον αστικό ιστό»

### 2.6.5 Περιβαλλοντικά μέτρα, όροι και περιορισμοί για την υλοποίηση του προγράμματος

Για την πληρέστερη προστασία και την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος, η αρμόδια υπηρεσία για την έγκρισης της ΣΜΠΕ του προγράμματος επέβαλε του ακόλουθους όρους, περιορισμούς και κατευθύνσεις:

1. Θα πρέπει να αποφεύγεται η εγκατάσταση υποδομών εντός βιοτόπων και περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών, ενώ όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, θα πρέπει να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα για την εξομάλυνση των επιπτώσεων στην πανίδα και την ορνιθοπανίδα. Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια ώστε η διέλευση των έργων προσπελασιμότητας να μην θίγει κατά το δυνατόν την ακεραιότητα και συνεκτικότητα των περιοχών του δικτύου Natura 2000.
2. Κατά την ωρίμανση του σχεδιασμού στα οδικά, σιδηροδρομικά και αερολιμενικά έργα, θα πρέπει να επιδιώκεται η μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου. Ενδεικτικές κατευθύνσεις αποτελούν:
   - 2.1. Η κατά το δυνατόν απομάκρυνση οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, οριζοντιογραφικά ή μηκοτομικά, από ευαίσθητους δέκτες, καθώς και η επιλογή κατάλληλων οδοστρωμάτων ή επιδομής και τροχαίου υλικού αντίστοιχα.
   - 2.2. Πρόνοιες διαχειριστικών μέτρων κατά τη λειτουργία, όπως μειωμένες ταχύτητες συρμών και οχημάτων κοντά σε οικιστικές ή ευαίσθητες χρήσεις, όσον αφορά στα οδικά και σιδηροδρομικά έργα, και διαδικασίες μείωσης θορύβου σε συνδυασμό με κατάλληλα ίχνη πτήσης των αεροσκαφών όσον αφορά στα αερολιμενικά έργα.
3. Κατά το σχεδιασμό της λειτουργίας των έργων του ΕΠ, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για σχέδια ορθής διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων.
4. Στις αρχές σχεδιασμού των έργων, θα πρέπει να ενταχθούν και οι ακόλουθες κατευθύνσεις:
   - 4.1. Αποφυγή, κατά το δυνατόν, κατάληψης παραγωγικών εδαφών.
   - 4.2. Μέριμνα για την ελάχιστη δυνατή αλλοίωση του υδρογραφικού δικτύου.
   - 4.3. Ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων σε ιδιαίτερης αξίας τοπία.
5. Θα πρέπει να ενισχυθεί η σύνδεση αερολιμένων, σιδηροδρομικών σταθμών και λιμανιών με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

### 2.6.6 Ενδεικτικό πρόγραμμα παρακολούθησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Η παρακολούθηση των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προγράμματος πραγματοποιείται με ευθύνη της Αρχής Σχεδιασμού, προκειμένου και με τη συνεργασία και υποστήριξη κάθε Υπηρεσίας Περιβάλλοντος με αρμοδιότητα παρακολούθησης περιβαλλοντικών μέσων και παραμέτρων στον τομέα της, προκειμένου μεταξύ άλλων να εντοπισθούν εγκαίρως απρόβλεπτες δυσμενείς επιπτώσεις και να ληφθούν τα κατάλληλα επανορθωτικά μέτρα.

Η ως άνω παρακολούθηση θα διεξάγεται μέσω ετήσιων εκθέσεων, στο στάδιο υλοποίησης που επιτρέπει τη λήψη διορθωτικών ενεργειών, εάν τέτοιες αποδειχθούν απαραίτητες.

Τα μέτρα παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του Προγράμματος περιγράφονται στην ΚΥΑ έγκρισης της ΣΜΠΕ του Προγράμματος.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

# ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

# 3 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

## ΓΕΝΙΚΑ

Η επιχειρησιακή διάρθρωση του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», περιλαμβάνει Άξονες Προτεραιότητας, που σχετίζονται με έξι διαφορετικές θεματικές ενότητες κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί σε ένα γενικό στόχο του ΕΠ. Οι ενότητες αυτές είναι: α) οδικές μεταφορές, β) σιδηροδρομικές & διατροπικές μεταφορές, γ) θαλάσσιες μεταφορές, δ) αεροπορικές μεταφορές, ε) αστικές μεταφορές και στ) ασφάλεια μεταφορών.

Ο συνολικός αριθμός των Αξόνων Προτεραιότητας (Α.Π.) Προτεραιότητας (Α.Π.) προκύπτει με τη διαμόρφωση δύο Ομάδων Αξόνων, μία για κάθε ένα από τα δύο Ταμεία χρηματοδότησης του ΕΠ, ΕΤΠΑ και ΤΣ αντίστοιχα. Και οι δύο ομάδες περιλαμβάνουν Άξονες Προτεραιότητας που σχετίζονται με τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και συνδυασμένες, τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές.

Επιπλέον, στην Ομάδα ΕΤΠΑ περιλαμβάνεται μία πρόσθετη θεματική υπο-ομάδα με την Ασφάλεια Μεταφορών και με την Τεχνική Υποστήριξη της Εφαρμογής των Α.Π. της Ομάδας ΕΤΠΑ, ενώ στην Ομάδα ΤΣ περιλαμβάνονται δύο πρόσθετες θεματικές υπο-ομάδες, μία Αστικών Μεταφορών και μία Διαχείρισης Δικτύων Μεταφορών και Τεχνικής Υποστήριξης της Εφαρμογής των Α.Π της Ομάδας ΤΣ.

Με τη διαρθρωτική αυτή δομή, διαμορφώνονται τέσσερις υπο-ομάδες:

υπο-ομάδα (1) Χερσαίες Υπεραστικές Μεταφορές,

υπο-ομάδα (2) Θαλάσσιες και Αεροπορικές Μεταφορές,

υπο-ομάδα (3) Αστικές Μεταφορές και

υπο-ομάδα (4) Ασφάλεια / Διαχείριση Δικτύων Μεταφορών και Τεχνική Υποστήριξη.

Στην Ομάδα Αξόνων ΕΤΠΑ διαμορφώνονται τρεις υπο-ομάδες με βάση το γενικότερο θεματικό τους αντικείμενο: (1), (2) και (4). Οι υπο-ομάδες αυτές περιλαμβάνουν από δύο Άξονες Προτεραιότητας, οπότε προκύπτουν για την Ομάδα ΕΤΠΑ συνολικά έξι (6) Άξονες Προτεραιότητας.

Με όμοιο τρόπο στην Ομάδα Αξόνων ΤΣ διαμορφώνονται τέσσερις υπο-ομάδες με βάση το γενικότερο θεματικό τους αντικείμενο: (1), (2), (3) και (4). Οι υπο-ομάδες 1, 2 και 4 περιλαμβάνουν από δύο Άξονες Προτεραιότητας, ενώ η υπο-ομάδα 3 περιλαμβάνει ένα μόνο Άξονα Προτεραιότητας, οπότε προκύπτουν για την Ομάδα ΤΣ συνολικά επτά (7) Άξονες Προτεραιότητας (Η διαφοροποίηση οφείλεται στο ότι οι παρεμβάσεις στις Αστικές Μεταφορές αφορούν κυρίως τις Περιφέρειες Αττικής –Αθήνα- και Κεντρικής Μακεδονίας - Θεσσαλονίκη, που λόγω μεταβατικού καθεστώτος, δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ).

Με τον τρόπο αυτό προκύπτουν συνολικά για το ΕΠΕΠ δεκατρείς (13) Άξονες Προτεραιότητας, ως ακολούθως:

**ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΤΠΑ**

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 1ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α: | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 2ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β: | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 3ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ: | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 4ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ: | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

| | |
|---|---|
| 5ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε: | ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 6ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ: | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ |

**ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ**

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 7ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ: | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |
| 8ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η: | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 9ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ: | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ |
| 10ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι: | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

| | |
|---|---|
| 11ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΑ: | ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ |

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

| | |
|---|---|
| 12ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΒ: | ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ |
| 13ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΓ: | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ |

Για τη διαμόρφωση των Αξόνων Προτεραιότητας του ΕΠ λήφθηκαν επίσης υπόψη οι εισηγήσεις των ex-ante αξιολογητών καθώς και των μελετητών της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης.

Η επιλογή των ειδικών στόχων κάθε Άξονα Προτεραιότητας και η διάρθρωσή του σε προτάσεις, παρεμβάσεις και δράσεις, γίνεται με βάση τον γενικό στόχο και τις προτεραιότητές του Άξονα και με γνώμονα τους στρατηγικούς στόχους του Επιχειρησιακού Προγράμματος. Στο πλαίσιο αυτό, καθορίζονται και ιεραρχούνται οι ειδικοί στόχοι του κάθε Άξονα ώστε να επιτυγχάνεται ο αντίστοιχος γενικός στόχος και ταυτόχρονα να ικανοποιούνται στο μεγαλύτερο βαθμό όλοι οι κύριοι και παράλληλοι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι άξονες προτεραιότητας της πρώτης Ομάδας χρηματοδοτούνται από το "Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης - ΕΤΠΑ" και υλοποιούνται σε Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, ενώ οι άξονες προτεραιότητας της δεύτερης Ομάδας χρηματοδοτούνται από το "Ταμείο Συνοχής" και υλοποιούνται τόσο σε Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, όσο και σε Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης (phasing out και phasing in).

Οι θεματικές ενότητες του Προγράμματος υλοποιούνται από τη συνδυασμένη εφαρμογή των δράσεων των Α.Π. της Ομάδας ΕΤΠΑ και της Ομάδας Ταμείου Συνοχής, όπως φαίνεται στο **Διάγραμμα Υπο-ομάδες & Θεματικές Ενότητες Αξόνων Προτεραιότητας**, που ακολουθεί.

Ειδικότερα:

α) **<u>Οι οδικές μεταφορές</u>**, καλύπτονται από παρεμβάσεις στο Διευρωπαϊκό και Διαπεριφερειακό Οδικό Δίκτυο σε Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης, που εντάσσονται στον Α.Π. Α και από παρεμβάσεις στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο στο σύνολο της χώρας, που εντάσσονται στον Α.Π. Ζ.

| | |
|---|---|
| 1ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α: | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 7ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ: | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ |

β) **<u>Οι σιδηροδρομικές & πολυτροπικές μεταφορές</u>**, καλύπτονται από παρεμβάσεις στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο σε Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης, που εντάσσονται στον Α.Π. Β και από παρεμβάσεις στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο στο σύνολο της χώρας, που εντάσσονται στον Α.Π. Η.

| | |
|---|---|
| 2ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β: | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 8ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η: | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |

γ) **<u>Οι θαλάσσιες μεταφορές</u>**, καλύπτονται από παρεμβάσεις στα λιμάνια Περιφερειών μεταβατικής στήριξης, που εντάσσονται στον Α.Π. Γ και από παρεμβάσεις σε Διευρωπαϊκά λιμάνια στο σύνολο της χώρας, που εντάσσονται στον Α.Π. Θ.

| | |
|---|---|
| 3ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ: | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 9ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ: | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ |

## ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ " ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ"
### ΥΠΟ-ΟΜΑΔΕΣ & ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

| | ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΤΠΑ (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ Ε.Τ.Π.Α.) | ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΤΣ (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ Τ.Σ.) | ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ |
|---|---|---|---|
| ΥΠΟΟΜΑΔΑ 1 | **ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | |
| | 1ος Α.Π. Α ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 7ος Α.Π. Ζ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |
| | 2ος Α.Π. Β ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 8ος Α.Π. Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |
| ΥΠΟΟΜΑΔΑ 2 | **ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | |
| | 3ος Α.Π. Γ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 9ος Α.Π. Θ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |
| | 4ος Α.Π. Δ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 10ος Α.Π. Ι ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |
| ΥΠΟΟΜΑΔΑ 3 | **ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** | | |
| | | 11ος Α.Π. ΙΑ ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ –- ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ | ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ |
| ΥΠΟΟΜΑΔΑ 4 | **ΑΣΦΑΛΕΙΑ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ** | | |
| | 5ος Α.Π. Ε ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 12ος Α.Π. ΙΒ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ |
| | 6ος Α.Π. ΣΤ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ | 13ος Α.Π. ΙΓ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ |

δ) **Οι αεροπορικές μεταφορές**, καλύπτονται από παρεμβάσεις στα αεροδρόμια Περιφερειών μεταβατικής στήριξης, που εντάσσονται στον Α.Π. Δ και από παρεμβάσεις σε Διευρωπαϊκά αεροδρόμια στο σύνολο της χώρας, που εντάσσονται στον Α.Π. Ι.

| | |
|---|---|
| 4ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ: | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 10ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι: | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ |

ε) **Οι αστικές μεταφορές** καλύπτονται από παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο και στα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και παρεμβάσεις στο σύστημα δημόσιων μεταφορών της Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εντάσσονται στον Α.Π. ΙΑ.

| | |
|---|---|
| 11ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΑ: | ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ |

στ) **Η ασφάλεια των μεταφορών** καλύπτεται από παρεμβάσεις στις μεταφορικές υποδομές, από διαχειριστικές παρεμβάσεις στα μεταφορικά δίκτυα και από παρεμβάσεις περιβαλλοντικής διαχείρισης μεταφορικών κόμβων (λιμένων, αεροδρομίων, σταθμών κλπ.), που εντάσσονται στους Α.Π. Ε και Α.Π. ΙΒ.

| | |
|---|---|
| 5ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε: | ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 12ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΒ: | ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ |

**Η Τεχνική Υποστήριξη της Εφαρμογής** του προγράμματος υλοποιείται από παρεμβάσεις υποστήριξης των Α.Π. της Ομάδας ΕΤΠΑ, που εντάσσονται στον Α.Π. ΣΤ και από παρεμβάσεις υποστήριξης των Α.Π. της Ομάδας ΤΣ, που εντάσσονται στον Α.Π. ΙΓ.

| | |
|---|---|
| 6ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ: | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ |
| 13ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΓ: | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ |

Οι κυριότερες πληροφορίες για κάθε Άξονα Προτεραιότητας που περιγράφονται στη συνέχεια, περιλαμβάνουν τον γενικό και τους ειδικούς στόχους του Άξονα, τη συνάφεια του Άξονα με Εθνικές και Ευρωπαϊκές προτεραιότητες στον τομέα των Μεταφορών, μία συνοπτική αναφορά – περιγραφή των κυριότερων παρεμβάσεων, την ποσοτικοποίηση των στόχων και ποσοτικούς δείκτες εκροών και αποτελεσμάτων, το χρηματο-οικονομικά στοιχεία του Άξονα, τα αναμενόμενα αποτελέσματα - επιπτώσεις από τις παρεμβάσεις του Άξονα, και λοιπά κατά περίπτωση ειδικά θέματα.

Για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΕΠ, διαμορφώνεται ένα σύστημα δεικτών που αντιστοιχεί στις κυριότερες παρεμβάσεις και αναμενόμενα αποτελέσματα. Οι δείκτες προσδιορίζονται σε επίπεδο Άξονα Προτεραιότητας και αφορούν στο σύνολο του Προγράμματος. Για την ποσοτικοποίηση των στόχων με τη μεγαλύτερη χρηματοδοτική βαρύτητα χρησιμοποιούνται δείκτες εκροών και αποτελεσμάτων, που είναι αντιπροσωπευτικοί των κυριότερων δράσεων του ΕΠ.

Οι ποσοτικοί δείκτες του ΕΠΕΠ και οι αντίστοιχοι ορισμοί τους φαίνονται στους Πίνακες που ακολουθούν.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΚΡΟΩΝ (Ε)

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΟΡΙΣΜΟΣ ΔΕΙΚΤΗ |
|---|---|---|
| Ε1. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων **Εντός ΤΕΝ-Τ**. | Χλμ | Ο δείκτης ορίζεται ως το συνολικό μήκος σε χλμ των αυτοκινητόδρομων εντός Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ), που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε2. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων **Εκτός ΤΕΝ-Τ**. | Χλμ | Ο δείκτης ορίζεται ως το συνολικό μήκος σε χλμ των αυτοκινητόδρομων εκτός Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ), που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε3. Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής **Εντός ΤΕΝ-Τ**. | Χλμ | Ο δείκτης ορίζεται ως το συνολικό μήκος σε χλμ του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π, που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε4. Κατασκευή και αναβάθμιση / Σιδηροδρομικής Γραμμής **Εκτός ΤΕΝ – Τ**. | Χλμ | Ο δείκτης ορίζεται ως το συνολικό μήκος σε χλμ των τμημάτων του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου που κατασκευάζεται / αναβαθμίζεται στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου. | Χλμ | Ο δείκτης ορίζεται ως το συνολικό μήκος σε χλμ. των οδικών τμημάτων του Εθνικού Οδικού Δικτύου, που κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται ως προς τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά στο πλαίσιο του Ε.Π.* |
| Ε6. Βελτίωση / κατασκευή οδών εκτός αυτοκινητόδρομων και εκτός Εθνικού Οδικού Δικτύου. | Χλμ | Ο δείκτης ορίζεται ως το συνολικό μήκος σε χλμ. των οδικών τμημάτων του Περιφερειακού / Επαρχιακού Οδικού Δικτύου που κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται ως προς τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά στο πλαίσιο του Ε.Π.* |
| Ε7. Μήκος γραμμών μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΕΣ) . | Χλμ | Ο δείκτης ορίζεται ως το συνολικό μήκος σε χλμ γραμμών των μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς, που δίδονται σε χρήση του επιβατικού κοινού στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε7α. Αριθμός νέων/αναβαθμισμένων σταθμών επιβατών μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς | Αριθμός | Ο δείκτης ορίζεται ως ο συνολικός αριθμός σταθμών που δίδονται σε χρήση του επιβατικού κοινού στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε8. Νέα Εμπορευματικά Κέντρα. | Αριθμός | Ο δείκτης ορίζεται ως ο αριθμός των Νέων Εμπορευματικών Κέντρων, που υλοποιούνται ολοκληρωμένα στο πλαίσιο των ενισχύσεων του Ε.Π. |
| Ε9. Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται. | Αριθμός | Ο δείκτης ορίζεται ως ο αριθμός των λιμένων, που αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται. | Τετρ. Μέτρα. | Ο δείκτης ορίζεται κατά περίπτωση ως η επιφάνεια κτηρίων ή δαπέδων στάθμευσης που κατασκευάζονται / επεκτείνονται στο πλαίσιο του Ε.Π. |
| Ε10α. Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων | Μέτρα | Ο δείκτης ορίζεται ως το μήκος διαδρόμου προσγειοαπογειώσεων που κατασκευάζεται στο πλαίσιο του ΕΠ. |
| Ε11. Ανανέωση στόλου ΜΜΜ (στο πλαίσιο του παρόντος ΕΠ) | % | Ο δείκτης ορίζεται ως το ποσοστό του στόλου οχημάτων ΜΜΜ, που ανανεώνεται / αυξάνεται στο πλαίσιο του Ε.Π. |

* Για τον υπολογισμό του δείκτη προσμετράται το συνολικό μήκος κάθε ενός λειτουργικά αυτοτελούς ενιαίου οδικού τμήματος που κατασκευάζεται ή αναβαθμίζεται (μεταξύ διαδοχικών ή μη κόμβων).

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (Α)

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Α) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΟΡΙΣΜΟΣ ΔΕΙΚΤΗ |
|---|---|---|
| Α1. Χρονοαπόσταση | Ώρες | Ο δείκτης ορίζεται ως η διάρκεια (σε ώρες) της διάνυσης του συνόλου των αυτοκινητοδρόμων ή των νέων/αναβαθμιζόμενων οδών ή των σιδηροδρομικών γραμμών, που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π.** |
| Α2. Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ/ESS) | Χλμ / ώρα | Ο δείκτης ορίζεται ως η Ισοδύναμη Ταχύτητα επί Ευθείας Γραμμής (ΙΤΕΓ) (Equivalent Straight-line Speed - ESS) (χλμ/ώρα) στο σύνολο των αυτοκινητοδρόμων η των νέων / αναβαθμιζόμενων οδών, που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π. Ο δείκτης υπολογίζεται ξεχωριστά για τους αυτοκινητόδρομους και ξεχωριστά για τις νέες/αναβαθμιζόμενες οδούς.** |
| Α3. Πρόσθετος πληθυσμός εξυπηρετούμενος από τα μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς | Αριθμός κατοίκων | Ο δείκτης ορίζεται ως ο πρόσθετος συνολικός πληθυσμός (σε χιλ. κατοίκους) στον οποίο παρέχεται η δυνατότητα πρόσβασης πεζή στο δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς στο πλαίσιο των σχετικών παρεμβάσεων του Ε.Π.** |
| Α4. Χρόνος διαδρομής μέσου μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς | Ώρες | Ο δείκτης ορίζεται ως ο χρόνος μετακίνησης (σε ώρες) σε συγκεκριμένες διαδρομές του μέσου (π.χ. Μετρό, Σιδηρόδρομος, Τραμ). |
| Α5. Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου | Αριθμός θανάτων / $10^6$ οχηματο-χιλιόμετρα | Ο δείκτης ορίζεται ως ο βαθμός επικινδυνότητας της αντίστοιχης κατηγορίας οδικού δικτύου, και υπολογίζεται ως ο σταθμισμένος, με βάση το μήκος, μέσος όρος των βαθμών επικινδυνότητας όλων των αυτοκινητοδρόμων και αντίστοιχα των λοιπών νέων/αναβαθμιζόμενων οδών, που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π.** |
| Α6. Αεροδρόμια με δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων | Αριθμός | Ο δείκτης ορίζεται ως ο αριθμός των αεροδρομίων που έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης υπερατλαντικών πτήσεων και αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του Ε.Π. |

** Ο Δείκτης υπολογίζεται με βάση τη μεθοδολογία που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα.

Στη συνέχεια παρατίθεται αναλυτική περιγραφή όλων των Αξόνων προτεραιότητας του Προγράμματος.

## 3.1 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ Ε.Τ.Π.Α.

**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

| | |
|---|---|
| **1ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α:** | **ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ** |
| **2ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β:** | **ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ** |

### 3.1.1 1ος Άξονας - Α.Π. Α: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

#### *3.1.1.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Α είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(α) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεών του με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια), καθώς και της ανάπτυξης του λοιπού Εθνικού και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Α, αποκλειστικά για τις οκτώ (8) Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Α:***

*Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεών του με τις κύριες πύλες της χώρας και η ανάπτυξη του λοιπού Εθνικού και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑΣ, ΙΟΝΙΑΣ Ο-ΔΟΥ, ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ/ΣΠΑΡΤΗ και η ολοκλήρωση τμημάτων του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ και κύριων νησιωτικών οδικών αξόνων των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών και των Διαπεριφερειακών οδικών αξόνων των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης, των τροφοδοτικών αξόνων τους και των συνδέσεων με κομβικά σημεία / πύλες της Χώρας.*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Η αντιμετώπιση των ασυνεχειών των κύριων Περιφερειακών οδικών αξόνων των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης και η βελτίωση της σύνδεσης των περιοχών αυτών με το Διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Η υλοποίηση οδικών προσβάσεων που αποκαθιστούν την συνδυασμένη λειτουργία των μεταφορών και εξασφαλίζουν τη συνέχεια των μεταφορών σε συγκοινωνιακούς κόμβους των περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης, όπως το Διευρωπαϊκό Δίκτυο λιμένων και τα αεροδρομίων, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα υπό ανάπτυξη εμπορευματικά κέντρα (freight villages) των μητροπολιτικών περιοχών.*

***Ειδικός Στόχος 5***

*Οι παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων και οι συνδέσεις των λιμένων τους με το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο.*

Για την υλοποίηση του ειδικού στόχου 3 γίνεται επιλογή των παρεμβάσεων στο περιφερειακό οδικό δίκτυο με γνώμονα την ενίσχυση της προσπελασιμότητας και τη βελτίωση της σύνδεσης των περιοχών που δεν εξυπηρετούνται άμεσα, από το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΔΟΔ), λόγω της σχετικής τους απόστασης από αυτό. Οι παρεμβάσεις σε επιλεγμένους περιφερειακούς άξονες του εθνικού οδικού δικτύου (όπως π.χ στον άξονα Λάρισας – Κοζάνης και Τρικάλων Άρτας), ενισχύουν τη διασύνδεση των περιοχών της βορειοανατολικής Θεσσαλίας και της νοτιο-δυτικής Ηπείρου με το ΔΟΔ (Εγνατία Οδός με ΠΑΘΕ και Ιόνια Οδός με Ε65) και δημιουργούν την απαραίτητη «πύκνωση» του τροφοδοτικού στη λειτουργία του ΔΟΔ δικτύου, αυξάνοντας την προστιθέμενη αξία των κύριων παρεμβάσεων του Α.Π. Επιπλέον οι επιλεγμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο του ειδικού στόχου 3, ενισχύουν τη λειτουργία του ακτινικού υπεραστικού οδικού δικτύου της Λάρισας προς Κοζάνη, Τρίκαλα, Βόλο και Λαμία και συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του συστήματος μεταφορών σε σχέση με το Θεσσαλικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και τους περιφερειακούς πόλους του.

Σε ότι αφορά τον οδικό άξονα του ΒΟΑΚ, επιλέγονται παρεμβάσεις που εξασφαλίζουν τη λειτουργική ολοκλήρωση του άξονα και την επαρκή εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας με βάση την κατανομή της στα διάφορα τμήματα του άξονα, ενώ παράλληλα εξετάζεται η δυνατότητα περαιτέρω βελτίωσης και αναβάθμισης πρόσθετων τμημάτων με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω Σύμβασης(εων) Παραχώρησης.

### *3.1.1.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Α, ο γενικός του στόχος και οι επιμέρους ειδικοί στόχοι, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και τις προτεραιότητες του ΕΠΜ, ενώ συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Αναλυτικότερα, ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του έχουν άμεση και σημαντική συμβολή στον γενικό στόχο 13 της 5$^{ης}$ Θεματικής Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»* καθώς εξυπηρετεί τους επιμέρους στόχους για *«αντιμετώπιση των ασυνεχειών των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2 και 3), *«..ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών* (εξυπηρετείται από τον ειδικό στόχο 4), *«σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών»* και για *«αναβάθμιση υποδομών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2, 3, 4 και 5).

Οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3, 4 και 5 του ΑΠ έχουν, επίσης, έμμεση συμβολή στους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ 1: *«Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων»* και 3: *«Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας*, που εντάσσονται στην 1$^{η}$ Θεματική Προτεραιότητα *«Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας»*. Οι στόχοι αυτοί προωθούνται από τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, που επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη του βασικού οδικού δικτύου και τις οδικές συνδέσεις με τις πύλες της χώρας και τους λοιπούς κύριους συγκοινωνιακούς κόμβους (λιμάνια, αεροδρόμια, κλπ). Επιπλέον, η βελτίωση της προσπελασιμότητας διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και, ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού.

Σε ότι αφορά *την* χωρική διάσταση του ΕΣΠΑ, οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3 και 4 συμβάλλουν στην Χωρική Προτεραιότητα 3: *«Διασυνοριακή, διακρατική και διαπεριφερειακή συνεργασία»* (και άρα βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία»)* καθώς προωθούν τα Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα και τις συνδέσεις με τις πύλες και σημαντικούς διαμετακομιστικούς κόμβους της χώρας ενώ ο ειδικός στόχος 5 του ΑΠ συμβάλλει στην Χωρική Προτεραιότητα 1 του ΕΣΠΑ για *«βιώσιμη αστική ανάπτυξη»* καθώς αποσυμφορίζει τα κύρια αστικά κέντρα από την υπεραστική κυκλοφορία.

Επίσης ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»* και την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»* ενώ παράλληλα συμβάλουν στην 3$^{η}$ προτεραιότητα του ΕΠΜ για *«...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης»* και στην πολιτική για *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή»* (Κεφ. 7 του ΕΠΜ).

Οι ειδικοί στόχοι του Άξονα Προτεραιότητα εξυπηρετούν την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και συμβάλλουν επίσης έμμεσα στους γενικούς στόχους 6, 9 και 14 του ΕΣΠΑ (βλ. παρ. 2.2.1).

*Ο γενικός στόχος και ο Άξονας Προτεραιότητας θα συμβάλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1, 3 & 5 και τους Γενικούς στόχους 1, 3, 9 & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στις χωρικές προτεραιότητες 1 και 3 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

*Οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3 και 4 θα συμβάλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1, 3 & 5 και τους Γενικούς στόχους 1, 3, 9 & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στη χωρική προτεραιότητα 3 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

*Ο ειδικός στόχος 5 θα συμβάλει:*

- *Στις θεματική προτεραιότητα 5 και το Γενικό στόχο 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στη χωρική προτεραιότητα 1 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στην 1.1.1 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

### *3.1.1.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε επτά από τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς στόχου σύγκλισης, ενώ σε συμφωνία με τους κανονισμούς δεν περιλαμβάνει παρεμβάσεις στις μεταβατικές περιφέρειες. Έμφαση δίδεται στις παρεμβάσεις των περιφερειών της Θεσσαλίας, της Ηπείρου, της Δυτ. Ελλάδας, της Πελοποννήσου και της Κρήτης, ενώ χαμηλότερη βαρύτητα δίδεται σε παρεμβάσεις στα Ιόνια νησιά και στο Βόρειο Αιγαίο.

Οι κατηγορίες παρεμβάσεων του Α.Π. Α (βλ. και Χάρτη Συστήματος Μεταφορών στο Παράρτημα 4) είναι οι εξής:

1. *Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων της προηγούμενης περιόδου*

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί βασικό στοιχείο του Ε.Π., περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) και αφορά στην ολοκλήρωση οδικών αξόνων και τμημάτων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο και συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών και στην λειτουργική ομοιογένεια του ΔΟΔ.

Στην κατηγορία περιλαμβάνεται ενδεικτικά:

- η συνέχιση της υλοποίησης του ΠΑΘΕ στο τμήμα Κόρινθος – Πάτρα μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα»,
- η συνέχιση της υλοποίησης της ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ στο τμήμα Αντίρριο – Ιωάννινα, μέσω σύμβασης παραχώρησης και στο τμήμα Πάτρα – Τσακώνα, μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα»,
- η κατασκευή τμημάτων της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο,
- η συνέχιση της υλοποίησης τμήματος του οδικού άξονα Τρίπολη – Καλαμάτα / Σπάρτη μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα»,
- οι συνδέσεις της οδικής παράκαμψης Πάτρας με την πόλη και το λιμάνι,
- η ολοκλήρωση της κατασκευής τμημάτων του Βόρειου και του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ),
- η συνέχιση της κατασκευής τμημάτων των κυρίων οδικών αξόνων σε μεγάλα νησιά του Βορείου Αιγαίου (π.χ. Μυτιλήνη) και στα Ιόνια (π.χ. Κέρκυρα).

2. *Κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου*

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί επίσης βασικό στοιχείο του Ε.Π. και περιλαμβάνει νέες σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου αλλά και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας.

Στην κατηγορία περιλαμβάνεται ενδεικτικά:

- η συνέχιση της αναβάθμισης του ΒΟΑΚ (βλ. τμήματα στον Πίνακα Μεγάλων Έργων) και του ΝΟΑΚ κατά τμήματα,
- η κατασκευή τμήματος του κάθετου άξονα της Εγνατίας Κομοτηνή - Νυμφαία

3. *Κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου*

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων περιλαμβάνει βελτιώσεις και νέες παρεμβάσεις σε τμήματα του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας.

Στην κατηγορία περιλαμβάνονται παρεμβάσεις για τη σύνδεση πόλεων με την ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ και τον ΠΑΘΕ, καθώς και βελτιώσεις Εθνικών Οδών.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

- η σύνδεση της πόλης της Πρέβεζας και της Λευκάδας με την ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ,
- το έργο βελτίωσης των Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης (τμήμα Τύρναβος – Εγνατία Οδός) και Λάρισας - Φαρσάλων
- η κατασκευή της νέας οδού Τρικάλων – Άρτας

**Δικαιούχοι του Α.Π. Α είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., ΕΥΔΕ/ΟΑΠ, ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ, ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ, Δ1/ΓΓΔΕ.

### *3.1.1.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας Α βρίσκονται σε συνέργεια με δράσεις που προγραμματίζονται από τα αντίστοιχα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης ο ΑΠ Α περιλαμβάνει δράσεις για την ανάπτυξη καθέτων αξόνων σύνδεσης της Εγνατίας με τα βόρεια σύνορα, ενώ οι δράσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του αντίστοιχου ΠΕΠ για ανάπτυξη του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου με σκοπό την σύνδεση της Εγνατίας με περιοχές οικονομικών δραστηριοτήτων και γενικότερα την βελτίωση της προσβασιμότητας σε όλη την έκταση της Περιφέρειας συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιοχών. Επίσης είναι σε συνέργεια με το ΕΠ Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάς – Βουλγαρία», που προωθεί παρεμβάσεις για την διευκόλυνση των διασυνοριακών διελεύσεων των δύο χωρών.

Στην Περιφέρεια της Ηπείρου ο ΑΠ Α προωθεί έργα ανάπτυξης του ΔΟΔ (Εγνατία και Ιόνια Οδός), ενώ οι δράσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ για ανάπτυξη και βελτίωση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου με προτεραιότητα στις συνδέσεις με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα, την βελτίωση της προσπελασιμότητας των παραμεθόριων και ορεινών περιοχών. Επίσης συμπληρώνονται από δράσεις του ΕΠ Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάς – Αλβανία», που προωθεί παρεμβάσεις για την διευκόλυνση των διασυνοριακών διελεύσεων των δύο χωρών.

Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας ο ΑΠ Α περιλαμβάνει δράσεις για την ανάπτυξη και βελτίωση οδικών αξόνων του εθνικού δικτύου οι οποίοι διασυνδέουν τα ΔΟΔ. Οι παρεμβάσεις αυτές συμπληρώνονται από τις αντίστοιχες παρεμβάσεις του ΠΕΠ στην Περιφέρεια οι οποίες αφορούν ανάπτυξη εθνικού και περιφερειακού δικτύου και στοχεύουν στην βελτίωση των συνδέσεων με τις όμορες Περιφέρειες και τα Διευρωπαϊκά δίκτυα αλλά και των ενδοπεριφερειακών συνδέσεων (συνδέσεις νομών και αστικών κέντρων).

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ο ΑΠ Α εστιάζει σε δράσεις ανάπτυξης ΔΟΔ (Ιόνια Οδός, Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα) και συνδέσεων σημαντικών αστικών κέντρων με τα ΔΟΔ (Πάτρα, Λευκάδα, Πρέβεζα). Οι δράσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ για ανάπτυξη του ενδοπεριφερειακού οδικού δικτύου οι οποίες θα εξασφαλίσουν την σύνδεση με κόμβους μεταφορών (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικούς σταθμούς, εμπορευματικά κέντρα) και θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Στην Περιφέρεια της Πελοποννήσου ο ΑΠ Α περιλαμβάνει έργα ανάπτυξης ΔΟΔ (Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα, Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα), ενώ οι δράσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ για ανάπτυξη και βελτίωση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου τα οποία συμβάλουν στην διασύνδεση των ΔΟΔ και στην βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών της Περιφέρειας.

Επιπλέον, στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ο ΑΠ Α περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν στην ανάπτυξη του βασικού οδικού δικτύου και συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ, που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις επί του βασικού οδικού άξονα Β-Ν κάθε νομού, παρακάμψεις σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων ή και μικρότερων κέντρων της ενδοχώρας, βελτιώσεις των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του υφιστάμενου οδικού δικτύου, παρεμβάσεις για την εξασφάλιση βελτιωμένης σύνδεσης σημαντικών αστικών, ημιαστικών κλπ κέντρων της ενδοχώρας με το βασικό οδικό άξονα, ιεραρχημένες παρεμβάσεις που διασφαλίζουν την εύκολη προσπέλαση των συγκοινωνιακών κόμβων (λιμάνια-αεροδρόμια), καθώς και σημαντικών τουριστικών κέντρων ή ευρύτερων περιοχών της ενδοχώρας, και παρεμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια των μετακινουμένων και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Οι παρεμβάσεις του ΑΠ Α στο οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Κρήτης, αφορούν στην ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων της Κρήτης (ΒΟΑΚ και ΝΟΑΚ). Οι παρεμβάσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ, οι οποίες περιλαμβάνουν ανάπτυξη και βελτίωση του περιφερειακού και τοπικού οδικού δικτύου της Κρήτης.

Στην Περιφέρεια Νήσων Βορείου Αιγαίου ο ΑΠ Α περιλαμβάνει έργα ανάπτυξης και βελτίωσης βασικών οδικών αξόνων των μεγάλων νησιών, ενώ οι δράσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ, που περιλαμβάνουν ανάπτυξη και βελτίωση του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού οδικού δικτύου των νησιών με προτεραιότητα στη σύνδεση αστικών κέντρων με κύριους κόμβους και τουριστικούς προορισμούς ή προορισμούς σημαντικού πολιτιστικού ή και οικολογικού ενδιαφέροντος, παρακαμπτήριες οδούς αστικών κέντρων και δράσεις βελτίωσης ασφάλειας και συνθηκών κυκλοφορίας.

### *3.1.1.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007* | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 | ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ Γ' ΚΠΣ** |
|---|---|---|---|---|
| Ε1. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων **Εντός ΤΕΝ-Τ**. | Χλμ | **237,0** | **817,0*** ** | 141,7 |
| Ε2. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητόδρομων **Εκτός ΤΕΝ-Τ**. | Χλμ | **7,73** | **17,0** | 7,73 |
| Ε5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου | Χλμ | **25,3** | **367,0** | 16,0 |
| Ε6. Βελτίωση / κατασκευή οδών εκτός αυτοκινητόδρομων και εκτός Εθνικού Οδικού Δικτύου | Χλμ | **5,9** | **28,8** | 5,9 |

* Περιλαμβάνει το άθροισμα των ισοδυνάμων τμημάτων και των ολοκληρωμένων έως 31-12-2008 παρεμβάσεων του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ (σε περιφέρειες αμιγούς σύγκλισης).

** Αφορά «ισοδύναμα μήκη» οδικών τμημάτων για τα οποία έχει εκτελεσθεί μέρος των εργασιών στο ΕΠ-ΟΑΛΑΑ του Γ' ΚΠΣ και συνεχίζονται στην περίοδο 2007-2013. Ο σχετικός υπολογισμός έγινε αναλογικά επί του συνολικού μήκους του τμήματος με βάση το προβλεπόμενο ποσοστό απορρόφησης της Δημόσιας Δαπάνης έως 31-12-2008.

*** Από τα 817 χλμ τα 483 χλμ αφορούν κατασκευή αυτοκινητοδρόμων σε νέες χαράξεις ενώ τα υπόλοιπα 334 χλμ αφορούν κατασκευή αυτοκινητοδρόμων με βελτίωση υφιστάμενων οδών

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ**

| | ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ) | | ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ (ΧΛΜ/ΩΡΑ) | | ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ Νεκροί/100Χ10$^6$ Οχη-ματοχιλιόμετρα | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Τιμή Βάσης 2007 | Τιμή Στόχος 2013 | Τιμή Βάσης 2007 | Τιμή Στόχος 2013 | Τιμή Βάσης 2007 | Τιμή Στόχος 2013 |
| **Κόρινθος - Πάτρα** | 1:12 | 1:00 | 91 | 109 | | |
| **Πάτρα - Πύργος** | 1:12 | 0:48 | 57 | 85 | | |
| **Πύργος - Καλαμάτα** | 1:28 | 0:59 | 62 | 93 | | |
| **Πάτρα - Αγρίνιο** | 1:23 | 0:42 | 37 | 74 | | |
| **Αγρίνιο - Άρτα** | 1:25 | 0:42 | 49 | 99 | | |
| **Άρτα - Ιωάννινα** | 1:15 | 0:38 | 45 | 90 | | |
| **Τρίπολη - Καλαμάτα** | 1:17 | 0:45 | 32 | 76 | | |
| **Λαμία - Τρίκαλα** | 1:54 | 0:57 | 49 | 97 | | |
| **Τρίκαλα - Ιωάννινα** | 2:26 | 1:03 | 27 | 76 | | |
| **Ηράκλειο - Ρέθυμνο** | 0:54 | 0:40 | 74 | 89 | | |
| **Ρέθυμνο - Χανιά** | 0:45 | 0:30 | 59 | 88 | | |
| **Ηράκλειο - Σητεία** | 1:38 | 1:05 | 54 | 81 | | |
| **Ηράκλειο-Αγ.Δέκα-Ιεράπετρα** | 2:18 | 1:23 | 29 | 48 | | |
| **ΣΥΝΟΛΟ Α.Π. Α** | **19:06*** | **11:21*** | **46,5*** | **82,0*** | **0,816** | **0,568** |

* Αθροίσματα δεικτών με θεωρητική και όχι φυσική ερμηνεία, που παρέχονται για σύγκριση.

### *3.1.1.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Με την υλοποίηση των σημαντικών παρεμβάσεων του Α.Π. σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) και την ολοκλήρωση οδικών αξόνων και τμημάτων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο, επιτυγχάνεται η κεφαλαιοποίηση των έως σήμερα επενδύσεων και η αξιοποίηση των ωφελειών και της προστιθέμενης αξίας των παρεμβάσεων τόσο σε οικονομικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, επιτυγχάνεται η άρση των ασυνεχειών του οδικού δικτύου και εξασφαλίζεται η λειτουργική ομοιογένεια του ΔΟΔ, που εμπίπτει στις περιφέρειες όπου εφαρμόζονται οι παρεμβάσεις του Α.Π.

Σημαντικές ανάλογες επιπτώσεις επίσης επιτυγχάνονται από την υλοποίηση και λειτουργία νέων σημαντικών παρεμβάσεων του Α.Π. σε τμήματα του Διευρωπαϊκού αλλά και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου. Επίσης θετικές επιπτώσεις επέρχονται κυρίως στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών και της οδικής ασφάλειας από βελτιώσεις και νέες παρεμβάσεις σε τμήματα του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας.

### *3.1.1.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| Κωδικός | Κατηγορία παρέμβασης |
|---|---|
| 21 | Αυτοκινητόδρομοι (TEN-T) |
| 22 | Εθνικές οδοί |
| 23 | Περιφερειακές/τοπικές οδοί |

### *3.1.1.8* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

| Άξονας Προτε-ραιότητας | ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ | ΦΟΡΕΑΣ Υ-ΛΟΠΟΙΗΣΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ |
|---|---|---|---|
| **Α** | ΕΡΓΟ-ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ – ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ | ΕΥΔΕ/ΟΑΠ | Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας |
| | ΕΡΓΟ-ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΤΡΙΠΟΛΗ – ΚΑΛΑΜΑ-ΤΑ/ΣΠΑΡΤΗ | ΕΥΔΕ/ΟΑΠ | Πελοποννήσου |
| | ΕΡΓΟ-ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ | ΕΥΔΕ/ΟΑΠ | Δυτικής Ελλάδας, Ηπεί-ρου |
| | ΕΡΓΟ-ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ Β.Ο.Α.Κ.<br>ΝΕΟ ΕΡΓΟ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΒΟΑΚ (κατά τμήματα):<br>- ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΣΤΕΛΛΙΟΥ<br>- ΒΡΥΣΕΣ – Α/Κ ΓΕΩΡΓΙΟΥΠΟΛΗΣ<br>- ΦΟΔΕΛΕ – Α/Κ ΛΙΝΟΠΕΡΑΜΑΤΩΝ<br>- ΚΑΛΟ ΧΩΡΙΟ–ΓΕΦΥΡΑ ΦΡΟΥΖΗ / ΠΑΧΕΙΑ ΑΜΜΟΣ<br>- ΚΑΒΟΥΣΙ-ΑΓΚΑΘΙΑΣ | ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ | Κρήτης |

| Άξονας Προτεραιότητας | ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ | ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ |
|---|---|---|---|
| | ΕΡΓΟ – ΓΕΦΥΡΑ:<br>Ν.Ο.Α.Κ : ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΑΓ. ΔΕΚΑ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΜΕΣΣΑΡΑ<br>ΝΕΟ ΕΡΓΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΑΓ. ΔΕΚΑ - ΒΙΑΝΝΟΣ - ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ - ΠΑΧΕΙΑ ΑΜΜΟΣ (κατά τμήματα) | ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ | Κρήτης |
| | ΕΡΓΟ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΚΑΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ | ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ | Δυτικής Ελλάδας |
| | ΕΡΓΟ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΟΖΑΝΗΣ (από Τύρναβο μέχρι ΕΝΑΤΙΑ ΟΔΟ) | ΓΓΔΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ | Θεσσαλίας |
| Α | ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙ * | ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ | Δυτικής Ελλάδας |
| Α | ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΟΜΟΤΗΝΗ – ΝΥΜΦΑΙΑ * | ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε. | Ανατ. Μακεδονίας - Θράκης |

## 3.1.2 2ος Άξονας Α.Π. Β: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

### *3.1.2.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Β είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο γενικό στόχο του Ε.Π.:

(β) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, στην κατεύθυνση ενίσχυσης των καθαρών μέσων μεταφοράς με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας, καθώς και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών με υποστήριξη στις μεταφορικές υποδομές που επιδρούν θετικά στο περιβάλλον.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, εξειδικεύεται ο γενικός στόχος του ΕΠ, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Β:***

*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου του ΠΑΘΕ/Π στις ηπειρωτικές Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης με προτεραιότητα στην αποπεράτωση της γραμμής υψηλών ταχυτήτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δίκτυου στη περιοχή των Πατρών. Επι πλέον περιλαμβάνεται η ανάπτυξη των διατροπικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στις περιφέρειες αυτές.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η αποπεράτωση τμημάτων των Βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας).*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών.*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων και των συνδέσεών τους με ΒΙ.ΠΕ., σημαντικά λιμάνια και αεροδρόμια.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Μελέτη και ανάπτυξη συστημάτων αστικών μεταφορών σταθερής τροχιάς στα σημαντικότερα κέντρα των εν λόγω περιφερειών σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου.*

***Ειδικός Στόχος 5***

*Βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας, μείωση απωλειών σε ανθρώπινες ζωές και μείωση οικονομικού κόστους σιδηροδρομικών ατυχημάτων.*

### *3.1.2.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Β, βρίσκονται σε συνάφεια με τους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Ο ειδικός στόχος 1 του Α.Π. Β καλύπτει άμεσα τις ανάγκες ολοκλήρωσης τόσο του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας που περιλαμβάνεται στα Δ.Δ.Μ., όσο και της αύξησης της προσβασιμότητας σε σιδηροδρομικές μεταφορές, ενώ ο ειδικός στόχος 2 εξυπηρετεί την ανάγκη προσέλκυσης μεταφορικού έργου. Ο ειδικός στόχος 3 εξυπηρετεί τις ανάγκες που αφορούν στις συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, ενώ η ανάγκη προώθησης των επενδύσεων σε τεχνολογία, εφαρμογές τηλεματικής και σε κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό εξυπηρετείται από το στόχο 2 έμμεσα. Ο ειδικός στόχος 4 εξυπηρετεί τη διασυνδεσιμότητα των υπεραστικών και αστικών δικτύων και την ανάγκη αύξησης του μεριδίου των αστικών ΜΜΜ. Τέλος, ο ειδικός στόχος 5 θα συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Β, εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 13 του ΕΣΠΑ για *«την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών...»* και ειδικότερα στους εξειδικευμένους στόχους *«αντιμετώπιση των ασυνεχειών στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών», «ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών…», «σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών», «ανάπτυξη και επέκταση των αστικών μεταφορών»* και *«αναβάθμιση υποδομών».* Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»*.

Ειδικότερα, η ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων, καθώς και η ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, ενισχύει έμμεσα την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών εξαγωγών, τη διαμετακόμιση αγαθών μέσα από την Ελληνική επικράτεια, την ανάπτυξη παραγωγικών επενδύσεων στην περιοχή επιρροής του δικτύου και την δημιουργία επιχειρήσεων. Συνεπώς, οι Ειδικοί Στόχοι

του Α.Π. Β εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 1 του ΕΣΠΑ για *«αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων».*

Ταυτόχρονα, η ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π και η σύνδεσή του με σημαντικά λιμάνια και αεροδρόμια, καθώς και η ανάπτυξη του περιφερειακού δικτύου θα συμβάλλει στην ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία».*

Επιπρόσθετα, οι Ειδικοί Στόχοι του Α.Π. Β βρίσκονται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»* και τις προτεραιότητες του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων για *«...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης»* και *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή».* Τέλος, εξυπηρετούν την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Επίσης εξυπηρετούν έμμεσα και τον Γενικό Στόχο 9 του ΕΣΠΑ *«Προώθηση της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης»*, καθώς συμβάλλουν στη βελτίωση της κινητικότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες, με ειδικές προβλέψεις για την εξυπηρέτησή τους στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα οχήματα.

Ο ειδικός στόχος 4 βρίσκεται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 11 *«…ενίσχυση της συνέργιας μεταξύ περιβαλλοντικής προστασίας και ανάπτυξης…»* ενώ συμβάλλει επιπλέον και στην ΚΣΚΓ 2.1 *«η συμβολή των πόλεων στην ανάπτυξη και στην απασχόληση» καθώς και* στη χωρική προτεραιότητα 1 του ΕΣΠΑ *«Βιώσιμη αστική ανάπτυξη».*

*Ο Άξονας Προτεραιότητας, ο γενικός του στόχος και οι ειδικοί στόχοι θα συμβάλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1 & 5 και τους Γενικούς Στόχους 1, 9 & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στη χωρική προτεραιότητα 1 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1, 2.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 11η και στη 16η ΟΚΓ*

### *3.1.2.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Οι παρεμβάσεις στις περιφέρειες του αμιγούς στόχου σύγκλισης, περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής του άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη - Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π) ο οποίος αποτελεί τον σιδηροδρομικό άξονα υψηλής ταχύτητας της χώρας και εντάσσεται στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας.

Συγκεκριμένα θα ολοκληρωθεί πλήρως η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους Αθήνα – Πάτρα, με την κατασκευή, εντός της 4ης προγραμματικής περιόδου, αφενός του τμήματος Αίγιο - Πάτρα, μήκους 41 χλμ (υποδομή – επιδομή – σηματοδότηση - ηλεκτροκίνηση) και αφετέρου της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Κιάτο - Αίγιο, μήκους 70 χλμ. Η ολοκλήρωση της γραμμής απαιτεί σειρά έργων για την καλύτερη διασύνδεση του συνόλου των μεταφορικών υποδομών στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας, οι οποίες αναβαθμίζονται με την κατασκευή του νέου λιμένα Πατρών (βλέπε αντίστοιχο άξονα λιμένων του ΕΠ

ΕΠ) και των οδικών συνδέσεων παράκαμψης Πατρών και αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου - Πατρών. Για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατότητων που προσφέρονται στην 4η προγραμματική περίοδο, θα δοθεί έμφαση στη διατροπικότητα του μεταφορικού συστήματος. Σε αυτό το πλαίσιο, προβλέπεται η δυνατότητα χρηματοδότησης συστήματος μέσων σταθερής τροχιάς στην Πάτρα. Μια τέτοια παρέμβαση απαιτεί επικαιροποίηση της γενικότερης κυκλοφοριακής μελέτης της πόλης Πατρών, που εκπονήθηκε την προηγούμενη δεκαετία, καθώς και σχετική διερεύνηση ώστε να εξασφαλίζεται η συμβατότητα των προτεινόμενων συγκοινωνιακών δράσεων με το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό και Ρυθμιστικό Σχέδιο της περιοχής. Επίσης θα προωθηθεί η σιδηροδρομική σύνδεση με το νέο λιμένα Πατρών. Η τεχνική λύση του προτεινόμενου έργου προβλέπει υποβιβασμό της γραμμής, σε ένα μήκος περίπου 5 χλμ. στην αστική περιοχή της Πάτρας, ώστε να εξαλειφθεί η διχοτόμηση της πόλης από την επίγεια χάραξη, όπως είναι σήμερα και να αποδοθεί το παραλιακό μέτωπο σε χρήσεις αστικής ανάπλασης. Στη συνέχεια η νέα γραμμή συναρμόζεται με την υφιστάμενη μετρική γραμμή Πάτρας – Πύργου στην περιοχή του νέου λιμένα Πατρών, όπου θα γίνεται και η μετεπιβίβαση από την κανονική στη μετρική, έως ότου η τελευταία αναβαθμιστεί.

Εκτός της παρέμβασης της ολοκλήρωσης της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθηνών – Πατρών, ο άξονας προτεραιότητας Β περιλαμβάνει τη δυνατότητα χρηματοδότησης προπαρασκευαστικών δράσεων για την ανάπτυξη διατροπικών μεταφορών στις περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, ώστε να μπορεί να προωθηθεί η υλοποίηση σχετικών έργων, εάν εξασφαλιστεί η συνέργεια με τις αντίστοιχες περιφέρειες και τα ΠΕΠ.

Αναλυτικότερα οι κατηγορίες ενδεικτικών παρεμβάσεων του Α.Π. Β (βλ. και Χάρτη Συστήματος Μεταφορών στο Παράρτημα 4) είναι οι εξής:

*1. <u>Αποπεράτωση σιδηροδρομικού δικτύου ΠΑΘΕ/Π του τμήματος ΤΕΝΤ-Τ.</u>*

Περιλαμβάνει τα έργα κατασκευής του ΠΑΘΕ/Π στο τμήμα Αίγιο - Πάτρα (υποδομή – επιδομή – σηματοδότηση - ηλεκτροκίνηση) και της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Κιάτο - Αίγιο, για τη δημιουργία διπλής ηλεκτροκινούμενης γραμμσή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), πυλώνες του συστήματος ERTMS για διαλειτουργικότητα.

*2. <u>Σύνδεση με κομβικά λιμάνια της χώρας και με ΒΙ.ΠΕ.</u>*

Η σιδηροδρομική σύνδεση με βιομηχανικές περιοχές και κομβικά λιμάνια, θα συμβάλλει στην ανάκαμψη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ΠΑΘΕ/Π. Προωθούνται κυρίως παρεμβάσεις που συμπληρώνουν βασικές ελλείψεις, στο δίκτυο των υποδομών και υπηρεσιών (missing links, missing services), οι οποίες εμποδίζουν την λειτουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στην Χώρα, όπως οι παρεμβάσεις για δημιουργία σιδηροδρομικών συνδέσεων στους λιμένες.

*3. <u>Ανάπτυξη συστημάτων διατροπικών και αστικών μεταφορών</u>*

Τα εν λόγω συστήματα θα συμπληρώσουν τα υπεραστικά δίκτυα σιδηροδρομικών μεταφορών και, λειτουργώντας συνδυαστικά, θα αυξήσουν την προστιθέμενη αξία των λοιπών επενδύσεων.

**<u>Δικαιούχοι του Α.Π. Β είναι οι παρακάτω φορείς:</u>**

ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ΟΑΣΑ Α.Ε., ΤΡΑΜ Α.Ε.

### *3.1.2.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας που πραγματοποιούνται κατά κύριο λόγο στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αφορούν την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕΠ (τμήμα Αίγιο – Πάτρα) και βρίσκονται σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις που προγραμματίζονται από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και αφορούν βελτίωση του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου (μετρική γραμμή), αύξηση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας και μείωση του χρόνου διαδρομής.

### *3.1.2.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Ε3. Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής **εντός ΤΕΝ-Τ** | Χλμ | **104** | **215** |

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Α4. Χρόνος Διαδρομής Αθήνα - Πάτρα | Ώρες | 3:05 | 2:20 |

### *3.1.2.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Με την υλοποίηση των παρεμβάσεων του Α.Π. Β και την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτο – Πάτρα, επιτυγχάνεται η μείωση της χρονο-απόστασης της πόλης των Πατρών και των παραθεριστικών περιοχών της βόρειας ακτής της Πελοποννήσου από την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, με θετικά αποτελέσματα στην ανάπτυξη των περιοχών αυτών. Παράλληλα, εξασφαλίζεται η ασφαλής και αποτελεσματική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων από και προς το λιμένα των Πατρών και διευκολύνεται εκείθεν η διασύνδεση με την Ιταλία και την Δυτική Ευρώπη. Επίσης, η διασύνδεση των υπεραστικών δικτύων με το αστικό δίκτυο σταθερής τροχιάς θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα του συνολικού μεταφορικού συστήματος και θα παράσχει στο επιβατικό κοινό ένα σύστημα ενιαίας μεταφορικής εξυπηρέτησης

Τέλος, η υλοποίηση των παρεμβάσεων του Α.Π. Β, καθιστά περισσότερο ανταγωνιστικές τις σιδηροδρομικές μεταφορές σε σχέση με τις οδικές μεταφορές και αναμένεται να συμ-

βάλλει στην αποφυγή της συμφόρησης και στην ομαλή λειτουργία του νέου οδικού άξονα Κορίνθου- Πατρών.

### *3.1.2.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| Κωδικός | Κατηγορία παρέμβασης |
|---|---|
| 16 | Σιδηρόδρομοι |
| 17 | Σιδηρόδρομοι (TEN-T) |
| 52 | Προώθηση Καθαρών Αστικών Μεταφορών |

### *3.1.2.8* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

| Άξονας Προτε-ραιότητας | ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ | ΦΟΡΕΑΣ Υ-ΛΟΠΟΙΗΣΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ |
|---|---|---|---|
| **Β** | ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΝΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟ-ΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΚΙΑΤΟ – ΠΑΤΡΑ | ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. | Δυτικής Ελλάδας- Πε-λοποννήσου |

**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

| | |
|---|---|
| **3ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ:** | **ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ** |
| **4ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ:** | **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ** |

## 3.1.3 3ος Άξονας - Α.Π. Γ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

### *3.1.3.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Γ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τρίτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(γ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Γ, αποκλειστικά για τις οκτώ (8) Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Γ:***

*Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης, με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η ολοκλήρωση του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών και η διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών, με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτίωση των προσβάσεων των χερσαίων μέσων μεταφοράς με κατάλληλη σύνδεσή των λιμένων με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Η ανάδειξη των κύριων λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους, η κατασκευή επιβατικών σταθμών και γενικότερα η βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων, όπως απαιτείται για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Η συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Διώρυγας Σουέζ-Μαύρης Θάλασσας, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).*

### *3.1.3.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Γ, ο γενικός του στόχος και οι επιμέρους ειδικοί στόχοι, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και τις προτεραιότητες του ΕΠΜ ενώ συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Αναλυτικότερα ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του έχουν άμεση και σημαντική συμβολή στον Γενικό στόχο 13 της 5$^{ης}$ Θεματικής Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»* καθώς εξυπηρετεί τους επιμέρους στόχους για *«αντιμετώπιση των ασυνεχειών των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών»* (εξυπηρετείται από τον ειδικό στόχο 1 του Α.Π. Γ), *«ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 2, και 4), *«σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1 και 3) και για *«αναβάθμιση υποδομών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2, 3, 4, 5 και 6).

Οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3, 4, 5 και 6 του ΑΠ Γ έχουν, επίσης, έμμεση συμβολή στους γενικούς στόχους 1 και 3 του ΕΣΠΑ που εντάσσονται στην 1$^{η}$ Θεματική Προτεραιότητα *«Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας»*. Οι Γενικοί στόχοι του ΕΣΠΑ 1: *«Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων»* και 3: *«Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας»* προωθούνται από την βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών που επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών και την παράλληλη αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, την διασφάλιση ικανοποιητικής σύνδεσης των νησιωτικών περιοχών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών που θα εξυπηρετεί τις μετακινή-

σεις επιβατών και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και βελτιώνει τις τουριστικές υπηρεσίες. Επίσης η συμμετοχή ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου ενισχύει την προβολή της χώρας ως γεωστρατηγικής πύλης εισόδου στην ΕΕ και χώρος ανάπτυξης διεθνούς επιχειρηματικότητας. Οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Γ έχουν, επίσης, έμμεση συμβολή στο γενικό στόχο 14 του ΕΣΠΑ για τον *«ασφαλή ενεργειακό εφοδιασμό της χώρας με γνώμονα την αειφορία»*, μέσω της συμμετοχής των θαλασσίων μεταφορών στην ανάπτυξη των ενεργειακών δικτύων.

Σε ότι αφορά την χωρική διάσταση του ΕΣΠΑ, οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Γ συμβάλλουν στις Χωρικές Προτεραιότητες 2: *«Ανάπτυξη της υπαίθρου»* και 3: *«Διασυνοριακή, διακρατική και διαπεριφερειακή συνεργασία»* καθώς έχουν μεγάλη εφαρμογή στις νησιωτικές περιοχές, προωθούν τις συνδέσεις με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, αναπτύσσουν σημαντικές πύλες και διαμετακομιστικούς κόμβους της χώρας, υποστηρίζουν την συνεργασία με γειτονικά κράτη και αναβαθμίζουν την συμμετοχή της χώρας στις θαλάσσιες λεωφόρους της Μεσογείου. Κατά συνέπεια βρίσκονται σε συνάφεια και με την ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία».*

Επίσης ο Άξονας Προτεραιότητας Γ και οι στόχοι του βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»* και την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»*, ενώ παράλληλα συμβάλουν στην 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ για *«...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης»* και στην πολιτική για *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή»* (Κεφ. 7 του ΕΠΜ).

Τέλος, ο Άξονας Προτεραιότητας εξυπηρετεί την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

*Ο άξονας προτεραιότητας, ο γενικός στόχος και όλοι οι ειδικοί του στόχοι θα συμβάλλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1 & 5 και τους Γενικούς στόχους 1, 3, 13 & 14 του ΕΣΠΑ.*
- *Στις χωρικές προτεραιότητες 2 και 3 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

### *3.1.3.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε τέσσερις από τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς στόχου σύγκλισης, ενώ σε συμφωνία με τους κανονισμούς δεν περιλαμβάνει παρεμβάσεις στις μεταβατικές περιφέρειες. Παρεμβάσεις γίνονται σε λιμένες των περιφερειών της Ανατ. Μακεδονίας - Θράκης, της Δυτ. Ελλάδας, της Ηπείρου και του Βορείου Αιγαίου.

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει ενδεικτικά παρεμβάσεις στα λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας και Μεστών Χίου.

**Δικαιούχοι του Α.Π. Γ είναι οι παρακάτω φορείς:**

Δ4/ΓΓΔΕ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε. και ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.

### *3.1.3.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας που στοχεύουν στην ανάπτυξη και βελτίωση κύριων λιμένων των περιφερειών της Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και του Βορείου Αιγαίου βρίσκονται σε συνέργεια με δράσεις των αντίστοιχων ΠΕΠ που αποσκοπούν στην ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών συμπεριλαμβανόμένων των συνδέσεων των λιμένων με τα δίκτυα μεταφορών (οδικά και σιδηροδρομικά).

Αναλυτικότερα, στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, προγραμματίζονται από το ΠΕΠ δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές που περιλαμβάνουν τη βελτίωση λιμενικών υποδομών και ανωδομών για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχομένων υπηρεσιών, την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων, την προώθηση συνδυασμένων μεταφορών, τη βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό και επιχειρηματικό ιστό, τον εκσυγχρονισμό λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών στο πλαίσιο της ψηφιακής σύγκλισης και επιχειρηματικότητας και εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων, τη δημιουργία υποδομών για την προστασία του θαλάσσιου και λιμενικού περιβάλλοντος και τη λήψη των κατάλληλων προληπτικών μέτρων για την αποφυγή ρύπανσης.

Για την Περιφέρεια Νήσων Βορείου Αιγαίου προγραμματίζονται από το ΠΕΠ δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες περιλαμβάνουν παρεμβάσεις βελτίωσης των χερσαίων και των θαλάσσιων υποδομών σε επιβατικά κυρίως λιμάνια των νησιών της Περιφέρειας για εκσυγχρονισμό και επέκταση των εγκαταστάσεών τους, με σκοπό την αναβάθμιση της λειτουργικότητάς τους και την αύξηση της δυναμικότητάς τους. Αφορά κυρίως έργα σε μικρής κλίμακας λιμενικές υποδομές και δημιουργία ή αναβάθμιση των χερσαίων εγκαταστάσεων για αύξηση της λειτουργικότητας των λιμένων της Περιφέρειας.

Αντίστοιχα στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης προγραμματίζονται δράσεις ανάπτυξης λιμενικών υποδομών κύριων λιμένων της Περιφέρειας και σύνδεσή τους με τα δίκτυα μεταφορών σε συνέργεια με τις αντίστοιχες παρεμβάσεις του ΕΠΕΠ.

### *3.1.3.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Ε9. Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται. | Αριθμός | **0** | **4** |

### *3.1.3.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η υλοποίηση του Α.Π. θα συμβάλλει στην προώθηση της ολοκλήρωσης του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών των περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης και στη διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Επίσης συμβάλλει στη βελτίωση υπαρχόντων και δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών στις παραπάνω περιφέρειες, με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Καβάλας-Ν. Καρβάλης).

Θετικές επιπτώσεις από την υλοποίηση του Α.Π. εξασφαλίζονται με τις παρεμβάσεις για την ικανοποιητική σύνδεση των νησιών της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, ιδιαίτερα αυτών που παρουσιάζουν χαμηλό μεταφορικό έργο (λιμένας Χίου).

### *3.1.3.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| **Κωδικός** | **Κατηγορία παρέμβασης** |
|---|---|
| 30 | Λιμένες |

## 3.1.4 4ος Άξονας - Α.Π. Δ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

### *3.1.4.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Δ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τέταρτο γενικό στόχο του Ε.Π.:

(δ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιδράσεις σε αστικούς ιστούς, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών της χώρας, ο γενικός στόχος εξειδικεύεται στον Άξονα Δ για τις οκτώ (8) Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης , ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Δ:***

*Η επέκταση της χωρητικότητας του δικτύου αεροπορικών μεταφορών στις Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιδράσεις σε αστικούς ιστού, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών στις περιφέρειες αυτές*.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Αναβάθμιση περιφερειακών αεροδρομίων για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Αναβάθμιση των υποδομών ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων .*

### *3.1.4.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι ειδικοί στόχοι που έχουν τεθεί για τις Αεροπορικές Μεταφορές εξυπηρετούν τις προσδιορισμένες ανάγκες, ήτοι τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των αεροπορικών επιβατικών μεταφορών, τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών.

Οι ειδικοί στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας Α.Π. Δ, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών

Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Συγκεκριμένα, οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Δ, εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 13 (της Θ.Π.5) του ΕΣΠΑ για *«την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών...».* Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»*. Ειδικότερα, η αναβάθμιση αεροδρομίων πρωταρχικής σημασίας και περιφερειακών αεροδρομίων (Ειδικοί Στόχοι 1 και 2) εξυπηρετούν τους στόχους για *«αναβάθμιση των υποδομών»* και *«προώθηση θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων»,* ενώ ταυτόχρονα, θα συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία».*

Επιπρόσθετα, οι Ειδικοί Στόχοι των υπό ανάλυση Α.Π. βρίσκονται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 16 «...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...» και τις προτεραιότητες του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων για «...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης» και «Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή». Τέλος, εξυπηρετούν την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Η στρατηγική ανάπτυξης θέτει ως βασικό στόχο τη συνεχή βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας που αποτελούν συγχρόνως και τμήμα του διεθνούς δικτύου αερομεταφορών (15 αερολιμένες από το σύνολο των 41). Στο άρθρο 9 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής αναγνωρίζεται εν γένει ότι οι αερολιμένες έχουν αντίκτυπο στην άνθιση των τοπικών κοινωνιών και ευνοούν τις οικονομικές δραστηριότητες και την κοινωνικοοικονομική και εδαφική συνοχή της Ευρώπης. Η αεροπορική επιβατική κίνηση και η αεροπορική μεταφορά φορτίου είναι ουσιαστικές για την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη των περιφερειών.

Στα πλαίσια της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου, η στοιχειοθέτηση της συμβατότητας της χρηματοδότησης των προτεινόμενων έργων αερομεταφορών θα γίνεται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους της ανωτέρω Ανακοίνωσης της Επιτροπής περί κρατικών ενισχύσεων.

Υπογραμμίζεται ότι οι προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις έχουν στόχο να διασφαλίσουν τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα των υφιστάμενων δημοσίων αγαθών και να διευκολύνουν την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, κυρίως μέσω των θέσεων απασχόλησης και του τουρισμού. Επίσης ευνοούν το χωροταξικό σχεδιασμό και την καλύτερη χρήση των υφιστάμενων αερολιμένων σε σχέση με την κατασκευή νέων υποδομών.Τέλος, συμβάλλουν στους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την ανάγκη ανάπτυξης του αερολιμενικού δυναμικού.

*Ο άξονας προτεραιότητας, ο γενικός στόχος και όλοι οι ειδικοί του στόχοι θα συμβάλλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 4 & 5 και τους Γενικούς Στόχους 12 & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στις χωρικές προτεραιότητες 2 και 3 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

### *3.1.4.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Οι κατηγορίες ενδεικτικών παρεμβάσεων του Α.Π. Δ είναι οι εξής:

Επέκταση, βελτίωση και εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων υφιστάμενων αεροδρομίων

Περιλαμβάνει την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων, με στόχο τη βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου των αεροπορικών μεταφορών και την υποστήριξη της ήδη υπάρχουσας τάσης για επιμερισμό της διεθνούς αεροπορικής κίνησης ή και της διερχόμενης (transit) κίνησης σε περισσότερα αεροδρόμια της χώρας.

Με την αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου μεταφορών, θα επιτευχθεί η βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε., καθώς και με τον υπόλοιπο κόσμο, μέσω της αναβάθμισης επιλεγμένων αεροδρομίων πρωταρχικής σημασίας.

Τα έργα που θα πραγματοποιηθούν αφορούν στην επέκταση / εκσυγχρονισμό κτιρίων αεροσταθμών, δαπέδων στάθμευσης αεροσκαφών, βοηθητικών εγκαταστάσεων και του περιβάλλοντος χώρου αεροδρομίων, κατασκευή νέων πύργων ελέγχου αεροσκαφών κ.λ.π.

Κατασκευή νέων αεροδρομίων

Η αεροπορική σύνδεση είναι απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα, και κατ' επέκταση για την ανάπτυξη της περιφέρειας και των παραμεθόριων περιοχών. Στόχος της βελτίωσης των συνθηκών αεροπορικής πρόσβασης είναι η εξασφάλιση της προσπελασιμότητας και η καταπολέμηση της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών, με αποτέλεσμα την αύξηση των επενδυτικών ευκαιριών, του τουρισμού και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των περιοχών αυτών. Η κατασκευή και νέων αεροδρομίων αναμένεται να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση των εξυπηρετούμενων επιβατών, τόσο στο σύνολο του έτους όσο και στις ώρες αιχμής.

Εγκατάσταση Ειδικών Συστημάτων στο δίκτυο των αεροδρομίων

Η συγκεκριμένη παρέμβαση περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν στην ανάπτυξη / εγκατάσταση συστημάτων υψηλής τεχνολογίας για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών. Μεταξύ των άλλων θα εγκατασταθούν συστήματα ασφαλείας φυσικής πρόσβασης, συστήματα αυτομάτου ελέγχου αποσκευών κλπ.

**Δικαιούχοι του Α.Π. Δ είναι οι παρακάτω φορείς:**
Υ.Π.Α./ ΥΜΕ, ΕΥΔΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ Β. ΕΛΛΑΔΑΣ / ΥΠΕΧΩΔΕ και ΕΥΔΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ Ν. ΕΛΛΑΔΑΣ / ΥΠΕΧΩΔΕ.

### *3.1.4.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Ο ΑΠ Δ υλοποιεί παρεμβάσεις ανάπτυξης αεροδρομίων κυρίως στις Περιφέρειες Θεσσαλίας, Ιονίων νήσων και Κρήτης, σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις των αντίστοιχων ΠΕΠ που

αφορούν στην ανάπτυξη των οδικών συνδέσεων των αεροδρομίων με αστικά κέντρα και την ενδοχώρα των νησιών. Άλλα συναφή με τις δράσεις του Άξονα έργα είναι η αναβάθμιση του Α/Δ Ανδραβίδας ή Αράξου (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας) και τα έργα στο Α/Δ Ιωαννίνων (Περιφέρεια Ηπείρου) τα οποία περιέχονται στα αντίστοιχα ΠΕΠ.

### *3.1.4.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Ε10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (κτήρια αεροσταθμών). | τετρ. μ. | 20.300 | 48.660 |
| Ε10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (δάπεδα στάθμευσης). | τετρ. μ. | 78.250 | 168.250 |

### *3.1.4.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Με την αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος αεροπορικών μεταφορών, θα επιτευχθεί η βελτίωση των συνδέσεων της χώρας με την Ε.Ε. και των λοιπών διεθνών συνδέσεων, η βελτίωση της διασύνδεσης των περιφερειών της χώρας με τα μητροπολιτικά κέντρα, καθώς και η βελτίωση των συνδέσεων των περιφερειών αυτών με άλλες χώρες της Ε.Ε. κατά την τουριστική περίοδο.

Η αεροπορική σύνδεση των απομακρυσμένων περιφερειών της χώρας με τα μεγάλα αστικά κέντρα, συμβάλλει στην ανάπτυξη της περιφέρειας και των παραμεθόριων περιοχών. Στόχος της βελτίωσης των συνθηκών αεροπορικής πρόσβασης είναι η εξασφάλιση της προσπελασιμότητας και η καταπολέμηση της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών, με αποτέλεσμα την αύξηση των επενδυτικών ευκαιριών, του τουρισμού και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των περιοχών αυτών.

### *3.1.4.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| Κωδικός | Κατηγορία παρέμβασης |
|---|---|
| 29 | Αερολιμένες |

### *3.1.4.8* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

| Άξονας Προτε-ραιότητας | ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ | ΦΟΡΕΑΣ Υ-ΛΟΠΟΙΗΣΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ |
|---|---|---|---|
| **Δ** | ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕ-ΡΟΛΙΜΕΝΑ ΧΑΝΙΩΝ | ΥΠΑ, ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Ν. Ελλάδος | Κρήτης |
| | ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕ-ΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ | ΥΠΑ, ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Ν. Ελλάδος | Ιονίων Νήσων |

**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ**

| | |
|---|---|
| **5ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε:** | **ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ** |
| **6ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ:** | **ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ** |

## 3.1.5 5ος Άξονας - Α.Π. Ε: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

### *3.1.5.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Ε είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον έκτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(στ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής, σιδηροδρομικής, θαλάσσιας και εναέριας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της περιβαλλοντικής διαχείρισης των λιμένων, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ασφάλεια του συστήματος μεταφορών, τη διαχείριση των ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Ε, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Ε:***

*Η προώθηση δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και η ενίσχυση των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η βελτίωση της οδικής υποδομής και του εξοπλισμού των οδών σε επικίνδυνες θέσεις του δίκτύου για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η βελτίωση της αστυνόμευσης τμημάτων του διευρωπαϊκού και εθνικού οδικού δικτύου, καθώς και η εγκατάσταση συστημάτων παροχής πληροφόρησης προς τους χρήστες του .*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την πρόληψη των κινδύνων οδικής ασφάλειας και τη διαχείριση των οδικών ατυχημάτων.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Η βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα με τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων ασφάλειας και η βελτίωση της Έρευνας και Διάσωσης στη θάλασσα.*

***Ειδικός Στόχος 5***

*Η ενίσχυση των μηχανισμών παρακολούθησης των κινδύνων, πρόληψης και αντιμετώπισης των θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων.*

***Ειδικός Στόχος 6***

*Η εισαγωγή συστήματος συντηρήσεως των λιμένων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των αεροδρομίων.*

***Ειδικός Στόχος 7***

*Κατασκευή υποδομών κέντρων εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών.*

Οι παρεμβάσεις για την επίτευξη των ειδικών στόχων 1, 2, 3 και 7 που σχετίζονται ειδικότερα με την οδική ασφάλεια, θα γίνονται με βάση τις προβλέψεις και το σχέδιο δράσης του Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2005-2010, που περιγράφεται στη συνέχεια.

**Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας**

Στο Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2005-2010 (Ε.Μ.Π. 2005) διαπιστώνονται τα παρακάτω κρίσιμα θέματα που λαμβάνονται υπόψη στο Προγραμματισμό της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου και στις επιλογές των παρεμβάσεων / δράσεων του Α.Π. Ε:

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν πολύ σημαντικό κοινωνικό και οικονομικό πρόβλημα στην Ελλάδα αλλά κα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το κοινωνικό και οικονομικό κόστος των οδικών ατυχημάτων για την χώρα είναι τεράστιο, δεδομένου ότι την τελευταία δεκαετία στην Ελλάδα έχουν χάσει την ζωή τους σε οδικά ατυχήματα περισσότερα από 20.000 άτομα, ενώ το οικονομικό κόστος ανέρχεται ετησίως σε περισσότερα από 2 δισεκατομμύρια euro. Μεταξύ των 25 κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα κατέχει σταθερά μια από τις τελευταίες θέσεις, όσον αφορά στο επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

Με το 2$^{ο}$ Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια τίθεται ποσοτικός στόχος στην Ελλάδα για τη περίοδο 2006-2010, ο οποίος καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τον ευρωπαϊκό στόχο για την οδική ασφάλεια :

**Ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα το έτος 2010 να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000.**

Το 2$^{ο}$ Στρατηγικό Σχέδιο περιλαμβάνει έξι κύριες κατευθύνσεις για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας που αντιστοιχούν σε έξι επιμέρους προγράμματα δράσεων. Η εκπόνηση και υλοποίηση κάθε προγράμματος αποτελεί ευθύνη ενός Υπουργείου. Συγκεκριμένα, οι έξι κύριες κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την περίοδο 2006-2010 (και τα αρμόδια υπουργεία) είναι:

- **Ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα.**
  (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών)
- **Επιτήρηση για την οδική ασφάλεια**
  (Υπουργείο Δημόσιας Τάξης)
- **Ασφαλές οδικό περιβάλλον**
  (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων)
- **Περίθαλψη μετά το ατύχημα**
  (Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης)
- **Κυκλοφοριακή αγωγή – επιμόρφωση σχετικά με την οδική ασφάλεια**
  (Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων)
- **Δράσεις οδικής ασφάλειας και αυτοδιοίκηση**
  (Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης)

Για θέματα που αποτελούν συναρμοδιότητα διαφόρων Υπουργείων είναι απαραίτητο να επιτυγχάνεται η κατάλληλη συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων τμημάτων για τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων ενώ σημαντικό ρόλο θα έχει και ο συντονισμός των περιφερειακών υπηρεσιών και δράσεων,.

Οι **δράσεις Οδικής Ασφάλειας** που προγραμματίιζονται στο πλαίσιο στο ΕΠΕΠ αναφέρονται ενδεικτικά στα ακόλουθα :

**1. Ασφάλεια του Χρήστη της Οδού και Ασφαλή Οχήματα (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών)**

Βραχυπρόθεσμες Δράσεις

1.1 Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των Οδηγών
1.2 Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των νέων οδηγών
1.3 Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των οδηγών δικύκλων
1.4 Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ηλικιωμένων οδηγών
1.5 Κίνητρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Μεσοπρόθεσμες Δράσεις

1.6 Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
1.7 Αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων
1.8 Βάσεις δεδομένων οχημάτων και οδηγών
1.9 Ανάπτυξη Μητρώου ιατρικών δεδομένων οδηγών
1.10 Έρευνα των αιτίων των οδικών ατυχημάτων

**2. Ασφαλές Οδικό Περιβάλλον (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων)**

Βραχυπρόθεσμες Δράσεις

2.1 Μέτρα Χαμηλού Κόστους (π.χ. βελτίωση σήμνσης)
2.2 Πρόγραμμα βελτίωσης του οδικού δικτύου

Μεσοπρόθεσμες Δράσεις

2.3 Προγράμματα επεμβάσεων σε επικίνδυνες θέσεις
2.4 Δημιουργία Μητρώου Οδών
2.5 Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης ταχυτήτων
2.6 Επεμβάσεις οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές
2.7 Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας
2.8 Σύνταξη Κανονισμών και Τεχνικών Προδιαγραφών

Στην υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου εκτός από τις παρεμβάσεις του Α.Π. Ε, συμβάλλουν οι δράσεις του Άξονα Προτεραιότητας ΙΒ, που αφορούν τη βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και δράσεις των ΠΕΠ, που αφορούν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας του περιφερειακού και τοπικού οδικού δικτύου.

### *3.1.5.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι ειδικοί στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας Ε, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και τις προτεραιότητες του ΕΠΜ ενώ συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Ειδικότερα οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3, 6 και 7 εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 13 (της Θ.Π.5) του ΕΣΠΑ για *«την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών...».* Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»* και βρίσκονται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»,* την 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ και την πολιτική για *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή».* Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία»,* η οποία αποτελεί και τον 5ο χωρικό στόχο του ΕΣΠΑ.

Οι ειδικοί στόχοι 4 και 5 εξυπηρετούν επιπρόσθετα τους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ 15 *«Η Αειφόρος Διαχείριση του Περιβάλλοντος» και 16 «Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής», ενώ παράλληλα εξυπηρετούν* την 2η χωρική προτεραιότητα του ΕΣΠΑ *«ανάπτυξη της υπαίθρου».* Συμβάλλουν στην Ευρωπαϊκή πολιτική για ανάπτυξη περιβαλλοντικά βιώσιμων μεταφορικών υποδομών και στις ΚΣΚΓ 1.1.2 και ΟΚΓ 11 *«Ενίσχυση των συνεργιών ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη»* και βρίσκονται σε συνάφεια με την 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ και την πολιτική «Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη».

*Ο Άξονας Προτεραιότητας, ο γενικός του στόχος και οι ειδικοί στόχοι θα συμβάλουν:*

- *Στη θεματική προτεραιότητα 5 και τους Γενικούς Στόχους 13, 15 και 16 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ. 6 και 7)*
- *Στις 1.1.1, 1.1.2 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- Στην 11η και 16η ΟΚΓ

### *3.1.5.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Περιλαμβάνει δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας (συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής κέντρων εξέτασης υποψηφίων οδηγών) και την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων. Επίσης περιλαμβάνει παρεμβάσεις για την τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων ασφάλειας στις σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και συστήματα και διαδικασίες για την αντιμετώπιση των συνεπειών των ατυχημάτων του συστήματος μεταφορών.

**Δικαιούχοι του Α.Π. Ε είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, ΥΕΝ, ΥΔΗΤΑ, ΥΥΚΠ, ΥΠΑ, Φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

### *3.1.5.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Οι παρεμβάσεις του ΑΠ Ε για την βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας στις μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες) οι οποιες χωροθετούνται στις οκτώ Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, βρίσκονται σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις των ΠΕΠ στις Περιφέρειες αυτές που εστιάζονται κυρίως στην βελτίωση της ασφάλειας των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών.

Επιπλέον αναφέρονται τα κέντρα εκπαίδευσης οδηγών που προβλέπεται να κατασκευαστούν σε διάφορες Περιφέρειες, π.χ. Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, Θεσσαλίας, Δυτ. Ελλάδας, Ηπείρου κλπ.

### *3.1.5.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Συμβολή στο στόχο του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για μείωση του αριθμού των νεκρών την περίοδο 2000-2010 κατά 50%.

Ειδικότερα στους οδικούς άξονες όπου θα γίνουν παρεμβάσεις στο πλαίσιο του Α.Π. Ε, τίθεται ο στόχος της μείωσης του αριθμού των νεκρών από το 1ο έτος μετά τη βελτίωση κατά 50%.

### *3.1.5.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η υλοποίηση του Α.Π. έχει θετικές επιπτώσεις στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην βελτίωση της αντιμετώπισης των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων.

Επίσης η υλοποίηση του Α.Π. έχει θετικές επιπτώσεις της ασφάλειας στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές με τη βελτίωση των συστημάτων ασφάλειας.

### *3.1.5.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| **Κωδικός** | **Κατηγορία παρέμβασης** |
|---|---|
| 11 | Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών (πρόσβαση, ασφάλεια, δυνατότητα λειτουργικής εναλλαγής συστημάτων, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.λ.π.) |
| 22 | Βελτίωση/αναβάθμιση εθνικών οδών |
| 23 | Βελτίωση/αναβάθμιση Περιφερειακών/τοπικών οδών |
| 53 | Πρόληψη κινδύνων (συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης και εφαρμογής σχεδίων και μέτρων για την πρόληψη και τη διαχείριση των φυσικών και των τεχνολογικών κινδύνων) |

## 3.1.6 6ος Άξονας - Α.Π. ΣΤ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ

### *3.1.6.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας ΣΤ:***

*Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Α, Β, Γ, Δ, και Ε του Προγράμματος.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα εξειδικεύεται σε ένα ειδικό στόχο, με την επίτευξη του οποίου πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του Προγράμματος.

Ο ειδικός στόχος του άξονα είναι ο εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η παροχή Τεχνικής Υποστήριξης σε όλα τα τεχνικά και διαδικαστικά θέματα για την αποτελεσματική Εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Α, Β, Γ, Δ, και Ε του Προγράμματος, και την εξασφάλιση υπηρεσιών συμβούλου και μελετητικών υπηρεσιών για την υποστήριξη των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.*

### *3.1.6.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ο Άξονας συμβάλλει στην αποτελεσματική και έγκαιρη εφαρμογή μεγάλου μέρους του Προγράμματος ΕΠΕΠ, επομένως βρίσκεται σε συνάφεια με το σύνολο των σχετικών στρατηγικών στόχων του ΕΠΜ, του ΕΣΠΑ και του ΕΠ, με όλες τις σχετικές Κοινοτικές Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές (ΚΣΚΓ) για τη συνοχή, καθώς και τις σχετικές Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές (ΟΚΓ) για την ανάπτυξη και την απασχόληση, με τις οποίες βρίσκονται σε συνάφεια οι λοιποί Α.Π. του Προγράμματος.

### *3.1.6.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Περιλαμβάνει την τεχνική υποστήριξη της εφαρμογής τμήματος του Ε.Π.Ε.Π, και εξασφαλίζει τους πόρους, τα μέσα και το κατάλληλα ειδικευμένο επιστημονικό δυναμικό για την επιτυχή ωρίμανση των διαδικασιών υλοποίησης των δράσεων και των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.

**Δικαιούχοι του Α.Π. ΣΤ είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΕΠ του ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Υ-ΜΕ.

### *3.1.6.4* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Δεν έχουν εφαρμογή.

### *3.1.6.5* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Με την ενσωμάτωση της τεχνικής υποστήριξης του Προγράμματος, ο Α.Π. ΣΤ έχει σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο Ε.Π.Ε.Π, καθώς εξασφαλίζει την υποστήριξη του Προγράμματος για την επιτυχή εφαρμογή του

### *3.1.6.6* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| **Κωδικός** | **Κατηγορία παρέμβασης** |
|---|---|
| 85 | Προετοιμασία, εφαρμογή, παρακολούθηση και επιθεώρηση |
| 86 | Αξιολόγηση και μελέτες, πληροφορίες και επικοινωνία |

## 3.2 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

| | |
|---|---|
| **7ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ:** | **ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ** |
| **8ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η:** | **ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** |

### 3.2.1 7ος Άξονας - Α.Π. Ζ: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

#### *3.2.1.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Ζ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(α) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεών του με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια), καθώς και της ανάπτυξης του λοιπού Εθνικού και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.

Ο γενικός στόχος του Άξονα Ζ τίθεται με βάση τα κενά και τις ανάγκες του τομέα, καθώς και τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Ζ:***

*Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου, συμπεριλαμβανομένων και των συνδέσεών του με τους κύριους συγκοινωνιακούς κόμβους, αστικά κέντρα και αναπτυξιακούς πόλους.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η αποπεράτωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, και ΕΓΝΑΤΙΑΣ, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων, των τροφοδοτικών αξόνων τους και των συνδέσεων των Διευρωπαϊκών κόμβων (λιμάνια, αεροδρόμια) με αστικά κέντρα και αναπτυξιακούς πόλους.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Η υλοποίηση οδικών προσβάσεων που αποκαθιστούν την συνδυασμένη λειτουργία των μεταφορών σε Διευρωπαϊκούς συγκοινωνιακούς κόμβους, όπως λιμένες, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα υπό ανάπτυξη μητροπολιτικά εμπορευματικά κέντρα (freight villages).*

***Ειδικός Στόχος 5***

*Η προώθηση έργων παρακάμψεων των αστικών κέντρων που είναι σε επαφή με το Διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και ή/και κομβικά του σημεία.*

### *3.2.1.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Ζ, ο γενικός του στόχος και οι επιμέρους ειδικοί στόχοι, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και τις προτεραιότητες του ΕΠΜ, ενώ συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Αναλυτικότερα, ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του έχουν άμεση και σημαντική συμβολή στον γενικό στόχο 13 της 5$^{ης}$ Θεματικής Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»* καθώς εξυπηρετεί τους επιμέρους στόχους για *«αντιμετώπιση των ασυνεχειών των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2 και 3), *«..ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών* (εξυπηρετείται από τον ειδικό στόχο 4), *«σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2 και 3), και για *«αναβάθμιση υποδομών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2, 3, 4 και 5).

Οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3 και 4 του ΑΠ έχουν, επίσης, έμμεση συμβολή στους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ 1: *«Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων»* και 3: *«Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας»*, που εντάσσονται στην 1$^{η}$ Θεματική Προτεραιότητα *«Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας»*. Οι στόχοι αυτοί προωθούνται από τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, που επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη του βασικού οδικού δικτύου και τις οδικές συνδέσεις με τις πύλες της χώρας και τους λοιπούς κύριους συγκοινωνιακούς κόμβους (λιμάνια, αεροδρόμια, κλπ). Επιπλέον, η βελτίωση της προσπελασιμότητας διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και, ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού.

Σε ότι αφορά *την* χωρική διάσταση του ΕΣΠΑ, οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3 και 4 συμβάλλουν στην Χωρική Προτεραιότητα 3: *«Διασυνοριακή, διακρατική και διαπεριφερειακή συνεργασία»* (και άρα βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία»)* καθώς προωθούν τα Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα και τις συνδέσεις με τις πύλες και σημαντικούς διαμετακομιστικούς κόμβους της χώρας ενώ ο ειδικός στόχος 5 του ΑΠ συμβάλλει στην Χωρική Προτεραιότητα 1 του ΕΣΠΑ για *«βιώσιμη αστική ανάπτυξη»* καθώς αποσυμφορίζει τα κύρια αστικά κέντρα από την υπεραστική κυκλοφορία.

Επίσης ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»* και την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»* ενώ παράλληλα συμβάλουν στην 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ για *«...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης»* και στην πολιτική για *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή»* (Κεφ. 7 του ΕΠΜ).

Οι ειδικοί στόχοι του Άξονα Προτεραιότητα εξυπηρετούν την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και συμβάλλουν επίσης έμμεσα στους γενικούς στόχους 6, 9 και 14 του ΕΣΠΑ.

*Ο γενικός στόχος και ο Άξονας Προτεραιότητας θα συμβάλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1, 3 & 5 και τους Γενικούς στόχους 1, 3, 9 & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στις χωρικές προτεραιότητες 1 και 3 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

*Οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3 και 4 θα συμβάλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1, 3 & 5 και τους Γενικούς στόχους 1, 3, 9 & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στη χωρική προτεραιότητα 3 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

*Ο ειδικός στόχος 5 θα συμβάλει:*

- *Στις θεματική προτεραιότητα 5 και το Γενικό στόχο 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στη χωρική προτεραιότητα 1 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στην 1.1.1 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

### *3.2.1.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε έξι συνολικά περιφέρειες: μία από τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς στόχου σύγκλισης, στις δύο μεταβατικές περιφέρειες phasing-in και στις τρεις περιφέρειες phasing-out . Ειδικότερα, έμφαση δίδεται στις παρεμβάσεις των πε-

ριφερειών της Κεντρικής Μακεδονίας και της Στερεάς Ελλάδας, σοβαρές παρεμβάσεις περιλαμβάνονται στη Δυτική Μακεδονία και στη Θεσσαλία, ενώ μικρότερης έκτασης παρεμβάσεις προβλέπονται στις περιφέρειες Αττικής και Νοτίου Αιγαίου.

Οι κατηγορίες παρεμβάσεων του Α.Π. Ζ (βλ. και Χάρτη Συστήματος Μεταφορών στο Παράρτημα 4) είναι οι εξής:

1. *Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων της προηγούμενης περιόδου*

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί βασικό στοιχείο του Ε.Π. και του Άξονα, περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και αφορά στην ολοκλήρωση οδικών αξόνων και τμημάτων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο.

Στην κατηγορία περιλαμβάνονται ενδεικτικά:

- Η συνέχιση της κατασκευής/αναβάθμισης τμημάτων του ΠΑΘΕ και της ΕΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ,
- η συνέχιση της υλοποίησης του οδικού άξονα του ΠΑΘΕ στις περιοχές των Τεμπών και του Πλαταμώνα μέσω της σύμβασης παραχώρησης, «Μαλιακός – Κλειδί»,
- η κατασκευή του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) μέσω αντίστοιχης σύμβασης παραχώρησης,
- η συνέχιση της αναβάθμισης του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας.

2. *Κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου*

Η κατηγορία αυτή παρεμβάσεων αποτελεί επίσης βασικό στοιχείο του Ε.Π. και περιλαμβάνει νέες σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου αλλά και του Βασικού Διαπεριφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας.

Στην κατηγορία περιλαμβάνονται ενδεικτικά:

- η αναβάθμιση του άξονα του ΠΑΘΕ στο τμήμα Πολύκαστρο – Εύζωνοι,
- η ολοκλήρωση του κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα περιλαμβανομένης της παράκαμψης Χαλκίδας,
- η ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Σιάτιστα – Ιεροπηγή,
- η ολοκλήρωση της εξωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης και σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με το Αεροδρόμιο «Μακεδονία»,
- η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης,
- η κατά τμήματα βελτίωση των οδικών αξόνων Λαμία – Ιτέα – Αντίρριο και Αγρίνιο – Καρπενήσι,
- Η σύνδεση του Α/Δ Ρόδου με την πόλη και το λιμάνι της Ρόδου περιλαμβανομένης και της παράκαμψης Ρόδου.

**Δικαιούχοι του Α.Π. Ζ είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., ΕΥΔΕ/ΟΑΠ, ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ, Δ1/ΓΓΔΕ.

### *3.2.1.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας υλοποιούνται κυρίως στις πέντε περιφέρειες μεταβατικής σύγκλισης και τη Θεσσαλία και εστιάζουν στην ανάπτυξη Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων και κάθετων αξόνων τους, συνδέσεων αστικών κέντρων με αυτά, ανάπτυξη οδικών αξόνων εθνικού δικτύου που αποσκοπούν στην σύνδεση των ΔΟΔ μεταξύ τους καθώς επίσης και παρεμβάσεις για την παράκαμψη μεγάλων αστικών κέντρων ή την σύνδεσή τους με μεταφορικούς κόμβους (π.χ. αεροδρόμια). Οι παρεμβάσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις που προγραμματίζονται από τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα στις Περιφέρειες αυτές όπως περιγράφεται αναλυτικότερα στην συνέχεια.

Στην Κεντρική Μακεδονία ο ΑΠ Ζ περιλαμβάνει παρεμβάσεις ανάπτυξης ΔΟΔ (ΠΑΘΕ, Εγνατία, Κάθετοι Αξονες) καθώς και παρεμβάσεις ανάπτυξης αστικών και περιαστικών οδικών υποδομών στο πολεοδομικο συγκρότημα Θεσσαλονίκης (υποθαλάσια αρτηρία, εξωτερική περιφερειακή Θεσσαλονίκης και σύνδεση Εγνατίας με το αεροδρόμιο Μακεδονία). Οι παρεμβάσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ στην Κεντρική Μακεδονία που αφορούν ανάπτυξη επιμέρους τμημάτων των ΔΟΔ, συνδέσεις των ΔΟΔ με το εθνικό οδικό δίκτυο και πύλες τις χώρας και βελτίωση υποδομών του περιφερειακού οδικού δικτύου με σκοπό την σύνδεση των Διευρωπαϊκών δικτύων με το εσωτερικό της Περιφέρειας και την βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας. Επίσης στην Θεσσαλονίκη το ΠΕΠ προγραμματίζει δράσεις ανάπτυξης αστικών μεταφορών (ΜΕΤΡΟ) σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις του ΕΠΕΠ. Επίσης οι παρεμβάσεις του ΑΠ Ζ συμπληρώνονται από δράσεις του προγράμματος Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα – FYROM» για τη διευκόλυνση των διασυνοριακών διελεύσεων.

Στην Δυτική Μακεδονία ο ΑΠ εστιάζει στην ανάπτυξη των ΔΟΔ (Εγνατία, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, Κάθετοι Άξονες) και οι παρεμβάσεις του συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ στην περιφέρεια που αφορούν την ανάπτυξη των διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών οδικών συνδέσεων κυρίως με παρεμβάσεις στο εθνικό και επερχιακό οδικό δίκτυο. Επίσης οι παρεμβάσεις του συμπληρώνονται από δράσεις του προγράμματος Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα – Αλβανία» για τη διευκόλυνση των διασυνοριακών διελεύσεων.

Η ανάπτυξη των ΔΟΔ στην περιφέρεια Θεσσαλίας από τον ΑΠ Ζ συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ στην Περιφέρεια οι οποίες αφορούν ανάπτυξη εθνικού και περιφερειακού δικτύου και στοχεύουν στην βελτίωση των συνδέσεων με τις όμορες Περιφέρειες και τα Διευρωπαϊκά δίκτυα αλλά και των ενδοπεριφερειακών συνδέσεων (συνδέσεις νομών και αστικών κέντρων).

Στην περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας ο ΑΠ εστιάζει στην ανάπτυξη Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων, στην μεταξύ τους διασύνδεση με εθνικούς οδικούς άξονες και στη σύνδεση αστικών κέντρων με αυτά. Οι παρεμβάσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ στην Περιφέρεια που αφορούν κυρίως στην αναβάθμιση των υποδομών του ενδοπεριφερειακού οδικού δικτύου.

Στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου ο ΑΠ Ζ υλοποιεί παρεμβάσεις οδικών παρακάμψεων μεγάλων αστικών κέντρων και συνδέσεών τους με μεταφορικούς κόμβους (αεροδρόμια). Οι δράσεις αυτές συμπληρώνονται από δράσεις του ΠΕΠ στην Περιφέρεια οι οποίες περιλαμβάνουν ανάπτυξη και βελτίωση εθνικών, περιφερειακών και τοπικών οδικών δικτύων με προτεραιότητα στις συνδέσεις αστικών κέντρων με σημαντικούς οικονομικούς προορισμούς και πύλες εισόδου των νησιών.

### *3.2.1.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007* | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 | ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ Γ' ΚΠΣ** |
|---|---|---|---|---|
| Ε1. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων **Εντός ΤΕΝ-Τ**. | Χλμ | **292,4** | **677,7*** ** | 131,0 |
| Ε5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου (χαρακτηρισμένο ΤΕΝ) | Χλμ | **7,9** | **260,5** | 4,4 |
| Ε6. Βελτίωση / κατασκευή οδών εκτός αυτοκινητόδρομων και εκτός Εθνικού Οδικού Δικτύου | Χλμ | **0** | **2,5** | 0 |

* Περιλαμβάνει το άθροισμα των ισοδυνάμων τμημάτων και των ολοκληρωμένων έως 31-12-2008 παρεμβάσεων του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ.

** Αφορά «ισοδύναμα μήκη» οδικών τμημάτων για τα οποία έχει εκτελεσθεί μέρος των εργασιών στο ΕΠ-ΟΑΛΑΑ του Γ' ΚΠΣ και συνεχίζονται στην περίοδο 2007-2013. Ο σχετικός υπολογισμός έγινε αναλογικά επί του συνολικού μήκους του τμήματος με βάση το προβλεπόμενο ποσοστό απορρόφησης της Δημόσιας Δαπάνης έως 31-12-2008.

*** Από τα 677,7 χλμ τα 395 χλμ αφορούν κατασκευή αυτοκινητοδρόμων σε νέες χαράξεις ενώ τα υπόλοιπα 282,7 χλμ αφορούν κατασκευή αυτοκινητοδρόμων με βελτίωση υφιστάμενων οδών.

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

| | ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ) | | ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ (ΧΛΜ/ΩΡΑ) | | ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ Νεκροί/100Χ10$^6$ Οχη-ματοχιλιόμετρα | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Τιμή Βάσης 2007 | Τιμή Στόχος 2013 | Τιμή Βάσης 2007 | Τιμή Στόχος 2013 | Τιμή Βάσης 2007 | Τιμή Στόχος 2013 |
| **Θερμοπύλες - Λαμία** | 0:12 | 0:09 | 70 | 94 | | |
| **Λαμία - Στυλίδα** | 0:21 | 0:16 | 45 | 59 | | |
| **Θεσσαλονίκη - Σέρρες** | 1:08 | 0:55 | 62 | 78 | | |
| **Θεσσαλονίκη - Πολύκαστρο** | 0:32 | 0:29 | 83 | 92 | | |
| **Θεσσαλονίκη - Έδεσσα** | 1:38 | 1:13 | 48 | 63 | | |
| **Αμφίπολη - Καβάλα** | 0:48 | 0:32 | 62 | 93 | | |
| **Κοζάνη - Γρεβενά** | 0:28 | 0:23 | 84 | 101 | | |
| **Λάρισα - Κατερίνη** | 1:40 | 1:21 | 42 | 52 | | |
| **Λαμία - Τρίκαλα** | 1:38 | 1:26 | 57 | 65 | | |
| **Κοζάνη - Καστοριά** | 1:18 | 0:47 | 38 | 64 | | |
| **Λαμία - Αντίρριο** | 3:12 | 2:12 | 27 | 39 | | |
| **Αγρίνιο - Καρπενήσι** | 1:44 | 1:05 | 27 | 43 | | |
| **ΣΥΝΟΛΟ Α.Π. Ζ** | **15:13*** | **10:46*** | **41,3*** | **55,6*** | **0,840** | **0,583** |

* Αθροίσματα δεικτών με θεωρητική και όχι φυσική ερμηνεία, που παρέχονται για σύγκριση.

### *3.2.1.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Με την υλοποίηση των σημαντικών παρεμβάσεων του Α.Π. σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ), των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο, επιτυγχάνεται η κεφαλαιοποίηση των έως σήμερα επενδύσεων και η αξιοποίηση των ωφελειών και της προστιθέμενης αξίας των παρεμβάσεων τόσο σε οικονομικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, επιτυγχάνεται η άρση των ασυνεχειών του Διευρωπαϊκού οδικού δικτύου και εξασφαλίζεται η λειτουργική ομοιογένεια του ΔΟΔ, που εμπίπτει στις περιφέρειες όπου εφαρμόζονται οι παρεμβάσεις του Α.Π.

Σημαντικές ανάλογες επιπτώσεις επίσης επιτυγχάνονται από την υλοποίηση και λειτουργία νέων σημαντικών παρεμβάσεων του Α.Π. σε τμήματα του Διευρωπαϊκού. Επίσης θετικές επιπτώσεις επέρχονται από την υλοποίηση παρακάμψεων αστικών κέντρων με την αποσυμφόρηση της οδικής κυκλοφορίας και τον περιορισμό της ρύπανσης.

### *3.2.1.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| Κωδικός | Κατηγορία παρέμβασης |
|---|---|
| 21 | Αυτοκινητόδρομοι (TEN-T) |
| 22 | Εθνικές οδοί (Διευρωπαϊκού δικτύου) |

### *3.2.1.8* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

| Άξονας Προτεραιότητας | ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ | ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ |
|---|---|---|---|
| Ζ | ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ :<br>ΠΑΘΕ: ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚ/ΜΟΥ ΣΤΟ ΥΠΟΤΜΗΜΑ: "ΑΡΧΗ Α.Κ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ - Α.Κ. ΡΑΧΩΝ | ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ | Στερεάς Ελλάδας |
| | ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ :<br>ΠΑΘΕ: ΤΜΗΜΑ: ΜΑΛΙΑΚΟΣ - ΚΛΕΙΔΙ | ΕΥΔΕ / ΟΑΠ | Θεσσαλίας |
| | ΠΑΘΕ: ΚΛΑΔΟΣ ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ - ΧΑΛΚΙΔΑ & ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΟΛΗΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ | ΕΥΔΕ / ΠΑΘΕ | Στερεά Ελλάδα |
| | ΠΑΘΕ: ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΑ ΕΡΓΑ | ΕΥΔΕ / ΠΑΘΕ | Αττική |
| | ΠΑΘΕ: ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΑΥΤ/ΜΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ "ΚΛΕΙΔΙ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ-ΕΥΖΩΝΟΙ" | ΕΥΔΕ / ΠΑΘΕ | Κεντρ. Μακεδονία |
| | ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ :<br>ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΑ - ΓΡΕΒΕΝΑ | ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. | Δυτ. Μακεδονία |
| | ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ :<br>ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ Α/Κ ΣΤΡΥΜΟΝΑ ΜΕΧΡΙ Α/Κ ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑ | ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. | Ανατ. Μακεδονίας - Θράκης |
| | ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ :<br>ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΕΡΡΕΣ - ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ | ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. | Κεντρικής Μακεδονίας |
| | ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» | ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. | Κεντρ. Μακεδονία |
| | ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΙΑΤΙΣΤΑ ΙΕΡΟΠΗΓΗ/ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ | ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. | Δυτ. Μακεδονία |
| | ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ :<br>ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΕΥΔΕ/ΟΑΠ | Κεντρικής Μακεδονίας |
| | ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ :ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ | ΕΥΔΕ/ΟΑΠ | Δυτ. Μακεδ. – Θεσσαλία - Στερεά Ελλάδα |
| | ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΛΑΜΙΑ - ΙΤΕΑ - ΑΝΤΙΡΡΙΟ (κατά τμήματα) | Δ1/ΓΓΔΕ | Στερεά Ελλάδα |
| | ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΓΡΙΝΙΟΥ - ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ (κατά τμήματα) | Δ1/ΓΓΔΕ | Στερεά Ελλάδα, Δυτ. Ελλάδα |

| Άξονας Προτε-ραιότητας | ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ | ΦΟΡΕΑΣ Υ-ΛΟΠΟΙΗΣΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ |
|---|---|---|---|
| | ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΟΛΗΣ ΡΟΔΟΥ ΜΕ ΑΕ-ΡΟΔΡΟΜΙΟ & ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΟΛΗΣ ΡΟΔΟΥ | Δ1/ΓΓΔΕ | Νοτίου Αιγαίου |

## 3.2.2 8ος Άξονας - Α.Π. Η: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### *3.2.2.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Η είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο και έκτο γενικό στόχο του Ε.Π.:

(β) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας, και η ανάπτυξη των διατροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών, με υποστήριξη στις μεταφορικές υποδομές που επιδρούν θετικά στο περιβάλλον.

(στ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας, των σιδηροδρομικών λειτουργιών της θαλάσσιας και εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και η ενίσχυση των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Στο πλαίσιο των παραπάνω γενικών στόχων και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, των δράσεων για την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Η, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Η:***

*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, με προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου υψηλής ταχύτητας, η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ σύμφωνα με τις Κοινοτικές Οδηγίες και το ΠΔ 41/2005 και η ανάπτυξη πολυτροπικών (συνδυασμένων) μεταφορών.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδ/κού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιό-*

*τητας της Λισσαβόνας) - διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η εφαρμογή συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών για το διοικητικό εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ.*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων.*

***Ειδικός Στόχος 5***

*Βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας, μείωση απωλειών σε ανθρώπινες ζωές και μείωση οικονομικού κόστους σιδηροδρομικών ατυχημάτων.*

***Ειδικός Στόχος 6***

*Ανάπτυξη σιδηροδρομικών συνδέσεων με σημαντικά λιμάνια και εμπορευματικά κέντρα.*

### *3.2.2.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Η, βρίσκονται σε συνάφεια με τους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Ο ειδικός στόχος 1 του Α.Π Η καλύπτει άμεσα τις ανάγκες ολοκλήρωσης τόσο του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας που περιλαμβάνεται στα Δ.Δ.Μ., όσο και της αύξησης της προσβασιμότητας σε σιδηροδρομικές μεταφορές. Ο ειδικός στόχος 2 καλύπτει την ανάγκη εκσυγχρονισμού του Ομίλου των εταιρειών του ΟΣΕ ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των σιδηροδρομικών υποδομών που έχουν κατασκευαστεί / θα κατασκευαστούν. Ο ειδικός στόχος 3 εξυπηρετεί την ανάγκη προσέλκυσης μεταφορικού έργου. Οι ειδικοί στόχοι 4 και 6 εξυπηρετούν τις ανάγκες που αφορούν στις συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, ενώ η ανάγκη προώθησης των επενδύσεων σε τεχνολογία, εφαρμογές τηλεματικής και σε κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό εξυπηρετείται από το στόχο 1 έμμεσα. Τέλος, ο ειδικός στόχος 5 θα συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Η, εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 13 του ΕΣΠΑ για *«την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών...»* και ειδικότερα στους εξειδικευμένους στόχους *«αντιμετώπιση των ασυνεχειών στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών», «ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών…», «σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών»,* και *«αναβάθμιση υποδομών».* Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 4.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»*.

Ειδικότερα, η ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων, καθώς και η ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, ενισχύει έμμεσα την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών εξαγωγών, τη διαμετακόμιση αγαθών μέσα από την Ελληνική επικράτεια, την ανάπτυξη παραγωγικών επενδύσεων στην περιοχή επιρροής του δικτύου και την δημιουργία επιχειρήσεων. Συνεπώς, οι Ειδικοί Στόχοι του Α.Π. Η εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 1 του ΕΣΠΑ για *«αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων».*

Ταυτόχρονα, η ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π και οι διασυνοριακές συνδέσεις του, καθώς και η ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη θα συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία».*

Επιπρόσθετα, οι Ειδικοί Στόχοι του Α.Π. Η βρίσκονται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»* και τις προτεραιότητες του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων για *«...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης»* και *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή».* Τέλος, εξυπηρετούν την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Επίσης εξυπηρετούν έμμεσα και τον Γενικό Στόχο 9 του ΕΣΠΑ *«Προώθηση της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης»*, καθώς συμβάλλουν στη βελτίωση της κινητικότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες, με ειδικές προβλέψεις για την εξυπηρέτησή τους στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα οχήματα.

*Ο Άξονας Προτεραιότητας, ο γενικός του στόχος και οι ειδικοί στόχοι θα συμβάλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1 & 5 και τους Γενικούς Στόχους 1, 9 & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

### *3.2.2.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει δράσεις αναδιοργάνωσης του ΟΣΕ, που αφορούν σε όλες τις εξυπηρετούμενες από το σιδηρόδρομο περιφέρειες της χώρας. Επί πλέον περιλαμβάνει παρεμβάσεις με υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων σε πέντε συνολικά περιφέρειες, εκ των οποίων σε δύο από τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς στόχου σύγκλισης, σε μία από τις δύο μεταβατικές περιφέρειες phasing-in και σε δύο από τις τρεις περιφέρειες phasing-out. Ειδικότερα, οι παρεμβάσεις γίνονται στις περιφέρειες Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Πελοποννήσου, Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας. Έμφαση δίδεται στις παρεμβάσεις των περιφερειών της Στερεάς Ελλάδας και της Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ μικρότερης κλίμακας παρεμβάσεις περιλαμβάνονται στην Αττική, Πελοπόννησο και Θεσσαλία.

Οι κατηγορίες ενδεικτικών παρεμβάσεων του Α.Π. Η (βλ. και Χάρτη Συστήματος Μεταφορών στο Παράρτημα 4) είναι οι εξής:

*1. Αναδιοργάνωση ΟΣΕ.*

Περιλαμβάνει την προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων πληροφορικής, απαραίτητων για τον εκσυγχρονισμό του Ομίλου ΟΣΕ, στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσής του, σύμφωνα με τις κοινοτικές οδηγίες.

Σε εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος 41/2005 περί εναρμόνισης της Ελληνικής Νομοθεσίας με τις Οδηγίες της Ε.Ε. για τους σιδηροδρόμους (2001/12, 2001/13, 2001/14) η οργανωτική δομή του ΟΣΕ άλλαξε με το διαχωρισμό της εκμετάλλευσης από την υποδομή. Στο πλαίσιο αυτό ιδρύθηκαν από τον ΟΣΕ οι νέες θυγατρικές εταιρείες ΕΔΙΣΥ Α.Ε. (Εταιρεία διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής) και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (Εταιρεία λειτουργίας παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών), ενώ ο ΟΣΕ διατηρεί την κυριότητα της σιδηροδρομικής και μη σιδ/κής υποδομής και του τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος ΟΣΕ απαρτίζεται από τη μητρική εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. και τις θυγατρικές ΕΔΙΣΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ.

Η υλοποίηση των έργων εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων του Ομίλου ΟΣΕ γίνεται από τις θυγατρικές του εταιρείες ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και ΕΔΙΣΥ Α.Ε., οι αρμοδιότητες των οποίων διαμορφώνονται ως εξής :

- ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διαχειρίζεται το Επενδυτικό Πρόγραμμα του ΟΣΕ που συγχρηματοδοτείται από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και το Ταμείο Συνοχής και που αφορά στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής.
- ΕΔΙΣΥ Α.Ε. ασκεί κατ΄ αποκλειστικότητα τη διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής με αρμοδιότητες: τη βελτίωση, επέκταση και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, τη διαχείριση των σχετικών επενδύσεων και τον υπολογισμό, τιμολόγηση, επιβολή και είσπραξη τελών χρήσης της οικείας υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που την χρησιμοποιούν.

Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. μετά από 10ετή δραστηριοποίησή της έχει αποκτήσει μια αξιόλογη τεχνογνωσία στη διαχείριση μεγάλων συγχρηματοδοτούμενων έργων σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ τα τελευταία χρόνια ενόψει της ολοκλήρωσης των έργων της Γ΄ Προγραμματικής Περιόδου και της προετοιμασίας των έργων της Δ΄ Προγραμματικής Περιόδου έχει δρομολογήσει με επιτυχία όλες τις αναγκαίες οργανωτικές, δομικές, διαχειριστικές και συστημικές βελτιωτικές προσαρμογές, στη βάση των οποίων η Εταιρεία έχει πλέον εξασφαλίσει την επάρκεια για να ανταποκριθεί αποτελεσματικά και με αξιοπιστία στην υλοποίηση των συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Η εφαρμογή όλων των ανωτέρω έχει σαν απόρροια μια ορατή βελτίωση σε όρους παραγωγής αποτελέσματος, όπως ενδεικτικά προκύπτει από τα κατωτέρω :

- Το Σχέδιο Δράσης (Action Plan) που εκπόνησε η ΕΡΓΟΣΕ τον Ιανουάριο του 2006 με δεσμευτικά χρονικά ορόσημα εξέλιξης των επιμέρους έργων υλοποιείται χωρίς ουσιαστικές αποκλίσεις.
- Κατά το συστηματικό έλεγχο της ΕΡΓΟΣΕ ως Τελικού Δικαιούχου συγχρηματοδοτούμενων έργων, που διενεργήθηκε το Σεπτέμβριο του 2006 από κλιμάκιο της ΕΔΕΛ, το σύστημα διαχείρισης, παρακολούθησης και ελέγχου των έργων από την ΕΡΓΟΣΕ κρίθηκε επαρκές και ικανοποιητικό.
- Προωθημένη μελετητική ωρίμανση των έργων ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π (άξονας προτεραιότητας υπ΄ αριθμ. 22 των Διευρωπαϊκών Δικτύων Με-

ταφορών) που προτείνονται για ένταξη σε Προγράμματα της Δ΄ Προγραμματικής Περιόδου.

Η ΕΔΙΣΥ Α.Ε. αποτελεί νεοσύστατη θυγατρική εταιρεία του Ομίλου ΟΣΕ, οι υπηρεσίες της οποίας, ως τμήμα της παλαιάς δομής του ΟΣΕ, διαθέτουν εμπειρία στη διαχείριση σιδηροδρομικών έργων. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, η ΕΔΙΣΥ παραλαμβάνει τα έργα από την ΕΡΓΟΣΕ και τα θέτει σε λειτουργία.

Προκειμένου να εξασφαλισθεί αφενός μεν η έγκαιρη αφετέρου δε η ποιοτική παραλαβή των επιμέρους σιδηροδρομικών έργων, ώστε να αποδοθούν σε όλους τους δυνητικούς χρήστες, θα αναπτυχθούν από την ΕΔΙΣΥ και την ΕΡΓΟΣΕ, από κοινού, κατάλληλα συστήματα παρακολούθησης της εξέλιξης των έργων αλλά και του επιχειρησιακού σχεδιασμού της ΕΡΓΟΣΕ, που θα επιτρέψουν την επίτευξη των ανωτέρω στόχων.

2. *Ολοκλήρωση της αναβάθμισης του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στα τμήματα ΤΕΝΤ-Τ.*

Περιλαμβάνει όλα τα υπολειπόμενα έργα κάλυψης των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π, σύμφωνα με το σχεδιασμό που υπάρχει στο Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π (π.χ νέα γραμμή Τιθορέα – Δομοκός, αναβάθμιση γραμμής Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα κλπ), το οποίο θα επικαιροποιείται σε τακτική βάση, με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων, με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), πυλώνες του συστήματος ERTMS για διαλειτουργικότητα

3. *Σύνδεση με κομβικά λιμάνια της χώρας και με ΒΙ.ΠΕ.*

Η σιδηροδρομική σύνδεση με βιομηχανικές περιοχές και κομβικά λιμάνια, θα συμβάλλει στην ανάκαμψη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ΠΑΘΕ/Π. Προωθούνται κυρίως παρεμβάσεις που συμπληρώνουν βασικές ελλείψεις, στο δίκτυο των υποδομών και υπηρεσιών (missing links, missing services), οι οποίες αποκλείουν την λειτουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στην Χώρα, όπως οι παρεμβάσεις για δημιουργία σιδηροδρομικών συνδέσεων στους λιμένες (π.χ. Θεσσαλονίκης).

4. *Δημιουργία εμπορευματικών κέντρων (μελέτες, κατασκευές και προμήθεια εξοπλισμού)*

Περιλαμβάνεται η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων (Ε/Κ) σε οριοθετημένες ζώνες παροχής υπηρεσιών συναφών με τις μεταφορές, όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις μπορούν να εγκατασταθούν και να ασκήσουν τις δραστηριότητές τους. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και η επένδυση σε εμπορευματικά κέντρα αποτελεί σαφή προτεραιότητα στον εθνικό σχεδιασμό των μεταφορικών υποδομών. Η έμφαση των συνδυασμένων μεταφορών δίνεται στην ταυτόχρονη εξυπηρέτηση, όπου είναι δυνατόν, τριών μεταφορικών μέσων, δηλ. σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και οδικών. Οι μελέτες και νομοθετικές δράσεις που έχουν γίνει για την ανάπτυξη ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων σε όλη τη χώρα περιλαμβάνουν:

1. μελέτες και έργα που χρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής και από την Γραμμή Β5-700 στις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους.
2. τη δημοσίευση του Νόμου 3333/2005 με τις προδιαγραφές και διαδικασίες ανάπτυξης και λειτουργίας εμπορευματικών κέντρων στην Ελλάδα (εκκρεμούν δύο νομοθετικές

ρυθμίσεις από το ΥΠΕΧΩΔΕ σχετικά με την χωροθέτηση των κέντρων -νέο χωροταξικό σχέδιο Ελλάδος- και τους όρους πολεοδόμησης αυτών).

3. την απόκτηση της σύμφωνης γνώμης – έγκρισης των υπηρεσιών της ΕΕ ότι η δημόσια συμμετοχή στα Ε/Κ που θα αναπτύσσονται βάσει του ανωτέρω νόμου, αν και θεωρείται κρατική ενίσχυση, συμβιβάζεται με τη Συνθήκη της ΕΚ.
4. την επιδίωξη του ΥΜΕ για συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα στο θέμα αυτό.

Με βάση τα ανωτέρω προωθείται η ανάπτυξη Ε/Κ, συνδυάζοντας τα υπάρχοντα ή υπό ανάπτυξη λοιπά δίκτυα μεταφορών (οδικά, σιδηροδρομικά, λιμάνια) στη Θεσσαλονίκη με σιδηροδρομική σύνδεση με τον 6ο προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων και οδική σύνδεση με περιφερειακή Θεσσαλονίκης. Σημειώνεται ότι εφεξής οι διαδικασίες ανάπτυξης νέων εμπορευματικών κέντρων θα ακολουθούν το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ανάπτυξη του ανταγωνισμού..

**Δικαιούχοι του Α.Π. Η είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΟΣΕ Α.Ε., ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε, ΕΔΙΣΥ Α.Ε., ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

### *3.2.2.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Ο ΑΠ Η εστιάζει στην ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π, στη σύνδεσή του με πρωτεύοντα λιμάνια της χώρας και στην ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων. Οι παρεμβάσεις εντοπίζονται κυρίως στις Περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας και Κεντρικής Μακεδονίας (και λιγότερο σε άλλες Περιφέρειες) και βρίσκονται σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις των ΠΕΠ για την ανάπτυξη των περιφερειακών σιδηροδρομικών δικτύων, και την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών: αναβάθμιση σιδ/κών γραμμών (π.χ. σιδ. γραμμή Πολύκαστρο - Ειδομένη και Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη), σηματοδότηση περιφερειακού σιδ/κού δικτύου, κατασκευή Ε/Κ (Θριάσιο Πεδίο στην Αττική και Αλε/ξπολης στη Θράκη), συνδέσεις με ΒΙΠΕ και λιμάνια (Αλεξ/πολη, Βόλος) κλπ.

### *3.2.2.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| **ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε)** | **ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ** | **ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007** | **ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013** |
|---|---|---|---|
| Ε3. Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής **Εντός ΤΕΝ-Τ** | Χλμ | **520,0 *** | **587,50 *** |
| Ε4. Αναβάθμιση / Εκσυγχρονισμός Σιδηροδρομικής Γραμμής **Εκτός ΤΕΝ – Τ**. | Χλμ | **110** | **112,0** |
| Ε8. Νέα Εμπορευματικά Κέντρα. | Αριθμός | **0** | **1** |

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:**

* Η τιμή βάσης περιλαμβάνει το άθροισμα των σιδηροδρομικών τμημάτων (πλην ΣΚΑ - Α/Δ και ΣΚΑ - Πειραιάς) στα οποία θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες της υποδομής (όχι υποχρεωτικά επιδομής ή ηλεκτροκίνησης) στα τέλη 2008 και είναι ενδεικτική, καθόσον περιλαμβάνει έργα γέφυρα με το Γ' ΚΠΣ.
Η τιμή στόχος αφορά το άθροισμα των ολοκληρωμένων ως προς την υποδομή, επιδομή και ηλεκτροκίνηση τμημάτων σιδηροδρομικής γραμμής στα τέλη 2013.

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Α4. Χρόνος Διαδρομής Αθήνα - Θεσσαλονίκη | Ώρες | 4:30 | 3:30 |

### *3.2.2.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Βασικό στοιχείο του Α.Π. Η αποτελεί η προώθηση της ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρας – Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π) και ο διοικητικός εκσυγχρονισμός του ΟΣΕ.

Περιλαμβάνει τα έργα ολοκλήρωσης του «κορμού» του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας (Π.Α.Θ.Ε. / Π.), σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και τηλεπικοινωνίες (GSM-R), (σύστημα ERTMS για διαλειτουργικότητα) καθώς και την εφαρμογή συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών για την αναδιοργάνωση και το διοικητικό εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ.

Ο στρατηγικός στόχος ανάπτυξης του Άξονα ΠΑΘΕ/Π είναι η διαμόρφωση ενός σιδηροδρόμου υψηλών ταχυτήτων που θα εξυπηρετεί την «ραχοκοκαλιά» του ηπειρωτικού κορμού της χώρας και θα συνδέει τις μεγάλες πόλεις με τα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, παρέχοντας σύγχρονο εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης ανταγωνιστικό των οδικών μεταφορών. Παράλληλα, με την εξασφάλιση των συνδέσεων του σιδηροδρομικού άξονα με μεγάλα λιμάνια της χώρας, καθώς και με τα Εμπορευματικά Κέντρα προωθείται η ανάπτυξη του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών.

Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με βιομηχανικές περιοχές και τα λιμάνια, είναι βέβαιο ότι θα σημάνουν την ανάκαμψη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Προωθούνται κυρίως παρεμβάσεις που συμπληρώνουν βασικές ελλείψεις, στο δίκτυο των υποδομών και υπηρεσιών (missing links, missing services), οι οποίες περιορίζουν την λειτουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στην χώρα, όπως οι παρεμβάσεις για δημιουργία σιδηροδρομικών συνδέσεων στα Ε/Κ και τους λιμένες.

Με την ίδρυση και την οργάνωση Εμπορευματικών Κέντρων σε κατάλληλες περιοχές, μπορεί να αναπτυχθούν περαιτέρω οι συνδυασμένες μεταφορές της χώρας, για την εξυπηρέτηση των εξωτερικών και διαμετακομιστικών μεταφορών, καθώς και για την ανάδειξη της Ελλάδας ως κύρια Βαλκανική πύλη και τη σύνδεσή της με άλλες χώρες της Ευρώπης σε συνδυασμό με τη συνέργια των μεταφορικών συστημάτων (π.χ. σιδηροδρομικό δίκτυο, οδικό δίκτυο, λιμένες).

Τα σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης / τηλεπικοινωνιών που θα εγκατασταθούν σε περιβάλλον ERTMS θα εξασφαλίσουν την αυξημένη διαλειτουργικότητα, την αύξηση της χωρητικότητας των γραμμών και την αυξημένη ασφάλεια και αξιοπιστία. Η εισαγωγή υψηλής τεχνολογίας θα αλλάξει πλήρως την εικόνα των σιδηροδρομικών μεταφορών και επιπλέον θα μειώσει θεαματικά τα κόστη λειτουργίας και συντήρησης.

### *3.2.2.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| **Κωδικός** | **Κατηγορία παρέμβασης** |
|---|---|
| 11 | Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών (πρόσβαση, ασφάλεια, δυνατότητα λειτουργικής εναλλαγής συστημάτων, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.α.) |
| 16 | Σιδηρόδρομοι |
| 17 | Σιδηρόδρομοι (TEN-T) |
| 19 | Κινητός Σιδηροδρομικός Εξοπλισμός (TEN-T) |
| 26 | Πολύτροπες Μεταφορές |
| 27 | Πολύτροπες Μεταφορές (TEN-T) |

### *3.2.2.8* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Σιδηροδρομικός Άξονας ΠΑΘΕ/Π & Πολυτροπικές Μεταφορές (Τ.Σ.)** | **Η** | Έργο – ΓΕΦΥΡΑ: ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΝΕΑΣ Σ.Γ.Υ.Τ. ΤΙΘΟΡΕΑ – ΔΟΜΟΚΟΣ | ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. | Στερεάς Ελλάδας |
| | | Έργο – ΓΕΦΥΡΑ: ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ / ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΠΑΘΕ/Π | ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. | Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Κεντρικής Μακεδονίας |
| | | ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ Σ.Γ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ | ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. | Κεντρικής Μακεδονίας |
| | | Έργο – ΓΕΦΥΡΑ: ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ | ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. | Αττικής, Πελοποννήσου |
| | | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΑΘΕ/Π ΜΕ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ | ΟΣΕ Α.Ε. | Κεντρικής Μακεδονίας |
| | | Έργο – ΓΕΦΥΡΑ: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΟΣΕ | ΟΣΕ Α.Ε. | Πολλές Περιφέρειες |

**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**9ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

**10ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

## 3.2.3 9ος Άξονας - Α.Π. Θ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

### *3.2.3.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Θ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τρίτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(γ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Θ, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Θ:***

*Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, με την ανάπτυξη Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η βελτίωση υπαρχόντων και δημιουργία νέων κύριων λιμενικών υποδομών, για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η βελτίωση των προσβάσεων των κύριων λιμένων στα χερσαία μέσα μεταφοράς με κατάλληλη σύνδεσή τους με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Η ανάδειξη των κύριων λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους, η κατασκευή επιβατικών σταθμών και η βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων.*

### *3.2.3.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Θ, ο γενικός του στόχος και οι επιμέρους ειδικοί στόχοι, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και τις προτεραιότητες του ΕΠΜ ενώ συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Αναλυτικότερα ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του έχουν άμεση και σημαντική συμβολή στον Γενικό στόχο 13 της 5ης Θεματικής Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»* καθώς εξυπηρετεί τους επιμέρους στόχους για *«σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών»* (εξυπηρετείται από τον ειδικό στόχο 2) και για *«αναβάθμιση υποδομών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2, 3 και 4).

Οι ειδικοί στόχοι 1, 2, και 3 του Α.Π. Θ έχουν, επίσης, έμμεση συμβολή στους γενικούς στόχους 1 και 3 του ΕΣΠΑ που εντάσσονται στην 1η Θεματική Προτεραιότητα *«Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας»*. Οι Γενικοί στόχοι του ΕΣΠΑ 1: *«Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων»* και 3: *«Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας»* προωθούνται από την βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών που επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών και την παράλληλη αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών που θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις επιβατών και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και βελτιώνει τις τουριστικές υπηρεσίες.

Σε ότι αφορά την χωρική διάσταση του ΕΣΠΑ, οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Θ συμβάλλουν στις Χωρικές Προτεραιότητες 2: *«Ανάπτυξη της υπαίθρου»* καθώς έχουν μεγάλη εφαρμογή στις νησιωτικές περιοχές.

Επίσης ο Άξονας Προτεραιότητας Θ και οι στόχοι του βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»* και την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...»*, ενώ παράλληλα συμβάλουν στην 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ για *«...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης»* και στην πολιτική για *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή»* (Κεφ. 7 του ΕΠΜ).

Τέλος, ο Άξονας Προτεραιότητας εξυπηρετεί την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

*Ο άξονας προτεραιότητας, ο γενικός στόχος και όλοι οι ειδικοί του στόχοι θα συμβάλλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1 & 5 και τους Γενικούς στόχους 1, 3, & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στη χωρική προτεραιότητα 2 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στην 1.1.1 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

### *3.2.3.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις στα λιμάνια του Νοτίου Αιγαίου (π.χ. Μυκόνου).

Ενδεικτικά, στο λιμάνι της Μυκόνου θα κατασκευασθούν τα θαλάσσια κρηπιδώματα και τα κτιριακά έργα της λιμενικής ζώνης, ενώ παρόμοιας φύσης εργασίες θα εκτελεσθούν και σε άλλα λιμάνια.

**Δικαιούχοι του Α.Π. Θ είναι οι παρακάτω φορείς:**

Δ4 / ΥΠΕΧΩΔΕ.

### *3.2.3.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Θ περιλαμβάνει παρεμβάσεις ανάπτυξης λιμένων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και είναι σε συνέργεια με αντίστοιχες παρεμβάσεις του ΠΕΠ για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών, παρεμβάσεις σε χερσαίες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών και των αλιέων, καθώς και την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων.

### *3.2.3.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Ε9. Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται. | Αριθμός | **0** | **4** |

### *3.2.3.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Θετικές επιπτώσεις από την υλοποίηση του Α.Π. εξασφαλίζονται με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών και την παράλληλη αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Με τις παρεμβάσεις σε κύριους τουριστικούς λιμένες (π.χ. λιμένας Μυκόνου), εξασφαλίζεται η ικανοποιητική εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών της Περιφέρειας Νότιου Αιγαίου.

### *3.2.3.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| **Κωδικός** | **Κατηγορία παρέμβασης** |
|---|---|
| 30 | Λιμένες |

## 3.2.4 10ος Άξονας - Α.Π. Ι: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

### *3.2.4.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Ι είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τέταρτο γενικό στόχο του Ε.Π.:

(δ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Ι, για όλες τις Περιφέρειες της χώρας, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας Ι:***

*Η ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών*.

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Αναβάθμιση σημαντικών αεροδρομίων της χώρας για την παροχή της δυνατότητας υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών,και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Αναβάθμιση και επέκταση των περιφερειακών αεροδρομίων για την βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και των υποδομών ασφαλείας (security) .*

### *3.2.4.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι ειδικοί στόχοι που έχουν τεθεί για τις Αεροπορικές Μεταφορές εξυπηρετούν τις προσδιορισμένες ανάγκες, ήτοι τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των αεροπορικών επιβατικών μεταφορών, τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών.

Οι ειδικοί στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας Α.Π. Ι, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της

Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Συγκεκριμένα, οι ειδικοί στόχοι του Α.Π. Ι, εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 13 (της Θ.Π.5) του ΕΣΠΑ για *«την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών...».* Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»*. Ειδικότερα, η αναβάθμιση αεροδρομίων πρωταρχικής σημασίας και περιφερειακών αεροδρομίων (Ειδικοί Στόχοι 1 και 2) εξυπηρετούν τους στόχους για *«αναβάθμιση των υποδομών»* και *«προώθηση θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων»,* ενώ ταυτόχρονα, θα συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία».*

Επιπρόσθετα, οι Ειδικοί Στόχοι του Α.Π. Ι, βρίσκονται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 16 «...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας...» και τις προτεραιότητες του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων για «...αύξηση της εξωστρέφειας και αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας ...με προοπτικές επέκτασης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης» και «Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή». Τέλος, εξυπηρετούν την Ευρωπαϊκή πολιτική σε σχέση με τον τομέα των Μεταφορών για ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Η στρατηγική ανάπτυξης θέτει ως βασικό στόχο τη συνεχή βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, που αποτελούν συγχρόνως και τμήμα του διεθνούς δικτύου αερομεταφορών (15 αερολιμένες από το σύνολο των 41).

Στο άρθρο 9 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής 2005/C 312/01 αναγνωρίζεται εν γένει ότι οι αερολιμένες έχουν θετικό αντίκτυπο στην άνθιση των τοπικών κοινωνιών και ευνοούν τις οικονομικές δραστηριότητες και την κοινωνικοοικονομική και εδαφική συνοχή της Ευρώπης. Η αεροπορική επιβατική κίνηση και η αεροπορική μεταφορά φορτίου είναι ουσιαστικές για την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη των περιφερειών.

Στο πλαίσιο της 4$^{ης}$ προγραμματικής περιόδου, η στοιχειοθέτηση της συμβατότητας της χρηματοδότησης των προτεινόμενων έργων αερομεταφορών θα γίνεται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους της ανωτέρω Ανακοίνωσης της Επιτροπής περί κρατικών ενισχύσεων.

Υπογραμμίζεται ότι οι προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις έχουν στόχο να διασφαλίσουν τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα των υφιστάμενων δημοσίων αγαθών και να διευκολύνουν την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, κυρίως μέσω των θέσεων απασχόλησης και του τουρισμού. Επίσης ευνοούν το χωροταξικό σχεδιασμό και την καλύτερη χρήση των υφιστάμενων αερολιμένων σε σχέση με την κατασκευή νέων υποδομών. Τέλος, συμβάλλουν στους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την ανάγκη ανάπτυξης του αερολιμενικού δυναμικού.

*Ο άξονας προτεραιότητας, ο γενικός στόχος και όλοι οι ειδικοί του στόχοι θα συμβάλλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 4 & 5 και τους Γενικούς στόχους 12, & 13 του ΕΣΠΑ.*
- *Στις χωρικές προτεραιότητες 2 και 3 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- *Στην 16η ΟΚΓ*

### *3.2.4.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Οι κατηγορίες ενδεικτικών παρεμβάσεων του Α.Π. Ι είναι οι εξής:

1. *Επέκταση, βελτίωση και εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων υφιστάμενων αεροδρομίων (π.χ. Κτιριακές εγκαταστάσεις, επέκταση διαδρόμων κλπ)*

Περιλαμβάνει την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων υφιστάμενων αεροδρομίων, με στόχο τη βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος αεροπορικών μεταφορών και την εξυπηρέτηση της διεθνούς αεροπορικής κίνησης στις περιόδους αιχμής από τα αεροδρόμια του τελικού προορισμού. Τα έργα που θα πραγματοποιηθούν αφορούν στην επέκταση / εκσυγχρονισμό κτιρίων αεροσταθμών, δαπέδων στάθμευσης αεροσκαφών, βοηθητικών εγκαταστάσεων και του περιβάλλοντος χώρου αεροδρομίων, κατασκευή πύργων ελέγχου αεροσκαφών κλπ.

2. *Κατασκευή νέων αεροδρομίων*

Η κατασκευή νέων αεροδρομίων αφορά περιφερειακά αεροδρόμια σε περιοχές που είτε δεν διαθέτουν σήμερα αεροπορική σύνδεση ή αφορά επιλογή για κατάργηση υφιστάμενων αεροδρομίων και ανακατασκευή τους σε νέα θέση.

3. *Συστήματα ασφαλείας στο δίκτυο των αεροδρομίων*

Ο συγκεκριμένη παρέμβαση περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν στην ανάπτυξη συστημάτων υψηλής τεχνολογίας για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών. Μεταξύ των άλλων θα εγκατασταθούν συστήματα ασφαλείας φυσικής πρόσβασης, συστήματα αυτόματου ελέγχου αποσκευών κλπ.

**Δικαιούχοι του Α.Π. Ι είναι οι παρακάτω φορείς:**

Υ.Π.Α./ΥΜΕ, ΕΥΔΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ Β. ΕΛΛΑΔΑΣ / ΥΠΕΧΩΔΕ και ΕΥΔΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ Ν. ΕΛΛΑΔΑΣ / ΥΠΕΧΩΔΕ.

### *3.2.4.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας Ι περιλαμβάνει παρεμβάσεις ανάπτυξης αεροδρομίων στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Νοτίου Αιγαίου οι οποίες βρίσκονται σε συνέργεια με δράσεις των ΠΕΠ στις Περιφέρειες αυτές που αφορούν την ανάπτυξη του περιφερειακού οδικού δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με μεταφορικούς κόμβους.

### *3.2.4.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Ε10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται. | τετρ.μ. | 5.900 | 9.900 |
| Ε10α. Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων | μ. | 2.440 | 3.440 |

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Α) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Α6. Α/Δ με δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων. | Αριθμός | **1** | **2** |

### *3.2.4.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Με την αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος αεροπορικών μεταφορών, θα επιτευχθεί η βελτίωση των συνδέσεων της χώρας με την Ε.Ε. και των λοιπών διεθνών συνδέσεων, η βελτίωση της διασύνδεσης των περιφερειών της χώρας με τα μητροπολιτικά κέντρα, καθώς και η βελτίωση των συνδέσεων των περιφερειών αυτών με άλλες χώρες της Ε.Ε. κατά την τουριστική περίοδο.

Η αεροπορική σύνδεση των απομακρυσμένων περιφερειών της χώρας με τα μεγάλα αστικά κέντρα, συμβάλλει στην ανάπτυξη της περιφέρειας και των παραμεθόριων περιοχών. Στόχος της βελτίωσης των συνθηκών αεροπορικής πρόσβασης είναι η εξασφάλιση της προσπελασιμότητας και η καταπολέμηση της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών, με αποτέλεσμα την αύξηση των επενδυτικών ευκαιριών, του τουρισμού και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των περιοχών αυτών.

### *3.2.4.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| Κωδικός | Κατηγορία παρέμβασης |
|---|---|
| 29 | Αερολιμένες |

### *3.2.4.8* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Αεροπορικές Μεταφορές (Τ.Σ.)** | **Ι** | ΈΡΓΟ - ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» | ΥΠΑ, ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδος | Κεντρικής Μακεδονίας |

**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**11ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΑ: ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

## 3.2.5 11ος Άξονας - Α.Π. ΙΑ: ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

### *3.2.5.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Άξονας Προτεραιότητας ΙΑ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πέμπτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(ε) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών και του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μεγάλων αστικών κέντρων, για τη βελτίωση των αστικών μετακινήσεων και της ελκυστικότητας και της ποιότητας των αστικών δημόσιων συγκοινωνιών με έμφαση στη μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων και των συνολικά εκπεμπόμενων αέριων ρύπων από αυτές, ώστε να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα στον αστικό ιστό.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών των μητροπολιτικών αστικών κέντρων, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα ΙΑ, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας ΙΑ:***

*Η ανάπτυξη του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μητροπολιτικών αστικών κέντρων, ως ενιαίο σύνολο λειτουργίας των μέσων, για τη βελτίωση των αστικών μετακινήσεων και της ελκυστικότητας και της ποιότητας των δημόσιων συγκοινωνιών με έμφαση στις υποδομές του Μετρό και στις καθαρές αστικές συγκοινωνίες.*

**Οι ειδικοί στόχοι** που συμβάλουν στην υλοποίηση του παραπάνω γενικού στόχου του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η ανάπτυξη του δικτύου των μέσων σταθερής τροχιάς και των υποδομών λειτουργίας και υποστήριξής του στα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η Αύξηση του μεριδίου των αστικών Μ.Μ.Μ. και η κάλυψη των μελλοντικών αναγκών κυρίως μέσω της επέκτασης των Μ.Μ.Μ. και της διασύνδεσής τους με το οδικό δίκτυο και τα κομβικά σημεία του συστήματος μεταφορών (λιμάνια, σιδ. σταθμοί και Α/Δ).*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Η βελτίωση των συνθηκών περιβάλλοντος με μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της οδικής κυκλοφορίας (τροχαία ατυχήματα, μείωση ρυπογόνων εκπομπών, θόρυβος, κ.α.) και η ενδυνάμωση της περιβαλλοντικής διάστασης των Μ.Μ.Μ. μέσω της προώθησης των "καθαρών" αστικών συγκοινωνιών ειδικά στις υποβαθμισμένες περιοχές των πόλεων.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Βελτίωση της ποιότητας και της άνεσης των μετακινήσεων στις πόλεις με Μ.Μ.Μ. μέσω της προμήθειας νέων λεωφορείων, της αύξησης των συχνοτήτων και της βελτίωσης των συνθηκών μεταφοράς.*

***Ειδικός Στόχος 5***

*Η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών (τηλεματική, ΟΠΣ κ.α.) για τη βελτίωση υπηρεσιών παρακολούθησης και διαχείρισης της αστικής κυκλοφορίας.*

***Ειδικός Στόχος 6***

*Η ενίσχυση της εφαρμογής των μέτρων που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια των εποχουμένων και των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, καθώς και για τον έλεγχο και μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον.*

Οι παρεμβάσεις για την υλοποίηση των παραπάνω ειδικών στόχων και κυρίως του ειδικού στόχου 1, επιλέγονται με βάση τη Στρατηγική Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφορών Αττικής, που περιγράφεται στην παραγ. 1.3.3.5.1 του παρόντος.

### *3.2.5.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ο Άξονας Προτεραιότητας ΙΑ, ο γενικός του στόχος και οι επιμέρους ειδικοί στόχοι, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και τις προτεραιότητες του ΕΠΜ, ενώ συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Αναλυτικότερα, ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του έχουν άμεση και σημαντική συμβολή στον γενικό στόχο 13 της 5$^{ης}$ Θεματικής Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ: «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας»,* καθώς εξυπηρετεί τους επιμέρους στόχους *«..ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών»* (εξυπηρετείται από τον ειδικό στόχο 2), *«ανάπτυξη και επέκταση των αστικών μεταφορών» »* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1, 2, 3, 4, 5 και 6) και για *«αναβάθμιση υποδομών»* (εξυπηρετείται από τους ειδικούς στόχους 1 και 2). Επίσης, ο Άξονας Προτεραιότητας και οι στόχοι του βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών».*

Ο ειδικός στόχος 1 του Α.Π. ΙΑ έχει έμμεση συμβολή στο γενικό στόχο του ΕΣΠΑ 1: *«Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων»,* που εντάσσεται στην 1$^{η}$ Θεματική Προτεραιότητα *«Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας»*, καθώς προω-

θεί την κινητικότητα και συμβάλλει στη μείωση των χρονοαποστάσεων στα αστικά κέντρα. Επιπλέον, η βελτίωση της προσπελασιμότητας διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και, ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων.

Οι εδικοί στόχοι 2, 3 και 6 του Α.Π. ΙΑ συμβάλλουν έμμεσα στους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ 15 *«Η αειφόρος διαχείριση του Περιβάλλοντος»* και 16 *«Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής»,* καθώς οι σχετικές παρεμβάσεις αφορούν την προώθηση έργων παρακάμψεων των κύριων αστικών κέντρων της χώρας για τον περιορισμό της συμφόρησης της οδικής κυκλοφορίας και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών (θόρυβος, ρύπανση) και την προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (Μετρό, Προαστιακός Σιδηρόδρομος). Στο πλαίσιο αυτό συμβάλλουν έμμεσα στην ΚΣΚΓ 1.1.2 «*ενίσχυση των συνεργειών ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος και την ανάπτυξη»* και την ΟΚΓ 11 *«... ενίσχυση της συνέργειας μεταξύ περιβαλλοντικής προστασίας και ανάπτυξης*».

Σε ότι αφορά *την* χωρική διάσταση του ΕΣΠΑ, οι ειδικοί στόχοι 1, 2, 3, 4, 5 και 6 συμβάλλουν στην Χωρική Προτεραιότητα 1: *«Βιώσιμη αστική ανάπτυξη»* και βρίσκονται σε συνάφεια με την ΚΣΚΓ 2.1 *«Συμβολή των πόλεων στην ανάπτυξη και στην απασχόληση»,* καθώς βελτιώνουν τις αστικές δημόσιες συγκοινωνίες και αποσυμφορίζουν τα κύρια αστικά κέντρα από την υπεραστική κυκλοφορία.

*Ο γενικός στόχος και ο Άξονας Προτεραιότητας θα συμβάλλουν:*

- *Στις θεματικές προτεραιότητες 1 & 5 και τους Γενικούς στόχους 1, 13, 15 και 16 του ΕΣΠΑ.*
- *Στη χωρική προτεραιότητα 1 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ 7)*
- *Στις 1.1.1, 1.1.2. και 2.1 ΚΣΚΓ*
- *Στην 11 ΟΚΓ*

### *3.2.5.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Οι παρεμβάσεις του Α.Π. ΙΑ γίνονται κυρίως στην Αττική και στη Κεντρική Μακεδονία και αφορούν έργα Μετρό και Προαστιακού σιδηροδρόμου. Παρεμβάσεις μπορούν να γίνουν και στις αστικές συγκοινωνίες περιφερειακών πόλεων.

*Ολοκλήρωση ή/και επέκταση υφιστάμενου δικτύου Μέσων Σταθερής Τροχιάς*

Στα έργα μετρό περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση της κατασκευής των εργασιών του Μετρό Αθηνών και των σταθμών μετεπιβίβασης στη Γραμμή 3 και στην ολοκλήρωση των εργασιών των επεκτάσεων των Γραμμών 2 και 3 της προηγούμενης περιόδου. Περιλαμβάνεται και η κατασκευή της νέας γραμμής επέκτασης της γραμμής 3 του Μετρό «Χαϊδάρι – Πειραιάς».

Περιλαμβάνει επίσης έργα για την ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού αλλά και την επέκταση του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (προαστιακός σιδηρόδρομος, τραμ, ΗΣΑΠ), τα οποία θα λειτουργήσουν συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα μέσα μεταβλητής και ημι-σταθερής τροχιάς, δηλαδή τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ αντίστοιχα. Οι δράσεις, που προτείνονται, στοχεύουν στην ορθολογική ανάπτυξη του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς, έτσι ώστε να καλύψει νέες περιοχές και νέες ανάγκες των επιβατών και να γίνει πιο ανταγωνιστικό. Προωθούνται παρεμβάσεις που θα συμβάλλουν τόσο στη μείωση του επιπέδου της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης όσο και στη βελτίωση του επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με χρήση μέσων φιλι-

κών προς το περιβάλλον, καθώς και στη βελτίωση της ελκυστικότητας των περιφερειών, μέσω της προσβασιμότητας, της εξασφάλισης επαρκών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

Σε ότι αφορά τον προαστιακό Αττικής, στον παρόντα άξονα περιλαμβάνεται το έργο ολοκλήρωσης του τμήματος ΣΚΑ – Τρεις Γέφυρες, ως «έργο- γέφυρα» της προηγούμενης περιόδου, στον άξονα Η του ΕΠΕΠ περιλαμβάνεται το έργο ολοκλήρωσης της ηλεκτροκίνησης του τμήματος ΣΚΑ – Κιάτο, ως «έργο- γέφυρα» της προηγούμενης περιόδου, ενώ στο ΠΕΠ Αττικής 2007-2013 περιλαμβάνεται το έργο ολοκλήρωσης του τμήματος Τρεις Γέφυρες – Πειραιάς. Με το σιδηροδρομικό έργο του ΠΕΠ εμπλέκονται και δύο σημαντικά υδραυλικά έργα αντιπλημμυρικής προστασίας της Αθήνας α) η εκτροπή του Κυκλοβόρου αγωγού ομβρίων και β) η εκτροπή του Ιλισσού.Για την υλοποίηση των έργων αυτών θα απαιτηθεί συντονισμός των Διαχειριστικών Αρχών τόσο σε διοικητικό όσο και σε τεχνικό και κατασκευαστικό επίπεδο.

Σε ότι αφορά το έργο  του Προαστιακού Θεσσαλονίκης, περιλαμβάνεται η αναβάθμιση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου της περιαστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, με την κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων, απαραίτητων συμπληρωματικών συνδέσεων και ηλεκτροκίνησης της γραμμής Στρυμώνας – Σέρρες (η ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη-Στρυμώνας εντάσσεται στον άξονα Η) για την καλύτερη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της προαστιακής κίνησης της περιοχής.

*Εκσυγχρονισμός παλαιών αμαξοστασίων / κατασκευή νέων*

Στις επεκτάσεις περιλαμβάνονται όλες οι απαραίτητες υποδομές για τη λειτουργία των νέων τμημάτων δικτύου, καθώς και ο εκσυγχρονισμός παλαιών αμαξοστασίων ή δημιουργία νέων αμαξοστασίων και κτιριακών εγκαταστάσεων.

*Προμήθεια τροχαίου υλικού και λεωφορείων*

Η δρομολόγηση σύγχρονου τροχαίου υλικού και σύγχρονων λεωφορείων θα συμβάλλει περισσότερο στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς υψηλού επιπέδου στον πολίτη, αλλά και στη μείωση του χρόνου διαδρομής.

*Οργάνωση συστήματος ΜΜΜ – Διαλειτουργικότητα και διασυνδεσιμότητα δικτύων*

Η προώθηση βιώσιμων από περιβαλλοντική άποψη μεταφορικών δικτύων συνεπάγεται εγκαταστάσεις δημόσιων μεταφορών (δημιουργία και οργάνωση σταθμών διακίνησης, μετεπιβίβασης, των υποδομών στάθμευσης και εξυπηρέτησης υποδομών), δράσεις για την οργάνωση του συστήματος ΜΜΜ για εξυπηρέτηση του επιβάτη (συστήματα συλλογής κομίστρου, τηλεματικής κλπ.), καθώς και δράσεις για την πρόσβαση στις συνήθεις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες ευπαθών κοινωνικών ομάδων (όπως είναι οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες).

Με την πρόοδο ή/και ολοκλήρωση των έργων υποδομής των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της πρωτεύουσας (επεκτάσεις και νέοι σταθμοί μετρό και ΗΣΑΠ, επέκταση της λειτουργίας και νέοι σταθμοί του προαστιακού) προωθείται από το ΟΑΣΑ η μελέτη για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς. Σκοπός της δράσης αυτής είναι η αποτελεσματική διαχείριση της οδικής υποδομής και η δημιουργία συνθηκών κατάλληλων για την εξασφάλιση της διασυνδεσιμότητας μεταξύ των μέσων, προς όφελος των μετεπιβιβαζομένων επιβατών.

**Δικαιούχοι του Α.Π. ΙΑ είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε, ΟΑΣΑ Α.Ε. και οι Ε.Φ.Σ.Ε. του (ΕΘΕΛ Α.Ε., ΗΣΑΠ Α.Ε., ΗΛΠΑΠ Α.Ε.), ΑΜΕΛ Α.Ε. και ΤΡΑΜ Α.Ε.

### *3.2.5.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας ΙΑ περιλαμβάνει παρεμβάσεις που συμπληρώνονται απο αντίστοιχες δράσεις του ΠΕΠ της Περιφέρειας Αττικής οι οποίες αφορούν στην επέκταση του δικτύου των αστικών συγκοινωνιών στην Περιφέρεια. Ειδικότερα υπάρχει συνέργεια με τις δράσεις ολοκλήρωσης του προαστιακού σιδηροδρόμου Αττικής στο τμήμα Πειραιάς - Τρείς Γέφυρες και επέκτασής του στο τμήμα Κορωπί – Λαύριο, καθώς και με τις πράξεις κατασκευής της επισκευαστικής βάσης των ΗΣΑΠ στον Πειραιά και επέκτασης του τραμ στο τμήμα ΣΕΦ – Πειραιάς και στο τμήμα Λ.Ποσειδώνος–Λ.Βουλιαγμένης (στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης των Αστικών Οδικών Έργων Αττικής).

### *3.2.5.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Ε) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ 2013 |
|---|---|---|---|
| Ε7. Μήκος γραμμών μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό). | Χλμ | 21,6 | 29,8 |
| Ε7. Μήκος γραμμών μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (ΗΣΑΠ, Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αττικής). | Χλμ | 55 | 65 |
| Ε11. Ανανέωση στόλου ΜΜΜ (στο πλαίσιο του παρόντος ΕΠ στην Αττική) | % | 0% | 20% |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

(α) Τα τμήματα του Προαστιακού Σιδηρόδρομου, που περιλαμβάνουν περισσότερες ή λιγότερες των δύο Σ.Γ. έχουν υπολογισθεί ανηγμένα σε μήκος διπλής Σ.Γ.

(β) Η τιμή βάσης του δείκτη Ε7 για τον ΗΣΑΠ και τον προαστιακό είναι ενδεικτική, καθόσον περιλαμβάνει έργο - γέφυρα με το Γ' ΚΠΣ.

(γ) Περιλαμβάνονται και τα τμήματα των οποίων η υποδομή και επιδομή έχουν κατασκευασθεί και προβλέπεται η υλοποίηση των λοιπών παρεμβάσεων (σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση – ηλεκτροκίνηση).

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

| ΔΕΙΚΤΗΣ (Α) | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ 2007 | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ 2013 |
|---|---|---|---|
| Α3. Πρόσθετος πληθυσμός εξυπηρετούμενος από τα μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό Αθήνας) | Αριθμός κατοίκων | 0 | 514.000 |
| Α4. Χρόνος διαδρομής μέσου μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Προαστιακός: Αθήνα – Α/Δ) | Ώρες | 0:45 | 0:30 |

### *3.2.5.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η υλοποίηση του Α.Π. θα έχει σημαντική επίπτωση στην ανάπτυξη του δικτύου των μέσων σταθερής τροχιάς και των υποδομών λειτουργίας και υποστήριξής του στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Η ανάπτυξη αυτή θα συμβάλλει στη μείωση των χρονοαποστάσεων των αστικών μετακινήσεων, στην αποσυμφόρηση της οδικής κυκλοφορίας σε κορεσμένα σημεία του οδικού δικτύου, στον περιορισμό της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος από τις εκπομπές αέριων ρύπων και θορύβου της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων που εξυπηρετούνται με δημόσια μέσα συγκοινωνίας.

Η ολοκλήρωση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, θα συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην αύξηση του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών με αντίστοιχο περιορισμό των μετακινήσεων με ιδιωτικά μέσα.

Η δημιουργία Προαστιακού Σιδηρόδρομου Θεσσαλονίκης θα συμβάλλει στην μείωση των χρονο-αποστάσεων της ευρύτερης περιοχής του Νομού Θεσσαλονίκης από το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και την κεντρική περιοχή της πόλης σε συνδυασμό με το Μετρό, καθώς και παρέχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μετακινήσεων της ευρύτερης περιοχής από/προς Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη και Αθήνα μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου χωρίς την ανάγκη μετεπιβίβασης από οδικά μέσα.

Η δρομολόγηση σύγχρονου τροχαίου υλικού θα συμβάλει περισσότερο στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς υψηλού επιπέδου στον πολίτη, αλλά και στη μείωση του χρόνου διαδρομής.

### *3.2.5.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| Κωδικός | Κατηγορία παρέμβασης |
|---|---|
| 16 | Σιδηρόδρομοι |
| 17 | Σιδηρόδρομοι ΤΕΝ-Τ |

| | |
|---|---|
| 23 | Περιφερειακές/τοπικές οδοί |
| 25 | Αστικές Μεταφορές |
| 52 | Προώθηση Καθαρών Αστικών Μεταφορών |

### *3.2.5.8* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ

| **Άξονας Προτεραιότητας** | **ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ** | **ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ** | **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ** |
|---|---|---|---|
| **ΙΑ** | ΕΡΓΟ - ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ (Τρεις σταθμοί ΜΕΤΡΟ Γραμμής 3) | ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε | ΑΤΤΙΚΗΣ |
| | ΕΡΓΟ - ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 3 (ΤΜΗΜΑ ΑΙΓΑΛΕΩ-ΧΑΪΔΑΡΙ), ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ «ΧΑΪΔΑΡΙ» ΚΑΙ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ«ΕΛΑΙΩΝΑ» | ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε | ΑΤΤΙΚΗΣ |
| | ΕΡΓΟ - ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ (ΧΑΪΔΑΡΙ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ) | ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε | ΑΤΤΙΚΗΣ |
| | ΕΡΓΟ - ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 1 (ΗΣΑΠ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΚΗΦΙΣΙΑ | ΗΣΑΠ Α.Ε. | ΑΤΤΙΚΗΣ |
| | ΕΡΓΟ - ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ (Α/Δ-ΣΚΑ-ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ) | ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. | ΑΤΤΙΚΗΣ |
| | ΕΡΓΟ - ΓΕΦΥΡΑ:<br>ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΣΤΟΛΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ | ΟΑΣΑ ΑΕ | ΑΤΤΙΚΗΣ |
| | ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε | ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ |

**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ**

**12ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΒ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**13ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΓ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ**

## 3.2.6 12ος Άξονας - Α.Π. ΙΒ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### *3.2.6.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας ΙΒ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον έκτο γενικό στόχο του ΕΠ:

(στ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής, σιδηροδρομικής, θαλάσσιας και εναέριας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της περιβαλλοντικής διαχείρισης των λιμένων, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ασφάλεια του συστήματος μεταφορών, τη κυκλοφοριακή διαχείριση των μεταφορικών υπο συστημάτων, τη περιβαλλοντική διαχείριση λιμένων, καθώς και την ενίσχυση της διαχείρισης των ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα ΙΒ, ως ακολούθως:

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας ΙΒ:***

*Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μαζικών μεταφορών, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής, της σιδηροδρομικής και της θαλάσσιας κυκλοφορίας και του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμένων, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των περιβαλλοντικών και άλλων ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι οι εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της αστυνόμευσης τμημάτων του οδικού δικτύου, καθώς και η εγκατάσταση συστημάτων παροχής πληροφόρησης προς τους χρήστες του οδικού δικτύου και η αξιοποίηση άλλων "ευφυών συστημάτων" (ITS) για τη διαχείριση της κυκλοφορίας.*

***Ειδικός Στόχος 2***

*Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας μέσω παρεμβάσεων στο στρατηγικό σχεδιασμό, εγκατάστασης συστημάτων νέων τεχνολογιών και του απαραίτητου εξοπλισμού (ηλεκτρονικού κλπ.).*

***Ειδικός Στόχος 3***

*Η εισαγωγή σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης και τηλε-διοίκησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και η βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με την εγκατάσταση ειδικών συστημάτων ελέγχου της αεροναυτιλίας.*

***Ειδικός Στόχος 4***

*Η μείωση των ατυχημάτων στα Μέσα Μαζικών Μεταφορών με χρήση συστημάτων ελέγχου της κυκλοφορίας και βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων.*

***Ειδικός Στόχος 5***

*Η βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών με τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων ασφάλειας και διαχείρισης της ναυσιπλοΐας, με την ενίσχυση των μηχανισμών παρακολούθησης και πρόληψης των κινδύνων ασφάλειας, καθώς και με τη βελτίωση της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα για την αντιμετώπιση των θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων.*

***Ειδικός Στόχος 6***

*Η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες της χώρας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση, κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας των λιμένων, καθώς και η εισαγωγή συστήματος*

### *3.2.6.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι ειδικοί στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας ΙΒ, βρίσκονται σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013 και τις προτεραιότητες του ΕΠΜ ενώ συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών της ΕΕ για τη Συνοχή (ΚΣΚΓ), των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας και των Ολοκληρωμένων Κατευθυντήριων Γραμμών για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση (ΟΚΓ).

Ειδικότερα οι ειδικοί στόχοι εξυπηρετούν τον Γενικό Στόχο 13 (της Θ.Π.5) του ΕΣΠΑ για *«την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών...»*. Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 1.1.1 *«Επέκταση και βελτίωση των μεταφορικών υποδομών»* και βρίσκονται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 16 *«...Επέκταση, βελτίωση και διασύνδεση των Ευρωπαϊκών υποδομών και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προ-*

*τεραιότητας...»,* την 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ και την πολιτική για *«Περιφερειακή και Κοινωνική Συνοχή».* Επίσης συμβάλλουν στην ΚΣΚΓ 2.3 *«Διασυνοριακή, Διεθνική, Διαπεριφερειακή συνεργασία»,* η οποία αποτελεί και τον 5ο χωρικό στόχο του ΕΣΠΑ.

Οι ειδικοί στόχοι 5 και 6 εξυπηρετούν επιπρόσθετα τους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ 15 *«Η Αειφόρος Διαχείριση του Περιβάλλοντος» και 16 «Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής», ενώ παράλληλα εξυπηρετούν* την 2η χωρική προτεραιότητα του ΕΣΠΑ *«ανάπτυξη της υπαίθρου»*. Συμβάλλουν στην Ευρωπαϊκή πολιτική για ανάπτυξη περιβαλλοντικά βιώσιμων μεταφορικών υποδομών και στις ΚΣΚΓ 1.1.2 και ΟΚΓ 11 *«Ενίσχυση των συνεργιών ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη»* και βρίσκονται σε συνάφεια με την 3η προτεραιότητα του ΕΠΜ και την πολιτική «Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη».

*Ο Άξονας Προτεραιότητας, ο γενικός του στόχος και οι ειδικοί στόχοι θα συμβάλουν:*

- *Στη θεματική προτεραιότητα 5 και τους Γενικούς Στόχους 13, 15 και 16 του ΕΣΠΑ*
- *Στην προτεραιότητα (γ) του ΕΠΜ (Κεφ. 6 και 7)*
- *Στις 1.1.1, 1.1.2 και 2.3 ΚΣΚΓ*
- Στην 11η και 16η ΟΚΓ

### *3.2.6.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Περιλαμβάνει δράσεις για την εφαρμογή συστημάτων τηλεματικής, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ηλεκτρονική διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας. Σε σχέση με την οδική ασφάλεια περιλαμβάνονται πρόσθετες δράσεις προετοιμασίας και εξειδίκευσης του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, εναρμόνισης της νομοθεσίας με Κοινοτικές Οδηγίες, και χρήσης νέων τεχνολογιών / εξοπλισμού για τη βελτίωση του συστήματος έκδοσης αδειών, και διαχείρισης των παραβάσεων των οδηγών (καλύπτονται ο εντοπισμός και η καταγραφή των παραβάσεων, το σύστημα ποινών, η συνολική παρακολούθηση και ανάδραση για λήψη διορθωτικών και προληπτικών μέτρων).

Επιπλέον, περιλαμβάνει παρεμβάσεις για την επέκταση του εθνικού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας VTMIS, με εφαρμογή στο σύνολο του ελληνικού χώρου, καθώς και συστήματα και διαδικασίες για την περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση.

Περιλαμβάνονται επίσης δράσεις για τη βελτίωση της διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με την εγκατάσταση ειδικών συστημάτων ελέγχου της αεροναυτιλίας, και γενικά για τη βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μαζικών μεταφορών.

**Δικαιούχοι του Α.Π. ΙΒ είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΕΝ, ΥΠΕΣΔΔΑ, ΟΜΙΛΟΣ ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., Υ.Π.Α.

### *3.2.6.4* ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Οι παρεμβάσεις του ΑΠ ΙΒ για τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της αστυνόμευσης τμημάτων του οδικού δικτύου, καθώς και την εγκατάσταση συστημάτων παροχής πληροφόρησης προς τους χρήστες του οδικού δικτύου και η αξιοποίηση άλλων "ευφυών συστημάτων" (ITS), βρίσκονται σε συνέργεια με αντίστοιχες παρεμβάσεις των Περιφερειακών Προγραμμάτων.

Επιπλέον, οι παρεμβάσεις του ΑΠ ΙΒ για τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας βρίσκονται σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις των Περιφερειών Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας και Αττικής που αφορούν την κατασκευή κέντρων εκπαίδευσης οδηγών και περιέχονται στα αντίστοιχα ΠΕΠ.

### *3.2.6.5* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Δεν έχουν εφαρμογή.

### *3.2.6.6* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η υλοποίηση του Α.Π. έχει θετικές επιπτώσεις στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

Η υλοποίηση του Α.Π. έχει θετικές επιπτώσεις της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα σε εθνικό επίπεδο, καθώς η εφαρμογή του συστήματος VTMIS βελτιώνει τα συστήματα ασφάλειας και διαχείρισης της ναυσιπλοΐας.

Επιπλέον, η υλοποίηση του Α.Π. έχει θετικές επιπτώσεις στη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών και στη βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μαζικών μεταφορών.

Ειδικότερα, με την ανάπτυξη των συστημάτων αεροναυτιλίας θα βελτιωθεί η αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας, της λειτουργίας και της αποδοτικότητας των αεροδρομίων, παρέχοντας υψηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης και ασφάλειας, μεγαλύτερη οικονομική ανταποδοτικότητα των αεροδρομίων με ανταγωνιστικό κόστος, ουσιαστική μείωση των καθυστερήσεων και του χρόνου αναμονής και καλύτερη σύνδεση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

### *3.2.6.7* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| **Κωδικός** | **Κατηγορία παρέμβασης** |
|---|---|
| 11 | Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών (πρόσβαση, ασφάλεια, δυνατότητα λειτουργικής εναλλαγής συστημάτων, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.λ.π.) |

| | |
|---|---|
| 53 | Πρόληψη κινδύνων (συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης και εφαρμογής σχεδίων και μέτρων για την πρόληψη και τη διαχείριση των φυσικών και των τεχνολογικών κινδύνων) |

## 3.2.7 13ος Άξονας - Α.Π. ΙΓ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

### *3.2.7.1* ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

***Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας ΙΓ:***

*Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Ζ, Η, Θ , Ι, ΙΑ και ΙΒ του Προγράμματος.*

Ο γενικός στόχος του Άξονα εξειδικεύεται σε ένα ειδικό στόχο, με την επίτευξη του οποίου πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του Προγράμματος.

Ο ειδικός στόχος του άξονα είναι ο εξής:

***Ειδικός Στόχος 1***

*Η παροχή Τεχνικής Υποστήριξης σε όλα τα τεχνικά και διαδικαστικά θέματα για την αποτελεσματική Εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Ζ, Η, Θ , Ι, ΙΑ και ΙΒ του Προγράμματος, με την εξασφάλιση υπηρεσιών συμβούλου και μελετητικών υπηρεσιών για την υποστήριξη των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.*

### *3.2.7.2* ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ο Άξονας συμβάλλει στην αποτελεσματική και έγκαιρη εφαρμογή μεγάλου μέρους του Προγράμματος ΕΠΕΠ, επομένως βρίσκεται σε συνάφεια με το σύνολο των σχετικών στρατηγικών στόχων του ΕΠΜ, του ΕΣΠΑ και του ΕΠ, με όλες τις σχετικές Κοινοτικές Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές (ΚΣΚΓ) για τη συνοχή, καθώς και τις σχετικές Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές (ΟΚΓ) για την ανάπτυξη και την απασχόληση, με τις οποίες βρίσκονται σε συνάφεια οι λοιποί Α.Π. του Προγράμματος.

### *3.2.7.3* ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Περιλαμβάνει την τεχνική υποστήριξη της εφαρμογής τμήματος του Ε.Π.Ε.Π, και εξασφαλίζει τους πόρους, τα μέσα και το κατάλληλα ειδικευμένο επιστημονικό δυναμικό για την επιτυχή ωρίμανση των διαδικασιών υλοποίησης των δράσεων και των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.

**Δικαιούχοι του Α.Π. ΙΓ είναι οι παρακάτω φορείς:**

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΕΠ του ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΜΕ.

### *3.2.7.4* ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Δεν έχουν εφαρμογή.

### *3.2.7.5* ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Με την ενσωμάτωση της τεχνικής υποστήριξης του Προγράμματος, ο Α.Π. ΙΓ έχει σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο Ε.Π.Ε.Π, καθώς εξασφαλίζει την υποστήριξη του Προγράμματος για την επιτυχή εφαρμογή του.

### *3.2.7.6* ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ / ΔΡΑΣΕΙΣ

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις στις παρακάτω ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων:

| **Κωδικός** | **Κατηγορία παρέμβασης** |
|---|---|
| 85 | Προετοιμασία, εφαρμογή, παρακολούθηση και επιθεώρηση |
| 86 | Αξιολόγηση και μελέτες, πληροφορίες και επικοινωνία |

.

## 3.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΑΥΤΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΓΕΩΡΓΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ(ΕΓΤΑΑ) ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΛΙΕΙΑΣ (ΕΤΑ) - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΜΕ ΤΟ ΕΓΤΑΑ ΚΑΙ ΕΤΑ.

### 3.3.1 Γενικά

Ο κύριος όγκος των παρεμβάσεων που αφορούν στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των αγροτικών περιοχών και τις παρεμβάσεις σε υποδομές περιβάλλοντος, **θα καλυφθεί από το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)**, η ενίσχυση μεγάλης κλίμακας επενδυτικών σχεδίων, η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς, η αναβάθμιση του συστήματος υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, η προώθηση της ψηφιακής σύγκλισης, καθώς και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και του επιχειρηματικού περιβάλλοντος **θα καλυφθούν από το ΕΤΠΑ**, ενώ η αναβάθμιση της δημόσιας διοίκησης, η βελτίωση του εκπαιδευτικού συστήματος και οι παρεμβάσεις στους ανθρώπινους πόρους, **θα καλυφθούν από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ)**.

Η **θέσπιση κριτηρίων διαχωρισμού** μεταξύ των ομοειδών κατηγοριών πράξεων που δύνανται να χρηματοδοτηθούν από τα διαφορετικά Ταμεία δεν διαπνέεται από «διαχειριστική» λογική, αλλά **αντανακλά τις προτεραιότητες των επιμέρους πολιτικών** (περιφερειακή πολιτική, πολιτική αγροτικής ανάπτυξης, αλιευτική πολιτική) το σύνολο των οποίων βεβαίως επηρεάζεται από τη διάσταση του χώρου.

Η μεγάλη έκταση των αγροτικών περιοχών, το μήκος της ακτογραμμής και το πλήθος των νησιών καθιστούν απαγορευτική την υιοθέτηση ως μόνου κριτηρίου διαχωρισμού των πράξεων των Ταμείων το «χωρικό – γεωγραφικό» κριτήριο, διότι είναι δεδομένο ότι οι πόροι του ΕΓΤΑΑ και του ΕΤΑ δεν επαρκούν για να καλύψουν ικανοποιητικά τις ανάγκες **στις δυο γενικές ομάδες παρεμβάσεων**, μέσω των οποίων θα εξυπηρετηθούν **ο στόχος της διαφοροποίησης της οικονομίας των αγροτικών περιοχών και των περιοχών που εξαρτώνται από την αλιεία και ο στόχος της βελτίωσης της ποιότητας ζωής στις αγροτικές περιοχές**.

Οι δύο γενικές ομάδες παρεμβάσεων αφορούν:

- Στις παρεμβάσεις στο παραγωγικό περιβάλλον
- Στα έργα υποδομών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των αγροτικών περιοχών και των περιοχών που εξαρτώνται από την αλιεία.

Αναγκαιότητα θέσπισης κριτηρίων εντοπίζεται, επίσης στους ακόλουθους τομείς παρεμβάσεων:

- Δράσεις κατάρτισης – Ανθρώπινο δυναμικό
- Παρεμβάσεις στον τομέα του Περιβάλλοντος.
- Παρεμβάσεις με βάση την προσέγγιση LEADER που χρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΑΑ
- Παρεμβάσεις για την ανάπτυξη επιλεγμένων αλιευτικών περιοχών μέσω μιας τοπικής στρατηγικής, που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΑ.

Με βάση την παραπάνω προσέγγιση, τα κριτήρια διαχωρισμού των πράξεων που παρουσιάζονται στη συνέχεια, αποτελούν ένα συγκερασμό χωρικών – γεωγραφικών, οικονομικών και διοικητικών κριτηρίων.

Για τις παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν στις περιοχές εφαρμογής **του Άξονα Προτεραιότητας 4 Leader του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ) 2007 -2013**, με νομική βάση τα άρθρα 61 - 64 του Καν. (ΕΚ) 1698/2005 του Συμβουλίου, της 20/9/2005, «για τη στήριξη της Αγροτικής Ανάπτυξης από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ)» κριτήριο διαχωρισμού των παρεμβάσεων αποτελεί αυτή καθ' εαυτή η προσέγγιση Leader.

Επίσης, για τις παρεμβάσεις με στόχο την ανάπτυξη **επιλεγμένων αλιευτικών περιοχών** στο πλαίσιο εφαρμογής του **άξονα Προτεραιότητας 4 του Ε.Π Αλιείας (ΕΠΑΛ) 2007 -2013**, με νομική βάση τα άρθρα 43 - 45 του Καν.(ΕΚ) 1198/2006 του Συμβουλίου, της 27/7/2006, για το «Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας», κριτήριο διαχωρισμού των παρεμβάσεων αποτελεί αυτή καθ' εαυτή η επιλεχθείσα τοπική στρατηγική για την κάθε αλιευτική περιοχή.

Επενδύσεις για τον **εκσυγχρονισμό των γεωργικών εκμεταλλεύσεων** (κατεύθυνσης φυτικής και ζωικής παραγωγής) **και δασοκομικών εκμεταλλεύσεων (άξονας 1 ΠΑΑ)**, κατεύθυνσης φυτικής και ζωικής παραγωγής, στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων, χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το **ΕΓΤΑΑ.**

Επενδύσεις για την **αύξηση της προστιθέμενης αξίας των γεωργικών, κτηνοτροφικών και δασοκομικών προϊόντων (άξονας 1 ΠΑΑ), δράσεις επιχειρηματικότητας και γενικότερα όλες οι δράσεις**, οι οποίες αφορούν στην πρώτη μεταποίηση ή/και εμπορία προϊόντων (δεν αφορά επενδύσεις στο λιανικό εμπόριο) που καλύπτονται από το Παράρτημα Ι της Συνθήκης, καθώς και δασικών προϊόντων, χρηματοδοτούνται κατά αποκλειστικότητα από το **ΕΓΤΑΑ**. Σύμφωνα με τον Καν. 1698/2005, η **στήριξη από το ΕΓΤΑΑ περιορίζεται στις πολύ μικρές, τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, κατά την έννοια της Σύστασης 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής[21] καθώς και για τις επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από 750 υπαλλήλους ή έχουν κύκλο εργασιών μικρότερο των 200 εκ. €**.

Στην περίπτωση της **δασοκομίας** η στήριξη παρέχεται από το **ΕΓΤΑΑ στις πολύ μικρές επιχειρήσεις, σύμφωνα με τον Καν. 1698/2005.**

Οι επενδύσεις **στον** τομέα της **υδατοκαλλιέργειας**, της **αλιείας εσωτερικών υδάτων και της θαλάσσιας αλιείας**, χρηματοδοτούνται από το ΕΤΑ μέχρι εξαντλήσεων των πόρων του ΕΠΑΛ.

Οι επενδύσεις στην πρώτη **μεταποίηση και εμπορία** ιχθύων, οστράκων κ.λ.π. χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το ΕΤΑ, μέχρι εξαντλήσεως των πόρων του ΕΠΑΛ.

---

[21] Οι πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ορίζονται με βάση τον αριθμό των απασχολουμένων ατόμων και τον κύκλο εργασιών τους ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους. Ειδικότερα:

- ☑ Ως πολύ μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 10 εργαζόμενους και της οποίας ο κύκλος εργασιών ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 2 εκατ. Ευρώ.
- ☑ Ως μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 50 εργαζόμενους και ο κύκλος εργασιών της ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 10 εκατ. Ευρώ.
- ☑ Ως μεσαία επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 250 εργαζόμενους και της οποίας ο κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα 50 εκατ. Ευρώ ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 43 εκατ. Ευρώ.

Η στήριξη στην **υδατοκαλλιέργεια και στη μεταποίηση των προϊόντων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας**, από το ΕΤΑ, περιορίζεται **στις επιχειρήσεις, όπως αυτές προβλέπονται στον Καν. 1198/2005[22].**

Υδρεύσεις, αποχετεύσεις και βιολογικοί καθαρισμοί χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το ΕΤΠΑ.

Τα κριτήρια διαχωρισμού, που παρουσιάζονται στη συνέχεια και τα οποία εκφράζονται σε χρηματοοικονομικούς όρους, αφορούν στο συνολικό προϋπολογισμό της παρέμβασης (δημόσια δαπάνη και ιδιωτική συμμετοχή).

### 3.3.2 Ειδικά Κριτήρια Διαχωρισμού

*3.3.2.1* Έργα υποδομών που χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το ΕΓΤΑΑ και ΕΤΑ

Παρεμβάσεις σε υποδομές υλοποιούνται στο σύνολο των αγροτικών περιοχών εφαρμογής **του άξονα προτεραιότητας 3 του Προγράμματος Αγροτική Ανάπτυξη** (ΠΑΑ) 2007 -2013 σε Δημοτικά Διαμερίσματα έως 3000 κατοίκους και στις περιοχές εφαρμογής του ΕΠΑΛ, ως ακολούθως:

*3.3.2.1.1 Υποδομές για την ενθάρρυνση της τουριστικής δραστηριότητας και τη διατήρηση και αναβάθμιση της πολιτιστικής κληρονομιάς (άξονας 3 ΠΑΑ)*

- Τοπικά κέντρα τουριστικής πληροφόρησης (γραφεία-περίπτερα ενημέρωσης και πληροφόρησης), σήμανση αξιοθέατων, μνημείων, κ.λ.π., ποδηλατικές διαδρομές σε περιοχές της αγροτικής υπαίθρου, προβολή και προώθηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των περιοχών.
- Υποδομές για τη διατήρηση, αποκατάσταση και αναβάθμιση της πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά της αγροτικής υπαίθρου (μνημεία, γεφύρια, μύλοι, λιοτρίβια, πατητήρια, βρύσες κ.λ.π.) και το τοπίο της υπαίθρου (όπως αναβαθμίδες κ.λ.π.).

Τα ανωτέρω αφορούν σε παρεμβάσεις τοπικής κλίμακας και δεν επιτρέπονται παρεμβάσεις σε μνημεία αρμοδιότητας του Υπουργείου Πολιτισμού.

Ως ανώτατο ύψος συνολικού προϋπολογισμού των παρεμβάσεων αυτών είναι τα **300.000€**.

Ίδιες κατηγορίες παρέμβασης, συνολικού προϋπολογισμού υψηλότερου αυτού του ορίου, θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ.

*3.3.2.1.2 Υποδομές και Υπηρεσίες για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αγροτικές περιοχές (άξονας 3 ΠΑΑ)*

**Α)** Παρεμβάσεις σε κτίρια για τη μετατροπή τους σε μουσεία – συλλογές - εκθετήρια που σχετίζονται με την λαογραφική / αγροτική πολιτιστική κληρονομιά, κέντρα φροντί-

[22] Οι ενισχύσεις επενδύσεων από το ΕΤΑ περιορίζονται σύμφωνα με τον Καν. 1198/2006 σε πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ομοίως, σύμφωνα με τη Σύσταση 2003/361/ΕΚ, της Επιτροπής) καθώς και σε επιχειρήσεις, οι οποίες απασχολούν λιγότερους από 750 υπαλλήλους ή των οποίων ο κύκλος εργασιών είναι μικρότερος από 200 εκ. Ευρώ.

δας παιδιών προσχολικής ηλικίας, βιβλιοθήκες, ωδεία, χώροι άσκησης πολιτιστικών δραστηριοτήτων (θέατρο, κινηματογράφος).

**Ως ανώτατο ύψος προϋπολογισμού των παρεμβάσεων αυτών είναι τα 300.000€. Ίδιες κατηγορίες παρέμβασης, συνολικού προϋπολογισμού υψηλότερου αυτού του ορίου, θα συγρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ.**

**Β)** Ενίσχυση πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκδηλώσεων ανάδειξης και διατήρησης της τοπικής κληρονομιάς – στήριξη πολιτιστικών φορέων για μικρής κλίμακας υποδομή, προμήθεια εξοπλισμού, μουσικών οργάνων, στολών κλπ.

**Ως ανώτατο ύψος συνολικού προϋπολογισμού των παρεμβάσεων αυτών είναι τα 300.000€. Ίδιες κατηγορίες παρέμβασης, προϋπολογισμού υψηλότερου αυτού του ορίου, θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ**.

Οι παρεμβάσεις των σημείων Α, Β, ανωτέρω δεν σχετίζονται με επιχειρηματική δραστηριότητα.

*3.3.2.1.3 Ανακαίνιση και ανάπτυξη χωριών (άξονας 3 ΠΑΑ).*

Για την ανακαίνιση και ανάπτυξη χωριών, θα χρηματοδοτηθούν δράσεις για τη συνολική αναβάθμιση χωριών (Δημοτικά Διαμερίσματα έως 3.000 κατοίκων κατά βάση ορεινών και μειονεκτικών στο πλαίσιο εφαρμογής του άξονα 3 του ΠΑΑ) σε **εφαρμογή συνολικής μελέτης αναβάθμισης**[23] του οικισμού. Οι επιλέξιμες κατηγορίες δαπανών αφορούν τα παρακάτω:

- βελτίωση και ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων (διαμόρφωση υπαίθριων χώρων, πλακοστρώσεις, πεζοδρομήσεις, φωτισμός κ.λ.π.)
- αποκατάσταση κτιρίων για κοινωφελή χρήση
- αποκατάσταση εξωτερικών όψεων κτισμάτων με ιδιαίτερα στοιχεία αισθητικής και ιστορικής αξίας

Το μέτρο αφορά κυρίως σε **δημόσια έργα** και συνολικά για τις ανωτέρω παρεμβάσεις ο συνολικός προϋπολογισμός θα ανέρχεται έως **1.000.000 € .**

Δράσεις για την **ανακαίνιση και ανάπτυξη χαρακτηρισμένων «παραδοσιακών οικισμών» θα συγχρηματοδοτηθούν αποκλειστικά από το ΕΤΠΑ.**

*3.3.2.1.4 Υποδομές πρόσβασης.*

Μικρά έργα πρόσβασης στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις συνολικού προϋπολογισμού **μέχρι 500.000€**, χρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΑΑ.

*3.3.2.1.5 Αλιευτικά καταφύγια (Άξονας 3 ΕΠΑΛ).*

Το ΕΤΑ θα χρηματοδοτεί:

---

23 *Ως προς αυτό το μέτρο απαραίτητη προϋπόθεση είναι η σύνταξη μελέτης συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης συνολικά του οικισμού ή σύνταξη σχεδίου αναβάθμισης αυτού. Αυτή η κατηγορία παρέμβασης δεν εφαρμόζεται σε εγκαταλελειμμένους οικισμούς. Το περιεχόμενο της μελέτης θα προσδιορισθεί σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ. Κατά προτεραιότητα εντάσσονται περιοχές που έχουν ήδη ολοκληρωθεί τα βασικά δίκτυα (ύδρευσης, αποχέτευσης)*

(α) Την κατασκευή μόνο μικρών αλιευτικών καταφυγίων (μέχρι 50 θέσεις ελλιμενισμού και προϋπολογισμού μέχρι 1,5Μ€ στα απομακρυσμένα Ελληνικά Νησιά, όπως αυτά αναφέρονται στο κεφάλαιο 1 του Ε.Π Αλιείας 2007 –2013.

(β) Τον εκσυγχρονισμό και εξοπλισμό των υφιστάμενων αλιευτικών καταφυγίων.

*3.3.2.1.6 Υποδομές Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ)*

Το σύνολο των παρεμβάσεων που άπτονται υποδομών, ανάπτυξης και εφαρμογών ΤΠΕ για την εξυπηρέτηση του πολίτη χρηματοδοτούνται αποκλειστικά και μόνο από το ΕΤΠΑ.

*3.3.2.1.7 Λοιπά έργα υποδομών*

Τα λοιπά έργα υποδομών, στις αγροτικές και αλιευτικές περιοχές, χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ.

### 3.3.3 Ανθρώπινο δυναμικό

*3.3.3.1* Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ) 2007-2013

Η διαφοροποίηση μεταξύ ΕΓΤΑΑ και ΕΚΤ, για δράσεις **επαγγελματικής κατάρτισης**, εξειδικεύεται ως ακολούθως:

| **ΕΓΤΑΑ**<br>Το ταμείο θα καλύπτει αποκλειστικά κατάρτιση που θα αφορά στη θεματολογία και στους δικαιούχους των παρακάτω μέτρων του Αξονα 2 του ΠΑΑ 2007-2013. | | **ΕΚΤ**<br>Το ταμείο θα καλύπτει αποκλειστικά κατάρτιση που θα αφορά στη θεματολογία και στους δικαιούχους των παρακάτω μέτρων του άξονα 1 καθώς και των μέτρων των αξόνων 3 και 4 του ΠΑΑ 2007-2013 | |
|---|---|---|---|
| 211 | Ενισχύσεις για φυσικά μειονεκτήματα στους γεωργούς ορεινών περιοχών | 112 | Εγκατάσταση Νέων Γεωργών |
| 212 | Ενισχύσεις στους γεωργούς περιοχών με μειονεκτήματα, εκτός των ορεινών περιοχών. | 121 | Εκσυγχρονισμός γεωργικών εκμεταλλεύσεων |
| 213 | Natura 2000 | 123 | Αύξηση προστιθέμενης αξίας στα γεωργικά και δασοκομικά προϊόντα |
| 214 | Γεωργοπεριβαλλοντικές ενισχύσεις | Κατάρτιση στο πλαίσιο εφαρμογής των αξόνων 3 και 4 του ΠΑΑ (Ποιότητα ζωής στις αγροτικές περιοχές και διαφοροποίηση της αγροτικής οικονομίας – Προσέγγιση Leader), όπως αυτοί καθορίζονται στον Καν. 1698/05. | |
| 215 | Ενισχύσεις για την καλή διαβίωση των ζώων | | |
| 216 | Στήριξη για μη παραγωγικές επενδύσεις (γεωργία) | | |
| 221 | Πρώτη δάσωση γεωργικών γαιών | | |
| 222 | Πρώτη εγκατάσταση γεωργοδασοκομικών συστημάτων σε γεωργική γή | | |

| | | |
|---|---|---|
| 223 | Πρώτη δάσωση μη γεωργικών γαιών | |
| 225 | Δασοπεριβαλλοντικές ενισχύσεις | |
| 226 | Αποκατάσταση του δασοκομικού δυναμικού και εισαγωγή δράσεων πρόληψης. | |
| 227 | Στήριξη για μη παραγωγικές επενδύσεις (δάση) | |

**Η διαφοροποίηση μεταξύ ΕΓΤΑΑ και ΕΚΤ, για δράσεις ενημέρωσης–πληροφόρησης-εκπαίδευσης**, εξειδικεύεται, ως ακολούθως:

Όσον αφορά **δράσεις ενημέρωσης-εκπαίδευσης**, οι οποίες αφορούν **όλες τις στρατηγικές, πολιτικές και κατευθύνσεις για την Αγροτική Ανάπτυξη** στη νέα προγραμματική περίοδο, υλοποιούνται κυρίως στο πλαίσιο χρηματοδότησης του ΕΓΤΑΑ , μέσω του **ΠΑΑ**.
Ειδικότερα:

- Οι δράσεις ενημέρωσης **για θέματα αγροτικής ανάπτυξης, τα οποία αφορούν Περιβαλλοντικά ζητήματα** (Κοινοτική Στρατηγική Βιοποικιλότητας, Δίκτυο Natura 2000, Πλαίσιο για τα νερά, Θεματική στρατηγική για την προστασία του εδάφους, Κοινοτικό πρόγραμμα για την κλιματική αλλαγή, Θεματική στρατηγική για τη μόλυνση του αέρα, Θεματική στρατηγική για την αειφόρο χρήση των φυτοφαρμάκων), **στρατηγική για τα δάση, καινοτομία στις στρατηγικές για την αγροτική ανάπτυξη, βιολογική γεωργία και κτηνοτροφία, βιοενέργεια, θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΓΤΑΑ.**
- **Οι δράσεις** ενημέρωσης**-εκπαίδευσης για θέματα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων στις αγροτικές περιοχές καθώς και για Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) για γεωργική και αγροτική ανάπτυξη, θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΚΤ.**

#### *3.3.3.2* Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας (ΕΠΑΛ) 2007-2013

Δεν περιλαμβάνονται δράσεις κατάρτισης στο ΕΠ Αλιείας 2007 – 2013 και οι σχετικές δράσεις θα υλοποιηθούν με συγχρηματοδότηση του ΕΚΤ.

### 3.3.4 Περιβάλλον

#### *3.3.4.1* Κριτήρια διαχωρισμού ανά περιβαλλοντικό τομέα

Οι ειδικότερες περιβαλλοντικές δράσεις ομαδοποιήθηκαν ανά περιβαλλοντικό τομέα (φύση, έδαφος, ατμοσφαιρικό περιβάλλον, ακουστικό περιβάλλον, κλιματική αλλαγή, πολιτική προστασία, μηχανισμοί-εργαλεία-θεσμοί, υδατικό περιβάλλον, χωροταξία-πολεοδομία).

Για τα πεδία που μπορούν να χρηματοδοτηθούν από περισσότερα του ενός Ταμείου και για τα οποία υπάρχει αναγκαιότητα προσδιορισμού κριτηρίων διαχωρισμού και διασφάλισης συμπληρωματικότητας εφαρμόζονται τα ακόλουθα κριτήρια, τα οποία παρατίθενται ανά τομέα:

**Τομέας «Φύση»:**

- Η εφαρμογή **μέτρων προστασίας των δασικών οικοσυστημάτων και γενικότερα τα θέματα παρεμβάσεων σε περιοχές Δικτύου Natura 2000** αποτελεί από τα σημαντικότερα πεδία εφαρμογής κριτηρίων διαχωρισμού, ιδιαίτερα μεταξύ των προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης (βλ. ανάλυση στον πίνακα 2 που ακολουθεί).
- **Μεταχείριση και παρακολούθηση γενετικά τροποποιημένων προϊόντων και οργανισμών που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή**. Οι δράσεις που θα χρηματοδοτηθούν από κάθε Ε.Π. εξειδικεύονται στις αντίστοιχες περιγραφές των προγραμματικών κειμένων. *Γενικό κριτήριο διαχωρισμού αποτελεί το Παράρτημα Ι της Συνθήκης, όπου σχετικές δράσεις είναι επιλέξιμες μόνο στο πλαίσιο του ΕΓΤΑΑ.*
- **Πυρκαγιές**: **Το ΠΑΑ** θα καλύψει τον τομέα των δασικών πυρκαγιών και ειδικότερα θα χρηματοδοτήσει δράσεις αντίστοιχες αυτών που χρηματοδοτήθηκαν από τα ΠΕΠ, μέσω του ΕΓΤΠΕ-Π κατά τη Γ' προγραμματική περίοδο, όπως **έργα πρόληψης και προστασίας των δασικών οικοσυστημάτων από πυρκαγιές και άλλες φυσικές καταστροφές**.

Ο εξοπλισμός δασοπυρόσβεσης χρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ (βλ. και πίνακα 1).

**Τομέας «Ατμοσφαιρικό περιβάλλον»:**

- **Ενίσχυση ασφάλειας προστατευόμενων περιοχών από φυσικούς ή άλλους κινδύνους** (Μεταφορά, χρήση ή αποθήκευση ουσιών – πυρκαγιές).

Το ΕΓΤΑΑ συγχρηματοδοτεί δράσεις για την πρόληψη των δασικών πυρκαγιών, ως ανωτέρω.

**Τομέας «Κλιματική Αλλαγή »:**

- **Προώθηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ)**: Το ΕΓΤΑΑ (μέσω ΠΑΑ), θα συγχρηματοδοτήσει αποκλειστικά **μικρής κλίμακας** (συνολικού προϋπολογισμού έως **300.000** €) επενδυτικά σχέδια προώθησης ΑΠΕ που αφορούν σε δικαιούχους γεωργούς και για ίδια κατανάλωση, στο πλαίσιο του **Άξονα 3, του ΠΑΑ**.

  Επενδύσεις στο σύνολο της χώρας που αφορούν σε μονάδες παραγωγής ΑΠΕ για την πώληση ενέργειας στην αγορά, ανεξαρτήτως προϋπολογισμού, θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ.

  Οι επενδύσεις σε επίπεδο γεωργικής εκμετάλλευσης για την προώθηση των ενεργειακών καλλιεργειών θα χρηματοδοτηθούν από το ΕΓΤΑΑ (από τον 'Άξονα Προτεραιότητας 1 του ΠΑΑ 2007 – 2013).

- **<u>Ενίσχυση τεχνολογιών και προϊόντων για την προστασία της στοιβάδας του όζοντος</u>**:

  Οι παρεμβάσεις του ΠΑΑ στο συγκεκριμένο τομέα αφορούν αποκλειστικά σε επενδύσεις στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις (ζωικής και φυτικής παραγωγής) καθώς και των επιχειρήσεων σχετιζομένων με την πρώτη μεταποίηση των προϊόντων του Παραρτήματος Ι της Συνθήκης.

Παρεμβάσεις για την προστασία της στοιβάδας του όζοντος περιλαμβάνονται στο ΠΑΑ, μέσω της παροχής στρεμματικών ενισχύσεων, στο πλαίσιο εφαρμογής γεωργοπεριβαλλοντικών μέτρων.

**Τομέας «Μηχανισμοί, Εργαλεία, Θεσμοί»:**

Αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα του ΕΤΠΑ.

**Τομέας «Χωροταξία – Πολεοδομία»:**

- Οι παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το ΕΤΠΑ. Όσον αφορά παρεμβάσεις σχετικές με την οριοθέτηση, καταγραφή και αποτύπωση δασών και δασικών εκτάσεων, δύναται η χρηματοδότηση να γίνει από το ΕΓΤΑΑ.

Με βάση τα σημαντικότερα πεδία δυνητικών επικαλύψεων που εντοπίσθηκαν, διαμορφώθηκε ο Πίνακας 1, που ακολουθεί, στον οποίο εξειδικεύονται οι δράσεις του τομέα περιβάλλοντος που θα χρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής και το ΕΓΤΑΑ.

**Πίνακας 1: ΕΠΙΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΟΜΕΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΤΠΑ, Τ.Σ. ΚΑΙ ΕΓΤΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ**

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ | ΕΤΠΑ | ΤΑΜΕΙΟ ΣΥ-ΝΟΧΗΣ | ΕΓΤΑΑ |
|---|---|---|---|
| Αντιπλημμυρικά έργα | ♦ | ♦ | |
| Αντιπλημμυρικά έργα, στο πλαίσιο παρεμβάσεων ορεινής υδρονομίας σε δάση | | | ♦ |
| Αρδευτικά δίκτυα[24] | | | ♦ |
| Δίκτυα ύδρευσης | ♦ | ♦ | |
| Ταμιευτήρες, Λιμνοδεξαμενές, Φράγματα για άρδευση | | | ♦ |
| Ταμιευτήρες, Λιμνοδεξαμενές, Φράγματα για ύδρευση | ♦ | ♦ | |
| Ταμιευτήρες, Λιμνοδεξαμενές, Φράγματα στα νησιά ή αγροτικές περιοχές υπό όρους (μικτής χρήσης, ύδρευση- άρδευση) | | | ♦ |
| Βιοποικιλότητα, παρεμβάσεις σε περιοχές Natura 2000[25] | ♦ | | |
| Βιοποικιλότητα, παρεμβάσεις σε περιοχές Υψηλής Αισθητικής αξίας, μέσω γεωργοπεριβαλλοντικών και δασοπεριβαλλοντικών μέτρων, στο πλαίσιο εφαρμογής του Καν. 1698/2005 | | | ♦ |
| Έρευνα και τεχνολογία σε θέματα περιβάλλοντος | ♦ | | |
| Δάση, πρόληψη πυρκαγιών, αναδασώσεις | | | ♦ |
| Μονοπάτια, ποδηλατικές διαδρομές, σήμανση, παρατηρητήρια, θέσεις θέας (αγροτικές περιοχές) | | | ♦ |
| Μονοπάτια, ποδηλατικές διαδρομές, σήμανση, παρατηρητήρια, θέσεις θέας (περιοχές Natura 2000) | ♦ | | |
| Ύδρευση / αντικατάσταση δικτύων κλπ. | ♦ | | |
| Βιολογικοί καθαρισμοί | ♦ | ♦ | |
| Διαχείριση απορριμμάτων | ♦ | ♦ | |
| Απειλούμενοι φυτικοί και ζωικοί πόροι (είδη και φυλές) | | | ♦ |
| Άγρια πανίδα και χλωρίδα | ♦ | | |
| Προστασία άγριας πανίδας και χλωρίδας μέσω εφαρμογής γεωργοπεριβαλλοντικών μέτρων στο πλαίσιο εφαρμογής του Καν. 1698/2005 | | | ♦ |
| Έργα υποδομής σε περιοχές NATURA [26] | ♦ | | ♦ |
| Μηχανισμοί πιστοποίησης και σήμανσης (προϊόντα του παραρτήματος 1 της συνθήκης) | | | ♦ |

[24] Δεν υπάρχουν μικτά δίκτυα

[25] Κατηγοριοποίηση των Παρεμβάσεων σύμφωνα με τον τεχνικό Οδηγό για τη χρηματοδότηση του Δικτύου Natura 2000 (2006)

[26] Έργα υποδομών, σε περιοχές Natura 2000 ακολουθούν την κατηγοριοποίηση ανά Ταμείο, όπως αποτυπώνονται στους πίνακες 1 και 2.

**Πίνακας 1(συν.): ΕΠΙΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΟΜΕΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΤΠΑ, Τ.Σ. ΚΑΙ ΕΓΤΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ**

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ | ΕΤΠΑ | ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ | ΕΓΤΑΑ |
|---|---|---|---|
| Μηχανισμοί πιστοποίησης και σήμανσης (λοιπά προϊόντα) | ♦ | | |
| Μηχανισμοί παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος | ♦ | | |
| Βιοκαύσιμα μικρής κλίμακας - μονάδες παραγωγής για ίδια χρήση | | | ♦ |
| Βιοκαύσιμα (μεγάλες μονάδες παραγωγής) | ♦ | | |
| Αξιοποίηση βιομάζας γεωργοκτηνοτροφικής και δασικής προέλευσης | | | ♦ |
| Εξοπλισμός δασοπυρόσβεσης | ♦ | | |

### *3.3.4.2* Κριτήρια διαχωρισμού για παρεμβάσεις στις περιοχές του δικτύου *Natura 2000*

Το Δίκτυο ***Natura 2000*** καλύπτει διαφορετικούς τύπους εκτάσεων και εδαφών της χώρας, στους οποίους περιλαμβάνονται γεωργικές εκτάσεις, δάση, άλλες χερσαίες εκτάσεις (όπως αλπικές, θαμνώδεις, εγκαταλελειμμένες γεωργικές εκτάσεις κλπ), εσωτερικά ύδατα, υγρότοποι, παράκτιες ζώνες και θαλάσσιες ζώνες. Ως εκ τούτου, καθίσταται προφανές ότι οι σχετικές δραστηριότητες εμπίπτουν στο πεδίο παρέμβασης τόσο των προγραμμάτων του ΕΤΠΑ όσο και των προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΑΑ και το ΕΤΑ και χρήζουν διαχωρισμού.

Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος της Κοινοτικής συγχρηματοδότησης του Δικτύου ***Natura 2000*** παρέχεται μέσω των υφιστάμενων Κοινοτικών πόρων που προορίζονται για την ενίσχυση της αγροτικής, περιφερειακής και θαλάσσιας ανάπτυξης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε έναν Τεχνικό Οδηγό για την καταγραφή των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων για το Δίκτυο ***Natura 2000*** (Τεχνικός Οδηγός για τη Χρηματοδότηση του δικτύου Natura 2000, (Ε.Ε). 2006)***.*** Ο συγκεκριμένος Τεχνικός Οδηγός αποτέλεσε χρήσιμο εργαλείο για τον προσδιορισμό της συμπληρωματικότητας και των συνεργιών που αναπτύσσονται μεταξύ των διαφορετικών χρηματοδοτικών μέσων, καθώς και την αποφυγή πιθανών επικαλύψεων και επαναλήψεων, σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση επιμέρους δραστηριοτήτων, που αναπτύσσονται στις περιοχές του δικτύου και χρηματοδοτούνται από διαφορετικά μέσα.

Ως **βασικές αρχές για το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων** σημειώνονται οι εξής:

- Οι δραστηριότητες που αφορούν στο καθεστώς προστασίας των περιοχών (φορείς διαχείρισης, μελέτες, επιχειρησιακά σχέδια κλπ ) καθώς και στην υλοποίηση πιλοτικών έργων θα χρηματοδοτηθούν από τα προγράμματα του ΕΤΠΑ.
- Οι δράσεις που αφορούν στην εφαρμογή γεωργικών και δασικών πρακτικών μέσω της παροχής στρεμματικών ενισχύσεων, συγχρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΑΑ.
- Δράσεις προστασίας και μελέτης συγκεκριμένων ειδών θα χρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ.

- Δράσεις προστασίας ειδών, μέσω της εφαρμογής γεωργοπεριβαλλοντικών και δασοπεριβαλλοντικών μέτρων, συγχρηματοδοτείται αποκλειστικά από το ΕΓΤΑΑ, ενώ
- Υποδομές για τη διευκόλυνση της πρόσβασης, την ενθάρρυνση της επισκεψιμότητας, δράσεις για την αποκατάσταση οικοτόπων ή ειδών θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ.

Ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων στις περιοχές του δικτύου ***Natura 2000*** αποτυπώνεται στον Πίνακα 2, που ακολουθεί:

**Πίνακας 2: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ / ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ NATURA 2000**

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ NATURA 2000 | ΕΤΠΑ | ΕΓΤΑΑ | Παρατηρήσεις |
|---|---|---|---|
| Διαχείριση της διαδικασίας επιλογής | + | | |
| Επιστημονικές Μελέτες/ Κατάλογοι Απογραφής για τον προσδιορισμό και την κήρυξη περιοχών | + | | |
| Προετοιμασία αρχικού Ενημερωτικού & Διαφημιστικού Υλικού | + | | |
| Πιλοτικά Έργα | + | | |
| Προετοιμασία Σχεδίων & Στρατηγικών Διαχείρισης | + | | |
| Σύσταση Φορέων Διαχείρισης ή άλλων οργανωτικών σχημάτων διαχείρισης | + | | |
| Διαβούλευση και Δικτύωση-Δημόσιες Συσκέψεις, Δικτύωση, Σύνδεσμοι με Γαιοκτήμονες | + | | |
| Εκπόνηση και Αναθεώρηση Σχεδίων & Στρατηγικών Διαχείρισης | + | | |
| Τρέχουσες Δαπάνες Φορέων Διαχείρισης ή άλλων οργανωτικών σχημάτων διαχείρισης | + | | |
| Συντήρηση Εγκαταστάσεων για το Κοινό - Πρόσβαση και Χρήση Περιοχών | + | | |
| Τρέχουσες Δαπάνες Προσωπικού | + | | |

## Πίνακας 2 (συνέχεια): ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ / ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ NATURA 2000

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ NATURA 2000 | ΕΤΠΑ | ΕΓΤΑΑ | Παρατηρήσεις |
|---|---|---|---|
| **Διαχείριση Προστασίας - Οικότοποι** | | | |
| Ενισχύσεις για Φυσικά Μειονεκτήματα στους γεωργούς ορεινών περιοχών | | + | |
| Ενισχύσεις στους γεωργούς περιοχών με μειονεκτήματα, εκτός ορεινών | | + | |
| Ενισχύσεις Natura 2000 και ενισχύσεις που συνδέονται με την Οδηγία 2000/60 | | + | |
| Αγροπεριβαλλοντικές ενισχύσεις | | + | |
| Στήριξη για μη παραγωγικές επενδύσεις (γεωργικές εκτάσεις) | | + | |
| Πρώτη Δάσωση Γεωργικών Γαιών | | + | |
| Πρώτη εγκατάσταση αγροδασοκομικών συστημάτων σε γεωργική γη | | + | |
| Πρώτη δάσωση μη γεωργικών γαιών | | + | |
| Ενισχύσεις Natura (δάση) | | + | |
| Δασοπεριβαλλοντικές ενισχύσεις | | + | |
| Αποκατάσταση δασοκομικού δυναμικού & δράσεις πρόληψης | | + | |
| Στήριξη για μη παραγωγικές επενδύσεις (δάση) | | + | |
| Διατήρηση και αναβάθμιση της αγροτικής κληρονομιάς | | + | |
| Διαχείριση Προστασίας - Είδη | + | | |
| Διαχείριση Προστασίας – Είδη, μέσω γεωργοπεριβαλλοντικών και δασοπεριβαλλοντικών μέτρων | | + | |
| Διαχείριση Προστασίας – Εισβάλλοντα Ξενικά Είδη | + | | |
| Υλοποίηση Σχεδίων και Συμβάσεων Διαχείρισης | + | | |
| Παροχή Υπηρεσιών και απώλεια εσόδων από αγροτικές δραστηριότητες | | + | |
| Παρακολούθηση και επισκόπηση | + | | |
| Διαχείριση Κινδύνων | + | | |
| (Συνεχιζόμενη) Επιτήρηση Περιοχών | + | | |
| Παροχή Ενημερωτικού και Διαφημιστικού Υλικού Εθνικής και Περιφερειακής εμβέλειας | + | | |
| Παροχή Ενημερωτικού και Διαφημιστικού Υλικού Τοπικής εμβέλειας | | + | |
| Επιμόρφωση και Εκπαίδευση στις περιοχές Natura από τους Φορείς Διαχείρισης | + | | |
| Εγκαταστάσεις για την ενθάρρυνση της χρήσης επισκεπτών και την εκτίμηση περιοχών Natura 2000 | + | | |
| Αγορά γαιών, περιλαμβανομένης της αποζημίωσης για δικαιώματα ανάπτυξης | + | | |
| Υποδομή που απαιτείται για την αποκατάσταση οικοτόπων ή ειδών | + | | |
| Υποδομή που απαιτείται για την αποκατάσταση οικοτόπων ή ειδών μέσω γεωργοπεριβαλλοντικών και δασοπεριβαλλοντικών μέτρων | | + | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Υποδομή για Δημόσια Πρόσβαση | + | | |
| Υποδομή για Δημόσια Πρόσβαση (αγροτική οδοποιία) | | + | |

Στο πλαίσιο της νέας προγραμματικής περιόδου, δημιουργείται Ειδική Υπηρεσία για το συντονισμό των δράσεων στον τομέα του Περιβάλλοντος. Ο ρόλος και οι αρμοδιότητες της Ειδικής Υπηρεσίας περιγράφονται αναλυτικά στο ΕΣΠΑ. Η σύσταση της Ειδικής Υπηρεσίας αναμένεται ότι όχι μόνο θα διασφαλίσει την αποφυγή επικαλύψεων, αλλά θα συμβάλλει στην μέγιστη συνέργεια και συμπληρωματικότατα των πράξεων στον τομέα του Περιβάλλοντος, ανεξάρτητα πηγής (Ταμείου) χρηματοδότησης.

### *3.3.4.3* Περιβάλλον στο πλαίσιο της αλιείας

Στο βαθμό που η αειφόρος διαχείριση των περιοχών που εξαρτώνται από την αλιεία και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν βασικούς στρατηγικούς στόχους της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής και του ΕΣΣΑΑΛ για την Δ' προγραμματική περίοδο, σχεδόν το σύνολο των δράσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματος αποτελούν δράσεις για το περιβάλλον.

Ειδικότερα, **οι δράσεις προς την κατεύθυνση του περιβάλλοντος που θα χρηματοδοτηθούν αποκλειστικά από το ΕΠΑΛ**, είναι αυτές που προβλέπονται από τον Κανονισμό του ΕΤΑ και περιλαμβάνουν:

- Μεθόδους υδατοκαλλιέργειας που μειώνουν τον αρνητικό αντίκτυπο ή ενισχύουν το θετικό αντίχτυπο στο περιβάλλον, σε σχέση με τη συνήθη πρακτική στον τομέα τα υδατοκαλλιέργειας.
- Στήριξη παραδοσιακών μεθόδων υδατοκαλλιέργειας για τη διατήρηση και ανάπτυξη του οικονομικού και κοινωνικού πλέγματος και του περιβάλλοντος.
- Μορφές υδατοκαλλιέργειας για τη βελτίωση του περιβάλλοντος, των φυσικών πόρων και της γενετικής ποικιλίας καθώς και την διαχείριση των χαρακτηριστικών τοπίου και των παραδοσιακών χαρακτηριστικών των ζωνών υδατοκαλλιέργειας.
- Βιώσιμη υδατοκαλλιέργεια συμβατή με συγκεκριμένους περιβαλλοντικούς περιορισμούς, που προκύπτουν από το χαρακτηρισμό των περιοχών Natura 2000, σύμφωνα με την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ.
- Βιώσιμη συμβολή στην καλύτερη διαχείριση ή προστασία των αλιευτικών πόρων.
- Δράσεις που αφορούν άμεσα στις αλιευτικές δραστηριότητες για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος στο πλαίσιο του Δικτύου Natura, εκτός λειτουργικών εξόδων.
- Προστασία του περιβάλλοντος σε μικρές αλιευτικές περιοχές για τη διατήρηση της ελκυστικότητάς τους, ανάπλαση μικρών παράκτιων κωμοπόλεων και χωριών και προστασία και βελτίωση της φυσικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- Για την ανάπτυξη, αναδιάρθρωση ή την βελτίωση ζωνών υδατοκαλλιέργειας, στους φορείς διαχείρισης Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (ΠΟΑΥ), (Νόμος 2742/1999 & αριθ Η.Π.17239 / 30.8.2002 Υπουργική Απόφαση), χορηγείται

στήριξη προκειμένου να υλοποιούν ενέργειες συλλογικού χαρακτήρα, ιδίως για την προμήθεια συλλογικού εξοπλισμού για παρακολούθηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του νερού στις ΠΟΑΥ και για αντιμετώπιση περιστατικών έκτακτης ρύπανσης, διενέργεια σχετικών μελετών κλπ.

- Στο πλαίσιο της εφαρμογής του Κανονισμού 1967/2006, για τα μέτρα διαχείρισης στη Μεσόγειο, χορηγείται ενίσχυση ιδίως για:

  (i) τη συλλογή επιστημονικών πληροφοριών προκειμένου να χαρτογραφηθούν οι βιοτόποι που θα προστατευθούν (Posidonia oceanica) σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού,

  (ii) τη συλλογή επιστημονικών πληροφοριών για την επιστημονική ταυτοποίηση και χαρτογράφηση των περιοχών (Εθνικές προστατευόμενες περιοχές), οι οποίες θα προστατευθούν στο πλαίσιο του άρθρου 7 του Κανονισμού, και

  (iii) την επιστημονική παρακολούθηση των σχεδίων διαχείρισης, σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 του Κανονισμού.

### 3.3.5 Παρεμβάσεις στο Παραγωγικό περιβάλλον

Οι παρεμβάσεις στο Παραγωγικό Περιβάλλον, **στο πλαίσιο εφαρμογής του άξονα 3 του ΠΑΑ,** που αφορά στη διαφοροποίηση της αγροτικής οικονομίας και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αγροτικές περιοχές, συνδέονται με μέτρα τα οποία περιλαμβάνουν :

- διαφοροποίηση προς μη γεωργικές δραστηριότητες
- στήριξη για τη δημιουργία και ανάπτυξη πολύ μικρών επιχειρήσεων (όπως αυτές ορίζονται στη σύσταση 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής)
- ενθάρρυνση τουριστικών δραστηριοτήτων.

**Τα κριτήρια διαχωρισμού, οι όροι και οι προϋποθέσεις, για παρεμβάσεις από γεωργούς και μη γεωργούς, στις περιοχές εφαρμογής του Άξονα 3 του ΠΑΑ, ορίζονται στα παρακάτω σημεία.**

#### *3.3.5.1* Διαφοροποίηση προς μη γεωργικές δραστηριότητες - Επενδύσεις από γεωργούς

**Οι γεωργοί**, όπως η ιδιότητα αυτή προσδιορίζεται από το εκάστοτε Εθνικό θεσμικό πλαίσιο, οι ασφαλισμένοι στον ΟΓΑ και τα μέλη των νοικοκυριών τους, **μπορούν να χρηματοδοτηθούν μόνο από το ΕΓΤΑΑ (σύμφωνα με τον Καν. 1698/2005) για τη δημιουργία, τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση πολύ μικρών επιχειρήσεων, κατά την έννοια της σύστασης 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής.**

Ενδεικτικές δράσεις είναι οι εξής:

- Μικρής δυναμικότητας υποδομές διανυκτέρευσης, έως 40 κλίνες
- Χώροι εστίασης και αναψυχής
- Επισκέψιμα αγροκτήματα
- Επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση του τουρισμού της υπαίθρου (π.χ. εναλλακτικές μορφές τουρισμού, ειδικές μορφές τουρισμού, χώροι αθλοπαιδιών, χώροι γευσιγνωσίας κλπ.).

- Οικοτεχνία, χειροτεχνία, παραγωγή ειδών παραδοσιακής τέχνης, βιοτεχνικές μονάδες
- Επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών
- Επιχειρήσεις παραγωγής ειδών διατροφής μετά την α΄ μεταποίηση
- Βελτίωση επιχειρήσεων προς την κατεύθυνση προστασίας του περιβάλλοντος, εκτός των όσων προβλέπονται από τη νομοθεσία (π.χ. φωτοβολταϊκά, αξιοποίηση βιομάζας με σκοπό την ίδια κατανάλωση ΑΠΕ, γεωθερμίας κλπ.).

Θα συγχρηματοδοτηθούν επίσης ενέργειες για την εγκατάσταση συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και απόκτηση ποιοτικών σημάτων.

Όσον αφορά τις **επενδύσεις από γεωργούς στον τουρισμό**, αυτές χρηματοδοτούνται **αποκλειστικά από το ΕΓΤΑΑ, μέχρι** ύψους συνολικού προϋπολογισμού **600.000 ευρώ**. Μεγαλύτερου συνολικού προϋπολογισμού επενδύσεις στον τομέα του τουρισμού, θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ.

Επίσης, **οι** παρεμβάσεις **από γεωργούς στη μεταποίηση και τις υπηρεσίες** χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το **ΕΓΤΑΑ,** μέχρι ύψους συνολικού προϋπολογισμού **300.000 ευρώ**. Μεγαλύτερου συνολικού προϋπολογισμού επενδύσεις στους τομείς της μεταποίησης και των υπηρεσιών, θα συγχρηματοδοτηθούν από το ΕΤΠΑ.

### *3.3.5.2* Διαφοροποίηση της αγροτικής οικονομίας / Επενδύσεις από μη γεωργούς

Βασικές αρχές που θα διέπουν τα κριτήρια διαχωρισμού για επενδύσεις **από μη γεωργούς**, όπως ορίσθηκαν ανωτέρω, στους **τομείς της μεταποίησης, εμπορίας, υπηρεσιών και τουρισμού** είναι οι παρακάτω:

- ☑ **Γεωγραφικό κριτήριο**. Για τις περιοχές εφαρμογής των Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Ανάπτυξης Αγροτικού Χώρου (ΟΠΑΑΧ), που θα είναι ορεινές και μειονεκτικές, κατά την έννοια του Καν.1698/05 και που θα προσδιοριστούν μετά την συνεξέταση μιας σειράς παραμέτρων, η χρηματοδότηση αντίστοιχων επενδύσεων θα γίνει από το ΕΓΤΑΑ. Η χρηματοδότηση από το ΕΓΤΑΑ δεν θα αφορά σε Δημοτικά Διαμερίσματα άνω των 3.000 κατοίκων.
- ☑ **΄Ψος Προϋπολογισμού.** Στις παραπάνω περιοχές, **οι παρεμβάσεις στη μεταποίηση και τις υπηρεσίες από το ΕΓΤΑΑ δεν θα υπερβαίνουν** τις **300.000 €** (συνολικός προϋπολογισμός). Οι **επενδύσεις στον τουρισμό** για **ίδρυση και εκσυγχρονισμό με αύξηση δυναμικότητας** (με προσθήκη καθ' ύψος και κατ' επέκταση) **χρηματοδοτούνται, για τις ίδιες περιοχές, αποκλειστικά από το ΕΓΤΑΑ και μέχρι ύψους συνολικού προϋπολογισμού 600.000€.**
- ☑ **Κλαδικό κριτήριο.** Η εξειδίκευση του κριτηρίου αυτού, στους κλάδους της μεταποίησης, εμπορίου και υπηρεσιών, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα 3, ο οποίος αφορά στους κλάδους/παρεμβάσεις που θα συγχρηματοδοτηθούν αποκλειστικά από το ΕΓΤΑΑ. .

**Πίνακας 3: Κλάδοι που θα συγχρηματοδοτηθούν αποκλειστικά από το ΕΓΤΑΑ**

| Κωδικός ΣΤΑΚΟΔ[27] | ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΛΑΔΟΥ |
|---|---|
| 153.3 | Παραγωγή ζαχαρωδών προϊόντων από φρούτα και λαχανικά |
| 158.1 | Αρτοποιία, παραγωγή νωπών ειδών ζαχαροπλαστικής |
| 158.2 | Παραγωγή φρυγανιών, μπισκότων, παραγωγή διατηρούμενων ειδών ζαχαροπλαστικής |
| 158.4 | Παραγωγή κακάου, σοκολάτας και ζαχαρωτών |
| 158.5 | Παραγωγή μακαρονιών, λαζανιών, κουσκούς και παρόμοιων αλευρωδών προϊόντων |
| 158.6 | Επεξεργασία τσαγιού και καφέ |
| 158.9 | Παραγωγή άλλων ειδών διατροφής μ.α.κ. |
| 159.1 | Παραγωγή αποσταγμένων αλκοολούχων ποτών |
| 172 | Υφαντήρια |
| 175.1 | Ταπητουργία |
| 182.1 | Κατασκευή ενδυμάτων εργασίας |
| 192.0 | Κατασκευή ειδών ταξιδίου, τσαντών και παρόμοιων ειδών, ειδών σελοποιίας και σαγματοποιίας |
| 201.0 | Πριόνισμα, πλάνισμα και εμποτισμός ξύλου |
| 203.0 | Κατασκευή ξυλουργικών προϊόντων για την οικοδομική |
| 205.2 | Κατασκευή ειδών από φελλό και ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτική |
| 212.1 | Κατασκευή κυματοειδούς χαρτιού και χαρτονιού και ειδών συσκευασίας από χαρτί και χαρτόνι. |
| 241.4 | Παραγωγή άλλων οργανικών βασικών χημικών ουσιών (παραγωγή ξυλάνθρακα) |
| 245.1 | Παραγωγή σαπουνιών και απορρυπαντικών, προϊόντων καθαρισμού και στίλβωσης |
| 246.3 | Παραγωγή αιθέριων ελαίων |
| 261.3 | Κατασκευή κοίλου γυαλιού |
| 262.1 | Κατασκευή κεραμικών ειδών οικιακής χρήσης και κεραμικών διακοσμητικών ειδών |
| 262.5 | Κατασκευή άλλων κεραμικών προϊόντων |
| 286.1 | Κατασκευή ειδών μαχαιροποιίας |
| 286.2 | Κατασκευή εργαλείων |
| 293.9 | Κατασκευή άλλων γεωργικών και δασοκομικών μηχανημάτων |
| 361.1 | Κατασκευή καρεκλών και καθισμάτων |
| 361.2 | Κατασκευή άλλων επίπλων για γραφεία και καταστήματα |
| 361.3 | Κατασκευή άλλων επίπλων κουζίνας |
| 361.4 | Κατασκευή άλλων επίπλων |
| 362.9 | Κατασκευή κοσμημάτων και συναφών ειδών |
| 363.0 | Κατασκευή μουσικών οργάνων |
| 521.2 | Παντοπωλεία |
| 522.5 | Λιανικό εμπόριο οινοπνευματωδών και λοιπών ποτών |
| 525.5 | Λιανικό εμπόριο αναμνηστικών ειδών και ειδών λαϊκής τέχνης |
| 528.1 | Επισκευή υποδημάτων κάθε είδους και άλλων δερμάτινων ειδών |
| 923.1 | Καλλιτεχνική και λογοτεχνική δημιουργία και ερμηνεία |
| 923.2 | Εκμετάλλευση αιθουσών θεαμάτων και συναφείς δραστηριότητες |
| 923.3 | Υπαίθριες ψυχαγωγικές εκδηλώσεις και πάρκα αναψυχής |
| 930.1 | Πλύσιμο και στεγνό καθάρισμα κλωστοϋφαντουργικών και γούνινων προϊόντων |
| 930.2 | Δραστηριότητες κομμωτηρίων, κουρείων |
| 930.4 | Δραστηριότητες σχετικές με τη φυσική ευεξία |

[27] Στατιστική Ταξινόμηση των Κλάδων Οικονομικής Δραστηριότητας, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας.

### 3.3.6 Κριτήρια διαχωρισμού δράσεων που θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013 (ΠΑΑ) και του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αλιείας 2007-2013 (ΕΠΑΛ)

Παρεμβάσεις, οι οποίες στοχεύουν στην οικονομική διαφοροποίηση των αγροτικών περιοχών και των αλιευτικών περιοχών θα υλοποιηθούν μέσω του **Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013 και ειδικότερα μέσω των Αξόνων Προτεραιότητας 3 και 4 αλλά και μέσω του Ε.Π. Αλιεία 2007-2013, Άξονας Προτεραιότητας 4: «Αειφόρος Ανάπτυξη Αλιευτικών Περιοχών».**

Για την αποφυγή επικαλύψεων αλλά και την διασφάλιση της συμπληρωματικότητας μεταξύ των Ταμείων θα χρησιμοποιηθούν τα ακόλουθα κριτήρια διαχωρισμού των δράσεων που θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο των δύο Προγραμμάτων.

**Άξονας Προτεραιότητας 4 του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013 «Προσέγγιση LEADER» και Άξονας Προτεραιότητας 4: «Αειφόρος Ανάπτυξη Αλιευτικών Περιοχών» του Ε.Π. Αλιεία 2007 – 2013**

Οι δύο Άξονες Προτεραιότητας υλοποιούνται μέσω **Τοπικών Στρατηγικών Ανάπτυξης** που υποβάλλονται από Ομάδες Τοπικής Δράσης, στη βάση της εκ των κάτω προς τα άνω προσέγγισης (bottom up).

**Οι περιοχές**, οι οποίες θα ενταχθούν στον Άξονα Προτεραιότητας 4 του ΠΑΑ και στον Άξονα Προτεραιότητα 4 του ΕΠΑΛ, **θα διαφοροποιούνται γεωγραφικά.**

**Άξονας Προτεραιότητας 3 του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013 «Ποιότητα Ζωής στις Αγροτικές Περιοχές και Διαφοροποίηση της Αγροτικής Οικονομίας» και Άξονας Προτεραιότητας 4: «Αειφόρος Ανάπτυξη Αλιευτικών Περιοχών» του Ε.Π Αλιεία 2007 – 2013.**

Παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας 3 του ΠΑΑ είναι δυνατόν να υλοποιούνται σε περιοχές, οι οποίες εντάσσονται παράλληλα και στον Άξονα Προτεραιότητας 4 του ΕΠΑΛ. Στις περιπτώσεις αυτές η χρηματοδότηση πράξεων ακολουθεί τα παρακάτω κριτήρια διαχωρισμού:

- **Προκειμένου για δημόσια έργα,** ο Άξονας Προτεραιότητας 4 του ΕΠΑΛ χρηματοδοτεί αποκλειστικά και μόνο τα έργα, τα οποία αναφέρονται **ονομαστικά και κατά προτεραιότητα** στα Τοπικά Προγράμματα που θα υποβληθούν από τις Ομάδες Τοπικής Δράσης Αλιευτικών Περιοχών, για την ένταξή τους στον Άξονα Προτεραιότητας. Λοιπά δημόσια έργα στις ίδιες περιοχές είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν από τον Άξονα Προτεραιότητας 3 του ΠΑΑ «Ποιότητα Ζωής στις Αγροτικές Περιοχές και Διαφοροποίηση της Αγροτικής Οικονομίας»
- **Οι ιδιωτικές επενδύσεις στις περιοχές αυτές** χρηματοδοτούνται από τον Άξονα Προτεραιότητας 4 του ΕΠΑΛ και μέχρι την εξάντληση του προϋπολογισμού του, για κάθε περιοχή παρέμβασης.

### 3.3.7 Οριζόντια Διάταξη

Ο όρος εφαρμογής των κριτηρίων μέχρι την εξάντληση του διαθέσιμου προϋπολογισμού (με βάση την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο των σχετικών προκηρύξεων) ισχύει για όλα τα κριτήρια που παρατίθενται στο παρόν κεφάλαιο του προγράμμα-

τος. Στην περίπτωση εξάντλησης του προϋπολογισμού, η αρμόδια Διαχειριστική Αρχή ενημερώνει σχετικά το μηχανισμό συντονισμού, ο οποίος με τη σειρά του μεριμνά για τη σχετική κατά περίπτωση άρση των κριτηρίων.

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη ότι η υλοποίηση των προγραμμάτων είναι μια δυναμική διαδικασία, η οποία καλύπτει χρονική περίοδο τουλάχιστον 7 ετών, τα κριτήρια διαχωρισμού μπορούν να συμπληρωθούν ή/και να αναθεωρηθούν, όποτε αυτό κριθεί απαραίτητο.

# 4 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

## 4.1 ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 και ειδικότερα τα όσα προβλέπονται στα άρθρα 58 έως 62 και του Καν. (ΕΚ) 1828/2006, άρθρα 12 έως 26, για κάθε επιχειρησιακό πρόγραμμα (ΕΠ) ορίζονται η διαχειριστική αρχή, η αρχή πιστοποίησης και η αρχή ελέγχου και προσδιορίζονται οι ενδιάμεσοι φορείς που θα οριστούν για τη διαχείρισή του. Στο κοινό σύστημα διαχείρισης και ελέγχου των ΕΠ του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς, εφεξής ΕΣΠΑ, ορίζεται εθνική αρχή συντονισμού για τη διασφάλιση του απαραίτητου συντονισμού της εφαρμογής των ΕΠ και την επίτευξη των στόχων του ΕΣΠΑ. Η εθνική αρχή συντονισμού συνεργάζεται με την ειδική υπηρεσία συντονισμού και παρακολούθησης δράσεων ΕΚΤ του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας για θέματα που άπτονται του ΕΚΤ. Η εξειδίκευση των αρμοδιοτήτων, η απαραίτητη διάκριση καθηκόντων και ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας αυτών των αρχών και φορέων καθορίζονται με νόμο και όπου απαιτείται θα εκδοθούν επί μέρους κανονιστικές πράξεις. Οι αρμοδιότητες διαχείρισης, πιστοποίησης και ελέγχου ασκούνται μέσω διακριτών υπηρεσιών προκειμένου να διασφαλίζεται η απαιτούμενη διάκριση καθηκόντων μεταξύ των αρχών αυτών.

Η εθνική αρχή συντονισμού, η ειδική υπηρεσία συντονισμού και παρακολούθησης δράσεων ΕΚΤ και οι διαχειριστικές αρχές των ΕΠ συνιστούν δίκτυο με στόχο τη στενή συνεργασία, την άμεση ενημέρωση και τη μεταφορά των καλών πρακτικών που αναπτύσσονται.

Αναλυτική περιγραφή του τρόπου άσκησης των αρμοδιοτήτων κάθε αρχής και φορέα στην διαχείριση και τον έλεγχο του ΕΠ θα γίνει στην περιγραφή του κοινού Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου των ΕΠ που θα κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 71 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006.

Το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών εκπροσωπεί τις ελληνικές αρχές έναντι της ΕΕ για θέματα που άπτονται του ΕΣΠΑ. Για θέματα που άπτονται των ΕΠ εκπροσωπεί τις ελληνικές αρχές σε συνεργασία με τα κατά περίπτωση αρμόδια Υπουργεία. Η διαχειριστική αρχή έχει την ευθύνη έναντι της Επιτροπής για θέματα του Επιχειρησιακού Προγράμματος.

### 4.1.1 Εθνική αρχή συντονισμού αναπτυξιακών προγραμμάτων 2007-2013

Η εθνική αρχή συντονισμού έχει την ευθύνη του συντονισμού του προγραμματισμού και της εφαρμογής των ΕΠ στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ και της καθοδήγησης των διαχειριστικών αρχών, με στόχο την εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης και της εφαρμογής τους. Στο πλαίσιο αυτό η εθνική αρχή συντονισμού:

(i) παρακολουθεί και συντονίζει τον προγραμματισμό και την εφαρμογή του ΕΣΠΑ και των ΕΠ του ΕΣΠΑ, παρέχοντας κατευθύνσεις για τη συμβατότητά τους με τις εθνικές πολιτικές και τις πολιτικές και προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

(ii) έχει την ευθύνη για το σχεδιασμό του Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου, την κοινοποίησή του στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 21 του Καν. (ΕΚ) 1828/06, συνοδευόμενο από τη γνώμη συμμόρφωσης του άρθρου 71 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006, την

εποπτεία της αποτελεσματικής εφαρμογής του και την προσαρμογή του ώστε να διασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων του,

(iii) συντονίζει τις διαχειριστικές αρχές των ΕΠ του ΕΣΠΑ και εκδίδει οδηγίες και παρέχει κατευθύνσεις σχετικές με τον προγραμματισμό, τη διαχείριση, την εξειδίκευση των ΕΠ, την αξιολόγηση, τις επαληθεύσεις και κάθε δραστηριότητα που υπάγεται στην αποστολή των διαχειριστικών αρχών των ΕΠ,

(iv) παρέχει την απαραίτητη πληροφόρηση προς τη Διυπουργική Επιτροπή κοινοτικών προγραμμάτων που συστάθηκε με το άρθρο 20 του Ν.3483/2006 και την διάσκεψη των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ και μεριμνά για την εφαρμογή των αποφάσεων τους,

(v) συνεργάζεται με τις διαχειριστικές αρχές των ΕΠ του ΕΣΠΑ, την αρχή πιστοποίησης, την αρχή ελέγχου και τον αρμόδιο για τη λειτουργία του ΟΠΣ φορέα, προκειμένου το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα (ΟΠΣ) να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις διαχείρισης, παρακολούθησης, ελέγχου και αξιολόγησης των ΕΠ του ΕΣΠΑ, καθώς και ενημέρωσης της Επιτροπής,

(vi) παρέχει οδηγίες και κατευθύνσεις για τη διενέργεια των αξιολογήσεων που συνδέονται με την παρακολούθηση ΕΠ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 47 και 48 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 και στο υποκεφάλαιο 3 του παρόντος, επεξεργάζεται τα πορίσματα των αξιολογήσεων και παρέχει κατευθύνσεις στις διαχειριστικές αρχές σχετικά με την αναθεώρηση των ΕΠ,

(vii) ενημερώνει τις διαχειριστικές αρχές σχετικά με το κοινοτικό και εθνικό δίκαιο, παρακολουθεί και ενημερώνεται για τις σχετικές ενέργειες των διαχειριστικών αρχών για τη διασφάλιση της συμβατότητας των παρεμβάσεων με το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο, ιδίως σε ό,τι αφορά την τήρηση των διατάξεων για τον ανταγωνισμό, τις δημόσιες συμβάσεις, την προστασία του περιβάλλοντος, την εξάλειψη των ανισοτήτων, την προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και της αρχής της μη διάκρισης εξαιτίας του φύλου, της φυλής ή της εθνικής καταγωγής, της θρησκείας ή των πεποιθήσεων, της ύπαρξης αναπηρίας, της ηλικίας ή του γενετήσιου προσανατολισμού και εισηγείται στη Διυπουργική Επιτροπή τη λήψη των κατάλληλων μέτρων για την αποτελεσματική εφαρμογή αυτών,

(viii) διαμορφώνει προτάσεις για τον προγραμματισμό και τη διαχείριση του εθνικού αποθεματικού απροβλέπτων, σύμφωνα με το άρθρο 51 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006,

(ix) διαμορφώνει το πλαίσιο αρχών δημοσιότητας και πληροφόρησης για τα ΕΠ που συγχρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ομοιογένεια, η συνοχή και ο συντονισμός των μέτρων δημοσιότητας και πληροφόρησης των ΕΠ και του ΕΣΠΑ και μεριμνά για την παρακολούθηση και τήρηση του πλαισίου αυτού,

(x) συμμετέχει στις ετήσιες συναντήσεις των διαχειριστικών αρχών των ΕΠ και της Επιτροπής που προβλέπονται στο άρθρο 68 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006,

(xi) παρακολουθεί την τήρηση των δεσμεύσεων για την προσθετικότητα και παρέχει στην Επιτροπή τις απαιτούμενες πληροφορίες για την επαλήθευσή της, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15 του Κανονισμού,

(xii) μεριμνά για το συντονισμό του ΕΣΠΑ με τις πολιτικές του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ) και υποβάλλει τα αναγκαία στοιχεία σχετικά με τη συμβολή των ΕΠ που συγχρηματοδοτούνται από τα Ταμεία στην εφαρμογή του ΕΠΜ, προκειμένου να συμπεριληφθούν στην ετήσια έκθεση υλοποίησής του κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 29 παρ 1 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006,

(xiii) συντάσσει τις εκθέσεις στρατηγικής παρακολούθησης του ΕΣΠΑ που προβλέπονται στις παρ.2 και 3 του άρθρου 29 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006, σχετικά με τη συμβολή των ΕΠ που συγχρηματοδοτούνται από τα Ταμεία στην επίτευξη των στόχων της πολιτικής για τη συνοχή όπως ορίζεται στη Συνθήκη, των στόχων των Ταμείων όπως ορίζονται στον Κανονισμό, των προτεραιοτήτων που διατυπώνονται στις στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνοχή όπως προσδιορίζονται στο ΕΣΠΑ και του στόχου προώθησης της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης,

(xiv) διασφαλίζει από κοινού με τις διαχειριστικές αρχές του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης και του ΕΠ Αλιείας, το συντονισμό μεταξύ της συνδρομής των διαφόρων Ταμείων, του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ), του Ευρωπαϊκού Ταμείου Αλιείας (ΕΤΑ) και το συντονισμό μεταξύ των Ταμείων και των παρεμβάσεων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και άλλων χρηματοδοτικών μέσων,

(xv) έχει την ευθύνη για την τήρηση της κατανομής των πόρων των Ταμείων κατά τύπο Περιφερειών (Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, στατιστικής σύγκλισης, σταδιακής εισόδου)

(xvi) μεριμνά για την υλοποίηση των αποφάσεων και κατευθύνσεων της ειδικής επιτροπής της παρ. 4.1.2.6 για τον προγραμματισμό και την εφαρμογή των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων κρατικών ενισχύσεων και για την τήρηση του κοινοτικού θεσμικού πλαισίου σε ότι αφορά τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων,

(xvii) διαμορφώνει το σύστημα επιβεβαίωσης της διαχειριστικής επάρκειας των δικαιούχων εξαιρουμένων αυτών που λαμβάνουν κρατική ενίσχυση κατά τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης, παρέχει οδηγίες και εποπτεύει την ορθή και ενιαία εφαρμογή του,

(xviii) διαμορφώνει σε συνεργασία με την αρχή πιστοποίησης τους κανόνες για την επιλεξιμότητα των δαπανών και εκδίδει οδηγίες για την υποστήριξη των διαχειριστικών αρχών και των δικαιούχων,

(xix) συγκροτεί και λειτουργεί θεματικές δικτυώσεις με στόχο τη διερεύνηση και διάχυση καλών πρακτικών και προτάσεων απλούστευσης και μείωσης της γραφειοκρατίας,

(xx) οργανώνει και λειτουργεί την ηλεκτρονική δικτύωση όλων των διαχειριστικών αρχών, καθώς και των ειδικών υπηρεσιών συντονισμού, με στόχο την καλύτερη και ταχύτερη ενημέρωση και την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών στην αντιμετώπιση και επίλυση κοινών θεμάτων,

(xxi) υποστηρίζει την αποστολή και τις εργασίες της διάσκεψης των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ

(xxii) μεριμνά για την παρακολούθηση της προόδου/εφαρμογής των κωδικών παρέμβασης που συνδέονται με τη Στρατηγική της Λισσαβόνας (earmarking) σύμφωνα με το άρθρο 9.3 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006,

(xxiii) παρακολουθεί την εφαρμογή των πολιτικών που σχετίζονται με τους πόλους ανάπτυξης, όπως αυτές έχουν αποτυπωθεί στο ΕΣΠΑ και τα ΕΠ 2007-2013.

Η εθνική αρχή συντονισμού έχει την ευθύνη του συντονισμού και της καθοδήγησης των διαχειριστικών αρχών των ΕΠ του ΕΣΠΑ και δεν τις υποκαθιστά στην άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

Η άσκηση των αρμοδιοτήτων που περιγράφονται ανωτέρω γίνεται μέσω ειδικών υπηρεσιών που υπάγονται στη Γενική Διεύθυνση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Περιφερειακής Πολιτικής και Δημοσίων Επενδύσεων της Γενικής Γραμματείας Επενδύσεων και Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

### 4.1.2 Βασικοί μηχανισμοί συντονισμού

Πέραν της εθνικής αρχής συντονισμού, η οποία συντονίζει το σύνολο των διαχειριστικών αρχών για θέματα εφαρμογής του ΕΣΠΑ και των ΕΠ του ΕΣΠΑ, όπως ορίζεται στο υποκεφάλαιο 4.1.1, προσδιορίζονται μηχανισμοί συντονισμού των δράσεων σε συγκεκριμένους τομείς, με στόχο τη διασφάλιση της συνάφειας των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων με τις εθνικές πολιτικές κάθε τομέα, καθώς και μεταξύ των παρεμβάσεων του ΕΓΤΑΑ, του ΕΑΤ, της ΕΤΕπ και άλλων υφιστάμενων χρηματοδοτικών μέσων.

Για το σκοπό αυτό οι μηχανισμοί συντονισμού:

(i) Καθορίζουν, σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού, προτεραιότητες και παρέχουν κατευθύνσεις για την υλοποίηση των εθνικών τομεακών πολιτικών,

(ii) συνεργάζονται με τις αρμόδιες διαχειριστικές αρχές και την εθνική αρχή συντονισμού για την ενσωμάτωση στα ΕΠ των κατευθύνσεων άσκησης πολιτικής στο τομέα αρμοδιότητάς τους,

(iii) παρακολουθούν την πρόοδο και αποτελεσματικότητα των δράσεων και τη συμβολή τους στην επίτευξη των τεθέντων στόχων,

προβαίνουν στις απαιτούμενες προτάσεις αναθεώρησης των κατευθύνσεων εφόσον απαιτείται.

#### *4.1.2.1* Συντονισμός δράσεων ΕΚΤ

Ο συντονισμός των δράσεων που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ ασκείται από την Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού και Παρακολούθησης Δράσεων ΕΚΤ (ΕΥΣΕΚΤ) του Υπουργείου Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού και τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Ειδικότερα η ΕΥΣΕΚΤ:

(i) Ασκεί καθήκοντα συντονισμού και παρακολούθησης των δράσεων που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, εξειδικεύονται οι αρμοδιότητες τής υπηρεσίας καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

(ii) Παρακολουθεί τις εθνικές, ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις και πολιτικές στα θέματα που σχετίζονται με την απασχόληση, την κοινωνική ένταξη, τη δια βίου μάθηση, την προώθηση της ισότητας των φύλων και των ίσων ευκαιριών καθώς και τις επιπτώσεις άλλων πολιτικών (εθνικών, Ε.Ε., διεθνών) και συμμετέχει στις σχετικές επιτροπές της Ε.Ε. Παρακολουθεί την εφαρμογή των πολιτικών απασχόλησης και κοινωνικής ένταξης και συμβάλλει στο σχεδιασμό τους.

(iii) Παρακολουθεί την τήρηση της περιφερειακής κατανομής των πόρων του ΕΚΤ ανά ΕΠ/δράση και τύπο Περιφερειών (Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, στατιστικής σύγκλισης, σταδιακής εισόδου).

(iv) Εκπονεί το αναγκαίο θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει την υλοποίηση δράσεων συγχρηματοδοτούμενων από το ΕΚΤ, όπου αυτό απαιτείται, σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού, τις διαχειριστικές αρχές των ΕΠ και τα συναρμόδια Υπουργεία, προκειμένου να διασφαλίζεται η ενιαία υλοποίηση δράσεων ίδιου τύπου. Στο πλαίσιο αυτό, εκδίδει οδηγίες και παρέχει κατευθύνσεις σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.

(v) Παρακολουθεί και επεξεργάζεται τις χρηματοδοτικές ροές και τις συνολικές δεσμεύσεις των επιχειρησιακών προγραμμάτων ΕΚΤ για τον έγκαιρο εντοπισμό τυχόν προβλημάτων και σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού εισηγείται κατάλληλα διορθωτικά μέτρα στις οικείες επιτροπές παρακολούθησης, για την αποφυγή εφαρμογής του κανόνα αυτόματης αποδέσμευσης v+3/v+2.

(vi) Είναι αρμόδια για την παροχή κατευθύνσεων και την παρακολούθηση δράσεων τύπου ΕΚΤ που συγχρηματοδοτούνται μέσω της χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%) σε όλα τα εμπλεκόμενα ΕΠ, με στόχο την αποφυγή επικαλύψεων και την επίτευξη συνεργιών.

(vii) Εκδίδει οδηγίες και παρέχει κατευθύνσεις για το σχεδιασμό και τις τροποποιήσεις των δεικτών και για τα θέματα αξιολόγησης γενικά, που αφορούν σε παρεμβάσεις ΕΚΤ στο επίπεδο του ΕΣΠΑ και των ΕΠ, σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού και τους συναρμόδιους φορείς. Μεριμνά για τη συμβατότητα των παραπάνω με τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Απασχόληση και τους συναφείς στόχους της Κοινότητας στους τομείς της Κοινωνικής Ένταξης, της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και της ισότητας.

(viii) Παρακολουθεί και συντονίζει την εκ των προτέρων αξιολόγηση και τις αξιολογήσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού σε επίπεδο ΕΣΠΑ και ΕΠ που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ, σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς.

(ix) Συντονίζει τους αρμόδιους εθνικούς φορείς και συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εκπόνηση των αξιολογήσεων σε θέματα Ανθρωπίνων Πόρων, που πραγματοποιούνται με ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύμφωνα με το Άρθρο 49 του Γεν. Κανονισμού 1083/2006.

(x) Συμμετέχει στη διαμόρφωση του σχεδίου των αξιολογήσεων της περιόδου 2007-2013 σε ό,τι αφορά θέματα ανθρωπίνων πόρων, σε συνεργασία με τις διαχειριστικές αρχές των ΕΠ του ΕΚΤ και την εθνική αρχή συντονισμού.

(xi) Οργανώνει, συντονίζει και παρακολουθεί τις δράσεις πληροφόρησης και δημοσιότητας για την προβολή των πολιτικών και των παρεμβάσεων του ΕΚΤ στην Ελλάδα, προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνέργια των δράσεων επικοινωνίας μεταξύ των ΕΠ, καθώς και τη συμπληρωματικότητα αυτών με τις δράσεις επικοινωνίας του ΕΣΠΑ. Συνεργάζεται προς τούτο, κυρίως με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γεν. Δ/νσης Απασχόλησης της Ε.Ε., την εθνική αρχή συντονισμού, τις αρμόδιες εθνικές αρχές και τις διαχειριστικές αρχές για όλα τα ζητήματα που αφορούν σε δράσεις επικοινωνίας για το ΕΚΤ.

(xii) Αναπτύσσει υποβοηθητικά εργαλεία σε συνεργασία με τις αρμόδιες εθνικές αρχές για την υποστήριξη των φορέων διαχείρισης και υλοποίησης και μεριμνά για την εκπόνηση μελετών, ερευνών, εμπειρογνωμοσυνών και αξιολογήσεων σχετικά με ζητήματα ανθρώπινων πόρων για την εκτέλεση του έργου της.

Για την αποτελεσματικότερη άσκηση των καθηκόντων της ΕΥΣΕΚΤ, διασφαλίζεται η επαρκής στελέχωσή της. Επίσης, στις διαχειριστικές αρχές των Περιφερειακών ΕΠ, καθώς και των ΕΠ τα οποία θα υλοποιήσουν δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%), ορίζονται στέλεχος /στελέχη με αποκλειστικό καθήκον τη διαχείριση πράξεων ΕΚΤ και τη συνεργασία τους με την ΕΥΣΕΚΤ και με τις διαχειριστικές αρχές των αρμοδίων υπουργείων για θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων τους.

Η ενσωμάτωση των αρχών της EQUAL κάθετα και οριζόντια (horizontal and vertical mainstreaming) θα διασφαλιστεί μέσω ειδικής υπηρεσίας, η οποία θα αποτελεί μετεξέλιξη της ειδικής υπηρεσίας διαχείρισης του Προγράμματος της Κ.Π. EQUAL του ΚΠΣ 2000-2006. Η ειδική αυτή υπηρεσία αφενός θα εντοπίζει ευκαιρίες για την ενσωμάτωση των αρχών της EQUAL στις δράσεις των ΕΠ, αφετέρου θα παρέχει την απαραίτητη τεχνογνωσία προς την κατεύθυνση αυτή με ενδεδειγμένες εμπειρογνωμοσύνες. Επίσης θα παρακολουθεί και θα παρέχει συμβουλευτική για την ορθή εφαρμογή των αρχών της EQUAL.

Οι υφιστάμενες Ειδικές Υπηρεσίες Εφαρμογής που λειτουργούν στο πλαίσιο του Γ΄ΚΠΣ στα Υπουργεία Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας, Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης συνεχίζουν τη λειτουργία τους και την προγραμματική περίοδο 2007-2013.

Για την υποστήριξη της αποτελεσματικής εφαρμογής του ΕΠ «Διοικητική Μεταρρύθμιση», προωθείται ο μετασχηματισμός της ανώνυμης μη κερδοσκοπικής εταιρίας του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα «Κοινωνία της Πληροφορίας» σε «Διοικητική Αναδιοργάνωση Α.Ε.», με κύριο αντικείμενο τον περιορισμό της πολυνομίας, την αξιολόγηση και αναβάθμιση της διοικητικής ικανότητας των δημόσιων οργανισμών, τον οργανωτικό και λειτουργικό ανασχεδιασμό και την ανασυγκρότησή τους.

Για την υποστήριξη της αποτελεσματικής εφαρμογής του άξονα «Συστημικές Προτεραιότητες» του ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού», συνιστάται στο Υπουργείο Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας, στη Γενική Γραμματεία Διαχείρισης Κοινοτικών & άλλων Πόρων, αρμόδια δομή για το σχεδιασμό την οργάνωση και την παρακολούθηση της εφαρμογής και αξιολόγησης των δράσεων του εν λόγω άξονα.

#### *4.1.2.2* Συντονισμός δράσεων στον τομέα του περιβάλλοντος

Ο συντονισμός των δράσεων στον τομέα του περιβάλλοντος ασκείται μέσω Ειδικής Υπηρεσίας στο ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία θα συντονίζει, θα καθορίζει προτεραιότητες και θα παρακολουθεί

σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού, το σύνολο των περιβαλλοντικών έργων και δράσεων ανεξάρτητα από την πηγή χρηματοδότησής τους, ώστε να διασφαλιστεί η αναγκαία συνέργια και συμπληρωματικότητα των παρεμβάσεων στον τομέα του περιβάλλοντος. Επιπλέον θα συνεργάζεται με την εθνική αρχή συντονισμού για την ενσωμάτωση των κατευθύνσεων άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής στα περιφερειακά ΕΠ.

Η ειδική αυτή υπηρεσία θα υποστηρίζει και θα συντονίζει τη λειτουργία περιβαλλοντικού δικτύου (Environmental Network) σε συνεργασία με το Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ) και τις λοιπές Υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ και τις συναρμόδιες Κεντρικές & Περιφερειακές Αρχές, θα συντάσσει ετήσιες απολογιστικές εκθέσεις για την πρόοδο των έργων και δράσεων περιβάλλοντος τις οποίες θα αποστέλλει και προς την εθνική αρχή συντονισμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες της ΕΕ, θα υποστηρίζει με επεξεργασμένα στοιχεία και αναφορές την Επιτροπή Παρακολούθησης του ΕΠ «Περιβάλλον - Αειφόρος Ανάπτυξη» και την Ετήσια Διάσκεψη των Προέδρων των Επιτροπών Παρακολούθησης (ΕΔΙΠ), θα συμμετέχει στις Επιτροπές Παρακολούθησης των ΕΠ και θα υποστηρίζει το ΥΠΕΧΩΔΕ και τις λοιπές δημόσιες αρχές στην αναγκαία διαρκή δημόσια διαβούλευση με τους Κοινωνικούς Εταίρους και τις Περιβαλλοντικές Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) για συναφή ζητήματα.

Στην ειδική αυτή υπηρεσία υποβάλλονται επίσης οι εκθέσεις που προβλέπονται στην κοινή υπουργική απόφαση έγκρισης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΕΠ και αφορούν στην παρακολούθηση των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του ΕΠ.

#### *4.1.2.3* Συντονισμός δράσεων στον τομέα της υγείας και κοινωνικής αλληλεγγύης

Ο συντονισμός των δράσεων του τομέα της υγείας και κοινωνικής αλληλεγγύης ασκείται από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης μέσω:

(α) του Διυπουργικού Οργάνου, όπως αυτό θα οριστεί από κοινή υπουργική απόφαση των εμπλεκόμενων εθνικών αρχών και υπό την προεδρία του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Υγείας & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, το οποίο θα καθορίζει σε στρατηγικό, επιτελικό επίπεδο, τις αναγκαίες παρεμβάσεις στα τομεακά και περιφερειακά ΕΠ και τις προτεραιότητες του συνόλου των έργων και δράσεων ανεξάρτητα από την πηγή χρηματοδότησής τους, ώστε να διασφαλιστεί η αναγκαία συνέργια και συμπληρωματικότητα των παρεμβάσεων,

(β) ειδικής δομής που θα οριστεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση και η οποία θα αποτελεί μετεξέλιξη της ειδικής υπηρεσίας διαχείρισης του ΕΠ «Υγεία – Πρόνοια» της προγραμματικής περιόδου 2000 – 2006. Η δομή αυτή θα υποστηρίζει αφενός το διυπουργικό όργανο για θέματα κατάρτισης της στρατηγικής και θα συντονίζει αφετέρου την εφαρμογή των δράσεων του τομέα υγείας – κοινωνικής αλληλεγγύης που θα υλοποιούνται από τα ΕΠ του ΕΣΠΑ. Στο πλαίσιο του συντονισμού θα παρέχει οδηγίες και κατευθύνσεις για το σχεδιασμό και τις τροποποιήσεις των παρεμβάσεων των ΕΠ με την σύμφωνη γνώμη της εθνικής αρχής συντονισμού και των εμπλεκόμενων συναρμόδιων αρχών.

Στο πλαίσιο της ειδικής αυτής δομής θα αναληφθούν επίσης καθήκοντα ενδιάμεσου φορέα διαχείρισης, ο οποίος θα οριστεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο υποκεφάλαιο 4.1.4.

#### *4.1.2.4* Συντονισμός δράσεων ΕΤΠΑ στον τομέα της εκπαίδευσης

Ο συντονισμός των δράσεων ΕΤΠΑ στον τομέα της εκπαίδευσης θα διασφαλιστεί από την αντίστοιχη μονάδα της διαχειριστικής αρχής του ΕΠ «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση», η οποία θα αναλάβει και αρμοδιότητες συντονισμού της εφαρμογής των δράσεων ΕΤΠΑ του τομέα της εκπαίδευσης που υλοποιούνται από τα περιφερειακά ΕΠ του ΕΣΠΑ και από το ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση».

#### *4.1.2.5* Συντονισμός των ΕΠ «Διοικητική Μεταρρύθμιση» και «Ψηφιακή Σύγκλιση»

Για το συντονισμό της εφαρμογής των ΕΠ: «Διοικητική Μεταρρύθμιση» και «Ψηφιακή Σύγκλιση» του ΕΣΠΑ 2007-2013, συνιστάται διυπουργική επιτροπή στην οποία μετέχουν ο Γενικός Γραμματέας Εσωτερικών και ο Γενικός Γραμματέας Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ο Ειδικός Γραμματέας Ψηφιακού Σχεδιασμού του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, ο προϊστάμενος της εθνικής αρχής συντονισμού και οι προϊστάμενοι των οικείων ειδικών υπηρεσιών. Αποστολή της επιτροπής είναι ο συντονισμός των δύο ΕΠ στον προγραμματισμό των προσκλήσεων για τις δράσεις και την εφαρμογή των αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθορίζονται η συγκρότηση και οι ειδικότερες αρμοδιότητες της επιτροπής.

#### *4.1.2.6* Συντονισμός συγχρηματοδοτούμενων δράσεων κρατικών ενισχύσεων, μέσων χρηματοοικονομικής τεχνικής και δανείων ΕΤΕπ

Για το συντονισμό του προγραμματισμού και της εφαρμογής των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων κρατικών ενισχύσεων, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για τη σώρευση ενισχύσεων και την αποφυγή της διπλής χρηματοδότησης της δαπάνης από άλλα κοινοτικά ή εθνικά χρηματοδοτικά μέσα ή από άλλη προγραμματική περίοδο, συνιστάται επιτροπή στην οποία μετέχουν οι προϊστάμενοι της εθνικής αρχής συντονισμού, της διαχειριστικής αρχής του ΕΠ «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα», της διαχειριστικής αρχής του ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση», της διαχειριστικής αρχής του ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» και της διαχειριστικής αρχής των ΠΕΠ. Στις συνεδριάσεις της επιτροπής δύναται να μετέχουν κατά περίπτωση και εκπρόσωποι άλλων φορέων.

Η ανωτέρω επιτροπή υποστηρίζει επίσης την εθνική αρχή συντονισμού στην εποπτεία της οργάνωσης και διαχείρισης των ταμείων που ιδρύονται και οργανώνονται και λειτουργούν σύμφωνα με το άρθρο 44 του Κανονισμού.

Ο συντονισμός των δανείων που χορηγούνται από την ΕΤΕπ για τη χρηματοδότηση μεγάλων έργων που εντάσσονται στα ΕΠ (συμπεριλαμβανομένων και των μεγάλων έργων που προωθούνται με συγχρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα) ή άλλων επενδύσεων μικρότερου μεγέθους, ασκείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας & Οικονομικών, σε συνεργασία με την ανωτέρω επιτροπή και τις αρμόδιες διαχειριστικές αρχές.

#### *4.1.2.7* Συντονισμός και προώθηση της Έρευνας και Τεχνολογίας

Ο συντονισμός των δράσεων και παρεμβάσεων Έρευνας και Τεχνολογίας ασκείται μέσω της Γενικής Γραμματείας Έρευνας και Τεχνολογίας η οποία αποτελεί τον αρμόδιο φορέα για τη χάραξη και άσκηση πολιτικής στους τομείς αυτούς.

#### *4.1.2.8* Συντονισμός δράσεων στον τομέα του πολιτισμού

Ο συντονισμός των δράσεων στον τομέα του πολιτισμού θα διασφαλιστεί από την ειδική υπηρεσία του ΕΠ «Πολιτισμός» η οποία λειτουργεί στο πλαίσιο του ΚΠΣ 2000-2006 στο Υπουργείο Πολιτισμού, η οποία θα αναλάβει και αρμοδιότητες συντονισμού της εφαρμογής των δράσεων του τομέα πολιτισμού που υλοποιούνται από τα ΕΠ του ΕΣΠΑ.

#### *4.1.2.9* Συντονισμός ΕΠ του ΕΣΠΑ με ΕΓΤΑΑ και ΕΤΑ

Ο συντονισμός μεταξύ των ΕΠ του ΕΣΠΑ και των προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΑΑ και το ΕΤΑ, ασκείται από την εθνική αρχή συντονισμού και τις ειδικές υπηρεσίες διαχείρισης του προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ) και του ΕΠ Αλιείας (ΕΠΑ), σε συνεργασία με αρμόδιες εθνικές αρχές, κατά τον προγραμματισμό και την παρακολούθηση της υλοποίησης των αντίστοιχων δράσεων.

Ο συντονισμός αυτός ασκείται μέσω μηχανισμού προώθησης της συμπληρωματικότητας των δράσεων, χωρικά (περιοχή παρέμβασης) και θεματικά (τομέας παρέμβασης), που λειτουργεί σε επίπεδο α) προγραμματισμού, β) παρακολούθησης υλοποίησης (διαχειριστικές αρχές), και γ) επανεξέτασης στρατηγικής (εθνική αρχή συντονισμού και διαχειριστικές αρχές του ΠΑΑ και του ΕΠΑ).

Στο πρώτο επίπεδο, ο μηχανισμός αυτός εξειδικεύει κατευθύνσεις για τη διασφάλιση της συμπληρωματικότητας και του διαχωρισμού των δράσεων και συντονίζει το πλαίσιο εφαρμογής τους, θεματικά και γεωγραφικά.

Στο δεύτερο επίπεδο, οι διαχειριστικές αρχές των ΕΠ του ΕΣΠΑ, του ΠΑΑ και του ΕΠΑ τηρούν τις κατευθύνσεις κατά τη διαδικασία επιλογής των συγχρηματοδοτούμενων πράξεων. Σε ετήσια βάση, συντάσσουν ειδική αναφορά για την πρόοδο και αποτελεσματικότητα των δράσεων με χρήση των κωδικών θεματικής και εδαφικής διάστασης και τις γνωστοποιούν στον μηχανισμό αυτό.

Στο τρίτο επίπεδο και στο πλαίσιο της ανωτέρω ειδικής αναφοράς, ο μηχανισμός, εξετάζει την πρόοδο και αποτελεσματικότητα των δράσεων, προσδιορίζει ενδεχόμενη ανάγκη αναθεώρησης των κατευθύνσεων και της κατανομής των Κοινοτικών πόρων, συνεπεία αλλαγών στις προτεραιότητες (κοινοτικές, εθνικές, περιφερειακές) ή στις συνθήκες υλοποίησής τους και εισηγείται μέτρα στην Ετήσια Διάσκεψη των προέδρων των Επιτροπών Παρακολούθησης.

### 4.1.3 Διαχειριστική αρχή του επιχειρησιακού προγράμματος

Ως διαχειριστική αρχή του επιχειρησιακού προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας», σύμφωνα με το άρθρο 59, παρ.1 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006, ορίζεται με κοινή απόφαση του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών, η ειδική υπηρεσία διαχείρισης ΕΠ «Οδικοί Άξονες, Λιμένες, Αστική Ανάπτυξη» η οποία λειτουργεί στο πλαίσιο του ΚΠΣ 2000-2006 στο Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ / Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων και η οποία μετονομάζε-

ται σε ειδική υπηρεσία διαχείρισης επιχειρησιακού προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Η διαχειριστική αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 60 του Καν. (ΕΚ) 1083/06, είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και την υλοποίηση του ΕΠ σύμφωνα με την αρχή της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης και ασκεί τις ακόλουθες αρμοδιότητες :

(i) Διασφαλίζει την επιλογή των προς χρηματοδότηση πράξεων σύμφωνα με τα κριτήρια που εφαρμόζονται στο ΕΠ καθώς και τη συμμόρφωση των συγχρηματοδοτούμενων πράξεων με τους ισχύοντες κοινοτικούς και εθνικούς κανόνες, καθ' όλη την περίοδο υλοποίησής τους,

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή:

- Μεριμνά, μέσω πρόσκλησης, για την παροχή στους δυνητικούς δικαιούχους λεπτομερών πληροφοριών σχετικά με:
  - τους όρους επιλεξιμότητας τους οποίους πρέπει να πληρούν οι προτεινόμενες πράξεις προκειμένου να ενταχθούν για χρηματοδότηση στο πλαίσιο του ΕΠ,
  - τα τυποποιημένα έντυπα που θα χρησιμοποιηθούν για την υποβολή αιτήσεων χρηματοδότησης,
  - τις διαδικασίες για την εξέταση των αιτήσεων χρηματοδότησης και των σχετικών χρονικών περιόδων,
  - τα κριτήρια για την ένταξη των προς χρηματοδότηση πράξεων,
  - τους αρμόδιους σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, οι οποίοι μπορούν να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το ΕΠ,
  - τη δημοσιοποίηση καταλόγου στον οποίο παρατίθενται ο τίτλος των πράξεων, οι δικαιούχοι και το ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγείται.
- Εφαρμόζει διαδικασίες αξιολόγησης των πράξεων με βάση τα κριτήρια ένταξης που εγκρίνονται από την επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ. Οι προτάσεις που δεν έχουν αξιολογηθεί ή δεν έχουν λάβει θετική αξιολόγηση δεν δύναται να ενταχθούν στο ΕΠ. Ως ομάδες κριτηρίων δύναται να χρησιμοποιεί τη σκοπιμότητα της πράξης, τη συμβατότητα της πράξης με τις εθνικές και κοινοτικές πολιτικές, τη συμβολή της πράξης στους στόχους του ΕΠ, τη φύση και το είδος της πράξης στο πλαίσιο της διενεργούμενης πρόσκλησης, την πληρότητα και την ωριμότητα της πράξης. Εξετάζει τη διαχειριστική επάρκεια των δικαιούχων εξαιρουμένων αυτών που λαμβάνουν κρατική ενίσχυση κατά τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης σύμφωνα με το σύστημα που προσδιορίζεται στην παράγραφο (xvii) του υποκεφαλαίου 4.1.1, πριν ληφθεί η απόφαση ένταξης της πράξης στο ΕΠ. Στις περιπτώσεις πράξεων για τις οποίες κατά τη χρονική στιγμή υποβολής τους στο ΕΠ έχουν αναληφθεί νομικές δεσμεύσεις ή βρίσκονται σε εκτέλεση ή περατώθηκαν μετά την ημερομηνία έναρξης της επιλεξιμότητας, συνεκτιμά τυχόν αξιολογήσεις που έχουν διενεργηθεί από αρμόδιες αρχές και διασφαλίζει ότι η επιλογή των πράξεων ικανοποιεί τα κριτήρια που εφαρμόζονται για το ΕΠ.
- Γνωστοποιεί τις προς ένταξη πράξεις προϋπολογισμού άνω των πέντε εκατ. (5.000.000) ευρώ στην εθνική αρχή συντονισμού προκειμένου να διατυπώσει γνώ-

μη εντός δέκα πέντε ημερών. Οι συγχρηματοδοτούμενες από το ΕΚΤ προτεινόμενες προς ένταξη πράξεις, γνωστοποιούνται στην ΕΥΣΕΚΤ για διατύπωση γνώμης, όταν είναι προϋπολογισμού άνω των δύο εκατ. (2.000.000) ευρώ. Η απόφαση ένταξης εκδίδεται με ευθύνη της διαχειριστικής αρχής μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής. Για τα δημόσια έργα προϋπολογισμού άνω των είκοσι πέντε εκατ. (25.000.000) ευρώ στον τομέα του περιβάλλοντος και άνω των πενήντα εκατ. (50.000.000) ευρώ σε άλλους τομείς, η απόφαση ένταξης εκδίδεται μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών.

- Εκδίδει την απόφαση ένταξης πράξεων στο ΕΠ και ενημερώνει γραπτώς τον δικαιούχο για όλες τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει. Ενημερώνει επίσης γραπτώς με επαρκή αιτιολόγηση τους φορείς των οποίων οι προτάσεις δεν έγιναν αποδεκτές, προκειμένου να καταστεί δυνατή η βελτίωση τους σε μεταγενέστερη υποβολή τους.
- Προβαίνει σε εξέταση των σταδίων εξέλιξης δημοσίων συμβάσεων και ιδίως κατά τη διαδικασία διακήρυξης, ανάθεσης και τροποποίησης σύμβασης. Η διαχειριστική αρχή εκφράζει τη σύμφωνη γνώμη της εντός δέκα (10) εργασίμων ημερών ή εντός δέκα πέντε (15) εργασίμων ημερών σε περιπτώσεις συμβάσεων άνω των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ η οποία και αποτελεί όρο για τη χρηματοδότηση της πράξης.
- Συνεργάζεται με την εθνική αρχή συντονισμού, την καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία συντονισμού και την Επιτροπή και παρέχει σε αυτές κάθε πληροφορία που ζητείται.

(ii) Επαληθεύει την παράδοση των συγχρηματοδοτούμενων προϊόντων και υπηρεσιών και την πραγματοποίηση των δαπανών που δηλώνουν οι δικαιούχοι για τις διάφορες πράξεις, καθώς και τη συμμόρφωσή τους προς τους κοινοτικούς και τους εθνικούς κανόνες.

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή:

- διενεργεί διοικητικές και επιτόπιες επαληθεύσεις, οι οποίες καλύπτουν κατάλληλα τις διοικητικές, δημοσιονομικές, τεχνικές και φυσικές πτυχές των υλοποιούμενων πράξεων. Ειδικότερα διενεργεί:

  (α) <u>διοικητικές επαληθεύσεις</u> για κάθε δήλωση δαπανών που υποβάλλεται από τους δικαιούχους, κατά τις οποίες επιβεβαιώνονται με τα κατάλληλα έγγραφα, ότι:

    - η δηλωθείσα δαπάνη είναι πραγματική,
    - τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες έχουν παραδοθεί σύμφωνα με την απόφαση ένταξης,
    - οι δηλώσεις δαπανών από τους δικαιούχους είναι ακριβείς,
    - η πράξη και η δαπάνη είναι σύμφωνες με το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο
    - τηρήθηκαν οι κατάλληλες διαδικασίες για την αποφυγή διπλής χρηματοδότησης της δαπάνης από άλλα κοινοτικά ή εθνικά χρηματοδοτικά μέσα ή από άλλη προγραμματική περίοδο.

Στην περίπτωση μεγάλου πλήθους δικαιολογητικών εγγράφων είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται δειγματοληπτικές επαληθεύσεις βάσει μεθόδου δειγματοληψίας.

Το αργότερο κατά την πρώτη δήλωση δαπάνης του δικαιούχου, η διαχειριστική αρχή επιβεβαιώνει την εφαρμογή των όρων και προϋποθέσεων που ενδεχομένως έχει θέσει κατά την εξέταση της διαδικασίας ανάθεσης των δημοσίων συμβάσεων. Η διαχειριστική αρχή παρακολουθεί τη συμμόρφωση της σύμβασης με την εθνική και κοινοτική νομοθεσία καθ΄ όλη τη διάρκεια υλοποίησής της.

(β) <u>επιτόπιες επαληθεύσεις</u> επιμέρους πράξεων κατά τις οποίες επαληθεύεται ότι οι πράξεις όντως εκτελούνται και τα παραδιδόμενα προϊόντα ή/και παρεχόμενες υπηρεσίες συμμορφώνονται προς τους όρους της αντίστοιχης σύμβασης ή απόφασης χορήγησης ενίσχυσης, η φυσική πρόοδος της πράξης, η τήρηση των κοινοτικών κανόνων όσον αφορά τη δημοσιότητα, καθώς και η ακρίβεια των πληροφοριών που παρέχει ο δικαιούχος όσον αφορά τη φυσική και οικονομική πρόοδο της πράξης.

Για τις πράξεις που η επαλήθευσή τους επιτοπίως, γίνεται δειγματοληπτικά, η διαχειριστική αρχή τηρεί αρχεία που περιγράφουν και δικαιολογούν τη δειγματοληπτική μέθοδο που καθορίζει τις πράξεις ή τις συναλλαγές που επιλέγονται προς επαλήθευση. Η διαχειριστική αρχή καθορίζει το μέγεθος του δείγματος, προκειμένου να αποκτήσει εύλογη βεβαιότητα ως προς τη νομιμότητα και κανονικότητα των σχετικών πράξεων όσον αφορά το επίπεδο κινδύνου που διαπιστώνεται από την διαχειριστική αρχή για τον τύπο των σχετικών δικαιούχων και πράξεων. Η διαχειριστική αρχή επανεξετάζει τη μέθοδο δειγματοληψίας σε ετήσια βάση σύμφωνα με τους κανόνες του ΣΔΕ.

Σε ότι αφορά στα δημόσια έργα ο έλεγχος που διενεργείται από τον Ειδικό Σύμβουλο Ποιοτικού Ελέγχου (ΕΣΠΕΛ) μπορεί να αντικαταστήσει επιτόπιες επαληθεύσεις της διαχειριστικής αρχής και συνυπολογίζεται σε ότι αφορά στην εκτίμηση του δείγματος.

- Τηρεί αρχείο των διενεργούμενων επαληθεύσεων στο ΟΠΣ, όπου για κάθε επαλήθευση αναφέρονται οι εργασίες που υλοποιήθηκαν για την επαλήθευση, η ημερομηνία και τα αποτελέσματα της επαλήθευσης και τα μέτρα που ελήφθησαν στις περιπτώσεις ανεύρεσης παρατυπιών. Τα πορίσματα των επιτόπιων επαληθεύσεων καταχωρούνται στο ΟΠΣ και κοινοποιούνται στο δικαιούχο και στο φορέα που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση ενισχύσεων στην περίπτωση κρατικών ενισχύσεων.
- Στην περίπτωση που η διαχειριστική αρχή ή ο ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης είναι και δικαιούχος στο πλαίσιο του ίδιου ΕΠ, η υλοποίηση της πράξης θα γίνεται από μονάδα διαφορετική από τη μονάδα που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των επαληθεύσεων, ώστε να διασφαλίζεται η απαιτούμενη διάκριση καθηκόντων.

Στις περιπτώσεις πράξεων κρατικών ενισχύσεων η διαχειριστική αρχή:

- διενεργεί διοικητικές και επιτόπιες επαληθεύσεις, οι οποίες καλύπτουν κατάλληλα τις διοικητικές, δημοσιονομικές, τεχνικές και φυσικές πτυχές των υλοποιούμενων πράξεων. Ειδικότερα διενεργεί <u>διοικητικές και επιτόπιες επαληθεύσεις</u> για κάθε δή-

λωση δαπανών που υποβάλλεται από τους δικαιούχους, κατά τις οποίες επιβεβαιώνονται με τα κατάλληλα έγγραφα, ότι:

- η δηλωθείσα δαπάνη είναι πραγματική,
- τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες έχουν παραδοθεί σύμφωνα με την απόφαση ένταξης,
- οι δηλώσεις δαπανών από τους δικαιούχους είναι ακριβείς,
- η πράξη και η δαπάνη είναι σύμφωνες με το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο
- τηρήθηκαν οι κατάλληλες διαδικασίες για την αποφυγή διπλής χρηματοδότησης της δαπάνης από άλλα κοινοτικά ή εθνικά χρηματοδοτικά μέσα ή από άλλη προγραμματική περίοδο.

Στην περίπτωση μεγάλου πλήθους δικαιολογητικών εγγράφων είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται δειγματοληπτικές επαληθεύσεις βάσει μεθόδου δειγματοληψίας.

Για τις πράξεις που η επαλήθευσή τους επιτοπίως, γίνεται δειγματοληπτικά, η διαχειριστική αρχή τηρεί αρχεία που περιγράφουν και δικαιολογούν τη δειγματοληπτική μέθοδο που καθορίζει τις πράξεις ή τις συναλλαγές που επιλέγονται προς επαλήθευση. Η διαχειριστική αρχή καθορίζει το μέγεθος του δείγματος, προκειμένου να αποκτήσει εύλογη βεβαιότητα ως προς τη νομιμότητα και κανονικότητα των σχετικών πράξεων όσον αφορά το επίπεδο κινδύνου που διαπιστώνεται για τον τύπο των σχετικών δικαιούχων και πράξεων. Η διαχειριστική αρχή επανεξετάζει τη μέθοδο δειγματοληψίας σε ετήσια βάση σύμφωνα με τους κανόνες του ΣΔΕ.

- Τηρεί αρχείο των διενεργούμενων επαληθεύσεων, όπου για κάθε επαλήθευση αναφέρονται οι εργασίες που υλοποιήθηκαν για την επαλήθευση, η ημερομηνία και τα αποτελέσματα της επαλήθευσης και τα μέτρα που ελήφθησαν στις περιπτώσεις ανεύρεσης παρατυπιών. Τα πορίσματα των επιτόπιων επαληθεύσεων κοινοποιούνται στο δικαιούχο και στο φορέα που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση των ενισχύσεων.

(iii) διασφαλίζει τη συλλογή, καταχώρηση και αποθήκευση στο ΟΠΣ λογιστικών εγγραφών για κάθε πράξη στο πλαίσιο του ΕΠ καθώς και τη συλλογή και καταχώρηση στο ΟΠΣ των δεδομένων υλοποίησης που απαιτούνται για τη χρηματοοικονομική διαχείριση, την παρακολούθηση, τις επαληθεύσεις, τους ελέγχους και την αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που ορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του Καν. (ΕΚ) 1828/2006. Μεριμνά για την πληρότητα και επάρκεια των στοιχείων που καταχωρούνται στο ΟΠΣ.

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή:

- Συλλέγει μέσω περιοδικών αναφορών βάσει τυποποιημένων εντύπων και τηρεί στο ΟΠΣ και στο φάκελο της πράξης, λογιστικές εγγραφές για κάθε πράξη, καθώς και δεδομένα υλοποίησης που απαιτούνται για τη χρηματοοικονομική διαχείριση, την παρακολούθηση, τις επαληθεύσεις, τους ελέγχους και την αξιολόγηση. Στις περιπτώσεις πράξεων κρατικών ενισχύσεων τα δεδομένα υλοποίησης που απαιτούνται για την παρακολούθηση και τις επαληθεύσεις τηρούνται σε αρχεία.

- παρακολουθεί την τήρηση των υποχρεώσεων των δικαιούχων για την υποβολή όλων των δεδομένων υλοποίησης των πράξεων που απαιτούνται για τη χρηματο-οικονομική διαχείριση, την παρακολούθηση, τις επαληθεύσεις, τους ελέγχους και την αξιολόγηση των δράσεων,
- έχει την ευθύνη της ποιότητας και πληρότητας των στοιχείων που καταχωρούνται στο ΟΠΣ.
- διασφαλίζει την πρόσβαση της αρχής πιστοποίησης και της αρχής ελέγχου στα εν λόγω στοιχεία.

(iv) παρέχει στην Επιτροπή, κατόπιν γραπτού σχετικού αιτήματός της, τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του Καν. (ΕΚ) 1828/06 εντός δεκαπέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του αιτήματος ή εντός οποιασδήποτε άλλης συμφωνημένης περιόδου, με σκοπό τον έλεγχο εγγράφων και τη διενέργεια επιτόπιων ελέγχων.

(v) διασφαλίζει ότι οι δικαιούχοι και οι άλλοι φορείς που εμπλέκονται στην υλοποίηση πράξεων τηρούν είτε χωριστό λογιστικό σύστημα είτε επαρκή λογιστική κωδικοποίηση για όλες τις συναλλαγές που έχουν σχέση με την πράξη, με την επιφύλαξη των εθνικών λογιστικών κανόνων,

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα ώστε:

- οι δικαιούχοι που υποχρεούνται από την ελληνική νομοθεσία να τηρούν ενιαίο λογιστικό σύστημα (το Γενικό ή τα Κλαδικά Λογιστικά Σχέδια) να δημιουργήσουν ειδική λογιστική μερίδα για το συγχρηματοδοτούμενο έργο,
- οι δικαιούχοι που δεν είναι υποχρεωμένοι από την ελληνική νομοθεσία στην τήρηση του Γενικού ή των Κλαδικών Λογιστικών Σχεδίων, να εφαρμόζουν κατάλληλη λογιστική κωδικοποίηση για το συγχρηματοδοτούμενο έργο, όπως αυτή θα οριστεί από τη διαχειριστική αρχή κατά την έναρξη υλοποίησής του,

(vi) διασφαλίζει ότι οι αξιολογήσεις του ΕΠ που αναφέρονται στο άρθρο 48(3) του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 εκτελούνται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 47 του ίδιου Κανονισμού,

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή:

- ➢ προετοιμάζει και οργανώνει τις αξιολογήσεις που προβλέπονται στο υποκεφάλαιο 4 του παρόντος κεφαλαίου κατά τη διάρκεια της προγραμματικής περιόδου, μεριμνώντας ιδιαίτερα για τη διεξαγωγή των αξιολογήσεων σύμφωνα με οδηγίες και κατευθύνσεις της εθνικής αρχής συντονισμού,
- ➢ οργανώνει την παραγωγή και τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων για την διεξαγωγή των αξιολογήσεων, συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων τύπων πληροφοριών που παρέχονται από το σύστημα παρακολούθησης,
- ➢ κοινοποιεί τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων στην εθνική αρχή συντονισμού και στην ΕΥΣΕΚΤ, εφόσον το ΕΠ συγχρηματοδοτείται από το ΕΚΤ ή υλοποιεί δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%), στην επιτροπή παρακολούθησης και την Επιτροπή,

- εξασφαλίζει την κατάλληλη δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των αξιολογήσεων, με βάση τους κανόνες που αφορούν στην πρόσβαση στα έγγραφα,
- λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την αξιοποίηση των συμπερασμάτων των αξιολογήσεων,
- προτείνει στην επιτροπή παρακολούθησης τη διεξαγωγή αξιολογήσεων ιδιαιτέρως στις περιπτώσεις που η παρακολούθηση αναδεικνύει σημαντικές αποκλίσεις από τους στόχους που έχουν τεθεί σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της εθνικής αρχής συντονισμού,

(vii) καθορίζει διαδικασίες, σύμφωνα με τους κανόνες του συστήματος διαχείρισης & ελέγχου, για τη διασφάλιση της τήρησης όλων των εγγράφων σχετικά με τις δαπάνες και τους λογιστικούς ελέγχους που απαιτούνται για τη διασφάλιση επαρκούς διαδρομής ελέγχου. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να διασφαλίζουν ότι:

- τηρούνται όλα τα απαραίτητα έγγραφα (πρωτότυπα ή επικυρωμένα αντίγραφα) στο κατάλληλο επίπεδο (διαχειριστική αρχή, ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης, δικαιούχος) για την εξασφάλιση επαρκούς διαδρομής ελέγχου όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 15 του Καν. (ΕΚ) 1828/2006,
- στην περίπτωση τήρησης εγγράφων σε ηλεκτρονική μορφή, τα ηλεκτρονικά συστήματα τήρησης των εγγράφων συμμορφώνονται με αποδεκτά πρότυπα ασφάλειας ώστε να διασφαλίζεται ότι τα ηλεκτρονικά έγγραφα πληρούν τους εθνικούς κανόνες και είναι αξιόπιστα,
- όλα τα έγγραφα τηρούνται για χρονικό διάστημα τουλάχιστον τριών ετών από τη γνωστοποίηση της γνώμης της Επιτροπής σχετικά με το περιεχόμενο της δήλωσης κλεισίματος του ΕΠ ή μερικού κλεισίματος, με την επιφύλαξη των κανόνων που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις,
- ο δικαιούχος παρέχει πρόσβαση στα τηρούμενα από αυτόν έγγραφα που σχετίζονται με την υλοποίηση της συγχρηματοδοτούμενης πράξης αλλά και αντίγραφα ή αποσπάσματα αυτών σε εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό άτομα της διαχειριστικής αρχής, του ενδιάμεσου φορέα διαχείρισης, της αρχής πιστοποίησης, της αρχής ελέγχου, της Επιτροπής και των εξουσιοδοτημένων αυτής εκπροσώπων,
- τα ονόματα των φορέων που διαθέτουν τα πρωτογενή έγγραφα που απαιτούνται για την εξασφάλιση επαρκούς διαδρομής ελέγχου, και η τοποθεσία που βρίσκονται οι έδρες των φορέων αυτών είναι γνωστά στη διαχειριστική αρχή, τον ενδιάμεσο φορέα διαχείρισης και τηρούνται στο ΟΠΣ.

(viii) διασφαλίζει ότι η αρχή πιστοποίησης λαμβάνει τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες και τις επαληθεύσεις για σκοπούς πιστοποίησης,

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή:

- μεριμνά για την έγκαιρη ενημέρωση του ΟΠΣ με όλα τα στοιχεία που απαιτούνται προκειμένου η αρχή πιστοποίησης να εκτελέσει τους απαραίτητους ελέγχους για την πιστοποίηση των δαπανών,
- συνεργάζεται με την αρχή πιστοποίησης προκειμένου να αποσαφηνιστεί οποιοδήποτε θέμα ανακύπτει σχετικά με την πιστοποίηση εγκεκριμένων δαπανών,

(ix) υποστηρίζει τις εργασίες της επιτροπής παρακολούθησης και τον εφοδιασμό της με τα απαιτούμενα έγγραφα τα οποία καθιστούν δυνατή την παρακολούθηση της ποιότητας υλοποίησης του ΕΠ σε σχέση με τους στόχους του,

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή:

- μεριμνά για τη συλλογή και επεξεργασία όλων των στοιχείων που απαιτούνται για την παρακολούθηση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της υλοποίησης του ΕΠ από την επιτροπή παρακολούθησης και τη λήψη αποφάσεων από αυτήν,
- μεριμνά για την υλοποίηση των αποφάσεων της επιτροπής παρακολούθησης,

(x) συντάσσει και υποβάλλει στην Επιτροπή, μετά την έγκριση της επιτροπής παρακολούθησης, την ετήσια και τελική έκθεση εκτέλεσης του ΕΠ σχετικά με την υλοποίηση, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 67 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006, με βάση τα στοιχεία του ΟΠΣ και τις οδηγίες της εθνικής αρχής συντονισμού,

(xi) διασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις ενημέρωσης και δημοσιότητας που ορίζονται στο άρθρο 69 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006,

Στο πλαίσιο αυτό η διαχειριστική αρχή:

- εκπονεί επικοινωνιακό σχέδιο του ΕΠ σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παρ. 2 του Καν. (ΕΚ) 1828/2006 και το πλαίσιο αρχών δημοσιότητας και πληροφόρησης που διαμορφώνει η εθνική αρχή συντονισμού, σε συνεργασία με την ΕΥΣΕΚΤ εφόσον το ΕΠ συγχρηματοδοτείται από το ΕΚΤ ή υλοποιεί δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω της χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%), το οποίο οριστικοποιείται με τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής,
- υλοποιεί τις προβλεπόμενες στο εγκεκριμένο σχέδιο επικοινωνίας δράσεις, ενημερώνει σχετικά την επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ και την Επιτροπή και αξιολογεί την αποτελεσματικότητά τους σύμφωνα με το άρθρο 4 του Καν. (ΕΚ) 1828/2006,
- παρακολουθεί την πορεία της υλοποίησης των δράσεων δημοσιότητας, η υλοποίηση των οποίων έχει αναληφθεί από ενδιάμεσους φορείς διαχείρισης,
- ενημερώνει τους δικαιούχους για τις ενέργειες δημοσιότητας που αναλαμβάνουν στο πλαίσιο εκτέλεσης πράξεων και παρακολουθεί την ορθή τήρηση των υποχρεώσεων αυτών,

(xii) υποβάλλει στην Επιτροπή, τις αναγκαίες πληροφορίες προκειμένου να αξιολογήσει τα μεγάλα έργα και να προσδιορίσει τη συνδρομή των Ταμείων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Καν. (ΕΚ) 1828/2006,

(xiii) συντονίζει την εξειδίκευση του ΕΠ και παρακολουθεί την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα της υλοποίησης του ΕΠ, συμπεριλαμβανομένου του κανόνα v+3/v+2,

(xiv) συντάσσει και υποβάλλει στην επιτροπή παρακολούθησης προτάσεις για αναθεώρηση του ΕΠ σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 33 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 και τις κατευθύνσεις της εθνικής αρχής συντονισμού,

(xv) παρακολουθεί τα έσοδα που προκύπτουν από έργα που παράγουν έσοδα και ενημερώνει σχετικά την αρχή πιστοποίησης, ιδίως για τα έργα των οποίων τα έσοδα δεν είναι δυνατό να εκτιμηθούν εκ των προτέρων,

(xvi) συμμετέχει στην από κοινού με την Επιτροπή ετήσια εξέταση της υλοποίησης του ΕΠ, ενημερώνει την επιτροπή παρακολούθησης για τα αποτελέσματά της και παρακολουθεί τη συνέχεια που δίδεται στα σχόλιά της,

(xvii) προβαίνει σε ακύρωση μέρους ή του συνόλου της κοινοτικής συνεισφοράς της πράξης η οποία επιβάλλεται βάσει πορίσματος επαλήθευσης ή πορίσματος ελέγχου της αρχής ελέγχου,

(xviii) εισηγείται στον αρμόδιο υπουργό για την έκδοση απόφασης ανάκτησης αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών τα οποία διαπιστώνονται βάσει των επαληθεύσεων που διενεργεί,

(xix) μεριμνά για την εφαρμογή και εξειδίκευση των οριζόμενων στην κοινή υπουργική απόφαση έγκρισης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΕΠ στο πλαίσιο της υλοποίησης του ΕΠ.

Επιπλέον των ανωτέρω αρμοδιοτήτων, η διαχειριστική αρχή του ΕΠ συντονίζει και εποπτεύει την άσκηση των αρμοδιοτήτων των ενδιάμεσων φορέων διαχείρισης της ενότητας 1.4 και έχει την τελική ευθύνη έναντι της Επιτροπής. Ειδικότερα:

(xx) συντονίζει και εποπτεύει την άσκηση των αρμοδιοτήτων των ενδιάμεσων φορέων διαχείρισης της ενότητας 4.1.4 του παρόντος κεφαλαίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου και έχει την τελική ευθύνη έναντι της Επιτροπής για το ΕΠ. Στο πλαίσιο αυτό:

- μεριμνά για την ύπαρξη και πλήρη εφαρμογή συστήματος αναφοράς και παρακολούθησης των δράσεων, η διαχείριση των οποίων έχει εκχωρηθεί σε ενδιάμεσους φορείς διαχείρισης,
- παρακολουθεί την ορθή και έγκαιρη ενημέρωση του ΟΠΣ με τα απαραίτητα δεδομένα και έγγραφα από τους ενδιάμεσους φορείς διαχείρισης,

(xxi) διασφαλίζει ότι η αρχή πιστοποίησης λαμβάνει τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες και τις επαληθεύσεις για σκοπούς πιστοποίησης. Στο πλαίσιο αυτό εποπτεύει και συντονίζει πριν από κάθε αίτημα πληρωμής την πληρότητα των πληροφοριών που παρέχονται στην αρχή πιστοποίησης,

παρέχει κατευθύνσεις για προτάσεις αναθεώρησης του ΕΠ τις οποίες συνθέτει, επεξεργάζεται και τις υποβάλλει στην οικεία επιτροπή παρακολούθησης.

### 4.1.4 Ενδιάμεσοι φορείς διαχείρισης

Στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας», η ειδική υπηρεσία διαχείρισης του ΕΠ «Σιδηρόδρομοι-Αεροδρόμια-Αστικές Συγκοινωνίες» 2000-2006 ορίζεται ως ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης του ΕΠ για τις δράσεις αρμοδιότητας Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 6 και το άρθρο 59 παρ. 2 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, προσδιορίζονται:

- οι πράξεις ή κατηγορίες πράξεων των οποίων αναλαμβάνεται η διαχείριση και ο συνολικός προϋπολογισμός αυτών
- οι υποχρεώσεις του ενδιάμεσου φορέα και της διαχειριστικής αρχής.

Ο ανωτέρω ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης αναλαμβάνει σύμφωνα με το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, τις αρμοδιότητες διαχείρισης (i), (ii), (iii), (v), (vii), (viii), (ix), (xii), (xv), (xvi), (xvii) και (xviii) όπως έχουν οριστεί στην ενότητα 4.1.3 του παρόντος κεφαλαίου.

Ο ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης συνεργάζεται με τη διαχειριστική αρχή και παρέχει σε αυτή όλα τα αναγκαία στοιχεία για την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων της συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για τη σύνταξη των ετήσιων και τελικής έκθεσης εκτέλεσης του ΕΠ, τη διενέργεια των προβλεπόμενων αξιολογήσεων, των στοιχείων που αιτείται η Επιτροπή κλπ.

Επιπλέον ο ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης:

- Διασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις ενημέρωσης και δημοσιότητας που ορίζονται στο άρθρο 69 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006.

  Στο πλαίσιο αυτό ο ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης:

  - υλοποιεί τις προβλεπόμενες στο εγκεκριμένο σχέδιο επικοινωνίας δράσεις,
  - ενημερώνει τους δικαιούχους για τις ενέργειες δημοσιότητας που αναλαμβάνουν στο πλαίσιο εκτέλεσης πράξεων και παρακολουθεί την ορθή τήρηση των υποχρεώσεων αυτών.
- Παρακολουθεί την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα της υλοποίησης των αξόνων προτεραιότητας του ΕΠ που διαχειρίζεται, συμπεριλαμβανομένου του κανόνα v+3/v+2.

Συντάσσει και υποβάλλει στη διαχειριστική αρχή προτάσεις για αναθεώρηση του ΕΠ σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 33 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006.

#### *4.1.4.1* Άλλοι Ενδιάμεσοι Φορείς Διαχείρισης

Με κοινή απόφαση των καθ΄ ύλην αρμόδιων Υπουργών, μετά από εισήγηση της διαχειριστικής αρχής, δύναται να ορίζονται άλλοι ενδιάμεσοι φορείς διαχείρισης, οι οποίοι αναλαμβάνουν την άσκηση μέρους των αρμοδιοτήτων της διαχειριστικής αρχής του ΕΠ, ενεργώντας σε σχέση με δικαιούχους που εκτελούν πράξεις για λογαριασμό και υπό την ευθύνη της διαχειριστικής αρχής. Στην ως άνω απόφαση καθορίζονται:

(α) ο φορέας ο οποίος αναλαμβάνει τη διαχείριση πράξεων του οικείου ΕΠ

(β) οι πράξεις που αναλαμβάνονται, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και ο αντίστοιχος προϋπολογισμός αυτών

(γ) οι αρμοδιότητες διαχείρισης που ανατίθενται με την αναγκαία εξειδίκευση ανάλογα με το είδος των δράσεων

(δ) οι υποχρεώσεις του ενδιάμεσου φορέα και της διαχειριστικής αρχής

(ε) το αρμόδιο για την ένταξη των πράξεων όργανο.

Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την άσκηση των αρμοδιοτήτων που αναλαμβάνει ο φορέας ανάλογα με τον τύπο και το είδος των δράσεων.

Ως ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης δύναται να οριστεί δημόσια υπηρεσία ή νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ή άλλο κρατικό νομικό πρόσωπο, το οποίο ασκεί αρμοδιότητες διαχείρισης βάσει δικαιώματος που του παρέχεται δυνάμει νομοθετικής ή κανονιστικής ρυθμίσεως.

Σε κάθε άλλη περίπτωση ο ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης επιλέγεται μετά από ανοικτή ή κλειστή διαγωνιστική διαδικασία. Στην περίπτωση που ο ενδιάμεσος φορέας επιλέγεται μετά από διαγωνιστική διαδικασία απαιτείται σύναψη σύμβασης ανάθεσης. Η σύμβαση ανάθεσης υπογράφεται μεταξύ της οικείας διαχειριστικής αρχής και του ενδιάμεσου φορέα διαχείρισης.

Ενδεχόμενες αλλαγές στο κοινοποιηθέν Σύστημα Διαχείρισης και Ελέγχου συμπεριλαμβανομένου και του ορισμού νέων ενδιάμεσων φορέων διαχείρισης, αποτυπώνονται στην ετήσια έκθεση ελέγχου του ΕΠ, σύμφωνα με το άρθρο 18, παρ.2 του Καν. (ΕΚ) 1828/2006.

#### *4.1.4.2* Ενδιάμεσοι φορείς διαχείρισης και υλοποίησης συνολικών επιχορηγήσεων

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού, η διαχειριστική αρχή δύναται να αναθέτει σε ενδιάμεσους φορείς αρμοδιότητες διαχείρισης και υλοποίησης συνολικών επιχορηγήσεων, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 42 και 43 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006. Στην ως άνω απόφαση καθορίζονται:

(α) τα είδη των πράξεων που πρόκειται να καλυφθούν από τη συνολική επιχορήγηση

(β) τα κριτήρια επιλογής των δικαιούχων

(γ) τα ποσοστά συνδρομής από τα Ταμεία και οι κανόνες που διέπουν τη συνδρομή αυτή

(δ) οι ρυθμίσεις για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την εξασφάλιση του δημοσιονομικού ελέγχου της συνολικής επιχορήγησης έναντι της διαχειριστικής αρχής, συμπεριλαμβανομένων των διευθετήσεων για την ανάκτηση αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών και την παρουσίαση των λογαριασμών

(ε) τυχόν χρήση οικονομικής εγγύησης ή ισοδύναμου μέτρου.

Ο ενδιάμεσος φορέας πρέπει να παρέχει εγγυήσεις για τη φερεγγυότητά του, την ικανότητα διαχείρισης στο σχετικό αντικείμενο, καθώς επίσης και για την επάρκειά του όσον αφορά τη διοικητική και την οικονομική διαχείριση. Ο φορέας αυτός, κατά κανόνα, εδρεύει ή εκπροσωπείται στην ή στις περιφέρειες που καλύπτονται από το ΕΠ.

Ο ορισμός ενδιάμεσων φορέων διαχείρισης ή/και διαχείρισης και υλοποίησης συνολικών επιχορηγήσεων σε ένα ΕΠ, συνεπάγεται την παροχή στην Επιτροπή των πληροφοριών που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 71 του Καν. (ΕΚ) 1083/06 και τα άρθρα 21 και 22 του Καν. (ΕΚ) 1828/2006.

### 4.1.5 Αρχή πιστοποίησης

Η αρχή πιστοποίησης είναι υπεύθυνη για την πιστοποίηση των καταστάσεων δαπανών και αιτήσεων πληρωμών πριν αυτές διαβιβαστούν στην Επιτροπή. Στο πλαίσιο αυτό η αρχή πιστοποίησης εκτελεί τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 61 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006. Ειδικότερα:

(i) καταρτίζει και υποβάλλει ηλεκτρονικά πιστοποιημένες δηλώσεις δαπανών και αιτήσεις πληρωμών στην Επιτροπή σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος Χ του Καν. (ΕΚ) 1828/06 και κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 78 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006.

(ii) πιστοποιεί ότι:

- η δήλωση δαπανών είναι ακριβής, ότι είναι προϊόν αξιόπιστων λογιστικών συστημάτων και ότι στηρίζεται σε επαληθεύσιμα δικαιολογητικά,
- οι δηλωθείσες δαπάνες συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες κοινοτικούς και εθνικούς κανόνες και ότι διενεργήθηκαν για πράξεις που επελέγησαν για χρηματοδότηση σύμφωνα με τα κριτήρια που εφαρμόζονται στο πρόγραμμα και πληρούν τους ισχύοντες κοινοτικούς και εθνικούς κανόνες,

στο πλαίσιο αυτό δύναται:

- να εξαιρεί προσωρινά από τις δηλώσεις δαπανών τις δαπάνες που παρουσιάζουν προβλήματα σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και ενημερώνει γραπτώς τη διαχειριστική αρχή σχετικά με τα ποσά αυτά. Για την προσωρινή εξαίρεση πληρωμών από την πιστοποίηση της Αρχής Πιστοποίησης λαμβάνεται υπόψη και αξιολογείται η ενδεχόμενη δημοσιονομική επίπτωση ή το εύρος του κινδύνου για τις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις που συνεπάγονται τα παρακάτω:

  i. τα ευρήματα των επιθεωρήσεων για το επίπεδο λειτουργίας της διαχειριστικής αρχής ή/και των ενδιάμεσων φορέων που λειτουργούν εξ΄ ονόματος ή για λογαριασμό της,

  ii. τα αποτελέσματα των διοικητικών ελέγχων της Αρχής Πιστοποίησης,

  iii. τα ευρήματα των ελέγχων της Αρχής Ελέγχου,

  iv. τα ευρήματα των επιτόπου επαληθεύσεων της διαχειριστικής αρχής,

  v. τα ευρήματα από ελέγχους ποιότητας του ΕΣΠΕΛ,

  vi. τα ευρήματα από ελέγχους των ελεγκτικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

  vii. τα ευρήματα από άλλα ελεγκτικά όργανα (Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων, Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, Ελεγκτικό Συνέδριο),

  viii. κάθε άλλη τεκμηριωμένη πληροφορία που έρχεται σε γνώση της Αρχής Πιστοποίησης. (καταγγελίες, δημοσιεύσεις κλπ),

- να διενεργεί επιτόπιες επιθεωρήσεις στις διαχειριστικές αρχές, τους ενδιάμεσους φορείς και στους δικαιούχους,

(iii) διασφαλίζει για σκοπούς πιστοποίησης, ότι έχει λάβει επαρκείς πληροφορίες από τη διαχειριστική αρχή σχετικά με τις διαδικασίες που εφαρμόστηκαν, τα διαθέσιμα στο ΟΠΣ και στο φάκελο πράξης στοιχεία και λογιστικές εγγραφές και τις επαληθεύσεις που πραγματοποιήθηκαν όσον αφορά τις δαπάνες που περιλαμβάνονται στις δηλώσεις δαπανών,

(iv) συνυπολογίζει για σκοπούς πιστοποίησης, τα αποτελέσματα όλων των ελέγχων που διενεργήθηκαν υπό την ευθύνη της αρχής ελέγχου,

(v) τηρεί σε ηλεκτρονική μορφή, λογιστικά μητρώα για τις δαπάνες που υποβάλλονται στην Επιτροπή,

(vi) τηρεί μητρώο των ποσών που μπορούν να ανακτηθούν και των ποσών που αποσύρονται μετά από ακύρωση του συνόλου ή μέρους της συνεισφοράς για μια πράξη. Τα ανακτηθέντα ποσά επιστρέφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης πριν από το κλείσιμο του ΕΠ, με αφαίρεσή τους από την επόμενη κατάσταση δαπανών.

(vii) υποβάλλει στην Επιτροπή προσωρινές προβλέψεις για τις μελλοντικές αιτήσεις πληρωμών σύμφωνα με το άρθρο 76, παρ.3 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006.

(viii) αποστέλλει στην Επιτροπή, έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους αρχής γενομένης από το 2008, δήλωση, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παρ. XI του Καν. (ΕΚ) 1828/06, στην οποία αναφέρονται, για κάθε άξονα προτεραιότητας των ΕΠ, τα εξής:

- Τα ποσά τα οποία αποσύρθηκαν από δηλώσεις δαπανών που υποβλήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος μετά την ακύρωση του συνόλου ή μέρους της δημόσιας συνεισφοράς για μια πράξη,
- Τα ανακτηθέντα ποσά που αφαιρέθηκαν από αυτές τις δηλώσεις δαπανών,
- Δήλωση των ποσών που πρέπει να ανακτηθούν στις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, ταξινομημένων κατά το έτος έκδοσης των ενταλμάτων είσπραξης,

(ix) αποστέλλει στην Επιτροπή την κατάσταση δαπανών που αναφέρεται στο άρθρο 88 του Καν. (ΕΚ) 1083/06, με βάση το υπόδειγμα του Παρ. XIV του Καν. (ΕΚ) 1828/06, προκειμένου να προβεί στο μερικό κλείσιμο ενός ΕΠ,

(x) συνεργάζεται με τους αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες για τον καθορισμό των κανόνων λειτουργίας του ΟΠΣ ως προς την επεξεργασία των πληροφοριών τις οποίες χρησιμοποιεί κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

Ως αρχή πιστοποίησης των ΕΠ του ΕΣΠΑ, σύμφωνα με το άρθρο 61 του Καν.1083/2006 ορίζεται η Ειδική Υπηρεσία Αρχή Πληρωμής του ΚΠΣ, των κοινοτικών πρωτοβουλιών και του Ταμείου Συνοχής του ΚΠΣ 2000-2006, η οποία υπάγεται στο Γενικό Γραμματέα Επενδύσεων και Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και μετονομάζεται σε αρχή πιστοποίησης.

### 4.1.6 Αρχή ελέγχου

Η αρχή ελέγχου έχει την ευθύνη για την επαλήθευση της αποτελεσματικής λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου του ΕΠ. Στο πλαίσιο αυτό η αρχή ελέγχου αναλαμβάνει τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 62 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006. Ειδικότερα:

(i) Διασφαλίζει την εκτέλεση των ελέγχων για την επαλήθευση της ουσιαστικής λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου του ΕΠ,

(ii) Διασφαλίζει ότι οι έλεγχοι των πράξεων πραγματοποιούνται σε κατάλληλο δείγμα για την επαλήθευση των δηλωνόμενων στην Επιτροπή δαπανών, για το σκοπό αυτό διαμορφώνει μεθοδολογία δειγματοληψίας πράξεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Καν. (ΕΚ) 1828/2006,

(iii) Υποβάλλει στην Επιτροπή, εντός εννέα μηνών από την έγκριση του ΕΠ, στρατηγική ελέγχου, η οποία καλύπτει τους φορείς που θα εκτελέσουν τους ελέγχους, τη μέθοδο ελέγχου που θα χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τα διεθνώς αποδεκτά πρότυπα ελέγχου, τη μέθοδο δειγματοληψίας για τους ελέγχους των πράξεων, καθώς και ενδεικτικό προγραμματισμό των ελέγχων προκειμένου να διασφαλίζεται ο έλεγχος των κυριότερων φορέων καθώς και η ομοιόμορφη κατανομή των ελέγχων καθ' όλη την περίοδο προγραμματισμού.

Στην περίπτωση που εφαρμόζεται κοινό σύστημα σε περισσότερα του ενός επιχειρησιακά προγράμματα, είναι δυνατόν να υποβάλλεται, ενιαία στρατηγική ελέγχου.

(iv) Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους από το 2008 έως το 2015 υποβάλλει στην Επιτροπή:

- <u>ετήσια έκθεση ελέγχου</u> στην οποία παρατίθενται τα πορίσματα των ελέγχων (συστημάτων και πράξεων) που πραγματοποιήθηκαν κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο που λήγει στις 30 Ιουνίου του συγκεκριμένου έτους σύμφωνα με την στρατηγική ελέγχου του ΕΠ, και αναφέρονται οι τυχόν ελλείψεις που διαπιστώθηκαν στα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου του προγράμματος. Η πρώτη έκθεση, που θα υποβληθεί στις 31 Δεκεμβρίου 2008 το αργότερο, καλύπτει την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2007 μέχρι τις 30 Ιουνίου 2008. Οι πληροφορίες που αφορούν τους ελέγχους που διεξάγονται μετά την 1η Ιουλίου 2015 περιλαμβάνονται στην τελική έκθεση ελέγχου η οποία υποστηρίζει τη δήλωση κλεισίματος,
- <u>γνωμοδότηση</u>, βάσει των ελέγχων που έχουν πραγματοποιηθεί υπό την ευθύνη της και άλλων ελέγχων, ως προς το κατά πόσον το σύστημα διαχείρισης και ελέγχου λειτουργεί ουσιαστικά ώστε να διασφαλίζει επαρκώς το γεγονός ότι οι καταστάσεις δαπανών που υποβάλλονται στην Επιτροπή είναι ορθές και, συνεπώς, ότι οι σχετικές συναλλαγές είναι νόμιμες και κανονικές,
- <u>δήλωση μερικού κλεισίματος</u>, ανάλογα με την περίπτωση δυνάμει του άρθρου 88, παρ.2, σημείο(β) του Καν.1083/2006, η οποία αξιολογεί τη νομιμότητα και κανονικότητα των σχετικών δαπανών.

(v) Υποβάλλει στην Επιτροπή, το αργότερο έως την 31η Μαρτίου 2017, δήλωση κλεισίματος του προγράμματος, στην οποία αξιολογείται η εγκυρότητα της αίτησης πληρωμής του τελικού υπολοίπου καθώς και η νομιμότητα και κανονικότητα των σχετικών συναλλαγών που καλύπτονται από την τελική κατάσταση δαπανών η οποία υποστηρίζεται από τελική έκθεση ελέγχου,

(vi) Μεριμνά για την ηλεκτρονική διαβίβαση στην Επιτροπή των παρατυπιών, οι οποίες αποτέλεσαν αντικείμενο διοικητικών και δικαστικών προσφυγών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 27 έως 36 του Καν. (ΕΚ) 1828/2006.

Η αρχή ελέγχου διασφαλίζει ότι το έργο του ελέγχου ασκείται λαμβάνοντας υπόψη διεθνώς αποδεκτά πρότυπα ελέγχου.

Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της η αρχή ελέγχου διασφαλίζει τη διαφύλαξη δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και εμπιστευτικών πληροφοριών, για τα οποία λαμβάνουν γνώση αυτή ή/και τα όργανα ελέγχου που λειτουργούν υπό την ευθύνη της.

Ως αρχή ελέγχου, κοινή για όλα τα ΕΠ του ΕΣΠΑ, ορίζεται η Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ), η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών - Γενική Γραμματεία Δημοσιονομικής Πολιτικής (Γενικό Λογιστήριο του Κράτους). Η Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου είναι επταμελής και είναι ανεξάρτητη από τις διαχειριστικές αρχές των ΕΠ, τους ενδιάμεσους φορείς διαχείρισης και την αρχή πιστοποίησης.

#### *4.1.6.1* Έλεγχοι υπό την ευθύνη της αρχής ελέγχου

Για τις ανάγκες της εκτέλεσης των ελέγχων και τη λειτουργία της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου, συνιστώνται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών – Γενική Γραμματεία Δημοσιονομικής Πολιτικής (ΓΛΚ) οι Διευθύνσεις:

(i) Διεύθυνση Προγραμματισμού και Ελέγχων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και έργων που συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής, αρμόδια για τον προγραμματισμό και τη διενέργεια ελέγχων Προγραμμάτων και έργων που συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής,

(ii) Διεύθυνση Προγραμματισμού και Ελέγχων Προγραμμάτων και έργων που συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας και επιχειρησιακών προγραμμάτων που εντάσσονται στο στόχο Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία, αρμόδια για τον προγραμματισμό και τη διενέργεια ελέγχων Προγραμμάτων και έργων που συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας και επιχειρησιακών προγραμμάτων που εντάσσονται στο στόχο Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία,

(iii) Διεύθυνση Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Ελέγχων, αρμόδια για την ανάπτυξη μεθοδολογίας επιλογής δείγματος, την διαχείριση της έκθεσης ελέγχου, την παροχή γνωμοδοτήσεων, την παρακολούθηση των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων, καθώς και για την αξιολόγηση των ελέγχων και τη δήλωση κλεισίματος ΕΠ.

Η αξιοπιστία των συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου εκτιμάται με βάση κριτήρια που καθορίζονται από την αρχή ελέγχου για τους ελέγχους των συστημάτων. Περιλαμβάνει επίσης ποσοτική αξιολόγηση όλων των καίριων στοιχείων των συστημάτων και καλύπτει τις βασικές αρχές και τους ενδιάμεσους φορείς που συμμετέχουν στη διαχείριση και τον έλεγχο του επιχειρησιακού προγράμματος. Στο φάκελο ελέγχου τηρείται αρχείο των αξιολογήσεων που διενεργήθηκαν.

Οι έλεγχοι των πράξεων πραγματοποιούνται επιτόπου, βάσει εγγράφων και αρχείων που τηρούνται από το δικαιούχο. Οι έλεγχοι επαληθεύουν ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) η πράξη ικανοποιεί τα κριτήρια επιλογής για το ΕΠ, υλοποιήθηκε σύμφωνα με την απόφαση ένταξης και πληροί οποιονδήποτε ισχύοντα όρο ως προς τη λειτουργικότητα και τη χρήση της ή σχετικά με τους επιδιωκόμενους στόχους·

(β) οι δηλωθείσες στην Επιτροπή δαπάνες αντιστοιχούν στα λογιστικά έγγραφα και τα δικαιολογητικά που τηρούνται από το δικαιούχο·

(γ) οι δηλωθείσες στην Επιτροπή δαπάνες συνάδουν προς τους κοινοτικούς και τους εθνικούς κανόνες

(δ) η δημόσια συνεισφορά έχει καταβληθεί στο δικαιούχο σύμφωνα με το άρθρο 80 του Κανονισμού.

Οι έλεγχοι διενεργούνται βάσει ετήσιου προγραμματισμού που εγκρίνεται από την Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου στο πλαίσιο της στρατηγικής ελέγχου, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας Διεύθυνσης Προγραμματισμού και Ελέγχων. Επίσης διενεργούνται έκτακτοι έλεγχοι εκτός προγραμματισμού, όταν αυτό απαιτείται.

Όταν τα προβλήματα που διαπιστώνονται εντοπίζονται στη λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου και ως εκ τούτου συνεπάγονται κίνδυνο για άλλες πράξεις στο πλαίσιο του ΕΠ, η Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου εξασφαλίζει τη διενέργεια περαιτέρω εξέτασης, συμπεριλαμβανομένων πρόσθετων ελέγχων όπου κρίνεται απαραίτητο, προκειμένου να προσδιοριστεί το μέγεθος αυτών των προβλημάτων.

#### *4.1.6.2* Όργανα ελέγχου

Οι έλεγχοι διενεργούνται από ελεγκτικές ομάδες που συγκροτούνται από υπαλλήλους των τριών Διευθύνσεων της παραγράφου 4.1.6.1 και υπαλλήλους των λοιπών υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Δημοσιονομικής Πολιτικής. Οι ανωτέρω ελεγκτικές ομάδες δύναται να συνεπικουρούνται στο έργο τους από εμπειρογνώμονες. Οι εμπειρογνώμονες μπορεί να είναι δημόσιοι υπάλληλοι κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ και ιδιώτες. Οι ιδιώτες εμπειρογνώμονες είναι εγγεγραμμένοι στο μητρώο εμπειρογνωμόνων.

Στο μητρώο εμπειρογνωμόνων, που καταρτίζεται και τηρείται από την Γενική Διεύθυνση Διοίκησης και Ελέγχου συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ προγραμμάτων, εγγράφονται με απόφαση του προϊσταμένου αυτής, ύστερα από δημόσια πρόσκληση και αξιολόγηση από την Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου, πρόσωπα, τα οποία έχουν ειδικές γνώσεις και εμπειρία σχετική με τους διενεργούμενους υπό την ευθύνη της ελέγχους. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ορίζονται επιμέρους θέματα για την κατάρτιση του μητρώου εμπειρογνωμόνων.

Με απόφαση της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου μετά από εισήγηση του αρμόδιου προϊσταμένου Διεύθυνσης Προγραμματισμού και Ελέγχων, οι έλεγχοι δύναται να ανατίθενται σε ελεγκτικές εταιρείες.

Στην περίπτωση που οι έλεγχοι διενεργούνται από φορείς διαφορετικούς από την αρχή ελέγχου, η αρχή ελέγχου διασφαλίζει ότι οι φορείς αυτοί διαθέτουν την αναγκαία λειτουργική ανεξαρτησία από τις διαχειριστικές αρχές των ΕΠ, τους ενδιάμεσους φορείς διαχείρισης και την αρχή πιστοποίησης.

### 4.1.7 Φορέας Υπεύθυνος για την έκθεση και παροχή γνώμης του άρθρου 71(3)

Σύμφωνα με το άρθρο 71(2) του Καν. (ΕΚ) 1083/06 η κοινοποίηση του Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου του ΕΠ στην Επιτροπή πρέπει να συνοδεύεται από έκθεση στην οποία να αποτυπώνονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του συστήματος και διατύπωση γνώμης σχετικά με τη συμμόρφωσή του συστήματος με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 58-62 του ίδιου κανονισμού.

Η έκθεση και η γνώμη σχετικά με τα παραπάνω θα συνταχθούν είτε από την αρχή ελέγχου είτε από ιδιωτικό φορέα αποδεδειγμένης εμπειρίας, μετά από αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου του προγράμματος, κατά την οποία θα έχουν ληφθεί υπόψη διεθνώς αποδεκτά πρότυπα ελέγχου. Στην περίπτωση ιδιωτικού φορέα, αυτός θα επιλεγεί μετά από διαγωνισμό που θα γίνει με βάση τις κείμενες διατάξεις. Αναθέτουσα αρχή θα είναι η Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου.

### 4.1.8 Φορέας υπεύθυνος για την είσπραξη των πληρωμών από την Επιτροπή

Φορέας υπεύθυνος για την είσπραξη των πληρωμών από την Επιτροπή είναι η αρχή πιστοποίησης των ΕΠ του ΕΣΠΑ, η οποία προσδιορίστηκε στο υποκεφάλαιο 1.5 του παρόντος. Η Επιτροπή παραλαμβάνοντας τις αιτήσεις, βεβαιώσεις και πιστοποιήσεις από την αρχή πιστοποίησης, ανταποκρινόμενη βάσει των εσωτερικών της διαδικασιών, καταθέτει την αιτηθείσα συμμετοχή της στην Τράπεζα της Ελλάδος, στους ειδικούς λογαριασμούς που έχει ανοίξει για το σκοπό αυτό η αρχή πιστοποίησης. Η αρχή πιστοποίησης:

(i) είναι αποδέκτης των εγκρίσεων πληρωμών των Ταμείων που πραγματοποιούνται από την Επιτροπή

(ii) ενημερώνει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για τη διάθεση των πιστώσεων που εισπράχθηκαν ανά ΕΠ και Ταμείο,

(iii) παρακολουθεί τη διαδικασία μεταφοράς των σχετικών πιστώσεων στους δικαιούχους και μεριμνά ώστε αυτή να πραγματοποιείται το συντομότερο δυνατό και χωρίς καμία κράτηση

### 4.1.9 Φορέας/είς Υπεύθυνος/οι για τη διενέργεια πληρωμών στους δικαιούχους

Η εθνική και κοινοτική συμμετοχή για όλες τις πράξεις που εντάσσονται στο ΕΠ αποτελούν δημόσιες επενδύσεις και χρηματοδοτούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ). Φορείς υπεύθυνοι για τη διενέργεια πληρωμών στους δικαιούχους (φορείς χρηματοδότησης) είναι κατά περίπτωση τα Υπουργεία, οι Περιφέρειες και οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για την υποβολή πρότασης κατάρτισης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Η πληρωμή στους δικαιούχους γίνεται τμηματικά με αποφάσεις χρηματοδότησης που εκδίδονται από τη Δ/νση Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και έγκριση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, ύστερα από αίτημα των φορέων χρηματοδότησης.

Η απόδοση στους δικαιούχους γίνεται σε κάθε περίπτωση χωρίς καμία μείωση ή κράτηση ή μεταγενέστερη ειδική επιβάρυνση που επιφέρει μείωση των ποσών αυτών.

## 4.2 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

### 4.2.1 Διυπουργική Επιτροπή κοινοτικών προγραμμάτων (ΔΕΠ)

Για την επίτευξη της πολιτικής για τη συνοχή και των στρατηγικών στόχων που περιγράφονται στο ΕΣΠΑ, έχει συσταθεί Διυπουργική Επιτροπή κοινοτικών προγραμμάτων (Νόμος 3483/2006, άρθρο 20), έργο της οποίας είναι ο συντονισμός και η παρακολούθηση της εφαρμογής των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων με στόχο τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των παρεμβάσεων και τη μεγιστοποίηση της απορροφητικότητας των κοινοτικών κονδυλίων.

Η ΔΕΠ αποτελεί στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 ένα ολιγομελές σχήμα διοίκησης του ΕΣΠΑ και των προγραμμάτων, το οποίο εξασφαλίζει την απαραίτητη ευελιξία και επιτάχυνση της διαδικασίας λήψης πολιτικών αποφάσεων σε στρατηγικό, διαχειριστικό και επιχειρησιακό επίπεδο, σε συνέργεια με τις πολιτικές του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ). Η ΔΕΠ εκφράζει γνώμη επί των εκθέσεων στρατηγικής παρακολούθησης του ΕΣΠΑ που υποβάλλονται στην Επιτροπή δυνάμει του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 και δίνει κατευθύνσεις στην ετήσια διάσκεψη των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης ΕΠ.

Στην Επιτροπή συμμετέχουν ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών ως πρόεδρος και οι υπουργοί Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος-Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας, ως μέλη. Ως εισηγητής συμμετέχει επιπλέον ο υφυπουργός Οικονομίας & Οικονομικών, αρμόδιος για θέματα κοινοτικών προγραμμάτων.

Τη διοικητική υποστήριξη της Διυπουργικής Επιτροπής και την παρακολούθηση της υλοποίησης των αποφάσεών της αναλαμβάνει η Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης του Υπ.Οι.Ο. μέσω της εθνικής αρχής συντονισμού.

### 4.2.2 Ετήσια διάσκεψη Προέδρων επιτροπών παρακολούθησης επιχειρησιακών προγραμμάτων (ΕΔΙΠ)

Η παρακολούθηση της εκπλήρωσης των στόχων των Ταμείων και των ΕΠ στο σύνολό τους γίνεται από την ετήσια διάσκεψη των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ.

Η διάσκεψη των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης συγκροτείται εντός 3 μηνών από τη συγκρότηση των επιτροπών παρακολούθησης του συνόλου των ΕΠ. Της διάσκεψης των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ προεδρεύει ο υπουργός Οικονομίας & Οικονομικών.

Η διάσκεψη θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό μετά από εισήγηση της εθνικής αρχής συντονισμού. Συνέρχεται ετησίως μετά από πρόσκληση του προέδρου της με αντικείμενο την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης των στρατηγικών στόχων του ΕΣΠΑ και της συμβολής κάθε ΕΠ στους στόχους αυτούς.

Ως μέλη συμμετέχουν

- Οι Πρόεδροι των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ του ΕΣΠΑ (συμπεριλαμβανομένων όλων των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών), του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης και του ΕΠ Αλιεία
- Εκπρόσωποι της εθνικής αρχής συντονισμού και της ΕΥΣΕΚΤ

- Εκπρόσωπος της αρχής πιστοποίησης
- Εκπρόσωπος της αρχής ελέγχου (με ρόλο παρατηρητή)
- Εκπρόσωποι των ειδικών υπηρεσιών συντονισμού δράσεων (π.χ. Υπουργείο Πολιτισμού, Υπουργείο Υγείας & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, κλπ)
- Εκπρόσωπος της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος
- Εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων
- Εκπρόσωποι των οικονομικών και κοινωνικών εταίρων
- Εκπρόσωπος της Γενικής Γραμματείας Ισότητας
- Εκπρόσωποι αντιπροσωπευτικών μη κυβερνητικών οργανώσεων (εκπρόσωπος της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, κλπ)
- Αντιπροσωπεία της Επιτροπής με ρόλο παρατηρητή.

Στη Διάσκεψη των προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ μπορούν να προσκληθούν μη μόνιμα μέλη π.χ. ειδικοί επιστήμονες ή εμπειρογνώμονες σε οικονομικά, τεχνικά, κοινωνικά, επιστημονικά και λοιπά θέματα ανάλογα με την ημερήσια διάταξη της διάσκεψης.

Η διάσκεψη των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ:

- Παρακολουθεί τα αποτελέσματα της εφαρμογής των προγραμμάτων και τη συμβολή τους στους στρατηγικούς στόχους που περιλαμβάνονται στο ΕΣΠΑ και υποβάλλει σχετική έκθεση στη Διυπουργική Επιτροπή Κοινοτικών Προγραμμάτων.
- Παρακολουθεί την πορεία υλοποίησης των εφαρμοζόμενων πολιτικών και διαμορφώνει προτάσεις για το συντονισμό τους και την ευρεία εφαρμογή τους.
- Παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών για τη διασφάλιση του συντονισμού και της συμπληρωματικότητας των δράσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων με το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας.

Η ΕΔΙΠ δεν υποκαθιστά τις Επιτροπές Παρακολούθησης των ΕΠ στην άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών είναι δυνατή η συγκρότηση επιτροπών συμβουλευτικού χαρακτήρα για το συντονισμό των παρεμβάσεων σε ειδικούς τομείς, στις οποίες προεδρεύουν μέλη της Διάσκεψης.

Για την υποβοήθηση του έργου της ΕΔΙΠ, η παρακολούθηση της εκπλήρωσης των στόχων του ΕΚΤ γίνεται από την ετήσια διάσκεψη των Προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης των ΕΠ αρμοδιότητας ΕΚΤ και των ΕΠ τα οποία υλοποιούν δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω της χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%) (ΕΔΙΠΕΚΤ). Η ΕΔΙΠΕΚΤ συνέρχεται ετησίως πριν από την ΕΔΙΠ και έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα.

Για την υποβοήθηση του έργου της ΕΔΙΠ, συνιστάται τεχνική επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρα στην οποία μετέχουν εκπρόσωποι των Υπουργείων που εμπλέκονται στο σχεδιασμό και υλοποίηση των ΕΠ του ΕΣΠΑ και εκπρόσωποι της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ). Η επιτροπή εισηγείται στην ΕΔΙΠ προτάσεις αναφορικά με την οριζόντια ενσωμάτωση και εφαρμογή των αρχών της προσβασιμότητας και μη διάκρισης των Ατόμων με Αναπηρία στα ΕΠ του ΕΣΠΑ. Τη γραμματειακή υποστήριξη της διάσκεψης αναλαμβάνει η

εθνική αρχή συντονισμού, η οποία επιφορτίζεται με την προετοιμασία της σχετικής τεκμηρίωσης για τη διεξαγωγή των συνεδριάσεων καθώς και της ημερήσιας διάταξης και των πρακτικών που τηρούνται.

### 4.2.3 Επιτροπή παρακολούθησης επιχειρησιακού προγράμματος

Σύμφωνα με το άρθρο 63 του Καν. (ΕΚ) 1083/06 για κάθε ΕΠ συστήνεται επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ με αποστολή την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας υλοποίησης του ΕΠ.

Η επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ συστήνεται εντός 3 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης από την Επιτροπή της απόφασης έγκρισης του ΕΠ.

Η σύνθεση της επιτροπής παρακολούθησης του ΕΠ ορίζεται με τη σύμφωνη γνώμη της διαχειριστικής αρχής, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της εταιρικής σχέσης στη διαχείριση, παρακολούθηση και αξιολόγηση των παρεμβάσεων σε όλα τα στάδια υλοποίησης του προγράμματος.

Πρόεδρος της επιτροπής παρακολούθησης του ΕΠ είναι ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ.

Ως μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης συμμετέχουν:

- Ο προϊστάμενος της διαχειριστικής αρχής του ΕΠ
- Εκπρόσωπος της εθνικής αρχής συντονισμού
- Εκπρόσωπος της ΕΥΣΕΚΤ, εφόσον το ΕΠ συγχρηματοδοτείται από το ΕΚΤ ή υλοποιεί δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω της χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%)
- Εκπρόσωπος της αρχής πιστοποίησης
- Εκπρόσωπος της αρχής ελέγχου (με ρόλο παρατηρητή)
- Εκπρόσωποι των ενδιάμεσων φορέων διαχείρισης του ΕΠ
- Εκπρόσωποι Υπουργείων ή άλλων κρατικών αρχών
- Εκπρόσωποι δημόσιων αρχών και ειδικών υπηρεσιών συντονισμού που είναι αρμόδιες για θέματα κρατικών ενισχύσεων, απασχόλησης, περιβάλλοντος, υγείας– κοινωνικής αλληλεγγύης, έρευνας και τεχνολογίας, δημόσιας διοίκησης, πολιτισμού κλπ.
- Εκπρόσωπος της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος
- Εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων
- Εκπρόσωποι των Οικονομικών και Κοινωνικών Εταίρων. Ενδεικτικά: Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών (Σ.Ε.Β.), Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών, Εμπόρων Ελλάδος (Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.), Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου (Ε.Σ.Ε.Ε.), Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος (Γ.Σ.Ε.Ε.), Ανώτατη Διοίκηση Ενώσεων Δημοσίων Υπαλλήλων (Α.Δ.Ε.Δ.Υ.), Συνομοσπονδία Ενώσεων Γεωργικών Συνεταιρισμών (ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.) κλπ.
- Εκπρόσωπος της Επιτροπής ή και των ΕΤΕ ή ΕΤΕπ στην περίπτωση που οι τελευταίες συνεισφέρουν στο ΕΠ (με συμβουλευτικό ρόλο).

- Εκπρόσωποι αντιπροσωπευτικών μη κυβερνητικών οργανώσεων (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, περιβαλλοντικές οργανώσεις κλπ.).

Στη σύνθεση της επιτροπής παρακολούθησης διασφαλίζεται, κατά το δυνατόν, η ισόρροπη συμμετοχή ανδρών και γυναικών.

Κατά τις συνεδριάσεις της επιτροπής παρακολούθησης μπορούν να προσκληθούν μη μόνιμα μέλη π.χ. ειδικοί επιστήμονες ή εμπειρογνώμονες σε οικονομικά, τεχνικά, κοινωνικά, επιστημονικά και λοιπά θέματα ανάλογα με την ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης.

Την υποστήριξη των εργασιών της επιτροπής παρακολούθησης αναλαμβάνει η διαχειριστική αρχή του ΕΠ, η οποία επιφορτίζεται με την προετοιμασία της σχετικής τεκμηρίωσης για τη διεξαγωγή των συνεδριάσεων καθώς και της ημερήσιας διάταξης και των πρακτικών που τηρούνται.

Η επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ λειτουργεί με βάση εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας στο πλαίσιο της εθνικής έννομης τάξης. Ο κανονισμός λειτουργίας καθορίζεται σε συνεργασία με τη διαχειριστική αρχή του ΕΠ, ώστε να εξασφαλίζεται η εκπλήρωση των καθηκόντων της επιτροπής που απορρέουν από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1083/2006. Στην πρώτη συνεδρίασή της η Επιτροπή εγκρίνει τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας της.

Η επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ έχει τις αρμοδιότητες που ορίζονται στο άρθρο 65 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006. Ειδικότερα :

- εξετάζει και εγκρίνει τα κριτήρια για την επιλογή των προς χρηματοδότηση πράξεων εντός έξι μηνών από την έγκριση του ΕΠ και εγκρίνει τις τυχόν αναθεωρήσεις των κριτηρίων αυτών σύμφωνα με τις ανάγκες του προγραμματισμού,
- επανεξετάζει σε περιοδική βάση την πρόοδο που σημειώθηκε στην επίτευξη των ειδικών στόχων του ΕΠ με βάση τα έγγραφα που υποβάλλει η διαχειριστική αρχή,
- εξετάζει τα αποτελέσματα της υλοποίησης, ιδίως δε την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται για κάθε άξονα προτεραιότητας και τη συμβολή στους στόχους της στρατηγικής της Λισσαβόνας και παρέχει κατευθύνσεις στην οικεία διαχειριστική αρχή για την επίτευξή τους, καθώς και τις αξιολογήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 48, παράγραφος 3, του Κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006 και στο υποκεφάλαιο 3,
- εξετάζει και εγκρίνει τις ετήσιες και την τελική έκθεση υλοποίησης που αναφέρονται στο άρθρο 67 του Κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006,
- ενημερώνεται σχετικά με την ετήσια έκθεση ελέγχου ή με το τμήμα της έκθεσης που αφορά το οικείο ΕΠ, καθώς και για τυχόν σχετικά σχόλια τα οποία μπορεί να διατυπώσει η Επιτροπή μετά την εξέταση της εν λόγω έκθεσης ή του σχετικού τμήματός της,
- προτείνει στη διαχειριστική αρχή οποιαδήποτε αναθεώρηση ή εξέταση του ΕΠ η οποία ενδεχομένως μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του ή στη βελτίωση της διαχείρισής τους, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοοικονομικής διαχείρισής του,
- εξετάζει και εγκρίνει οποιαδήποτε πρόταση για την τροποποίηση του περιεχομένου της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τη συνεισφορά των Ταμείων,
- προτείνει στην ετήσια διάσκεψη των προέδρων των επιτροπών παρακολούθησης τροποποιήσεις που επιφέρουν αλλαγή στη συνολική και την ετήσια συμμετοχή των Ταμείων.

### 4.2.4 Δείκτες παρακολούθησης

Σύμφωνα με το άρθρο 66 παρ.2 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006, η παρακολούθηση του ΕΠ διενεργείται από τη διαχειριστική αρχή και την επιτροπή παρακολούθησης του προγράμματος, κυρίως με βάση τους δείκτες (χρηματοοικονομικούς και δείκτες εκροών και αποτελεσμάτων) που έχουν καθορισθεί για κάθε άξονα προτεραιότητας του ΕΠ σύμφωνα με το άρθρο 37 παρ. 1, περ. (γ) του ίδιου κανονισμού.

Οι δείκτες του ΕΠ έχουν αναπτυχθεί και με βάση την προτεινόμενη από την Επιτροπή μεθοδολογία που αναπτύσσεται στο σχετικό έγγραφο εργασίας για την προγραμματική περίοδο 2007-2013, «*Δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση: Οδηγός Εφαρμογής*»

Οι δείκτες που επιλέχθηκαν για την παρακολούθηση της επίτευξης των στόχων του ΕΠ ανταποκρίνονται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του ΕΠ, στους στόχους του καθώς και στις κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του. Η παρακολούθηση των δεικτών εκροών και αποτελεσμάτων πράξεων ψηφιακής σύγκλισης, θα γίνεται με την υποστήριξη του Παρατηρητηρίου για την Κοινωνία της Πληροφορίας.

Τα δεδομένα που απαιτούνται για τον υπολογισμό των τιμών των δεικτών κατά την υλοποίηση του προγράμματος συλλέγονται σε επίπεδο έργου και συναθροίζονται σε επίπεδο άξονα προτεραιότητας και τέλος σε επίπεδο προγράμματος.

Στο πλαίσιο της τακτικής αξιολόγησης της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της υλοποίησης του ΕΠ, η διαχειριστική αρχή διαβιβάζει στην επιτροπή παρακολούθησης τα δεδομένα που προκύπτουν από το σύστημα παρακολούθησης και αφορούν κυρίως σε συγκεντρωτικά οικονομικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με τους δείκτες κυρίως εκροών και αποτελεσμάτων.

Για τη συλλογή αξιόπιστων χρηματοοικονομικών και στατιστικών δεδομένων σχετικών με την υλοποίηση του προγράμματος θα χρησιμοποιηθεί το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα στο οποίο θα τηρούνται πληροφορίες για όλες τις πράξεις που χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα.

### 4.2.5 Ετήσια έκθεση

Στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ΕΠ η διαχειριστική αρχή συντάσσει ετήσια έκθεση υλοποίησης του προγράμματος την οποία αποστέλλει στην Επιτροπή μετά την έγκρισή της από την επιτροπή παρακολούθησης (άρθρο 67 παρ. 1 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006). Η έκθεση περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου και συντάσσεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Καν. (ΕΚ) 1828/2006 και τις οδηγίες της εθνικής αρχής συντονισμού.

Στο παραπάνω πλαίσιο η διαχειριστική αρχή μεριμνά σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού και την ΕΥΣΕΚΤ, εφόσον το ΕΠ συγχρηματοδοτείται από το ΕΚΤ ή υλοποιεί δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%), για τη συνεχή παρακολούθηση και βελτίωση των δεικτών που θα χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΕΠ.

### 4.2.6 Ετήσια εξέταση ΕΠ

Σύμφωνα με το άρθρο 68 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006, κάθε χρόνο μετά την υποβολή της ετήσιας έκθεσης, η διαχειριστική αρχή του ΕΠ και η Επιτροπή εξετάζουν από κοινού την πρόοδο υλοποίησης του ΕΠ, τα κύρια αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, τη χρηματοοικονομική υλοποίηση καθώς και οποιοδήποτε παράγοντα μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της υλοποίησης προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Είναι δυνατόν επίσης να εξετάζονται θέματα λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου που επισημαίνονται στην τελευταία ετήσια έκθεση ελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 62 παρ.1 περ. δ-i του Καν. (ΕΚ) 1083/2006.

Για οποιοδήποτε σχόλιο διατυπώσει η Επιτροπή μετά την ετήσια εξέταση του προγράμματος, η διαχειριστική αρχή σε συνεργασία με την εθνική αρχή συντονισμού ενημερώνει την επιτροπή παρακολούθησης και την Επιτροπή για τα μέτρα που ελήφθησαν αναφορικά με τα σχόλια αυτά.

### 4.2.7 Παρακολούθηση των πιστώσεων των Περιφερειών μεταβατικής στήριξης

Για τις πέντε περιφέρειες που εμπίπτουν στο άρθρο 8 του Κανονισμού 1083/06 επιβάλλονται υποχρεωτικές πιστώσεις και διακριτή παρακολούθησή των πιστώσεων αυτών στα ΕΠ (πόροι που προέρχονται από το ΕΤΠΑ και ΕΚΤ). Οι Περιφέρειες αυτές χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: στις Περιφέρειες στατιστικής σύγκλισης (Κεντρική Μακεδονία, Δυτική Μακεδονία, Αττική) και στις Περιφέρειες σταδιακής εισόδου (Στερεά Ελλάδα, Νότιο Αιγαίο).

Οι συγχρηματοδοτούμενες αναπτυξιακές παρεμβάσεις στις Περιφέρειες αυτές (εκτός του Ταμείου Συνοχής) θα υλοποιηθούν μέσω:

- των αντίστοιχων περιφερειακών ΕΠ (συγχρηματοδοτούνται αποκλειστικά από το ΕΤΠΑ) και
- των τριών (3) τομεακών ΕΠ που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ.

Επισημαίνεται ότι οι ανάγκες των οκτώ Περιφερειών αμιγούς Στόχου Σύγκλισης θα καλυφθούν από όλα τα τομεακά ΕΠ όσο και από τα περιφερειακά ΕΠ με απόλυτα διακριτές πιστώσεις.

Η τήρηση των πιστώσεων για τις περιφέρειες μεταβατικής στήριξης διασφαλίζεται πλήρως σε προγραμματικό επίπεδο με την ύπαρξη διακριτών αξόνων προτεραιότητας για κάθε τύπο Περιφερειών, ως εξής:

- Τα περιφερειακά ΕΠ έχουν διακριτούς Άξονες Προτεραιότητας για κάθε Περιφέρεια που περιλαμβάνουν.
- Τα τρία (3) τομεακά ΕΠ που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ και καλύπτουν και τους τρεις τύπους Περιφερειών (αμιγής σύγκλιση, στατιστική σύγκλιση, σταδιακή είσοδος) έχουν διακριτούς θεματικούς Άξονες Προτεραιότητας που επαναλαμβάνονται για κάθε έναν από τους τρεις τύπους Περιφερειών.

Όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνονται κατά την υλοποίηση, με τη σύνθεση και παρακολούθηση των σχετικών πληροφοριών στο ΟΠΣ.

## 4.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### 4.3.1 Γενικά

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των κοινοτικών και εθνικών πόρων που συνδράμουν την πολιτική για τη συνοχή, προβλέπεται η διεξαγωγή αξιολογήσεων πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την υλοποίηση του ΕΠ (άρθρα 47-49 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006). Οι αξιολογήσεις αυτές, στρατηγικής ή επιχειρησιακής φύσης, λαμβάνουν υπόψη το στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης και τη σχετική κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τη στρατηγική περιβαλλοντική αξιολόγηση. Πραγματοποιούνται με ευθύνη του κράτους μέλους ή της Επιτροπής και διεξάγονται από εμπειρογνώμονες ή φορείς λειτουργικά ανεξάρτητους από την αρχή πιστοποίησης και την αρχή ελέγχου που έχουν οριστεί στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου του προγράμματος. Τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων δημοσιοποιούνται με βάση τους εφαρμοστέους κανόνες για την πρόσβαση στα έγγραφα.

### 4.3.2 Αξιολογήσεις επιχειρησιακής φύσης

Σύμφωνα με το άρθρο 48 παρ.3 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 τα κράτη μέλη πραγματοποιούν αξιολογήσεις που συνδέονται με την παρακολούθηση ΕΠ, ιδίως όταν, κατά την εν λόγω παρακολούθηση διαπιστωθεί σημαντική απόκλιση από τους στόχους που τέθηκαν αρχικά ή όταν υποβάλλονται προτάσεις για την αναθεώρηση των προγραμμάτων αυτών (αξιολογήσεις επιχειρησιακής φύσης).

Επιπλέον σύμφωνα με τον προαναφερόμενο Κανονισμό, τα κράτη μέλη μπορούν για τα ΕΠ του στόχου «Σύγκλιση» και σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, να συντάσσουν σχέδιο αξιολόγησης που περιλαμβάνει τις ενδεικτικές δραστηριότητες αξιολόγησης που σκοπεύει να πραγματοποιήσει το κράτος μέλος κατά τις διάφορες φάσεις της υλοποίησης.

Στο πλαίσιο αυτό η Ελλάδα αξιοποιώντας και τις οδηγίες της Επιτροπής για την αξιολόγηση των ΕΠ και του ΕΣΠΑ κατά την διάρκεια της προγραμματικής περιόδου (Draft Working Paper No 5: Evaluation during the programming period: on going evaluation –An integrated management tool) διαμόρφωσε ενδεικτικό σχέδιο αξιολογήσεων της περιόδου 2007-2013, όπου αποτυπώνεται ο προγραμματισμός των αξιολογήσεων σε στρατηγικό και επιχειρησιακό επίπεδο στο πλαίσιο των στόχων της «Σύγκλισης» και της «Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας και Απασχόλησης».

Οι αξιολογήσεις που συνδέονται με την παρακολούθηση του ΕΠ πραγματοποιούνται με ευθύνη της διαχειριστικής αρχής και σύμφωνα με τις γενικές αρχές που καθορίζονται από την εθνική αρχή συντονισμού για την αξιολόγηση όλων των ΕΠ στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ και σε συνεργασία με την ΕΥΣΕΚΤ, εφόσον το ΕΠ συγχρηματοδοτείται από το ΕΚΤ ή υλοποιεί δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω της χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%).

Εκτός από τις προτεινόμενες στο σχέδιο, αξιολογήσεις, είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν, κατά τη διάρκεια της προγραμματικής περιόδου και άλλες αξιολογήσεις, σε περιπτώσεις που θα κριθεί αυτό αναγκαίο, λόγω τροποποιήσεων των επιχειρησιακών προγραμμάτων ή του ΕΣΠΑ. Τροποποιήσεις του ΕΠ που θα απαιτήσουν πιθανά αξιολόγηση αφορούν τροποποιήσεις στη χρηματοδοτική κατανομή των διατιθέμενων πόρων μεταξύ των Αξόνων προτεραιότητας, τροποποιήσεις στους στόχους ή/και το περιεχόμενο των Αξόνων του ΕΠ, και τέλος τρο-

ποποιήσεις στις Διατάξεις Εφαρμογής. Οι παραπάνω αξιολογήσεις δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθούν χρονικά στην παρούσα φάση σχεδιασμού.

Για τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων αυτών η διαχειριστική αρχή ενημερώνει την επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ, την Επιτροπή, την εθνική αρχή συντονισμού και την ΕΥΣΕΚΤ, εφόσον το ΕΠ συγχρηματοδοτείται από το ΕΚΤ ή υλοποιεί δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω της χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%).

Το ενδεικτικό σχέδιο των αξιολογήσεων με τον προγραμματισμό της περιόδου 2007-2013 παρουσιάζεται στον πίνακα  που ακολουθεί.

### 4.3.3 Εκ των υστέρων αξιολόγηση

Σύμφωνα με το άρθρο 49 παρ.3 του Καν. (ΕΚ) 1083/06, η εκ των υστέρων αξιολόγηση αποτελεί ευθύνη της Επιτροπής. Κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση εξετάζονται ζητήματα όπως η έκταση χρήσης των πόρων, η αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα του προγραμματισμού των Ταμείων και οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του προγράμματος με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων για την πολιτική στους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Τέλος προσδιορίζονται οι παράγοντες που συνέβαλαν στην επιτυχία ή την αποτυχία της υλοποίησης των ΕΠ και εντοπίζονται οι ορθές πρακτικές.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση είναι στρατηγικής φύσης, διεξάγεται από ανεξάρτητους αξιολογητές και ολοκληρώνεται το αργότερο μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2015. Η διαχειριστική αρχή και η εθνική αρχή συντονισμού συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη διενέργεια της αξιολόγησης παρέχοντας τα απαραίτητα στοιχεία.

# ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 - 2013

| ΕΙΔΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | ΚΥΡΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΝΤΑ | ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | ΧΡΟΝΟ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ | ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ Ή ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | ΧΡΗΜΑΤΟ-ΔΟΤΗΣΗ | ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ** | Τεκμηρίωση της συμβολής των ΕΠ στην εφαρμογή του εθνικού προγράμματος μεταρρυθμίσεων | Απαίτηση άρθρου 29 του Καν. 1083/2006 για τη στρατηγική υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη | Στα σημεία α, β, γ και δ της παραγράφου 2 του άρθρου 29 του Καν. 1083/2006 | Συμβολή στην υποβολή των στρατηγικών εκθέσεων του άρθρου 29 του Καν. 1083/2006 | 2ο εξάμηνο 2007<br>2ο εξάμηνο 2009<br>2ο εξάμηνο 2012 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | Τεχνική Βοήθεια | Γραφείο Πρωθυπουργού, Ειδική Τεχνική Επιτροπή για την Αξιολόγηση, Ε.Ε., αρχή συντονισμού, Διαβουλεύσεις με αρχές διαχείρισης ΕΠ |
| **ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (ΕΣΠΑ)** | Αξιολόγηση της πορείας εκτέλεσης του ΕΣΠΑ στο μέσο της προγραμματικής περιόδου | Επιβεβαίωση της επικαιρότητας της στρατηγικής και της επιτευξιμότητας των στόχων του ΕΣΠΑ | Ποια είναι τα αποτελέσματα από την υλοποίηση του ΕΣΠΑ έως τώρα; Που εντοπίζονται οι μεγαλύτερες αποκλίσεις των πραγματοποιήσεων σε σχέση με τους προγραμματικούς στόχους και ποιες είναι οι βασικές αιτίες; Για ποιους στόχους εκτιμάται χαμηλός βαθμός επίτευξης για το τέλος της προγραμματικής περιόδου και ποιες είναι οι απαραίτητες διορθωτικές παρεμβάσεις προκειμένου να ανατραπεί η τάση αυτή; Πως αποτιμάται η ποιότητα της στοχοθεσίας στο ΕΣΠΑ; Με ποιους τρόπους μπορεί να υπάρξει βελτίωση του προγραμματισμού και της στοχοθεσίας ; | Λήψη απόφασης για πιθανή αναθεώρηση του ΕΣΠΑ και των ΕΠ του | 1ο εξάμηνο 2011 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | Τεχνική Βοήθεια | Ειδική Τεχνική Επιτροπή για την Αξιολόγηση, Ε.Ε., αρχή συντονισμού, Διαβουλεύσεις με αρχές διαχείρισης ΕΠ |
| | Αξιολόγηση της πορείας εκτέλεσης του ΕΣΠΑ πριν τη λήξη της προγραμματικής περιόδου | Επιβεβαίωση της επικαιρότητας της στρατηγικής και της επιτευξιμότητας των στόχων του ΕΣΠΑ | Ποια είναι τα αποτελέσματα από την υλοποίηση του ΕΣΠΑ έως τώρα; Που εντοπίζονται οι μεγαλύτερες αποκλίσεις των πραγματοποιήσεων σε σχέση με τους προγραμματικούς στόχους και ποιες είναι οι βασικές αιτίες; Για ποιους στόχους εκτιμάται χαμηλός βαθμός επίτευξης και ποιες είναι οι απαραίτητες διορθωτικές παρεμβάσεις προκειμένου να ανατραπεί η τάση αυτή; Πως αποτιμάται η ποιότητα της στοχοθεσίας στο ΕΣΠΑ; Υπάρχει δυνατότητα και αν ναι με ποιους τρόπους μπορεί να υπάρξει βελτίωση του προγραμματισμού και της στοχοθεσίας, ενόψει και της νέας προγραμματικής περιόδου ; | Λήψη απόφασης για πιθανή αναθεώρηση του ΕΣΠΑ και των ΕΠ του | 1ο εξάμηνο 2013 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | Τεχνική Βοήθεια | Ειδική Τεχνική Επιτροπή για την Αξιολόγηση, Ε.Ε., αρχή συντονισμού, Διαβουλεύσεις με αρχές διαχείρισης ΕΠ |
| **ΕΙΔΟΣ** | **ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ** | **ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ** | **ΚΥΡΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΝΤΑ** | **ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ** | **ΧΡΟΝΟ-** | **ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ** | **ΧΡΗΜΑΤΟ-** | **ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ** |

| ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | | ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ | ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ | Ή ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | ΔΟΤΗΣΗ | ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ :**<br>**1. ΕΠ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**<br>**2. ΕΠ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**<br>**3. ΕΠ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ**<br>**4. ΕΠ ΨΗΦΙΑΚΗ ΣΥΓΚΛΙΣΗ**<br>**5. ΕΠ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ**<br>**6. ΕΠ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ**<br>**7. ΕΠ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**<br>**8. ΕΠ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ**<br>**9. ΕΠ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ -ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ - ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ**<br>**10. ΕΠ ΚΡΗΤΗΣ & ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ**<br>**11. ΕΠ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ- ΗΠΕΙΡΟΥ**<br>**12. ΕΠ ΑΤΤΙΚΗΣ** | Αξιολόγηση της πορείας εκτέλεσης του ΕΠ στο μέσο της προγραμματικής περιόδου | Επιβεβαίωση της επικαιρότητας της στρατηγικής και της επιτευξιμότητας των στόχων του ΕΠ | Ποια είναι τα αποτελέσματα από την υλοποίηση του ΕΠ έως τώρα; Που εντοπίζονται οι μεγαλύτερες αποκλίσεις των πραγματοποιήσεων σε σχέση με τους προγραμματικούς στόχους και ποιες είναι οι βασικές αιτίες; Για ποιους στόχους εκτιμάται χαμηλός βαθμός επίτευξης για το τέλος της προγραμματικής περιόδου και ποιες είναι οι απαραίτητες διορθωτικές παρεμβάσεις προκειμένου να ανατραπεί η τάση αυτή; Πως αποτιμάται η ποιότητα της στοχοθεσίας στο ΕΠ; Με ποιους τρόπους μπορεί να υπάρξει βελτίωση του προγραμματισμού και της στοχοθεσίας ; | Λήψη απόφασης για πιθανή αναθεώρηση του ΕΠ | 1ο εξάμηνο 2011 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | Τεχνική Βοήθεια | Αρχή συντονισμού, Ε.Ε., αρχή διαχείρισης του κάθε ΕΠ |
| | Αξιολόγηση της πορείας εκτέλεσης του ΕΠ πριν την λήξη της προγραμματικής περιόδου | Επιβεβαίωση της επικαιρότητας της στρατηγικής και της επιτευξιμότητας των στόχων του ΕΠ | Ποια είναι τα αποτελέσματα από την υλοποίηση του ΕΠ έως τώρα; Που εντοπίζονται οι μεγαλύτερες αποκλίσεις των πραγματοποιήσεων σε σχέση με τους προγραμματικούς στόχους και ποιες είναι οι βασικές αιτίες; Για ποιους στόχους εκτιμάται χαμηλός βαθμός επίτευξης και ποιες είναι οι απαραίτητες διορθωτικές παρεμβάσεις προκειμένου να ανατραπεί η τάση αυτή; Πως αποτιμάται η ποιότητα της στοχοθεσίας στο ΕΠ; Υπάρχει δυνατότητα και αν ναι με ποιους τρόπους μπορεί να υπάρξει βελτίωση του προγραμματισμού και της στοχοθεσίας, ενόψει και της νέας προγραμματικής περιόδου ; | Λήψη απόφασης για πιθανή αναθεώρηση του ΕΠ | 1ο εξάμηνο 2013 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | Τεχνική Βοήθεια | Αρχή συντονισμού, Ε.Ε., αρχή διαχείρισης του κάθε ΕΠ |

Παρατήρηση : Στην περίπτωση σημαντικών αλλαγών στην κοινωνικοοικονομική κατάσταση της χώρας ή/και αν διαπιστωθεί απόκλιση από τους στόχους που τέθηκαν αρχικά, είναι δυνατόν να διενεργηθούν αξιολογήσεις του ΕΣΠΑ και των ΕΠ επιπλέον των αναφερομένων στο χρονοδιάγραμμα.

## 4.4 ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 69 του κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006 «*το κράτος μέλος και η διαχειριστική αρχή για το επιχειρησιακό πρόγραμμα παρέχουν πληροφορίες όσον αφορά τις πράξεις και τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα και εξασφαλίζουν τη σχετική δημοσιότητα. Η πληροφόρηση απευθύνεται στους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στους δικαιούχους με στόχο την προβολή του ρόλου της Κοινότητας και τη διασφάλιση της διαφάνειας της συνδρομής των Ταμείων*». Η εξειδίκευση της εφαρμογής των απαιτήσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης περιγράφεται στις διατάξεις (άρθρα 2 έως και 10) του Καν. (ΕΚ) 1828/2006.

Για την παροχή των πληροφοριών αυτών αναλαμβάνονται καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης του προγράμματος μέτρα δημοσιότητας και πληροφόρησης τα οποία αποτυπώνονται με δομημένο τρόπο στο επικοινωνιακό σχέδιο του ΕΠ. Το επικοινωνιακό σχέδιο περιλαμβάνει τους στόχους και το στοχοθετούμενο κοινό, τη στρατηγική και το περιεχόμενο των μέτρων πληροφόρησης και δημοσιότητας που θα αναληφθούν για κάθε ομάδα στόχο (δυνητικοί δικαιούχοι, δικαιούχοι, κοινό), τον ενδεικτικό προϋπολογισμό για την εφαρμογή του επικοινωνιακού σχεδίου, τα διοικητικά τμήματα ή τους διοικητικούς φορείς που θα είναι αρμόδια για την εφαρμογή των μέτρων πληροφόρησης και δημοσιότητας, ενδεικτικούς τρόπους αξιολόγησης των μέτρων δημοσιότητας και πληροφόρησης αναφορικά με την προβολή και τη γνώση του ΕΠ και το ρόλο της Κοινότητας. Αναλόγως με τις ανάγκες του ΕΠ για πληροφόρηση και δημοσιότητα δύναται να προβλεφθεί η ανάθεση σχετικών δράσεων σε εξωτερικούς εξειδικευμένους σύμβουλους.

Κατά την έναρξη των ΕΠ η διαχειριστική αρχή επιλέγει να υλοποιήσει μια ενέργεια δημοσιοποίησης σύμφωνα με τη φύση και τους στόχους του ΕΠ. Αναφέρονται ενδεικτικά: ημερίδα, δημοσιότητα στον τύπο. Κατά τη διάρκεια υλοποίησης του ΕΠ πραγματοποιούνται ενέργειες πληροφόρησης και δημοσιότητας εκ των οποίων μια σημαντική ενέργεια ετησίως που θα επικοινωνεί τα επιτεύγματα και τα έργα του ΕΠ. Ενδεικτικά αναφέρονται ημερίδες, συνέδρια, σεμινάρια, δελτία τύπου, εκθέσεις, παραγωγή έντυπου και ηλεκτρονικού ενημερωτικού υλικού καθώς και προβολή στα ΜΜΕ. Τα ΕΠ διατηρούν ιστοσελίδες καθώς και άλλα μέσα πληροφόρησης έντυπα ή ηλεκτρονικά.

Τα μέτρα δημοσιότητας και πληροφόρησης θα κάνουν αναφορά στην προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συνδρομής σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Δύναται να εμπλακεί στα μέτρα πληροφόρησης και δημοσιότητας ένας τουλάχιστον πολλαπλασιαστής πληροφόρησης, αναλόγως με το περιεχόμενο του ΕΠ ή τις Περιφέρειες που καλύπτει, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Άρθρο 5 παρ.3 του Καν. (ΕΚ) 1828/06.

Το επικοινωνιακό σχέδιο, καθώς και οποιαδήποτε σημαντική τροποποίησή του, εκπονείται από τη διαχειριστική αρχή του ΕΠ με βάση τις κατευθύνσεις της εθνικής αρχής συντονισμού και σε συνεργασία με την ΕΥΣΕΚΤ εφόσον το ΕΠ συγχρηματοδοτείται από το ΕΚΤ ή υλοποιεί δράσεις τύπου ΕΚΤ μέσω της χρήσης της ρήτρας ευελιξίας του 10% (ή 15%) και υποβάλλεται προς εξέταση στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 3 του Καν. (ΕΚ) 1828/2006.

Για την εξασφάλιση της ομοιογένειας, συνοχής και συνέργιας μεταξύ των μέτρων δημοσιότητας και πληροφόρησης των ΕΠ που χρηματοδοτούνται από τα Ταμεία που συνδράμουν στο πλαίσιο της πολιτικής για τη συνοχή, η εθνική αρχή συντονισμού παρέχει ενιαίες αρχές

προς τις διαχειριστικές αρχές των ΕΠ και μεριμνά για τη συνολική παρακολούθηση, εποπτεία και συντονισμό τους.

Τα ποσά που προβλέπονται για την πληροφόρηση και τη δημοσιότητα περιλαμβάνονται στη χρηματοδότηση του ΕΠ στο πλαίσιο της Τεχνικής Υποστήριξης Εφαρμογής (άρθρο 46 παρ. 1 του κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006).

Η διαχειριστική αρχή ορίζει τουλάχιστον ένα πρόσωπο επαφής υπεύθυνο για την πληροφόρηση και την δημοσιότητα βάσει του άρθρου 10 του Καν. (ΕΚ) 1828/06 και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

## 4.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ

Η εθνική και κοινοτική συμμετοχή για όλες τις πράξεις που εντάσσονται στα ΕΠ του ΕΣΠΑ αποτελούν δημόσιες επενδύσεις και μπορούν να χρηματοδοτούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ). Οι πιστώσεις των Ταμείων εγγράφονται στο Τμήμα Εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων). Στο τμήμα δαπανών του ΠΔΕ εγγράφονται οι προβλέψεις μεταφοράς πιστώσεων προς τους φορείς χρηματοδότησης του ΠΔΕ. Οι πιστώσεις προς τους δικαιούχους αφορούν την προβλεπόμενη δημόσια δαπάνη (κοινοτική και εθνική). Τυχόν ιδιωτική συμμετοχή παρακολουθείται μέσω του ΟΠΣ.

Στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων τηρούνται τα απαιτούμενα στοιχεία προκειμένου να είναι δυνατή η πρόβλεψη απαιτήσεων χρηματοδότησης για την υλοποίηση των ΕΠ του ΕΣΠΑ.

Η διαδικασία για τη διενέργεια πληρωμών στους δικαιούχους είναι η ακόλουθη:

1. Εγγραφή της δημόσιας δαπάνης της πράξης (εθνική και κοινοτική συμμετοχή) στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μετά την ένταξή της σε ΕΠ σε συλλογική απόφαση του φορέα χρηματοδότησης
2. Υποβολή αιτήματος διάθεσης χρηματοδότησης από το δικαιούχο ή ενδιάμεσο φορέα διαχείρισης στις περιπτώσεις κρατικών ενισχύσεων προς τον φορέα χρηματοδότησης
3. Υποβολή αιτήματος από τον φορέα χρηματοδότησης προς το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών για τη διάθεση χρηματοδότησης
4. Έκδοση απόφασης διάθεσης χρηματοδότησης από το Υπ.Οι.Ο. με βάση το αίτημα και το διαθέσιμο όριο πληρωμών, και κοινοποίησή της στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, στην Τράπεζα της Ελλάδος και στο φορέα χρηματοδότησης
5. Εντολή κατανομής των πιστώσεων στην πράξη από το φορέα χρηματοδότησης προς το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και την Τράπεζα της Ελλάδος η οποία κοινοποιείται στο δικαιούχο ή ενδιάμεσο φορέα διαχείρισης

Με την κατανομή χρηματοδότησης στην πράξη οι πιστώσεις είναι διαθέσιμες στο δικαιούχο, ο οποίος μπορεί να προχωρήσει σε χρεώσεις του λογαριασμού της πράξης εκδί-

δοντας επιταγές προς τους αναδόχους. Οι πληρωμές προς τους αναδόχους βαρύνουν άμεσα το λογαριασμό της πράξης.

Στις περιπτώσεις κρατικών ενισχύσεων οι πιστώσεις είναι διαθέσιμες στον ενδιάμεσο φορέα διαχείρισης ο οποίος μπορεί να προχωρήσει σε χρεώσεις του λογαριασμού της πράξης εκδίδοντας επιταγές προς τους δικαιούχους. Οι πληρωμές προς τους δικαιούχους βαρύνουν άμεσα το λογαριασμό της πράξης.

Στην περίπτωση που οι δικαιούχοι ή οι ενδιάμεσοι φορείς διαχείρισης είναι Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου μετά την ολοκλήρωση των βημάτων 1 έως 4 εκδίδεται εντολή μεταφοράς των πιστώσεων από το φορέα χρηματοδότησης στο λογαριασμό του Νομικού Προσώπου προκειμένου να διενεργηθούν πληρωμές. Η μεταφορά των ποσών γίνεται υπό μορφή άμεσης επιχορήγησης ή αύξησης μετοχικού κεφαλαίου (περιπτώσεις Ανωνύμων Εταιρειών του δημοσίου).

Μετά την μεταφορά στο λογαριασμό του Νομικού Προσώπου, ο δικαιούχος ή ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης προβαίνει στις πληρωμές των αναδόχων ή δικαιούχων αντιστοίχως.

Κατά την πληρωμή στους αναδόχους ή δικαιούχους κανένα ποσό δεν αφαιρείται, ούτε παρακρατείται, ούτε εισπράττεται οποιαδήποτε ειδική επιβάρυνση ή άλλο τέλος ισοδύναμου αποτελέσματος, το οποίο θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των ποσών αυτών.

Οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν οι δικαιούχοι καταχωρούνται στο ΟΠΣ μετά την επαλήθευσή τους από τη διαχειριστική αρχή και δικαιολογούνται από εξοφλημένα τιμολόγια ή λογιστικά έγγραφα ισοδύναμης αποδεικτικής αξίας .

Η αρχή πιστοποίησης συγκεντρώνει τις καταχωρηθείσες δαπάνες μέσω του ΟΠΣ προκειμένου να πιστοποιήσει τις δαπάνες και να συντάξει τη δήλωση δαπανών που προβλέπεται στο άρθρο 78.

Τυχόν τόκοι που παράγονται από πιστώσεις για χρηματοδότηση πράξεων στο πλαίσιο του ΕΠ, θεωρούνται εθνικοί πόροι και καλύπτουν εθνική δημόσια δαπάνη. Οι φορείς που διαχειρίζονται τα ανωτέρω ποσά έχουν υποχρέωση να δηλώνουν ετησίως τους δημιουργούμενους τόκους στη διαχειριστική αρχή του οικείου ΕΠ. Τα τραπεζικά ή πιστωτικά ιδρύματα, μέσω των οποίων κινούνται τα ανωτέρω ποσά υποχρεούνται στην παροχή στοιχείων κίνησης των σχετικών λογαριασμών στην αρχή πιστοποίησης, μετά από αίτημά της.

## 4.6 ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Για τους σκοπούς των άρθρων 66 και 76 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006, η διαχειριστική αρχή του ΕΠ, θα ενημερώνει το σύστημα πληροφορικής το οποίο καθιερώνεται στην Ευρωπαϊκή Επτροπή (SFC 2007), για την ανταλλαγή στοιχείων που αφορούν το ΕΠ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 39, 40, 41 και 42 του του Καν. (ΕΚ) 1828/2006.

Η διαχειριστική αρχή του ΕΠ διασφαλίζει, επίσης, την ύπαρξη συστήματος καταχώρισης και αποθήκευσης, σε ηλεκτρονική μορφή, λογιστικών εγγραφών για κάθε πράξη στο πλαίσιο του ΕΠ καθώς και της συλλογής δεδομένων υλοποίησης που απαιτούνται για τη χρηματοοικονομική διαχείριση, την παρακολούθηση, τις επαληθεύσεις, τους λογιστικούς ελέγχους και την αξιολόγηση, σύμφωνα με το άρθρο 60 στοιχείο γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006. Για το σκοπό αυτό, στο πλαίσιο της περιγραφής των Συστημάτων Διαχείρισης

και Ελέγχου, θα υποβληθεί στην Επιτροπή περιγραφή του εν λόγω συστήματος, συμπεριλαμβανομένου του οργανογράμματος ροής (κεντρικό ή κοινό σύστημα δικτύου ή αποκεντρωμένο σύστημα με συνδέσεις μεταξύ των συστημάτων), σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 71 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 και κατ' αντιστοιχία στο άρθρο 21 και στο παράρτημα XII παράγραφος 6 του του Καν. (ΕΚ) 1828/2006.

Για τους ανωτέρω σκοπούς, θα προσαρμοστεί κατάλληλα το υφιστάμενο Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα (ΟΠΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, που έχει δημιουργηθεί για τις απαιτήσεις του ΚΠΣ 2000-2006.

Το ΟΠΣ θα καλύπτει, επίσης, τις απαιτήσεις συλλογής και καταχώρισης δεδομένων που αφορούν στις αρμοδιότητες των αρχών ελέγχου και πιστοποίησης του προγράμματος και θα υποστηρίζει τις εν λόγω Αρχές στις υποχρεώσεις ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων με την Επιτροπή. Προς αυτή την κατεύθυνση θα καταβληθεί προσπάθεια να αναπτυχθεί σύστημα συμβατό με το ΟΠΣ για την εισαγωγή της χρήσης ηλεκτρονικών μέσων στις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων.

Το ΟΠΣ βρίσκεται ήδη σε λειτουργία για την κάλυψη των απαιτήσεων του ΚΠΣ 2000-2006 και με την ολοκλήρωση των απαραίτητων προσαρμογών, οι οποίες βρίσκονται σε εξέλιξη, θα αποτελεί την έγκυρη βάση οικονομικών και στατιστικών δεδομένων, η οποία θα καλύπτει και τις ανάγκες ηλεκτρονικής ενημέρωσης της Επιτροπής.

Η διαχείριση και λειτουργία του ΟΠΣ καθώς και θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και ανάπτυξής του προσδιορίζονται στο νόμο και στις ειδικές κανονιστικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ΄ εξουσιοδότηση αυτού.

Για την αντιμετώπιση τεχνικών και διαχειριστικών θεμάτων σχετικά με το ΟΠΣ, λειτουργεί πλήρης δικτυακή εφαρμογή Helpdesk.

## 4.7 ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ

Στο άρθρο 11 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 διατυπώνεται η απαίτηση της επίτευξης των στόχων των Ταμείων στο πλαίσιο στενής συνεργασίας, *εταιρική σχέση,* τόσο μεταξύ της Επιτροπής και του κράτους μέλους, όσο και μεταξύ του κράτους μέλους και των ενδιαφερόμενων φορέων σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο (κάθετη και οριζόντια διάσταση της εταιρικής σχέσης). Η διασφάλιση της εταιρικής σχέσης σε όλα τα επίπεδα υλοποίησης του ΕΠ, αντανακλάται από τα μέτρα που έχουν ληφθεί όπως:

(i) Η εφαρμογή διαδικασιών ευρείας διαβούλευσης σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού με στόχο τη διαμόρφωση πολύπλευρης προσέγγισης των εναλλακτικών επιλογών ανάπτυξης των περιφερειών της χώρας, μέσω γόνιμου και αποτελεσματικού διαλόγου με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

(ii) Η εκπροσώπηση των οικονομικών και κοινωνικών εταίρων, των αντιπροσωπευτικών μη κυβερνητικών οργανώσεων, των εκπροσώπων των ΟΤΑ ά και β΄ βαθμού στη σύνθεση της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ, η οποία αποτελεί τον κύριο μηχανισμό για την διασφάλιση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας του προγράμματος, όπου αντιπροσωπεύονται όλοι οι σχετικοί με τους στόχους και τις δράσεις του προγράμματος φορείς.

Η επιλογή των σχετικών εταίρων σε κάθε επίπεδο υλοποίησης του ΕΠ λαμβάνει υπόψη το βαθμό της συνεισφοράς των Ταμείων στην περιοχή που αντιπροσωπεύουν οι εταίροι, την εμπειρία και ικανότητα των εταίρων στους τομείς που εστιάζει το ΕΠ και την ανάγκη προώθησης της ισότητας μεταξύ γυναικών και ανδρών καθώς της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η μέριμνα για την αποτελεσματική λειτουργία της αρχής της εταιρικής σχέσης, ώστε να προσφέρει την αναμενόμενη προστιθέμενη αξία, αποτελεί ευθύνη του κράτους μέλους και υλοποιείται μέσω της ακριβούς και επαρκούς διάκρισης των ρόλων και αρμοδιοτήτων των διαφόρων εταίρων στο κατάλληλο κάθε φορά επίπεδο.

## 4.8 ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΙΣΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΦΥΛΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΜΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 τα Κ-Μ και η Επιτροπή διασφαλίζουν την προαγωγή της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και την ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου κατά τη διάρκεια των διαφόρων σταδίων υλοποίησης των δράσεων των Ταμείων. Επίσης λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να αποτρέψουν κάθε διάκριση εξαιτίας του φύλου, της φυλής ή της εθνικής καταγωγής της θρησκείας ή των πεποιθήσεων, της ύπαρξης αναπηρίας, της ηλικίας ή του γενετήσιου προσανατολισμού κατά τα διάφορα στάδια υλοποίησης των δράσεων των Ταμείων και ειδικότερα της πρόσβασης σε αυτά. Ειδικότερα, η δυνατότητα πρόσβασης για τα άτομα με αναπηρίες αποτελεί ένα από τα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται κατά τον καθορισμό πράξεων που συγχρηματοδοτούνται από τα Ταμεία και που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τις διάφορες φάσεις υλοποίησης.

Τα μέτρα που προβλέπονται για την προαγωγή της ισότητας των δύο φύλων και την αποτροπή διακρίσεων στα διάφορα στάδια υλοποίησης του ΕΠ περιλαμβάνουν:

(i) Την ισόρροπη κατά το δυνατόν συμμετοχή ανδρών και γυναικών στην επιτροπή παρακολούθησης του ΕΠ και την εκπροσώπηση σε αυτή κρατικών αρχών που είναι αρμόδιες για θέματα ισότητας καθώς και κοινωνικών οργανώσεων ειδικών πληθυσμιακών ομάδων (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, Δίκτυο ROM κλπ)

(ii) Τη λήψη κατάλληλων μέτρων για τη δημοσιοποίηση του προγράμματος και των ειδικότερων δράσεων που περιλαμβάνονται σε αυτό, ώστε να διασφαλίζεται η κατά το δυνατό ευρύτερη δυνατότητα πρόσβασης στην κοινοτική συγχρηματοδότηση. Στα μέτρα αυτά συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η αποστολή των προκηρύξεων σε όλα τα μέλη της επιτροπής παρακολούθησης του ΕΠ αλλά κα σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, οι οποίοι μπορούν να εξασφαλίσουν ευρεία διάδοση τόσο των ευκαιριών χρηματοδότησης όσο και των ειδικών όρων και προϋποθέσεων για τη λήψη της.

(iii) Τη παρακολούθηση και τη σχετική ενημέρωση της επιτροπής παρακολούθησης του ΕΠ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μέσω της ετήσιας έκθεσης, όσον αφορά τα μέτρα που έχουν ληφθεί σε σχέση με την παροχή ίσων ευκαιριών στο πλαίσιο του ΕΠ, την αποτελεσματικότητα τους και τις διορθωτικές παρεμβάσεις που απαιτούνται ώστε να διασφαλίζεται η αρχή της μη διάκρισης.

(iv) Τη χρήση εξειδικευμένων κριτηρίων προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρίες κατά την διαδικασία επιλογής πράξεων για συγχρηματοδότηση.

## 4.9 ΡΗΤΡΑ ΕΥΕΛΙΞΙΑΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006, τα ΕΠ λαμβάνουν χρηματοδότηση μόνο από ένα Ταμείο, με εξαίρεση ΕΠ που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής. Ωστόσο μπορούν, με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στους ειδικούς κανονισμούς των Ταμείων, να χρηματοδοτούν, κατά συμπληρωματικό τρόπο και εντός του ορίου του 10% της κοινοτικής χρηματοδότησης του κάθε άξονα προτεραιότητας (ρήτρα ευελιξίας), δράσεις που εμπίπτουν στο πεδίο συνδρομής του άλλου Ταμείου, εφόσον οι δράσεις αυτές απαιτούνται για την ικανοποιητική υλοποίηση της πράξης και συνδέονται άμεσα με αυτή.

Για την υλοποίηση των ΕΠ προβλέπεται η αξιοποίηση κατά τη διάρκεια της προγραμματικής περιόδου της ρήτρας ευελιξίας. Η χρηματοδότηση κατά συμπληρωματικό τρόπο του ΕΤΠΑ και του ΕΚΤ μπορεί να φτάσει μέχρι και 10% της κοινοτικής χρηματοδότησης ανά άξονα προτεραιότητας κατά μέγιστο (ή μέχρι 15% για τον άξονα προτεραιότητας Κοινωνική Ενσωμάτωση του ΕΚΤ για όλες τις Περιφέρειες και τον άξονα προτεραιότητας Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη του ΕΤΠΑ που αφορά στις Περιφέρειες σταδιακής εισόδου).

Στο πλαίσιο αυτό έχουν ήδη περιγραφεί στα ΕΠ οι κατηγορίες παρεμβάσεων τις οποίες οι αρμόδιες αρχές θα υλοποιήσουν μέσω της χρήσης της ανωτέρω ρήτρας. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Δράσεις για τον εμπλουτισμό, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την αύξηση της κινητικότητας του ανθρώπινου δυναμικού που εμπίπτουν στην στρατηγική του υπουργείου Ανάπτυξης και περιλαμβάνονται στο ΕΠ «Επιχειρηματικότητα-Ανταγωνιστικότητα» για τις 8 περιφέρειες αμιγούς Στόχου Σύγκλισης και στα ΠΕΠ για τις 5 περιφέρειες μεταβατικής στήριξης (π.χ. θεματικά δίκτυα Ε&Α, δημιουργία περιφερειακών πόλων καινοτομίας, δράσεις ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας, βελτίωση της εποπτείας της αγοράς και στήριξη του καταναλωτή, ενίσχυση των δομών στήριξης της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας).
- Παροχή κοινωνικών υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο μέσω των ΠΕΠ (προγράμματα τύπου «Βοήθεια στο σπίτι»), που εντάσσονται στη στρατηγική των αξόνων προτεραιότητας «Αειφόρος Ανάπτυξη και Ποιότητα Ζωής» για την ενίσχυση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των περιφερειών και την ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής.
- Παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται σε όλους τους άξονες προτεραιότητας του ΕΠ «Εκπαίδευση και δια βίου μάθηση» για την προμήθεια εξοπλισμού με στόχο τη χρήση νέων τεχνολογιών στην εκπαιδευτική διαδικασία (π.χ. εξοπλισμός εργαστηρίων φυσικών επιστημών ιδιαίτερα για ΑμεΑ, εξοπλισμός εργαστηρίων για επαγγελματικά λύκεια και σχολές, εξοπλισμός για τις δομές εκπαίδευσης ενηλίκων, εξοπλισμός για την τριτοβάθμια εκπαίδευση).
- Παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στους άξονες προτεραιότητας 1 και 2 του ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση» (π.χ. εκπαίδευση στη χρήση πληροφοριακών συστημάτων όπως TAXIS).

- Παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στους άξονες προτεραιότητας 1, 2 και 3 του ΕΠ «Διοικητική Μεταρρύθμιση» για την προμήθεια ηλεκτρονικού εξοπλισμού, δικτύωσης, διαμόρφωσης χώρων, προμήθειας έτοιμου λογισμικού κλπ.

Επισημαίνεται ότι όμοιες ή ομοειδείς κατηγορίες παρεμβάσεων θα υλοποιούνται κάτω από ένα και το αυτό θεσμικό πλαίσιο, ανεξάρτητα από την πηγή χρηματοδότησής τους (επιχειρησιακό πρόγραμμα ή Διαρθρωτικό Ταμείο).

Κατά τη διαδικασία αναθεώρησης των ΕΠ θα εξετάζεται από τα αρμόδια όργανα το ενδεχόμενο και η αναγκαιότητα αξιοποίησης της ρήτρας ευελιξίας και σε πρόσθετες κατηγορίες παρεμβάσεων (όπως π.χ. ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε τοπικό ή κλαδικό επίπεδο, ολοκληρωμένες παρεμβάσεις με στόχευση σε συγκεκριμένες πληθυσμιακές ομάδες, ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής ανάπτυξης).

Η χρησιμοποίηση της ρήτρας ευελιξίας παρακολουθείται από τη διαχειριστική αρχή μέσω του ΟΠΣ στο επίπεδο του άξονα προτεραιότητας, ώστε να διασφαλίζεται ότι το ποσοστό συμπληρωματικής χρηματοδότησης από το αντίστοιχο Ταμείο δεν υπερβαίνει το καθορισμένο ποσοστό-κατώφλι του 10% (ή 15%).

Η διαχειριστική αρχή ενημερώνει την Επιτροπή, στο πλαίσιο της ετήσιας έκθεσης, σχετικά με τη χρησιμοποίηση της ρήτρας ευελιξίας παρέχοντας πληροφορίες σε επίπεδο άξονα προτεραιότητας που να επιτρέπουν την επαλήθευση των προϋποθέσεων χρησιμοποίησης της ρήτρας ευελιξίας καθώς και της μη υπέρβασης του ανώτατου επιτρεπτού ορίου συνδρομής του αντίστοιχου Ταμείου.

## 4.10 ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ[28]

Η αρχή της εταιρικής σχέσης εφαρμόσθηκε πλήρως από το Υπουργείο Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας στις διαδικασίες κατάρτισης του τομεακού ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού», με την κινητοποίηση του συνόλου των τομέων πολιτικής και των κοινωνικών εταίρων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς και βασιζόμενη στην αρχή της διαφάνειας. Η συμμετοχή των εταίρων στη διαδικασία προέκυψε με βάση την αντιπροσωπευτική εκπροσώπηση και των κοινωνικών ομάδων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, την πλήρη κάλυψη του εύρους των πολιτικών και ειδικών οριζόντιων θεμάτων που αναπτύσσονται στο ΕΠ.

Ήδη σήμερα οι κοινωνικοί εταίροι συμμετέχουν με αποφασιστικό ρόλο:

- στην Επιτελική Επιτροπή του Εθνικού Συστήματος Σύνδεσης της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης με την Απασχόληση (ΕΣΣΕΕΚΑ).
- στις διαδικασίες εκπόνησης και ανάπτυξης των επαγγελματικών περιγραμμάτων
- στο Εθνικό Συμβούλιο Κοινωνικής Πολιτικής (ΕΣΥΚΠ).

Στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, το Υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας προτίθεται να προχωρήσει σε διάλογο με τους κοινωνικούς εταί-

[28] Η συγκεκριμένη ενότητα αφορά μόνο στο Στόχο Σύγκλιση στο πλαίσιο του ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού».

ρους για την εκπόνηση ολοκληρωμένου επιχειρησιακού σχεδιασμού με στόχο την ενίσχυση του ρόλου τους, προκειμένου να αποκτήσει η εμπλοκή τους μόνιμο και βιώσιμο χαρακτήρα.

Το Υπουργείο Απασχόλησης, μέσω «προγραμματικής συμφωνίας», προτίθεται να διαθέσει έως το 2% των πόρων του ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού», για συγκεκριμένες ενέργειες στήριξης παρεμβάσεων και ευαισθητοποίησης των ωφελουμένων, για την υλοποίηση κοινών δράσεων, καθώς και την ενδυνάμωση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των κοινωνικών εταίρων, ειδικότερα όσον αφορά την προσαρμοστικότητα των εργαζομένων και των επιχειρήσεων.

## 4.11 ΜΕΣΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ

Στο πλαίσιο του ΕΠ δύναται να χρηματοδοτηθούν πράξεις που αφορούν στην ίδρυση, οργάνωση και λειτουργία ταμείων ή ταμείων χαρτοφυλακίου όπως ορίζονται στο άρθρο 44 του Κανονισμού. Τα ταμεία ιδρύονται με Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού προσδιορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τη συνεισφορά από ΕΠ σε ταμεία της προηγουμένης παραγράφου.

## 4.12 ΕΡΓΑ ΓΕΦΥΡΕΣ

Ως έργα-γέφυρες χαρακτηρίζονται έργα των οποίων μέρος του φυσικού αντικειμένου συγχρηματοδοτείται από ΕΠ της περιόδου 2000-2006 και μέρος από ΕΠ της προγραμματικής περιόδου 2007-2013.

Τα έργα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από ΕΠ της περιόδου 2007-2013 εφόσον πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- η αρμόδια αρχή κατανέμει τις πράξεις σε δύο χωριστά, σαφώς διακριτά στάδια ή τμήματα για κάθε ΕΠ της αντίστοιχης περιόδου με αντίστοιχο διακριτό οικονομικό και φυσικό αντικείμενο,
- πληρούνται οι όροι επιλεξιμότητας του ΕΠ της περιόδου 2007-2013 από το οποίο πρόκειται να συγχρηματοδοτηθεί ως έργο-γέφυρα,
- πληρούνται οι όροι επιλεξιμότητας του ΕΠ της περιόδου 2000-2006, υπό το οποίο είχε αρχικά συγχρηματοδοτηθεί. Στην περίπτωση που, βάσει εκθέσεων ελέγχου ή άλλων μέσων, προκύπτει ότι η δαπάνη ενός έργου δεν είναι επιλέξιμη για συγχρηματοδότηση κατά την περίοδο 2000-2006, η δαπάνη αυτή δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή για συγχρηματοδότηση ούτε κατά την περίοδο 2007-2013,
- αιτιολογείται επαρκώς η μη ολοκλήρωση του έργου κατά την περίοδο 2000-2006,
- για το τμήμα του έργου που θα ενταχθεί στο ΕΣΠΑ θα ισχύσουν τα ποσοστά συγχρηματοδότησης του σχετικού ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007 – 2013 ανά περίπτωση,

- στις περιπτώσεις μεγάλων έργων γεφυρών, για τα οποία το συνολικό κόστος επένδυσης και από τις δύο προγραμματικές περιόδους είναι άνω των είκοσι πέντε εκατ. (25.000.000) ευρώ στην περίπτωση του περιβάλλοντος και άνω των πενήντα εκατ. (50.000.000) ευρώ σε άλλους τομείς, σύμφωνα με το άρθρο 39 του Καν. (ΕΚ) 1083/06, στις πληροφορίες που υποβάλλονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 40 του ίδιου Κανονισμού, συμπεριλαμβάνονται τα στοιχεία διακριτότητας φυσικού και οικονομικού αντικειμένου μεταξύ των δύο προγραμματικών περιόδων.

Σε κάθε ΕΠ του ΕΣΠΑ προσδιορίζονται τα μεγάλα έργα γέφυρες (κατά την έννοια του άρθρου 39 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006) που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν από αυτό.

Στις τελικές εκθέσεις εκτέλεσης των ΕΠ της περιόδου 2000-2006 θα δοθούν αναλυτικά στοιχεία σε ότι αφορά στα έργα-γέφυρες που δεν αποτελούν μεγάλα έργα κατά την έννοια του Καν. (ΕΚ) 1083/2006. Έργα που κατά τη λήξη της προγραμματικής περιόδου 2000-2006 προσδιοριστούν ως ημιτελή ή μη-λειτουργικά και τα οποία σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητες των ΕΠ 2007-2013 δεν είναι επιλέξιμα, το κράτος μέλος υποχρεούται να τα ολοκληρώσει και να τα καταστήσει λειτουργικά με εθνικούς πόρους.

Η χρηματοδότηση των έργων γεφυρών δεν αναιρεί τις υποχρεώσεις της χώρας για την περίοδο 2007-2013, ως προς την τήρηση των περιφερειακών κατανομών και των στόχων της Λισσαβόνας.

## 4.13 ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ

### 4.13.1 Κανόνες σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις, τις κρατικές ενισχύσεις, τις ίσες ευκαιρίες και το περιβάλλον

Οι οδηγίες και οι κατευθύνσεις σχετικά με τους ισχύοντες κανόνες στους ανωτέρω τομείς θα προσδιοριστούν κατά την περιγραφή του Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου των ΕΠ σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 21 του Καν.1828/2006 της Επιτροπής. Στο πλαίσιο αυτό θα εκδοθούν και οδηγίες για την τήρηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις συμπεριλαμβανομένων οδηγιών για τη σώρευση των ενισχύσεων και της αποφυγής διπλής χρηματοδότησης.

Η διαχειριστική αρχή διασφαλίζει την τήρηση του κοινοτικού θεσμικού πλαισίου σε ότι αφορά τον ανταγωνισμό και τις δημόσιες συμβάσεις, τις κρατικές ενισχύσεις, το περιβάλλον, τις μεταφορές και την ενέργεια, την διασφάλιση της υγείας του πληθυσμού και την κοινωνική φροντίδα, τις ίσες ευκαιρίες. Η διαχειριστική αρχή διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται οι κανόνες κρατικών ενισχύσεων που ισχύουν κατά την έγκριση της απόφασης χορήγησης της ενίσχυσης.

Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες παρατυπιών στη διαδικασία ανάθεσης και υλοποίησης των δημοσίων συμβάσεων, οι ελληνικές αρχές θα προχωρήσουν στην κωδικοποίηση και απλοποίηση του νομικού πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις έργων.

### 4.13.2 Διαχειριστική Επάρκεια Δικαιούχων ΕΠ

Στην προγραμματική περίοδο 2007-2013 ενισχύεται η διοικητική αποτελεσματικότητα των φορέων υλοποίησης (δικαιούχων) συγχρηματοδοτούμενων έργων, με τη θέσπιση κανόνων

επιβεβαίωσης της διαχειριστικής επάρκειάς τους, πριν από την ανάληψη της ευθύνης εκτέλεσης έργων. Προβλέπεται ειδική διαδικασία με την οποία καθορίζονται οι απαιτήσεις ή το πρότυπο διαχείρισης έργων, οι διαδικασίες και οι αρμόδιοι φορείς για την επιβεβαίωση της διαχειριστικής επάρκειας των δικαιούχων, λαμβάνοντας μέριμνα του μεγέθους και των ιδιαιτεροτήτων των έργων που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ, καθώς και των δικαιούχων που θα τα υλοποιήσουν.

Μέχρι την έναρξη εφαρμογής της ανωτέρω διαδικασίας, η οποία προβλέπεται να γίνει την 1.1.2009, και για ειδικές κατηγορίες πράξεων και ιδίως για τα συνεχιζόμενα από το ΚΠΣ 2000-2006 έργα, η διαχειριστική επάρκεια των δικαιούχων επιβεβαιώνεται σύμφωνα με οδηγίες της εθνικής αρχής συντονισμού και με τα όσα προβλέπονται στην επιστολή με αρ. πρωτ. ΕΥΣΣΑΑΠ1469/04.05.2007 του Υπουργού Οικονομίας & Οικονομικών.

Σε περίπτωση δικαιούχων για τους οποίους δεν επιβεβαιώνεται η διαχειριστική τους επάρκεια, η αρμοδιότητα υλοποίησης δύναται να μεταβιβαστεί με προγραμματική συμφωνία των δύο μερών στην αρχή στην οποία υπάγονται ή από την οποία εποπτεύονται ή σε συναφή δημόσια υπηρεσία ή ανώνυμη εταιρεία του ευρύτερου δημόσιου τομέα, η οποία ικανοποιεί τα κριτήρια διαχειριστικής επάρκειας δικαιούχων. Στην περίπτωση που στον φορέα που αναλαμβάνει υλοποίηση έργου σύμφωνα με τα προηγούμενα, προκαλούνται πρόσθετες δαπάνες για τις υπηρεσίες διοίκησης που παρέχει, αυτές περιλαμβάνονται στον προϋπολογισμό του έργου και καλύπτονται απολογιστικά είτε από το ίδιο το έργο είτε από την τεχνική βοήθεια του ΕΠ στο οποίο εντάσσεται. Μετά την παραλαβή προς χρήση, το έργο παραδίδεται στον δικαιούχο μαζί με πλήρη τεχνική και οικονομική τεκμηρίωση.

# 5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

## 5.1 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΔΑΦΙΚΟ ΤΥΠΟ

Στον Πίνακα 10 παρουσιάζονται οι δαπάνες του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» ανά κατηγορία παρέμβασης.

Η κατηγοριοποίηση των κονδυλίων του ΕΠΕΠ με βάση τη μορφή χρηματοδότησης και τον εδαφικό τύπο των περιοχών παρέμβασης παρουσιάζεται στους Πίνακες 10α και 10β.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10 - ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

| **ΚΩΔΙ-ΚΟΣ** | **ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ** | ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ (εκατ. €) |
|---|---|---|
| 11 | Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών (πρόσβαση, ασφάλεια, δυνατότητα λειτουργικής εναλλαγής συστημάτων, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.λ.π.) | 32.285.000 |
| | | |
| 16 | Σιδηρόδρομοι | 16.500.000 |
| 17 | Σιδηρόδρομοι (TEN-T) | 729.000.000 |
| 18 | Κινητός σιδηροδρομικός εξοπλισμός | 0,0 |
| 19 | Κινητός σιδηροδρομικός εξοπλισμός (TEN-T) | 0,0 |
| 20 | Αυτοκινητόδρομοι | 0,0 |
| 21 | Αυτοκινητόδρομοι (TEN-T) | 1.800.800.000 |
| 22 | Εθνικές οδοί | 343.650.000 |
| 23 | Περιφερειακές/τοπικές οδοί | 54.650.000 |
| 24 | Ποδηλατόδρομοι | 0,0 |
| 25 | Αστικές μεταφορές | 24.500.000 |
| 26 | Πολύτροπες μεταφορές. | 0,0 |
| 27 | Πολύτροπες μεταφορές (TEN-T) | 25.000.000 |
| 28 | Έξυπνα Μεταφορικά συστήματα. | 0,0 |
| 29 | Αερολιμένες | 169.000.000 |
| 30 | Λιμένες | 105.000.000 |
| 31 | Ποτάμιοι οδοί (περιφερειακές και τοπικές) | 0,0 |
| 32 | Ποτάμιοι οδοί (TEN-T) | 0,0 |
| | | |
| 52 | Καθαρές αστικές μεταφορές | 326.050.000 |
| 53 | Πρόληψη κινδύνων (συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης και εφαρμογής σχεδίων και μέτρων για την πρόληψη και τη διαχείριση των φυσικών και των τεχνολογικών κινδύνων) | 32.950.000 |
| | | |
| 85 | Προετοιμασία, εφαρμογή παρακολούθηση και επιθεώρηση | 20.350.000 |
| 86 | Αξιολόγηση και Μελέτες, πληροφορίες και επικοινωνία | 20.425.864 |
| | | **3.700.160.864** |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 10α - ΜΟΡΦΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ**

| ΚΩΔΙ-ΚΟΣ | Μορφή χρηματοδότησης | ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ (εκατ. €) |
|---|---|---|
| 01 | Μη επιστρεπτέα ενίσχυση | 3.700.160.864 |
| 02 | Ενίσχυση (δάνειο, επιδότηση επιτοκίου, εγγυήσεις) | 0 |
| 03 | Επιχειρηματικά κεφάλαια (συμμετοχή, κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου) | 0 |
| 04 | Άλλες μορφές χρηματοδότησης | 0 |
| | **ΣΥΝΟΛΟ** | **3.700.160.864** |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 10β - ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΑΝΑ ΕΔΑΦΙΚΟ ΤΥΠΟ**

| ΚΩΔΙ-ΚΟΣ | Εδαφικός τύπος | ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ (εκατ. €) |
|---|---|---|
| 01 | Αστική περιοχή | 815.500.000 |
| 02 | Βουνά | 316.790.000 |
| 03 | Νησιά | 217.700.000 |
| 04 | Αραιοκατοικημένες και πολύ αραιοκατοικημένες περιοχές | 0,0 |
| 05 | Αγροτικές περιοχές (εκτός από βουνά, νησιά ή αραιοκατοικημένες και πολύ αρ | 2.141.940.000 |
| 06 | Πρώην εξωτερικά σύνορα της ΕΕ (μετά τις 30.4.2004) | 0,0 |
| 07 | Ιδιαίτερα απομακρυσμένη Περιφέρεια | 0,0 |
| 08 | Ζώνη διασυνοριακής συνεργασίας | 43.000.000 |
| 09 | Ζώνη διακρατικής συνεργασίας | 15.000.000 |
| 10 | Ζώνη διαπεριφερειακής συνεργασίας | 50.220.000 |
| 00 | Άνευ αντικειμένου | 100.010.864 |
| | **ΣΥΝΟΛΟ** | **3.700.160.864** |

## 5.2 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

Με βάση τα στοιχεία κόστους των προγραμματιζόμενων δράσεων προκύπτουν τα ακόλουθα στοιχεία χρηματοδότησης του Ε.Π.Ε.Π., που αφορούν την Ετήσια κατανομή της κοινοτικής Συνδρομής (Πίνακας 11) και τα στοιχεία Δαπανών ανά Άξονα προτεραιότητας (Πίνακας 12). Στον Πίνακα 12 ως βάση υπολογισμού της κοινοτικής συνδρομής χρησιμοποιείται η επιλέξιμη δημόσια δαπάνη (στήλη 8).

**Πίνακας 11 - Ετήσια κατανομή κοινοτικής συνδρομής**

| **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ** | | | | **Ποσά σε ΕΥΡΩ τρέχουσες τιμές** |
|---|---|---|---|---|
| | | **ΕΤΠΑ / ΕΚΤ** | **Ταμείο Συνοχής** | **ΣΥΝΟΛΟ** |
| **2007** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | 225.609.683 | | |
| | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **σύνολο** | **225.609.683** | **284.783.449** | **510.393.132** |
| **2008** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | 230.121.881 | | |
| | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **σύνολο** | **230.121.881** | **290.479.119** | **520.601.000** |
| **2009** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | 221.534.894 | | |
| | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **σύνολο** | **221.534.894** | **296.288.701** | **517.823.595** |
| **2010** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | 222.124.385 | | |
| | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **σύνολο** | **222.124.385** | **302.214.475** | **524.338.860** |
| **2011** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | 225.363.294 | | |
| | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **σύνολο** | **225.363.294** | **308.258.763** | **533.622.057** |
| **2012** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | 228.692.588 | | |
| | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **σύνολο** | **228.692.588** | **314.423.939** | **543.116.527** |
| **2013** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | 229.553.275 | | |
| | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **σύνολο** | **229.553.275** | **320.712.418** | **550.265.693** |
| **Γενικό Σύνολο** | **Περιφέρειες χωρίς μεταβατική στήριξη** | **1.583.000.000** | | |
| **2007 - 2013** | **Περιφέρειες με μεταβατική στήριξη** | | | |
| | **ΣΥΝΟΛΟ** | **1.583.000.000** | **2.117.160.864** | **3.700.160.864** |

**Πίνακας 12 - Χρηματοδοτικό σχήμα ΕΠΕΠ ανά άξονα προτεραιότητας**

| Ποσά σε Ευρώ (τρέχουσες τιμές) | | ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ | | | | ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ | | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (Βάση υπολ.Κοιν.Συμμ.) | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ | ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ | | | | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | ΕΘΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ | ΕΘΝΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ | | | ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΕΤΕ | ΑΛΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ | | | |
| | | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ | ΣΥΝΟΛΟ | | | | | | | | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | 1 | 2 | 3 | 4=1+2+3 | 5=6+7 | 6 | 7 | 8=4+5 | 9=4/8 | 10 | 11a* | 11b** | 11a+11b | 12=4+5+11a |
| Α | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 1.085.150.000 | - | - | 1.085.150.000 | 361.750.000 | 361.750.000 | | 1.446.900.000 | 75,00% | | 723.400.000 | 2.520.605.000 | 3.244.005.000 | 2.170.300.000 |
| Β | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 242.000.000 | - | - | 242.000.000 | 42.700.000 | 42.700.000 | | 284.700.000 | 85,00% | | 199.300.000 | | 199.300.000 | 484.000.000 |
| Γ | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 90.900.000 | - | - | 90.900.000 | 30.300.000 | 30.300.000 | | 121.200.000 | 75,00% | | 60.600.000 | | 60.600.000 | 181.800.000 |
| Δ | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 100.000.000 | - | - | 100.000.000 | 17.650.000 | 17.650.000 | | 117.650.000 | 85,00% | | 82.350.000 | | 82.350.000 | 200.000.000 |
| Ε | ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ | 43.200.000 | - | - | 43.200.000 | 43.200.000 | 43.200.000 | | 86.400.000 | 50,00% | | 0 | | 0 | 86.400.000 |
| ΣΤ | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ | 21.750.000 | - | - | 21.750.000 | 21.750.000 | 21.750.000 | | 43.500.000 | 50,00% | | 0 | | 0 | 43.500.000 |
| Ζ | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ | - | - | 1.091.450.000 | 1.091.450.000 | 363.830.000 | 363.830.000 | | 1.455.280.000 | 75,00% | | 727.620.000 | 1.107.937.000 | 1.835.557.000 | 2.182.900.000 |
| Η | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | - | - | 481.000.000 | 481.000.000 | 84.860.000 | 84.860.000 | | 565.860.000 | 85,00% | | 396.140.000 | | 396.140.000 | 962.000.000 |
| Θ | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ | - | - | 14.100.000 | 14.100.000 | 6.200.000 | 6.200.000 | | 20.300.000 | 69,46% | | 7.900.000 | | 7.900.000 | 28.200.000 |
| Ι | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ | - | - | 69.000.000 | 69.000.000 | 12.180.000 | 12.180.000 | | 81.180.000 | 85,00% | | 56.820.000 | | 56.820.000 | 138.000.000 |
| ΙΑ | ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ –- ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ | - | - | 411.550.000 | 411.550.000,0 | 241.550.000 | 241.550.000 | | 653.100.000 | 63,01% | | 170.000.000 | | 170.000.000 | 823.100.000 |
| ΙΒ | ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | - | - | 31.035.000 | 31.035.000 | 31.035.000 | 31.035.000 | | 62.070.000 | 50,00% | | 0 | | 0 | 62.070.000 |
| ΙΓ | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ | - | - | 19.025.864 | 19.025.864 | 19.025.864 | 19.025.864 | | 38.051.728 | 50,00% | | 0 | | 0 | 38.051.728 |
| **Σύνολο** | | **1.583.000.000** | **-** | **2.117.160.864** | **3.700.160.864** | **1.276.030.864** | **1.276.030.864** | | **4.976.191.728** | **74,36%** | | **2.424.130.000** | **3.628.542.000** | **6.052.672.000** | **7.400.321.728** |

(*) άλλοι εθνικοί πόροι, προβλεπόμενα έσοδα, μη επιλέξιμες δαπάνες κ.α.
(**) ποσά Ιδιωτικής Συμμετοχής

# Παραρτήματα

1. **Συμπληρωματικές πληροφορίες ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης τομέα μεταφορών**

2. **Μεθοδολογία υπολογισμού Δεικτών Αποτελεσμάτων Ε.Π.**

3. **Δείκτες Κορμού (Core indicators)**

4. **Χάρτης Συστήματος Μεταφορών**

## 1. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Στην ανάπτυξη της χώρας τα τελευταία χρόνια συνέβαλαν σημαντικά τα δημοσιονομικά μέτρα για την εξασφάλιση μακροοικονομικής σταθερότητας, η ανάπτυξη της ναυτιλίας, του τουρισμού και των κατασκευών και η επέκταση της τραπεζικής πίστης που, παράλληλα με τη μείωση των επιτοκίων, συνέβαλε στην αύξηση της κατανάλωσης (και των ιδιωτικών κατασκευών). Σημαντικά επίσης συνέβαλε η μείωση του πληθωρισμού, από 8,2% το 1996 σε περίπου 3% σήμερα.

Παρά τη σχετική πρόοδο των τελευταίων ετών, η Ελλάδα γενικά υστερεί ως προς τους στόχους της Λισσαβόνας για την απασχόληση: Μόνο σε δύο περιφέρειες (Πελοπόννησο και Κρήτη) το ποσοστό της συνολικής απασχόλησης διαμορφώνεται σε επίπεδο άνω του 60%, ενώ στο σύνολο της χώρας το 2004 ανήλθε σε 59,4%, σημαντικά χαμηλότερο από τα μέσα ποσοστά της Ε.Ε. των 15 ή των 25 (64,7% και 63,3% αντίστοιχα). Οι περισσότερες περιφέρειές της χώρας (ιδιαίτερα οι Περιφέρειες Βορείου Αιγαίου και Δυτικής Μακεδονίας) έχουν να διανύσουν σημαντική απόσταση μέχρι να υλοποιηθούν οι στόχοι της Λισσαβόνας που είναι 65% απασχόληση το 2005 και 70% το 2010.

Μια από τις βασικές αιτίες του χαμηλού επιπέδου απασχόλησης στην Ελλάδα είναι η «επίσημα» χαμηλή συμμετοχή των γυναικών στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό – με ορισμένες περιφέρειες της χώρας να υστερούν των Κοινοτικών μέσων όρων κατά περισσότερο από 10 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ ο σχετικός στόχος για το 2010 είναι 60%.

Παρά τις σημαντικές μειώσεις των τελευταίων δεκαετιών, ο αγροτικός τομέας εξακολουθεί να μετέχει στο ΑΕΠ και στην απασχόληση της Ελλάδας κατά ποσοστά σημαντικά υψηλότερα από τα αντίστοιχα μέσα της Ε.Ε. Στην Ελλάδα γενικά εξακολουθούν να κυριαρχούν οικονομικές δραστηριότητες έντασης εργασίας και χαμηλής προστιθέμενης αξίας και ανταγωνιστικότητας, ευάλωτες στο διεθνή ανταγωνισμό (π.χ. αγροτική παραγωγή, κλωστοϋφαντουργία κλπ.).

Σε περιφερειακό επίπεδο:

- Με εξαίρεση την Αττική, το ποσοστό του πρωτογενή τομέα στο ΑΕΠ και στην απασχόληση είναι υψηλό σε όλες τις περιφέρειες της χώρας, ιδιαίτερα στην Ανατολική Μακεδονία-Θράκη, στη Θεσσαλία, στη Δυτική Μακεδονία και στην Πελοπόννησο.
- Οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις βιομηχανίας / δευτερογενή τομέα είναι στην Αττική, στην Κεντρική Μακεδονία και στη Στερεά Ελλάδα (κυρίως περιοχή Οινοφύτων / «δορυφόρο» της Αττικής).
- Περί το 59% της προστιθέμενης αξίας του τριτογενή τομέα (υπηρεσιών κλπ.) συγκεντρώνεται στην Αττική και στην Κεντρική Μακεδονία. Τα ποσοστά του τομέα, πάντως, αυξάνουν σε όλες τις περιφέρειες, εν πολλοίς ακολουθώντας τις διεθνείς τάσεις, αλλά και λόγω της αντίστοιχης πτώσης των ποσοστών κυρίως του πρωτογενή τομέα.

Ο τουρισμός σήμερα αναλογεί σε περίπου 17% του ΑΕΠ της Ελλάδας και σε 18% της συνολικής απασχόλησης (800.000 θέσεις). Όμως, το τουριστικό προϊόν της χώρας δεν έχει διαφοροποιηθεί ουσιαστικά τα τελευταία χρόνια, με συνεχή κυριαρχία του τουρισμού «ήλιου και θάλασσας» και χαμηλή ως ελάχιστη ανάπτυξη (μόνο τα τελευταία χρόνια) εναλλακτικών

μορφών, όπως ο αγροτουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο χειμερινός τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, ο ιατρικός τουρισμός κλπ. – ενώ αναξιοποίητες παραμένουν εν πολλοίς οι δυνατότητες της χώρας για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής, του τουρισμού κρουαζιέρας (με ελληνικό λιμένα ως home port) κλπ.

Σχετικά με τα βασικά μακροοικονομικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά που παρουσιάσθηκαν στον Πίνακα 1 του Κεφαλαίου 1.2, πέραν των αναφερομένων στο κεφάλαιο αυτό, παρατηρούνται επίσης τα εξής:

- Το ελληνικό ΑΕΠ (σε σταθερές τιμές 1995) αυξήθηκε κατά την περίοδο 1999-2004 κατά 24,3%, έναντι αντίστοιχης αύξησης 10,6% για το ΑΕΠ της Ε.Ε. των 15 και 11,0% για το ΑΕΠ της Ε.Ε. των 25. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ελληνικού ΑΕΠ την περίοδο 1996-2002 ήταν 3,8%, υψηλότερος κατά 50% του μέσου ρυθμού της Ευρωζώνης, με τη χώρα στη 2$^{η}$ θέση, πίσω από την Ιρλανδία. Το 2003 ο ρυθμός ανήλθε στο 4,7% (με την Ελλάδα στην 1$^{η}$ θέση), το 2004 στο 4,2%, ενώ η αύξηση του 2005 εκτιμάται στο επίπεδο του 3,7%.
- Σχετικά με τους αναφερόμενους σημαντικούς παράγοντες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία χρόνια παρατηρούνται τα εξής:
  - Εν μέρει, η επιτάχυνση του ρυθμού αύξησης του ΑΕΠ βασίσθηκε και στην επέκταση των δημοσιονομικών ελλειμμάτων και του δημοσίου χρέους.
  - Στην ανάπτυξη του τομέα των κατασκευών συνέβαλαν σημαντικά η προετοιμασία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, η επέκταση της στεγαστικής πίστης και η εισροή Κοινοτικών πόρων.
- Ενώ η χώρα έχει χαμηλές επιδόσεις στον τομέα των ξένων άμεσων επενδύσεων, αξιόλογες είναι αντίθετα οι ελληνικές επενδύσεις κυρίως σε γειτονικές χώρες (Κύπρο, Βουλγαρία, Ρουμανία, FYROM, Σερβία, Αλβανία, Τουρκία) στις τηλεπικοινωνίες, στις τραπεζικές υπηρεσίες, στη μεταλλουργία και στη βιομηχανία τροφίμων.
- Η Ελλάδα είναι στην προτελευταία θέση στην Ε.Ε. ως προς την ανά ώρα παραγωγικότητα της εργασίας, κυρίως λόγω των χαμηλών επενδύσεων σε έρευνα και ανάπτυξη, των χαμηλών βαθμών διάχυσης των τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, του περιορισμένου ανταγωνισμού στις υπηρεσίες δικτύων και της έλλειψης επιχειρηματικού δυναμισμού.
- Βασική αιτία της ανεργίας στην Ελλάδα είναι ότι «παραδοσιακοί» κλάδοι έχουν περιορισμένες δυνατότητες απορρόφησης εργατικού δυναμικού και ότι οι Έλληνες εργαζόμενοι εμφανίζουν χαμηλή ευελιξία στην μεταβολή κλάδου και τόπου απασχόλησης – παράλληλα με τις αδυναμίες της χώρας στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων βάσης στις νέες τεχνολογίες.

  Εντονότερα προβλήματα ανεργίας εμφανίζουν οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Ιόνιων Νησιών, Βορείου Αιγαίου, Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης και Κεντρικής Μακεδονίας. Ιδιαίτερο πρόβλημα είναι η μακροχρόνια ανεργία που είναι υψηλότερη των Κοινοτικών μέσων όρων σε όλες τις περιφέρειες, με εξαίρεση το Νότιο Αιγαίο, την Κρήτη και τα Ιόνια Νησιά – δηλαδή τις περισσότερο αναπτυγμένες τουριστικά περιφέρειες της χώρας.

Η ανεργία εξακολουθεί να παραμένει υψηλή στις γυναίκες (παρά τη χαμηλή συμμετοχή τους στην αγορά εργασίας) και στους νέους.

- Η Ελλάδα γενικά υστερεί ως προς τους στόχους της Λισσαβόνας για την απασχόληση, αλλά εμφανίζει πρόοδο την περίοδο 2000-2004, όταν η σχετική απόσταση από την Ε.Ε. μειώθηκε: Ο δείκτης του ελληνικού ποσοστού ως προς το μέσο Κοινοτικό αυξήθηκε από 89% σε 91% ως προς την Ε.Ε. των 15 και από 92% σε 94% ως προς την Ε.Ε. των 25.

- Το 2003 ο αγροτικός τομέας εξακολουθούσε στην Ελλάδα να μετέχει στο ΑΕΠ και στη συνολική απασχόληση με ποσοστά (6,6% και 14,6% αντίστοιχα) σημαντικά υψηλότερα από τα αντίστοιχα μέσα της Ε.Ε. των 15 (2,0% και 3,9%) και της Ε.Ε. των 25 (2,1% και 5,2%).

  Αντίθετα, η Ελλάδα υστερεί στα ποσοστά των δύο άλλων τομέων και κυρίως:

  - Ως προς το ΑΕΠ, στο ποσοστό της βιομηχανίας (δευτερογενή τομέα).

    Αυτό συνδυάζεται με τη σχετική στασιμότητα (αύξηση μόλις 0,5%) της βιομηχανικής παραγωγής (πλην κατασκευών) στην Ελλάδα την περίοδο 2000-2004, έναντι αντίστοιχων αυξήσεων 1,2% για την Ε.Ε. των 15 και 2,4% για την Ε.Ε. των 25.

  - Ως προς την απασχόληση, στο ποσοστό των υπηρεσιών (τριτογενή τομέα).

- Το 57% των εισαγωγών της χώρας (σε αξία το 2004) προέρχεται από κράτη-μέλη της Ε.Ε. των 25, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις εξαγωγές είναι 52%. Γενικά, η συμμετοχή της χώρας στο εξωτερικό εμπόριο της Ε.Ε. είναι χαμηλή – 1,4% της αξίας των εισαγωγών και μόλις 0,4% της αξίας των εξαγωγών της Ε.Ε. των 25 το 2004.

  Στο πλαίσιο αυτό, ο βαθμός κάλυψης των εισαγωγών από τις εξαγωγές μειώνεται τα τελευταία χρόνια – από 38% το 1999 σε 30% το 2004 – ενώ παραμένει σταθερά χαμηλός ο βαθμός εξωστρέφειας της οικονομίας, με τις εξαγωγές ως ποσοστό του ΑΕΠ να μειώνονται από 9% το 1999 σε 8% το 2004.

- Το 2002, έτος διαθεσιμότητας στοιχείων και για το σύνολο της Ε.Ε., οι διανυκτερεύσεις τουριστών στην Ελλάδα ανήλθαν σε 53,1 εκατομμύρια, 4,1% του αντίστοιχου συνόλου της Ε.Ε. των 15 και 3,8% του συνόλου της Ε.Ε. των 25. Ιδιαίτερα υψηλή είναι η κίνηση των αλλοδαπών τουριστών της χώρας.

  Στο πλαίσιο της γενικότερης τουριστικής ανάπτυξης, η Ελλάδα είναι μεταξύ των σημαντικότερων χωρών στην υποδοχή αλλοδαπών τουριστών που το 2004 αναλογούσαν στο 74,3% του συνόλου των διανυκτερεύσεων. Το 2002 η Ελλάδα αναλογούσε στο 7,1% του συνόλου των διανυκτερεύσεων αλλοδαπών τουριστών στην Ε.Ε. των 15 και στο 6,4% του αντίστοιχου συνόλου της Ε.Ε. των 25. Υπήρξαν χρόνια κατά το παρελθόν που τα ποσοστά αυτά ήταν ακόμη υψηλότερα – π.χ. 1995 και 2000, όταν ανήλθαν σε 7,9% και 7,2% αντίστοιχα.

Η κατανομή των βασικών κοινωνικοοικονομικών μεγεθών στις περιφέρειες της χώρας παρουσιάζεται στον Πίνακα Π.1 κατωτέρω. Από τα στοιχεία του πίνακα φαίνεται ότι το 55% περίπου του ΑΕΠ της χώρας είναι συγκεντρωμένο στην Αττική και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (κυρίως πέριξ της Θεσσαλονίκης), ενώ το υψηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ εμφανίζεται στο νομό-δορυφόρο της Αττικής, το Νόμο Βοιωτίας (λόγω συγκέντρωσης οικο-

νομικών δραστηριοτήτων στα Οινόφυτα). Υψηλό κατά κεφαλή ή σχετικά υψηλή συγκέντρωση ΑΕΠ εμφανίζεται σε Περιφέρειες με έντονη τουριστική ανάπτυξη, όπως στο Νότιο Αιγαίο και στην Κρήτη.

Οι φτωχότερες Περιφέρειες της χώρας είναι διαχρονικά οι Περιφέρειες Ηπείρου με κατά κεφαλή Α.Ε.Π. σε μονάδες PPS ίσο με 57,9% του μέσου όρου της Ε.Ε.25 και 52,8% του μέσου όρου της Ε.Ε.15, Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης με 58,3% και 53,2%, Δυτικής Ελλάδας με 58,5% και 53,4%, Θεσσαλίας με 65,9% και 60,1% και Ιονίων Νήσων με 66,4% και 60,6% αντίστοιχα (Πίνακας Π.2).

Μεταξύ των περιφερειών διακρίνονται ορισμένοι νομοί (εκτός της Αττικής) για τους εξής λόγους:

- Νομός Θεσσαλονίκης: Αναλογεί στο 56% του πληθυσμού, στο 67% του ΑΕΠ και στο 52% των αφίξεων τουριστών στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – στην οποία το 47% των διανυκτερεύσεων τουριστών καταγράφεται στο Νομό Χαλκιδικής.
- Το κατά κεφαλή ΑΕΠ του Νομού Βοιωτίας είναι μακράν το υψηλότερο μεταξύ όλων των νομών της χώρας, 2,6 φορές περίπου όσο το μέσο κατά κεφαλή ΑΕΠ της Ελλάδας. Αυτό οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή των Οινοφύτων, κατά κύριο λόγο εξ αιτίας των κινήτρων (επιχορηγήσεων κλπ.) που επί δεκαετίες ισχύουν εκεί (έστω και σε χαμηλότερο βαθμό από άλλες περιοχές της χώρας), παράλληλα με τις απαγορεύσεις που ισχύουν μακροπρόθεσμα για την ίδρυση νέων και τις επεκτάσεις παραγωγικών μονάδων της βιομηχανίας στην Αττική. Σχεδόν το σύνολο, όμως, των επιχειρηματιών των μονάδων αυτών και το μεγαλύτερο μέρος των σχετικά απασχολουμένων εδράζονται στην Αττική – με τα Οινόφυτα ουσιαστικά να λειτουργούν ως «δορυφόρος» της Πρωτεύουσας.

  Αυτό έχει σημασία, δεδομένου του υψηλού ποσοστού (41%) με το οποίο ο Νομός Βοιωτίας μετέχει στο συνολικό ΑΕΠ της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας – η οποία κατά τη διαχειριστική περίοδο 2007-2013 μετατίθεται στις περιφέρειες «phasing in».

  Παρόμοια – αν και σε μικρότερη κλίμακα – είναι η κατάσταση όσον αφορά στην οικονομική ανάπτυξη και στο κατά κεφαλή ΑΕΠ του Νομού Κορινθίας.

Θετικά στοιχεία που μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της χώρας είναι:

- Η συμμετοχή της Ελλάδας στην ευρωζώνη που δημιουργεί προϋποθέσεις για αυξημένη οικονομική σταθερότητα και βελτίωση της αξιοπιστίας της χώρας, ως μέλος μιας ευρύτερης εσωτερικής αγοράς με δυνατότερες αντιστάσεις στις εξωτερικές πιέσεις.
- Η Ελλάδα είναι το νοτιοανατολικό χερσαίο σύνορο της Ε.Ε. με σημαντικότατες προσβάσεις στη Μέση Ανατολή (τόσο δια θαλάσσης όσο και δια ξηράς με την Εγνατία Οδό) και στην Αφρική (δια θαλάσσης). Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται με την πρόσφατη προσχώρηση της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε., οπότε και αποκαθίσταται η άμεση χερσαία σύνδεση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, ενώ ήδη έχουν τεθεί οι βάσεις για βελτίωση των προσβάσεων στην Τουρκία, την Π.Γ.Δ.Μ. και την Κροατία, καθώς και με τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής. Τα πλεονεκτήματα αυτά δίνουν τη δυνατότητα στη χώρα να αποτελέσει διαμετακομιστικό κέντρο της περιοχής.

- Μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις επεκτείνονται προς άλλες χώρες του εξωτερικού (κυρίως σε χώρες της Βαλκανικής και στην Κύπρο) στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, των τραπεζικών υπηρεσιών, της μεταλλουργικής βιομηχανίας και της βιομηχανίας τροφίμων, χωρίς να περιορίζουν τις δραστηριότητες τους στην Ελλάδα.
- Ο τουρισμός σημειώνει αυξητικές τάσεις παρά τον έντονο ανταγωνισμό από νέους προορισμούς, ενώ γίνεται σημαντική προσπάθεια για την αναδιαμόρφωση και προσαρμογή του τουριστικού προφίλ και των τουριστικών υπηρεσιών της χώρας στις διεθνείς τάσεις, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα τόσο σε κορεσμένους όσο και σε νέους προορισμούς να αναδειχτούν – πάντα σε συνδυασμό με τη βελτίωση των προσβάσεων.

## Πίνακας Π.1
## Βασικά Στοιχεία ανά Περιφέρεια

| | Πληθυσμός 2001 | Α.Ε.Π. 2003 | | Τουριστική Κίνηση Ξενοδοχειακών Καταλυμάτων 2004 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Σύνολο - Εκατ. € | Κατά Κεφαλή - € | Αφίξεις | Διανυκτε-ρεύσεις |
| **Μεγέθη** | | | | | |
| Αν.Μακεδονία-Θράκη | 611.067 | 6.570 | 10.842 | 541.382 | 1.392.571 |
| Κεντρική Μακεδονία | 1.874.632 | 26.070 | 13.681 | 1.251.796 | 4.231.813 |
| *Νομός Θεσσαλονίκης* | *1.057.825* | *17.404* | *15.699* | *653.656* | *1.335.811* |
| *Νομός Χαλκιδικής* | *107.156* | *1.555* | *15.556* | *300.486* | *1.978.725* |
| Δυτική Μακεδονία | 301.539 | 4.136 | 14.039 | 189.915 | 353.470 |
| Θεσσαλία | 753.848 | 9.386 | 12.722 | 625.785 | 1.519.111 |
| Ήπειρος | 353.820 | 3.919 | 11.545 | 275.127 | 599.737 |
| Ιόνια Νησιά | 212.984 | 2.819 | 12.967 | 635.711 | 4.466.290 |
| Δυτική Ελλάδα | 740.351 | 7.945 | 10.896 | 589.518 | 1.346.862 |
| Στερεά Ελλάδα | 605.254 | 11.266 | 20.116 | 490.278 | 1.246.973 |
| *Νομός Βοιωτίας* | *131.085* | *4.605* | *36.639* | *45.023* | *73.504* |
| Πελοπόννησος | 638.942 | 8.082 | 13.464 | 829.776 | 2.048.790 |
| *Νομός Κορινθίας* | *154.624* | *2.931* | *20.077* | *219.241* | *613.707* |
| Αττική | 3.761.810 | 59.169 | 15.063 | 2.405.102 | 5.859.656 |
| Βόρειο Αιγαίο | 206.016 | 2.873 | 14.110 | 292.089 | 1.686.968 |
| Νότιο Αιγαίο | 302.686 | 4.701 | 15.560 | 1.876.802 | 13.684.442 |
| Κρήτη | 601.131 | 8.489 | 14.162 | 1.877.054 | 13.153.110 |
| Σύνολο Χώρας | 10.964.080 | 155.425 | 14.100 | 11.880.335 | 51.589.793 |
| **Ποσοστό Συνόλου Χώρας** | | | | | |
| Αν.Μακεδονία-Θράκη | 5,6% | 4,2% | 76,9% | 4,6% | 2,7% |
| Κεντρική Μακεδονία | 17,1% | 16,8% | 97,0% | 10,5% | 8,2% |
| *Νομός Θεσσαλονίκης* | *9,6%* | *11,2%* | *111,3%* | *5,5%* | *2,6%* |
| *Νομός Χαλκιδικής* | *1,0%* | *1,0%* | *110,3%* | *2,5%* | *3,8%* |
| Δυτική Μακεδονία | 2,8% | 2,7% | 99,6% | 1,6% | 0,7% |
| Θεσσαλία | 6,9% | 6,0% | 90,2% | 5,3% | 2,9% |
| Ήπειρος | 3,2% | 2,5% | 81,9% | 2,3% | 1,2% |
| Ιόνια Νησιά | 1,9% | 1,8% | 92,0% | 5,4% | 8,7% |
| Δυτική Ελλάδα | 6,8% | 5,1% | 77,3% | 5,0% | 2,6% |
| Στερεά Ελλάδα | 5,5% | 7,2% | 142,7% | 4,1% | 2,4% |
| *Νομός Βοιωτίας* | *1,2%* | *3,0%* | *259,9%* | *0,4%* | *0,1%* |
| Πελοπόννησος | 5,8% | 5,2% | 95,5% | 7,0% | 4,0% |
| *Νομός Κορινθίας* | *1,4%* | *1,9%* | *142,4%* | *1,8%* | *1,2%* |
| Αττική | 34,3% | 38,1% | 106,8% | 20,2% | 11,4% |
| Βόρειο Αιγαίο | 1,9% | 1,8% | 100,1% | 2,5% | 3,3% |
| Νότιο Αιγαίο | 2,8% | 3,0% | 110,4% | 15,8% | 26,5% |
| Κρήτη | 5,5% | 5,5% | 100,4% | 15,8% | 25,5% |
| Σύνολο Χώρας | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

**Πίνακας Π.2**
**Σύγκριση περιφερειακού κατά κεφαλή ΑΕΠ σε PPS**

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ΕΕ15** | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Ήπειρος | 48,0 | 47,2 | 51,2 | 51,7 | 52,7 | 52,6 | 53,5 | 57,7 | 60,9 |
| Ανατολική Μακεδονία, Θράκη | 53,8 | 52,9 | 52,3 | 51,9 | 51,8 | 51,4 | 52,1 | 55,0 | 57,2 |
| Δυτική Ελλάδα | 54,8 | 54,7 | 53,4 | 53,0 | 50,8 | 50,2 | 51,4 | 54,4 | 57,5 |
| Θεσσαλία | 58,3 | 58,1 | 59,3 | 60,4 | 59,1 | 56,5 | 59,2 | 63,2 | 67,1 |
| Ιόνια Νησιά | 56,0 | 55,9 | 61,1 | 59,5 | 59,4 | 58,7 | 61,3 | 64,9 | 68,4 |
| Βόρειο Αιγαίο | 54,9 | 55,5 | 58,6 | 58,5 | 60,6 | 63,7 | 62,8 | 68,3 | 74,4 |
| Πελοπόννησος | 59,5 | 58,9 | 62,6 | 63,7 | 63,0 | 64,5 | 63,4 | 66,8 | 71,0 |
| Κρήτη | 65,1 | 66,3 | 65,9 | 64,9 | 65,2 | 64,5 | 64,8 | 68,6 | 74,7 |
| Κεντρική Μακεδονία | 64,2 | 67,3 | 68,7 | 67,5 | 67,0 | 67,3 | 67,4 | 69,4 | 72,1 |
| Δυτική Μακεδονία | 66,3 | 65,5 | 70,0 | 70,2 | 68,3 | 67,8 | 66,6 | 72,4 | 74,1 |
| Αττική | 71,3 | 68,1 | 67,7 | 67,9 | 68,3 | 69,9 | 70,7 | 75,5 | 79,5 |
| Νότιο Αιγαίο | 71,4 | 74,1 | 78,1 | 76,3 | 77,8 | 77,9 | 77,8 | 79,5 | 82,0 |
| Στερεά Ελλάδα | 98,8 | 100,8 | 98,8 | 96,4 | 90,9 | 92,7 | 94,7 | 100,1 | 106,0 |

Στους ακόλουθους πίνακες παρουσιάζονται στοιχεία των δικτύων και μέσων μεταφορών, για τα οποία υπάρχουν διάφορες αναφορές στο Κεφάλαιο 1.1 της Ενότητας 1, με συγκριτική θεώρηση της Ελλάδας και της Ε.Ε. των 15 και των 25. Συγκεκριμένα:

- Στον Πίνακα Π.3 παρουσιάζονται τα στοιχεία και οι δείκτες για τα οδικά κυκλοφορούντα οχήματα.
- Στον Πίνακα Π.4 παρουσιάζονται τα στοιχεία και οι δείκτες για το μεταφορικό έργο των οδικών οχημάτων (επιβατοχιλιόμετρα και τοννοχιλιόμετρα).

## Πίνακας Π.3
## Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Κυκλοφορούντα Οδικά Οχήματα

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. - αριθμός | | 1η Χώρα ΕΕ 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Θέση στην ΕΕ | | | | | |
| | Αριθμός | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Αριθμός |
| **ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ** | | | | | | | |
| **Σύνολο (000)** | | | | | | | |
| 1970 | 227 | 14 | 18 | 62.477 | 64.370 | Γερμανία | 15.107 |
| 1980 | 863 | 13 | 17 | 104.284 | 111.052 | Γερμανία | 25.870 |
| 1990 | 1.735 | 12 | 15 | 143.946 | 156.215 | Γερμανία | 35.502 |
| 1999 | 2.811 | 11 | 13 | 175.349 | 194.926 | Γερμανία | 42.324 |
| 2000 | 3.156 | 11 | 13 | 179.020 | 199.587 | Γερμανία | 42.840 |
| 2001 | 3.424 | 11 | 13 | 183.695 | 204.968 | Γερμανία | 43.772 |
| 2002 | 3.646 | 11 | 13 | 187.163 | 209.360 | Γερμανία | 44.383 |
| 2003 | 3.840 | 11 | 12 | 189.672 | 212.496 | Γερμανία | 44.657 |
| 2004 | | | | | | Γερμανία | 45.023 |
| **Αριθμός ανά 1.000 κατοίκους** | | | | | | | |
| 1970 | 26 | 15 | 19 | 183 | 158 | Σουηδία | 283 |
| 1980 | 89 | 15 | 20 | 293 | 259 | Γαλλία | 354 |
| 1990 | 170 | 15 | 19 | 394 | 355 | Ιταλία | 483 |
| 1999 | 258 | 15 | 21 | 465 | 431 | Λουξεμβούργο | 608 |
| 2000 | 289 | 15 | 21 | 473 | 440 | Λουξεμβούργο | 622 |
| 2001 | 312 | 15 | 20 | 486 | 452 | Λουξεμβούργο | 633 |
| 2002 | 331 | 15 | 20 | 493 | 461 | Λουξεμβούργο | 641 |
| 2003 | 348 | 15 | 20 | 495 | 465 | Λουξεμβούργο | 650 |
| 2004 | | | | | | Λουξεμβούργο | 659 |
| **ΑΡΙΘΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ-ΠΟΥΛΜΑΝ** | | | | | | | |
| **Σύνολο (000)** | | | | | | | |
| 1970 | 10,5 | 8 | 8 | 331,6 | | Ην.Βασίλειο | 84,2 |
| 1980 | 18,0 | 7 | 12 | 437,6 | | Γερμανία | 95,8 |
| 1990 | 21,4 | 6 | 11 | 479,4 | | Γερμανία | 100,4 |
| 1999 | 26,8 | 6 | 7 | 519,4 | 685,9 | Ιταλία | 85,8 |
| 2000 | 28,0 | 6 | 7 | 529,7 | 699,0 | Ιταλία | 88,0 |
| 2001 | 27,1 | 6 | 7 | 538,4 | 706,0 | Ιταλία | 89,9 |
| 2002 | 27,2 | 6 | 7 | 543,6 | 714,9 | Ην.Βασίλειο | 92,3 |
| 2003 | 27,1 | 6 | 7 | 549,1 | 719,4 | Ην.Βασίλειο | 96,1 |
| 2004 | | | | | | Ην.Βασίλειο | 99,8 |
| **Αριθμός ανά 1.000 κατοίκους** | | | | | | | |
| 1970 | 1,20 | 6 | | 0,98 | | Σουηδία | 1,78 |
| 1980 | 1,88 | 2 | 8 | 1,23 | | Εσθονία | 4,35 |
| 1990 | 2,12 | 1 | 8 | 1,32 | | Εσθονία | 5,03 |
| 1999 | 2,47 | 2 | 7 | 1,38 | 1,52 | Λετονία | 4,82 |
| 2000 | 2,57 | 2 | 7 | 1,41 | 1,55 | Λετονία | 4,83 |
| 2001 | 2,48 | 3 | 8 | 1,42 | 1,56 | Λετονία | 4,78 |
| 2002 | 2,48 | 3 | 8 | 1,44 | 1,58 | Λετονία | 4,76 |
| 2003 | 2,46 | 3 | 8 | 1,45 | 1,59 | Λετονία | 4,71 |
| 2004 | | | | | | Λετονία | 4,63 |
| **ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ** | | | | | | | |
| **Σύνολο (000)** | | | | | | | |
| 1970 | 105,0 | 12 | 12 | 7.710,6 | | Ην.Βασίλειο | 1.749,0 |
| 1980 | 401,0 | 7 | 7 | 10.975,6 | | Γαλλία | 2.457,0 |
| 1990 | 743,2 | 7 | 7 | 17.784,9 | | Γαλλία | 4.670,0 |
| 1999 | 1.010,0 | 7 | 8 | 20.930,1 | 26.489,4 | Γαλλία | 4.763,0 |
| 2000 | 1.043,0 | 7 | 8 | 21.775,3 | 27.700,1 | Γαλλία | 4.781,0 |
| 2001 | 1.085,8 | 7 | 8 | 22.846,8 | 28.978,0 | Γαλλία | 4.814,0 |
| 2002 | 1.109,1 | 7 | 8 | 23.557,6 | 29.909,0 | Γαλλία | 4.881,0 |
| 2003 | 1.131,0 | 7 | 8 | 24.177,0 | 30.702,5 | Γαλλία | 4.926,0 |
| 2004 | | | | | | Γαλλία | 4.976,0 |
| **Αριθμός ανά 1.000 κατοίκους** | | | | | | | |
| 1970 | 11,96 | 15 | | 22,68 | | Δανία | 49,93 |
| 1980 | 41,84 | 4 | 5 | 30,95 | | Αυστρία | 68,53 |
| 1990 | 73,43 | 4 | 5 | 48,90 | | Κύπρος | 129,79 |
| 1999 | 92,99 | 3 | 5 | 55,71 | 58,78 | Κύπρος | 162,75 |
| 2000 | 95,66 | 3 | 5 | 57,77 | 61,31 | Πορτογαλία | 167,36 |
| 2001 | 99,33 | 2 | 4 | 60,36 | 63,92 | Πορτογαλία | 176,45 |
| 2002 | 100,94 | 2 | 4 | 62,26 | 66,02 | Πορτογαλία | 182,73 |
| 2003 | 102,65 | 3 | 5 | 63,71 | 67,67 | Πορτογαλία | 187,53 |
| 2004 | | | | | | | |

*Πηγή:* ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT

## Πίνακας Π.4
## Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Οδικές Μεταφορές – Επιβατοχιλιόμετρα και Τοννοχιλιόμετρα

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. - αριθμός | | 1η Χώρα ΕΕ 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Θέση στην ΕΕ | | | | | |
| | Αριθμός | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Αριθμός |
| **ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ** | | | | | | | |
| **Σύνολο-δισεκατ.επιβατοχιλιόμετρα** | | | | | | | |
| 1970 | 3,8 | 14 | | 1.552,5 | | Γερμανία | 394,6 |
| 1980 | 14,5 | 13 | | 2.226,9 | | Γερμανία | 513,7 |
| 1990 | 29,0 | 13 | | 3.114,1 | | Γερμανία | 683,1 |
| 1999 | 47,0 | 13 | 15 | 3.836,3 | 4.160,0 | Γερμανία | 853,7 |
| 2000 | 53,0 | 13 | 15 | 3.902,2 | 4.238,4 | Γερμανία | 836,4 |
| 2001 | 57,0 | 13 | 15 | 3.971,5 | 4.316,2 | Γερμανία | 856,4 |
| 2002 | 61,0 | 11 | 13 | 4.055,3 | 4.413,7 | Γερμανία | 866,5 |
| 2003 | 64,0 | 11 | 13 | 4.071,9 | 4.444,0 | Γερμανία | 854,1 |
| **Επιβατοχιλιόμετρα ανά Κάτοικο** | | | | | | | |
| 1970 | 433 | 15 | | 4.566 | | Σουηδία | 7.009 |
| 1980 | 1.513 | 15 | | 6.281 | | Γαλλία | 8.422 |
| 1990 | 2.865 | 15 | | 8.562 | | Λουξεμβούργο | 10.546 |
| 1999 | 4.327 | 15 | 19 | 10.211 | 9.230 | Γαλλία | 11.960 |
| 2000 | 4.861 | 15 | 18 | 10.352 | 9.380 | Λουξεμβούργο | 12.915 |
| 2001 | 5.214 | 15 | 18 | 10.492 | 9.521 | Λουξεμβούργο | 13.212 |
| 2002 | 5.552 | 15 | 18 | 10.718 | 9.743 | Λουξεμβούργο | 13.287 |
| 2003 | 5.808 | 15 | 18 | 10.730 | 9.795 | Λουξεμβούργο | 13.384 |
| **Επιβατοχιλιόμετρα ανά Μικρό Επιβατικό Όχημα** | | | | | | | |
| 1970 | 16.748 | 14 | | 24.849 | | Φινλανδία | 33.287 |
| 1980 | 16.809 | 14 | | 21.354 | | Φινλανδία | 28.385 |
| 1990 | 16.715 | 12 | | 21.633 | | Δανία | 30.063 |
| 1999 | 16.720 | 13 | 18 | 21.878 | 21.341 | Δανία | 32.116 |
| 2000 | 16.793 | 13 | 18 | 21.798 | 21.236 | Δανία | 31.890 |
| 2001 | 16.649 | 13 | 18 | 21.620 | 21.058 | Δανία | 31.287 |
| 2002 | 16.730 | 13 | 18 | 21.667 | 21.082 | Δανία | 31.713 |
| 2003 | 16.669 | 13 | 18 | 21.468 | 20.913 | Δανία | 32.196 |
| **ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ - ΠΟΥΛΜΑΝ** | | | | | | | |
| **Σύνολο-δισεκατ.επιβατοχιλιόμετρα** | | | | | | | |
| 1970 | 9,4 | 7 | | 269,3 | | Γερμανία | 67,7 |
| 1980 | 15,6 | 6 | | 347,8 | | Γερμανία | 90,0 |
| 1990 | 17,7 | 6 | | 374,6 | | Ιταλία | 84,0 |
| 1999 | 21,5 | 6 | 7 | 397,5 | 474,4 | Ιταλία | 92,2 |
| 2000 | 21,7 | 6 | 7 | 402,7 | 480,6 | Ιταλία | 93,3 |
| 2001 | 22,0 | 6 | 7 | 406,9 | 484,8 | Ιταλία | 94,8 |
| 2002 | 22,4 | 6 | 7 | 405,7 | 481,0 | Ιταλία | 96,5 |
| 2003 | 22,5 | 6 | 7 | 407,7 | 483,0 | Ιταλία | 97,6 |
| **Επιβατοχιλιόμετρα ανά Κάτοικο** | | | | | | | |
| 1970 | 1.073 | 6 | | 792 | | Λουξεμβούργο | 2.068 |
| 1980 | 1.630 | 3 | | 981 | | Εσθονία | 2.486 |
| 1990 | 1.751 | 4 | | 1.030 | | Σλοβενία | 3.228 |
| 1999 | 1.979 | 2 | 2 | 1.058 | 1.053 | Λουξεμβούργο | 2.317 |
| 2000 | 1.990 | 2 | 2 | 1.068 | 1.064 | Λουξεμβούργο | 2.306 |
| 2001 | 2.014 | 2 | 2 | 1.075 | 1.069 | Λουξεμβούργο | 2.301 |
| 2002 | 2.034 | 2 | 2 | 1.072 | 1.062 | Λουξεμβούργο | 2.297 |
| 2003 | 2.042 | 2 | 2 | 1.074 | 1.065 | Λουξεμβούργο | 2.298 |
| **Χιλιάδες επιβατοχιλιόμετρα ανά Λεωφορείο - Πούλμαν** | | | | | | | |
| 1970 | 894 | 9 | | 812 | | Ιρλανδία | 1.640 |
| 1980 | 867 | 10 | | 795 | | Ιρλανδία | 1.653 |
| 1990 | 827 | 9 | | 781 | | Σλοβενία | 2.079 |
| 1999 | 802 | 8 | 10 | 765 | 692 | Αυστρία | 1.498 |
| 2000 | 775 | 9 | 10 | 760 | 688 | Αυστρία | 1.496 |
| 2001 | 812 | 7 | 8 | 756 | 687 | Αυστρία | 1.495 |
| 2002 | 820 | 7 | 8 | 746 | 673 | Αυστρία | 1.610 |
| 2003 | 829 | 7 | 8 | 742 | 671 | Αυστρία | 1.598 |
| **Χιλιάδες επιβατοχιλιόμετρα ανά τετρ. χλμ. επιφάνειας 2003** | 170 | 9 | 11 | 126 | 122 | Μάλτα | 525 |

**Πίνακας Π.4 (συνέχεια)**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Οδικές Μεταφορές – Επιβατοχιλιόμετρα και Τοννοχιλιόμετρα**

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. - αριθμός | | 1η Χώρα ΕΕ 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Αριθμός | Θέση στην ΕΕ Των 15 | Θέση στην ΕΕ Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Αριθμός |
| **ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΜΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ** | | | | | | | |
| **Σύνολο-δισεκατ.τοννοχιλιόμετρα** | | | | | | | |
| 1999 | 21,4 | 13 | 15 | 1.277,6 | 1.444,0 | Γερμανία | 278,4 |
| 2000 | 21,5 | 13 | 15 | 1.321,4 | 1.490,8 | Γερμανία | 280,7 |
| 2001 | 21,6 | 13 | 15 | 1.345,8 | 1.521,0 | Γερμανία | 289,0 |
| 2002 | 21,7 | 13 | 15 | 1.376,1 | 1.562,7 | Γερμανία | 285,2 |
| 2003 | 21,8 | 13 | 15 | 1.375,5 | 1.574,9 | Γερμανία | 290,8 |
| 2004 | 22,0 | 13 | 15 | 1.460,4 | 1.683,7 | Γερμανία | 303,8 |
| **Τοννοχιλιόμετρα ανά Κάτοικο** | | | | | | | |
| 1999 | 1.970 | 15 | 20 | 3.400 | 3.204 | Λουξεμβούργο | 14.772 |
| 2000 | 1.972 | 15 | 21 | 3.505 | 3.299 | Λουξεμβούργο | 17.548 |
| 2001 | 1.976 | 15 | 22 | 3.555 | 3.355 | Λουξεμβούργο | 19.818 |
| 2002 | 1.975 | 15 | 22 | 3.637 | 3.450 | Λουξεμβούργο | 20.671 |
| 2003 | 1.979 | 15 | 22 | 3.625 | 3.471 | Λουξεμβούργο | 21.515 |
| 2004 | 1.993 | 15 | 23 | 3.812 | 3.683 | Λουξεμβούργο | 21.202 |
| **Τοννοχιλιόμετρα ανά Φορτηγό** | | | | | | | |
| 1999 | 21.188 | 15 | 23 | 61.042 | 54.514 | Λουξεμβούργο | 279.794 |
| 2000 | 20.614 | 15 | 23 | 60.682 | 53.818 | Λουξεμβούργο | 308.469 |
| 2001 | 19.893 | 15 | 23 | 58.905 | 52.489 | Λουξεμβούργο | 330.748 |
| 2002 | 19.565 | 15 | 23 | 58.416 | 52.249 | Λουξεμβούργο | 340.556 |
| 2003 | 19.275 | 15 | 23 | 56.892 | 51.296 | Λουξεμβούργο | 345.340 |
| 2004 | | | | | | Λουξεμβούργο | 336.840 |
| **Χιλιάδες Τοννοχιλιόμετρα ανά Τετρ.Χλμ. Επιφανείας 2004** | 167 | 13 | 20 | 451 | 424 | Λουξεμβούργο | 3.683 |

*Πηγή:* ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT.

- Στον Πίνακα Π.5 παρουσιάζονται τα στοιχεία και οι δείκτες για τα ατυχήματα με τραυματισμούς στο οδικό δίκτυο.

**Πίνακας Π.5**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Οδικά Ατυχήματα με Τραυματισμούς**
**Κατάταξη κατά Φθίνουσα Σειρά Ατυχημάτων**

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. - αριθμός | | 1η Χώρα ΕΕ 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Θέση στην ΕΕ | | | | | |
| | Αριθμός | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Αριθμός |
| **Σύνολο (000)** | | | | | | | |
| 1970 | 18,3 | 11 | | 1.388,5 | | Γερμανία | 378 |
| 1980 | 18,2 | 10 | | 1.400,1 | | Γερμανία | 413 |
| 1990 | 19,6 | 10 | 13 | 1.342,8 | 1.471,4 | Γερμανία | 389 |
| 1999 | 24,2 | 10 | 12 | 1.329,4 | 1.461,5 | Γερμανία | 396 |
| 2000 | 23,0 | 10 | 12 | 1.286,3 | 1.417,6 | Γερμανία | 383 |
| 2001 | 19,7 | 10 | 12 | 1.284,4 | 1.415,6 | Γερμανία | 375 |
| 2002 | 16,8 | 10 | 12 | | | Γερμανία | 362 |
| 2003 | 15,8 | 10 | 12 | | | Γερμανία | 355 |
| **Αριθμός ανά εκατομμύρια κατοίκους** | | | | | | | |
| 1970 | 2.083 | 13 | | 4.084 | | Βέλγιο | 7.968 |
| 1980 | 1.902 | 11 | | 3.949 | | Βέλγιο | 6.165 |
| 1990 | 1.937 | 13 | 17 | 3.692 | 3.355 | Βέλγιο | 6.277 |
| 1999 | 2.231 | 10 | 14 | 3.538 | 3.243 | Αυστρία | 5.305 |
| 2000 | 2.109 | 9 | 12 | 3.412 | 3.137 | Αυστρία | 5.264 |
| 2001 | 1.800 | 11 | 16 | 3.393 | 3.123 | Αυστρία | 5.370 |
| 2002 | 1.530 | 13 | 20 | | | Αυστρία | 5.371 |
| 2003 | 1.430 | 13 | 21 | | | Σλοβενία | 5.853 |
| **Αριθμός ανά 100.000 μικρά επιβατικά αυτοκίνητα** | | | | | | | |
| 1970 | 8.061 | 1 | | 2.222 | | Ελλάδα | 8.061 |
| 1980 | 2.114 | 2 | | 1.343 | | Πορτογαλία | 2.670 |
| 1990 | 1.130 | 5 | 8 | 933 | 942 | Κύπρος | 1.776 |
| 1999 | 862 | 6 | 7 | 758 | 750 | Βέλγιο | 1.126 |
| 2000 | 729 | 6 | 11 | 719 | 710 | Βέλγιο | 1.049 |
| 2001 | 575 | 7 | 13 | 699 | 691 | Σλοβενία | 1.066 |
| 2002 | 461 | 9 | 18 | | | Σλοβενία | 1.167 |
| 2003 | 410 | 10 | 19 | | | Σλοβενία | 1.313 |
| **Αριθμός ανά 100 εκατομ.επιβατοχιλ. μικρών & μεγάλων επιβατικών οχημ.** | | | | | | | |
| 1970 | 13.829 | 2 | | 7.622 | | Βέλγιο | 15.255 |
| 1980 | 6.053 | 5 | | 5.438 | | Πορτογαλία | 9.258 |
| 1990 | 4.197 | 6 | | 3.849 | | Πορτογαλία | 8.880 |
| 1999 | 3.537 | 5 | 11 | 3.140 | 3.154 | Κύπρος | 7.485 |
| 2000 | 3.079 | 6 | 13 | 2.988 | 3.004 | Κύπρος | 6.968 |
| 2001 | 2.489 | 8 | 17 | 2.933 | 2.949 | Κύπρος | 6.666 |
| 2002 | 2.017 | 10 | 19 | | | Κύπρος | 6.438 |
| 2003 | 1.821 | 10 | 19 | | | Σλοβενία | 7.049 |

*Πηγή:* ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT.

- Στον Πίνακα Π.6 παρουσιάζονται τα στοιχεία και οι δείκτες για σιδηροδρομικά οχήματα.
- Στον Πίνακα Π.7 παρουσιάζονται τα στοιχεία και οι δείκτες για το μεταφορικό έργο του σιδηροδρόμου σε επιβατοχιλιόμετρα και τοννοχιλιόμετρα.

## Πίνακας Π.6
## Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Σιδηροδρομικά Οχήματα

| | Ελλάδα | | | Ε.Ε. – Αριθμός | | 1η Χώρα ΕΕ 25 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Αριθμός | Θέση στην ΕΕ | | | | | |
| | | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 | Όνομα | Αριθμός |
| **Σιδηροδρομικές Γραμμές Έλξης ή Αυτοκινούμενες** | | | | | | | |
| Αριθμός Συνολικά | | | | | | | |
| 1970 | 514 | 12 | | 45.891 | | Γερμανία | 14.071 |
| 1980 | 313 | 13 | | 41.753 | | Γερμανία | 14.086 |
| 1990 | 400 | 13 | 16 | 43.710 | 60.347 | Γερμανία | 14.703 |
| 2000 | 244 | | | | | Γερμανία | 9.656 |
| 2001 | 290 | | | | | Γερμανία | 9.514 |
| 2002 | 278 | 13 | 20 | 36.628 | 49.099 | Γερμανία | 9.149 |
| 2003 | 237 | 14 | 22 | 35.519 | 47.944 | Γερμανία | 9.533 |
| Αριθμός ανά 1.000.000 Κατοίκους | | | | | | | |
| 1970 | 58,5 | 14 | | 135 | | Λουξεμβούργο | 281 |
| 1980 | 32,7 | 15 | | 118 | | Λουξεμβούργο | 234 |
| 1990 | 39,5 | 15 | 23 | 120 | 138 | Λετονία | 277 |
| 2000 | 22,4 | 15 | 23 | | | Τσεχία | 350 |
| 2001 | 26,5 | 15 | 23 | | | Τσεχία | 339 |
| 2002 | 25,3 | 15 | 23 | 97 | 108 | Τσεχία | 323 |
| 2003 | 21,5 | 15 | 23 | 94 | 106 | Τσεχία | 321 |
| Αριθμός ανά 1.000 Τετρ. Χλμ. 2003 | 1,8 | 14 | 22 | 11,0 | 12,1 | Λουξεμβούργο | 54,2 |
| **Σιδηροδρομικά Οχήματα Μεταφοράς Επιβατών (βαγόνια, αυτοκινούμ.κ.α.)** | | | | | | | |
| Αριθμός Συνολικά | | | | | | | |
| 1970 | 574 | 13 | | 97.726 | | Γερμανία | 31.506 |
| 1980 | 660 | 13 | | 95.907 | | Γερμανία | 29.118 |
| 1990 | 810 | 12 | 15 | | | Γερμανία | 24.139 |
| 2000 | 475 | 12 | 18 | | | Γερμανία | 21.097 |
| 2001 | 509 | 13 | 19 | 78.705 | 100.450 | Γερμανία | 21.139 |
| 2002 | 660 | 12 | 16 | | | Γερμανία | 21.728 |
| 2003 | 457 | 12 | 18 | | | Γερμανία | 20.992 |
| Αριθμός ανά 1.000.000 Κατοίκους | | | | | | | |
| 1970 | 65 | 15 | | 287 | | Αυστρία | 553 |
| 1980 | 69 | 15 | | 270 | | Αυστρία | 533 |
| 1990 | 80 | 15 | | | | Αυστρία | 483 |
| 2000 | 44 | 15 | 23 | | | Τσεχία | 511 |
| 2001 | 47 | 15 | 23 | 208 | 222 | Τσεχία | 509 |
| 2002 | 60 | 15 | 23 | | | Τσεχία | 500 |
| 2003 | 41 | 15 | 23 | | | Τσεχία | 498 |
| Αριθμός ανά 1.000 Τετρ. Χλμ. | | | | | | | |
| 2001 | 3,9 | 13 | 21 | 24,3 | 25,3 | Βέλγιο | 114 |
| 2003 | 3,5 | 13 | 21 | | | Βέλγιο | 110 |
| **Σιδηροδρομικά Βαγόνια Μεταφοράς Εμπορευμάτων (χιλιάδες)** | | | | | | | |
| Αριθμός Συνολικά | | | | | | | |
| 1970 | 9,0 | 14 | | 1.540,6 | | Γερμανία | 459,0 |
| 1980 | 10,9 | 11 | | 1.205,5 | | Γερμανία | 476,4 |
| 1990 | 11,0 | 10 | | 825,4 | | Γερμανία | 366,7 |
| 2000 | 3,5 | 12 | | | | Γερμανία | 189,6 |
| 2001 | 3,5 | 11 | 19 | 503,3 | 764,2 | Γερμανία | 182,8 |
| 2002 | 3,5 | 11 | 19 | 471,5 | 693,7 | Γερμανία | 179,0 |
| 2003 | 3,5 | 12 | 20 | | | Γερμανία | 176,8 |
| Αριθμός ανά 1.000.000 Κατοίκους | | | | | | | |
| 1970 | 1.028 | 15 | | 4.531 | | Λουξεμβούργο | 12.496 |
| 1980 | 1.134 | 12 | | 3.400 | | Λουξεμβούργο | 10.043 |
| 1990 | 1.084 | 12 | | 2.269 | | Πολωνία | 7.245 |
| 2000 | 317 | 14 | 22 | | | Λουξεμβούργο | 6.056 |
| 2001 | 324 | 13 | 21 | 1.329 | 1.686 | Λουξεμβούργο | 6.556 |
| 2002 | 322 | 14 | 22 | 1.246 | 1.531 | Λουξεμβούργο | 6.963 |
| 2003 | 315 | 14 | 22 | | | Εσθονία | 12.858 |
| Αριθμός ανά 1.000 Τετρ. Χλμ. | | | | | | | |
| 2001 | 26,8 | 14 | 22 | 156 | 192 | Λουξεμβούργο | 1.107 |
| 2002 | 26,8 | 13 | 21 | 146 | 175 | Λουξεμβούργο | 1.189 |
| 2003 | 26,3 | 13 | 21 | | | Λουξεμβούργο | 1.280 |

*Πηγή:* ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT

**Πίνακας Π.7**
**Συγκριτικά Στοιχεία της Ε.Ε.: Σιδηροδρομικές Μεταφορές**
**Επιβατοχιλιόμετρα και Τοννοχιλιόμετρα**

| | | Ε.Ε. | | Ελλάδα % Ε.Ε. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ελλάδα | Των 15 | Των 25 | Των 15 | Των 25 |
| **ΕΠΙΒΑΤΕΣ** | | | | | |
| **Σύνολο-δισεκατ.επιβατοχιλιόμετρα** | | | | | |
| 1970 | 2,0 | 220,2 | 302,4 | 0,89% | 0,65% |
| 1980 | 1,5 | 246,9 | 335,7 | 0,59% | 0,44% |
| 1990 | 2,0 | 268,8 | 381,6 | 0,74% | 0,52% |
| 1999 | 1,6 | 294,1 | 337,7 | 0,54% | 0,47% |
| 2000 | 1,9 | 304,1 | 350,4 | 0,62% | 0,54% |
| 2001 | 1,7 | 307,9 | 352,7 | 0,57% | 0,50% |
| 2002 | 1,8 | 306,3 | 349,0 | 0,60% | 0,53% |
| 2003 | 1,6 | 304,2 | 345,2 | 0,52% | 0,46% |
| 2004 | 1,7 | 310,9 | 350,6 | 0,55% | 0,48% |
| **Επιβατοχιλιόμετρα ανά Κάτοικο** | | | | | |
| 1970 | 222 | 648 | 743 | 34% | 30% |
| 1980 | 153 | 696 | 788 | 22% | 19% |
| 1990 | 195 | 739 | 870 | 26% | 22% |
| 1999 | 146 | 783 | 749 | 19% | 19% |
| 2000 | 173 | 807 | 775 | 21% | 22% |
| 2001 | 160 | 814 | 778 | 20% | 21% |
| 2002 | 167 | 810 | 770 | 21% | 22% |
| 2003 | 143 | 802 | 761 | 18% | 19% |
| 2004 | 154 | 812 | 767 | 19% | 20% |
| **ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ** | | | | | |
| **Σύνολο-δισεκατ.τοννοχιλιόμετρα** | | | | | |
| 1970 | 0,7 | 282,5 | 494,3 | 0,2% | 0,1% |
| 1980 | 0,8 | 289,8 | 559,0 | 0,3% | 0,1% |
| 1990 | 0,6 | 254,9 | 461,7 | 0,2% | 0,1% |
| 1999 | 0,3 | 237,4 | 357,7 | 0,1% | 0,1% |
| 2000 | 0,4 | 249,4 | 374,2 | 0,2% | 0,1% |
| 2001 | 0,4 | 242,2 | 358,7 | 0,2% | 0,1% |
| 2002 | 0,3 | 239,9 | 358,0 | 0,1% | 0,1% |
| 2003 | 0,5 | 240,6 | 363,9 | 0,2% | 0,1% |
| 2004 | 0,6 | 254,3 | 379,5 | 0,2% | 0,2% |
| **Τοννοχιλιόμετρα ανά Κάτοικο** | | | | | |
| 1970 | 78 | 831 | 1.215 | 9% | 6% |
| 1980 | 85 | 817 | 1.312 | 10% | 6% |
| 1990 | 60 | 701 | 1.053 | 9% | 6% |
| 1999 | 30 | 632 | 794 | 5% | 4% |
| 2000 | 39 | 662 | 828 | 6% | 5% |
| 2001 | 35 | 640 | 791 | 5% | 4% |
| 2002 | 30 | 634 | 790 | 5% | 4% |
| 2003 | 41 | 634 | 802 | 7% | 5% |
| 2004 | 53 | 664 | 830 | 8% | 6% |
| **Χιλιάδες Τοννοχιλιόμετρα ανά Τετρ.Χλμ. Επιφανείας 2004** | 4,5 | 78,6 | 95,5 | 6% | 5% |

*Πηγή:* ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES 2005, European Commission, Directorate General for Energy and Transport in Co-operation with EUROSTAT

- Η αντίστοιχη εξέλιξη των ποσοτήτων εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν με σιδηρόδρομο ήταν (σύμφωνα με τη Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδας του 2005) η εξής:
  - 1971: 3.358 χιλιάδες τόννοι.

- 1981: 2.995 χιλιάδες τόννοι.
- 1991: 3.542 χιλιάδες τόννοι.
- 2001: 2.784 χιλιάδες τόννοι.
- 2002: 2.027 χιλιάδες τόννοι.
- 2003: 2.592 χιλιάδες τόννοι.

- Στον Πίνακα Π.8 παρουσιάζονται βασικά στοιχεία για το έργο των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα.

**Πίνακας Π.8**
**Βασικά Στοιχεία Σύνθεσης της Κίνησης Ελληνικών Λιμένων 2001-2004**

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|---|---|---|---|---|
| Κατάπλοι Πλοίων | | | | |
| Αριθμός | 278.568 | 484.915 | 513.599 | 546.643 |
| ΚΚΧ (000) | 333.873 | 453.264 | 512.634 | 575.238 |
| Κίνηση Ακτοπλοΐας | | | | |
| Επιβάτες (000) | | | | |
| Αποβιβάσεις | 13.852 | 13.124 | 14.905 | 17.306 |
| Επιβιβάσεις | 13.852 | 13.124 | 14.905 | 17.306 |
| Σύνολο | 27.704 | 26.248 | 29.810 | 34.612 |
| Εμπορεύματα (000 τόννοι) | | | | |
| Εκφορτώσεις | 34.578 | 37.596 | 41.820 | 40.174 |
| Φορτώσεις | 34.578 | 37.596 | 41.820 | 40.174 |
| Σύνολο | 69.156 | 75.192 | 83.640 | 80.348 |
| Κίνηση Εξωτερικού | | | | |
| Επιβάτες (000) | | | | |
| Αποβιβάσεις | 1.514 | 1.505 | 1.471 | 1.236 |
| Επιβιβάσεις | 1.375 | 1.363 | 1.311 | 1.111 |
| Σύνολο | 2.889 | 2.868 | 2.782 | 2.347 |
| Εμπορεύματα (000 τόννοι) | | | | |
| Εκφορτώσεις | 46.902 | 50.861 | 52.350 | 51.938 |
| Φορτώσεις | 22.977 | 21.806 | 26.025 | 24.448 |
| Σύνολο | 69.879 | 72.667 | 78.375 | 76.386 |
| Τοπικά Πορθμεία | | | | |
| Επιβάτες (000) | 35.852 | 36.022 | 34.883 | 31.233 |
| Τροχοφόρα (000) | 10.387 | 10.346 | 10.400 | 9.879 |
| Σύνολο | | | | |
| Επιβάτες (000) | 66.445 | 65.138 | 67.475 | 68.192 |
| Εμπορεύματα (000 τόννοι) | 139.035 | 147.859 | 162.015 | 156.734 |

*Πηγή:* ΕΣΥΕ

## 2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ Ε.Π.

Α) Ο δείκτης αποτελέσματος ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ υπολογίζεται για κάθε δείκτη εκροών ως εξής:

*Για τον Δείκτη Εκροών 1: Μήκος τμημάτων ΔΟΔ πλην Αυτοκινητοδρόμων*

Ως **τιμή βάσης** του δείκτη τίθεται η διάρκεια διάνυσης του συνόλου των υφιστάμενων τμημάτων του ΔΟΔ που πρόκειται να κατασκευασθούν/αναβαθμισθούν στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για παράδειγμα, εάν κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται οι οδικοί άξονες του ΔΟΔ Λαμία-Ιτέα-Αντίρριο και Τρίπολη-Βυτίνα-Ολυμπία, υπολογίζεται το άθροισμα των χρόνων διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις σημερινές λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 45χμλ/ώρα) και διάνυση του υφιστάμενου μήκους των αξόνων}.*

Ως **τιμή στόχος** του δείκτη τίθεται η διάρκεια διάνυσης του συνόλου των τμημάτων του ΔΟΔ που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για το ίδιο παράδειγμα, υπολογίζεται το άθροισμα των χρόνων διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις νέες λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 70χμλ/ώρα) και διάνυση του νέου μήκους των αξόνων}.*

*Για τον Δείκτη Εκροών 2: Μήκος Αυτοκινητόδρομων του ΔΟΔ*

Η χρονοαπόσταση υπολογίζεται με ανάλογο τρόπο με τον προηγούμενο δείκτη εκροών. Δηλαδή:

Ως **τιμή βάσης** του δείκτη τίθεται η διάρκεια διάνυσης του συνόλου των υφιστάμενων τμημάτων του ΔΟΔ που πρόκειται να κατασκευασθούν / αναβαθμισθούν σε αυτοκινητοδρόμους στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για παράδειγμα, εάν κατασκευάζονται οι οδικοί άξονες του ΔΟΔ ΠΑΘΕ: τμήμα Κόρινθος-Πάτρα και βόρεια ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ τμήμα: Αντίρριο-Ιωάννινα, υπολογίζεται το άθροισμα των χρόνων διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις σημερινές λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 70χμλ/ώρα και 45χλμ/ώρα αντίστοιχα) και διάνυση του υφιστάμενου μήκους των αξόνων.}*

Ως **τιμή στόχος** του δείκτη τίθεται η διάρκεια διάνυσης του συνόλου των αυτοκινητοδρόμων του ΔΟΔ που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για το ίδιο παράδειγμα, υπολογίζεται το άθροισμα των χρόνων διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις νέες λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 100χμλ/ώρα) και διάνυση του νέου μήκους των αξόνων}.*

*Για τον Δείκτη Εκροών 3: Μήκος νέων / αναβαθμιζόμενων Οδών του Εθνικού / Περιφερειακού Δικτύου*

Ως **τιμή βάσης** του δείκτη τίθεται η διάρκεια διάνυσης του συνόλου των υφιστάμενων τμημάτων του Εθνικού / Περιφερειακού Δικτύου που πρόκειται να κατασκευασθούν / αναβαθμισθούν στο πλαίσιο του Ε.Π. Για τον υπολογισμό της τιμής βάσης του δείκτη

χρησιμοποιείται το υφιστάμενο μήκος κάθε ενός λειτουργικά αυτοτελούς ενιαίου οδικού τμήματος, που πρόκειται να κατασκευασθεί / αναβαθμισθεί (μεταξύ διαδοχικών ή μη κόμβων) και η υφιστάμενη μέση λειτουργική ταχύτητα κάθε τμήματος.

*{Για παράδειγμα, εάν κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται οι οδικοί άξονες Ε.Ο. 77 ΧΑΛΚΙΔΑ - ΨΑΧΝΑ - ΙΣΤΙΑΙΑ - ΑΙΔΗΨΟΣ (κατά τμήματα) και Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΟΖΑΝΗΣ (κατά τμήματα), προσδιορίζονται τα αυτοτελή λειτουργικά τμήματα του κάθε άξονα, όπου λαμβάνουν χώρα παρεμβάσεις (π.χ. Χαλκίδα – Ψαχνά, Ψαχνά – Μαντούδι, Μαντούδι – Αγ. Άννα, Αγ. Άννα – Ιστιαία, Ιστιαία – Αιδηψός και αντίστοιχα Λάρισα – Τύρναβος, Τύρναβος – Ελασσόνα, Ελασσόνα – Σέρβια, Σέρβια – Κοζάνη) και υπολογίζεται το άθροισμα των χρόνων διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις σημερινές λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 45χλμ/ώρα) και διάνυση του υφιστάμενου μήκους των λειτουργικά αυτοτελών οδικών τμημάτων.*

*Σημειώνεται ότι τα αυτοτελή λειτουργικά τμήματα μπορεί να ορίζονται και μεταξύ μικρότερων πόλεων και οικισμών ανάλογα με την διασπορά των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων κατά μήκος των οδικών αξόνων.*

*Επίσης σημειώνεται ότι τα λειτουργικά αυτοτελή τμήματα των αξόνων, όπου δεν λαμβάνουν χώρα παρεμβάσεις δεν περιλαμβάνονται στους υπολογισμούς.}*

Ως **τιμή στόχος** του δείκτη τίθεται η τίθεται η διάρκεια διάνυσης του συνόλου των τμημάτων του Εθνικού / Περιφερειακού Δικτύου, που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του Ε.Π. Για τον υπολογισμό της τιμής στόχου του δείκτη χρησιμοποιείται το νέο μήκος κάθε ενός λειτουργικά αυτοτελούς ενιαίου οδικού τμήματος που πρόκειται να κατασκευασθεί / αναβαθμισθεί (μεταξύ διαδοχικών ή μη κόμβων) και η νέα μέση λειτουργική ταχύτητα κάθε τμήματος.

*{Για το ίδιο παράδειγμα, υπολογίζεται το άθροισμα των χρόνων διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις νέες λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 70χμλ/ώρα) και διάνυση του νέου μήκους των λειτουργικά αυτοτελών οδικών τμημάτων}.*

**Επομένως για τον σωστό υπολογισμό της τιμής βάσης και της τιμής στόχου του δείκτη αποτελέσματος «Χρονοαπόσταση» είναι αναγκαία η εξ' αρχής γνώση της έκτασης των παρεμβάσεων κατά μήκος του κάθε οδικού άξονα, στο πλαίσιο του ΕΠ.**

Β) Ο δείκτης αποτελέσματος ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ υπολογίζεται για κάθε δείκτη εκροών ως εξής:

Ο δείκτης υπολογίζεται ως το πηλίκο του αθροίσματος των αποστάσεων επί ευθείας γραμμής (αεροπορική απόσταση) των κομβικών σημείων που συνδέουν τους οδικούς άξονες, δια του συνολικού απαιτούμενου χρόνου για τη διάνυση του πραγματικού μήκους των συνδέσμων των κομβικών σημείων με βάση τη μέγιστη λειτουργική ταχύτητα κυκλοφορίας κάθε συνδέσμου / οδικού τμήματος.

Ο δείκτης υπολογίζεται ξεχωριστά για τους αυτοκινητόδρομους και ξεχωριστά για τις νέες / αναβαθμιζόμενες οδούς.

Ειδικότερα, ο δείκτης αυτός υπολογίζεται για κάθε δείκτη εκροών ως εξής:

*Για τον Δείκτη Εκροών 1: Μήκος τμημάτων ΔΟΔ πλην Αυτοκινητοδρόμων*

Ως **τιμή βάσης** του δείκτη τίθεται η ΙΤΕΓ του συνόλου των υφιστάμενων τμημάτων του ΔΟΔ που πρόκειται να κατασκευασθούν/αναβαθμισθούν στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για παράδειγμα, εάν κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται οι οδικοί άξονες του ΔΟΔ Λαμία-Ιτέα-Αντίρριο και Τρίπολη-Βυτίνα-Ολυμπία, υπολογίζονται κατ' αρχήν τα μήκη επί ευθείας γραμμής από αρχή τμήματος στη Λαμία έως τέλος τμήματος στο Αντιρρίο και αντίστοιχα για τον άξονα Τρίπολη – Ολυμπία από αρχή τμήματος στην Τρίπολη έως τέλος τμήματος στην Ολυμπία. Τα μήκη αυτά αθροίζονται και δίδουν το συνολικό μήκος επί ευθείας γραμμής.*

*Στη συνέχεια υπολογίζεται ο χρόνος διάνυσης του κάθε υφιστάμενου οδικού άξονα χρησιμοποιώντας το υφιστάμενο φυσικό μήκος και την υφιστάμενη μέγιστη λειτουργική ταχύτητα κυκλοφορίας. Οι χρόνοι αυτοί αθροίζονται και δίδουν το συνολικό χρόνο διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις σημερινές λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 45χμλ/ώρα) και διάνυση του υφιστάμενου μήκους των αξόνων}.*

*Η ΙΤΕΓ για τους δύο άξονες προκύπτει ως το πηλίκο των δύο αθροισμάτων: μήκους επί ευθείας γραμμής δια του συνολικού χρόνου. Σε επίπεδο προγράμματος, υπολογίζονται αντίστοιχα αθροίσματα για όλους τους οδικούς άξονες των παρεμβάσεων}.*

Ως **τιμή στόχος** του δείκτη τίθεται η ΙΤΕΓ του συνόλου των νέων τμημάτων του ΔΟΔ που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για το ίδιο παράδειγμα, υπολογίζεται ο χρόνος διάνυσης του κάθε νέου οδικού άξονα χρησιμοποιώντας το νέο φυσικό μήκος και τη νέα μέγιστη λειτουργική ταχύτητα κυκλοφορίας. Οι χρόνοι αυτοί αθροίζονται και δίδουν το συνολικό χρόνο διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις νέες λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 70χμλ/ώρα) και διάνυση του νέου μήκους των αξόνων}.*

*Η ΙΤΕΓ για τους δύο άξονες προκύπτει ως το πηλίκο των δύο αθροισμάτων: μήκος επί ευθείας γραμμής δια του συνολικού χρόνου.*

*Σε επίπεδο προγράμματος, υπολογίζονται αντίστοιχα αθροίσματα για όλους τους οδικούς άξονες των παρεμβάσεων}.*

*Για τον Δείκτη Εκροών 2: Μήκος Αυτοκινητόδρομων του ΔΟΔ*

Ως **τιμή βάσης** του δείκτη τίθεται η ΙΤΕΓ του συνόλου των υφιστάμενων τμημάτων του ΔΟΔ που πρόκειται να κατασκευασθούν/αναβαθμισθούν στο πλαίσιο του Ε.Π. σε αυτοκινητόδρομους.

*{Για παράδειγμα, εάν κατασκευάζονται οι οδικοί άξονες του ΔΟΔ ΠΑΘΕ: τμήμα Κόρινθος-Πάτρα και βόρεια ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ τμήμα: Αντίρριο-Ιωάννινα, υπολογίζονται κατ' αρχήν για τον ΠΑΘΕ τα μήκη επί ευθείας γραμμής από αρχή τμήματος στην Κόρινθο έως τέλος τμήματος στην Πάτρα και αντίστοιχα για την ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ τα μήκη επί ευθείας γραμμής από αρχή τμήματος στο Αντίρριο έως τέλος τμήματος στον Α/Κ Ιωαννίνων της Εγνατίας Οδού. Τα μήκη αυτά αθροίζονται και δίδουν το συνολικό μήκος επί ευθείας γραμμής.*

*Στη συνέχεια υπολογίζεται ο χρόνος διάνυσης του κάθε υφιστάμενου οδικού άξονα χρησιμοποιώντας το υφιστάμενο φυσικό μήκος και την υφιστάμενη μέγιστη λειτουργική ταχύτητα κυκλοφορίας. Οι χρόνοι αυτοί αθροίζονται και δίδουν το συνολικό χρόνο διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις σημερινές λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 70χμλ/ώρα και 45χλμ/ώρα αντίστοιχα) και διάνυση του υφιστάμενου μήκους των αξόνων.*

*Η ΙΤΕΓ για τους δύο άξονες προκύπτει ως το πηλίκο των δύο αθροισμάτων: μήκους επί ευθείας γραμμής δια του συνολικού χρόνου.*

*Σε επίπεδο προγράμματος, υπολογίζονται αντίστοιχα αθροίσματα για όλους τους οδικούς άξονες των παρεμβάσεων με βάση τους συνδέσμους των κομβικών σημείων στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων ΔΟΔ, που θα συνοδεύει το ΕΠ}.*

Ως **τιμή στόχος** του δείκτη τίθεται η ΙΤΕΓ του συνόλου των νέων αυτοκινητοδρόμων του ΔΟΔ που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για το ίδιο παράδειγμα, υπολογίζεται ο χρόνος διάνυσης του κάθε νέου οδικού άξονα χρησιμοποιώντας το νέο φυσικό μήκος και τη νέα μέγιστη λειτουργική ταχύτητα κυκλοφορίας. Οι χρόνοι αυτοί αθροίζονται και δίδουν το συνολικό χρόνο διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις νέες λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 100χμλ/ώρα) και διάνυση του νέου μήκους των αξόνων}.*

*Η ΙΤΕΓ για τους δύο άξονες προκύπτει ως το πηλίκο των δύο αθροισμάτων: μήκος επί ευθείας γραμμής δια του συνολικού χρόνου.*

*Σε επίπεδο προγράμματος, υπολογίζονται αντίστοιχα αθροίσματα για όλους τους οδικούς άξονες των παρεμβάσεων με βάση τους συνδέσμους των κομβικών σημείων στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων ΔΟΔ, που θα συνοδεύει το ΕΠ}.*

*Για τον Δείκτη Εκροών 3: Μήκος νέων / αναβαθμιζόμενων Οδών του Εθνικού / Περιφερειακού Δικτύου*

Ως **τιμή βάσης** του δείκτη τίθεται η ΙΤΕΓ του συνόλου των υφιστάμενων τμημάτων του Εθνικού / Περιφερειακού Δικτύου που πρόκειται να κατασκευασθούν / αναβαθμισθούν στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για παράδειγμα, εάν κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται οι οδικοί άξονες Ε.Ο. 77 ΧΑΛΚΙΔΑ - ΨΑΧΝΑ - ΙΣΤΙΑΙΑ - ΑΙΔΗΨΟΣ (κατά τμήματα) και Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ – ΚΟΖΑΝΗΣ (κατά τμήματα), υπολογίζονται κατ' αρχήν για τον την Ε.Ο 77 τα μήκη επί ευθείας γραμμής από αρχή τμήματος στη Χαλκίδα έως τέλος τμήματος στην Αιδηψό και αντίστοιχα από αρχή τμήματος στη Λάρισα έως τέλος τμήματος στην Κοζάνη. Τα μήκη αυτά αθροίζονται και δίδουν το συνολικό μήκος επί ευθείας γραμμής.*

*Στη συνέχεια υπολογίζεται ο χρόνος διάνυσης του κάθε υφιστάμενου οδικού άξονα χρησιμοποιώντας το υφιστάμενο φυσικό μήκος και την υφιστάμενη μέγιστη λειτουργική ταχύτητα κυκλοφορίας. Οι χρόνοι αυτοί αθροίζονται και δίδουν το συνολικό χρόνο διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις σημερινές λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 70χμλ/ώρα και 45χλμ/ώρα αντίστοιχα) και διάνυση του υφιστάμενου μήκους των αξόνων.*

*Η ΙΤΕΓ για τους δύο άξονες προκύπτει ως το πηλίκο των δύο αθροισμάτων: μήκους επί ευθείας γραμμής δια του συνολικού χρόνου.*

*Σε επίπεδο προγράμματος, υπολογίζονται αντίστοιχα αθροίσματα για όλους τους οδικούς άξονες των παρεμβάσεων με βάση τους συνδέσμους των κομβικών σημείων στο περιφερειακό οδικό δίκτυο, που θα συνοδεύει το ΕΠ}.*

Ως **τιμή στόχος** του δείκτη τίθεται η ΙΤΕΓ του συνόλου των αξόνων του Εθνικού / Περιφερειακού Δικτύου που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για το ίδιο παράδειγμα, υπολογίζεται ο χρόνος διάνυσης του κάθε νέου οδικού άξονα χρησιμοποιώντας το νέο φυσικό μήκος και τη νέα μέγιστη λειτουργική ταχύτητα κυκλοφορίας. Οι χρόνοι αυτοί αθροίζονται και δίδουν το συνολικό χρόνο διάνυσης των διαδρομών αυτών με βάση τις νέες λειτουργικές συνθήκες (π.χ. μέση ταχύτητα 70χμλ/ώρα) και διάνυση του νέου μήκους των αξόνων}.*

*Η ΙΤΕΓ για τους δύο άξονες προκύπτει ως το πηλίκο των δύο αθροισμάτων: μήκος επί ευθείας γραμμής δια του συνολικού χρόνου.*

*Σε επίπεδο προγράμματος, υπολογίζονται αντίστοιχα αθροίσματα για όλους τους οδικούς άξονες των παρεμβάσεων με βάση τους συνδέσμους των κομβικών σημείων στο περιφερειακό δίκτυο, που θα συνοδεύει το ΕΠ}.*

**Επομένως για τον σωστό υπολογισμό της τιμής βάσης και της τιμής στόχου του δείκτη αποτελέσματος «Προσπελασιμότητα» είναι αναγκαία η εξ' αρχής γνώση της έκτασης των παρεμβάσεων κατά μήκος του κάθε οδικού άξονα, στο πλαίσιο του ΕΠ, καθώς και ο καθορισμός των κομβικών σημείων και των συνδέσεών τους στο Βασικό και Περιφερειακό Οδικό Δίκτυο της χώρας.**

Γ) Ο δείκτης αποτελέσματος ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΠΟ ΜΜΜ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ υπολογίζεται με βάση την πυκνότητα κατοικίας περί την περιοχή των νέων σταθμών/στάσεων που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΠ και σε προκαθορισμένη ακτίνα για κάθε μέσο σταθερής τροχιάς (π.χ. για Μετρό 600μ., για Τραμ 200μ κλπ.)

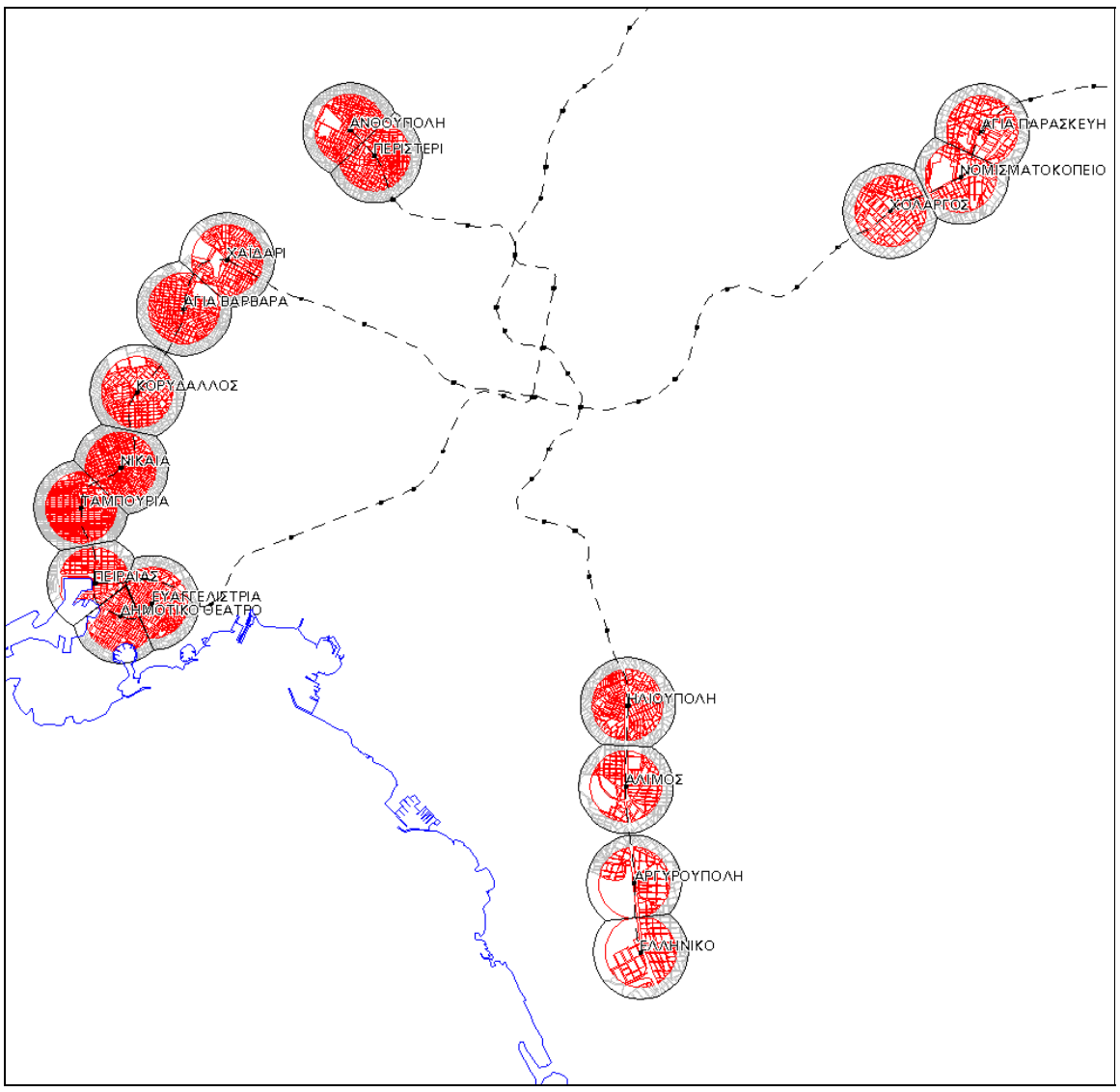
Ειδικά για το Μετρό η μεθοδολογία υπολογισμού του πρόσθετου πληθυσμού εί η παρακάτω:

## Πληθυσμός και Θέσεις Εργασίας για το έτος 2010 γύρω από τους μελλοντικούς σταθμούς του Μετρό

*Επιλογή γηπέδων όπου η Clipped επιφάνεια και η (τμημένη) επιφάνεια του γηπέδου >=200 ή η Clipped επιφάνεια του γηπέδου να είναι το 10% της Αρχικής επιφάνειας*

| | Πληθυσμός 2010 | | | Θέσεις Εργασίας 2010 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (1) | (2) | (1)+(2) | (3) | (4) | (3)+(4) |
| **ΓΡΑΜΜΗ 2** | (600m) | (600-800m) | Σύνολο | (600m) | (600-800m) | Σύνολο |
| ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 19,537 | 5,984 | **25,521** | 5,416 | 1,175 | **6,591** |
| ΑΛΙΜΟΣ | 10,944 | 4,368 | **15,312** | 7,496 | 1,150 | **8,646** |
| ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ | 9,494 | 2,971 | **12,465** | 2,627 | 1,252 | **3,879** |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟ | 8,632 | 2,447 | **11,079** | 12,793 | 1,247 | **14,040** |
| | | | | | | |
| ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ | 16,642 | 5,395 | **22,037** | 3,611 | 778 | **4,389** |
| ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ | 17,484 | 5,493 | **22,977** | 5,885 | 1,029 | **6,914** |
| | | | | | | |
| **ΓΡΑΜΜΗ 3** | (600m) | (600-800m) | Σύνολο | (600m) | (600-800m) | Σύνολο |
| ΧΟΛΑΡΓΟΣ | 19,150 | 5,922 | **25,072** | 5,454 | 996 | **6,450** |
| ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ | 11,304 | 4,688 | **15,992** | 5,452 | 485 | **5,937** |
| ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 8,616 | 3,762 | **12,378** | 3,696 | 1,565 | **5,261** |
| | | | | | | |
| ΧΑΪΔΑΡΙ | 19,072 | 5,600 | **24,672** | 3,163 | 1,596 | **4,759** |
| ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ | 24,161 | 7,586 | **31,747** | 2,349 | 835 | **3,184** |
| ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ | 37,129 | 9,651 | **46,780** | 5,665 | 1,484 | **7,149** |
| ΝΙΚΑΙΑ | 28,664 | 6,505 | **35,169** | 4,507 | 578 | **5,085** |
| ΤΑΜΠΟΥΡΙΑ | 28,171 | 5,771 | **33,942** | 1,452 | 552 | **2,004** |
| ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 226 | 924 | **1,150** | 11,764 | 1,553 | **13,317** |
| ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ | 16,882 | 3,597 | **20,479** | 20,857 | 1,801 | **22,658** |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ | 25,437 | 3,274 | **28,711** | 6,923 | 1,036 | **7,959** |

(1) 100% του Πληθυσμού της ζώνης επιρροής του σταθμού μέχρι τα 600μ γύρω από το σταθμό
(2) 50% του Πληθυσμού στη ζώνη των 600-800μ
(3) 100% των Θέσεων Εργασίας της ζώνης επιρροής του σταθμού μέχρι τα 600μ γύρω από το σταθμό
(4) 50% των Θέσεων Εργασίας στη ζώνη των 600-800μ




100% του Πληθυσμού και των Θέσεων Εργασίας της ζώνης επιρροής του σταθμού μέχρι τα 600μ γύρω από το σταθμό

50% του Πληθυσμού και των Θέσεων Εργασίας στη ζώνη των 600-800μ

Δ) Ο δείκτης αποτελέσματος ΜΕΙΩΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΜΜΜ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ υπολογίζεται για παράδειγμα, σε διαδρομή που συνδέει το κέντρο της Αθήνας (Ομόνοια, Σύνταγμα κλπ.) με τον πιο απομακρυσμένο από το κέντρο σταθμό/στάση, που ολοκληρώνεται στο πλαίσιο του ΕΠ.

Ε) Ο δείκτης ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ υπολογίζεται με βάση προκαθορισμένο εύρος διακύμανσης της επικινδυνότητας ανά λειτουργική κατηγορία οδού σε συνδυασμό με το βαθμό βελτίωσης των λειτουργικών χαρακτηριστικών κάθε τμήματος. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από ευρωπαϊκά και διεθνή στοιχεία οδικής ασφάλειας ανά κατηγορία οδού με βάση τους παρατηρημένους δείκτες ατυχημάτων (Διεθνής Βάση Δεδομένων Οδικής Κυκλοφορίας και Ατυχημάτων - IRTAD).

Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στη συνέχεια:

**Δείκτης Αριθμού Θανάτων**
**ανά $10^6$ οχηματοχιλιόμετρα σε αυτοκινητόδρομους**

| Χώρα | Δείκτης |
|---|---|
| Αυστρία | 0,52 |
| Βέλγιο | 0,45 |
| Δανία | 0,30 |
| Φιλανδία | 0,42 |
| Γαλλία | 0,35 |
| Γερμανία | 0,36 |
| **Μέσος Όρος** | **0,40** |

Αντίστοιχοι δείκτες επικινδυνότητας με βάση στοιχεία της FHWA των ΗΠΑ είναι:

**Δείκτης Αριθμού Θανάτων**
**ανά 100Χ$10^6$ οχηματομίλια σε διάφορους τύπους οδών**

| Τύπος Άξονα | Δείκτης |
|---|---|
| Κλειστοί Αυτοκινητόδρομοι | 0,46 |
| Αστικοί Αυτοκινητόδρομοι | 0,49 |
| Κύριες Αρτηρίες | 1,03 |
| **Σύνολο Δικτύου** | **0,40** |

Με βάση τα παραπάνω διαμορφώθηκαν οι δείκτες επικινδυνότητας που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του Δείκτη ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ, που φαίνονται στον επόμενο Πίνακα:

| Διατομή | Υπεραστικό Δίκτυο | Αστικό Δίκτυο |
|---|---|---|
| **2Χ2 + ΛΕΑ & 2Χ3 + ΛΕΑ** | 0,40 – 0,50 | 0,50 – 0,60 |
| **2Χ2 & 2Χ3** | 0,50 – 0,60 | 0,60 – 0,70 |
| **2Χ1 + ΛΕΑ** | 0,60 – 0,70 | 0,70 – 0,80 |
| **2Χ1 (ΠΕΟ)** | 0,70 – 0,80 | 0,80 – 1,20 |
| **2Χ1 (Επαρχιακό)** | 1,00 | 1,00 – 1,20 |

Ο δείκτης υπολογίζεται ξεχωριστά για τους αυτοκινητόδρομους και ξεχωριστά για τις νέες/αναβαθμιζόμενες οδούς.

Ειδικότερα, ο δείκτης αυτός υπολογίζεται για κάθε δείκτη εκροών ως εξής:

*Για τον Δείκτη Εκροών 1: Μήκος τμημάτων ΔΟΔ πλην Αυτοκινητοδρόμων*

Ως **τιμή βάσης** του δείκτη τίθεται η επικινδυνότητα του συνόλου των υφιστάμενων τμημάτων του ΔΟΔ που πρόκειται να κατασκευασθούν/αναβαθμισθούν στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για παράδειγμα, εάν κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται οι οδικοί άξονες του ΔΟΔ Λαμία-Ιτέα-Αντίρριο και Τρίπολη-Βυτίνα-Ολυμπία, υπολογίζεται η επικινδυνότητα των τμημάτων αυτών με βάση τις σημερινές λειτουργικές συνθήκες, ως ο σταθμισμένος μέσος όρος της επικινδυνότητας των επιμέρους τμημάτων:*

*π.χ οδός 2Χ1 χωρίς ενδιάμεση νησίδα και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά σε μήκος 200χλμ δείκτης 1,2, οδός 2Χ1 με ΛΕΑ σε μήκος 50χλμ δείκτης 0,9, οδός 2Χ2 χωρίς ενδιάμεση νησίδα σε μήκος 20χλμ δείκτης 0,6*

*Σταθμ. μέσος όρος = 200/270 Χ 1,2 + 50/270 Χ 0,9 + 20/270 Χ 0,6 = 1,1}.*

Ως **τιμή στόχος** του δείκτη τίθεται η επικινδυνότητα του συνόλου των νέων τμημάτων του ΔΟΔ που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του Ε.Π.

*{Για το ίδιο παράδειγμα, υπολογίζεται υπολογίζεται η επικινδυνότητα των τμημάτων αυτών με βάση τις νέες λειτουργικές συνθήκες, ως ο σταθμισμένος μέσος όρος της επικινδυνότητας των επιμέρους τμημάτων:*

*π.χ οδός 2Χ1 χωρίς ενδιάμεση νησίδα και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά σε μήκος 200χλμ αναβαθμίζεται σε οδό 2Χ1 με ΛΕΑ δείκτης 0,9, οδός 2Χ1 με ΛΕΑ σε μήκος 50χλμ αναβαθμίζεται σε οδό 2Χ2 χωρίς ενδιάμεση νησίδα δείκτης 0,6, οδός 2Χ2 χωρίς ενδιάμεση νησίδα σε μήκος 20χλμ σε οδό 2Χ2 + ΛΕΑ δείκτης 0,5*

*Σταθμ. μέσος όρος = 200/270 Χ 0,9 + 50/270 Χ 0,6 + 20/270 Χ 0,5 = 0,81}.*

## 3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΟΡΜΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ (CORE INDICATORS)

## ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΟΡΜΟΥ (CORE INDICATORS) *

| ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ | ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ (2000-2006) | ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ 2013 | ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ |
|---|---|---|---|
| **Μεταφορές** | **ΕΠ-ΟΑΛΑΑ & ΕΠ-ΣΑΑΣ** | **ΕΠ-ΕΠ** | |
| Αριθμός Έργων | 198 | 81 | Ως έργο νοείται η κάθε απόφαση ένταξης στο τομέα των μεταφορών (οδικά, λιμάνια, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, κ.λπ.) |
| Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ) | 529 | 966 | Ο δείκτης αναφέρεται στο συνολικό μήκος σε χλμ των αυτοκινητοδρόμων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΤΕΝ) που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ. |
| Κατασκευή / αναβάθμιση οδών εκτός αυτ/μων ΤΕΝ (χλμ) | 80 | 596 | Ο δείκτης αναφέρεται στο συνολικό μήκος σε χλμ των οδών εκτός αυτ/μων ΤΕΝ, που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ. |
| Κατασκευή και αποπεράτωση σιδηροδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ) | 624 | 178,5 | Ο δείκτης αναφέρεται στο συνολικό μήκος σε χλμ των σιδηροδρόμων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου (ΤΕΝ) που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ. |
| Κατασκευή και αναβάθμιση σιδηροδρόμων εκτός ΤΕΝ (χλμ) | 110 | 2 | Ο δείκτης αναφέρεται στο συνολικό μήκος σε χλμ των σιδηροδρόμων εκτός ΤΕΝ, που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ |
| Επιπρόσθετος πληθυσμός που εξυπηρετείται από τα μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό) | 0 | 514.000 | Ο δείκτης ορίζεται ως ο πρόσθετος συνολικός πληθυσμός (σε χιλ. κατοίκους) στον οποίο παρέχεται η δυνατότητα πρόσβασης πεζή στο δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς (Μετρό) στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ. |

* Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στον κατάλογο θα επικαιροποιούνται όπως αναφέρεται στο Έγγραφο Εργασίας 2 «Indicators for Monitoring and Evaluation: A Practical Guide» στις ετήσιες εκθέσεις και θα χρησιμοποιούνται για το λόγο αυτό διαθέσιμες πληροφορίες σύμφωνα με την ένταξη των έργων.

## 4. ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ "ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ" 2007-2013