

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

**ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ  
Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΗΡΙΞΗΣ**



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ ΑΛΕΞΙΟΥ ΜΑΡΙΑ  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ-ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΜΑΡΑΒΑ ΝΕΚΤΑΡΙΑ**

**ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2002**



# Περιεχόμενα

**ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

**ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ**

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Τ Ε Ι Κ Α Λ Α Μ Α Τ Α Σ  
Τ Μ Η Μ Α  
Ε Κ Δ Ο Σ Ε Ω Ν & Β Ι Β Λ Ι Ο Θ Η Κ Η Σ

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

### **ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ**

- 1.1** Έννοιες και Ορισμοί
- 1.2** Φάσεις ανάπτυξης της υποδομής και το ιδιοκτησιακό καθεστώς.
- 1.3** Ο ρόλος των υποδομών στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της χώρας μας από τον Β Παγκόσμιο πόλεμο μέχρι σήμερα
- 1.4** Γενική Περιγραφή του Τομέα Μεταφορών στην Ελλάδα , λίγα λόγια για τον τομέα των μεταφορών
- 1.5** Ο νέος ρόλος των ελληνικών μεταφορικών υποδομών

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **ΤΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

- 2.1** Τι είναι Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
- 2.2** Τα χρηματοδοτικά όργανα της ΕΕ
  - 2.2.1** Οι στόχοι προτεραιότητας των διαρθρωτικών ταμείων
- 2.3** Το Πρώτο πακέτο Delor
- 2.4** Συνοπτική περιγραφή των παρεμβάσεων και αποτελέσματα Α' ΚΠΣ

**2.5** Το δεύτερο πακέτο Delor

**2.6** Λίγα λόγια για το Β' ΚΠΣ

**2.6.1** Το Β ΚΠΣ

**2.6.2** Περιγραφή του Β' ΚΠΣ στα πλαίσια του τομέα μεταφορών

**2.7** Στρατηγική του Β' ΚΠΣ για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του Τομέα

**2.8** Αποτελέσματα και επιπτώσεις στον Τομέα Οδικών Μεταφορών

**2.9** Εντοπισμός δυσκολιών στην εφαρμογή

**2.10** Μετρό Αθήνας

**2.10.1** Συμπεράσματα Υποπρόγραμμα "Μετρό Αθηνών"

**2.11** Η αναπτυξιακή διαδικασία

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ**

**3.1** Λίγα λόγια για το Γ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

**3.2** Εκτίμηση Συνέπειας - Συνοχής της Στρατηγικής για το Γ' ΚΠΣ

Γενικοί στόχοι της Κοινότητας

**3.3** Επιχειρησιακά προγράμματα

**3.4** Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη

**3.5** Στρατηγικοί στόχοι του Ε.Π. "Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη"

**3.6** ΠΑΘΕ Εγνατία Οδός και κάθετοι Άξονες

**3.6.1** ΠΑΘΕ

**3.6.2** Εναντία Οδός και κάθετοι Αξονες

**3.7** Τομέας Μεταφορών

**3.7.1** Γενικοί στρατηγικοί στόχοι του Τομέα Μεταφορών

**3.7.2** Στρατηγική υλοποίησης και αναμενόμενα αποτελέσματα

**3.8** Εντοπισμός δυσκολιών στην εφαρμογή

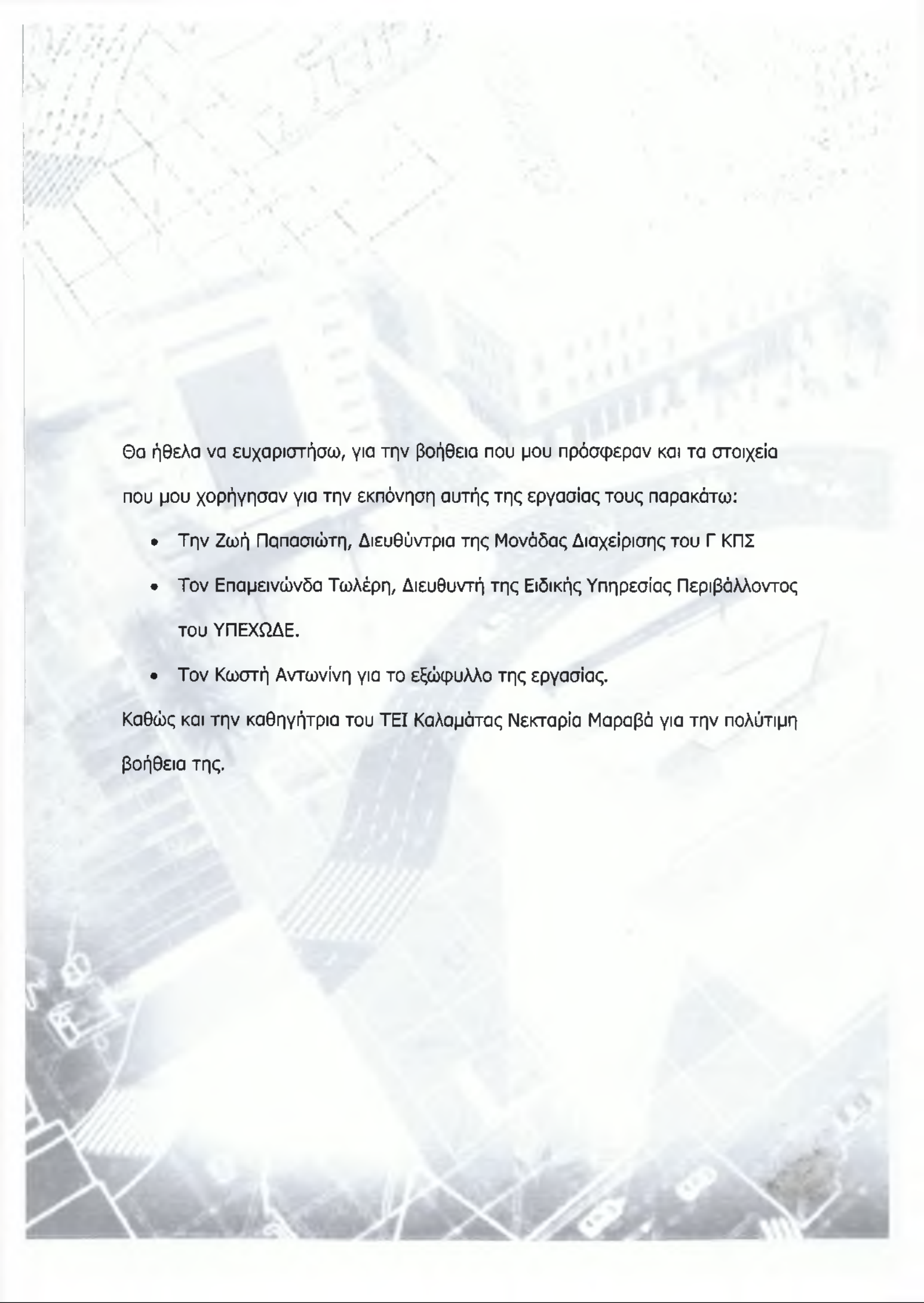
## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

Πίνακες Χάρτες

Βιβλιογραφία





Θα ήθελα να ευχαριστήσω, για την βοήθεια που μου πρόσφεραν και τα στοιχεία που μου χορήγησαν για την εκπόνηση αυτής της εργασίας τους παρακάτω:

- Την Ζωή Παπασιώτη, Διευθύντρια της Μονάδας Διαχείρισης του Γ ΚΠΣ
- Τον Επαμεινώνδα Τωλέρη, Διευθυντή της Ειδικής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Τον Κωστή Αντωνίνη για το εξώφυλλο της εργασίας.

Καθώς και την καθηγήτρια του ΤΕΙ Καλαμάτας Νεκταρία Μαραβά για την πολύτιμη βοήθεια της.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

**ΑΕΠ** Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

**ΒΙΠΑ** Βιομηχανικό Πάρκο

**ΒΙΠΕ** Βιομηχανική Περιοχή

**ΒΟΑΚ** Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης

**ΒΙΟΠΑ** Βιοτεχνικό Πάρκο

**ΓΣΑΕΔ** Γενικές Συνθήκες Αναπαραγωγής της Εργατικής Δύναμης

**ΓΣΠ** Γενικές Συνθήκες Παραγωγής

**ΔΕΗ** Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού

**ΕΑΤΠΕ** Ευρωπαϊκό Αγροτικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων

**ΕΕ** Ευρωπαϊκή Ένωση

**ΕΚΤ** Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Ταμείο

**ΕΠ** Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

**ΕΟ** Εθνική Οδός

**ΕΤΠΑ** Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

**ΕΣΠ** Ειδικές Συνθήκες Παραγωγής

**ΗΠΑ** Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

**ΗΣΑΠ** Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς

**ΚΠΣ** Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

**ΜΕΚ** Μικτή Επιτροπή Καθοδήγησης για τα Δημόσια Έργα.

**ΜΟΑ** Μεγάλοι Οδικοί Άξονες

**ΟΝΕ** Οργανισμός Νομισματικής Ένωσης

**ΠΑΘΕ** Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη Εύζωνοι

**ΠΔΕ** Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

**ΠΕΠ** Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

**ΠΟΑ** Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες

**ΣΠΑ** Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης

**Τ Σ** Ταμείο Συνοχής

**ΥΠΕΧΩΔΕ** Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

**ΦΣΠ** Φυσικές Συνθήκες Παραγωγής

**ΧΜΠΑ** Χρηματοδοτικό Μέσο Προσανατολισμού της Αλιείας

**GAAT** General Agreement for Traffics and Trade

**SWOT** Strengths – Weakness – Opportunities - Threats

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στα πλαίσια των πτυχιακών εργασιών ΤΕΙ Καλαμάτας ανέλαβα την εκπόνηση της εργασίας με τίτλο "Τα Μεγάλα Έργα Υποδομών στα Πλαίσια του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης".

Ο σκοπός της εργασίας είναι να απαντήσει στο εξής ερώτημα : Ποια η σημασία των έργων υποδομής στον Ελλαδικό χώρο στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ (2000-2006).

Για να απαντηθεί το παραπάνω ερώτημα προσεγγίζω τρεις βασικές παραμέτρους:

- 1.**Ο ρόλος των υποδομών.
- 2.**Ο ρόλος των μεταφορών.
- 3.**Το Α' και Β' ΚΠΣ καθώς και τα αποτελέσματα που είχαν.
- 4.**Τις πηγές χρηματοδότησης
- 5.**Το Γ' ΚΠΣ

Η κύρια επιδίωξη της μελέτης αυτής είναι κυρίως η κατανόηση της αιτίας υλοποίησης αυτών των έργων μεταφορών.

Για να αποδείξω τα παραπάνω ξεκινάω τη μελέτη παρουσιάζοντας τις βασικές έννοιες της υποδομής και των μεταφορών .

Στη μελέτη δίνεται μεγάλο βάρος στο Γ' ΚΠΣ και στα έργα που έχουν αρχίσει ήδη να υλοποιούνται στα πλαίσια αυτού. Ενδεικτικά γίνεται αναφορά σε δύο έργα της περιόδου εφαρμογή στην ΠΑΘΕ και στην Εγνατία Οδό. Επίσης γίνεται εκτεταμένη αναφορά στο Α' και Β' ΚΠΣ και τα αποτελέσματα αυτών, έτσι ώστε τα συμπεράσματα να είναι καλύτερα τεκμηριωμένα και ο αναγνώστης να μην έχει απορίες κατά το τέλος της ανάγνωσης της μελέτης αυτής. Και σε αυτήν την περίπτωση αναφέρεται το Μετρό της Αθήνας.

Η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε έγινε μετά από επιλογή μεταξύ αρκετών βιβλίων που έχουν γραφτεί για αυτό το θέμα αλλά και από στοιχεία που αντλήθηκαν από το διαδύκτιο.

Οι δυσκολίες που αντιμετώπισα κατά την διάρκεια της έρευνας ήταν λίγες καθώς αυτό οφείλεται στο ότι κατανοήθηκε το ζητούμενο της εργασίας.



# Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

## ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

### 1.1. Έννοιες και Ορισμοί

Το πρώτο πρόβλημα των υποδομών, και ίσως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα, είναι ο ίδιος ο ορισμός τους. Σχετικά με τον ορισμό των υποδομών υπάρχουν διάφορες απόψεις ή προσεγγίσεις. Ορισμένοι συγγραφείς και ερευνητές τις ορίζουν από την πλευρά του φυσικού αντικειμένου ή και της χρήσης, και άλλοι από την πλευρά του βαθμού κατά τον οποίο αποτελούν δημόσιες επενδύσεις.

Ένας συνθετότερος ορισμός, αποδεσμευμένο από το δίλημμα «δημόσιο ή ιδιωτικό». Ο ορισμός αυτός που θα είναι προσωρινός (κάτι σαν ορισμός εργασίας) αφορά κυρίως τις υποδομές που θα χαρακτηρίσουμε παρακάτω ως συμβατικές, και είναι ο παρακάτω:

**«Υποδομή είναι κάθε επένδυση εκφρασμένη σε φυσικό κεφάλαιο σταθερό στο έδαφος και σχετικά μεγάλης κλίμακας, που στοχεύει στην εξυπηρέτηση διαφόρων ανθρώπινων δραστηριοτήτων».<sup>1</sup>**

Για παράδειγμα, υποδομή είναι οι δρόμοι, οι γέφυρες, τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, το σιδηροδρομικό δίκτυο, κλπ. που εξυπηρετούν την οικονομική δραστηριότητα που λέγεται «μεταφορές». Αντίστοιχα, υποδομές είναι οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη δραστηριότητα που λέγεται «υγεία και περίθαλψη», ή το σύστημα των σχολικών κτιρίων που εξυπηρετούν τη δραστηριότητα που λέγεται «εκπαίδευση».

Με τη σειρά τους όμως, οι ανθρώπινες δραστηριότητες δεν ανήκουν όλες στο ίδιο επίπεδο. Ορισμένες αποτελούν προϋποθέσεις για άλλες, όπως και η ίδια η υποδομή αποτελεί προϋπόθεση αυτών των δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα, η οικονομική δραστηριότητα «μεταφορές και επικοινωνίες» αποτελεί με τη σειρά της προϋπόθεση μιας σειράς άλλων δραστηριοτήτων, όπως της «μεταποιητικής βιομηχανίας», της «γεωργίας, δασών και αλιείας», του τριτογενούς τομέα γενικά, κλπ.

Αυτές από τις δραστηριότητες που αποτελούν τις βασικές προϋποθέσεις για την ίδια την ύπαρξη και την ενδυνάμωση της παραγωγής στο επίπεδο της κοινωνίας, τις ονομάζουμε Γενικές Συνθήκες (ή όρους) Παραγωγής (ΓΣΠ). Οι ΓΣΠ

---

<sup>1</sup> Σκάγιαννης Παντελής, Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών, Αθήνα 1994, σελ. 30

διαφέρουν συνεπώς από την υποδομή κατά το ότι αποτελούν οικονομικές δραστηριότητες, ενώ η υποδομή, όπως ορίστηκε, αποτελεί ένα τμήμα του παγίου κεφαλαίου, αυτό που θα μπορούσε να ονομαστεί «υποδομιακό κεφάλαιο», το οποίο βεβαίως υπεισέρχεται στις δραστηριότητες αυτές, ως προϋπόθεση της ίδιας τους της ύπαρξης.

Αντίστοιχα, αυτές από τις δραστηριότητες που αποτελούν προϋποθέσεις για τη λειτουργία μιας συγκεκριμένης και μόνο (συνήθως ιδιωτικής) επιχείρησης (ενός μεμονωμένου κεφαλαίου), τις ονομάζαμε Ειδικές Συνθήκες Παραγωγής (ΕΣΠ). Οι ΕΣΠ, συνεπώς, αποτελούν ιδιαίτερα συστήματα δραστηριοτήτων (π.χ. μεταφορικά, επικοινωνιακά, κλπ) συγκεκριμένων ιδιωτικών επιχειρήσεων, και έχουν τη δική τους υποδομή. Για παράδειγμα, μια εταιρεία τσιμέντων μπορεί να διαθέτει δικά της μεταφορικά συστήματα (ειδικά τμήματα για την οργάνωση των μεταφορών, πλοία, κλπ), καθώς και δική της υποδομή γι' αυτά (ιδιωτικό λιμάνι, μόλους, κρηπιδώματα, αποθήκες, κλπ).<sup>2</sup>

Οι ίδιες οι Γενικές Συνθήκες Παραγωγής θα μπορούσαν όμως με τη σειρά τους να διαιρεθούν σε δύο κατηγορίες:

**α)** Στις Γενικές Συνθήκες Παραγωγής (ΓΣΠ) (απλώς), που αποτελούν τις προϋποθέσεις για την ύπαρξη και λειτουργία του πρωτογενούς, του δευτερογενούς (κυρίως της βιομηχανίας), και ενός τμήματος του τριτογενούς τομέα. Στις ΓΣΠ υπάγονται οι δραστηριότητες των «κατασκευών πλην κατοικίας», τμήματος των «μεταφορών και επικοινωνιών», κλπ.

**β)** Στις Γενικές Συνθήκες Αναπαραγωγής της Εργατικής Δύναμης (ΓΣΑΕΔ), που αποτελούν τις προϋποθέσεις για τη διευρυμένη αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης. Στις ΓΣΑΕΔ υπάγονται οι δραστηριότητες της «παιδείας», «υγείας», «κοινωνικής ασφάλισης», «κατοικίας», και τμήμα των δραστηριοτήτων των «μεταφορών και επικοινωνιών».<sup>3</sup>

Η υπαγωγή των διαφόρων δραστηριοτήτων στις ΓΣΠ ή τις ΓΣΑΕΔ έχει χαρακτήρα αποκλειστικά αναλυτικό και γίνεται εδώ κυρίως για την καλύτερη κατανόηση του ζητήματος. Η υπαγωγή αυτή θα μπορούσε να ευσταθήσει κάτω από τη λογική της «τελευταίας ανάλυσης» (π.χ. ότι ο άνθρωπος μπορεί να επιζήσει χωρίς ηλεκτρική ενέργεια ενώ η σύγχρονη βιομηχανία δε μπορεί να υπάρξει), ή

---

<sup>2</sup> Στο ίδιο, σελ. 98

<sup>3</sup> Στο ίδιο, σελ. 105

μέσω της στατιστικής επιβεβαίωσης (π.χ. όταν η ηλεκτρική ενέργεια εξυπηρετεί κυρίως τη βιομηχανία διότι οι κιλοβατώρες που καταναλώνονται από αυτήν είναι περισσότερες από αυτές που καταναλώνονται για οικιακή χρήση). Σε τελευταία ανάλυση, θα μπορούσε συνεπώς να υποστηρίξει κανείς ότι οι ΓΣΠ αποσκοπούν στην αναπαραγωγή του κεφαλαίου, ενώ οι ΓΣΑΕΔ στην αναπαραγωγή της εργασίας. Σημειώνεται πάντως ότι οι περισσότερες δραστηριότητες κατά κανόνα εξυπηρετούν τόσο τις ΓΣΠ όσο και τις ΓΣΑΕΔ. Μπορεί μάλιστα να υποστηριχτεί ότι μόνο κατά τη στιγμή της λειτουργίας των δραστηριοτήτων μπορεί να γίνει η αντιστοίχιση της υποδομής με τον κοινωνικό και οικονομικό σκοπό που εξυπηρετεί. Για παράδειγμα, όταν διέρχεται ένα επιβατικό αυτοκίνητο από μια οδό, τότε η οδός μπορεί να θεωρηθεί ότι λειτουργεί ως ΓΣΑΕΔ, ενώ την επόμενη στιγμή που διέρχεται ένα φορτηγό, ως ΓΣΠ.

Η υποδομή, όπως ορίστηκε, είναι φυσικό κεφάλαιο, θα πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι η υποδομή διαφέρει από μια άλλη έννοια, τους φυσικούς πόρους, τους οποίους θα μπορούσε να ονομάσει κανείς Φυσικές Συνθήκες Παραγωγής (ΦΣΠ). Ας πάρουμε για παράδειγμα ένα φράγμα: ο φυσικός πόρος, ή οι ΦΣΠ, είναι το υδάτινο δυναμικό και τα εδάφη που συνθέτουν το τοπίο του φράγματος. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν ακριβώς ΦΣΠ διότι εγγενώς δίνουν τη δυνατότητα, λόγω των όρων ύπαρξής τους, να δημιουργηθεί η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ή και άρδευσης. Η υποδομή είναι το ίδιο το φράγμα και οι συναφείς εγκαταστάσεις. Η ΓΣΠ είναι η οικονομική δραστηριότητα της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ή η δραστηριότητα της άρδευσης, που αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για την ύπαρξη και λειτουργία της μεταποιητικής παραγωγής και της γεωργίας, αντίστοιχα.

Έτσι, και για το λόγο αυτό, μερικοί επιστήμονες έχουν υποστηρίξει ότι η υποδομή αποτελεί διαμεσολάβηση του ανθρώπινου παράγοντα, προκειμένου να γίνει εκμετάλλευση των ΦΣΠ. Αυτό βέβαια είναι σωστό για ορισμένες περιπτώσεις, όπως στο παράδειγμα του φράγματος, ενώ δεν είναι σωστό για άλλες, όπως π.χ. για τις επικοινωνίες, που έχουν ακριβώς τον αντίθετο στόχο: να ανατρέψουν τις δυσκολίες και τα εμπόδια που βάζει η φύση, εν προκειμένω τη χωρική απόσταση. Στην πρώτη περίπτωση έχουμε την έννοια της συμπληρωματικότητας της φύσης με την ανθρώπινη δραστηριότητα, ενώ στη δεύτερη η σχέση είναι ανταγωνιστική, θα μπορούσε συνεπώς κανείς να δεχτεί την ευρεία έννοια της διαμεσολάβησης αν σε αυτήν υπάγονται τα δύο αυτά στοιχεία .



## 1.2 Φάσεις ανάπτυξης της Υποδομής και το ιδιοκτησιακό καθεστώς

Επιχειρώντας κάποιος να δει τις φάσεις ή τις σχετικές που υπεισέρχονται στον κύκλο της παραγωγής και χρήσης των υποδομών θα μπορούσε να διακρίνει τις εξής φάσεις :

- Διαπίστωση αναγκών που γίνεται είτε από τον ιδιωτικό τομέα ως αποτέλεσμα της ανάγκης που υπάρχει για να ξεπεραστούν τα εμπόδια στην παραγωγή και διανομή των αγαθών και υπηρεσιών. Βέβαια η διαπίστωση των αναγκών πρέπει να συνοδεύεται και από μία εκτίμηση κατά πόσο ένα έργο είναι δυνατόν να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει, με τρόπο μάλιστα που να είναι κερδοφόρος.
- Ο προγραμματισμός που είναι μία δραστηριότητα που δεν αφορά αποκλειστικά ένα μεμονωμένο έργο.
- Ο σχεδιασμός όπου είναι στενότερα συνδεδεμένος με τον φορέα που πρόκειται να κατασκευάσει το έργο.
- Η χρηματοδότησης του έργου που μπορεί να γίνεται είτε από το δημόσιο είτε από τον ιδιωτικό φορέα. Παραδοσιακά στην Ελλάδα τα κατασκευαστικά έργα κυρίως χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), ή από τα επενδυτικά προγράμματα των μεγάλων δημοσίων επενδύσεων (π.χ. ΔΕΗ). Πρόσφατα συζητείτε και ο θεσμός της αυτοχρηματοδότησης.
- Οι μελέτες που απαιτούνται για τα έργα που γίνονται από τους αρμόδιου φορείς ή ανατίθενται σε ιδιωτικές μελετητικές εταιρίες.

Η κατασκευή των έργων που χωρίζεται:

**A)** Το έργο έχει προκύψει σαν μέρος ενός προγράμματος και ανατίθεται σε ιδιωτικές κατασκευαστικές εταιρίες για την υλοποίηση του

**B)** Το έργο εκτελείτε από ιδιωτικούς φορείς προκύπτοντας από προγραμματισμό και σχεδιασμό επίσης ιδιωτικών φορέων.

Οι κρατικές προμήθειες που είναι απαραίτητες για την κατασκευή του έργου.

Η διαχείριση της υλοποίησης των έργων που αποσκοπεί στην διασφάλιση της έγκαιρης και καλής περάτωσης του έργου .

Λειτουργία και διαχείριση των αποπερατωθέντων έργων.

Η αξιολόγηση και η διαπίστωση των νέων αναγκών, η οποί γενικά χωρίζεται:

- A)** Στην προ-αξιολόγηση (ex ante evaluation) όπου εκεί διερευνάται η σκοπιμότητα και οι όροι της ύπαρξης ενός έργου ή προγράμματος.
- B)** Στην αξιολόγηση κατά την διάρκεια υλοποίησης του έργου (on – going evaluation) που γίνονται εκτιμήσεις για την πορεία του έργου και οι σχετικές συστάσεις και
- Γ)** Στην εκ των υστέρων αξιολόγηση (ex post evaluation) όπου γίνεται προσπάθεια να εκτιμηθούν τα αποτελέσματα του έργου ή του προγράμματος αφού αυτό έχει αποπερατωθεί.

### **1.3 Ο ρόλος των υποδομών στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της χώρας μας από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι σήμερα**

Ήδη μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ξεκίνησε μια προσπάθεια απελευθέρωσης του διεθνούς εμπορίου στα πλαίσια της GAAT (General Agreement for Traffics and Trade ή Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου). Η απελευθέρωση των διεθνών αγορών έγινε ιδιαίτερα αισθητή τα τελευταία χρόνια, οπότε επετεύχθη σε μεγάλο βαθμό η απελευθέρωση της κίνησης κεφαλαίων και ενσωματώθηκαν οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης στις διεθνείς αγορές ως αποτέλεσμα των πολιτικών εξελίξεων στις χώρες αυτές.

Η διαδικασία της απελευθέρωσης του διεθνούς εμπορίου έγινε με μια σειρά πολυμερών διαπραγματεύσεων, γνωστών και ως "γύρων", που ξεκίνησαν το 1946. Από τότε μέχρι σήμερα έγιναν οκτώ γύροι από τους οποίους ο τελευταίος, ο γύρος της Ουρουγουάης, περιλάμβανε κυρίως την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου των αγροτικών προϊόντων. Στο γύρο αυτό, που ξεκίνησε το 1986 και έληξε το 1994, επικράτησαν τελικά οι θέσεις των Η.Π.Α. και άλλων μικρών εξαγωγικών χωρών για την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου αγροτικών προϊόντων, ενώ οι χώρες της Ε.Ε., οι χώρες της Ε.Ζ.Ε.Σ., η Ιαπωνία, η Κορέα και μερικές άλλες αναπτυσσόμενες χώρες προέβαλαν αντίθετες θέσεις.

Το κύριο αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης των αγορών είναι ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των προϊόντων των παραγωγικών κλάδων γίνεται οξύτερος, καθώς αίρονται τα δασμολογικά και άλλα εμπόδια (π.χ. ποσοτικοί περιορισμοί). Τώρα πια, ένας κλάδος μιας χώρας ή είναι διεθνώς ανταγωνιστικός ή παύει να υφίσταται εντελώς, καθώς χάνει και την εγχώρια αγορά η οποία καλύπτεται από

εισαγωγές προϊόντων. Στα πλαίσια αυτά, πρέπει να επανεξεταστούν οι εθνικές πολιτικές που, για παράδειγμα, κατά το παρελθόν ενδεχομένως να ενίσχυαν κλάδους που να κάλυπταν την εγχώρια ζήτηση, αν και είχαν χαμηλή ανταγωνιστικότητα. Η χαμηλή ανταγωνιστικότητα αντισταθμιζόταν ίσως με έναν υψηλό δασμό μέχρι πρότινος, αλλά τώρα οι προβληματικοί κλάδοι πρέπει να κατορθώσουν να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό με χώρες που παράγουν τα ίδια προϊόντα σε χαμηλότερες τιμές.

Έτσι, λοιπόν, μετά την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και την ενσωμάτωση των εθνικών αγορών σε μία αγορά (παγκοσμιοποίηση) αναδεικνύονται τα εξής :

- οξύνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των προϊόντων των παραγωγικών κλάδων, καθώς αίρονται σε πολύ μεγάλο βαθμό τα δασμολογικά και άλλα εμπόδια,
- γίνεται ολοένα και μεγαλύτερη χρήση του μηχανισμού των τιμών (της αγοράς) για την κατανομή των πόρων, γεγονός που για το μεν ιδιωτικό τομέα σημαίνει την άρση όλων των κρατικών παρεμβάσεων που στρεβλώνουν την κατανομή των πόρων (π.χ. επιδοτήσεις), για το δε δημόσιο την παροχή υπηρεσιών στη βάση της ανταποδοτικότητας,
- γενικεύεται το υπόδειγμα διαχείρισης των υποδομών, ιδιαίτερα των αστικών υποδομών (όπως για παράδειγμα μεταφορικών υποδομών, ύδρευσης, ηλεκτροδότησης, τηλεφωνοδότησης, παροχής φυσικού αερίου), που πλέον θα μπορούν να παρέχονται από τον ιδιωτικό τομέα.

Το άλλο κύριο αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης είναι ότι οι επενδύσεις κατευθύνονται σε χώρες και περιοχές όπου υπάρχει η αφενός υψηλότερη παραγωγικότητα ή αλλιώς το μικρότερο μοναδιαίο κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος (unit labour cost) και αφετέρου ικανοποιητικό επίπεδο υποδομών. Έτσι, όσον αφορά την προσέλκυση επενδύσεων, σε μεγάλο βαθμό οι χώρες ανταγωνίζονται στην παροχή εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού και ικανοποιητικής υποδομής, αλλά ο ανταγωνισμός τους επεκτείνεται και στη θέσπιση σαφούς θεσμικού πλαισίου (institutional competition). Ως θεσμικό πλαίσιο δεν νοείται μόνον η εθνική νομοθεσία που αφορά για παράδειγμα τη φορολογία των επιχειρήσεων, το εργασιακό δίκαιο ή τις διαδικασίες έγκρισης χωροθέτησης παραγωγικής δραστηριότητας, αλλά και καθαρά τοπικές ρυθμίσεις όπως είναι η ύπαρξη έτοιμου και επαρκώς εξοπλισμένου θεσμοθετημένου υποδοχέα επενδύσεων



(π.χ. ΒΙ.ΠΕ., ΒΙ.ΠΑ., ΒΙΟ.ΠΑ.) αλλά ακόμα και ο ορισμός αποδέκτη υγρών αποβλήτων.

Σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία όπου δεν υπάρχουν δασμολογικά εμπόδια να προστατεύουν την εγχώρια παραγωγή από τις εισαγωγές (τόσο για την Ελλάδα όσο για τις άλλες χώρες) και η εισαγωγή του ευρώ ως εθνικού νομίσματος που είναι "σκληρό" νόμισμα και επιπλέον η χώρα δεν έχει τη δυνατότητα ελέγχου της διεθνούς ισοτιμίας του, το κρίσιμο για τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων είναι η διατήρηση χαμηλού κόστους παραγωγής και διακίνησης τους. Στα πλαίσια αυτά η πραγματοποίηση δημόσιων επενδύσεων γενικά, αλλά και μεταφορικών και τηλεπικοινωνιακών υποδομών ειδικότερα, μειώνει το κόστος παραγωγής αλλά και διακίνησης των ελληνικών προϊόντων, αυξάνοντας τη διεθνή ανταγωνιστικότητά τους και στηρίζοντας παράλληλα την αναπτυξιακή διαδικασία.

Τέλος, σε όλα αυτά πρέπει να προσθέσουμε τις ιδιαίτερες συνθήκες που αφορούν την Ελλάδα. Συγκεκριμένα, η ενσωμάτωση των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης στην παγκόσμια οικονομία και η αναμενόμενη ένταξη τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μεταθέτει το κέντρο βάρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τα ανατολικά. Ακόμα, η τελωνειακή ένωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής και η διαφαινόμενη ένταξη τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση μετατοπίζει το κέντρο βάρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς το νότο. Η ενίσχυση του διεθνούς εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της διαφαινόμενης πορείας διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τις δύο αυτές κατευθύνσεις (νότια και ανατολικά) καθιστούν την Ελλάδα από σύνορο και πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε διαμετακομιστικό κέντρο της και ενδεχόμενα στο μέλλον και διοικητικό. Για τους λόγους αυτούς, για να προετοιμαστεί η Ελλάδα για το νέο κομβικό ρόλο της στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή οικονομία, απαιτείται να συνεχιστεί με εντονότερο ρυθμό η αύξηση των δημοσίων επενδύσεων σε μεταφορικές και τηλεπικοινωνιακές υποδομές.

Ειδικότερα στην Ελλάδα οι αλλαγές συνέτειναν στην αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων σε πάγιο κεφάλαιο που αποτελούσε χρόνιο πρόβλημα της Ελληνικής οικονομίας. Οι αλλαγές αυτές ήταν:

- η μείωση του πληθωρισμού και κατά συνέπεια η μείωση της αβεβαιότητας για τη μελλοντική πορεία των τιμών, μισθών και επιτοκίων,

- η μείωση των επιτοκίων και κατά συνέπεια η μείωση του κόστους χρηματοδότησης των επενδύσεων,
- η απελευθέρωση του χρηματοπιστωτικού τομέα και ανάπτυξη των κεφαλαιαγορών που επέτρεψαν την ανάπτυξη νέων τρόπων χρηματοδότησης επενδύσεων,
- η άρση των περισσότερων δασμολογικών εμποδίων και η απελευθέρωση της κίνησης των κεφαλαίων,
- ο περιορισμός των ελλειμμάτων του προϋπολογισμού που επέτρεψε μεγαλύτερο μέρος των αποταμιεύσεων της χώρας να είναι διαθέσιμο για χρηματοδότηση επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα αντί να δεσμεύεται για την κάλυψη των ελλειμμάτων του προϋπολογισμού, και
- η ανάληψη σημαντικής επενδυτικής δραστηριότητας από το δημόσιο τομέα στο χώρο των υποδομών που βελτιώνουν την παραγωγικότητα του ιδιωτικού τομέα και αυξάνουν την κερδοφορία των ιδιωτικών επενδύσεων.

Η βελτίωση σχεδόν όλων των μακροοικονομικών ανισορροπιών, όπως για παράδειγμα το έλλειμμα του προϋπολογισμού, ο πληθωρισμός και τα επιτόκια, (με εξαίρεση το έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών) στα πλαίσια της προσπάθειας επίτευξης των κριτηρίων της συνθήκης του Μάαστριχ για την ένταξη της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση βελτίωσαν την αξιοπιστία της χώρας. Η αξιοπιστία της χώρας αναμένεται ότι θα βελτιωθεί περαιτέρω καθώς η επικείμενη ένταξη της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση σημαίνει ότι ο πληθωρισμός της χώρας θα είναι ο πληθωρισμός της ζώνης του ευρώ, γεγονός που εγγυάται αυξημένη οικονομική σταθερότητα. Πάντως, η ένταξη της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση και η εισαγωγή του ευρώ ως εθνικού νομίσματος έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του ελέγχου της νομισματικής ισοτιμίας, που είτε με διολισθήσεις είτε με υποτιμήσεις, ενίσχυε την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων στις διεθνείς αγορές.

## 1.4 Γενική Περιγραφή του τομέα μεταφορών της χώρας μας

Οι βασικές γεωπολιτικές παράμετροι που προσδιορίζουν και προσδίδουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στις μεταφορές της χώρας συνοψίζονται παρακάτω.<sup>4</sup>

Η **γεωμορφολογία της χώρας** χαρακτηρίζεται από μια πληθώρα κατοικημένων νησιών, εγκατεσπαρμένων σε ευρεία έκταση. Έτσι αφενός απαιτείται και δίδεται ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των θαλασσιών και αεροπορικών συνδέσεων και αφετέρου παρέχεται συγκριτικό πλεονέκτημα στις οδικές μεταφορές έναντι των σιδηροδρομικών, λόγω της δυνατότητας πρόσβασης στο νησιωτικό χώρο με τα οχηματαγωγά πλοία.

Η **μορφολογία του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας** είναι έντονα ανάγλυφη και σε συνδυασμό με το γενικότερο σχήμα της, επιβάλλει τη γραμμική ανάπτυξη των δικτύων χερσαίων μεταφορών έναντι της κομβικής ανάπτυξης. Κύρια χαρακτηριστικά της είναι η παρουσία του κεντρικού ορεινού όγκου που διατρέχει τη χώρα από Βορρά προς Νότο και που εκτείνεται γενικότερα στα συνοριακά τμήματα του βορειοελλαδικού χώρου καθώς και η συγκριτικά μεγάλη απόσταση στον ίδιο χώρο, μεταξύ της δυτικής και της ανατολικής πύλης της χώρας. Αυτά τα φυσικά εμπόδια έχουν ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη ενός οδικού δικτύου βασισμένο σε ένα κορμό σχήματος T και ενός γραμμικού σιδηροδρομικού δικτύου που καλύπτει την κεντρική και ανατολική χώρα μόνο.

Η **γεωγραφική θέση της Ελλάδας όσον αφορά στον ευρωπαϊκό χώρο** είναι καταληκτική. Ιδιαίτερα για τις αμιγείς μεταφορές η δυνατότητα των διεθνών διαμεταφορών είναι από τη φύση τους περιορισμένη. Αντίθετα, προσφέρεται για διεθνείς συνδυασμένες (χερσαίες και θαλάσσιες) εμπορευματικές μεταφορές και ως κόμβος αερομεταφορών.

Η **δημογραφική και οικονομική περιφερειακή σύνθεση** χαρακτηρίζονται, αφενός από τη συγκέντρωση του πληθυσμού και των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας (ιδίως στην Αττική) και αφετέρου από τη σημαντική ανάπτυξη του τουρισμού στη νησιωτική Ελλάδα. Η αστική ανάπτυξη της Αθήνας και της

---

<sup>4</sup> <http://www.yme.gr>



Θεσσαλονίκης επιβάλλει την ύπαρξη ενός πολύμορφου δικτύου αστικών και προαστιακών μεταφορών στις σχετικές περιοχές, ενώ η ανάπτυξη του νησιωτικού τουρισμού βασίζεται στη λειτουργική επάρκεια ενός σημαντικού αριθμού αεροδρομίων και στην ικανοποιητική ποιοτική κατάσταση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η σχετική πολιτική της ΕΕ, οι εσωγενείς και εξωγενείς περιορισμοί, η τρέχουσα δυναμική καθώς και οι τάσεις ανάπτυξης και βελτίωσης του ελληνικού τομέα μεταφορών, προσδιορίζουν το πλαίσιο προοπτικών του. Οι αδυναμίες και τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπιστούν είναι τόσο εγγενή όσο και επίκτητα.

Οι τάσεις που προκαλούνται από την **παγκοσμιοποίηση των αγορών** και που αναμένεται να δημιουργήσουν σημαντικές ευκαιρίες για τις ελληνικές επιχειρήσεις, είναι αμφίδρομες και άμεσα εξαρτημένες με το σύστημα μεταφορών.

Το άμεσο **γεωπολιτικό περιβάλλον**, αφορά βασικά την κατάσταση στα Βαλκάνια. Η μετατόπιση του κέντρου βάρους των μεταφορών προς την ανατολική Ευρώπη, μετά τη γερμανική επανένωση και την αναμενόμενη διεύρυνση της Ε.Ε., θα απαιτήσει ενίσχυση των μεταφορικών αξόνων Βορρά-Νότου της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης. Οι προοπτικές αυτές τονίζουν τη σημαντικότητα της βαλκανικής χερσονήσου και σε συνδυασμό με τη δυναμικότητα και διαθεσιμότητα των θαλασσιών μεταφορών, προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία στην Ελλάδα. Αυτό ισχύει ιδίως σε περίπτωση θετικών εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή, οπότε και θα βελτιωθούν οι προοπτικές του διαμετακομιστικού εμπορίου και των συνεπαγόμενων μεταφορικών αναγκών. Οι ανάγκες αυτές θα μπορέσουν να ικανοποιηθούν αυτόνομα από ελληνικές επιχειρήσεις ή στα πλαίσια οικονομικών διαβαλκανικών συνεργασιών και συμπράξεων στο μεταφορικό τομέα.

Οι **εξελίξεις στην τεχνολογία των μεταφορών** αφορούν αφενός τις εφαρμογές στην κατασκευή, τον εφοδιασμό και τη λειτουργία των μεταφορικών υποδομών και αφετέρου, την κατασκευή οχημάτων, τις εφαρμογές τηλεματικής και συστημάτων πληροφόρησης και τη λειτουργική οργάνωση των μέσων μαζικών μεταφορών.

Οι **αναμενόμενες εξελίξεις στην ελληνική οικονομία**, αναφέρονται κυρίως στην αναπτυξιακή τάση της εθνικής οικονομίας και τις θετικές επιπτώσεις από την ένταξη της χώρας στην ΟΝΕ (κατάργηση κόστους μετατροπής

συναλλάγματος, αύξηση της διαφάνειας των συναλλαγών, μείωση του κόστους διευρωπαϊκών συναλλαγών, εξάλειψη του συναλλαγματικού κινδύνου, αποσόβηση των δαπανηρών ενδο-ευρωπαϊκών νομισματικών κρίσεων και ενίσχυση του οικονομικού και πολιτικού κύρους της χώρας

### **1.5 Ο νέος ρόλος των ελληνικών μεταφορικών υποδομών**

Στα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και του οξυμένου ανταγωνισμού, απαιτείται να προδιαγραφεί μια στρατηγική ανάπτυξης των ελληνικών μεταφορών. Για το σκοπό αυτό θα χρησιμοποιηθεί η ανάλυση S.W.O.T. (Strengths – Weakness – Opportunities - Threats), μια τεχνική που συνήθως χρησιμοποιείται για τον επανασχεδιασμό των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης. Η χρήση της τεχνικής αυτής είναι εξαιρετικά πρόσφορη για το σχεδιασμό της παροχής υποδομών, δεδομένου ότι στο σύγχρονο διεθνές οικονομικό περιβάλλον η παροχή υποδομών πρέπει να αντιμετωπίζεται ως επιχειρηματική δραστηριότητα.

#### Πλεονεκτήματα

Τα πλεονεκτήματα των ελληνικών μεταφορικών υποδομών έγκεινται στη γεωγραφική θέση της χώρας, που αποτελεί το σύνδεσμο τριών ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής) και τη νοτιοανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι οδικές μεταφορές, σε επίπεδο εθνικού σχεδιασμού συστήματος μεταφορών, υπερέρχουν σε ορισμένους τομείς όπως :

- Γενικευμένη πρόσβαση για όλους τους πολίτες και φορείς από και προς σχεδόν όλα τα σημεία προέλευσης - προορισμού
- Συμπληρωματικότητα με άλλα μέσα μεταφοράς,
- Δυνατότητα μαζικής μεταφοράς.

Το περιβάλλον των οικονομικών εξελίξεων κατά τα επόμενα χρόνια, τόσο στην Ελλάδα όσο και στις Βαλκανικές χώρες, δημιουργεί ευνοϊκές προοπτικές για αύξηση της ζήτησης για μεταφορές συνολικά, δίνοντας τη δυνατότητα για την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων ή την επέκταση υφισταμένων. Οι προοπτικές αυτές ενισχύονται από τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται σήμερα στα πλαίσια του Β' ΚΠΣ. του Ταμείου Συνοχής και της κοινοτικής πρωτοβουλίας Interreg, καθώς και των προβλεπόμενων για την περίοδο 2000-2006.

## Αδυναμίες

Οι αδυναμίες των ελληνικών μεταφορικών υποδομών αφορούν στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, που χαρακτηρίζονται από :

- τη χαμηλή ποιότητα των εθνικών οδικών αξόνων (που συνεπάγονται χαμηλές ταχύτητες και υψηλό κίνδυνο), με εξαίρεση τα νέα τμήματα που ολοκληρώθηκαν κατά το Α' και Β'ΚΠΣ και παραδόθηκαν στην κυκλοφορία,
- την ελλιπή λιμενική υποδομή (μικρής δυναμικότητας γερανοί, περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι κλπ.), δηλ., τη μικρή χωρητικότητα σε σχέση με τη ζήτηση,
- το περιορισμένο και χαμηλής ποιότητας σιδηροδρομικό δίκτυο, και
- τη μικρή δυνατότητα διατροπικότητας μεταφορών (transport inermodality), καθώς η υπάρχουσα οδική, λιμενική και σιδηροδρομική υποδομή παραμένουν στην ουσία ασύνδετες, που όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα μεγαλύτερους χρόνους, άρα και αυξημένο κόστος μεταφοράς, καθιστώντας το πέρασμα των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών από τη χώρα οικονομικά ασύμφορο.

## Προοπτικές

Οι προοπτικές που διανοίγονται, όπως εκτέθηκε, σχετίζονται με τη μετατόπιση του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τα νότια και ανατολικά. Έτσι, η Ελλάδα καθίσταται το κεντρικό σημείο του μελλοντικού ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου. Συγκεκριμένα, η Ελλάδα από νοτιοανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και την εμπορική ενσωμάτωση σε πρώτο στάδιο και αργότερα ένταξη των χωρών της Μέσης Ανατολής και Βορείου Αφρικής, σύντομα θα αποτελέσει το γεωγραφικό κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (το κέντρο βάρους της) και συνεπώς μεγάλο μέρος των ενδοευρωπαϊκών μεταφορών θα είναι οικονομικότερο αν πραγματοποιηθεί μέσω της Ελλάδας. Για να γίνει κάτι τέτοιο, δεν αρκεί η γεωγραφική απόσταση να είναι η συντομότερη αλλά και η χρονοαπόσταση να είναι η μικρότερη, κάτι που μπορεί να πραγματοποιηθεί με την επίτευξη υψηλότερων και ασφαλών ταχυτήτων στους ελληνικούς οδικούς άξονες,



ταχύτερη εξυπηρέτηση στα ελληνικά λιμάνια, ταχύτερους και πιο αξιόπιστους ελληνικούς σιδηρόδρομους και αυξημένη διατροφικότητα.

### Κίνδυνοι

Αυτό που μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για τις ελληνικές μεταφορικές υποδομές, που θα μπορούσε να τις αποτρέψει από το να αναλάβουν το διεθνή ρόλο που προδιαγράφεται για αυτές, είναι ο ανταγωνισμός των γειτονικών χωρών, καθώς στην παγκοσμιοποιημένη αγορά οι χώρες ανταγωνίζονται και στην παροχή υποδομών. Έτσι εμφανίζονται εναλλακτικές οδοί της Εγνατίας, αγωγοί εναλλακτικοί του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη κλπ. Όσο και αν οι λόγοι που υποκινούν τις εναλλακτικές αυτές διαδρομές είναι γεωπολιτικοί, η επιχειρηματολογία που τις στηρίζει είναι η κακή ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών από την Ελλάδα.

Καταδεικνύεται, δηλαδή, ότι αν και η γεωπολιτική θέση της χώρας αναμένεται να ισχυροποιηθεί με βάση τις αναμενόμενες εξελίξεις, υπάρχει το ενδεχόμενο η χώρα να μην μπορέσει να ανταποκριθεί στο νέο αυτό ρόλο, αν δεν βελτιώσει την μεταφορική υποδομή της. Η κομβική γεωγραφική θέση, έστω και αν αυτή γίνεται με την πάροδο των εξελίξεων σημαντικότερη, δεν αποτελεί από μόνη της παράγοντα ανάπτυξης των μεταφορών. Απαιτείται και συνεχής και συνεπής βελτίωση των μεταφορικών υποδομών, ώστε να μπορέσει η χώρα πράγματι να αναλάβει τον κομβικό ρόλο που της επιφυλάσσει η γεωγραφική θέση της, ιδιαίτερα όταν μάλιστα γειτονικές χώρες φαίνονται διατεθειμένες να διεκδικήσουν για λογαριασμό τους το ρόλο αυτό.

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

### ΤΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 2.1 Τι είναι Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

**Το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης** είναι το έγγραφο που εγκρίνεται από την επιτροπή, σε συμφωνία με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, μετά την εκτίμηση του Σχεδίου που έχει υποβληθεί από ένα κράτος μέλος και το οποίο περιέχει τη στρατηγική και τις προτεραιότητες δράσης των ταμείων και του κράτους μέλους, το ενδεικτικό σχέδιο χρηματοδότησης και τις διατάξεις εφαρμογής του ΚΠΣ. Επίσης περιλαμβάνουν την εκ των πρότερων επαλήθευση της τήρησης της προσθετικότητας. Το έγγραφο αυτό διαιρείται σε άξονες ανάπτυξης και εφαρμόζεται μέσω ενός ή περισσότερων επιχειρησιακών προγραμμάτων.

**Περιλαμβάνει** τη στρατηγική και τους επιλεγόμενους άξονες προτεραιότητας , τις κοινές δράσεις μεταξύ της Ε.Ε. και του ενδιαφερομένου κράτους – μέλους , τους ειδικούς στόχους την εκτίμηση των αναμενόμενων επιδράσεων , τη συνοπτική περιγραφή του είδους και τη διάρκεια του επιχειρησιακού προγράμματος , το ενδεικτικό σχέδιο χρηματοδότησης και τις διατάξεις εφαρμογής.

Το ΚΠΣ για την Ελλάδα χωρίζεται στο εθνικό και περιφερειακό σκέλος.

**Α.** Το εθνικό σκέλος διαιρείται στις εξής αναπτυξιακές προτεραιότητες .

**1.** Αναβάθμιση της βασικής οικονομικής υποδομής της χώρας όπου σε αυτή τη προτεραιότητα υπάγονται:

**α.** Οι μεταφορές, με στόχο την ταχεία βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων ώστε να ξεπεραστεί η μειονεκτικότητα θέσης της χώρας και να διευκολυνθεί η ροή των αγαθών.

**β.** Οι τηλεπικοινωνίες , με στόχο την επιτάχυνση της ψηφιακοποίησης των τηλεπικοινωνιών της χώρας .

**γ.** Η ενέργεια, με στόχο την ανάπτυξη της εγχώριας παραγωγής και διανομής και την εισαγωγή φυσικού αερίου.

**δ.** Έρευνα και τεχνολογία με στόχο την ανάπτυξη τους μέσω της δημιουργίας ερευνητικών κέντρων κα τεχνολογικών πάρκων , της προσέλκυσης ερευνητών, και της δημιουργίας διασυνδέσεων μεταξύ ερευνάς και τεχνολογίας.

**ε.** Περιβάλλον, με στόχο την μείωση των προβλημάτων των αστικών κέντρων, των βιομηχανικών περιοχών και των τουριστικά υπερβαρυμένων περιοχών.

**2.** Ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα και των αγροτικών περιοχών

**α.** Βελτίωση της γεωργικής ανταγωνιστικότητας

**β.** Εκσυγχρονισμός των αγροτικών δομών και υποδομών

**γ.** Εκσυγχρονισμός και προσαρμογή συνθηκών για την επεξεργασία και διάθεση αγροτικών προϊόντων

**δ.** Αγροτική ανάπτυξη

**3.** Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων

**4.** Ισορροπη ανάπτυξη του τουρισμού

**5.** Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού

**Β** Το περιφερειακό σκέλος περιλαμβάνει για κάθε περιφέρεια της εξής ενότητα:

**α.** Περιφερειοποίηση του Εθνικού Τμήματος του ΚΠΣ (όπως διαρθρώνεται στις 5 προτεραιότητες)

**β.** Πολυταμειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ)

**γ.** Άλλα προγράμματα

## **2.2 Τα Χρηματοδοτικά Όργανα της ΕΕ.**

Μια σημαντική δράση της κοινότητας εστιάζεται στη χρηματοδότηση έργων υποδομής για τη δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας , και της ενέργειας , ενώ παράλληλα διαγράφονται οι συγκεκριμένες μορφές της κοινοτικής δράσης στις οποίες παρεμβαίνει χρηματοδοτικά το Ταμείο Συνοχής για τις υποδομές των μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική ασκείται σήμερα με τη βοήθεια 4 κύριων χρηματοδοτικών οργάνων:

**1.** Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ),το οποίο συμβάλει στην ενίσχυση :

**α.** Των παραγωγικών επενδύσεων

- β.** Της δημιουργίας και του εκσυγχρονισμού των υποδομών που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των περιφερειών
  - γ.** Των δράσεων με στόχο την ανάπτυξη του ενδογενούς δυναμικού των περιφερειών
  - δ.** Των επενδύσεων στους τομείς της παιδείας και της υγείας
- 2.** Το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ) που αποσκοπεί στην καταπολέμηση της ανεργίας, προσανατολίζοντας τις παραμβάσεις του :
- α.** στην διευκόλυνση στην πρόσβαση στην αγορά εργασίας
  - β.** στην προώθηση της ισότητας των ευκαιριών στην αγορά εργασίας
  - γ.** Στην ανάπτυξη αρμοδιοτήτων, ικανοτήτων και επαγγελματικών προσόντων
  - δ.** Στην ενθάρρυνση δημιουργίας θέσεων απασχόλησης
- 3.** Το Ευρωπαϊκό Αγροτικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων , Τμήμα Προσανατολισμού (ΕΑΤΠΕΠροσ) με στόχους :
- α.** Την ενίσχυση και αναδιοργάνωση των γεωργικών διαρθρώσεων
  - β.** Την εξασφάλιση της μετατροπής της γεωργικής παραγωγής , την ανάπτυξη συμπληρωματικών δραστηριοτήτων στους γεωργούς
  - γ.** Τη συμβολή στην εξασφάλιση δίκαιου βιοτικού επιπέδου στους γεωργούς
- 4.** Το χρηματοδοτικό μέσο προσανατολισμού της αλιείας με στόχο την αναδιάρθρωση στον τομέα της αλιείας

Στα πλαίσια της ενίσχυσης της συνοχής αποφασίσθηκε η δημιουργία Ταμείου Συνοχής (που δεν αποτελεί διαφορετικό ταμείο αλλά χρηματοδοτικό μέσο) για τα κράτη μέλη με το χαμηλότερο βιοτικό επίπεδο κάτω του 90% το κοινοτικού μέσου όρου. Η πολιτική αυτή εκφράσθηκε με την αύξηση των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων και με την «διευθέτηση των πόρων ώστε να ληφθεί περισσότερο υπόψη η ικανότητα συνεισφοράς του κάθε κράτους μέλους ». Το Ταμείο Συνοχής δημιουργήθηκε πριν τις 31-12-93 και προβλέπει να συνεισφέρει σε ποσοστά της τάξης του 85-90% και μάλιστα στους τομείς περιβάλλοντος και μεταφορών.



### 2.2.1 Οι Στόχοι προτεραιότητας των Διαρθρωτικών Ταμείων

Σύμφωνα με τους πρώτους Κανονισμούς της μεταρρύθμισης του 1988, τα διαρθρωτικά Ταμεία παρεμβαίνουν με βάση συγκεκριμένους στόχους που έχουν προτεραιότητα σε κοινοτικό επίπεδο και αφορούν είτε συγκεκριμένου τύπου περιοχές και έχουν περιφερειακή διάσταση, είτε συγκεκριμένες ειδικές κατηγορίες δικαιούχων και είναι οριζόντιοι, εφαρμόζονται δηλαδή σε όλο το έδαφος της Κοινότητας.

Για την περίοδο 1989-93, οι περιφερειακοί στόχοι αναφέρονται στην ανάπτυξη των περιφερειών με αναπτυξιακή καθυστέρηση (Στόχος 1), την ανασυγκρότηση των περιοχών με βιομηχανική παρακμή (Στόχος 2) και την ανάπτυξη και διαφοροποίηση των αγροτικών περιοχών (Στόχος 5β), ενώ οι οριζόντιοι στόχοι στην καταπολέμηση της μακροχρόνιας ανεργίας (Στόχος 3) και την επαγγελματική ένταξη των νέων (Στόχος 4), καθώς και στην προσαρμογή των γεωργικών διαρθρώσεων (Στόχος 5α).

Η αναπροσαρμογή των Κανονισμών για την περίοδο 1994-99 δεν άλλαξε ουσιαστικά τους στόχους προτεραιότητας. Μια μικρή αλλαγή έγινε στο περιεχόμενο των στόχων που αφορούν την καταπολέμηση της ανεργίας, ενώ προστέθηκε ένας ακόμη περιφερειακός στόχος (Στόχος 6), που αναφέρεται στην 'ανάπτυξη των ιδιαίτερα αραιοκατοικημένων περιοχών' του Βορρά της Σουηδίας και Φινλανδίας.

Το μεγαλύτερο βάρος από πλευράς χρηματοδοτικών πόρων δίδεται στις περιφέρειες του Στόχου 1 (80% των πόρων του ΕΤΠΑ και συνολικά περίπου 70% των τριών Ταμείων). Ως περιφέρειες με αναπτυξιακή καθυστέρηση του Στόχου 1 ορίστηκαν αυτές που βρίσκονται κάτω από το 75% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Κοινότητας. Στις περιφέρειες του Στόχου 1 περιλαμβάνονται όλες οι περιφέρειες της Ελλάδας, της Πορτογαλίας και της Ιρλανδίας, η Βόρεια Ιρλανδία, η Νότια Ιταλία και μεγάλο μέρος της Νότιας και Δυτικής Ισπανίας. Τη δεύτερη περίοδο 1994-1999, το κριτήριο επιλεξιμότητας του Στόχου 1 δεν άλλαξε, αλλά εφαρμόστηκε με μεγαλύτερη ελαστικότητα, αυξάνοντας ελαφρά την έκταση και τον πληθυσμό των περιοχών που καλύπτονται από τους περιφερειακούς στόχους.

Οι νέοι Κανονισμοί για την επταετή περίοδο 2000-2006 επιχειρούν μια σημαντική αλλαγή στους στόχους προτεραιότητας. Ο αριθμός τους μειώνεται σε τρεις και το περιεχόμενό τους αλλάζει (βλ. και τη συνοπτική παρουσίαση στον Πίνακα 1):

**Πίνακας 1:** Στόχοι προτεραιότητας των διαρθρωτικών Ταμείων, κριτήρια επιλεξιμότητας και χρηματοδοτικά όργανα κατά στόχο προτεραιότητας

<b>Τρεις στόχοι προτεραιότητας για την περίοδο 2000-2006</b>
<p>Στόχος 1: Προώθηση της ανάπτυξης και της διαρθρωτικής προσαρμογής των αναπτυξιακά καθυστερημένων περιφερειών (που έχουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατώτερο του 75% του κοινοτικού μέσου όρου)</p> <p>Χρηματοδοτικά όργανα: ΕΤΠΑ, ΕΚΤ, ΕΓΤΠΕ-Π, ΧΜΠΑ</p>
<p>Στόχος 2: Στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής ανασυγκρότησης των περιοχών που αντιμετωπίζουν διαρθρωτικές δυσκολίες (βιομηχανικές, αγροτικές, αστικές ή εξαρτώμενες από αλιεία)</p> <p>Χρηματοδοτικά όργανα: ΕΤΠΑ, ΕΚΤ (ΧΜΠΑ, ΕΓΤΠΕ-Ε)</p>
<p>Στόχος 3: Στήριξη της προσαρμογής και του εκσυγχρονισμού των πολιτικών και συστημάτων εκπαίδευσης, κατάρτισης και απασχόλησης</p> <p>Χρηματοδοτικά όργανα: ΕΚΤ</p>

- Στόχος 1: Προώθηση της ανάπτυξης και της διαρθρωτικής προσαρμογής των αναπτυξιακά καθυστερημένων περιφερειών.

Ο Στόχος 1 παραμένει ο ίδιος. Αναφέρεται στις περιφέρειες των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (μετρούμενο σε μονάδες αγοραστικής δύναμης) είναι μικρότερο του 75% του κοινοτικού μέσου όρου, με βάση τα διαθέσιμα κοινοτικά στοιχεία των τριών τελευταίων ετών. Με αυτό το κριτήριο, όλες οι ελληνικές περιφέρειες εντάσσονται στο Στόχο 1.

Στον Στόχο 1 εντάσσονται επίσης οι περιοχές που ήταν μέχρι σήμερα επιλέξιμες για το Στόχο 6 καθώς και οι άκρως απομακρυσμένες περιφέρειες (υπερπόντια γαλλικά διαμερίσματα, Αζόρες, Μαδέρα και Κανάρια Νησιά). Στη χρηματοδότηση του Στόχου 1 συμμετέχουν όπως και στις προηγούμενες περιόδους προγραμματισμού όλα τα διαρθρωτικά Ταμεία (ΕΤΠΑ, ΕΚΤ, ΕΓΤΠΕ –Τμήμα

Προσανατολισμού και ΧΜΠΑ). Για τις σημερινές περιφέρειες του Στόχου που δεν θα είναι επιλέξιμες μετά το 2000 προβλέπεται μεταβατική στήριξη έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005. Τέλος, δύο ειδικά προγράμματα θα χρηματοδοτηθούν στα πλαίσια του Στόχου 1: το πρόγραμμα PEACE για τη στήριξη της ειρηνευτικής προσπάθειας στη Βόρεια Ιρλανδία (ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ) και ένα πρόγραμμα ειδικής βοήθειας για τις περιφέρειες χαμηλής πυκνότητας πληθυσμού της Σουηδίας (350 εκατομμυρίων ευρώ).

Οι νέες περιφέρειες του Στόχου 1, καθώς και αυτές που κρατούν το χαρακτηρισμό αυτό από την προηγούμενη περίοδο και για ένα μεταβατικό διάστημα, παρουσιάζονται στο Χάρτη 1.

- Στόχος 2: Στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής ανασυγκρότησης των περιοχών που αντιμετωπίζουν διαρθρωτικές δυσκολίες.

Ο νέος Στόχος 2 καλύπτει όλες τις περιοχές που βρίσκονται σε διαδικασία κοινωνικο-οικονομικής ανασυγκρότησης είτε είναι βιομηχανικές, αγροτικές, αστικές ή εξαρτώμενες από την αλιεία περιοχές. Περιλαμβάνει δηλαδή τις περιοχές που εντάσσονταν προηγούμενα στους Στόχους 2 και 5β και επεκτείνεται στις αστικές περιοχές και τις εξαρτώμενες από την αλιεία περιοχές που αντιμετωπίζουν διαρθρωτικά προβλήματα. Τα κριτήρια επιλεξιμότητας έχουν οριστεί σε συνάρτηση με το συγκεκριμένο πρόβλημα που αντιμετωπίζει κάθε τύπος περιοχής.

Το συνολικό μέγεθος του πληθυσμού που θα καλυφθεί από το Στόχο 2 δεν θα ξεπεράσει το 18% του συνολικού πληθυσμού της Ε.Ε., ενώ πρόκειται να καθοριστεί και ένα ανώτατο όριο πληθυσμού που θα καλυφθεί σε κάθε κράτος μέλος, με βάση κριτήρια που συναρτώνται με τη σοβαρότητα των διαρθρωτικών προβλημάτων. Δύο διαρθρωτικά Ταμεία, το ΕΤΠΑ και το ΕΚΤ, θα στηρίξουν την ανασυγκρότηση αυτών των περιοχών, ενώ θα συμβάλλουν επίσης ανάλογα με τον τύπο της περιοχής το ΧΜΠΑ και το Τμήμα Εγγυήσεων του ΕΓΓΠΕ. Τέλος, μεταβατική στήριξη έχει προβλεφθεί επίσης για τις περιοχές που καλύπτονταν μέχρι πρόσφατα από τους Στόχους 2 και 5β, οι οποίες δεν θα είναι επιλέξιμες τη νέα περίοδο προγραμματισμού.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μια περιοχή μπορεί να είναι επιλέξιμη μόνον για έναν Στόχο από τους 1 και 2. Ο κατάλογος των περιοχών που θα ενταχθούν στο Στόχο 2 δεν έχει ακόμα συνταχθεί.

- Στόχος 3: Στήριξη της προσαρμογής και του εκσυγχρονισμού των πολιτικών και συστημάτων εκπαίδευσης, κατάρτισης και απασχόλησης.

Ο Στόχος 3 έχει ως αφετηρία το νέο τίτλο για την απασχόληση στη Συνθήκη του Άμστερνταμ και την ευρωπαϊκή στρατηγική για την απασχόληση που καταρτίστηκε μετά το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν. Ο Στόχος 3 ενοποιεί τους προηγούμενους Στόχους 3 και 4 και περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων για τους ανθρώπινους πόρους σε εθνικό επίπεδο. Καλύπτει ολόκληρο το έδαφος της ΕΕ, εκτός των περιφερειών που καλύπτονται από το Στόχο 1, και χρηματοδοτείται μόνον από το ΕΚΤ.

Όλοι οι στόχοι προτεραιότητας προγραμματίζονται για την επταετή περίοδο 2000-06 και με δυνατότητα τροποποίησης στο μέσο της περιόδου ύστερα από την ενδιάμεση αξιολόγηση. Ο Στόχος 1 θα εφαρμοστεί υποχρεωτικά μέσω της διαδικασίας των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ) και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΕΠ), ενώ οι Στόχοι 2 και 3 θα χρησιμοποιήσουν τη διαδικασία των Ενιαίων Εγγράφων Προγραμματισμού (ΕΕΠ). Και στις δύο περιπτώσεις, πρόκειται για προγράμματα εθνικής πρωτοβουλίας που συνοψίζουν εθνικές επιλογές και προτεραιότητες ανάπτυξης. Στην περίπτωση της Ελλάδας, όλη η χώρα εντάσσεται στο Στόχο 1 και τις τρεις περιόδους προγραμματισμού, ενώ τα διαδοχικά ΚΠΣ περιλαμβάνουν σταθερά δύο σκέλη: το *εθνικό σκέλος* που περιέχει μια σειρά από ΕΠ και μεγάλα έργα για το σύνολο της χώρας (τα οποία διαχειρίζονται οι αρμόδιοι κεντρικοί φορείς-Υπουργεία) και το περιφερειακό σκέλος που περιέχει τα ΕΠ των δεκατριών περιφερειών της χώρας (τα οποία διαχειρίζονται οι περιφερειακοί φορείς).

Εκτός από τα διαρθρωτικά Ταμεία, στην επίτευξη των στόχων προτεραιότητας συμμετέχουν και άλλα χρηματοδοτικά όργανα, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με την παραχή δανείων που συμπληρώνουν τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα διαρθρωτικά Ταμεία, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων με επιδότηση επιτοκίων και εγγυήσεις δανείων και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (Ευρατόμ).<sup>5</sup>

Τέλος, **το Ταμείο Συνοχής** συνεχίζει να στηρίζει τις προσπάθειες των τεσσάρων χωρών συνοχής. Διατηρεί τον ίδιο προσανατολισμό στους τομείς των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και του περιβάλλοντος, αλλά και τον ίδιο χαρακτήρα της υπό όρους χρηματοδότησης, την προϋπόθεση τήρησης του 'συμφώνου σταθερότητας και ανάπτυξης' που προβλέπεται στη Συνθήκη του

<sup>5</sup> ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΥ Ε., Η πολιτική συνοχής και οι προοπτικές της στον νέο Ευρωπαϊκό χώρο, Αθήνα 1999, σελ.5

### **Α΄ ΚΠΣ (1989-1993)**

6 Άξονες ανάπτυξης  
Εκσυγχρονισμός των βασικών  
υποδομών

Ανάπτυξη της γεωργίας

Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των  
επιχειρήσεων

Ενίσχυση του κλάδου του τουρισμού

Ανάπτυξη του ανθρωπίνου δυναμικού

Μείωση των διαπεριφερειακών  
ανισοτήτων

### **Β΄ ΚΠΣ (1994-1999)**

5 άξονες ανάπτυξης  
Ανάπτυξη των μεγάλων δικτύων  
υποδομής

Βελτίωση της ποιότητας ζωής

Ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα

Ανάπτυξη των ανθρωπίνων πόρων και  
ενίσχυση της απασχόλησης

Μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων  
και άρση της απομόνωσης των  
νησιωτικών περιοχών.

### **Γ΄ ΚΠΣ (2000-2006)**

7 άξονες ανάπτυξης  
Βελτίωση του επιπέδου των προσόντων των  
ανθρωπίνων πόρων – «κοινωνία των  
γνώσεων»

Συνέχιση της προσπάθειας για την περάτωση  
των κυριότερων υποδομών

Αύξηση της ανταγωνιστικότητας της  
βιομηχανίας και των υπηρεσιών

Ανάπτυξη της υπαίθρου και της αλιείας

Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών της  
χώρας.

Κοινωνία της πληροφορίας

Περιφερειακή Ανάπτυξη

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι οι άξονες τις Κοινότητας διαφοροποιούνται χαρακτήρα αλλά και ποσοτικά σε κάθε ΚΠΣ αλλά σταθερός παραμένει ο Άξονας των Υποδομών.



Άμστερνταμ. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά, κανένα νέο έργο ή νέο στάδιο ενός μεγάλου έργου δεν θα χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής, αν διαπιστωθεί ότι το κράτος μέλος δεν έχει τηρήσει το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης<sup>6</sup>.

Το ίδιο άρθρο αναφέρει επίσης ότι η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων καθώς και τα άλλα χρηματοδοτικά όργανα μπορούν να συνεργαστούν με τα άλλα χρηματοδοτικά ταμεία υποστηρίζοντας ενέργειες για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων.

### **2.3 Πρώτο πακέτο Delor**

Το πρώτο Πακέτο Delor το παρουσίασε το 1987 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και περιλάμβανε προτάσεις μεταρρύθμισης που αφορούσαν το σύστημα χρηματοδότησης της τότε Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τον περιορισμό των γεωργικών δαπανών, την αύξηση των πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων καθώς και τη θέσπιση νέων κανόνων για την εκτέλεση του προϋπολογισμού.

### **2.4 Συνοπτική περιγραφή των παρεμβάσεων και αποτελέσματα του Α' ΚΠΣ στον τομέα μεταφορών**

Οι μεταφορικές υποδομές της χώρας μας ενισχύθηκαν με έργα παρέμβασης του Α' και Β' ΚΠΣ.

Στην συνέχεια θα εξετάσουμε την εξέλιξη των υποδομών μέσα από αυτά.

Επιγραμματικά, η πολιτική που ακολουθήθηκε για δεκαετίες προσδιορίστηκε σε σημαντικό βαθμό από:

- τη μορφολογία του ελληνικού χώρου,
- τον απρογραμμάτιστο και σχετικά ασυντόνιστο τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκε το σύστημα μεταφορών,
- την ανεπάρκεια των πόρων που διατέθηκαν για τις υποδομές, και

---

<sup>6</sup> Άρθρο 2 όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1264/1999.

- τις αδυναμίες που χαρακτηρίζουν το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο προγραμματισμού - μελέτης - κατασκευής των οδικών έργων.

Οι αδυναμίες εντοπίστηκαν κυρίως στα στάδια της μελέτης και επίβλεψης της κατασκευής των έργων, οι οποίες οδήγησαν στα φαινόμενα των μεγάλων κατ' αρχήν εκπτώσεων και στην συνακόλουθη διόγκωση του κόστους κατασκευής, καθώς και στην επιλογή μη ώριμων τεχνικά έργων που επηρέασαν αρνητικά τόσο την έγκαιρη υλοποίηση τους, όσο και την ποιοτική αρτιότητα τους.

Στο Α' ΚΠΣ χρηματοδοτήθηκαν έργα Οδικών Αξόνων από το ΕΠ «Μεγάλοι Οδικοί Άξονες» (ΜΟΑ) και από τα επιμέρους Περιφερειακά Ε.Π. Το πρόγραμμα ΜΟΑ εγκρίθηκε με αρχικό προϋπολογισμό 434,6 ΜΕCUs. Στο ΕΠ-ΜΟΑ είχε ενταχθεί κατά κύριο λόγο η μετατροπή τμημάτων του ΠΑΘΕ (54 χιλιόμετρα της Ε.Ο Αθήνας -Υλίκης και 49 χιλιόμετρα της Ε.Ο Αθήνας - Κορίνθου) σε αυτοκινητοδρόμους, καθώς και υλοποίηση συγκεκριμένων ερευνών / μελετών για το έργο ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου.

Κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης του Προγράμματος και λόγω μη ικανοποιητικής πορείας υλοποίησης του, ο συνολικός προϋπολογισμός υπέστη τρεις διαδοχικές μειώσεις λόγω εφαρμογής του «κανόνα 80%», διαμορφούμενος τελικά στο ποσό των 392,2 ΜΕCUs, που αντιστοιχεί στο 90% του αρχικού προϋπολογισμού.

Με βάση το τελικά διαμορφωθέν ύψος του προγράμματος, η υλοποίηση του - παρά τα προβλήματα - κρίθηκε μάλλον ικανοποιητική, τόσο σε ό,τι αφορά στην απορρόφηση πόρων όσο και στην υλοποίηση του φυσικού αντικείμενου.

Πιο συγκεκριμένα μέχρι το τέλος Μαρτίου 1994 είχε απορροφηθεί το σύνολο των πόρων που τελικά διατέθηκαν, ενώ σε ό,τι αφορά το φυσικό έργο υλοποιήθηκαν τα εξής:

- Ολοκληρώθηκαν οι μελέτες / έρευνες για τη ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου. Στη βάση των μελετών αυτών συντάχθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης για τον διαγωνισμό του έργου, που σήμερα βρίσκεται σε φάση υλοποίησης.
- Στον άξονα Αθήνα - Υλίκη κυκλοφορήθηκαν τμήματα συνολικού μήκους 40 χιλιομέτρων, που αντιστοιχεί σε 74% των προβλεπόμενων, ενώ το συνολικό τεχνικό αντικείμενο είχε ολοκληρωθεί κατά 80%.

- Στον άξονα Αθήνα - Κόρινθος αν και κυκλοφορήθηκαν τμήματα συνολικού μήκους μόνο 5 χιλιομέτρων (10% περίπου των προβλεπόμενων), το συνολικό τεχνικό αντικείμενο είχε ολοκληρωθεί κατά 50%.

Ως συμπέρασμα μπορεί να διατυπωθεί ότι η υπεραισιοδοξία που επεκράτησε κατά το στάδιο της κατάρτισης του προγράμματος οδήγησε σε δεσμεύσεις για την κατασκευή έργων που δεν ήταν ώριμα να υλοποιηθούν στο χρονικό ορίζοντα του προγράμματος. Οι λόγοι της απόκλισης μεταξύ εκείνων που προγραμματίστηκαν και εκείνων που τελικά υλοποιήθηκαν, αποδίδονται κατά κύριο λόγο:

- στην ανεπαρκή πληροφόρηση σχετικά με την πραγματική κατάσταση ωριμότητας των έργων (με έμφαση σε εκείνη που σχετίζεται με τις απαλλοτριώσεις και τις μελέτες),
- στην υπεραισιοδοξία για την αναμενόμενη πρόοδο εκτέλεσης τους,
- στην έλλειψη κατάλληλων μηχανισμών διαχείρισης έργων,
- σε θεσμικά προβλήματα που καθιστούσαν την επιλογή αναδόχων ιδιαίτερα χρονοβόρα, στις διαρθρωτικές αδυναμίες και
- τη γραφειοκρατία της δημόσιας διοίκησης.

## **2.5 Πορεία Υλοποίησης του Πακέτου DELOR II**

Στα πλαίσια του τρέχοντος προγράμματος έργων (περιόδου 1994-2000) εκτελούνται οδικά και λιμενικά έργα και έργα αεροδρομίων, τα οποία έχουν ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες» του εθνικού σκέλους (ΕΠ-ΠΟΑ) του ΚΠΣ II, στο Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), σε Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ) του ΚΠΣ II και στην Κοινοτική Πρωτοβουλία Interreg. Οδικά έργα και μελέτες συγχρηματοδοτούνται επίσης από την Γραμμή Β5.700 του προϋπολογισμού της Ε.Ε (Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών)

Επίσης, εκτελούνται έργα αστικής ανάπτυξης / βελτίωσης των αστικών συγκοινωνιών και της ποιότητας ζωής, όπως τα Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αστική Ανάπτυξη (ΕΠ-ΑΑ).

Σημαντικοί πόροι έχουν διατεθεί γενικά για τις μεταφορές και σε περιφερειακής σημασίας έργα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΚΕΠΕ, το διατεθέν ποσό ανήλθε στα 1.800 MEURO.

Οι συνοπτικές τρέχουσες χρηματοοικονομικές πληροφορίες για το ΕΠ-ΠΟΑ έχουν ως εξής (ποσά σε MECU):

**Συνολικός προϋπολογισμός 2.498,0.**

- Δημόσιες δαπάνες: 2.369,0 (94,80% του συνολικού κόστους). Το 90% περίπου της δημόσιας δαπάνης αφορά στους οδικούς άξονες, ενώ το 10% στα λιμάνια, τα αεροδρόμια και τις άλλες ενέργειες.
- Κοινοτική χρηματοδότηση: 1.573,0 (63% του συνολικού κόστους, 60% των δημοσίων δαπανών).
- Ιδιωτική συμμετοχή: 129 (αφορά 100% στους οδικούς άξονες).

Τα αντίστοιχα στοιχεία για τα ανωτέρω έργα υποδομής μεταφορών του ΥΠΕΧΩΔΕ που συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείου Συνοχής συνοψίζονται ως εξής (ποσά σε MECU):

**Συνολικός προϋπολογισμός 2.088,1.**

Το 44% περίπου του προϋπολογισμού αφορά στους οδικούς άξονες, το 7% στα λιμάνια και το 49% στα αεροδρόμια.

- **Κοινοτική χρηματοδότηση:** 1.118,4 (54% του συνολικού προϋπολογισμού).

Επίσης με συγχρηματοδότηση από το INTERREG υλοποιούνται πολλά μικρά οδικά έργα στις παραμεθόριες περιοχές της χώρας με συνολικό προϋπολογισμό 136,981 MECU και κάποια έργα από την γραμμή B5.700 του Κοινοτικού προϋπολογισμού.

Τα υπόψη έργα αναφέρονται στον Άξονα Προτεραιότητας «Βασικές Υποδομές». Είναι υψηλής προτεραιότητας για την Ελλάδα, εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, είναι συμβατά με τις Κοινοτικές Πολιτικές και συμβάλουν στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, στην ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και στην συνεργασία εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

Οι γενικοί στόχοι που εξυπηρετούνται είναι:

- Επέκταση και ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών που παρέχονται στην Ελλάδα,
- Ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας, για την εξυπηρέτηση της μεταφορικής ζήτησης με Κοινοτική ή διεθνή προέλευση / προορισμό,
- Ανάπτυξη των εσωτερικών διασυνδέσεων, με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή,

- Βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στις μεταφορές,
- Συνεργασία των διαφόρων μεταφορικών μέσων μεταξύ τους.

Οι επιμέρους στόχοι των προγραμμάτων, καθώς και η στρατηγική υλοποίησής τους, αναπτύσσονται διεξοδικά στις Εκθέσεις Αξιολόγησης του ΕΠ-ΠΟΑ.

## **2.6 Συνοπτική περιγραφή των παρεμβάσεων του Β' ΚΠΣ**

### **2.6.1 Λίγα λόγια για το Β' ΚΠΣ**

Το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1994 -1999 (γνωστό και ως Β'ΚΠΣ) είναι το προϊόν της συμφωνίας στην οποία κατέληξαν η ελληνική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις αναπτυξιακές προτεραιότητες της χώρας στο προαναφερθέν χρονικό διάστημα, στη βάση του αναθεωρημένου Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ) που υπέβαλε η ελληνική Κυβέρνηση το Δεκέμβριο 1993.

### **2.6.2 Περιγραφή του Β' ΚΠΣ στα πλαίσια του τομέα μεταφορών**

Στα πλαίσια του Β'ΚΠΣ εκτελούνται οδικά έργα, τα οποία έχουν ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες» (ΕΠ-ΠΟΑ) του εθνικού σκέλους του Β'ΚΠΣ, στο Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), σε Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ) και στην Κοινοτική Πρωτοβουλία.

Τα έργα που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΠ-ΠΟΑ και τα περισσότερα έργα που έχουν ενταχθεί στο Ταμείο Συνοχής ανήκουν εξ' ολόκληρου σε άξονες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου, μεταξύ των οποίων είναι:

- Ο Π. Α. Θ. Ε. μεγάλο μήκος του οποίου αναβαθμίζεται σε αυτοκινητόδρομο με κύριο σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση της υπάρχουσας ζήτησης (ενταγμένα 310 χιλιόμετρα).
- Η Εγνατία, τμήμα της οποίας υλοποιείται, με κύριο σκοπό την παροχή οδικής σύνδεσης μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής Ελλάδας στο βόρειο τμήμα της χώρας (ενταγμένα 380 χιλιόμετρα).
- Η ζεύξη Ρίου-Αντίρριου, με παρόμοια συνδετήρια λειτουργία για το βόρειο και νότιο τμήμα της Δυτικής Ελλάδας, και
- Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) και ο Δυτικός Άξονας, τμήματα των οποίων κατασκευάζονται με συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη (ενταγμένα 77 χιλιόμετρα).



Αρκετά από τα οδικά έργα παρακάμπτουν τα μεγάλα αστικά κέντρα (Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Πάτρα, Κόρινθος, Λάρισα, Αγρίνιο, Άρτα, κ.α.) και γενικότερα εξασφαλίζουν διέλευση των μεγάλων εθνικών αξόνων εκτός κατοικημένων περιοχών.

Πέραν των ανωτέρω εξασφαλίζονται βελτιωμένες συνδέσεις προς το βορρά - με την Αλβανία και τη Βουλγαρία - χώρες προς τις οποίες επίκειται το άνοιγμα των αγορών της Ε.Ε. και όπου δραστηριοποιούνται αρκετές ελληνικές επιχειρήσεις. Τα έργα αυτά χρηματοδοτούνται από διάφορες πηγές, όπως εθνικοί πόροι, ΕΠ-ΠΟΑ, Ταμείο Συνοχής, Interreg και ΠΕΠ. Τέλος, εκτελούνται οδικά έργα σύνδεσης με την Ιταλία που συνίστανται κυρίως στη σύνδεση υφιστάμενων και προβλεπόμενων επιμέρους έργων στην περιοχή της πόλης της Ηγουμενίτσας (συνδέσεις λιμένα με Εγνατία οδό, περιφερειακή οδός, παράπλευρο δίκτυο).

## **2.7 Στρατηγική του Β' ΚΠΣ για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του τομέα μεταφορών**

Η στρατηγική που ακολουθείται στο ΕΠ-ΠΟΑ εναρμονίζεται με την γενική στρατηγική του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης αλλά και με την ακολουθούμενη (de facto) μακροχρόνια πολιτική ολοκλήρωσης της βασικής υποδομής στον ελληνικό χώρο.<sup>7</sup> Η εναρμόνιση με την γενική στρατηγική του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης εκφράζεται από το γεγονός ότι το Υποπρόγραμμα των Οδικών Αξόνων κινείται στα πλαίσια των στόχων της Κοινοτικής Πολιτικής για τις Μεταφορές, όπως αυτές διατυπώθηκαν γενικά στην "Λευκή Βίβλο" και εξειδικεύονται στις εξής επιμέρους πολιτικές:

- Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών
- Πολιτική Περιβάλλοντος
- Πολιτική Δημοσίων Συμβάσεων
- Πολιτική Ανταγωνισμού

Εξαιτίας του ιδιαίτερου βάρους που δόθηκε κατά το παρελθόν στην ανάπτυξη του άξονα ΠΑΘΕ - η οποία στόχευε κυρίως στην ικανοποίηση του κύριου όγκου της ζήτησης - σημειώθηκε καθυστέρηση στην ανάπτυξη μιας οδικής υποδομής που να εξυπηρετεί:

---

<sup>7</sup> Ευρωπαϊκή Ένωση Ν.1260/1999

- Τη σύνδεση ανατολικών και δυτικών περιοχών της χώρας, και γενικότερα την περιφερειακή ανάπτυξη
- Την απαλλαγή αστικών οδικών αξόνων από διερχόμενη κυκλοφορία (παρακάμψεις μεγάλων αστικών κέντρων)
- Την εξασφάλιση επαρκών εναλλακτικών συνδέσεων με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τρίτες χώρες
- Την αξιοποίηση δυνατοτήτων (π.χ. διαμετακομιστικό εμπόριο) που παρέχονται από την γεωγραφική θέση της Ελλάδας.

Συγκεκριμένα, στο Υποπρόγραμμα Οδικών Αξόνων, οι επιμέρους στόχοι των παρεμβάσεων είναι:

- Η αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ,
- Η εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών, στην Κεντρική / Βόρεια Ελλάδα, με σκοπό την διευκόλυνση της δυνατότητας για εναλλακτική πρόσβαση στην Ε. Ε. Αυτός ο στόχος θα επιτευχθεί με την κατασκευή τμημάτων της Εγνατίας, των περισσότερων από αυτά με διατομή αυτοκινητοδρόμου,
- Η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου, με την κατασκευή τμημάτων αυτοκινητοδρόμου διπλού κλάδου και με την αναβάθμιση άλλων υπαρχόντων τμημάτων,
- Η μείωση του απαιτούμενου χρόνου μετακίνησης κατά μήκος των οδικών αξόνων, λόγω αύξησης της ταχύτητας σχεδιασμού, μείωσης της χιλιομετρικής απόστασης, παρακάμψεως αστικών κέντρων και ανισοπεδοποίησης κόμβων,
- Η μείωση των οδικών στυχημάτων λόγω βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και ιδιαίτερα λόγω της κατασκευής διαχωρισμένων κλάδων για κάθε κατεύθυνση στους αυτοκινητόδρομους, και
- Η μείωση του κόστους μετακίνησης.

Η εκπλήρωση των στόχων αυτών συμπληρώνεται από τις δράσεις των έργων του Ταμείου Συνοχής.

Κατά την κατάρτιση και την εφαρμογή της στρατηγικής δεν παρατηρήθηκε πολυστόχευση, αλλά τουναντίον επιδιώχτηκε οι πόροι να συγκεντρωθούν σε περιορισμένο αριθμό παρεμβάσεων, με άμεσα λειτουργικά αποτελέσματα. Συγκεκριμένα, ποσοστό 78.8% του συνολικού αρχικού προϋπολογισμού αναφέρεται στους δύο μεγάλους άξονες ΠΑΘΕ (40.5%) και Εγνατία (38.3%), και οι

υπόλοιποι πόροι σε περιορισμένο αριθμό σημαντικών έργων. Με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις δεν άλλαξε η γενική αυτή διάρθρωση.

Η διασύνδεση του οδικού δικτύου της χώρας με τα Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα προβλέφθηκε να γίνει με την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων στα υπάρχοντα ελληνικά τμήματα των διευρωπαϊκών αξόνων, καθώς και με την σταδιακή κατασκευή αξόνων υψηλής κυκλοφοριακής ικανότητας και ταχύτητας στην κατεύθυνση Ανατολή -Δύση. Στα έργα αυτά συμπεριλαμβάνονται η αναβάθμιση του ΠΑΘΕ, η Εγνατία, η βελτίωση του Δυτικού Άξονα και η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου. Προς την ίδια κατεύθυνση λειτουργεί και η βελτίωση των διασυνδέσεων της Ελλάδας με γειτονικές χώρες (Βαλκάνια, Παραευξείνιες χώρες), καθώς και σχετικά λιμενικά έργα. Τα οδικά έργα του ΕΠ-ΠΟΑ συνδυάζονται με έργα άλλων προγραμμάτων (Ταμείο Συνοχής, INTERREG, κ.α.) στα πλαίσια ενός συνολικού σχεδίου υλοποίησης οδικών έργων στην Ελλάδα.

#### Απορροφητικότητα

Η απορροφητικότητα των οδικών έργων του ΕΠ-ΠΟΑ μέχρι 31/3/99 ήταν 52,2% επί των τρεχουσών συνολικών δεσμεύσεων. Ειδικότερα, ο ΠΑΘΕ είχε απορροφητικότητα 61,2%, η Εγνατία 36,1% και οι Λοιποί Άξονες 72,8%.

#### Εκροές

Αντίστοιχα, η πρόοδος του φυσικού αντικείμενου των υπόψη έργων μέχρι 31/3/99 είχε ως εξής:

- Στο σύνολο των έργων του ΕΠ-ΠΟΑ, μπορεί να θεωρηθεί ως κατασκευασμένο το 45% του «ισοδυνάμου μήκους», επί συνόλου 770 χιλιομέτρων που είναι ενταγμένα στο πρόγραμμα. Από αυτά έχουν αποδοθεί σε χρήση μέχρι 31/3/99 152 χιλιόμετρα, ενώ κατά τα έτη 1999 και 2000 αναμένεται να ολοκληρωθούν άλλα 250 χιλιόμετρα.
- Ειδικότερα, τα έργα του ΠΑΘΕ παρουσιάζουν ποσοστό φυσικής προόδου 63,5%, τα έργα της Εγνατίας 31,2% και τα έργα των Λοιπών Αξόνων 38,8%.

## **2.8 Αποτελέσματα και επιπτώσεις στον Τομέα Οδικών Μεταφορών**

Η εξέλιξη των δεικτών αποτελεσματικότητας, δηλ., της μείωσης του χρόνου μετακίνησης, της αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας και της αύξησης της ασφάλειας, με βάση τον εκτιμώμενο χρόνο ολοκλήρωσης των έργων έχει ως εξής<sup>8</sup>:

- Μέχρι το τέλος του έτους 2000, αναμένεται να έχει επιτευχθεί περίπου το 50% των λειτουργικών στόχων. Σε περισσότερο προχωρημένο στάδιο θα βρίσκονται ο ΠΑΘΕ και οι Λοιποί Άξονες.
- Σε όλους τους εξεταζόμενους άξονες, ο στόχος αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας αναμένεται να προσεγγιστεί νωρίτερα (55%), ακολουθούμενος από τον στόχο της αύξησης της ασφάλειας (42%), ενώ σχετική υστέρηση παρουσιάζει ο στόχος μείωσης του χρόνου μετακίνησης. Αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι προτάχθηκε η κατασκευή έργων που αφορούν, ουσιαστικά, διαπλατύνσεις αναβαθμίσεις υφιστάμενων αξόνων, όπως συμβαίνει σε αρκετά τμήματα του ΠΑΘΕ και στην καθυστέρηση τμημάτων που αφορούν νέες χαράξεις και ουσιαστικές συντομεύσεις διαδρομής (π.χ. Ζεύξη Μαλιακού, Δυτική Εγνατία, Ρίο -Αντίρριο).

## **2.9 Εντοπισμός δυσκολιών στην εφαρμογή**

Τα βασικά αίτια των καθυστερήσεων που παρατηρήθηκαν συνοψίζονται στα εξής:

- Προβλήματα μελετών (ανεπείκαιρες, ελλείψεις για δημοπράτηση, πολυδιάσπαση σε μεγάλο αριθμό μελετητών, γεωτεχνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα),
- Προβλήματα απαλλοτριώσεων (χρονοβόρες διαδικασίες, υψηλό κόστος),
- Προβλήματα υπεδάφους (απρόοπτες συνθήκες),
- Προβλήματα με την προστασία αρχαιολογικών χώρων (ρυθμοί εκτέλεσης ανασκαφών).

## **2.10 Μετρό Αθήνας**

Ένα από τα έργα που συνεχίζετε η χρηματοδότηση τους από το Β' Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης είναι μεταξύ άλλων και το μετρό Αθηνών.

Το Μετρό αποτελεί ένα από τα αντιπροσωπευτικότερα συνεχιζόμενα έργα από το Β' ΚΠΣ, καθώς η υλοποίηση του συμβάλει καθοριστικά στην βελτίωση του

<sup>8</sup> Πηγή ΥΠΕΘΟ, Αξιολόγηση Β ΚΠΣ, Αθήνα 2000

βιοτικού επιπέδου των κατοίκων του λεκανοπεδίου της Αττικής και έρχεται να συμπληρώσει το σύνολο των έργων στην περιοχή, ενόψει της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων από την Ελλάδα.

Στοχεύει στο να βελτιώσει το επίπεδο εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας των Αθηναίων, καθώς και να συνεισφέρει στη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης της Πρωτεύουσας (ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, οπτικές οχλήσεις).

Δεδομένης της φύσης του υποπρογράμματος, το οποίο αναμένεται να αντιμετωπίσει τα παραπάνω αναφερθέντα προβλήματα μόνο με την ολοκλήρωση του και τη λειτουργία του, η στρατηγική που ακολουθείται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα συνοψίζεται στην αποτελεσματική παρακολούθηση της εκτέλεσης του υποπρογράμματος-έργου, για την έγκαιρη υλοποίηση του.

Για την αντιμετώπιση των προαναφερθέντων προβλημάτων, η επιλεγείσα στρατηγική, της κατασκευής δηλαδή μετρό, θεωρείται κατ' αρχήν κατάλληλη.

Όμως, η εκπλήρωση των στόχων του Υποπρογράμματος «Μετρό Αθηνών» δεν θα πρέπει να θεωρείται εκ των προτέρων εξασφαλισμένη, αν παράλληλα δεν ληφθούν υπόψη όλες οι παράμετροι που συνθέτουν την εικόνα λειτουργίας και των υπολοίπων μεταφορικών συστημάτων της Αττικής. Δεδομένου ότι οι βασικές παράμετροι σχεδιασμού του Μετρό στηρίζονται σε στοιχεία της δεκαετίας του 70, δημιουργήθηκε η ανάγκη της μελέτης των σημερινών παραμέτρων (Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό) ώστε να επικαιροποιηθούν τα δεδομένα και να δοθεί η δυνατότητα διερεύνησης:

- της ανάγκης επέκτασης του Μετρό και
- της συνεισφοράς / ανάγκης ανασχεδιασμού και των υπολοίπων μεταφορικών συστημάτων,

ώστε να λειτουργήσει το Μετρό αποτελεσματικά και να ικανοποιηθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι. Και κατά το σκέλος αυτό, του τρέχοντος δηλαδή σχεδιασμού, η ακολουθούμενη στρατηγική θεωρείται επιτυχής.

Όμοια, το μετρό της Θεσσαλονίκης στοχεύει στο να βελτιώσει το επίπεδο εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας στην πόλη, καθώς και να συνεισφέρει στη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης (ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, οπτικές οχλήσεις). Για την αντιμετώπιση των προαναφερθέντων προβλημάτων, η επιλεγείσα στρατηγική, της κατασκευής δηλαδή μετρό, θεωρείται κατ' αρχήν κατάλληλη.



Σημειώνεται πάντως, ότι η εκπλήρωση των στόχων του Υποπρογράμματος δεν θα πρέπει να θεωρείται εκ των προτέρων εξασφαλισμένη, αν παράλληλα δεν ληφθούν υπόψη όλες οι παράμετροι που συνθέτουν την εικόνα λειτουργίας και των υπολοίπων μεταφορικών συστημάτων της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.

Οι υπολογισμοί για την αναμενόμενη επιβατική κίνηση πραγματοποιήθηκαν με βάση προκαταρκτικές μελέτες που εκπονήθηκαν τόσο κατά την περίοδο 1991 - 1992 όσο και κατά την περίοδο 1997 - 1998. Θα ήταν πάντως σκόπιμο να αξιολογηθούν τα στοιχεία αυτά λαμβάνοντας υπόψη και τις νέες επικρατούσες συνθήκες στο σύστημα μεταφορών της πόλης όπως αυτές προσδιορίζονται στην πρόσφατη κυκλοφοριακή μελέτη της Θεσσαλονίκης.

### **2.10.1 Συμπεράσματα Υποπρόγραμμα "Μετρό Αθηνών"**

Η προγραμματιζόμενη σταδιακή λειτουργία (12/1999 και 10/2000) στην Αθήνα του μεγαλύτερου μέρους των δύο νέων γραμμών μετρό υψηλών προδιαγραφών αναμένεται να βελτιώσει όχι μόνο το επίπεδο εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας των Αθηναίων, αλλά και να συνεισφέρει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Αθήνα. Βέβαια, για την πλήρη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της λειτουργίας του μετρό είναι απαραίτητη η άμεση λήψη μίας σειράς συνοδευτικών μέτρων διαχείρισης του συστήματος μεταφορών της πρωτεύουσας.

Συνολικά εκτιμάται ότι η κατασκευή των δύο νέων γραμμών μετρό παρουσίασε σημαντικές καθυστερήσεις της τάξης των τριών χρόνων (11/1997-10/2000 έως την λειτουργία του μεγαλύτερου μέρους) ενώ εκκρεμεί ακόμη το τελευταίο τμήμα του έργου (Σύνταγμα - Μοναστηράκι). Οι καθυστερήσεις αυτές οφείλονται κυρίως στις δύσκολες συνθήκες εδάφους και στις αντίστοιχες επιλογές των μηχανημάτων εκσκαφής, αλλά και στον τρόπο επίλυσης των διαφωνιών. Με βάση τη διεθνή εμπειρία από παρόμοια έργα καθώς και το γεγονός της έλλειψης εμπειρίας από τόσο μεγάλα και σύνθετα έργα στον Ελλαδικό χώρο, η συνολική διαδικασία κατασκευής του μετρό της Αθήνας θεωρείται ως αποδεκτή.

Ο τρόπος παρακολούθησης της προόδου της κατασκευής του μετρό της Αθήνας, τόσο στο σύνολο του όσο και στις επί μέρους εργασίες, χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα επαρκής (ακρίβεια και έγκαιρη ενημέρωση). Η συνολική λειτουργία του

φορέα υλοποίησης, δηλαδή της Αττικό Μετρό ΑΕ, κρίνεται ως ικανοποιητική και μπορεί να αποτελέσει πηγή άντλησης εμπειρίας για παρόμοιες περιπτώσεις διαχείρισης της κατασκευής μεγάλων έργων, αφού βέβαια προσαρμοστεί κατάλληλα ανά περίπτωση.

Αναφορικά με την πρόοδο των εργασιών που απομένουν για την ολοκλήρωση του έργου, απαιτείται αφενός η στενή παρακολούθηση για την διασφάλιση της σωστής μερικής λειτουργίας του μετρό και αφετέρου η αποτελεσματική αντιμετώπιση όλων των εκκρεμοτήτων για την διάνοιξη της σήραγγας Σύνταγμα -Μοναστηράκι (φρέατα, τρόπος διάνοιξης) και την κατασκευή του σταθμού Μοναστηράκι. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην αξιοποίηση της έως τώρα εμπειρίας (συνθήκες υπεδάφους, αρχαιολογικά ευρήματα) για την αντιμετώπιση των πάσης φύσεως καθυστερήσεων. Επίσης απαραίτητη είναι και η αναπροσαρμογή του χρονοδιαγράμματος για το υπολειπόμενο τμήμα του έργου σε χρονικό ορίζοντα πέραν του 2000 για το συνολικό έργο.

Ταυτόχρονα, είναι απαραίτητο να ενταθεί η προετοιμασία για την υλοποίηση των επεκτάσεων των γραμμών του συστήματος μετρό της Αθήνας, η λειτουργία των οποίων αναμένεται να προσδώσει περαιτέρω αξία στις δύο νέες γραμμές και να αντιμετωπίσει αποτελεσματικότερα τα προβλήματα των μετακινήσεων στο λεκανοπέδιο. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη διαδικασία δημοπράτησης των έργων των επεκτάσεων, έτσι ώστε αφενός να βελτιστοποιηθεί ο χρόνος που θα οδηγήσει στην εκκίνηση των εργασιών και αφετέρου να διασφαλίζεται μία σύντομη και αποτελεσματική διαδικασία τόσο κατά τη φάση της δημοπράτησης όσο και κατά τη φάση της κατασκευής. Η πολύτιμη εμπειρία από τα πάσης φύσεως τεχνικά και διοικητικά προβλήματα και καθυστερήσεις από την κατασκευή των δύο γραμμών πρέπει να αξιοποιηθεί για την ελαχιστοποίηση των μελλοντικών καθυστερήσεων.

Τονίζεται επίσης η ανάγκη επίσπευσης της διαδικασίας κατασκευής των σταθμών μετεπιβίβασης στα επιλεγέντα οκτώ κομβικά σημεία των δύο νέων γραμμών μετρό, των οποίων η λειτουργία είναι συνυφασμένη με την επιτυχή λειτουργία του νέου συστήματος μετρό της Πρωτεύουσας. Οι δυσκολίες που αφορούν στην έκδοση των σχετικών πολεοδομικών αδειών πρέπει να ξεπεραστούν άμεσα, διαφορετικά οι ωφέλειες (εξυπηρέτηση κοινού, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης) από την επένδυση της κατασκευής του μετρό περιορίζονται σημαντικά. Σημειώνονται πάντως οι έντονες προσπάθειες

για την επίλυση των προβλημάτων αυτών, που οφείλονται κυρίως σε αντιδράσεις των Δήμων στις περιοχές των οποίων προτείνεται η κατασκευή των σταθμών.

Αναφορικά με την σταδιακή λειτουργία του συστήματος μετρό της Αθήνας κρίνεται απαραίτητη η λήψη μέτρων για την βελτιστοποίηση της συντονισμένης λειτουργίας των τριών γραμμών. Ειδικές προβλέψεις πρέπει να γίνουν για το συντονισμό της λειτουργίας των τριών γραμμών με βάση αφενός την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών (π.χ., ενιαίο εισιτήριο) και αφετέρου την - τουλάχιστον μεσοπρόθεσμη - οικονομική βιωσιμότητα του συστήματος (π.χ., κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική).

Επίσης, επισημαίνεται η αναγκαιότητα, η μερική λειτουργία του μετρό της Αθήνας να συνδυαστεί και με τις απαραίτητες συνοδευτικές ενέργειες στην διαχείριση του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας, με έμφαση στην αναδιοργάνωση των λεωφορειακών γραμμών και την αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας στους οδικούς διαδρόμους τους οποίους εξυπηρετεί το μετρό. Για το λόγο αυτό, η συνεργασία με όλους τους συναρμόδιους φορείς και Υπουργεία κρίνεται ως απαραίτητη, ενώ ο απώτερος στόχος δημιουργίας και λειτουργίας ενός Μητροπολιτικού Συγκοινωνιακού Φορέα παραμένει.

### **2.11 Αναπτυξιακή διαδικασία**

Η ανάπτυξη είναι η σημαντικότερη πρόκληση για μια οικονομία καθώς στην ευρύτερη έννοια της ισοδυναμεί με τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής. Η ανάπτυξη περιλαμβάνει την αύξηση του παραγόμενου προϊόντος και την αύξηση των παραγωγικών δυνατοτήτων με την αύξηση της παραγωγικότητας των συντελεστών παραγωγής (κεφάλαιο, εργασία, γη, τεχνολογία, επιχειρηματικότητα).

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>

### Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ

#### 3.1 Λίγα λόγια για το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

Οι Ελληνικές αρχές στις 29 Σεπτεμβρίου του 1999 παρουσίασαν στην ΕΕ το Σχέδιο Ανάπτυξης 2000 - 2006. Το Σχέδιο, κατόπιν εξέτασης κρίθηκε αποδεκτό από τις υπηρεσίες της Επιτροπής και οι Ελληνικές αρχές ενημερώθηκαν σχετικά με την από 12 Οκτωβρίου 1999 επιστολή της Γεν. Διεύθυνσης ΚΕΟΙΟ.<sup>9</sup>

Το Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006 αποτελείται από τρία μέρη: **α)** Στο πρώτο γενικό μέρος εξετάζεται αφ' ενός το μακροοικονομικό πλαίσιο και το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον μέσα στο οποίο θα υλοποιηθεί το νέο αναπτυξιακό πρόγραμμα και αφετέρου οι βασικές κατευθύνσεις και η αναπτυξιακή στρατηγική της νέας περιόδου **β)** στο δεύτερο μέρος, εθνικού επιπέδου, παρουσιάζονται οι τομείς και οι άξονες προτεραιότητας και **γ)** στο τρίτο μέρος, περιφερειακού επιπέδου, αναφέρεται στις περιφερειακές προτεραιότητες και στις εξειδικευμένες στρατηγικές για κάθε μία από τις 13 περιφέρειες της χώρας.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης που παρουσίασαν οι Ελληνικές αρχές περιλαμβάνει έξι άξονες προτεραιότητας και σημαντικό αριθμό τομέων(ΠΙΝΑΚΑΣ 2):

#### **Άξονας 1:** Ανάπτυξη των Ανθρωπίνων Πόρων

Τομέας : Εκπαίδευση και Αρχική Επαγγελματική Κατάρτιση

Τομέας : Επαγγελματική Κατάρτιση και Απασχόληση

#### **Άξονας 2 :** Βασική υποδομή

Τομέας : Μεταφορές

Τομέας : Ενέργεια

#### **Άξονας 3 :** Παραγωγικοί τομείς

---

<sup>9</sup> Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Απόφαση Επιτροπής, Βρυξέλλες 1999

Τομείς : Γεωργία, Αλιεία, Μεταποίηση και Υπηρεσίες, Τουρισμός, Πολιτισμός, Έρευνα και Τεχνολογία.

**Άξονας 4 :** Βελτίωση ποιότητας ζωής

Τομείς : Υγεία - Πρόνοια, Περιβάλλον

**Άξονας 5 :** Κοινωνία της Πληροφορίας

**Άξονας 6 :** Ανάπτυξη των Περιφερειών

### **3.2 Εκτίμηση Συνέπειας - Συνοχής της Στρατηγικής για το Γ' ΚΠΣ**

#### **Γενικοί στόχοι της Κοινότητας**

Η Κοινότητα αποσκοπεί στην επίτευξη των παρακάτω γενικών στόχων:

- Προώθηση της ανάπτυξης και της διαρθρωτικής προσαρμογής των αναπτυξιακά καθυστερημένων περιφερειών
- Στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής ανασυγκρότησης των περιοχών που αντιμετωπίζουν διαρθρωτικές δυσκολίες
- Στήριξη της προσαρμογής και του εκσυγχρονισμού των πολιτικών και των συστημάτων εκπαίδευσης, κατάρτισης και απασχόλησης.

Κατά την επιδίωξη αυτών των στόχων η κοινότητα συμβάλλει στην:

- Προώθηση μιας αρμονικής, ισόρροπης και αειφόρου ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων
- Στην ανάπτυξη της απασχόλησης και των ανθρώπινων πόρων
- Στην προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος
- Στην εξάλειψη των ανισοτήτων
- Στην προώθηση της ισότητας μεταξύ των ανδρών και γυναικών

### **3.3 Επιχειρησιακά Προγράμματα**

Πριν αναφερθούμε στο επιχειρησιακό πρόγραμμα Οδικού Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη πρέπει πρωτίστως να κατανοήσουμε την έννοια του επιχειρησιακού προγράμματος.

Οι παρεμβάσεις που καλύπτονται από το ΚΠΣ διεξάγονται κατά γενικό κανόνα με τη μορφή ενός ολοκληρωμένου επιχειρησιακού προγράμματος κατά περιφέρεια που εγκρίνεται από την ΕΕ.

Περιλαμβάνει:

**A)** Άξονες προτεραιότητας του προγράμματος

**B)** την συνοπτική περιγραφή των μέτρων που μελετώνται για την εφαρμογή των αξόνων προτεραιότητας

**Γ)** το ενδεικτικό σχέδιο χρηματοδότησης το οποίο προσδιορίζει για κάθε άξονα προτεραιότητας και για κάθε έτος, το ύψος των συνολικών κονδυλίων που



προβλέπονται για την συμμετοχή του κάθε ταμείου και των άλλων χρηματοδοτικών οργάνων

**Δ)** για τις διατάξεις για την εφαρμογή του επιχειρησιακού προγράμματος.

### **3.4 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Οδικοί Άξονες Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη"**

Οι δράσεις που προτείνονται στα πλαίσια της παραπάνω δομής του ΕΠ, έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να λειτουργούν σε συνεργεία και συμπληρωματικά με όλα τα άλλα συναφή έργα που έχουν προγραμματισθεί προς υλοποίηση στο πλαίσιο άλλων προγραμμάτων και αξόνων προτεραιοτήτων του ΚΠΣ ΙΙΙ, του Ταμείου Συνοχής, των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών, άλλων προγραμματικών δράσεων π.χ. της Γραμμής Β5.700 του προϋπολογισμού της ΕΕ, καθώς και μεταξύ τους.<sup>10</sup> Οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίχτηκε η μεθοδολογία επιλογής των δράσεων είναι η συμβατότητα με τις Ελληνικές και τις Κοινοτικές Πολιτικές, η ένταξη τους στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ή η άμεση συνεργεία τους με αυτά .και η αναμενόμενη συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες θα υλοποιηθούν, αλλά και γενικότερα στην ευρύτερη ακτίνα επιρροής τους στο σύστημα μεταφορών. Όλες οι επιλεγείσες δράσεις είναι απολύτως αναγκαίες για την επίτευξη των αναμενόμενων αποτελεσμάτων.

Κύριος στόχος των δράσεων που προτείνονται είναι η αναβάθμιση και επέκταση του συστήματος Μεταφορών. Μεταφράζοντας αυτόν τον στόχο, αναμένεται η ποσοτική και ποιοτική ανάπτυξη των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών, η ισότιμη ένταξη της χώρας στο Διευρωπαϊκό Σύστημα Μεταφορών, η ολοκληρωμένη συνεργεία μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων - υποδομών, η Περιφερειακή ανάπτυξη και η συνεπαγόμενη οικονομική ανάπτυξη και συνοχή τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και μεταξύ της Ελλάδος και της υπόλοιπης Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

---

<sup>10</sup> ΥΠΕΧΩΔΕ Γ ΚΠΣ ΕΠ Οδικοί Άξονες Λιμάνια Αστική Ανάπτυξη

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

ΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ/ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ Επ. Προγρ (1)	Συνολο Επ. Προγρ. (2)	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ								ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΛΟΙΠΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (14)	INTEREG (15)	ΠΕΠ	ΔΑΝΕΙΑ ΕΤΕ (16)		
			ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ				ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ				ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ										
			Συνολο (3)	ΕΠΠΑ (4)	ΕΚΤ (5)	ΕΥΓΠΕ (6)	ΧΜΠΑ (7)	ΣΥΝΟΛΟ (8)	Κεντρική (9)	Περιφερειακή (10)	Τοπική (11)	Άλλη (12)	Επιχ. Προγρ. (13)	Τ.Σ.						ΠΕΠ	ΣΥΝΟΛΟ
ως προτεραιότητας 1 ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΔΕΞΕΙΣ	(1)=(2)+(13)	(2)=(3)+(8)	(3)=(4)+(5)+(6)+(7)						(8)=(9)+(10)+(11)+(12)												
ΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΔΑΠΑΝΗΣ																					
	704,999	366,999	218,429	218,429					148,57	148,57				338,000							
	631,359	302,359	179,964	179,964					122,395	122,395				329,000							
	499,578	189,578	112,837	112,837					76,741	76,741				310,000							
	544,887	280,877	167,178	167,178					113,699	113,699				294,000							
	422,708	198,708	118,271	118,271					80,437	80,437				224,000							
	453,61	216,61	128,926	128,926					87,684	87,684				237,000							
	482,049	235,049	139,901	139,901					95,148	95,148				247,000							
<b>ολο περιόδου 2000-2006</b>	<b>3.739,190</b>	<b>1.790,180</b>	<b>1.065,506</b>	<b>1.065,504</b>					<b>724,674</b>	<b>724,674</b>				<b>1.979,000</b>				<b>642,990</b>	<b>473,040</b>	<b>0,000</b>	<b>169,958</b>
ως προτεραιότητας 2 ΕΓΝΑΤΙΑ Σ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ																					
ΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΔΑΠΑΝΗΣ																					
	325,024	288,024	171,425	171,425					116,599	116,599				37,000							
	273,295	237,295	141,238	141,238					96,057	96,057				36,000							
	182,784	148,784	88,556	88,556					60,228	60,228				34,000							
	249,435	220,435	131,203	131,203					69,232	69,232				29,000							
	179,948	155,948	92,82	92,82					63,128	63,128				24,000							
	195,996	169,998	101,183	101,183					68,815	68,815				26,000							
	211,469	184,469	109,796	109,796					74,673	74,673				27,000							
<b>ολο περιόδου 2000-2006</b>	<b>1617,951</b>	<b>1404,953</b>	<b>836,221</b>	<b>836,221</b>					<b>548,732</b>	<b>548,732</b>				<b>213,000</b>				<b>1095,56</b>	<b>444,71</b>	<b>135,96</b>	<b>424,89</b>
ως προτεραιότητας 3 ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΔΣ																					
ΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΔΑΠΑΝΗΣ																					
	58,366	24,368	14,515	14,515					9,873	9,873				34,000							
	53,092	20,092	11,959	11,959					8,133	8,133				33,000							
	44,597	12,597	7,498	7,498					5,099	5,099				32,000							
	45,664	18,664	11,109	11,109					7,555	7,555				27,000							
	36,204	13,204	7,859	7,859					5,345	5,345				23,000							
	38,393	14,393	8,567	8,567					5,826	5,826				24,000							
	40,62	15,62	9,297	9,297					6,323	6,323				25,000							
<b>ολο περιόδου 2000-2006</b>	<b>316,936</b>	<b>118,938</b>	<b>70,804</b>	<b>70,804</b>					<b>48,154</b>	<b>48,154</b>				<b>198,000</b>				<b>444,710</b>	<b>308,750</b>	<b>0,000</b>	<b>135,960</b>
ως προτεραιότητας 4 ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΔΕΣ																					
ΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΔΑΠΑΝΗΣ																					
	20,907	20,907	12,442						8,465	8,465											
	17,223	17,223	10,251						6,972	6,972											
	10,796	10,796	6,427						4,371	4,371											
	15,998	15,998	9,522						6,476	6,476											
	11,317	11,317	6,736						4,581	4,581											
	12,337	12,337	7,343						4,994	4,994											
	13,389	13,389	7,969						5,42	5,42											
<b>ολο περιόδου 2000-2006</b>	<b>101,967</b>	<b>101,967</b>	<b>60,69</b>						<b>41,279</b>	<b>41,279</b>								<b>362,57</b>	<b>67,98</b>	<b>84,98</b>	<b>208,61</b>
ως προτεραιότητας 5 ΛΙΜΑΝΙΑ																					
ΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΔΑΠΑΝΗΣ																					
	26,133	26,133	15,552	15,552					10,581	10,581											
	21,527	21,527	12,813	12,813					8,714	8,714											
	13,496	13,496	8,034	8,034					5,464	5,464											
	19,996	19,996	11,903	11,903					8,095	8,095											
	14,148	14,148	8,421	8,421					5,727	5,727											
	15,422	15,422	9,179	9,179					6,243	6,243											
	16,738	16,738	9,961	9,961					6,775	6,775											
<b>ολο περιόδου 2000-2006</b>	<b>127,46</b>	<b>127,46</b>	<b>75,863</b>	<b>75,863</b>					<b>51,599</b>	<b>51,599</b>								<b>164,28</b>	<b>36,82</b>	<b>33,99</b>	<b>93,47</b>



Στον πίνακα 2 παρουσιάζονται οι άξονες προτεραιότητας του προγράμματος «οδικοί άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη», είναι οι ακόλουθοι, με τα μέτρα που τις απαρτίζουν.

Ειδικότερα έχει δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη της βασικής κύριας οδικής υποδομής της χώρας (ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ-ΒΟΑΚ), στην αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής, στην ανάπτυξη του αστικού συστήματος μεταφορών με διάφορες παρεμβάσεις, και στην διασύνδεση των νησιωτικών περιοχών.

Το ΕΠ συμπληρώνεται με οριζόντιες δράσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια και τις επικοινωνίες στον τομέα των μεταφορών (Ελληνική Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας).

Η υφιστάμενη ωριμότητα υλοποίησης, (ή η δυνατότητα έγκαιρης ωρίμανσης), καθώς και η ρεαλιστικότητα υλοποίησης των έργων (και συνεπώς της απορρόφησης των πόρων) μέσα στα πλαίσια του χρονοδιαγράμματος, ήταν απολύτως απαραίτητα κριτήρια στην διαδικασία επιλογής των έργων του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2

<b>ΑΞΟΝΑΣ 1</b>	<b>ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ</b>
ΜΕΤΡΟ 1.1	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ
ΜΕΤΡΟ 1.2	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΟΤΙΟΥ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ 1.3	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ 1.4	ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ
ΜΕΤΡΟ 1.5	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΜΕΤΡΟ 1.6	ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΘΗΒΑΪ - ΥΔΙΚΗ
ΜΕΤΡΟ 1.7	ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 2</b>	<b>ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΟΙ</b>
ΜΕΤΡΟ 2.1	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΙΣ ΙΙ
ΜΕΤΡΟ 2.2	ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ
ΜΕΤΡΟ 2.3	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ
ΜΕΤΡΟ 2.4	ΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ
ΜΕΤΡΟ 2.5	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΜΕΤΡΟ 2.6	ΛΟΙΠΟΙ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 3</b>	<b>ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ</b>
ΜΕΤΡΟ 3.1	ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ
ΜΕΤΡΟ 3.2	ΛΟΙΠΑ ΕΡΓΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 4</b>	<b>ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ</b>
ΜΕΤΡΟ 4.1	ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ
ΜΕΤΡΟ 4.2	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΤΡΙΠΟΛΗΣ-ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 5</b>	<b>ΛΙΜΕΝΙΑ</b>
ΜΕΤΡΟ 5.1	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΥΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (Ο.Λ.Π.)
ΜΕΤΡΟ 5.2	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΥΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ.)
ΜΕΤΡΟ 5.3	ΛΟΙΠΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 6</b>	<b>ΑΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ</b>
ΜΕΤΡΟ 6.1	ΕΡΓΑ ΑΘΗΝΑΣ
ΜΕΤΡΟ 6.2	ΑΕΡΓΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 7</b>	<b>ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ</b>
ΜΕΤΡΟ 7.1	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
ΜΕΤΡΟ 7.2	ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ
ΜΕΤΡΟ 7.3	ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 8</b>	<b>ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b>
ΜΕΤΡΟ 8.1	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ
ΜΕΤΡΟ 8.2	ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 9</b>	<b>ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΟΙΑΣ-ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</b>
ΜΕΤΡΟ 9.1	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΟΙΑΣ
ΜΕΤΡΟ 9.2	ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
ΜΕΤΡΟ 9.3	ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
<b>ΑΞΟΝΑΣ 10</b>	<b>ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ</b>
ΜΕΤΡΟ 10.1	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ
ΜΕΤΡΟ 10.2	ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
ΜΕΤΡΟ 10.3	ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

### **3.5 Στρατηγικοί Στόχοι του Ε.Π. "Οδικόι Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη"**

Για την περίοδο 2000-2006, οι μακροχρόνιοι στόχοι στον τομέα των μεταφορών, σκοπεύουν στη γενικότερη ανάπτυξη, αλλά και στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών μεταφοράς, μέσω κυρίως της ολοκληρωμένης ανάπτυξης και βελτίωσης της βασικής υποδομής μεταφορών. Οι στόχοι αυτοί βρίσκονται σε αρμονία με τους γενικούς στόχους του ΣΑ 2000-2006 ήτοι, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τους στόχους της ευρωπαϊκής ενοποίησης (οικονομική και κοινωνική συνοχή, αύξηση της απασχόλησης, ενίσχυση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας).

Οι στόχοι για την ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υποδομής, διαμορφώνονται υπό το πρίσμα της συνδυασμένης αλληλεπίδρασης τεσσάρων πόλων, δηλαδή :

- Της Εθνικής Πολιτικής Περιφερειακής Ανάπτυξης και χωρικής κατανομής των δραστηριοτήτων,
- Της σύμπλευσης με τους στόχους και την πολιτική ανάπτυξης των υποδομών της Ε.Ε.
- Των νέων προοπτικών που διανοίγονται από τη μελλοντική διεύρυνση της Ε.Ε. και,
- Της ολοκληρωμένης θεώρησης του συστήματος μεταφορών με όλα τα μέσα, με σκοπό τη μέγιστη εκμετάλλευση της συμπληρωματικότητάς τους και τη βέλτιστη κατανομή των πόρων για την ανάπτυξη τους.

Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του Ε.Π. για τον τομέα είναι:

- Η επέκταση και ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών που παρέχονται στην Ελλάδα.
- Η ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας για την εξυπηρέτηση της μεταφορικής ζήτησης.
- Η ανάπτυξη των εσωτερικών διασυνδέσεων της χώρας, με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή.
- Η βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στις μεταφορές.

- Η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον και η εξοικονόμηση ενέργειας
- Η ανάδειξη της ταυτότητας των μεγάλων αστικών κέντρων και η ποσοτική και ποιοτική βελτίωση των αστικών και προαστιακών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Η ενοποίηση των διαφόρων μεταφορικών μέσων σε δίκτυα μεταφορών.

Οι παραπάνω γενικοί στρατηγικοί στόχοι, είναι στενά αλληλεξαρτώμενοι μεταξύ τους και συμβατοί με την υιοθετημένη πολιτική μακροχρόνιας ανάπτυξης των μεταφορών της χώρας. Το σύνολο τους, προσδιορίζει ένα βασικό και εννοιολογικά ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικής και γι' αυτό, η σειρά παρουσίασης των στόχων δεν είναι ενδεικτική της σημαντικότητας τους, ούτε έχει τη σημασία της ιεράρχησης.

Η στρατηγική για την επίτευξη των στόχων του τομέα μεταφορών προσδιορίζεται από :

- Τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από την τρέχουσα κατάσταση των μεταφορών της χώρας και του περιβάλλοντος στο οποίο καλείται να αναπτυχθεί ο τομέας των μεταφορών
- Τη σθεναρή και συστηματική αντιμετώπιση των προβλημάτων και των περιορισμών, που έχουν ήδη εντοπισθεί από την υλοποίηση του ΚΠΣ II.
- Την αξιοποίηση των θεσμικών αλλαγών, που δημιούργησαν περιβάλλον δυναμικής βελτίωσης, τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα του κλάδου των μεταφορών, καθώς και διεύρυνση των μεταρρυθμιστικών παρεμβάσεων με αξιοποίηση της λειτουργίας μηχανισμών.
- Τη βέλτιστη αξιοποίηση των επενδύσεων και της πορείας υλοποίησης του Β'ΚΠΣ. (διατήρηση επίκαιρων στόχων, συνέχιση των επιτυχημένων δράσεων, περιορισμό ή/και περικοπή των προβληματικών καταστάσεων και αναίρεση των εμποδίων).
- Την ανάπτυξη σχεδίων δράσης, που θα συνυπολογίζουν, βελτιστοποιώντας κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, τα δεδομένα του οικονομικού περιβάλλοντος για την εκτέλεση των έργων: δημοσιονομική πολιτική, δυνατότητες ιδιωτικής συμμετοχής και χρηματοδότησης κλπ.
- Τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των ευκαιριών που προβλέπεται να υπάρξουν από τις προβλεπόμενες εξελίξεις στο διεθνές περιβάλλον των



μεταφορών και ειδικότερα, στη κεντρική-ανατολική Ευρώπη και τα Βαλκάνια, καθώς και από την προβλεπόμενη οικονομική και τουριστική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο.

- Τις πρακτικά (εντός του πλαισίου του εφικτού) δυναμικές παρεμβάσεις στα θέματα της περιφερειακής ανάπτυξης, άσκησης της ενδεικνυόμενης κοινωνικής πολιτικής, ανάπτυξης συνεργασιών, αντιμετώπισης των προβλημάτων επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και βελτίωσης του επιπέδου απασχόλησης.
- Την περαιτέρω εισαγωγή, ευρεία εξάπλωση και μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεματικής, στη λειτουργία του τομέα μεταφορών
- Την ανάγκη εξυπηρέτησης συγκεκριμένων εθνικών ή περιφερειακών αναγκών, όπως των Ολυμπιακών Αγώνων 2004.
- Την ανάγκη προσαρμογής και ενοποίησης των διάφορων μέσων μεταφοράς σε συνεκτικά δίκτυα συνδυσασμένης λειτουργίας, σύμφωνα με τις σύγχρονες παγκόσμιες τάσεις, και συγκεκριμένα την διασύνδεση των μεταφορικών δικτύων και κόμβων με μείζονα πολεοδομικά συγκροτήματα, τους πόλους οικονομικής ανάπτυξης και τις πύλες εισόδου στη χώρα.
- Την ενίσχυση των συνδυσασμένων μεταφορών.

Η συνεκτικότητα των στρατηγικών επιλογών και στόχων του τομέα μεταφορών ως προς τις κοινοτικές, εθνικές και περιφερειακές προτεραιότητες, εξετάζεται αναφορικά με 4 ευρύτερες πολιτικές, δηλαδή, την περιφερειακή ανάπτυξη, την πολιτική απασχόλησης, την προστασία του περιβάλλοντος και την ανταγωνιστικότητα.

Κατ' αρχήν οι στόχοι, οι δράσεις και τα προτεινόμενα μεγάλα έργα είναι απόλυτα συμβατά με την πολιτική των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Η ολοκλήρωση των υπό εξέλιξη έργων και η υλοποίηση των προτεινομένων νέων δράσεων και έργων θα συνεισφέρει σημαντικούς άξονες στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ως προς την περιφερειακή ανάπτυξη, οι στόχοι και οι προβλεπόμενες δράσεις, εναρμονίζονται πλήρως με τις βασικές κατευθύνσεις της Ε.Ε. και τη σχετική κοινοτική και εθνική πολιτική. Συγκεκριμένα, οι στόχοι προβλέπουν σημαντικές παρεμβάσεις με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας πρόσβασης στις περιφέρειες της χώρας, την ανάπτυξη των διαπεριφερειακών συνδέσεων, τη

βελτίωση και αξιοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων με κατάλληλες περιφερειακές συνδέσεις και τέλος, τη γενικότερη συμμετοχή της περιφέρειας και της υπαίθρου στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

Αναφορικά με την πολιτική απασχόλησης, η στρατηγική του τομέα μεταφορών συμβάλλει άμεσα και έμμεσα στην καταπολέμηση της ανεργίας και μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην προώθηση τόσο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την Απασχόληση, όσο και των Εθνικών Σχεδίων Δράσης για την Απασχόληση (ΕΣΔΑ). Οι άμεσες επιπτώσεις προκαλούνται από την ίδια την κατασκευή των μεγάλων έργων υποδομής μεταφορών, ενώ οι έμμεσες θετικές επιπτώσεις αναμένονται από τη συνδρομή του τομέα των μεταφορών στην προβλεπόμενη οικονομική ανάκαμψη του μεταποιητικού τομέα και στην αύξηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος προς τη χώρα. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί η περαιτέρω αξιοποίηση της ιδιαίτερα θετικής εμπειρίας από τη σύζευξη των μεγάλων έργων υποδομών, που υλοποιούνται στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο, με τα προγράμματα κατάρτισης και απασχόλησης ανθρώπινου δυναμικού, για την κάλυψη των ανσγκών τους σε συγκεκριμένες ειδικότητες

Ειδικότερα, η εκτέλεση των εξαιρετικά μεγάλων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών, δημιουργεί πολλές νέες θέσεις εργασίας στους οργανισμούς κατασκευής και διαχείρισης της λειτουργίας όλων των μεταφορικών υποδομών, στις τεχνικές κατασκευαστικές εταιρείες, στις εταιρείες μελετών και συμβούλων engineering, κλπ.. Οι θέσεις αυτές καλύπτουν μακροπρόθεσμες ανάγκες και δεν έχουν συγκυριακό χαρακτήρα. Αντίθετα προβλέπεται ότι ίσως η ζήτηση να υπερβεί την προσφορά, στο μέσο της προγραμματικής περιόδου, αν λάβει κανείς υπόψη του τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων 2004. και την υλοποίηση επενδυτικών έργων στην περιοχή της Βαλκανικής.

Η περιβαλλοντική διάσταση των υποδομών μεταφορών ήδη, μέσω του ισχύοντος αναμορφωμένου νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου της παραγωγής των δημοσίων έργων, αποτελεί την σημαντικότερη συνιστώσα των μελετών. Παρά το γεγονός ότι οι ανωτέρω υποδομές αποτελούν μεγάλες παρεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον, αναμένεται ότι συνολικά θα βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση, κυρίως διότι οι υπάρχουσες, παλαιότερες

συνδέσεις δεν έχουν μελετηθεί και κατασκευαστεί με βάση τα κριτήρια αειφορίας της Πολιτικής για το Περιβάλλον.

Επίσης στο πρόγραμμα του τομέα των Μεταφορών περιλαμβάνονται σοβαρές, τόσο από άποψη αριθμού, όσο και αξίας, επενδύσεις που μειώνουν την όχληση προς το περιβάλλον: ανάπτυξη των μαζικών αστικών μεταφορών, εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης, βελτίωση των υπηρεσιών του σιδηροδρόμου, διακίνηση εμπορευμάτων μέσω συνδυασμένων μεταφορών, αλλαγή των προτύπων κινητικότητας, ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα, εισαγωγή και χρήση της πληροφορικής στη διαχείριση της κυκλοφορίας, αλλά και στη μείωση των μετακινήσεων.

Τέλος, οι στόχοι του τομέα μεταφορών, ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα, αφού άμεσα και έμμεσα συμβάλλουν αποφασιστικά στην εξουδετέρωση των ανισοτήτων, τόσο σε εθνικό επίπεδο μεταξύ των περιφερειών, όσο και σε διεθνές επίπεδο.

#### Σε προγραμματικό επίπεδο

- η χωροταξική σύζευξη των υποδομών μεταφορών με εμπορευματικά και διακομετακομιστικά κέντρα, βιομηχανικές περιοχές και βιοτεχνικά πάρκα και
  - η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών
- αναμένεται να δημιουργήσουν ιδιαίτερα σημαντικά πολλαπλασιαστικά οφέλη, όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα και τις αναπτυξιακές προοπτικές των επιχειρήσεων, δρώντας ταυτόχρονα αποτρεπτικά στην τάση συγκέντρωσης της μεταποίησης γύρω από τα αστικά κέντρα και τους (υπάρχοντες) κόμβους του δικτύου μεταφορών της χώρας.

Ως προς την ιεράρχηση των ειδικών στόχων, ο κανόνας που ισχύει με ελάχιστες εξαιρέσεις, είναι ότι:

- Προηγούνται οι δράσεις υλοποίησης, ολοκλήρωσης και ενσωμάτωσης των έργων που έχουν ενταχθεί στο Β'ΚΠΣ και που για διάφορους λόγους, δεν θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το πέρας της ισχύος του
- Έπονται οι δράσεις και τα νέα έργα που συμπληρώνουν και καθιστούν αποδοτικότερο το περιβάλλον που δημιουργείται από τα ήδη υλοποιούμενα.
- Τέλος ακολουθούν προτάσεις νέων παρεμβάσεων με μεγάλη αποδοτικότητα.

Ακολούθως περιγράφονται οι ειδικοί στόχοι, οι προτεραιότητες ή οι κυριότεροι τύποι μέτρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Οδική Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη». Το ύψος της δημόσιας δαπάνης αυτού του Επιχειρησιακού Προγράμματος ανέρχεται σε 5095,80 εκατ. ΕΥΡΩ, όπως αποτυπώνεται στον ενδεικτικό χρηματοδοτικό πίνακα.

Ανάλογου τύπου παρεμβάσεις περιφερειακής εμβέλειας θα καλυφθούν από τα επί μέρους Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα. Πέραν αυτών ορισμένες παρεμβάσεις θα καλυφθούν από το Ταμείο Συνοχής ή την Κοινωνική Πρωτοβουλία Interreg.

Οι παρεμβάσεις στις οδικές μεταφορές αναφέρονται σε έργα επέκτασης και ποιοτικής βελτίωσης της οδικής υποδομής, στο πλαίσιο των γενικών στρατηγικών στόχων και με βάση την προαναφερθείσα στρατηγική επίτευξης των στόχων.

Οι επιμέρους ειδικοί στόχοι είναι :

- Η συνέχιση και ολοκλήρωση της αναβάθμισης σε αυτοκινητόδρομο διπλού κλάδου, του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεων του με άλλους σημαντικούς οδικούς άξονες. Τμήματα του αναβαθμισμένου ΠΑΘΕ, σε συνδυασμό με έργα παράκαμψης μεγάλων αστικών κέντρων, έχουν αποδοθεί ήδη στην κυκλοφορία, με σημαντικά οφέλη για τους χρήστες.
- Η εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών στην κεντρική και βόρεια Ελλάδα, με τη συνέχιση και ολοκλήρωση της κατασκευής της ΕΓΝΑΤΙΑΣ οδού, τα περισσότερα τμήματα της οποίας θα έχουν διατομή αυτοκινητοδρόμου διπλού κλάδου
- Η κατασκευή ή αναβάθμιση των καθέτων προς την Εγνατία οδικών αξόνων και η σύνδεση με τα οδικά δίκτυα των βορείων όμορων χωρών, όπως προβλέπεται από τα σχετικά υπό εκτέλεση προγράμματα και τις διακρατικές συμφωνίες. Επίσης η κατασκευή του αυτ/μου Κεντρικής Ελλάδος.
- Η ολοκλήρωση του έργου ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου, και των αναγκαίων συνδέσεων της. Το έργο της ζεύξης εκτελείται με σύμβαση παραχώρησης και με ουσιαστική συμμετοχή ιδιωτικών πόρων.

- Η ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση, των περιφερειακών δακτυλίων και των έργων παράκαμψης των μεγάλων αστικών κέντρων, όπως π.χ. της Αττικής Οδού.
- Η ολοκλήρωση του βόρειου οδικού άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ)
- Η ολοκληρωμένη κατασκευή του οδικού άξονα Ολυμπίας - Πύργου - Αντιρρίου-Ιωαννίνων και η σύνδεση του με την Εγνατία Οδό
- Η ολοκλήρωση της κατασκευής του άξονα Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα / Σπάρτη.
- Η αναβάθμιση των κύριων διαπεριφερειακών αξόνων της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας.
- Η συνέχιση της βελτίωσης του περιφερειακού, επαρχιακού και τοπικού οδικού δικτύου, κυρίως μέσω των ΠΕΠ.
- Η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του υπόλοιπου οδικού δικτύου, με την κατασκευή τμημάτων αυτοκινητοδρόμου και με την αναβάθμιση άλλων υπάρχοντων τμημάτων, όπου χρειάζεται, κυρίως μέσω των ΠΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι για τις θαλάσσιες μεταφορές, αφορούν επεμβάσεις στην επέκταση και βελτίωση της υποδομής και της λειτουργικότητας των εγκαταστάσεων ελλιμενισμού, στους κύριους λιμένες της χώρας και ιδίως σε όσους είτε εξυπηρετούν τη διασύνδεση της Ελλάδας με άλλες χώρες ή παρουσιάζουν αξιόλογη κίνηση και απαιτήσεις στις επιβατικές και εμπορευματικές ακτοπολικές μεταφορές.

#### Οι υψηλότερων προτεραιοτήτων ειδικοί στόχοι περιλαμβάνουν :

- Την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων που έχουν προγραμματισθεί και βρίσκονται σε εξελικτική φάση, καθώς και νέες παρεμβάσεις σε λιμάνια για κάλυψη των αναγκών με βάση τις προβλεπόμενες ανάγκες των ακτοπολικών μεταφορών. Οι παρεμβάσεις του προγράμματος στοχεύουν τόσο στη βελτίωση των λιμενικών υποδομών όσο και για στην υλοποίηση λοιπών σχετικών δράσεων (ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης, ναυαγοσωστικά, πληροφοριακά συστήματα και συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας κ.α).
- Τη γενική εξασφάλιση ικανοποιητικών οδικών προσβάσεων και, για τα λιμάνια με μεγάλη εμπορευματική κίνηση, σιδηροδρομικών προσβάσεων.

- Αποπεράτωση και εφοδιασμός με τον απαραίτητο μηχανολογικό εξοπλισμό των λιμένων που αποτελούν διεθνείς πύλες της χώρας και διακινούν σημαντικά εμπορικά φορτία και η δημιουργία κατάλληλων προσβάσεων στους λιμένες αυτούς.

- Εφαρμογή μέτρων σύγχρονης οργάνωσης και λειτουργίας των λιμενικών υποδομών, προστασίας του περιβάλλοντος, θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Ως υψηλής προτεραιότητας ειδικοί στόχοι στην αστική ανάπτυξη προσδιορίζονται:

- Η κατασκευή σημαντικών αστικών οδικών αξόνων της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και άλλων μεγάλων πόλεων για την βελτίωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών κυρίως στις κεντρικές περιοχές των πόλεων.

- Η επιτάχυνση της ολοκλήρωσης και η τμηματική απόδοση σε κυκλοφορία των τμημάτων του Μετρό της Αθήνας.

- Οι επεκτάσεις των γραμμών του Μετρό Αθήνας, σύμφωνα με το μακροχρόνιο σχεδιασμό των μέσων σταθερής τροχιάς, και η αναβάθμιση της υφιστάμενης γραμμής του ΗΣΑΠ

- Η προώθηση της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας μέσω της προμήθειας κατάλληλου τροχαίου υλικού.

- Η ολοκλήρωση της κατασκευής και η απόδοση σε χρήση του Μετρό Θεσσαλονίκης και η προώθηση των διαδικασιών για την επέκταση του καθώς και τη δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης.

Ως λοιποί ειδικοί στόχοι υψηλής προτεραιότητας τίθενται:

- Ο εφοδιασμός με τον κατάλληλο εξοπλισμό και η σύγχρονη οργάνωση των αρμόδιων αρχών και φορέων, για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων (κυρίως οδικών), την αστυνόμευση των αυτοκινητοδρόμων και την ενημέρωση των χρηστών των δικτύων.

- Η παροχή της αναγκαίας Τεχνικής Βοήθειας για την υλοποίηση και παρακολούθηση του προγράμματος, καθώς και για την ομαλή εφαρμογή των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

### **3.6 ΠΑΘΕ, Εγνατία οδός – Κάθετη Αξόνες.**

Δύο έργα που υλοποιούνται στον ελλαδικό χώρο με την σημαντική βοήθεια που προσφέρει το Γ' ΚΠΣ είναι η ΠΑΘΕ και η Εγνατία Οδός. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η βοήθεια που θα προσφέρουν στον Έλληνα πολίτη είναι αρκετά σημαντική. Άλλωστε αντλούν το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης του Γ' ΚΠΣ. (ΠΙΝΑΚΑΣ 3)

#### **3.6.1 Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη Εύζωνοι**

Στόχος του έργου αυτού είναι η αναβάθμιση του δρόμου αυτού και των συνδέσεων του με το βασικό οδικό δίκτυο των μεγάλων αστικών κέντρων.

Ο κύριος Οδικός Άξονας της χώρας, συνολικού μήκους 730 χλμ, μετά την προβλεπόμενη μείωσή του κατά 40 χλμ. λόγω της ζεύξης του Μαλιακού συνδέει την ΠΑΤΡΑ, την ΑΘΗΝΑ, τη ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ και τα ΣΥΝΟΡΑ (ΠΑΘΕ) και ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, γίνεται σύγχρονος Αυτοκινητόδρομος.

Αυτός ο Οδικός Άξονας έχει επανασχεδιαστεί ως κλειστός Ααυτοκινητόδρομος με Ευρωπαϊκές προδιαγραφές και προωθείται με συνέπεια η κατασκευή του.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του θα έχουμε ένα σύγχρονο Αυτοκινητόδρομο με 2 ή 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ), νησίδα με στηθαία ασφαλείας μεταλλικού τύπου ή New Jersey (από μπετόν), μεγάλο αριθμό ανισόπεδων κόμβων, σηράγγων, κοιλαδογεφυρών, μεγάλων και μικρών τεχνικών, άνω και κάτω διαβάσεις, εκτεταμένο παράπλευρο οδικό δίκτυο<sup>11</sup>.

Μέχρι σήμερα έχουν κατασκευαστεί 217 χλμ. αυτοκινητοδρόμου Υπό κατασκευή μέσω εγκατεστημένων εργολαβιών βρίσκονται 232 χλμ, 31 χλμ. υπό ανάθεση, 65 χλμ. υπό μελέτη και 81 χλμ. σε αρχικό στάδιο μελέτης. Υπολογίζεται ότι, μέχρι το 2000 θα έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο τμήμα του ΠΑΘΕ.

Συνολικά, το έργο του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ θα στοιχίσει 600 δις. Δρχ. Μέχρι σήμερα έχουν εκτελεστεί ή εκτελούνται έργα, 400 δις. περίπου.

<sup>11</sup> <http://www.minenv.gr/>

### **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΣΤΟΧΕΙΑ**

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	3739ΜΕΥΡΟ (44,72% ΤΟΥ ΕΠ)
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	1790,19 ΜΕΥΡΟ (47,88% ΤΟΥ ΑΠ)
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	1074,11 ΜΕΥΡΟ(28,73/60% ΤΟΥ ΑΠ/ΑΔ
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	716 ΜΕΥΡΟ (19,15/40% ΤΟΥ ΑΠ/ΔΔ)
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	1948,81 ΜΕΥΡΟ (52,12% ΤΟΥ ΑΠ)

### **ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**

- Αύξηση της μέσης ταχύτητας υπεραστικής και προαστιακής οδικής κυκλοφορίας στον ΟδικόΆξονα του ΠΑΘΕ και στις συνδέσεις του.
- Μείωση των οδικών ατυχημάτων
- Αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας
- Μείωση του χρονικού διακίνησης στον άξονα του ΠΑΘΕ και στις συνδέσεις του
- Βελτίωση του περιβάλλοντος

### **ΜΕΤΡΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1:**

<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>1.1</b>	<b>ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>1.2</b>	<b>ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΟΤΙΟΥ ΠΑΘΕ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>1.3</b>	<b>ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΠΑΘΕ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>1.4</b>	<b>ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>1.5</b>	<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>1.6</b>	<b>ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΘΗΒΑ - ΥΛΙΚΗ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>1.7</b>	<b>ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ</b>



### 3.6.2 Εγνατία οδός – Κάθετη Άξονες.

Στόχος του άξονα αυτού είναι η εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών στην κεντρική και βόρεια Ελλάδα με τη συνέχιση και ολοκλήρωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού. Στο κατώφλι του 21ου αιώνα το μεγαλύτερο έργο οδοποιίας που πραγματοποιείται στον Ελλαδικό και ένα από τα μεγαλύτερα στον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο, είναι η Εγνατία Οδός που αποτελεί ιστορική συνέχεια της Ρωμαϊκής Εγνατίας Οδού.

Η Εγνατία Οδός είναι ένας σύγχρονος Αυτοκινητόδρομος, μήκους 680 χλμ, που πρόκειται να αποτελέσει την μοναδική ίσως, οδική και κατ' επέκταση επικοινωνιακή γέφυρα ανάμεσα στα Ανατολικά και Δυτικά σύνορα του Βόρειου τμήματος της Ελλάδας. Ξεκινά από την Ηγουμενίτσα, διασχίζει τους Νομούς Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου και καταλήγει στους Κήπους, στα σύνορα με την Τουρκία.

Συμπληρώνεται με 9 Κάθετους Οδικούς Άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ (FYROM), την Βουλγαρία και την Τουρκία. Ο κύριος άξονας πλαισιώνεται με παρόδιους βοηθητικούς δρόμους συνολικού μήκους 720 χλμ.

Η Εγνατία Οδός σχεδιάστηκε με τις προδιαγραφές των Διευρωπαϊκών δικτύων, διατομής κλειστού Αυτοκινητόδρομου με δύο ανεξάρτητους κλάδους κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα, δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μία έκτακτης ανάγκης ανά κλάδο, συνολικού πλάτους οδοστρώματος 24,5 μ., στο μεγαλύτερο μήκος της, με εξαίρεση μικρά ορεινά τμήματά της.

Το γεγονός που την καθιστά από τα πλέον ενδιαφέροντα τεχνικά δρώμενα της Ελλάδας είναι επίσης το πλήθος των τεχνικών έργων που περιλαμβάνονται κατά μήκος του άξονά της.

Ειδικότερα κατασκευάζονται<sup>12</sup> :

- 1650 γέφυρες συνολικού μήκους 40χλμ (ή 80χλμ μονές γέφυρες).

<sup>12</sup> <http://www.egnantia.gr>

- 76 σήραγγες συνολικού μήκους 49,5 χλμ. (ή 99χλμ μονές σήραγγες), από τις οποίες τρεις έχουν μήκος μεγαλύτερο των 3χλμ., όπως η δίδυμη Σήραγγα Δρίσκου μήκους 4,7χλμ. ανά κλάδο κυκλοφορίας, η δίδυμη Σήραγγα Δωδώνης μήκους 3,4χλμ. ανά κλάδο κυκλοφορίας και η διπλής κυκλοφορίας Σήραγγα Μετσόβου μήκους 3,5χλμ. που είναι ήδη κατασκευασμένη, περιλαμβανομένων των σηράγγων της Μεσογειακής Χάραξης Στρυμώνας - Πέραμος.
- 50 ανισόπεδοι κόμβοι που θα εξυπηρετήσουν την σύνδεση του άξονα με το υπάρχον οδικό δίκτυο.
- 43 περάσματα ποταμών.
- 11 ανισόπεδες διασταυρώσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

### **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΣΤΟΧΕΙΑ**

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	1617,40 ΜΕΥΡΟ (19,34% ΤΟΥ ΕΠ)
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	1404,96 ΜΕΥΡΟ (86,87% ΤΟΥ ΑΠ)
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	818,49 ΜΕΥΡΟ(50,61/58,26% ΤΟΥ ΑΠ/ΑΔ)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	586,46 ΜΕΥΡΟ (36,26/41,74% ΤΟΥ ΑΠ/ΔΔ)
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	212,44 ΜΕΥΡΟ (13,13% ΤΟΥ ΑΠ)

### **ΜΕΤΡΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2**

<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>2.1</b>	<b>ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΝΤΙΑΣ ΚΠΣΙΙ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>2.2</b>	<b>ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΕΓΝΑΝΤΙΑΣ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>2.3</b>	<b>ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΕΓΝΑΝΤΙΑΣ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>2.4</b>	<b>ΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΕΓΝΑΝΤΙΑΣ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>2.5</b>	<b>ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ</b>
<b>ΜΕΤΡΟ</b>	<b>2.6</b>	<b>ΛΟΙΠΟΙ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ</b>

### **3.6 Τομέας Μεταφορών**

### **3.7.1 Γενικοί στρατηγικοί στόχοι του Τομέα Μεταφορών**

Στρατηγικοί στόχοι για τον τομέα είναι<sup>13</sup>:

- Η επέκταση και ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών που παρέχονται στην Ελλάδα
- Η ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας για την εξυπηρέτηση της μεταφορικής ζήτησης
- Η ανάπτυξη των εσωτερικών διασυνδέσεων της χώρας με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή.
- Η βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στις μεταφορές.
- Η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον και η εξοικονόμηση ενέργειας.
- Η ανάδειξη της ταυτότητας των μεγάλων αστικών κέντρων και η ποσοτική και ποιοτική βελτίωση των αστικών και προαστιακών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Η ενοποίηση των διάφορων μεταφορικών μέσων σε δίκτυα μεταφορών.

Οι παραπάνω γενικοί Στόχοι, είναι στενά αλληλεξαρτώμενοι μεταξύ τους και συμβατοί με την υιοθετημένη πολιτική μακροχρόνιας ανάπτυξης των μεταφορών της χώρας. Το σύνολο τους προσδιορίζει ένα βασικό και ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικής και για αυτό, η σειρά παρουσίασης των στόχων δεν είναι ενδεικτική της σημαντικότητάς τους, ούτε έχει τη σημασία της ιεράρχησης.

### **3.7.2 Στρατηγική υλοποίησης και αναμενόμενα αποτελέσματα του τομέα**

Η Στρατηγική για την επίτευξη των στόχων του τομέα μεταφορών προσδιορίζεται από:

- Τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από την τρέχουσα κατάσταση των μεταφορών της χώρας και του περιβάλλοντος στο οποίο καλείται να αναπτυχθεί ο τομέας των μεταφορών.

<sup>13</sup> ΥΠΕΧΩΔΕ Γ' ΚΠΣ ΕΠ Οδικού Άξονος Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη

- Τη σθεναρή και συστηματική αντιμετώπιση των προβλημάτων και των περιορισμών που έχουν ήδη εντοπισθεί από την υλοποίηση του Β' ΚΠΣ.
- Την αξιοποίηση των θεσμικών αλλαγών, που δημιούργησαν περιβάλλον δυναμικής βελτίωσης τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα του κλάδου των μεταφορών, καθώς και την διεύρυνση των μεταρρυθμιστικών παρεμβάσεων με αξιοποίηση της λειτουργίας μηχανισμών όπως π.χ. η Μικτή Επιτροπή Καθοδήγησης για τα Δημόσια Έργα (ΜΕΚ).
- Τη βέλτιστη αξιοποίηση των επενδύσεων και της πορείας υλοποίησης του Β' ΚΠΣ (διατήρηση επίκαιρων στόχων, συνέχιση των επιτυχημένων δράσεων, περιορισμό η/και περικοπή των προβληματικών καταστάσεων και αναίρεση των εμποδίων).
- Την ανάπτυξη σχεδίων δράσης που θα συνυπολογίζουν, βελτιστοποιώντας κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, τα δεδομένα του οικονομικού περιβάλλοντος για την εκτέλεση των έργων: δημοσιονομική πολιτική, δυνατότητες ιδιωτικής συμμετοχής και χρηματοδότησης κ.λ.π.
- Τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των ευκαιριών που προβλέπεται να υπάρξουν από τις προβλεπόμενες εξελίξεις στο διεθνές περιβάλλον των μεταφορών και ειδικότερα, στην κεντρική-ανατολική Ευρώπη και τα Βαλκάνια, καθώς και από την προβλεπόμενη οικονομική και τουριστική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο.
- Τις πρακτικά (εντός του πλαισίου του εφικτού) δυνητικές παρεμβάσεις στα θέματα της περιφερειακής ανάπτυξης, άσκησης της ενδεικνυόμενης κοινωνικής πολιτικής, ανάπτυξης συνεργασιών, αντιμετώπισης των προβλημάτων επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και βελτίωσης του επιπέδου απασχόλησης.
- Την περαιτέρω εισαγωγή, ευρεία εξάπλωση και μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεματικής, στην λειτουργία του τομέα μεταφορών.
- Την ανάγκη προσαρμογής και ενοποίησης των διαφόρων μέσων μεταφοράς σε συνεκτικά δίκτυα συνδυασμένης λειτουργίας, σύμφωνα με τις σύγχρονες παγκόσμιες τάσεις, και συγκεκριμένα τη διασύνδεση των μεταφορικών δικτύων και κόμβων με μείζονα πολεοδομικά συγκροτήματα, τους πόλους οικονομικής ανάπτυξης και τις πύλες εισόδου στη χώρα.
- Την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών.

### Στα κύρια αναμενόμενα αποτελέσματα κατανοούνται:

- Η μείωση του χρόνου μετακίνησης κατά μήκος των οδικών αξόνων, λόγω αύξησης της ταχύτητας, μείωσης της χιλιομετρικής απόστασης, παράκαμψης αστικών κέντρων και ανισοπεδοποίησης κόμβων.
- Η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, λόγω βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και ιδιαίτερα λόγω της κατασκευής διαχωρισμένων κλάδων για κάθε κατεύθυνση στους αυτοκινητόδρομους.
- Η μείωση του κόστους μετακίνησης και η αντίστοιχη εξοικονόμηση ενέργειας που θα προκύψουν από τη βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς και τη διεύρυνση της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς. Η εκ των ανωτέρω παρελκόμενη μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από τον τομέα των μεταφορών.
- Η διευκόλυνση και ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, που θα προκύψει από την εξασφάλιση πλήρων και ποιοτικά ικανοποιητικών συνδέσεων με τα διευρωπαϊκά δίκτυα και τους πανευρωπαϊκούς άξονες.
- Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής της ηπειρωτικής ενδοχώρας και του νησιωτικού χώρου και η άρση της απομόνωσης και πληθυσμιακής αποδυνάμωσης τους, που θα προκληθεί από την παροχή αυξημένης δυνατότητας συγκράτησης του γηγενούς πληθυσμού, ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων και διατήρησης της πολιτισμικής παράδοσης των περιοχών αυτών.
- Η αλλαγή των πρότυπων κινητικότητας των πολιτών και η αύξηση της χρησιμοποίησης μέσων μαζικής μεταφοράς που θα προέλθει από την βελτίωση των συνθηκών μαζικής μεταφοράς, την αύξηση της διαθεσιμότητας και τη διευκόλυνση της προσπέλασης στα μέσα αυτά, καθώς και από την προβολή και βελτίωσης της εικόνας τους.
- Ο εκσυγχρονισμός και η μερική αναβάθμιση του τρόπου ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα και η βελτίωση της εικόνας τους.
- Η αυξημένη εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση της κατασκευής και εκμετάλλευσης έργων υποδομής μεταφορών. Στον τομέα αυτό, οι φορείς διαθέτουν πλέον σημαντική εμπειρία, αποκτηθείσα από τις επιτυχείς σχετικές προσπάθειες των προηγούμενων ετών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ' ΚΠΣ**

ΑΞΟΝΕΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΙΑ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΠΤΑ	ΕΘΝΙΚΗ ΚΕΡΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ	ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ
1	ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ	3739	44,72%	1790,19	1074,11	716,07	1948,81
2	ΕΓΝΑΝΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	1617,4	19,34%	1404,96	818,49	586,46	212,44
3	ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ	317,25	3,79%	118,97	71,38	47,59	198,28
4	ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	101,97	1,22%	101,97	61,18	40,79	0
5	ΛΙΜΑΝΙΑ	127,47	1,52%	127,47	76,48	50,99	0
6	ΑΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ	396,56	4,74%	141,63	84,98	56,65	254,93
7	ΜΕΤΡΟ ΑΘΕΝΩΝ	1178,35	14,09%	1019,73	611,84	407,89	158,62
8	ΜΕΤΡΟ ΘΑΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	708,14	8,47%	215,28	129,17	86,11	492,87
9	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΟΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	124,63	1,49%	124,63	74,78	49,85	0
10	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	50,99	0,61%	50,99	30,59	20,39	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ *</b>		<b>8361,76</b>	<b>99,99%</b>	<b>5095,82</b>	<b>3033</b>	<b>2062,79</b>	<b>3265,95</b>



- ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ
- ΕΓΝΑΝΤΙΑ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
- ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ
- ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
- ΛΙΜΑΝΙΑ
- ΑΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ
- ΜΕΤΡΟ ΑΘΕΝΩΝ
- ΜΕΤΡΟ ΘΑΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
- ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΟΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

\* ΕΚΑΤΟΜΥΡΙΑ EURO

ΠΗΓΗ ΥΠΕΧΩΔΕ

### **3.8 Εντοπισμός δυσκολιών στην εφαρμογή**

Τα βασικά αίτια των καθυστερήσεων που παρατηρήθηκαν συνοψίζονται στα εξής:

- Προβλήματα μελετών (ανεπίκαιρες, ελλιπείς για δημοπράτηση, πολυδιάσπαση σε μεγάλο αριθμό μελετητών, γεωτεχνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα),
- Προβλήματα απαλλοτριώσεων (χρονοβόρες διαδικασίες, υψηλό κόστος),
- Προβλήματα υπεδάφους (απρόοπτες συνθήκες),
- Προβλήματα με την προστασία αρχαιολογικών χώρων (ρυθμοί εκτέλεσης ανασκαφών),
- Προβλήματα Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (έλλειψη συντονισμού ενεργειών, περιβαλλοντικά προβλήματα), και
- Θεσμικά και νομικά ζητήματα (εναρμόνιση νομοθεσίας κατά τη διάρκεια της εξέλιξης αρκετών έργων κατασκευής), υπερβολικές εκπτώσεις αναδόχων κατασκευής (με αίτιο τον υψηλό ανταγωνισμό, αλλά με αποτέλεσμα την αδυναμία εκπλήρωσης συμβατικών υποχρεώσεων), ελλιπής οργάνωση εργολάβων (χαλαρές κοινοπραξίες, πολλαπλά κέντρα αποφάσεων) και προβλήματα διαδικαστικών απαιτήσεων στα με παραχώρηση εκτελούμενα έργα.

## Συμπεράσματα

Είναι κοινά αποδεκτό ότι η διενέργεια έργων μεταφορών επεκτείνει την παραγωγική δυναμικότητα της οικονομίας, αυξάνει τους διαθέσιμους πόρους και βελτιώνει την παραγωγικότητα τους. Επιπλέον η παραγωγική λειτουργία τους έχει ως απώτερο στόχο την εξυπηρέτηση κοινωνικών κυρίως αναγκών και την μεγιστοποίηση του κοινωνικού οφέλους.

Η ανεπάρκεια των ελληνικών μεταφορικών δικτύων να καλύψουν όλες τις περιοχές και να αποτελέσουν άξονα πρόσβασης για τις πιο απομακρυσμένες περιοχές έχει μόλις τα τελευταία χρόνια αναχθεί σε μείζονα ζήτημα σχεδιασμού και προγραμματισμού. Αν και η πρόοδος που έχει μέχρι στιγμής επιτευχθεί είναι αξιοσημάντη, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικών υποδομών με αποτέλεσμα την ύπαρξη κακής ποιότητας υπηρεσιών και την κακή κατάσταση της φυσικής υποδομής.

Το εσωτερικό πρόβλημα είναι πολυδιάστατο και ανάγεται σε:

- α. Χωροταξικό πρόβλημα
- β. Πρόβλημα πολιτικής συστημάτων
- γ. Πρόβλημα φορέων των μεταφορών

Το πρώτο έχει να κάνει με την ισχυροποίηση του ρόλου των συστημάτων και δικτύων στην εθνική ολοκλήρωση και τη διαπεριφερειακή συνοχή και ανάγεται πρακτικά στις διαπεριφερειακές συνδέσεις της χώρας.

Το πρόβλημα της πολιτικής των συστημάτων σχετίζεται με τις διάφορες εναλλακτικές λύσεις που συχνά προσκρούουν σε αντικρουόμενα συμφέροντα . Τέλος το πρόβλημα των φορέων των μεταφορών όπως και με τις άλλες υποδομές σχετίζεται με το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τη δομή των οικονομικών δραστηριοτήτων των μεταφορών.

Από την αξιολόγηση του Υποπρογράμματος «Οδικόι Άξονες» προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η μείωση του χρόνου μετακίνησης κατά μήκος των οδικών αξόνων, λόγω αύξησης της ταχύτητας, μείωσης της χιλιομετρικής αποστάσεως, παράκαμψης αστικών κέντρων και ανισοπεδοποίησης κόμβων.



- Η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων λόγω βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και ιδιαίτερα λόγω της κατασκευής διαχωρισμένων κλάδων για κάθε κατεύθυνση στους αυτοκινητοδρόμους.
- Η μείωση του κόστους μετακίνησης και η αντίστοιχη εξοικονόμηση ενέργειας που θα προκύψουν από τη βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς και τη διεύρυνση της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς, Η εκ των ανωτέρω παρελκυόμενη μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από τον τομέα των μεταφορών.
- Η διευκόλυνση και ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου που θα προκύψει από την εξασφάλιση πλήρων και ποιοτικά ικανοποιητικών συνδέσεων με τα ευρωπαϊκά δίκτυα και τους πανευρωπαϊκούς άξονες.
- Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής της ηπειρωτικής ενδοχώρας και του νησιωτικού χώρου και η άρση της απομόνωσης και πληθυσμιακής αποδυνάμωσης τους, που θα προκληθεί από την παροχή αυξημένης δυνατότητας συγκράτησης του γηγενούς πληθυσμού, ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων και διατήρησης της πολιτισμικής παράδοσης των περιοχών αυτών.
- Η αλλαγή των προτύπων κινητικότητας των πολιτών και η αύξηση της χρησιμοποίησης μέσων μαζικής μεταφοράς που θα προέλθει από τη βελτίωση των συνθηκών μαζικής μεταφοράς, την αύξηση της διαθεσιμότητας και τη διευκόλυνση της προσπέλασης στα μέσα αυτά, καθώς και από την προβολή και βελτίωση της εικόνας τους.
- Η εξυπηρέτηση συγκεκριμένων προγραμματισμένων απαιτήσεων, όπως αυτές που προκύπτουν από την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, σημειώνοντας βέβαια ότι τα δίκτυα σχεδιάζονται για την μακροπρόθεσμη κάλυψη των μονίμων αναγκών της χώρας
- Ο εκσυγχρονισμός και η μερική αναβάθμιση του τρόπου ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα και η βελτίωση της εικόνας τους.
- Η αυξημένη εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση της κατασκευής και εκμετάλλευσης έργων υποδομής μεταφορών. Στον τομέα αυτό, οι φορείς διαθέτουν πλέον σημαντική σχετική εμπειρία, αποκτηθείσα από τις επιτυχείς σχετικές προσπάθειες των προηγούμενων ετών.

- Η εξυγίανση και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των συγκοινωνιακών φορέων, που θα τους επιτρέψει όχι μόνο να επιβιώσουν, αλλά και να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που συνεπάγεται το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον και ειδικότερα, η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών στον εθνικό και διεθνή χώρο, η διεθνοποίηση της οικονομίας και οι τεχνολογικές εξελίξεις.

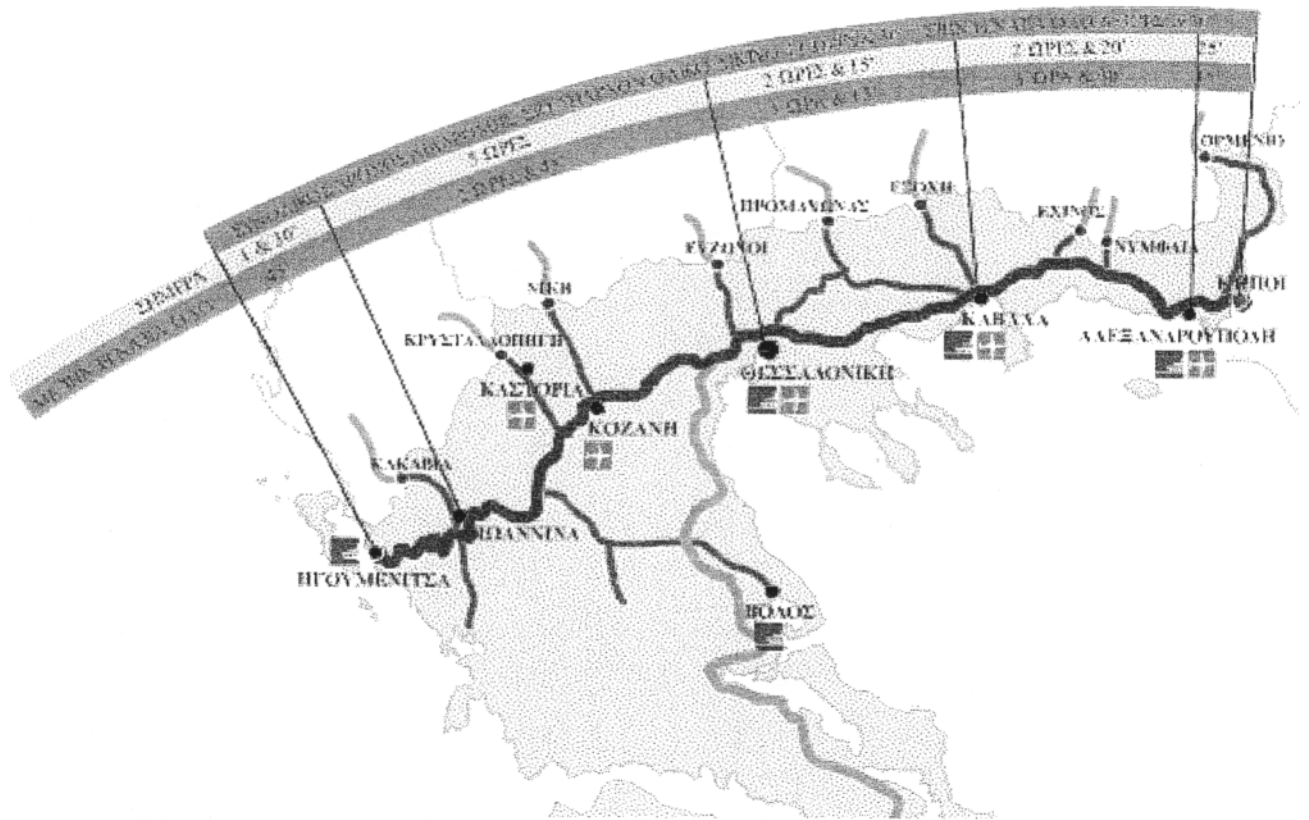
Ο τομέας των μεταφορών είναι πολύ σημαντικός για τις σημερινές κοινωνίες καθώς κατά μεγάλο του μέρος αποτελεί και με την αυστηρότερη ακόμα έννοια, τμήμα των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η φυσική υποδομή των μεταφορικών συστημάτων (χερσαίων υδάτινων και εναέριων) μπορεί να διαιρεθεί σε επιμέρους κατηγορίες και λειτουργεί συμπληρωματικά με άλλα συστήματα υποδομής όπως τις τηλεπικοινωνίες και τα ενεργειακά δίκτυα που έρχονται να εξοπλίσουν τα μεταφορικά δίκτυα συνεισφέροντας στη δημιουργία συστημάτων.

Ο τομέας των μεταφορών δεν έχει μόνο σημασία για το σχεδιασμό ως προς τα ίδια τα συστήματα αλλά και ως προς το φυσικό χώρο τον οποίο επηρεάζει με μείζονα τρόπο.

Η ανάληψη και εκτέλεση μεγάλων έργων στη χώρα μας είναι μείζονος σημασίας, καθώς εκτός από την συνεισφορά στο κοινωνικό σύνολο σε ότι αφορά την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου (μείωση χρόνων αποστάσεων, αποσυμφόρηση οδικών αρτηριών), δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και δίνει τη δυνατότητα για ανάπτυξη νέων τεχνολογιών αλλά και τη δημιουργία υποδομής για άλλα μελλοντικά αναπτυξιακά έργα.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο πέρα από τη πολιτική των διευρωπαϊκών δικτύων που αποτελεί μια από τις κεντρικές πολιτικές για την ολοκλήρωση της ΕΕ υπάρχει και η πολιτική της απελευθέρωσης του τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών (ελεύθερη μετακίνηση, εγκατάσταση υπηρεσιών και εναρμόνιση όρων ανταγωνισμού), στην κατεύθυνση της δημιουργίας ενιαίας αγοράς μεταφορών που θεωρείται ότι θα εξυπηρετείται και θα αλληλοσυμπληρώνεται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορικών υποδομών τα οποία μάλιστα προβλέπεται να επεκτείνονται και πέραν των συνόρων της ΕΕ.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

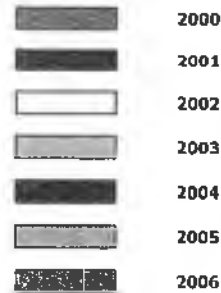
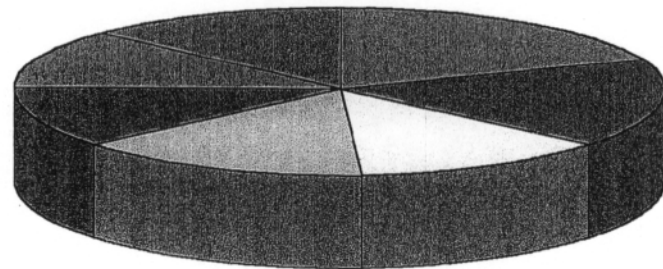


Εγνατία Οδός  
Χρόνος Διαδρομής πριν και μετά

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ**

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ Επ. Προγρ (1)	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ											ΣΥΝΟΛΟ ΛΟΙΠΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (14)	INTEREG (15)	ΠΕΠ	ΔΑΝΕΙΑ ΕΤΕ (16)		
		Σύνολο Επ. Προγρ. (2)	ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ						ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ			ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ							
			Συνολα (3)	ΕΠΤΑ (4)	ΕΚΤ (5)	ΕΓΓΠΕ (6)	ΧΜΠΑ (7)	ΣΥΝΟΛΟ (8)	Κεντρική (9)	Περιφερειακή (10)	Τοπική (11)	Άλλη (12)						Επιχ. Προγρ (13)	Τ.Σ.
(1)=(2)+(13)	(2)=(3)+(8)	(3)=(4)+(5)+ (6)+(7)					(8)=(9)+(10)+ (11)+(12)												
2000	1.611,667	1.044,667	621,758	621,758			422,908	422,908				567,000							
2001	1.411,666	860,656	512,268	512,268			348,398	348,398				551,000							
2002	1.059,832	539,832	321,190	321,190			218,442	218,442				520,000							
2003	1.242,515	799,515	475,872	475,872			323,643	323,643				443,000							
2004	940,618	565,618	336,656	336,656			228,962	228,962				375,000							
2005	1.013,576	616,576	386,986	386,986			249,590	249,590				397,000							
2006	1.082,068	669,088	398,228	398,228			270,840	270,840				413,000							
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ Υ</b>	<b>8.361,742</b>		<b>3.032,959</b>	<b>3.032,959</b>			<b>2.062,783</b>	<b>2.062,783</b>				<b>3.266,00</b>	<b>853,00</b>	<b>85,00</b>	<b>4.184,00</b>	<b>2.676,760</b>	<b>1.331,30</b>	<b>254,93</b>	<b>1.090,53</b>

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠ ΑΝΑ ΕΤΟΣ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΗ**

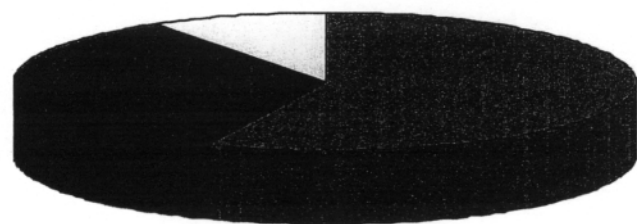


## ΤΕΛΙΚΟ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΥΠ «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ»

**ΠΙΝΑΚΑΣ : ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 1 ΑΝΑ ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ**

ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ						ΕΘΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ					ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΚΟΙΝΟΤΗ ΚΑ ΔΑΝΕΙΑ	
			ΣΥΝΟΛΟ		ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠ-Π	ΧΜΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ		ΚΡΑΤΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΛΟΙΠΟΙ			
			3=4+5+6+7	%	4	5	6	7	8=9+10+11	%	9	10	11			12
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,1	977.257	907.257	583.844	40,9	583.844	0	0	0	0	323.413	44,7	323.413	0	0	70.000	0
ΜΕΤΡΟ 1.1.1.	404.101	404.101	253.819		253.819	0	0	0	0	150.282	0	150.282	0		0	0
ΜΕΤΡΟ 1.1.2	248.976	178.976	122.072		122.072	0	0	0	0	56.904		56.904	0	0	70.000	0
ΜΕΤΡΟ 1.1.3	324.180	324.180	207.953		207.953	0	0	0	0	116.227		116.227	0	0		0
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,2	729.738	729.738	496.844	34,8	496.844	0	0	0	0	232.894	32,2	232.894	0	0	0	0
ΜΕΤΡΟ 1.2.1	450.759	450.756	307.751		307.751					143.004		143.004				
ΜΕΤΡΟ 1.2.2	278.982	278.982	189.093		189.093					89.890		89.890				
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,3	453.972	394.795	263.735	18,5	263.735	0	0	0	0	131.059	18,8	131.059	0	0	59.177	0
ΜΕΤΡΟ 1.3.1	73.814	73.814	49.369		49					24.445		24.445				
ΜΕΤΡΟ 1.3.2	89.464	89.464	62.268		62.268					27.196		27.196				
ΜΕΤΡΟ 1.3.3	290.694	231.517	152.099		152.099					79.418		79.418			59.177	
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,4	118.455	188.455	81.543	5,7	81.543	0	0	0	0	36.921	5,1	36.921	0	0	0	0
ΜΕΤΡΟ 1.4.1	118.455	188.455	81.543	5,7	81.543					36.921	5,1	36.921				
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.279,42</b>	<b>2.220.245,00</b>	<b>1.425.966</b>	<b>99,90</b>	<b>1.425.966</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>724.287</b>	<b>100,80</b>	<b>724.287</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>129.177</b>	<b>0</b>

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 1**



■ 1  
■ 2  
□ 3

- ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣΙΙ
- ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,2 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΟΤΙΟΥ ΠΑΘΕ
- ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΒΟΡΙΟΥ ΠΑΘΕ

Το υπο-πρόγραμμα «Οδικοί Άξονες» είχε αρχικό προϋπολογισμό 2.839,6 εκατ. ECU, (προϋπολογισμός 1994) με κοινοτική συμμετοχή 1.121,7 εκατ. EOI) και Εθνική συμμετοχή 1.717,9 εκατ. ECU (Δημόσια δαπάνη και Ιδιωτική συμμετοχή). Αυτός ο προϋπολογισμός, μετά από διαδοχικές τροποποιήσεις, διαμορφώθηκε σε 2.279,4 εκατ. EURO με κοινοτική συμμετοχή 1.426 εκατ. EURO και Εθνική συμμετοχή 853,4 εκατ. EURO (Αρχικό και τελικό εγκεκριμένο σχέδιο χρηματοδότησης).

## ΤΕΛΙΚΟ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΥΠ «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ»

**ΠΙΝΑΚΑΣ : ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 1 ΑΝΑ ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ**

ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ					ΕΘΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ			ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΚΟΙΝΟΤΙ ΚΑ ΔΑΝΕΙΑ				
			ΣΥΝΟΛΟ		ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	ΕΓΤΠ-Π	ΧΜΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ				ΚΡΑΤΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΛΟΙΠΟΙ	
			1=2+12	2=3+8	3=4+5+6+7	%	4	5	6	7			8=9+10+11	%	9	10
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,1	977.257	907.257	583.844	40,9	583.844	0	0	0	0	323.413	44,7	323.413	0	0	70.000	0
ΜΕΤΡΟ 1.1.1.	404.101	404.101	253.819		253.819	0	0	0		150.282	0	150.282	0		0	0
ΜΕΤΡΟ 1.1.2	248.976	178.976	122.072		122.072	0	0	0		56.904		56.904	0	0	70.000	0
ΜΕΤΡΟ 1.1.3	324.180	324.180	207.953		207.953	0	0	0		116.227		116.227	0	0		0
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,2	729.738	729.738	496.844	34,8	496.844	0	0	0		232.894	32,2	232.894	0	0	0	0
ΜΕΤΡΟ 1.2.1	450.759	450.756	307.751		307.751					143.004		143.004				
ΜΕΤΡΟ 1.2.2	278.982	278.982	189.093		189.093					89.890		89.890				
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,3	453.972	394.795	263.735	18,5	263.735	0	0	0		131.059	18,8	131.059	0	0	59.177	0
ΜΕΤΡΟ 1.3.1	73.814	73.814	49.369		49					24.445		24.445				
ΜΕΤΡΟ 1.3.2	89.464	89.464	62.268		62.268					27.196		27.196				
ΜΕΤΡΟ 1.3.3	290.694	231.517	152.099		152.099					79.418		79.418			59.177	
ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,4	118.455	188.455	81.543	5,7	81.543	0	0	0		36.921	5,1	36.921	0	0	0	0
ΜΕΤΡΟ 1.4.1	118.455	188.455	81.543	5,7	81.543					36.921	5,1	36.921				
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.279,42</b>	<b>2.220.245,00</b>	<b>1.425.966</b>	<b>99,90</b>	<b>1.425.966</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>724.287</b>	<b>100,80</b>	<b>724.287</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>129.177</b>	<b>0</b>



- ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣΙ
- ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,2 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΟΤΙΟΥ ΠΑΘΕ
- ΥΠΟ-ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1,3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΠΑΘΕ

Το υπο-πρόγραμμα «Οδικοί Άξονες» είχε αρχικό προϋπολογισμό 2.839,6 εκατ. ECU (προϋπολογισμός 1994) με κοινοτική συμμετοχή 1.121,7 εκατ. ECU και Εθνική συμμετοχή 1.717,9 εκατ. ECU (Δημόσια δαπάνη και Ιδιωτική συμμετοχή). Αυτός ο προϋπολογισμός, μετά από διαδοχικές τροποποιήσεις, διαμορφώθηκε σε 2.279,4 εκατ. EURO με κοινοτική συμμετοχή 1.426 εκατ. EURO και Εθνική συμμετοχή 853,4 εκατ. EURO (Αρχικό και τελικό εγκεκριμένο σχέδιο χρηματοδότησης).

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ., Θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής ανάπτυξης. Αθήνα 1995.
- «Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων», Απόφαση Επιτροπής ΕΕ, Βρυξέλλες 1999.
- Ισοτιμία, Ημερήσια Εφημερίδα. Αθήνα 2/3/2002
- ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ι ΝΙΚ., Περιφερειακή οικονομική πολιτική. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1985.
- ΝΤΡΟΥΤΣΑ ΕΙΡΗΝΗ, Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Υποδομών και η σύνδεση τους με την Ελλάδα - Περιφερειακές διαστάσεις, Κέντρο Έρευνα Περιφερειακής Αναπτύξεως «Ιερώνημος Πίντος », Αθήνα 1999.
- ΠΑΠΑΔΑΣΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ΑΘ., Μέθοδοι περιφερειακής ανάπτυξης. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1995
- ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ, Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1999.
- Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006. Εφαρμογή του ΚΠΣ 2000-2006
- ΥΠΕΧΩΔΕ- Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη». Αθήνα 1999.
- Greek Motorways Concession Projects. Presentation to the DG16, June 25, 2001 Athens
- <http://www.egnantia.gr>



- <http://www.mou.gr>
- <http://yme.gr>
- <http://www.europa.eu.int>
- <http://nec.gr>
- <http://www.minenv.gr/>
- <http://vpehode.gov.gr>
- <http://infosociety.gr>