

**SFC2021 Programme supported from the ERDF (Investment for jobs and growth goal), ESF+, the Cohesion Fund, the JTF and the EMFAF - Article 21(3)**

CCI	2021EL16FFPR004
Title in English	Transport
Τίτλος στην εθνική γλώσσα ή γλώσσες	EL - Μεταφορές
Έκδοση	1.0
Πρώτο έτος	2021
Τελευταίο έτος	2027
Επιλέξιμο από	1 Ιαν 2021
Επιλέξιμο έως	31 Δεκ 2029
Αριθμός απόφασης της Επιτροπής	
Ημερομηνία απόφασης της Επιτροπής	
Περιφέρειες NUTS που καλύπτονται από το πρόγραμμα	EL - Ελλάδα EL3 - Αττική EL30 - Αττική EL301 - Βόρειος Τομέας Αθηνών EL302 - Δυτικός Τομέας Αθηνών EL303 - Κεντρικός Τομέας Αθηνών EL304 - Νότιος Τομέας Αθηνών EL305 - Ανατολική Αττική EL306 - Δυτική Αττική EL307 - Πειραιάς, Νήσοι EL4 - Νησιά Αιγαίου, Κρήτη EL41 - Βόρειο Αιγαίο EL411 - Λέσβος, Λήμνος EL412 - Ικαρία, Σάμος EL413 - Χίος EL42 - Νότιο Αιγαίο EL421 - Κάλυμνος, Κάρπαθος – Ηρωική Νήσος Κάσος, Κως, Ρόδος EL422 - Άνδρος, Θήρα, Κέα, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σύρος, Τήνος EL43 - Κρήτη EL431 - Ηράκλειο EL432 - Λασιθί EL433 - Ρέθυμνο EL434 - Χανιά EL5 - Βόρεια Ελλάδα EL51 - Ανατολική Μακεδονία, Θράκη EL511 - Έβρος EL512 - Ξάνθη EL513 - Ροδόπη EL514 - Δράμα EL515 - Θάσος, Καβάλα EL52 - Κεντρική Μακεδονία EL521 - Ημαθία EL522 - Θεσσαλονίκη EL523 - Κιλκίς EL524 - Πέλλα EL525 - Πιερία

	<p>EL526 - Σέρρες  EL527 - Χαλκιδική  EL53 - Δυτική Μακεδονία  EL531 - Γρεβενά, Κοζάνη  EL532 - Καστοριά  EL533 - Φλώρινα  EL54 - Ήπειρος  EL541 - Άρτα, Πρέβεζα  EL542 - Θεσπρωτία  EL543 - Ιωάννινα  EL6 - Κεντρική Ελλάδα  EL61 - Θεσσαλία  EL611 - Καρδίτσα, Τρίκαλα  EL612 - Λάρισα  EL613 - Μαγνησία, Σποράδες  EL62 - Ιόνια Νησιά  EL621 - Ζάκυνθος  EL622 - Κέρκυρα  EL623 - Ιθάκη, Κεφαλληνία  EL624 - Λευκάδα  EL63 - Δυτική Ελλάδα  EL631 - Αιτωλοακαρνανία  EL632 - Αχαΐα  EL633 - Ηλεία  EL64 - Στερεά Ελλάδα  EL641 - Βοιωτία  EL642 - Εύβοια  EL643 - Ευρυτανία  EL644 - Φθιώτιδα  EL645 - Φωκίδα  EL65 - Πελοπόννησος  EL651 - Αργολίδα, Αρκαδία  EL652 - Κορινθία  EL653 - Λακωνία, Μεσσηνία  ELZ - Extra-Regio NUTS 1  ELZZ - Extra-Regio NUTS 2  ELZZZ - Extra-Regio NUTS 3</p>
Οικείο/-α ταμείο/-α	ΕΤΠΑ Cohesion Fund
Πρόγραμμα	<input type="checkbox"/> under Investment for jobs and growth goal for the outermost regions only

## Πίνακας περιεχομένων

1. Programme strategy: main challenges and policy responses.....	9
Πίνακας 1.....	20
2. Priorities.....	25
2.1. Priorities other than technical assistance.....	25
2.1.1. Priority: 1. Βιώσιμες αστικές μεταφορές - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ.....	25
2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (ΤΣ).....	25
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds.....	25
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:.....	25
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:.....	28
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation.....	28
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR.....	28
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR.....	28
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....	29
2.1.1.1.2. Indicators.....	29
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών.....	29
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων.....	29
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention.....	30
Table 4: Dimension 1 - intervention field.....	30
Table 5: Dimension 2 - form of financing.....	30
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus.....	30
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....	31
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension.....	31
2.1.1. Priority: 2. Ανάπτυξη υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου - ΕΤΠΑ.....	32
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ).....	32
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds.....	32
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:.....	32
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:.....	33
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation.....	34
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR.....	34
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR.....	34
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....	34
2.1.1.1.2. Indicators.....	34
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών.....	35
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων.....	35
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention.....	35
Table 4: Dimension 1 - intervention field.....	36
Table 5: Dimension 2 - form of financing.....	36
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus.....	36
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....	36
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension.....	36
2.1.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΕΤΠΑ).....	37
2.1.1.1.1.1. Interventions of the Funds.....	37

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:	37
.....	37
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:	39
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation	39
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR	39
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR	39
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR	40
2.1.1.1.2. Indicators	40
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών	40
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων	40
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention	41
Table 4: Dimension 1 - intervention field	41
Table 5: Dimension 2 - form of financing	41
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus	41
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes	42
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension	42
2.1.1. Priority: 3. Ολοκλήρωση / αναβάθμιση κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	43
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΤΣ)	43
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds	43
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:	43
.....	43
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:	46
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation	46
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR	46
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR	46
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR	47
2.1.1.1.2. Indicators	47
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών	47
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων	47
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention	48
Table 4: Dimension 1 - intervention field	48
Table 5: Dimension 2 - form of financing	49
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus	49
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes	49
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension	49
2.1.1. Priority: 4. Κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	50
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΤΣ)	50
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds	50
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:	50
.....	50
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:	52
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation	52
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR	53
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR	53
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR	53

2.1.1.1.2. Indicators .....	53
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών .....	53
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων .....	54
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	54
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	54
Table 5: Dimension 2 - form of financing .....	55
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....	55
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....	55
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension .....	55
2.1.1. Priority: 5. Κατασκευή / Αναβάθμιση περιφερειακών τμημάτων αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων - Οδική ασφάλεια - ΕΤΠΑ .....	56
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ) .....	56
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	56
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....	56
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....	58
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....	58
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....	58
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....	58
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR .....	59
2.1.1.1.2. Indicators .....	59
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών .....	59
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων .....	59
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	60
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	60
Table 5: Dimension 2 - form of financing .....	60
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....	61
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....	61
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension .....	61
2.1.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΕΤΠΑ) .....	62
2.1.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	62
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....	62
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....	64
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....	64
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....	64
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....	64
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR .....	65
2.1.1.1.2. Indicators .....	65
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών .....	65
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων .....	65
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	66
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	66
Table 5: Dimension 2 - form of financing .....	66
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....	66
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....	67
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension .....	67
2.1.1. Priority: 6. Πολυτροπικές συνδέσεις μεταφορών - ΕΤΠΑ .....	68

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ).....	68
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	68
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....	68
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....	70
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....	71
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....	71
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR ..	71
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....	71
2.1.1.1.2. Indicators .....	72
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών .....	72
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων .....	72
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	73
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	73
Table 5: Dimension 2 - form of financing .....	73
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....	74
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....	74
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....	74
2.1.1. Priority: 7. Συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα των νησιών - ΕΤΠΑ .....	75
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ).....	75
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	75
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....	75
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....	77
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....	77
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....	78
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR ..	78
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....	78
2.1.1.1.2. Indicators .....	78
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών .....	78
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων .....	79
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	79
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	79
Table 5: Dimension 2 - form of financing .....	79
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....	80
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....	80
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....	80
2.1.1. Priority: 8. Συστήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ.....	81
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΤΣ) .....	81
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	81
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....	81
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....	83
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....	83

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....	84
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....	84
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....	84
2.1.1.1.2. Indicators .....	84
Πίνακας 2: Δείκτες εκροών .....	84
Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων.....	84
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	85
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	85
Table 5: Dimension 2 - form of financing.....	85
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....	86
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....	86
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ...	86
2.2. Technical assistance priorities.....	87
2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 9. Τεχνική Βοήθεια -ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ.....	87
2.2.1.1. Intervention from the Funds .....	87
The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR.....	87
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:.....	89
2.2.1.2. Indicators .....	89
Table 2: Output indicators .....	89
2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	89
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	89
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....	90
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ...	90
2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 10. Τεχνική Βοήθεια -ΕΤΠΑ.....	91
2.2.1.1. Intervention from the Funds .....	91
The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR.....	91
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:.....	93
2.2.1.2. Indicators .....	94
Table 2: Output indicators .....	94
2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	94
Table 4: Dimension 1 - intervention field .....	94
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....	95
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ...	95
3. Financing plan .....	96
3.1. Transfers and contributions (1).....	96
Table 15A: Contributions to InvestEU* (breakdown by year).....	96
Table 15B: Contributions to InvestEU* (summary).....	96
Justification, taking into account how those amounts contribute to the achievement of policy objectives selected in the programme in accordance with Article 10(1) of the InvestEU Regulation .....	96
Table 16A: Transfers to instruments under direct or indirect management (breakdown by year).....	97
Table 16B: Transfers to instruments under direct or indirect management* (summary).....	97
Μεταφορές προς μέσα υπό άμεση ή έμμεση διαχείριση — Αιτιολόγηση .....	97
Table 17A: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds* (breakdown by year).....	97
Table 17B: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds (summary).....	97
Transfers between shared management funds, including between cohesion policy funds - Justification.....	98
3.2. JTF: allocation in the programme and transfers (1) .....	98
3.3. Transfers between categories of region resulting from the mid-term review.....	98
Table 19A: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review within the programme (breakdown by year) .....	98

Table 19B: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review, to other programmes (breakdown by year).....	98
3.4. Transfers back (1).....	98
Table 20A: Transfers back (breakdown by year).....	98
Table 20B: Transfers back* (summary).....	98
3.5. Financial appropriations by year.....	100
Table 10: Financial appropriations by year.....	100
3.6. Total financial appropriations by fund and national co-financing.....	101
Table 11: Total financial appropriations by fund and national co-financing.....	101
4. Enabling conditions.....	103
5. Programme authorities.....	119
Πίνακας 13: Αρχές του προγράμματος.....	119
The repartition of the reimbursed amounts for technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR if more bodies are identified to receive payments from the Commission.....	119
6. Partnership.....	120
7. Communication and visibility.....	123
8. Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs.....	126
Πίνακας 14: Χρήση μοναδιαίων δαπανών, κατ' αποκοπή ποσών, ενιαίων συντελεστών και χρηματοδότησης που δεν συνδέεται με τις δαπάνες.....	126
Appendix 1: Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates.....	127
A. Σύνοψη των κύριων στοιχείων.....	127
B. Λεπτομερή στοιχεία ανά τύπο πράξης.....	128
Γ. Υπολογισμός της τυποποιημένης κλίμακας μοναδιαίων δαπανών, κατ' αποκοπή ποσών ή ενιαίων συντελεστών.....	128
1. Πηγή δεδομένων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της τυποποιημένης κλίμακας μοναδιαίων δαπανών, κατ' αποκοπή ποσών ή ενιαίων συντελεστών (ποιος παρήγαγε, συνέλεξε και καταχώρισε τα δεδομένα, πού αποθηκεύονται τα δεδομένα, προθεσμίες, επαλήθευση κ.λπ.).....	128
2. Να διευκρινιστεί για ποιον λόγο ενδείκνυται η προτεινόμενη μέθοδος και ο προτεινόμενος υπολογισμός βάσει του άρθρου 94 παράγραφος 2 του ΚΚΔ για τον τύπο πράξης.....	128
3. Please specify how the calculations were made, in particular including any assumptions made in terms of quality or quantities. Where relevant, statistical evidence and benchmarks should be used and, if requested, provided in a format that is usable by the Commission.....	128
4. Να εξηγήσετε πώς εξασφαλίσατε ότι στον υπολογισμό της τυποποιημένης κλίμακας μοναδιαίου κόστους, κατ' αποκοπή ποσού ή ενιαίου συντελεστή έχουν περιληφθεί μόνον επιλέξιμες δαπάνες. ...	128
5. Assessment of the audit authority(ies) of the calculation methodology and amounts and the arrangements to ensure the verification, quality, collection and storage of data.....	129
Appendix 2: Union contribution based on financing not linked to costs.....	130
A. Σύνοψη των κύριων στοιχείων.....	130
B. Λεπτομερή στοιχεία ανά τύπο πράξης.....	131
Appendix 3: List of planned operations of strategic importance with a timetable.....	132



## 1. Programme strategy: main challenges and policy responses

Reference: points (a)(i) to (viii) and point (a)(x) of Article 22(3) and point (b) of Article 22(3) of Regulation (EU) 2021/1060 (CPR)

### 1. Εισαγωγή

Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ αποτελεί το Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση μέρους του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την Προγραμματική Περίοδο (ΠΠ) 2021-2027.

Για τον σχεδιασμό του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ελήφθησαν υπόψη οι υφιστάμενες ανισότητες, οι ανεπάρκειες της αγοράς, οι επενδυτικές ανάγκες συναρτήσει της χωρητικότητας, της ζήτησης, των κοινωνικοοικονομικών/ περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των χωρικών ζητημάτων των μεταφορών, οι μορφές στήριξης και η συμπληρωματικότητά τους, οι ισχύουσες προκλήσεις, τα διδάγματα που έχουν αντληθεί, καθώς και άλλες στρατηγικές σε ευρωπαϊκό, μακρο-περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

#### 1.1. Οικονομικές, κοινωνικές, εδαφικές ανισότητες

Σε εθνικό επίπεδο παρατηρούνται σημαντικές περιφερειακές ανισότητες που σχετίζονται με δομικά στοιχεία ανάπτυξης της οικονομίας, όπως η ύπαρξη ενός ισχυρού μητροπολιτικού κέντρου (Αττική) έναντι των υπολοίπων Περιφερειών, η περιορισμένη ανάπτυξη των παραμεθόριων περιοχών, η ανάπτυξη των κύριων αξόνων του δικτύου μεταφορών έναντι των συνδέσεων των απομακρυσμένων περιοχών, καθώς και η ανάπτυξη των αστικών κέντρων έναντι των αγροτικών περιοχών.

Σύμφωνα με την Χωρική Μελέτη του ΟΟΣΑ (Περιφερειακή Πολιτική της Ελλάδας μετά το 2020), η μητροπολιτική περιφέρεια της Αττικής συγκεντρώνει το 36% του πληθυσμού και το 48% του εθνικού ΑΕΠ. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αντιστοιχεί στο 136% του εθνικού μέσου όρου. Η Αθήνα είναι μία από τις μεγαλύτερες και πλέον πυκνοκατοικημένες πόλεις της Ευρώπης με 990 κατοίκους/ τ.μ., τιμή 12 φορές υψηλότερη από τον εθνικό μέσο όρο. Η πληθυσμιακή αυτή συγκέντρωση εντείνει τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα, δημιουργώντας σημεία συμφόρησης. Οι υπόλοιπες περιφέρειες παρουσιάζουν αρκετά χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, το οποίο για τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές κυμαίνεται σε ποσοστό 40-50% του αντίστοιχου ευρωπαϊκού.

Η χαμηλή συγκέντρωση δραστηριοτήτων, αλλά και η σχετική περιθωριοποίηση συγκεκριμένων περιοχών, στην οποία συμβάλλει και η μη αποδοτική περιφερειακή συνδεσιμότητα, διαμορφώνουν τον Δείκτη Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας σε αρκετά χαμηλότερα επίπεδα (23,53, ΟΟΣΑ&EU RCI 2019) συγκρινόμενο στην εκατονταβάθμια κλίμακα με άλλες χώρες σε επίπεδο Ε.Ε.. Ταυτόχρονα, εμποδίζεται η αποκλιμάκωση της ανεργίας λόγω περιορισμένης προσβασιμότητας του πληθυσμού/ εργατικού δυναμικού/ οικονομικών δραστηριοτήτων. Πολλές περιοχές αντιμετωπίζουν περιορισμένη πρόσβαση, ελλείπουσες υποδομές ή/και υπηρεσίες μεταφορών, που δεν ευνοούν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, εντείνοντας τις κοινωνικοοικονομικές ανισότητες.

Για την άρση των ανισοτήτων ως προς τους δείκτες ευημερίας και ανταγωνιστικότητας απαιτείται η λήψη μέτρων σύγκλισης των περιφερειών προς την μητροπολιτική περιφέρεια και της Ελλάδας προς την ΕΕ. Οι μεταφορές μπορούν να συμβάλλουν προς το σκοπό αυτό, καθώς ο τομέας αντιπροσωπεύει το 7,2% του Α.Ε.Π., συνεισφέροντας 11,45 δις ευρώ στην εθνική οικονομία (ΕΛΣΤΑΤ, 2019) με διαρκή αυξητική τάση. Στον τομέα δραστηριοποιούνται 58.634 επιχειρήσεις και απασχολούνται 120.000 εργαζόμενοι, δείγμα της σημαντικής συμβολής του στην ευρύτερη ανάπτυξη της χώρας.

#### 1.2. Ανεπάρκειες της αγοράς, κοινές επενδυτικές ανάγκες

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) αφορά σε όλα τα μέσα μεταφοράς (αστικές, σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες, εναέριας και πολυτροπικές μεταφορές). Αποτελεί τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην Ελλάδα και την ενίσχυση της

ανταγωνιστικότητας του τομέα, σε μεσοπρόθεσμο (2027) και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (2037).

Σε αυτό καταγράφεται ότι, αν και με τις μέχρι σήμερα επενδυτικές προσπάθειες έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος στην ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών στη χώρα (ιδιαίτερα των οδικών και σε μικρότερο βαθμό των σιδηροδρομικών), υπάρχουν επιμέρους ελλείψεις και ανεπάρκειες. Συγκεκριμένα:

- Για την προώθηση του οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμου τομέα μεταφορών καταγράφονται ανάγκες για “πρασίνισμα” (greening) των μεταφορών, περαιτέρω ανάπτυξη και μεγαλύτερη χρήση μέσων φιλικών προς το περιβάλλον (σιδηρόδρομο, μέσα σταθερής τροχιάς), χρήση καθαρών καυσίμων και εφαρμογή φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων λειτουργίας του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, ευφυείς υποδομές, σταθμοί φόρτισης, καθαρά καύσιμα) λαμβάνοντας υπόψη τα μέτρα που περιγράφονται στο ΕΣΕΚ.
- Τα σημερινά συστήματα αστικών δημόσιων συγκοινωνιών (ΔΣ) πρέπει να βελτιωθούν περαιτέρω όσον αφορά στον προγραμματισμό, τη λειτουργία, τις εγκαταστάσεις και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.
- Ο σιδηρόδρομος παραμένει λιγότερο ανταγωνιστικός από οικονομική άποψη (υψηλό λειτουργικό κόστος, μη αποδοτική μετακίνηση σε όρους χρονοαπόστασης, μειωμένη πολυτροπικότητα και υψηλό ναύλο). Είναι αναγκαία η ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου, ο εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου δικτύου (π.χ. ηλεκτροκίνηση των γραμμών) και των διασυνδέσεων του με έμφαση σε ελλείπουσες συνδέσεις.
- Παραμένει ελλιπής η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.
- Η διαλειτουργικότητα του δικτύου των μέσων μεταφοράς χαρακτηρίζεται χαμηλή. Ειδικά για τον σιδηροδρομικό τομέα η πλήρης ανάπτυξη του ERTMS θα αποτελέσει ένα σημαντικό βήμα για να φτάσει η χώρα στο ίδιο επίπεδο με την υπόλοιπη ΕΕ.
- Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών καθώς η μέχρι σήμερα ανάπτυξη του τομέα δεν ενθαρρύνει επαρκώς τους χρήστες ώστε να στραφούν σε πιο φιλικούς τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, μεγάλη υστέρηση παρατηρείται στην ανάπτυξη του αναλυτικού ΔΟΔ δικτύου στην Κρήτη καθώς και των οδικών συνδέσεων (εντός και εκτός ΔΟΔ) με σημαντικά περιφερειακά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας.
- Η διέλευση των συνόρων μεταξύ της Ελλάδας και των γειτονικών χωρών διεξάγεται με αργούς ρυθμούς για διάφορους λόγους (τεχνικούς, λειτουργικούς, διοικητικούς και οργανωτικούς) μειώνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα της χώρας. Ως εκ τούτου, έμφαση πρέπει να δοθεί στην αναβάθμιση και ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών αλλά και κάποιων οδικών προσβάσεων προς τα σύνορα, με έμφαση στην άρση εμποδίων.
- Η πολυτροπικότητα χαρακτηρίζεται ως ανεπαρκής. Ειδικά στις σιδηροδρομικές μεταφορές υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, όπως οι συνδέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου με τα λιμάνια της χώρας, η εξυπηρέτηση των σιδηροδρομικών σταθμών (park-and-ride, υπεραστικά, περιφερειακά και αστικά λεωφορεία). Επίσης, επιμέρους οδικές συνδέσεις με λιμάνια κρίνονται αναγκαίες.
- Υπάρχει ανάγκη περαιτέρω ενίσχυσης των διαπεριφερειακών συγκοινωνιακών συνδέσεων τόσο στην ηπειρωτική όσο και στην νησιωτική χώρα.
- Στο επίπεδο της οδικής ασφάλειας, με εξαίρεση τους αυτοκινητόδρομους του ΔΕΔ-Μ, το λοιπό εθνικό οδικό δίκτυο είναι μάλλον ετερογενές από άποψη γεωμετρικών χαρακτηριστικών με αποτέλεσμα την ύπαρξη «μελανών σημείων» οδικής ασφάλειας.
- Στις λιμενικές υποδομές, απαιτείται η αναβάθμιση αυτών που δεν πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης πλοίων και – κατά περίπτωση - συμφόρησης (κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες), ιδιαίτερα στη νησιωτική χώρα (εντός και εκτός ΔΕΔ-Μ). Παράλληλα καταγράφονται ανάγκες για προώθηση της χρήσης καθαρών καυσίμων, εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων για την περιβαλλοντική διαχείριση και παρακολούθηση των λιμένων, καθώς και τη λειτουργική διαχείριση των υπηρεσιών τους.
- Κρίσιμη είναι επίσης η διασφάλιση της ενδονησιωτικής συνδεσιμότητας καθώς και της βέλτιστης δυνατής σύνδεσής των νησιών με την ηπειρωτική χώρα.
- Στο επίπεδο της ασφάλειας ναυσιπλοΐας απαιτούνται συμπληρωματικές παρεμβάσεις για τη

βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας.

- Στις αεροπορικές μεταφορές, απαιτούνται παρεμβάσεις περαιτέρω βελτίωσης της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. βάσει των απαιτήσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
- Τέλος, ως οριζόντια ανεπάρκεια καταγράφεται η έλλειψη ευφύων συστημάτων μεταφορών καθώς και ολοκληρωμένων και επικαιροποιημένων βάσεων δεδομένων του τομέα μεταφορών, τόσο σε κεντρικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, γεγονός που επηρεάζει την οικονομική ανάπτυξη και αποδοτικότητά του.

### 1.3. Προκλήσεις

Οι προαναφερόμενες ελλείψεις και ανεπάρκειες της αγοράς δημιουργούν συγκεκριμένες επενδυτικές ανάγκες στον τομέα των Μεταφορών κατά την ΠΠ 2021-2027, οι οποίες συνδέονται με την Πολιτική Συνοχής της χώρας καθώς και με τους εξής 5 Εθνικούς Στρατηγικούς Στόχους (Σ.Σ.) του ΕΣΣΜ :

1. **Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα** στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας,
2. Ενίσχυση της **Συνδεσιμότητας των Μεταφορών**, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός ΕΕ,
3. Εξασφάλιση ενός **Περιβαλλοντικά Βιώσιμου** τομέα μεταφορών,
4. Παροχή **Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης** σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό, και
5. Διατήρηση **Ασφάλειας και Προστασίας** του συστήματος μεταφορών.

Για την εκπλήρωση των 5 Σ.Σ. έχουν προσδιοριστεί στο ΕΣΣΜ οι εξής 8 Πυλώνες/ Προκλήσεις:

- Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών
- Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας του ΠΑΘΕ
- Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας
- Υποστήριξη του Τομέα Τουρισμού
- Ενίσχυση Συνδεσιμότητας των Ελληνικών Νησιών
- Βελτίωση Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών
- Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας και Ανάπτυξης

Κάθε πυλώνας περιλαμβάνει δέσμη προτεινόμενων παρεμβάσεων, που βελτιώνουν τις επιδόσεις του τομέα Μεταφορών εντός του ορίζοντα του ΕΣΣΜ (μεσοπρόθεσμα έως το 2027 και μακροπρόθεσμα έως το 2037).

Κατά την ΠΠ 2021-2027, με την αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων χρηματοδοτικών μέσων, συμπεριλαμβανομένου του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, θα υλοποιηθούν οι ώριμες παρεμβάσεις του μεσοπρόθεσμου ορίζοντα του ΕΣΣΜ, εστιάζοντας σε απαιτήσεις για :

- βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του συστήματος Μεταφορών της χώρας,
- αύξηση της αποδοτικότητας του,

ενίσχυση της συνδεσιμότητάς και της ασφάλειάς του,

με παράλληλη επιδίωξη τη συμβολή στην οικονομική ανάκαμψη της χώρας και τη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των Περιφερειών.

Συγκεκριμένα:

Με στόχο τη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του τομέα Μεταφορών θα γίνουν επενδύσεις για την ενίσχυση της χρήσης ενός φιλο-περιβαλλοντικού ηλεκτροκινούμενου σιδηροδρομικού δικτύου (υπεραστικού και προαστιακού) και την περαιτέρω ανάπτυξη των βιώσιμων αστικών μεταφορών (ανάπτυξη νέων γραμμών μέσω σταθερής τροχιάς, αναβάθμιση των υφιστάμενων, ανάπτυξη στόλων μηδενικών εκπομπών) κυρίως στα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας.

Οι βασικές επιδιώξεις αφορούν σε: (α) μείωση της καταναλισκόμενης ενέργειας και ειδικότερα των υγρών καυσίμων, λόγω της μέχρι σήμερα έντονης εξάρτησης από το πετρέλαιο για τις μεταφορές, (β) αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και μείωση της συνεχιζόμενης εξάρτησης από τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα, (γ) ανάπτυξη ενός αποδοτικού συστήματος αστικών και προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών.

Με στόχους την αύξηση της αποδοτικότητας του συστήματος Μεταφορών, την ενίσχυση της συνδεσιμότητάς και της ασφάλειάς του, θα γίνουν επενδύσεις για :

- (α) ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της διαλειτουργικότητας του,
- (β) ολοκλήρωση του κεντρικού ΔΟΔ, στοχευμένη περαιτέρω ανάπτυξη και διασύνδεση του αναλυτικού ΔΟΔ,
- (γ) αναβάθμιση/ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών και οδικών διασυνοριακών προσβάσεων,
- (δ) ενίσχυση του επιπέδου πολυτροπικότητας του συστήματος,
- (ε) ενίσχυση της περιφερειακής ηπειρωτικής και νησιωτικής συνδεσιμότητας,
- (στ) βελτίωση της ασφάλειας των χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών,
- (ζ) ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS).

Αναλυτικότερα:

Στο σιδηροδρομικό δίκτυο, υπάρχει μεγάλη δυναμική για υψηλό μεταφορικό έργο κατά μήκος του κεντρικού διαδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη (ΠΑΘΕ/Π). Ως εκ τούτου, βασική επιδίωξη είναι η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π και με την εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων έλξης και διαχείρισης της κυκλοφορίας, προκειμένου να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά του και να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητά του. Επιπλέον, θα πρέπει να ξεκινήσει η αναβάθμιση/κατασκευή τμημάτων του υπόλοιπου κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Τέλος, θα πρέπει να εξεταστούν οι διαπεριφερειακές συνδέσεις ως προς τις παρεχόμενες σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Στο οδικό δίκτυο, με την ολοκλήρωση των έξι μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της ηπειρωτικής χώρας στις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους, καλύπτεται σχεδόν όλο το κεντρικό ΔΟΔ και ικανοποιητικό τμήμα του αναλυτικού στην ηπειρωτική χώρα. Εντούτοις, προκειμένου να βελτιωθούν οι χρόνοι μετακίνησης και η αξιοπιστία του συνολικού ΔΟΔ (αποδοτικότητα), αλλά και να ενισχυθεί η συνδεσιμότητά του, θα πρέπει να επιδιωχθεί (α) η κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων του στη νησιωτική χώρα (π.χ. ΒΟΑΚ) αλλά και στην ηπειρωτική (β) επιλεγμένες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της διασυνδεσιμότητας του καθώς και άλλων οδών (εκτός ΔΟΔ) με αυτό, (γ) η αναβάθμιση/κατασκευή κρίσιμων οδικών έργων περιφερειακού χαρακτήρα.

Στο θαλάσσιο δίκτυο, βασικό ζητούμενο για τη χώρα είναι η διασφάλιση επαρκούς επιπέδου

προσβασιμότητας στα κατοικημένα νησιά της χώρας τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους τουρίστες. Η αναδιάταξη του συστήματος θαλάσσιων – ακτοπλοϊκών μεταφορών στα νησιά κρίνεται απαραίτητη για τη βέλτιστη δυνατή σύνδεση μεταξύ τους αλλά και με την ηπειρωτική χώρα, προκειμένου να διασφαλίζονται η εδαφική συνοχή και οι προοπτικές ανάκαμψης/ανάπτυξης τους. Οι σχετικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση των υποδομών και την υποστήριξη των υπηρεσιών, θα γίνουν σύμφωνα με τις προτεραιότητες της Εθνικής Στρατηγικής για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο.

Στη διεθνή συνδεσιμότητα των μεταφορών, καταγράφονται: (α) Ελλειψείς, σοβαρά υποβαθμισμένες ή ανύπαρκτες σιδηροδρομικές διασυννοριακές συνδέσεις, οι οποίες θα πρέπει να κατασκευαστούν/αναβαθμιστούν (β) Σημαντικές ολοκληρωμένες οδικές διασυννοριακές συνδέσεις με όλα τα όμορα κράτη, με συγκεκριμένες ανάγκες ολοκλήρωσης/αναβάθμισης κάποιων εξ αυτών, όπου θα εστιάσουν οι επενδύσεις (γ) Πρόβλημα στις τελωνειακές διαδικασίες και όχι σε υποδομές σε λιμάνια που εξυπηρετούν διεθνείς συνδέσεις καθώς και έλλειψη Συστημάτων Ενιαίων Θυρίδων που μειώνει τις υψηλές εμπορικές δυνατότητες της Ελλάδας. Ως εκ τούτου, οι σχετικές επενδύσεις θα πρέπει να εστιάσουν σε σχετικές παρεμβάσεις.

Σε ότι αφορά στο επίπεδο πολυτροπικότητας του συστήματος μεταφορών κρίσιμη είναι η αύξησή της κατά μήκος του ΠΑΘΕ/Π, η διασύνδεση του σιδηροδρομικού αλλά και του οδικού δικτύου με σημαντικά λιμάνια, και - κατά περίπτωση - αεροδρόμια της χώρας, με στόχο την ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Στην ασφάλεια των μεταφορών, η γενική τάση μπορεί να θεωρηθεί θετική. Ωστόσο, σε ότι αφορά στην οδική ασφάλεια, πέραν των νέων αυτοκινητοδρόμων, το λοιπό οδικό δίκτυο εξακολουθεί να παρουσιάζει χαμηλούς δείκτες και να απαιτεί πόρους για αναβάθμιση και συντήρηση των υποδομών, καθώς και για την εξάλειψη των «μελανών σημείων». Επιπλέον, πάρα τις επενδύσεις που έχουν ήδη υλοποιηθεί για τη βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας, είναι απαραίτητη η προμήθεια νέων συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της θαλάσσιας και εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να υπάρξει τα διεθνή και εθνικά πρότυπα ασφάλειας.

Τέλος, η ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS) σε ολόκληρο το δίκτυο, κρίνεται ως απολύτως απαραίτητη για τη συνολική επιδιωκόμενη βελτίωση του συστήματος Μεταφορών.

#### **1.4. Προκλήσεις - Διδάγματα ως προς τη διοικητική ικανότητα και τη διακυβέρνηση**

Τα διδάγματα που έχουν αντληθεί από την προηγούμενη εμπειρία, ως προς τη διοικητική ικανότητα και τη διακυβέρνηση, φορέων του τομέα των Μεταφορών έχουν καταγραφεί στο πλαίσιο σχετικής ανάθεσης για την αποτίμηση των διδαγμάτων και την καταγραφή καλών πρακτικών από προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους καθώς και τη διαμόρφωση προτάσεων - πρακτικών βελτίωσης των Δικαιούχων των έργων του τομέα Μεταφορών. Τα σχετικά συμπεράσματα είναι τα εξής:

- Έλλειψη ανθρώπινων πόρων (ποιοτική και ποσοτική) στους δικαιούχους/φορείς υλοποίησης. Ιδιαίτερος απουσιάζει προσωπικό με εξειδικευμένες δεξιότητες σε θέματα (νομικά, χρηματοοικονομικά, μελέτες ΑΚΟ, προετοιμασία φάκελων ΜΕ, θεμάτων κρατικών ενισχύσεων, κλπ)
- Ελλείψεις σε τεχνολογικό εξοπλισμό και συστήματα κυρίως σε φορείς της Κεντρικής Διοίκησης
- Δυσκολίες των δικαιούχων στην τήρηση των υποχρεώσεων ΣΔΕ / ΕΣΠΑ (πολυπλοκότητα των διαδικασιών, σημαντικό διοικητικό βάρος).

Η αντιμετώπισή των ανωτέρω προκλήσεων είναι δυνατή μέσω παρεμβάσεων και μεταρρυθμίσεων ενιαίων για το σύνολο της χώρας, όπως:

- Ενίσχυση στελέχωσης των υπηρεσιών σε ανθρώπινο δυναμικό
- Διάθεση πόρων της Τεχνικής Βοήθειας σε στοχευμένες δράσεις πρόσληψης συμβούλων για την υποστήριξη των υπηρεσιών σε εξειδικευμένα αντικείμενα.

- Διάθεση πόρων από την Τεχνική Βοήθεια για την κάλυψη των αναγκών σε υλικοτεχνική υποδομή και σε ενδυνάμωση της διοικητικής ικανότητας των φορέων υλοποίησης σε τομείς που έχουν παρατηρηθεί ελλείψεις, καθώς και σε νέους τομείς, που παρουσιάζουν δυνατότητες ανάπτυξης.
- Στοχευμένες βελτιώσεις του Συστήματος Διαχείρισης & Ελέγχου προς την κατεύθυνση απλοποίησης του με μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, περαιτέρω ηλεκτρονική διαχείριση και μείωση των εγγράφων που διακινούνται.
- Διόρθωση τεχνικών δυσλειτουργιών και βελτίωση λειτουργικότητας του πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης των έργων προς την κατεύθυνση της περαιτέρω ηλεκτρονικής διαχείρισης και φιλικότητας στη χρήση.

Παράλληλα, η ομάδα εμπειρογνομόνων JASPERS θα συμβάλει στην ενδυνάμωση του συστήματος διακυβέρνησης σημαντικών τομέων και στην ενίσχυση της ικανότητας των δικαιούχων.

### **1.5. Προκλήσεις – Διδάγματα ως προς τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων**

Τα διδάγματα που έχουν αντληθεί από την προηγούμενη εμπειρία σχετίζονται με προβλήματα που αναδείχθηκαν τόσο κατά τον **σχεδιασμό** όσο και κατά την **εφαρμογή των πολιτικών και την υλοποίηση των έργων** του τομέα των Μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό έχει ανατεθεί η αποτίμηση των διδαγμάτων και η καταγραφή καλών πρακτικών από προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους καθώς και η διαμόρφωση προτάσεων - πρακτικών βελτίωσης των Δικαιούχων των έργων του τομέα Μεταφορών. Τα σχετικά συμπεράσματα είναι τα εξής:

#### **A. Κατά τον σχεδιασμό των έργων**

- Επικαλύψεις αρμοδιοτήτων κατά το στρατηγικό σχεδιασμό και την επιλογή των έργων.
- Ελλιπής συνδυαστική αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων χρηματοδοτικών εργαλείων
- Χαμηλή ιεράρχηση της συγχρηματοδότησης ήπιων (soft) δράσεων
- Χρονοβόρες διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης και απαλλοτριώσεων
- Σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργων λόγω αναγκαιότητας επικαιροποίησης των μελετών

#### **B. Κατά την υλοποίηση των έργων**

- Καθυστερήσεις λόγω εμπλοκής με τρίτους φορείς εξαιτίας ανάγκης εκτέλεσης συμπληρωματικών απαλλοτριώσεων και τροποποιήσεις στην περιβαλλοντική αδειοδότηση.
- Ελλείψεις ή αστοχίες κατά το σχεδιασμό των έργων που επιφέρουν τροποποιήσεις συμβάσεων ή σύναψη συμπληρωματικών συμβάσεων κατά τη διάρκεια της κατασκευής
- Αδυναμία ολοκλήρωσης των έργων και ποιοτικά προβλήματα στην κατασκευή λόγω ανάθεση των συμβάσεων με ασυνήθιστα χαμηλά ποσοστά έκπτωσης

Για την αντιμετώπιση των ανωτέρω:

Όσον αφορά στα προβλήματα που εντοπίστηκαν και αφορούν το νομοθετικό πλαίσιο παραγωγής δημοσίων έργων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει προχωρήσει στην τροποποίηση του Νόμου 4412/2016, με την ψήφιση του Νόμου 4782/2021 (ΦΕΚ Α 36/9.3.2021) “Εκσυγχρονισμός, απλοποίηση και αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου των δημοσίων συμβάσεων, ειδικότερες ρυθμίσεις προμηθειών στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας και άλλες διατάξεις για την ανάπτυξη, τις υποδομές και την υγεία”. Οι σημαντικότερες από τις σχετικές τροποποιήσεις που επήλθαν αφορούν σε (α) εκσυγχρονισμό του πλαισίου επίβλεψης των έργων και των μελετών με την παράλληλη εισαγωγή ανεξάρτητων μηχανικών ή/και όπου απαιτείται ιδιωτικών φορέων επίβλεψης, (β) ενίσχυση του

συστήματος «Μελέτη – κατασκευή», (γ) πρόβλεψη ειδικής αιτιολόγησης προσφορών, για όσες έχουν απόκλιση μεγαλύτερη του 10% από τον μέσο όρο των προσφορών, (δ) αναγνώριση της αναγκαιότητας της ενδυνάμωσης των κατασκευαστικών σχημάτων με την αξιοποίηση της κατασκευαστικής κοινοπραξίας για την ολοκλήρωση σημαντικών έργων, κ.α.

Η προηγούμενη εμπειρία δείχνει πως μετά από μείζονες τροποποιήσεις του θεσμικού πλαισίου είναι αναγκαίο : α) να εκδίδονται χωρίς καθυστερήσεις οι απαραίτητες εξουσιοδοτικές διατάξεις για την εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων, β) να ενσωματώνονται χωρίς καθυστερήσεις οι απαραίτητες τροποποιήσεις στα υποδείγματα διακηρύξεων και στις κατευθυντήριες οδηγίες της ΕΕΑΔΗΣΥ, ώστε να είναι συμβατά με τις νέες ρυθμίσεις αλλά και να εκδοθούν νέα υποδείγματα και κατευθυντήριες οδηγίες, η αναγκαιότητα των οποίων προκύπτει από τις νέες ρυθμίσεις και γ) να συνοδεύονται με ένα εκτεταμένο πρόγραμμα κατάρτισης των στελεχών των δικαιούχων επί των νέων ρυθμίσεων προκειμένου να αφομοιώνονται χωρίς καθυστερήσεις.

Εκτός από τις προαναφερθείσες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο παραγωγής δημοσίων έργων επιπλέον **προτείνονται και τα εξής:**

- Σαφέστερος διαχωρισμός αρμοδιοτήτων μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών και εξορθολογισμός διαδικασιών κατά το σχεδιασμό και την προετοιμασία των έργων.
- Η διαδικασία του στρατηγικού σχεδιασμού θα πρέπει να γίνεται με οργανωμένο και δομημένο τρόπο στην αρχή κάθε νέας ΠΠ, να διασφαλίζεται η συμμετοχή των αρμόδιων υπηρεσιών των Δικαιούχων και να επικαιροποιείται κατ' έτος με δομημένη διαδικασία.
- Κατά τη διαμόρφωση των Προγραμμάτων να προτεραιοποιούνται έργα αποδοτικά και οικονομικά βιώσιμα τα οποία με έτοιμες τις απαιτούμενες μελέτες. Τα έργα θα πρέπει να δημοπρατούνται κατά το δυνατό αμέσως μετά την ολοκλήρωση και έγκριση των μελετών τους.
- Ειδικά για τις σιδηροδρομικές υποδομές κρίνεται απολύτως αναγκαία η αναδιάρθρωση των βασικών παικτών του ομίλου (ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ) που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη διαχείριση των δράσεων προκειμένου να καθιερώσουν νέες οργανωτικές διαδικασίες και να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα του κύκλου των σιδηροδρομικών έργων, εξαλείφοντας τις καθυστερήσεις. Για το σκοπό αυτό το ΥΠΥΜΕ, με την ΥΑ 4614/ΑΠΦ1796/27.3.2020, έχει ήδη συστήσει Συντονιστική Επιτροπή και Κοινή Ομάδα Εργασίας στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι της ΕΕ (DG Reform, DG Regio), του ΥΠΥΜΕ, του Υπ. Ανάπτυξης & Επενδύσεων καθώς και εκπρόσωποι των ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, η δε DG Reform έχει αναθέσει εξειδικευμένη εμπειρογνομosύνη.

#### **1.6. Μακροπεριφερειακές στρατηγικές και στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες**

Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ υποστηρίζει την μακρο-περιφερειακή στρατηγική Αδριατικής – Ιονίου (EUSAIR) στις εξής εμβληματικές προτεραιότητες της: (α) Πολυτροπικές διαδρομές Αδριατικής – Ιονίου, (β) Υποστήριξη των δράσεων ανάπτυξης δεξιοτήτων και αποτελεσματικός συντονισμός του σχεδιασμού και δράσεων τοπικής ανάπτυξης για τη βελτίωση της θαλάσσιας και ναυτιλιακής διακυβέρνησης και των υπηρεσιών “γαλάζιας ανάπτυξης”.

Σύμφωνα με αυτές, επιδιώκεται η ανάπτυξη ενός διασυνδεδεμένου και ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών στην Περιοχή Αδριατικής – Ιονίου, σε συμφωνία με τις εθνικές προτεραιότητες και με τους στόχους της Ε.Ε. για μία περισσότερο συνδεδεμένη, πιο πράσινη και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα Ευρώπη με στόχο την ενδυνάμωση των σχέσεων μεταξύ Βορρά-Νότου και Ανατολής- Δύσης.

Ο απώτερος στόχος είναι η συνεισφορά στην δημιουργία ενός μη κατακερματισμένου, εναρμονισμένου και ανταγωνιστικού συστήματος μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η μείωση των ελλείψεων υποδομών και τεχνολογίας καθώς και η βελτίωση της προσβασιμότητας με έμφαση – μεταξύ άλλων – και στις περιφερειακές και τοπικές συνδέσεις, προκειμένου να επιτευχθεί η ανάπτυξη των Περιφερειών που συμμετέχουν στη EUSAIR, με εξασφάλιση της εδαφικής συνέχειας και κοινωνικής συνοχής χωρίς αποκλεισμούς. Επιπλέον, σύμφωνα και με την προτεραιότητα για τη «Γαλάζια Ανάπτυξη», που αφορά

την ευρύτερη θαλάσσια λεκάνη της Μεσογείου επιδιώκεται βελτίωση της διακυβέρνησης του θαλάσσιου χώρου. Τέλος, στόχος είναι η ανάπτυξη αξιόπιστων δικτύων μεταφορών.

Οι επιδιωκόμενες σχετικές κατηγορίες δράσεων και έργων αφορούν στην ολοκλήρωση του κεντρικού ΔΟΔ με την κατασκευή της διασυννοριακής σύνδεσης Ιωάννινα - Κακκαβιά και στην ανάπτυξη και αναβάθμιση υποδομών λιμένων σύμφωνα με τα κοινά πρότυπα λειτουργικότητας, ποιότητας και ασφάλειας καθώς και εγκατάσταση κατάλληλων συστημάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

Η συμβολή του Προγράμματος εστιάζει κυρίως σε παρεμβάσεις σε λιμάνια για τη διασφάλιση της διασυνδεσιμότητας των νησιωτικών Περιφερειών που συμμετέχουν στη EUSAIR με εξασφάλιση κοινωνικής συνοχής καθώς και στην ανάπτυξη αξιόπιστων συστημάτων μεταφορών στην ευρύτερη θαλάσσια λεκάνη της Μεσογείου.

## **2. Αιτιολόγηση των επιλεγμένων στόχων πολιτικής, των αντίστοιχων προτεραιοτήτων, των ειδικών στόχων και των μορφών στήριξης**

Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ έχει διαμορφωθεί λαμβάνοντας υπόψη το εγκεκριμένο ΕΣΣΜ με την Περιφερειακή Εξειδίκευσή του και την εγκεκριμένη Εθνική Στρατηγική για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο.

Κατά την υλοποίησή του θα αξιοποιηθούν, όπου απαιτείται, τα υπό εκπόνηση (α) Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, (β) Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Logistics, (γ) Εθνική Λιμενική Πολιτική 2020-2030.

Υλοποιεί μέρος του εγκεκριμένου ΕΣΠΑ 2021-2027, αξιοποιώντας τους διατιθέμενους σε αυτό πόρους του Ταμείου Συνοχής για τον ΣΠ2 (644,2 εκ.€ ΚΣ) και τον ΣΠ3 (645,4 εκ.€ ΚΣ) και του ΕΤΠΑ για τον ΣΠ3 (564,7 εκ.€ ΚΣ).

Απαντά σε μέρος των προκλήσεων του τομέα Μεταφορών (βλ. Κεφ. 1.3) σύμφωνα με τους κατωτέρω Στρατηγικούς Στόχους του:

**Α) Ανάπτυξη – αναβάθμιση των βιώσιμων αστικών μέσων μεταφοράς**, που περιλαμβάνει νέες και επεκτάσεις των υφιστάμενων γραμμών Μετρό, αναδιοργάνωση των αστικών οδικών μεταφορών, σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, στο πλαίσιο του 3ου Εθνικού Στρατηγικού Στόχου.

**Β) Προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ**, που περιλαμβάνει την ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π, την ανάπτυξη υπεραστικών και προαστιακών σιδηροδρομικών συνδέσεων, την ολοκλήρωση του κεντρικού ΔΟΔ, τη διασυνδέσεις του αναλυτικού ΔΟΔ στην ηπειρωτική Ελλάδα καθώς και επιλεγμένες στρατηγικές παρεμβάσεις σε μεγάλες νησιωτικές περιφέρειες. Σχετίζεται με τον 1ο και 2ο Εθνικό Στρατηγικό Στόχο.

**Γ) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών**, που περιλαμβάνει σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις με λιμάνια, αεροδρόμια και ΒΙΠΕ. Υλοποιείται στο πλαίσιο του 1ου και 2ου Εθνικού Στρατηγικού Στόχου.

**Δ) Διασφάλιση της προσβασιμότητάς και ενίσχυση της συνδεσιμότητας των νησιών**, που περιλαμβάνει τη βελτίωση των υποδομών πλέγματος λιμένων νησιωτικών περιφερειών και την ανάπτυξη δικτύου φιλο-περιβαλλοντικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων σε άγονες γραμμές. Σχετίζεται με τον 2ο και με τον 4ο Εθνικό Στρατηγικό Στόχο.

**Ε) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών** με την εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας σε σιδηρόδρομο (ERTMS,) ναυσιπλοΐα (VTMIS), αεροναυτιλία (συμβατά με SESAR) και την υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας, στο πλαίσιο του 5ου Εθνικού Στρατηγικού Στόχου.



Ο 4ος Εθνικός Στρατηγικός Στόχος «Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης» διέπει όλες τις προτεινόμενες παρεμβάσεις και αποτελεί τον βασικό κορμό σε επίπεδο προδιαγραφών.

Ο Στρατηγικός Στόχος Α υποστηρίζεται από παρεμβάσεις που συγχρηματοδοτούνται αποκλειστικά από πόρους του Ταμείου Συνοχής του ΣΠ2, ύψους 644,2 εκ. € ΚΣ, στο πλαίσιο του Ειδικού Στόχου (Ε.Σ.) (viii) «Προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, για την μετάβαση σε μία οικονομία μηδενικών ρύπων».

Οι Στρατηγικοί Στόχοι Β, Γ, Δ και Ε υποστηρίζονται από παρεμβάσεις που συγχρηματοδοτούνται αποκλειστικά από πόρους του Ταμείου Συνοχής και του ΕΤΠΑ του ΣΠ 3, ύψους 1210,1 εκ.€ ΚΣ, στο πλαίσιο πρωτίστως του Ε.Σ. i «Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ» και δευτερευόντως του Ε.Σ. ii «Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα».

Με τα παραπάνω **επιδιώκονται**:

Οι παρεμβάσεις του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ αποτελούν επιλογές πολιτικής, άμεσα συνδεδεμένες με τις προκλήσεις που έχουν τεθεί στο Κεφ. 1.3. Η ολοκλήρωσή τους θα συμβάλλει σημαντικά στην ενίσχυση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του τομέα Μεταφορών και στον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υπηρεσιών του συστήματος. Παράλληλα, θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, προσβάσιμου σε όλους, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών, οδικών, θαλασσιών μεταφορών υψηλής ποιότητας, διασυνοριακής κινητικότητας και συνδεσιμότητας με απομακρυσμένες και νησιώτικες περιοχές, στην ενίσχυση των εμπορευματικών μεταφορών, στη βελτίωση της αποδοτικότητας του τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας και τελικά στην ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Ειδικότερα:

Η επιδιωκόμενη ενίσχυση της ελκυστικότητας των φιλοπεριβαλλοντικών αστικών δημόσιων μέσων μεταφοράς και η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα συμβάλλει στην μείωση των εκπομπών αέριων του θερμοκηπίου από τη μεταφορική δραστηριότητα και στην παράλληλη αύξηση της χρήσης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών.

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιδιώκεται (σε συνέργεια με το CEF II) (α) μείωση του χρόνου μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, (β) αύξηση του αριθμού των επιβατών, (γ) αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών. Συνολικά, αναμένεται αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών με αντίστοιχη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Οι παρεμβάσεις επί του οδικού δικτύου αναμένεται να (α) μειώσουν το χρόνο μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων (β) αυξήσουν την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών, (γ) βελτιώσουν τη διασυνοριακή κινητικότητα, (δ) βελτιώσουν την προσβασιμότητα, (ε) συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση των αστικών περιοχών.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, επιδιώκεται η βελτίωση της ενδονησιωτικής διασύνδεσης και της διασύνδεσης των νησιωτικών περιφερειών με την ηπειρωτική χώρα, προκειμένου να διατηρηθεί η εδαφική συνοχή σε αυτές και να δημιουργηθούν προϋποθέσεις ανάπτυξης.

Τέλος, επιδιώκεται αύξηση των επιπέδων ασφαλείας και συμμόρφωση με διεθνή και εθνικά πρότυπα σε όλο το σύστημα των μεταφορικών υπηρεσιών.

Συμπληρωματικότητα και συνέργειες με τα υπόλοιπα Ενωσιακά μέσα

Οι παρεμβάσεις του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ παρουσιάζουν συνέργεια και συμπληρωματικότητα με επενδύσεις των:

- Πρόγραμμα «Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη» (Connecting Europe Facility – CEF) που εξυπηρετεί την ανάπτυξη του TEN-T δικτύου και τις συνδέσεις προς αυτό, με έμφαση σε ώριμα φιλοπεριβαλλοντικά σιδηροδρομικά έργα υποδομών, σε ITS, εγκαταστάσεις cold ironing σε λιμάνια κ.α.
- Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάπτυξης (RRF), όπως ο ΒΟΑΚ, οι δράσεις οδικής ασφάλειας, οι στόλοι ηλεκτρικών λεωφορείων Αθήνας και Θεσσαλονίκης, κ.α.
- Μηχανισμό Δίκαιης Μετάβασης, 3ο Πυλώνα «Δανειακή Διευκόλυνση Δημόσιου Τομέα», στις επιλέξιμες Περιφέρειές του
- τα Περιφερειακά Προγράμματα 2021-2027, που χρηματοδοτούν κυρίως παρεμβάσεις για την βελτίωση της περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας,
- τα Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (INTERREG) με έμφαση σε παρεμβάσεις διεθνούς συνδεσιμότητας και διαλειτουργικότητας.

### Οριζόντιες Αρχές

Το Πρόγραμμα δεσμεύεται να λαμβάνει υπόψη την αρχή «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» στις παρεμβάσεις όλων των Στόχων Πολιτικής. Η αρχή θα εφαρμόζεται κατά την υλοποίηση των Προγραμμάτων στη βάση οδηγιών της ΕΑΣ.

Επίσης το Πρόγραμμα δύναται να υποστηρίξει επενδύσεις, που συνδυάζουν επιτυχώς της αρχές της αειφορίας, της αισθητικής και της συμμετοχικότητας της πρωτοβουλίας New European Bauhaus, με σκοπό της εξεύρεση προσιτών, χωρίς αποκλεισμούς, βιώσιμων και ελκυστικών λύσεων για τις κλιματικές προκλήσεις.

### Αιτιολόγηση της χρηματοδοτικής ενίσχυσης

Η συνολική ΚΣ του Προγράμματος (ύψους 1.854,3 εκ.€) αξιοποιείται ως εξής:

- Το 46,9% για φιλοπεριβαλλοντικές βιώσιμες αστικές μεταφορές (ΣΠ2), ανάπτυξη υπεραστικού και προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου και ολοκλήρωση / αναβάθμιση του κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ (ΣΠ3), παρεμβάσεις που συμβάλλουν σημαντικά στους στόχους για την κλιματική αλλαγή και για το περιβάλλον (greening). Η επιλογή αυτή βασίζεται στα εξής: (α) τα περισσότερα ώριμα έργα επί του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας αναμένεται να συγχρηματοδοτηθούν από πόρους του CEF II με στόχο τη βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων για τη χώρα σχετικών πόρων Ταμείου Συνοχής (β) οι διαθέσιμοι πόροι στο Πρόγραμμα από ΣΠ2 για έργα βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι περιορισμένοι και αξιοποιούνται στοχευμένα για επιλεγμένες δράσεις σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.
- Το 37% για οδικές μεταφορές και βελτίωση της οδικής ασφάλειας (ΣΠ3). Η επιλογή αυτή βασίζεται στα εξής: (α) προτεραιοποιείται η κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων του οδικού ΔΕΔ-Μ (β) επιδιώκεται η διασύνδεση του ΔΟΔ προκειμένου να αυξηθεί η προστιθέμενη αξία των σχετικών επενδύσεων προηγούμενων ΠΠ σε Περιφερειακό επίπεδο, (γ) υπάρχει αυξημένη ανάγκη συγχρηματοδότησης οδικών έργων από το Τομεακό Πρόγραμμα λόγω ιδιαίτερα περιορισμένων διαθέσιμων πόρων ΣΠ3 στα ΠΕΠ.
- Το 2,7% για τη βελτίωση των πολυτροπικών συνδέσεων, με εστίαση σε διασυνδέσεις με σημαντικά λιμάνια, αεροδρόμια και ΒΙΠΕ της χώρας, εκ των οποίων το 1,2% αφορά σε φιλοπεριβαλλοντικές σιδηροδρομικές συνδέσεις.
- Το 10,6% για θαλάσσιες μεταφορές και βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας (ΣΠ3). Οι σχετικοί πόροι καλύπτουν κατά προτεραιότητα τις καταγεγραμμένες ανάγκες για την εφαρμογή (α) της Εθνικής Στρατηγικής για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο και (β) των διεθνών και εθνικών κανόνων ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Πόροι που αντιστοιχούν στο 3,2% του Προγράμματος θα αξιοποιηθούν για πιλοτική δράση διασύνδεσης νησιών, με παράλληλη επιδίωξη για απομείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των θαλάσσιων συνδέσεων.

- Το 1,4% για βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτιλίας (ΣΠ3).
- Το 1,4% για την παροχή Τεχνικής Βοήθειας με στόχο την ενίσχυση της διοικητικής/ διαχειριστικής ικανότητας των εμπλεκόμενων φορέων.

1. Programme strategy: main challenges and policy responses

Πίνακας 1

Στόχος πολιτικής ή ειδικός στόχος ΤΔΜ	Specific objective or dedicated priority *	Αιτιολόγηση (περίληψη)
<p>2. A greener, low-carbon transitioning towards a net zero carbon economy and resilient Europe by promoting clean and fair energy transition, green and blue investment, the circular economy, climate change mitigation and adaptation risk prevention and management, and sustainable urban mobility</p>	<p>RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy</p>	<p>Υποστηρίζεται ο Στρατηγικός Στόχος (Α) του Προγράμματος για «Ανάπτυξη - αναβάθμιση των βιώσιμων αστικών μέσων μεταφοράς», με στροφή της χώρας σε μεταφορές μηδενικών ρύπων (zero transport emissions) και σε ηλεκτροκινούμενες Δημόσιες Συγκοινωνίες (e-mobility). Οι σχετικές παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται από πόρους του Ταμείου Συνοχής, στην Προτεραιότητα Π01. Είναι σε συνέργεια με αντίστοιχες παρεμβάσεις του RRF. Αφορούν σε: • νέες και επεκτάσεις γραμμών Μετρό, σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη • αναβάθμιση οδικού στόλου με ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη • αναβάθμιση τροχαίου υλικού, στην Αθήνα. Με την ολοκλήρωσή και λειτουργία των έργων αναμένεται σημαντική συμβολή στη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του συστήματος Μεταφορών στα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, λόγω μείωσης των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου. Επιδιώκονται: (α) η αύξηση του ετήσιου αριθμού χρηστών νέων ή εκσυγχρονισμένων γραμμών, (β) ο εκμοντερνισμός και η βελτίωση των υπηρεσιών των δημόσιων συγκοινωνιών, (γ) η μείωση της χρήσης πετρελαίου ως καυσίμου στις δημόσιες συγκοινωνίες, (δ) η μείωση της εξάρτησης από τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα, (ε) ο περιορισμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης Παράλληλα, επιδιώκεται η ανάπτυξη ενός αποδοτικού συστήματος αστικών δημόσιων συγκοινωνιών, στο πλαίσιο του ευρύτερου στόχου του τομέα</p>

Στόχος πολιτικής ή ειδικός στόχος ΤΑΜ	Specific objective or dedicated priority *	Αιτιολόγηση (περίληψη)
		Μεταφορών για μετακινήσεις με μειωμένους χρόνους, αξιόπιστες και οικονομικά αποδοτικές.
3. A more connected Europe by enhancing mobility	RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T	<p>Υποστηρίζονται οι εξής δύο Στρατηγικοί Στόχοι του Προγράμματος: (B) για «Προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ» και (E) για «Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών». Οι σχετικές παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται από πόρους του Ταμείου Συνοχής, στις Προτεραιότητες Π03, Π04 και Π08 καθώς και από πόρους του ΕΤΠΑ των Λιγότερο Αναπτυγμένων Περιφερειών (ΛΑΠ) στις Προτεραιότητες Π02 και Π05. Είναι σε συνέργεια με αντίστοιχες παρεμβάσεις του CEF II. Οι κύριες παρεμβάσεις του Ταμείου Συνοχής αφορούν σε:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση / αναβάθμιση του κεντρικού σιδηροδρομικού ΠΑΘΕΠ</li> <li>• Κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων του κεντρικού και του αναλυτικού ΔΟΔ</li> <li>• Προμήθεια και λειτουργία συστημάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας</li> </ul> <p>Οι κύριες παρεμβάσεις του ΕΤΠΑ ΛΑΠ αφορούν σε:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανάπτυξη-αναβάθμιση περιφερειακού υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου</li> <li>• Κατασκευή / Αναβάθμιση επιλεγμένων περιφερειακών τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ (έργα διασύνδεσης του αναλυτικού ΔΟΔ, διασυννοριακά τμήματα, παρακάμψεις πόλεων) συμπληρωματικά προς τα έργα που θα συγχρηματοδοτηθούν από τα ΠΕΠ.</li> <li>• Συνδέσεις του περιφερειακού οδικού δικτύου με τα ΔΕΔ-Μ. Με την ολοκλήρωσή και λειτουργία των έργων αναμένεται η ολοκλήρωσή ενός αξιόπιστου, σύγχρονου και διαλειτουργικού δικτύου, στο πλαίσιο του εθνικού συστήματος μεταφορών με</li> </ul>

Στόχος πολιτικής ή ειδικός στόχος ΤΑΜ	Specific objective or dedicated priority *	Αιτιολόγηση (περίληψη)
		<p>αντίστοιχη αύξηση της αποδοτικότητας του. Επιδιώκονται: • η αύξηση της χρήσης του φιλο-περιβαλλοντικού, αξιόπιστου, σύγχρονου, διαλειτουργικού σιδηροδρομικού δικτύου • η αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου για την χρήση του ως υπεραστικού / προαστιακού δικτύου σε περιφερειακό επίπεδο • η ενίσχυση της συνεκτικότητας του οδικού ΔΕΔ-Μ • η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών και οδικών διασυνωριακών συνδέσεις • η βελτίωση της συνδεσιμότητας του συστήματος μεταφορών • η βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών, οδικών, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών • η συμμόρφωση με διεθνή και εθνικά πρότυπα ασφαλείας Παράλληλα, επιδιώκεται η βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του συστήματος Μεταφορών, λόγω της επιδιωκόμενης στροφής στη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου.</p>
3. A more connected Europe by enhancing mobility	RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility	<p>Υποστηρίζονται οι εξής τρεις Στρατηγικοί Στόχοι του Προγράμματος: (Β) για «Προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ», (Γ) για «Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών», (Δ) για «Διασφάλιση της προσβασιμότητάς και ενίσχυση της συνδεσιμότητας των νησιών» και (Ε) για «Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών». Οι σχετικές παρεμβάσεις χρηματοδοτούνται από πόρους του ΕΤΠΑ των Λιγότερο Αναπτυγμένων Περιφερειών (ΛΑΠ), στις Προτεραιότητες Π02, Π05, Π06 και Π07 καθώς και από πόρους του ΕΤΠΑ των Περιφερειών σε Μετάβαση (ΜΕΤ) στις Προτεραιότητες Π05, Π06 και Π07. Είναι σε συνέργεια με αντίστοιχες παρεμβάσεις των ΠΕΠ</p>

Στόχος πολιτικής ή ειδικός στόχος ΤΑΜ	Specific objective or dedicated priority *	Αιτιολόγηση (περίληψη)
		<p>2021-2027 και του RRF. Οι κύριες παρεμβάσεις του ΕΤΠΑ ΛΑΠ αφορούν σε:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανάπτυξη-αναβάθμιση περιφερειακού προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου στη Θεσσαλονίκη</li> <li>• Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας σε Περιφερειακό επίπεδο</li> <li>• Πολυτροπικές συνδέσεις του συστήματος Μεταφορών (σιδηροδρομικές και οδικές με λιμάνια, αεροδρόμια)</li> <li>• Αναβάθμιση των υποδομών σε επιλεγμένα λιμάνια, κυρίως εκτός ΔΕΔ-Μ, στις Λιγότερο Αναπτυγμένες Περιφέρειες</li> <li>• Ενίσχυση των άγονων ακτοπλοϊκών συνδέσεων στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου</li> </ul> <p>Οι κύριες παρεμβάσεις του ΕΤΠΑ ΜΕΤ αφορούν σε:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναβάθμιση των αστικών συνδέσεων με το ΔΟΔ</li> <li>• Αναβάθμιση των υποδομών σε επιλεγμένα λιμάνια, κυρίως εκτός ΔΕΔ-Μ, στις Περιφέρειες σε Μετάβαση</li> <li>• Ενίσχυση των άγονων ακτοπλοϊκών συνδέσεων στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου</li> </ul> <p>Συνολικά επιδιώκονται:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• η αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου για την χρήση του ως προαστιακού δικτύου σε περιφερειακό επίπεδο</li> <li>• η αύξηση του βαθμού πολυτροπικότητας του συστήματος μεταφορών λόγω των συνδέσεων του οδικού και σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με επιλεγμένα λιμάνια, και αεροδρόμια της ηπειρωτικής χώρας</li> <li>• η βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης περιοχών,</li> <li>• η άρση της απομόνωσης με αντίστοιχη μείωση της επίδρασης της περιφερειακότητας των γεωγραφικά απομονωμένων και απρόσιτων περιοχών</li> <li>• η βελτίωση της συνδεσιμότητας του συστήματος μεταφορών</li> <li>• η βελτίωση της οδικής ασφάλειας</li> </ul> <p>Παράλληλα, επιδιώκεται η βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του συστήματος Μεταφορών, λόγω αύξησης της χρήσης του</p>

Στόχος πολιτικής ή ειδικός στόχος ΤΔΜ	Specific objective or dedicated priority *	Αιτιολόγηση (περίληψη)
		φιλοπεριβαλλοντικού σιδηροδρομικού δικτύου και επιδίωξη μιας φιλοπεριβαλλοντικής προσέγγισης λειτουργίας των άγονων ακτοπλοϊκών συνδέσεων.

\* Dedicated priorities according to ESF+ Regulation



## 2. Priorities

Reference: Article 22(2) and point (c) of Article 22(3) CPR

### 2.1. Priorities other than technical assistance

#### 2.1.1. Priority: 1. Βιώσιμες αστικές μεταφορές - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

##### 2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (ΤΣ)

###### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 01 (Π 01) αφορά σε παρεμβάσεις αναβάθμισης της αστικής κινητικότητας με κύρια στόχευση την περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών παρέμβασης, δεδομένης της αύξησης των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, επιτρέποντας τη μετάβαση στην ηλεκτρική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των δημόσιων μεταφορών και τη δημιουργία συνθηκών για έξυπνα και βιώσιμα αστικά δίκτυα.

Η Π 01 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 και του Ειδικού Στόχου viii «Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε μια οικονομία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Α του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο Ε.Σ. 2.viii θα επιτευχθεί μέσω:

- της κατασκευής της νέας Γραμμής 4 του Μετρό
- της επέκτασης γραμμών του Μετρό σε Αθήνα / Θεσσαλονίκη
- της βελτίωσης των στόλων των αστικών συγκοινωνιών και της προμήθειας λεωφορείων μηδενικών ρύπων για την ενίσχυση της φιλοπεριβαλλοντικής τους διάστασης και της εγκατάστασης συστημάτων παρακολούθησης.

Παράλληλα, η Π 01 σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- Την ανάπτυξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε αστικές περιοχές,
- τον εκσυγχρονισμό και διαλειτουργικότητα συστήματος αστικών και προαστιακών μετακινήσεων,

- την προώθηση ενεργειών για μείωση συμφόρησης, ρύπανσης, θορύβου και τροχαίων ατυχημάτων,
- την προσβασιμότητα υποδομών από άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις αποτελούν τη συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις Προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους.

Με την Π 01 επιτυγχάνεται αύξηση των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και ανακούφιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης δεδομένης της αύξησης της ελκυστικότητας λόγω της βελτίωσης του χρόνου μετακίνησης και της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και κατ' επέκταση της αύξησης της σχετικής ζήτησης των καθαρών ΜΜΜ έναντι των ανταγωνιστικών ιδιωτικών οδικών μέσων. Η αύξηση του μεριδίου των περιβαλλοντικά φιλικών αστικών ΜΜΜ θα συμβάλλει στην περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών ανάπτυξης των δράσεων, λόγω της μείωσης των εκπομπών αερίων ρύπων, αλλά και του θορύβου, υπό το πρίσμα της ενίσχυσης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της ασφαλούς μετακίνησης στις αστικές μεταφορές. Άλλωστε οι εν λόγω παρεμβάσεις, λόγω της φύσης τους, έχουν αξιολογηθεί ως συμβατές με την αρχή του «Do No Significant Harm», δεδομένου ότι δεν αναμένεται να έχουν κάποια σημαντική αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον στον συνολικό κύκλο ζωής τους (κατασκευή και λειτουργία).

Ειδικότερα ο Ειδικός Στόχος 2.viii υποστηρίζεται ενδεικτικά από στις ακόλουθες δράσεις:

#### **Δράση 1.1. Νέες / επεκτάσεις γραμμών Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης**

Η Δράση περιλαμβάνει επενδύσεις κατασκευής νέων τμημάτων, καθώς και επέκτασης υφιστάμενων γραμμών, στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 081: Υποδομή για καθαρές Αστικές Μεταφορές.

Ειδικότερα, στο πλαίσιο της Δράσης 1.1. προβλέπεται ενδεικτικά η υλοποίηση των ακόλουθων έργων:

- η κατασκευή τμήματος της γραμμής 4 του Μετρό (Άλσος Βεΐκου – Γουδή), μεταφερόμενο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ,
- η επέκταση της Γραμμής 2 του Μετρό Αθήνας μέχρι το Ίλιον και
- η επέκταση του Μετρό Θεσσαλονίκης προς το Αεροδρόμιο «Μακεδονία»

Η συμβολή της Δράσης στον Ειδικό Στόχο 2.viii είναι σημαντική, καθώς με την ολοκλήρωση των έργων ενισχύεται η προοπτική για την εύρυθμη πολεοδομική και κυκλοφοριακή λειτουργία της μητροπολιτικής περιοχής του Κεντρικού Τομέα Αθηνών και της Θεσσαλονίκης, οι οποίες χαρακτηρίζονται από πληθυσμιακή πυκνότητα. Η Δράση αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του εξυπηρετούμενου πληθυσμού, δεδομένης της αύξησης της ελκυστικότητας των καθαρών ΜΜΜ έναντι του επιβαρυμένου οδικού δικτύου. Η αύξηση της ελκυστικότητας των καθαρών αστικών συγκοινωνιών σταθερής τροχιάς θα επέλθει λόγω μείωσης της χρονοαπόστασης μεταξύ των εξυπηρετούμενων περιοχών κατά μήκος των γραμμών Μετρό.

Παράλληλα, με τη Δράση 1.1. προωθείται η ανάπτυξη περιβαλλοντικά φιλικών συστημάτων μαζικής μεταφοράς και ενισχύεται η περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών διέλευσης, μέσω μείωσης της ηχορύπανσης και της ρύπανσης της ατμόσφαιρας από την οδική κυκλοφορία στο πλαίσιο της

ενίσχυσης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

## **Δράση 1.2. Αναβάθμιση στόλου και τροχαίου υλικού**

Η Δράση περιλαμβάνει παρεμβάσεις αναβάθμισης / αναδιάρθρωσης του δικτύου των οδικών αστικών μεταφορών, μέσω της ανάπτυξης στόλων λεωφορείων μηδενικών εκπομπών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, καθώς και προμήθεια / αναβάθμιση τροχαίου υλικού των μέσων σταθερής τροχιάς, για την προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο πλαίσιο των Πεδίων Παρέμβασης 082 - Τροχαίο Υλικό Καθαρών Αστικών μεταφορών και 085 Ψηφιοποίηση των μεταφορών όταν προορίζεται εν μέρει για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου: αστικές μεταφορές

Ειδικότερα, στο πλαίσιο της Δράσης 1.2 προβλέπεται ενδεικτικά η υλοποίηση των ακόλουθων έργων:

- Η αναδιοργάνωση των οδικών αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη μέσω της ανανέωσης του στόλου των λεωφορείων με ηλεκτρικά οχήματα μηδενικών ρύπων, που είναι προσαρμοσμένα στις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και είναι συμβατά με τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας (ηλεκτροκίνηση).
- Η προμήθεια νέων δι-ρευματικών συρμών που δύνανται να λειτουργήσουν τόσο στο δίκτυο του Μετρό, όσο και στο δίκτυο του Προαστιακού, προκειμένου να υποστηριχθεί η απ' ευθείας σύνδεση του Πειραιά και ιδιαίτερα του λιμανιού του Πειραιά με το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος (μέσω της Γραμμής 3 «Χαϊδάρη – Πειραιάς»).
- Η αναβάθμιση συρμών της Γραμμής 1 και η εγκατάσταση συστήματος ανάκτησης ενέργειας η οποία παράγεται από την ηλεκτροπέδηση των συρμών σε δύο υποσταθμούς έλξης («ΦΑΛΗΡΟ» και «ΗΡΑΚΛΕΙΟ»). Το έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.
- Η προμήθεια κι εγκατάσταση ολοκληρωμένου συστήματος διάγνωσης τεχνικής ικανότητας στόλου οχημάτων (Ο.Σ.Τ.Ι.), το οποίο θα συμβάλλει στην ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών, με παράλληλη προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Το έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Τα έργα της Δράσης 1.2 αναμένεται να συμβάλλουν στην αύξηση της ελκυστικότητας των αστικών μεταφορών, δεδομένης π.χ. της αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων συναρτήσει της σχετικής ζήτησης, στην εξυπηρέτηση νέων επιβατών, στη μείωση διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων ιδιωτικών αυτοκινήτων και στην αύξηση χρήσης δημόσιων συγκοινωνιών. Το τελευταίο συμβάλλει στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου στην περιοχή επιρροής των έργων, που σε συνδυασμό με την μείωση της συνολικής καταναλισκόμενης ενέργειας, τον εκσυγχρονισμό διαχείρισης του στόλου, αλλά και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στις αστικές μετακινήσεις, οδηγεί στη μείωση πρωτογενών και δευτερογενών ρύπων στην ατμόσφαιρα, στον περιορισμό του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των αστικών συγκοινωνιών και στην εν γένει αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή των παρεμβάσεων, συμβάλλοντας στο στόχο της μετάβασης σε μία οικονομία μηδενικών ρύπων.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων στον Π 01 θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 2.viii και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι

στόχοι του Ταμείου Συνοχής.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες στόχοι της Προτεραιότητας 01, ΕΣ 2.viii, αφορούν στους χρήστες των αστικών μέσων μεταφοράς που επωφελούνται από τις παρεχόμενες αναβαθμισμένες υποδομές/ υπηρεσίες

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπείς με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

Καμία

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

Καμία

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

Όχι

### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
1	RSO2.8	ΤΣ		RCO55	Μήκος νέων γραμμών τραμ και μετρό	χλμ.	3,21	21,40
1	RSO2.8	ΤΣ		RCO57	Ικανότητα φιλικού προς το περιβάλλον τροχαίου υλικού μαζικών δημόσιων συγκοινωνιών	επιβάτες	21.989,00	51.580,00
1	RSO2.8	ΤΣ		RCO60	Πόλεις και κωμοπόλεις με νέα ή εκσυγχρονισμένα ψηφιοποιημένα συστήματα αστικών συγκοινωνιών	πόλεις και κωμοπόλεις	20,00	40,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
1	RSO2.8	ΤΣ		RCR29	Εκτιμώμενες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	τόνοι ισοδύναμου CO2/έτος	0,00	2020-2029	-155.591,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εγχειρίδιο ΕΤΕπ, Εκθέσεις	

										Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
1	RSO2.8	ΤΣ		RCR62	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων ή εκσυγχρονισμένων υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών	χρήστες/έτος	489.393.660,00	2019-2029	757.436.502,00	Μελέτες ΚΟ, εφαρμογή μεθοδολογίας υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
1	RSO2.8	ΤΣ		081. Υποδομή για καθαρές αστικές μεταφορές	408.098.190,00
1	RSO2.8	ΤΣ		082. Τροχαίο υλικό καθαρών αστικών μεταφορών	231.030.000,00
1	RSO2.8	ΤΣ		085. Ψηφιοποίηση των μεταφορών όταν αφιερώνεται εν μέρει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου: αστικές συγκοινωνίες	5.100.000,00
1	RSO2.8	Σύνολο			644.228.190,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
1	RSO2.8	ΤΣ		01. Επιχορήγηση	644.228.190,00
1	RSO2.8	Σύνολο			644.228.190,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
1	RSO2.8	ΤΣ		33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	644.228.190,00
1	RSO2.8	Σύνολο			644.228.190,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
1	RSO2.8	ΤΣ		03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	644.228.190,00
1	RSO2.8	Σύνολο			644.228.190,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1. Priority: 2. Ανάπτυξη υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου - ΕΤΠΑ

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 2 (Π 02) αφορά στην περαιτέρω ανάπτυξη/ αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ με κύρια στόχευση την ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού φιλοπεριβαλλοντικού συστήματος ενδοπεριφερειακής κινητικότητας.

Π 02 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου 3.ii «Ανάπτυξη και ενίσχυση της βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροπικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και στη διασυνοριακή κινητικότητα» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Β του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο Ε.Σ 3.ii θα επιτευχθεί μέσω:

- της ενίσχυσης της χρήσης του φιλοπεριβαλλοντικού προαστιακού σιδηρόδρομου με ηλεκτροκίνηση μηδενικών εκπομπών,
- της ενίσχυσης της ενδοπεριφερειακής κινητικότητας,
- της περαιτέρω ανάπτυξης/ αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου εκτός ΔΕΔ-Μ.

Παράλληλα η Π 02 σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- την ολοκλήρωση μεταφορικών υποδομών,
- την ολοκλήρωση λειτουργικής διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων του ΔΕΔ-Μ της χώρας μεταξύ τους,
- την περαιτέρω ανάπτυξη και αναβάθμιση του σιδηροδρόμου, με έμφαση στην άρση εμποδίων και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά και σε συνέργεια με την Π 03 και την Π 06, αποτελώντας συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των Μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους και υλοποιούνται σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις του CEF II, του RRF και του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης.



Με την Π 02, υπό τον Ε.Σ. 3.ii, επιτυγχάνεται η αναβάθμιση των υπεραστικών / προαστιακών σιδηροδρομικών τμημάτων, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη κυκλοφορία ηλεκτροκινούμενων συρμών και αποτελεί ζωτικής σημασίας παρέμβαση για την ανακοπή της πτωτικής πορείας της συμμετοχής του σιδηροδρόμου, μειώνοντας τα φαινόμενα συμφόρησης, αυξάνοντας το επίπεδο ασφαλείας των μετακινήσεων αλλά και προάγοντας φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μετακίνησης. Άλλωστε οι εν λόγω παρεμβάσεις, λόγω της φύσης τους, έχουν αξιολογηθεί ως συμβατές με την αρχή του «Do No Significant Harm», δεδομένου ότι δεν αναμένεται να έχουν κάποια σημαντική αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον στον συνολικό κύκλο ζωής τους (κατασκευή και λειτουργία).

Πιο συγκεκριμένα ο Ε.Σ. 3.ii υποστηρίζεται από την ακόλουθη Δράση:

### **Δράση 2.1. Ανάπτυξη υπεραστικού / προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου εκτός ΔΕΔ-Μ**

Η Δράση περιλαμβάνει επενδύσεις ανάπτυξης/ αναβάθμισης του υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου σε περιφερειακό επίπεδο, με κύρια στόχευση την ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος μεταφορών υψηλής ποιότητας και στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 099 – Άλλοι νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι – ηλεκτρικοί / μηδενικών εκπομπών.

Στο πλαίσιο της Δράσης 2.1. και με γνώμονα τη συμβολή των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στον Ειδικό Στόχο 3.ii προβλέπεται ενδεικτικά:

- η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηρόδρομου Δυτικής Θεσσαλονίκης

Τα σιδηροδρομικά τμήματα όπου εστιάζουν οι παρεμβάσεις στο πλαίσιο της Δράσης 2.1. συμβάλουν άμεσα στην επίτευξη ταχύτερης και οικονομικότερης μετακίνησης επιβατών και έμμεσα στην μείωση του οδικού κυκλοφοριακού φόρτου με περαιτέρω μείωση των ρύπων, του θορύβου και των οδικών ατυχημάτων. Περαιτέρω, επιτυγχάνεται βελτίωση της σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης των οικισμών που θα εξυπηρετεί το δίκτυο του υπεραστικού / προαστιακού σιδηρόδρομου στη Θεσσαλονίκη, που θα συμβάλλει στην αύξηση της ζήτησης για σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών έναντι των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.ii και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του ΕΤΠΑ.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες στόχοι της Προτεραιότητας 02, ΕΣ 3ii, αφορούν στους χρήστες που επωφελούνται από το δίκτυο και την πολυτροπικότητα του σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
2	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCO48	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρόμων — εκτός ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	15,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
2	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCR29	Εκτιμώμενες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	τόνοι ισοδύναμου CO2/έτος	477,00	2020-2029	0,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εγχειρίδιο ΕΤΕπ, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
2	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RRC58	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων, αναβαθμισμένων, ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων	επιβατοχιλιόμετρα/έτος	0,00	2020-2029	5.231.793,00	Μελέτες ΚΟ, εφαρμογή μεθοδολογίας υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	099. Άλλοι νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι — ηλεκτρικοί/μηδενικών εκπομπών	12.750.000,00
2	RSO3.2	Σύνολο			12.750.000,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	01. Επιχορήγηση	12.750.000,00
2	RSO3.2	Σύνολο			12.750.000,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	12.750.000,00
2	RSO3.2	Σύνολο			12.750.000,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	12.750.000,00
2	RSO3.2	Σύνολο			12.750.000,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ETPIA)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 2 (Π 02) αφορά στην περαιτέρω ανάπτυξη/ αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ με κύρια στόχευση την ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος ενδοπεριφερειακής κινητικότητας.

Π 02 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου 3.ι «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Β του Προγράμματος Υποδομών Μεταφορών.

Ο Ε.Σ 3.ι θα επιτευχθεί μέσω:

- της ενίσχυσης της χρήσης του φιλοπεριβαλλοντικού υεραστικού / προαστιακού σιδηρόδρομου με ηλεκτροκίνηση μηδενικών εκπομπών,
- της περαιτέρω ανάπτυξης/ αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και της ενίσχυσης της ενδοπεριφερειακής κινητικότητας,
- της ευρείας εγκατάστασης ηλεκτροκίνησης και συστημάτων για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του αναλυτικού σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, με στόχο τη μείωση των εκπομπών,

Παράλληλα η Π 02 σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- την ολοκλήρωση μεταφορικών υποδομών που ανήκουν στο ΔΕΔ-Μ,
- την ολοκλήρωση λειτουργικής διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων του ΔΕΔ-Μ της χώρας μεταξύ τους,
- την περαιτέρω ανάπτυξη και αναβάθμιση των ΔΕΔ-Μ με έμφαση στην άρση εμποδίων και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας,
- τη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του τομέα Μεταφορών.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά και σε συνέργεια με την Π 03 και την Π 06, αποτελώντας συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των Μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους και υλοποιούνται σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις του CEF II, του RRF και του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης.

Με την Π 02, υπό τον Ε.Σ. 3.ι, επιτυγχάνεται η διατροφικότητα, η συνεκτικότητα και η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεταφορών

υψηλής ποιότητας με ομοιογενή χαρακτηριστικά, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη κυκλοφορία ηλεκτροκινούμενων συρμών κατά μήκος των τμημάτων του ΔΕΔ-Μ, χωρίς καθυστερήσεις στους χρόνους των δρομολογίων. Πρόσθετα, η αναβάθμιση των υπεραστικών / προαστιακών σιδηροδρομικών τμημάτων με σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών, διαχείρισης αποτελεί ζωτικής σημασίας παρέμβαση για την ανακοπή της πτωτικής πορείας της συμμετοχής του σιδηροδρόμου, μειώνοντας τα φαινόμενα συμφόρησης, αυξάνοντας το επίπεδο ασφαλείας των μετακινήσεων αλλά και προάγοντας φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μετακίνησης. Άλλωστε οι εν λόγω παρεμβάσεις, λόγω της φύσης τους, έχουν αξιολογηθεί ως συμβατές με την αρχή του «Do No Significant Harm», δεδομένου ότι δεν αναμένεται να έχουν κάποια σημαντική αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον στον συνολικό κύκλο ζωής τους (κατασκευή και λειτουργία).

Πιο συγκεκριμένα ο Ε.Σ. 3.ι υποστηρίζεται από την ακόλουθη Δράση:

### **Δράση 2.2. Ανάπτυξη υπεραστικού / προαστιακού Σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ**

Η Δράση περιλαμβάνει επενδύσεις ανάπτυξης/ αναβάθμισης του υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ σε περιφερειακό επίπεδο, με κύρια στόχευση την ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος μεταφορών υψηλής ποιότητας και στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 096 Νέοι ή Αναβαθμισμένοι Σιδηρόδρομοι Κεντρικό Δίκτυο ΔΕΔ-Μ, 097 Νέοι ή Αναβαθμισμένοι Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο Δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο της Δράσης 2.2 και με γνώμονα τη συμβολή των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στον Ειδικό Στόχο 3.ι προβλέπεται ενδεικτικά:

- η εγκατάσταση συστημάτων Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης, ETCS L1 και Ηλεκτροκίνησης τύπου trolley στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα – Βόλος, καθώς και η αναβάθμιση της υφιστάμενης μονής μετρικής γραμμής σε κανονικού εύρους στο τμήμα Σ.Σ. Λατομείου - ΒΙ.ΠΕ. - Σ.Σ. Βόλου. Το έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ,
- η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στο τμήμα του προαστιακού σιδηρόδρομου Θεσσαλονίκης από Πλατύ μέχρι Έδεσσα,
- η αναβάθμιση του προαστιακού σιδηροδρόμου μεταξύ ΣΣ Κάτω Αχαΐας και ΣΣ Πύργου.

Τα σιδηροδρομικά τμήματα όπου εστιάζουν οι παρεμβάσεις στο πλαίσιο της Δράσης 2.2 αποτελούν τμήματα του αναλυτικού και κεντρικού σιδ/κού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, συμβάλλοντας περαιτέρω στην ενίσχυση της διατροφικότητας, στη βελτίωση των παραμέτρων διαλειτουργικότητας, στη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας κατά μήκος του δικτύου και στην μείωση της καταναλισκόμενης ενέργειας κι εκπομπής αερίων ρύπων θερμοκηπίου, επιδιώκοντας τη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του τομέα. Η επίτευξη ταχύτερης και οικονομικότερης μετακίνησης επιβατών θα συμβάλλει στην μείωση του οδικού κυκλοφοριακού φόρτου με περαιτέρω μείωση των ρύπων, του θορύβου και των οδικών ατυχημάτων. Περαιτέρω, επιτυγχάνεται βελτίωση της σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης των οικισμών που θα εξυπηρετεί το δίκτυο του υπεραστικού / προαστιακού σιδηρόδρομου στη Αττική και σε τουλάχιστον 7 ακόμα πρωτεύουσες νομών, που θα συμβάλλει στην αύξηση της ζήτησης για σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών έναντι των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.ii και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν

της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του ΕΤΠΑ.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες στόχοι της Προτεραιότητας 02, ΕΣ 3.1, αφορούν στους χρήστες που επωφελούνται από το δίκτυο και την πολυτροπικότητα του σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCO47	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρόμων — ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	78,14
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCO49	Μήκος ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων — ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	134,50

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RRC29	Εκτιμώμενες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	τόνοι ισοδύναμου CO2/έτος	4.015,00	2020-2029	0,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εγχειρίδιο ΕΤΕπ, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης	



										Δεικτών	
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCR58	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων, αναβαθμισμένων, ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων	επιβατοχιλιόμετρα/έτος	25.963.015,00	2020-2029	68.542.672,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	096. Νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι — Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	17.850.000,00
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	097. Νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι — Εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ	43.435.000,00
2	RSO3.1	Σύνολο			61.285.000,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	01. Επιχορήγηση	61.285.000,00
2	RSO3.1	Σύνολο			61.285.000,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	61.285.000,00
2	RSO3.1	Σύνολο			61.285.000,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
2	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	61.285.000,00
2	RSO3.1	Σύνολο			61.285.000,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1. Priority: 3. Ολοκλήρωση / αναβάθμιση κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΤΣ)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 03 (Π 03) αφορά στην ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου, με έμφαση στον άξονα ΠΑΘΕ/Π, που αποτελεί τμήμα του Πολυτροπικού Διαδρόμου Μεταφορών Ανατολής / Ανατολικής Μεσογείου (Orient/East-Med Corridor) και τις συνδέσεις με αυτόν, με κύρια στόχευση την ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος μεταφορών υψηλής ποιότητας.

Η Π 03 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου 3.i «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροπικού ΔΕΔ-Μ» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Β του Προγράμματος Υποδομών Μεταφορών.

Ο Ε.Σ 3.i θα επιτευχθεί μέσω:

- της ενίσχυσης της χρήσης του φιλοπεριβαλλοντικού σιδηρόδρομου με ηλεκτροκίνηση μηδενικών εκπομπών,
- της ολοκλήρωσης του κεντρικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π,
- της ευρείας εγκατάστασης ηλεκτροκίνησης και συστημάτων για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητάς του και της ολοκλήρωσης της προσαρμογής του δικτύου στο ERTMS.

Παράλληλα η Π 03 σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027, και ειδικότερα:

- Την ολοκλήρωση μεταφορικών υποδομών που ανήκουν στο κεντρικό ΔΕΔ-Μ.
- Την ολοκλήρωση λειτουργικής διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων του ΔΕΔ-Μ της χώρας μεταξύ τους και με διασυνοριακές συνδέσεις.
- Την περαιτέρω ανάπτυξη και αναβάθμιση των ΔΕΔ-Μ με έμφαση στην άρση εμποδίων και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας.
- Την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.
- Τη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του τομέα Μεταφορών.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά και σε συνέργεια με την Π 02 και την Π 06, αποτελώντας συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον

τομέα των Μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους και υλοποιούνται σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις του CEF II.

Με την Π 03 προωθείται η ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού άξονα της χώρας που διασυνδέει τα σημαντικότερα αστικά κέντρα, αλλά και τα κύρια εμπορευματικά/ επιβατικά λιμάνια και συγκοινωνιακά / σιδηροδρομικά κέντρα της χώρας. Περαιτέρω, επιτυγχάνεται ενίσχυση της διαλειτουργικότητας του Πολυτροπικού Διαδρόμου Μεταφορών Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου (Orient/East-Med Corridor) και η σιδηροδρομική διασύνδεση της χώρας με τους κόμβους μεταφορών της Κεντρικής Ευρώπης. Η εν λόγω διασύνδεση μέσω της ενίσχυσης της διαλειτουργικότητας του Πολυτροπικού Διαδρόμου Μεταφορών Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου, θα ενισχύσει περαιτέρω τη διατροπικότητα των μεταφορών, συμβάλλοντας σε αύξηση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών και σε αναβάθμιση του ρόλου της χώρας ως διεθνούς εμπορευματικού κόμβου.

Η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης, καθώς και σύγχρονων συστημάτων πληροφοριών και διαχείρισης θα διασφαλίσει τη βιωσιμότητα της παρεχόμενης σιδηροδρομικής υπηρεσίας, μέσα από την ενίσχυση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εξοικονόμησης ενέργειας, την αναβάθμιση της ποιότητας του παρεχόμενου επιβατικού και εμπορευματικού έργου, την αύξηση της σχετικής ζήτησης δεδομένης της αύξησης της ελκυστικότητας της μεταφορικής υπηρεσίας, την εξοικονόμηση του χρόνου μεταφοράς προς όφελος των χρηστών της σιδηροδρομικής μεταφορικής υπηρεσίας μεταξύ των εξυπηρετούμενων περιοχών κατά μήκος του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα και παράλληλα τη στροφή της ζήτησης σε επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές με περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα, αποσυμφορίζοντας το οδικό δίκτυο, στο οποίο οφείλεται το μεγαλύτερο ποσοστό εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το σύνολο των μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, αλλά και σε επίπεδο ΕΕ.

Επιπλέον, οι εν λόγω παρεμβάσεις, λόγω της φύσης τους, έχουν αξιολογηθεί ως συμβατές με την αρχή του «Do No Significant Harm», δεδομένου ότι δεν αναμένεται να έχουν κάποια σημαντική αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον στον συνολικό κύκλο ζωής τους (κατασκευή και λειτουργία).

Πιο συγκεκριμένα ο Ειδικός Στόχος 3.ι υποστηρίζεται από:

### **Δράση 3.1. Ολοκλήρωση σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π.**

Η Δράση υποστηρίζει επενδύσεις που αφορούν στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π. στο πλαίσιο του πεδίου παρέμβασης: 096 Νέοι ή Αναβαθμισμένοι Σιδηρόδρομοι Κεντρικό Δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο της Δράσης 3.1 περιλαμβάνονται ενδεικτικά:

- Η κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας (Σκα) – Πάτρας στο τμήμα Ροδοδάφνη – Ρίο (επιδομή, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση).
- Η ηλεκτροκίνηση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη.

Τα έργα είναι τμηματοποιημένα από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Η συμβολή της Δράσης στον Ειδικό Στόχο 3.ι είναι σημαντική για την ολοκλήρωση του ελλείποντος τμήματος Ροδοδάφνη – Πάτρα, του κύριου σιδηροδρομικού άξονα της χώρας που διατρέχει το μεγαλύτερο τμήμα της ηπειρωτικής Ελλάδας, διασυνδέοντας τα κυριότερα αστικά κέντρα (Αθήνα –

Θεσσαλονίκη, Πάτρα κ.α.) και ταυτοχρόνως τα κύρια επιβατικά/ εμπορευματικά κέντρα. Οι παρεμβάσεις της Δράσης 3.1 συμβάλλουν στη διασφάλιση της βιώσιμης λειτουργίας του σιδηρόδρομου και τη συμμόρφωση του εθνικού δικτύου με τις αρχές της διαλειτουργικότητας, καθώς με την ταυτόχρονη μείωση της χρονοαπόστασης, τη μείωση του κόστους μετακίνησης, την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, την μεγιστοποίηση της ασφάλειας επιβατικών/ εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών και την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης, αναμένεται αύξηση της ζήτησης σιδηροδρομικών υπηρεσιών και εξοικονόμηση ενέργειας, ενισχύοντας την ασφάλεια του δικτύου. Το τελευταίο συμβάλλει στην προώθηση της ευρωπαϊκής και εθνικής πολιτικής μεταφορών σχετικά με το σιδηρόδρομο, ως περιβαλλοντικά φιλικού μέσου μεταφοράς τόσο επιβατών, όσο και εμπορευμάτων.

### **Δράση 3.2. Εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών και διαχείρισης στο κεντρικό σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ**

Η Δράση υποστηρίζει επενδύσεις που αφορούν στην ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου, με εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών, διαχείρισης στο πλαίσιο του πεδίου παρέμβασης 105 Ευρωπαϊκό Σύστημα της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας.

Στο πλαίσιο της Δράσης 3.2 περιλαμβάνονται ενδεικτικά:

- Η εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης και ETCS – Level 1 στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη μέσω της νέας παραλλαγής στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη).
- Εγκατάσταση συστήματος τηλεπικοινωνιών GSM-R σε τρία νέα τμήματα του άξονα ΠΑΘΕ/Π (Τιθορέα-Δομοκός, Κιάτο-Πάτρα και Θεσσαλονίκη-Ειδομένη).
- Η ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση – Τηλεδιοίκηση και ETCS L1 της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα.
- Η εγκατάσταση συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης στο τμήμα Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες.
- Η αναβάθμιση σηματοδότησης / τηλεδιοίκησης και Η/Μ Σηράγγων στο τμήμα Σκα- Κιάτο.

Τα έργα είναι τμηματοποιημένα από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Οι παρεμβάσεις της Δράσης 3.2 συμβάλλουν στη διασφάλιση της βιώσιμης λειτουργίας του σιδηρόδρομου και τη συμμόρφωση του εθνικού δικτύου με τις αρχές της διαλειτουργικότητας, καθώς με την ταυτόχρονη μείωση της χρονοαπόστασης, τη μείωση του κόστους μετακίνησης, την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, την μεγιστοποίηση της ασφάλειας επιβατικών/ εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών και την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης, αναμένεται αύξηση της ζήτησης σιδηροδρομικών υπηρεσιών και εξοικονόμηση ενέργειας, ενισχύοντας την ασφάλεια του δικτύου.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων ανά Δράση θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.1 και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι

στόχοι του Ταμείου Συνοχής.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες στόχοι της Προτεραιότητας 03, ΕΣ 3i, αφορούν στους χρήστες του δικτύου που επωφελούνται από το αναβαθμισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ)

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
3	RSO3.1	ΤΣ		RCO47	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρόμων — ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	28,80
3	RSO3.1	ΤΣ		RCO49	Μήκος ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων — ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	71,00
3	RSO3.1	ΤΣ		RCO109	Μήκος σιδηροδρομικών γραμμών σε λειτουργία εξοπλισμένων με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας — ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	451,40

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
3	RSO3.1	ΤΣ		RCR29	Εκτιμώμενες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	τόνοι ισοδύναμου CO2/έτος	4.763,00	2020-2029	0,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Συγκοινωνιακού Μοντέλου, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο	

										Επίτευξης Δεικτών	
3	RSO3.1	ΤΣ		RCR58	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων, αναβαθμισμένων, ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων	επιβατοχιλιόμετρα/έτος	0,00	2020-2029	22.207.546,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Συγκοινωνιακού Μοντέλου, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
3	RSO3.1	ΤΣ		RCR101	Εξοικονόμηση χρόνου που οφείλεται στη βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών	ανθρωποημέρες/έτος	0,00	2020-2029	248.564,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Συγκοινωνιακού Μοντέλου, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
3	RSO3.1	ΤΣ		096. Νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι — Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	99.875.000,00
3	RSO3.1	ΤΣ		105. Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)	86.002.257,00
3	RSO3.1	Σύνολο			185.877.257,00



Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
3	RSO3.1	ΤΣ		01. Επιχορήγηση	185.877.257,00
3	RSO3.1	Σύνολο			185.877.257,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
3	RSO3.1	ΤΣ		33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	185.877.257,00
3	RSO3.1	Σύνολο			185.877.257,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
3	RSO3.1	ΤΣ		03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	185.877.257,00
3	RSO3.1	Σύνολο			185.877.257,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1. Priority: 4. Κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΤΣ)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 04 (Π 04) αφορά σε παρεμβάσεις κατασκευής/ αναβάθμισης κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων του οδικού ΔΕΔ-Μ, στοχεύοντας κυρίως στη ολοκλήρωση ενός ασφαλούς και βιώσιμου οδικού ΔΕΔ-Μ και τη βελτίωση της διασυνοριακής κινητικότητας.

Η Π 04 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου 3.ι «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροπικού ΔΕΔ-Μ» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Β του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο ειδικός στόχος 3.ι θα επιτευχθεί μέσω:

- της κατασκευής κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων του ΔΟΔ στη νησιωτική χώρα (ΒΟΑΚ),
- της ολοκλήρωσης ή νέας κατασκευής τμημάτων του ΔΟΔ της ηπειρωτικής χώρας, ενισχύοντας τη συνεκτικότητα τόσο του οδικού, όσο και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ σε εθνικό επίπεδο και συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ασφάλειας και την μείωση του χρόνου των οδικών μετακινήσεων σε σημαντικές περιοχές της χώρας,
- της βελτίωσης της διασυνοριακής κινητικότητας (κεντρικό ΔΕΔ-Μ).

Παράλληλα, η Π 04, σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- την ολοκλήρωση μεταφορικών υποδομών που ανήκουν στο οδικό ΔΕΔ-Μ.
- την περαιτέρω ανάπτυξη και αναβάθμιση των ΔΕΔ-Μ με έμφαση στην άρση εμποδίων και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά με τις παρεμβάσεις της Π 05 και Π06 και αποτελούν συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των Μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους, σε συνέργεια με το Ταμείο Ανάκαμψης (RRF). Επιλέγονται βάσει των κριτηρίων διαχωρισμού μεταξύ των Προγραμμάτων και σε συνέργεια με τα ΠΕΠ.

Η συμβολή του Π 04 στον Ειδικό Στόχο 3.ι είναι σημαντική, καθώς επιτυγχάνεται βελτίωση του επιπέδου των οδικών υποδομών. Πέραν της ενίσχυσης της συνεκτικότητας, συμβάλλει:

- στην τόνωση της εμπορικής/ εξαγωγικής δραστηριότητας μέσω σημαντικών εμπορευματικών κόμβων (λιμάνια), αλλά και μέσω των οδικών συνδέσεων με τις Βαλκανικές χώρες,
- στη βελτίωση της ασφάλειας με παράλληλη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων,
- στη μείωση του χρόνου μετακίνησης, προσφέροντας καλύτερο και ελκυστικότερο επίπεδο μεταφορικής υπηρεσίας στους χρήστες,
- στην άρση των εμποδίων στην κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών, συμβάλλοντας στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη μέσω της ανάδειξης πολιτιστικών μνημείων παγκόσμιου ενδιαφέροντος των περιοχών όπου γίνονται οι σχετικές παρεμβάσεις.
- στη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και στη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των οδικών μεταφορών δεδομένης της μείωσης των πιέσεων που προκαλούνται από υφιστάμενους οδικούς άξονες στο περιβάλλον,

σε άμεση συνάφεια με τις στοχεύσεις του Προγράμματος.

#### **Δράση 4.1. Κατασκευή Ελλειπόντων Τμημάτων του αναλυτικού Οδικού ΔΕΔ-Μ**

Η Δράση περιλαμβάνει παρεμβάσεις ολοκλήρωσης της κατασκευής ελλειπόντων τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 088 Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και οδοί - εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο της Δράσης 4.1. και με γνώμονα τη συμβολή των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στον Ειδικό Στόχο 3.ι προβλέπεται ενδεικτικά η υλοποίηση των ακόλουθων έργων:

- ΒΟΑΚ: στο τμήμα ΧΑΝΙΑ – ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ. Το έργο θα υλοποιηθεί ως νέα χάραξη στο πλαίσιο Σύμβασης Παραχώρησης.
- Κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος. Το έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Παράλληλα προβλέπεται η αναβάθμιση των συνδέσεων του παράπλευρου οδικού δικτύου με τον αυτοκινητόδρομο.

Η συμβολή της Δράσης στον Ειδικό Στόχο 3.ι είναι σημαντική, καθώς επιτυγχάνεται βελτίωση του επιπέδου των υποδομών μεταφορών και η ολοκλήρωση του οδικού ΔΕΔ-Μ. Πέραν της ενίσχυσης της συνεκτικότητας, η Δράση συμβάλλει:

- στη βελτίωση της ασφάλειας με παράλληλη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων,
- στην ισορροπημένη περιφερειακή ανάπτυξη,
- στην ενίσχυση της πολυτροπικότητας (σύνδεση σημαντικών κόμβων ΔΕΔ-Μ),

σε άμεση συνάφεια με τις στοχεύσεις του Προγράμματος.

#### **Δράση 4.2. Κατασκευή Ελλειπόντων Τμημάτων του κεντρικού Οδικού ΔΕΔ-Μ**

Η Δράση περιλαμβάνει παρεμβάσεις για την κατασκευή σημαντικών ελλειπόντων τμημάτων του κεντρικού οδικού ΔΕΔ-Μ στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 087 – Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και οδοί – Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο της Δράσης 4.2 και με γνώμονα τη συμβολή των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στον Ειδικό Στόχο 3.ι προβλέπεται ενδεικτικά η υλοποίηση της Κατασκευής οδικής σύνδεσης Ιωάννινα – Κακκαβιά.

Έτσι η Δράση συμβάλει στην τόνωση της εμπορικής / εξαγωγικής δραστηριότητας μέσω της σύνδεσης με τα Δυτικά Βαλκάνια. Επίσης η διασυνοριακή σύνδεση εξυπηρετεί τη Μακρο – περιφερειακή Στρατηγική Αδριατικής – Ιονίου (EUSAIR) και συγκεκριμένα του πυλώνα (α) Πολυτροπικές διαδρομές Αδριατικής – Ιονίου.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.ι και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του Ταμείου Συνοχής.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες στόχοι της Προτεραιότητας 04, ΕΣ 3 i, αφορούν σε χρήστες που επωφελούνται από το αναβαθμισμένο οδικό δίκτυο

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο

Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

Οι παρεμβάσεις της Προτεραιότητας 04 παρουσιάζουν συνέργειες με τα Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (Interreg). Ενδεικτικά αναφέρεται το έργο της κατασκευής οδικής σύνδεσης Ιωάννινα – Κακκαβιά, το οποίο συνάδει με τους στόχους της Μακρο – περιφερειακής Στρατηγικής Αδριατικής – Ιονίου (EUSAIR).

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
4	RSO3.1	ΤΣ		RCO43	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων οδών — ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	296,50

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
4	RSO3.1	ΤΣ		RCR55	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων οδών και οδών που ανακατασκευάστηκαν, αναβαθμίστηκαν ή εκσυγχρονίστηκαν	επιβατοχιλιόμετρα/έτος	831.762.235,00	2020-2029	948.714.184,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Συγκοινωνιακού Μοντέλου, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
4	RSO3.1	ΤΣ		RCR56	Εξοικονόμηση χρόνου που οφείλεται στη βελτίωση των οδικών υποδομών	ανθρωποημέρες/έτος	0,00	2020-2029	3.094.684,00	Μελέτες Κ.Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
4	RSO3.1	ΤΣ		087. Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και οδοί — Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	55.250.000,00
4	RSO3.1	ΤΣ		088. Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και οδοί — Εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ	312.375.000,00
4	RSO3.1	Σύνολο			367.625.000,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
4	RSO3.1	ΤΣ		01. Επιχορήγηση	367.625.000,00
4	RSO3.1	Σύνολο			367.625.000,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
4	RSO3.1	ΤΣ		33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	367.625.000,00
4	RSO3.1	Σύνολο			367.625.000,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
4	RSO3.1	ΤΣ		03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	367.625.000,00
4	RSO3.1	Σύνολο			367.625.000,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1. Priority: 5. Κατασκευή / Αναβάθμιση περιφερειακών τμημάτων αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων - Οδική ασφάλεια - ΕΤΠΑ

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 05 (Π 05) αφορά σε παρεμβάσεις κατασκευής/ αναβάθμισης του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ της χώρας, καθώς και συνδέσεων των ΔΕΔ-Μ, με κύρια στόχευση τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης περιοχών μέσω του οδικού ΔΕΔ-Μ, την άρση της απομόνωσης, τη μείωση της επίδρασης της περιφερειακότητας των γεωγραφικά απομονωμένων και απρόσιτων περιοχών, τη βελτίωση των επίπεδων οδικής ασφάλειας.

Η Π 05 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου 3.ii «Ανάπτυξη και ενίσχυση της βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και στη διασυνοριακή κινητικότητα» και υπό τους Στρατηγικούς Στόχους Β και Ε του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο ειδικός στόχος 3.ii θα επιτευχθεί μέσω:

- της κατασκευής/ αναβάθμισης νέων αστικών οδών για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ
- παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας σε περιφερειακό επίπεδο.

Υπό τον Ε.Σ. 3.ii, η Π 05 σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- τη βελτίωση δικτύου μεταφορών με έμφαση στην άρση εμποδίων και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας,
- τη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών και τη μείωση των ατυχημάτων.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά με τις παρεμβάσεις των Π 04 και Π06 και αποτελούν συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των Μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους. Επιλέγονται βάσει των κριτηρίων διαχωρισμού μεταξύ των Προγραμμάτων και σε συνέργεια με τα ΠΕΠ και το Ταμείο Ανάκαμψης (RRF).

Σε ότι αφορά τις ποικίλες αρνητικές συνέπειες των πρόσφατων καταστροφικών πυρκαγιών στη Βόρεια Εύβοια, σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, αναγνωρίζοντας τη σοβαρή διατάραξη της αναπτυξιακής πορείας, της χωρικής συνοχής της περιοχής, όπως και του επιπέδου διαβίωσης των κατοίκων, θα διερευνηθεί η δυνατότητα συμβολής με πόρους και στοχευμένες δράσεις, βάσει των κανονισμών επιλεξιμότητας των ΕΔΕΤ,



στο Στρατηγικό Σχέδιο/ΟΧΕ «Ανασυγκρότηση της Βόρειας Εύβοιας» που σχεδιάζεται για την πληγείσα χωρική ενότητα.

Με την Π 05 προωθείται η συνεκτικότητα του οδικού και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ όλων των Περιφερειών για μια ολοκληρωμένη οδική διασύνδεση των περιοχών της χώρας συμβάλλοντας περαιτέρω στη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης περιοχών της ηπειρωτικής, την ενίσχυση της τοπικής κινητικότητας, την άρση της απομόνωσης και στη μείωση της επίδρασης της περιφερειακότητας των γεωγραφικά απομονωμένων και απρόσιτων περιοχών. Παράλληλα, η υλοποίηση παρεμβάσεων παθητικής ασφάλειας θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας και την μείωση του χρόνου των οδικών μετακινήσεων σε σημαντικές περιοχές της χώρας.

Ειδικότερα ο Ειδικός Στόχος 3.ii υποστηρίζεται από τις ακόλουθες δράσεις:

### **Δράση 5.2. Κατασκευή αστικών οδικών συνδέσεων με ΔΕΔ-Μ**

Η Δράση περιλαμβάνει παρεμβάσεις κατασκευής νέων αστικών οδών για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ στο πλαίσιο του πεδίου παρέμβασης 089 Νέες ή αναβαθμισμένες δευτερεύουσες οδικές συνδέσεις με το οδικό δίκτυο και τους κόμβους ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο της Δράσης 5.2. περιλαμβάνεται ενδεικτικά η επέκταση της λεωφόρου Κύμης (μέσω σηράγγων) από την Αττική Οδό μέχρι τον Α/Κ Καλυφτάκη με την Ε.Ο. (ΠΑΘΕ).

Η συμβολή της Δράσης 5.2. στον Ειδικό Στόχο 3.ii είναι σημαντική καθώς με την ολοκλήρωση των έργων αυξάνεται η τοπική προσπελασιμότητα και βελτιώνεται η διασύνδεση με το ΔΕΔ-Μ. Πρόσθετα, αναμένεται να μειωθούν σημαντικά οι χρόνοι μετακίνησης λόγω της αποσυμφόρησης της κίνησης σε κομβικά σημεία, τα οποία δημιουργούν σοβαρές ανασχές στην κυκλοφορία των οχημάτων. Κυρίως όμως η Δράση 5.2 συμβάλει στη μείωση της ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία και περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, στο ιδιαίτερα βεβαρημένο αστικό περιβάλλον της Αθήνας.

### **Δράση 5.3. Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας**

Η Δράση αφορά σε στοχευμένες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο με στόχο την ενίσχυση της παθητικής ασφάλειας, όπως οι σημειακές παρεμβάσεις σε επικίνδυνα σημεία (αναλυτικό ΔΟΔ που δεν έχει αναβαθμισθεί), σε όλη τη χώρα στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 093 Άλλες Ανακατασκευές και Εκσυγχρονισμοί οδών (Αυτοκινητόδρομων, Εθνικών, Περιφερειακών ή Τοπικών Οδών).

Η συμβολή της Δράσης 5.3. στον Ειδικό Στόχο 3.ii είναι σημαντική, καθώς η βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου αναμένεται να συμβάλλει στην αύξηση της ταχύτητας μετακινήσεων και στη μείωση της χρονοαπόστασης, τη βελτίωση της προσπελασιμότητας ως επίσης στην μείωση των ατυχημάτων (ιδιαίτερα των θανατηφόρων), με αποτέλεσμα την αρτιότερη εξυπηρέτηση των οδικών μετακινήσεων, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους επιβάρυνσής του λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης. Άλλωστε η εν λόγω παρέμβαση, λόγω της φύσης της, έχει αξιολογηθεί ως συμβατή με την αρχή του «Do No Significant Harm», δεδομένου ότι δεν αναμένεται να έχει κάποια σημαντική αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον στον συνολικό κύκλο ζωής της (κατασκευή και λειτουργία).

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.ii και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν

της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του ΕΤΠΑ.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες-στόχοι της Προτεραιότητας 05, ΕΣ 3ii, αφορούν στους χρήστες του δικτύου που επωφελούνται από το αναβαθμισμένο οδικό δίκτυο και τις παρεχόμενες αναβαθμισμένες υπηρεσίες του ασφαλέστερου οδικού δικτύου

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	RCO44	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων οδών — εκτός ΔΕΔ-Μ	χλμ.	0,00	8,50
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSO490	Παρεμβάσεις Βελτίωσης της Ασφάλειας των μεταφορών σε όλα τα Υποσυστήματα	Αριθμός	0,00	5,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	RCR55	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων οδών και οδών που ανακατασκευάστηκαν, αναβαθμίστηκαν ή εκσυγχρονίστηκαν	επιβατοχιλιόμετρα/έτος	0,00	2020-2029	59.519.008,00	Μελέτες Κ.Ο, Εφαρμογή Μοντέλου Ζήτησης, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο	

										Επίτευξης Δεικτών	
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	RCR56	Εξοικονόμηση χρόνου που οφείλεται στη βελτίωση των οδικών υποδομών	ανθρωποημέρες/έτος	0,00	2020-2029	197.819,00	Μελέτες Κ.Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSR497	Βελτίωση ασφάλειας οδικών υποδομών	αριθμός θέσεων κατηγορίας	0,00	2020-2029	5,00	Τεχνικές Μελέτες, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	089. Νέες ή αναβαθμισμένες δευτερεύουσες οδικές συνδέσεις με το οδικό δίκτυο και τους κόμβους ΔΕΔ-Μ	42.619.542,00
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	093. Άλλες ανακατασκευές και εκσυγχρονισμοί οδών (αυτοκινητοδρόμων, εθνικών, περιφερειακών ή τοπικών οδών)	63.750.000,00
5	RSO3.2	Σύνολο			106.369.542,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	01. Επιχορήγηση	42.619.542,00
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	01. Επιχορήγηση	63.750.000,00
5	RSO3.2	Σύνολο			106.369.542,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	42.619.542,00
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	63.750.000,00
5	RSO3.2	Σύνολο			106.369.542,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	42.619.542,00
5	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	63.750.000,00
5	RSO3.2	Σύνολο			106.369.542,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ETPIA)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 05 (Π 05) αφορά σε παρεμβάσεις κατασκευής/ αναβάθμισης του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ της χώρας, καθώς και συνδέσεων των ΔΕΔ-Μ, με κύρια στόχευση τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης περιοχών μέσω του οδικού ΔΕΔ-Μ, την άρση της απομόνωσης, τη μείωση της επίδρασης της περιφερειακότητας των γεωγραφικά απομονωμένων και απρόσιτων περιοχών, τη βελτίωση των επίπεδων οδικής ασφάλειας.

Η Π 05 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου 3.ι «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Β του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο ειδικός στόχος 3.ι θα επιτευχθεί μέσω:

- της ολοκλήρωσης της κατασκευής τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ, ενισχύοντας τη συνεκτικότητα τόσο του οδικού, όσο και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ σε εθνικό επίπεδο και συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ασφάλειας και την μείωση του χρόνου των οδικών μετακινήσεων σε σημαντικές περιοχές της χώρας,
- της κατασκευής οδικών παρακάμψεων πόλεων του αναλυτικού ΔΟΔ,
- της σύνδεσης σημαντικών περιφερειακών κέντρων με το ΔΟΔ.

Υπό τον Ε.Σ. 3.ι, η Π 05 σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- τη βελτίωση δικτύου μεταφορών με έμφαση στην άρση εμποδίων και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας,
- τη βελτίωση της λειτουργικής διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων του ΔΕΔ-Μ της χώρας με τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές της χώρας,
- τη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών και τη μείωση των ατυχημάτων.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά με τις παρεμβάσεις των Π 04 και Π06 και αποτελούν συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των Μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους. Επιλέγονται βάσει των κριτηρίων διαχωρισμού μεταξύ των Προγραμμάτων και σε συνέργεια με τα ΠΕΠ και το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης.

Σε ότι αφορά τις ποικίλες αρνητικές συνέπειες των πρόσφατων καταστροφικών πυρκαγιών στη Βόρεια Εύβοια, σε οικονομικό, κοινωνικό και

περιβαλλοντικό επίπεδο, αναγνωρίζοντας τη σοβαρή διατάραξη της αναπτυξιακής πορείας, της χωρικής συνοχής της περιοχής, όπως και του επιπέδου διαβίωσης των κατοίκων, θα διερευνηθεί η δυνατότητα συμβολής με πόρους και στοχευμένες δράσεις, βάσει των κανονισμών επιλεξιμότητας των ΕΔΕΤ, στο Στρατηγικό Σχέδιο/ΟΧΕ «Ανασυγκρότηση της Βόρειας Εύβοιας» που σχεδιάζεται για την πληγείσα χωρική ενότητα.

Με την Π 05 προωθείται η συνεκτικότητα του οδικού και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ όλων των Περιφερειών για μια ολοκληρωμένη οδική διασύνδεση των περιοχών της χώρας συμβάλλοντας περαιτέρω στη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης περιοχών της ηπειρωτικής, την ενίσχυση της τοπικής κινητικότητας, την άρση της απομόνωσης και στη μείωση της επίδρασης της περιφερειακότητας των γεωγραφικά απομονωμένων και απρόσιτων περιοχών.

Ειδικότερα ο Ειδικός Στόχος 3.1 υποστηρίζεται από την ακόλουθη δράση:

### **Δράση 5.1. Κατασκευή / αναβάθμιση αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ**

Η Δράση περιλαμβάνει παρεμβάσεις ολοκλήρωσης της κατασκευής τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ της ηπειρωτικής χώρας στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 088 Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και Οδοί - εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο της Δράσης 5.1. και με γνώμονα τη συμβολή των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στον ειδικό στόχο 3.ι προβλέπεται ενδεικτικά η υλοποίηση των ακόλουθων έργων:

- Ολοκλήρωση της κατασκευής του υποτμήματος. (Μελίβοια – Δημάριο) του τμήματος Δημάριο – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, το οποίο αποτελεί τμήμα του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού, Ξάνθη – Εχίνος – Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα και ανήκει στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο. Το έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.
- Κατασκευή του τμήματος Μπράλου – Άμφισσας του άξονα Θερμοπούλες – Μπράλος – Άμφισσα- Αγ. Νικόλαος – Αντίρριο.
- Κατασκευή της Παράκαμψης Χαλκίδας – Ψαχνών.

Η συμβολή της Δράσης στον Ειδικό Στόχο 3.ι είναι σημαντική καθώς επιτυγχάνεται περαιτέρω ολοκληρωμένη διασύνδεση των περιοχών της χώρας με το οδικό ΔΕΔ-Μ. Πρόσθετα, επιτυγχάνεται αναβάθμιση των κυκλοφοριακών συνθηκών, μείωση του συνολικού χρόνου διαδρομής, βελτίωση της οδικής ασφάλειας με έμφαση στη βελτίωση σημείων με υψηλή επικινδυνότητα, αλλά και σημείων όπου διέρχεται μεγάλο ποσοστό βαρέων οχημάτων λόγω της οικονομικής δραστηριότητας στις περιοχές παρέμβασης. Επιπλέον, επιτυγχάνεται βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες (τοπικούς και υπερτοπικούς), υποστηρίζοντας και διευκολύνοντας την οικονομική, αλλά και τουριστική ανάπτυξή τους. Επίσης, συντελείται περαιτέρω βελτίωση της συνδεσιμότητας με διοικητικά κέντρα σε όρους χρονοαπόστασης, ενώ αναμένεται αποσυμφόρηση των αστικών κέντρων, ως αποτέλεσμα της υλοποίησης παρακάμψεων, που ήδη είναι επιβαρυνμένες, στην ασφαλέστερη και ομαλότερη ροή των βαρέων οχημάτων.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.ii και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα

αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του ΕΤΠΑ.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες-στόχοι της Προτεραιότητας 05, ΕΣ 3.1, αφορούν στους χρήστες του δικτύου που επωφελούνται από το αναβαθμισμένο οδικό δίκτυο και τις παρεχόμενες αναβαθμισμένες υπηρεσίες του ασφαλέστερου οδικού δικτύου

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

Οι παρεμβάσεις της Προτεραιότητας 05 παρουσιάζουν συνέργειες με τα Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (Interreg). Ενδεικτικά το έργο



της κατασκευής υποτιμήματος του τμήματος Δημάριο – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα λειτουργεί συμπληρωματικά με την κατασκευή του νέου διασυνοριακού σταθμού Δημάριο – Ρούντοζεμ και την αναβάθμιση του οδικού τμήματος Ρούντοζεμ έως Σμόλιαν επί του Βουλγαρικού εδάφους.

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
5	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCO43	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων οδών — ΔΕΔ-Μ	χλμ.	10,64	86,14

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
5	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RRC55	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων οδών και οδών που ανακατασκευάστηκαν, αναβαθμίστηκαν ή εκσυγχρονίστηκαν	επιβατοχιλιόμετρα/έτος	33.330.129,00	2020-2029	73.663.301,00	Μελέτες Κ.Ο, Εφαρμογή Μοντέλου Ζήτησης, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης	

										Δεικτών	
5	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCR56	Εξοικονόμηση χρόνου που οφείλεται στη βελτίωση των οδικών υποδομών	ανθρωποημέρες/έτος	0,00	2020-2029	1.046.675,00	Μελέτες Κ.Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
5	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	088. Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και οδοί — Εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ	185.725.000,00
5	RSO3.1	Σύνολο			185.725.000,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
5	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	01. Επιχορήγηση	185.725.000,00
5	RSO3.1	Σύνολο			185.725.000,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
5	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	185.725.000,00
5	RSO3.1	Σύνολο			185.725.000,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
5	RSO3.1	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	185.725.000,00
5	RSO3.1	Σύνολο			185.725.000,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

## 2.1.1. Priority: 6. Πολυτροπικές συνδέσεις μεταφορών - ΕΤΠΑ

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ)

### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 06 (Π 06) αφορά σε παρεμβάσεις για την ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μεταφορών μέσω της διασύνδεσης του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου με λιμένες, αερολιμένες και βιομηχανικούς/ εμπορευματικούς κόμβους.

Η Π 06 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3, του Ειδικού Στόχου 3.ii «Ανάπτυξη και ενίσχυση της βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και στη διασυνοριακή κινητικότητα» και υπό το Στρατηγικό Στόχο Γ του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο Ειδικός Στόχος 3.ii θα επιτευχθεί μέσω

- της ενίσχυσης της διατροφικότητας του οδικού δικτύου δεδομένης της διασύνδεσης του ΔΕΔ-Μ με λιμάνια,
- της ενίσχυσης της διατροφικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου δεδομένης της διασύνδεσης του ΔΕΔ-Μ με λιμάνια, αερολιμένες και ΒΙΠΕ.

Παράλληλα η Π 06 σε σχέση με τον Ε.Σ. 3.ii και στο πλαίσιο του Στρατηγικού Στόχου Γ σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- την ολοκλήρωση λειτουργικής διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων του ΔΕΔ-Μ της χώρας με τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές της χώρας,
- την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών,
- την ενίσχυση της χρήσης του φιλο-περιβαλλοντικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τις Π 03 και Π05, αποτελώντας συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των Μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί στις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους και υλοποιείται σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις του CEF II, και των ΠΕΠ.

Με την Π 06, υπό τον Ε.Σ. 3.ii, επιτυγχάνεται περαιτέρω ανάπτυξη των πολυτροπικών μεταφορών και διασύνδεση του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου με εμπορευματικούς και επιβατικούς κόμβους, η οποία θα ενισχύσει περαιτέρω την ελκυστικότητα των περιοχών προσέγγισης, βελτιώνοντας

σημαντικά την προσβασιμότητα πολλών τουριστικών αξιοθέατων και θέρετρων των αντίστοιχων περιοχών και θα συμβάλλει στην αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών και σε αναβάθμιση του ρόλου της χώρας ως διεθνής εμπορευματικός κόμβος (σύνδεση σιδηρόδρομου με λιμάνια, αερολιμένες και βιομηχανικές περιοχές, σύνδεση οδικού δικτύου με λιμάνια).

Ειδικότερα ο Ειδικός Στόχος 3.ii υποστηρίζεται ενδεικτικά από τις ακόλουθες Δράσεις:

### **Δράση 6.1. Οδικές συνδέσεις με Λιμένες**

Η Δράση περιλαμβάνει επενδύσεις για την ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μεταφορών μέσω της διασύνδεσης του οδικού δικτύου με λιμένες στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 089 Νέες ή αναβαθμισμένες δευτερεύουσες οδικές συνδέσεις με το οδικό δίκτυο και τους κόμβους ΔΕΔ-Μ

Στο πλαίσιο της Δράσης 6.1. περιλαμβάνονται ενδεικτικά τα ακόλουθα έργα:

- Ολοκλήρωση της σύνδεσης του αυτοκινητοδρόμου Π.Α.Θ.Ε. και Εγνατίας οδού με τον 6ο προβλήτα λιμένα Θεσσαλονίκης και το οδικό δίκτυο περιοχής Καλοχωρίου. Το έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.
- Η οδική σύνδεση Εγνατίας με λιμένα Αλεξανδρούπολης. Το έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Παράλληλα ωριμάζει το έργο της επέκτασης της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού προς τον λιμένα Ραφήνας, ώστε να συμπεριληφθεί στο Πρόγραμμα.

Η συμβολή της Δράσης στον Ειδικό Στόχο 3.ii είναι σημαντική, καθώς επιτυγχάνεται βελτίωση του επιπέδου των υποδομών μεταφορών και εξυπηρετείται η σύνδεση βασικών οδικών αξόνων με αστικά και εμπορευματικά κέντρα και λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας και κατ' επέκταση με τμήματα του κύριου Διευρωπαϊκού Δικτύου. Πέραν της ενίσχυσης της συνεκτικότητας, η Δράση συμβάλλει:

- στην τόνωση της εμπορικής/ εξαγωγικής δραστηριότητας μέσω σημαντικών εμπορευματικών κόμβων (λιμάνια), αλλά και μέσω των οδικών συνδέσεων με τις Βαλκανικές χώρες,
- στη μείωση του χρόνου μετακίνησης, προσφέροντας καλύτερο και ελκυστικότερο επίπεδο μεταφορικής υπηρεσίας στους χρήστες,
- στην άρση των εμποδίων στην κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών, συμβάλλοντας στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη μέσω της ανάδειξης πολιτιστικών μνημείων παγκόσμιου ενδιαφέροντος των περιοχών όπου γίνονται οι σχετικές παρεμβάσεις.
- στην αποσυμφόρηση των αστικών περιοχών μέσω της δημιουργίας παρακάμψεων που ήδη είναι επιβαρυνμένες, στην ασφαλέστερη και ομαλότερη ροή των βαρέων οχημάτων,

σε άμεση συνάφεια με τις στοχεύσεις του Προγράμματος.

### **Δράση 6.2. Σιδηροδρομικές συνδέσεις με Λιμένες και Αεροδρόμια**

Η Δράση περιλαμβάνει επενδύσεις για την ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μεταφορών μέσω της διασύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με λιμένες, αερολιμένες και εμπορευματικούς/ βιομηχανικούς κόμβους και υλοποιείται στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 108 Πολυτροπικές Μεταφορές (ΔΕΔ-Μ).

Στο πλαίσιο της Δράσης 6.2 και με γνώμονα τη συμβολή των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στον Ειδικό Στόχο 3.ii προβλέπονται ενδεικτικά:

- η σιδηροδρομική σύνδεση του βου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με μονή σιδηροδρομική γραμμή.
- η σιδηροδρομική σύνδεση με το αερολιμένα Αλεξανδρούπολης.
- η σιδηροδρομική σύνδεση λιμένα Βόλου, αερολιμένα Αγκιάλου και ΒΙ.ΠΕ. Αλμυρού.

Παράλληλα ωριμάζει το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης με τον Λιμένα Λαυρίου, ώστε να συμπεριληφθεί στο Πρόγραμμα.

Μέχρι σήμερα η συμμετοχή του σιδηροδρόμου στη διαμετακόμιση προϊόντων παραμένει χαμηλή, καθώς οι υποδομές διασύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με τους κυριότερους λιμένες, αερολιμένες και βιομηχανικές περιοχές κρίνονται περιορισμένες. Η συμβολή της Δράσης 6.2. στον Ειδικό Στόχο 3.ii εστιάζει κυρίως στη βελτίωση της ελκυστικότητας του σιδηρόδρομου, στην αύξηση του μεριδίου των εμπορευματικών μεταφορών σε εγχώριους και κατ' επέκταση σε διεθνείς προορισμούς, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των διασυνδεδεμένων λιμένων, αλλά και των επιβατικών μεταφορών δεδομένης της ενίσχυσης της πολυτροπικότητας και των συνδυασμένων μεταφορών (σύνδεση σιδηροδρομικού δικτύου - υπεραστικών και προαστιακών γραμμών- με λιμάνια, αερολιμένες, βιομηχανικές περιοχές).

Η μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών προς στον σιδηρόδρομο αναμένεται να έχει περαιτέρω θετικές επιπτώσεις στο κόστος μεταφοράς, μειώνοντας το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μεταφορών, λόγω της αποσυμφόρησης του οδικού δικτύου και της μείωσης των εκπομπών αέριων ρύπων. Ταυτόχρονα, ενισχύεται ο ρόλος των λιμένων στις εμπορευματικές (εγχώριες και διεθνείς), καθώς και στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας, βελτιώνοντας την ροή μετακίνησης πληθυσμού και εμπορευμάτων από και προς την ενδοχώρα και κατ' επέκταση από και προς διεθνείς εμπορευματικούς διαδρόμους.

Επιπλέον, οι εν λόγω παρεμβάσεις, λόγω της φύσης τους, έχουν αξιολογηθεί ως συμβατές με την αρχή του «Do No Significant Harm», δεδομένου ότι δεν αναμένεται να έχουν κάποια σημαντική αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον στον συνολικό κύκλο ζωής τους (κατασκευή και λειτουργία).

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.ii και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του ΕΤΠΑ.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες-στόχοι της Προτεραιότητας 06, ΕΣ 3ii, αφορούν στους χρήστες του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου που επωφελούνται από το αναβαθμισμένο διατροπικό δίκτυο.

#### Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την ΠΠ 2021-2027.

#### Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

#### The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

#### The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCO54	Νέες ή εκσυγχρονισμένες διατροφικές συνδέσεις	διατροφικές συνδέσεις	0,00	2,00
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSO492	Νέες ή εκσυγχρονισμένες οδικές διατροφικές συνδέσεις	Αριθμός	0,00	2,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RRC56	Εξοικονόμηση χρόνου που οφείλεται στη βελτίωση των οδικών υποδομών	ανθρωποημέρες/έτος	0,00	2020-2029	126.071,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Μεθοδολογίας Υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RRC58	Ετήσιος αριθμός χρηστών νέων, αναβαθμισμένων, ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων	επιβατοχιλιόμετρα/έτος	0,00	2020-2029	1.030.620,00	Μελέτες Κ-Ο, Εφαρμογή Συγκοινωνιακού Μοντέλου, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ	



										Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	RCR59	Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές	τονοχιλιόμετρα/έτος	0,00	2020-2029	4.455.101,00	Μελέτες Κ.Ο, Εφαρμογή Μοντέλου Ζήτησης, Στατιστικά Στοιχεία, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	089. Νέες ή αναβαθμισμένες δευτερεύουσες οδικές συνδέσεις με το οδικό δίκτυο και τους κόμβους ΔΕΔ-Μ	29.920.000,00
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	108. Πολυτροπικές μεταφορές (ΔΕΔ-Μ)	22.491.905,00
6	RSO3.2	Σύνολο			52.411.905,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	01. Επιχορήγηση	52.411.905,00
6	RSO3.2	Σύνολο			52.411.905,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	52.411.905,00
6	RSO3.2	Σύνολο			52.411.905,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
6	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	52.411.905,00
6	RSO3.2	Σύνολο			52.411.905,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

## 2.1.1. Priority: 7. Συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα των νησιών - ΕΤΠΑ

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ΕΤΠΑ)

### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 07 (Π 07) αφορά σε παρεμβάσεις διασφάλισης της διασυνδεσιμότητας και της εδαφικής συνοχής των νησιών, σε συνάφεια με την εγκεκριμένη Εθνική Στρατηγική για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο. Η βασική προτεραιότητα στις θαλάσσιες μεταφορές είναι η αναδιάρθρωση του συστήματος μεταφορών προς τα νησιά με έμφαση στη διασύνδεση μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα, θέτοντας σε λειτουργία ένα δίκτυο θαλάσσιων συγκοινωνιών δημόσιας υπηρεσίας με σκοπό την εξασφάλιση σταθερών, διαρκών και αξιόπιστων συνδέσεων για τις άγονες γραμμές σε συνδυασμό με το σύνολο των νησιωτικών περιοχών. Παράλληλα με την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών βελτιώνεται η προσβασιμότητα τους.

Η Π 07 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου ii. «Ανάπτυξη και ενίσχυση της βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και στη διασυνοριακή κινητικότητα» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Δ του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο Ε.Σ. 3.ii θα επιτευχθεί μέσω:

- της αναδιάρθρωσης του λιμενικού δικτύου με σκοπό τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των νησιών,
- της διασύνδεσης των λιμένων μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα και κατ' επέκταση και με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

Η Π 07 σχετίζεται άμεσα με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 και ειδικότερα:

- Διασφάλιση εδαφικής και κοινωνικής συνοχής,
- Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.

Οι ανωτέρω παρεμβάσεις έχουν επιλεγεί βάσει των κριτηρίων διαχωρισμού μεταξύ των Προγραμμάτων και σε συνέργεια με τα ΠΕΠ. Εξυπηρετούν την Μακρο-περιφερειακή Στρατηγική Αδριατικής – Ιονίου (EUSAIR) και συγκεκριμένα τον πυλώνα (β) Υποστήριξη των δράσεων ανάπτυξης δεξιοτήτων και αποτελεσματικός συντονισμός του σχεδιασμού και δράσεων τοπικής ανάπτυξης για τη βελτίωση της θαλάσσιας και ναυτιλιακής διακυβέρνησης και των υπηρεσιών “γαλάζιας ανάπτυξης”.

Με την Π 07 αναβαθμίζονται οι λιμενικές υποδομές και βελτιώνονται σημαντικά οι διαπεριφερειακές και ενδονησιωτικές συνδέσεις, η διαλειτουργικότητα και πολυτροπικότητα των μεταφορών. Πρόσθετα, μέσω της βελτίωσης της διασυνδεσιμότητας των νησιωτικών περιοχών, ειδικά των πιο απομακρυσμένων, επιτυγχάνεται άρση δυσχερειών και βελτίωση της επικοινωνίας των κατοίκων με τις υπηρεσίες διοίκησης, περίθαλψης, εκπαίδευσης κλπ. με τα κέντρα των αντίστοιχων Περιφερειών και τα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας.

Ειδικότερα ο Ειδικός Στόχος 3.ii υποστηρίζεται ενδεικτικά από τις ακόλουθες Δράσεις:

### **Δράση 7.1. Αναβάθμιση Λιμενικών Υποδομών**

Η Δράση περιλαμβάνει επενδύσεις αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών με στόχευση την βελτίωση της προσβασιμότητας, την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και την ενίσχυση της διασυνδεσιμότητάς τους και την ανάδειξη των συνεκτικών δεσμών και σχέσεων πόλεων – λιμένων στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 112 Άλλοι Θαλάσσιοι Λιμένες.

Ειδικότερα, στο πλαίσιο της Δράσης περιλαμβάνονται παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού, βελτίωσης και αναβάθμισης των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών ψηφιακής αναβάθμισης, ασφάλειας – προστασίας, προσβασιμότητας από άτομα με μειωμένη κινητικότητα και στην προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορικών μέσων και της περιβαλλοντικής επίδοσης της λειτουργίας των λιμένων.

Σε σχέση με τη συμβολή της Δράσης στον Ε.Σ. 3.ii, οι σχετικές παρεμβάσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία αναλογιζόμενοι τη ζωτική σημασία των λιμένων στον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, δεδομένης της πυκνότητας των λιμενικών υποδομών λόγω της γεωμορφολογίας της χώρας. Μετά την ολοκλήρωση των έργων αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά η εγχώρια διασυνδεσιμότητα και εξωστρέφεια, η ανταγωνιστικότητα των λιμένων και η δυνατότητα εξυπηρέτησης των νέων αναγκών βάσει της διαμορφούμενης ζήτησης ειδικά κατά τη θερινή περίοδο, η διαλειτουργικότητα και πολυτροπικότητα των μεταφορών, συμβάλλοντας στην προσέλκυση μεγαλύτερου όγκου μεταφερόμενου φορτίου, αλλά και επιβατών. Πρόσθετα, μέσω της βελτίωσης της διασυνδεσιμότητας των νησιωτικών περιοχών -ειδικά των πιο απομακρυσμένων - επιτυγχάνεται βελτίωση της ασφάλειας, άρση δυσχερειών και βελτίωση της επικοινωνίας με τα κέντρα των αντίστοιχων Περιφερειών και τα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας.

### **Δράση 7.2. Ενίσχυση άγονων ακτοποϊκών συνδέσεων**

Η δράση περιλαμβάνει την ενίσχυση ακτοποϊκών συνδέσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω δράση σε συνδυασμό με τη δράση «7.1 - Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών» αποσκοπεί στην εξασφάλιση της εδαφικής συνοχής στο νησιωτικό χώρο και στην εξασφάλιση συνθηκών περαιτέρω ανάπτυξης στα νησιά, στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 112 Άλλοι Θαλάσσιοι Λιμένες.

Η επιλογή έγινε με τρόπο ώστε: (α) να εξασφαλιστεί η αξιόπιστη και τακτική διασυνδεσιμότητα των μικρών κυρίως νησιών (διαπεριφερειακές & ενδονησιωτικές συνδέσεις), καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, (β) να διευκολυνθούν οι συνδυασμένες μετακινήσεις (πχ. συνδέσεις με διεθνείς νησιωτικούς αερολιμένες), (γ) να δοθούν κίνητρα για την ανανέωση του στόλου και τη δρομολόγηση πλοίων με μειωμένους ρύπους. Με την εν λόγω δράση αναμένεται να δοθεί σημαντική αναπτυξιακή ώθηση σε νησιωτικές περιοχές καθώς η διασυνδεσιμότητα αποτελεί προϋπόθεση για τις περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες.

Σημειώνεται δε ότι η εν λόγω δράση συνδέεται άμεσα με την έννοια της νησιωτικότητας, όπως αναφέρεται στο ΕΣΠΑ 2021-2027 σε συνάρτηση τόσο με τη

βιώσιμη γαλάζια οικονομία, όσο και με την υποχρέωση εξασφάλισης της εδαφικής συνοχής της χώρας, με την παράλληλη ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και του ακτοπλοϊκού δικτύου γραμμών δημόσιας υπηρεσίας (στόχος πολιτικής 3).

Σε σχέση με τη συμβολή της Δράσης στον Ε.Σ. 3.ii, οι σχετικές παρεμβάσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, καθώς αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά η εγχώρια διασυνδεσιμότητα των νησιωτικών περιοχών -ειδικά των πιο απομακρυσμένων, συμβάλλοντας στην άρση δυσχερειών και στη βελτίωση της επικοινωνίας με τα κέντρα των αντίστοιχων Περιφερειών και τα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.ii και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του ΕΤΠΑ. Πρόσθετα και σε συνάφεια με την Εθνική Στρατηγική για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό χώρο, η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη συνεισφορά των λιμένων στην οικονομική ανάπτυξη, τη βελτίωση της εθνικής και διεθνούς συνδεσιμότητας και την προώθηση της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες στόχοι της Προτεραιότητας 07, ΕΣ 3ii, αφορούν σε χρήστες του ενδονησιωτικού δικτύου

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την

ΠΠ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	PSO491	Αριθμός Λιμένων που Υποστηρίζονται	Αριθμός	3,00	14,00
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	PSO493	Πλήθος δρομολογίων για τη διασφάλιση της αναγκαίας θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νησιωτικών περιοχών	Αριθμός	936,00	2.184,00
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSO491	Αριθμός Λιμένων που Υποστηρίζονται	Αριθμός	3,00	18,00
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSO493	Πλήθος δρομολογίων για τη διασφάλιση της αναγκαίας θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νησιωτικών περιοχών	Αριθμός	468,00	1.092,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	PSR494	Πληθυσμός Νησιωτικών περιοχών με πρόσβαση σε βελτιωμένη θαλάσσια σύνδεση	Αριθμός κατοίκων	0,00	2020-2029	377.390,00	Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ, εφαρμογή μεθοδολογίας υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSR494	Πληθυσμός Νησιωτικών περιοχών με πρόσβαση σε βελτιωμένη θαλάσσια σύνδεση	Αριθμός κατοίκων	0,00	2020-2029	868.134,00	Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ, εφαρμογή μεθοδολογίας υπολογισμού, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, ΤΔ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	112. Άλλοι θαλάσσιοι λιμένες	42.600.000,00
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	112. Άλλοι θαλάσσιοι λιμένες	93.500.000,00
7	RSO3.2	Σύνολο			136.100.000,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	01. Επιχορήγηση	42.600.000,00

7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	01. Επιχορήγηση	93.500.000,00
7	RSO3.2	Σύνολο			136.100.000,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	42.600.000,00
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	93.500.000,00
7	RSO3.2	Σύνολο			136.100.000,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	42.600.000,00
7	RSO3.2	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	93.500.000,00
7	RSO3.2	Σύνολο			136.100.000,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+



2.1.1. Priority: 8. Συστήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ΤΣ)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Η Προτεραιότητα 08 (Π 08) αφορά σε παρεμβάσεις με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της αεροναυτιλίας και της εναρμόνισής τους με αντίστοιχα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, που θα συμβάλλει περαιτέρω στην ενίσχυση της αξιοπιστίας των σχετικών μεταφορικών συστημάτων.

Η Π 08 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου 3.i «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Ε του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ο Ε.Σ. 3.i θα επιτευχθεί μέσω:

- Οριζόντιων παρεμβάσεων, συμπληρωματικών όσων έχουν υλοποιηθεί, με έμφαση σε εκείνες που στοχεύουν στην ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και των λιμένων (επέκταση συστήματος VTMISS)
- Προμήθειας των σχετικών με τη διαχείριση, τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας και τον έλεγχο και διάσωση στη θάλασσα, συστημάτων/ οχημάτων/ εξοπλισμού
- Οριζόντιων παρεμβάσεων βελτίωσης της ασφάλειας αεροναυτιλίας μέσω προμήθειας και εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε υφιστάμενους περιφερειακούς αερολιμένες.

Η Π 08 σχετίζεται επίσης με την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών του Τομέα Υποδομών και Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027 με έμφαση στην άρση εμποδίων και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας.

Σημειώνεται ότι οι ανωτέρω παρεμβάσεις αποτελούν συνέχιση της στρατηγικής της χώρας στον τομέα των μεταφορών, όπως έχει αποτυπωθεί σε προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους, και υλοποιούνται σε συνέργεια με το CEF II.

Με την Π 08 επιτυγχάνεται η εναρμόνιση των εθνικών συστημάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας, αεροναυτιλίας με αντίστοιχα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, συμβάλλοντας στην ενίσχυση της αξιοπιστίας των μεταφορικών συστημάτων στην αναβάθμιση της ασφάλειας και της εξυπηρέτησης της επιβατικής/εμπορευματικής ζήτησης. Παράλληλα, με την εγκατάσταση σύγχρονων διεθνών συστημάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας, αεροναυτιλίας ενισχύεται η πολυτροπικότητα του συστήματος μεταφορών και των συνδυασμένων μεταφορών, συμβάλλοντας περαιτέρω στην τουριστική και μεταφορική (logistics) ανάπτυξη της χώρας ανάλογα με τις ανάγκες και τη μεταφορική ζήτηση.

Παράλληλα, οι εν λόγω παρεμβάσεις, λόγω της φύσης τους, έχουν αξιολογηθεί ως συμβατές με την αρχή του «Do No Significant Harm», δεδομένου ότι δεν αναμένεται να έχουν κάποια σημαντική αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον στον συνολικό κύκλο ζωής τους (κατασκευή και λειτουργία).

Ειδικότερα ο Ειδικός Στόχος 3.ι υποστηρίζεται ενδεικτικά από τις ακόλουθες Δράσεις:

### **Δράση 8.1. Συστήματα Ναυσιπλοΐας**

Η Δράση υποστηρίζει επενδύσεις εγκατάστασης ή βελτίωσης συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης, αλλά και παρεμβάσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των λιμενικών υποδομών στον τομέα της ασφάλειας στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 119 Ψηφιοποίηση των μεταφορών: Άλλοι τρόποι μεταφορών.

Στο πλαίσιο της Δράσης 8.1. περιλαμβάνονται ενδεικτικά τα ακόλουθα έργα:

- Η προμήθεια κι εγκατάσταση συστήματος ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS), που θα παρέχει τις αναγκαίες, για σκοπούς ασφάλειας ναυσιπλοΐας και έλεγχο θαλάσσιας κυκλοφορίας, επιχειρησιακές δυνατότητες ελέγχου και αναγνώρισης προς τις οικείες Λιμενικές Αρχές και το Κέντρο Επιχειρήσεων σε πραγματικό χρόνο, όπως αυτές προσδιορίζονται στις κατευθυντήριες οδηγίες του IMO και τις σχετικές συστάσεις του IALA, καθώς και βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων Υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης και Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
- Η προμήθεια λοιπών συστημάτων που υποστηρίζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας καθώς και την έρευνα και διάσωση (π.χ. πλωτά μέσα, σύστημα ΤΑΛΩΣ – Παρακολούθηση και πρόγνωση ακραίου καιρού για την ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας).
- Η υλοποίηση παρεμβάσεων σε λιμένες για την προσαρμογή τους στον διεθνή κώδικα ασφαλείας ISPS.

Η συμβολή της Δράσης 8.1. στον ειδικό στόχο 3.ι είναι σημαντική καθώς με την ενίσχυση του υποσυστήματος θαλάσσιων μεταφορών με έμφαση στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας, πέραν της περαιτέρω εναρμόνισης με αντίστοιχα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, επιτυγχάνεται ενίσχυση της αξιοπιστίας και ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα (έλεγχος θαλάσσιας κυκλοφορίας, και ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των συστημάτων και μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα καθώς και των συστημάτων επιτήρησης του θαλάσσιου χώρου).

Με την εγκατάσταση σύγχρονων διεθνών συστημάτων ασφάλειας πλοίων, αλλά και της εγκατάστασης ολοκληρωμένων συστημάτων ΤΠΕ με στόχο τη διαχείριση της θαλάσσιας υπηρεσίας επιδιώκεται η ενίσχυση της πολυτροπικότητας του συστήματος μεταφορών και των συνδυασμένων μεταφορών, συμβάλλοντας περαιτέρω στην τουριστική και μεταφορική (logistics) ανάπτυξη της χώρας ανάλογα με τις ανάγκες και τη μεταφορική ζήτηση.

### **Δράση 8.2. Συστήματα Αεροναυτιλίας**

Η Δράση υποστηρίζει επενδύσεις βελτίωσης της ασφάλειας της αεροναυτιλίας και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του Πεδίου Παρέμβασης 118 Συστήματα Ασφάλειας, Προστασίας και Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας για τους Υφιστάμενους Αερολιμένες.

Ενδεικτικά, στο πλαίσιο της Δράσης 8.2, προβλέπεται η προμήθεια και εγκατάσταση ενός συστήματος συνεργατικής επιτήρησης δια πολυπλευρισμού ευρείας περιοχής (Wide Area Multilateration (WAM)) για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής Αθηνών/ Μακεδονία (ΚΕΠΑΘΜ). Το εν λόγω έργο είναι τμηματοποιημένο από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Με την εγκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων αεροναυτιλίας επιδιώκεται αναβάθμιση της ασφάλειας στη Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) και βελτίωση της εξυπηρέτησης της επιβατικής ζήτησης για τις αεροπορικές μεταφορές. Περαιτέρω, αναμένεται συμμόρφωση της λειτουργίας των αερολιμένων στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας των αερομεταφορών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του SESAR, βελτιώνοντας την αξιοπιστία των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών.

Σημειώνεται ότι η επιλογή των πράξεων θα γίνεται με βάση τη σκοπιμότητα, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3.1 και τους Στρατηγικούς Στόχους του Προγράμματος, προκειμένου να επιτυγχάνεται η μέγιστη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Προτεραιότητας. Πέραν της συνδρομής στην επίτευξη των στόχων θα λαμβάνεται επίσης υπόψη ο βαθμός ωριμότητας της πράξης, προκειμένου να επιτευχθούν τόσο τα αναμενόμενα αποτελέσματα, όσο και τα ορόσημα που έχουν τεθεί σε επίπεδο Προτεραιότητας καθώς και οι επιλεξιμότητες και οι στόχοι του Ταμείου Συνοχής.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Οι βασικές ομάδες στόχοι της Προτεραιότητας 08, ΕΣ 3ii, αφορούν στους χρήστες των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών που επωφελούνται από το ασφαλέστερο μεταφορικό δίκτυο

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Οι διαδικασίες, η μεθοδολογία και τα κριτήρια επιλογής των δράσεων θα είναι συνεπής με τις κατευθυντήριες αρχές που προβλέπονται στους Κανονισμούς για τη διαφύλαξη της ισότητας, της ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας στα ΑμεΑ (άρθρο 9, παρ.3 και άρθρο 73 παρ.1 του ΚΚΔ).

Επιπλέον θα διασφαλιστεί συστηματική και πολυεπίπεδη συνεργασία με τους εκπροσώπους των ΑμεΑ στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης, σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, ενώ θα πραγματοποιηθούν επιμέρους στοχευμένες ενέργειες, δράσεις και παρεμβάσεις σε συμφωνία με το περιεχόμενο του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Αναπηρία, και των αρχών της ισότητας των φύλων και των μη διακρίσεων ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνονται υπόψη οι υπάρχουσες εθνικές στρατηγικές και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Επίσης, η Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος θα συμμετέχει στο θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας που προβλέπεται να λειτουργήσει κατά την

ΠΠΙ 2021-2027.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Πίνακας 2: Δείκτες εκροών

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
8	RSO3.1	ΤΣ		PSO490	Παρεμβάσεις Βελτίωσης της Ασφάλειας των μεταφορών σε όλα τα Υποσυστήματα	Αριθμός	0,00	8,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Πίνακας 3: Δείκτες αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Γραμμή βάσης ή τιμή αναφοράς	Έτος αναφοράς	Στόχος (2029)	Πηγή δεδομένων	Παρατηρήσεις
---------------	----------------	--------	-----------------------	------------------------	-----------	-----------------	------------------------------	---------------	---------------	----------------	--------------

8	RSO3.1	ΤΣ		PSR495	Συμμόρφωση με Διεθνή Πρότυπα Ασφαλείας στα Συστήματα Μεταφορών	αριθμός συστημάτων με βελτιωμένη συμμόρφωση	0,00	2020-2029	1,00	Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, Τ.Δ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών
8	RSO3.1	ΤΣ		PSR496	Βελτίωση ασφάλειας και διαχείρισης Ναυσιπλοΐας με επέκταση του χώρου κάλυψης	τετραγωνικά ναυτικά μίλια	0,00	2020-2029	4.656,40	Στοιχεία της Διεύθυνσης Παρακολούθησης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, Τ.Δ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών
8	RSO3.1	ΤΣ		PSR498	Βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας Έρευνας και Διάσωσης	Αριθμός βελτιούμενων συστημάτων	0,00	2020-2029	2,00	Στοιχεία ΥΝΑΝΠ, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, Τ.Δ Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
8	RSO3.1	ΤΣ		118. Συστήματα ασφάλειας, προστασίας και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για τους υφιστάμενους αερολιμένες	26.350.000,00
8	RSO3.1	ΤΣ		119. Ψηφιοποίηση των μεταφορών: άλλοι τρόποι μεταφοράς	49.220.986,00
8	RSO3.1	Σύνολο			75.570.986,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
8	RSO3.1	ΤΣ		01. Επιχορήγηση	75.570.986,00
8	RSO3.1	Σύνολο			75.570.986,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
8	RSO3.1	ΤΣ		33. Άλλες προσεγγίσεις — Καμία εδαφική στόχευση	75.570.986,00
8	RSO3.1	Σύνολο			75.570.986,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	----------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ειδικός στόχος	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
8	RSO3.1	ΤΣ		03. Ουδετερότητα ως προς το φύλο	75.570.986,00
8	RSO3.1	Σύνολο			75.570.986,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

## 2.2. Technical assistance priorities

### 2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 9. Τεχνική Βοήθεια -ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

Reference: point (e) of Article 22(3) CPR

#### 2.2.1.1. Intervention from the Funds

The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR

Με βάση την εκτίμηση απόδοσης της Τεχνικής Βοήθειας στην Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, τα αποτελέσματα που επιδιώκονται μέσω της παροχής Τεχνικής Βοήθειας στην Προγραμματική Περίοδο 2021-2027 αφορούν σε:

- Έγκαιρη και άρτια ολοκλήρωση της προετοιμασίας/ωρίμανσης των έργων καθώς και στην απρόσκοπτη ένταξη κι αποτελεσματική υλοποίηση των έργων και του Προγράμματος, μέσω αξιοποίησης της παροχής τεχνικών συμβουλευτικών υπηρεσιών κατ' αντιστοιχία με την τρέχουσα Περίοδο.
- Κάλυψη των αναγκών υποστήριξης των εμπλεκόμενων στην υλοποίηση των έργων του Προγράμματος φορέων
- Αποτελεσματική πληροφόρηση κοινού/φορέων/κοινωνικών εταίρων/δυσνητικών δικαιούχων, διάχυση καλών πρακτικών και υλοποίηση ενεργειών δημοσιότητας της στρατηγικής και των αποτελεσμάτων του Προγράμματος

Για την επίτευξη των παραπάνω αποτελεσμάτων η Προτεραιότητα 09 (Π 09) περιλαμβάνει μία σειρά από σχεδιαζόμενες δράσεις:

#### **Δράση 9.1 Επιστημονική και τεχνική υποστήριξη των Δικαιούχων του Προγράμματος**

Η Δράση στοχεύει στην υποστήριξη των Υπηρεσιών των αρμοδίων Υπουργείων (Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) και των δυσνητικών Δικαιούχων. Ειδικότερα, οι προς συγχρηματοδότηση δράσεις αφορούν, ενδεικτικά, σε:

- εκπόνηση - ωρίμανση – επικαιροποίηση Τεχνικών Μελετών και Τευχών Δημοπράτησης
- έλεγχο, έγκριση των Τεχνικών Μελετών των έργων
- εκπόνηση Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- άλλου είδους υποστηρικτικές/ προπαρασκευαστικές μελέτες (π.χ. εκτίμησης απαλλοτριούμενων εκτάσεων, εκπόνηση ειδικών οικολογικών αξιολογήσεων) και λοιπές μελέτες που σχετίζονται με υποδομές μεταφορών, όπως ενδεικτικά μελέτες τιμολογιακής πολιτικής, φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και χωροθέτησης τέτοιων σταθμών
- εκπόνηση ή επικαιροποίηση υποστηρικτικών ή/και εξειδικευμένων μελετών (ενδεικτικά: μελέτες σκοπιμότητας/βιωσιμότητας, αναλύσεις αγοράς,

μελέτες ζήτησης, οικονομοτεχνικές μελέτες, όπως χρηματο-οικονομικές, αναλύσεις κόστους – οφέλους, αναλύσεις κόστους-αποτελεσματικότητας κ.α)

- εκπόνηση στρατηγικών μελετών, εμπειρογνωμοσύνων και επιχειρησιακών σχεδίων δράσης (ενδεικτικά και όχι εξαντλητικά την προώθηση συνδυασμένων μεταφορών, της εφοδιαστικής αλυσίδας και των ευφυών συστημάτων μεταφορών)
- μελέτες βελτίωσης ή/και δημιουργίας θεσμικού πλαισίου, μελέτες οργάνωσης/αναδιοργάνωσης αρμόδιων φορέων
- υποστήριξη σε εξειδικευμένα θέματα του τομέα πολιτικής των Μεταφορών, π.χ. master plans λιμένων, μελέτες υποδομών έξυπνων μεταφορών, μελέτες ανάπτυξης μεταφορών αστικών κέντρων και λοιπές υποστηρικτικές μελέτες και έρευνες (μετρήσεις, έρευνες χρήσεων γης κ.α.)
- ένταξη, διοίκηση, παρακολούθηση, επίβλεψη, επαλήθευση, έλεγχο, ολοκλήρωση έργων
- προετοιμασία φακέλων Κρατικών Ενισχύσεων Έργων Υποδομών

### **Δράση 9.2 Πληροφόρηση κοινού, φορέων και κοινωνικών εταίρων, και διάχυση καλών πρακτικών, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων των Δικαιούχων του Προγράμματος**

Στο πλαίσιο της δράσης προβλέπεται η αποτελεσματική πληροφόρηση κοινού, φορέων, κοινωνικών εταίρων, δυνητικών δικαιούχων και επιχειρήσεων, και η διάχυση καλών πρακτικών, όπως:

- Δράσεις επικοινωνίας, πληροφόρησης, προβολής, δημοσιότητας των έργων και των επιμέρους παρεμβάσεων του Προγράμματος Μεταφορών που υλοποιούνται από τους Δικαιούχους, καθώς και ενέργειες διάχυσης καλών πρακτικών.
- Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης κοινού κατά την εφαρμογή περιβαλλοντικών δράσεων οριζόντιου χαρακτήρα.
- Ενέργειες ενημέρωσης των δυνητικών δικαιούχων και της κοινής γνώμης για τις δυνατότητες χρηματοδότησης που παρέχει το Πρόγραμμα, τις φάσεις σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων, την δυνατότητα πρόσβασης και συμμετοχής σε αυτές, την σύσταση και παρακολούθηση της εταιρικής σχέσης κ.λ.π
- Δράσεις ενημέρωσης, κατάρτισης και υποστήριξης της κεντρικής διοίκησης, Δήμων, Φορέων, κοινωνικών εταίρων και διάχυση καλών πρακτικών.

### **Δράση 9.3 Επάρκεια και Υλικοτεχνική υποστήριξη των Δικαιούχων και λοιπών φορέων που σχετίζονται με το Πρόγραμμα**

- Θα περιληφθούν οι λειτουργικές δαπάνες για την εξασφάλιση υλικοτεχνικού εξοπλισμού των εν λόγω φορέων σε σχέση με τα προς συγχρηματοδότηση έργα.
- εκπαίδευση του προσωπικού με διοργάνωση ή συμμετοχή σε σεμινάρια, συνέδρια, διεθνείς και λοιπές συναντήσεις, ημερίδες, δίκτυα, forum κ.λπ.
- Παρεμβάσεις για την εστιασμένη υποστήριξη δικαιούχων, για την ενίσχυση της διοικητικής τους ικανότητας, προκειμένου να ανταποκριθούν στις



ανάγκες υλοποίησης των έργων που αναλαμβάνουν. Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν επίσης να υλοποιούνται μεμονωμένες παρεμβάσεις για την διακρίβωση αναγκών και την ενίσχυση της διαχειριστικής επάρκειας των δικαιούχων.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Βασικές Ομάδες – στόχοι είναι οι φορείς (θεσμικοί φορείς, δικαιούχοι, κοινωνικοί και οικονομικοί εταίροι, ευρύ κοινό).σε ότι αφορά το Πρόγραμμα που υποστηρίζεται για την ορθή διαχείριση και ολοκλήρωση των παρεμβάσεων που έχει αναλάβει να υλοποιήσει ή ακόμα να λάβει την απαιτούμενη ενημέρωση για την πορεία υλοποίησης του Προγράμματος.

#### 2.2.1.2. Indicators

Reference: point (e)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 2: Output indicators

Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
ΤΣ		PSO693	Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και προμηθειών	Συμβάσεις	0,00	40,00
ΤΣ		PSO694	Δομές που υποστηρίζονται	Δομές	0,00	23,00
ΤΣ		PSO696	Ενέργειες επικοινωνίας και προβολής	Ενέργειες	0,00	5,00

#### 2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference point (e)(iv) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
9	ΤΣ		179. Ενημέρωση και επικοινωνία	51.000,00
9	ΤΣ		180. Προετοιμασία, υλοποίηση, παρακολούθηση και έλεγχος	13.471.121,00
9	ΤΣ		181. Αξιολόγηση και μελέτες, συλλογή δεδομένων	2.377.256,00

9	ΤΣ		182. Ενίσχυση της ικανότητας των αρχών του κράτους μέλους, των δικαιούχων και των οικείων εταιρών	425.000,00
9	Σύνολο			16.324.377,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	--------	-----------------------	---------	------------

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

## 2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 10. Τεχνική Βοήθεια -ΕΤΠΑ

Reference: point (e) of Article 22(3) CPR

### 2.2.1.1. Intervention from the Funds

The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR

Με βάση την εκτίμηση απόδοσης της Τεχνικής Βοήθειας στην Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, τα αποτελέσματα που επιδιώκονται μέσω της παροχής Τεχνικής Βοήθειας στην Προγραμματική Περίοδο 2021-2027 αφορούν σε:

- Απρόσκοπτη ένταξη και αποτελεσματική υλοποίηση των έργων και του Προγράμματος, μέσω αξιοποίησης της παροχής τεχνικών συμβουλευτικών υπηρεσιών κατ' αντιστοιχία με την τρέχουσα Περίοδο.
- Κάλυψη των αναγκών υποστήριξης της Διαχειριστικής Αρχής και των επιτελικών δομών ΕΣΠΑ των αρμόδιων Υπουργείων για οριζόντιες δράσεις των οποίων το καλύπτει το σύνολο της επικράτειας, υλοποιώντας σε πολλές περιπτώσεις παρεμβάσεις που αφορούν σε περισσότερες της μιας περιφέρειες της χώρας. Οι δράσεις αυτές δεν είναι δυνατόν να διακριθούν ανά γεωγραφική ενότητα, καθιστώντας αναγκαία την υιοθέτηση μιας οριζόντιας προσέγγισης στη διαχείρισή τους.
- Αποτελεσματική πληροφόρηση κοινού/φορέων/κοινωνικών εταίρων/δυννητικών δικαιούχων, διάχυση καλών πρακτικών και υλοποίηση ενεργειών δημοσιότητας της στρατηγικής και των αποτελεσμάτων του Προγράμματος

Για την επίτευξη των παραπάνω αποτελεσμάτων η Προτεραιότητα 10 (Π 10) περιλαμβάνει μία σειρά από σχεδιαζόμενες δράσεις:

#### **Δράση 10.1 Τεχνική και επιστημονική υποστήριξη της Διαχειριστικής Αρχής**

Στο πλαίσιο της Δράσης θα χρηματοδοτηθούν ενέργειες υποστήριξης της ΔΑ, όπως ενδεικτικά:

Παροχή υπηρεσιών Τεχνικών συμβούλων υποστήριξης της για θέματα που έχουν σχέση με:

- Την υποστήριξη του σχεδιασμού, της εφαρμογής, της παρακολούθησης, της διαδικασίας αξιολόγησης, της αναθεώρησης και του κλεισίματος του Προγράμματος
- Υποστήριξη για το κλείσιμο και την επιτυχή ολοκλήρωση των έργων και του Προγράμματος ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, της προγραμματικής περιόδου 2014 – 2020
- Την τεχνική υποστήριξη Διαχειριστικής Αρχής για την:

α. Αξιολόγηση/ένταξη, διοίκηση, παρακολούθηση, επίβλεψη, επαλήθευση, έλεγχο, ολοκλήρωση των έργων.

β. Προετοιμασία φακέλων Κρατικών Ενισχύσεων των έργων

γ. Εκπόνηση ή επικαιροποίηση υποστηρικτικών ή/και εξειδικευμένων μελετών (ενδεικτικά: μελέτες σκοπιμότητας/βιωσιμότητας, αναλύσεις αγοράς, μελέτες ζήτησης, επιχειρησιακός σχεδιασμός δικτύου, οικονομοτεχνικές μελέτες, όπως χρηματο-οικονομικές, αναλύσεις κόστους – οφέλους,, κ.α.),.

δ. Εκπόνηση στρατηγικών και προπαρασκευαστικών μελετών και εμπειρογνωμοσυνών

ε. Ανάπτυξη μεθοδολογικών εργαλείων και συστημάτων μέτρησης, ταυτοποίησης και επεξεργασίας δεδομένων πεδίου για την λειτουργική και στατιστική τεκμηρίωση δεικτών αποτελέσματος του Προγράμματος, καθώς και ερευνών / εμπειρογνωμοσυνών εφαρμογής τους

### **Δράση 10.2 Υποστήριξη της λειτουργίας της Διαχειριστικής Αρχής**

α. Κάλυψη λειτουργικών αναγκών της όπως ενδεικτικά

- έξοδα μετακινήσεων προσωπικού εσωτερικού – εξωτερικού
- συμμετοχή σε ημερίδες, συνέδρια
- εκπαίδευση του προσωπικού με διοργάνωση ή συμμετοχή σε σεμινάρια, συνέδρια, διεθνείς και λοιπές συναντήσεις, ημερίδες, δίκτυα, forum κ.λπ.
- οργάνωση εκδηλώσεων – συνεδριάσεων – συσκέψεων
- επισκευή/συντήρηση/καθαριότητα κτιριακών εγκαταστάσεων

β. Παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών σε θέματα όπως ενδεικτικά,

- ανάπτυξη/αναβάθμιση συμπληρωματικών/εξειδικευμένων υποστηρικτικών συστημάτων και εργαλείων
- αγορά και ανάπτυξη λογισμικού (για τη λογιστική παρακολούθηση των έργων, την ηλεκτρονική διακίνηση εγγράφων, διαχείριση εγγράφων και φακέλων υποθέσεων καθώς και για τον έλεγχο και την εποπτεία των προς χρηματοδότηση ή/και ήδη χρηματοδοτούμενων έργων)
- ανάπτυξη και διάχυση μεθόδων οργάνωσης
- νομική και λογιστική υποστήριξη

### **Δράση 10.3 Πληροφόρηση κοινού, φορέων, κοινωνικών εταίρων, δυνητικών δικαιούχων και διάχυση καλών πρακτικών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Διαχειριστικής αρχής**

- Εκπόνηση επικοινωνιακής στρατηγικής και επικοινωνιακού σχεδίου δράσης.
- Δράσεις επικοινωνίας, πληροφόρησης, προβολής, δημοσιότητας του Προγράμματος Μεταφορών και των επιμέρους παρεμβάσεων του Προγράμματος και ενέργειες διάχυσης καλών πρακτικών με στόχο την ανάδειξη του ρόλου και της συμβολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο ευρύ κοινό. (π.χ. εκπόνηση ερευνών, οργάνωση ημερίδων, σεμιναρίων, άλλων ενημερωτικών εκδηλώσεων, παραγωγή και αναπαραγωγή έντυπου και ηλεκτρονικού ενημερωτικού υλικού, παραγωγή διαφημιστικού υλικού, προβολή στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και το Διαδίκτυο, ανάπτυξη – συντήρηση δικτυακών τόπων κλπ)
- Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης κοινού για την ανάδειξη των έργων, των στόχων και των αναμενόμενων αποτελεσμάτων του Προγράμματος καθώς και ωφελειών από την υλοποίησή του για τους πολίτες και την καθημερινότητά τους.
- Ενέργειες ενημέρωσης των δυνητικών δικαιούχων και της κοινής γνώμης για τις δυνατότητες χρηματοδότησης που παρέχει το Πρόγραμμα, τις φάσεις σχεδιασμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος Μεταφορών, την δυνατότητα πρόσβασης και συμμετοχής σε αυτές, την σύσταση και παρακολούθηση της εταιρικής σχέσης κλπ.
- Δράσεων ενημέρωσης, κατάρτισης και υποστήριξης της κεντρικής διοίκησης, Δήμων, Φορέων, κοινωνικών εταίρων και διάχυση καλών πρακτικών
- Προβολής του ρόλου των σχετικών φορέων Πολιτικής Μεταφορών στην εφαρμογή του ΕΠ

#### **Δράση 10.4 Υποστήριξη λειτουργίας των Επιτελικών Δομών**

Προβλέπονται:

α. Η αποτελεσματική, επιστημονική και τεχνική υποστήριξη των Επιτελικών Δομών ΕΣΠΑ των αρμόδιων Υπουργείων (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών & Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής)

- Κάλυψη λειτουργικών αναγκών (π.χ. συντήρηση/καθαριότητα κτιριακών εγκαταστάσεων, λοιπές προμήθειες, μετακινήσεις κ.α.).
- Παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών σε θέματα όπως η εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού ή/και συμμετοχή σε συνέδρια & ημερίδες κ.α.

β. Δράσεις ενημέρωσης, κατάρτισης και υποστήριξης της κεντρικής διοίκησης, Δήμων, Φορέων, κοινωνικών εταίρων και διάχυση καλών πρακτικών

γ. Δράσεις που αφορούν στην υποστήριξη της διοικητικής οργάνωσης, στελέχωσης και λειτουργίας των ΕΔ καθ' όλο το χρονικό διάστημα υλοποίησης του Προγράμματος.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Βασικές Ομάδες – στόχοι είναι η Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ καθώς και οι Επυελικές Δομές των αρμοδίων Υπουργείων που υποστηρίζονται για τη λειτουργία τους και την ορθή διαχείριση και ολοκλήρωση των παρεμβάσεων που έχουν αναλάβει να υλοποιήσουν

### 2.2.1.2. Indicators

Reference: point (e)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 2: Output indicators

Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Αναγνωριστικός κωδικός	Indicator	Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο (2024)	Στόχος (2029)
ΕΤΠΑ	Μετάβαση	PSO691	Έλεγχοι και επιθεωρήσεις	Αριθμός ελέγχων / επιθεωρήσεων	0,00	70,00
ΕΤΠΑ	Μετάβαση	PSO692	Άτομα που εκπαιδεύτηκαν / καταρτίστηκαν	Άτομα	0,00	280,00
ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSO691	Έλεγχοι και επιθεωρήσεις	Αριθμός ελέγχων / επιθεωρήσεων	0,00	70,00
ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	PSO692	Άτομα που εκπαιδεύτηκαν / καταρτίστηκαν	Άτομα	0,00	280,00

### 2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference point (e)(iv) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Προτεραιότητα	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
10	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	179. Ενημέρωση και επικοινωνία	184.114,00
10	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	180. Προετοιμασία, υλοποίηση, παρακολούθηση και έλεγχος	836.874,00
10	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	181. Αξιολόγηση και μελέτες, συλλογή δεδομένων	278.958,00
10	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	182. Ενίσχυση της ικανότητας των αρχών του κράτους μέλους, των δικαιούχων και των οικείων εταιρών	245.486,00
10	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	179. Ενημέρωση και επικοινωνία	1.014.172,00
10	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	180. Προετοιμασία, υλοποίηση, παρακολούθηση και έλεγχος	4.609.823,00
10	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	181. Αξιολόγηση και μελέτες, συλλογή δεδομένων	1.536.608,00
10	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	182. Ενίσχυση της ικανότητας των αρχών του κράτους μέλους, των δικαιούχων και των οικείων εταιρών	1.352.229,00

10	Σύνολο			10.058.264,00
----	--------	--	--	---------------

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Προτεραιότητα	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	--------	-----------------------	---------	------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Προτεραιότητα	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Κωδικός	Ποσό (EUR)
---------------	--------	-----------------------	---------	------------

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

### 3. Financing plan

Reference: points (g)(i), (ii) and (iii) of Article 22(3), Article 112(1), (2) and (3), and Articles 14 and 26 CPR

#### 3.1. Transfers and contributions (1)

Reference: Articles 14, 26 and 27 CPR

Programme amendment related to	<input type="checkbox"/> contribution to InvestEU
	<input type="checkbox"/> transfer to instruments under direct or indirect management
	<input type="checkbox"/> transfer between ERDF, ESF+, Cohesion Fund or to another Fund or Funds

(1) Applicable only to programme amendments in accordance with Articles 14 and 26 except complementary transfers to the JTF in accordance with Article 27 CPR. Transfers shall not affect the annual breakdown of financial appropriations at the MFF level for a Member State.

Table 15A: Contributions to InvestEU\* (breakdown by year)

Συνεισφορά από		Συνεισφορά σε	Κατανομή ανά έτος							
Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	InvestEU window	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Σύνολο

\* For each new request for contribution, a programme amendment shall set out the total amounts for each year by Fund and by category of region.

Table 15B: Contributions to InvestEU\* (summary)

Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Sustainable Infrastructure (α)	Innovation and Digitisation (β)	SME (γ)	Social Investment and Skills (δ)	Σύνολο (ε)=(α)+(β)+(γ)+(δ)
Σύνολο						

\* Cumulative amounts for all contributions done through programme amendments during the programming period. With each new request for contribution, a programme amendment shall set out the total amounts for each year by Fund and by category of region.

Justification, taking into account how those amounts contribute to the achievement of policy objectives selected in the programme in accordance with Article 10(1) of the InvestEU Regulation



--

Table 16A: Transfers to instruments under direct or indirect management (breakdown by year)

Μεταφορές από		Μεταφορές προς	Κατανομή ανά έτος							
Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Μέσο	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Σύνολο

Table 16B: Transfers to instruments under direct or indirect management\* (summary)

Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Σύνολο
Σύνολο		

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and by category of region.

Μεταφορές προς μέσα υπό άμεση ή έμμεση διαχείριση — Αιτιολόγηση

--

Table 17A: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds\* (breakdown by year)

Μεταφορές από		Μεταφορές προς		Κατανομή ανά έτος							
Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Σύνολο

\* Transfer to other programmes. Transfers between ERDF and ESF+ can only be done within the same category of region.

Table 17B: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds (summary)

	ΕΤΠΑ			ΕΚΤ+			ΤΣ	ΕΤΘΑΥ	ΤΑΜΕ	ΤΕΑ	ΜΔΣΘ	Σύνολο
	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	Μετάβαση	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	Μετάβαση	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες						
Σύνολο												

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during the programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and category of region.

## Transfers between shared management funds, including between cohesion policy funds - Justification

### 3.2. JTF: allocation in the programme and transfers (1)

### 3.3. Transfers between categories of region resulting from the mid-term review

Table 19A: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review within the programme (breakdown by year)

Μεταφορές από	Μεταφορές προς	Κατανομή ανά έτος			
Κατηγορία περιφέρειας*	Κατηγορία περιφέρειας*	2025	2026	2027	Σύνολο

\* Applicable to ERDF and ESF+ only

Table 19B: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review, to other programmes (breakdown by year)

Μεταφορές από	Μεταφορές προς	Κατανομή ανά έτος			
Κατηγορία περιφέρειας*	Κατηγορία περιφέρειας*	2025	2026	2027	Σύνολο

\* Applicable to ERDF and ESF+ only

### 3.4. Transfers back (1)

Table 20A: Transfers back (breakdown by year)

Μεταφορές από	Μεταφορές προς		Κατανομή ανά έτος							
InvestEU or other Union instrument	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Σύνολο

(1) Applicable only to programme amendments for resources transferred back from other Union instruments, including elements of AMIF, ISF and BMVI, under direct or indirect management, or from InvestEU.

Table 20B: Transfers back\* (summary)

Από	Προς						
InvestEU / Instrument	ΕΤΠΑ			ΕΚΤ+			Cohesion Fund
	Περισσότερο αναπτυγμένες	Μετάβαση	Ανεπτυγμένες	Περισσότερο αναπτυγμένες	Μετάβαση	Ανεπτυγμένες	

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and by category of region.

### 3.5. Financial appropriations by year

Reference: point (g)(i) of Article 22(3) CPR and Article 3, 4 and 7 JTF Regulation

Table 10: Financial appropriations by year

Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2027		Σύνολο
							Financial appropriation without flexibility amount	Flexibility amount	Financial appropriation without flexibility amount	Flexibility amount	
ΕΤΠΑ*	Μετάβαση	11.422.817,00	11.751.718,00	12.108.888,00	12.403.388,00	12.709.096,00	6.511.671,00	6.511.670,00	6.672.863,00	6.672.863,00	86.764.974,00
ΕΤΠΑ*	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	62.921.253,00	64.732.969,00	66.700.395,00	68.322.616,00	70.006.572,00	35.868.777,00	35.868.776,00	36.756.690,00	36.756.689,00	477.934.737,00
Σύνολο ΕΤΠΑ		74.344.070,00	76.484.687,00	78.809.283,00	80.726.004,00	82.715.668,00	42.380.448,00	42.380.446,00	43.429.553,00	43.429.552,00	564.699.711,00
ΤΣ		169.798.119,00	174.680.478,00	179.983.451,00	184.347.983,00	188.888.546,00	96.779.714,00	96.779.714,00	99.183.903,00	99.183.902,00	1.289.625.810,00
Σύνολο ΤΣ		169.798.119,00	174.680.478,00	179.983.451,00	184.347.983,00	188.888.546,00	96.779.714,00	96.779.714,00	99.183.903,00	99.183.902,00	1.289.625.810,00
Σύνολο		244.142.189,00	251.165.165,00	258.792.734,00	265.073.987,00	271.604.214,00	139.160.162,00	139.160.160,00	142.613.456,00	142.613.454,00	1.854.325.521,00

\* Amounts after the complementary transfer to the JTF.

### 3.6. Total financial appropriations by fund and national co-financing

Reference: point (g)(ii) of Article 22(3), Article 22(6) and Article 36 CPR

For programmes under the Investment for jobs and growth goal where technical assistance in accordance with Article 36(4) CPR was chosen in the Partnership Agreement

Table 11: Total financial appropriations by fund and national co-financing

Policy / JTF specific objective number or technical assistance	Προτεραιότητα	Βάση για τον υπολογισμό της ενωσιακής στήριξης	Ταμείο	Κατηγορία περιφέρειας*	Union contribution (a)=(g)+(h)	Breakdown of Union contribution		National contribution (b)=(c)+(d)	Indicative breakdown of national contribution		Σύνολο (ε) = (α) + (β)	Ποσοστό συγχρηματοδότησης (στ) = (α)/(ε)
						Less flexibility amount (g)	Flexibility amount (h)		Δημόσια (γ)	Ιδιωτικά (δ)		
2	1	Δημόσιο	ΤΣ		644.228.190,00	546.335.232,00	97.892.958,00	113.687.328,00	113.687.328,00		757.915.518,00	85,00
3	2	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	74.035.000,00	62.784.873,00	11.250.127,00	13.065.000,00	13.065.000,00		87.100.000,00	85,00
3	3	Δημόσιο	ΤΣ		185.877.257,00	157.632.491,00	28.244.766,00	32.801.869,00	32.801.869,00		218.679.126,00	85,00
3	4	Δημόσιο	ΤΣ		367.625.000,00	311.762.963,00	55.862.037,00	64.875.000,00	64.875.000,00		432.500.000,00	85,00
3	5	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	42.619.542,00	36.143.210,00	6.476.332,00	28.413.028,00	28.413.028,00		71.032.570,00	60,00
3	5	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	249.475.000,00	211.565.561,00	37.909.439,00	44.025.000,00	44.025.000,00		293.500.000,00	85,00
3	6	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	52.411.905,00	44.447.556,00	7.964.349,00	9.249.160,00	9.249.160,00		61.661.065,00	85,00
3	7	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	42.600.000,00	36.126.638,00	6.473.362,00	28.400.000,00	28.400.000,00		71.000.000,00	60,00
3	7	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	93.500.000,00	79.292.033,00	14.207.967,00	16.500.000,00	16.500.000,00		110.000.000,00	85,00
3	8	Δημόσιο	ΤΣ		75.570.986,00	64.087.683,00	11.483.303,00	13.336.056,00	13.336.056,00		88.907.042,00	85,00
ΤΑ36(4)	10	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Μετάβαση	1.545.432,00	1.310.593,00	234.839,00	1.030.288,00	1.030.288,00		2.575.720,00	60,00
ΤΑ36(4)	10	Δημόσιο	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	8.512.832,00	7.219.249,00	1.293.583,00	1.502.264,00	1.502.264,00		10.015.096,00	85,00
ΤΑ36(4)	9	Δημόσιο	ΤΣ		16.324.377,00	13.843.825,00	2.480.552,00	2.880.772,00	2.880.772,00		19.205.149,00	85,00
Σύνολο			ΕΤΠΑ	Μετάβαση	86.764.974,00	73.580.441,00	13.184.533,00	57.843.316,00	57.843.316,00		144.608.290,00	60,00
Σύνολο			ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	477.934.737,00	405.309.272,00	72.625.465,00	84.341.424,00	84.341.424,00		562.276.161,00	85,00
Σύνολο			ΤΣ		1.289.625.810,00	1.093.662.194,00	195.963.616,00	227.581.025,00	227.581.025,00		1.517.206.835,00	85,00
Γενικό σύνολο					1.854.325.521,00	1.572.551.907,00	281.773.614,00	369.765.765,00	369.765.765,00		2.224.091.286,00	83,37

\* For ERDF: less developed transition, more developed, and where applicable, special allocation for outermost and northerly sparsely populated regions. For ESF+, less developed, transition, more developed and, where applicable, additional allocation for outermost regions. For Cohesion Fund: not applicable. for technical assistance, application of categories of region depends on selection of a fund.

\*\* Indicate the total JTF resources, including the complementary support transferred from the ERDF and the ESF+. The table shall not include the amounts in accordance to Article 7 JTF Regulation. In case of technical assistance financed from the JTF, the JTF resources should be split into resources related to Articles 3 and 4 JTF Regulation. For Article 4 JTF Regulation, there is no flexibility amount.

#### 4. Enabling conditions

Reference: point (i) of Article 22(3) CPR

Table 12: Enabling conditions

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
1. Αποτελεσματικοί μηχανισμοί παρακολούθησης της αγοράς δημοσίων συμβάσεων			Όχι	Εφαρμόζονται μηχανισμοί παρακολούθησης που καλύπτουν όλες τις δημόσιες συμβάσεις και τις διαδικασίες σύναψής τους στο πλαίσιο των ταμείων σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις Η απαίτηση αυτή περιλαμβάνει: 1. Ρυθμίσεις για τη διασφάλιση της συλλογής ουσιαστικών και αξιόπιστων δεδομένων σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων που υπερβαίνουν τα κατώτατα όρια της Ένωσης σύμφωνα με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων κατά τα άρθρα 83 και 84 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και κατά τα άρθρα 99 και 100 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.	Όχι	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.
				2. Ρυθμίσεις για να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα καλύπτουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:  α. Ποιότητα και ένταση του ανταγωνισμού: ονόματα των πλειοδοτών, αριθμός αρχικών υποψηφίων και συμβατική αξία·  β. πληροφορίες για την τελική τιμή μετά την ολοκλήρωση και	Όχι	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
				για τη συμμετοχή των ΜΜΕ ως άμεσων πλειοδοτών, εφόσον τα εθνικά συστήματα παρέχουν αυτές τις πληροφορίες.			
				3. Ρυθμίσεις για τη διασφάλιση της παρακολούθησης και της ανάλυσης των δεδομένων από τις αρμόδιες εθνικές αρχές σύμφωνα με το άρθρο 83 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και το άρθρο 99 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.	Όχι	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.
				4. Ρυθμίσεις για τη διάθεση στο κοινό των αποτελεσμάτων της ανάλυσης σύμφωνα με το άρθρο 83 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και το άρθρο 99 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.	Όχι	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.
				5. Ρυθμίσεις που διασφαλίζουν ότι όλες οι πληροφορίες που υποδεικνύουν ύποπτες περιπτώσεις υπόνοιας νόθευσης διαγωνισμών κοινοποιούνται στους αρμόδιους εθνικούς φορείς σύμφωνα με το άρθρο 83 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και το άρθρο 99 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.	Όχι	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.	Το κριτήριο δεν εκπληρώνεται.
2. Εργαλεία και ικανότητα για την αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων για τις			Ναι	Οι διαχειριστικές αρχές διαθέτουν τα εργαλεία και την ικανότητα ώστε να εξακριβώνουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές	Ναι	1. Εγκύκλιος 101270/ΕΥΚΕ3633/30-9-2016 2. 42649/ΕΥΚΕ5351/10-4-2017 3. 64925/ΕΥΚΕ579/9-6-2017	Η Ειδική Υπηρεσία Κρατικών Ενισχύσεων (ΕΥΚΕ), μετά από συνεργασία με την Κεντρική Μονάδα Κρατικών Ενισχύσεων (ΚΕΜΚΕ), έχει εκδώσει προς τις ΔΑ τις εγκυκλίους (1)



Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
κρατικές ενισχύσεις				ενισχύσεις: 1. Για τις προβληματικές επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις που υπόκεινται σε υποχρέωση ανάκτησης.		4. Εγκύκλιος 122645/ΕΥΚΕ2260/27-11-2019 5. Εγκύκλιος 34584/ΕΞ2019/05-04-2019 6. <a href="https://www.espa.gr/el/Documents/Provlmatiki_epix_Orismos_update_2.pdf">https://www.espa.gr/el/Documents/Provlmatiki_epix_Orismos_update_2.pdf</a>	και (4) που αφορούν έλεγχο προβληματικότητας και έλεγχο σχετικά με επιχειρήσεις για τις οποίες εκκρεμεί διαδικασία ανάκτησης έπειτα από απόφαση της ΕΕ.  Όσον αφορά τον έλεγχο προβληματικότητας, με τα έγγραφα (2) και (3) προσδιορίζονται τα στάδια που πρέπει να ακολουθηθούν, συγκεκριμένοι αλγόριθμοι και δίνονται περαιτέρω διευκρινίσεις.  Στο espa.gr, αναρτήθηκε παρουσίαση για τον έλεγχο προβληματικής (6).  Με το (5) παρέχονται οδηγίες για την συμμόρφωση με το θεσμικό πλαίσιο ΚΕ όταν χρησιμοποιούνται ως νομική βάση οι Απαλλακτικοί Κανονισμοί ή οι Καν. ήσσονος σημασίας της ΕΕ.  Οι ΔΑ και οι ΕΦ πραγματοποιούν τον σχετικό έλεγχο για την ύπαρξη ΚΕ σε όλη την περίοδο 2014-20 και έχουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία, ενώ ενημερώνονται μέσω εκπαιδεύσεων και οδηγιών για τροποποιήσεις του θεσμικού πλαισίου.  Σε σχέση με τις επιχειρήσεις για τις οποίες εκκρεμεί διαδικασία ανάκτησης, οι δικαιούχοι των ενισχύσεων εξάγουν το σχετικό δικαιολογητικό από το TAXIS και το επισυνάπτουν στην αίτηση χρηματοδότησης
				2. Μέσω της πρόσβασης σε συμβουλές εμπειρογνομόνων και καθοδήγηση σε θέματα κρατικών ενισχύσεων που	Ναι	1. Νόμος 4152/2013 2. Υπουργική Απόφαση 69135/ΕΥΘΥ626/2015	Με το Ν. 4152/2013 συστήθηκε σύστημα ελέγχου ΚΕ και οι αρμόδιες υπηρεσίες (ΚΕΜΚΕ, ΑΜΚΕ). Το σύστημα ελέγχου έχει σαν σκοπό την

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
				παρέχονται από εμπειρογνώμονες κρατικών ενισχύσεων τοπικών ή εθνικών φορέων.		<p>3. Εγκύκλιος 74391/ΕΥΚΕ2634/13-7-2016</p> <p>4. Έγγραφο 115150/ΕΥΚΕ4023/2-11-2016</p> <p>5. Κείμενο οδηγιών 139119 ΕΞ2016 ΕΜΠ/9.8.2016 (9α,β).</p> <p>6. Εγκύκλιος 109658 ΕΞ2019 ΕΜΠ/4.10.2019</p> <p>7. Εγκύκλιος 00430 ΕΞ 2017 ΕΜΠ/5.12.2017</p> <p>8. Εγκύκλιος 001879 ΕΞ2016 ΕΜΠ/23.12.2016</p> <p>9. Έγγραφο ΚΜΚΕ 0004020 ΕΞ 2018/4.12.2018</p>	<p>υποστήριξη των φορέων χορήγησης ΚΕ.</p> <p>Με την (2) ΥΑ καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες της ΕΥΚΕ, ως ΑΜΚΕ του Υπ. Αν.Επ. στις οποίες μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται όλες οι συγχρ/μενες πράξεις.</p> <p>Με τα έγγραφα 3- 9 δόθηκαν:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- οδηγίες με τις συγκεκριμένες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούν ανά στάδιο και ανά περίπτωση - λίστες ελέγχου για την αναγνώριση ύπαρξης πιθανής ΚΕ,</li> <li>- οδηγίες διασφάλισης ορθής εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου ΚΕ</li> <li>- οδηγίες για τις διαδικασίες έγκρισης και συντονισμού μέτρων ΚΕ</li> <li>- οδηγίες για τις υποχρεώσεις και τις διαδικασίες δημοσίευσης στοιχείων χορηγούμενων ΚΕ</li> <li>- οδηγίες σχετικά με τις υποχρεώσεις για την καταχώρηση πληροφοριών στο ηλεκτρονικό σύστημα διαφάνειας για τις ΚΕ (Transparency Award Module - TAM).</li> </ul> <p>Επιπροσθέτως η ΕΥΚΕ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- έχει εκδώσει οδηγούς για έλεγχο ύπαρξης ΚΕ σε τομείς οικονομικής δραστηριότητας</li> <li>- υλοποιεί μάθημα ασύγχρονης τηλεκπαίδευσης σε θέματα ΚΕ</li> <li>- έχει αναπτύξει Πληροφοριακό Σύστημα (ΠΣΚΕ), με ενσωματωμένες τις απαιτήσεις των κανονισμών ΚΕ το οποίο είναι υποχρεωτικό στα ΕΔΕΤ.</li> </ul>

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
3. Αποτελεσματική εφαρμογή και υλοποίηση του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων			Ναι	<p>Εφαρμόζονται αποτελεσματικοί μηχανισμοί για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτη), οι οποίοι περιλαμβάνουν:</p> <p>1. Ρυθμίσεις οι οποίες διασφαλίζουν τη συμμόρφωση των προγραμμάτων που στηρίζονται από τα ταμεία και της υλοποίησης τους με τις σχετικές διατάξεις του Χάρτη.</p>	Ναι	<p>Γενικό πλαίσιο:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Ν. 4780/2021 «Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας, Εθνική Επιτροπή για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και Εθνική Επιτροπή Βιοηθικής και Τεχνοηθικής» (ΦΕΚ 30Α/28-02-21)</li> <li><input type="checkbox"/> Εθνική Επιτροπή για Τα Δικαιώματα του Ανθρώπου</li> </ul> <p>Πλαίσιο ΕΣΠΑ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2014-2020 <a href="https://www.espa.gr/el/pages/staticImplementationControl.aspx">https://www.espa.gr/el/pages/staticImplementationControl.aspx</a> και <a href="https://www.espa.gr/el/Pages/SDE_Diadiakasies.aspx">https://www.espa.gr/el/Pages/SDE_Diadiakasies.aspx</a></li> <li><input type="checkbox"/> 2021-2027 <a href="https://www.espa.gr/el/Pages/Sxediasmos21-27.aspx">https://www.espa.gr/el/Pages/Sxediasmos21-27.aspx</a> και <a href="https://www.espa.gr/el/Pages/Diavoulefseis.aspx">https://www.espa.gr/el/Pages/Diavoulefseis.aspx</a></li> <li><input type="checkbox"/> <a href="https://www.facebook.com/espaofficial.gr/">https://www.facebook.com/espaofficial.gr/</a></li> </ul>	<p>Η τήρηση της εφαρμογής του Χάρτη στην εφαρμογή των ΕΔΕΤ για την ΠΠ 2021-2027 θα καλύπτει 3 διαδοχικές φάσεις, με επιμέρους ενέργειες οι οποίες θα εκτελούνται από συγκεκριμένους επισπεύδοντες φορείς:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Κατάρτιση των εγγράφων προγραμματισμού (κατάρτιση ΕΣΠΑ &amp; Προγραμμάτων)</li> <li>2. Σύσταση/ Κατάρτιση των συστημάτων διαχείρισης, παρακολούθησης και ελέγχου</li> <li>3. Εφαρμογή προγραμμάτων και πραγματοποίηση συγκεκριμένων δράσεων κατά την υλοποίησή τους</li> </ol> <p>Στην τρέχουσα συγκυρία που εξετάζεται η αρχική εκπλήρωση του ΑΟ, αξιολογείται η συμμόρφωση με τις αρχές του Χάρτη κατά την κατάρτιση των εγγράφων προγραμματισμού (ΕΣΠΑ &amp; Προγραμμάτων), ενώ κατά την υλοποίηση - καθόλη την ΠΠ – λαμβάνεται μέριμνα σε επίπεδο κατάρτισης και τήρησης του Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου, του Οδηγού Επικοινωνίας, κλ.π.</p>
				<p>2. Ρυθμίσεις περί υποβολής εκθέσεων προς την επιτροπή παρακολούθησης όσον αφορά περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τον Χάρτη πράξεων οι οποίες στηρίζονται από τα ταμεία και καταγγελίες σχετικά με τον</p>	Ναι	<p>Διαχειριστικές Αρχές με εισροή από ΕΑΔ σύμφωνα με την Διαδικασία του ΣΔΕ «ΔVIII_3 Υποδοχή και Εξέταση Καταγγελιών» στο κεφ. ΛΠ.VIII: Διαχείριση κινδύνων</p> <p><a href="https://www.espa.gr/el/Pages/SDE_Diadiakasies.aspx">https://www.espa.gr/el/Pages/SDE_Diadiakasies.aspx</a></p>	<p>Το καθήκον των εθνικών αρχών να διασφαλίζουν τον σεβασμό και την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων είναι ιδιαίτερος σημαντικό όσον αφορά τις καταγγελίες που τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν σχετικά με ενδεχόμενη παραβίαση του</p>

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
				Χάρτη που υποβάλλονται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις κατά το άρθρο 69 παράγραφος 7.			<p>Χάρτη. Σχετική με το θέμα της παρακολούθησης της εφαρμογής και της υλοποίησης του Χάρτη στα ΚΜ είναι η υποχρέωση των ΚΜ που απορρέει από το άρ.74 παρ. 3 του ΚΚΔ (1303/2013) να διαθέτουν αποτελεσματικές ρυθμίσεις για την εξέταση των καταγγελιών σχετικά με τα ΕΔΕΤ που υποβάλλονται από νομικά ή φυσικά πρόσωπα καθώς και το άρ.69 (7) του ΚΚΔ (1060/2021).</p> <p>Για το σκοπό αυτό, στη Διαδικασία του ΣΔΕ 2014-2020 ΔVIII_3 «Υποδοχή και Εξέταση Καταγγελιών», ήδη προβλέπεται και περιγράφεται η λειτουργία μηχανισμού καταγγελιών (βλ. σημείο 2), με εθνικό σημείο υποδοχής την Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ΕΑΔ)*, που είναι η ελληνική AFCOS. Η ΕΑΔ συνδράμει τις ΔΑ με σχετικές αναφορές και στη νέα ΠΠ 2021-2027, θα υπάρξει πρόβλεψη ώστε η ΔΑ να ενημερώνει την Επιτροπή Παρακολούθησης και για τις καταγγελίες.</p> <p>* Σημειώνεται ότι η αναφορά στη Διαδικασία ΔVIII_3 της ΓΓ για την Καταπολέμηση της Διαφθοράς αντικαθίσταται από την ΕΑΔ που ορίστηκε ως ελληνική AFCOS.</p>
4. Υλοποίηση και εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με			Ναι	Εφαρμόζεται εθνικό πλαίσιο για τη διασφάλιση της εφαρμογής της UNCRPD, το οποίο περιλαμβάνει:  1. Στόχους με μετρήσιμα ορόσημα, συλλογή δεδομένων	Ναι	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σύμβαση ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, κύρωση από ΕΕ:23.12.2010, κύρωση από Ελλάδα: Ν. 4074/2012, 11.04.2012</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ν. 4488/2017</li> <li>• 2020: ολοκληρώθηκε κατόπιν δημόσιας διαβούλευσης το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΔ), ορίστηκαν Επιμέρους Σημεία Αναφοράς σε</li> </ul>

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
<p>αναπηρία (UNCRPD) σύμφωνα με την απόφαση 2010/48 /ΕΚ του Συμβουλίου</p>				<p>και μηχανισμούς παρακολούθησης.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>«ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ – ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΗΕ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ», άρθρα 59 - 74 του Ν. 4488/ 2017, ΦΕΚ 137 - 13.09.2017</li> <li>τελικό ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ</li> <li>Ν. 4780/2021 «Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας, Εθνική Επιτροπή για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και Εθνική Επιτροπή Βιοηθικής και Τεχνοηθικής» (ΦΕΚ 30Α/28-02-21)</li> <li>Εθνική Επιτροπή για Τα Δικαιώματα του Ανθρώπου</li> </ul>	<p>Υπουργεία, Περιφέρειες, Δήμους και ενεργοποιήθηκαν για την παρακολούθησή του.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Το ΕΣΔ αποτελεί οδικό χάρτη με πλαίσιο δράσεων ιδίως για την περίοδο 2020-2023 (καταγράφονται ωστόσο διαρκείς δράσεις με ορίζοντα υλοποίησης έως και το 2029) με 6 πυλώνες και 30 στόχους. Η πορεία υλοποίησής του παρακολουθείται από τον Συντονιστικό Μηχανισμό στην Κυβέρνηση, τον Υπουργό Επικρατείας και από τη ΓΓ Συντονισμού της Προεδρίας της Κυβέρνησης, με αξιοποίηση του ΟΠΣ του Κυβερνητικού Έργου ΜΑΖΙ. Το ΕΣΔ συνθέτει σε έναν ενιαίο στρατηγικό προγραμματισμό δράσεις Υπουργείων και αρμόδιων φορέων που αναλύονται σε επιμέρους έργα με χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, δείκτες παρακολούθησης, αξιολόγησης και υπεύθυνους υλοποίησης.</li> <li>Όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς στην εφαρμογή του ΕΣΔ διαβουλεύονται με την ΕΣΑμεΑ και τα μέλη της. Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης και αξιολόγησης διατίθενται ετησίως στη δημοσιότητα, ενώ παράλληλα υποστηρίζεται η διοργάνωση δράσεων διαβούλευσης της πορείας εφαρμογής του ΕΣΔ.</li> </ul>
				<p>2. Ρυθμίσεις που διασφαλίζουν ότι η πολιτική, η νομοθεσία και τα πρότυπα προσβασιμότητας αντανακλώνται δεόντως στην προετοιμασία και την υλοποίηση</p>	<p>Ναι</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2014-2020 Σύστημα Διαχείρισης &amp; Ελέγχου 2014-2020 (Επιλογή &amp; Έγκριση, Επιτόπιες Επαληθεύσεις, κ.α.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ο Συντονιστικός Μηχανισμός του ΕΣΔ προέβη με τη βοήθεια ομάδας εκπροσώπων της Δημόσιας Διοίκησης και σε διαβούλευση με ΚτΠ σε κωδικοποίηση του συνόλου της</li> </ul>

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
				των προγραμμάτων.		<p>Ιστοσελίδα με προσβάσιμο περιεχόμενο για ΑμεΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2021-2027</li> </ul> <p>ο Σχεδιασμός ΕΣΠΑ &amp; Προγραμμάτων 2021-2027</p> <p>Αποδέκτες 1ης &amp; 2ης εγκυκλίου σχεδιασμού:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Υποβολή πρότασης ΕΣΑμεΑ</li> <li><input type="checkbox"/> Σύνθεση ΟΣΠ4 (συμμετοχή ΕΣΑμεΑ)</li> <li>ο Διαβουλεύσεις Προγραμμάτων</li> <li>ο Εθνικό Αναπτυξιακό Συνέδριο για το νέο ΕΣΠΑ 2021-2027 και σχετικές εκδηλώσεις</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="https://www.facebook.com/esp.aofficial.gr/">https://www.facebook.com/esp.aofficial.gr/</a></li> <li>• ΕΣΑΜΕΑ : συγχρ/μενη δράση για την ενίσχυση της θεσμικής της ικανότητας και ανάπτυξη του Παρατηρητηρίου ΑμεΑ</li> </ul>	<p>νομοθεσίας για ζητήματα αναπηρίας (6ος 2021).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΕΣΠΑ και των ΕΠ της ΠΠ 2014-20: ενσωμάτωση των αρχών της μη διάκρισης και προσβασιμότητας των ΑμεΑ στις διαδικασίες του ΣΔΕ 2014-20, στην στρατηγική επικοινωνίας των ΕΠ, χρηματοδότηση της ΕΣΑμεΑ για την ενίσχυση των ικανοτήτων της και συμμετοχή της στις Επιτροπές Παρακολούθησης, εκπαίδευση των ΔΑ όπως προβλέπονταν στην ΕΑΚ 3 «Αναπηρία».</li> <li>• Όλα όσα πραγματοποιήθηκαν σχετικά κατά την ΠΠ 2014-20 θα εξακολουθήσουν να διενεργούνται και κατά την ΠΠ 2021-27. Επιπλέον έχουν ήδη αναληφθεί σχετικές ενέργειες όπως η ανασύσταση Ομάδας Εργασίας για τα ΑμεΑ σε κεντρικό/επιτελικό επίπεδο με την αρ. πρωτ. 5812/19.01.2021, ενώ λαμβάνεται μέριμνα για αντιπροσωπευτική εκπροσώπηση και συνεργασία τόσο στην παρούσα φάση του σχεδιασμού (κείμενο ΕΣΠΑ 2021-27, Προγράμματα), όσο και κατά την ενεργοποίηση και υλοποίηση. Ενδεικτικά αναφέρεται η συμμετοχή της ΕΣΑμεΑ στο σχεδιασμό του ΕΣΠΑ 2021-27 μέσα από την Ομάδα του Στόχου Πολιτικής 4.</li> </ul>
				3. Ρυθμίσεις περί υποβολής εκθέσεων προς την επιτροπή παρακολούθησης όσον αφορά περιπτώσεις μη συμμόρφωσης	Ναι	<p>Διαχειριστικές Αρχές με εισροή από ΕΑΔ σύμφωνα με την Διαδικασία του ΣΔΕ «ΔVIII_3 Υποδοχή και Εξέταση Καταγγελιών» στο κεφ. ΛΠ.VIII:</p>	<p>Σχετική με το θέμα της παρακολούθησης της εφαρμογής και της υλοποίησης των αρχών της μη διάκρισης και προσβασιμότητας των</p>

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
				με την UNCRPD πράξεων οι οποίες στηρίζονται από τα ταμεία και καταγγελίες σχετικά με την UNCRPD που υποβάλλονται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις κατά το άρθρο 69 παράγραφος 7.		<p>Διαχείριση κινδύνων  <a href="https://www.espa.gr/el/Pages/SDE_Diadikasies.aspx">https://www.espa.gr/el/Pages/SDE_Diadikasies.aspx</a></p> <p>* Σημειώνεται ότι η αναφορά στη Διαδικασία ΔVIII_ της Γενικής Γραμματείας για την Καταπολέμηση της Διαφθοράς αντικαθίσταται από την Εθνική Αρχή Διαφάνειας που ορίστηκε ως ελληνική AFCOS</p>	<p>ΑμεΑ στα ΚΜ είναι η υποχρέωση που απορρέει από το α. 74 παρ. 3 του 1303/13 να διαθέτουν αποτελεσματικές ρυθμίσεις για την εξέταση των καταγγελιών σχετικά με τα ΕΔΕΤ που υποβάλλονται από νομικά ή φυσικά πρόσωπα, καθώς και το α. 69 (7) του 1060/2021 της ΠΠ 2021-27.</p> <p>Στη Διαδικασία του ΣΔΕ 2014-20 ΔVIII_3 Υποδοχή και Εξέταση Καταγγελιών προβλέπεται και περιγράφεται η λειτουργία μηχανισμού καταγγελιών με εθνικό σημείο υποδοχής την Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ελληνική AFCOS). Η ΕΑΔ προβλέπεται να συνδράμει τις ΔΑ με σχετικές αναφορές και στη νέα ΠΠ 2021-27 και θα υπάρξει πρόβλεψη ώστε να ενημερώνεται η Επιτροπή Παρακολούθησης για τις καταγγελίες.</p> <p>Επίσης, με την ενεργοποίηση του δικτύου Κεντρικού και Επιμέρους Σημείων Αναφοράς σε Υπουργεία, Περιφέρειες και Δήμους του Ν. 4488/2017, θα ληφθεί μέριμνα να συγκεντρώνονται και κατατίθενται σε ενιαία έκθεση ετησίως στον Συντονιστικό Μηχανισμό και κάθε άλλο αρμόδιο φορέα και υπηρεσία, ζητήματα συμμόρφωσης με τη Σύμβαση των ΗΕ για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ ιδίως στο πλαίσιο υλοποίησης συγχρ/μενων προγραμμάτων.</p>
3.1. Ολοκληρωμένος σχεδιασμός	ΕΤΠΑ ΤΣ	RSO3.1. Developing a sustainable,	Ναι	Εφαρμόζεται πολυτροπική χαρτογράφηση των υφιστάμενων και σχεδιαζόμενων υποδομών,	Ναι	Εξετάστηκε το ΕΣΣΜ και συγκεκριμένα η τελική έκθεση (Παραδοτέο 8), η τεχνική έκθεση για το τελικό μοντέλο	Για τη διαμόρφωση του ΕΣΣΜ αναπτύχθηκε ένα στρατηγικό μοντέλο μετακινήσεων για την πρόβλεψη της

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
μεταφορών στο κατάλληλο επίπεδο		climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility		πλην του τοπικού επιπέδου, έως το 2030, η οποία:1. Περιλαμβάνει οικονομική εκτίμηση των σχεδιαζόμενων επενδύσεων, με βάση αξιόπιστη ανάλυση ζήτησης και κατάρτιση κυκλοφοριακών μοντέλων, η οποία θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αναμενόμενες επιπτώσεις του ανοίγματος των αγορών των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.		μετακινήσεων (Παραδοτέο 3), η τεχνική έκθεση για την παρουσίαση και αξιολόγηση των προτάσεων (Παραδοτέο 5) και το σχέδιο προγραμματισμού (Παραδοτέο 9). Εξετάστηκε επίσης ο Νόμος 4632/2019 «Ένσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις» και το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο του 2016.	κυκλοφορίας μεταξύ των μεγάλων πόλεων, αλλά και της κυκλοφορίας που εισέρχεται στη χώρα ή εξέρχεται από αυτή στα βασικά σημεία διέλευσης συνόρων και σε διεθνείς λιμένες και αεροδρόμια. Οι προτεινόμενες επενδύσεις του ΕΣΣΜ συμπεριλαμβάνονται σε σενάρια ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών που ελέγχθηκαν από το μοντέλο, σχετικά με τις επιπτώσεις τους στη ζήτηση. Μέσω Πολυκριτηριακής Ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε, επιλέχθηκε το σενάριο που περιλαμβάνει τα περισσότερα μέτρα με θετικό αντίκτυπο ως πυρήνας του ΕΣΣΜ της Ελλάδας. Το μοντέλο του ΕΣΣΜ περιλαμβάνει το σιδηρόδρομο ως μέσο μεταφοράς και έχει τη δυνατότητα πρόβλεψης σιδηροδρομικών ροών, επιβατών κι εμπορευμάτων. Η θεώρηση της απελευθέρωσης της αγοράς των σιδηροδρόμων από το ΕΣΣΜ είναι προφανής λόγω και της ύπαρξης στο ΕΣΣΜ πολλών έργων σιδηροδρομικής υποδομής (βελτίωση μεταφορικής ικανότητας υποδομών) καθώς και σχετικών μέτρων πολιτικής.
				2. Συνάδει με τα στοιχεία του ενοποιημένου εθνικού σχεδίου για την ενέργεια και το κλίμα που σχετίζονται με τις μεταφορές.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 2 εξετάστηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), οι Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο., ο Νόμος 4710/2020 για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, η ΚΥΑ 77226/1/2017 για τον καθορισμό και εξειδίκευση των απαιτούμενων λεπτομερειών εφαρμογής και των τεχνικών προδιαγραφών του	Ένας από τους πέντε Στρατηγικούς Στόχους που καθορίζονται στο ΕΣΣΜ είναι η «Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών». Στο ΕΣΣΜ προτείνονται Μέτρα τα οποία συμβάλουν σε μεγάλο βαθμό στην επίτευξη του παραπάνω Στρατηγικού Στόχου, καθώς επίσης βρίσκονται σε συμφωνία με τις Προτεραιότητες Πολιτικής για τις μεταφορές που καθορίζονται στο ΕΣΕΚ.



Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
						Εθνικού πλαισίου πολιτικής, για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, καθώς επίσης η τελική έκθεση του ΕΣΣΜ.	Ήδη ισχύει το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών και την υλοποίηση των σχετικών υποδομών. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το ΕΣΣΜ (Πυλώνας 9) η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση. Η απαίτηση αυτή καλύπτεται από τον Νόμο 4710/2020 για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Επιπλέον, στην απόφαση για την περιβαλλοντική έγκριση του ΕΣΣΜ περιλαμβάνονται συγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι που είναι σε συνάφεια με τους στόχους του ΕΣΕΚ.
				3. Περιλαμβάνει επενδύσεις σε διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, όπως ορίζονται στον κανονισμό για τη θέσπιση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», σύμφωνα με τα αντίστοιχα προγράμματα εργασίας για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 3 εξετάστηκε η τελική έκθεση του ΕΣΣΜ, όπως επίσης ο Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου COM (2018) 438 final για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», το τρίτο και τέταρτο Σχέδιο Εργασίας του Ευρωπαϊκού Συντονιστή Mathieu Grosch για τον Διάδρομο «Ανατολή/Ανατολική Μεσόγειος» και οι λίστες έργων του 2017 και του 2020 για τον ίδιο Διάδρομο.	Το ΕΣΣΜ περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό μέτρων που ανταποκρίνονται στο σχεδιασμό του κεντρικού ΔΕΔ-Μ. Σύμφωνα με την πρόταση για τον Κανονισμό όπου αναφέρονται τμήματα στα οποία δίνεται προτεραιότητα για την ανάπτυξή τους, πέντε προκαθορισμένα τμήματα αφορούν την Ελλάδα. Το ΕΣΣΜ περιλαμβάνει στις προτάσεις του μέτρα για τέσσερα από αυτά, με τα τρία να αφορούν διασυνοριακά τμήματα και έναν ελλείπων κρίκο. Όσον αφορά στο τέταρτο Σχέδιο Εργασίας του Ευρωπαϊκού Συντονιστή Mathieu Grosch για τον Διάδρομο «Ανατολή/Ανατολική Μεσόγειος» που δημοσιεύτηκε το 2020, τα μέτρα του ΕΣΣΜ καλύπτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τις απαιτήσεις του. Συγκεκριμένα, από τα 44 επιλεχθέντα έργα υποδομών του τέταρτου σχεδίου τα

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
							15 περιγράφονται στο ΕΣΣΜ, ενώ και άλλα 15 έχουν ήδη ξεκινήσει και έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Η απόκλιση που παρατηρείται, οφείλεται εν μέρη και στο γεγονός ότι κάποια έργα περιλαμβάνονται στο Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025.
				4. Για επενδύσεις εκτός των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών τμημάτων, εξασφαλίζει τη συμπληρωματικότητα παρέχοντας επαρκή συνδεσιμότητα των αστικών δικτύων, των περιφερειών και των τοπικών κοινοτήτων στο κεντρικό ΔΕΔ-Μ και στους κόμβους του.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 4 εξετάστηκε η τελική έκθεση του ΕΣΣΜ, ο Κανονισμός αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Logistics και ο Νόμος 4599/2019 «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».	Το ΕΣΣΜ περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό μέτρων που ανταποκρίνονται στο σχεδιασμό του εκτεταμένου ΔΕΔ-Μ. Το ΕΣΣΜ εντοπίζει την κρισιμότητα των διασυνοριακών συνδέσεων της χώρας που αποτελούν την μοναδική χερσαία πύλη για την κεντρική Ευρώπη και περιλαμβάνει επεμβάσεις οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών σε δέκα σημεία. Οι επεμβάσεις αυτές αφορούν κυρίως αναβαθμίσεις, αλλά και νέες υποδομές σε σημεία που εντοπίζεται έλλειψη, και καλύπτουν σε ικανοποιητικό βαθμό τις απαιτήσεις ομαλής μεταφορικής ροής μεταξύ των διασυνοριακών περιοχών. Η περαιτέρω σύγκριση των μέτρων του ΕΣΣΜ ανά κατηγορία υποδομών σε αντιπαραβολή με το εκτεταμένο ΔΕΔ-Μ, καταδεικνύει μια σχετικά ικανοποιητική ταύτιση των προτεινόμενων έργων υποδομών στο ΕΣΣΜ με τμήματα εκτός του κεντρικού ΔΕΔ-Μ. Η συμπληρωματικότητα εξασφαλίζεται μέσω προτεινόμενων οδικών παρακάμψεων αστικών περιοχών και βελτίωσης περιφερειακού οδικού δικτύου, αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου και έργων αναβάθμισης περιφερειακών λιμένων και αεροδρομίων.

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
				5. Εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου και, κατά περίπτωση, υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με την ανάπτυξη του ERTMS σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/6 της Επιτροπής.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 5 εξετάστηκε η τελική έκθεση του ΕΣΣΜ, το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής για την Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας «Έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης», καθώς επίσης το τρίτο και τέταρτο Σχέδιο Εργασίας του Ευρωπαϊού Συντονιστή Mathieu Grosch για τον Διάδρομο «Ανατολή/Ανατολική Μεσόγειος», οι Κανονισμοί 1315/2013 και 2016/919 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο Εκτελεστικός Κανονισμός 2017/6.	Τα έργα σιδηροδρομικών υποδομών που προτείνονται στο ΕΣΣΜ διασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου και την αδιάλειπτη μετακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών εντός και εκτός της χώρας. Παράλληλα, οι προτάσεις έργων που περιλαμβάνουν ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) ενισχύουν τη μείωση του κόστους λειτουργίας και τη βελτίωση της αποδοτικότητας του συστήματος σε μεγάλες διασυνοριακές αποστάσεις.  Τα προτεινόμενα έργα βρίσκονται σε πλήρη συμφωνία με το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Ανάπτυξης ERTMS και Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής πλην της ανάπτυξης της σιδηροδρομικής σύνδεσης προς Ηγουμενίτσα. Για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Ηγουμενίτσας στο τέταρτο Σχέδιο Εργασίας αναφέρεται πως το νέο σιδηροδρομικό τμήμα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα σχεδιάζεται να είναι έτοιμο το 2030, παρόλα αυτά τονίζεται πως είναι ένα έργο με αρκετές τεχνικές προκλήσεις και η ολοκλήρωσή του έως το 2030 δεν είναι πλήρως εξασφαλισμένη σε αυτό το στάδιο [23]. Η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Πάτρα αναφέρεται στο ΕΣΣΜ πως ήδη χρηματοδοτείται.
				6. Προάγει την πολυτροπικότητα, εντοπίζοντας τις ανάγκες για θερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών ή μεταφόρτωσης για φορτία και επιβάτες.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 6 εξετάστηκε η τελική έκθεση του ΕΣΣΜ, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Logistics, ο Νόμος 4302/2014 «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις», ο	Το ΕΣΣΜ περιλαμβάνει έργα υποδομών και ήπια μέτρα, που στοχεύουν στην άμεση ή έμμεση προώθηση της πολυτροπικότητας στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Τα προτεινόμενα έργα επιβατικών και

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
						Νόμος 4712/2020, καθώς επίσης η Λευκή Βίβλος Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών (COM(2011) 144 τελικό) και ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.	εμπορευματικών μεταφορών βασίζονται μεταξύ άλλων στην ανάλυση της ζήτησης και στην κατάρτιση κυκλοφοριακών μοντέλων και ως εκ τούτου στοχεύουν στην κάλυψη των αναγκών για θερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών ή μεταφόρτωσης εμπορευμάτων σε όλα τα μέσα μεταφοράς (σιδηροδρομικές, οδικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές). Σχετικά με τις επιβατικές μεταφορές, τα προτεινόμενα μέτρα υποδομών προωθούν τη πολυτροπικότητα, δίνοντας έμφαση σε σιδηροδρομικά έργα και προωθώντας την ανάπτυξη κεντρικού δικτύου υδατοδρομίων. Σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές διαπιστώνεται ότι τα έργα υποδομών που προτείνονται στο ΕΣΣΜ και σχετίζονται με την πολυτροπικότητα εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες που προέκυψαν από το σχέδιο δράσης της εθνικής στρατηγικής για τα logistics.
				7. Περιλαμβάνει μέτρα σχετικά με τον σχεδιασμό των υποδομών που αποσκοπούν στην προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με τα εκάστοτε εθνικά πλαίσια πολιτικής.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 7 εξετάστηκε η τελική έκθεση του ΕΣΣΜ, ο Νόμος 4439/2016 για την ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η ΚΥΑ Αριθ. οικ. 77226/1/2017, η Απόφαση Κυβερνητικού Συμβουλίου Αριθ. 4/2019 για την κύρωση του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), ο Νόμος 4710/2020 και η Απόφαση Α.Π.: ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 με θέμα «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια	Το ΕΣΣΜ προτείνει έργα σιδηροδρομικών υποδομών, τα οποία μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν την εισαγωγή ηλεκτροκίνησης. Επιπλέον, τα περισσότερα προτεινόμενα έργα του ΕΣΣΜ που αφορούν βελτίωση των λιμενικών υποδομών περιλαμβάνουν ανάπτυξη υποδομών παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε χρήστες λιμένων. Η προώθηση της χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης Ενεργειακής Απόδοσης στους λιμένες προτείνεται και στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα. Η εφαρμογή του ήπιου

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
						Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.»	μέτρου για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων αναμένεται να επιφέρει σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη, συνεισφέροντας στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα των οδικών μεταφορών. Σχετικά με την προώθηση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων το ΕΣΣΜ προτείνει την ανάπτυξη ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση, η οποία καλύπτεται από τον Νόμο 4710/2020, το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής, το ΕΣΕΚ και τη σχετική απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.
				8. Παρουσιάζει τα αποτελέσματα της εκτίμησης των κινδύνων για την οδική ασφάλεια σύμφωνα με τις υφιστάμενες εθνικές στρατηγικές οδικής ασφάλειας, καθώς και χαρτογράφηση των οδών και των τμημάτων που επηρεάζονται με ιεράρχηση των αντίστοιχων επενδύσεων.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 8 εξετάστηκε η τελική έκθεση του ΕΣΣΜ, το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2011-2020, οι χάρτες επικινδυνότητας του Ευρωπαϊκού έργου (CEF 2014-2020) SLAIN (D1.3 Risk Map Greece), οι Μελέτες Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας (MEBOA) που έχει εκπονήσει η Εγνατία Οδός Α.Ε., καθώς επίσης το SWD (2019) 283 final που αφορά το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 και η Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές (COM(2011) 144 τελικό).	Το ΕΣΣΜ στοχεύει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, επιδιώκοντας μείωση κατά 12% στον συνολικό αριθμό οδικών ατυχημάτων και κατά 11,6% στον αριθμό θυμάτων έως το 2037. Το ΕΣΣΜ προτείνει συγκεκριμένα μέτρα οδικών υποδομών και ήπια μέτρα. Οι νέες οδικές συνδέσεις και αναβαθμίσεις οδών, που προτείνει αναμένεται ότι θα δημιουργήσουν άμεσα οφέλη αναφορικά με το επίπεδο οδικής ασφάλειας του κύριου οδικού δικτύου της χώρας. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μεταξύ άλλων αφορούν οδικά τμήματα που από τους χάρτες του έργου SLAIN κρίνονται επικίνδυνα. Τα ήπια μέτρα που προτείνονται, εμφανίζουν σημαντική σύγκλιση με τις δράσεις που προτείνονται στο εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2011-2020. Η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας επιδιώκεται επίσης μέσω έργων που έχουν προταθεί στην Περιφερειακή Εξειδίκευση του ΕΣΣΜ

Αναγκαίος πρόσφορος όρος	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Παραπομπή σε σχετικά έγγραφα	Αιτιολόγηση
							και επεμβαίνουν σε σημεία και τμήματα του δικτύου που έχουν αναγνωρισθεί ως επικίνδυνα από τις Μελέτες Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας (ΜΕΒΟΑ) της Εγνατίας Οδού Α.Ε.
				9. Παρέχει πληροφορίες για τους χρηματοδοτικούς πόρους που αντιστοιχούν στις σχεδιαζόμενες επενδύσεις και που απαιτούνται για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης των υφιστάμενων και σχεδιαζόμενων υποδομών.	Ναι	Για την τεκμηρίωση της κάλυψης του Κριτηρίου 9 εξετάστηκε το ΕΣΣΜ και συγκεκριμένα η τελική του έκθεση (Παραδοτέο 8), η τεχνική έκθεση για την παρουσίαση και την αξιολόγηση των προτάσεων (Παραδοτέο 5) και το σχέδιο προγραμματισμού (Παραδοτέο 9). Επίσης, εξετάστηκε η Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου COM(2018) 375 final	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση των σχεδιαζόμενων υποδομών που προτείνονται στο ΕΣΣΜ έχει προσδιοριστεί αναλυτικά. Αντίστοιχα, και οι προτεινόμενοι χρηματοδοτικοί πόροι για την κάλυψη αυτού του κόστους έχουν προσδιοριστεί και αναλυθεί. Επίσης, διαπιστώνεται ότι για κάθε κατηγορία έργων υπάρχει εκτίμηση για το κόστος λειτουργίας και συντήρησης. Επιπλέον, η εφαρμογή του μέτρου (RI-Soft 2) σχετικά με την ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για συντήρηση του οδικού δικτύου κρίνεται πως θα συμβάλλει σημαντικά στην εύρεση των απαραίτητων χρηματοδοτικών πόρων.

## 5. Programme authorities

Reference: point (k) of Article 22(3) and Articles 71 and 84 CPR

Πίνακας 13: Αρχές του προγράμματος

Programme authorities	Επωνυμία του φορέα	Όνομα αρμοδίου επικοινωνίας	Θέση	Ηλεκτρονική διεύθυνση
Διαχειριστική αρχή	Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Ε.Π. ΥΜΕΠΕΡΑΑ	Προϊστάμενος ΕΥ		contact@epoalaa.gr
Ελεγκτική αρχή	Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ)	Προϊστάμενος		grammateia_edel@edel.gr
Φορέας που λαμβάνει πληρωμές από την Επιτροπή	-	-		xxx@xxx.gr
Λογιστική διαδικασία σε περίπτωση που η εν λόγω διαδικασία ανατίθεται σε φορέα διαφορετικό από τη διαχειριστική αρχή	Ειδική Υπηρεσία Αρχή Πιστοποίησης και Εξακρίβωσης Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων	Προϊστάμενος Αρχής		spa@mnec.gr

The repartition of the reimbursed amounts for technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR if more bodies are identified to receive payments from the Commission

Reference: Article 22(3) CPR

Table 13A: The portion of the percentages set out in point (b) of Article 36(5) CPR that would be reimbursed to the bodies which receive payments from the Commission in case of technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR (in percentage points)

## 6. Partnership

Reference: point (h) of Article 22(3) CPR

Η ενεργή συμμετοχή των εταιρών και η πολυεπίπεδη διακυβέρνηση με γνώμονα την ορθή διαβούλευση, τη συμμετοχή και τον διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους, σύμφωνα με το Άρθρο 6 του ΚΚΔ και τον Ευρωπαϊκό Κώδικα Δεοντολογίας για την Εταιρική Σχέση εφαρμόστηκε σε όλα τα στάδια της προετοιμασίας και της κατάρτισης του Προγράμματος, συμβάλλοντας στη βελτίωση της συλλογικής δέσμευσης, στην αφομοίωση της στρατηγικής του τομέα μεταφορών, στην ανάπτυξη σχετικής γνώσης και τεχνογνωσίας, καθώς και στην ενσωμάτωση απόψεων και οπτικών, διασφαλίζοντας παράλληλα μεγαλύτερη διαφάνεια στη λήψη αποφάσεων.

A. Σε επίπεδο χάραξης πολιτικής διαβούλευση έγινε από τα αρμόδια Υπουργεία και συγκεκριμένα:

1. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΥΜΕ) στο πλαίσιο της κατάρτισης του Επιχειρησιακού Σχεδίου Τομέα Υποδομών και Μεταφορών (ΕΣΤΥΜ) της ΠΠ 2021-2027 έθεσε σε ευρεία διαβούλευση το ΕΣΤΥΜ σε δύο στάδια:

- Σε ένα πρώτο επίπεδο της διαβούλευσης σχεδιάστηκε να συμμετάσχουν οι υπηρεσιακές μονάδες του ΥΠΥΜΕ και των εποπτευόμενων φορέων του, και κεντρικοί φορείς της δημόσιας διοίκησης (άλλα Υπουργεία με ευθύνη χάραξης πολιτικής σε παρεμβάσεις που αναλαμβάνει το ΥΠΥΜΕ) καθώς και η ΕΥΔ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

- Σε δεύτερο επίπεδο, κλήθηκαν να συμμετάσχουν στη διαβούλευση οι περιφερειακές αυτοδιοικήσεις και οι υπηρεσίες διαχείρισης των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων ΕΣΠΑ.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης τροφοδότησαν σταδιακά την αναδιαμόρφωση και οριστικοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου.

2. Στο πλαίσιο διαβούλευσης με την Ομάδα Χάραξης Πολιτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ), που έχει συγκροτηθεί ως όργανο κατάρτισης στο σχεδιασμό του νέου ΕΣΠΑ 2021-2027 στους τομείς αρμοδιότητας και στο πεδίο δράσης του Υπουργείου οργανώθηκε σειρά χωρικών εργαστηρίων / Διευρυμένων Περιφερειακών Διαλόγων, από τον Νοέμβριο 2019 έως και τον Φεβρουάριο 2020 στις κάτωθι Περιφέρειες: Περιφερειακή Ενότητα Νήσων Αττικής, Περιφερειακές Ενότητες Μαγνησίας & Σποράδων, Περιφερειακή Ενότητα Ευβοίας, Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (Δωδεκάνησος), Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Περιφέρεια Κρήτης. Προσδιορίστηκαν οι ελλείψεις – ανάγκες και τα δυνατά σημεία κάθε Περιφέρειας και προτεραιοποιήθηκαν τα έργα.

B. Σε επίπεδο προετοιμασίας του Προγράμματος «Μεταφορές» και καθορισμού της στρατηγικής και των επιμέρους προτεραιοτήτων, έγιναν οι ακόλουθες ενέργειες:

- Λαμβάνοντας υπόψη την 1η εγκύκλιο για το σχεδιασμό του νέου ΕΣΠΑ, συστήθηκε η Ομάδα Σχεδιασμού Προγράμματος (ΟΣΠ, ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ α.π. 9333/30.10.2020) με την ΕΥΔ/ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ να αναλαμβάνει συντονιστικό ρόλο. Στην ΟΣΠ συμμετέχουν εκπρόσωποι του Ειδικού Γραμματέα Διαχείρισης Προγραμμάτων ΕΤΠΑ και ΤΣ, της Εθνικής Αρχής Συντονισμού, του Γενικού Γραμματέα Υποδομών και του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του ΥΠΥΜΕ, του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και της Γενικής Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του ΥΝΑΝΠ, των Επιτελικών Δομών ΕΣΠΑ του ΥΠΥΜΕ και του ΥΝΑΝΠ.

Κύριο αντικείμενο της ΟΣΠ και σύμφωνα με την 1η Εγκύκλιο ήταν μεταξύ άλλων η οργάνωση της διαβούλευσης σε περιφερειακό και τομεακό επίπεδο, η επεξεργασία προτάσεων σχεδιασμού και η διαμόρφωση/ υποβολή των πρώτων συνοπτικών θέσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις βασικές στρατηγικές του τομέα μεταφορών σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Μέσα από την πραγματοποίηση διαδικτυακών συναντήσεων, τα μέλη της ΟΣΠ επέλεξαν τους φορείς εταιρικής σχέσης του Προγράμματος



«Μεταφορές», βάσει της αρχής της αντιπροσωπευτικότητας, ως ακολούθως:

- Εκπρόσωποι δημοσίων αρχών, ειδικών υπηρεσιών και επιτελικών δομών υπουργείων και της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων ΑΕ (ΜΟΔ ΑΕ),

- Εκπρόσωποι της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ) και της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας (ΚΕΔΕ),

- Εκπρόσωποι Οικονομικών, Επιμελητηριακών, Κοινωνικών Εταίρων και Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων,

- Εκπρόσωποι άλλων ΕΥΔ Περιφερειακών και Τομεακών Προγραμμάτων,

- Εκπρόσωποι Πανεπιστημιακών ιδρυμάτων για τη διασύνδεση της έρευνας και της καινοτομίας με τον τομέα των μεταφορών.

Εφόσον καθορίστηκαν οι φορείς εταιρικής σχέσης του Προγράμματος (106 μέλη), και λαμβάνοντας υπόψη την 2η Εγκύκλιο για την προετοιμασία του σχεδιασμού των Προγραμμάτων 2021-2027, υλοποιήθηκαν στοχευμένες ενέργειες για την συμμετοχή τους στην προετοιμασία της στρατηγικής του Προγράμματος, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν διαδικτυακά, δεδομένων των περιορισμών που τέθηκαν λόγω της υγειονομικής κρίσης. Ειδικότερα:

- συντάχθηκε το Concept Paper του Προγράμματος Υποδομών Μεταφορών (12ος/2020) από την ΟΣΠ το οποίο τέθηκε σε διαβούλευση μετά από ανάρτησή του στο site της ΕΥΔ/ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ και το οποίο απεστάλη και με ηλεκτρονικό τρόπο προς τα 106 μέλη της εταιρικής σχέσης και προς 46 λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς, με στόχο την μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή στην διαδικασία σχεδιασμού της στρατηγικής και των προτεραιοτήτων του Προγράμματος, καταγράφοντας ταυτοχρόνως τις ανάγκες τους σε περιφερειακό και τομεακό επίπεδο.

- Πρόσθετα, την ίδια περίοδο και με γνώμονα τη διασφάλιση της ενεργούς συμμετοχής τόσο των φορέων εταιρικής σχέσης, όσο και της κοινωνίας των Πολιτών στη διαμόρφωση του Προγράμματος αναρτήθηκε διαδικτυακά ερωτηματολόγιο ευρείας διαβούλευσης (1ος/2021 – 2ος /2021), το οποίο περιλάμβανε τις νέες προκλήσεις, προτεραιότητες, στοχεύσεις και ενδεικτικές δράσεις του Προγράμματος.

- Κατά την λήξη της περιόδου της ευρείας διαβούλευσης, αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα της ΕΥΔ/ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης.

- Επιπλέον, δημιουργήθηκε βάση δεδομένων ηλεκτρονικής μνήμης του υλικού που διακινήθηκε κατά την διάρκεια της προετοιμασίας της στρατηγικής του Προγράμματος, η οποία εξασφάλισε στα μέλη της ΟΣΠ διαρκή πρόσβαση στο σύνολο των απαιτούμενων εγγράφων και συστηματική ενημέρωση επί της διαδικασίας, αλλά και επί των σχολίων που καταγράφηκαν (5 φορείς ΟΣΠ, 7 φορείς – μέλη εταιρικής σχέσης/ πλην ΟΣΠ).

- Εκτός της τακτικής ενημέρωσης και με στόχο τον περαιτέρω προσδιορισμό των προτεραιοτήτων και των έργων του Προγράμματος πραγματοποιήθηκαν με πρωτοβουλία της ΕΥΔ/ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ως συντονιστή φορέα, τεχνικές συναντήσεις είτε με την συμμετοχή του συνόλου των μελών της ΟΣΠ (29/01/2021), είτε με συγκεκριμένα μέλη (διμερείς τεχνικές συναντήσεις) συναρτήσεως της φύσης των προς ένταξη έργων, λαμβάνοντας υπόψη τους διαθέσιμους πόρους για το Πρόγραμμα. Ειδικά όσον αφορά τους διαθέσιμους πόρους, αλλά και την συμπληρωματικότητα του Προγράμματος «Μεταφορές» με άλλα Προγράμματα της ΠΠ 2021-2027, πραγματοποιήθηκε εσωτερική διαβούλευση με τις Υπηρεσίες της ΕΑΣ και των συναρμόδιων υπουργείων για τον επιμερισμό των έργων μεταξύ ΠΥΜΕΤ και CEF II. Απόρροια των τεχνικών συναντήσεων ήταν να εξειδικευτεί περαιτέρω το Σχέδιο του Προγράμματος, πέραν των ειδικών στόχων και προτεραιοτήτων, σε επίπεδο δεικτών εκροών και αποτελέσματος συναρτήσεως και του διατειθέμενου προϋπολογισμού.

- Με βάση τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων για τη διαμόρφωση της στρατηγικής και των

προτεραιοτήτων του Προγράμματος «Μεταφορές, ακολούθησε διαβούλευση με τους περιφερειακούς και τομειακούς φορείς, προκειμένου μέσω τακτικών διαδικτυακών συνεδριάσεων να οριστικοποιηθούν τα προτεινόμενα προς συγχρηματοδότηση έργα κυρίως από το ΕΤΠΑ.

Τον Απρίλιο 2021 πραγματοποιήθηκε η 1η Ατυπη υποβολή του Προγράμματος στις Υπηρεσίες της Ε.Ε.

Για την οριστικοποίηση του σχεδίου του Προγράμματος και την επίσημη υποβολή του ακολουθήθηκαν τα παρακάτω στάδια διαβούλευσης:

- Τακτική ενημέρωση της ΟΣΠ για τα σχόλια της Επιτροπής και τις διαδοχικές εκδόσεις του Προγράμματος. Τα σχόλια των μελών της ΟΣΠ ενσωματώθηκαν στο τελικό σχέδιο.
- Διοργάνωση διαδικτυακής Ημερίδας (Μάιο 2021) με τη συμμετοχή εκπροσώπων των Περιφερειακών Προγραμμάτων και της ΕΑΣ, για την οριστικοποίηση των κριτηρίων διαχωρισμού και των συνεργειών με το Πρόγραμμα «Μεταφορές».
- Στο πλαίσιο της ευρείας διαβούλευσης και της 85ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης ζητήθηκε η γνώμη του κοινού σχετικά με το σε ποιες κατηγορίες έργων θα πρέπει να δοθεί έμφαση στο νέο Πρόγραμμα, καθώς και με ποιον τρόπο θα επιθυμούσε να ενημερώνεται για αυτά. Συμμετείχαν 729 επισκέπτες.

Παράλληλα, στο πλαίσιο έγκρισης της ΣΜΠΕ και σύμφωνα με το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο, υπάρχουν απαιτήσεις για συμμετοχή των δημόσιων αρχών και του κοινού στη διαδικασία της διαβούλευσης στα πλαίσια της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ) του Προγράμματος. Για τη διαβούλευση προβλέπονται δράσεις ενημέρωσης των δημόσιων αρχών και του κοινού σε όλα τα προβλεπόμενα επίπεδα.

Η διαβίβαση του φακέλου της ΣΜΠΕ στις δημόσιες αρχές, προκειμένου να διατυπώσουν σχετική γνωμοδότηση, καθώς και η δημοσιοποίηση του φακέλου στο κοινό, ώστε να λάβει γνώση και να διατυπώσει εγγράφως και ενδεχομένως ηλεκτρονικά τις απόψεις του εφόσον το επιθυμεί, είναι η ελάχιστη απαίτηση σύμφωνα με το Άρθρο 7. Επιπλέον, μπορεί να διεξαχθούν προφορικές διαβουλεύσεις, οι οποίες είναι πιο ενεργές και οι συμμετέχοντες έχουν τη δυνατότητα να διοργανώσουν έναν διάλογο ή μια συζήτηση με τις αρχές.

Πέραν της προετοιμασίας της στρατηγικής και των προτεραιοτήτων του Προγράμματος, η εταιρική σχέση προβλέπει την εμπλοκή των φορέων κατά το στάδιο της υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης του Προγράμματος, μέσω της θέσπισης της Επιτροπής Παρακολούθησης και των ομάδων εργασίας με αντιπροσωπευτική σύνθεση. Προκειμένου να καθίσταται δυνατή η άμεση ενημέρωση των μελών της Επιτροπής Παρακολούθησης προτείνεται η δημιουργία βάσης δεδομένων ηλεκτρονικής μνήμης και η πραγματοποίηση τεχνικών συναντήσεων σε περιοδικά προσυμφωνημένα διαστήματα (πέραν των έκτακτων) προκειμένου να παρακολουθείται η πορεία υλοποίησης του Προγράμματος και να πραγματοποιείται αξιολόγηση κυρίως σε όρους αποδοτικότητας κι αποτελεσματικότητας και ως προς τον βαθμό επίτευξης των στόχων.

## 7. Communication and visibility

Reference: point (j) of Article 22(3) CPR

### **1. Επικοινωνιακοί στόχοι:**

#### **1.1 Κύριοι επικοινωνιακοί στόχοι:**

- Προβολή του ρόλου του Προγράμματος και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) σε ότι αφορά στη συμβολή για την περαιτέρω ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και μεταφορικών συστημάτων που να υπηρετούν τον πολίτη, με εδραίωση του μηνύματος της από κοινού συνεισφοράς ΕΕ και Ελλάδας στην υλοποίηση των δράσεων του Προγράμματος
- Εμπέδωση της αντίληψης του Προγράμματος ως ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο για τον εκσυγχρονισμό & την ανάπτυξη της χώρας στο τομέα των υποδομών μεταφορών με στόχο βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών της

#### **1.2 Ειδικοί επικοινωνιακοί στόχοι:**

##### **- Για το Ευρύ Κοινό**

- α. Αύξηση της αναγνωρισιμότητας του Προγράμματος
- β. Αύξηση του βαθμού γνώσης των έργων σε εθνικό και τοπικό επίπεδο και ανάδειξη της κοινωνικής ωφελιμότητάς τους
- γ. Ενίσχυση της αναγνωρισιμότητας, κατανόησης και θετικής στάσης για το ρόλο της ΕΕ στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών
- δ. Διασφάλιση της μέγιστης διαφάνειας ως προς τη διαχείριση και υλοποίηση του Προγράμματος και αύξηση της ευαισθητοποίησης και της εμπιστοσύνης στις ευκαιρίες που παρέχει η ΕΕ

##### **- Για τους δυνητικούς δικαιούχους:**

- α. Πληροφόρηση σχετικά με ευκαιρίες χρηματοδότησης
- β. Ενημέρωση για τη σημασία και τις ωφέλειες του Προγράμματος

##### **- Για τους δικαιούχους:**

- α. Υποστήριξη στο σχεδιασμό και την εφαρμογή της προβολής των έργων
- β. Συνεργασία για την επίτευξη συνεργειών μεταξύ της επικοινωνίας της ΕΥΔ και των δικαιούχων (καμπάνιες)
- γ. Ανάδειξη καλών παραδειγμάτων για περαιτέρω ενθάρρυνση συμμετοχής

### **2. Κοινά – στόχοι:**

- **Ευρύ κοινό** (Πολίτες σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο συμπεριλαμβανομένων και ειδικών δημογραφικών ομάδων, ευπαθών κοινωνικών ομάδων και άλλων ομάδων θεματικά σχετικών με το Πρόγραμμα)
- **Δυνητικοί Δικαιούχοι** (πχ. Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των εποπτευομένων φορών του, Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείο Εθνικής Άμυνας κα)

- **Δικαιούχοι**
- **Εθνικές/ευρωπαϊκές διοικητικές αρχές και φορείς** (Ευρωπαϊκά Όργανα και Οργανισμοί, Υπουργεία, Περιφέρειες κλπ)
- **Οργανισμοί - Φορείς διάχυσης ενημέρωσης** (ΜΜΕ, δίκτυα πληροφόρησης, διαμορφωτές κοινής γνώμης κα)

### **3. Μέσα επικοινωνίας - Εκτιμώμενος προϋπολογισμός**

Η επικοινωνία του Προγράμματος θα χρηματοδοτηθεί από πόρους της Τεχνικής Βοήθειας. Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός δύναται να ανέλθει στο 1,5 εκ. €.

Για την επίτευξη των επικοινωνιακών στόχων θα αξιοποιηθεί, κατά περίπτωση, μίγμα των εξής μέσων επικοινωνίας:

#### **3.1 Online επικοινωνία (Digital Media)**

- Δημιουργία και λειτουργία ιστοτόπου
- Δημιουργία και λειτουργία σελίδων μέσω κοινωνική δικτύωσης (ενδεικτικά Facebook, Instagram, Twitter, κ.α.)

Τα ανωτέρω θα υποστηρίζονται από εργαλεία (α) εξασφάλισης της καλύτερης δυνατής προβολής από τις online μηχανές αναζήτησης (SEO) και (β) ανεξάρτητης μέτρησης και αξιολόγησης digital Media για την παρακολούθηση του συνόλου της επικοινωνίας.

#### **3.2 Προωθητικές Ενέργειες με έμφαση στη διάδραση με το κοινό:**

- Διοργάνωση Ημερίδων & Εκδηλώσεων
- Συμμετοχή σε Εκθέσεις & Συνέδρια του τομέα
- Λειτουργία Infokiosks
- Οργάνωση & Παραγωγή Road shows

#### **3.3 Σχεδιασμός - Παραγωγή Έντυπων & Ηλεκτρονικών Ενημερωτικών Εργαλείων**

- Οδηγός Δημοσιότητας για Δικαιούχους – Προτυποποίηση υποδειγμάτων σήμανσης συγχρηματοδότησης
- Έντυπο Υλικό
- Φωτογραφίες & Βίντεο για ενημέρωση κοινού και προβολή των δράσεων του Προγράμματος

#### **3.4 Ενέργειες Έμμεσης Επικοινωνίας**

- Δελτία τύπου, Ρεπορτάζ – Σχόλια, Αφιερώματα, Παρουσιάσεις, Συνεντεύξεις Τύπου
- Χρήση πολλαπλασιαστών πληροφόρησης (πχ ΜΜΕ, bloggers, influencers, κα)

### **4. Προβολή έργων Στρατηγικής Σημασίας**

Αξιοποίηση, κατά περίπτωση, μίγματος μέσων επικοινωνίας με έμφαση στη διενέργεια στοχευμένων ενημερωτικών εκδηλώσεων σε μεγάλες πόλεις όπου αναμένονται σημαντικά οφέλη από το έργο (ενδεικτικά Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Χανιά, Ρέθυμνο Ηράκλειο) για την ανάδειξη των ωφελειών αυτών.

Τα λοιπά έργα του Προγράμματος, που στην πλειοψηφία τους έχουν π/υ άνω των 10 Μ€, θα εμπίπτουν στον γενικό σχεδιασμό επικοινωνίας.

## **5. Παρακολούθηση και αξιολόγηση:**

### **5.1 Δείκτες υλοποίησης:**

- Επισκεψιμότητα ιστοσελίδας
- Πλήθος μέσων κοινωνικής δικτύωσης
- Αριθμός καταχωρίσεων
- Πλήθος ακόλουθων/impressions/views για τα social media
- Αριθμός συμμετεχόντων ανά εκδήλωση/συνέδριο/σεμινάριο
- Πλήθος υλικών που παράχθηκαν
- Impressions διαδικτυακής διαφήμισης
- Αριθμός ερωτημάτων Helpdesk
- Αριθμός συμμετεχόντων σε προσκλήσεις,
- Πλήθος ενεργειών έμμεσης επικοινωνίας

### **5.2 Δείκτες αποτελέσματος:**

- Ποσοστό αναγνωρισιμότητας (Προγράμματος, Έργων/Παρεμβάσεων)
- Audience recall Ημερίδας/Εκδήλωσης/Επικοινωνιακής Ενέργειας, βαθμός ικανοποίησης / χρησιμότητας από event
- Engagement στα social media (shares, likes, clickthroughs, comments, αναφορές hashtag), βαθμός ικανοποίησης χρηστών
- Conversions ιστοσελίδας (downloads, εγγραφές, bouncing rate, διάρκεια σύνδεσης), βαθμός ικανοποίησης χρηστών

### **5.3 Δείκτες επιπτώσεων:**

- Θετική άποψη για το Πρόγραμμα και την συμβολή της ΕΕ
- Διάδοση θετικού μηνύματος για το Πρόγραμμα ή την ΕΕ λόγω της επικοινωνιακής ενέργειας
- Βαθμός εμπιστοσύνης στις εθνικές/ευρωπαϊκές αρχές, βαθμός ενημέρωσης

8. Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs

Παραπομπή: Άρθρα 94 και 95 του ΚΚΔ

Πίνακας 14: Χρήση μοναδιαίων δαπανών, κατ' αποκοπή ποσών, ενιαίων συντελεστών και χρηματοδότησης που δεν συνδέεται με τις δαπάνες

Προβλεπόμενη χρήση των άρθρων 94 και 95 του ΚΚΔ	Ναι	Όχι
Από την έγκριση, το πρόγραμμα θα κάνει χρήση της επιστροφής της ενωσιακής συνεισφοράς βάσει μοναδιαίων δαπανών, κατ' αποκοπή ποσών και ενιαίων συντελεστών στο πλαίσιο της προτεραιότητας σύμφωνα με το άρθρο 94 του ΚΚΔ	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Από την έγκριση, το πρόγραμμα θα κάνει χρήση της επιστροφής της ενωσιακής συνεισφοράς βάσει χρηματοδότησης που δεν συνδέεται με δαπάνες σύμφωνα με το άρθρο 95 του ΚΚΔ	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## Appendix 1: Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates

### A. Σύνοψη των κύριων στοιχείων

Προτεραιότητα	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Κατηγορία περιφέρειας	Estimated proportion of the total financial allocation within the priority to which the SCO will be applied in %	Τύπος/-οι καλυπτόμενων πράξεων		Δείκτης ενεργοποίησης της επιστροφής ποσών		Μονάδα μέτρησης για τον δείκτη ενεργοποίησης της επιστροφής ποσών	Type of SCO (standard scale of unit costs, lump sums or flat rates)	Amount (in EUR) or percentage (in case of flat rates) of the SCO
					Κωδικός(1)	Περιγραφή	Κωδικός(2)	Περιγραφή			

(1) This refers to the code for the intervention field dimension in Table 1 of Annex I to the CPR and the Annex IV to the EMFAF regulation

(2) This refers to the code of a common indicator, if applicable

Appendix 1: Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates

B. Λεπτομερή στοιχεία ανά τύπο πράξης

Γ. Υπολογισμός της τυποποιημένης κλίμακας μοναδιαίων δαπανών, κατ' αποκοπή ποσών ή ενιαίων συντελεστών

1. Πηγή δεδομένων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της τυποποιημένης κλίμακας μοναδιαίων δαπανών, κατ' αποκοπή ποσών ή ενιαίων συντελεστών (ποιος παρήγαγε, συνέλεξε και καταχώρισε τα δεδομένα, πού αποθηκεύονται τα δεδομένα, προθεσμίες, επαλήθευση κ.λπ.)

2. Να διευκρινιστεί για ποιον λόγο ενδείκνυται η προτεινόμενη μέθοδος και ο προτεινόμενος υπολογισμός βάσει του άρθρου 94 παράγραφος 2 του ΚΚΔ για τον τύπο πράξης.

3. Please specify how the calculations were made, in particular including any assumptions made in terms of quality or quantities. Where relevant, statistical evidence and benchmarks should be used and, if requested, provided in a format that is usable by the Commission.

4. Να εξηγήσετε πώς εξασφαλίσατε ότι στον υπολογισμό της τυποποιημένης κλίμακας μοναδιαίου κόστους, κατ' αποκοπή ποσού ή ενιαίου συντελεστή έχουν περιληφθεί μόνον επιλέξιμες δαπάνες.



5. Assessment of the audit authority(ies) of the calculation methodology and amounts and the arrangements to ensure the verification, quality, collection and storage of data.

--

## Appendix 2: Union contribution based on financing not linked to costs

### A. Σύνοψη των κύριων στοιχείων

Προτεραιότητα	Ταμείο	Ειδικός στόχος	Κατηγορία περιφέρειας	Ποσό που καλύπτεται από τη μη συνδεδεμένη με τις δαπάνες χρηματοδότηση	Type(s) of operation covered		Conditions to be fulfilled/results to be achieved triggering reimbursement by the Commission	Δείκτης		Μονάδα μέτρησης για τους όρους που πρέπει να εκπληρωθούν / αποτελέσματα που πρέπει να επιτευχθούν και που ενεργοποιούν την επιστροφή ποσών από την Επιτροπή	Προβλεπόμενο είδος της μεθόδου επιστροφής που χρησιμοποιείται για την επιστροφή ποσών στον/στους δικαιούχο/-ους
					Κωδικός (1)	Περιγραφή		Κωδικός (2)	Περιγραφή		

(1) This refers to the code for the intervention field dimension in Table 1 of Annex 1 to the CPR and the Annex IV to the EMFAF regulation

(2) This refers to the code of a common indicator, if applicable

Β. Λεπτομερή στοιχεία ανά τύπο πράξης

Article 22(3) CPR

**Έργα Στρατηγικής Σημασίας**

Από τα έργα που έχουν συμπεριληφθεί στον σχεδιασμό του Προγράμματος «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» επελέγησαν πέντε έργα με βάση τα ακόλουθα κριτήρια, που αναδεικνύουν την προστιθέμενη αξία της αξιοποίησης των διατιθέμενων πόρων:

1. Έργα με σημαντική συμβολή στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα του τομέα των Μεταφορών.
2. Έργα με σημαντική συμβολή στην απασχόληση, την ανάπτυξη και την συνοχή.
3. Έργα σημαντικά για την εθνική, περιφερειακή και τοπική οικονομία.
4. Έργα που συμβάλουν στην ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.
5. Εμβληματικά έργα λόγω μεγέθους / συμμετοχής στο Πρόγραμμα.

**Περιγραφή έργων**

**α) Κατασκευή Γραμμής 4 του Μετρό Αθήνας στο τμήμα Άλσος Βεΐκου – Γουδί**

Το έργο επελέγη ως Στρατηγικής Σημασίας επειδή συνάδει με τα κριτήρια 1, 2 και 5.

Συνολικό κόστος έργου (προ ΦΠΑ): 1.475 εκ €

Έναρξη: 2021

Ολοκλήρωση: 2029

**β) Αναβάθμιση/αναδιάρθρωση δικτύου και ανάπτυξη στόλων λεωφορείων μηδενικών εκπομπών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη (υποφάση Α2)**

Το έργο επελέγη ως Στρατηγικής Σημασίας επειδή συνάδει με τα κριτήρια 1, 2, 3 και 5.

Συνολικό κόστος έργου (προ ΦΠΑ): 200 εκ €

Έναρξη: 2023

Ολοκλήρωση: 2025

**γ) Κατασκευή Νέας Διπλής Σιδηρικής Γραμμής ΑΘΗΝΑΣ (ΣΚΑ) - ΠΑΤΡΑΣ στο τμήμα ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ (Επιδομή, Ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση/ETCS, Σταθμοί και Στάσεις)**

Το έργο επελέγη ως Στρατηγικής Σημασίας επειδή συνάδει με τα κριτήρια 1, 3, και 4.

Συνολικό κόστος έργου (προ ΦΠΑ): 145 εκ €

Έναρξη: 2022

Ολοκλήρωση: 2026

**δ) Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ): τμήμα ΧΑΝΙΑ-ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ**

Το έργο επελέγη ως Στρατηγικής Σημασίας επειδή συνάδει με τα κριτήρια 2, 3 και 5.

Συνολικό κόστος έργου (προ ΦΠΑ): 1.605 εκ €

Έναρξη: 2024

Ολοκλήρωση: 2029

**ε) Επέκταση, Αναβάθμιση και Εκσυγχρονισμός του Εθνικού Συστήματος VTMIS**

Το έργο επελέγη ως Στρατηγικής Σημασίας επειδή συνάδει με το κριτήριο 1.

Συνολικό κόστος έργου (προ ΦΠΑ): 40 εκ €

Έναρξη: 2023

Ολοκλήρωση: 2026