



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
και Οικονομικών

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΟΜΕΑΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΠΠΑ, ΤΣ & ΕΚΤ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027»

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
2021 – 2027

Αξιολόγηση Ενδιάμεσης Επανεξέτασης
(Mid-Term Review)
Φεβρουάριος 2026



Με τη συγχρηματοδότηση
της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Περιεχόμενα

A.	Ενδιάμεση Επανεξέταση (Mid-term review) Προγραμμάτων της ΠΠ 2021-2027.....	3
A.1.	Θεσμικό πλαίσιο	3
A.2.	Ενδιάμεση Επανεξέταση Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 (Μάρτιος 2025)..	4
A.3.	Επικαιροποίηση της Ενδιάμεσης Επανεξέτασης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 (Δεκέμβριος 2025)	4
B.	Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027	7
B.1.	Γενικά	7
B.2.	Διαθέσιμοι πόροι	7
B.3.	Κύριες επιλογές	8
B.4.	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	8
B.5.	Δομή του Προγράμματος.....	9
Γ.	Πρόοδος υλοποίησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 - Νέες προκλήσεις σύμφωνα με σχετικές ειδικές συστάσεις των Ευρωπαϊκών Εξαμήνων 2024 και 2025	10
Δ.	Πρόοδος στην εφαρμογή των Αρχών του Ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων	50
Ε.	Κοινωνικοοικονομική κατάσταση της χώρας	51
E.1	Επισκόπηση της οικονομικής και κοινωνικής απόδοσης σε περιφερειακό επίπεδο 51	
E.2.	Ανάγκες επενδύσεων και μεταρρυθμίσεων σε περιφερειακό επίπεδο.....	52
ΣΤ.	Κυριότερα αποτελέσματα σχετικών αξιολογήσεων	53
Z.	Πρόοδος στην επίτευξη των οροσήμων	57
Η.	Αναθεωρήσεις Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027	59
Η.1.	Πρόταση 1 ^{ης} Αναθεώρησης Προγράμματος (Μάρτιος 2025).....	59
Η.2.	Πρόταση 2 ^{ης} Αναθεώρησης Προγράμματος (Δεκέμβριος 2025).....	59
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	61
	Συσχέτιση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 με το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	61

A. Ενδιάμεση Επανεξέταση (Mid-term review) Προγραμμάτων της ΠΠ 2021-2027

A.1. Θεσμικό πλαίσιο

Στο άρθρο 18 του Κανονισμού Κοινών Διατάξεων (ΚΚΔ) 2021/1060 προβλέπεται η διαδικασία Ενδιάμεσης Επανεξέτασης των Προγραμμάτων της Πολιτικής Συνοχής, με στόχο τη βέλτιστη αξιοποίηση των ευρωπαϊκών πόρων και τον προσδιορισμό της οριστικής κατανομής του ποσού ευελιξίας που αντιστοιχεί στο 50% της συνεισφοράς για τα έτη 2026–2027 ανά Πρόγραμμα.

Στο πλαίσιο αυτό, οι Διαχειριστικές Αρχές κλήθηκαν μέχρι τον Μάρτιο του 2025 να επανεξετάσουν το Πρόγραμμα αρμοδιότητας τους λαμβάνοντας υπόψη τις ακόλουθες παραμέτρους:

- ✓ Τις νέες προκλήσεις που προσδιορίστηκαν στις σχετικές ειδικές ανά χώρα συστάσεις που εγκρίθηκαν το Νοέμβριο του 2024,
- ✓ την πρόοδο στην υλοποίηση του ολοκληρωμένου εθνικού σχεδίου για την ενέργεια και το κλίμα (ΕΣΕΚ),
- ✓ την πρόοδο στην εφαρμογή των αρχών του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων,
- ✓ την κοινωνικοοικονομική κατάσταση του οικείου κράτους μέλους ή περιφέρειας, με ιδιαίτερη έμφαση στις χωρικές ανάγκες, λαμβάνοντας υπόψη κάθε σημαντική αρνητική χρηματοοικονομική, οικονομική ή κοινωνική εξέλιξη,
- ✓ τα κυριότερα αποτελέσματα των σχετικών αξιολογήσεων του Προγράμματος,
- ✓ την πρόοδο στην επίτευξη των οροσήμων, λαμβάνοντας υπόψη τις μείζονες δυσκολίες που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Προγράμματος μέχρι την υποβολή της επανεξέτασης.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω η Ενδιάμεση Επανεξέταση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 εκπονήθηκε στο χρονικό διάστημα μεταξύ Δ' τριμήνου 2024 και Α' τριμήνου 2025 και υπεβλήθη εμπρόθεσμα στην Ε. Επιτροπή στο τέλος Μαρτίου 2025 (βλ. αναλυτικά κεφάλαιο Α.2. κατωτέρω).

Στη συνέχεια, με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2025/1914, ο οποίος εγκρίθηκε τον Σεπτέμβριο του 2025, τροποποιήθηκε ο Καν. (ΕΕ) 2021/1058 για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) που καθορίζει τους ειδικούς στόχους και το πεδίο εφαρμογής της στήριξης από ΕΤΠΑ και το ΤΣ όσον αφορά στον στόχο «Επενδύσεις στην απασχόληση και την ανάπτυξη».

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2025/1914 αποσκοπεί στη διευκόλυνση της προσαρμογής των Κρατών – Μελών στις νέες στρατηγικές προτεραιότητες της Ένωσης, με στοχευμένες ρυθμίσεις ευελιξίας που τους επιτρέπουν να ενσωματώσουν δράσεις που ανταποκρίνονται στις αναδυόμενες ανάγκες και προκλήσεις, μέσω τροποποιήσεων των Προγραμμάτων Πολιτικής Συνοχής 2021-2027, ως το τέλος του 2025, με σχετική επικαιροποίηση της Ενδιάμεσης Επανεξέτασης τους.

Πιο συγκεκριμένα, οι τροποποιήσεις που επιφέρει διευκολύνουν την ανακατανομή των διαθέσιμων πόρων των Προγραμμάτων της Πολιτικής Συνοχής 2021-2027 στις ακόλουθες νέες στρατηγικές προτεραιότητες:

- ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την απανθρακοποίηση της οικονομίας
- στήριξη της άμυνας και της ασφάλειας και την ενίσχυση της πολιτικής ετοιμότητας
- οικονομικά προσιτή και βιώσιμη στέγαση
- ασφαλής πρόσβαση στο νερό, βιώσιμη διαχείριση και ανθεκτικότητα των υδάτινων πόρων
- επιτάχυνση της ενεργειακής μετάβασης.

Επισημαίνεται ότι η διαδικασία της Ενδιάμεσης Επανεξέτασης ενός Προγράμματος δύναται να επιφέρει είτε αιτιολογημένη τροποποίηση του, είτε αιτιολογημένη επιβεβαίωση του υφιστάμενου σχεδιασμού και της κατανομής του ποσού ευελιξίας του και επομένως τη μη τροποποίηση του.

Στην περίπτωση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, η αρχική Ενδιάμεση Επανεξέτασή του (Μάρτιος 2025) υποστήριξε την 1^η Αναθεώρησή του, η οποία εγκρίθηκε τον Αύγουστο του 2025 ενώ η επικαιροποίηση της Ενδιάμεσης Επανεξέτασής του (Δεκέμβριος 2025) υποστηρίζει την πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησής του, όπως αναλυτικά τεκμηριώνεται κατωτέρω.

A.2. Ενδιάμεση Επανεξέταση Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 (Μάρτιος 2025)

Για την Ενδιάμεση Επανεξέταση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 (Μαρτίου 2025) αξιοποιήθηκαν:

- ✓ Οι σχετικές με τον τομέα Μεταφορών συστάσεις του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου 2024, βάσει του θεματικού περιεχομένου των Προτεραιοτήτων του Προγράμματος ανά Ειδικό Στόχο.
- ✓ Οι οδηγίες της ΕΑΣ σχετικά με τις εφαρμοζόμενες οριζόντιες πολιτικές στη χώρα.
- ✓ Η αξιολόγηση του τομέα Υποδομών Μεταφορών του ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 για την επικαιροποίηση του σχεδιασμού του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, που υποβλήθηκε από εξωτερικό αξιολογητή και παρελήφθη από την ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ τον Δεκέμβριο 2024.
- ✓ Η πρόοδος επίτευξης των οροσήμων του 2024, όπως περιλαμβάνονταν στο αρχικά εγκεκριμένο Πρόγραμμα καθώς και στο Μεθοδολογικό Έγγραφο για το πλαίσιο επίδοσης του.
- ✓ Η αξιολόγηση της προόδου του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου των έργων του Προγράμματος, βάσει των συγκεντρωτικών δεδομένων που διαβιβάστηκαν, σύμφωνα με το άρθρο 42(1) του ΚΚΔ 2021/1060, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της SFC στις 31/1/2025.
- ✓ Οι νέες προτεραιότητες των αρμόδιων φορέων πολιτικής ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ.
- ✓ Το παραδοτέο της PWC με τίτλο «Υποστήριξη της ΕΥΣΣΑΕ για την ενδιάμεση επανεξέταση των Προγραμμάτων ΕΣΠΑ 2021-2027/ Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ», όπως εστάλη από την ΕΥΣΣΑΕ στην ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ τον Δεκέμβριο 2024.

Η Ενδιάμεση Επανεξέταση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 υπεβλήθη στην Ε. Επιτροπή, μέσω της SFC, στις 31 Μαρτίου 2025.

Με βάση τα συμπεράσματα αυτής κρίθηκε απαραίτητη η αιτιολογημένη 1^η τροποποίηση του Προγράμματος για:

- (α) την οριστικοποίηση της κατανομής του ποσού ευελιξίας του
- (β) την ενσωμάτωση σε αυτό στοχευμένων νέων προτάσεων των ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ που δεν υπήρχαν στον αρχικό σχεδιασμό του Προγράμματος.

Ως εκ τούτου η πρόταση 1^{ης} Αναθεώρησής του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021 – 2027, υπεβλήθη στην SFC ταυτόχρονα με την ενδιάμεση επανεξέταση του Προγράμματος στις 31/3/2025. Εγκρίθηκε τον Αύγουστο του 2025.

A.3. Επικαιροποίηση της Ενδιάμεσης Επανεξέτασης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 (Δεκέμβριος 2025)

Οι διατάξεις του Καν. (ΕΕ) 2025/1914 περιλαμβάνουν ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση στρατηγικών προσκλήσεων στο πλαίσιο της Ενδιάμεσης Επανεξέτασης των Προγραμμάτων της Πολιτικής

Συνοχής 2021-2027. Αποσκοπούν στη διευκόλυνση της προσαρμογής τους σε νέες στρατηγικές προτεραιότητες της Ένωσης, όπως – μεταξύ άλλων - η στήριξη της άμυνας και της ασφάλειας και η ενίσχυση της πολιτικής ετοιμότητας.

Παράλληλα, εισάγονται στοχευμένες ρυθμίσεις ευελιξίας και κινήτρων εφόσον οι τροποποιήσεις των Προγραμμάτων υποβληθούν έως το τέλος του 2025, όπως μηχανισμοί επιτάχυνσης χρηματοδότησης, με τη δυνατότητα καταβολής:

- Έκτακτης εφάπαξ προχρηματοδότησης ύψους 20 % επί του προϋπολογισμού (ΚΣ) των νέων Προτεραιοτήτων.
- Πρόσθετη προχρηματοδότηση ύψους 1,5% επί του συνολικού προϋπολογισμού (ΚΣ) του Προγράμματος που τροποποιείται

Θεσπίζονται προσαρμογές σε ζητήματα επιλεξιμότητας και χρονισμού, ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή δημοσιονομική διαχείριση των πόρων που ανακατανέμονται προς τις νέες προτεραιότητες. Πιο συγκεκριμένα, εφόσον το 10% των πόρων (ΚΣ) του Προγράμματος ανακατευθυνθεί προς τις νέες Προτεραιότητες δίνεται παράταση της περιόδου επιλεξιμότητας των δαπανών του μέχρι 31/12/2030.

Τέλος, δίνεται η δυνατότητα αύξησης του ποσοστού συγχρηματοδότησης κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες για τις νέες προτεραιότητες.

Τα προαναφερόμενα κίνητρα ενισχύουν τη ρευστότητα κάθε Προγράμματος που θα τροποποιηθεί και διευκολύνουν την ενεργοποίηση των νέων παρεμβάσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, κατά το Δ' τρίμηνο του 2025, επικαιροποιήθηκε η Ενδιάμεση Επανεξέταση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 ως προς τον στρατηγικό του προσανατολισμό σε θέματα άμυνας και ασφάλειας.

Για την επικαιροποιημένη Ενδιάμεση Επανεξέταση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 αξιοποιήθηκαν:

- ✓ Οι σχετικές με τον τομέα Μεταφορών συστάσεις του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου 2025, βάσει του θεματικού περιεχομένου των Προτεραιοτήτων του Προγράμματος ανά Ειδικό Στόχο
- ✓ Οι ιεραρχημένες, από τα αρμόδια Υπουργεία πολιτικής ΥΠΕΘΑ, ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ, ανάγκες που συνδέονται με θέματα ενίσχυσης της Άμυνας και της Ασφάλειας της χώρας και της Ε.Ε.
- ✓ Η ωριμότητα των προτεινόμενων έργων και η δυνατότητα ολοκλήρωσής τους, είτε εντός της περιόδου επιλεξιμότητας, είτε ως τμηματοποιημένα έργα από πόρους της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου (2028 – 2034), ανάλογα με τις επιλεξιμότητες των Ταμείων και των χρηματοδοτικών εργαλείων.
- ✓ Η συνάφεια και η συμπληρωματικότητα των προτεινόμενων έργων με τα ήδη προγραμματισμένα έργα του Προγράμματος.
- ✓ Οι συνέργειες και οι ευκαιρίες που δίνονται από άλλα Προγράμματα για τη συγχρηματοδότηση δράσεων για την Άμυνα και την Ασφάλεια, όπως το Πρόγραμμα Πολιτική Προστασία 2014-2020, επιλεγμένα ΠΕΠ 2021-2027, ή άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία, όπως το CEF2 και το SAFE.
- ✓ Οι άτυπες διαβουλεύσεις με τις σχετικές αρμόδιες Γενικές Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG REGIO, DG MOVE, DG DEFIS).
- ✓ Η αξιολόγηση της προόδου του φυσικού και οικονομικού αντικείμενου των έργων του Προγράμματος, βάσει των συγκεντρωτικών δεδομένων που διαβιβάστηκαν στις 30/10/2025 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της SFC, σύμφωνα με το άρθρο 42(1) του ΚΚΔ 2021/1060.
- ✓ Η επικαιροποιημένη εικόνα της προόδου του Προγράμματος στο τέλος Δεκεμβρίου 2025.

- ✓ Το περιεχόμενο της 1^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος, όπως εγκρίθηκε τον Αύγουστο του 2025.
- ✓ Οι με α.π. 186909 ΕΞ 2025/27-10-2025 οδηγίες της ΕΑΣ για την Ενδιάμεση Επανεξέταση και Αναθεώρηση των Προγραμμάτων 2021-2027 στο πλαίσιο των Κανονισμών (ΕΕ) 2024/1914 και (ΕΕ) 2025/1913.

Με βάση τα συμπεράσματα αυτής, κρίθηκε απαραίτητη η αιτιολογημένη 2^η τροποποίηση του Προγράμματος για:

- (α) την εσωτερική μεταφορά συνολικών πόρων ύψους 185,43 εκ. €, κυρίως προερχόμενων από το ΕΤΠΑ ΛΑΠ και το ΕΤΠΑ ΜΕΤ των ετών 2026 και 2027, καθώς και πεπερασμένων πόρων Ταμείου Συνοχής έτους 2026, σε νέα Προτεραιότητα Π12
- (β) την ενσωμάτωση σε αυτό στοχευμένων νέων προτάσεων των ΥΠΕΘΑ, ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ για επενδύσεις σε ανθεκτικές υποδομές άμυνας ή διπλής χρήσης, με ιδιαίτερη έμφαση στις υποδομές μεταφορών στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3, καθώς και προμήθειες που υποστηρίζουν την ασφάλεια των μεταφορών.

Ως εκ τούτου, η πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησής του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021 – 2027, υποβάλλεται στην SFC ταυτόχρονα με την επικαιροποίηση της Ενδιάμεσης Επανεξέτασης του, τον Δεκέμβριο του 2025.

B. Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027

B.1. Γενικά

Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ αποτελεί το Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την υλοποίηση μέρους του επιχειρησιακού σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων πολιτικής (α) Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (ΥΠΥΜΕ) και (β) Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ)) κατά την Προγραμματική Περίοδο (ΠΠ) 2021-2027, σε συνέργεια με άλλα Προγράμματα και Χρηματοδοτικά Εργαλεία που αξιοποιούνται την ίδια περίοδο, με στόχο την εφαρμογή της αναπτυξιακής στρατηγικής του Τομέα των Μεταφορών.

Έχει διαμορφωθεί λαμβάνοντας υπόψη:

- ✓ το εγκεκριμένο ΕΣΣΜ και την Περιφερειακή Εξειδίκευσή του
- ✓ την εγκεκριμένη Εθνική Στρατηγική για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο
- ✓ το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
- ✓ το εγκεκριμένο ΕΣΠΑ 2021-2027.

Οι **Στρατηγικοί Στόχοι** του είναι οι ακόλουθοι:

- A) Ανάπτυξη – αναβάθμιση των βιώσιμων αστικών μέσων μεταφοράς
- B) Προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ
- Γ) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών
- Δ) Διασφάλιση της προσβασιμότητάς και ενίσχυση της συνδεσιμότητας των νησιών
- Ε) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών

B.2. Διαθέσιμοι πόροι

Τα χρηματοδοτικά μεγέθη του Προγράμματος, μετά την 1η Αναθεώρησή του, όπως αυτή εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Αύγουστο του 2025 [με την **C(2025) 5623 final/06-08-2025** Απόφαση της], είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Το Πρόγραμμα χρηματοδοτείται με **Κοινοτική Συμμετοχή** (ΚΣ) ύψους **1.854 εκ. €**, εκ των οποίων **1.289 εκ. €** από το ΤΣ και **565 εκ. €** από το ΕΤΠΑ.
- ✓ Η αναλογούσα Εθνική Συμμετοχή (ΕΣ) είναι **370 εκ. €**.
- ✓ Η συνολική Συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη (ΣΔΔ) του Προγράμματος ανέρχεται σε **2.224. εκ €**.

Οι πόροι του Προγράμματος αξιοποιούνται για παρεμβάσεις που υπηρετούν δύο από τους πέντε Στόχους (ΣΠ) της Περιφερειακής Πολιτικής της Ε. Ένωσης, τους εξής:

- ✓ **ΣΠ2 «Μια πιο πράσινη Ευρώπη»**,
- ✓ **ΣΠ3 «Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη»**

Όλοι οι πόροι του ΣΠ2, που αντιστοιχούν στο 34% των διαθέσιμων πόρων του Προγράμματος (644 εκ. € ΚΣ / 758 εκ. € ΣΔΔ), αξιοποιούνται για Πράσινες Μεταφορές.

Σημαντικό μέρος των διαθέσιμων πόρων του ΣΠ3, που αντιστοιχούν στο 30% των διαθέσιμων πόρων του Προγράμματος (539,5 εκ. € ΚΣ / 666,5 εκ.€ ΣΔΔ), αξιοποιείται επίσης στοχευμένα για Πράσινες Μεταφορές.

Οι υπόλοιποι πόροι του διατίθενται για την υποστήριξη ιεραρχημένων αναγκών της χώρας που αφορούν σε οδικές μεταφορές, ασφάλεια μεταφορών και διασυνδεσιμότητα.

B.3. Κύριες επιλογές

Οι κύριες επιλογές κατά την κατάρτιση του Προγράμματος «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» 2021-2027 λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική και στοχοθεσία του συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- ✓ **Προτεραιότητα στις Πράσινες Μεταφορές**, με **διάθεση** του **64% των** συνολικών πόρων του (1.183,5 εκ. € ΚΣ / 1.424,5 εκ. € ΣΔΔ)
- ✓ **Σημαντική συμβολή στην αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής** με την αξιοποίηση του **58,34% των** συνολικών πόρων του σε κατάλληλες παρεμβάσεις, επιλογή που υποστηρίζει σημαντικά την επίτευξη του αντίστοιχου εθνικού στόχου του ΕΣΠΑ 2021-2027.
- ✓ **Υποστήριξη** σημαντικών έργων οδικών μεταφορών και **ασφάλειας μεταφορών**, για τα οποία αξιοποιείται το **34,88% των** συνολικών πόρων του (651,3 εκ. € ΚΣ / 775,9 εκ.€ ΣΔΔ).
- ✓ **Πιλοτική δράση** για την αναβάθμιση του συστήματος οδικών αστικών μεταφορών και την **προμήθεια ηλεκτρικών λεωφορείων σε Περιφερειακούς ΟΤΑ**, σε συνδυασμό με σχετική αναδιάρθρωση του θεσμικού πλαισίου αρμοδιότητας ΥΠΥΜΕ.
- ✓ **Στοχευμένες παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας** βάσει του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια.
- ✓ **Επίτευξη συνεργειών** και **συμπληρωματικότητας** με τα έργα Μεταφορών που συγχρηματοδοτούνται από τον Μηχανισμό Connecting Europe Facility (CEF2), το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (RRF), άλλα Προγράμματα ΕΣΠΑ 2021-2027.

B.4. Προσδοκώμενα αποτελέσματα

Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 αποτελεί ένα από τα βασικά μέσα συγχρηματοδότησης έργων κατά την ΠΠ 2021-2027 για τις επιδιωκόμενες βελτιώσεις στο σύστημα Μεταφορών της χώρας, με στόχο (α) την εφαρμογή του ΕΣΣΜ και (β) τη συμβολή στην μετατροπή της Ελλάδας σε μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (Green Deal) για τα Κ-Μ της ΕΕ.

Τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα είναι τα εξής:

- ✓ Συμβολή στη σταδιακή μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τις μεταφορές (έως 55% έως το 2030),
- ✓ μετάβαση σε μία πιο πράσινη κινητικότητα,
- ✓ αξιοποίηση της ηλεκτροκίνησης και σταδιακή υιοθέτηση εναλλακτικών μη ορυκτών καυσίμων στις μεταφορές,
- ✓ βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς και της ελκυστικότητάς της χώρας για νέες επενδύσεις λόγω περαιτέρω ανάπτυξης ενός ασφαλούς και καλύτερα διασυνδεδεμένου ΔΕΔ-Μ,
- ✓ δημιουργία θέσεων εργασίας και ανάπτυξης λόγω των ευκαιριών που θα δίνονται για επενδύσεις,
- ✓ άρση της απομόνωσης, ιδιαίτερα σε νησιωτικές Περιφέρειες,
- ✓ συμβολή στην μείωση των θανάτων / βαριά τραυματιών κατά 50% έως το 2030, με την υλοποίηση στοχευμένων δράσεων του Εθνικού στρατηγικού Σχεδίου Οδικής ασφάλειας.

B.5. Δομή του Προγράμματος

Το Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 υλοποιείται στο πλαίσιο δύο Στόχων Πολιτικής, δομείται σε εννέα μονοταμειακών Προτεραιοτήτων (εξαιρουμένων των Προτεραιοτήτων Τεχνικής Βοήθειας) και τριών Ειδικών Στόχων. Η δομή του Προγράμματος αποτυπώνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ		ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ		ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΠΟΡΟΙ
A/A	Τίτλος	A/A	Τίτλος	
1	Βιώσιμες αστικές μεταφορές σταθερής τροχιάς -ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	RSO2.8	Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα	540.815.705 €
2	Βιώσιμες αστικές μεταφορές (εκτός μέσων σταθερής τροχιάς) -ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	RSO2.8	Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα	217.099.813 €
3	Ανάπτυξη υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου - ΕΤΠΑ	RSO3.1	Ανάπτυξη ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ	72.100.000 €
		RSO3.2	Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα	15.000.000 €
4	Ολοκλήρωση / αναβάθμιση κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	RSO3.1	Ανάπτυξη ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ	268.443.832 €
5	Κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	RSO3.1	Ανάπτυξη ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ	394.500.000 €
6	Κατασκευή / Αναβάθμιση περιφερειακών τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων - Οδική ασφάλεια - ΕΤΠΑ	RSO3.1	Ανάπτυξη ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ	171.813.569 €
		RSO3.2	Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα	97.386.982 €
7	Πολυτροπικές συνδέσεις μεταφορών - ΕΤΠΑ	RSO3.2	Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα	192.732.570 €
8	Συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα των νησιών - ΕΤΠΑ	RSO3.2	Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα	153.495.808 €
9	Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	RSO3.1	Ανάπτυξη ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ	77.142.337 €

Γ. Πρόοδος υλοποίησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 - Νέες προκλήσεις σύμφωνα με σχετικές ειδικές συστάσεις των Ευρωπαϊκών Εξαμήνων 2024 και 2025

Στην παρούσα ενότητα εξειδικεύονται και σχολιάζονται οι συστάσεις των σχετικών Ευρωπαϊκών Εξαμήνων 2024 και 2025 για τον τομέα των Μεταφορών, βάσει του θεματικού περιεχομένου των Προτεραιοτήτων του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, λαμβάνοντας υπόψη του σχετικούς Ειδικούς και Στρατηγικούς Στόχους που υποστηρίζονται σε αυτές.

Σε κάθε Προτεραιότητα γίνεται συσχετισμός με:

- (α) Το αναθεωρημένο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ).
- (β) Την πρόοδο ενεργοποίησης και υλοποίησης του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου του με βάση τα συγκεντρωτικά δεδομένα που διαβιβάστηκαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε δύο κανονιστικά Ορόσημα και αφορούν στοιχεία έως:
 - ✓ **31/12/2024**, που ελήφθησαν υπόψη στην Ενδιάμεση Επανεξέταση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, όπως υπεβλήθη στην Ε. Επιτροπή στις 31/3/2025 μέσω SFC. Υποστηρίζουν τις επιλογές που έγιναν για τις απαραίτητες τροποποιήσεις στην 1^η Αναθεώρησή του του Προγράμματος.
 - ✓ **έως 31/10/2025**, που περιλαμβάνονται στην Επικαιροποίηση της Ενδιάμεσης Επανεξέτασης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, όπως υποβάλλεται στην Ε. Επιτροπή έως 31/12/2025 μέσω SFC. Υποστηρίζουν τις προτάσεις για τη μεταφορά πόρων από συγκεκριμένες Προτεραιότητες του Προγράμματος στη νέα Προτεραιότητα (Π12) καθώς και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις συνολικά στην πρόταση της 2^{ης} Αναθεώρησής του.

Γ.1. Πρόοδος του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ έως 31/12/2024

Ενεργοποίηση

Έως 31/12/2024, με την 4^η Εξειδίκευση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 είχε ενεργοποιηθεί το 93,7% των πόρων του, δηλαδή 2.083,6 εκ. € Συγχρηματοδοτούμενης Δ.Δ. Είχαν εκδοθεί 18 Προσκλήσεις, συνολικής Συγχρηματοδοτούμενης Δ.Δ. ύψους 1.259,1 εκ. €.

Υλοποίηση

Με την αξιοποίηση σημαντικής υπερδέσμευσης έως 31/12/2024 είχαν ενταχθεί 16 έργα συνολικής Συγχρηματοδοτούμενης Δ.Δ. ύψους 2.134,7 εκ. €, που αντιστοιχεί στο 95,98% των πόρων του Προγράμματος. Οι Νομικές Δεσμεύσεις ανέρχονταν σε 1.808,1 εκ. €, που αντιστοιχεί στο 81,3% των πόρων του Προγράμματος. Οι δαπάνες ανέρχονταν σε 324,2 εκ. €, που αντιστοιχεί στο 14,58% των πόρων του Προγράμματος.

Γ.2. Πρόοδος του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ έως 31/10/2025

Ενεργοποίηση

Με την 5^η Εξειδίκευση του Προγράμματος έως 31/10/2025 εξειδικεύεται το 93,0% των πόρων του, που αντιστοιχεί στα 2.069,1 εκ. € Συγχρηματοδοτούμενης Δ.Δ. Έχουν εκδοθεί 21 Προσκλήσεις συνολικής Συγχρηματοδοτούμενης Δ.Δ. ύψους 1.401,03 εκ. €.

Σε σχέση με την 31/12/2024 έχουν εκδοθεί επιπλέον 3 Προσκλήσεις, οι οποίες αφορούν σε (α) έργα αστικής κινητικότητας στην Αθήνα, (β) παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας και (γ) προασιακό

σιδηρόδρομο, Δράσεις που δεν είχαν παρουσιάσει ενεργοποίηση μέχρι το τέλος του 2024 και δεν είχαν τροποποιηθεί με την πρόταση 1^{ης} Αναθεώρησης.

Τέλος, η εικόνα της ενεργοποίησης του Προγράμματος στις 17/12/2025, ημερομηνία έναρξης της γραπτής διαδικασίας έγκρισης της πρότασης 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος από την Επιτροπή Παρακολούθησης του, είναι η εξής:

Σε σχέση με την 31/10/2025 έχουν εκδοθεί επιπλέον 7 Προσκλήσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων αφορούν στα προς άμεση ένταξη τμηματοποιημένα σιδηροδρομικά έργα καθώς και τμηματοποιημένα έργα ασφάλειας αεροδρομίων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020, ενεργοποιώντας, με αυτόν τον τρόπο όλες τις ώριμες Δράσεις του Προγράμματος.

Το πλήθος των συνολικών Προσκλήσεων ανέρχεται πλέον σε 28, οι οποίες καλύπτουν επιμέρους Δράσεις όλων των Προτεραιοτήτων (Π01 έως Π11) του Προγράμματος, συνολικής ΣΔΔ ύψους 1.699 εκ.€, που αντιστοιχεί στο 76,4% των πόρων.

Δεν έχουν ενεργοποιηθεί μέχρι το τέλος του 2025 οι Δράσεις των οποίων τα έργα παρουσιάζουν μεγάλη ανωριμότητα, από τις οποίες και υποστηρίζονται οι μεταφορές πόρων στην πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος.

Υλοποίηση

Με την αξιοποίηση σημαντικής υπερδέσμευσης έως 31/10/2025 έχουν ενταχθεί 23 έργα συνολικής Συγχρηματοδοτούμενης Δ.Δ. ύψους 2.456,5 εκ €, που αντιστοιχεί στο 110,45% των πόρων του Προγράμματος. Οι Νομικές Δεσμεύσεις ανέρχονται σε 2.220,1 εκ. € που αντιστοιχεί στο 99,8 % των πόρων του Προγράμματος. Οι δαπάνες ανέρχονται σε 424,2 εκ. € που αντιστοιχεί στο 19,07% των πόρων του Προγράμματος.

Η αναλυτική πρόοδος κάθε Προτεραιότητας, με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025, καταγράφεται στο κεφάλαιο Γ.4 κατωτέρω αξιοποιώντας τους εξής δύο πίνακες, όπου δίνονται τα σχετικά στοιχεία ανά Δράση:

- Πίνακας ενεργοποίησης (στοιχεία εγκεκριμένης εξειδίκευσης, προσκλήσεων που έχουν εκδοθεί)
- Πίνακας υλοποίησης (στοιχεία ένταξης, νομικών δεσμεύσεων, επιλέξιμων δαπανών, τιμών δεικτών που έχουν επιτευχθεί).

Η αξιολόγηση της προόδου κάθε Προτεραιότητας και η εκτίμηση των μελλοντικών αναγκών και ενεργειών καταγράφεται συνοπτικά στα σχετικά συμπεράσματα.

Γ.3. Στόχος και Υπολογισμός συνεισφοράς στο Κλίμα

Σύμφωνα με τη δέσμευση του ΕΣΠΑ για διάθεση του 30% των πόρων ΕΤΠΑ και του 37% των πόρων Ταμείου Συνοχής σε στόχους για το Κλίμα σε επίπεδο χώρας, ο σχεδιασμός του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 συνεισφέρει στην αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής με 1.081,8 εκ € Κ.Σ.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την εν ισχύ 1^η Αναθεώρησή του, το 58,34% των συνολικών του πόρων, που αναλύονται σε:

- ✓ 812,3 εκ € Ταμείου Συνοχής (62,04% των πόρων ΤΣ του Προγράμματος)
- ✓ 269,5 εκ € ΕΤΠΑ (50,14% των πόρων ΕΤΠΑ του Προγράμματος),

αξιοποιούνται για τον υπολογισμό της συνεισφοράς στη Κλιματική Αλλαγή.

Έως 31/10/2025, με βάση τις συνολικές **επιλέξιμες δαπάνες που έχουν δηλώσει οι δικαιούχοι** του Προγράμματος για τα ενταγμένα έργα του, η πρόοδος σε ότι αφορά τον στόχο συνεισφοράς στο κλίμα αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα:

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (Πρόγραμμα "ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ" 2021-2027 1η Αναθεώρηση)						
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ	ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (ΚΣ)	Ποσοστό σε σύνολο πόρων ΤΣ	ΕΤΠΑ (ΚΣ)	Ποσοστό σε σύνολο πόρων ΕΤΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΟΡΩΝ (ΚΣ)	Ποσοστό στο σύνολο των πόρων του Προγράμματος
Κλιματική Αλλαγή	812.274.092,80	62,99%	269.481.644,20	47,72%	1.081.755.737,00	58,34%
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ 31/10/2025						
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ	ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ (ΚΣ)	Ποσοστό σε σύνολο πόρων ΤΣ	ΕΤΠΑ (ΚΣ)	Ποσοστό σε σύνολο πόρων ΕΤΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΟΡΩΝ (ΚΣ)	Ποσοστό στο σύνολο των πόρων του Προγράμματος
Κλιματική Αλλαγή	195.345.810,10	15,15%	0	0,00%	195.345.810,10	10,53%

Γ.4. Αναλυτική εξέταση κάθε Προτεραιότητας

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 01

Η **Προτεραιότητα 01 (Π01)** αφορά σε παρεμβάσεις στα μέσα σταθερής τροχιάς για την βελτίωση της αστικής κινητικότητας.

Κύρια στόχευση αποτελεί η περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών παρέμβαση μέσω της αύξησης των πράσινων υποδομών μεταφορών στο σχετικό αστικό περιβάλλον, της ενίσχυσης της μετάβασης στην ηλεκτρική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, του εκσυγχρονισμού και της βελτίωσης των δημόσιων μεταφορών και της δημιουργίας συνθηκών για έξυπνα και βιώσιμα αστικά δίκτυα.

Η Π01 **υλοποιείται** στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 2** και του **Ειδικού Στόχου RSO2.8** «Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε μια οικονομία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα», **υπό τον Στρατηγικό Στόχο Α** «Ανάπτυξη – αναβάθμιση των βιώσιμων αστικών μέσων μεταφοράς» του Προγράμματος.

Οι σχετικές με την Π01 Ευρωπαϊκές Συστάσεις αναφέρουν την ανάγκη επέκτασης των βιώσιμων μεταφορών για την επιτάχυνση της απανθρακοποίησης και της πράσινης μετάβασης¹, σύμφωνα με τον κλιματικό νόμο που εγκρίθηκε το 2022 και προωθεί τις βιώσιμες μεταφορές.

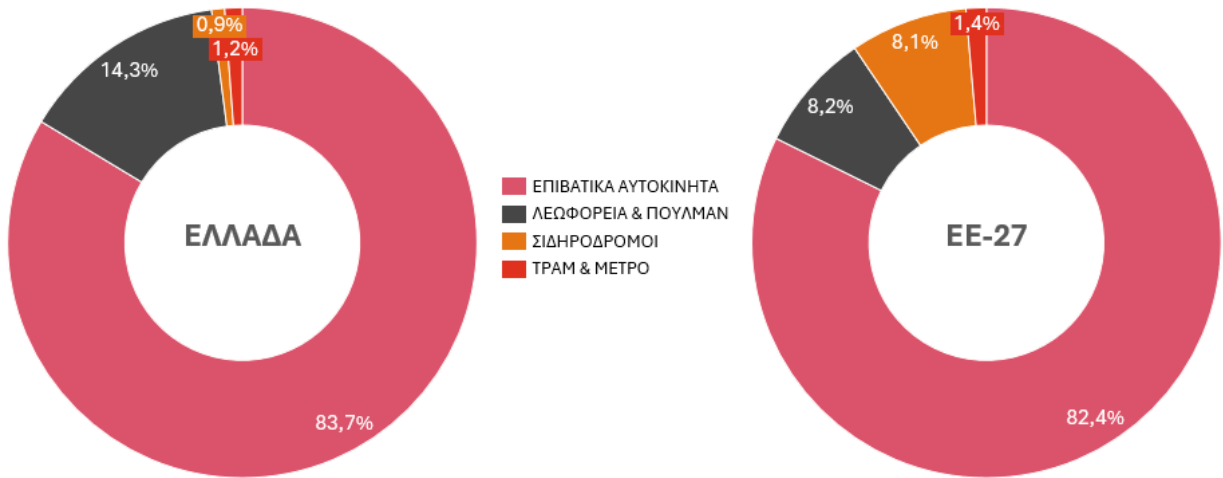
Επιπλέον, στις συστάσεις αναφέρεται η ανάγκη ανάπτυξης δράσεων πολιτικής που θα μπορούσαν να συντελέσουν στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα, μέσω της μείωσης της κυκλοφορίας².

Στις επιβατικές μεταφορές στην Ελλάδα η μεταφορά με ΙΧ αυτοκίνητα καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, υπερβαίνοντας του αντίστοιχο του ευρωπαϊκού μ.δ., όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο Γράφημα 1.

¹ Συστάσεις Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, Έκθεση χώρας 2024 – Ελλάδα, Βασικά πορίσματα

² Συστάσεις Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, Έκθεση χώρας 2024 – Ελλάδα, Περαιτέρω προτεραιότητες για το μέλλον

Γράφημα 1: Κατανομή επιβατικών μεταφορών ανά μέσο για το 2022 (Πηγή: EU Transport in figures, Mobility and Transport, Statistical Pocketbook 2024)



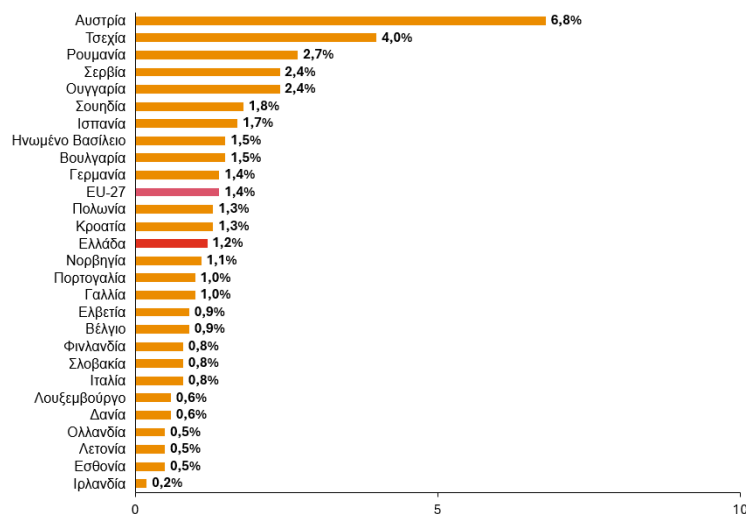
Επί του παρόντος, βάσει ευρωπαϊκής έρευνας, φαίνεται πως ο αριθμός των ταξιδιών με χρήση δημόσιων συγκοινωνιών, για μικρές αποστάσεις, στις ελληνικές πόλεις εν γένει, είναι το ήμισυ του μέσου όρου της Ε.Ε., με κύριο τρόπο μεταφοράς τα αυτοκίνητα³.

Η συστηματική χρήση ΙΧ αυτοκινήτων, ενδεχομένως συντελεί και στο γεγονός ότι η πρόοδος της Ελλάδας, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές συστάσεις, κρίνεται βραδεία ως προς τη μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα στον τομέα των μεταφορών.

Η χώρα διαθέτει έναν από τους παλαιότερους στόλους οχημάτων, ενώ διαθέτει ηλεκτρικά αυτοκίνητα με συσσωρευτή μόλις στο 0,1% του στόλου της.

Ακόμη, αν και στην Ελλάδα το Τραμ και το Μετρό αποτελούν δύο από τα βασικά ΜΜΜ, κυρίως της πρωτεύουσας, τα οποία προσφέρονται για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων και των επισκεπτών, αποτελούν ένα μικρό μόνο ποσοστό των μέσων που επιλέγονται για τις επιβατικές μεταφορές στην Ελλάδα εν γένει (1,2%). Ωστόσο, το εν λόγω ποσοστό είναι ελαφρώς χαμηλότερο από τον αντίστοιχο ευρωπαϊκό μ.ο. και κατατάσσει την Ελλάδα στα μέσα περίπου της ευρωπαϊκής κατάταξης, όπως φαίνεται στο Γράφημα 2 ακολούθως.

Γράφημα 2: Κατανομή επιβατικών μεταφορών με τραμ και μετρό στις ευρωπαϊκές χώρες το 2022 (Πηγή: EU Transport in figures, Mobility and Transport, Statistical Pocketbook 2024)



³ Συστάσεις Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, Έκθεση χώρας 2024 – Ελλάδα, Παράρτημα 17

Ως προς τις ανωτέρω συστάσεις - επισημάνσεις, ισχύουν τα εξής:

Το αναθεωρημένο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) περιλαμβάνει μέτρα για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂ στις αστικές μεταφορές.

Εντός αυτού καταγράφεται η ανάγκη για ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών μετακίνησης όπως η μικροκινητικότητα, αλλά και η αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), με την υιοθέτηση λύσεων μειωμένου ανθρακικού αποτυπώματος (π.χ. ανάπτυξη δικτύου Μετρό).

Τέτοιου είδους μέτρα συντελούν, παράλληλα, στη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου που βιώνουν τα αστικά κέντρα της χώρας λόγω του μεγάλου μεριδίου χρήσης αυτοκινήτων.

Η συσχέτιση των στόχων και μέτρων του ΕΣΕΚ με τα έργα που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 γίνεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας.

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π01 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO2.8 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Σύμφωνα με τους Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), με την αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων της έχουν ήδη δρομολογηθεί σημαντικές σχετικές παρεμβάσεις.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται το έργο Στρατηγικής Σημασίας της κατασκευής της Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας, στο τμήμα Άλσος Βεΐκου - Γουδή, μήκους 12,8 χλμ., το οποίο έχει ενταχθεί στο Πρόγραμμα από το τέλος του 2022. Είναι σε πλήρη εξέλιξη οι εργασίες διάνοιξης των σηράγγων από δύο ΤΒΜ, με συνολική διάνοιξη 6 χλμ, ενώ ολοκληρώνονται οι πρόδρομες εργασίες στις θέσεις των 15 προβλεπόμενων σταθμών. Ο εκτιμώμενος χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης του και έναρξης λειτουργίας του συμπίπτει με το «κλείσιμο» του Προγράμματος.

Έχει επίσης ενταχθεί το τμηματοποιημένο από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 έργο του εκσυγχρονισμού 14 συρμών της Γραμμής 1 και της ανάκτησης ενέργειας μέσω της αναβάθμισης 2 Υ/Σ έλξης, με εκτιμώμενη ολοκλήρωση του ως το τέλος του 2027. Με την ολοκλήρωσή του θα αξιοποιηθούν πλήρως 70 αναβαθμισμένα βαγόνια επί της Γραμμής 1 «Πειραιάς – Κηφισιά» του Μετρό της Αθήνας, που παρουσιάζει μεγάλες σε πλήθος επιβατικές μετακινήσεις σε καθημερινή βάση.

Στον σχεδιασμό της Π01 περιλαμβάνεται, μετά την 1^η Αναθεώρηση του Προγράμματος, η αναβάθμιση επιπλέον 28 συρμών που εξυπηρετούν τις επίσης βεβαρυσμένες, ως προς τις επιβατικές μετακινήσεις, Γραμμές 2 και 3 του ΜΕΤΡΟ Αθήνας. Η ένταξη των πρώτων 12 συρμών εκτιμάται ότι θα γίνει εντός του 2026.

Προβλέπονται ακόμη νέοι δι-ρευματικοί συρμοί εξυπηρέτησης της Γραμμής 3 του Μετρό Αθήνας και του Προαστιακού, παρεμβάσεις που βρίσκονται σε διαδικασία σταδιακής ωρίμανσης.

Οι αναβαθμίσεις και οι προμήθειες νέων συρμών συνιστούν κρίσιμες παρεμβάσεις που ενισχύουν τη βιωσιμότητα και την αποτελεσματικότητα των δημόσιων συγκοινωνιών της Αθήνας. Με την υλοποίηση αυτών των βελτιώσεων, οι επιβάτες θα απολαμβάνουν ένα πιο ασφαλές, άνετο και αποδοτικό δίκτυο μεταφορών. Στόχος είναι η αύξηση της ελκυστικότητας των αστικών μεταφορών, μεγαλύτερο πλήθος χρηστών που θα απολαμβάνουν τις αναβαθμισμένες υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατικού κοινού, η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και η γενικότερη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή των παρεμβάσεων, συμβάλλοντας στο στόχο της μετάβασης σε μία οικονομία μηδενικών εκπομπών.

Τέλος στην Π01, περιλαμβάνονται, νέα έργα επεκτάσεων γραμμών Μετρό σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη για τα οποία οι σχετικές διαδικασίες ωρίμανσης έχουν σημαντικές καθυστερήσεις.

Η ολοκλήρωση του συνόλου των προγραμματισμένων έργων της Π01 έχει εκτιμηθεί ότι θα επιφέρει ετήσια μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 15.120 ισοδύναμους τόνους CO₂, ενισχύοντας σημαντικά τον περιβαλλοντικό στόχο της χώρας για πράσινες και βιώσιμες μεταφορές.

Αντίστοιχα, ο ετήσιος αριθμός χρηστών των νέων και εκσυγχρονισμένων υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών έχει εκτιμηθεί ότι θα αυξηθεί κατά 214.764.902 χρήστες ενισχύοντας την εκτροπή από τη χρήση ΙΧ στις μετακινήσεις.

Σε μελλοντική αναθεώρηση του Προγράμματος θα πρέπει να γίνει η σχετική επικαιροποίηση των ανωτέρω στοιχείων, τόσο ως προς τον προγραμματισμό όσο και ως προς τη στοχοθεσία της Π01.

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π01 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π01

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 01					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π01: Βιώσιμες αστικές μεταφορές σταθερής τροχιάς	Δράση 1.1. Νέες / επεκτάσεις / εκσυγχρονισμός γραμμών ΜΕΤΡΟ Αθήνας και Θεσσαλονίκης	409.015.705,00	349.015.705,00	1	320.115.518,00
	Δράση 1.2. Αναβάθμιση στόλου, τροχαίου υλικού και υποδομών σταθμών	131.800.000,00	131.800.000,00	1	121.800.000,00
	ΣΥΝΟΛΟ	540.815.705,00	480.815.705,00	2	441.915.518,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 01

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ					ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025				ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΗΣ								
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΚΩΔΙΚΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ
Π01: Βιώσιμες αστικές μεταφορές σταθερής τροχιάς	RSO2.8	ΤΣ	081: Υποδομή για καθαρές αστικές μεταφορές 044. Ανακαίνιση για ενεργειακή απόδοση ή μέτρα ενεργειακής απόδοσης σε δημόσια υποδομή, έργα επίδειξης και υποστηρικτικά μέτρα 082: Τροχαίο υλικό καθαρών αστικών μεταφορών	Δράση 1.1. Νέες / επεκτάσεις / εκσυγχρονισμός γραμμών ΜΕΤΡΟ Αθήνας και Θεσσαλονίκης	409.015.705,00	1.469.274.773,08	1.374.274.773,08	1.348.094.773,08	227.119.818,03	RCO55	Μήκος νέων γραμμών τραμ και μετρό	χλμ.	-	-	21,40	12,80	0,00
				Δράση 1.2. Αναβάθμιση στόλου, τροχαίου υλικού και υποδομών σταθμών	131.800.000,00	246.357.125,00	65.399.539,11	65.344.539,11	2.698.782,09	RCO57	Ικανότητα φιλικού προς το περιβάλλον τροχαίου υλικού μαζικών δημόσιων συγκοινωνιών	επιβάτες	4.145,00	ΟΧΙ	18.830,00	0,00	0,00
			ΣΥΝΟΛΟ		540.815.705,00	1.715.631.898,08	1.439.674.312,19	1.413.439.312,19	229.818.600,12								
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 1.1 ✓Κατασκευή Γραμμής 4 του Μετρό Αθήνας στο τμήμα Άλσος Βείκου - Γουδή ✓Επέκταση του Μετρό Θεσσαλονίκης προς το Αεροδρόμιο "Μακεδονία" ✓Ο εκσυγχρονισμός Σηματοδότησης του ΜΕΤΡΟ Αθήνας ✓Επέκταση Γραμμής 2 ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ, "ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ - ΙΛΙΟΝ" Δράση 1.2 ✓Προμήθεια συρμών Δι-ρευματικών ✓Αναβάθμιση συρμών Γραμμής 1 – Ανάκτηση ενέργειας μέσω της αναβάθμισης δύο υποσταθμών έλξης ✓Η αναβάθμιση συρμών και εγκατάσταση κλιματιστικών στις Γραμμές 2 και 3 του ΜΕΤΡΟ Αθήνας ✓Η ενεργειακή αναβάθμιση ανέλυκυστήρων και κυλιόμενων κλιμάκων στο ΜΕΤΡΟ Αθήνας																

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π01

- ✓ Έχει υπερκαλυφθεί η διαθέσιμη ΣΔΔ με την αξιοποίηση σημαντικής υπερδέσμευσης για την κάλυψη των απαιτήσεων των υφιστάμενων Αποφάσεων Ένταξης.
- ✓ Θα απαιτηθεί η τροποποίηση υφιστάμενων προσκλήσεων για την ένταξη των παρεμβάσεων που ενσωματώθηκαν στην 1^η Αναθεώρηση του Προγράμματος.
- ✓ Θα απαιτηθεί αύξηση της υπερδέσμευσης της προκειμένου να ενταχθούν νέα έργα.
- ✓ Απαιτείται μελλοντική εξειδίκευση πόρων ύψους 60 εκ. € ΣΔΔ, που αντιστοιχεί στο υπόλοιπο 11,1% των διαθέσιμων πόρων της και στη συνέχεια έκδοση σχετικής Πρόσκλησης για να ολοκληρωθεί η ενεργοποίηση της.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 02

Η **Προτεραιότητα 02 (Π02)** αφορά σε παρεμβάσεις βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

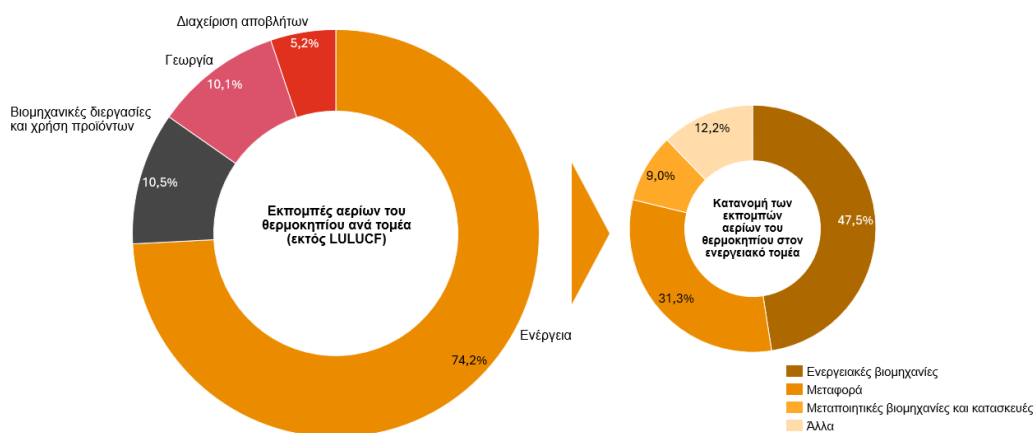
Κύρια στόχευση αποτελεί η περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών παρέμβασης, μέσω του εκσυγχρονισμού των στόλων και του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών -εν γένει- στο αστικό περιβάλλον, επιτρέποντας τη μετάβαση στην ηλεκτρική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των δημοσίων μεταφορών και τη δημιουργία συνθηκών για έξυπνα και βιώσιμα αστικά δίκτυα.

Η Π02 υλοποιείται στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 2** και του **Ειδικού Στόχου RSO2.8** «Πρωώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε μια οικονομία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα», υπό τον Στρατηγικό Στόχο Α «Ανάπτυξη – αναβάθμιση των βιώσιμων αστικών μέσων μεταφοράς» του Προγράμματος.

Οι σχετικές με την Π02 Ευρωπαϊκές Συστάσεις αναφέρουν ότι η αναβάθμιση του στόλου των αστικών λεωφορείων αποτελεί ένα ακόμη κρίσιμο βήμα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, μειώνοντας τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.

Ο τομέας των μεταφορών παραμένει μια από τις μεγαλύτερες πηγές εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην Ελλάδα, με το 31,3% των συνολικών εκπομπών του ενεργειακού τομέα για το 2021 να προέρχεται από αυτόν, όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο Γράφημα 3, ενώ αποτελεί έναν τομέα που, ιστορικά, καταγράφει το μεγαλύτερο ποσοστό τελικής κατανάλωσης ενέργειας.

Γράφημα 3: Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ανά τομέα στην Ελλάδα για το 2021 (Πηγή: United Nations, Framework Convention on Climate Change)



Παράλληλα, η συμβολή του στις εκπομπές έχει αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με το 1990 (+15,51%)⁴, εν αντιθέσει με άλλους τομείς, καταδεικνύοντας την ανάγκη για μείωση των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών.

Σύμφωνα με στοιχεία του 2022, το 87,1% των διανυόμενων αποστάσεων πραγματοποιείται με επιβατικά αυτοκίνητα, ενώ τα αστικά λεωφορεία διαδραματίζουν περιορισμένο ρόλο και συγκεκριμένα, μόνο το 14,3% των επιβατικών αποστάσεων πραγματοποιείται με λεωφορεία⁵.

Αν και η Αττική αποτελεί την Περιφέρεια με τη μεγαλύτερη προσβασιμότητα σε δημόσιες συγκοινωνίες σε σχέση με τις υπόλοιπες ελληνικές Περιφέρειες, βάσει ευρωπαϊκής έρευνας φαίνεται πως ο αριθμός των μεταφορών με χρήση δημόσιων συγκοινωνιών για μικρές αποστάσεις στις

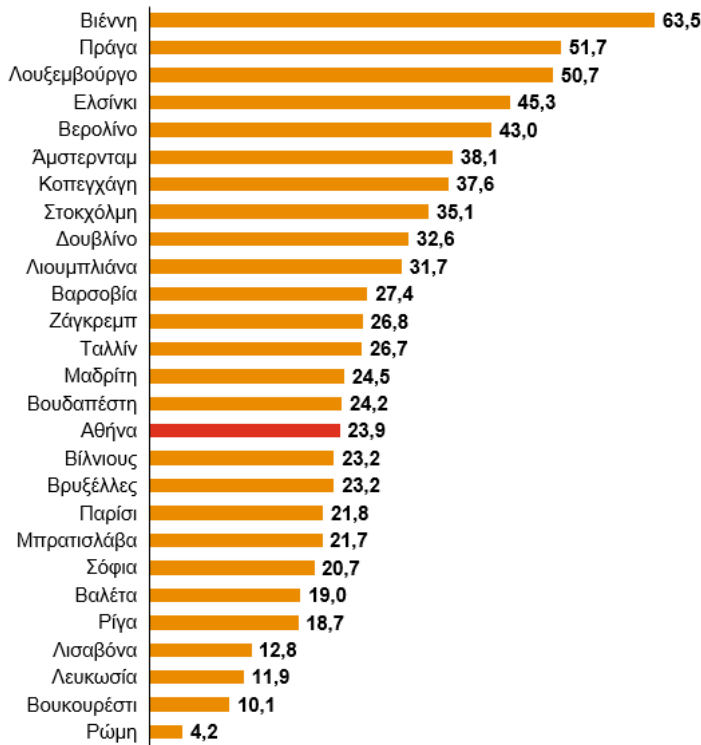
⁴ Framework Convention on Climate Change, UN

⁵ Framework Convention on Climate Change, UN

ελληνικές πόλεις εν γένει, είναι το ήμισυ του μέσου όρου της ΕΕ, με κύριο τρόπο μεταφοράς τα αυτοκίνητα⁶.

Ακόμη, όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο Γράφημα 4, μόνο το 23,9% των πολιτών της Αθήνας φαίνεται να είναι αρκετά ικανοποιημένοι σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης τους, συμπεριλαμβανομένων των αστικών λεωφορείων, ποσοστό σχετικά χαμηλό σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες (Στοιχεία 2023).

Γράφημα 4: Ποσοστό πολιτών που είναι πολύ ικανοποιημένοι σχετικά με τη δημόσια συγκοινωνία της πόλης στην οποία κατοικούν (Eurostat)



Ως προς τις ανωτέρω συστάσεις - επισημάνσεις, ισχύουν τα εξής:

Παρά το σχετικά μικρό ποσοστό χρήσης των λεωφορείων, εν συγκρίσει με τη χρήση των αυτοκινήτων, εντός του αναθεωρημένου ΕΣΕΚ, η αντικατάσταση των συμβατικών αστικών λεωφορείων με ηλεκτρικά και χαμηλών εκπομπών οχήματα αναγνωρίζεται ως βασική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών, ενώ ο Εθνικός Κλιματικός Νόμος ενισχύει αυτή την κατεύθυνση, προβλέποντας ειδικές ρυθμίσεις για την ηλεκτροκίνηση, όπως η σταδιακή αντικατάσταση του στόλου των λεωφορείων και η δημιουργία σημείων φόρτισης μέσω των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).

Η συσχέτιση των στόχων και μέτρων του ΕΣΕΚ με τα έργα που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 γίνεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας.

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π02 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO2.8 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Σύμφωνα με τους Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), η αξιοποίηση τους παρουσιάζει καθυστερήσεις. Αυτές οφείλονται σε: (α) ανάγκη σαφούς προσδιορισμού του προς χρηματοδότηση αντικειμένου και (β) προ-απαιτούμενες θεσμικές ρυθμίσεις. Για την ωρίμανση των εν λόγω παρεμβάσεων έχει εξασφαλισθεί και παρέχεται Τεχνική Βοήθεια από την ομάδα JASPERS της Ε.Ε.

⁶ Συστάσεις Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, Έκθεση χώρας 2024 – Ελλάδα, Παράρτημα 17

Οι πόροι της Π02 αξιοποιούνται για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω της ενίσχυσης και της αναβάθμισης του στόλου των αστικών λεωφορείων στα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, Αθήνα και Θεσσαλονίκη, καθώς και σε επιλεγμένους Περιφερειακούς Δήμους σε πιλοτική βάση.

Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η προμήθεια ηλεκτρικών λεωφορείων και τρόλεϊ μηδενικών εκπομπών, την προμήθεια και εγκατάσταση σταθμών βραδείας ή/και ταχείας φόρτισης καθώς και τυχόν άλλες παρεμβάσεις που θα κριθούν ως απαραίτητες για την ενίσχυση του συστήματος συγκοινωνιών (λεωφορειολωρίδες, αμαξοστάσια, ευφυή συστήματα μεταφορών κ.λπ) στην Αθήνα. Οι καθυστερήσεις οφείλονται στην ανάγκη προσδιορισμού του ακριβούς μίγματος λεωφορείων και τρόλεϊ τα οποία θα χρηματοδοτηθούν από το Πρόγραμμα βάσει μελέτης σκοπιμότητας η οποία λαμβάνει υπόψη πρόσφατη μελέτη του ΟΑΣΑ σχετικά με το δίκτυο των τρόλεϊ που θα διατηρηθεί στην Αθήνα. Το έργο αναμένεται να ενταχθεί στο Πρόγραμμα και να προκηρυχθεί εντός του α' εξαμήνου 2026.

Επίσης, προβλέπεται η προμήθεια ηλεκτρικών λεωφορείων, την προμήθεια και εγκατάσταση σταθμών βραδείας ή/και ταχείας φόρτισης καθώς και τυχόν άλλες παρεμβάσεις που θα κριθούν ως απαραίτητες για την ενίσχυση του συστήματος συγκοινωνιών (λεωφορειολωρίδες, αμαξοστάσια, ευφυή συστήματα μεταφορών κ.λπ) της Θεσσαλονίκης. Οι καθυστερήσεις οφείλονται συνδέονται με την απαίτηση για δημιουργία του νέου ΟΑΣΘ ως δημόσιας εταιρείας παροχής μεταφορικού έργου στην αστική περιοχή της Θεσσαλονίκης και με την απευθείας ανάθεση συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370/2007. Το έργο αναμένεται να ενταχθεί στο Πρόγραμμα και να προκηρυχθεί εντός του 2026

Τέλος, προγραμματίζεται πιλοτική δράση για την αναβάθμιση/αναδιάρθρωση δικτύου και ανάπτυξη στόλων λεωφορείων μηδενικών εκπομπών σε Περιφερειακούς Δήμους, που ωριμάζει από το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Οι καθυστερήσεις σχετίζονται με την πρόοδο των προ-απαιτούμενων ενεργειών του ΥΠΥΜΕ για εκτέλεση των διαγωνισμών για την παροχή μεταφορικού έργου σε συγκεκριμένες πόλεις εκτός των μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας και Θεσσαλονίκης και συνδέεται με την εκπλήρωση συγκεκριμένου ορόσημου του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης (ΤΑΑ).

Η ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων έχει εκτιμηθεί ότι θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, με την ετήσια εξοικονόμηση να υπολογίζεται σε 163.068 ισοδύναμους τόνους CO₂. Αυτό θα αποτελέσει σημαντικό βήμα προς την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της χώρας, ενισχύοντας τη μετάβαση σε ένα βιώσιμο, πράσινο και φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα μεταφορών.

Αντίστοιχα, ο ετήσιος αριθμός χρηστών των νέων και εκσυγχρονισμένων υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών έχει εκτιμηθεί ότι θα αυξηθεί κατά 62.344.821 χρήστες ενισχύοντας την εκτροπή από τη χρήση ΙΧ στις μετακινήσεις.

Σε μελλοντική αναθεώρηση του Προγράμματος ενδέχεται να γίνει επικαιροποίηση των ανωτέρω στοιχείων τόσο ως προς τον προγραμματισμό όσο και ως προς τη στοχοθεσία της Π02, ανάλογα με τις εξελίξεις στις διαδικασίες ωρίμανσης των έργων.

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π02 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 02

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 02					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχρ. Δ.Δ)
Π 02: Βιώσιμες αστικές μεταφορές (εκτός μέσων σταθερής τροχιάς)	Δράση 2.1: Αναβάθμιση συστήματος αστικών μεταφορών σε Αθήνα και Θεσ/κη	156.000.000,00	156.000.000,00	1	117.000.000,00
	Δράση 2.2: Αναβάθμιση συστήματος αστικών μεταφορών σε άλλους ΟΤΑ	61.099.813,00	61.099.813,00	0	0,00
	ΣΥΝΟΛΟ	217.099.813,00	217.099.813,00	1	117.000.000,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 02

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ						ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025				ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΗΣ						
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ
Π 02: Βιώσιμες αστικές μεταφορές (εκτός μέσων σταθερής τροχιάς)	RSO2.8	ΤΣ	082 : Τροχάιο υλικό καθαρών αστικών μεταφορών	156.000.000,00	495.000.000,00	0,00	0,00	0,00	RCO57	Ικανότητα φιλικού προς το περιβάλλον τροχαίου υλικού μαζικών δημόσιων συγκοινωνιών	επιβάτες	15.850,00	ΟΧΙ	62.540,00	0,00	0,00
			085 : Ψηφιοποίηση των μεταφορών όταν αφιερώνεται εν μέρει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου: αστικές συγκοινωνίες	61.099.813,00	100.000.000,00	0,00	0,00	0,00	PSO502	Ψηφιοποιημένα συστήματα αστικών συγκοινωνιών	συστήματα	-	-	1,00	0,00	0,00
			ΣΥΝΟΛΟ	217.099.813,00	595.000.000,00	0,00	0,00	0,00								
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 2.1 ✓ Αναβάθμιση/αναδιάρθρωση δικτύου και ανάπτυξη στόλων λεωφορείων μηδενικών εκπομπών στην Αθήνα ✓ Αναβάθμιση/αναδιάρθρωση δικτύου και ανάπτυξη στόλων λεωφορείων μηδενικών εκπομπών στην Θεσσαλονίκη Δράση 2.2 ✓ Πιλοτική δράση Αναβάθμισης/αναδιάρθρωσης δικτύου και ανάπτυξη στόλων λεωφορείων μηδενικών εκπομπών σε Περιφερειακούς Δήμους															

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π02

- ✓ Έχει εξειδικευτεί το σύνολο των διαθέσιμων πόρων της Προτεραιότητας.
- ✓ Απαιτείται η έκδοση και των λοιπών Προσκήσεων, λαμβάνοντας υπόψη την πορεία ωρίμανσης των προγραμματικών έργων, προκειμένου να ολοκληρωθεί η ενεργοποίηση της.
- ✓ Κατά την αξιολόγηση για την ένταξη των έργων θα εκτιμηθεί η ανάγκη υπερδέσμευσης.
- ✓ Εφόσον απαιτηθεί, σε μελλοντική αναθεώρηση του Προγράμματος, οι διαθέσιμοι πόροι της Π02 θα μεταφερθούν στην Π01, όπου η ωριμότητα των έργων είναι σημαντική και οι ρυθμοί υλοποίησης πολύ ικανοποιητικοί, ενώ υποστηρίζεται η επίτευξη του ίδιου Στρατηγικού και Ειδικού Στόχου του Προγράμματος.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 03

Η **Προτεραιότητα 3 (Π03)** αφορά στην περαιτέρω ανάπτυξη/ αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

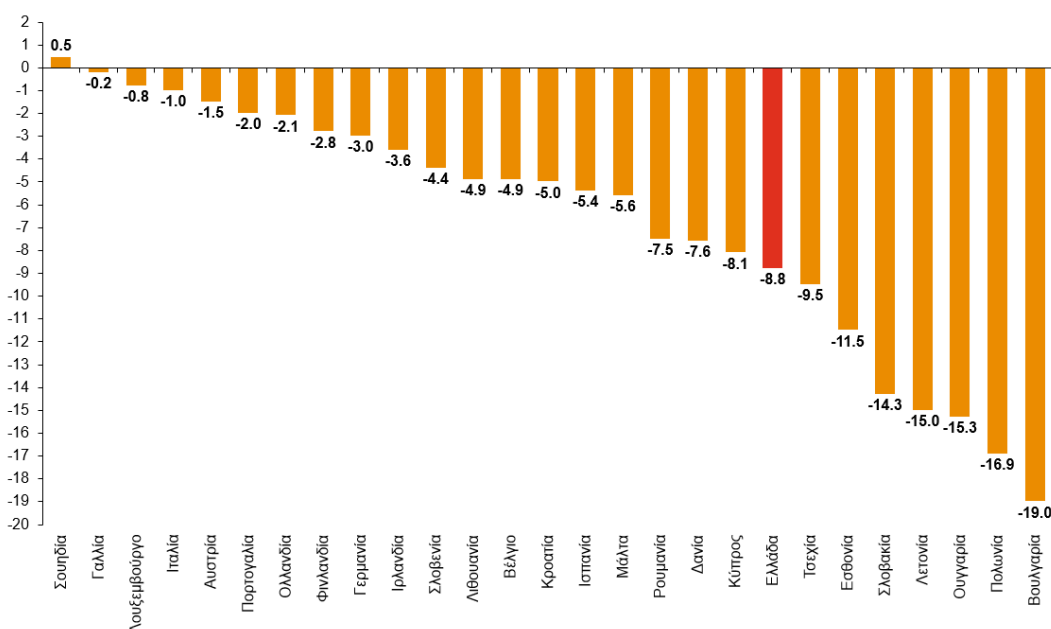
Κύρια στόχευση της αποτελεί η ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού προαστιακού/υπεραστιακού σιδηροδρομικού συστήματος για την ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής κινητικότητας.

Η Π03 υλοποιείται στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 3** και του **Ειδικού Στόχου RSO3.1** «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροπικού ΔΕΔ-Μ» καθώς και του **Ειδικού Στόχου RSO3.2** «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 «Πρώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ» του Προγράμματος..

Οι σχετικές με την Π03 Ευρωπαϊκές Συστάσεις αναφέρουν ότι η συντριπτική πλειοψηφία των διανυόμενων αποστάσεων στην Ελλάδα γίνεται με επιβατικά αυτοκίνητα, ενώ η έλλειψη βασικών υποδομών δημόσιων συγκοινωνιών επηρεάζει αρνητικά την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Η χρήση λεωφορείων και τρένων για μετακινήσεις έχει μειωθεί σε σχέση με τα προηγούμενα έτη (2005-2021) σε όλη την Ευρώπη, ωστόσο σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, η μείωση είναι σημαντική, όπως φαίνεται στο ακόλουθο Γράφημα 5.

Γράφημα 5: Μεταβολή σε ποσοστιαίες μονάδες στο μερίδιο των λεωφορείων και των τρένων στη συνολική δραστηριότητα επιβατικών μεταφορών ανά χώρα (2005-2021) (Πηγή: European Environment Agency).

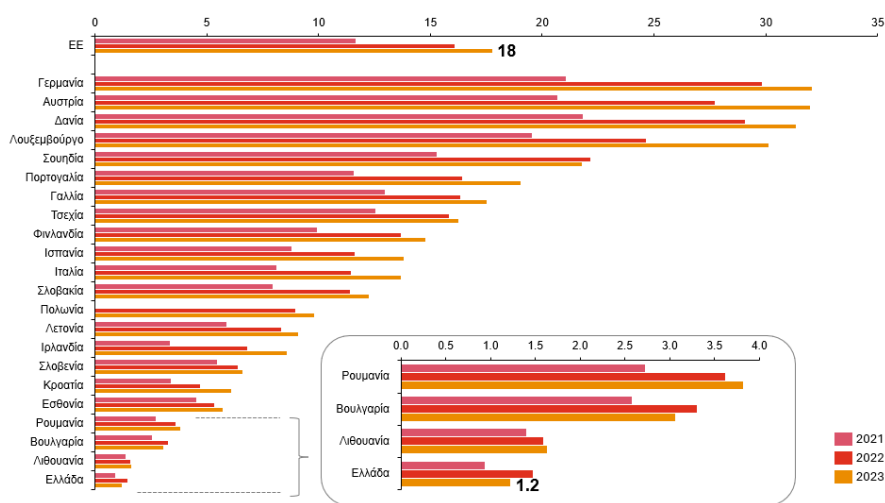


Επιπλέον, στις Ευρωπαϊκές Συστάσεις αναφέρεται ότι θα πρέπει να επιταχυνθούν οι διαδικασίες για την απανθρακοποίηση του τομέα των μεταφορών με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής με μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις στη μετάβαση στην ηλεκτρική κινητικότητα, την αναβάθμιση των αστικών και διαπεριφερειακών δημόσιων συγκοινωνιών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών και λειτουργιών.

Μεταξύ άλλων απαιτείται ανάληψη των βραχυπρόθεσμων απαιτούμενων οργανωτικών μεταρρυθμίσεων και επιτάχυνση στην ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας, της αποδοτικότητας και της ασφάλειας.

Όσον αφορά αμιγώς στις σιδηροδρομικές μεταφορές, η Ελλάδα παρουσιάζει τη χαμηλότερη επίδοση ανάμεσα στις λοιπές χώρες της ΕΕ-27, υποδεικνύοντας την ανάγκη για βελτίωση και επέκταση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ειδικότερα, στην Ελλάδα, βάσει στοιχείων του 2023, αντιστοιχούν μόλις 1,2 επιβάτες ανά κάτοικο που χρησιμοποιούν σιδηρόδρομο για τις μεταφορές τους, νούμερο 18 φορές μικρότερο εν συγκρίσει με τον ευρωπαϊκό μ.ό. και το οποίο κατατάσσει τη χώρα στη βάση της ευρωπαϊκής κατάταξης, όπως αποτυπώνεται ακολούθως στο Γράφημα 6:

Γράφημα 6: Σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών ανά χώρα⁷ (επιβάτες ανά κάτοικο) (Πηγή: Eurostat)



Τέλος, το δυστύχημα που συνέβη στα Τέμπη, μετά από σύγκρουση επιβατικής αμαξοστοιχίας με εμπορική, έχει αναδείξει την επιτακτική ανάγκη για βελτίωση της ασφάλειας του ελληνικού σιδηροδρόμου. Το δυστύχημα αυτό, έφερε στο προσκήνιο τα σοβαρά προβλήματα και τις ελλείψεις που υφίστανται στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Παράλληλα, η κακοκαιρία Daniel, ένα ακραίο καιρικό φαινόμενο που έπληξε τη Θεσσαλία λίγους μήνες αργότερα, προκάλεσε εκτεταμένες ζημιές στις σιδηροδρομικές γραμμές και τις υποδομές. Εντός του Master Plan για το ΥΔ της Θεσσαλίας, προτείνεται η μελέτη για τον προσδιορισμό των αναγκών αναδιαμόρφωσης και κατασκευής σιδηροδρόμων, με στόχο την κατά το δυνατόν αποκατάσταση των επιπτώσεων που είχε η κακοκαιρία στο δίκτυο της Περιφέρειας, ενώ οι καταστροφές αυτές ανέδειξαν την ανάγκη για ενίσχυση της ανθεκτικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, γενικότερα, απέναντι σε φυσικές καταστροφές και ακραία καιρικά φαινόμενα.

Ως προς τις ανωτέρω συστάσεις - επισημάνσεις, ισχύουν τα εξής:

Το αναθεωρημένο ΕΣΕΚ τονίζει τη σημασία της μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Οι εν λόγω εκπομπές έχουν σημειώσει σημαντική αύξηση σε σχέση με το 1990, με το 85% των εκπομπών να προέρχονται συγκεκριμένα από τις οδικές μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, για την απανθρακοποίηση των μεταφορών έως το 2030, το σχέδιο προβλέπει, μεταξύ άλλων, τον εξηλεκτρισμό των χερσαίων μεταφορών, μεταξύ των οποίων και οι σιδηροδρομικές.

⁷ Οι χώρες κατατάσσονται με βάση τα στοιχεία του 2023. Στο γράφημα συμπεριλήφθηκαν μόνο οι χώρες της ΕΕ-27 για τις οποίες υπήρχαν διαθέσιμα δεδομένα. Η Κύπρος και η Μάλτα δεν έχουν σιδηρόδρομους.

Η συσχέτιση των στόχων και μέτρων του ΕΣΕΚ με τα έργα που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 γίνεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας.

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π03 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO3.1 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Σύμφωνα με τους Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), η αξιοποίηση τους παρουσιάζει καθυστερήσεις, οι οποίες οφείλονται σε ανωριμότητα των σχετικών έργων.

Στο πλαίσιο της Π03 δρομολογείται εντός του α' εξαμήνου 2026 η ένταξη του έργου κατασκευής του προαστιακού σιδηρόδρομου στη Δυτική Θεσσαλονίκη, έργο γφια το οποίο η σχετική πρόσκληση εκδόθηκε κατά το β' εξάμηνο του 2025.

Προγραμματίζεται επίσης σε επόμενο στάδιο η ένταξη του τμηματοποιημένου από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 υπεραστικού σιδηροδρομικού έργου της Ηλεκτροκίνησης, Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και ETCS L1 στην υφιστάμενη Μονή Σιδηροδρομική Γραμμή Λάρισα - Βόλος με αναβάθμιση της Σιδηροδρομικής Γραμμής στο τμήμα ΣΣ Λατομείου - ΒΙΠΕ - ΣΣ Βόλου, μετά την σε εξέλιξη αποκατάσταση της σχετικής σιδηροδρομικής υποδομής συνεπεία των φαινομένων Daniel και Elias.

Τα υπόλοιπα προγραμματικά νέα έργα ανάπτυξης υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ παρουσιάζουν μεγάλη ανωριμότητα λόγω σημαντικών καθυστερήσεων στη δρομολόγηση εκπόνησης των απαραίτητων μελετών.

Λόγω της εκτιμώμενης αδυναμίας αξιοποίησης, μέχρι τη λήξη της περιόδου επιλεξιμότητας του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, των διαθέσιμων πόρων στην Π 03 για έργα υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου, προτείνεται η μεταφορά πόρων ΕΤΠΑ ΛΑΠ της τάξης των 33,96 εκ.€ σε νέα Προτεραιότητα του Προγράμματος, όπου θα αξιοποιηθούν για σιδηροδρομικά έργα διπλής χρήσης, επί του διαδρόμου Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea Corridor, στο πλαίσιο του Ειδικού Στόχου ΣΠ3/ RSO3.3: (iii) Ανάπτυξη ανθεκτικών αμυντικών υποδομών, με προτεραιότητα σε όσες είναι διπλής χρήσης, μεταξύ άλλων για την ενίσχυση της στρατιωτικής κινητικότητας στην Ένωση, καθώς και για την ενίσχυση της πολιτικής ετοιμότητας.

Η εν λόγω επιλογή υποστηρίζεται και από τις Ευρωπαϊκές Συστάσεις εξαμήνου 2025, όπου αναφέρεται ότι θα πρέπει να:

(α) επιταχυνθεί η υλοποίηση των προγραμμάτων Πολιτικής Συνοχής (ΕΤΠΑ, ΤΔΜ, ΕΚΤ+, ΤΣ), αξιοποιώντας, όπου είναι σκόπιμο, τις ευκαιρίες που προσφέρει η ενδιάμεση αξιολόγηση,

(β) ενισχυθούν οι συνολικές αμυντικές δαπάνες και εν γένει η ετοιμότητα της χώρας, σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2025.

Η ολοκλήρωση του συνόλου των αρχικά προγραμματισμένων έργων της Προτεραιότητας Π03 είχε υπολογιστεί ότι θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, με την ετήσια εξοικονόμηση να υπολογίζεται σε 3.716 ισοδύναμους τόνους CO₂.

Παράλληλα είχε εκτιμηθεί ότι ο ετήσιος αριθμός χρηστών των νέων αναβαθμισμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηρόδρομων θα αυξηθεί κατά 47.811.450 επιβατο-χιλιόμετρα εκτρέποντας τις εμπορικές και επιβατικές μετακινήσεις από μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα.

Στην πρόταση της 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 λόγω της μη υλοποίησης των έργων υπεραστικών σιδηροδρομικών γραμμών, επανυπολογίζονται οι τιμές των δεικτών αποτελέσματος.

Σχετική τεκμηρίωση περιλαμβάνεται στην Έκθεση Αιτιολόγησης της πρότασης 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος, Παράρτημα ΙΙ (Πίνακας αιτιολόγησης των τροποποιήσεων τιμών δεικτών).

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π03 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 03

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 03					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π 03: Ανάπτυξη υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου - ΕΠΠΑ	Δράση 3.1: Ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου εκτός ΔΕΔ-Μ	15.000.000,00	15.000.000,00	1	15.000.000,00
	Δράση 3.2: Ανάπτυξη υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ	72.100.000,00	72.100.000,00	0	
	ΣΥΝΟΛΟ	87.100.000,00	87.100.000,00	1	15.000.000,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 03

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ					ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025				ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΗΣ							
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ
Π 03: Ανάπτυξη υπεραστικού / προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου - ΕΠΠΑ	RSO3.2	ΕΠΠΑ - Λιγότερο Αναπτυγμένες Περιφέρειες	099: Άλλοι νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι - ηλεκτρικοί/μηδενικών εκπομπών	15.000.000,00	495.000.000,00	0,00	0,00	0,00	RCO48	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρόμων - εκτός ΔΕΔ-Μ	χλμ.	-	-	15,00	0,00	0,00
	RSO3.1		096: Νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι - Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	72.100.000,00	100.000.000,00	0,00	0,00	0,00	RCO47	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρόμων - ΔΕΔ-Μ	χλμ.	-	-	78,14	0,00	0,00
			097: Νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι - Εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ						RCO49	Μήκος ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων - ΔΕΔ-Μ	χλμ.			134,50	0,00	0,00
			ΣΥΝΟΛΟ	87.100.000,00	595.000.000,00	0,00	0,00	0,00								
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 3.1 ✓ Προαστιακός σιδηρόδρομος Δυτικής Θεσσαλονίκης Δράση 3.2 ✓ Αναβάθμιση προαστιακού σιδηροδρόμου μεταξύ ΣΣ ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑΣ και ΣΣ ΠΥΡΓΟΥ ✓ Εγκατάσταση Ηλεκτροκίνησης στο τμήμα του προαστιακού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης από Πλατύ μέχρι Έδεσσα ✓ Ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση - Τηλεδιοίκηση, Τηλεπικοινωνίες και ETCS L1 στην υφιστάμενη Μονή Σιδηροδρομική Γραμμή Λάρισα - Βόλος με αναβάθμιση της Σιδηροδρομικής Γραμμής στο τμήμα ΣΣ Λατομείου - ΒΙΠΕ - ΣΣ Βόλου.															

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π03

- ✓ Έχει εξειδικευτεί το σύνολο των διαθέσιμων πόρων της Προτεραιότητας.
- ✓ Απαιτείται η έκδοση νέας Πρόσκλησης, προκειμένου ενταχθεί το εν εξελίξει τμηματοποιημένο έργο από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020.
- ✓ Κατά την αξιολόγηση για την ένταξη των έργων θα εκτιμηθεί η ανάγκη υπερδέσμευσης.
- ✓ Οι διαθέσιμοι πόροι της θα μειωθούν λόγω μεταφοράς μέρος αυτών στη νέα Προτεραιότητα 12.
- ✓ Στην πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος επανυπολογίζονται ανάλογα οι τιμές των δεικτών εκροής και αποτελέσματος της.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 04

Η Προτεραιότητα 04 (Π04) 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.

Κύρια στόχευση αποτελεί η ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού σιδηροδρομικού συστήματος μεταφορών υψηλής ποιότητας, που θα υποστηρίζει τις διακρατικές μεταφορές όσο και την εγχώρια ενδοπεριφερειακή κινητικότητα.

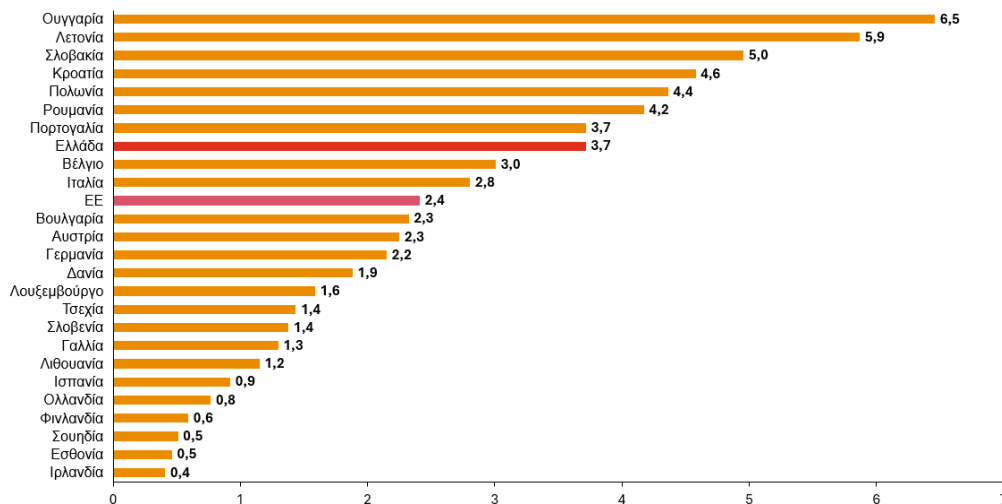
Η Π04 υλοποιείται στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 3** και του **Ειδικού Στόχου RSO3.1** «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροπικού ΔΕΔ-Μ» και **υπό τον Στρατηγικό Στόχο Β** του Προγράμματος «Προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ» του Προγράμματος.

Σύμφωνα με Ευρωπαϊκές Συστάσεις εξαμήνων 2024 και 2025, απαιτούνται επενδύσεις για την ολοκλήρωση της σηματοδότησης και την ενεργοποίηση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), ώστε η χώρα να προσεγγίσει τα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφάλειας.

Επιπλέον, απαιτείται ανάληψη των βραχυπρόθεσμων απαιτούμενων οργανωτικών μεταρρυθμίσεων και επιτάχυνση στην ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας, της αποδοτικότητας και της ασφάλειας.

Τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του 2022 (τα οποία δεν περιλαμβάνουν το δυστύχημα στα Τέμπη, καθώς συνέβη το 2023), αποτυπώνουν πως η Ελλάδα, αναφορικά με τους θανάτους από σιδηροδρομικά ατυχήματα ανά χιλ. σιδηροδρομικών γραμμών βρίσκεται πάνω από τον ευρωπαϊκό μ.ό., όπως φαίνεται στο ακόλουθο Γράφημα 7.

Γράφημα 7: Θάνατοι από σιδηροδρομικά ατυχήματα ανά χιλ. χλμ σιδηροδρομικών γραμμών, 2022 (Πηγή: Eurostat)



Στις Ευρωπαϊκές Συστάσεις αναφέρεται επίσης ότι θα πρέπει να επιταχυνθούν οι διαδικασίες για την απανθρακοποίηση του τομέα των μεταφορών με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής με μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις στη μετάβαση στην ηλεκτρική κινητικότητα, την αναβάθμιση των αστικών και διαπεριφερειακών δημόσιων συγκοινωνιών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών και λειτουργιών.

Αναδεικνύεται δε η ανάγκη για ενσωμάτωση της κλιματικής διάστασης στον σχεδιασμό και η σταδιακή αναβάθμιση της ανθεκτικότητας του δικτύου κρίνονται αυτές ως απαραίτητες για την αντιμετώπιση μελλοντικών κλιματικών προκλήσεων⁸.

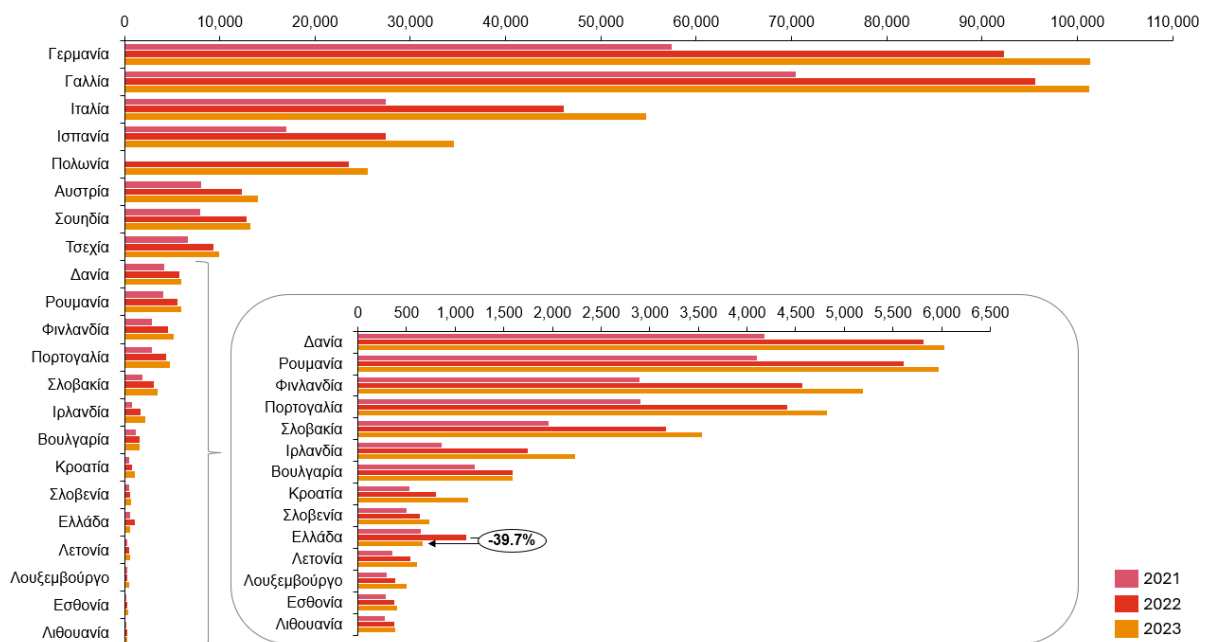
Η κακοκαιρία Daniel που έπληξε τη Θεσσαλία το 2023, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είχε καταστροφικές συνέπειες στις γραμμές του ελληνικού σιδηροδρόμου, αναδεικνύοντας την ανάγκη ενίσχυσης της ανθεκτικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας έναντι των ακραίων κλιματικών φαινομένων.

Οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, ενδέχεται να έχουν αρνητικό αντίκτυπο και στην επίτευξη των στόχων μείωσης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών, σε περίπτωση που η λειτουργία μεταφορικών μέσων χαμηλότερων εκπομπών, όπως ο σιδηρόδρομος, διακοπεί.

Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα εντός του αναθεωρημένου ΕΣΕΚ αναφέρεται, η προσωρινή διακοπή λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου για 3,5 μήνες το 2023, λόγω της προαναφερθείσας κακοκαιρίας. Το χρονικό αυτό διάστημα οι επιβατικές μεταφορές, καθώς και οι μεταφορές εμπορευμάτων πραγματοποιήθηκαν από μεταφορικά μέσα που κάνουν χρήση ορυκτών καυσίμων (π.χ. ΙΧ αυτοκίνητα, λεωφορεία και φορτηγά), με αποτέλεσμα την συμβολή στις ήδη αυξημένες εκπομπές CO₂ στον τομέα των μεταφορών.

Ειδικότερα, όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο Γράφημα 8, οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα μειώθηκαν κατά σχεδόν 40% το 2023 σε σχέση με εκείνες του έτους 2022. Η εν λόγω μείωση, φαίνεται να οφείλεται κυρίως στις ζημιές που προκλήθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο από την καταιγίδα Daniel, η οποία, όπως προαναφέρθηκε, σταμάτησε τις υπηρεσίες τρένων προς τη βόρεια Ελλάδα⁹.

Γράφημα 8: Σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών ανά χώρα¹⁰ (δισ. επιβατοχιλιόμετρα) για τα έτη 2021, 2022 και 2023 (Πηγή: Eurostat)



⁸ Συστάσεις Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, Έκθεση χώρας 2024 – Ελλάδα, Παράρτημα 17

⁹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data

¹⁰ Οι χώρες κατατάσσονται με βάση τα στοιχεία του 2023. Στο γράφημα συμπεριλήφθηκαν μόνο οι χώρες της ΕΕ-27 για τις οποίες υπήρχαν διαθέσιμα δεδομένα. Η Κύπρος και η Μάλτα δεν έχουν σιδηρόδρομους.

Ως προς τις ανωτέρω συστάσεις - επισημάνσεις, ισχύουν τα εξής:

Για τα θέματα ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με το εν ισχύ Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) επιδιώκεται η περαιτέρω βελτίωση στην ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου με την ολοκλήρωση της ανάπτυξης του ERTMS. Σε αυτό υπογραμμίζεται επίσης η ανάγκη διατήρησης της θετικής τάσης στις υποδομές, με συστηματική συντήρηση και εξάλειψη των «μελανών σημείων», καθώς η συνολική αναβάθμιση του μεταφορικού συστήματος απαιτεί ισχυρή πολιτική βούληση και στοχευμένες δράσεις.

Για την ανάγκη απανθρακοποίησης του τομέα των μεταφορών, το αναθεωρημένο ΕΣΕΚ τονίζει τη σημασία της μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Στο πλαίσιο αυτό, για την απανθρακοποίηση των μεταφορών έως το 2030, το σχέδιο προβλέπει, μεταξύ άλλων, τον εξηλεκτρισμό των χερσαίων μεταφορών, μεταξύ των οποίων και οι σιδηροδρομικές.

Η συσχέτιση των στόχων και μέτρων του ΕΣΕΚ με τα έργα που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 γίνεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας.

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π04 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO3.1 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Οι Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), δεν αποτυπώνουν την ενεργοποίηση που έχει επιτευχθεί στο τέλος του 2025, που αφορά στην έκδοση εντός Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 2025 όλων των απαραίτητων Προσκλήσεων για την ένταξη όλων των τμηματοποιημένων ή μεταφερόμενων από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 σιδηροδρομικών έργων, τα οποία θα ολοκληρώσουν τον σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ και θα ενισχύσουν την ηλεκτροκίνηση του δικτύου εξασφαλίζοντας την εγκατάσταση συστήματος ERTMS επί του άξονα. Πρόκειται για τα εξής:

(α) Η ολοκλήρωση της κατασκευής της νέας Διπλής σιδηροδρομικής γραμμής ΑΘΗΝΑΣ (ΣΚΑ) - ΠΑΤΡΑΣ στο τμήμα ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ (επιδομή, Ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση), προς ολοκλήρωση έως το 2029 (τμηματοποιημένο).

(β) Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη, προς ολοκλήρωση εντός του 2026 (τμηματοποιημένο)..

(γ) Η ολοκλήρωση της Εγκατάστασης συστήματος σηματοδότησης και ETCS – Level 1 στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη και αντικατάσταση 37 αλλαγών τροχιάς για τις ανάγκες της σηματοδότησης, προς ολοκλήρωση εντός του 2026 (τμηματοποιημένο).

(δ) Ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση – Τηλεδιοίκηση και ETCS L1 της υφιστάμενης μονής σιδηρ/κης γραμμής Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα. Ο προγραμματισμός για την ολοκλήρωσή του επηρεάζεται από την πορεία των εργασιών αποκατάστασης των βλαβών που έχουν προκληθεί στη σιδηροδρομική γραμμή από την κακοκαιρία Daniel (τμηματοποιημένο).

(ε) Η ανάπτυξη συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R, με συναφείς υπηρεσίες και φορητό εξοπλισμό για τα σιδηροδρομικά τμήματα Κιάτο – Ρίο, Τιθορέα – Δομοκός, Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα και Λάρισα – Βόλος, το οποίο ωριμάζει.

Τα έργα αναμένεται να ενταχθούν άμεσα και να ολοκληρωθούν μέχρι τη λήξη της επιλεξιμότητας του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027.

Η ολοκλήρωση του συνόλου των προγραμματισμένων έργων της Προτεραιότητας έχει υπολογιστεί ότι θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, με την ετήσια εξοικονόμηση να υπολογίζεται σε 3.962 ισοδύναμους τόνους CO₂.

Αντίστοιχα έχει εκτιμηθεί ότι ο ετήσιος αριθμός χρηστών των νέων αναβαθμισμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρομικών θα αυξηθεί κατά 22.207.546 επιβατοχιλιόμετρα, ενώ η ετήσια

εξοικονόμηση χρόνου που θα επιτευχθεί ανέρχεται στις 248.564 ανθρωποημέρες, συμβάλλοντας στην εκτροπή των εμπορικών και επιβατικών μετακινήσεων από μεταφορικά μέσα που κάνουν χρήση ορυκτών καυσίμων.

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π04 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 04

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 04					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π 04: Ολοκλήρωση / αναβάθμιση κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ	Δράση 4.1: Ολοκλήρωση σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π	155.500.000,00	155.500.000,00	0	0,00
	Δράση 4.2: Εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών και διαχείρισης στο κεντρικό σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ	112.943.832,00	89.943.832,00	0	0,00
	ΣΥΝΟΛΟ	268.443.832,00	245.443.832,00	0	0,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 04

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ						ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025				ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΣ							
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	
Π 04: Ολοκλήρωση / αναβάθμιση κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ	RSO3.1	ΤΣ	096: Νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι - Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	Δράση 4.1: Ολοκλήρωση σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π	155.500.000,00	204.036.856,41	0,00	0,00	0,00	RCO47	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρόμων - ΔΕΔ-Μ	χλμ.	-	-	28,80	0,00	0,00
			105: Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)	Δράση 4.2: Εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών και διαχείρισης στο κεντρικό σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ	112.943.832,00	131.514.877,56	0,00	0,00	0,00	RCO49	Μήκος ανακατασκευασμένων ή εκσυγχρονισμένων σιδηροδρόμων - ΔΕΔ-Μ	χλμ.	-	-	71,00	0,00	0,00
											RCO109	Μήκος σιδηροδρομικών γραμμών σε λειτουργία εξοπλισμένων με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας - ΔΕΔ-Μ	χλμ.			451,40	0,00
			ΣΥΝΟΛΟ	268.443.832,00	335.551.733,97	0,00	0,00	0,00									
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 4.1 ✓Κατασκευή Νέας Διπλής Σιδ/κης Γραμμής ΑΘΗΝΑΣ (ΣΚΑ) - ΠΑΤΡΑΣ στο τμήμα ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ - ΡΙΟ (επιδομή, Ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση) ✓Ηλεκτροκίνηση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη Δράση 4.2 ✓Εγκατάσταση συστήματος σηματοδότησης και ETCS – Level 1 στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη (μέσω της νέας παραλλαγής στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη) και αντικατάσταση 37 αλλαγών τροχιάς για τις ανάγκες της σηματοδότησης ✓GSM-R & Προμήθεια τερματικού εξοπλισμού (ΠΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ, ΚΙΑΤΟ - ΠΑΤΡΑ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ) ✓Ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση – Τηλεδιοίκηση και ETCS L1 της υφιστάμενης μονής σιδηρ/κης γραμμής ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΣ – ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ																

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π04

- ✓ Έχει εξειδικευτεί το σύνολο των διαθέσιμων πόρων της Προτεραιότητας.
- ✓ Έχουν εκδοθεί οι σχετικές Προσκλήσεις για την πλήρη ενεργοποίηση της.
- ✓ Αναμένεται άμεσα η ένταξη τμηματοποιημένων και μεταφερόμενων σιδηροδρομικών έργων που παρουσιάζουν σημαντική πρόοδο και επιλέξιμες δαπάνες.
- ✓ Για τα προς ένταξη έργα θα απαιτηθεί αύξηση της υπερδέσμευσης.
- ✓ Σε μελλοντική αναθεώρηση θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα μεταφοράς επιπλέον πόρων στην Π04 προκειμένου να ολοκληρωθούν όλα τα σχετικά έργα έως το «κλείσιμο» του Προγράμματος.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 05

Η **Προτεραιότητα 05 (Π05)** αφορά σε παρεμβάσεις κατασκευής / αναβάθμισης κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων του οδικού ΔΕΔ-Μ.

Κύρια στόχευση αποτελεί η ολοκλήρωση ενός ασφαλούς και βιώσιμου οδικού ΔΕΔ-Μ και η βελτίωση της διασυνοριακής κινητικότητας.

Η Π05 υλοποιείται στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 3** και του **Ειδικού Στόχου RSO3.1** «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Β «Πρωώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ» του Προγράμματος.

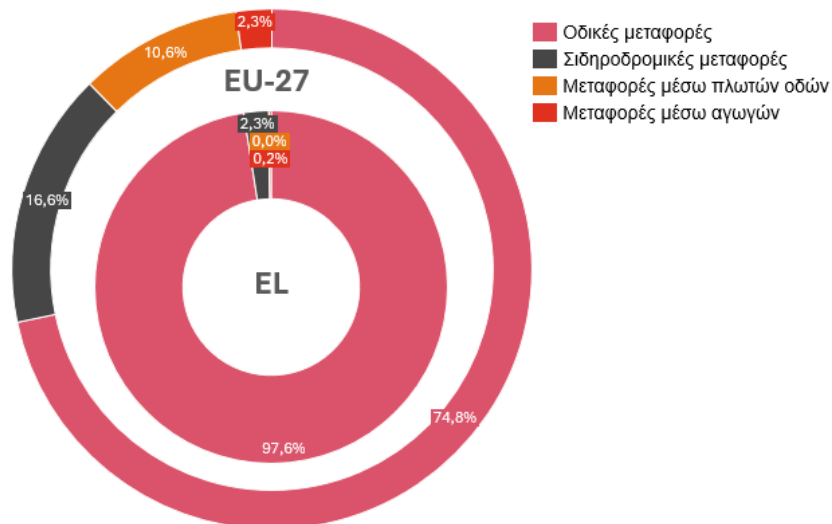
Σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Συστάσεις, οι οδικές μεταφορές, επιβατικές και εμπορευματικές, αποτελούν τον βασικό άξονα των χερσαίων μεταφορών, καλύπτοντας μεγάλο μέρος της μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών, αντίστοιχα.

Η ευελιξία, η προσβασιμότητα και η ευρεία γεωγραφική κάλυψη καθιστούν τις οδικές μεταφορές κρίσιμες για την καθημερινότητα, την εφοδιαστική αλυσίδα και την οικονομική ανάπτυξη, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Στον τομέα των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, οι οδικές μεταφορές κυριαρχούν στην Ελλάδα, αποτελώντας το 97,6% των συνολικών χερσαίων μεταφορών εμπορευμάτων της χώρας και με τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων να ακολουθούν με ποσοστό μόλις 2,3%.

Το εθνικό ποσοστό οδικών μεταφορών εμπορευμάτων είναι κατά πολύ υψηλότερο από τον αντίστοιχο ευρωπαϊκό μ.ό., όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο Γράφημα 9.

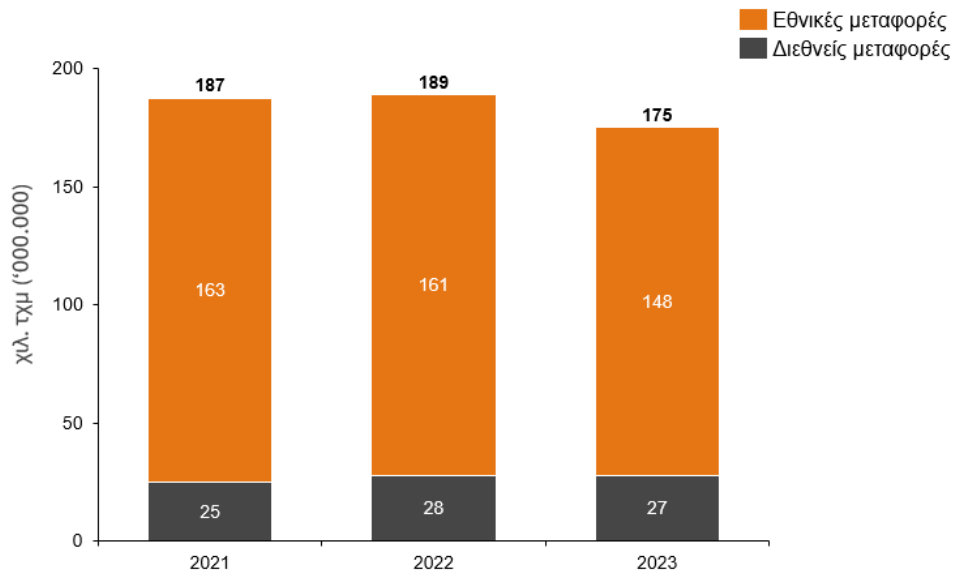
Γράφημα 9: Κατανομή χερσαίων μεταφορών εμπορευμάτων 2022 (Πηγή: EU TRANSPORT in figures, Statistical pocketbook 2024)



Επιπλέον, οι εθνικές εμπορευματικές μεταφορές πραγματοποιούνται σε πολύ μεγαλύτερη συχνότητα από τις διεθνείς (βλ. ακόλουθο Γράφημα 10).

Πιο συγκεκριμένα, οι εθνικές μεταφορές φαίνεται να αποτελούν το 85% των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, βάσει των στοιχείων της περιόδου 2021-2023, γεγονός που αντικατοπτρίζει τη ζωτική σημασία του εγχώριου οδικού δικτύου για την καθημερινή εύρυθμη λειτουργία της αγοράς.

Γράφημα 10: Συνολικό ετήσιο βάρος σε τονοχιλιόμετρα εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν οδικώς (εθνικών & διεθνών μεταφορών) (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)



Η διασύνδεση μέσω του δικτύου μεταφορών μεταξύ των περιφερειών ανά την ελληνική επικράτεια χαρακτηρίζεται ως επαρκής, διευκολύνοντας τις εγχώριες εμπορικές συναλλαγές.

Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, τα οποία εντοπίζονται κυρίως στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου και στη βελτίωση της διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μεταφορικών μέσων, όπως ο σιδηρόδρομος και οι οδικές αρτηρίες, σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών.

Αντίθετα, η διεθνής συνδεσιμότητα στις μεταφορές παραμένει λιγότερο επαρκής, μη υποστηρίζοντας αποτελεσματικά την εξαγωγική δραστηριότητα. Πολλές οδικές προσβάσεις προς τα σύνορα είναι υποβαθμισμένες, ενώ το ίδιο ισχύει και για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις προς γειτονικές χώρες.

Η συμμετοχή της Ελλάδας στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) ενισχύει τη διασύνδεση της χώρας με το ευρωπαϊκό δίκτυο, ενώ οι βασικοί οδικοί άξονες, όπως η Εγνατία Οδός και ο ΠΑΘΕ, εξασφαλίζουν τη σύνδεση της ενδοχώρας με τις εξωτερικές αγορές.

Ωστόσο, η αποτελεσματική λειτουργία του οδικού δικτύου απαιτεί την ολοκλήρωση του βασικού οδικού ΔΕΔ-Μ της χώρας με στόχο τη σύνδεση της χώρας με τα Δυτικά Βαλκάνια και χώρες στις οποίες έχει ξεκινήσει η ενταξιακή διαδικασία στην Ε.Ε., την ολοκλήρωση ελλειπόντων τμημάτων του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ σε κρίσιμες Περιφέρειες της χώρας, όπου παρατηρούνται σημαντικά θέματα οδικής ασφάλειας, καθώς και τη βελτίωση της διασύνδεσης των οδικών αρτηριών με άλλα μέσα μεταφοράς, όπως τα λιμάνια και οι σιδηρόδρομοι, ώστε να μεγιστοποιηθεί η αποδοτικότητα του συνολικού συστήματος μεταφορών.

Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες αναφορές στις Ευρωπαϊκές Συστάσεις που να εστιάζουν στην κατασκευή/ αναβάθμιση του οδικού δικτύου ή των συνοριακών σταθμών.

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π05 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO3.1 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Σύμφωνα με τους Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), με την αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων της έχουν ήδη ενταχθεί δύο πολύ σημαντικά ελλείποντα τμήματα του κεντρικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ της χώρας τα οποία είναι σε εξέλιξη και με την ολοκλήρωσή τους βελτιώνεται σημαντικά το επίπεδο ποιότητας των οδικών υποδομών του ΔΕΔ-Μ της χώρας.

Πιο συγκεκριμένα, το ενταγμένο έργο της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Πάτρα - Πύργος επί του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ, ολοκληρώνει την προς νότο επέκταση της Ολυμπίας Οδού και της Ιόνιας Οδού στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και διασυνδέει το υπόλοιπο ΔΕΔ-Μ (Οδοί, Λιμάνια, Αεροδρόμια) της χώρας, μέσω των λοιπών αυτοκινητόδρομων της χώρας που ήδη λειτουργούν. Το έργο ολοκληρώθηκε και αποδόθηκε στο συνολικό του μήκος στην κυκλοφορία εντ'ος Δεκεμβρίου 2025.

Επίσης, το ενταγμένο έργο της κατασκευής της οδικής σύνδεσης Ιωάννινα – Κακαβιά, από την συμβολή της Ιόνιας Οδού με την Εγνατία (Α/Κ Εγνατίας) μέχρι την Κακαβιά και τα ελληνοαλβανικά σύνορα, ολοκληρώνει το κεντρικό οδικό ΔΕΔ-Μ, επί του διαδρόμου των επεκτάσεων αυτού στις γειτονικές / όμορες χώρες, όπως περιλαμβάνονται στους σχετικούς χάρτες του Κανονισμού 2024/1679 για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Το έργο ολοκληρώνεται οριακά εντός της περιόδου επιλεξιμότητας του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027.

Τέλος, στην Π05 προγραμματίζεται η ένταξη της κατασκευής του νέου αυτοκινητόδρομου του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) στο τμήμα Χανιά – Χερσόνησος (Ηράκλειο), εντός του 2026, με την αξιοποίηση σημαντικότητας υπερδέσμευσης και σε συνέργεια με πόρους του ΤΑΑ.

Παρά τη σημαντική απαιτούμενη υπερδέσμευση, έχει επιλεγεί η μεταφορά πεπερασμένων πόρων ύψους 13,80 εκ.€ (ΚΣ) Ταμείου Συνοχής στη νέα Προτεραιότητα Π12, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Συστάσεις εξαμήνου 2025, όπου αναφέρεται ότι θα πρέπει να ενισχυθούν οι συνολικές αμυντικές δαπάνες και εν γένει η ετοιμότητα της χώρας, σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2025.

Οι σχετικοί πόροι δεν αξιοποιούνται πλέον για την ανάπτυξη αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ, αλλά μεταφέρονται στην Προτεραιότητα Π12 για τη συγχρηματοδότηση έργων ενίσχυσης και αναβάθμισης κρίσιμων αμυντικών υποδομών / τεχνικών επί επιλεγμένων Αυτοκινητοδρόμων του ΔΕΔ-Μ διπλής χρήσης, που υποστηρίζουν τη στρατιωτική κινητικότητα λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς διαδρόμους της Ε.Ε

Η ολοκλήρωση του συνόλου των προγραμματισμένων έργων της Προτεραιότητας έχει υπολογιστεί ότι θα συμβάλει στην αύξηση των ετήσιων χρηστών των οδικών υποδομών κατά 113.393.533 επιβατοχιλιόμετρα.

Παράλληλα έχει εκτιμηθεί ότι η ετήσια εξοικονόμηση χρόνου που θα επιτευχθεί ανέρχεται στις 3.094.684 ανθρωποημέρες βελτιώνοντας την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών του οδικού δικτύου της χώρας.

Σε μελλοντική αναθεώρηση του Προγράμματος ενδέχεται να γίνει επικαιροποίηση των ανωτέρω στοιχείων ως προς τη στοχοθεσία της Π05, ανάλογα με την πρόοδο και την προοπτική ολοκλήρωσης των προγραμματικών έργων της.

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π05 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 05

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 05					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π 05: Κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ	Δράση 5.1: Κατασκευή ελλειπόντων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ	338.200.000,00	338.200.000,00	2	355.000.000,00
	Δράση 5.2: Κατασκευή ελλειπόντων τμημάτων του κεντρικού οδικού ΔΕΔ-Μ	56.300.000,00	56.300.000,00	1	56.300.000,00
	ΣΥΝΟΛΟ	394.500.000,00	394.500.000,00	3	411.300.000,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 05

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ							ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025			ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΗΣ						
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ
Π 05: Κατασκευή κρίσιμων ελλειπόντων τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ	RSO3.1	ΣΣ	087: Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και οδοί - Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	338.200.000,00	343.257.617,20	143.257.617,20	143.126.409,99	109.002.319,53	RCO43	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων οδών - ΔΕΔ-Μ	χλμ.	-	-	296,50	144,35	0,00
			088: Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και οδοί - Εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ	56.300.000,00	289.257.632,88	289.257.632,88	193.991.498,96	10.581.450,25								
			ΣΥΝΟΛΟ	394.500.000,00	632.515.250,08	432.515.250,08	337.117.908,95	119.583.769,78								
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 5.1 ✓ΒΟΑΚ: ΧΑΝΙΑ - ΧΕΡΣΙΟΝΗΣΟΣ (ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ) ✓Κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρα - Πύργος Δράση 5.2 ✓Κατασκευή οδικής σύνδεσης Ιωάννινα - Κακκαβιά															

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π05

- ✓ Έχει εξειδικευτεί το σύνολο των διαθέσιμων πόρων της Προτεραιότητας.
- ✓ Έχουν εκδοθεί προσκλήσεις για το σύνολο της ΣΔΔ της Προτεραιότητας.
- ✓ Θα απαιτηθεί τροποποίηση των εν λόγω προσκλήσεων ως προς τον διαθέσιμο Π/Υ σύμφωνα με την πρόταση 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος
- ✓ Για την ένταξη του συνόλου των προβλεπόμενων από το εγκεκριμένο Πρόγραμμα έργων της Προτεραιότητας Π05 και ειδικότερα του έργου στρατηγικής σημασίας του ΒΟΑΚ θα απαιτηθεί νέα σημαντική υπερδέσμευση.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 06

Η **Προτεραιότητα 06 (Π06)** αφορά σε παρεμβάσεις κατασκευής / αναβάθμισης του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ της χώρας, συνδέσεων των ΔΕΔ-Μ καθώς και σε δράσεις οδικής ασφάλειας (αύλες και υποδομής).

Κύρια στόχευση αποτελεί η βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης 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 Π06 υλοποιείται στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 3** και του **Ειδικού Στόχου RSO3.1** «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ» καθώς και του **Ειδικού Στόχου RSO3.2** «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 διασυννοριακή κινητικότητα» και **υπό τους Στρατηγικούς Στόχους Β** «Προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και κατασκευή/αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ» και **Ε** «Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών» του Προγράμματος.

Σε ότι αφορά στις Ευρωπαϊκές Συστάσεις εξαμήνων 2024 και 2025 για τα οδικά έργα των ΔΕΔ-Μ ισχύει ότι αναφέρεται στην Π05 ανωτέρω.

Σε ότι αφορά στην οδική ασφάλεια, οι Ευρωπαϊκές Συστάσεις επισημαίνουν ότι η Ελλάδα παρουσιάζει σημαντικές αδυναμίες, όπως καταδεικνύεται από τα στοιχεία των τροχαίων δυστυχημάτων σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Σε τρεις βασικούς δείκτες - θανατηφόρα τροχαία ανά 1 εκατ. κατοίκους, ανά 10 δισ. επιβατοχιλιόμετρα (ρkm) και ανά 1 εκατ. επιβατικών αυτοκινήτων - η Ελλάδα βρίσκεται ανάμεσα στις χώρες με τις χειρότερες επιδόσεις, με όλους τους δείκτες να ξεπερνούν τον μέσο όρο της ΕΕ-27.

Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται ακολούθως στον κάτωθι Πίνακα, το 2022 καταγράφηκαν 63 θάνατοι ανά 1 εκατ. κατοίκους στην Ελλάδα, έναντι του ευρωπαϊκού μ.ό. (46), καθώς και χαμηλότερων αριθμών σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες, γεγονός που αναδεικνύει τη σοβαρότητα του προβλήματος.

Πίνακας 1: Θανατηφόρα τροχαία ανά χώρα, 2022 (Πηγή: EU TRANSPORT in figures, Statistical pocketbook 2024)

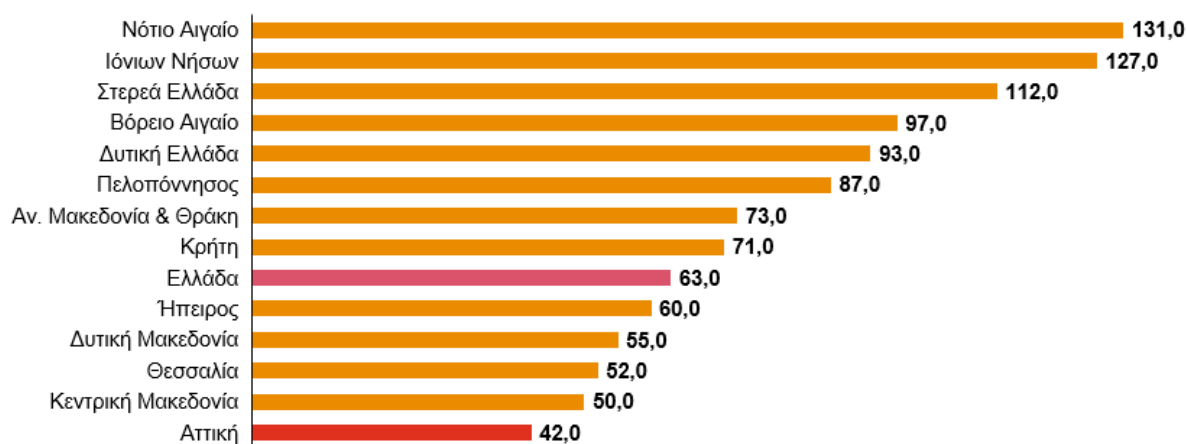
ανά 1 εκατ. κατοίκους		ανά 10 δισ. ρkm		ανά 1 εκατ. επιβατικά αυτοκίνητα	
Σουηδία	22	Σουηδία	24	Σουηδία	46
Δανία	26	Δανία	25	Φινλανδία	53
Ιρλανδία	30	Ιρλανδία	27	Δανία	55
Γερμανία	33	Φινλανδία	32	Γερμανία	57
Φινλανδία	35	Γερμανία	32	Εσθονία	58
Εσθονία	36	Εσθονία	34	Κύπρος	62
Ισπανία	37	Σλοβενία	35	Ισπανία	66
Ολλανδία	37	Λιθουανία	36	Ιρλανδία	67
Σλοβενία	40	Γαλλία	40	Σλοβενία	71
Κύπρος	41	Λουξεμβούργο	45	Αυστρία	72
Αυστρία	41	ΕΕ-27	49	Λιθουανία	74
Λιθουανία	42	Ισπανία	49	Ολλανδία	74
ΕΕ-27	46	Ιταλία	50	Ιταλία	79

Βέλγιο	46	Ολλανδία	51	Λουξεμβούργο	81
Γαλλία	48	Αυστρία	52	ΕΕ-27	82
Μάλτα	49	Βέλγιο	53	Μάλτα	82
Σλοβακία	49	Κύπρος	53	Γαλλία	84
Τσεχία	49	Τσεχία	55	Τσεχία	85
Πολωνία	51	Ελλάδα	60	Πολωνία	89
Ιταλία	54	Πορτογαλία	64	Βέλγιο	91
Λουξεμβούργο	55	Ουγγαρία	72	Σλοβακία	105
Ουγγαρία	56	Πολωνία	78	Πορτογαλία	108
Πορτογαλία	59	Λετονία	84	Ελλάδα	115
Λετονία	60	Σλοβακία	89	Ουγγαρία	132
Ελλάδα	63	Μάλτα	92	Λετονία	148
Κροατία	71	Βουλγαρία	93	Κροατία	151
Βουλγαρία	80	Κροατία	108	Βουλγαρία	185
Ρουμανία	86	Ρουμανία	133	Ρουμανία	211

Παράλληλα, εξετάζοντας τα τροχαία δυστυχήματα σε περιφερειακό επίπεδο, το Γράφημα 11 αναδεικνύει μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ των ελληνικών περιφερειών.

Η Αττική φαίνεται να εμφανίζει τη χαμηλότερη συχνότητα δυστυχημάτων, με 42 θανάτους ανά 1 εκατ. κατοίκους, κατατάσσοντάς την στη βάση της εθνικής κατάταξης και υπό του εθνικού, αλλά και του ευρωπαϊκού μ.ό.

Γράφημα 11: Νεκροί από αυτοκινητιστικά δυστυχήματα ανά 1 εκατ. κατοίκους



Ωστόσο, παρά τη συνολικά καλή της εικόνα, η Αττική καταγράφει υψηλότερους δείκτες θανάτων πεζών από οδικά δυστυχήματα, καθώς και οδικών δυστυχημάτων εντός κατοικημένων περιοχών, (με δίκυκλα μηχανοκίνητα και επιβατικά οχήματα), σύμφωνα με στοιχεία του 2021¹¹.

Τα ανωτέρω ευρήματα υπογραμμίζουν την ανάγκη για βαθύτερη κατανόηση των παραγόντων που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα. Οι ανισότητες στην οδική ασφάλεια ανά περιφέρεια και οι υψηλοί δείκτες δυστυχημάτων σε εθνικό επίπεδο εν συγκρίσει με άλλες ευρωπαϊκές χώρες,

¹¹ <https://www.nrso.ntua.gr/nrso-gc12/>

καταδεικνύουν την ανάγκη δράσης, όσον αφορά, μεταξύ άλλων, στην ποιότητα και την οργάνωση του οδικού δικτύου.

Ως προς τις ανωτέρω συστάσεις - επισημάνσεις, ισχύουν τα εξής:

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π06 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO3.1 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Σύμφωνα με τους Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), έχουν ήδη ενταχθεί σημαντικά έργα τμημάτων του αναλυτικού και κεντρικού ΔΕΔ-Μ της χώρας, όπως το τμήμα Μπράλος – Άμφισσα του Άξονα Λαμία Ιτέα Αντίρριο, το έργο της Παράκαμψης Χαλκίδας και το οδικό τμήμα Ι/Κ Τερψιθέας έως Α/Κ Ραχούλας της Ε.Ο. Λάρισας – Τρικάλων, τα οποία παρουσιάζουν ικανοποιητική πρόοδο και αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το «κλείσιμο» του Προγράμματος, βελτιώνοντας σημαντικά τη συνεκτικότητα του οδικού συστήματος ΔΕΔ-Μ της χώρας.

Στην Π06 προβλέπεται η ένταξη και άλλων δύο ώριμων αντίστοιχων περιφερειακών έργων, η Παράκαμψη Βασιλικού στο Ν, Εύβοιας και η κατασκευή της σύνδεσης της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω με την Εθνική Οδό (Ε.Ο.) Αθηνών – Κορίνθου και των συνοδών κόμβων στον Ν. Αττικής.

Σύμφωνα με τους εν λόγω πίνακες, στην ίδια Προτεραιότητα περιλαμβάνονται παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας σε οδικές υποδομές καθώς και άυλες δράσεις, προς συγχρηματοδότηση. Όπως υπογραμμίζεται και εντός του ΕΣΣΜ, παρά τη βελτίωση που έχει σημειωθεί τα τελευταία 20 έτη στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας, η συνολική εικόνα παραμένει ανησυχητική, θέτοντας την Ελλάδα σε θέση υστέρησης σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Στο πλαίσιο αυτό, εκπονήθηκε και εγκρίθηκε το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030, από το οποίο είχαν επιλεγεί ιεραρχημένες παρεμβάσεις προς συμπερίληψη στην Π06 που υποστηρίζουν τον στόχο για τη βελτίωση των δεικτών οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με το "Όραμα Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα", ακολουθώντας τις διεθνείς τάσεις, και συμβάλλοντας στην επίτευξη του στόχου για μείωση των θανάτων / βαριά τραυματιών κατά 50% μέχρι το 2030. Εντούτοις, όλες οι σχετικές δράσεις παρουσιάζουν σημαντικές καθυστερήσεις στην ενεργοποίηση για διαφορετικούς λόγους που παρουσιάζονται κατωτέρω:

Σε σχέση με την καθυστέρηση στην ένταξη έργων υποδομής οδικής ασφάλειας, επισημαίνεται ότι μόλις στο τέλος Οκτωβρίου 2025 ολοκληρώθηκαν από το ΥΠΥΜΕ τα προβλεπόμενα στην κοινοτική οδηγία 2008/96 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σχετικά με την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, τους προβλεπόμενους ελέγχους οδικής ασφάλειας έργων υποδομής και την κατάταξή τους. Η διαδικασία της κατάταξης ολοκληρώθηκε, με την με α.π. Δ14/γ/Φ-ΣΟΑ/177428/31-10-2025 Απόφαση για την έγκριση της πρώτης αξιολόγησης της οδικής ασφάλειας στο Οδικό Δίκτυο της Ελλάδας, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 66/2022 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L305/1/26-12019). Τροποποίηση του π.δ. 104/2011 (Α' 237)» (Α' 170). Σε συνέχεια των ανωτέρω ενεργειών, μπορεί πλέον να εκδοθεί σχετική Πρόσκληση που θα αφορά σε ώριμα έργα.

Σημαντικές καθυστερήσεις σημειώνονται στην ωρίμανση των άυλων δράσεων οδικής ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΟΑ, υποστηρίζουν τον βασικό στόχο για μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων και έχουν προγραμματισθεί να υποβληθούν στο Πρόγραμμα.

Λόγω της εκτιμώμενης αδυναμίας αξιοποίησης, μέχρι τη λήξη της περιόδου επιλεξιμότητας του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, προτείνεται η μεταφορά πόρων ΕΠΠΑ ΛΑΠ της Π03, της τάξης των 22 εκ.€, που είχαν προγραμματισθεί για έργα υποδομής οδικής ασφάλειας, σε νέα Προτεραιότητα του Προγράμματος, όπου θα αξιοποιηθούν για τη συγχρηματοδότηση κρίσιμων προμηθειών / συστημάτων για την άμυνα και την ασφάλεια, στο πλαίσιο του Ειδικού Στόχου ΣΠ3/ RSO3.3: (iii)

Ανάπτυξη ανθεκτικών αμυντικών υποδομών, με προτεραιότητα σε όσες είναι διπλής χρήσης, μεταξύ άλλων για την ενίσχυση της στρατιωτικής κινητικότητας στην Ένωση, καθώς και για την ενίσχυση της πολιτικής ετοιμότητας.

Η εν λόγω επιλογή υποστηρίζεται και από τις ευρωπαϊκές συστάσεις εαρινού εξαμήνου 2025, όπου αναφέρεται ότι θα πρέπει να:

(α) επιταχυνθεί η υλοποίηση των προγραμμάτων Πολιτικής Συνοχής (ΕΤΠΑ, ΤΔΜ, ΕΚΤ+, ΤΣ), αξιοποιώντας, όπου είναι σκόπιμο, τις ευκαιρίες που προσφέρει η ενδιάμεση αξιολόγηση,

(β) ενισχυθούν οι συνολικές αμυντικές δαπάνες και εν γένει η ετοιμότητα της χώρας, σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2025.

Η ολοκλήρωση του συνόλου των προγραμματισμένων έργων της Προτεραιότητας έχει εκτιμηθεί ότι συμβάλει στην αύξηση των ετήσιων χρηστών των οδικών υποδομών κατά 76.366.560 επιβατοχιλιόμετρα.

Παράλληλα έχει εκτιμηθεί ότι η ετήσια εξοικονόμηση χρόνου που θα επιτευχθεί ανέρχεται στις 1.048.200 ανθρωποημέρες βελτιώνοντας την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών του οδικού δικτύου της χώρας.

Σε ότι αφορά στην οδική ασφάλεια, η ολοκλήρωση των σχετικών παρεμβάσεων που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα έχει εκτιμηθεί ότι θα μειώσουν τα ετήσια οδικά ατυχήματα κατά 1,24 ενώ τα θύματα από τα οδικά ατυχήματα θα μειωθούν κατά 1.340 το έτος.

Στην πρόταση της 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 λόγω (α) της μη υλοποίησης των έργων υποδομής οδικής ασφάλειας αλλά και (β) της ανάγκης επανυπολογισμού των δεικτών αποτελέσματος των νέων έργων αναβάθμισης επί του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και των συνδέσεων με αυτό, τροποποιούνται οι σχετικές τιμές των δεικτών αποτελέσματος της Π06.

Σχετική τεκμηρίωση περιλαμβάνεται στην Έκθεση Αιτιολόγησης της πρότασης 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος, Παράρτημα ΙΙ (Πίνακας αιτιολόγησης των τροποποιήσεων τιμών δεικτών).

:

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π06 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 06

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 06					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π 06: Κατασκευή / Αναβάθμιση περιφερειακών τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων - Οδική ασφάλεια	Δράση 6.1: Κατασκευή / Αναβάθμιση οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων με αυτό (ΛΑΠ)	165.735.294,00	165.735.294,00	2	141.735.294,00
	Δράση 6.1: Κατασκευή / Αναβάθμιση οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων με αυτό (ΜΕΤ)	6.078.275,00	6.078.275,00	0	0,00
	Δράση 6.2: Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας Αττικής (ΜΕΤ)	25.000.000,00	23.000.000,00	0	0,00
	Δράση 6.3: Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας (ΛΑΠ)	69.886.982,00	69.886.982,00	1	26.500.000,00
	Δράση 6.3: Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας (ΜΕΤ)	2.500.000,00	2.500.000,00		
	ΣΥΝΟΛΟ	269.200.551,00	267.200.551,00	3	168.235.294,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 06

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025				ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΗΣ									
	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ		
Π 06: Κατασκευή / Αναβάθμιση περιφερειακών τμημάτων οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων - Οδική ασφάλεια	RSO3.1	ΕΙΠΑ - Λιγότερο Αναπτυγμένες Περιφέρειες	088: Νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητοδρόμοι και οδοί — Εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ	Δράση 6.1: Κατασκευή / Αναβάθμιση οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων με αυτό	165.735.294,00	542.807.178,57	493.270.559,29	401.374.030,91	54.552.156,37	RCO43	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων οδών ΔΕΔ-Μ	χλμ.	10,64	ΟΧΙ	99,87	29,47	0,00	
			091: Ανακατασκευές ή εκσυγχρονισμοί αυτοκινητοδρόμων και οδών — Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ		6.078.275,00													
	RSO3.2	ΕΙΠΑ - Μετάβαση	091: Ανακατασκευές ή εκσυγχρονισμοί αυτοκινητοδρόμων και οδών — Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	Δράση 6.2: Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας Αττικής	25.000.000,00	53.700.000,00	0,00	0,00	0,00	PSO900	Μήκος οδών με βελτιωμένη ασφάλεια	χλμ.	-	-	5,93	0,00	0,00	
			119: Ψηφιοποίηση των μεταφορών: άλλοι τρόποι μεταφοράς		Δράση 6.3: Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας	69.886.982,00	48.461.065,00	0,00	0,00	0,00	PSO490	Συστήματα Παρακολούθησης και Υποστήριξης της Οδικής Ασφάλειας	συστήματα	-	-	4,00	0,00	0,00
			093: Άλλες ανακατασκευές και εκσυγχρονισμοί οδών (αυτοκινητοδρόμων, εθνικών, περιφερειακών ή τοπικών									PSO900	Μήκος οδών με βελτιωμένη ασφάλεια	χλμ.	-	-	7,70	0,00
	ΕΙΠΑ - Μετάβαση	119: Ψηφιοποίηση των μεταφορών: άλλοι τρόποι μεταφοράς		2.500.000,00	8.770.462,00	0,00	0,00	0,00	PSO490	Συστήματα Παρακολούθησης και Υποστήριξης της Οδικής Ασφάλειας	συστήματα	-	-	5,00	0,00	0,00		
			ΣΥΝΟΛΟ	269.200.551,00	653.738.705,57	493.270.559,29	401.374.030,91	54.552.156,37										
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 6.1 ✓Οδικός Άξονας ΘΕΡΜΟΠΥΛΕΣ-ΜΠΡΑΛΟΣ-ΑΜΦΙΣΣΑ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ, τμήμα ΜΠΡΑΛΟΣ - ΑΜΦΙΣΣΑ ✓Αναβάθμιση οδικών αξόνων αναλυτικού ΔΕΔ-Μ σε συνέχεια με ΠΕΠ ✓Παράκαμψη ΧΑΛΚΙΔΑΣ και ΨΑΧΝΩΝ ✓Ε.Ο. Λάρισα - Τρίκαλα: τμήμα Τερψιθέα - Ραχούλα ✓Κάθετος Άξονας 70 Εγνατίας Οδού ΞΑΝΘΗ - ΕΧΙΝΟΣ - ΕΛΛΗΝΟΒΟΥΛΓΑΡΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ : τμήμα ΜΕΛΙΒΟΙΑ - ΔΗΜΑΡΙΟ Δράση 6.2 ✓Δημιουργία ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ για την ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ ✓Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας Α/Κ Κηφισιάς ✓Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας Λ. Κηφισού Δράση 6.3 ✓Άυλες δράσεις οδικής ασφάλειας ΛΑΠ ✓Άυλες δράσεις οδικής ασφάλειας ΜΕΤ																	

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π06

- ✓ Έχει εξειδικευτεί σχεδόν το σύνολο των διαθέσιμων πόρων της.
- ✓ Απαιτείται η έκδοση νέας Πρόσκλησης, προκειμένου ενταχθεί μεταφερόμενο από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 συμβασιοποιημένο έργο της παθητικής οδικής ασφάλειας.
- ✓ Κατά την αξιολόγηση για την ένταξη νέων έργων θα απαιτηθεί αύξηση της υπερδέσμευσης.
- ✓ Οι διαθέσιμοι πόροι της θα μειωθούν λόγω μεταφοράς μέρος αυτών στη νέα Προτεραιότητα 12.
- ✓ Στην πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος επανυπολογίζονται ανάλογα οι τιμές των δεικτών εκροής και αποτελέσματος της.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 07

Η Προτεραιότητα 07 (Π07) περιλαμβάνει 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 Π07 υλοποιείται στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 3**, του **Ειδικού Στόχου RSO3.2** «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 «Πρώθηση των συνδυασμένων μεταφορών» του Προγράμματος.

Οι Ευρωπαϊκές Συστάσεις εξαμήνων 2024 και 2025 που συσχετίζονται με την Π07 εστιάζουν στις ελλείψεις που καταγράφονται στην ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου (βλ. σχετικές αναφορές σε Π03 και Π04) και στην καθυστερημένη μετάβαση στη βιώσιμη κινητικότητα (ηλεκτροκίνηση), ενώ αναφέρονται και οι επενδύσεις που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν στις βιώσιμες μεταφορές, για την επιτάχυνση της πράσινης μετάβασης. Σχετικά σχόλια έχουν γίνει στις σχετικές Προτεραιότητες ανωτέρω.

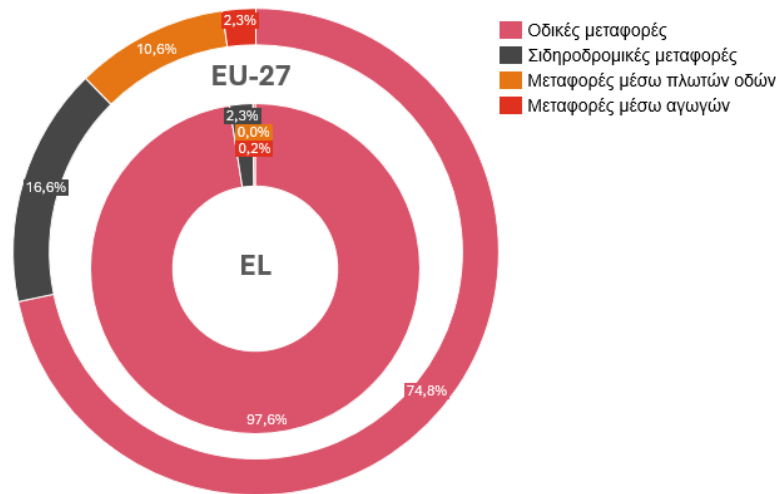
Σύμφωνα με το ΕΣΣΜ, η περιφερειακή συνδεσιμότητα μέσω των οδικών, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών είναι αρκετά ικανοποιητική, αν και θα έπρεπε να γίνει πιο αποδοτική. Όσον αφορά στο σιδηρόδρομο, υπάρχει μεγαλύτερη δυναμική για υψηλό μεταφορικό έργο κατά μήκος του βασικού διαδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Εντούτοις, πρέπει να εξεταστούν και οι ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές συνδέσεις μεταξύ των μέσων μεταφοράς, ιδίως προς σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Πιο συγκεκριμένα το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει σχετικά ανεπαρκή διασύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς σε μία χώρα με γεωγραφικό ανάγλυφο αρκετά δυσχερές για οικονομικά ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη και άλλες βασικές πόλεις και τη Θεσσαλονίκη με την Αλεξανδρούπολη και την Ορεστιάδα. Το δίκτυο δεν είναι ανεπτυγμένο στο βαθμό που θα εξυπηρετεί τους μεγάλους λιμένες και θα αξιοποιεί το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας, μέσω της κομβικής γεωγραφικής της θέσης. Η παραπάνω αδυναμία περιορίζει τη δυνατότητα της χώρας να αναπτύξει συνδυασμένες μεταφορές, παράγοντας καθοριστικής σημασίας προκειμένου να εξελιχθεί η χώρα σε διαμετακομιστικό κόμβο.

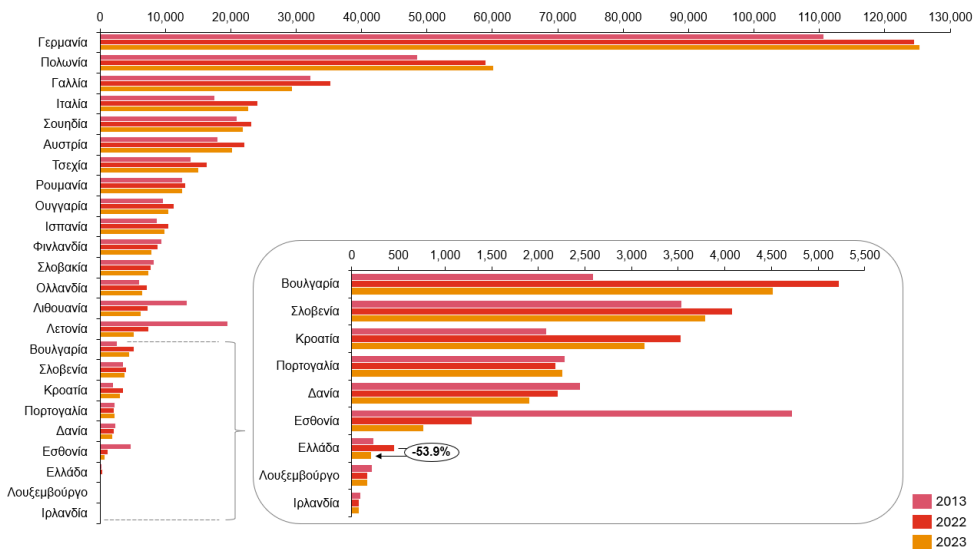
Τα ανωτέρω αποτυπώνονται και στα δεδομένα που αφορούν την κατανομή των μεταφορών εμπορευμάτων, στην Ελλάδα οι οδικές μεταφορές αποτελούν το 97,6% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών της χώρας με τις σιδηροδρομικές μεταφορές να καταλαμβάνουν μόλις το 2,3%, ποσοστό πολύ χαμηλότερο του ευρωπαϊκού μέσου όρου (5,5%).

Επιπλέον, το χαμηλό ποσοστό σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων της χώρας, σε συνδυασμό με τη μείωση των σιδηροδρομικών μεταφορών από το 2022 στο 2023 κατά 59%, όπως φαίνεται ακολούθως στο Γράφημα 12, υπογραμμίζουν την ανάγκη για βελτίωση σε αυτόν τον τομέα. Παράλληλα, συντελούν, μεταξύ άλλων, στην υστέρηση της χώρας στο ρυθμό μετάβασης στις βιώσιμες αναφορές, όπως τονίζεται εντός του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου.

Γράφημα 12: Κατανομή χερσαίων μεταφορών εμπορευμάτων 2022 (Eurostat 2022)



Γράφημα 13: Σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων ανά χώρα¹² (δισ. επιβατοχιλιόμετρα) για τα έτη 2013, 2022 και 2023 (Πηγή: Eurostat)



Ως προς τις ανωτέρω συστάσεις - επισημάνσεις, ισχύουν τα εξής:

Έχει γίνει σχολιασμός επί των Ευρωπαϊκών Συστάσεων που αφορούν στα σιδηροδρομικά έργα στις Π03 και Π04 καθώς και σχολιασμός των επενδύσεων σε οδικά έργα υποδομής του ΔΕΔ-Μ στις Π05 και Π06 ανωτέρω.

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π07 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO3.2 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Σύμφωνα με τους Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), η αξιοποίηση τους για περαιτέρω ανάπτυξη των πολυτροπικών μεταφορών της χώρας και στην διασύνδεση του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου με εμπορευματικούς και επιβατικούς κόμβους παρουσιάζει καθυστερήσεις. Οι καθυστερήσεις οφείλονται σε ανωριμότητα των σχετικών έργων σύμφωνα με τα κάτωθι:

Σε ότι αφορά στις οδικές πολυτροπικές συνδέσεις έχει ενταχθεί το τμηματοποιημένο από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 της οδικής σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης

¹² Στο γράφημα συμπεριλήφθηκαν μόνο οι χώρες της ΕΕ-27 για τις οποίες υπήρχαν διαθέσιμα δεδομένα. Η Κύπρος και η Μάλτα δεν έχουν σιδηρόδρομους

(Ανατολική Περιφερειακή Αλεξ/πολης), το οποίο είναι σε εξέλιξη. Εκκρεμεί η υποβολή πρότασης για την ένταξη του τμηματοποιημένου από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 έργου της ολοκλήρωσης της οδικής σύνδεσης του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας οδού με τον 6ο προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης, το οποίο επαναδημοπρατείται.

Σε ότι αφορά στις σιδηροδρομικές πολυτροπικές συνδέσεις έχει εκδοθεί η Πρόσκληση για τη σιδηροδρομική σύνδεση του ΠΑΘΕ με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (Νοέμβριος 2025). Η σχετική ένταξη δρομολογείται για το β' εξάμηνο του 2026.

Τα υπόλοιπα πολυτροπικά έργα σιδηροδρομικών συνδέσεων με λιμάνια και αεροδρόμια παρουσιάζουν μεγάλη ανωριμότητα λόγω σημαντικών καθυστερήσεων στη δρομολόγηση εκπόνησης των απαραίτητων μελετών.

Λόγω της εκτιμώμενης αδυναμίας αξιοποίησης, μέχρι τη λήξη της περιόδου επιλεξιμότητας του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, των διαθέσιμων πόρων στην Π03 για έργα σιδηροδρομικών πολυτροπικών συνδέσεων, προτείνεται η μεταφορά πόρων ΕΤΠΑ ΛΑΠ της τάξης των 55,25 εκ. € ΚΣ σε νέα Προτεραιότητα του Προγράμματος, όπου θα αξιοποιηθούν για σιδηροδρομικά έργα διπλής χρήσης, επί του διαδρόμου Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea Corridor, στο πλαίσιο του Ειδικού Στόχου ΣΠ3/ RSO3.3: (iii) Ανάπτυξη ανθεκτικών αμυντικών υποδομών, με προτεραιότητα σε όσες είναι διπλής χρήσης, μεταξύ άλλων για την ενίσχυση της στρατιωτικής κινητικότητας στην Ένωση, καθώς και για την ενίσχυση της πολιτικής ετοιμότητας.

Η εν λόγω επιλογή υποστηρίζεται και από τις ευρωπαϊκές συστάσεις εαρινού εξαμήνου 2025, όπου αναφέρεται ότι θα πρέπει να:

(α) επιταχυνθεί η υλοποίηση των προγραμμάτων Πολιτικής Συνοχής (ΕΤΠΑ, ΤΔΜ, ΕΚΤ+, ΤΣ), αξιοποιώντας, όπου είναι σκόπιμο, τις ευκαιρίες που προσφέρει η ενδιάμεση αξιολόγηση,

(β) ενισχυθούν οι συνολικές αμυντικές δαπάνες και εν γένει η ετοιμότητα της χώρας, σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2025.

Αντίστοιχη μετακίνηση πόρων ΕΤΠΑ ΜΕΤ ύψους 44,72 εκ.€ ΚΣ προτείνεται, λαμβάνοντας υπόψη την ανωριμότητα των σχετικών αρχικά προγραμματιζόμενων έργων, στις εξής Προτεραιότητες:

- ✓ Π12, για συγχρηματοδότηση: (α) νέων σιδηροδρομικών έργων διπλής χρήσης επί των ΔΕΔ-Μ, (β) αναβάθμιση κρίσιμων λιμενικών υποδομών ΔΕΔ-Μ.
- ✓ Π08, για νησιωτικές λιμενικές υποδομές, λαμβάνοντας υπόψη τον επικαιροποιημένο προγραμματισμό του ΥΝΑΝΠ βάσει του οποίου υπάρχουν επαυξημένες χρηματοδοτικές ανάγκες σε Περιφέρεια Μετάβασης (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου).

Η ολοκλήρωση του συνόλου των προγραμματισμένων έργων της Προτεραιότητας είχε εκτιμηθεί ότι θα συμβάλει στην αύξηση των ετήσιων χρηστών των σιδηροδρομικών υποδομών κατά 57.293.350 επιβατοχιλιόμετρα και του όγκου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών κατά 8.149.524 τονοχιλιόμετρα. Παράλληλα εκτιμάται ότι η ετήσια εξοικονόμηση χρόνου που θα επιτευχθεί λόγω της βελτίωσης των οδικών υποδομών θα ανέλθει στις 126.071 ανθρωποημέρες.

Στην πρόταση της 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 λόγω της μη υλοποίησης των έργων σιδηροδρομικών πολυτροπικών συνδέσεων, επανυπολογίζονται οι τιμές των δεικτών αποτελέσματος.

Σχετική τεκμηρίωση περιλαμβάνεται στην Έκθεση Αιτιολόγησης της πρότασης 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος, Παράρτημα ΙΙ (Πίνακας αιτιολόγησης των τροποποιήσεων τιμών δεικτών).

.

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π07 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 07

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 07					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π 07: Πολυτροπικές συνδέσεις μεταφορών	Δράση 7.1: Οδικές συνδέσεις με λιμένες (ΛΑΠ)	35.200.000,00	35.200.000,00	1	35.200.000,00
	Δράση 7.2: Σιδηροδρομικές συνδέσεις με λιμένες και αεροδρόμια (ΛΑΠ)	83.000.000,00	83.000.000,00	0	0,00
	Δράση 7.2: Σιδηροδρομικές συνδέσεις με λιμένες και αεροδρόμια (ΜΕΤ)	74.532.570,00	74.532.570,00	0	0,00
	ΣΥΝΟΛΟ	192.732.570,00	192.732.570,00	1	35.200.000,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 07

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ					ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025				ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΗΣ									
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ		
Π 07: Πολυτροπικές μεταφορών	RSO3.2	ΕΠΠΑ - Λιγότερο Αναπτυγμένες Περιφέρειες	089: Νέες ή αναβαθμισμένες δευτερεύουσες οδικές συνδέσεις με το οδικό δίκτυο και τους κόμβους ΔΕΔ-Μ	Δράση 7.1: Οδικές συνδέσεις με λιμένες	35.200.000,00	62.246.649,43	33.246.649,43	33.246.649,43	11.814.870,84	RCO54	Νέες ή εκσυγχρονισμένες διατροπικές συνδέσεις	διατροπικές συνδέσεις	-	-	7,00	1,00	0,00	
			096: Νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι — Κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ	Δράση 7.2: Σιδηροδρομικές συνδέσεις με λιμένες και αεροδρόμια	83.000.000,00	105.217.403,00	0,00	0,00	0,00									
			099: Άλλοι νέοι ή αναβαθμισμένοι σιδηρόδρομοι — ηλεκτρικοί/μηδενικών εκπομπών		74.532.570,00	74.532.570,00	0,00	0,00	0,00	RCO54	Νέες ή εκσυγχρονισμένες διατροπικές συνδέσεις	διατροπικές συνδέσεις	-	-	1,00	0,00	0,00	
			ΣΥΝΟΛΟ	192.732.570,00	241.996.622,43	33.246.649,43	33.246.649,43	11.814.870,84										
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 7.1 ✓ Ολοκλήρωση σύνδεσης αυτοκινητοδρόμου Π.Α.Θ.Ε. και Εγνατίας οδού με τον 6ο προβλήτα λιμένα Θεσσαλονίκης και το οδικό δίκτυο περιοχής Καλοχωρίου ✓ Κατασκευή Ανατολικής Περιφερειακής Οδού Αλεξανδρούπολης (ΦΑΣΗ Β') Δράση 7.2 ✓ Σιδηροδρομική σύνδεση 6ου προβλήτα του Λιμένα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ✓ Σιδηροδρομική σύνδεση με τον Λιμένα Λαυρίου ✓ Σιδηροδρομική σύνδεση με Αερολιμένα Αλεξανδρούπολης "ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ" ✓ Σιδηροδρομική σύνδεση λιμένα Βόλου, αερολιμένα Αγκιάλου και ΒΙΠΕ Αλυμρού																	

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π07

- ✓ Έχει εξειδικευτεί το σύνολο των διαθέσιμων πόρων της.
- ✓ Έχουν εκδοθεί Προσκλήσεις που αφορούν στη Δράση 7.1 της Προτεραιότητας, όπου έχει ενταχθεί σχετικό οδικό πολυτροπικό έργο και στη Δράση 7.2 (Νοέμβριος 2025) όπου αναμένεται η υποβολή πρότασης για σιδηροδρομική πολυτροπική σύνδεση
- ✓ Κατά την αξιολόγηση για την ένταξη νέων έργων θα απαιτηθεί αύξηση της υπερδέσμευσης.
- ✓ Οι διαθέσιμοι πόροι της θα μειωθούν λόγω μεταφοράς μέρος αυτών στη νέα Προτεραιότητα 12.
- ✓ Στην πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος επανυπολογίζονται ανάλογα οι τιμές των δεικτών εκροής και αποτελέσματος της.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 08

Η **Προτεραιότητα 08 (Π08)** 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.

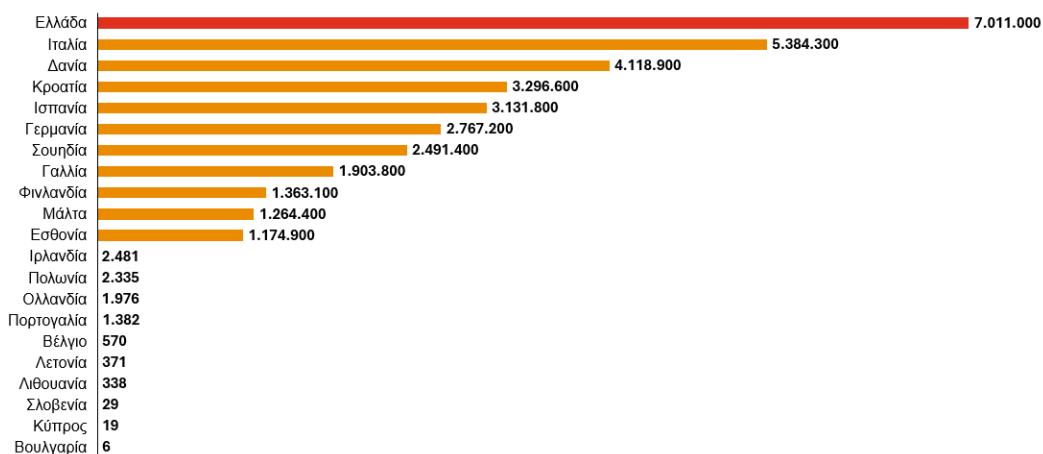
Η βασική προτεραιότητα στις θαλάσσιες μεταφορές, σύμφωνα με το αρχικά εγκεκριμένο Πρόγραμμα, είναι η αναδιάρθρωση του συστήματος μεταφορών προς τα νησιά με έμφαση στη διασύνδεση μεταξύ τους καθώς και με την ηπειρωτική χώρα, θέτοντας σε λειτουργία ένα δίκτυο θαλάσσιων συγκοινωνιών δημόσιας υπηρεσίας, 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 Π08 υλοποιείται στο πλαίσιο του **Στόχου Πολιτικής 3** και του **Ειδικού Στόχου RSO3.2** «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 διασυνδεδεμένη κινητικότητα» και **υπό τον Στρατηγικό Στόχο Δ** «Διασφάλιση της προσβασιμότητάς και ενίσχυση της συνδεσιμότητας των νησιών» του Προγράμματος.

Όπως έχει προαναφερθεί, οι Ευρωπαϊκές Συστάσεις εξαμήνων 2024 και 2025 αναφέρουν πως η επιτάχυνση της πράσινης μετάβασης απαιτεί, μεταξύ άλλων, επενδύσεις στις βιώσιμες μεταφορές. Ωστόσο, **δεν πραγματοποιούνται συγκεκριμένες αναφορές εντός των ευρωπαϊκών συστάσεων που να εστιάζουν στις λιμενικές υποδομές ή στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις.**

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία για το 2022, η Ελλάδα κατέγραψε τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη, με 70,1 εκατομμύρια επιβάτες να διακινούνται μέσω των ελληνικών λιμένων (βλ. Γράφημα 14 κατωτέρω). Η θέση αυτή αναδεικνύει τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την Ελλάδα, ιδίως λόγω της νησιωτικότητας μεγάλου μέρους της ελληνικής επικράτειας και της μεγάλης τουριστικής κίνησης προς τα ελληνικά νησιά.

Γράφημα 14: Επιβίβαση και αποβίβαση θαλάσσιων επιβατών σε όλα τα λιμάνια της ΕΕ (Πηγή: Eurostat)



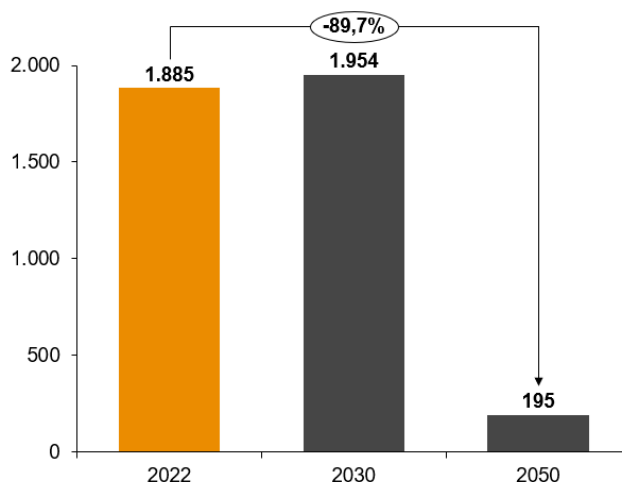
Ως εκ τούτου, η ενίσχυση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών είναι κρίσιμη καθώς διευκολύνει την πρόσβαση σε δημοφιλείς και απομακρυσμένους προορισμούς, ενισχύοντας την τουριστική οικονομία, η οποία αποτελεί βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, ιδίως για τις νησιωτικές Περιφέρειες της χώρας.

Επιπροσθέτως, εξασφαλίζει ισότιμη πρόσβαση σε αγαθά, υπηρεσίες και υποδομές για τους κατοίκους των νησιών, περιορίζοντας την απομόνωση των νησιωτικών κοινοτήτων, διευκολύνει τη μεταφορά προϊόντων, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των τοπικών επιχειρήσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, η αναβάθμιση υποβαθμισμένων λιμενικών υποδομών σε λιμάνια ακτοπλοΐας, η ανακατανομή ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας μεταξύ λιμένων Πειραιά, Ραφήνας και Λαυρίου και η αποφυγή συμφόρησης σε λιμάνια ακτοπλοΐας κατά τις περιόδους αιχμής, αποτελούν επιχειρησιακούς στόχους που τίθενται εντός του ΕΣΣΜ, στο πλαίσιο ενίσχυσης της συνδεσιμότητας μεταξύ των ελληνικών νησιών.

Με τον τομέα της ναυτιλίας να αποτελεί βασικό πυλώνα των μεταφορών της χώρας, το ΕΣΕΚ θέτει επίσης συγκεκριμένους στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Ωστόσο λόγω και των σχετικά ανώριμων τεχνολογιών που υπάρχουν για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις θαλάσσιες μεταφορές, οι στόχοι που θέτει το ΕΣΕΚ για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στην εγχώρια ακτοπλοΐα είναι αρκετά μακροπρόθεσμοι και αφορούν την περίοδο 2030-2050, όπως φαίνεται και στο Γράφημα 15 που ακολουθεί.

Γράφημα 15: Εκτιμώμενες εκπομπές CO₂ στην εγχώρια ακτοπλοΐα, για την περίοδο 2022 (ιστορικά στοιχεία)-2050



Ειδικότερη αναφορά στη συσχέτιση των στόχων και μέτρων του ΕΣΕΚ με τα προβλεπόμενα έργα που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό του Προγράμματος «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» γίνεται στο Παράρτημα Ι.

Οι διαθέσιμοι πόροι της Π08 σε συσχέτιση με τον Ειδικό Στόχο RSO3.2 παρουσιάζονται στον πίνακα 1 του Κεφ. Β.5 της παρούσας. Σύμφωνα με τους Πίνακες Ενεργοποίησης και Υλοποίησης της (βλ. κατωτέρω), έχει ξεκινήσει η ενεργοποίηση των πόρων για παρεμβάσεις διασφάλισης της διασυνδεσιμότητας και της εδαφικής συνοχής των νησιών της χώρας, δρομολογείται προοδευτικά η ένταξη λιμενικών υποδομών (εφόσον εξασφαλίζουν την κατάλληλη ωριμότητά τους) σε απομακρυσμένα κυρίως νησιά και στη βάση της εγκεκριμένης Εθνικής Στρατηγικής για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιώτικό Χώρο,

Καταγράφηκαν καθυστερήσεις και τροποποίηση της αρχικής προσέγγισης σχεδιασμού κατά την ωρίμανση της Δράσης για την ανάπτυξη συστήματος θαλάσσιων συγκοινωνιών με «πράσινα πλοία». Πρόσφατη ενημέρωση από το αρμόδιο ΥΝΑΝΠ αφορά σε κατάργηση της.

Λόγω της αδυναμίας αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων τη Δράσης 8.2, οι σχετικοί διαθέσιμοι πόροι ΕΤΠΑ/ΛΑΠ ύψους 37,03 εκ.€ (ΚΣ) και ΕΤΠΑ/MET ύψους 15,26 εκ.€ (ΚΣ) αφαιρούνται από τον ΚΠΠ 046 της Προτεραιότητας, η οποία καταργείται από το Πρόγραμμα.

Μέρος αυτών ανακατανέμεται εντός της Προτεραιότητας 8, στη Δράση 8.1 λαμβάνοντας υπόψη τον επικαιροποιημένο προγραμματισμό του ΥΝΑΝΠ για επαυξημένες χρηματοδοτικές ανάγκες σε υπό ωρίμανση νησιωτικές λιμενικές υποδομές στις δύο κατηγορίες Περιφερειών. Το υπόλοιπο μεταφέρεται στην Προτεραιότητα Π12 για τη συγχρηματοδότηση έργων ασφάλειας αεροδρομίων και ασφάλειας αεροναυτιλίας. Η εν λόγω επιλογή υποστηρίζεται και από τις ευρωπαϊκές συστάσεις εαρινού εξαμήνου 2025, όπου αναφέρεται ότι θα πρέπει να:

(α) επιταχυνθεί η υλοποίηση των προγραμμάτων Πολιτικής Συνοχής (ΕΤΠΑ, ΤΔΜ, ΕΚΤ+, ΤΣ), αξιοποιώντας, όπου είναι σκόπιμο, τις ευκαιρίες που προσφέρει η ενδιάμεση αξιολόγηση,

(β) ενισχυθούν οι συνολικές αμυντικές δαπάνες και εν γένει η ετοιμότητα της χώρας, σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2025.

Η ολοκλήρωση του συνόλου των προγραμματισμένων έργων της Προτεραιότητας θα συμβάλει στην αύξηση της ετήσιας επιβατικής κίνησης στους λιμένες κατά 605.433 επιβάτες. Παράλληλα τα έργα των πράσινων θαλάσσιων συγκοινωνιών θα συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, με την ετήσια εξοικονόμηση να υπολογίζεται σε 8.691 ισοδύναμους τόνους CO₂.

Στην πρόταση της 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 λόγω της μη υλοποίησης της Δράσης 8.2, επανυπολογίζονται οι τιμές των δεικτών αποτελέσματος.

Σχετική τεκμηρίωση περιλαμβάνεται στην Έκθεση Αιτιολόγησης της πρότασης 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος, Παράρτημα II (Πίνακας αιτιολόγησης των τροποποιήσεων τιμών δεικτών).

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π08 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 08

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 08					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π 08: Συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα των νησιών	Δράση 8.1: Ανάπτυξη νησιωτικών λιμενικών υποδομών (ΛΑΠ)	76.001.859,00	76.001.859,00	1	91.000.000,00
	Δράση 8.1: Ανάπτυξη νησιωτικών λιμενικών υποδομών (ΜΕΤ)	8.480.430,00	8.480.430,00		10.000.000,00
	Δράση 8.2: Βελτίωση προσβασιμότητας των νησιών με ανάπτυξη συστήματος θαλασσιών συγκοινωνιών (ΛΑΠ)	43.572.224,00	0,00	0	0,00
	Δράση 8.2: Βελτίωση προσβασιμότητας των νησιών με ανάπτυξη συστήματος θαλασσιών συγκοινωνιών (ΜΕΤ)	25.441.295,00	0,00	0	0,00
	ΣΥΝΟΛΟ	153.495.808,00	84.482.289,00	1	101.000.000,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 08

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025				ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΗΣ									
				ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	
Π 08: Συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα των νησιών	RSO3.2	ΕΠΠΑ - Λιγότερο Αναπτυγμένες Περιφέρειες	113: Άλλοι θαλάσσιοι λιμένες εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων που προορίζονται για τη μεταφορά ορυκτών καυσίμων	Δράση 8.1: Ανάπτυξη νησιωτικών λιμενικών υποδομών	76.001.859,00	59.400.000,00	0,00	0,00	0,00	PSO908	Λιμενικές Υποδομές που υποστηρίζονται	αριθμός λιμένων	3,00	ΟΧΙ	18,00	0,00	0,00
			113: Άλλοι θαλάσσιοι λιμένες εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων που προορίζονται για τη μεταφορά ορυκτών καυσίμων		8.480.430,00	46.800.000,00	12.700.000,00	1.274.000,00	0,00	PSO908	Λιμενικές Υποδομές που υποστηρίζονται	αριθμός λιμένων	3,00	ΟΧΙ	14,00	1,00	0,00
		ΕΠΠΑ - Λιγότερο Αναπτυγμένες Περιφέρειες	046: Στήριξη σε οντότητες ειδικευμένων στην παροχή υπηρεσιών που συμβάλλουν στην οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και στην ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή, συμπεριλαμβανομένων μέτρων ευαισθητοποίησης	Δράση 8.2: Βελτίωση προσβασιμότητας των νησιών με ανάπτυξη συστήματος θαλασσιών συγκοινωνιών	43.572.224,00	50.000.000,00	0,00	0,00	0,00	PSO492	Δρομολόγια Αγώνων Ακτοπλοϊκών Συνδέσεων	δρομολόγια	468,00	ΟΧΙ	1.092,00	0,00	0,00
			046: Στήριξη σε οντότητες ειδικευμένων στην παροχή υπηρεσιών που συμβάλλουν στην οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και στην ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή, συμπεριλαμβανομένων μέτρων ευαισθητοποίησης		25.441.295,00	30.000.000,00	0,00	0,00	0,00	PSO492	Δρομολόγια Αγώνων Ακτοπλοϊκών Συνδέσεων	δρομολόγια	936,00	ΟΧΙ	2.184,00	0,00	0,00
			ΣΥΝΟΛΟ	153.495.808,00	186.200.000,00	12.700.000,00	1.274.000,00	0,00									
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 8.1 ✓Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών / ΛΑΠ ✓Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών / ΜΕΤ Δράση 8.2 ✓Ανάπτυξη συστήματος θαλασσιών συγκοινωνιών / ΛΑΠ ✓Ανάπτυξη συστήματος θαλασσιών συγκοινωνιών / ΜΕΤ																

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π08

- ✓ Έχει εξειδικευτεί μέρος των διαθέσιμων πόρων της.
- ✓ Έχει εκδοθεί Πρόσκληση που αφορά μόνο στη Δράση 8.1 της Προτεραιότητας, όπου σταδιακά εντάσσονται ανάλογα με την ωριμότητά τους νέα έργα.
- ✓ Οι διαθέσιμοι πόροι της Δράσης 8.1 αυξάνονται στην 2^η Αναθεώρηση με εσωτερικές ανακατανομές
- ✓ Μέρος των πόρων της Δράσης 8.2 μεταφέρονται στη νέα Προτεραιότητα 12.
- ✓ Στην πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος επανυπολογίζονται ανάλογα οι τιμές των δεικτών εκροής και αποτελέσματος της

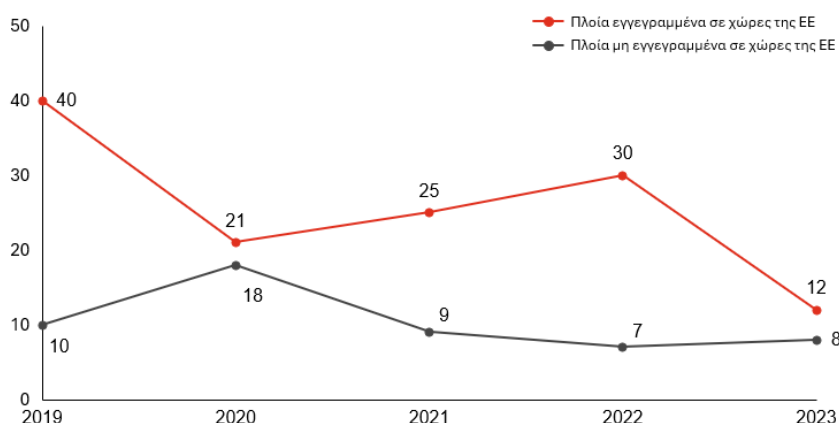
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 09

Η Προτεραιότητα 09 (Π09) αφορά σε παρεμβάσεις με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της αεροναυτιλίας και της εναρμόνισής τους με αντίστοιχα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, συμβάλλοντας περαιτέρω στην ενίσχυση της αξιοπιστίας των σχετικών μεταφορικών συστημάτων. Επιπλέον, μετά την 1^η Αναθεώρηση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, περιλαμβάνει και παρεμβάσεις βελτίωσης της ασφάλειας και εξυπηρέτησης νησιωτικών αερολιμένων ΔΕΔ-Μ αεροδρομίων.

Η Π09 υλοποιείται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3 και του Ειδικού Στόχου RSO3.1 «Ανάπτυξη ενός ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ» και υπό τον Στρατηγικό Στόχο Ε «Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών» του Προγράμματος.

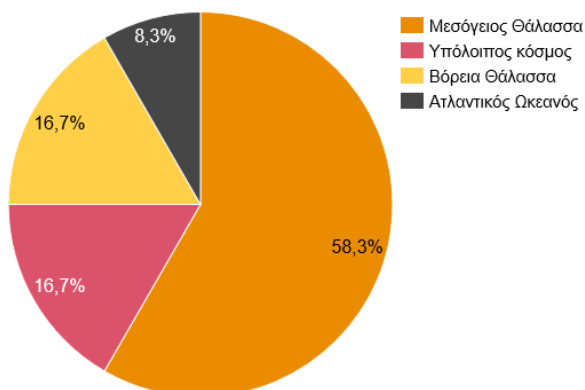
Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, το 2023 σημειώθηκαν 12 θάνατοι παγκοσμίως σε ναυτικά ατυχήματα που αφορούσαν πλοία εγγεγραμμένα σε χώρες της ΕΕ, παρουσιάζοντας σημαντική μείωση σε σύγκριση με τους 30 θανάτους το 2022. Η τάση αυτή φαίνεται στο Γράφημα 16, το οποίο παρουσιάζει την εξέλιξη του αριθμού θανάτων σε νηολογημένα πλοία στην ΕΕ από το 2019 έως το 2023.

Γράφημα 16: Θάνατοι σε ναυτικά ατυχήματα, ανά περιοχή νηολόγησης πλοίων¹³, 2019-2023 (Πηγή: Eurostat)



Βάσει του Γραφήματος 17, η Μεσόγειος Θάλασσα κατέγραψε το 58,3% των θανάτων, καθιστώντας την περιοχή με τα περισσότερα θανατηφόρα ναυτικά ατυχήματα για πλοία της ΕΕ το 2023.

Γράφημα 17: Θάνατοι σε θαλάσσια ατυχήματα με πλοία νηολογημένα στην ΕΕ, ανά περιοχή, 2023 (Πηγή: Eurostat)



¹³ Σημειώνεται πως περιλαμβάνονται τα ναυτικά ατυχήματα ανά χώρα νηολόγησης και όχι ανά σημείο ατυχήματος.

Τα παραπάνω δεδομένα υποδεικνύουν μια θετική τάση μείωσης των θανατηφόρων ναυτικών ατυχημάτων, αλλά παράλληλα επισημαίνουν την ανάγκη συνεχούς βελτίωσης των προτύπων ασφαλείας, ιδιαίτερα σε περιοχές υψηλού κινδύνου όπως η Μεσόγειος. Στο πλαίσιο αυτό και παρά τη θετική εξέλιξη, η ΕΕ συνεχίζει να δίνει έμφαση στην ενίσχυση της ναυτικής ασφαλείας μέσω της αναθεωρημένης Στρατηγικής της για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EUMSS) του 2024.

Η στρατηγική αυτή επιδιώκει την προστασία των ναυτικών συμφερόντων της ΕΕ, την αποτροπή κινδύνων και απειλών, καθώς και την ενίσχυση της γνώσης επί του θαλάσσιου τομέα. Επιπλέον, περιλαμβάνει συγκεκριμένες δράσεις, όπως η βελτίωση της επιτήρησης, οι ετήσιες ναυτικές ασκήσεις και η συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών, με στόχο την ενίσχυση της ανθεκτικότητας και της ασφαλείας στις θαλάσσιες ζώνες της ΕΕ.

Δεν πραγματοποιούνται σχετικές αναφορές εντός των Ευρωπαϊκών Συστάσεων εξαμήνων 2024 και 2025 σχετικά με θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας.

Επισημαίνεται παρόλα αυτά ότι οι δράσεις για την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα ευθυγραμμίζονται με τη νέα επικαιροποιημένη στρατηγική της ΕΕ για τη ναυτιλιακή ασφάλεια και ειδικότερα με τον στρατηγικό στόχο που αφορά στη διαχείριση κινδύνων και απειλών.

Αντίστοιχα, η δράση σχετικά με την ασφάλεια στην αεροναυτιλία, δύναται να συμβάλλει, υποστηρικτικά, στους στόχους του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών που αφορούν στην ανάπτυξη ή/ και αναβάθμιση συστημάτων αεροναυτιλίας, πλοήγησης, επικοινωνίας και παρακολούθησης.

Στο πλαίσιο της Προτεραιότητας 09 η οποία αφορά σε παρεμβάσεις με στόχο την ενίσχυση της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και της αεροναυτιλίας και της εναρμόνισής τους με αντίστοιχα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, έχει ήδη δρομολογηθεί η ολοκλήρωση τμηματοποιημένων από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 (α) προμηθειών συστημάτων ασφαλείας της αεροναυτιλίας καθώς και (β) αναβάθμισης των υποδομών των αερολιμένων.

Η ολοκλήρωση του συνόλου των προγραμματισμένων έργων της Προτεραιότητας θα συμβάλει στη βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας έρευνας και διάσωσης σε ποσοστό 35%, στη βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας φορέων υλοποίησης της Λιμενικής Πολιτικής σε ποσοστό 19,4% και σε ψηφιακό μετασχηματισμό του ΥΝΑΝΠ κατά 22,2%.

Τέλος, θα αυξηθεί η περιοχή με βελτιωμένη ασφάλεια και διαχείριση ναυσιπλοΐας κατά 2.088 τετραγωνικά μίλια, ενώ η ολοκλήρωση ενός συστήματος θα συνεισφέρει στη συμμόρφωση της χώρας σε διεθνή πρότυπα ασφαλείας.

Σε μελλοντική αναθεώρηση του Προγράμματος ενδέχεται να γίνει επικαιροποίηση των ανωτέρω στοιχείων ως προς τη στοχοθεσία της Π09, ανάλογα με την πρόοδο και την προοπτική ολοκλήρωσης των προγραμματικών έργων της.

Στους πίνακες που ακολουθούν αποτυπώνεται η πρόοδος ενεργοποίησης και υλοποίησης των δράσεων της Π 09 με ημερομηνία αναφοράς 31/10/2025.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ Π 09

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Π 09					
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	Π/Υ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (Συγχ. Δ.Δ)	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ	Π/Υ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ (Συγχ. Δ.Δ)
Π 09: Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας	Δράση 9.1: Συστήματα ναυσιπλοΐας	46.142.337,00	46.142.337,00	1	57.907.043,00
	Δράση 9.2: Συστήματα αεροναυτιλίας	26.000.000,00	26.000.000,00	2	31.000.000,00
	Δράση 9.3: Βελτίωση της ασφάλειας και εξυπηρέτησης νησιωτικών αερολιμένων ΔΕΔ-Μ	5.000.000,00	5.000.000,00	0	0,00
	ΣΥΝΟΛΟ	77.142.337,00	77.142.337,00	3	88.907.043,00

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ Π 09

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΩΣ 31/10/2025					ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΦΡΑΣΗΣ							
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ (Συγχρ. Δ.Δ)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΔΑΠΑΝΕΣ (Επιλέξιμη Δ.Δ)	ΚΩΔ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΟΡΟΣΗΜΟ (2024)	ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΡΟΣΗΜΟΥ (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΣΤΟΧΟΣ 2029	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΤΙΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ
Π 09: Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας	RSO3.1	ΤΣ	119: Ψηφιοποίηση των μεταφορών: άλλοι τρόποι μεταφοράς	46.142.337,00	84.522.370,96	0,00	0,00	0,00	PSO494	Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας	Αριθμός	-	-	5,00	0,00	0,00
			113: Άλλοι θαλάσσιοι λιμένες εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων που προορίζονται για τη μεταφορά ορυκτών καυσίμων						PSO491	Πλωτά σκάφη έρευνας και διάσωσης	Αριθμός	-	-	5,00	0,00	0,00
			119: Ψηφιοποίηση των μεταφορών: άλλοι τρόποι μεταφοράς	26.000.000,00	64.134.256,01	25.037.056,45	16.790.336,01	4.045.783,96	PSO493	Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας των μεταφορών βάσει	Αριθμός	-	-	1,00	0,00	0,00
			118: Συστήματα ασφάλειας, προστασίας και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για τους υφιστάμενους αερολιμένες						PSO495	Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας αεροναυτιλίας	Αριθμός	-	-	1,00	4,00	0,00
			186: Αεροδρόμια	5.000.000,00	5.000.000,00	0,00	0,00	0,00	PSO496	Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ που αναβαθμίζονται	Αριθμός	-	-	2,00	0,00	0,00
			ΣΥΝΟΛΟ	77.142.337,00	153.656.626,97	25.037.056,45	16.790.336,01	4.045.783,96								
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	Δράση 9.1 ✓Σύστημα Ελέγχου Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMS) ✓Πλωτά έρευνας και διάσωσης ✓Προσαρμογή λιμένων στον διεθνή κώδικα ασφάλειας ISPS ✓Νέα ψηφιακά συστήματα ασφάλειας Ναυσιπλοΐας Δράση 9.2 ✓Νέες δράσεις αεροναυτιλίας ✓Προμήθεια και εγκατάσταση πέντε (5) συνεγκατεστημένων συστημάτων επιτήρησης (PSR/MSSR MODE S EHS) (τέσσερα (4) TAR και ενός (1) En route) και δύο (2) συστημάτων MSSR (EHS) MODE-S διαδρομής (En route) για την κάλυψη υπηρεσιών αεροναυτιλίας - Α & Β' ΦΑΣΗ Δράση 9.3 Αεροδρόμιο Χίου															

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Π09

- ✓ Έχει εξειδικευτεί το σύνολο του διαθέσιμου Π/Υ της Προτεραιότητας.
- ✓ Έχουν εκδοθεί προσκλήσεις για όλες τις Δράσεις. Οι εν λόγω Προσκλήσεις θα πρέπει να τροποποιηθούν λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο της 1ης Αναθεώρησης του Προγράμματος.
- ✓ Προτεραιότητα έχει δοθεί στην ένταξη των τμηματοποιημένων από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 έργων.
- ✓ Κατά την αξιολόγηση για την ένταξη νέων έργων θα απαιτηθεί αύξηση της υπερδέσμευσης.

Δ. Πρόοδος στην εφαρμογή των Αρχών του Ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων

Ο Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης διασφαλίζει και προάγει τα θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών εντός της ΕΕ. Αποτελεί ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο νομικό εργαλείο, το οποίο ανταποκρίνεται στις εξελίξεις της κοινωνίας, την κοινωνική πρόοδο, καθώς και στις επιστημονικές και τεχνολογικές καινοτομίες.

Ο Χάρτης βασίζεται σε έξι θεμελιώδεις πυλώνες: **αξιοπρέπεια, ελευθερία, ισότητα, αλληλεγγύη, ιθαγένεια και δικαιοσύνη**. Εφαρμόζεται σε όλες τις πράξεις των θεσμικών οργάνων, οργανισμών και λοιπών φορέων της ΕΕ, σε συνδυασμό με τα εθνικά και διεθνή συστήματα προστασίας των δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου.

Στο πλαίσιο του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, η εφαρμογή των αρχών του Χάρτη επικεντρώνεται στη διασφάλιση της **ισότητας** μέσω της κοινωνικής ένταξης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της προσβασιμότητας για τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ).

Ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται για την **ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου**. Παρότι οι παρεμβάσεις του Προγράμματος θεωρούνται ουδέτερες, σύμφωνα με τη 2^η Τεχνική Οδηγία της ΕΥΣΣΑ, για τις δράσεις που αφορούν σε:

- ✓ υποδομές καθαρών αστικών μεταφορών και την ψηφιοποίησή τους (ΣΠ2),
- ✓ πολυτροπικές μεταφορές και ψηφιοποίηση των μεταφορών μέσω άλλων τρόπων μεταφοράς (ΣΠ3),

διασφαλίζεται κατά την υλοποίηση των Δράσεων του :

- ✓ ο σχεδιασμός των υποδομών βάσει των αναγκών κινητικότητας γυναικών και ανδρών.
- ✓ η ανάλυση της χρήσης χρόνου ανά φύλο και η ενσωμάτωση δεδομένων για δραστηριότητες μετακίνησης και φροντίδας.

Παράλληλα, εξασφαλίζεται πολυεπίπεδη συνεργασία με τους **εκπροσώπους των ΑμεΑ** σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης των δράσεων. Ειδικές ενέργειες και παρεμβάσεις εναρμονίζονται με τις διατάξεις του Χάρτη, τη Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ, τις αρχές της ισότητας των φύλων και της μη διάκρισης, καθώς και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα ΑμεΑ.

Στο πλαίσιο αυτό, με την υπ' αριθ. 1021/8-03-2023 Απόφαση του Προέδρου της Επιτροπής Παρακολούθησης του Προγράμματος, εγκρίθηκαν μέσω γραπτής διαδικασίας κριτήρια επιλογής πράξεων, τα οποία διασφαλίζουν την τήρηση του θεσμικού πλαισίου – πλην των δημοσίων συμβάσεων – σε συμμόρφωση με τον Χάρτη.

Συγκεκριμένα, εξετάζεται εάν η προτεινόμενη πράξη/υποέργο έχει σχεδιαστεί σύμφωνα με τις θεσμικές απαιτήσεις και σε πλήρη εναρμόνιση με τις διατάξεις του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ.

Τέλος, η Διαχειριστική Αρχή του Προγράμματος συμμετέχει στο Θεματικό Δίκτυο για τα θέματα αναπηρίας για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, ενισχύοντας τη συνεργασία και τη λήψη στοχευμένων μέτρων για τα δικαιώματα των ΑμεΑ.

E. Κοινωνικοοικονομική κατάσταση της χώρας

E.1 Επισκόπηση της οικονομικής και κοινωνικής απόδοσης σε περιφερειακό επίπεδο

Η ανάλυση της περιφερειακής οικονομικής και κοινωνικής απόδοσης στην Ελλάδα καταδεικνύει την πολυπλοκότητα των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές περιφέρειες και την ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές παρεμβάσεις.

Κατά την περίοδο 2013-2022, το κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) αυξήθηκε κατά μόλις 0,85%, ποσοστό που υπολείπεται σημαντικά του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Παρά τη μέτρια αύξηση, οι περιφερειακές ανισότητες δεν παρουσίασαν έντονη επιδείνωση, αν και η διαδικασία σύγκλισης παρέμεινε περιορισμένη. Το 2022, πλην της Αττικής (90% του μέσου όρου της ΕΕ), όλες οι περιφέρειες της Ελλάδας βρέθηκαν κάτω από το 72% του μέσου όρου της ΕΕ.

Η οικονομική δραστηριότητα παραμένει έντονα συγκεντρωμένη σε δύο περιφέρειες: την Αττική και την Κεντρική Μακεδονία, οι οποίες συνεισφέρουν το 61% του εθνικού ΑΕΠ. Αυτή η γεωγραφική συγκέντρωση δημιουργεί ανισότητες τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Παρά τη γενική μείωση της ανεργίας και την αύξηση της απασχόλησης, οι περιφερειακές διαφοροποιήσεις παραμένουν σημαντικές. Ενδεικτικά, το 2023 η μακροχρόνια ανεργία στην Ελλάδα ήταν τριπλάσια από τον μέσο όρο της ΕΕ (6,2% έναντι 2,1%), με περιφέρειες όπως η Δυτική Μακεδονία, η Ήπειρος, η Κεντρική Μακεδονία και η Στερεά Ελλάδα να καταγράφουν τα υψηλότερα ποσοστά.

Στο κοινωνικό πεδίο, οι ανισότητες στη φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό παραμένουν έντονες. Η Κρήτη παρουσίασε το χαμηλότερο ποσοστό (18,5%), ενώ οι περιφέρειες Δυτική Ελλάδα (35,2%), Πελοπόννησος (35,7%) και Ανατολική Μακεδονία και Θράκη (31,9%) κατατάσσονται στις περισσότερες ευάλωτες. Οι νέοι ηλικίας 15-24 ετών αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες δυσκολίες ένταξης στην αγορά εργασίας, με ορισμένες περιοχές, όπως η Καστοριά, η Θεσπρωτία και η Δυτική Μακεδονία, να εμφανίζουν έντονα φαινόμενα ανεργίας και χαμηλής παραγωγικότητας.

Η γήρανση του πληθυσμού και η μετανάστευση των νέων επιτείνουν τα προβλήματα στην αγορά εργασίας και μειώνουν το διαθέσιμο εργατικό δυναμικό γεγονός που περιορίζει τις δυνατότητες βιώσιμης ανάπτυξης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι Περιφέρειες Πελοποννήσου και Ιονίων Νήσων.

Στον τομέα της εκπαίδευσης, το ποσοστό ατόμων με χαμηλό μορφωτικό επίπεδο ήταν κάτω από τον μέσο όρο της ΕΕ (22,4% έναντι 24,7%). Περιφέρειες όπως η Αττική, η Δυτική Μακεδονία, η Ήπειρος και η Θεσσαλία κατέγραψαν τα υψηλότερα ποσοστά αποφοίτησης τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στους νέους (30-34 ετών). Παρόλο που η πρόωρη εγκατάλειψη του σχολείου παραμένει γενικά χαμηλή (3,7%), στη Στερεά Ελλάδα το ποσοστό ανέρχεται σε 13,6%, υποδεικνύοντας την ανάγκη για στοχευμένες εκπαιδευτικές πολιτικές.

Η καινοτομία αποτελεί έναν από τους βασικούς μοχλούς ανάπτυξης, με την Αττική να διατηρεί την πρωτοκαθεδρία, ακολουθούμενη από την Κρήτη και την Κεντρική Μακεδονία. Ωστόσο, οι ελληνικές περιφέρειες εξακολουθούν να υπολείπονται του ευρωπαϊκού μέσου όρου σε όρους ανταγωνιστικότητας. Παράλληλα, η πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη παρουσιάζει ανισότητες, με οικονομικά εμπόδια και μεγάλους χρόνους αναμονής να περιορίζουν την ισότιμη πρόσβαση στις υπηρεσίες υγείας. Το ποσοστό αναφερόμενων ανεκπλήρωτων ιατρικών αναγκών αυξήθηκε από 9% το 2022 σε 11,6% το 2023, με τις φτωχότερες οικογένειες να επηρεάζονται περισσότερο.

Τέλος, οι ανεπαρκείς υποδομές δημόσιων μεταφορών περιορίζουν τις δυνατότητες περιφερειακής ανάπτυξης. Η χρήση δημόσιων μεταφορών στις ελληνικές πόλεις είναι χαμηλότερη από τον μέσο όρο της ΕΕ, ενώ η διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων παραμένει περιορισμένη εκτός της Αττικής.

Ε.2. Ανάγκες επενδύσεων και μεταρρυθμίσεων σε περιφερειακό επίπεδο

Οι κρίσεις που έχουν καταγραφεί την τελευταία 3τία, όπως η τραγωδία των Τεμπών και οι καταστροφές από την καταιγίδα Daniel, ανέδειξαν τις αδυναμίες των υποδομών και την ανάγκη για στοχευμένες επενδύσεις σε βασικούς τομείς όπως αυτός των μεταφορών. Το ελληνικό σύστημα μεταφορών, με έμφαση στο σιδηροδρομικό και το οδικό, απαιτεί άμεσες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας και της ανθεκτικότητας απέναντι στις κλιματικές προκλήσεις.

Η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή απαιτεί επενδύσεις σε έργα πρόληψης φυσικών καταστροφών και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των υποδομών για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των κλιματικών κινδύνων.

Η ενίσχυση της καινοτομίας στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες και η ανάπτυξη δεξιοτήτων είναι επίσης απαραίτητες για την άμβλυση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η γήρανση του πληθυσμού καθιστά επιτακτική την ανάγκη για ανάπτυξη υπηρεσιών μακροχρόνιας φροντίδας και προώθηση της ενεργού γήρανσης.

Τέλος, η προσιτή στέγαση συνιστά αναδυόμενο πρόβλημα, ιδίως σε τουριστικές περιοχές και αστικά κέντρα. Απαιτείται η εκπόνηση μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής για την κοινωνική στέγαση και την ενίσχυση της προσβασιμότητας σε προσιτές κατοικίες, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της κοινωνικής συνοχής και της ποιότητας ζωής.

ΣΤ. Κυριότερα αποτελέσματα σχετικών αξιολογήσεων

Με βάση το εγκεκριμένο Σχέδιο Αξιολόγησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, το α' τρίμηνο του 2024 εντάχθηκε, στην Προτεραιότητα 11 της Τεχνικής Βοήθειας, το συγχρηματοδοτούμενο έργο «**Σύμβουλοι Αξιολόγησης του Προγράμματος 'ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ' 2021-2027**».

Ακολούθησαν οι απαραίτητες προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος, βάσει των οποίων ανατέθηκαν και εκπονήθηκαν οι ακόλουθες αξιολογήσεις για τις οποίες δίνεται στη συνέχεια συνοπτική αναφορά:

ΣΤ.1. Σύμβουλος υποστήριξης της ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ για την αξιολόγηση του τομέα Υποδομών Μεταφορών του ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 για (α) την επικαιροποίηση του σχεδιασμού του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 και (β) τη διαμόρφωση της πρότασης 1ης Αναθεώρησής του.

Έναρξη υλοποίησης 27.09.2024, συμβατικό τίμημα 58.000 € πλέον ΦΠΑ και διάρκεια υλοποίησης 12 μήνες. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και παραληφθεί στο σύνολό του. Τα βασικά συμπεράσματα ήταν τα εξής:

- ✓ Απαιτούνται προσαρμογές στη στοχοθεσία και στη διάθεση των πόρων του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, λόγω των αποκλίσεων που προκύπτουν από το «κλείσιμο» του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020, προκειμένου να ολοκληρωθούν τα σχετικά συγχρηματοδοτούμενα έργα του τομέα μεταφορών που έχουν ξεκινήσει στην ΠΠ 2014-2020.
- ✓ Απαιτούνται αλλαγές για την ενσωμάτωση στοιχείων νέων Έργων στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 έναντι του αρχικού του σχεδιασμού.
- ✓ Προτείνεται η ενσωμάτωση phasing έργων αεροδρομίων στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027.
- ✓ Οι Προτεραιότητες που επηρεάζονται είναι οι Π01, Π03, Π04, Π06, Π07 και Π09.

Η Αξιολόγηση αξιοποιήθηκε για τη διαμόρφωση της Έκθεσης Ενδιάμεσης Επανεξέτασης, η οποία συντάχθηκε από την ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ και υποβλήθηκε στην Ε. Επιτροπή τον Μάρτιο του 2025.

ΣΤ.2. Σύμβουλος για την αρχική (1η) αξιολόγηση της αναγνωρισιμότητας του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ και την εξειδίκευση του Σχεδίου Δράσεων Επικοινωνίας

Έναρξη υλοποίησης 12.09.2024, συμβατικό τίμημα 14.600 € πλέον ΦΠΑ και διάρκεια υλοποίησης 6 μήνες. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και παραληφθεί στο σύνολό του. Τα βασικά συμπεράσματα ήταν τα εξής:

- ✓ Απαιτείται η επικαιροποίηση του Κεφαλαίου 7 του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 στην Επικοινωνία και Προβολή του, και στη Στρατηγική Επικοινωνίας για την προβολή του, με κατάλληλες επιμέρους προσαρμογές των Φάσεων Επικοινωνίας, των Ειδικών Στόχων και κοινών στόχους.
- ✓ Απαιτείται η εξειδίκευση ενός Σχεδίου Δράσεων Επικοινωνίας, με τις προτεραιότητες και τα μέσα προβολής, τα κοινά-στόχους και τις επιμέρους δράσεις που απαιτούνται για την αποτελεσματική διάχυση της πληροφορίας, κατά τη Β' Φάση της Επικοινωνίας και ειδικότερα για μία εστιασμένη

περίοδο κατά τα έτη 2026-2027, όπου αναμένεται να υπάρχει πλήρης ενεργοποίηση του Προγράμματος και ικανοποιητική πρόοδος των έργων του.

Βάσει των ανωτέρω συμπερασμάτων καταρτίστηκε αναλυτικό Σχέδιο Δράσεων Επικοινωνίας του Προγράμματος, διετούς διάρκειας, με στόχο τη σημαντική αύξηση της αναγνωρισιμότητας του Προγράμματος και την ανάδειξη του αντικτύπου των συγχρηματοδοτούμενων έργων στην ελληνική κοινωνία και οικονομία.

ΣΤ.3 Ενδιάμεση Αξιολόγηση Εφαρμογής του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ για την οριστική διάθεση του ποσού ευελιξίας (άρθρο 18 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060)

Σύμφωνα με σχετικές κατευθύνσεις της Ε. Επιτροπής (Δ' τρίμηνο του 2024) αξιοποιήθηκε η δυνατότητα κατάρτισης της από την ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, κατά το χρονικό διάστημα δ' τρίμηνο 2024 - α' τρίμηνο 2025 και υπεβλήθη εμπρόθεσμα μέσω SFC στις 31.3.2025. Βασικά συμπεράσματα ήταν τα εξής:

- ✓ Καταγράφεται σημαντική πρόοδος στην Π01, για την οποία αξιοποιείται ήδη σημαντική υπερδέσμευση. Θα πρέπει να ενισχυθεί με πόρους Ταμείου Συνοχής, λαμβάνοντας υπόψη (α) τη δυναμική απόδοσης δαπανών που καταγράφει ήδη το ενταγμένο έργο κατασκευής της Γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ Αθήνας, (β) τις εκτιμήσεις για τα νέα έργα προς ένταξη.
- ✓ Στην Π02 καταγράφεται χαμηλή ενεργοποίηση λόγω καθυστερήσεων στην ωρίμανση των έργων και των θεσμικών προϋποθέσεων. Απαιτούνται ενέργειες επίσπευσης.
- ✓ Απαιτείται ενίσχυση των πόρων της Π04 με πόρους Ταμείου Συνοχής, προκειμένου να ολοκληρωθούν σημαντικά τμηματοποιημένα από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 σιδηροδρομικά έργα του ΔΕΔ-Μ καθώς και άλλες ανελαστικές ανάγκες που θα ενισχύσουν την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα του δικτύου στον Άξονα ΠΑΘΕ/Π.
- ✓ Για τις ήδη ενταγμένες παρεμβάσεις κατασκευής / αναβάθμισης του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ της Π06 αξιοποιείται σημαντική υπερδέσμευση. Λαμβάνοντας υπόψη τις προγραμματικές αντίστοιχες δράσεις καθώς και τις προβλεπόμενες δράσεις οδικής ασφάλειας, απαιτείται ενίσχυση από πόρους ΕΤΠΑ (ΛΑΠ & ΜΕΤ).
- ✓ Οι παρεμβάσεις της Π08 παρουσιάζουν χαμηλή ενεργοποίηση και ωριμότητα. Απαιτούνται ενέργειες επίσπευσης.
- ✓ Η πρόοδος σε ότι αφορά στην επίτευξη των οροσήμων των δεικτών εκροής του εγκεκριμένου Προγράμματος αν και παρουσιάζει υστέρηση, δεν αποτυπώνει τη δυναμική υλοποίησης του και δεν διακυβεύει τη στοχοθεσία και τη στρατηγική του.
- ✓ Η υλοποίηση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ σε επίπεδο στρατηγικής και στοχοθεσίας εναρμονίζεται πλήρως με τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου και το ΕΣΕΚ.

Με βάση τα ανωτέρω συμπεράσματα, κρίθηκε απαραίτητη η αιτιολογημένη τροποποίηση του Προγράμματος για την οριστικοποίηση της κατανομής του ποσού ευελιξίας του και την ενσωμάτωση σε αυτό στοχευμένων νέων προτάσεων των ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ, που δεν υπήρχαν στον αρχικό σχεδιασμό του Προγράμματος.

Η σχετική πρόταση της Αναθεώρησής του, όπως υποβλήθηκε στις 31 Μαρτίου 2025 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της SFC, εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. C(2025) 5623 final/06-08-2025 Απόφαση της.

ΣΤ.4 Επικαιροποίηση της Ενδιάμεσης Αξιολόγησης Εφαρμογής του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό (ΕΕ) 2025/1914.

Σύμφωνα με σχετικές κατευθύνσεις της Ε. Επιτροπής αξιοποιήθηκε η δυνατότητα κατάρτισης της από την ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, κατά το χρονικό διάστημα του Δ' Τριμήνου 2025 και υποβάλλεται εμπρόθεσμα μέσω SFC έως 31.12.2025. Βασικά συμπεράσματα ήταν τα εξής:

- ✓ Οι Δράσεις που παρουσιάζουν πολύ μεγάλη υστέρηση στην ενεργοποίησή τους στις Προτεραιότητες του ΣΠ3, είναι οι εξής:
 - Π03/Δράση 3.2: Ανάπτυξη υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ (ΕΤΠΑ ΛΑΠ)
 - Π06/Δράση 6.3: Παρεμβάσεις βελτίωσης παθητικής οδικής ασφάλειας (ΕΤΠΑ ΛΑΠ)
 - Π07/Δράση 7.2: Σιδηροδρομικές συνδέσεις με λιμένες και αεροδρόμια (ΕΤΠΑ ΛΑΠ & ΜΕΤ)
 - Π08/Δράση 8.2: Βελτίωση της προσβασιμότητας των νησιών με ανάπτυξη συστήματος θαλάσσιων συγκοινωνιών (ΕΤΠΑ ΛΑΠ & ΜΕΤ).

Εκτιμάται αδυναμία αξιοποίησης των σχετικών διαθέσιμων πόρων μέχρι τη λήξη της περιόδου επιλεξιμότητας του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027.

- ✓ Είναι αναγκαία η διατήρηση κατά το δυνατό των στόχων συνεισφοράς για το κλίμα και το περιβάλλον, σε επίπεδο Προγράμματος, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060.
- ✓ Είναι απαραίτητη η συνέχιση της συγχρηματοδότησης, στις υφιστάμενες Προτεραιότητες του Προγράμματος, όλων των έργων που παρουσιάζουν ικανή πρόοδο ή/και ωριμότητα, σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης Ιουνίου 2025 και τις προβλέψεις δαπανών 2025 και 2026, όπως διαβιβάστηκαν στην ΕΥΣΣΑΕ και στην Ε. Επιτροπή (μέσω SFC) αντίστοιχα.
- ✓ Αξιοποιούνται οι δυνατότητες μεταφοράς πόρων από υφιστάμενες Προτεραιότητες του Προγράμματος στη νέα Προτεραιότητα Π12, κυρίως από Δράσεις των οποίων τα προγραμματικά έργα παρουσιάζουν μεγάλη ανωριμότητα και αδυναμία απορρόφησης των σχετικών πόρων εντός της ΠΠ 2021-2027.
- ✓ Αξιοποιούνται τα προβλεπόμενα στο άρθρο Άρθρο 26 του Καν. (ΕΕ) 2021/1060, σύμφωνα με το οποίο είναι εφικτή η μεταφορά πόρων μεταξύ Ταμείων (από ΕΤΠΑ σε Ταμείο Συνοχής) για τα έτη 2026 και 2027, υπό συγκεκριμένους όρους που έχουν κοινοποιηθεί στην Εθνική Αρχή Συντονισμού και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για επιβεβαίωση και σύμφωνη γνώμη επί της απαιτούμενης διαδικασίας τεκμηρίωσης.
- ✓ Διαμορφώνονται οι χρηματοδοτικοί πίνακες του Προγράμματος και της ενδεικτικής κατανομής των προγραμματισμένων πόρων (ΕΕ) ανά είδος παρέμβασης της Προτεραιότητας Π12 ώστε οι συνολικά διαθέσιμοι πόροι Κοινοτικής Συνδρομής της να ανέρχονται σε 185.432.552 €, ποσό που αντιστοιχεί στο 10% των συνολικά διαθέσιμων Κοινοτικών Πόρων του Προγράμματος, προκειμένου να αξιοποιηθεί η πρόβλεψη του Καν.2025/1914 για την παράταση επιλεξιμότητας όλου του Προγράμματος έως 31/12/2030.
- ✓ Αξιοποιείται η δυνατότητα διατήρησης της ήδη εγκεκριμένης Λογική της Παρέμβασης του Προγράμματος, σε σημαντικό βαθμό εντός της νέας Προτεραιότητας Π12, σε συνάφεια με τις καταγεγραμμένες ανάγκες χρηματοδότησης των νέων παρεμβάσεων της.
- ✓ Εμπλουτίζεται η στόχευση και η στρατηγική του Προγράμματος προκειμένου να υποστηριχθούν νέες δράσεις, που δεν εμπίπτουν στην υφιστάμενη Λογική της Παρέμβασης του Προγράμματος, και υποστηρίζουν τη στήριξη της άμυνας και της ασφάλειας.

- ✓ Προτείνεται η ένταξη νέων παρεμβάσεων (έργα υποδομών και προμηθειών) “διπλής χρήσης”, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2021/1328 και με τη σχετική απαιτούμενη επιβεβαίωση του ΥΠΕΘΑ. Οι εξεταζόμενες παρεμβάσεις είναι σε συνάρτηση με όποιους από τους κύριους διαδρόμους στρατιωτικής κινητικότητας (military mobility corridors) της ΕΕ διέρχονται ή/και εξυπηρετούν τη χώρα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν διακλαδώσεων αυτών με έμφαση στις διακρατικές συνδέσεις και αφορούν:
 - Σιδηροδρομικά έργα ΔΕΔ-Μ διπλής χρήσης
 - Ενίσχυση και αναβάθμιση κρίσιμων οδικών υποδομών ΔΕΔ-Μ διπλής χρήσης,
 - Αναβάθμιση κρίσιμων λιμενικών υποδομών ΔΕΔ-Μ διπλής χρήσης,
 - Ασφάλεια αερολιμένων ΔΕΔ-Μ διπλής χρήσης
 - Συστήματα ασφαλείας αεροναυτιλίας διπλής χρήσης
- ✓ Προτείνεται η ένταξη νέων παρεμβάσεων για την ενίσχυση της πολιτικής ετοιμότητας και ασφαλείας με σχετικές προμήθειες και αφορούν Συστήματα υποστήριξης άμυνας και ασφαλείας.
- ✓ Η ιεράρχηση των έργων και των δράσεων προς συμπερίληψη στη νέα Προτεραιότητα, οφείλει να γίνει με βάση την ωριμότητα τους, τους εκτιμώμενους προϋπολογισμούς και τα εκτιμώμενα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης / ολοκλήρωσης τους

Η διαδικασία για την έγκριση της πρότασης 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος από την Επιτροπή Παρακολούθησης του έχει ολοκληρωθεί με γραπτή διαδικασία μέσω ΔΙΑΥΛΟΥ..

Z. Πρόοδος στην επίτευξη των οροσήμων

Με βάση το σημείο (στ) του άρθρου 18 του ΚΚΔ, κατά την Ενδιάμεση Επανεξέταση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027, όπως υποβλήθηκε στην Ε. Επιτροπή στις 31/3/2025 μέσω SFC, εξετάστηκε η πρόοδος των οροσήμων των δεικτών εκροής που είχαν επιλεγεί για το έτος 2024 επιλεγεί, λαμβάνοντας υπόψη:

- α. Τα συγκεντρωτικά δεδομένα που διαβιβάστηκαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 31 Ιανουαρίου 2025 και αφορούσαν στην πρόοδο του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου των Προγραμμάτων έως το τέλος του έτους 2024
- β. Τις μείζονες δυσκολίες που προέκυψαν οι οποίες συνδέονται με καθυστερήσεις στον αρχικό προγραμματισμό και στην υλοποίηση των σχετικών δράσεων, σε λανθασμένες ή μη εκτιμήσεις κατά τον αρχικό ορισμό των στόχων, στη λανθασμένη χρήση δεικτών κλπ.

Πιο συγκεκριμένα, αξιολογήθηκε η επίδοση του σε ότι αφορά στην επίτευξη των οροσήμων επτά (7) διακριτών δεικτών εκροής του Προγράμματος για το έτος 2024, τα οποία στο σύνολό τους δεν επετεύχθησαν.

Στο πλαίσιο αυτό, διαμορφώθηκε η πρόταση 1^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος με την οποία ανακατανεμήθηκε το ποσό ευελιξίας των σχετικών Προτεραιοτήτων του σε άλλες Προτεραιότητες, λαμβάνοντας υπόψη (α) τα στοιχεία υλοποίησής τους και (β) τις μελλοντικές ανάγκες αναπρογραμματισμού.

Στον πίνακα που ακολουθεί, καταγράφονται τα ορόσημα και οι στόχοι του Προγράμματος. Η συνολική επίδοση του Προγράμματος θα αξιολογηθεί πλέον κατά το έτος 2029 σε ότι αφορά στην επίτευξη των στόχων των σχετικών δεικτών εκροής.

Προτεραιότητα	Στόχος Πολιτικής	Ειδικός Στόχος	Ταμείο	Κατηγορία Περιφέρειας	Δείκτης εκροής		Μονάδα μέτρησης	Ορόσημο 2024	Στόχος 2029
1	ΣΠ2	2.viii	ΤΣ		RCO57	Ικανότητα φιλικού προς το περιβάλλον τροχαίου υλικού μαζικών δημόσιων συγκοινωνιών	Επιβάτες	4.145	18.830
2	ΣΠ2	2.viii	ΤΣ		RCO57	Ικανότητα φιλικού προς το περιβάλλον τροχαίου υλικού μαζικών δημόσιων συγκοινωνιών	Επιβάτες	15.850	62.540
6	ΣΠ3	3.i	ΕΤΠΑ	Λιγότερο ανεπτυγμένες	RCO43	Μήκος νέων ή αναβαθμισμένων οδών - ΔΕΔ-Μ	Χιλιόμετρα	10,64	99,87
8	ΣΠ3	3.ii	ΕΤΠΑ	Λιγότερο ανεπτυγμένες	PSO908	Λιμενικές υποδομές που υποστηρίζονται	Λιμενικές υποδομές	3	18
8	ΣΠ3	3.ii	ΕΤΠΑ	Μετάβασης	PSO908	Λιμενικές υποδομές που υποστηρίζονται	Λιμενικές υποδομές	3	14
8	ΣΠ3	3.ii	ΕΤΠΑ	Λιγότερο ανεπτυγμένες	PSO492	Δρομολόγια άγονων ακτοπλοϊκών συνδέσεων	Δρομολόγια	468	1.092
8	ΣΠ3	3.ii	ΕΤΠΑ	Μετάβασης	PSO492	Δρομολόγια άγονων ακτοπλοϊκών συνδέσεων	Δρομολόγια	936	2.184

Η. Αναθεωρήσεις Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027

Η.1. Πρόταση 1^{ης} Αναθεώρησης Προγράμματος (Μάρτιος 2025)

Η πρόταση 1^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021–2027 διαμορφώθηκε βάσει των συμπερασμάτων της Έκθεσης Ενδιάμεσης Επανεξέτασης Μαρτίου 2025. Εστίασε στη βελτιστοποίηση της χρηματοδοτικής διάρθρωσης του Προγράμματος, χωρίς να τροποποιεί τη στρατηγική στόχευση ή τον χαρακτήρα των παρεμβάσεων. Οι βασικές παραδοχές της ήταν οι εξής:

- **Εναρμόνιση με τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου και ιδίως:**

- ✓ Την προώθηση επενδύσεων και μεταρρυθμίσεων στις σιδηροδρομικές και οδικές αστικές μεταφορές.
- ✓ Την ενίσχυση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου με έμφαση στην ολοκλήρωση της σηματοδότησης και την αξιολόγηση της κλιματικής τρωτότητας.

- **Ανακατανομή και ευελιξία πόρων:**

- ✓ Αξιοποίηση της ευελιξίας των Προτεραιοτήτων Π02 και Π08 για την ενίσχυση των Π01 και Π06, που παρουσιάζουν αυξημένες και ανελαστικές ανάγκες.
- ✓ Ενίσχυση της Προτεραιότητας Π04 για την ολοκλήρωση κρίσιμων σιδηροδρομικών έργων του ΔΕΔ-Μ, με πόρους από τις Προτεραιότητες Π09 και Π05 με ταυτόχρονη διασφάλιση της συνεισφοράς του Προγράμματος στους κλιματικούς και περιβαλλοντικούς στόχους του.
- ✓ Προσθήκη νέας Δράσης 9.3 «Βελτίωση ασφάλειας και εξυπηρέτησης νησιωτικών αερολιμένων ΔΕΔ-Μ», με εσωτερική ανακατανομή πόρων εντός της Π09 (Ταμείο Συνοχής).
- ✓ Ενημέρωση των Κωδικών Πεδίων Παρέμβασης και δεικτών για την ενσωμάτωση νέων έργων σε Π01, Π04, Π08 και Π09.
- ✓ Συμμόρφωση με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και τις περιβαλλοντικές στοχεύσεις, όπως ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 και στον Κανονισμό (ΕΕ) 2022/2039 (FAST-CARE), που επιτρέπει τη χρηματοδότηση έργων αερολιμένων υπό προϋποθέσεις.
- ✓ Διασύνδεση με το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014–2020, καθώς η ολοκλήρωση των τμηματοποιημένων έργων, κυρίως σε σιδηρόδρομο, αεροναυτιλία και αερολιμένες, δημιουργεί πρόσθετες και αναπόφευκτες χρηματοδοτικές ανάγκες στο νέο Πρόγραμμα.

Έγινε μερική ανακατανομή πόρων μεταξύ Προτεραιοτήτων και Πεδίων Παρέμβασης, ώστε να ενισχυθούν οι δράσεις με υψηλό βαθμό ενεργοποίησης και ώριμο στάδιο υλοποίησης, διατηρώντας ταυτόχρονα τη σταθερή συμβολή του Προγράμματος στους Στόχους Πολιτικής 2 (Μια πιο πράσινη Ευρώπη) και ΣΠ3 (Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη).

Εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. **C(2025) 5623 final/06-08-2025** Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Η.2. Πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης Προγράμματος (Φεβρουάριος 2026)

Η πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021–2027 διαμορφώθηκε βάσει των συμπερασμάτων της Επικαιροποίησης της Έκθεσης Ενδιάμεσης Επανεξέτασης Δεκεμβρίου 2025. Εστίασε στη διαμόρφωση νέας Προτεραιότητας για τη συγχρηματοδότηση παρεμβάσεων που υποστηρίζουν την άμυνα και την ασφάλεια, με αντίστοιχη ενσωμάτωση στη Λογική της Παρέμβασης του Προγράμματος των σχετικών στοιχείων, σύμφωνα με τα κατωτέρω:

- **Στόχευση για την Άμυνα και την ασφάλεια**

Λόγω της γεωπολιτικής αστάθειας και της ανάγκης ενίσχυσης της ευρωπαϊκής άμυνας, η Πολιτική Συνοχής, βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 2025/1914, δύναται να στηρίξει επενδύσεις σε ανθεκτικές υποδομές άμυνας ή διπλής χρήσης, με ιδιαίτερη έμφαση στις υποδομές μεταφορών στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 3, καθώς και προμήθειες που υποστηρίζουν την ασφάλεια των μεταφορών.

Η στήριξη αυτή αφορά στην προώθηση της στρατιωτικής κινητικότητας και τη βελτίωση κρίσιμων δικτύων μεταφορών, ώστε να εξυπηρετούν τόσο πολιτικές όσο και στρατιωτικές ανάγκες, συμβάλλοντας παράλληλα στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης.

- **Ειδικοί στόχοι**

Ο νέος Ειδικός Στόχος για το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, που μπορεί να εισαχθεί στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 είναι ο:

ΣΠ3/ RSO3.3: (iii) Ανάπτυξη ανθεκτικών αμυντικών υποδομών, με προτεραιότητα σε όσες είναι διπλής χρήσης, μεταξύ άλλων για την ενίσχυση της στρατιωτικής κινητικότητας στην Ένωση, καθώς και για την ενίσχυση της πολιτικής ετοιμότητας.

- **Νέα Πεδία Παρέμβασης:**

Το νέο Πεδίο Παρέμβασης για το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, που μπορεί να εισαχθεί στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 είναι το:

198: Υποδομές άμυνας και κατασκευές/αναβαθμίσεις υποδομών διπλής χρήσης, συμπεριλαμβανομένης της στρατιωτικής κινητικότητας.

197: Προστασία κρίσιμων υποδομών

Παράλληλα, διατηρείται η δυνατότητα αξιοποίησης και υφιστάμενων Πεδίων Παρέμβασης του ήδη εγκεκριμένου Προγράμματος (1^η Αναθεώρηση)

- **Νέοι Δείκτες:**

Προστίθενται οι εξής δείκτες εκροής:

RCO129: Υποδομές προσαρμοσμένες στις απαιτήσεις στρατιωτικής κινητικότητας.

PSO930: Έργα που ενισχύουν την πολιτική ετοιμότητα

Προστίθεται ο εξής δείκτης αποτελέσματος:

RCR96: Πληθυσμός που ωφελείται από μέτρα προστασίας από φυσικούς κινδύνους που δεν συνδέονται με την κλιματική αλλαγή και κινδύνους που συνδέονται με τις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Παράλληλα, διατηρείται η δυνατότητα αξιοποίησης και υφιστάμενων Δεικτών Εκροής και Αποτελέσματος του ήδη εγκεκριμένου Προγράμματος (1^η Αναθεώρηση)

- **Ενδεικτικές Δράσεις**

Οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στην πρόταση 2^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 αφορούν έργα σε κρίσιμες υποδομές του ΔΕΔ-Μ, σιδηροδρομικό δίκτυο, οδικό δίκτυο (σημειακές παρεμβάσεις σε τούνελ, γέφυρες, κλπ), λιμάνια, αεροδρόμια, καθώς και προμήθειες του τομέα μεταφορών, οι οποίες μπορούν να εξυπηρετούν τόσο πολιτικές όσο και στρατιωτικές ανάγκες. Για έργα διπλής χρήσης απαιτείται τεκμηρίωση από το αρμόδιο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη συμβολή των νέων Δράσεων στους διαδρόμους προτεραιότητας της στρατιωτικής κινητικότητας (Military mobility corridors), όπως αυτοί έχουν εγκριθεί από τα Κράτη - Μέλη. Παράλληλα, υποστηρίζονται παρεμβάσεις και εκτός των διαδρόμων εφόσον συνάδουν με την προαναφερόμενη λογική.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Συσχέτιση του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 με το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

Οι τομείς του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 που είναι άμεσα συνυφασμένοι με τους στόχους του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) είναι οι **Αστικές Μεταφορές** (Προτεραιότητες 01 & 02), οι **Σιδηροδρομικές Μεταφορές** (Προτεραιότητες 01 & 02) και οι **Θαλάσσιες Μεταφορές** (Προτεραιότητα 08).

Στο Αναθεωρημένο ΕΣΕΚ (ΦΕΚ Β' 6983/19-12-2024), η **στοχοθεσία** για τους εν λόγω τομείς εστιάζεται στην σταδιακή απανθρακοποίηση του μεταφορικού έργου έως το έτος 2030, συμβάλλοντας στην πορεία της χώρας προς την κλιματική ουδετερότητα, η οποία έχει ορίζοντα το έτος 2050.

Ειδικότερα για τις **Αστικές μεταφορές** (μέσα σταθερής τροχιάς, οδικές επιβατικές συγκοινωνίες), δίνεται έμφαση στη μείωση των εκπομπών CO₂ μέσω της αντικατάστασης παραδοσιακών μορφών και μεθόδων μετακίνησης με πιο σύγχρονες και φιλικές στο περιβάλλον. Σκοπός είναι η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών μετακίνησης καθώς και η αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), στα οποία θα πρέπει να υιοθετηθούν λύσεις μειωμένου ανθρακικού αποτυπώματος (εξηλεκτρισμός στόλου λεωφορείων, ανάπτυξη δικτύου Μετρό κ.λπ.).

Λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις από το ευρωπαϊκό και εθνικό θεσμικό πλαίσιο, στόχος είναι η ένταξη στο σχεδιασμό της χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων όπως και η προοδευτική αύξηση του αριθμού οχημάτων χαμηλών εκπομπών για την εξυπηρέτηση των αστικών μετακινήσεων. Ειδικότερα για τις οδικές συγκοινωνίες της μητροπολιτικής περιοχής Αθηνών, και με ορίζοντα το 2030, έχουν τεθεί συγκεκριμένοι στόχοι όσον αφορά την Πράσινη Κινητικότητα:

- ✓ Ενίσχυση του στόλου με οχήματα χαμηλών εκπομπών κατά 20% έως το έτος 2025, συγκριτικά με το έτος 2019.
- ✓ Ενίσχυση του στόλου με οχήματα χαμηλών εκπομπών κατά 40% έως το έτος 2028, συγκριτικά με το έτος 2019.
- ✓ Μείωση της τιμής του δείκτη εκπομπών οχημάτων στόλου (CO₂eq/km/επιβάτη) κατά 8% συγκριτικά με το έτος 2019.

Στις **Σιδηροδρομικές μεταφορές**, αναμένεται σημαντική μείωση των εκπομπών CO₂ χάρη στην ηλεκτροκίνηση που θα αναπτυχθεί περαιτέρω, στη βάση δύο στρατηγικών αξόνων:

- ✓ Ηλεκτροδότηση υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών του δικτύου, με στόχο την ηλεκτροδότηση του μεγαλύτερου ποσοστού του σιδηροδρομικού δικτύου, ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η κίνηση ρυπογόνων ντιζελάμαξων. Συγκεκριμένα, το μήκος της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής που θα είναι ηλεκτροδοτούμενη προβλέπεται να αυξηθεί κατά 15% έως το έτος 2030.
- ✓ Κατασκευή νέων ηλεκτροδοτούμενων σιδηροδρομικών γραμμών για την μετακίνηση της οδικής κυκλοφορίας προς την σιδηροδρομική, με στόχο την προσθήκη νέων ηλεκτροδοτούμενων γραμμών μήκους 244 χλμ έως το έτος 2030.

Τέλος για τις **Θαλάσσιες μεταφορές** (ακτοπλοΐα) το αναθεωρημένο ΕΣΕΚ περιλαμβάνει στόχους για τη φιλόδοξη μείωση των εκπομπών CO₂ από την ναυτιλία. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή «πράσινη» μετάβαση της ναυτιλίας στην απανθρακοποίηση είναι η διαθεσιμότητα ασφαλών εναλλακτικών καυσίμων σε επαρκείς ποσότητες ανά την υφήλιο και τεχνολογιών, χαμηλού ή μηδενικού αποτυπώματος σε άνθρακα.

Βάσει στοιχείων για το μήκος των γραμμών και τη χωρητικότητα των πλοίων στη ναυτιλία εξετάζονται οι εξής άξονες/κατευθύνσεις σχετικά με την απανθρακοποίηση του κλάδου αυτού:

- ✓ Αύξηση της χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας, τόσο μέσω εφαρμογής της ηλεκτροκίνησης σε πλοία που διανύουν κυρίως πορθμειακές γραμμές, όσο και μέσω χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας για την τροφοδοσία ελλιμενισμένων πλοίων (με ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών στα λιμάνια)
- ✓ Έμφαση στις άγονες γραμμές για εξέταση κατά περίπτωση της καταλληλότητας ειδικών επιλογών
- ✓ Χρήση εναλλακτικών καυσίμων σε μεγαλύτερα πλοία που διανύουν μεγαλύτερες και ακανόνιστες αποστάσεις.

Στο Αναθεωρημένο ΕΣΕΚ καθορίζονται επιπλέον και **μέτρα / δράσεις** ανά τομέα πολιτικής για την επίτευξη του εθνικού στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για την περίοδο 2025-2030. Σε ότι αφορά στις Μεταφορές και ειδικότερα για τους τομείς που εξετάζονται ανωτέρω, το ΕΣΕΚ περιλαμβάνει διακριτές πράξεις / έργα μέρος των οποίων έχουν ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό, στη στρατηγική και στη στοχοθεσία του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027. Τα εν λόγω έργα σταδιακά εντάσσονται και υλοποιούνται στο πλαίσιο του Προγράμματος.

Ειδικότερα:

Σε ότι αφορά στις **Αστικές μεταφορές**, οι δράσεις για την απανθρακοποίηση των οδικών επιβατικών συγκοινωνιών στην Αττική που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 αφορούν:

- ✓ Στη σύνταξη Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών και προγράμματος εφαρμογής του.
- ✓ Στην υλοποίηση προγράμματος ανανέωσης στόλου με νέα οχήματα χαμηλών εκπομπών.

Σε ότι αφορά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, οι σχετικές δράσεις για την Αττική που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 αφορούν:

- ✓ Στην επέκταση της Γραμμής 2 του Μετρό από την Ανθούπολη προς Ίλιον.
- ✓ Στην κατασκευή της Γραμμής 4 του Μετρό.
- ✓ Στην προμήθεια νέων διρευματικών συρμών για την εξυπηρέτηση της Γραμμής 3 του Μετρό.

Στις **Σιδηροδρομικές μεταφορές**, οι δράσεις για την επέκταση της ηλεκτροκίνησης υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Εγκατάσταση Ηλεκτροκίνησης, Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης και ETCS L1 στην υφιστάμενη μονή σιδηροδρομική γραμμή Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα.
- ✓ Σηματοδότηση – Ηλεκτροκίνηση στην υφιστάμενη μονή σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα – Βόλος.
- ✓ Ηλεκτροκίνηση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι πέραν των ανωτέρω έργων, στο σχεδιασμό του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 περιλαμβάνεται και πλήθος άλλων έργων κυρίως στους τομείς των αστικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, που λόγω της φύσης τους, συμβάλλουν στον εθνικό στόχο μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τη περίοδο 2025-2030.