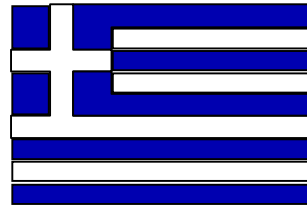


**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**

**ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**



ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

‘ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ’

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ III

2000 - 2006

**Όπως εγκρίθηκε από την Επιτροπή Παρακολούθησης
1^η Συνεδρίαση**

**ΑΘΗΝΑ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 2001**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|--|-----|
| A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 2 |
| 1. Παρουσίαση Επιχειρησιακού Προγράμματος – Αξόνων Προτεραιότητας & Μέτρων | 3 |
| 2. Συνοπτική Αναφορά σε Χρηματοδοτικά Στοιχεία του Προγράμματος | 6 |
| 3. Περιεχόμενο Συμπληρώματος Προγραμματισμού | 10 |
| 4. Γενικά Στοιχεία Μέτρων | 12 |
| 1. ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΜΕΤΡΩΝ | 17 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 1.1 | 18 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 1.2 | 26 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 1.3 | 34 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 1.4 | 41 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 1.5 | 48 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 1.6 | 55 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 1.7 | 62 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 2.1 | 67 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 2.2 | 75 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 2.3 | 83 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 3.1 | 88 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 3.2 | 96 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 3.3 | 104 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 3.4 | 111 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 4.1 | 117 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 5.1 | 126 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 6.1 | 135 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 7.1 | 143 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 8.1 | 152 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 9.1 | 162 |
| Τεχνικό Δελτίο Μέτρου 9.2 | 169 |
| 2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ | 177 |
| 3. ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ | 184 |
| 3.1 Γενικά | 185 |
| 3.2 Σχέδιο Δράσεων Δημοσιότητας | 187 |
| 3.3 Διαχείριση Μέτρων Δημοσιότητας | 194 |
| 3.4 Αξιολόγηση Μέτρων Δημοσιότητας | 195 |
| 4. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ | 199 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ – ΠΕΔΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ | 202 |

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Παρουσίαση Επιχειρησιακού Προγράμματος - Αξόνων Προτεραιότητας και Μέτρων

Το «Συμπλήρωμα» του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» (ΟΑΛΑΑ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει συνταχθεί σύμφωνα με το Άρθρο 18, παρ.3 του Γενικού Κανονισμού 1260/1999 της Ε.Ε και έχει ως στόχο την αναλυτική παρουσίαση των βασικών στοιχείων του εγκεκριμένου Επιχειρησιακού Προγράμματος με πιο λεπτομερείς αναφορές και πληροφορίες σε επίπεδο Μέτρου, την παρουσίαση αναλυτικών οικονομικών στοιχείων και χρηματοδοτικών πινάκων σε επίπεδο Μέτρου, καθώς και την παρουσίαση των προβλεπόμενων δεικτών αποτελεσμάτων και επίδοσης των προτεινόμενων δράσεων τόσο στο τέλος της προγραμματικής περιόδου όσο και ενδιάμεσα.

Πιο αναλυτικά, στο Συμπλήρωμα Προγραμματισμού παρατίθενται για κάθε Μέτρο του Προγράμματος, λεπτομερή στοιχεία για το περιεχόμενο του Μέτρου, τα αναμενόμενα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις από την υλοποίησή του, τη χρηματοδότηση, την εφαρμογή, τους τελικούς δικαιούχους, τις επιλέξιμες δράσεις, καθώς και αναφορά στα μέτρα που απαιτούνται για τη δημοσιότητα των προγραμματισμένων δράσεων και την ηλεκτρονική ανταλλαγή των δεδομένων του Προγράμματος, που αφορά κυρίως σε χρηματοδοτικά και οικονομικά στοιχεία των έργων και της προόδου υλοποίησής τους.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. χρηματοδοτείται μέσω του ΚΠΣ ΙΙΙ και περιλαμβάνει 9 Άξονες Προτεραιότητας, οι οποίοι απαρτίζονται συνολικά από είκοσι ένα (21) Μέτρα.

Οι άξονες προτεραιότητας του Προγράμματος 'ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ' με τα Μέτρα που τους απαρτίζουν, είναι οι ακόλουθοι :

1. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1 – ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ 1.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ

ΜΕΤΡΟ 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ

ΜΕΤΡΟ 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ 1.4 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ 1.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΜΕΤΡΟ 1.6 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

ΜΕΤΡΟ 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

2. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2 – ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΜΕΤΡΟ 2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΘΡΑΚΗ

ΜΕΤΡΟ 2.2 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

ΜΕΤΡΟ 2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

3. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3 – ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

ΜΕΤΡΟ 3.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΜΕΤΡΟ 3.2 ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ

ΜΕΤΡΟ 3.3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ Κ.Π.Σ. II

ΜΕΤΡΟ 3.4 ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

4. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 - ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

ΜΕΤΡΟ 4.1 ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

5. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 5 – ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΜΕΤΡΟ 5.1 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

6. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 6 – ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΜΕΤΡΟ 6.1 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

7. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 – ΛΙΜΑΝΙΑ

ΜΕΤΡΟ 7.1 ΛΙΜΑΝΙΑ

8. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 8 – ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΜΕΤΡΟ 8.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

9. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 9 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

ΜΕΤΡΟ 9.1 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΜΕΤΡΟ 9.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» στοχεύει στην αναβάθμιση και επέκταση του συστήματος μεταφορών της χώρας. Κατά συνέπεια με την εφαρμογή του Προγράμματος αναμένεται η ποσοτική και ποιοτική ανάπτυξη των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών, η ολοκληρωμένη συνέργεια μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, 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 (Ε.Ε).

Για την επίτευξη του στόχου αυτού έχει υιοθετηθεί και υλοποιείται μία ολοκληρωμένη στρατηγική ανάπτυξης του μεταφορικού συστήματος της χώρας μέσω μίας σειράς παρεμβάσεων στο Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών. Στο πλαίσιο της στρατηγικής αυτής προωθείται μεταξύ άλλων η αναβάθμιση του οδικού μεταφορικού δικτύου -με ιδιαίτερη βαρύτητα στο εθνικό οδικό δίκτυο και στις αστικές μεταφορές- καθώς και των θαλασσίων μεταφορών.

Οι παρεμβάσεις του Ε.Π.Ο.Α.Λ.Α.Α. στις οδικές μεταφορές αφορούν τους κύριους οδικούς άξονες ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό, των οποίων η ολοκλήρωση αποτελεί αντικείμενο των δύο πρώτων αξόνων προτεραιότητας του Προγράμματος. Η κατασκευή και αναβάθμιση των λοιπών κύριων οδικών αξόνων και συγκεκριμένα του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, της Ιόνιας Οδού, του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης και των Κύριων Οδικών Αξόνων Νησιωτικής Ελλάδας, αποτελεί αντικείμενο του τρίτου Άξονα Προτεραιότητας του Προγράμματος. Οι Άξονες Προτεραιότητας 4,5, και 6 αφορούν την υλοποίηση έργων Αστικής Ανάπτυξης περιλαμβανομένων αστικών αυτοκινητοδρόμων και γραμμών μετρό, ενώ στους άξονες 7 και 8 περιλαμβάνεται η υλοποίηση επιλεγμένων λιμενικών υποδομών και δράσεις βελτίωσης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Τέλος, το Πρόγραμμα περιλαμβάνει δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ηλεκτρονική διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας (Άξονας Προτεραιότητας 9).

Ειδικότερα για την προώθηση της αστικής ανάπτυξης, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τόσο σε οδικά έργα όσο και σε έργα ανάπτυξης μέσω σταθερής τροχιάς (μετρό). Για την αναβάθμιση του αστικού οδικού δικτύου, το Πρόγραμμα περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε αστικούς οδικούς άξονες των μεγαλύτερων πόλεων της χώρας (Άξονας Προτεραιότητας 4), με έμφαση σε αυτούς της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, όπου και παρατηρείται εντονότερο πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Σε ότι αφορά στην ανάπτυξη των μέσω σταθερής τροχιάς προωθείται η ολοκλήρωση του μετρό Αθηνών και η κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης (άξονες προτεραιότητας πέντε και έξι αντίστοιχα), με στόχο την εκτροπή του μεταφορικού έργου, από τα ιδιωτικά οχήματα που εξυπηρετούν σήμερα την πλειοψηφία των μετακινήσεων, προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Οι δράσεις που στοχεύουν στην αναβάθμιση των θαλασσίων μεταφορών, διακρίνονται σε παρεμβάσεις στους κύριους, εμπορικούς, ακτοπλοϊκούς και τουριστικούς λιμένες της χώρας (Άξονας Προτεραιότητας 7) καθώς και σε ενέργειες που θα συμβάλλουν στη βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και την ανάπτυξη ενός συστήματος έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα (Άξονας Προτεραιότητας 8).

Η δομή του Επιχειρησιακού Προγράμματος είναι σχεδιασμένη ώστε να εξυπηρετεί τους βασικούς στόχους του και να γίνονται κατανοητές οι προτεραιότητές του, οι οποίες εξυπηρετούνται από τους εννέα άξονες προτεραιότητας του Προγράμματος. Η διάρθρωση και η σύνθεση των Μέτρων που εντάχθηκαν σε κάθε Άξονα Προτεραιότητας επιλέχθηκαν ούτως ώστε να υπάρχει συνάφεια και συμβατότητα μεταξύ των στόχων του κάθε Μέτρου και των στόχων του Άξονα Προτεραιότητας στον οποίο αυτό εντάσσεται. Αντίστοιχα για την επιλογή των δράσεων που θα περιλαμβάνονται σε κάθε Μέτρο προτείνονται, εκτός των άλλων, συγκεκριμένες ομάδες κριτηρίων συμβατότητας με τους στόχους του Μέτρου.

Εκτός όμως από την επιδίωξη της εσωτερικής συνάφειας των στόχων των αξόνων προτεραιότητας, των Μέτρων και των δράσεων που εντάσσονται στο Πρόγραμμα, ζητούμενο του σχεδιασμού του Ε.Π. ήταν επίσης οι ενταγμένες σε αυτό δράσεις να λειτουργούν σε συνέργεια και συμπληρωματικά με όλα τα άλλα συναφή έργα που έχουν προγραμματισθεί προς υλοποίηση στο πλαίσιο άλλων χρηματοδοτικών μέσων και προγραμμάτων της περιόδου 2000-2006, όπως των ΠΕΠ, του Ταμείου Συνοχής, των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών καθώς και άλλων προγραμματικών δράσεων, όπως της Γραμμής Β5.700 του προϋπολογισμού της ΕΕ.

Οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίζεται η επιλογή των δράσεων είναι: η συμβατότητα με τις Ελληνικές και τις Κοινοτικές Πολιτικές, η ένταξή τους στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ή η άμεση συνέργεια τους με αυτά, καθώς και η αναμενόμενη συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες θα υλοποιηθούν και γενικότερα της ευρύτερης ακτίνας επιρροής τους. Όλες οι δράσεις που θα επιλεγούν θα είναι απολύτως αναγκαίες για την επίτευξη των αναμενόμενων αποτελεσμάτων, γεγονός που ελέγχεται στο παρόν Συμπλήρωμα Προγραμματισμού μέσω της ποσοτικοποίησης στόχων και αποτελεσμάτων.

2. Συνοπτική Αναφορά σε Χρηματοδοτικά Στοιχεία του Προγράμματος

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. εντάσσεται στα τομεακά προγράμματα του Κ.Π.Σ. ΙΙΙ. Με αυτό επιδιώκεται η ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών και ειδικότερα με τις οδικές, λιμενικές και αστικές μεταφορές (έργα υποδομής). Υπεύθυνη Αρχή Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος είναι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και συγκεκριμένα η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων (Γ.Γ.Δ.Ε.). Η διάρκεια υλοποίησης του Προγράμματος είναι επτά έτη με έναρξη την 1 – 1 – 2000 και λήξη την 31 –12 – 2006 και προθεσμία αποπληρωμής και ολοκλήρωσης των δράσεων του την 31– 12 – 2008.

Το Ε.Π. συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.) και από εθνικούς δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους και έχει:

- Συνολικό Προϋπολογισμό 9.317.357.643 Ευρώ
- Συνολική Δημόσια Δαπάνη: 5.883.977.981 Ευρώ
- Συνολική Χρηματοδότηση Ε.Τ.Π.Α.: 3.033.003.071 Ευρώ
- Συνολική Κρατική Χρηματοδότηση: 2.850.974.910 Ευρώ
- Συνολική Ιδιωτική Χρηματοδότηση: 3.433.379.662 Ευρώ
- Συνολικό Δανεισμό από την Ε.Τ.Ε.: 1.432.000.000 Ευρώ

Επισημαίνεται ότι τα ποσά δανεισμού από την Ε.Τ.Ε. ανωτέρω, καθώς και στη συνέχεια του Συμπληρώματος Προγραμματισμού είναι ενδεικτικά.

Η κατανομή της Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος στους άξονες προτεραιότητας προσδίδει σε αυτούς τη χρηματοδοτική βαρύτητα που τους αντιστοιχεί και κατά συνέπεια δίνει μία ενδεικτική εικόνα της σημασίας του κάθε άξονα στο πλαίσιο του Προγράμματος. Με βάση την κατανομή αυτή, το 78% της Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος συγκεντρώνεται σε τρεις από τους εννέα άξονες προτεραιότητας, δηλαδή στον Α.Π.1 «Οδικός Άξονας ΠΑΘΕ», στον Α.Π.2. «Εγνατία Οδός» και στον Α.Π.5. «Μετρό Αθηνών». Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζεται εάν η χρηματοδοτική βαρύτητα του κάθε άξονα υπολογιστεί βάσει του συνολικού κόστους. Στην περίπτωση αυτή, οι παραπάνω τρεις άξονες προτεραιότητας συγκεντρώνουν το 74% του συνολικού προϋπολογισμού του Προγράμματος. Τη μεγαλύτερη δημόσια δαπάνη (ίση με το 35% της Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος) εμφανίζει ο Α.Π.1, έπεται ο Α.Π.2 με 23% και ο Α.Π.5 με 20%. Ο αμέσως επόμενος Άξονας Προτεραιότητας είναι ο Α.Π. 3. «Λοιποί Οδικοί Άξονες», που αντιπροσωπεύει το 6% της Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος, ενώ οι άξονες Α.Π.4. «Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες», Α.Π.6. «Μετρό Θεσσαλονίκης», έχουν αντίστοιχα χρηματοδοτική βαρύτητα ως προς τη δημόσια δαπάνη ίση με 5% και 4% αντίστοιχα. Τέλος, οι Άξονες Προτεραιότητας Α.Π.7. «Λιμάνια», Α.Π.8. «Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας –Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα» και Α.Π.9. «Οδική Ασφάλεια και Λοιπές Ενέργειες» έχουν αντίστοιχα χρηματοδοτική βαρύτητα ως προς τη δημόσια δαπάνη ίση με 3%, 2% και 2% αντίστοιχα.

Ανάλογη αξιολόγηση της χρηματοδοτικής βαρύτητας είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί και σε επίπεδο Μέτρου. Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η χρηματοδοτική βαρύτητα των Μέτρων και των αξόνων προτεραιότητας ως προς τη δημόσια δαπάνη του συνόλου του Προγράμματος, καθώς και η χρηματοδοτική βαρύτητα των Μέτρων ως προς τη δημόσια δαπάνη του Άξονα Προτεραιότητας στον οποίο εντάσσονται.

Όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 1, το Μέτρο με τη μεγαλύτερη χρηματοδοτική βαρύτητα είναι το Μέτρο 5.1 Μετρό Αθηνών, που αντιπροσωπεύει το 20% του Προγράμματος, ενώ ακολουθούν το Μέτρο 1.5 Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής με βαρύτητα 16% και το 2.1 Ολοκλήρωση Τμημάτων Εγνατίας Κ.Π.Σ.ΙΙ με 12%.

Μία ιδιαιτερότητα του Προγράμματος είναι το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό της προβλεπόμενης ιδιωτικής συμμετοχής. Το γεγονός αυτό θέτει υποχρεωτικό τον υπολογισμό δεικτών αποθεματικού για την αναμενόμενη προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων (μόχλευση), επειδή το ύψος των ιδιωτικών κεφαλαίων που εκτιμάται ότι θα χρηματοδοτήσουν το Πρόγραμμα ξεπερνά το 10% του συνολικού κόστους του Προγράμματος. Συγκεκριμένα το ύψος της ιδιωτικής χρηματοδότησης αναμένεται να φθάσει σε ποσοστό ίσο με το 34% του συνολικού κόστους του Προγράμματος. Η πλειοψηφία των νεοπροτεινόμενων έργων που εντάσσονται στο Πρόγραμμα σχεδιάζεται να υλοποιηθούν με ιδιωτικούς πόρους και παραχώρηση της εκμετάλλευσής τους στους ιδιώτες.

Η περιφερειακή κατανομή των παρεμβάσεων του Επιχειρησιακού Προγράμματος δεν είναι ομοιογενής, αλλά αντίθετα διαφέρει σημαντικά ανάλογα με την περιφέρεια αναφοράς. Η ανομοιογενής διάθεση των πόρων στις περιφέρειες δεν συνιστά ωστόσο μειονέκτημα του Προγράμματος, αφενός γιατί το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα δεν είναι το μόνο Πρόγραμμα Επενδύσεων Μεταφορικής Υποδομής κατά την παρούσα Προγραμματική Περίοδο και αφετέρου γιατί το Πρόγραμμα στοχεύει στην ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου και όχι άμεσα στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη με την ομοιογενή κατανομή πόρων και επενδύσεων ανά περιφέρεια.

Αναλυτικότερα, οι παρεμβάσεις σε μεταφορικές υποδομές που θα πραγματοποιηθούν κατά την περίοδο 2000-2006 δεν είναι όλες ενταγμένες στο Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., αλλά αρκετά έργα έχουν προγραμματισθεί προς υλοποίηση στο πλαίσιο άλλων προγραμμάτων και αξόνων προτεραιότητων του Κ.Π.Σ. ΙΙΙ, του Ταμείου Συνοχής, των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών και άλλων προγραμματικών δράσεων π.χ. της Γραμμής Β5.700 του προϋπολογισμού της ΕΕ. Συνεπώς, οι ανάγκες συγκεκριμένων περιφερειών σε μεταφορική υποδομή είναι δυνατόν να μην καλύπτονται από το Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., αλλά από άλλο μέσο. Για παράδειγμα, το μεγαλύτερο ποσοστό των απαιτούμενων παρεμβάσεων στην περιφέρεια Βορείου Αιγαίου προγραμματίζεται να χρηματοδοτηθεί μέσω του Interreg και του ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου 2000-2006. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το Ε.Π. λειτουργεί σε συνέργεια με τις υπόλοιπες προγραμματισμένες παρεμβάσεις μεταφορικής υποδομής άλλων προγραμμάτων, χρηματοδοτικών μέσων και πρωτοβουλιών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΒΑΡΥΤΗΤΑ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ & ΣΤΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ / ΜΕΤΡΟ | ΒΑΡΥΤΗΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΔΗΜ. ΔΑΠΑΝΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | ΒΑΡΥΤΗΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΔΗΜ. ΔΑΠΑΝΗΣ ΤΟΥ Α.Π. |
|--|--|--|
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1 "ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ | 8% | 23% |
| ΜΕΤΡΟ 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ | 3% | 8% |
| ΜΕΤΡΟ 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ | 4% | 10% |
| ΜΕΤΡΟ 1.4 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ | 1% | 4% |
| ΜΕΤΡΟ 1.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | 16% | 46% |
| ΜΕΤΡΟ 1.6 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ | 3% | 7% |
| ΜΕΤΡΟ 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ | 1% | 2% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 35% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2 "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ Κ.Π.Σ. ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ | 12% | 54% |
| ΜΕΤΡΟ 2.2 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ | 9% | 41% |
| ΜΕΤΡΟ 2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ | 1% | 5% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 23% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3 "ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 3.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ | 2% | 43% |
| ΜΕΤΡΟ 3.2 ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ | 2% | 35% |
| ΜΕΤΡΟ 3.3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ Κ.Π.Σ. ΙΙ | 0% | 9% |
| ΜΕΤΡΟ 3.4 ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ | 1% | 13% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 6% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 "ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 4.1 ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ | 5% | 100% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 5% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 5 "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 5.1 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ | 20% | 100% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 20% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 6 "ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 6.1 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ | 4% | 100% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 4% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 "ΛΙΜΑΝΙΑ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 7.1 ΛΙΜΑΝΙΑ | 3% | 100% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 3% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 8 "ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 8.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ-ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ | 2% | 100% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 2% | 100% |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 9 "ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ" | | |
| ΜΕΤΡΟ 9.1 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ-ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ | 2% | 78% |
| ΜΕΤΡΟ 9.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | 0% | 22% |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 2% | 100% |

| ΠΙΝΑΚΑΣ 2. Ε.Π. 'ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ' | | | | | | |
|---|--------------------------------|---|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ | | | | | | |
| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ | | ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (ΜΕΥΡΩ/ Τιμές 1999) | | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ | |
| | | ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (ΕΤΠΑ) | ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ | ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | % ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ | % ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ |
| 1. | ΑΤΤΙΚΗΣ | 3.574 | 2.591 | 983 | 40% | 29% |
| 2. | ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | 814 | 418 | 396 | 9% | 12% |
| 3. | ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ | 774 | 361 | 414 | 9% | 12% |
| 4. | ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ | 1.406 | 537 | 869 | 16% | 25% |
| 5. | ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ | 343 | 276 | 68 | 4% | 2% |
| 6. | ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ | 208 | 208 | 0 | 2% | 0% |
| 7. | ΗΠΕΙΡΟΥ | 521 | 521 | 0 | 6% | 0% |
| 8. | ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ | 543 | 103 | 440 | 6% | 13% |
| 9. | ΚΡΗΤΗΣ | 129 | 129 | 0,0 | 1% | 0% |
| 10. | ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% |
| 11. | ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ | 38 | 38 | 0 | 0% | 0% |
| 12. | ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | 625 | 361 | 264 | 7% | 8% |
| 13. | ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% |
| | ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ | 94 | 94 | 0 | | |
| | ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ | 247 | 247 | 0 | | |
| ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ | | 9.317 | 5.884 | 3.433 | 100% | 100% |

Όπως προαναφέρθηκε, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα χρηματοδοτεί κατά σειρά προτεραιότητας παρεμβάσεις για την ολοκλήρωση του Εθνικού Μεταφορικού Δικτύου, για την αποσυμφόρηση των μεγάλων αστικών κέντρων, καθώς και για την προώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης. Συνεπώς, το μεγαλύτερο ποσοστό χρηματοδότησης αντιστοιχεί στις περιφέρειες της ηπειρωτικής Ελλάδας, όπου χωροθετείται το εθνικό μεταφορικό δίκτυο, αλλά και στα μεγάλα αστικά κέντρα όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Στον Πίνακα 2 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα ποσοστά χρηματοδότησης παρεμβάσεων ανά Διοικητική Περιφέρεια. Ποσοστό ίσο με το 40% του συνολικού κόστους του Προγράμματος και ίσο με το 29% της συνολικής δημόσιας δαπάνης αφορά στη χρηματοδότηση παρεμβάσεων στην περιφέρεια Αττικής, ενώ η αμέσως επόμενη περιφέρεια με την υψηλότερη χρηματοδότηση

είναι η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας με ποσοστό ίσο με το 16% του συνολικού κόστους του Προγράμματος και 25% της συνολικής Δημόσιας Δαπάνης.

3. Περιεχόμενο Συμπληρώματος Προγραμματισμού

Σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό 1260/99 (άρθρο 9) το Συμπλήρωμα Προγραμματισμού αποτελεί «το έγγραφο εφαρμογής της στρατηγικής και των προτεραιοτήτων που διέπουν την οικονομική ενίσχυση και περιλαμβάνει αναλυτικά στοιχεία σε επίπεδο Μέτρου...». Συγκεκριμένα, και όπως αναλύεται στον 1260/99 (άρθρο 18, παράγραφος 3) το Συμπλήρωμα Προγραμματισμού περιλαμβάνει:

- - Τα Μέτρα με τα οποία εφαρμόζονται οι αντίστοιχοι άξονες προτεραιότητας του Ε.Π.,
 - την εκ των προτέρων αξιολόγηση (Καν. 1260/99 άρθρο 41, παρ.3) των Μέτρων με ποσοτικό προσδιορισμό τους, εφόσον είναι δυνατόν και
 - τους αντίστοιχους δείκτες παρακολούθησης (Καν. 1260/99 άρθρο 36).
- Τον καθορισμό των κατηγοριών τελικών δικαιούχων των Μέτρων.
- Το αναλυτικό σχέδιο χρηματοδότησης (Καν. 1260/99 άρθρα 28 & 29), στο οποίο προσδιορίζεται για κάθε Μέτρο το σύνολο των κονδυλίων και η συμμετοχή ανά ταμείο, τυχόν δάνεια της Ε.Τ.Ε., καθώς και άλλων χρηματοδοτικών οργάνων, το ύψος των επιλέξιμων δημοσίων χρηματοδοτήσεων και των κατ' εκτίμηση ιδιωτικών που αντιστοιχούν στη συμμετοχή των ταμείων.
- Τα Μέτρα που μπορούν να εξασφαλίσουν δημοσιότητα στο Ε.Π. (Καν. 1260/99 άρθρο 46 & Καν. 1159/00).
- Την περιγραφή των τρόπων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων που απαιτούνται για τη διαχείριση, παρακολούθηση και αξιολόγηση.

Το παρόν έγγραφο περιλαμβάνει όλα τα προαναφερόμενα δεδομένα, όπως ορίζεται στους αντίστοιχους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και τα ανάλογα έγγραφα εργασίας. Το περιεχόμενο του Συμπληρώματος Προγραμματισμού διαρθρώνεται στις εξής πέντε ενότητες:

- Το κεφάλαιο που αφορά την ανάλυση των δεδομένων του Μέτρου, το οποίο αποτελείται από τα *Τεχνικά Δελτία Μέτρων*.
- Το κεφάλαιο που περιλαμβάνει την *Εκ των Προτέρων Αξιολόγηση* σε επίπεδο Μέτρου.
- Ο αναλυτικός *Χρηματοδοτικός Πίνακας* του Προγράμματος, όπου περιλαμβάνονται οι ετήσιες απορροφήσεις σε επίπεδο Μέτρου.
- Το κεφάλαιο που περιγράφει τις σχετικές με τη *Δημοσιότητα και Πληροφόρηση* προγραμματισμένες ενέργειες.

- Το κεφάλαιο που αναφέρεται στις απαραίτητες δράσεις για την οργάνωση της *Ηλεκτρονικής Ανταλλαγής Δεδομένων*.

Στο πρώτο κεφάλαιο, όπου περιλαμβάνονται τα *Τεχνικά Δελτία Μέτρων*, γίνεται λεπτομερής αναφορά στα κύρια χαρακτηριστικά του κάθε Μέτρου όπως το αντικείμενο, οι φορείς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του, η γεωγραφική περιοχή αναφοράς και η χρηματοδοτική βαρύτητα του Μέτρου στον Άξονα Προτεραιότητας και στο σύνολο του Προγράμματος. Επιπλέον περιλαμβάνεται έλεγχος της συνάφειας των στόχων του Μέτρου και των Αξόνων Προτεραιότητας, ποσοτικοποίηση της παρούσας κατάστασης και αντιπαραβολή της με ποσοτικοποιημένα στοιχεία για τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Επισημαίνεται ότι, τα αναμενόμενα αποτελέσματα ανά Μέτρο, ενδέχεται να διαφοροποιηθούν στη φάση ωρίμανσης των έργων και σε συνάρτηση με τη δυνατότητα κινητοποίησης των ιδιωτικών κεφαλαίων.

Στο Τεχνικό Δελτίο, επίσης, εντάσσονται αναλυτικοί χρηματοδοτικοί πίνακες παρουσίασης των ετήσιων απορροφήσεων του Μέτρου, στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή του, τους τελικούς δικαιούχους και τα κριτήρια επιλογής πράξεων στο πλαίσιο του Μέτρου.

Το δεύτερο κεφάλαιο περιλαμβάνει την *Εκ των Προτέρων Αξιολόγηση* σε επίπεδο Μέτρου. Για κάθε Μέτρο εξετάζονται οι δυνατότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης του, η συνοχή των στόχων του με τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας και το περιεχόμενό του ως προς τις Εθνικές και Κοινοτικές πολιτικές περί θεμάτων ανταγωνισμού, περιβάλλοντος, ισότητας γυναικών και ανδρών, απασχόλησης, κτλ. Στο κεφάλαιο αυτό επίσης αναλύεται και αξιολογείται ο τρόπος εκτίμησης των ποσοτικοποιημένων στοιχείων (δεικτών) και η αξιοπιστία τους, η ποιότητα υλοποίησης και οι προτεινόμενες για την παρακολούθηση ρυθμίσεις, η επάρκεια των μηχανισμών παρακολούθησης, καθώς και τα προσωρινά κριτήρια επιλογής πράξεων.

Ο *Χρηματοδοτικός Πίνακας* του Προγράμματος αποτελεί την τρίτη ενότητα του Συμπληρώματος Προγραμματισμού η οποία περιλαμβάνει, σε επίπεδο Μέτρου και ετήσιας απορρόφησης, λεπτομερή ανάλυση του συνολικού κόστους (έργων ΕΤΠΑ) και της Δημόσιας Δαπάνης, αναλυμένων σε Κοινοτική, Εθνική και Ιδιωτική Συμμετοχή. Στον ίδιο πίνακα παρουσιάζονται τα Δάνεια από την Ε.Τ.Ε. καθώς και η χρηματοδότηση από άλλα προγράμματα, ταμεία ή χρηματοδοτικά μέσα.

Η ενότητα που ακολουθεί αποτελεί ένα σχέδιο δράσης με στόχο τη *Δημοσιότητα και την Πληροφόρηση* των τελικών δικαιούχων και του ευρύτερου κοινού για τις παρεμβάσεις του Προγράμματος που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ελληνικό Δημόσιο.

Τελευταία ενότητα του Συμπληρώματος Προγραμματισμού αποτελεί το κεφάλαιο που αναφέρεται στις απαραίτητες δράσεις για την οργάνωση της *Ηλεκτρονικής Ανταλλαγής Δεδομένων*, οι οποίες προέκυψαν μετά από συνεννόηση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι ομοιότητες που οφείλονται στο αντικείμενο των Μέτρων έχουν ως αποτέλεσμα την ανάγκη υιοθέτησης κοινών διαδικασιών για την εφαρμογή των Μέτρων εκείνων που παρουσιάζουν ομοιομορφία, καθώς και αντίστοιχων κριτηρίων επιλογής πράξεων. Για την αποφυγή άσκοπων επαναλήψεων των κειμένων που αναφέρονται στις διαδικασίες εφαρμογής και τα κριτήρια επιλογής πράξεων, εντάχθηκαν στην παρούσα εισαγωγή του Σ.Π. γενικά κείμενα, στα οποία παραπέμπει η ανάλυση σε επίπεδο Μέτρου (Τεχνικά Δελτία Μέτρου).

4. Γενικά Στοιχεία Μέτρων

Στο σημείο αυτό εξετάζονται και αναλύονται γενικά στοιχεία που είναι κοινά για την πλειοψηφία των Μέτρων του Σ.Π., όπως οι διαδικασίες εφαρμογής των Μέτρων, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται γενικά θέματα που αφορούν στην παρακολούθηση της υλοποίησης του Προγράμματος, όπως οι Δείκτες Αποθεματικού.

4.1 Δείκτες Αποθεματικού

Η επίδοση καθενός από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα αξιολογείται στο μέσο της Προγραμματικής Περιόδου (έτος 2003) βάσει περιορισμένου αριθμού δεικτών παρακολούθησης που αντανακλούν την αποτελεσματικότητα, τη διαχείριση και τη δημοσιονομική εφαρμογή και που εκτιμούν τα ενδιάμεσα αποτελέσματα σε σχέση με τους αρχικούς στόχους (άρθρο 44 του Καν. 1260 /1999). Οι δείκτες αυτοί που θα κρίνουν την κατανομή του Αποθεματικού, διακρίνονται στις εξής τρεις κατηγορίες, ανάλογα με το αξιολογούμενο αντικείμενο:

- Κριτήρια Αποτελεσματικότητας,
- Κριτήρια Διαχείρισης και
- Χρηματοδοτικά Κριτήρια.

Οι δύο τελευταίες κατηγορίες κριτηρίων, αναφέρονται στο σύνολο του Προγράμματος και όχι στο επίπεδο του Μέτρου και αφορούν εκτιμήσεις για το ποσοστό που αποτελούν τα υπό παρακολούθηση Μέτρα στο συνολικό κόστος του προγράμματος, ή αντίστοιχα για την πορεία της απορρόφησης των διατιθέμενων κονδυλίων. Στα κριτήρια αυτά και συγκεκριμένα στην κατηγορία των Χρηματοδοτικών Κριτηρίων περιλαμβάνεται ο «Δείκτης Κινητοποίησης Πόρων του Ιδιωτικού Τομέα» ή «Δείκτης Μόχλευσης». Ο δείκτης αυτός εκτιμά το ποσοστό των πόρων του ιδιωτικού τομέα που κινητοποιήθηκαν σε σύγκριση με τους ποσοτικοποιημένους στόχους και εφαρμόζεται όταν το ποσοστό της προβλεπόμενης ιδιωτικής συμμετοχής στη χρηματοδότηση του Προγράμματος είναι μεγαλύτερο από το 10% του Συνολικού του Κόστους.

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικόι Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη» το αναμενόμενο ποσοστό των ιδιωτικών πόρων στο συνολικό κόστος του Προγράμματος είναι

34%. Συνεπώς μεταξύ των υπολοίπων Δεικτών Χρηματοδοτικής Εφαρμογής θα πρέπει να υπολογιστεί και ο Δείκτης Μόχλευσης του Προγράμματος.

Η πρώτη κατηγορία κριτηρίων, δηλαδή τα Κριτήρια Αποτελεσματικότητας, διακρίνονται σε Δείκτες Εκρών και Δείκτες Αποτελεσμάτων, που επιτρέπουν, οι μεν πρώτοι την αποτίμηση του έργου που πραγματοποιήθηκε με το ποσό που διατέθηκε για την παρέμβαση, οι δε δεύτεροι, την εκτίμηση των πρώτων άμεσων ωφελειών για τους άμεσους αποδέκτες της υλοποίησης της παρέμβασης. Οι δείκτες αυτοί είναι δυνατόν να διαφοροποιούνται και να προσαρμόζονται ανάλογα με το αντικείμενο του κάθε Προγράμματος, θα πρέπει ωστόσο να εκτιμηθούν για τουλάχιστον τόσα Μέτρα όσα αντιστοιχούν στο μισό κόστος του Προγράμματος.

Στο παρόν Πρόγραμμα διαφυλάχθηκε η τήρηση των προϋποθέσεων αυτών και οι δείκτες υπολογίστηκαν για ένα τέτοιο αριθμό Μέτρων, τα οποία συνολικά καλύπτουν περισσότερο από το 50% του κόστους του Προγράμματος (68% της Συνολικής Δημόσιας Δαπάνης ή 54% του Συνολικού Κόστους του Προγράμματος). Συγκεκριμένα, τα Μέτρα τα οποία επιλέχθηκαν για την εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του Προγράμματος είναι:

ΜΕΤΡΟ 1.1 “ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ”

ΜΕΤΡΟ 1.3 “ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ”

ΜΕΤΡΟ 1.5 “ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ”

ΜΕΤΡΟ 1.6 “ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ”

ΜΕΤΡΟ 2.1 “ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ”

ΜΕΤΡΟ 3.2 “ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ”

ΜΕΤΡΟ 3.3 “ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΠΣ ΙΙ”

ΜΕΤΡΟ 5.1 “ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ”

ΜΕΤΡΟ 8.1 “ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ”

ΜΕΤΡΟ 9.1 “ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ”

Η επιλογή βασίστηκε σε ένα σύνολο κριτηρίων μεταξύ των οποίων η δυνατότητα ποσοτικοποίησης του φυσικού αντικείμενου των Μέτρων σε συνδυασμό με τη δυνατότητα σύγκρισης των αποτελεσμάτων με την υπάρχουσα κατάσταση, οι ιδιαιτερότητες του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των έργων του Μέτρου, η συμβολή των Μέτρων στους στόχους υψηλής προτεραιότητας του Προγράμματος, καθώς και η επιλογή Μέτρων από όσο το δυνατόν περισσότερους Άξονες Προτεραιότητας.

Συγκεκριμένα, επιλέχθηκαν Μέτρα για τα οποία ήταν δυνατή η ποσοτικοποίηση των αποτελεσμάτων, καθώς και η ποσοτικοποίηση της υπάρχουσας κατάστασης (προ της υλοποίησης του Μέτρου) για την επίτευξη της αξιολόγησης των αναμενόμενων αποτελεσμάτων του κάθε Μέτρου του Προγράμματος.

Ένα επιπλέον κριτήριο επιλογής αποτέλεσε το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των Μέτρων. Για παράδειγμα, πολλά από τα νέα έργα που εντάσσονται στο Πρόγραμμα αναμένεται να μην

έχουν παρουσιάσει μετρήσιμα αποτελέσματα έως το 2003, παρόλο που πρόκειται να ολοκληρωθούν έως το τέλος της Προγραμματικής Περιόδου. Συνεπώς τα έργα αυτά δεν επιλέχθηκαν για την ενδιάμεση αξιολόγηση.

Τέλος σημαντικό κριτήριο για την επιλογή των Μέτρων ήταν η συμβολή τους στους κυριότερους στόχους του Προγράμματος. Όπως αναφέρθηκε και στα εισαγωγικά κείμενα του Επιχειρησιακού Προγράμματος, οι στόχοι του Προγράμματος με τη μεγαλύτερη προτεραιότητα αφορούν στην ολοκλήρωση του Αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού, των δύο σημαντικότερων οδικών αξόνων της χώρας.

4.2. Διαδικασία Εφαρμογής

Για την καλύτερη δυνατή οργάνωση σε θέματα προγραμματισμού, διαχείρισης, παρακολούθησης και εφαρμογής κάθε Μέτρου έχει τεθεί σε ισχύ ένα σύστημα που περιλαμβάνει μηχανισμούς για την:

Α. Ένταξη – Τροποποίηση Έργων: Η Διαχειριστική Αρχή είναι υπεύθυνη για την τελική αξιολόγηση και την επιλογή των συγκεκριμένων δράσεων/ έργων τα οποία θα συμπεριληφθούν στο Μέτρο αφού προηγηθεί μία διαδικασία με τα ακόλουθα στάδια:

α. Δημοσίευση πρόσκλησης προς τους δυνητικούς τελικούς δικαιούχους για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για ένταξη πράξεών τους στο Πρόγραμμα ,

β. αξιολόγηση των προτάσεων έργων των δυνητικών τελικών δικαιούχων, κατά την οποία γίνεται έλεγχος της επιλεξιμότητας του έργου/ ενέργειας, της σκοπιμότητάς του, της πληρότητάς του, της ωριμότητας και της συνέπειας του έργου με τις εκάστοτε εθνικές και κοινοτικές πολιτικές.

Η διαχειριστική αρχή διασφαλίζει την κανονικότητα και τη συμβατότητα των δράσεων του Μέτρου προς τις εθνικές και κοινοτικές πολιτικές και ιδιαίτερα σε θέματα Δημοσίων Συμβάσεων, Περιβάλλοντος, Κρατικών ενισχύσεων, Ισότητας ευκαιριών μεταξύ ανδρών και γυναικών, Κοινής Αγροτικής Πολιτικής, Κοινής Πολιτικής Αλιείας, κτλ.

γ. έκδοση απόφασης ένταξης έργου.

Β. Παρακολούθηση Έργων / Υποέργων: Η παρακολούθηση της εφαρμογής του Μέτρου γίνεται από τη Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος σε συνεργασία με τους τελικούς δικαιούχους του Μέτρου, τη Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος, καθώς και με ειδικούς σε θέματα τεχνικά, οικονομικά, κοινωνικά, επιστημονικά, κτλ.

Η Διαχειριστική Αρχή συντάσσει ετήσιες και τελικές εκθέσεις εκτέλεσης, τις οποίες τις υποβάλλει στην επιτροπή παρακολούθησης. Η Επιτροπή Αξιολόγησης αξιολογεί τις εξελίξεις που σημειώνονται ως προς την επίτευξη των στόχων του Μέτρου, εξετάζει τις ετήσιες και τελικές εκθέσεις εκτέλεσης και όταν κρίνεται απαραίτητο προτείνει στη

διαχειριστική αρχή τροποποιήσεις του περιεχομένου του Μέτρου, επιδιώκοντας την επίτευξη, ή τη βελτίωση της διαχείρισης της παρέμβασης και της οικονομικής διαχείρισης.

Γ. Χρηματοδότηση - Καταγραφή Και Τήρηση Αρχείων Χρηματορροών: Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου υποβάλλει στη Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος την εξέλιξη του φυσικού και οικονομικού αντικείμενου σε τριμηνιαίο δελτίο παρακολούθησης, και τις πραγματοποιηθείσες πληρωμές σε μηνιαίο δελτίο παρακολούθησης. Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται από τη Διαχειριστική Αρχή και ελέγχονται από την Αρχή Πληρωμής για να εξεταστεί η αντιστοιχία τους με τα τραπεζικά στοιχεία. Έλεγχοι επίσης γίνονται για τις πληρωμές σε παραστατικά δαπανών για τη διασφάλιση της ορθότητας των πληροφοριών, ενώ τα τελικά στοιχεία καταχωρούνται σε αρχείο το οποίο πρέπει να τηρείται με στόχο τη διαφάνεια των χρηματοδοτικών ροών.

Δ. Διεξαγωγή Ελέγχων και Καταγραφή των Πορισμάτων: Για τη διεξαγωγή ελέγχων έχει δημιουργηθεί ένα σύστημα που διαρθρώνεται σε τρία επίπεδα:

- α. Έλεγχος πρώτου επιπέδου: Είναι εσωτερικής φύσεως, υλοποιείται από τη Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., και περιλαμβάνει τον έλεγχο όλων των έργων στη φυσική, χρηματοοικονομική και λογιστική τους διάσταση, τόσο στον τόπο υλοποίησής τους, όσο και στην έδρα των φορέων που έχουν στην κατοχή τους πρωτότυπους τεχνικούς φακέλους και τα παραστατικά δαπανών.
- β. Έλεγχος δευτέρου επιπέδου: Είναι ο εξωτερικός διαχειριστικός έλεγχος που πραγματοποιείται από την Αρχή Πληρωμής και τη Διαχειριστική Αρχή του ΚΠΣ III (που χρησιμοποιεί και υφιστάμενες εθνικές διοικητικές αρχές) και περιλαμβάνει την ανάλυση και την αξιολόγηση του συστήματος ελέγχων του πρώτου επιπέδου.
- γ. Έλεγχος του τρίτου επιπέδου: Αφορά το συνολικό συντονισμό των συστημάτων ελέγχου καθώς και εξειδικευμένες επιθεωρήσεις και ασκείται από ειδική υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών (ΕΔΕΛ), η οποία διενεργεί ελέγχους επί των διαχειριστικών αρχών, της Αρχής Πληρωμής και των τελικών δικαιούχων προκειμένου να διασφαλίσει τη χρηστή και αποτελεσματική δημοσιονομική διαχείριση.

Ε. Αξιολόγηση: Διενεργείται από ανεξάρτητο αξιολογητή κατά την εφαρμογή του Μέτρου στο μέσο της προγραμματικής περιόδου (ενδιάμεση αξιολόγηση) με στόχο την εξασφάλιση της βέλτιστης δυνατής εφαρμογής του Μέτρου και την επίτευξη των στόχων του.

Εκ των υστέρων αξιολόγηση διενεργείται από ανεξάρτητους αξιολογητές στο τέλος της προγραμματικής περιόδου με ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Διαχειριστικής Αρχής.

1. ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΜΕΤΡΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 1.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 001 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1. ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 1.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ (ΕΝΤΑΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ) ΚΠΣ II |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΑΤΤΙΚΗΣ, ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (100%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 481.019 | | 11% | | 5% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 481.019 | | 11% | 23% | 5% | 8% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 240.769 | 50% | 6% | 12% | 3% | 4% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 240.250 | 50% | 6% | 12% | 3% | 4% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 122.200 | | 3% | | 1% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 1.1

Αντικείμενο του Μέτρου 1.1 είναι η ολοκλήρωση των τμημάτων του Οδικού Άξονα ΠΑΘΕ, των οποίων η κατασκευή είχε ξεκινήσει κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο (ΚΠΣ II).

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.1 είναι η συνέχιση και ολοκλήρωση των τμημάτων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ που εντάχθηκαν στο ΚΠΣ II και χρηματοδοτήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο και τα οποία δεν έχουν ολοκληρωθεί. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 1 για συνέχιση και ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένες κατευθύνσεις κυκλοφορίας.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 1.1 του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του φυσικού αντικειμένου των Μέτρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος ‘Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες’ (ΕΠ/ΠΟΑ) της περιόδου 1994-1999 του ΚΠΣ II και ειδικότερα των Μέτρων του ΕΠ/ΠΟΑ:

ΕΠ/ΠΟΑ Μέτρο 1.1.1 “ΠΑΤΡΑ-ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-ΠΕΛΑΣΓΙΑ”

ΕΠ/ΠΟΑ Μέτρο 1.1.2 ΠΕΛΑΣΓΙΑ-ΡΑΨΑΝΗ-ΕΥΖΩΝΟΙ”

Τα τμήματα του ΠΑΘΕ που περιλαμβάνονται στο Μέτρο 1.1 είναι:

- α. Παράκαμψη Πάτρας
- β. Κόρινθος - Αθήνα
- γ. Κακιά Σκάλα
- δ. Αθήνα – Υλίκη
- ε. Εγκαταστάσεις Agroinvest - Ευαγγελισμός
- στ. Ραψάνη - Πλαταμώνας
- ζ. Μακρύγιαλος – Κατερίνη

Πιο αναλυτικά οι προβλεπόμενες πράξεις που εντάσσονται στο Μέτρο 1.1 είναι:

- Η ολοκλήρωση και η απόδοση στην κυκλοφορία εντός του 2002 του συνόλου του έργου της Παράκαμψης Πατρών συνολικού μήκους 18,5χλμ, εκ των οποίων 8 χλμ είναι ακόμα υπό κατασκευή.
- Η ολοκλήρωση του έργου της Κακιάς Σκάλας συνολικού μήκους 8χλμ. του οποίου η κατασκευή ξεκίνησε στα πλαίσια του ΚΠΣ II. Ο χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης του έργου τοποθετείται εντός του 2003.
- Η κατασκευή συμπληρωματικών έργων (παράπλευρο δίκτυο, ηλεκτροφωτισμός, σήμανση, ασφάλιση, αντιολισθηροί τάπητες) στα τμήματα Κόρινθος – Αθήνα και Αθήνα - Υλίκη συνολικού μήκους 63χλμ. και 80χλμ. αντίστοιχα.
- Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων στο τμήμα Εγκαταστάσεις AGROINVEST – Ευαγγελισμός συνολικού μήκους 123,5χλμ. με την κατασκευή των απαραίτητων υπολειπόμενων εργασιών σε μήκος 41 περίπου χλμ.
- Η ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος Ραψάνη – Πλαταμώνας καθώς και του ανισόπεδου κόμβου Πλαταμώνας συνολικού μήκους 10χλμ. που αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2001.
- Η κατασκευή συμπληρωματικών εργασιών στο τμήμα Μακρύγιαλος – Κατερίνη (φύτευση, περιβαλλοντική προστασία, κτλ).

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 1.1 οι ιεραρχημένες προτεραιότητες υλοποίησής του είναι:

- α. επεμβάσεις στα ήδη κατασκευασμένα οδικά τμήματα για τη διασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας του άξονα,
- β. η ολοκλήρωση των υπό κατασκευή τμημάτων που σε συνδυασμό με τα νέα έργα που εντάσσονται στο ΚΠΣ ΙΙΙ θα συντελέσουν στην αναβάθμιση του οδικού άξονα,

Το Μέτρο 1.1, είναι σε συμβατότητα με τα λοιπά μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας 1:

- 1.2 “Τμήματα ΠΑΘΕ με Παραχώρηση”
- 1.3 “Υπόλοιπα Τμήματα ΠΑΘΕ”
- 1.4 “Συνδέσεις ΠΑΘΕ”
- 1.5. “Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής”
- 1.6 “Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου και Προσβάσεις”

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των τμημάτων:

- α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης.
- β. Σκοτίνα – Κατερίνη.
- γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι.
- δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος.
- ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Τα τμήματα αυτά συνολικά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα Βορρά – Νότου της χώρας.

Το Μέτρο 1.1 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. “Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες” που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου. Το Μέτρο 1.1 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 3. “Λοιποί Κύριοι Οδικοί Άξονες” και κυρίως με το Μέτρο 3.1 “Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας”, που αφορά στην κατασκευή του οδικού άξονα, ο οποίος συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό, και θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας των περιοχών κατά μήκος του άξονα αυτού.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 1.1 προκύπτουν από συγκεκριμένα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό. Το Μέτρο 1.1 περιλαμβάνει την ολοκλήρωση 67χλμ αυτοκινητοδρόμου, διατομής 2Χ2+ΛΕΑ και 2Χ3+ΛΕΑ, των οποίων η κατασκευή ξεκίνησε στο πλαίσιο του ΚΠΣ ΙΙ. Εκτός από την κατασκευή των συγκεκριμένων οδικών τμημάτων, στο Μέτρο θα ενταχθεί και η υλοποίηση συμπληρωματικών εργασιών, όπως φυτεύσεις, σηματοδοτήσεις οδών, διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κτλ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 1.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις του. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 1.1 - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|--------------------|----------------------|---------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ Β' ΚΠΣ (χλμ) | 270 (1) | 308 | 337 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | 270 | 308 | 337 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (ώρες) | 2:11 | 2:08 | 2:05 |
| Αθήνα - Λάρισα (ώρες) | 4:01 | 3:52 | 3:45 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 1:37 | 1:33 | 1:30 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 7:49 | 7:33 | 7:21 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (χλμ/ώρα) | 83 | 85 | 86 |
| Αθήνα - Λάρισα (χλμ/ώρα) | 54 | 56 | 58 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 74 | 77 | 80 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 37 | 38 | 39 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (2) | - | - | - |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 4395 | 7500 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων (3) | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | 530 | 530 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | 40 | 40 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | 56 | 56 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | 5 | 5 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | 4 | 4 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | 28 | 50 |
| Οδική Ασφάλεια (2) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | - |

(1) : Αφορά τμήματα που ολοκληρώθηκαν την περίοδο 1994 - 1999, με συγχρηματοδότηση από το Ε.Τ.Π.Α. και το Τ.Σ.

(2) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

(3) : Λόγω Παράκαμψης Πάτρας

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 1.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ: 1.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------|------------|--------|---------|----------------|-------------|----------|------------|-------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2001 | 313 | 122.323.030 | 122.323.030 | 61.848.914 | 61.848.914 | | | | 60.474.116 | 60.474.116 | | | | | | | | 20.539.969 |
| 2002 | 313 | 66.159.053 | 66.159.053 | 32.173.203 | 32.173.203 | | | | 33.985.850 | 33.985.850 | | | | | | | | 17.991.973 |
| 2003 | 313 | 93.301.377 | 93.301.377 | 46.045.035 | 46.045.035 | | | | 47.256.342 | 47.256.342 | | | | | | | | 24.231.963 |
| 2004 | 313 | 76.137.820 | 76.137.820 | 38.778.263 | 38.778.263 | | | | 37.359.557 | 37.359.557 | | | | | | | | 18.511.972 |
| 2005 | 313 | 123.097.822 | 123.097.822 | 61.924.013 | 61.924.013 | | | | 61.173.809 | 61.173.809 | | | | | | | | 19.811.970 |
| 2006 | 313 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 21.111.968 |
| Σύνολο | 313 | 481.019.102 | 481.019.102 | 240.769.428 | 240.769.428 | | | | 240.249.674 | 240.249.674 | | | | | 114.890.000 | | | 122.199.815 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 1.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 1.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 1.1 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99. Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 1.7.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'άρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περίπτωσης.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι οι φορείς υλοποίησής του, δηλαδή η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 1.2

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 001 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ |
| 002 | ΜΕΤΡΟ | 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΑΤΤΙΚΗΣ, ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (98%) – 413 (2%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 1.347.457 | | 32% | | 14% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 156.006 | | 4% | 8% | 2% | 3% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 124.940 | 80% | 3% | 6% | 1% | 2% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 31.066 | 20% | 1% | 2% | 0% | 1% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 1.191.451 | | 28% | | 13% | |
| Δανεισμός | 15.801 | | 0% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 1.2

Αντικείμενο του Μέτρου 1.2 είναι η κατασκευή των τμημάτων του ΠΑΘΕ που προβλέπεται να κατασκευαστούν με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης. Οι Συμβάσεις Παραχώρησης αφορούν συμφωνίες μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και εταιρών με οικονομικές και τεχνικές ικανότητες με βάση τις οποίες οι τελευταίες αναλαμβάνουν την κατασκευή και λειτουργία του οδικού έργου με αντάλλαγμα την είσπραξη διοδίων κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Μετά την παρέλευση της περιόδου αυτής η εκμετάλλευση του έργου περιέρχεται στο Δημόσιο. Τα σχήματα αυτά είναι γνωστά ως BOT (Built – Operate – Transfer). Άλλα σχήματα που αφορούν συνεργασία μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Τομέα, όπως PPP, PFI, κτλ, είναι δυνατόν να διαμορφωθούν στις Συμβάσεις Παραχώρησης των οδικών έργων.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.2 είναι η αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο τμημάτων του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ και είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας για συνέχιση και ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένη κυκλοφορία.

Αναλυτικά στο περιεχόμενο του Μέτρου 1.2 περιλαμβάνεται:

Α) Η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ Πάτρα – Κόρινθος από Α.Κ Ρίου (Αγ. Γεώργιος) έως Α.Κ Αρχαίας Κορίνθου, μήκους 120χλμ., διατομής 2Χ2+ΛΕΑ ο οποίος αποτελεί μέρος του οδικού διαδρόμου του ΠΑΘΕ και αποτελεί τη βασική οδική σύνδεση του διαμερίσματος της Δυτικής Ελλάδας με την Κεντρική Ελλάδα, και της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας με την Πάτρα. Από το συνολικό μήκος των 120 χιλιομέτρων, μερικά μικρά τμήματα συνολικού μήκους 14 χιλιομέτρων (παράκαμψη αστικών περιοχών Αιγίου και Ακράτας) έχουν ήδη αναπτυχθεί σε τετράιχνο αυτοκινητόδρομο διπλού κλάδου.

Β) Η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ Τέμπη – Ραψάνη μήκους 14,3χλμ. διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αυτοκινητοδρόμου που παρακάμπτει την ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή των Τεμπών. Οι μελέτες του έργου αυτού χρηματοδοτούνται από το ΚΠΣ II.

Γ) Η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ Πλαταμώνας – Σκοτίνα μήκους 5,7χλμ. διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αυτοκινητοδρόμου, που παρακάμπτει την περιβαλλοντικά και πολιτιστικά ευαίσθητη περιοχή των οικισμών του Πλαταμώνα και του Νέου Παντελεήμονα. Οι μελέτες για το συγκεκριμένο έργο έχουν χρηματοδοτηθεί από το ΚΠΣ II.

Για την επίτευξη του στόχου του Μέτρου 1.2 όλα τα τμήματα του ΠΑΘΕ που εντάσσονται στο Μέτρο κρίνονται εξίσου σημαντικά και χαρακτηρίζονται ως έργα πρώτης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλουν στην αναβάθμιση και ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, ο οποίος αποτελεί το βασικό Οδικό Άξονα Βορρά – Νότου της χώρας και ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Το Μέτρο 1.2 είναι σε συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας 1:

- 1.1 “ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ II”,
- 1.3 “ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ”,
- 1.4 “ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ”,
- 1.5. “ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ” και
- 1.6 “ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ”,

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα που περιλαμβάνουν:

- α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης,
- β. Σκοτίνα – Κατερίνη,
- γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι,
- δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος,

ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά

Τα έργα αυτά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεων του με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Το Μέτρο 1.2 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. “Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες” και κυρίως με τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων βελτιώνεται η σύνδεση βορρά - νότου στο ύψος της Αθήνας, η οποία υπήρξε ιδιαίτερα προβληματική στο παρελθόν. Το Μέτρο 1.2 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 3 «Λοιποί Οδικοί Άξονες» και ειδικότερα το Μέτρο 3.1 Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, που αφορά στην κατασκευή του ομότιτλου οδικού άξονα, ο οποίος συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας όχι μόνο στον άξονα βορρά – νότου, αλλά και ανατολής - δύσης.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέρους 1.2 προκύπτουν από συγκεκριμένα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέρους 1.2 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 1.2 - ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|-----------------|-------------------|------------------|
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | - | 140 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | - | - | 140 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (ώρες) | 2:11 | - | 2:04 |
| Αθήνα - Λάρισα (ώρες) | 4:01 | - | 4:01 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 1:37 | - | 1:31 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 7:49 | - | 7:36 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (χλμ/ώρα) | 83 | - | 87 |
| Αθήνα - Λάρισα (χλμ/ώρα) | 54 | - | 54 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 74 | - | 79 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 37 | - | 38 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (1) | - | - | 115% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | - | 20870 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) (2) | - | - | 0 |
| NO _x (τόννοι/έτος) (2) | - | - | 0 |
| HC _s (τόννοι/έτος) (2) | - | - | 0 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) (2) | - | - | 0 |
| TSP (τόννοι/έτος) (2) | - | - | 0 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 210 |
| Οδική Ασφάλεια (1) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | 51% |

(1) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

(2) : Δεν είναι δυνατό κατά το παρόν στάδιο να εκτιμηθεί διαφοροποίηση, διότι η χάραξη του τμήματος Πάτρα-Κόρινθος δεν έχει οριστικοποιηθεί

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 1.2

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1. ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ: 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|-------|-------|-------------------------|------------|--------------|--------|---------|----------------|-----|----------|------------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΛΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερειακή | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2002 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2003 | 313-413 | 265.780.260 | 30.000.008 | 23.733.117 | 23.733.117 | | | | 6.266.891 | 6.266.891 | | | | 235.780.252 | | | | 4.379.034 |
| 2004 | 313-413 | 205.642.696 | 24.481.259 | 19.987.585 | 19.987.585 | | | | 4.493.674 | 4.493.674 | | | | 181.161.437 | | | | 3.639.389 |
| 2005 | 313-413 | 325.507.633 | 38.436.398 | 30.994.887 | 30.994.887 | | | | 7.441.511 | 7.441.511 | | | | 287.071.235 | | | | 3.807.490 |
| 2006 | 313-413 | 550.526.194 | 63.088.530 | 50.224.222 | 50.224.222 | | | | 12.864.308 | 12.864.308 | | | | 487.437.664 | | | | 3.975.591 |
| Σύνολο | 313-413 | 1.347.456.783 | 156.006.195 | 124.939.811 | 124.939.811 | | | | 31.066.384 | 31.066.384 | | | | 1.191.450.588 | 0 | 0 | | 15.801.504 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 1.2

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 1.2 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Το Μέτρο 1.2 ‘Τμήματα ΠΑΘΕ με Παραχώρηση’ περιλαμβάνει δύο Μεγάλα Έργα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99. Τα έργα αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Τμήματα της Διάβασης Τεμπών και της σύνδεσης Πλαταμώνα – Σκοτίνας και
- Τμήμα Κόρινθος – Πάτρα.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 1.7.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ’αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου είναι ο φορέας υλοποίησης του Μέτρου, δηλαδή η ΕΥΔΕ / ΠΑΘΕ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 1.3

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 001 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ |
| 003 | ΜΕΤΡΟ | 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (98,5%) – 413 (1,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 208.008 | | 5% | | 2% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 208.008 | | 5% | 10% | 2% | 3% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 104.116 | 50% | 2% | 5% | 1% | 2% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 103.892 | 50% | 2% | 5% | 1% | 2% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 52.843 | | 1% | | 1% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 1.3

Αντικείμενο του Μέτρου 1.3 αποτελεί η κατασκευή του τμήματος του ΠΑΘΕ που παρακάμπτει τους οικισμούς του Αγίου Κωνσταντίνου και των Καμένων Βούρλων, μήκους 17χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.3 είναι η ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 1 για συνέχιση της ολοκλήρωσης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένη κυκλοφορία.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 1.3 περιλαμβάνεται η κατασκευή του παραπάνω τμήματος που αποτελεί έργο ύψιστης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλει στην ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, ο οποίος είναι ο βασικό άξονας (βορρά – νότου) της χώρας και αποτελεί τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου..

Αναλυτικά, στο αντικείμενο του Μέτρου περιλαμβάνεται η κατασκευή τμήματος αυτοκινητόδρομου διπλού κλάδου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, συνολικού μήκους 17χλμ. και περιλαμβάνει τέσσερις ανισόπεδους κόμβους για την εξυπηρέτηση των παρακαμπτώμενων οικισμών.

Το Μέτρο 1.3 είναι σε συμβατότητα με τα υπόλοιπα Μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας:

- 1.1 “ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ”,
- 1.2 “ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ”,
- 1.4 “ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ”,
- 1.5 “ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ”,
- 1.6 “ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ”

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον άξονα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των εξής τμημάτων:

- α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης,
- β. Σκοτίνα - Κατερίνη,
- γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι,
- δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος,
- ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Το Μέτρο 1.3 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. “Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες” που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου. Το Μέτρο 1.3 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 3. “Λοιποί Κύριοι Οδικοί Άξονες” και κυρίως με το Μέτρο 3.1 “Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας”, που αφορά στην κατασκευή του οδικού άξονα, ο οποίος συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό, και θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας των περιοχών κατά μήκος του άξονα αυτού.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 1.3 προκύπτουν από συγκεκριμένα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό. Το Μέτρο 1.3 περιλαμβάνει την κατασκευή 17 χλμ. αυτοκινητόδρομου, διατομής 2Χ2+ΛΕΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 1.3 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 1.3 - ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|-----------------|-------------------|------------------|
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 25%x17 | 17 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | - | 25%x17 | 17 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (ώρες) | 2:11 | 2:11 | 2:11 |
| Αθήνα - Λάρισα (ώρες) | 4:01 | 4:01 | 3:53 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 1:37 | 1:37 | 1:37 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 7:49 | 7:49 | 7:42 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (χλμ/ώρα) | 83 | 83 | 83 |
| Αθήνα - Λάρισα (χλμ/ώρα) | 54 | 54 | 56 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 74 | 74 | 74 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 37 | 37 | 37 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (1) | - | - | 167% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 1070 | 3220 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | - | 765 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | - | 100 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | - | 100 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | - | 11 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | - | 9 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 13 |
| Οδική Ασφάλεια (1) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | 62% |

(1) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 1.3

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ: 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|--------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|------|------|-------------------------|-------------|------------|--------|---------|----------------|-----|----------|------------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΠΤΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2001 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2002 | 313-413 | 28.694.277 | 28.694.277 | 14.034.139 | 14.034.139 | | | | 14.660.138 | 14.660.138 | | | | | | | | 9.556.742 |
| 2003 | 313-413 | 40.466.353 | 40.466.353 | 20.085.112 | 20.085.112 | | | | 20.381.241 | 20.381.241 | | | | | | | | 12.255.117 |
| 2004 | 313-413 | 33.022.234 | 33.022.234 | 16.915.304 | 16.915.304 | | | | 16.106.930 | 16.106.930 | | | | | | | | 9.781.607 |
| 2005 | 313-413 | 34.856.863 | 34.856.863 | 17.635.285 | 17.635.285 | | | | 17.221.578 | 17.221.578 | | | | | | | | 10.343.768 |
| 2006 | 313-413 | 70.968.533 | 70.968.533 | 35.446.670 | 35.446.670 | | | | 35.521.863 | 35.521.863 | | | | | | | | 10.905.930 |
| Σύνολο | 313-413 | 208.008.260 | 208.008.260 | 104.116.510 | 104.116.510 | | | | 103.891.750 | 103.891.750 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 52.843.164 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 1.3

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 1.3 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 1.3 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 1.7.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου είναι ο φορέας υλοποίησής του, δηλαδή η ΕΥΔΕ/ ΠΑΘΕ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 1.4

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 001 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ |
| 004 | ΜΕΤΡΟ | 1.4 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (95%) – 413 (5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 129.003 | | 3% | | 1% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 88.003 | | 2% | 4% | 1% | 1% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 44.049 | 50% | 1% | 2% | 0% | 1% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 43.954 | 50% | 1% | 2% | 0% | 1% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 41.000 | | 1% | | 0% | |
| Δανεισμός | 22.357 | | 1% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 1.4

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 1.4 περιλαμβάνονται:

Α. Η υλοποίηση εγκάρσιων οδικών συνδέσεων της παράκαμψης Πατρών με την πόλη και το νέο υπό κατασκευή λιμάνι, μήκους 4,5χλμ.

Β. Η ολοκλήρωση τμήματος του ΠΑΘΕ από τα Διόδια Ελευσίνας έως τον Α/Κ Καβάλας μήκους 16χλμ. διατομής 2Χ3+ΛΕΑ το οποίο προβλέπεται να αναβαθμισθεί σε κλειστό αυτοκινητόδρομο με παράλληλη διαμόρφωση παράπλευρου δικτύου στο αστικό τμήμα του.

Γ. Περιλαμβάνεται τέλος η σύνδεση του ΠΑΘΕ με τη Χαλκίδα από τον Α/Κ Σχηματαρίου έως την νέα Γέφυρα της Χαλκίδας μήκους 10χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ, με Σύμβαση Παραχώρησης.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.4 είναι η ολοκλήρωση και απόδοση των συνδέσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας για ολοκλήρωση της αναβάθμισης του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεών του με το βασικό οδικό δίκτυο των μεγάλων αστικών κέντρων.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 1.4 όλα τα τμήματα των συνδέσεων του ΠΑΘΕ που εντάσσονται σε αυτό είναι σημαντικά και η κατασκευή τους απολύτως αναγκαία. Ωστόσο, τα έργα των οδικών συνδέσεων με την παράκαμψη της Πάτρας χαρακτηρίζονται ως έργα ύψιστης προτεραιότητας, λόγω της παντελούς απουσίας εναλλακτικών οδών. Τα υπόλοιπα έργα, τα οποία εντάσσονται στο Μέτρο 1.4 είναι έργα απαραίτητα για την ολοκλήρωση των συνδέσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και τη βελτιστοποίηση της λειτουργικότητάς του.

Το Μέτρο 1.4 είναι σε συνέργεια με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας και συγκεκριμένα:

- 1.1 “ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ”,
- 1.2 “ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ”,
- 1.3 “ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ”,
- 1.5 “ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ”,
- 1.6 “ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ”.

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα Συγκεκριμένα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των τμημάτων:

- α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης.
- β. Σκοτίνα – Κατερίνη.
- γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι.
- δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος.
- ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Τα τμήματα αυτά συνολικά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα Βορρά – Νότου της χώρας.

Το Μέτρο 1.4 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. “Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες” που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 1.4 προκύπτουν από συγκεκριμένα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 1.4 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 1.4 - ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|-----------------|-------------------|------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | - | 21 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | - | 10 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | - | - | 31 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (ώρες) | 2:11 | - | 2:11 |
| Αθήνα - Λάρισα (ώρες) | 4:01 | - | 4:01 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 1:37 | - | 1:37 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 7:49 | - | 7:49 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (χλμ/ώρα) | 83 | - | 83 |
| Αθήνα - Λάρισα (χλμ/ώρα) | 54 | - | 54 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 74 | - | 74 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 37 | - | 37 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (1) | - | - | 88% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | - | 2000 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | - | 1854 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | - | 195 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | - | 225 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | - | 29 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | - | 23 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 30 |
| Οδική Ασφάλεια (1) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | 46% |

(1) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 1.4

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ: 1.4 ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ ΠΑΘΕ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Προέλευσης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δόνησ ΕΤΕ | |
|---------------|---------------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|------------|-----|-------|------|-------------------------------|------------|------------|--------|---------|-------------------|------------|----------|--------------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2002 | 313-413 | 18.162.141 | 12.139.886 | 5.937.520 | 5.937.520 | | | | 6.202.366 | 6.202.366 | | | | 6.022.255 | | | | 4.043.237 |
| 2003 | 313-413 | 25.234.011 | 17.120.380 | 8.497.548 | 8.497.548 | | | | 8.622.832 | 8.622.832 | | | | 8.113.631 | | | | 5.184.857 |
| 2004 | 313-413 | 20.205.042 | 13.970.945 | 7.156.475 | 7.156.475 | | | | 6.814.470 | 6.814.470 | | | | 6.234.097 | | | | 4.138.372 |
| 2005 | 313-413 | 21.388.700 | 14.747.135 | 7.461.082 | 7.461.082 | | | | 7.286.053 | 7.286.053 | | | | 6.641.565 | | | | 4.376.209 |
| 2006 | 313-413 | 44.013.600 | 30.025.149 | 14.996.668 | 14.996.668 | | | | 15.028.481 | 15.028.481 | | | | 13.988.451 | | | | 4.614.047 |
| Σύνολο | 313-413 | 129.003.495 | 88.003.495 | 44.049.293 | 44.049.293 | | | | 43.954.202 | 43.954.202 | | | | 41.000.000 | 73.110.000 | | | 22.356.722 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 1.4

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 1.4 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Το Μέτρο 1.4 “Συνδέσεις ΠΑΘΕ” περιλαμβάνει Συνήθη Έργα και όχι Μεγάλα Έργα. Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 1.7.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ’αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι οι φορείς υλοποίησής του δηλαδή η Διεύθυνση Δ1 του ΥΠΕΧΩΔΕ, η ΕΥΔΕ /ΠΑΘΕ και η ΕΥΔΕ /ΕΣΕΑ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 1.5

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 001 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1. ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ |
| 005 | ΜΕΤΡΟ | 1.5. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (100%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|------------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 1.582.038 | | 38% | | 17% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 951.038 | | 23% | 46% | 10% | 16% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 476.033 | 50% | 11% | 23% | 5% | 8% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 475.005 | 50% | 11% | 23% | 5% | 8% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 631.000 | | 15% | | 7% | |
| Δανεισμός | 241.605 | | 6% | | 3% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 1.5

Αντικείμενο του Μέτρου 1.5 είναι η ολοκλήρωση του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής, έργο το οποίο είχε συμπεριληφθεί και στο Β' ΚΠΣ με στόχο την αποσυμφόρηση του κέντρου της πρωτεύουσας από την επιβάρυνση της διαμπερούς κυκλοφορίας.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.5 είναι η ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής. Ο στόχος του Μέτρου 1.5 είναι κατά συνέπεια συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας για ολοκλήρωση της αναβάθμισης σε αυτοκινητόδρομο του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεών του με το βασικό οδικό δίκτυο των μεγάλων αστικών κέντρων.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής, ο οποίος συνδέει την περιοχή της Ελευσίνας, στο ύψος του ΠΑΘΕ (κόμβος Α/Κ Ελευσίνας) με το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, παρακάμπτοντας το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας από Βορρά. Για το λόγο αυτό έχει ονομασθεί Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων (ΕΛΕΣΣ).

Η ΕΛΕΣΣ έχει μήκος 52,6χλμ. και 65,1χλμ. περιλαμβανομένης της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού. Το δυτικό της άκρο βρίσκεται στην περιοχή της Ελευσίνας και το ανατολικό στη νότια είσοδο του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου των Σπάτων. Στη μεσαία νησίδα της λεωφόρου προβλέπεται ελεύθερη ζώνη πλάτους 9,80μ. για την ένταξη διπλής σιδηροδρομικής γραμμής του προαστιακού σιδηροδρόμου προς Κόρινθο και Α/Δ Σπάτων. Η υλοποίηση του σιδηροδρομικού έργου δεν περιλαμβάνεται στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 1.5.

Το Μέτρο 1.5 αποτελείται μόνο από το έργο της ΕΛΕΣΣ που είναι ύψιστης προτεραιότητας, απαραίτητο για την αποσυμφόρηση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, που αντιμετωπίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Το Μέτρο 1.5 είναι σε συνέργεια με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας και συγκεκριμένα:

- 1.1 Ολοκλήρωση Τμημάτων ΠΑΘΕ ΚΠΣ II
- 1.2 Τμήματα ΠΑΘΕ με Παραχώρηση
- 1.3 Υπόλοιπα Τμήματα ΠΑΘΕ
- 1.4 Συνδέσεις ΠΑΘΕ
- 1.6 Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου & Προσβάσεις

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των τμημάτων:

- α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης.
- β. Σκοτίνα – Κατερίνη.
- γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι.
- δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος.
- ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Τα τμήματα αυτά συνολικά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα Βορρά – Νότου της χώρας.

Το Μέτρο 1.5 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4 "Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες" που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 1.5 προκύπτουν από συγκεκριμένα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό. Συγκεκριμένα το Μέτρο 1.5 περιλαμβάνει τη κατασκευή 65,1χλμ. της Αττικής Οδού, διατομής 2Χ3+ΛΕΑ ή 2Χ2+ΛΕΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 1.5 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις.

Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 1.5 - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|-----------------|-------------------|------------------|
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Αξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Αξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Αξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 40 | 65 |
| Μήκος Αξονα - Σύνολο (χλμ) | - | 40 | 65 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (ώρες) | 2:11 | 2:11 | 2:11 |
| Αθήνα - Λάρισα (ώρες) | 4:01 | 4:01 | 4:01 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 1:37 | 1:37 | 1:37 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 7:49 | 7:49 | 7:19 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (χλμ/ώρα) | 83 | 83 | 83 |
| Αθήνα - Λάρισα (χλμ/ώρα) | 54 | 54 | 54 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 74 | 74 | 74 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 37 | 37 | 39 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας | - | 293% | 480% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 13330 | 24500 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | 10403 | 17289 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | 1204 | 2000 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | 1295 | 2151 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | 107 | 177 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | 222 | 369 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | 84 | 137 |
| Οδική Ασφάλεια | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | 44% | 72% |

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 1.5

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ: 1.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------|------------|--------|---------|----------------|-----|----------|------------|-------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 313 | 314.227.073 | 190.597.207 | 96.750.540 | 96.750.540 | | | | 93.846.667 | 93.846.667 | | | | 123.629.866 | | | | 40.610.209 |
| 2002 | 313 | 241.763.360 | 149.079.380 | 72.748.164 | 72.748.164 | | | | 76.331.216 | 76.331.216 | | | | 92.683.980 | | | | 35.572.487 |
| 2003 | 313 | 304.887.368 | 180.016.609 | 89.152.049 | 89.152.049 | | | | 90.864.560 | 90.864.560 | | | | 124.870.759 | | | | 47.909.765 |
| 2004 | 313 | 241.893.808 | 145.949.526 | 74.598.853 | 74.598.853 | | | | 71.350.673 | 71.350.673 | | | | 95.944.278 | | | | 36.600.593 |
| 2005 | 313 | 184.843.035 | 99.663.613 | 50.335.713 | 50.335.713 | | | | 49.327.900 | 49.327.900 | | | | 85.179.422 | | | | 39.170.860 |
| 2006 | 313 | 294.423.123 | 185.731.432 | 92.447.376 | 92.447.376 | | | | 93.284.056 | 93.284.056 | | | | 108.691.691 | | | | 41.741.126 |
| Σύνολο | 313 | 1.582.037.767 | 951.037.767 | 476.032.695 | 476.032.695 | | | | 475.005.072 | 475.005.072 | | | | 630.999.996 | | | | 241.605.040 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 1.5

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 1.5 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 1.5 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 1.7.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περίπτωσης.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι η ΕΥΔΕ-ΣΕΑ και η (υπό σύσταση) Εταιρεία που θα αναλάβει την υλοποίηση του έργου.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 1.6

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 001 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ |
| 006 | ΜΕΤΡΟ | 1.6 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (100%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 414.006 | | 10% | | 4% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 150.006 | | 4% | 7% | 2% | 3% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 120.134 | 80% | 3% | 6% | 1% | 2% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 29.872 | 20% | 1% | 1% | 0% | 0% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 264.000 | | 6% | | 3% | |
| Δανεισμός | 15.194 | | 0% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 1.6

Αντικείμενο του Μέτρου 1.6 είναι η ολοκλήρωση της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και των συνδέσεων της με τον ΠΑΘΕ και το Δυτικό Άξονα.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.6 είναι η ολοκλήρωση της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και των συνδέσεων της νοτίως με τον ΠΑΘΕ και βορείως με το Δυτικό Άξονα. Ήδη η Ζεύξη υλοποιείται με την ισχύουσα Σύμβαση Παραχώρησης και ουσιαστική συμμετοχή ιδιωτικών πόρων. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας για ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ.

Αντικείμενο του Μέτρου 1.6 είναι η κατασκευή της Ζεύξης του στενού του Ρίου – Αντιρρίου, και περιλαμβάνει τη ζεύξη, τη νότια σύνδεση με τον ΠΑΘΕ, το σταθμό διοδίων Αντιρρίου, καθώς και την προσωρινή σύνδεση με την Εθνική Οδό Αντιρρίου - Μεσολογγίου. Η Ζεύξη γίνεται με γέφυρα καλωδιωτή πέντε ανοιγμάτων 286μ., 3Χ560μ. και 286μ., συνολικού μήκους 2.252μ. και περιλαμβάνει εκατέρωθεν δύο γέφυρες πρόσβασης συνολικού μήκους 630μ. Περιλαμβάνει τέσσερις πυλώνες από σκυρόδεμα διαμέτρου 90μ περίπου που θεμελιώνονται σε βάθος 42-62μ. και φθάνουν σε ύψος 159μ.

Το Μέτρο 1.6 περιλαμβάνει αυτό μόνο το έργο το οποίο είναι έργο ύψιστης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλει στη σύνδεση της βορειοδυτικής με τη νοτιοδυτική Ελλάδα και του οδικού άξονα ΠΑΘΕ με το Δυτικό Άξονα. Το έργο έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ως κλάδος του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ.

Το Μέτρο 1.6 είναι σε συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας και συγκεκριμένα:

- 1.1. “Ολοκλήρωση Τμημάτων ΠΑΘΕ ΚΠΣ ΙΙ”
- 1.2. “Τμήματα ΠΑΘΕ με Παραχώρηση”
- 1.3. “Υπόλοιπα Τμήματα ΠΑΘΕ”
- 1.4. “Συνδέσεις ΠΑΘΕ”
- 1.5. “Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής”

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα, που περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των τμημάτων:

- α. Διέλευση Αστικής Ζώνης Κατερίνης.
- β. Σκοτίνα – Κατερίνη.
- γ. Ράχες – Άγιοι Θεόδωροι.
- δ. Υλίκη – Άγιος Κωνσταντίνος.
- ε. Περιφερειακή Λιμενικής Ζώνης Πειραιά.

Τα τμήματα αυτά συνολικά συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα Βορρά – Νότου της χώρας.

Το Μέτρο 1.6 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 4. “Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες” που περιλαμβάνει τα αστικά έργα της Αθήνας, μέσω των οποίων διευκολύνονται οι μετακινήσεις βορρά – νότου με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και μείωση των καθυστερήσεων που οφείλονται στη διακοπτόμενη κυκλοφορία του αστικού οδικού δικτύου. Το Μέτρο 1.6 είναι επίσης σε συνέργεια με τον Άξονα Προτεραιότητας 3. “Λοιποί Κύριοι Οδικοί Άξονες” και κυρίως με το Μέτρο 3.1 “Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας”, που αφορά στην κατασκευή του οδικού άξονα, ο οποίος συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό, και θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας των περιοχών κατά μήκος του άξονα αυτού.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 1.6 προκύπτουν από συγκεκριμένα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό. Το Μέτρο 1.6 περιλαμβάνει την κατασκευή 4,5 χλμ. αυτοκινητόδρομου: 2.252μ. καλωδιωτής γέφυρας (2Χ286+3Χ560), τη γέφυρα πρόσβασης Ρίου 392μ , τη γέφυρα πρόσβασης Αντιρρίου 239μ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 1.6 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2005, που προβλέπεται να ολοκληρωθεί η υλοποίηση του Μέτρου. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 1.6 - ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|-----------------|-------------------|------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Αξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Αξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Αξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 60%x4,5 | 4,5 |
| Μήκος Αξονα - Σύνολο (χλμ) | - | 60%x4,5 | 4,5 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση (1) | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (ώρες) | 2:11 | 2:11 | 2:11 |
| Αθήνα - Λάρισα (ώρες) | 4:01 | 4:01 | 4:01 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 1:37 | 1:37 | 1:37 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 7:49 | 7:49 | 7:49 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) (1) | | | |
| Πάτρα - Αθήνα (χλμ/ώρα) | 83 | 83 | 83 |
| Αθήνα - Λάρισα (χλμ/ώρα) | 54 | 54 | 54 |
| Λάρισα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 74 | 74 | 74 |
| Πάτρα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 37 | 37 | 37 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας | - | - | - |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 3920 | 6410 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 21 |
| Οδική Ασφάλεια | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | - |

(1) : Τα οφέλη χρονοαπόστασης και προσπελασιμότητας του Μέτρου 1.6 επηρεάζουν κυρίως τον ΑΠ 3 και ιδίως τις διαδρομές Πάτρα-Αργίριο και Πάτρα-Ιωάννινα

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 1.6

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ: 1.6 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ & ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------------|------------|--------|---------|--------------------|-----|----------|------------|-------------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΛ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 313 | 84.199.362 | 30.507.233 | 24.718.586 | 24.718.586 | | | | 5.788.647 | 5.788.647 | | | | 53.692.129 | | | | 3.078.836 |
| 2002 | 313 | 73.418.089 | 25.545.677 | 19.907.623 | 19.907.623 | | | | 5.638.054 | 5.638.054 | | | | 47.872.412 | | | | 2.762.031 |
| 2003 | 313 | 95.600.640 | 34.261.810 | 27.095.802 | 27.095.802 | | | | 7.166.008 | 7.166.008 | | | | 61.338.830 | | | | 3.537.882 |
| 2004 | 313 | 78.445.404 | 29.208.937 | 23.839.692 | 23.839.692 | | | | 5.369.245 | 5.369.245 | | | | 49.236.467 | | | | 2.826.685 |
| 2005 | 313 | 82.342.462 | 30.482.300 | 24.572.731 | 24.572.731 | | | | 5.909.569 | 5.909.569 | | | | 51.860.162 | | | | 2.988.321 |
| 2006 | 313 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| Σύνολο | 313 | 414.005.957 | 150.005.957 | 120.134.434 | 120.134.434 | | | | 29.871.523 | 29.871.523 | | | | 264.000.000 | | | | 15.193.755 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 1.6

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 1.6 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 1.6 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 1.7.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περίπτωσης.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι οι φορείς υλοποίησης, δηλαδή η ΕΥΔΕ-ΣΕΑ και η (υπό σύσταση) Ανώνυμη Εταιρεία που θα αναλάβει την υλοποίηση του έργου.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 1.7

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 001 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ |
| 007 | ΜΕΤΡΟ | 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΑΤΤΙΚΗΣ, ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 411 (82%) – 413 (18%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 32.001 | | 1% | | 0% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 32.001 | | 1% | 2% | 0% | 1% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 16.018 | 50% | 0% | 1% | 0% | 0% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 15.983 | 50% | 0% | 1% | 0% | 0% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 0 | | 0% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 1.7

Αντικείμενο του Μέτρου 1.7 είναι οι συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις για την υλοποίηση του Άξονα Προτεραιότητας 1. “Οδικός Άξονας ΠΑΘΕ”.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 1.7 είναι η αποτελεσματική εφαρμογή των παρεμβάσεων για την ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ και των συνδέσεων του με άλλους υπεραστικούς ή αστικούς οδικούς άξονες μέσω της υποστήριξης και αναβάθμισης του συστήματος προετοιμασίας και εκτέλεσης των Δημοσίων Έργων που σχετίζονται . Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 1 για συνέχιση και ολοκλήρωση της αναβάθμισης του βασικού οδικού άξονα ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο με πλήρη έλεγχο προσβάσεων και διαχωρισμένη κυκλοφορία.

Το Μέτρο 1.7 περιλαμβάνει δράσεις στις οποίες εντάσσονται μελέτες, έρευνες, εμπειρογνωμοσύνες και συναφείς ενέργειες, καθώς και υποστηρικτικές δράσεις σχετικές με την οργάνωση και τη λειτουργία των φορέων υλοποίησης των έργων του Α.Π. 1. Εντάσσονται επίσης δράσεις δημοσιότητας, όπως αυτές υπαγορεύονται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999 και τον 1159/ 2000 με στόχο την πληροφόρηση του κοινού για την πρόοδο των έργων στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ, καθώς και για τη συμβολή της Ε.Ε. στην ολοκλήρωσή του.

Αναλυτικά, οι επιλέξιμες δράσεις στο πλαίσιο του Μέτρου 1.7 είναι:

1. Εκπόνηση μελετών και συναφών ενεργειών (πραγματογνωμοσύνες, αυτοψίες, σύμβουλοι, κλπ.) που περιλαμβάνουν:
 - Προκαταρκτικές μελέτες έργων, όπως περιβαλλοντικές, κόστους – ωφέλειας, βιωσιμότητας, κτλ.
 - Μελέτες εξειδίκευσης μέτρων ή δράσεων του Άξονα και επεξεργασίας μεθόδων αξιολόγησης, επιλογής και διαχείρισης ειδικών δράσεων.
 - Στατιστικές αναλύσεις και αναλύσεις επιπτώσεων, προσδιορισμού φυσικών δεικτών και επιπτώσεων.
 - Επιχειρησιακά σχέδια, μελέτες αποτύπωσης και μελέτες διοικητικής και οργανωτικής αναβάθμισης.
2. Δαπάνες Τεχνικών, Νομικών, Χρηματοοικονομικών Συμβούλων και Συμβούλων Διαχείρισης (Project Manager).
3. Λειτουργικές δαπάνες των Ανωνύμων Εταιρειών που τυχόν θα υλοποιήσουν τα έργα του Άξονα.
4. Δημοσιότητα και πληροφόρηση του Άξονα Προτεραιότητας 1, μέσω δράσεων και άλλων ενεργειών, οι οποίες καθορίζονται από το Σχέδιο Δράσης Δημοσιότητας του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1159/2000.

Οι δράσεις που εντάσσονται στο Μέτρο 1.7 κρίνονται ως απολύτως απαραίτητες για την αποτελεσματική ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, που αποτελεί πρώτη προτεραιότητα του Προγράμματος.

Το Μέτρο 1.7 είναι συμπληρωματικό των υπολοίπων Μέτρων του πρώτου Άξονα Προτεραιότητας και συμβάλλει στην εξασφάλιση της αποτελεσματικής υλοποίησης του φυσικού τους αντικειμένου.

Το Μέτρο 1.7 δεν συμβάλλει στα αναμενόμενα αποτελέσματα του Άξονα Προτεραιότητας, αλλά αποτελεί σύνολο οριζόντιων για τον Άξονα δράσεων που θα συμβάλλουν στην αποτελεσματική υλοποίηση των ενταγμένων δράσεων.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 1.7

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 1 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ

ΜΕΤΡΟ: 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------------|------------|--------|---------|----------------|-----|----------|------------|------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΛ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | |
| 2001 | 411-413 | 5.405.925 | 5.405.925 | 2.742.414 | 2.742.414 | | | | 2.663.511 | 2.663.511 | | | | | | | | |
| 2002 | 411-413 | 4.414.504 | 4.414.504 | 2.152.641 | 2.152.641 | | | | 2.261.863 | 2.261.863 | | | | | | | | |
| 2003 | 411-413 | 6.225.593 | 6.225.593 | 3.080.921 | 3.080.921 | | | | 3.144.672 | 3.144.672 | | | | | | | | |
| 2004 | 411-413 | 5.080.344 | 5.080.344 | 2.594.793 | 2.594.793 | | | | 2.485.551 | 2.485.551 | | | | | | | | |
| 2005 | 411-413 | 5.362.594 | 5.362.594 | 2.705.842 | 2.705.842 | | | | 2.656.752 | 2.656.752 | | | | | | | | |
| 2006 | 411-413 | 5.512.311 | 5.512.311 | 2.741.314 | 2.741.314 | | | | 2.770.997 | 2.770.997 | | | | | | | | |
| Σύνολο | 411-413 | 32.001.271 | 32.001.271 | 16.017.925 | 16.017.925 | | | | 15.983.346 | 15.983.346 | | | | | | | | |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 1.7

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 1.7 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Οι ανάγκες για παροχή τεχνικής βοήθειας κατά την εφαρμογή των Μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας 1, καλύπτονται με δράσεις που περιλαμβάνονται στο Μέτρο 1.7, στο οποίο εντάσσονται όλες οι συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις για την υλοποίηση του Άξονα Προτεραιότητας 1.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι οι φορείς υλοποίησης των Μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας, δηλαδή η ΕΥΔΕ / ΠΑΘΕ, η ΕΥΔΕ / ΣΕΑ, η ΕΥΔΕ / ΕΣΕΑ, καθώς και η (υπό σύσταση) Ανώνυμη Εταιρεία που θα αναλάβει την υλοποίηση των Μέτρων 1.5 και 1.6.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 2.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 002 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 2 ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΘΡΑΚΗ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ–ΘΡΑΚΗΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2001 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (100%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|------------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 713.955 | | 49% | | 8% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 713.955 | | 49% | 54% | 8% | 12% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 356.988 | 50% | 25% | 27% | 4% | 6% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 356.967 | 50% | 25% | 27% | 4% | 6% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 187.835 | | 13% | | 2% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 2.1

Αντικείμενο του Μέτρου 2.1 είναι η ολοκλήρωση των τμημάτων της Εγνατίας Οδού του ΚΠΣ ΙΙ στη Μακεδονία και τη Θράκη, καθώς και η ολοκλήρωση των έργων σε τμήματα του κάθετου άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 2.1 αφορά στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού στις Περιφέρειες της Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και του κάθετου σε αυτήν άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο και είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 2, δηλαδή την εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας καθώς και τη δημιουργία σύνδεσης με τα οδικά δίκτυα των βορείων όμορων χωρών, όπως προβλέπεται από τα σχετικά υπό εκτέλεση προγράμματα και τις διακρατικές συμφωνίες.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 2.1 όλα τα έργα που περιλαμβάνονται σε αυτό είναι απολύτως αναγκαία και χαρακτηρίζονται ως ύψιστης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλουν στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων συνδέσεων.

Τα έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο του Μέτρου 2.1 και είναι αναγκαία για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου:

- ολοκληρώνουν τα ήδη κατασκευαζόμενα τμήματα της Εγνατίας Οδού στην περιοχή αναφοράς,
- συντελούν στην αναβάθμισή τους και στην εξασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας τους.

Πιο συγκεκριμένα, οι προβλεπόμενες πράξεις που εντάσσονται στο πλαίσιο του Μέτρου 2.1 αφορούν:

1. Στη συνέχιση και ολοκλήρωση της κατασκευής τμημάτων που ξεκίνησαν να υλοποιούνται στο πλαίσιο του Ε.Π.-Π.Ο.Α. του ΚΠΣ ΙΙ. Πρόκειται για τμήματα συνολικού μήκους 163,5χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ (σήραγγες: 2Χ2) στη Μακεδονία και στη Θράκη.

Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση τμημάτων μήκους 23,5χλμ:

- Η παράκαμψη Γρεβενών μήκους 6,6χλμ. και
- Η περιοχή του κόμβου Πολυμύλου μήκους 4χλμ.
- Το τμήμα Πολύμυλος – Λευκόπετρα μήκους 13 χλμ

Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση τμημάτων μήκους 54χλμ.:

- Λευκόπετρα – Βέροια – Κουλούρα μήκους 21,5χλμ.
- Δερβένι – Προφήτης – Νυμφόπετρα μήκους 32,4χλμ.

Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση τμημάτων μήκους 86χλμ.:

- Άσπρα Χώματα - Νέα Καρβάλη – Χρυσούπολη μήκους 18,5χλμ.
- Βανιάνο – Βαφέικα (παράκαμψη Ξάνθης) μήκους 10,5χλμ.
- Βαφέικα – Ίασμος – Κομοτηνή μήκους 36,5χλμ.
- Μάκρη – ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης (Παράκαμψη Αλεξ/πολης) μήκους 20,6χλμ.

2. Στο Μέτρο 2.1 εντάσσεται επίσης η ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος Ψαθάδες – Καστανιές συνολικού μήκους 38,2 χλμ. διατομής 2Χ1 + ΛΕΑ που περιλαμβάνει την παράκαμψη Διδυμοτείχου.
3. Επίσης στο Μέτρο περιλαμβάνεται και η εκτέλεση υπολειπόμενων / τελικών εργασιών, που είναι απαραίτητες για την απόδοση στην κυκλοφορία τμημάτων που ολοκληρώθηκαν κατά βάση στο πλαίσιο των Προγραμμάτων του ΚΠΣ II.

Το Μέτρο 2.1, είναι σε πλήρη συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας:

2.2 “ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ”,

2.3 “ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ”,

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα που περιλαμβάνουν:

- α. Ολοκλήρωση των έργων της Ηπείρου (τμήμα: Ηγουμενίσα – Α/Κ Ιωαννίνων), μήκους 68χλμ.
- β. Ολοκλήρωση τμήματος στην Ηπειρο (διατομής 2Χ1) από Α/Κ Μετσόβου έως Α/Κ Παναγιάς, μήκους 15 χλμ
- γ. Μεταροπή σε αυτοκινητόδρομο του τμήματος Κουλούρα – Κλειδί (Β’ Κλάδος), μήκους 26χλμ.
- δ. Ολοκλήρωση της Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης, σε μήκος 15χλμ.
- ε. Κατασκευή του τμήματος Νυμφόπετρα – Ρεντίνα – Ασπροβάλτα μήκους 32 χλμ
στ.Ολοκλήρωση του τμήματος Ασπροβάλτα – Στρυμόνας μήκους 22χλμ.

Σε ότι αφορά τις συνδέσεις τις Εγνατίας, αυτές χρηματοδοτούνται από τα ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, καθώς και από το INTERREG Θράκης.

Το ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας χρηματοδοτεί έργα επί των καθέτων αξόνων της Εγνατίας Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή και Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη.

Το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας χρηματοδοτεί έργα στην περιοχή Θεσσαλονίκης (αναβάθμιση Ανατολικής Περιφερειακής, σύνδεση με λιμάνι) καθώς και έργα επί των καθέτων αξόνων Δερβένι – Σέρρες – Προμαχών και Α/Κ Κ12 – Ν. Μουδανιά – Ν. Ποτίδαια.

Το ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης χρηματοδοτεί έργα στον κάθετο άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο.

Το INTERREG χρηματοδοτεί πράξεις στον άξονα Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή, τη σύνδεση της Εγνατίας με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, καθώς και έργα επί των καθέτων αξόνων Αρδάνιο – Ορμένιο Κομοτηνή – Νυμφαία – Μακάζα, Ξάνθη – Εχίνος και Δράμα – Νευροκόπι – Εξοχή – Μ/Σ.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 2.1 είναι άμεσα συνδεδεμένα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό. Συγκεκριμένα, το Μέτρο 2.1 περιλαμβάνει την ολοκλήρωση της κατασκευής 202 χλμ αυτοκινητοδρόμου εκ των οποίων τμήμα μήκους 164 χλμ. με διατομή 2Χ2+ΛΕΑ και 38χλμ. με διατομή 2Χ1+ΛΕΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 2.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006, οπότε προβλέπεται να ολοκληρωθεί η υλοποίηση του Μέτρου. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 2.1 - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΓΝΑΤΙΑΣ ΚΠΣII

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|--------------------|----------------------|---------------------|
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Εγνατίας Οδού Β' ΚΠΣ (χλμ) | 153 (1) | 263 | 317 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | 153 | 263 | 317 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα (ώρες) | 0:47 | 0:47 | 0:47 |
| Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 6:14 | 6:10 | 6:08 |
| Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη (ώρες) | 3:38 | 3:28 | 3:24 |
| Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη (ώρες) | 10:26 | 10:13 | 10:06 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 68 | 68 | 68 |
| Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 33 | 33 | 34 |
| Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη (χλμ/ώρα) | 69 | 72 | 73 |
| Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη (χλμ/ώρα) | 48 | 49 | 50 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (2) | - | - | - |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 6670 | 11060 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | 182 | 370 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | 27 | 51 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | 26 | 51 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | 5 | 9 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | 4 | 7 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | 93 | 139 |
| Οδική Ασφάλεια (2) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | - |

(1) : Αφορά τμήματα που ολοκληρώθηκαν την περίοδο 1994 - 1999, με συγχρηματοδότηση από το Ε.Τ.Π.Α. και το Τ.Σ.

(2) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 2.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΜΕΤΡΟ: 2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------|------------|--------|---------|----------------|------------|----------|------------|-------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΛ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2001 | 313 | 145.197.216 | 145.197.216 | 73.455.311 | 73.455.311 | | | | 71.741.905 | 71.741.905 | | | | | | | | 38.201.016 |
| 2002 | 313 | 122.239.417 | 122.239.417 | 59.478.137 | 59.478.137 | | | | 62.761.280 | 62.761.280 | | | | | | | | 32.522.087 |
| 2003 | 313 | 163.308.116 | 163.308.116 | 80.638.712 | 80.638.712 | | | | 82.669.404 | 82.669.404 | | | | | | | | 43.066.486 |
| 2004 | 313 | 138.522.135 | 138.522.135 | 70.590.809 | 70.590.809 | | | | 67.931.326 | 67.931.326 | | | | | | | | 36.183.107 |
| 2005 | 313 | 144.688.549 | 144.688.549 | 72.825.580 | 72.825.580 | | | | 71.862.969 | 71.862.969 | | | | | | | | 37.862.486 |
| 2006 | 313 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| Σύνολο | 313 | 713.955.433 | 713.955.433 | 356.988.549 | 356.988.549 | | | | 356.966.884 | 356.966.884 | | | | | 63.500.000 | | | 187.835.182 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 2.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 2.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860/2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13) του παρόντιος.

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 2.1 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 2.3.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου είναι ο φορέας υλοποίησής του, δηλαδή η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 2.2

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 002 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ |
| 002 | ΜΕΤΡΟ | 2.2. ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΗΠΕΙΡΟΥ, ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΘΡΑΚΗΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2001 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (99,5%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 674.150 | | 46% | | 7% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 547.966 | | 38% | 41% | 6% | 9% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 273.991 | 50% | 19% | 21% | 3% | 5% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 273.975 | 50% | 19% | 21% | 3% | 5% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 126.184 | | 9% | | 1% | |
| Δανεισμός | 144.165 | | 10% | | 2% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 2.2

Στο Μέτρο 2.2 περιλαμβάνονται τα έργα με τα οποία θα ολοκληρωθούν σε συνέργεια με το Ταμείο Συνοχής τα τμήματα της Εγνατίας που δεν περιλαμβάνονται στο Μέτρο 2.1.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 2.2 ταυτίζεται με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 2 και αφορά την εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών της κεντρικής και βόρειας Ελλάδας, με τη συνέχιση και ολοκλήρωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού.

Πιο συγκεκριμένα, το Μέτρο αυτό προβλέπεται να χρηματοδοτήσει:

1. Την κατασκευή του τμήματος της Ηπείρου από Α/Κ Ιωαννίνων έως Α/Κ Μετσόβου, συνολικού μήκους 40χλμ. και διατομής 2Χ2 + ΛΕΑ.
2. Την κατασκευή στη Δυτική Μακεδονία του τμήματος από Α/Κ Παναγιάς έως Α/Κ Γρεβενών (Δυτική εισοδος), συνολικού μήκους 37,2 χλμ και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Εναλλακτικά, και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των πόρων, ενδέχεται να κατασκευαστεί σε α στάδιο ανάπτυξης με διατομή 2Χ1+ΛΕΑ. Πρόκειται για περιβαλλοντικά ευαίσθητη περιοχή (βιότοπος καφέ αρκούδας).
3. Την κατασκευή στην Ανατολική Μακεδονία του τμήματος Χρυσούπολη – Βανιάνο, μήκους 16,5 χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Πρόκειται για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου σε ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή (ποταμός Νέστος) που έχει χαρακτηριστεί ως διεθνής προστατευόμενος υγροβιότοπος.

Για την ολοκλήρωση των ανωτέρω τμημάτων είναι αναγκαίο να χρησιμοποιηθούν και ιδιωτικοί πόροι.

Το Μέτρο 2.2., είναι σε πλήρη συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέτρα του Άξονα Προτεραιότητας:

2.1 “ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΠΣ ΙΙ ΣΤΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ”,

2.3 “ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ”,

καθώς και με τα έργα του Ταμείου Συνοχής στον Άξονα της Εγνατίας:

- α. Ολοκλήρωση των έργων της Ηπείρου (τμήμα: Ηγουμενίτσα – Α/Κ Ιωαννίνων), μήκους 68χλμ.
- β. Ολοκλήρωση τμήματος στην Ηπειρο (διατομής 2Χ1) από Α/Κ Μετσόβου έως Α/Κ Παναγιάς, μήκους 15 χλμ
- γ. Μεταροπή σε αυτοκινητόδρομο του τμήματος Κουλούρα – Κλειδί (Β' Κλάδος), μήκους 26χλμ.
- δ. Ολοκλήρωση της Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης, σε μήκος 15χλμ.
- ε. Κατασκευή του τμήματος Νυμφόπετρα – Ρεντίνα – Ασπροβάλτα μήκους 32 χλμ
- στ. Ολοκλήρωση του τμήματος Ασπροβάλτα – Στρυμόνας μήκους 22χλμ.

Σε ότι αφορά τις συνδέσεις τις Εγνατίας, αυτές χρηματοδοτούνται από τα ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και το INTERREG (σχετική αναφορά γίνεται στο κεφάλαιο Β του Μέτρου 2.1)..

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 2.2 συνδέονται άμεσα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό. Συνολικά, το Μέτρο 2.2 περιλαμβάνει την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου μήκους 94 χλμ. διατομής 2Χ2+ΛΕΑ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 2.2 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006, που προβλέπεται να ολοκληρωθεί η υλοποίηση του Μέτρου.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 2.2 - ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΓΝΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|-----------------|-------------------|------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Εγνατίας Οδού Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | - | - |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | - | 40 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | - | 54 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | - | - | 94 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα (ώρες) | 0:47 | - | 0:47 |
| Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη (ώρες) | 6:14 | - | 4:19 |
| Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη (ώρες) | 3:38 | - | 3:28 |
| Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη (ώρες) | 10:26 | - | 8:20 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 68 | - | 68 |
| Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη (χλμ/ώρα) | 33 | - | 48 |
| Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη (χλμ/ώρα) | 69 | - | 72 |
| Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη (χλμ/ώρα) | 48 | - | 60 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (1) | - | - | 200% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | - | 10440 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | - | 0 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 95 |
| Οδική Ασφάλεια (1) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | 64% |

(1) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 2.2

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΜΕΤΡΟ: 2.2 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Περίοδος Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|---------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------|------------|--------|---------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 313-413 | 89.284.643 | 67.969.189 | 34.503.437 | 34.503.437 | | | | 33.465.752 | 33.465.752 | | | | 21.315.454 | | | | 24.352.787 |
| 2002 | 313-413 | 71.309.699 | 52.774.675 | 25.746.162 | 25.746.162 | | | | 27.028.513 | 27.028.513 | | | | 18.535.024 | | | | 19.994.169 |
| 2003 | 313-413 | 107.517.634 | 82.545.684 | 40.869.010 | 40.869.010 | | | | 41.676.674 | 41.676.674 | | | | 24.971.950 | | | | 28.087.069 |
| 2004 | 313-413 | 80.271.423 | 61.087.411 | 31.215.781 | 31.215.781 | | | | 29.871.630 | 29.871.630 | | | | 19.184.012 | | | | 22.804.026 |
| 2005 | 313-413 | 86.644.918 | 66.203.489 | 33.423.832 | 33.423.832 | | | | 32.779.657 | 32.779.657 | | | | 20.441.429 | | | | 24.092.963 |
| 2006 | 313-413 | 239.121.824 | 217.385.347 | 108.232.988 | 108.232.988 | | | | 109.152.359 | 109.152.359 | | | | 21.736.477 | | | | 24.833.804 |
| Σύνολο | 313-413 | 674.150.141 | 547.965.795 | 273.991.210 | 273.991.210 | | | | 273.974.585 | 273.974.585 | | | | 126.184.346 | 348.300.000 | 233.308.877 | 121.056.493 | 144.164.818 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 2.2

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 2.2 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860/ 2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13) του παρόντος.

Το Μέτρο 2.2 “Υπόλοιπα Τμήματα Εγνατίας και Συνδέσεις” περιλαμβάνει δύο Μεγάλα Έργα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το Μέτρο 2.3.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ’αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου είναι ο φορέας υλοποίησής του, δηλαδή η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 2.3

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 002 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ |
| 003 | ΜΕΤΡΟ | 2.3. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΗΠΕΙΡΟΥ, ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΘΡΑΚΗΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2001 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 411 (90%) – 413 (10%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 63.996 | | 4% | | 1% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 63.996 | | 4% | 5% | 1% | 1% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 31.999 | 50% | 2% | 2% | 0% | 1% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 31.997 | 50% | 2% | 2% | 0% | 1% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 0 | | 0% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 2.3

Στο αντικείμενο του Μέτρου 2.3 περιλαμβάνονται οι συμπληρωματικές υποστηρικτικές ενέργειες οι οποίες είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του Άξονα Προτεραιότητας 2 “Εγνατία Οδός”.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 2.3 είναι η αποτελεσματική εφαρμογή όλων των δράσεων των Μέτρων 2.1 και 2.2 που έχουν ως στόχο την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού.

Το Μέτρο 2.3 περιλαμβάνει δράσεις στις οποίες εντάσσονται μελέτες, έρευνες, εμπειρογνομosύνες και συναφείς ενέργειες, καθώς και υποστηρικτικές δράσεις σχετικές με την οργάνωση και τη λειτουργία του φορέα υλοποίησης (Εγνατία Οδός Α.Ε.) των έργων του Α.Π 2. Εντάσσονται επίσης δράσεις δημοσιότητας, όπως αυτές υπαγορεύονται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999 και τον 1159/ 2000 με στόχο την πληροφόρηση του κοινού για την πρόοδο των έργων στην Εγνατία Οδό, καθώς και για τη συμβολή της Ε.Ε. στην ολοκλήρωσή της.

Αναλυτικά, οι επιλέξιμες δράσεις στο πλαίσιο του Μέτρου 2.3 είναι:

1. Εκπόνηση μελετών και συναφών ενεργειών (πραγματογνομosύνες, αυτοψίες, σύμβουλοι, κλπ.) που περιλαμβάνουν:
 - Προκαταρκτικές μελέτες έργων, όπως περιβαλλοντικές, κόστους – ωφέλειας, βιωσιμότητας, κτλ.
 - Μελέτες εξειδίκευσης μέτρων ή δράσεων του Άξονα και επεξεργασίας μεθόδων αξιολόγησης, επιλογής και διαχείρισης ειδικών δράσεων.
 - Στατιστικές αναλύσεις και αναλύσεις επιπτώσεων, προσδιορισμού φυσικών δεικτών και επιπτώσεων.
 - Επιχειρησιακά σχέδια, μελέτες αποτύπωσης και μελέτες διοικητικής και οργανωτικής αναβάθμισης.
2. Δαπάνες του Συμβούλου Διαχείρισης (Project Manager).
3. Λειτουργικές δαπάνες της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. που αντιστοιχούν στη διεκπεραίωση των έργων του Άξονα Προτεραιότητας 2.
4. Δημοσιότητα και πληροφόρηση του Άξονα Προτεραιότητας 2, μέσω δράσεων και άλλων ενεργειών, οι οποίες καθορίζονται από το Σχέδιο Δράσης Δημοσιότητας του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1159/2000.

Οι δράσεις που εντάσσονται στο Μέτρο 2.3 είναι απολύτως απαραίτητες, αφού συμβάλλουν στην αποτελεσματική υλοποίηση των έργων πρώτης προτεραιότητας των Μέτρων 2.1 και 2.2 .

Το Μέτρο 2.3 δεν συμβάλλει στα αναμενόμενα αποτελέσματα του Άξονα Προτεραιότητας 2, αλλά αποτελεί σύνολο οριζόντιων για τον Άξονα δράσεων που θα συμβάλλουν στην αποτελεσματική υλοποίηση των ενταγμένων δράσεων.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 2.3

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΜΕΤΡΟ: 2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|------------|-----|-------|-------|-------------------------|------------|------------|--------|---------|----------------|-----|----------|------------|------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΛΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | |
| 2001 | 411-413 | 10.810.412 | 10.810.412 | 5.478.552 | 5.478.552 | | | | 5.331.860 | 5.331.860 | | | | | | | | |
| 2002 | 411-413 | 8.875.584 | 8.875.584 | 4.323.614 | 4.323.614 | | | | 4.551.970 | 4.551.970 | | | | | | | | |
| 2003 | 411-413 | 12.468.092 | 12.468.092 | 6.163.967 | 6.163.967 | | | | 6.304.125 | 6.304.125 | | | | | | | | |
| 2004 | 411-413 | 10.122.904 | 10.122.904 | 5.165.062 | 5.165.062 | | | | 4.957.842 | 4.957.842 | | | | | | | | |
| 2005 | 411-413 | 10.695.074 | 10.695.074 | 5.391.036 | 5.391.036 | | | | 5.304.038 | 5.304.038 | | | | | | | | |
| 2006 | 411-413 | 11.023.939 | 11.023.939 | 5.476.743 | 5.476.743 | | | | 5.547.196 | 5.547.196 | | | | | | | | |
| Σύνολο | 411-413 | 63.996.005 | 63.996.005 | 31.998.974 | 31.998.974 | | | | 31.997.031 | 31.997.031 | | | | | | | | |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 2.3

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 2.3 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Οι ανάγκες για παροχή τεχνικής βοήθειας κατά την εφαρμογή των Μέτρων του Άξονα Προτεραιότητας 2, καλύπτονται με δράσεις που περιλαμβάνονται στο Μέτρο 2.3, στο οποίο εντάσσονται όλες οι συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις για την υλοποίηση του Άξονα Προτεραιότητας 2.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου είναι ο φορέας υλοποίησής του, δηλαδή η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 3.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 003 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 3.1. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2001 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (97,5%) – 413 (0,5%) – 411 (2%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 325.352 | | 63% | | 3% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 146.336 | | 28% | 43% | 2% | 2% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 73.166 | 50% | 14% | 22% | 1% | 1% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 73.170 | 50% | 14% | 22% | 1% | 1% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 179.016 | | 35% | | 2% | |
| Δανεισμός | 35.935 | | 7% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 3.1

Το αντικείμενο του Μέτρου 3.1 περιλαμβάνει την κατασκευή τμημάτων του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας. Ο οδικός άξονας ολοκληρώνεται με δράσεις των ΠΕΠ Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας και μερική αυτοχρηματοδότηση μέσω Σύμβασης Παραχώρησης.

Ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας έχει μήκος 196χλμ. και συνδέει τον Οδικό Άξονα ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό. Με τον ΠΑΘΕ συνδέεται στον Α/Κ Σκάρφειας (κοντά στη Λαμία), ενώ με την Εγνατία στον Α/Κ Παναγιάς (κοντά στον οικισμό Παναγιάς, 35χλμ. νοτιοδυτικά από την πόλη των Γρεβενών).

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 3.1 είναι η αναβάθμιση του κύριου διαπεριφερειακού άξονα της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας και η κατασκευή ή αναβάθμιση του κάθετου προς την Εγνατία οδικού άξονα (τμήμα Παναγιά – Καλαμπάκα). Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 3 για ολοκλήρωση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Ο αυτοκινητόδρομος προβλέπεται να αναπτυχθεί σταδιακά με διαχωρισμένο οδόστρωμα, διατομής 2Χ2+ΛΕΑ, πλήρη έλεγχο των προσβάσεων, διαχωρισμένη κυκλοφορία και πλήρες παράλληλο οδικό δίκτυο για τοπική επικοινωνία και χρήση.

Η κατασκευή των τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα προβλέπεται να υλοποιηθεί κατά το πλείστον μέσω σύμβασης παραχώρησης υβριδικού τύπου, τα έσοδα δηλαδή από την κυκλοφορία θα ενισχύονται με κρατική επιχορήγηση για την κάλυψη του ελάχιστου ετήσιου εσόδου που θα συμφωνηθεί με την Παραχωρησιούχο Εταιρεία.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου περιλαμβάνονται:

1. Η κατασκευή του τμήματος Λαμίας – Καρδίτσας, συνολικού μήκους 86χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Εναλλακτικά και ανάλογα με το αποτέλεσμα του σχετικού διαγωνισμού Παραχώρησης, στον οποίο περιλαμβάνεται ο οδικός άξονας, ο οποίος ενδέχεται να κατασκευαστεί σε α' στάδιο ανάπτυξης με διατομή 2Χ1+ΛΕΑ.
2. Η κατασκευή του τμήματος Καρδίτσα – Μακρυχώρι, μήκους 8χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ.
3. Η κατασκευή νέου οδικού άξονα από την Καλαμπάκα έως τον Α/Κ Παναγιάς της Εγνατίας Οδού μήκους 38χλμ. και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ. Εναλλακτικά και ανάλογα με το αποτέλεσμα του σχετικού διαγωνισμού Παραχώρησης, στον οποίο περιλαμβάνεται. Ο οδικός άξονας ενδέχεται να κατασκευαστεί σε α' στάδιο ανάπτυξης με διατομή 2Χ1+ΛΕΑ.
4. Η αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού τμήματος του Οδικού Άξονα ΠΑΘΕ Ράχες – Λαμία, από Α/Κ Ραχών έως Α/Κ Λαμίας, μήκους 29,5χλμ και διατομής 2Χ2+ΛΕΑ.

Το περιεχόμενο του Μέτρου 3.1., είναι συμβατό με τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας 3, και σε συνέργεια με τις δράσεις των ΠΕΠ Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των υπολοίπων τμημάτων του Άξονα. Το ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας συμμετέχει στη χρηματοδότηση του τμήματος Α/Κ Σκάρφειας - Α/Κ Λαμίας, ενώ το ΠΕΠ Θεσσαλίας συμμετέχει στη χρηματοδότηση του τμήματος Μακρυχώρι – Καλαμπάκα.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 3.1 περιλαμβάνουν την κατασκευή και απόδοση στην κυκλοφορία νέων τμημάτων αυτοκινητοδρόμου συνολικού μήκους 161,5χλμ., διατομής 2Χ2+ΛΕΑ ή εναλλακτικά 37,5χλμ., διατομής 2Χ2+ΛΕΑ και 124χλμ. οδικού άξονα διατομής Α' σταδίου ανάπτυξης εφόσον υλοποιηθεί το σενάριο της σταδιακής ανάπτυξης του αυτοκινητοδρόμου.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 3.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006, που προβλέπεται να ολοκληρωθεί η υλοποίησή του Μέτρου.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 3.1 - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|---|-----------------|-------------------|------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Αυτο/μου Κεντρικής Ελλάδας Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | - | 29,5 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | - | 132 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο Αυτο/μου Κεντρικής Ελλάδας (χλμ) | - | - | 161,5 |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΒΟΑΚ Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο ΒΟΑΚ (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Ιόνιας Οδού Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο Ιόνιας Οδού (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | - | - | 161,5 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Ιωάννινα - Καρδίτσα (ώρες) | 3:19 | - | 2:59 |
| Καρδίτσα - Λαμία (ώρες) | 1:27 | - | 1:03 |
| Ιωάννινα - Λαμία (ώρες) | 4:46 | - | 3:51 |
| Χανιά - Ρέθυμνο (ώρες) | 0:36 | - | 0:36 |
| Ρέθυμνο - Ηράκλειο (ώρες) | 0:39 | - | 0:39 |
| Χανιά - Ηράκλειο (ώρες) | 1:15 | - | 1:15 |
| Πάτρα - Αργίτιο (ώρες) | 1:53 | - | 1:53 |
| Αργίτιο - Άρτα (ώρες) | 1:26 | - | 1:26 |
| Άρτα - Ιωάννινα (ώρες) | 1:12 | - | 1:12 |
| Πάτρα - Ιωάννινα (ώρες) | 4:42 | - | 4:42 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ΕSS) | | | |
| Ιωάννινα - Καρδίτσα (χλμ/ώρα) | 30 | - | 33 |
| Καρδίτσα - Λαμία (χλμ/ώρα) | 47 | - | 64 |
| Ιωάννινα - Λαμία (χλμ/ώρα) | 34 | - | 42 |
| Χανιά - Ρέθυμνο (χλμ/ώρα) | 83 | - | 83 |
| Ρέθυμνο - Ηράκλειο (χλμ/ώρα) | 92 | - | 92 |
| Χανιά - Ηράκλειο (χλμ/ώρα) | 88 | - | 88 |
| Πάτρα - Αργίτιο (χλμ/ώρα) | 28 | - | 28 |
| Αργίτιο - Άρτα (χλμ/ώρα) | 47 | - | 47 |
| Άρτα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 51 | - | 51 |
| Πάτρα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 38 | - | 38 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (1) | - | - | 110% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποϊέτη εργασίας | - | - | 5040 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | - | 2630 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | - | 336 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | - | 339 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | - | 39 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | - | 31 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 213 |
| Οδική Ασφάλεια (1) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | 34% |

(1) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 3.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

ΜΕΤΡΟ: 3.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δόμια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|------------|-----|-------|------|-------------------------|------------|------------|--------|---------|----------------|-----|-------------|-----------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΛ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2002 | 313-411-413 | 44.764.342 | 18.468.865 | 9.019.553 | 9.019.553 | | | | 9.449.312 | 9.449.312 | | | | 26.295.477 | | | | 6.197.903 |
| 2003 | 313-411-413 | 69.581.947 | 26.594.815 | 13.180.489 | 13.180.489 | | | | 13.414.326 | 13.414.326 | | | | 42.987.132 | | | | 8.215.045 |
| 2004 | 313-411-413 | 55.910.163 | 21.133.687 | 10.809.435 | 10.809.435 | | | | 10.324.252 | 10.324.252 | | | | 34.776.476 | | | | 6.898.287 |
| 2005 | 313-411-413 | 65.862.937 | 29.303.243 | 14.803.492 | 14.803.492 | | | | 14.499.751 | 14.499.751 | | | | 36.559.694 | | | | 7.219.439 |
| 2006 | 313-411-413 | 89.232.930 | 50.835.719 | 25.353.208 | 25.353.208 | | | | 25.482.511 | 25.482.511 | | | | 38.397.211 | | | | 7.404.163 |
| Σύνολο | 313-411-413 | 325.352.320 | 146.336.329 | 73.166.177 | 73.166.177 | | | | 73.170.152 | 73.170.152 | | | | 179.015.991 | | 121.056.493 | | 35.934.837 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 3.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 3.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 3.1 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής και απαλλοτριώσεων, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου είναι ο υπεύθυνος φορέας για την υλοποίησή του, δηλαδή η ΕΥΔΕ – ΠΑΘΕ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 3.2

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 003 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ |
| 002 | ΜΕΤΡΟ | 3.2. ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (97,5%) – 411 (2%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 119.939 | | 23% | | 1% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 119.939 | | 23% | 35% | 1% | 2% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 59.968 | 50% | 12% | 18% | 1% | 1% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 59.971 | 50% | 12% | 18% | 1% | 1% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 29.453 | | 6% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 3.2

Αντικείμενο του Μέτρου 3.2 είναι η κατασκευή και αναβάθμιση τμημάτων του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.). Ο Β.Ο.Α.Κ. εξυπηρετεί όλη τη βόρεια παραλιακή ζώνη του νησιού στην οποία συγκεντρώνεται το 74% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας.

Με την υλοποίηση των παρεμβάσεων του παρόντος Μέτρου, καθώς και άλλων παρεμβάσεων του ΠΕΠ Κρήτης, ο άξονας στα υπεραστικά τμήματα θα αποτελείται από μονό κλάδο διπλής κατεύθυνσης, ενώ στα αστικά τμήματα (που αφορούν στις παρακάμψεις των μεγάλων πόλεων Ηρακλείου, Χανίων και Ρεθύμνου στις οποίες ο ένας κλάδος έχει ήδη κατασκευαστεί από το ΚΠΣ II) θα έχει διατομή αυτοκινητοδρόμου διαχωρισμένου οδοστρώματος με την κατασκευή του Β' κλάδου.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 3.2 είναι η αναβάθμιση του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης και ταυτίζεται με ένα από τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας 3, που αναφέρεται στην ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ.

Η πρωτεύουσα σημασία του άξονα στις διανομαρχιακές συνδέσεις της περιφέρειας απαγορεύει την αναβάθμιση και ολοκλήρωσή του κατά την παρούσα περίοδο. Η τμηματική αναβάθμιση του ΒΟΑΚ χρηματοδοτήθηκε και κατά τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους.

Αναλυτικότερα, στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 3.2 περιλαμβάνονται:

1. Η ολοκλήρωση των υπολοίπων έργων της προηγούμενης Προγραμματικής Περιόδου μήκους περίπου 8χλμ.
2. Η ολοκλήρωση του τμήματος Γαλατάς – Κολυμπάρι – Καστέλι, μήκους 30 χλμ., με την κατασκευή των αναγκαίων συμπληρωματικών και παραλλήλων έργων.
3. Η ολοκλήρωση του Β' κλάδου της Παράκαμψης Χανίων μήκους 4,5χλμ. και η αναβάθμιση του τμήματος σε διατομή 2Χ2+ΛΕΑ, η κατασκευή του Α/Κ Σούδας και των απαραίτητων συνδετήριων οδών.
4. Η κατασκευή του Β' κλάδου της παράκαμψης Ηρακλείου στο τμήμα Λινοπεράματα – Α/Κ Κατσαμπά συνολικού μήκους 11 χλμ., που περιλαμβάνει την αναβάθμιση του τμήματος σε διατομή 2Χ2+ΛΕΑ και την κατασκευή των απαραίτητων συνδέσεων με την πόλη.
5. Η κατασκευή τμήματος του οδικού άξονα από τα Μάλια έως τα όρια των νομών Ηρακλείου και Λασιθίου μήκους 4χλμ. και διατομής 2Χ1+ΛΕΑ.
6. Η κατασκευή του τμήματος Αγ. Νικόλαος – Καλό Χωριό, μήκους 7 χλμ. και η μετατροπή του σε οδό με υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και διατομή 2Χ1+ΛΕΑ.
7. Η αναβάθμιση του τμήματος Αυχήν Αγκαθιάς – Χαμέζι, μήκους 3χλμ. σε οδό διατομής 2Χ1+ΛΕΑ.

Το Μέτρο 3.2, έχει συνέργεια και συνοχή με τις δράσεις του ΠΕΠ Κρήτης, το οποίο προτείνεται να χρηματοδοτήσει την αναβάθμιση άλλων τμημάτων του ΒΟΑΚ, όπως τις βελτιώσεις κατά τμήματα, στα τμήματα Παχιά Άμμος – Αυχήν Αγκαθιάς μήκους 43χλμ., την κατασκευή του τμήματος Καλό Χωριό – Γέφυρα Φρουζή, μήκους 5χλμ., την κατασκευή των ανισόπεδων κόμβων στους νομούς Χανίων και Ρεθύμνου και την αναβάθμιση του ΒΟΑΚ κατά τμήματα περιλαμβανομένων και των απαιτούμενων μελετών

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 3.2 οι ιεραρχημένες προτεραιότητες οι οποίες τίθενται αφορούν στην:

1. ολοκλήρωση των υπό κατασκευή τμημάτων που ξεκίνησαν στο ΚΠΣ II,
2. κατασκευή των τμημάτων εκείνων που εξασφαλίζουν λειτουργική ολοκλήρωση του υπάρχοντος δικτύου,
3. αναβάθμιση των υφιστάμενων οδικών τμημάτων,
4. κατασκευή των νέων προτεινόμενων τμημάτων.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 3.2 συνδέονται άμεσα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό. Συγκεκριμένα, το Μέτρο 3.2 περιλαμβάνει την ολοκλήρωση υπόλοιπων έργων της προηγούμενης περιόδου σε μήκος 8χλμ, την επέκταση της διατομής σε 2Χ2+ΛΕΑ σε μήκος 15,5χλμ, την κατασκευή 14χλμ. οδού διατομής 2Χ1+ΛΕΑ, καθώς και συμπληρωματικά και παράλληλα έργα σε μήκος 30 χλμ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 3.2 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

| ΜΕΤΡΟ 3.2 - ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ | | | |
|---|-----------------|-------------------|------------------|
| Δείκτης | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Αυτο/μου Κεντρικής Ελλάδας Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο Αυτο/μου Κεντρικής Ελλάδας (χλμ) | 0 | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΒΟΑΚ Β' ΚΠΣ (χλμ) | 56 (1) | 60 | 64 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 15,5 | 29,5 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο ΒΟΑΚ (χλμ) | 56 | 75,5 | 93,5 |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Ιόνιας Οδού Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο Ιόνιας Οδού (χλμ) | 0 | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | 56 | 75,5 | 93,5 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Ιωάννινα - Καρδίτσα (ώρες) | 3:19 | 3:19 | 3:19 |
| Καρδίτσα - Λαμία (ώρες) | 1:27 | 1:27 | 1:27 |
| Ιωάννινα - Λαμία (ώρες) | 4:46 | 4:46 | 4:46 |
| Χανιά - Ρέθυμνο (ώρες) | 0:36 | 0:35 | 0:35 |
| Ρέθυμνο - Ηράκλειο (ώρες) | 0:39 | 0:37 | 0:37 |
| Χανιά - Ηράκλειο (ώρες) | 1:15 | 1:12 | 1:12 |
| Πάτρα - Αργίνο (ώρες) | 1:53 | 1:53 | 1:53 |
| Αργίνο - Άρτα (ώρες) | 1:26 | 1:26 | 1:26 |
| Άρτα - Ιωάννινα (ώρες) | 1:12 | 1:12 | 1:12 |
| Πάτρα - Ιωάννινα (ώρες) | 4:42 | 4:42 | 4:42 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Ιωάννινα - Καρδίτσα (χλμ/ώρα) | 30 | 30 | 30 |
| Καρδίτσα - Λαμία (χλμ/ώρα) | 47 | 47 | 47 |
| Ιωάννινα - Λαμία (χλμ/ώρα) | 34 | 34 | 34 |
| Χανιά - Ρέθυμνο (χλμ/ώρα) | 83 | 85 | 85 |
| Ρέθυμνο - Ηράκλειο (χλμ/ώρα) | 92 | 97 | 97 |
| Χανιά - Ηράκλειο (χλμ/ώρα) | 88 | 91 | 91 |
| Πάτρα - Αργίνο (χλμ/ώρα) | 28 | 28 | 28 |
| Αργίνο - Άρτα (χλμ/ώρα) | 47 | 47 | 47 |
| Άρτα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 51 | 51 | 51 |
| Πάτρα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 38 | 38 | 38 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (2) | - | 107% | 205% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 970 | 1860 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | 116 | 116 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | 7 | 7 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | 12 | 12 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | 1 | 1 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | 1 | 1 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | 17 | 32 |
| Οδική Ασφάλεια (2) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | 21% | 40% |

(1) : Αφορά τμήματα που ολοκληρώθηκαν την περίοδο 1994 - 1999, με συγχρηματοδότηση από το Ε.Τ.Π.Α. (Εθνικό και Περιφερειακό σκέλος) και την Κοινοτική Πρωτοβουλία INTERREG

(2) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 3.2

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
 ΜΕΤΡΟ: 3.2 ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|------------|-----|-------|------|-------------------------|------------|------------|--------|---------|----------------|-----|------------|------------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2001 | 313-411-413 | 40.921.592 | 40.921.592 | 20.659.798 | 20.659.798 | | | | 20.261.794 | 20.261.794 | | | | | | | | 5.990.063 |
| 2002 | 313-411-413 | 16.634.439 | 16.634.439 | 8.077.238 | 8.077.238 | | | | 8.557.201 | 8.557.201 | | | | | | | | 5.099.503 |
| 2003 | 313-411-413 | 23.367.023 | 23.367.023 | 11.514.573 | 11.514.573 | | | | 11.852.450 | 11.852.450 | | | | | | | | 6.752.779 |
| 2004 | 313-411-413 | 18.972.096 | 18.972.096 | 9.648.348 | 9.648.348 | | | | 9.323.748 | 9.323.748 | | | | | | | | 5.673.546 |
| 2005 | 313-411-413 | 20.044.001 | 20.044.001 | 10.067.992 | 10.067.992 | | | | 9.976.009 | 9.976.009 | | | | | | | | 5.936.767 |
| 2006 | 313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| Σύνολο | 313-411-413 | 119.939.151 | 119.939.151 | 59.967.949 | 59.967.949 | | | | 59.971.202 | 59.971.202 | | | | | | 44.020.543 | | 29.452.658 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 3.2

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 3.2 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 3.2 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής και απαλλοτριώσεων, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου 3.2 είναι οι φορείς υλοποίησής του, δηλαδή η Διεύθυνση Δ1 του ΥΠΕΧΩΔΕ και η ΕΥΔΕ / ΒΟΑΚ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 3.3

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 003 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ |
| 003 | ΜΕΤΡΟ | 3.3. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΠΣ ΙΙ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 313 (80%)- 413 (18%) – 411 (2%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 29.258 | | 6% | | 0% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 29.258 | | 6% | 9% | 0% | 0% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 14.629 | 50% | 3% | 4% | 0% | 0% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 14.629 | 50% | 3% | 4% | 0% | 0% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 7.185 | | 1% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 3.3

Το αντικείμενο του Μέτρου 3.3 αφορά την ολοκλήρωση των οδικών τμημάτων του βόρειου τμήματος της Ιόνιας Οδού (Δυτικός Άξονας), των οποίων η κατασκευή είχε ξεκινήσει κατά το ΚΠΣ II.

Τα τμήματα της Ιόνιας Οδού που είχαν χρηματοδοτηθεί από το ΚΠΣ II αφορούσαν τμήματα των παρακάμψεων Αγρινίου και Άρτας - Φιλιππιάδας. Ο οδικός άξονας αναμένεται να ολοκληρωθεί κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο με συγχρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ (εθνικό σκέλος), το Ταμείο Συνοχής και τα ΠΕΠ και με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 3.3 είναι η ολοκλήρωση των οδικών τμημάτων παράκαμψης των αστικών κέντρων Αγρινίου και Άρτας. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 3 για ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου περιλαμβάνεται η αναβάθμιση και ολοκλήρωση των τμημάτων των παρακάμψεων Άρτας και Αγρινίου, των οποίων η κατασκευή ξεκίνησε κατά την προηγούμενη περίοδο και συγκεκριμένα:

1. Η ολοκλήρωση της κατασκευής του πρώτου τμήματος της παράκαμψης Αγρινίου, μήκους 12,5χλμ. διατομής 2Χ2+ΛΕΑ.
2. Η ολοκλήρωση της κατασκευής του πρώτου τμήματος της παράκαμψης Άρτας, μήκους 14,8 χλμ. εκ των οποίων τα 10,0χλμ. κατασκευάζονται με διατομή 2Χ2 + ΛΕΑ και τα 4,8χλμ. με διατομή 2Χ1+ΛΕΑ και αφορούν συνδετήριο κλάδο του άξονα με την πόλη της Άρτας.
3. Η χρηματοδότηση των απαραίτητων μελετών για την ολοκλήρωση του τμήματος της Ιόνιας Οδού Αντίρριο – Κεφαλόβρυσο.

Το περιεχόμενο του Μέτρου 3.3, είναι σε συμβατότητα με τις δράσεις του Ταμείου Συνοχής που προβλέπεται να χρηματοδοτήσει τα υπόλοιπα τμήματα του άξονα από τον Α/Κ Αντίρριο μέχρι τον Α/Κ Ιωαννίνων, όπου γίνεται σύνδεση του άξονα με την Εγνατία Οδό. Σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης των υπολοίπων τμημάτων προβλέπεται να γίνει με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στο πλαίσιο Συμβάσεων Παραχώρησης.

Όλες οι πράξεις που εντάσσονται στο Μέτρο 3.3 είναι πρώτης προτεραιότητας, επειδή πρόκειται για δράσεις ολοκλήρωσης των υπό κατασκευή τμημάτων που χρηματοδοτήθηκαν από το ΚΠΣ II, καθώς και για τις μελέτες τμημάτων της Ιόνιας Οδού που είναι απαραίτητες για την ολοκλήρωση του άξονα και την προώθηση των διαδικασιών Παραχώρησης.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 3.3 συνδέονται άμεσα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό. Το Μέτρο 3.3 περιλαμβάνει την κατασκευή οδικού τμήματος 22,5χλμ. διατομής 2Χ2+ΛΕΑ και 4,8χλμ. διατομής 2Χ1+ΛΕΑ, καθώς και τις μελέτες ολοκλήρωσης τμημάτων της Ιόνιας οδού.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 3.3 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις του. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 3.3 - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΠΣ ΙΙ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|---|-----------------|-------------------|------------------|
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Αυτο/μου Κεντρικής Ελλάδας Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο Αυτο/μου Κεντρικής Ελλάδας (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων ΒΟΑΚ Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο ΒΟΑΚ (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Ολοκλήρωση τμημάτων Ιονίας Οδού Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | 28 | 28 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | 0 | 0 |
| Μήκος Άξονα - Μερικό σύνολο Ιονίας Οδού (χλμ) | - | 28 | 28 |
| Μήκος Άξονα - Σύνολο (χλμ) | - | 28 | 28 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση | | | |
| Ιωάννινα - Καρδίτσα (ώρες) | 3:19 | 3:19 | 3:19 |
| Καρδίτσα - Λαμία (ώρες) | 1:27 | 1:27 | 1:27 |
| Ιωάννινα - Λαμία (ώρες) | 4:46 | 4:46 | 4:46 |
| Χανιά - Ρέθυμνο (ώρες) | 0:36 | 0:36 | 0:36 |
| Ρέθυμνο - Ηράκλειο (ώρες) | 0:39 | 0:39 | 0:39 |
| Χανιά - Ηράκλειο (ώρες) | 1:15 | 1:15 | 1:15 |
| Πάτρα - Αργίριο (ώρες) | 1:53 | 1:53 | 1:53 |
| Αργίριο - Άρτα (ώρες) | 1:26 | 1:26 | 1:26 |
| Άρτα - Ιωάννινα (ώρες) | 1:12 | 1:12 | 1:12 |
| Πάτρα - Ιωάννινα (ώρες) | 4:42 | 4:27 | 4:27 |
| Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ, ESS) | | | |
| Ιωάννινα - Καρδίτσα (χλμ/ώρα) | 30 | 30 | 30 |
| Καρδίτσα - Λαμία (χλμ/ώρα) | 47 | 47 | 47 |
| Ιωάννινα - Λαμία (χλμ/ώρα) | 34 | 34 | 34 |
| Χανιά - Ρέθυμνο (χλμ/ώρα) | 83 | 83 | 83 |
| Ρέθυμνο - Ηράκλειο (χλμ/ώρα) | 92 | 92 | 92 |
| Χανιά - Ηράκλειο (χλμ/ώρα) | 88 | 88 | 88 |
| Πάτρα - Αργίριο (χλμ/ώρα) | 28 | 28 | 28 |
| Αργίριο - Άρτα (χλμ/ώρα) | 47 | 47 | 47 |
| Άρτα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 51 | 51 | 51 |
| Πάτρα - Ιωάννινα (χλμ/ώρα) | 38 | 40 | 40 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας | - | 260% | 260% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | | 453 | 453 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | 741 | 741 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | 86 | 86 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | 92 | 92 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | 8 | 8 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | 16 | 16 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | | 24 | 24 |
| Οδική Ασφάλεια | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | 50% | 50% |

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 3.3

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
 ΜΕΤΡΟ: 3.3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΠΣ ΙΙ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δόμια ΕΤΕ | |
|---------------|--------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------------|------------|--------|---------|----------------|--------------------|--------------------|-----------|------------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2001 | 313-411-413 | 9.066.981 | 9.066.981 | 4.589.769 | 4.589.769 | | | | 4.477.212 | 4.477.212 | | | | | | | | 1.823.301 |
| 2002 | 313-411-413 | 5.900.249 | 5.900.249 | 2.872.629 | 2.872.629 | | | | 3.027.620 | 3.027.620 | | | | | | | | 1.606.054 |
| 2003 | 313-411-413 | 7.631.782 | 7.631.782 | 3.770.726 | 3.770.726 | | | | 3.861.056 | 3.861.056 | | | | | | | | 2.009.362 |
| 2004 | 313-411-413 | 6.659.450 | 6.659.450 | 3.395.710 | 3.395.710 | | | | 3.263.740 | 3.263.740 | | | | | | | | 1.746.089 |
| 2005 | 313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2006 | 313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| Σύνολο | 313-411-413 | 29.258.462 | 29.258.462 | 14.628.834 | 14.628.834 | | | | 14.629.628 | 14.629.628 | | | | | 100.000.000 | 114.453.413 | | 7.184.806 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 3.3

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 3.3 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 3.3 περιλαμβάνει Συνήθη Έργα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής και απαλλοτριώσεων, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περίπτωσης.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου είναι ο φορέας υλοποίησής του, δηλαδή η ΕΥΔΕ / ΜΕΔΕ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 3.4

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 003 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ |
| 004 | ΜΕΤΡΟ | 3.4. ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 – 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 312 (100%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 42.464 | | 8% | | 0% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 42.464 | | 8% | 13% | 0% | 1% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 21.231 | 50% | 4% | 6% | 0% | 0% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 21.233 | 50% | 4% | 6% | 0% | 0% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 10.428 | | 2% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 3.4

Το αντικείμενο του Μέτρου 3.4 αφορά στην αναβάθμιση της επικοινωνίας στο εσωτερικό νησιωτικών περιοχών όπως η Ρόδος, η Λέσβος, η Κέρκυρα, η Κεφαλληνία, η Λευκάδα, κτλ. Οι παρεμβάσεις αυτές θα συμβάλλουν στην ισόρροπη ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας, και θα δώσουν λύση στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρείται κατά τους θερινούς κυρίως μήνες στο εσωτερικό οδικό δίκτυο και τις κεντρικές περιοχές των πρωτευουσών των νησιών αυτών.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 3.4 είναι η προώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας, και η βελτίωση της επικοινωνίας στο εσωτερικό των μεγάλων νησιών της Ρόδου, της Λέσβου, της Κέρκυρας, της Κεφαλληνίας και της Λευκάδας. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας για προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης στις νησιωτικές περιοχές μέσω της ανάπτυξης του οδικού τους δικτύου.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 3.4 περιλαμβάνονται δράσεις για την ωρίμανση, αναβάθμιση ή / και κατασκευή τμημάτων των κύριων οδικών αξόνων των νήσων Ρόδου, Λέσβου, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας, Λευκάδας κ.α.

Το περιεχόμενο του Μέτρου 3.4., είναι σε συνέργεια με τις δράσεις των ΠΕΠ και του INTERREG III που αφορούν κύριες οδικές συνδέσεις των νήσων Ρόδου, Λέσβου, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας, Λευκάδας κ.α.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου οι ιεραρχημένες προτεραιότητες οι οποίες τίθενται αφορούν στην:

1. αναβάθμιση των υφιστάμενων οδικών τμημάτων,
2. κατασκευή των τμημάτων εκείνων που εξασφαλίζουν πρόσβαση σε απομονωμένες νησιωτικές περιοχές,
3. κατασκευή των νέων προτεινόμενων οδικών τμημάτων.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 3.4 συνδέονται άμεσα με τα έργα που θα ενταχθούν σε αυτό.

Οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 3.4 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006 θα προσδιορισθούν μετά την οριστικοποίηση των επιλεγμένων δράσεων στα πλαίσια του παρόντος Προγράμματος και των λοιπών Προγραμμάτων και Πρωτοβουλιών της Ε.Ε.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 3.4

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

ΜΕΤΡΟ: 3.4 ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|--------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|------------|-----|-------|------|-------------------------|------------|------------|--------|---------|----------------|-----|-------------|------------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 312 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 |
| 2001 | 312 | 7.173.409 | 7.173.409 | 3.633.628 | 3.633.628 | | | | 3.539.781 | 3.539.781 | | | | | | | | 1.761.527 |
| 2002 | 312 | 5.889.414 | 5.889.414 | 2.698.108 | 2.698.108 | | | | 3.191.306 | 3.191.306 | | | | | | | | 1.446.224 |
| 2003 | 312 | 8.273.081 | 8.273.081 | 4.023.647 | 4.023.647 | | | | 4.249.434 | 4.249.434 | | | | | | | | 2.031.566 |
| 2004 | 312 | 6.717.060 | 6.717.060 | 3.558.655 | 3.558.655 | | | | 3.158.405 | 3.158.405 | | | | | | | | 1.649.464 |
| 2005 | 312 | 7.096.567 | 7.096.567 | 3.685.100 | 3.685.100 | | | | 3.411.467 | 3.411.467 | | | | | | | | 1.742.657 |
| 2006 | 312 | 7.314.857 | 7.314.857 | 3.632.479 | 3.632.479 | | | | 3.682.378 | 3.682.378 | | | | | | | | 1.796.261 |
| Σύνολο | 312 | 42.464.388 | 42.464.388 | 21.231.617 | 21.231.617 | | | | 21.232.771 | 21.232.771 | | | | | | 138.664.709 | 66.030.814 | 10.427.699 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 3.4

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 3.2 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Το Μέτρο 3.4 χρηματοδοτεί Συνήθη Έργα που θα προλύψουν ύστερα από πρόσκληση των δυνητικών τελικών δικαιούχων να υποβάλουν προτάσεις επιλέξιμων έργων για χρηματοδότηση.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'άρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περίπτωσης.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός Δικαιούχος του Μέτρου 3.4 είναι ο φορέας υλοποίησης των νησιωτικών οδικών αξόνων, δηλαδή η Διεύθυνση Δ1 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 4.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|---|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 004 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 4. ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 4.1. ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 – 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Παρέμβαση*) | 312 (19%) – 313 (78,5%) – 411 (2%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 727.655 | | 100% | | 8% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 307.996 | | 42% | 100% | 3% | 5% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 153.994 | 50% | 21% | 50% | 2% | 3% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 154.002 | 50% | 21% | 50% | 2% | 3% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 419.660 | | 58% | | 4% | |
| Δανεισμός | 77.000 | | 11% | | 1% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 4.1

Το αντικείμενο του Μέτρου 4.1 περιλαμβάνει την αναβάθμιση και ολοκλήρωση των περιφερειακών δακτυλίων και παρακάμψεων των κεντρικών περιοχών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, με στόχο την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των μεγάλων αυτών αστικών κέντρων.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 4.1 είναι η ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση, των έργων παράκαμψης των μεγάλων αστικών κέντρων και άλλων σημαντικών αστικών αρτηριών. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 4 για αναβάθμιση της υποδομής και των συνθηκών κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα μέσω της αναβάθμισης υφιστάμενων και την κατασκευή νέων κύριων αστικών οδικών αξόνων.

Κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο είχε χρηματοδοτηθεί η κατασκευή των τμημάτων της Ε.Λ.Ε.Σ.Σ. (Αττική Οδός) Α/Κ Μεταμόρφωσης – Α/Κ Κύμης και Α/Κ Παλλήνης – Αεροδρόμιο Σπάτων, καθώς και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού. Επίσης στα πλαίσια των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της προηγούμενης περιόδου υλοποιήθηκε μέρος του έργου της παρακηφίσιας αρτηρίας και της κάλυψης της κοίτης του Κηφισού ποταμού (τμήμα Α/Κ Μεταμόρφωσης – Α/Κ Π. Ράλλη).

Στα πλαίσια του ΚΠΣ ΙΙΙ προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν τα αστικά έργα τα οποία ξεκίνησαν αλλά δεν ολοκληρώθηκαν την προηγούμενη περίοδο καθώς και νέα έργα, τα οποία αναμένεται να οδηγήσουν σε βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των χρηστών του αστικού οδικού δικτύου.

Αναλυτικότερα, στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 4.1 περιλαμβάνονται:

(α) η κατασκευή του νοτιοανατολικού τμήματος του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου και της σύνδεσής του με το νέο Α/Δ Σπάτων μέσω της Αττικής Οδού. Το έργο αναφέρεται στη σύνδεση του νοτίου τμήματος της Περιφερειακής Οδού Αθηνών (Ε.Λ.Ε.Σ.Σ.) στον Α/Κ Υμηττού, με τη Λεωφ. Ποσειδώνος στο δυτικό όριο του Αερολιμένα του Ελληνικού. Το τμήμα έχει συνολικό μήκος 16,5χλμ. και αστική διατομή 2Χ3 πλάτους 30μ. Στο προς κατασκευή αντικείμενο περιλαμβάνεται και η σήραγγα Υμηττού, μήκους 1050μ. και διατομής 2Χ2. Η κατασκευή του τμήματος αυτού έχει σχεδιαστεί να γίνει με Σύμβαση Παραχώρησης.

(β) η κατασκευή του δυτικού τμήματος του Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου της Αθήνας με την ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού διαδρόμου της Λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως, στο τμήμα από Λεωφ. Χαμοστέρνας μέχρι την Πλατεία Αττικής, μήκους 2χλμ. και διατομής 2Χ3.

(γ) η κατασκευή του νοτιοανατολικού τμήματος του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου της Αθήνας. Το έργο αναφέρεται στην επέκταση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού από τον Α/Κ Βύρωνα έως τη Λεωφ. Βουλιαγμένης (στην περίμετρο του αστικού ιστού). Η κατασκευή του τμήματος αυτού έχει σχεδιαστεί να γίνει με Σύμβαση Παραχώρησης.

(δ) η αναβάθμιση και διαπλάτυνση της οδού Αγ. Άννης από Λεωφ. Κηφισού έως την Ιερά Οδό μήκους 4χλμ, στον μεταξύ του Εσωτερικού και Ενδιάμεσου Δακτυλίου τομέα για την συμπληρωματική δακτυλιακή λειτουργία προς τον Ενδιάμεσο Δακτύλιο (Λεωφ. Κηφισού).

(ε) η ανάπτυξη της σύνδεσης του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου της Αττικής (Αττική Οδός με το Λιμένα Ραφήνας). Πρόκειται για την επέκταση του Ανατολικού κλάδου της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού από τον Α/Κ Ραφήνας της Αττικής Οδού έως τη Ραφήνα.

(στ) η ολοκλήρωση σε συνέργεια με το ΠΕΠ Αττικής της Λεωφόρου Κηφισού που αναμένεται να συνδέσει τον οδικό άξονα ΠΑΘΕ με την Περιφερειακή Λεωφόρο της Λιμενικής Ζώνης του Πειραιά, μέσω του Σχιστού - Σκαρμαγκαά, καθώς και την παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος που αποτελεί τμήμα των δακτυλίων της Αθήνας. Ειδικότερα στο φυσικό αντικείμενο περιλαμβάνεται το τμήμα από Α/Κ Ιεράς Οδού –Α/Κ Λεωφ. Ποσειδώνος, με τους ανισόπεδους κόμβους Πέτρου Ράλλη, Πειραιώς, Αγ. Άννης και Λεωφ. Ποσειδώνος.

(ζ) η κατασκευή της υποθαλάσσιας Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας στην Θεσσαλονίκη, μήκους 3,75χλμ διατομής 2Χ3 που προβλέπεται να υλοποιηθεί με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων.

Το περιεχόμενο του Μέτρου 4.1., είναι σε συμβατότητα με τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας 4, καθώς και με τις δράσεις των ΠΕΠ και του Ταμείου Συνοχής που περιλαμβάνουν αστικά έργα, όπως η αναβάθμιση της σύνδεσης της Εσωτερικής με την Εξωτερική Περιφερειακή της Θεσσαλονίκης (τμήμα Κ4 – Κ5 – προτείνεται να υλοποιηθεί με χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας) και η Περιφερειακή Λεωφόρος Λιμενικής Ζώνης Πειραιά (προτείνεται να υλοποιηθεί με χρηματοδότηση από το Τ.Σ.).

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 4.1 είναι άμεσα συνδεδεμένα και προσδιορίζονται από τα έργα που εντάσσονται σε αυτό.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 4.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 4.1 - ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|---|-----------------|-------------------|------------------|
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Μήκος Αξόνων - Ολοκλήρωση τμημάτων Β' ΚΠΣ (χλμ) | - | - | 0 |
| Μήκος Αξόνων - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Δημόσια Έργα (χλμ) | - | - | 6 |
| Μήκος Αξόνων - Νέα έργα Γ' ΚΠΣ - Έργα με Παραχώρηση (χλμ) | - | - | 43 |
| Μήκος Αξόνων - Σύνολο (χλμ) | - | - | 49 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρονοαπόσταση (1) | 1:45 | - | 0:38 |
| Προσπελασιμότητα (Μέση ταχύτητα) (1) | 28 | - | 78 |
| Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας (1) | - | - | 325% |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | - | 11270 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/έτος) | - | - | 3084 |
| NO _x (τόννοι/έτος) | - | - | 192 |
| HC _s (τόννοι/έτος) | - | - | 306 |
| SO ₂ (τόννοι/έτος) | - | - | 18 |
| TSP (τόννοι/έτος) | - | - | 14 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 78 |
| Οδική Ασφάλεια (1) | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) | - | - | 58% |

(1) : Αφορά νέα έργα Γ' ΚΠΣ

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 4.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 4. ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
ΜΕΤΡΟ: 4.1 ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρεμβάσεως | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|-------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------|------------|--------|---------|----------------|-----|-------------|------------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερ/κή | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 312-313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 312-313-411-413 | 122.921.161 | 52.028.960 | 26.354.818 | 26.354.818 | | | | 25.674.142 | 25.674.142 | | | | 70.892.201 | | | | 13.000.000 |
| 2002 | 312-313-411-413 | 104.359.597 | 42.716.103 | 19.569.463 | 19.569.463 | | | | 23.146.640 | 23.146.640 | | | | 61.643.494 | | | | 11.200.000 |
| 2003 | 312-313-411-413 | 143.054.981 | 60.004.917 | 29.183.641 | 29.183.641 | | | | 30.821.276 | 30.821.276 | | | | 83.050.064 | | | | 15.200.000 |
| 2004 | 312-313-411-413 | 112.521.179 | 48.719.047 | 25.811.036 | 25.811.036 | | | | 22.908.011 | 22.908.011 | | | | 63.802.132 | | | | 12.200.000 |
| 2005 | 312-313-411-413 | 119.454.089 | 51.471.627 | 26.728.150 | 26.728.150 | | | | 24.743.477 | 24.743.477 | | | | 67.982.462 | | | | 12.200.000 |
| 2006 | 312-313-411-413 | 125.344.977 | 53.054.892 | 26.346.485 | 26.346.485 | | | | 26.708.407 | 26.708.407 | | | | 72.290.085 | | | | 13.200.000 |
| Σύνολο | 312-313-411-413 | 727.655.984 | 307.995.546 | 153.993.593 | 153.993.593 | | | | 154.001.953 | 154.001.953 | | | | 419.660.438 | | 145.267.792 | | 77.000.000 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 4.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 4.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Το Μέτρο 4.1 "Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες" περιλαμβάνει τα δύο ακόλουθα Μεγάλα Έργα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99:

- 1) των Οδικών Αξόνων Αττικής που θα κατασκευαστούν με Παραχώρηση,
 - 2) της Λεωφόρου Κηφισού,
- καθώς και συνήθη έργα.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής και απαλλοτριώσεων, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου 4.1 είναι οι φορείς υλοποίησής του, δηλαδή η Διεύθυνση Δ1 του ΥΠΕΧΩΔΕ, η ΕΥΔΕ – ΕΣΕΑ, καθώς και ο Φορέας Υλοποίησης της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας της Θεσσαλονίκης.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 5.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 005 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 5. ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 5.1. ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2001 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 311 (97,5) – 317 (0%**) – 411 (2%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

** Η οικονομική βαρύτητα είναι μηδενική, εφόσον για το συγκεκριμένο Πεδίο Παρέμβασης θα διατεθούν αποκλειστικά ιδιωτικοί πόροι.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------|------------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 1.307.925 | | 100% | | 14% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 1.169.994 | | 89% | 100% | 12% | 20% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 584.981 | 50% | 45% | 50% | 6% | 10% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 585.013 | 50% | 45% | 50% | 6% | 10% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 137.930 | | 11% | | 1% | |
| Δανεισμός | 409.000 | | 31% | | 4% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 5.1

Το αντικείμενο του Μέτρου 5.1 περιλαμβάνει την ολοκλήρωση και απόδοση στην κυκλοφορία των υπό κατασκευή τμημάτων των γραμμών, καθώς και των προγραμματισμένων γραμμών και των σταθμών του ΜΕΤΡΟ της Αθήνας, ενώ σε αυτό πρόκειται να ενταχθεί και η δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης σε κεντρικούς σταθμούς, εφόσον εκδηλωθεί ενδιαφέρον από ιδιώτες για τη χρηματοδότησή τους.

Για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, στο κέντρο της πόλης και κατά μήκος των βασικών αρτηριών και για τη μείωση του επιπέδου εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων είναι απαραίτητη η εκτροπή σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, που σήμερα πραγματοποιούνται με ιδιωτικά μέσα, προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Για να καταστεί αυτό δυνατό, θα πρέπει τα μέσα μαζικής μεταφοράς να γίνουν πιο ελκυστικά στους κατοίκους της πρωτεύουσας, παρέχοντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου όπως μειωμένος χρόνος διαδρομής, μεγάλος αριθμός προορισμών και κάλυψη όλων των περιοχών του πολεοδομικού συγκροτήματος, δυνατότητα συνδυασμού δύο ή περισσότερων μεταφορικών μέσων, κλπ. Η ολοκλήρωση των προγραμματισμένων γραμμών του μετρώ πρόκειται να συμβάλλει σημαντικά σε αυτή την προσπάθεια.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 5.1 είναι η επιτάχυνση της ολοκλήρωσης και η τμηματική απόδοση σε κυκλοφορία των υπό κατασκευή τμημάτων του ΜΕΤΡΟ της Αθήνας, καθώς και η κατασκευή των προγραμματισμένων επεκτάσεων των γραμμών του ΜΕΤΡΟ Αθήνας. Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 5 για ολοκλήρωση και απόδοση σε κυκλοφορία των γραμμών του Μετρώ της Αθήνας.

Αναλυτικά στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 5.1 εντάσσεται:

- § η ολοκλήρωση των υπό κατασκευή τμημάτων των Γραμμών 2 & 3 του μετρώ της Αθήνας, προς Μοναστηράκι με την παραλλαγή του σταθμού του Βοτανικού.
- § η κατασκευή επεκτάσεων των γραμμών 2 και 3 του ΜΕΤΡΟ συνολικού μήκους 13 χλμ. στα τμήματα:

Εθνική Άμυνα – Σταυρός, 5,1 χλμ.

Πρόκειται για επέκταση μήκους 5,1χλμ. προς τα βόρεια του σταθμού Εθνική Άμυνα με δύο σταθμούς (Πλακεντία, Σταυρός) και οδηγεί από το σταθμό “Εθνική Άμυνα” στο Σταυρό όπου υπάρχει η δυνατότητα ανταπόκρισης με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο που κινείται στη μεσαία νησίδα της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων. Στο Σταυρό πρόκειται να αναπτυχθεί αμαξοστάσιο το οποίο θα παρέχει εγκαταστάσεις στάθμευσης και αναμονής συρμών για συντήρηση και μικρές επισκευές τους. Αυτή η επέκταση αναμένεται να εξυπηρετεί 105.000 επιβάτες ημερησίως και θα αυξήσει σημαντικά την επιβατική κίνηση σε ολόκληρο το σύστημα του Μετρώ. Ο σχεδιασμός του Προαστιακού Σιδηροδρόμου έχει γίνει κατά τρόπο που να επιτρέπει τη μελλοντική επέκταση της γραμμής Μετρώ μέχρι το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων σε κοινό διάδρομο με το σιδηρόδρομο.

Μοναστηράκι (Ασωμάτων) – Αιγάλεω, 4,7 χλμ.

Πρόκειται για επέκταση 4,7χλμ., της γραμμής 3 από το φρέαρ των Ασωμάτων δυτικά προς το Αιγάλεω στην πλατεία Εσταυρωμένου. Περιλαμβάνει έναν σταθμό (Αιγάλεω) και ένα αμαξοστάσιο στον Αγ. Σάββα. Αυτή η επέκταση αναμένεται να εξυπηρετεί 70.000 επιβάτες ημερησίως στην ευρύτερη περιφέρεια και να μεγιστοποιήσει τα φορτία επιβατικής κίνησης με σταθμούς μετεπιβίβασης λεωφορείων και πιθανώς με τερματικούς σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων που κατά προτίμηση θα βρίσκονται κοντά στους σταθμούς της επέκτασης. Ο πρώτος δε σταθμός του Βοτανικού πρόκειται να αντικαταστήσει τον αρχικό σταθμό του Κεραμεικού του βασικού έργου.

(Σεπόλια) - Αγ. Αντώνιος – Θηβών, 1,5 χλμ.

Πρόκειται για τη συνέχεια της δυτικής επέκτασης της γραμμής 2 προς Περιστέρι. Περιλαμβάνει 1 σταθμό (Θηβών). Το τμήμα Σεπόλια – Αγ. Αντώνιος προβλέπεται να υλοποιηθεί από πόρους του ΚΠΣ ΙΙΙ. Αυτή η επέκταση αναμένεται να εξυπηρετεί 95.000 επιβάτες ημερησίως.

Δάφνη – Ηλιούπολη, 1,7 χλμ.

Πρόκειται για επέκταση 1,7χλμ. νότια της Δάφνης, υπόγεια και με έναν υπόγειο σταθμό στην περιοχή της Ηλιούπολης κάτω από την κεντρική νησίδα της λεωφόρου Βουλιαγμένης. Η επέκταση αυτή θα αυξήσει εξαιρετικά την επιβατική κίνηση στο σύστημα του ΜΕΤΡΟ καθώς αναμένεται να εξυπηρετεί 80.000 επιβάτες ημερησίως και θα αμβλύνει σημαντικά τα κυκλοφοριακά προβλήματα της περιοχής.

Σταθμοί Μετεπιβίβασης

Προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση στο δίκτυο του ΜΕΤΡΟ από περιοχές που δεν γειτνιάζουν με σταθμούς και δεν είναι δυνατή η προσέγγιση πεζή, έχει επιλεγεί ένας αριθμός από κεντρικούς σταθμούς σε κομβικά σημεία του οδικού δικτύου, στους οποίους θα αναπτυχθεί η κατάλληλη υποδομή που θα επιτρέπει την στάθμευση ιδιωτικής χρήσης οχημάτων και τη μετεπιβίβαση στο ΜΕΤΡΟ ή την μετεπιβίβαση από/ σε τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές. Οι σταθμοί αυτοί θα παρέχουν χώρο για την εξυπηρέτηση των λεωφορείων, θέσεις για στάθμευση ΙΧΕ οχημάτων ενώ θα υπάρχει πρόβλεψη για την ανάπτυξη χώρων στέγασης γραφείων ή καταστημάτων που θα συμβάλλουν στην κάλυψη του λειτουργικού κόστους των εγκαταστάσεων. Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα έχει προβλεφθεί η κατασκευή με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων οκτώ (8) σταθμών μετεπιβίβασης: Εθνικής Άμυνας, Κατεχάκη, Πανόρμου, Αγ. Σάββα, Αγ. Αντωνίου, Σεπολίων, Αττικής, Ν. Κόσμου και Δάφνης.

Το περιεχόμενο του Μέτρου 5.1 είναι συμβατό με τους στόχους του Άξονα Προτεραιότητας 5, καθώς και με τον Άξονα Προτεραιότητας 4, δηλαδή με τα αστικά έργα της Αθήνας.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου οι ιεραρχημένες προτεραιότητες οι οποίες τίθενται αφορούν στην:

1. Ολοκλήρωση των υπό κατασκευή τμημάτων των γραμμών.
2. Κατασκευή των προγραμματισμένων επεκτάσεων των γραμμών και των νέων σταθμών.
3. Κατασκευή των σταθμών μετεπιβίβασης

Προβλέπεται ότι η προμήθεια των 17 συρμών προοριζόμενων για τις επεκτάσεις θα γίνει με τη μέθοδο του leasing.

Με την ολοκλήρωση του παρόντος χρηματοδοτικού προγράμματος αναμένεται να έχουν κατασκευαστεί 13,7χλμ νέων γραμμών ΜΕΤΡΟ με συνολικά 5 σταθμούς.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 5.1 συνδέονται άμεσα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 5.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 5.1 - ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|---|--------------------|----------------------|---------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Γραμμή Μετρό (χλμ) | 17,6 | 17,6+50%x13 | 30,6 |
| Σταθμοί Μετρό (τεμ) | 21 | 21+50%*5 | 26 |
| Σταθμοί Μετεπιβίβασης - Έργα με Παραχώρηση (τεμ) | - | 0 | 8 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρόνος διαδρομής (1) | | | |
| Σύνταγμα - Αιγάλεω (λεπτά) | 20 | 20 | 10 |
| Σύνταγμα - Θηβών (λεπτά) | 20 | 20 | 13 |
| Σύνταγμα - Σταυρός (λεπτά) | 40 | 40 | 20 |
| Σύνταγμα - Ηλιούπολη (λεπτά) | 15 | 15 | 10 |
| Εξυπηρετούμενοι νέοι χρήστες (αριθμός/ώρα αιχμής) | - | - | 15.500 |
| Εξυπηρετούμενες νέες μετακινήσεις (αριθμός/ημέρα) | - | - | 170.000 |
| Απασχόληση | | | |
| Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 10210 | 20260 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων | | | |
| CO (τόννοι/ώρα) στο Λεκανοπέδιο | 36,8 | 36,8 | 32,5 |
| CO (τόννοι/ώρα) στο Δακτύλιο | 3,5 | 3,5 | 2,9 |
| Απασχόληση | | | |
| Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 110 |
| Οδική Ασφάλεια | | | |
| Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) στο Δακτύλιο | - | - | 10% |

(1) : Με συνδυασμό μέσων μαζικής μεταφοράς, λεωφορείο - μετρό ή μόνο μετρό, κατά περίπτωση
 * Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 5.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 5. ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΜΕΤΡΟ: 5.1 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δάνεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|-------------|-----|------|-------|-------------------------|-------------|--------------|--------|---------|----------------|-----|----------|------------|-------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΤΠΕ | ΧΜΠΔΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερειακή | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 311-317-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 311-317-411-413 | 220.944.597 | 197.644.363 | 100.115.037 | 100.115.037 | | | | 97.529.326 | 97.529.326 | | | | 23.300.234 | | | | 69.000.000 |
| 2002 | 311-317-411-413 | 182.527.710 | 162.267.261 | 74.339.254 | 74.339.254 | | | | 87.928.007 | 87.928.007 | | | | 20.260.449 | | | | 59.800.000 |
| 2003 | 311-317-411-413 | 255.239.106 | 227.942.931 | 110.860.995 | 110.860.995 | | | | 117.081.936 | 117.081.936 | | | | 27.296.175 | | | | 80.800.000 |
| 2004 | 311-317-411-413 | 206.040.802 | 185.070.871 | 98.049.350 | 98.049.350 | | | | 87.021.521 | 87.021.521 | | | | 20.969.931 | | | | 61.800.000 |
| 2005 | 311-317-411-413 | 217.871.082 | 195.527.196 | 101.533.222 | 101.533.222 | | | | 93.993.974 | 93.993.974 | | | | 22.343.886 | | | | 66.800.000 |
| 2006 | 311-317-411-413 | 225.301.282 | 201.541.604 | 100.083.378 | 100.083.378 | | | | 101.458.226 | 101.458.226 | | | | 23.759.678 | | | | 70.800.000 |
| Σύνολο | 311-317-411-413 | 1.307.924.579 | 1.169.994.226 | 584.981.236 | 584.981.236 | | | | 585.012.990 | 585.012.990 | | | | 137.930.353 | 0 | 0 | 0 | 409.000.000 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 5.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 5.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά τα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 5.1 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής και απαλλοτριώσεων, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περίπτωσης.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Ο τελικός δικαιούχος του Μέτρου θα είναι ο φορέας υλοποίησής του, δηλαδή η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ–ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 6.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 006 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 6. ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 6.1 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000-2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 311 (97,5) – 317 (0%***) – 411 (2%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

** Η οικονομική βαρύτητα είναι μηδενική, εφόσον για το συγκεκριμένο Πεδίο Παρέμβασης θα διατεθούν αποκλειστικά ιδιωτικοί πόροι.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ – ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»
 -ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ-

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙ- ΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|--------------------------------------|--|-------------|--------------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 657.790 | | 100% | | 7% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 243.999 | | 37% | 100% | 3% | 4% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 121.996 | 50% | 19% | 50% | 1% | 2% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 122.003 | 50% | 19% | 50% | 1% | 2% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 413.791 | | 63% | | 4% | |
| Δανεισμός | 61.000 | | 9% | | 1% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 6.1

Στο αντικείμενο του Μέτρου 6.1 εντάσσεται η κατασκευή της προγραμματισμένης γραμμής και των σταθμών του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, καθώς και των σταθμών μετεπιβίβασης.

Για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, στο κέντρο της πόλης και κυρίως κατά μήκος των βασικών αρτηριών, καθώς και τη μείωση του επιπέδου εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, είναι απαραίτητη η εκτροπή σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, που σήμερα πραγματοποιούνται με ιδιωτικά μέσα, προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η κατασκευή της προτεινόμενης γραμμής του ΜΕΤΡΟ θα συμβάλει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση. Το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης προβλέπεται να κατασκευαστεί με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω συστήματος παραχώρησης.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 6.1 είναι η ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων και η απόδοση σε χρήση του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, που ταυτίζεται με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 6.

Συγκεκριμένα το Μέτρο 6.1 περιλαμβάνει την κατασκευή της κεντρικής γραμμής του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, συνολικού μήκους 9,4χλμ., με 14 σταθμούς και ένα αμαξοστάσιο στην περιοχή Βότση. Το Μέτρο 6.1 περιλαμβάνει επίσης την χρηματοδότηση των απαραίτητων μελετών για την κατασκευή των σταθμών μετεπιβίβασης, καθώς και την μελέτη ανάπτυξης του δικτύου του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης.

Οι προαναφερόμενες δράσεις που εντάσσονται στο Μέτρο 6.1 αποτελούν μία ενότητα έργων πρώτης προτεραιότητας για την ολοκλήρωση και λειτουργία του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης.

Το Μέτρο 6.1 είναι σε συνοχή με το Μέτρο 4.1 “Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες”, καθώς και τις ανάλογες δράσεις του Ταμείου Συνοχής.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 6.1 είναι άμεσα συνδεδεμένα με τα έργα που πρόκειται να ενταχθούν σε αυτό.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 6.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 6.1 - ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|--------------------|----------------------|---------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Γραμμή Μετρό (χλμ) | - | - | 9,4 |
| Σταθμοί Μετρό (τεμ) | - | - | 14 |
| Σταθμοί Μετεπιβίβασης - Έργα με Παραχώρηση (τεμ) | - | - | - |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Χρόνος διαδρομής (1) Σιδ/κός Σταθμός - Α. Παπαναστασίου (λεπτά) | 50 | - | 25 |
| Εξυπηρετούμενοι νέοι χρήστες (αριθμός/ώρα αιχμής) | - | - | 30.000 |
| Εξυπηρετούμενες νέες μετακινήσεις (αριθμός/ημέρα) | - | - | 190.000 |
| Απασχόληση Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | - | 10190 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων CO (τόννοι/ώρα) | - | - | 15% |
| Απασχόληση Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 490 |
| Οδική Ασφάλεια Βελτίωση (μείωση ατυχημάτων) στην πόλη | - | - | 10% |

(1) : Με μέσα μαζικής μεταφοράς

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ – ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»
 -ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ-

ΜΕΤΡΟ 6.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 6. ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΜΕΤΡΟ: 6.1 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Άδεια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------------------|-------------|-----|-------|------|-------------------------|-------------|--------------|--------|---------|----------------|-----|----------|-----------|------------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή ή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΛ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερειακή | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 311-317-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | 0 |
| 2001 | 311-317-411-413 | 111.118.842 | 41.218.141 | 20.878.692 | 20.878.692 | | | | 20.339.449 | 20.339.449 | | | | 69.900.701 | | | | 10.000.000 |
| 2002 | 311-317-411-413 | 94.621.699 | 33.840.351 | 15.503.229 | 15.503.229 | | | | 18.337.122 | 18.337.122 | | | | 60.781.348 | | | | 8.600.000 |
| 2003 | 311-317-411-413 | 129.425.340 | 47.536.816 | 23.119.729 | 23.119.729 | | | | 24.417.087 | 24.417.087 | | | | 81.888.524 | | | | 12.600.000 |
| 2004 | 311-317-411-413 | 101.505.770 | 38.595.976 | 20.447.898 | 20.447.898 | | | | 18.148.078 | 18.148.078 | | | | 62.909.794 | | | | 9.600.000 |
| 2005 | 311-317-411-413 | 107.808.271 | 40.776.612 | 21.174.450 | 21.174.450 | | | | 19.602.162 | 19.602.162 | | | | 67.031.659 | | | | 9.600.000 |
| 2006 | 311-317-411-413 | 113.309.935 | 42.030.900 | 20.872.089 | 20.872.089 | | | | 21.158.811 | 21.158.811 | | | | 71.279.035 | | | | 10.600.000 |
| Σύνολο | 311-317-411-413 | 657.789.857 | 243.998.796 | 121.996.087 | 121.996.087 | | | | 122.002.709 | 122.002.709 | | | | 413.791.061 | 0 | 0 | 0 | 61.000.000 |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 6.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 6.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Σημειώνεται ότι το Μέτρο 6.1 περιλαμβάνει μόνο ένα Μεγάλο Έργο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής και απαλλοτριώσεων, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ'αρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι οι φορείς υλοποίησής του, δηλαδή ο Φορέας Υλοποίησης ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, η Διεύθυνση Εποπτείας Νομικών Προσώπων και ο Οργανισμός Θεσσαλονίκης.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 7.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 007 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 7. ΛΙΜΑΝΙΑ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 7.1 ΛΙΜΑΝΙΑ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ, ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ, ΚΡΗΤΗΣ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΑΥΤΑ , ΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΕ ΑΥΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 – 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 315 (97,5%) – 411 (2%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 211.346 | | 100% | | 2% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 181.999 | | 86% | 100% | 2% | 3% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 90.997 | 50% | 43% | 50% | 1% | 2% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 91.002 | 50% | 43% | 50% | 1% | 2% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 29.347 | | 14% | | 0% | |
| Δανεισμός | 0 | | 0% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 7.1

Στο αντικείμενο του Μέτρου 7.1 εντάσσονται έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των κύριων εμπορευματικών και των κύριων ακτοπλοϊκών λιμένων της χώρας. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντική συνιστώσα του μεταφορικού συστήματος, ενώ ο συνδυασμός θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών αποτελεί το βέλτιστο τρόπο για τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε., ιδιαίτερα και εν όψει της πολιτικής αστάθειας που επικρατεί στη Βαλκανική. Παράλληλα ο έντονος νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας, που έχει ως αποτέλεσμα την απομόνωση των νησιών και την εμφάνιση προβλημάτων περιφερειακότητας καθιστά αναγκαίο τον εκσυγχρονισμό των νησιωτικών λιμένων για την αύξηση της προσβασιμότητας των περιοχών αυτών. Η αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής των νησιωτικών περιοχών θα συμβάλλει επίσης στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας και στη στήριξη των οικονομιών των μικρών νησιών. Επομένως ο εκσυγχρονισμός των θαλασσιών μεταφορών με αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής αποτελεί πρώτιστη προτεραιότητα του στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη των μεταφορών.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 7.1 περιλαμβάνονται μεγάλα λιμάνια εθνικής σημασίας, καθώς και λιμάνια που συμβάλλουν στην αναδιάρθρωση και αναβάθμιση της ακτοπλοΐας. Το Μέτρο περιλαμβάνει κατά προτεραιότητα δράσεις στα λιμάνια Πειραιά, Πάτρας, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Σούδας, Ρόδου, Μυκόνου, Λαυρίου, κ.λ.π

Τα έργα, δηλαδή, που θα χρηματοδοτηθούν από το υπόψη Μέτρο θα είναι είτε έργα σε λιμάνια που ανήκουν στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, είτε έργα σε άλλα λιμάνια που υπαγορεύονται από στρατηγικό σχεδιασμό.

Επισημαίνεται ότι όλα τα προτεινόμενα έργα θα αφορούν σε ολοκληρωμένες παρεμβάσεις, δηλαδή μεταξύ άλλων θα ληφθούν μέτρα για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 7.1 είναι η βελτίωση της υποδομής και της λειτουργικότητας των εγκαταστάσεων ελλιμενισμού, σε λιμένες που είτε εξυπηρετούν τη διασύνδεση της Ελλάδας με άλλες χώρες είτε παρουσιάζουν αξιόλογη κίνηση και απαιτήσεις στις επιβατικές και εμπορευματικές ακτοπλοϊκές μεταφορές. Ο στόχος αυτός είναι απολύτως συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 7 για ολοκλήρωση των προγραμματισμένων παρεμβάσεων σε σημαντικούς λιμένες για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών.

Το Μέτρο προάγει τη στρατηγική για την ανάπτυξη των μεταφορών και είναι σε συνάφεια με ανάλογες δράσεις που χρηματοδοτούνται από το Τ.Σ., τα Π.Ε.Π. και το INTERREG.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 7.1 συνδέονται άμεσα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 7.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 7.1 - ΛΙΜΑΝΙΑ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|--------------------|----------------------|------------------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Αναβαθμιζόμενοι / αναπτυσσόμενοι λιμένες (τεμ) | - | - | 7 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Ταυτόχρονες νέες θέσεις ελλιμενισμού/φορτοεκφόρτωσης | - | - | 14 |
| Διακινούμενοι νέοι επιβάτες (αριθμός/έτος) | - | - | 815.000 |
| Διακινούμενα νέα εμπορεύματα (τόν/έτος) | - | - | 10.140.000 |
| Απασχόληση Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | - | 2880 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Λιμάνι Πειραιά Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων (1) CO (τόννοι/έτος) NOx (τόννοι/έτος) | - - - | - - - | -81 -35 |
| Λιμάνι Πάτρας Κάτοικοι που επηρεάζονται από μέσες συγκεντρώσεις ρύπων NOx>4μg/m3(24h) (αριθμός) | 56.250 | - | 15.750 |
| Λιμάνι Χανίων Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων (2) CO (τόννοι/ημέρα) VOC (τόννοι/ημέρα) NOx (τόννοι/ημέρα) SO ₂ (τόννοι/ημέρα) | - - - - | - - - - | 0,30 0,08 0,50 0,09 |
| Λιμάνι Μυκόνου Κάτοικοι που επηρεάζονται από οχλήσεις θορύβου και αέριας ρύπανσης (αριθμός) | 3.900 | - | 100 |
| Απασχόληση Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | - | 50 |

(1) : Αρνητικό πρόσημο σημαίνει αύξηση ρύπων. Η προβλεπόμενη αύξηση δημιουργεί ρύπους που δεν υπερβαίνουν τα θεσμοθετημένα όρια.

(2) : Λόγω μεταφοράς μιάς θέσης οχηματαγωγού πλοίου από το επιβαρημένο λιμάνι των Χανίων στο λιμάνι της Σούδας

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 7.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 7. ΛΙΜΑΝΙΑ
ΜΕΤΡΟ: 7.1 ΛΙΜΑΝΙΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δόμια ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|------------|-----|-------|------|-------------------------|------------|------------|--------|---------|----------------|------------|------------|------------|------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 315-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | |
| 2001 | 315-411-413 | 35.702.175 | 30.744.678 | 15.573.450 | 15.573.450 | | | | 15.171.228 | 15.171.228 | | | | 4.957.497 | | | | |
| 2002 | 315-411-413 | 29.552.308 | 25.241.574 | 11.563.884 | 11.563.884 | | | | 13.677.690 | 13.677.690 | | | | 4.310.734 | | | | |
| 2003 | 315-411-413 | 41.265.487 | 35.457.790 | 17.245.044 | 17.245.044 | | | | 18.212.746 | 18.212.746 | | | | 5.807.697 | | | | |
| 2004 | 315-411-413 | 33.250.490 | 28.788.802 | 15.252.121 | 15.252.121 | | | | 13.536.681 | 13.536.681 | | | | 4.461.688 | | | | |
| 2005 | 315-411-413 | 35.169.360 | 30.415.342 | 15.794.057 | 15.794.057 | | | | 14.621.285 | 14.621.285 | | | | 4.754.018 | | | | |
| 2006 | 315-411-413 | 36.406.167 | 31.350.916 | 15.568.525 | 15.568.525 | | | | 15.782.391 | 15.782.391 | | | | 5.055.251 | | | | |
| Σύνολο | 315-411-413 | 211.345.987 | 181.999.102 | 90.997.081 | 90.997.081 | | | | 91.002.021 | 91.002.021 | | | | 29.346.885 | 31.700.000 | 46.221.570 | 25.752.018 | |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 7.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 7.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Το Μέτρο 7.1 “Λιμάνια” περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τα πιο κάτω δύο Μεγάλα Έργα:

- 1) Έργα Ο.Λ.Π.,
- 2) Λιμάνι Πατρών.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής και απαλλοτριώσεων, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Οι δαπάνες για την κτήση των απαραίτητων εδαφικών εκτάσεων σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και προδιαγραφές για την εκτέλεση των έργων είναι κατά κανόνα επιλέξιμες μέχρι του ύψους 10% του προϋπολογισμού του έργου σύμφωνα και με τον κανόνα υπ’άρ. 5 επιλεξιμότητας του Καν. (ΕΚ) 1685 / 2000. Στις περιπτώσεις των μεγάλων έργων ή των έργων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ένα υψηλότερο ποσοστό σύμφωνα με τον ίδιο κανόνα 5, αφού πρώτα εξετάσει την ιδιαιτερότητα κάθε περιπτώσεως.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι οι φορείς υλοποίησης των έργων, δηλαδή η ΕΥΔΕ-ΛΙΜΑΝΙΩΝ, η ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, η Διεύθυνση Δ4 του ΥΠΕΧΩΔΕ και ο ΟΛΠ.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

A. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 8.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 008 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 8. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 8.1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΘΡΑΚΗΣ, ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΗΠΕΙΡΟΥ, ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ, ΚΡΗΤΗΣ, ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ. |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 322 (36%) – 314 (6%) – 315 (55,5%) – 411 (2%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 120.495 | | 100% | | 1% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 120.495 | | 100% | 100% | 1% | 2% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 60.246 | 50% | 50% | 50% | 1% | 1% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 60.249 | 50% | 50% | 50% | 1% | 1% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 0 | | 0% | | 0% | |

Β. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 8.1

Στο αντικείμενο του Μέτρου 8.1 εντάσσονται δράσεις για την αύξηση της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα και τη βελτίωση της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Παρόμοιες δράσεις, όπως η ανάπτυξη του Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS, Vessel Traffic Management Information System) χρηματοδοτήθηκαν και κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο. Η α' φάση του V.T.M.I.S., καλύπτει το 7% της χώρας. Η προγραμματιζόμενη επέκταση κατά την παρούσα προγραμματική περίοδο στην περιοχή του Πειραιά και των Ιονίων Νήσων θα αυξήσει το ποσοστό κάλυψης της χώρας, περιλαμβάνοντας όλους τους κύριους διαδρόμους θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 8.1 είναι η ολοκλήρωση των παρεμβάσεων που έχουν προγραμματισθεί και βρίσκονται σε εξελικτική φάση, τόσο για βελτίωση της οργάνωσης των λιμενικών υποδομών όσο και για τις λοιπές σχετικές δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Περιλαμβάνει την εφαρμογή μέτρων σύγχρονης οργάνωσης και λειτουργίας των λιμενικών υποδομών, προστασίας του περιβάλλοντος, θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης, ναυαγσωστικά, πληροφοριακά συστήματα και συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας κ.α.). Ο στόχος αυτός είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 8 για αύξηση της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα καθώς και για την αποτελεσματική αντιμετώπιση ναυτικών επεισοδίων με έρευνα και διάσωση στη θάλασσα, ειδικά μέτρα αντιμετώπισης των κινδύνων ρύπανσης και άλλες συναφείς ενέργειες.

Αναλυτικά το φυσικό αντικείμενο του Μέτρου 8.1 περιλαμβάνει:

- την προμήθεια και εγκατάσταση Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS, Vessel Traffic Management Information System), για κάλυψη του 35% της χώρας.
- την προμήθεια ελικοπτέρων έρευνας & διάσωσης παντός καιρού, περιπολικών σκαφών ανοικτής θαλάσσης και περιπολικών ελικοπτέρων πολλαπλών ρόλων με στόχο την έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.
- την κατασκευή έργων σωστικών βάσεων για τη λειτουργική υποστήριξη των ελικοπτέρων.
- την προμήθεια ειδικών πλοίων καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, την κατασκευή κτιριακής υποδομής (Κεντρική Αποθήκη) για υλικά και μέσα καταπολέμησης της ρύπανσης στην Ελευσίνα.
- την ίδρυση περιφερειακών σταθμών πρόληψης-καταπολέμησης της ρύπανσης με τον απαραίτητο εξοπλισμό τους.
- την προμήθεια πυροσβεστικών πλοίων που θα διενεργηθεί από την Πυροσβεστική Υπηρεσία, με στόχο την αντιμετώπιση των θαλασσίων ατυχημάτων.

Το Μέτρο 8.1 είναι σε συνοχή με τον Άξονα Προτεραιότητας 7 – Λιμάνια, και με τις αντίστοιχες δράσεις του Τ.Σ., του ΠΕΠ και του INTERREG.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 8.1 οι ιεραρχημένες προτεραιότητες οι οποίες τίθενται αφορούν στην:

1. προμήθεια όλου του απαραίτητου εξοπλισμού για τη διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων, την έρευνα και διάσωση στη θάλασσα και την πρόληψη και αντιμετώπιση ατυχημάτων θαλάσσιας ρύπανσης,
2. Την κατασκευή όλων των απαραίτητων έργων, εγκατάσταση όλων των συστημάτων, και γενικότερα ολοκλήρωση όλων των απαραίτητων δράσεων για να καταστούν τα συστήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας – έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, πρόληψης θαλάσσιας ρύπανσης, κλπ επιχειρησιακά.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 8.1 είναι άμεσα συνδεδεμένα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 8.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 8.1 - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|-----------------|-------------------|------------------|
| Α. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Ολοκλήρωση - επέκταση VTΜIS (τεμ) | 0 | 10%x1 | 1 |
| Ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης παντός καιρού (τεμ) | 4 | 4 | 6 |
| Περιπολικά ελικόπτερα πολλαπλών ρόλων (τεμ) | 0 | 2 | 2 |
| Περιπολικά σκάφη ανοικτής θάλασσας (τεμ) | 0 | 2 | 2 |
| Πλοία καταπολέμησης θαλάσσιας ρύπανσης (τεμ) | 2 | 4 | 4 |
| Αποθήκη υλικών/μέσων καταπολέμησης της ρύπανσης (τεμ) | 1 | 2 | 2 |
| Σταθμοί πρόληψης/καταπολέμησης της ρύπανσης (τεμ) | 0 | 0 | 1 |
| Έργα υποδομής υποστήριξης ελικοπτέρων (τεμ) | 1 | 1 | 2 |
| Πυροσβεστικά πλοία (τεμ) | 6 | 9 | 9 |
| Β. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας (ποσοστό κάλυψης του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου) | 5% | 5% | 35% |
| Έρευνα και διάσωση (ποσοστό κάλυψης του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου) | 27% | 27% | 40% |
| Περιπολία (ποσοστό κάλυψης του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου με ελικόπτερα) | 0% | 25% | 25% |
| Περιπολία (ποσοστό κάλυψης του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου με σκάφη ανοικτής θάλασσας) | 0% | 25% | 25% |
| Καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης (ποσοστό κάλυψης του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου) | 25% | 50% | 50% |
| Πυρόσβεση (ποσοστό κάλυψης του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου) | 27% | 40% | 40% |
| Απασχόληση Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | - | 100 | 150 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Απασχόληση Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | 0 | 0 |

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 8.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 8. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΜΕΤΡΟ: 8.1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Δόμια ΕΤΕ | |
|---------------|---------------------|--------------------|-----------------|------------------------------------|------------|-----|-------|------|---------------------------------|------------|------------|--------|---------|-------------------|-----|----------|-----------|------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή ή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή ή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 322-314-315-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | |
| 2001 | 322-314-315-411-413 | 20.354.949 | 20.354.949 | 10.310.623 | 10.310.623 | | | | 10.044.326 | 10.044.326 | | | | | | | | |
| 2002 | 322-314-315-411-413 | 16.711.541 | 16.711.541 | 7.656.032 | 7.656.032 | | | | 9.055.509 | 9.055.509 | | | | | | | | |
| 2003 | 322-314-315-411-413 | 23.475.330 | 23.475.330 | 11.417.324 | 11.417.324 | | | | 12.058.006 | 12.058.006 | | | | | | | | |
| 2004 | 322-314-315-411-413 | 19.060.033 | 19.060.033 | 10.097.883 | 10.097.883 | | | | 8.962.150 | 8.962.150 | | | | | | | | |
| 2005 | 322-314-315-411-413 | 20.136.906 | 20.136.906 | 10.456.678 | 10.456.678 | | | | 9.680.228 | 9.680.228 | | | | | | | | |
| 2006 | 322-314-315-411-413 | 20.756.318 | 20.756.318 | 10.307.362 | 10.307.362 | | | | 10.448.956 | 10.448.956 | | | | | | | | |
| Σύνολο | 322-314-315-411-413 | 120.495.077 | 120.495.077 | 60.245.902 | 60.245.902 | | | | 60.249.175 | 60.249.175 | | | | | | | | |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 8.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 8.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Το αντικείμενο του Μέτρου 8.1 “Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας – Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα” περιλαμβάνει ένα Μεγάλο Έργο το Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (V.T.M.I.S.) σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99, καθώς και συνήθη έργα.

Οι δράσεις τεχνικής βοήθειας για την υλοποίηση του Μέτρου καλύπτονται από το ίδιο Μέτρο. Επομένως από το Μέτρο αυτό καλύπτονται, πέραν των δράσεων κατασκευής, ενδεχόμενων απαλλοτριώσεων και προμηθειών, και όλες οι απαιτούμενες δράσεις υποστηρικτικών μελετών και τεχνικής βοήθειας.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου είναι οι φορείς υλοποίησής του, δηλαδή το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης (Πυροσβεστικό Σώμα) και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 9.1

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|---|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 009 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 9. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ |
| 001 | ΜΕΤΡΟ | 9.1 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΟΛΕΣ ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 - 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 322 (14,5%) – 312 (41,5%) – 313 (41,5%) – 411 (2%) – 413 (0,5%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 101.632 | | 78% | | 1% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 101.632 | | 78% | 78% | 1% | 2% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 49.252 | 48% | 38% | 38% | 1% | 1% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 52.380 | 52% | 40% | 40% | 1% | 1% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 0 | | 0% | | 0% | |

B. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 9.1

Το αντικείμενο του Μέτρου 9.1 περιλαμβάνει δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εισαγωγή της ηλεκτρονικής διαχείρισης της κυκλοφορίας στο αστικό οδικό δίκτυο και τους υπεραστικούς αυτοκινητόδρομους.

Σε ότι αφορά την οδική ασφάλεια, το υψηλό ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων ιδίως δε των θανατηφόρων στους Ελληνικούς οδικούς άξονες και τα αστικά κέντρα, πέρα από τη συσχέτισή τους με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της οδικής υποδομής, οφείλεται σε δύο κύριες παραμέτρους: στην ανεπαρκή αστυνόμευση και στην αναποτελεσματική οργάνωση των υπηρεσιών διάσωσης και ταχείας επέμβασης σε περίπτωση ατυχήματος. Έτσι το Μέτρο 9.1 περιλαμβάνει δράσεις και για τρεις ως άνω παραμέτρους.

Σε ότι αφορά την αποτελεσματική διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας και την ποιοτική βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, απαιτούνται και αναλαμβάνονται, στο πλαίσιο του Μέτρου 9.1, δράσεις όπως η δημιουργία κέντρων ελέγχου διαχείρισης αυτοκινητοδρόμων και η εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων συλλογής διοδίων, ο εξοπλισμός των οδών με τα απαραίτητα συστήματα για την ηλεκτρονική διαχείριση της κυκλοφορίας, καθώς και η κωδικοποίηση και μηχανογράφηση του οδικού περιβάλλοντος και η καταγραφή των συμβάντων.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 9.1 είναι η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις οδικές μεταφορές και στον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, στη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών ασφαλείας και διάσωσης μετά την εμπλοκή σε ατύχημα και στον εκσυγχρονισμό του συστήματος ηλεκτρονικής διαχείρισης της κυκλοφορίας, κυρίως σε μεγάλα αστικά κέντρα, ώστε να περιοριστεί το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ο γενικός στόχος του Μέτρου 9.1 είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 9 για βελτίωση της οδικής ασφάλειας, της αστυνόμευσης και της διάσωσης σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, καθώς και για την εισαγωγή ηλεκτρονικού συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Αναλυτικά, το Μέτρο 9.1 περιλαμβάνει:

A: Δράσεις που θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και γενικά τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι δράσεις αυτές υπάγονται γενικά στην αρμοδιότητα δύο υπουργείων: του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης (ΥΔΤ). Έτσι οι δράσεις του Μέτρου 9.1 ανά φορέα υλοποίησης περιλαμβάνουν:

1. Δράσεις που θα υλοποιηθούν από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.:

- Εντοπισμός και παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις (black spots) του οδικού δικτύου αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ, καθώς και συντονισμός αντίστοιχων παρεμβάσεων στο λοιπό υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- Βελτίωση της σήμανσης και του εξοπλισμού ασφαλείας του οδικού δικτύου αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ, καθώς και συντονισμός αντίστοιχων παρεμβάσεων στο λοιπό υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- Συντονισμός παρεμβάσεων βελτίωσης του οδικού περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές.
- Έλεγχος, παρακολούθηση και αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης και της εκπόνησης των αναγκαίων μελετών, από την αρμόδια ΕΥΔΕ της Γ.Γ.Δ.Ε. που θα συσταθεί, θα οργανωθεί και εξοπλισθεί, ώστε να αποκτήσει την κατάλληλη ικανότητα διαχείρισης των θεμάτων αυτών, και θα ενισχυθεί με κατάλληλο Σύμβουλο Οδικής Ασφάλειας.

2. Δράσεις που θα υλοποιηθούν από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης:

(Ελληνική Αστυνομία και Πυροσβεστική Υπηρεσία):

- Για τη βελτίωση της αστυνόμευσης η Ελληνική Αστυνομία θα προμηθευτεί τον κατάλληλο εξοπλισμό, ενώ παράλληλα θα σχεδιάσει και θα εφαρμόσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αστυνόμευσης του δικτύου. Συγκεκριμένα η Ε.Α θα προμηθευτεί περιπολικά οχήματα, οχήματα έρευνας τροχαίου ατυχήματος, γερανοφόρα οχήματα, μοτοσικλέτες ρύθμισης της κυκλοφορίας, συσκευές ελέγχου ταχύτητας, συσκευές ελέγχου μέθης, πομποδέκτες οχημάτων, πομποδέκτες δικύκλων, φορητούς πομποδέκτες, φορητές πινακίδες, κώνους, σταθμούς βάσεως και αναμεταδότες.

- Για τη βελτίωση της διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος η Πυροσβεστική Υπηρεσία θα προμηθευτεί με τον κατάλληλο εξοπλισμό, δηλαδή με Διασσωστικές Σειρές, Γερανοφόρα Οχήματα (έλξης - ανύψωσης και μόνο ανύψωσης), καθώς και Ειδικά Διασσωστικά Οχήματα διαφόρων χωρητικότητων.

B: Δράσεις για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας των οδικών αξόνων που ενδεχόμενα δε θα περιληφθούν στις Συμβάσεις Παραχώρησης.

Επιστημαίνεται ότι η ηλεκτρονική διαχείριση της κυκλοφορίας των μεγάλων οδικών αξόνων θα καλυφθεί στο πλαίσιο των συμβάσεων παραχώρησης που θα συναφθούν. Επί πλέον, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Κοινωνίας της Πληροφορίας θα καλύψει εφαρμογές ηλεκτρονικής διαχείρισης της κυκλοφορίας σε μεγάλα αστικά κέντρα.

Διευκρινίζεται ότι όλα τα συστήματα τηλεματικής και / ή ρύθμισης της κυκλοφορίας που θα εγκατασταθούν θα είναι συμβατά με τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα CEN / CENELEC / ETSI (TC 278 of CEN) και ότι θα τηρηθούν τα ψηφίσματα του Συμβουλίου και τις συστάσεις της Επιτροπής για την τηλεματική και τη συμβατότητα των συστημάτων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 9.1 όλες οι προτεινόμενες δράσεις είναι πρώτης προτεραιότητας, ιδιαίτερα εφόσον πρόκειται για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των θυμάτων τους, καθώς και για την άμβλυση των φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης στους μεγάλους οδικούς άξονες, τα αστικά κέντρα και κομβικά σημεία όπως λιμάνια και συγκοινωνιακά κέντρα.

Το Μέτρο 9.1 είναι σε συνοχή με τους τέσσερις πρώτους Άξονες Προτεραιότητας του Προγράμματος (Α.Π.1 “Οδικός Άξονας ΠΑΘΕ”, Α.Π.2 “Εγνατία Οδός”, Α.Π.3 “Λοιποί Κύριοι Οδικοί Άξονες” και Α.Π.4 “Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες”) που αφορούν σε παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, καθώς και με τις αντίστοιχες δράσεις του Ταμείου Συνοχής.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 9.1 είναι άμεσα συνδεδεμένα με τα έργα που εντάσσονται σε αυτό.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι ποσοτικοί στόχοι του Μέτρου 9.1 και τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις για το έτος 2006. Επίσης παρουσιάζονται και εκτιμήσεις για τις αντίστοιχες επιπτώσεις στην ενδιάμεση περίοδο (έτος 2003).

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΜΕΤΡΟ 9.1 - ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

| Δείκτες | Τιμή βάσης 2000 | Τιμή στόχος 2003* | Τιμή στόχος 2006 |
|--|--------------------|----------------------|---------------------|
| A. ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ | | | |
| Ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας | - | 0 | 1 |
| Περιπολικά οχήματα (τεμ) | - | 146 | 146 |
| Οχήματα τζιπ (τεμ) | - | 24 | 24 |
| Οχήματα έρευνας τροχαίων ατυχημάτων (τεμ) | - | 10 | 10 |
| Γερανοφόρα οχήματα (τεμ) | - | 35 | 35 |
| Περιπολικά δίκυκλα (τεμ) | - | 290 | 290 |
| Συσκευές ελέγχου ταχύτητας / μέθης (τεμ) | - | 1249 | 1249 |
| Πομποδέκτες οχημάτων (τεμ) | - | 180 | 180 |
| Πομποδέκτες δικύκλων (τεμ) | - | 290 | 290 |
| Πομποδέκτες φορητοί (τεμ) | - | 876 | 876 |
| Φορητές πινακίδες (τεμ) | - | 480 | 480 |
| Κώνιοι (τεμ) | - | 4.200 | 4.200 |
| Σταθμοί βάσης (τεμ) | - | 30 | 30 |
| Αναμεταδότες (τεμ) | - | 30 | 30 |
| Ειδικά διασωστικά οχήματα (τεμ) | 4 | 31 | 31 |
| Γερανοφόρα ανυψωτικά οχήματα (τεμ) | 1 | 3 | 3 |
| Γερανοφόρα ελκτικά - ανυψωτικά οχήματα (τεμ) | 3 | 8 | 8 |
| Σειρές ειδικών διασωστικών εργαλείων (τεμ) | 11 | 43 | 43 |
| B. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ | | | |
| Μείωση νεκρών από τροχαία ατυχήματα ανά έτος (1) | - | 2% | 5% |
| Απασχόληση Υλοποίηση, προσωρινά μεικτά ανθρωποέτη εργασίας | | 270 | 590 |
| Γ. ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ | | | |
| Απασχόληση Λειτουργία, μόνιμες καθαρές θέσεις εργασίας | - | 8 | 15 |

(1) : Σε συμπληρωματικότητα με τον Άξονα 6 του ΕΠ "Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες"

* Συμπληρώνεται για τους δείκτες επίδοσης

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 9.1

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 9. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
 ΜΕΤΡΟ: 9.1 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Άνευ ΕΤΕ | |
|---------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------------------|------------|-----|-------|------|---------------------------|------------|------------|--------|---------|----------------|-----|----------|----------|------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή ή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή ή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 322-312-313-411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | |
| 2001 | 322-312-313-411-413 | 17.168.425 | 17.168.425 | 8.429.053 | 8.429.053 | | | | 8.739.372 | 8.739.372 | | | | | | | | |
| 2002 | 322-312-313-411-413 | 14.121.002 | 14.121.002 | 6.258.895 | 6.258.895 | | | | 7.862.107 | 7.862.107 | | | | | | | | |
| 2003 | 322-312-313-411-413 | 19.809.915 | 19.809.915 | 9.333.795 | 9.333.795 | | | | 10.476.120 | 10.476.120 | | | | | | | | |
| 2004 | 322-312-313-411-413 | 16.057.025 | 16.057.025 | 8.255.135 | 8.255.135 | | | | 7.801.890 | 7.801.890 | | | | | | | | |
| 2005 | 322-312-313-411-413 | 16.968.489 | 16.968.489 | 8.548.455 | 8.548.455 | | | | 8.420.034 | 8.420.034 | | | | | | | | |
| 2006 | 322-312-313-411-413 | 17.506.934 | 17.506.934 | 8.426.388 | 8.426.388 | | | | 9.080.546 | 9.080.546 | | | | | | | | |
| Σύνολο | 322-312-313-411-413 | 101.631.790 | 101.631.790 | 49.251.721 | 49.251.721 | | | | 52.380.069 | 52.380.069 | | | | | | | | |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 9.1

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 9.1 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Το αντικείμενο του Μέτρου 9.1 “Οδική Ασφάλεια – Ηλεκτρονική Διαχείριση της Κυκλοφορίας” περιλαμβάνει Συνήθη Έργα και όχι Μεγάλα Έργα σύμφωνα με το άρθρο 25 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260/99.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Οι τελικοί δικαιούχοι του Μέτρου 9.1 είναι οι φορείς υλοποίησής του, δηλαδή η Διεύθυνση Δ3 του ΥΠΕΧΩΔΕ, η ΕΥΔΕ - Οδικής Ασφάλειας –Ηλεκτρονικής Διαχείρισης της Κυκλοφορίας, η ΔΜΕΟ, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και συγκεκριμένα η Ελληνική Αστυνομία (ΕΛ.ΑΣ) και η Πυροσβεστική Υπηρεσία .

ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΜΕΤΡΟ 9.2

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

| | | |
|-----------------|--|--|
| ΚΩΔ. ΟΠΣ | | |
| 3 | ΚΠΣ | 2000-2006 |
| 3 | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» |
| 009 | ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 9. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ |
| 002 | ΜΕΤΡΟ | 9.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ |
| | ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | ΟΛΕΣ ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ |
| | ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ | Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ |
| | ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | 2000 – 2006 |
| | ΠΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Οικονομική Βαρύτητα*) | 411 (80%) – 413 (20%) |

* Η οικονομική βαρύτητα του Πεδίου Παρέμβασης υπολογίζεται στο σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέτρου.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε χιλ. ΕΥΡΩ

| | ΠΟΣΟ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | | ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | | | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. | % Σ.Κ. | % Δ.Δ. |
| Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.) | 27.866 | | 22% | | 0% | |
| Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.) | 27.866 | | 22% | 22% | 0% | 0% |
| Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ) | 13.504 | 48% | 10% | 10% | 0% | 0% |
| Εθνική Δημόσια Δαπάνη | 14.362 | 52% | 11% | 11% | 0% | 0% |
| Ιδιωτική Συμμετοχή | 0 | | 0% | | 0% | |
| Δανεισμός | 0 | | 0% | | 0% | |

B. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΑΞΕΩΝ–ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
– ΔΕΙΚΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ 9.2

Αντικείμενο του Μέτρου 9.2 αποτελούν οι δράσεις τεχνικής βοήθειας που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του Προγράμματος. Σε αυτό δεν εντάσσονται οι απαραίτητες συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις των Αξόνων Προτεραιότητας 1 "Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ" & 2 "Εγνατία Οδός", οι οποίες περιλαμβάνονται στα Μέτρα 1.7 και 2.3 αντίστοιχα.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 9.2 είναι η αποτελεσματική εφαρμογή όλων των παρεμβάσεων που προβλέπεται να υλοποιηθούν από το Πρόγραμμα στον οποίο περιλαμβάνονται όλοι οι ειδικοί στόχοι του Προγράμματος.

Αναλυτικά, οι επιλέξιμες ενέργειες στο πλαίσιο του Μέτρου 9.2 είναι:

1. Αγορά και εγκατάσταση τεχνολογικού εξοπλισμού λειτουργίας του ΟΠΣ ή της εγκατάστασης και λειτουργίας άλλων απαραίτητων πληροφοριακών συστημάτων με βάση τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος ή υπάρχει υποχρέωση από το Διαρθρωτικό Ταμείο. Επίσης οι υπηρεσίες υποστήριξης της λειτουργίας του παραπάνω εξοπλισμού και λογισμικού.
2. Εκπόνηση μελετών και εμπειρογνομosύνων, όπως:
 - Προκαταρκτικές μελέτες κοινωνικοοικονομικής κατάστασης και επιπτώσεων τομέα ή περιφέρειας.
 - Προκαταρκτικές μελέτες έργων, όπως περιβαλλοντικές, κόστους – ωφέλειας, βιωσιμότητας, κτλ.
 - Μελέτες εξειδίκευσης μέτρων ή δράσεων του Προγράμματος και επεξεργασίας μεθόδων αξιολόγησης, επιλογής και διαχείρισης ειδικών δράσεων.
 - Στατιστικές αναλύσεις και αναλύσεις επιπτώσεων, προσδιορισμού φυσικών δεικτών και επιπτώσεων.
 - Επιχειρησιακά σχέδια, μελέτες αποτύπωσης και μελέτες διοικητικής και οργανωτικής αναβάθμισης.
3. Παροχή υπηρεσιών συμβούλου τεχνικής υποστήριξης στη Δ.Α. του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α. για ειδικά θέματα τα οποία εκ της φύσεώς τους δεν είναι δυνατή η αντιμετώπισή τους από το υφιστάμενο προσωπικό.
4. Παροχή υπηρεσιών συμβούλου αξιολόγησης, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του Ε.Π. και της ενδιάμεσης αξιολόγησης του άρθρου 42 του Κανονισμού (ΕΚ) 1260 / 1999.
5. Δημοσιότητα και πληροφόρηση του Ε.Π., με δημιουργία σχεδίου δράσης δημοσιότητας και ενέργειες, όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1159/2000.
6. Οργάνωση σεμιναρίων για την ανταλλαγή εμπειριών ή την κατάρτιση του προσωπικού της Διαχειριστικής Αρχής ή των εμπλεκόμενων στην παρακολούθηση ή την εφαρμογή του Ε.Π.

Οι δράσεις που εντάσσονται στο Μέτρο 9.2 είναι πρώτης προτεραιότητας, αφού συμβάλλουν στην επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου και στην υλοποίηση όλων των έργων και των επιμέρους στόχων του Προγράμματος.

Το Μέτρο 9.2 δεν περιλαμβάνει φυσικό αντικείμενο, αλλά αποτελεί σύνολο οριζόντιων δράσεων που θα συμβάλλουν στην αποτελεσματική διαχείριση και εφαρμογή του Προγράμματος.

Γ. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΜΕΤΡΟ 9.2

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ: 9. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
 ΜΕΤΡΟ: 9.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΡΟΥ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

(Σε ΕΥΡΩ)

| Έτος | Πεδίο Παρέμβασης | Συνολικό Κόστος | Δημόσιος Τομέας | | | | | | | | | | Ιδιώτες | Ταμείο Συνοχής | ΠΕΠ | INTERREG | Άνευ ΕΤΕ | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|------------|-----|-------|------|-------------------------|------------|------------|--------|---------|----------------|-----|----------|----------|------|
| | | | Σύνολο | Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Εθνική Συμμετοχή Σύνολο | Κεντρική | Περιφερική | Τοπική | | | | | | Άλλα |
| | | 1=2+13 | 2=3+8 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 2000 | 411-413 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | | | | | | |
| 2001 | 411-413 | 4.707.312 | 4.707.312 | 2.311.113 | 2.311.113 | | | | 2.396.199 | 2.396.199 | | | | | | | | |
| 2002 | 411-413 | 3.871.756 | 3.871.756 | 1.716.090 | 1.716.090 | | | | 2.155.666 | 2.155.666 | | | | | | | | |
| 2003 | 411-413 | 5.431.566 | 5.431.566 | 2.559.179 | 2.559.179 | | | | 2.872.387 | 2.872.387 | | | | | | | | |
| 2004 | 411-413 | 4.402.583 | 4.402.583 | 2.263.428 | 2.263.428 | | | | 2.139.155 | 2.139.155 | | | | | | | | |
| 2005 | 411-413 | 4.652.492 | 4.652.492 | 2.343.852 | 2.343.852 | | | | 2.308.640 | 2.308.640 | | | | | | | | |
| 2006 | 411-413 | 4.800.125 | 4.800.125 | 2.310.383 | 2.310.383 | | | | 2.489.742 | 2.489.742 | | | | | | | | |
| Σύνολο | 411-413 | 27.865.834 | 27.865.834 | 13.504.045 | 13.504.045 | | | | 14.361.789 | 14.361.789 | | | | | | | | |

Δ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΜΕΤΡΟ 9.2

Η διαδικασία που θα υιοθετηθεί για την εφαρμογή του Μέτρου 9.2 είναι αυτή που ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/ 1999, αναλύεται στο Νόμο 2860 / 2000 που αφορά στα καθήκοντα της Διαχειριστικής Αρχής και που περιγράφεται αναλυτικά στην Εισαγωγή (παράγραφος 4.2, σελ.13).

Στο Μέτρο 9.2. περιλαμβάνει δράσεις που καλύπτουν τις ανάγκες για παροχή τεχνικής βοήθειας κατά την υλοποίηση του Προγράμματος.

Συνολικά οι προκύπτουσες ανάγκες του Προγράμματος σε θέματα τεχνικής βοήθειας αφορούν στην αγορά και εγκατάσταση τεχνολογικού εξοπλισμού λειτουργίας του ΟΠΣ, εκπόνηση μελετών και εμπειρογνομosύνων, λειτουργικές δαπάνες των φορέων υλοποίησης για την υλοποίηση του Προγράμματος, παροχή υπηρεσιών συμβούλου τεχνικής υποστήριξης στη Δ.Α. του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., παροχή υπηρεσιών συμβούλου αξιολόγησης, δράσεις για τη δημοσιότητα και πληροφόρηση του Ε.Π., οργάνωση σεμιναρίων για την ανταλλαγή εμπειριών ή την κατάρτιση του προσωπικού της Διαχειριστικής Αρχής ή των εμπλεκόμενων στην παρακολούθηση ή την εφαρμογή του Ε.Π., παροχή υπηρεσιών εξειδικευμένων συμβούλων κλπ.

Ε. ΤΕΛΙΚΟΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Τελικός Δικαιούχος του Μέτρου είναι ο φορέας υλοποίησής του, δηλαδή η Διαχειριστική Αρχή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη».

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ – ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

**-ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ-
 Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"

ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ

| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ / ΜΕΤΡΟ | ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (Μόνο Έργα ΕΤΠΑ) | Δ Η Μ Ο Σ Ι Ο Σ Τ Ο Μ Ε Α Σ | | | | | | | | | | | Ι Δ Ι Ω Τ Ε Σ Π Ρ Ο Γ Ρ Α Μ Μ Α Τ Ο Σ | | | Ι Δ Ι Ω Τ Ε Σ Λ Ο Ι Π Ω Ν Χ Ρ Η Μ Α Τ Ο Δ Ο Τ Ι Κ Ω Ν Μ Ε Σ Ω Ν | | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ | ΛΟΙΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ | | ΔΑΝΕΙΑ Ε.Τ.Ε |
|---|----------------------------------|------------------------------------|----------------------|------------------------|----------|----------|----------------------|----------------------|---------------------|--------------|----------|----------------------|---------------------------------------|--------------------|----------------------|---|---------------------------|-----------------------------|----------------------|--------------------------|--|--------------|
| | | ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠΑΝΗΣ | ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | | | | | ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | | | | | ΕΤΠΑ | Τ.Σ | ΠΕΠ | INTERREG (ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | ΠΕΠ (ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | | | | | |
| | | | ΣΥΝΟΛΟ | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | ΣΥΝΟΛΟ | ΚΕΝΤΡΙΚΗ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ | ΤΟΠΙΚΗ | ΆΛΛΗ | | | | | | | | | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | (17) | (18) | (19) | (20) | | | |
| | (1)=(2)+(13) | (2)=(3)+(8) | (3)=(4)+(5)+(6)+(7) | (8)=(9)+(10)+(11)+(12) | | | | | (16)=(13)+(14)+(15) | | | | | | | | | | | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1 "ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ | 481.019.102 | 481.019.102 | 240.769.428 | 240.769.428 | | | 240.249.674 | 240.249.674 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 114.890.000 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ | 1.347.456.783 | 156.006.195 | 124.939.811 | 124.939.811 | | | 31.066.384 | 31.066.384 | | | | 1.191.450.588 | 0 | 0 | 0 | 1.191.450.588 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ | 208.008.260 | 208.008.260 | 104.116.510 | 104.116.510 | | | 103.891.750 | 103.891.750 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.4 ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ ΠΑΘΕ | 129.003.495 | 88.003.495 | 44.049.293 | 44.049.293 | | | 43.954.202 | 43.954.202 | | | | 41.000.000 | 0 | 0 | 0 | 41.000.000 | 73.110.000 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | 1.582.037.767 | 951.037.767 | 476.032.695 | 476.032.695 | | | 475.005.072 | 475.005.072 | | | | 631.000.000 | 0 | 0 | 0 | 631.000.000 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.6 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ | 414.005.957 | 150.005.957 | 120.134.434 | 120.134.434 | | | 29.871.523 | 29.871.523 | | | | 264.000.000 | 0 | 0 | 0 | 264.000.000 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ | 32.001.271 | 32.001.271 | 16.017.925 | 16.017.925 | | | 15.983.346 | 15.983.346 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 4.193.632.635 | 2.066.082.047 | 1.126.060.096 | 1.126.060.096 | | | 940.021.951 | 940.021.951 | | | | 2.127.450.588 | 0 | 0 | 0 | 2.127.450.588 | 188.000.000 | 0 | 0 | 470.000.000 | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2 "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 2.1. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ Κ.Π.Σ. ΙΙ | 713.955.433 | 713.955.433 | 356.988.549 | 356.988.549 | | | 356.966.884 | 356.966.884 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 63.500.000 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 2.2 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ | 674.160.141 | 547.965.795 | 273.991.210 | 273.991.210 | | | 273.974.585 | 273.974.585 | | | | 126.184.346 | 0 | 0 | 0 | 126.184.346 | 348.300.000 | 121.056.493 | 233.308.877 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ | 63.996.005 | 63.996.005 | 31.998.974 | 31.998.974 | | | 31.997.031 | 31.997.031 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1.452.101.579 | 1.325.917.233 | 662.978.733 | 662.978.733 | | | 662.938.500 | 662.938.500 | | | | 126.184.346 | 0 | 0 | 0 | 126.184.346 | 411.800.000 | 121.056.493 | 233.308.877 | 332.000.000 | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3 "ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 3.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ | 325.352.320 | 146.336.329 | 73.166.177 | 73.166.177 | | | 73.170.152 | 73.170.152 | | | | 179.015.991 | 0 | 126.000.000 | 305.015.991 | 0 | 0 | 121.056.493 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 3.2 ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ | 119.939.151 | 119.939.151 | 59.967.949 | 59.967.949 | | | 59.971.202 | 59.971.202 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44.020.543 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 3.3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ Κ.Π.Σ. ΙΙ | 29.258.462 | 29.258.462 | 14.628.834 | 14.628.834 | | | 14.628.628 | 14.628.628 | | | | 0 | 722.600.000 | 0 | 722.600.000 | 100.000.000 | 0 | 114.453.413 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 3.4 ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ | 42.464.398 | 42.464.398 | 21.231.617 | 21.231.617 | | | 21.232.771 | 21.232.771 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 66.030.814 | 88.041.065 | 0 | | | |
| ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ - ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ / ΣΠΑΡΤΗΣ | | | | | | | | | | | | 0 | 243.580.337 | 126.384.446 | 369.964.783 | 90.100.000 | 0 | 26.613.353 | 0 | | | |
| ΛΟΙΠΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22.010.271 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 517.014.321 | 337.998.330 | 168.994.577 | 168.994.577 | 0 | 0 | 169.003.753 | 169.003.753 | 0 | 0 | 0 | 179.015.991 | 966.180.337 | 252.384.446 | 1.397.580.774 | 190.100.000 | 66.030.814 | 418.195.158 | 83.000.000 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 "ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 4.1 ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ | 727.655.984 | 307.995.546 | 153.993.593 | 153.993.593 | | | 154.001.953 | 154.001.953 | | | | 419.660.438 | 0 | 0 | 419.660.438 | 0 | 0 | 145.267.792 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 727.655.984 | 307.995.546 | 153.993.593 | 153.993.593 | | | 154.001.953 | 154.001.953 | | | | 419.660.438 | 0 | 0 | 419.660.438 | 0 | 0 | 145.267.792 | 77.000.000 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 5 "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 5.1 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ | 1.307.924.579 | 1.169.994.226 | 584.981.236 | 584.981.236 | | | 585.012.990 | 585.012.990 | | | | 137.930.353 | 0 | 0 | 137.930.353 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1.307.924.579 | 1.169.994.226 | 584.981.236 | 584.981.236 | | | 585.012.990 | 585.012.990 | | | | 137.930.353 | 0 | 0 | 137.930.353 | 0 | 0 | 0 | 409.000.000 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 6 "ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 6.1 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ | 657.789.857 | 243.998.796 | 121.996.087 | 121.996.087 | | | 122.002.709 | 122.002.709 | | | | 413.791.061 | 0 | 0 | 413.791.061 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 657.789.857 | 243.998.796 | 121.996.087 | 121.996.087 | | | 122.002.709 | 122.002.709 | | | | 413.791.061 | 0 | 0 | 413.791.061 | 0 | 0 | 0 | 61.000.000 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 "ΛΙΜΑΝΙΑ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 7.1 ΛΙΜΑΝΙΑ | 211.345.987 | 181.999.102 | 90.997.081 | 90.997.081 | | | 91.002.021 | 91.002.021 | | | | 29.346.885 | 0 | 11.738.811 | 41.085.696 | 31.700.000 | 25.752.018 | 46.221.570 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 211.345.987 | 181.999.102 | 90.997.081 | 90.997.081 | | | 91.002.021 | 91.002.021 | | | | 29.346.885 | 0 | 11.738.811 | 41.085.696 | 31.700.000 | 25.752.018 | 46.221.570 | 0 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 8 "ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 8.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑΣ-ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ | 120.495.077 | 120.495.077 | 60.245.902 | 60.245.902 | | | 60.249.175 | 60.249.175 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 120.495.077 | 120.495.077 | 60.245.902 | 60.245.902 | | | 60.249.175 | 60.249.175 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 9 "ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 9.1 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ-ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ | 101.631.790 | 101.631.790 | 49.251.721 | 49.251.721 | | | 52.380.069 | 52.380.069 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΜΕΤΡΟ 9.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | 27.865.834 | 27.865.834 | 13.504.045 | 13.504.045 | | | 14.361.789 | 14.361.789 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 129.497.624 | 129.497.624 | 62.755.766 | 62.755.766 | | | 66.741.858 | 66.741.858 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | 9.317.357.643 | 5.883.977.981 | 3.033.003.071 | 3.033.003.071 | 0 | 0 | 2.850.974.910 | 2.850.974.910 | 0 | 0 | 0 | 3.433.379.682 | 966.180.337 | 284.123.257 | 4.663.683.256 | 821.600.000 | 212.839.325 | 842.993.398 | 1.432.000.000 | | | |

Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΑΙΜΑΝΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"
ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ

| ΜΕΤΡΟ/ ΕΤΟΣ | ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (Μένο Έργα ΕΤΠΑ) | Δ Η Μ Ο Σ Ι Ο Σ Τ Ο Μ Ε Α Σ | | | | | | | | | | ΙΔΙΩΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | ΙΔΙΩΤΕΣ ΛΟΙΠΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | ΛΟΙΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ | | ΔΑΝΕΙΑ Ε.Τ.Ε | | | | |
|---|----------------------------------|------------------------------------|------------------------|----------------------|----------|----------|-------------------------------|-----------------------|----------|--------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|--------------------------|------|--------------|--------|--------------------------------|-----------------------------|------|
| | | ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠΑΝΗΣ | Κοινοτική Συμμετοχή | | | | | Συμμετοχή του Κράτους | | | | | | | | ΕΤΠΑ | Τ.Σ. | | Π.Ε.Π. | INTERREG (ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | Π.Ε.Π (ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | |
| | | | Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΓΠΕ | ΧΜΠΑ | Σύνολο | Κεντρική | Περιφερειακή | Τοπική | | | | | | | | | | | Άλλη |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | | | | | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1 "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΘΕ" | (1)=(2)+(13) | (3) | (4)+(5)+(6)+(7) | | | | (8)=(9)+(10)+(11)+(12) | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.1 ΟΔΟΚΑΘΑΡΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2001 | 122.323.030 | 122.323.030 | 61.848.914 | 61.848.914 | | | 60.474.116 | 60.474.116 | | | | | | | 20.539.969 | | | | | | | |
| 2002 | 66.169.053 | 66.169.053 | 32.173.203 | 32.173.203 | | | 33.985.850 | 33.985.850 | | | | | | | 17.991.973 | | | | | | | |
| 2003 | 93.301.377 | 93.301.377 | 46.045.036 | 46.045.036 | | | 47.256.342 | 47.256.342 | | | | | | | 24.231.963 | | | | | | | |
| 2004 | 76.137.820 | 76.137.820 | 38.778.263 | 38.778.263 | | | 37.359.557 | 37.359.557 | | | | | | | 18.511.972 | | | | | | | |
| 2005 | 123.097.822 | 123.097.822 | 61.924.013 | 61.924.013 | | | 61.173.809 | 61.173.809 | | | | | | | 19.811.970 | | | | | | | |
| 2006 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21.111.968 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 481.019.102 | 481.019.102 | 240.769.428 | 240.769.428 | 0 | 0 | 240.249.674 | 240.249.674 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 114.890.000 | 122.199.816 | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΘΟΡΗΣΗ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2003 | 265.780.260 | 30.000.008 | 23.733.117 | 23.733.117 | | | 6.266.891 | 6.266.891 | | | 235.780.252 | | | | 4.379.034 | | | | | | | |
| 2004 | 205.642.896 | 24.481.259 | 19.987.585 | 19.987.585 | | | 4.493.674 | 4.493.674 | | | 181.161.437 | | | | 3.639.389 | | | | | | | |
| 2005 | 325.507.633 | 38.436.398 | 30.994.887 | 30.994.887 | | | 7.441.511 | 7.441.511 | | | 287.071.235 | | | | 3.807.490 | | | | | | | |
| 2006 | 550.526.194 | 63.088.530 | 60.224.222 | 60.224.222 | | | 12.864.308 | 12.864.308 | | | 487.437.664 | | | | 3.975.591 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 1.347.456.753 | 156.006.195 | 124.939.811 | 124.939.811 | 0 | 0 | 31.066.384 | 31.066.384 | 0 | 0 | 1.191.450.599 | 0 | 0 | 1.191.450.599 | 15.801.504 | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.3 ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2002 | 28.694.277 | 28.694.277 | 14.034.139 | 14.034.139 | | | 14.660.138 | 14.660.138 | | | 0 | | | | 9.556.742 | | | | | | | |
| 2003 | 40.466.353 | 40.466.353 | 20.085.112 | 20.085.112 | | | 20.381.241 | 20.381.241 | | | 0 | | | | 12.255.117 | | | | | | | |
| 2004 | 33.022.234 | 33.022.234 | 16.915.304 | 16.915.304 | | | 16.106.530 | 16.106.530 | | | 0 | | | | 9.781.607 | | | | | | | |
| 2005 | 34.856.863 | 34.856.863 | 17.635.285 | 17.635.285 | | | 17.221.578 | 17.221.578 | | | 0 | | | | 10.343.768 | | | | | | | |
| 2006 | 70.968.533 | 70.968.533 | 35.446.670 | 35.446.670 | | | 35.521.863 | 35.521.863 | | | 0 | | | | 10.905.930 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 208.008.260 | 208.008.260 | 104.116.510 | 104.116.510 | 0 | 0 | 103.891.750 | 103.891.750 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52.843.164 | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.4 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2002 | 18.162.141 | 12.139.886 | 5.937.520 | 5.937.520 | | | 6.202.366 | 6.202.366 | | | 6.022.255 | | | | 4.043.237 | | | | | | | |
| 2003 | 25.234.011 | 17.120.380 | 8.497.548 | 8.497.548 | | | 8.622.832 | 8.622.832 | | | 8.113.631 | | | | 5.184.857 | | | | | | | |
| 2004 | 20.205.042 | 13.970.945 | 7.156.475 | 7.156.475 | | | 6.814.470 | 6.814.470 | | | 6.234.097 | | | | 4.138.372 | | | | | | | |
| 2005 | 21.389.700 | 14.747.136 | 7.461.082 | 7.461.082 | | | 7.286.053 | 7.286.053 | | | 6.611.565 | | | | 4.376.209 | | | | | | | |
| 2006 | 44.013.600 | 30.025.149 | 14.996.668 | 14.996.668 | | | 15.028.481 | 15.028.481 | | | 13.988.451 | | | | 4.614.047 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 129.003.495 | 88.003.495 | 44.049.293 | 44.049.293 | 0 | 0 | 43.954.202 | 43.954.202 | 0 | 0 | 41.000.000 | 0 | 0 | 41.000.000 | 22.356.722 | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2001 | 314.227.073 | 190.597.207 | 96.750.540 | 96.750.540 | | | 93.846.667 | 93.846.667 | | | 123.629.866 | | | | 40.610.209 | | | | | | | |
| 2002 | 241.763.360 | 149.079.380 | 72.748.164 | 72.748.164 | | | 76.331.216 | 76.331.216 | | | 92.683.980 | | | | 35.572.487 | | | | | | | |
| 2003 | 304.887.368 | 180.016.609 | 89.152.049 | 89.152.049 | | | 90.864.560 | 90.864.560 | | | 124.870.759 | | | | 47.909.765 | | | | | | | |
| 2004 | 241.893.808 | 145.948.526 | 74.598.853 | 74.598.853 | | | 71.350.673 | 71.350.673 | | | 95.944.282 | | | | 36.600.593 | | | | | | | |
| 2005 | 184.843.036 | 99.663.613 | 50.335.713 | 50.335.713 | | | 49.327.900 | 49.327.900 | | | 85.179.422 | | | | 39.170.860 | | | | | | | |
| 2006 | 294.423.123 | 185.731.432 | 92.447.376 | 92.447.376 | | | 93.284.056 | 93.284.056 | | | 108.691.691 | | | | 41.741.126 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 1.582.037.767 | 951.037.767 | 476.032.695 | 476.032.695 | 0 | 0 | 475.005.072 | 475.005.072 | 0 | 0 | 631.000.000 | 0 | 0 | 631.000.000 | 241.605.040 | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.6 ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2001 | 84.199.362 | 30.507.233 | 24.718.586 | 24.718.586 | | | 5.788.647 | 5.788.647 | | | 53.692.129 | | | | 3.078.836 | | | | | | | |
| 2002 | 73.418.089 | 25.545.677 | 19.907.623 | 19.907.623 | | | 5.638.054 | 5.638.054 | | | 47.872.412 | | | | 2.762.031 | | | | | | | |
| 2003 | 95.600.540 | 34.261.910 | 27.095.902 | 27.095.902 | | | 7.168.008 | 7.168.008 | | | 61.338.830 | | | | 3.537.882 | | | | | | | |
| 2004 | 78.445.404 | 29.208.937 | 23.838.692 | 23.838.692 | | | 5.369.245 | 5.369.245 | | | 49.236.487 | | | | 2.826.685 | | | | | | | |
| 2005 | 82.342.462 | 30.482.300 | 24.572.731 | 24.572.731 | | | 5.909.569 | 5.909.569 | | | 51.860.162 | | | | 2.988.321 | | | | | | | |
| 2006 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 414.005.957 | 150.005.957 | 120.134.434 | 120.134.434 | 0 | 0 | 29.871.523 | 29.871.523 | 0 | 0 | 264.000.000 | 0 | 0 | 264.000.000 | 15.193.755 | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 1.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 2001 | 5.405.925 | 5.405.925 | 2.742.414 | 2.742.414 | | | 2.663.511 | 2.663.511 | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | |
| 2002 | 4.414.504 | 4.414.504 | 2.152.641 | 2.152.641 | | | 2.261.863 | 2.261.863 | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | |
| 2003 | 6.225.593 | 6.225.593 | 3.080.921 | 3.080.921 | | | 3.144.672 | 3.144.672 | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | |
| 2004 | 5.080.344 | 5.080.344 | 2.594.793 | 2.594.793 | | | 2.485.551 | 2.485.551 | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | |
| 2005 | 5.362.594 | 5.362.594 | 2.705.842 | 2.705.842 | | | 2.656.752 | 2.656.752 | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | |
| 2006 | 5.512.311 | 5.512.311 | 2.741.314 | 2.741.314 | | | 2.770.997 | 2.770.997 | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 32.001.271 | 32.001.271 | 16.017.925 | 16.017.925 | 0 | 0 | 15.983.346 | 15.983.346 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 4.193.532.635 | 2.066.082.047 | 1.126.060.096 | 1.126.060.096 | 0 | 0 | 940.021.951 | 940.021.951 | 0 | 0 | 2.127.450.588 | 0 | 0 | 2.127.450.588 | 188.000.000 | | | | | | | |
| 2001 | 4.414.504 | 4.414.504 | 2.152.641 | 2.152.641 | | | 2.261.863 | 2.261.863 | | | 0 | | | | 0 | | | | | | | |
| 2002 | 6.225.593 | 6.225.593 | 3.080.921 | 3.080.921 | | | 3.144.672 | 3.144.672 | | | | | | | | | | | | | | |

Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"
ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ

| ΜΕΤΡΟ/ ΕΤΟΣ | ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (Μηνιαίο Έργα ΕΤΠΑ) | Δ Η Μ Ο Σ Ι Ο Σ Τ Ο Μ Ε Α Σ | | | | | | | | | | ΙΔΙΩΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | ΙΔΙΩΤΕΣ ΛΟΙΠΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ | | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | ΛΟΙΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ | | ΔΑΝΕΙΑ Ε.Τ.Ε | | |
|---|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------|-------------|-----|-------|-------------|-----------------------|----------|--------------|--------|----------------------|-------------------------------------|------------|-----------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------------|------|
| | | ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠΑΝΗΣ | Κοινωπική Συμμετοχή | | | | | Συμμετοχή του Κράτους | | | | | ΕΤΠΑ | Υ.Σ. | | | ΓΕΠΙ | INTERREG (ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | | ΓΕΠ (ΚΟΙΝΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | |
| | | | Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΤΠΕ | ΧΜΠΑ | Σύνολο | Κεντρική | Περιφερειακή | Τοπική | | | | | | | | | | Άλλη |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | (17) | (18) | | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 "ΚΥΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΕΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 4.1 ΚΥΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΕΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | | | 0 | | | |
| 2001 | 122.921.161 | 62.028.960 | 26.354.818 | 26.354.818 | | | 25.674.142 | 25.674.142 | | | | 70.892.201 | | | | | | 13.000.000 | | | |
| 2002 | 104.369.697 | 42.716.103 | 19.669.463 | 19.669.463 | | | 23.146.640 | 23.146.640 | | | | 61.643.494 | | | | | | 11.200.000 | | | |
| 2003 | 143.054.981 | 60.004.917 | 29.183.641 | 29.183.641 | | | 30.821.276 | 30.821.276 | | | | 83.050.064 | | | | | | 15.200.000 | | | |
| 2004 | 112.521.179 | 48.719.047 | 25.811.036 | 25.811.036 | | | 22.908.011 | 22.908.011 | | | | 63.802.132 | | | | | | 12.200.000 | | | |
| 2005 | 119.464.089 | 61.471.627 | 26.728.160 | 26.728.160 | | | 24.743.477 | 24.743.477 | | | | 67.982.462 | | | | | | 12.200.000 | | | |
| 2006 | 125.344.977 | 53.054.892 | 26.346.485 | 26.346.485 | | | 26.708.407 | 26.708.407 | | | | 72.290.085 | | | | | | 13.200.000 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 727.665.984 | 307.995.546 | 153.993.693 | 153.993.693 | 0 | 0 | 154.001.953 | 154.001.953 | 0 | 0 | 0 | 419.660.438 | 0 | 0 | 419.660.438 | 0 | 0 | 77.000.000 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 727.665.984 | 307.995.546 | 153.993.693 | 153.993.693 | 0 | 0 | 154.001.953 | 154.001.953 | 0 | 0 | 0 | 419.660.438 | 0 | 0 | 419.660.438 | 0 | 0 | 77.000.000 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 5 "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 5.1 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | | | 0 | | | |
| 2001 | 220.944.697 | 197.644.363 | 100.115.037 | 100.115.037 | | | 97.529.326 | 97.529.326 | | | | 23.300.234 | | | | | | 69.000.000 | | | |
| 2002 | 192.627.710 | 162.267.281 | 74.339.264 | 74.339.264 | | | 87.928.007 | 87.928.007 | | | | 20.761.449 | | | | | | 59.800.000 | | | |
| 2003 | 265.239.106 | 227.942.931 | 110.860.995 | 110.860.995 | | | 117.081.936 | 117.081.936 | | | | 27.296.175 | | | | | | 30.800.000 | | | |
| 2004 | 206.040.802 | 185.070.871 | 98.049.350 | 98.049.350 | | | 87.021.521 | 87.021.521 | | | | 20.969.931 | | | | | | 61.800.000 | | | |
| 2005 | 217.871.082 | 195.627.196 | 101.533.222 | 101.533.222 | | | 93.993.974 | 93.993.974 | | | | 22.343.886 | | | | | | 66.800.000 | | | |
| 2006 | 225.301.282 | 201.541.604 | 100.083.378 | 100.083.378 | | | 101.458.226 | 101.458.226 | | | | 23.759.678 | | | | | | 70.800.000 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 1.307.924.679 | 1.169.994.226 | 584.981.236 | 584.981.236 | 0 | 0 | 585.012.990 | 585.012.990 | 0 | 0 | 0 | 137.930.353 | 0 | 0 | 137.930.353 | 0 | 0 | 409.000.000 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 1.307.924.679 | 1.169.994.226 | 584.981.236 | 584.981.236 | 0 | 0 | 585.012.990 | 585.012.990 | 0 | 0 | 0 | 137.930.353 | 0 | 0 | 137.930.353 | 0 | 0 | 409.000.000 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 6 "ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 6.1 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ & ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | | | 0 | | | |
| 2001 | 111.119.842 | 41.218.141 | 20.878.692 | 20.878.692 | | | 20.339.449 | 20.339.449 | | | | 69.900.701 | | | | | | 10.000.000 | | | |
| 2002 | 94.621.699 | 33.840.351 | 15.603.229 | 15.603.229 | | | 18.337.122 | 18.337.122 | | | | 60.781.348 | | | | | | 8.600.000 | | | |
| 2003 | 129.425.340 | 47.636.816 | 23.119.729 | 23.119.729 | | | 24.417.087 | 24.417.087 | | | | 81.888.524 | | | | | | 12.600.000 | | | |
| 2004 | 101.505.770 | 38.695.976 | 20.447.898 | 20.447.898 | | | 18.148.078 | 18.148.078 | | | | 62.909.794 | | | | | | 9.600.000 | | | |
| 2005 | 107.898.271 | 40.776.612 | 21.174.450 | 21.174.450 | | | 19.602.162 | 19.602.162 | | | | 67.031.659 | | | | | | 9.600.000 | | | |
| 2006 | 113.309.935 | 42.030.900 | 20.872.089 | 20.872.089 | | | 21.158.811 | 21.158.811 | | | | 71.279.035 | | | | | | 10.600.000 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 657.789.857 | 243.998.796 | 121.996.087 | 121.996.087 | 0 | 0 | 122.002.709 | 122.002.709 | 0 | 0 | 0 | 413.791.061 | 0 | 0 | 413.791.061 | 0 | 0 | 61.000.000 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 657.789.857 | 243.998.796 | 121.996.087 | 121.996.087 | 0 | 0 | 122.002.709 | 122.002.709 | 0 | 0 | 0 | 413.791.061 | 0 | 0 | 413.791.061 | 0 | 0 | 61.000.000 | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 "ΛΙΜΑΝΙΑ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 7.1 ΛΙΜΑΝΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | | | 0 | | | |
| 2001 | 35.702.175 | 30.744.678 | 15.573.450 | 15.573.450 | | | 15.171.228 | 15.171.228 | | | | 4.957.497 | | | | | | 0 | | | |
| 2002 | 29.652.308 | 25.241.574 | 11.563.894 | 11.563.894 | | | 13.677.690 | 13.677.690 | | | | 4.310.734 | | | | | | 0 | | | |
| 2003 | 41.266.487 | 35.467.790 | 17.246.044 | 17.246.044 | | | 18.212.746 | 18.212.746 | | | | 5.807.697 | | | | | | 0 | | | |
| 2004 | 33.260.490 | 28.798.802 | 15.252.121 | 15.252.121 | | | 13.636.681 | 13.636.681 | | | | 4.481.688 | | | | | | 0 | | | |
| 2005 | 35.169.360 | 30.416.342 | 15.794.057 | 15.794.057 | | | 14.621.285 | 14.621.285 | | | | 4.754.018 | | | | | | 0 | | | |
| 2006 | 36.406.167 | 31.350.916 | 15.568.525 | 15.568.525 | | | 15.782.391 | 15.782.391 | | | | 5.055.251 | | | | | | 0 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 211.345.987 | 181.999.102 | 90.997.081 | 90.997.081 | 0 | 0 | 91.002.021 | 91.002.021 | 0 | 0 | 0 | 29.346.895 | 0 | 11.738.811 | 41.085.696 | 31.700.000 | 25.762.018 | 46.221.570 | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 211.345.987 | 181.999.102 | 90.997.081 | 90.997.081 | 0 | 0 | 91.002.021 | 91.002.021 | 0 | 0 | 0 | 29.346.895 | 0 | 11.738.811 | 41.085.696 | 31.700.000 | 25.762.018 | 46.221.570 | | | |

Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"
ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ

| ΜΕΤΡΟ / ΕΤΟΣ | ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (Μένο Έργα ΕΤΠΑ) | ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ | | | | | | | | | | ΙΔΙΩΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | ΙΔΙΩΤΕΣ ΛΟΙΠΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ | | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ | ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | ΛΟΙΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ | | ΔΑΝΕΙΑ Ε.Τ.Ε | | |
|--|----------------------------------|------------------------------------|----------------------|----------------------|----------|----------|----------------------|-----------------------|----------|--------------|----------|----------------------|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|----------------------|---------------------------|------|
| | | ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠΑΝΗΣ | Κοινοτική Συμμετοχή | | | | | Συμμετοχή του Κράτους | | | | | ΕΤΠΑ | Τ.Σ. | | | ΠΕΠ | INTERREG (ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | | ΠΕΠ (ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ) | |
| | | | Σύνολο | ΕΤΠΑ | ΕΚΤ | ΕΓΠΕ | ΧΜΠΑ | Σύνολο | Κεντρική | Περιφερειακή | Τοπική | | | | | | | | | | Άλλη |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | (17) | (18) | (19) | | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 8 "ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΤΙΠΛΟΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 8.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΤΙΠΛΟΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 2001 | 20.354.949 | 20.354.949 | 10.310.623 | 10.310.623 | | | 10.044.326 | 10.044.326 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 2002 | 16.711.541 | 16.711.541 | 7.656.032 | 7.656.032 | | | 9.055.509 | 9.055.509 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 2003 | 23.475.330 | 23.475.330 | 11.417.324 | 11.417.324 | | | 12.058.006 | 12.058.006 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 2004 | 19.060.033 | 19.060.033 | 10.097.883 | 10.097.883 | | | 8.962.150 | 8.962.150 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 2005 | 20.136.906 | 20.136.906 | 10.456.678 | 10.456.678 | | | 9.680.228 | 9.680.228 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 2006 | 20.756.318 | 20.756.318 | 10.307.362 | 10.307.362 | | | 10.448.956 | 10.448.956 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 120.495.077 | 120.495.077 | 60.245.902 | 60.245.902 | 0 | 0 | 60.249.175 | 60.249.175 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 120.495.077 | 120.495.077 | 60.245.902 | 60.245.902 | 0 | 0 | 60.249.175 | 60.249.175 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 9 "ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ" | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΟ 9.1 ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| 2001 | 17.168.425 | 17.168.425 | 8.429.053 | 8.429.053 | | | 8.739.372 | 8.739.372 | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | 14.121.002 | 14.121.002 | 6.258.895 | 6.258.895 | | | 7.862.107 | 7.862.107 | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 19.809.915 | 19.809.915 | 9.333.795 | 9.333.795 | | | 10.476.120 | 10.476.120 | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 16.057.025 | 16.057.025 | 8.256.135 | 8.256.135 | | | 7.801.890 | 7.801.890 | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 16.968.489 | 16.968.489 | 8.548.455 | 8.548.455 | | | 8.420.034 | 8.420.034 | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 17.506.934 | 17.506.934 | 8.426.388 | 8.426.388 | | | 9.080.546 | 9.080.546 | | | | | | | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 101.631.790 | 101.631.790 | 49.251.721 | 49.251.721 | 0 | 0 | 52.380.069 | 52.380.069 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| ΜΕΤΡΟ 9.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| 2001 | 4.707.312 | 4.707.312 | 2.311.113 | 2.311.113 | | | 2.396.199 | 2.396.199 | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | 3.871.756 | 3.871.756 | 1.716.090 | 1.716.090 | | | 2.155.666 | 2.155.666 | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 5.431.566 | 5.431.566 | 2.659.179 | 2.659.179 | | | 2.872.387 | 2.872.387 | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 4.402.583 | 4.402.583 | 2.263.428 | 2.263.428 | | | 2.139.155 | 2.139.155 | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 4.652.492 | 4.652.492 | 2.343.852 | 2.343.852 | | | 2.308.640 | 2.308.640 | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 4.800.125 | 4.800.125 | 2.310.383 | 2.310.383 | | | 2.489.742 | 2.489.742 | | | | | | | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 27.865.834 | 27.865.834 | 13.504.045 | 13.504.045 | 0 | 0 | 14.361.789 | 14.361.789 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ | 129.497.624 | 129.497.624 | 62.755.766 | 62.755.766 | 0 | 0 | 66.741.858 | 66.741.858 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ | 9.317.367.643 | 5.883.977.981 | 3.033.003.071 | 3.033.003.071 | 0 | 0 | 2.850.974.910 | 2.850.974.910 | 0 | 0 | 0 | 3.433.379.662 | 966.104.182 | 264.123.257 | 4.663.607.101 | 821.600.000 | 212.839.325 | 842.993.397 | 1.432.000.000 | | |

4. ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

4.1. ΓΕΝΙΚΑ

Όπως ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1260/99 (άρθρο 46) η Διαχειριστική Αρχή είναι υπεύθυνη για την εξασφάλιση της δημοσιότητας του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη», ώστε να ενημερωθούν οι ενδεχόμενοι εμπλεκόμενοι φορείς, οι εμπλεκόμενες επαγγελματικές οργανώσεις, οι οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι, οι οργανισμοί προώθησης της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών, οι ενδιαφερόμενες μη κυβερνητικές οργανώσεις, αλλά και η ευρύτερη κοινή γνώμη για τα Μέτρα και τις δράσεις του Προγράμματος και το ρόλο που κατέχει η Κοινότητα στην υλοποίησή τους.

Σε ότι αφορά στη δημοσιότητα και την πληροφόρηση των παρεμβάσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων και κατά συνέπεια του παρόντος Προγράμματος, ισχύουν όλα όσα ορίζουν οι Κανονισμοί (ΕΚ) 1260 / 1999 και 1159 / 2000, καθώς και όσα προαναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 5 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη» για το θέμα της δημοσιότητας και της πληροφόρησης.

Συγκεκριμένα, τα μέτρα που θα υιοθετηθούν για την πληροφόρηση και τη δημοσιότητα του παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος καθορίζονται από τον Καν (ΕΚ) 1159/ 2000. Ως στόχος των ενεργειών δημοσιότητας και πληροφόρησης ορίζεται η αύξηση της ενημερότητας και της διαφάνειας σε ότι αφορά τις παρεμβάσεις των Διαρθρωτικών Ταμείων.

Στο παρόν κεφάλαιο του Συμπληρώματος Προγραμματισμού παρουσιάζονται αναλυτικά τα προτεινόμενα μέτρα δημοσιότητας του Προγράμματος υπό τη μορφή ενός σχεδίου δράσεων. Στο σχέδιο αυτό εντάσσονται οι απαιτούμενες ενέργειες δημοσιότητας, οι οποίες περιγράφονται συναρτούμενες με τους στόχους τους οποίους ικανοποιούν.

Το σχέδιο δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης αναφέρεται σε δράσεις δημοσιότητας που θα υλοποιηθούν τόσο στο πλαίσιο του Μέτρου 9.2 “Τεχνικής Βοήθεια του Προγράμματος”, όσο και στο πλαίσιο των άλλων Μέτρων του Προγράμματος. Όλες οι δράσεις δημοσιότητας θα γίνουν υπό το συντονισμό και τον έλεγχο της Διαχειριστικής Αρχής του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α.

Στο παρόν κεφάλαιο του Συμπληρώματος Προγραμματισμού γίνεται επίσης αναφορά στον ενδεικτικό προϋπολογισμό των δράσεων δημοσιότητας, καθώς και στη διοικητική οργάνωση που απαιτείται για την υλοποίησή τους. Τέλος, καθορίζονται τα κριτήρια αξιολόγησης των ενεργειών για τη δημοσιότητα και την πληροφόρηση.

Το σχέδιο δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης συντίθεται από δύο ευρύτερες κατηγορίες δράσεων, κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί σε ένα από τα δύο διαφοροποιημένα επίπεδα πληροφόρησης και δημοσιότητας που περιγράφονται ακολούθως.

1. Στο πρώτο επίπεδο περιλαμβάνονται οι δράσεις για την ενημέρωση των πιθανών δικαιούχων, δηλαδή των πιθανών ενδιαφερόμενων και εμπλεκόμενων φορέων στην υλοποίηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος. Οι δράσεις δημοσιότητας που θα

Λειτουργήσουν προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να υλοποιηθούν άμεσα και να απευθύνονται σε όλους τους πιθανούς αποδέκτες. Στο συγκεκριμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, παρουσιάζεται η ιδιαιτερότητα ότι οι περισσότεροι τελικοί δικαιούχοι, δηλαδή οι φορείς υλοποίησής του, είναι προκαθορισμένοι και συστάθηκαν για την υλοποίηση μεγάλων έργων μεταφορικής υποδομής.

Εκτός όμως από τους τελικούς δικαιούχους, οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αφορούν άμεσα ή έμμεσα επαγγελματικές οργανώσεις, οικονομικούς εταίρους, οργανισμούς προώθησης της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και πολλές μη κυβερνητικές οργανώσεις διάφορων θεματικών αντικειμένων. Για παράδειγμα, ενδιαφέρον πρόκειται να εκδηλώσουν οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες (Ελληνικές και Ευρωπαϊκές) οι οποίες θα κληθούν να αναλάβουν τα έργα που θα υλοποιηθούν με συμμετοχή ιδιωτικών πόρων. Ένα επίσης παράδειγμα ενδιαφερόμενων φορέων αποτελούν οι περιβαλλοντικές οργανώσεις οι οποίες θα εκφράσουν και θα τεκμηριώσουν τις τυχόν διαφωνίες τους για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων του Προγράμματος. Αυτές οι διαφωνίες θα συμβάλλουν στη βέλτιστη επίλυση των περιβαλλοντικών ζητημάτων μέσω των διαβουλεύσεων και της επιλογής των βέλτιστων εναλλακτικών προτάσεων για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα διαμορφωθούν και θα εξεταστούν από τις ανάλογες Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των έργων.

Όλοι αυτοί οι εμπλεκόμενοι φορείς καλούνται να συμμετάσχουν με τον τρόπο τους στην προώθηση της βέλτιστης υλοποίησης του Προγράμματος. Προϋπόθεση ωστόσο αποτελεί η έγκαιρη και επαρκής πληροφόρησή τους ώστε να έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν σε όλες τις διαδικασίες σχεδιασμού και εφαρμογής του Προγράμματος. Κατά συνέπεια, η δημοσιότητα και η πληροφόρηση σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει εν γένει να προηγηθεί της οριστικοποίησης ιδιαίτερα των νέων πράξεων που θα περιλαμβάνει το κάθε Μέτρο, ώστε να υπάρχει το κατάλληλο χρονικό διάστημα για την εμπλοκή των προαναφερόμενων φορέων, καθώς και επιτάχυνση των διαδικασιών εφαρμογής του Προγράμματος.

2. Στο δεύτερο επίπεδο εντάσσονται οι δράσεις που αφορούν την ενημέρωση των πολιτών για τις παρεμβάσεις που υλοποιούνται στο ΕΠ. Οι δράσεις αυτές θα πρέπει να απευθύνονται σε ολόκληρο τον πληθυσμό με στόχο την πληροφόρηση και την ενημέρωση για τα έργα που υλοποιούνται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, για τις συνέπειες τους στη ζωή του πολίτη και για το ρόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Κράτους στην πραγματοποίηση των παρεμβάσεων. Σε αυτό εντάσσεται και η παροχή στοιχείων και υποστήριξης στη Δ.Α. του ΚΠΣ III για τα μέτρα δημοσιότητας που θα υλοποιηθούν σε επίπεδο ΚΠΣ III.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται αναλυτικά το σχέδιο δράσης για τη δημοσιότητα και την πληροφόρηση με περιγραφή των δράσεων που θα υλοποιηθούν και στα δύο επίπεδα δημοσιότητας που προαναφέρθηκαν.

4.2. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ

Ένα από τα προαπαιτούμενα στάδια για το σχεδιασμό του σχεδίου δράσεων της δημοσιότητας και πληροφόρησης του Προγράμματος, αποτελεί η αναζήτηση και ο καθορισμός του επιθυμητού επιπέδου παρεχόμενης πληροφόρησης και η αναγνώριση του στοχοθετούμενου κοινού. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων σε ότι αφορά στην ενημερωτική κάλυψη του Προγράμματος και στην πληροφόρηση του στοχοθετούμενου κοινού.

Στόχος των μέτρων δημοσιότητας είναι η διαφάνεια και η ορατότητα των δράσεων που υλοποιούνται στο πλαίσιο του Προγράμματος. Η διαφάνεια συνδέεται με την πληροφόρηση όλων των ενδιαφερόμενων ή πιθανών εμπλεκόμενων φορέων στην υλοποίηση του Προγράμματος, όπως αναλύεται στη συνέχεια, και η ορατότητα με την πληροφόρηση του ευρύτερου κοινού περί των παρεμβάσεων του Προγράμματος.

Συγκεκριμένα, βασική επιδίωξη του σχεδίου δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης αποτελεί η εξασφάλιση της ορατότητας των δράσεων που συγχρηματοδοτούνται από το Κράτος – Μέλος και την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και του βαθμού συμμετοχής της Κοινότητας στην υλοποίηση των δράσεων αυτών. Βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) 1159 / 2000 πρέπει να διακρίνεται με σαφήνεια η συμμετοχή της Ε.Ε., κυρίως με την αναφορά στο ύψος της κοινοτικής συνδρομής και το ποσοστό συμμετοχής στις προβαλλόμενες δράσεις. Τα μηνύματα πρέπει να είναι ενδεικτικά της αποστολής του κάθε Ταμείου.

Η δημοσιοποίηση του ρόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υλοποίηση των διαρθρωτικών παρεμβάσεων του Προγράμματος θα πρέπει να γίνεται με τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο πληροφόρησης της κοινής γνώμης. Η προβολή των παρεμβάσεων που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, και οι σημαντικές φάσεις της υλοποίησής τους αποτελούν αντικείμενο ενεργειών ευαισθητοποίησης μέσω των εθνικών ή περιφερειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης κατά περίπτωση. Οι καταχωρήσεις υπό την μορφή δελτίου τύπου, ή διαφημιστικής ανακοίνωσης θα πρέπει να αναφέρουν σε απλή και κατανοητή γλώσσα για το ευρύ κοινό τη συμμετοχή της Ε.Ε. Σε αυτό τον τομέα θα πρέπει να διασφαλιστεί η καλή συνεργασία με το γραφείο της αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα.

Ο δεύτερος στόχος αφορά τη διαφάνεια και πηγάζει από την ανάγκη για ενημέρωση των περιφερειακών, τοπικών και άλλων αρμοδίων δημοσίων αρχών, των επαγγελματικών οργανώσεων και οικονομικών κύκλων, των οικονομικών και κοινωνικών εταίρων, των μη κυβερνητικών οργανώσεων (ιδίως των οργανώσεων προώθησης της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και των οργανώσεων που δρουν για τη βελτίωση και την προστασία του περιβάλλοντος), και των παραγόντων ή φορέων έργων, σχετικά με τις δυνατότητες που παρέχει η κοινή παρέμβαση της Ε.Ε και του κράτους μέλους.

Η Διαχειριστική Αρχή του ΕΠ μέσω του σχεδίου δράσεων δημοσιότητας, μεριμνά για τη δημιουργία κατάλληλου συστήματος διάδοσης των πληροφοριών, με το οποίο διασφαλίζεται η ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων αλλά και η διαφάνεια σε ότι αφορά τις

προτεινόμενες διοικητικές διαδικασίες, τους μηχανισμούς διαχείρισης των φακέλων, τα κριτήρια επιλογής των έργων/ ενεργειών και τους μηχανισμούς αξιολόγησης, καθώς και τους υπευθύνους σε εθνικό, περιφερειακό, ή τοπικό επίπεδο, οι οποίοι μπορούν να παρέχουν περαιτέρω διευκρινήσεις ως προς τις επιλέξιμες δράσεις του προγράμματος.

Για την επίτευξη των στόχων της δημοσιότητας, καθώς και για τη διασφάλιση της ενημέρωσης του στοχοθετούμενου κοινού, προτείνεται στη συνέχεια ένα αναλυτικό σχέδιο δράσεων που συντίθεται από τους ακόλουθους άξονες:

Άξονας Δημοσιότητας 1: Δράσεις για την Ενημέρωση των Εμπλεκόμενων στην Υλοποίηση του Προγράμματος Φορέων.

Άξονας Δημοσιότητας 2: Δράσεις για την Πληροφόρηση του Ελληνικού Πληθυσμού.

Κατά τη φάση της υλοποίησης του σχεδίου δράσης μπορούν να εξειδικεύονται τόσο οι ενέργειες όσο και η στρατηγική των μέσων, ανάλογα με τις διαπιστούμενες ανάγκες πληροφόρησης και δημοσιότητας και τα επιτευχθέντα επικοινωνιακά αποτελέσματα.

Ο **Άξονας Δημοσιότητας 1** αφορά την παροχή συγκεκριμένης πληροφορίας σε συγκεκριμένο κοινό. Πρόκειται για την ενημέρωση όλων των φορέων των περιφερειακών, των τοπικών και άλλων αρμοδίων δημοσίων αρχών, των επαγγελματικών οργανώσεων και οικονομικών κύκλων, των οικονομικών και κοινωνικών εταιρών, των μη κυβερνητικών οργανώσεων και των παραγόντων ή φορέων έργων, για την εξασφάλιση της διαφάνειας σχετικά με τις δυνατότητες που παρέχει η κοινή παρέμβαση της Ε.Ε και του κράτους μέλους.

Ο Άξονας Δημοσιότητας 1. περιλαμβάνει τα εξής μέτρα για την επίτευξη των στόχων του:

A. Καμπάνια άμεσης ενημέρωσης όλων των προαναφερόμενων φορέων.

- Το περιεχόμενο της ενημέρωσης θα αφορά σε πρώτη φάση το αντικείμενο του Προγράμματος, με ιδιαίτερη αναφορά στο ποσοστό συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τη διάθεση της πλήρους λίστας όλων των υπό ένταξη στο Πρόγραμμα έργων.
- Στην παρεχόμενη πληροφόρηση εντάσσεται επίσης σαφής περιγραφή των διοικητικών διαδικασιών που θα υιοθετηθούν, τον τρόπο χειρισμού των αιτήσεων, τα κριτήρια για τη διαδικασία επιλογής, και τους μηχανισμούς για την αξιολόγηση, καθώς και τα ονόματα των υπευθύνων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, οι οποίοι θα μπορούν να παρέχουν πληροφορίες και επεξηγήσεις για τις επιλέξιμες δράσεις και τον τρόπο λειτουργίας της οικονομικής ενίσχυσης.
- Η πληροφόρηση θα πρέπει επιπλέον να εστιάζει σε θέματα όπως η διαχείριση, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος, τα οποία εντάσσονται και χρηματοδοτούνται από τις πιστώσεις της Τεχνικής Βοήθειας των αντίστοιχων παρεμβάσεων.
- Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στην ύπαρξη ή δημιουργία του κατάλληλου

συστήματος διάδοσης των πληροφοριών οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της διαφάνειας για τους διάφορους εταίρους, τους δυνητικούς δικαιούχους και τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς. Σε αυτές τις πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνεται σαφής περιγραφή των διοικητικών διαβημάτων, περιγραφή των μηχανισμών διαχείρισης των φακέλων, πληροφόρηση σχετικά με τα κριτήρια επιλογής των διαγωνισμών και των μηχανισμών αξιολόγησης, καθώς επίσης και των ονομάτων ή των σημείων επαφής σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, για την εξήγηση της λειτουργίας των παρεμβάσεων και των κριτηρίων επιλεξιμότητας.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, η πληροφόρηση θα πρέπει να μεταδίδεται με διάφορους τρόπους όπως μέσω:

- 1) τυπογραφικού υλικού (φυλλάδια, περιοδικά, εφημερίδες, οδηγούς, κλπ.),
- 2) σεμιναρίων (αναφορικά με τους κανόνες της νέας περιόδου προγραμματισμού, δημιουργία και υποβολή έργων, κλπ.) και συνεδρίων,
- 3) βιντεοκασετών και οπτικών δίσκων (CD-ROM);
- 4) των ιστοσελίδων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. (www.mnec.gr) και του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (www.minenv.gr) στο διαδίκτυο, όπου θα γίνει καταχώρηση ενημερωτικού υλικού όσον αφορά στο Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α. Και στις δύο προαναφερόμενες ιστοσελίδες η πληροφορία για το Ε.Π. θα παρουσιάζεται σε δύο τουλάχιστον γλώσσες (Ελληνική/ Αγγλική) και θα υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω διερεύνησης μέσω μηχανισμών έρευνας που θα επιτρέπουν στον ενδιαφερόμενο τον προσδιορισμό των πηγών πληροφοριών και τις επαφές με εμπλεκόμενους φορείς. Θα δίδεται επίσης η δυνατότητα σύνδεσης με άλλες βάσεις δεδομένων και ιδιαίτερα με αυτές που έχουν σχέση με τους φορείς υλοποίησης του Προγράμματος. Η πληροφορία αυτή θα ενταχθεί στις ιστοσελίδες των δύο Υπουργείων πριν από το τέλος του 2001.

Β. Σε δεύτερη φάση, η οποία χρονικά ταυτίζεται με το σύνολο της περιόδου υλοποίησης του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., αλλά και μετά το πέρας της θα παρέχονται εκθέσεις για την πορεία και τα αποτελέσματα της οικονομικής ενίσχυσης και μεταξύ άλλων στοιχεία για:

- 1) τα αναλυτικά αποτελέσματα και τις δράσεις που επιτεύχθηκαν, διευκρινίζοντας την συμμετοχή Ευρωπαϊκής συγχρηματοδότησης.
- 2) τα παραδειγματικά έργα και τις άριστες πρακτικές ("success stories/best practices").
- 3) απάντηση σε αρνητικές ή ανακριβείς αναφορές των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Ο Άξονας Δημοσιότητας 2 περιλαμβάνει τα εξής δύο μέτρα δημοσιότητας:

Α. Το πρώτο μέτρο περιλαμβάνει την ενημέρωση ολόκληρου του Ελληνικού πληθυσμού σχετικά με τις δράσεις του Ε. Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α. Στόχος είναι να καταστεί ενήμερο το κοινό σχετικά με το ρόλο που διαδραματίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην υλοποίηση των διαρθρωτικών παρεμβάσεων του Προγράμματος και στα αποτελέσματα της εφαρμογής του. Η Αρχή Διαχείρισης του Προγράμματος θα ενημερώσει την κοινή γνώμη με τα κλασσικά Μέσα Ενημέρωσης σχετικά με τις δράσεις που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση,

το ακριβές ποσοστό χρηματοδότησης από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, καθώς και για την αποστολή κάθε Ταμείου, παρουσιάζοντας συγκεκριμένες προτεραιότητες των δράσεων. Η ενημέρωση για τις παρεμβάσεις του Προγράμματος θα γίνει τόσο κατά την έγκριση του, όσο και κατά τη διάρκεια σημαντικών σταδίων υλοποίησης καθώς και μετά το πέρας των δράσεων για την δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων.

Οι δράσεις ευαισθητοποίησης του κοινού θα απευθύνονται στα εθνικά ή περιφερειακά μέσα ενημέρωσης (τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση), ανάλογα με την περίπτωση προς αυτό τον σκοπό θα χρησιμοποιούνται, ιδίως, ανακοινώσεις τύπου, δημοσιεύσεις άρθρων, συμπληρώματα που δημοσιεύονται στα πλέον ενδεδειγμένα έντυπα και ενημερωτικές επισκέψεις στα σημεία παρέμβασης. Θα χρησιμοποιούνται επίσης και άλλα μέσα πληροφόρησης και επικοινωνίας, όπως: ιστοσελίδες διαδικτύου, δημοσιεύσεις σχετικά με επιτυχή παραδείγματα έργων και διαγωνισμοί βασισμένοι στις βέλτιστες πρακτικές.

Όταν πραγματοποιούνται διαφημιστικές καταχωρήσεις, παραδείγματος χάρη υπό τη μορφή ανακοινώσεων τύπου ή διαφημιστικών ανακοινώσεων, θα γίνεται σαφής προσδιορισμός της συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε αυτόν τον τομέα θα αναπτυχθεί στενή συνεργασία με το γραφείο της Επιτροπής στην Ελλάδα.

Συνοπτικά, ο άξονας δημοσιότητας 2 περιλαμβάνει μέτρα όπως:

- 1) Δημοσιότητα στο σημείο υλοποίησης και λειτουργίας του έργου, με ενημερωτικές πινακίδες στις οποίες το Ευρωπαϊκό έμβλημα θα πρέπει να εμφανίζεται εξίσου με κάθε εθνικό έμβλημα (Καν.(ΕΚ) 1159/2000)
- 2) Έκδοση τυπογραφικού υλικού (φυλλάδια, καταχωρήσεις σε περιοδικά και εφημερίδες, οδηγούς, κλπ.),
- 3) Υλοποίηση σεμιναρίων (αναφορικά με τους κανόνες της νέας περιόδου προγραμματισμού, δημιουργία και υποβολή έργων, κλπ.) και συνεδρίων,
- 4) Δημοσιοποίηση μέσω της τηλεόρασης και του ραδιοφώνου, βιντεοκασετών και οπτικών δίσκων (CD-ROM);
- 5) Δημοσιοποίηση μέσω καταχώρησης ενημερωτικού υλικού στις ιστοσελίδες του ΥΠ.ΕΘ.Ο. (www.mnec.gr) και του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. (www.minenv.gr) στο διαδίκτυο.

Ενδεικτικά τα μέτρα πληροφόρησης και δημοσιότητας που απευθύνονται στην κοινή γνώμη περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία για τις επενδύσεις σε υποδομές των οποίων το συνολικό κόστος υπερβαίνει τα τρία εκατομμύρια ευρώ:

- τοποθέτηση πινακίδων στα εργοτάξια των έργων, οι οποίες θα υπακούουν στους εξής κανόνες:
 1. Το μέγεθος των πινακίδων πρέπει να ανταποκρίνεται στη σημασία του έργου.
 2. Για τα έργα που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ένα μέρος της επιφάνειας των πινακίδων θα είναι αφιερωμένο στην προβολή της συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το μέρος της επιφάνειας της πινακίδας στο οποίο αναφέρεται η κοινοτική συμμετοχή, θα πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

- δε θα είναι μικρότερο από το 25 % τουλάχιστον της συνολικής επιφάνειας της πινακίδας,
 - θα περιλαμβάνει το τυποποιημένο Ευρωπαϊκό έμβλημα και συγκεκριμένο κείμενο, αναπαριστάμενα με συγκεκριμένη διάταξη, σύμφωνα με τους εν ισχύει κανόνες,
 - οι γραφικοί χαρακτήρες που θα χρησιμοποιούνται για την μνεία της χρηματοδοτικής συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα έχουν τις ίδιες διαστάσεις με τους χαρακτήρες που χρησιμοποιούνται για την μνεία της εθνικής συμμετοχής, μπορούν όμως να έχουν διαφορετικά τυπογραφικά χαρακτηριστικά,
 - θα γίνεται μνεία του συμμετέχοντος ταμείου.
3. Σε περίπτωση που οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν να μην αναρτήσουν πινακίδα για να γνωστοποιήσουν την δική τους παρέμβαση στην χρηματοδότηση ενός έργου, η συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ειδικής πινακίδας. Σε αυτή την περίπτωση, εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι ακόλουθες διατάξεις.

Η απόσυρση των πινακίδων πραγματοποιείται το αργότερο έξι μήνες μετά από το πέρας των εργασιών· αντικαθίστανται από αναμνηστικές πλάκες, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στα επόμενα.

Σημειώνεται ότι η υλοποίηση μέτρων δημοσιότητας έργων του Επιχειρησιακού Προγράμματος, όπως τοποθέτηση πινακίδων στα εργοτάξια των έργων υποδομής, αναμνηστικών πλακών, κτλ., αποτελούν ευθύνη και υποχρέωση των τελικών δικαιούχων των έργων αυτών κατά τα σχετικά οριζόμενα στην απόφαση ένταξης των έργων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Το κόστος υλοποίησης της δημοσιότητας έργων βαρύνει τον προϋπολογισμό του έργου. Η Διαχειριστική Αρχή παρακολουθεί την ορθή τήρηση των υποχρεώσεων αυτών από τους τελικούς δικαιούχους.

- τοποθέτηση αναμνηστικών πλακών επί μόνιμου βάσεως για τις υποδομές στις οποίες έχει πρόσβαση το ευρύ κοινό, η οποία θα γίνεται σύμφωνα με τους εξής κανόνες:
 1. Όταν πρόκειται για έργα (όπως λιμάνια, οδικοί σταθμοί, κ.λ.π.) συγχρηματοδοτούμενα από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, θα τοποθετούνται αναμνηστικές πλάκες που θα περιλαμβάνουν, εκτός από το ευρωπαϊκό έμβλημα, ένα κείμενο στο οποίο θα γίνεται μνεία της συγχρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ενδεχομένως, του συμμετέχοντος Ταμείου.
 2. Για έργα με κόστος που υπερβαίνει τα τρία εκατομμύρια ευρώ, πρέπει να αναφέρεται επίσης η κοινοτική συμμετοχή.
- Τοποθέτηση Αφισών
Για να ενημερώνεται η κοινή γνώμη σχετικά με τον ρόλο τον οποίο διαδραματίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα των μεταφορικών υποδομών, η Αρχή Διαχείρισης εξακριβώνει ότι έχουν τοποθετηθεί αφίσες με μνεία της συμβολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ενδεχομένως του συμμετέχοντος ταμείου, στα γραφεία κάθε οργανισμού

ο οποίος εμπλέκεται σε ή επωφελείται από δράσεις που χρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία (γραφεία απασχόλησης, κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης, εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια, γεωργικά επιμελητήρια, φορείς περιφερειακής ανάπτυξης, κ.λ.π.).

Κατά την προσπάθεια προσέγγισης του θέματος των δεικτών, έγινε αναφορά σε ορισμένες από τις πιο σημαντικές προσπάθειες δημιουργίας δεικτών που προηγήθηκαν. Σε αυτή την ενότητα γίνεται συνοπτική αναφορά στις σημαντικότερες από τις προσπάθειες αυτές, και κυρίως σε δείκτες που έχουν εφαρμοστεί και έχουν εντοπιστεί οι δυνατότητες και οι περιορισμοί τους.

Σημαντική είναι η προσφορά του ΟΟΣΑ τόσο με το θεωρητικό υπόβαθρο για τη δημιουργία δεικτών, όσο και με το σύστημα δεικτών που δημιούργησε και υιοθέτησε. Όπως προαναφέρθηκε, ο ΟΟΣΑ στήριξε τους δείκτες του στο θεωρητικό υπόβαθρο της προσέγγισης Πίεση – Κατάσταση - Ανταπόκριση

- Υλικό πληροφόρησης και επικοινωνίας
 1. Οι δημοσιεύσεις (φυλλάδια, δελτάρια, ενημερωτικές επιστολές) σχετικά με τις συγχρηματοδοτούμενες από τα διαρθρωτικά ταμεία παρεμβάσεις, περιλαμβάνουν, στην πρώτη εσωτερική σελίδα, ορατή μνεία της συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ενδεχομένως, του συμμετέχοντος Ταμείου, καθώς επίσης και το Ευρωπαϊκό έμβλημα σε περίπτωση που υπάρχει επίσης τυπωμένο το εθνικό ή το περιφερειακό έμβλημα.
 2. Οι δημοσιεύσεις περιλαμβάνουν τα στοιχεία του οργανισμού ο οποίος είναι υπεύθυνος για την πληροφόρηση των ενδιαφερομένων, καθώς επίσης και μνεία της αρχής διαχείρισης που έχει οριστεί για την υλοποίηση της σχετικής παρέμβασης.
 3. Για το υλικό το οποίο κοινοποιείται με ηλεκτρονικό τρόπο (διαδίκτυο, τράπεζα δεδομένων που απευθύνεται στους δυνητικούς δικαιούχους) ή για το οπτικοακουστικό υλικό, οι προαναφερόμενες γενικές αρχές εφαρμόζονται κατ' αναλογία. Είναι σημαντικό, στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του σχεδίου δράσεων επικοινωνίας, να γίνεται χρήση των νέων τεχνολογιών οι οποίες επιτρέπουν την ταχεία και αποτελεσματική διάδοση πληροφοριών, αλλά επίσης και να πραγματοποιείται διάλογος με το ευρύ κοινό.

Σε περίπτωση κόμβων διαδικτύου σχετικά με τα διαρθρωτικά ταμεία, θα πρέπει:

- να πραγματοποιείται μνεία της συμβολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ενδεχομένως, του συμμετέχοντος ταμείου, τουλάχιστον στην αρχική σελίδα,
- να δημιουργείται ένας σύνδεσμος προς τις άλλες ιστοσελίδες της Επιτροπής τις σχετικές με τα διάφορα διαρθρωτικά ταμεία.

Συγκεκριμένα η δίγλωσση (τουλάχιστον Ελληνική/ Αγγλική αλλά και πολύγλωσση εάν αυτό είναι επιθυμητό) ιστοσελίδα που θα αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, θα παρέχει όλη την προβλεπόμενη στο παρόν πρόγραμμα δράσης πληροφόρηση και θα

ολοκληρωθεί πριν από το τέλος του 2001. Η ιστοσελίδα θα περιλαμβάνει μηχανισμούς έρευνας που να επιτρέπουν στον ενδιαφερόμενο τον προσδιορισμό των πηγών πληροφοριών και τις επαφές με πιθανούς συνεταιίρους. Θα περιλαμβάνει επίσης συνδέσμους με άλλες βάσεις δεδομένων και μάλιστα αυτών που έχουν σχέση με επιχειρήσεις

- Εκδηλώσεις πληροφόρησης

Κατά τη διοργάνωση εκδηλώσεων πληροφόρησης (διαλέξεις, σεμινάρια, εκθέσεις - μεταξύ των οποίων εμπορικές - διαγωνισμοί) σχετικών με τις συγχρηματοδοτούμενες από τα διαρθρωτικά ταμεία παρεμβάσεις, οι διοργανωτές πρέπει να υποδηλώνουν την κοινοτική συμμετοχή σ' αυτές τις παρεμβάσεις, με την παρουσία της ευρωπαϊκής σημαίας στην αίθουσα της συνεδρίασης και του εμβλήματος στα έγγραφα. Τα γραφεία της Επιτροπής στα κράτη μέλη επικουρούν, εφόσον παρίσταται ανάγκη, τους διοργανωτές κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση αυτών των εκδηλώσεων.

- Οι εργασίες της Επιτροπής Παρακολούθησης θα δημοσιοποιούνται.

1. Προς αυτό τον σκοπό, η επιτροπή θα πληροφορεί τα μέσα ενημέρωσης σχετικά με την πρόοδο των παρεμβάσεων, των οποίων έχουν την ευθύνη. Οι επαφές με τους εκπροσώπους του τύπου θα πραγματοποιούνται με την ευθύνη του Προέδρου. Οι εκπρόσωποι της Επιτροπής θα συμμετέχουν στις επαφές με τον τύπο.
2. Θα πραγματοποιούνται επίσης οι αρμόζουσες ενημερώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του γραφείου της στην Ελλάδα, επί τη ευκαιρία σημαντικών εκδηλώσεων σχετικών με τις συνεδριάσεις των επιτροπών παρακολούθησης, όπως για παράδειγμα συναντήσεις υψηλού επιπέδου ή διάφορα εγκαίνια.
3. Στην Ετήσια Έκθεση Εκτέλεσης που προβλέπεται στο άρθρο 37 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 να πραγματοποιείται από την Επιτροπή Παρακολούθησης σε ετήσια βάση, θα εντάσσεται ένα κεφάλαιο σχετικά με τα μέτρα πληροφόρησης και δημοσιότητας σύμφωνα με το άρθρο 35 του ίδιου κανονισμού.

Η Αρχή Διαχείρισης θα υποβάλει στην Επιτροπή Παρακολούθησης πληροφόρηση σχετικά με την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα των δράσεων πληροφόρησης και δημοσιότητας, καθώς επίσης και αποδεικτικά στοιχεία, όπως φωτογραφίες.

Σύμφωνα με το άρθρο 46 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/1999, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή Παρακολούθησης όλα τα στοιχεία πληροφόρησης τα οποία θα πρέπει να λάβει υπόψη της στην ετήσια έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 45 του εν λόγω κανονισμού. Αυτές οι πληροφορίες πρέπει να επιτρέπουν τη διαμόρφωση κρίσης σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

B. Το δεύτερο μέτρο που εντάσσεται στον άξονα δημοσιότητας 2 αφορά την υποστήριξη της Διαχειριστικής Αρχής του ΚΠΣ ΙΙΙ για τα μέτρα δημοσιότητας σε συνολικό επίπεδο ΚΠΣ. Στο μέτρο αυτό περιλαμβάνεται η παροχή του απαραίτητου υλικού (φωτογραφίες, διαγράμματα,

κτλ.) και αναλυτικής πληροφορίας σε σχέση με τα έργα που εντάσσονται και υλοποιούνται από το Ε.Π.Ο.Α.Λ.Α.Α.

4.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ

Για την άρτια εφαρμογή του σχεδίου δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης είναι απαραίτητη τόσο η εξασφάλιση των απαιτούμενων κονδυλίων για την υλοποίηση των ενταγμένων σε αυτό δράσεων, όσο και ο καθορισμός ομάδας υπευθύνων για τη διαχείρισή του, ενώ επίσης θα πρέπει να καθοριστούν μηχανισμοί αξιολόγησης των δράσεων αυτών.

Η χρηματοδότηση των δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης, προέρχεται από τα Μέτρα 1.7 “Συμπληρωματικές Υποστηρικτικές Δράσεις του Άξονα”, 2.3 “Συμπληρωματικές Υποστηρικτικές Δράσεις του Άξονα” και 9.2 “Τεχνική Βοήθεια Προγράμματος” του Ε.Π.-Ο.Α.Λ.Α.Α., δηλαδή την Τεχνική Βοήθεια του Προγράμματος. Το συνολικό κόστος της Τεχνικής Βοήθειας του Προγράμματος ισούται με περίπου 124 εκατ. Ευρώ, τα οποία καλύπτουν εκτός από το κόστος των δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης, δράσεις για τον τεχνολογικό και διοικητικό εξοπλισμό της Αρχής Διαχείρισης του Προγράμματος, την εκπόνηση απαραίτητων μελετών και ερευνών, την εισαγωγή και εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης – παρακολούθησης έργων, τις απαραίτητες προμήθειες, και άλλες παρόμοιες ενέργειες.

Το ποσοστό του προϋπολογισμού της Τεχνικής Βοήθειας που αντιστοιχεί στο συνολικό κόστος των δράσεων δημοσιότητας εκτιμάται περίπου ίσο σε 10%. Σε ότι αφορά στη χρηματοδότηση ανά άξονα δημοσιότητας, ο δεύτερος άξονας είναι αυτός με το μεγαλύτερο κόστος υλοποίησης, γιατί στοχεύει στην πληροφόρηση του ευρύτερου κοινού και για την επίτευξη του στόχου αυτού χρησιμοποιεί δράσεις μεγαλύτερης εμβέλειας, οι οποίες είναι πιο δαπανηρές.

Το κόστος των δράσεων του άξονα δημοσιότητας 1 είναι συγκριτικά μικρότερο, επειδή απευθύνονται σε συγκεκριμένο κοινό, όπως φορείς δημοσίων και άλλων αρμοδίων αρχών, επαγγελματικές οργανώσεις και οικονομικοί κύκλοι, οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι, μη κυβερνητικές οργανώσεις κτλ. Οι δράσεις που εντάσσονται σε αυτόν τον άξονα δημοσιότητας είναι πολύ πιο συγκεκριμένες, περιορισμένης εμβέλειας και κατά συνέπεια μικρότερου κόστους από τις δράσεις για την πληροφόρηση του ευρύτερου κοινού.

Οι δράσεις που εντάσσονται στον τρίτο άξονα δημοσιότητας δεν χρηματοδοτούνται από το παρόν Πρόγραμμα, αφού εντάσσονται στο συνολικό σχέδιο δημοσιότητας του ΚΠΣ III.

Η διοικητική υποστήριξη αποτελεί επίσης έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για την επιτυχή εφαρμογή του σχεδίου δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης. Φορέας συντονισμού των δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης είναι η Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος. προς τούτο θα καθοριστούν τα μέλη της Διαχειριστικής Αρχής που θα αποτελέσουν την υπεύθυνη ομάδα για:

- τη διαχείριση των δράσεων δημοσιότητας,
- το συντονισμό των σχετικών δράσεων δημοσιότητας των τελικών δικαιούχων,

- την ενημέρωση και συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το γραφείο της στην Ελλάδα,
- την υποβολή πληροφόρησης και αποδεικτικών στοιχείων στην Επιτροπή Παρακολούθησης, σχετικά με την ποιότητα και αποτελεσματικότητα των δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης.

Εκτός από τον καθορισμό ομάδας υπεύθυνης για την δημοσιότητα θα καθοριστεί ένα άτομο υπεύθυνο για την ενημέρωση και την πληροφόρηση κάθε ενδιαφερομένου σε θέματα δημοσιότητας, καθώς και για την επικοινωνία και συνεργασία με τις εμπλεκόμενες αρχές και φορείς, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το γραφείο της στην Ελλάδα, η Επιτροπή Παρακολούθησης, τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, καθώς οι υπεύθυνοι για τη συνολική προβολή του ΚΠΣ III.

Θα καθοριστεί επίσης σημείο επικοινωνίας για θέματα δημοσιότητας και πληροφόρησης του Προγράμματος, το οποίο θα συστεγάζεται με τα γραφεία που θα αποτελούν την έδρα της Διαχειριστικής Αρχής. Εκεί θα συρρέει ο κάθε ενδιαφερόμενος για περαιτέρω πληροφόρηση για τις παρεμβάσεις του Προγράμματος καθώς και για εξεύρεση σχετικού πληροφοριακού υλικού.

4.4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΤΡΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ

Η αποτελεσματικότητα των δράσεων δημοσιότητας θα αξιολογείται σε ετήσια βάση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω των Ετησίων και της Τελικής Έκθεσης Εκτέλεσης που θα προετοιμάζει η Επιτροπή Παρακολούθησης σύμφωνα με το άρθρο 37 (παρ. 2) του Γενικού Κανονισμού (ΕΚ) 1260/1999. Για την καλύτερη δυνατή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής του παρόντος σχεδίου δράσεων δημοσιότητας και πληροφόρησης, υιοθετείται ένα σύνολο κριτηρίων αξιολόγησης, το οποίο επιτρέπει την εκτίμηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων και κατά συνέπεια την υιοθέτηση διορθωτικών μέτρων σε περίπτωση ανεπάρκειας. Τα κριτήρια αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, ανάλογα με το στοχοθετούμενο κοινό και στηρίζονται στα αναμενόμενα αποτελέσματα – στόχους του κάθε άξονα δημοσιότητας.

Κριτήρια Αξιολόγησης Αποτελεσματικότητας Δράσεων Πληροφόρησης Πιθανών Εμπλεκόμενων Φορέων

Η πληροφόρηση των πιθανών, εμπλεκόμενων στο Πρόγραμμα, φορέων, η οποία αποτελεί αντικείμενο του Άξονα Δημοσιότητας 1, είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη βελτιστοποίηση του σχεδιασμού, την καλύτερη δυνατή εφαρμογή του Προγράμματος και για την εκ των υστέρων ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές. Αυτού του είδους η πληροφόρηση, ωστόσο, παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα ότι χρονικά θα πρέπει να ξεκινήσει ταυτόχρονα με το σχεδιασμό του Προγράμματος, ιδιαίτερα όσον αφορά τα νέα έργα.

1. Συνεπώς ένα από τα κύρια κριτήρια αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων του άξονα δημοσιότητας 1, είναι η *έγκαιρη υλοποίηση* των δράσεων αυτών, πριν ακόμα από την οριστικοποίηση των νέων έργων του Προγράμματος.

Οι δράσεις του άξονα δημοσιότητας 1 πρέπει να εξασφαλίζουν τη διαφάνεια για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και κατά συνέπεια θα πρέπει:

2. Ένα δεύτερο κριτήριο αξιολόγησης είναι η ύπαρξη ενός συστήματος διάδοσης των πληροφοριών για την εξασφάλιση της διαφάνειας για τους διάφορους εταίρους, τους δυνητικούς δικαιούχους και τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς.

Στο σύστημα αυτό η πληροφόρηση θα πρέπει να μεταδίδεται με διάφορους τρόπους όπως μέσω:

- τυπογραφικού υλικού (φυλλάδια, περιοδικά, εφημερίδες, οδηγούς, κλπ.),
- σεμιναρίων (αναφορικά με τους κανόνες της νέας περιόδου προγραμματισμού, δημιουργία και υποβολή έργων, κλπ.) και συνεδρίων,
- βιντεοκασετών και οπτικών δίσκων (CD-ROM);
- μιας δίγλωσσης ιστοσελίδας στο διαδίκτυο που θα αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, θα παρέχει όλη την προβλεπόμενη στο παρόν πρόγραμμα δράσης πληροφόρηση και θα ολοκληρωθεί πριν από το τέλος του 2001.

3. Ένα ακόμα κριτήριο αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων δημοσιότητας είναι η εξασφάλιση της σαφήνειας και επάρκειας των δημοσιοποιούμενων στοιχείων με τα εξής ποιοτικά χαρακτηριστικά:

- Διάθεση της πλήρους λίστας όλων των υπό ένταξη στο Πρόγραμμα έργων.
- Αναφορά στο ποσοστό συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Σαφής περιγραφή των διοικητικών διαδικασιών, του τρόπου χειρισμού των αιτήσεων, των κριτηρίων για τη διαδικασία επιλογής, και τους μηχανισμούς για την αξιολόγηση, καθώς και τα ονόματα των υπευθύνων πληροφόρησης για τις επιλέξιμες δράσεις και τον τρόπο λειτουργίας της οικονομικής ενίσχυσης σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Αναφορά σε θέματα διαχείρισης, παρακολούθησης και αξιολόγησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος.

4. Τέλος κριτήριο αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων δημοσιότητας αποτελεί η παροχή πληροφορίας κατά τη διάρκεια της προγραμματικής περιόδου, αλλά και μετά το πέρας της. Πρόκειται για εκθέσεις για την πορεία και τα αποτελέσματα της οικονομικής ενίσχυσης και μεταξύ άλλων στοιχεία για:

- τα αναλυτικά αποτελέσματα και τις δράσεις που επιτεύχθηκαν, διευκρινίζοντας την συμμετοχή Ευρωπαϊκής συγχρηματοδότησης.
- τα παραδειγματικά έργα και τις άριστες πρακτικές ("success stories/best practices").
- απάντηση σε αρνητικές ή ανακριβείς αναφορές των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Κριτήρια Αξιολόγησης Δράσεων Πληροφόρησης Κοινού

Ο **Άξονας Δημοσιότητας 2** αφορά την ενημέρωση του κοινού. Στόχος είναι η ορατότητα των δράσεων σε όλους τους Έλληνες, αλλά και τους Ευρωπαίους πολίτες. Οι δράσεις αυτού του άξονα οριοθετούνται χρονικά στο διάστημα που ακολουθεί την έγκριση του Προγράμματος και διαρκούν έως και μετά το πέρας της υλοποίησής του. Κύρια κριτήρια αξιολόγησης των δράσεων του άξονα δημοσιότητας 2, είναι η επάρκεια και η εμβέλεια τους, χαρακτηριστικά μέσω των οποίων θα εξασφαλιστεί η ενημερότητα του κοινού σχετικά με τις παρεμβάσεις και τα αποτελέσματα του Προγράμματος.

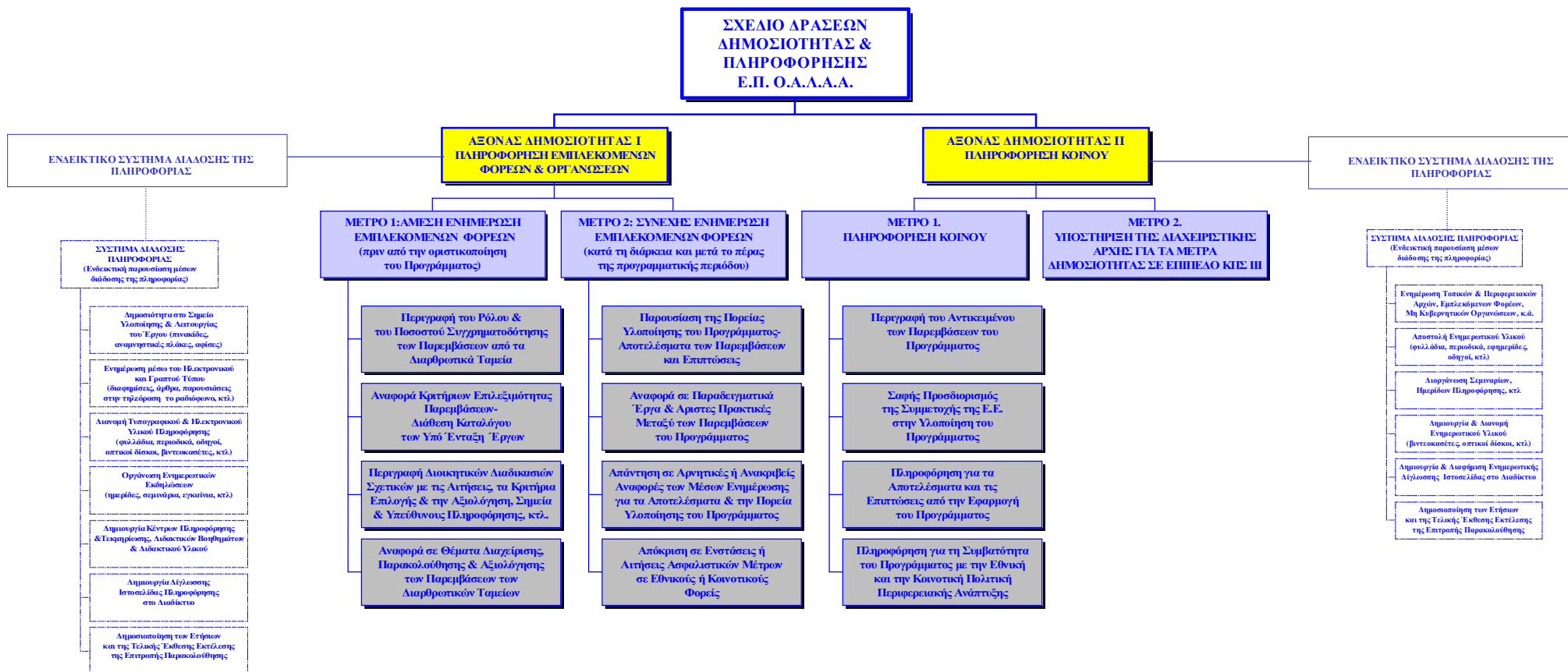
Σε ότι αφορά στο κριτήριο της επάρκεια της παρεχόμενης πληροφορίας, θα πρέπει να υπάρξει δημοσιοποίηση των ακόλουθων στοιχείων:

- Σαφής προσδιορισμός της συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πληροφορίες σε επίπεδο Ταμείου).
- Αναφορά στις παρεμβάσεις του Προγράμματος. Περιγραφή του αντικειμένου των παρεμβάσεων.
- Αναφορά στα αποτελέσματα των παρεμβάσεων του Προγράμματος.
- Ανάλυση των βέλτιστων πρακτικών.

Για την εξασφάλιση της ευρείας εμβέλειας της δημοσιότητας, ο άξονας δημοσιότητας 2 πρέπει να συμπεριλάβει τρόπους πληροφόρησης όπως:

- Δημοσιότητα στο σημείο υλοποίησης και λειτουργίας του έργου, με ενημερωτικές πινακίδες στις οποίες το Ευρωπαϊκό έμβλημα θα πρέπει να εμφανίζεται εξίσου με κάθε εθνικό έμβλημα (Καν.(ΕΚ) 1159/2000)
- Ενημέρωση μέσω τυπογραφικού υλικού (φυλλάδια, περιοδικά, εφημερίδες, οδηγούς, κλπ.),
- Οργάνωση σεμιναρίων (αναφορικά με τους κανόνες της νέας περιόδου προγραμματισμού, δημιουργία και υποβολή έργων, κλπ.) και συνεδρίων,
- Δημιουργία κέντρων πληροφόρησης και τεκμηρίωσης, διδακτικά βοηθήματα και διδακτικό υλικό,
- Διάδοση πληροφορίας μέσω της τηλεόρασης και του ραδιοφώνου, βιντεοκασετών και οπτικών δίσκων (CD-ROM);
- Δημιουργία μιας δίγλωσσης ιστοσελίδας στο διαδίκτυο.
- Δημοσιοποίηση των Ετήσιων και της Τελικής Έκθεσης Εκτέλεσης της Επιτροπής Παρακολούθησης.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ "ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"



5. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

5. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΝΑΤΑΛΛΑΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Η ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή γίνεται με τα τυποποιημένα αρχεία (flat files) που προβλέπονται στον δημοσιονομικό κανονισμό. Η ηλεκτρονική ανταλλαγή θα γίνεται μέσω του ΟΠΣ και τα αρχεία αυτά καθώς και οι αρμόδιες αρχές είναι :

1. Programming interface files

Το αρχείο αυτό αναφέρεται στους χρηματοδοτικούς πίνακες

A. για το ΚΠΣ με αρμόδια αρχή την Διαχειριστικής Αρχή του ΚΠΣ

B. για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα με αρμόδια αρχή την Διαχειριστική Αρχή του ΚΠΣ

Γ. για το συμπλήρωμα προγραμματισμού με Αρμόδια Αρχή την Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.

Δ. για τα μεγάλα έργα ή τις συνολικές επιχορηγήσεις με Αρμόδια Αρχή την Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.

2. Payment request interface files

Οι αιτήσεις πληρωμών κατά διαρθρωτικό ταμείο με αρμόδια την Αρχή Πληρωμής

3. Forecasts interface files

Οι προβλέψεις πληρωμών κατά διαρθρωτικό ταμείο με αρμόδια την Αρχή Πληρωμής

4. Annual / final report interface files

Ετήσια και Τελική έκθεση του Ε.Π. με Αρμόδια Αρχή την Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.

5. Monitoring interface files

Παρακολούθηση προϋπολογισμού και πληρωμών κατά μέτρο με Αρμόδια Αρχή την Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.

6. E.C. commitments and payments interface files

Οι δεσμεύσεις και πληρωμές από τον Κοινοτικό Προϋπολογισμό με αρμόδια την Αρχή Πληρωμής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΕΔΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

- 31 ΥΠΟΔΟΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- 311 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ
- 312 ΟΔΟΙ
- 313 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ
- 314 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ
- 315 ΛΙΜΕΝΕΣ
- 316 ΠΛΩΤΕΣ ΟΔΟΙ
- 317 ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- 318 ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- 319 ΝΟΗΜΟΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

- 32 ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ & ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ
- 321 ΒΑΣΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ
- 322 ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
- 323 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ & ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΗ
- 324 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ & ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΓΙΑ ΜΜΕ

- 33 ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ
- 331 ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ, ΑΕΡΙΟ, ΥΓΡΑ & ΣΤΕΡΕΑ ΚΑΥΣΙΜΑ
- 332 ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
- 333 ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ, ΣΥΜΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

- 34 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ
- 341 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ
- 342 ΘΟΡΥΒΟΣ
- 343 ΑΣΤΙΚΑ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ
- 344 ΠΟΣΙΜΟ ΝΕΡΟ
- 345 ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ & ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΛΥΜΑΤΩΝ

- 35 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ & ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
- 351 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ & ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΠΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ & ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ
- 352 ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

- 36 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ & ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΓΕΙΑ

- 4 ΔΙΑΦΟΡΑ
- 41 ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΡΩΓΗ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
- 411 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ, ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ
- 412 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
- 413 ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ
- 414 ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ