

ΓΝΩΜΗ της Ο.Κ.Ε.

“Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
Σιδηρόδρομοι, Αερολιμένες,
Αστικές Μεταφορές 2000-2006”

Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
Κ.Π.Σ. (vo. 7)

Αθήνα, 26 Νοεμβρίου 2001

Διαδικασία

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (Ο.Κ.Ε.) ανέλαβε την έκδοση Γνώμης για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα “Σιδηρόδρομοι, Αερολιμένες, Αστικές Μεταφορές” 2000-2006, με βάση το άρθρο 82 παρ. 3 του **Συντάγματος** και το άρθρο 4 του **Ν. 2232/1994**.

Η Ο.Κ.Ε. αποφάσισε την έκδοση Γνώμης για κάθε Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τρεις λόγους. Πρώτον, σύμφωνα με τον ιδρυτικό νόμο της Ο.Κ.Ε., ο μόνος τρόπος με τον οποίο μπορεί να εκφρασθεί επί διαφόρων κειμένων, όπως το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, είναι με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 2 του Ν. 2232/1994. Δεύτερον, η Ο.Κ.Ε. αναγνωρίζει ότι οι θέσεις που εκφράζονται στα διάφορα Επιχειρησιακά Προγράμματα και στο Συμπλήρωμα Προγραμματισμού, αποτελούν σημαντικές πολιτικές παρεμβάσεις, για τις οποίες απαιτείται και η άποψη της ελληνικής κοινωνίας - ανεξαρτήτως αν αυτές μπορούν να αλλάξουν εφόσον έχουν συμφωνηθεί μεταξύ της Κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τρίτον, η Ο.Κ.Ε. κρίνει ότι είναι απαραίτητες αυτές οι γνωμοδοτήσεις τώρα, για να έχει άποψη για τις αλλαγές που θα απαιτηθούν να γίνουν το 2003, στη διαδικασία της ενδιάμεσης αξιολόγησης του Κ.Π.Σ.

Η Ο.Κ.Ε. συμμετέχει με δικαίωμα ψήφου σε όλες τις Επιτροπές Παρακολούθησης του Γ Κ.Π.Σ. με τακτικό και αναπληρωματικό μέλος και με σκοπό τη βελτιστοποίηση των θέσεων που θα εκφράσουν οι εκπρόσωποί της σε αυτές, έχει συστήσει ειδική Επιτροπή Επιστημονικής Στήριξης για το Γ Κ.Π.Σ. με Πρόεδρο τον κ. **Δημήτρη Πολίτη** και μέλη τους κ.κ. **Χαράλαμπο Κεφάλα, Ρένα Κουμά-**

ντου, Κωνσταντίνο Κόλλια, Νικόλαο Λιόλιο και Παναγιώτη Αλεξόπουλο. Ως εμπειρογνώμονες μετέχουν οι κ.κ. **Φωκίων Δεληγιάννης, Κατερίνα Μπατζελή και Γιώργος Ρωμανιάς.** Τον επιστημονικό συντονισμό έχουν οι επιστημονικοί συνεργάτες της Ο.Κ.Ε., **Δρ Ματίνα Γιαννακούρου, Μαρία Ιωαννίδου και Δρ Αθανάσιος Παπαϊωάννου.**

Ειδικότερα, για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα “Σιδηρόδρομοι, Αερολιμένες, Αστικές Μεταφορές” 2000-2006, συστήθηκε Επιτροπή με Πρόεδρο τον κ. **Ιωάννη Κωνσταντινίδη** και μέλη τους κ.κ. **Βασίλειο Παγώνη, Αναστάσιο Μαστρογιάννη, Στέλιο Κολέτση, Χρήστο Σπίρτζη και Φώτη Τσανικλίδη.** Στην Επιτροπή Εργασίας συμμετείχε ως Εμπειρογνώμων ο κ. **Αλέξανδρος Βλαχογιάννης.** Τον επιστημονικό συντονισμό είχε η εξωτερική επιστημονική συνεργάτης της Ο.Κ.Ε. **κα Παναγιώτα Κουρή.**

Η Επιτροπή Εργασίας άρχισε τις εργασίες της την 1η Οκτωβρίου 2001 και τις ολοκλήρωσε σε πέντε (5) συνεδριάσεις. Το κείμενο υπεβλήθη στην προαναφερθείσα ειδική Επιτροπή Επιστημονικής Στήριξης, η οποία, αφού το επεξεργάστηκε, το διαβίβασε στην Εκτελεστική Επιτροπή. Η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγησή της προς την Ολομέλεια στην συνεδρίασή της στις 19 Νοεμβρίου 2001.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητές ήταν οι κ.κ. **Ιωάννης Κωνσταντινίδης και Φώτης Τσανικλίδης,** μετά από σχετική συζήτηση στη συνεδρίαση της 26ης Νοεμβρίου 2001 διατύπωσε την υπ’ αριθ. 67 Γνώμη της Ο.Κ.Ε.

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ανάπτυξη και Κοινωνική Συνοχή

Σε μία σύγχρονη δημοκρατική κοινωνία, η επιτυχία μιας στρατηγικής οικονομικής ανάπτυξης εξαρτάται, κυρίως, από τη συμμετοχή του συνόλου των κοινωνικών και οικονομικών δυνάμεων στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο όλων των απαραίτητων μέτρων πολιτικής. Η κοινωνική συναίνεση σε ένα σχέδιο οικονομικής ανάπτυξης προϋποθέτει ότι αυτό διέπεται από τις αρχές της άμβλυσης των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων. Σε πολλές περιπτώσεις, σε μία σταθερή πορεία μακροπρόθεσμης οικονομικής ανάπτυξης, απαιτούνται βραχυχρόνιες θυσίες που δεν κατανέμονται ισομερώς σε όλα τα κοινωνικά στρώματα. Η μακροχρόνια και συνεπώς βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη δεν απαιτεί μόνο σεβασμό στο περιβάλλον και στις μελλοντικές γενιές, αλλά και άμβλυση των κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων, οι οποίες καθίστανται εφικτές σε ένα περιβάλλον οικονομικής ανάπτυξης και προόδου.

Η πορεία της οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδος, στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, μπορεί να χαρακτηριστεί συνολικά ως επιτυχημένη, όσον αφορά στην επίτευξη του στόχου της οικονομικής μεγέθυνσης (αύξηση του συνολικού και κατά κεφαλή ΑΕΠ). Η εμπειρία έχει καταδείξει ότι η κοινωνική συναίνεση οποιωνδήποτε μέτρων οικονομικής ανάπτυξης αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση μακρόπνων σχεδίων οικονομικής ανάπτυξης. Προσπάθειες επιβολής συνολικών ή επί μέρους οικονομικών μέτρων και πολιτικών, που βρίσκουν αντίθετους τους κοινωνικούς εταίρους, έχουν περιορισμένες πιθανότητες επιτυχίας.

Η εμπειρία της τελευταίας δεκαετίας στην Ελλάδα έδειξε ότι οι κοινωνικοί εταίροι είναι ώριμοι να δέχονται ακόμη και θυσίες για την επίτευξη εθνικών οικονομικών στόχων, όπως αυτόν της ένταξης της

χώρας μας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση της Ευρώπης (Ο.Ν.Ε.). **Ο νέος στόχος**, που πολύ σωστά πλέον τίθεται στη χώρα μας, **της σύγκλισης της οικονομίας μας με τις αναπτυγμένες οικονομίες των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να γίνει μέσα σε ένα πλαίσιο κοινωνικής συναίνεσης και αποδοχής**, που ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της, θα είναι και η άμβλυση των κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων που δημιουργήθηκαν στην πορεία ένταξης της χώρας μας στην Ο.Ν.Ε. και όχι μόνο εξ αιτίας αυτής.

Γ Κ.Π.Σ. και Κοινωνικός Έλεγχος- Συμμετοχή

Τα πρώτα στοιχεία από το νέο αναπτυξιακό σχέδιο της χώρας για την περίοδο 2000-2006 δείχνουν ότι η ελληνική πολιτεία έχει αρχίσει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη της την ανάγκη κοινωνικής συμμετοχής, που μετουσιώθηκε, εν μέρει, σε πράξη, με τη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων στο σχεδιασμό του προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Η συμμετοχή της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ελλάδος (Ο.Κ.Ε.), με γνωμοδοτήσεις στο στάδιο του συνολικού σχεδιασμού ήταν πολύ σημαντική (βλέπε παρακάτω το σχετικό μέρος), αλλά δεν της ζητήθηκε και η ανάλογη συμμετοχή στα επί μέρους (τομεακά) προγράμματα ανάπτυξης. Ενθαρρυντική, όμως, είναι η συμμετοχή της Ο.Κ.Ε. στην υλοποίηση αυτού του προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, που για πρώτη φορά καθιερώνεται και θεσμικά σε όλα τα επίπεδα, 11 τομείς και 13 περιφέρειες. Το πιο σημαντικό από όλα είναι η καθιέρωση του δικαιώματος θεσμικού ελέγχου της διαδικασίας υλοποίησης αυτού του σχεδίου οικονομικής ανάπτυξης στο πλαίσιο των χρηματοδοτικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή, όπως πλέον έχει καθιερωθεί να ονομάζεται, το Γ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.).

Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης είναι ολοκληρωμένα διαρθρωτικά προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης και αποτελούν το βασικό εργαλείο της ευρωπαϊκής περιφερειακής και διαρθρωτικής πολιτικής. Χρηματοδοτούνται, κατά το ήμισυ, περίπου, από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία και αποσκοπούν στη διεύρυνση των παραγωγικών δυνατοτήτων της οικονομίας και στην αποτελεσματικότερη λειτουργία των αγορών.

Το Γ Κ.Π.Σ., που υλοποιείται στο διάστημα 2000-2006, έχει στόχο την οικονομική και κοινωνική συνοχή, με κύριες προτεραιότητες την ανταγωνιστικότητα, την απασχόληση, μέσω της ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού, το περιβάλλον και τη βιώσιμη ανάπτυξη, καθώς και την παροχή ίσων ευκαιριών. Η συμβολή των κοινωνικών φορέων στην υλοποίηση του Γ Κ.Π.Σ., που αποτελεί τη σημαντικότερη ολοκληρωμένη αναπτυξιακή παρέμβαση για την Ελλάδα, τα επόμενα χρόνια, είναι επιβεβλημένη για τη διασφάλιση της ορθής και δημοκρατικής διαχείρισης και της αξιοποίησης των σημαντικότερων διαρθρωτικών, εθνικών και ιδιωτικών πόρων που θα χρηματοδοτήσουν τα έργα του Γ Κ.Π.Σ.

Ο σχεδιασμός του Γ Κ.Π.Σ. έχει ενσωματώσει την εμπειρία της εφαρμογής των δύο πρώτων φάσεων διαρθρωτικών παρεμβάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) (Α΄ και Β΄ Κ.Π.Σ.) και των μεταβολών που συντελέστηκαν στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον κατά τις φάσεις αυτές και συνοδεύθηκε από διεργασίες μεταρρύθμισης των Κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής τους. Στο πλαίσιο αυτό, το Γ Κ.Π.Σ. χαρακτηρίζεται από τη διαμόρφωση νέων κανόνων, όσον αφορά στους στόχους παρεμβάσεων, τις κοινοτικές πρωτοβουλίες, τον προγραμ-

ματισμό των παρεμβάσεων, καθώς και την εταιρική σχέση, την προσθετικότητα και αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των διαρθρωτικών πολιτικών.

Οι Τοποθετήσεις της Ο.Κ.Ε. για το Σχέδιο Γ Κ.Π.Σ.

Στην υλοποίηση του Γ Κ.Π.Σ., υπάρχει, ιδιαίτερα, σημαντική ενδυνάμωση του ρόλου των κοινωνικών φορέων, μέσω της διεύρυνσης του ορισμού της εταιρικής σχέσης. Με τη μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων, στον ορισμό της εταιρικής σχέσης, εκτός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του κράτους-μέλους συμμετέχουν πλέον, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι οικονομικοί και κοινωνικοί φορείς και άλλοι αρμόδιοι οργανισμοί, στις φάσεις σχεδιασμού, αξιολόγησης, παρακολούθησης και αποτίμησης κάθε δέσμης διαρθρωτικών παρεμβάσεων.

Στην Ελλάδα, η αναβάθμιση της συμμετοχής των κοινωνικών φορέων κατέστη εμφανής από τη φάση σχεδιασμού του Κ.Π.Σ., καθώς ακολουθήθηκε η πρακτική έκφρασης Γνώμης από πλευράς της Ο.Κ.Ε., αλλά και μεμονωμένων κοινωνικών φορέων σε διάφορες φάσεις προετοιμασίας του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης (Σ.Π.Α.) 2000-2006. Στο πλαίσιο του θεσμού της Ο.Κ.Ε., οι οικονομικοί και κοινωνικοί φορείς είχαν την ευκαιρία να διατυπώσουν τις απόψεις τους και να εμπλακούν στις διαδικασίες κατάρτισης του Γ Κ.Π.Σ., συμβάλλοντας ουσιαστικά στη διαμόρφωση προτάσεων, για τον προσδιορισμό των διαρθρωτικών παρεμβάσεων. Η Ο.Κ.Ε. έχει επανειλημμένα τοποθετηθεί, σχετικά με τις προκλήσεις - ευκαιρίες, που προκύπτουν από τη μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων και από την υλοποίηση του Γ Κ.Π.Σ. μέσα από μια σειρά Γνωμών που έχει εκδώσει¹:

¹ Για το πλήρες κείμενο των Γνωμών, που έχει εκδώσει, μέχρι σήμερα, η Ο.Κ.Ε., βλ. στην ιστοσελίδα της Ο.Κ.Ε. <http://www.oke.gr>

- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Ατζέντα 2000 - Διαρθρωτικά Ταμεία”, Γνώμη νο.26/ Φεβρουάριος 1999.
- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006. Μεταποίηση και Υπηρεσίες”, Γνώμη νο.30/Απρίλιος 1999.
- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Συνοπτικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006”, Γνώμη νο.34/Αύγουστος 1999.
- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006”, Γνώμη νο.36/ Δεκέμβριος 1999.

Η Ο.Κ.Ε. κρίνει θετικά τους νέους προσανατολισμούς που προκύπτουν από τη μεταρρύθμιση των Κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων και ιδιαίτερα από την εγκατάλειψη του συστήματος συνδιαχείρισης των διαρθρωτικών σχεδίων και προγραμμάτων, από τα εθνικά κράτη και την Ε.Ε. και την υιοθέτηση ενός νέου συστήματος, που χαρακτηρίζεται από την αποκέντρωση των διαδικασιών σχεδιασμού και υλοποίησης και από την αναβάθμιση της ευθύνης των κρατών με ταυτόχρονη συμμετοχή των κοινωνικών φορέων.

Ειδικότερα, η Ο.Κ.Ε. έχει επανειλημμένα εκφράσει την ικανοποίησή της, για τη μεταφορά αρμοδιοτήτων προς τα κράτη και για τη διεύρυνση του ορισμού της εταιρικής σχέσης με την επακόλουθη αναβάθμιση της συμμετοχής των κοινωνικών φορέων, που καλούνται πλέον να διαμορφώσουν τις συνιστώσες της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, σε όλο το φάσμα της οικονομικοκοινωνικής δραστηριότητας.

Ιδιαίτερα κρίσιμη θεωρείται, από πλευράς Ο.Κ.Ε., η ανάγκη επίτευξης μεγίστης αποτελεσματικότητας των διαρθρωτικών πολιτικών. Βασική προϋπόθεση είναι η σύγκλιση των ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και η μέγιστη προσπάθεια δια-

σφάλισης των προϋποθέσεων πλήρους απορρόφησης των πόρων, αλλά και, κυρίως ορθολογικής αξιοποίησής τους, με αναπτυξιακά κριτήρια.

Η Ο.Κ.Ε., αναγνωρίζοντας την κοινωνική σημασία μιας αναπτυξιακής προσπάθειας, που θα πρέπει να έχει ως στόχο την επίλυση σημαντικών κοινωνικών προβλημάτων, προέβη στην έκδοση Γνωμών Πρωτοβουλίας για δύο πολύ σημαντικά ζητήματα, που είναι “**Η Φτώχεια στην Ελλάδα**” (Γνώμη νο.41/Ιούλιος 2000) και “**Το Δημογραφικό Ζήτημα**” (Γνώμη νο.49/Δεκέμβριος 2000). Οι δύο αυτές Γνώμες αποτελούν την αρχή διαμόρφωσης μιας βάσης θέσεων της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ελλάδος για την κοινωνική διάσταση της αναπτυξιακής πορείας της ελληνικής οικονομίας.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί αυτονόητο ότι απώτερος σκοπός κάθε αναπτυξιακής προσπάθειας είναι η διαμόρφωση των απαραίτητων προϋποθέσεων κοινωνικής συνοχής, που εξασφαλίζεται μόνο όταν αμβλύνονται οι κοινωνικές ανισότητες. Συνεπώς, κάθε αναπτυξιακή προσπάθεια θα πρέπει, άμεσα και έμμεσα, να διαμορφώνει τις απαραίτητες συνθήκες αύξησης της απασχόλησης, μείωσης της φτώχειας και αύξησης της κοινωνικής ευημερίας.

Η Ο.Κ.Ε. στη Γνώμη της για τη φτώχεια, είχε θέσει το όλο ζήτημα ως μέρος της αναπτυξιακής προσπάθειας της χώρας. Συγκεκριμένα, είχε αναφέρει ότι το πρόγραμμα για την καταπολέμηση της φτώχειας, δεν μπορεί να στηρίζεται αποκλειστικά στις πολιτικές κοινωνικής πρόνοιας. Αντιθέτως, το πρόγραμμα κατά της φτώχειας, είναι ένα πολυσύνθετο πρόγραμμα που πρέπει να συνδέεται οργανικά με τις:

- επί μέρους εκφάνσεις της αναπτυξιακής πολιτικής,
- πολιτικές για τη γεωργική ανάπτυξη,

- (ενεργητικές και παθητικές) πολιτικές της αγοράς εργασίας,
- πολιτικές κοινωνικής ασφάλειας,
- πολιτικές εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης,
- πολιτικές υγείας,
- πολιτικές εναντίον του κοινωνικού αποκλεισμού,
- πολιτικές κοινωνικής πρόνοιας, στέγασης και ενίσχυσης της παιδικής ηλικίας και της μητρότητας και
- περιφερειακές πολιτικές.

Γίνεται σαφές από το παραπάνω ότι, όλα τα τομεακά επιχειρησιακά προγράμματα, καθώς και όλα τα περιφερειακά προγράμματα για τα οποία καλείται να γνωμοδοτήσει η Ο.Κ.Ε. έχουν άμεση σχέση με το πρόβλημα της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού. Οι πολιτικές παρέμβασης που αναπτύχθηκαν στις δύο αυτές Γνώμες αποτελούν τη βάση, στην οποία στηρίζονται οι προτάσεις της Ο.Κ.Ε. σε όλες τις Γνώμες της για τα επιχειρησιακά προγράμματα υλοποίησης του Γ' Κ.Π.Σ.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι το Γ' Κ.Π.Σ., ανεξάρτητα αν είναι το τελευταίο πακέτο στήριξης ή όχι, αποτελεί τη μεγάλη ευκαιρία της Ελλάδος για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Η Ο.Κ.Ε. γνωρίζει ότι αλλάζουν σημαντικά τα δεδομένα στον πολιτικό και οικονομικό χάρτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ο.Κ.Ε. σε δύο Γνώμες της είχε την ευκαιρία να τοποθετηθεί σε ζητήματα που αφορούν το μέλλον της Ευρώπης. Η Ο.Κ.Ε. εξέφρασε τις απόψεις της για το **“Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου”** (Γνώμη νο.19/Ιούλιος 1998) όπου, εκτός των άλλων, θεωρεί πολύ σημαντική την πολιτική μεταβίβασης των εισοδημάτων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.), ως εργαλείο άμβλυνσης των κοινωνικών ανισοτήτων και

συνεπώς μέρος μιας γενικότερης αναπτυξιακής προοπτικής. Στην ίδια Γνώμη η Ο.Κ.Ε. επισήμανε το πρόβλημα που μπορεί να δημιουργηθεί από τη διεύρυνση με την μετατόπιση του κέντρου βάρους από τις χώρες της Νότιας Ευρώπης στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Το θέμα της διεύρυνσης κρίθηκε τόσο σημαντικό, που η Ο.Κ.Ε. θεώρησε χρήσιμο να εκφέρει Γνώμη **“Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης”**, (Γνώμη νο.46/Οκτώβριος 2000). Στη Γνώμη αυτή η Ο.Κ.Ε. τάχθηκε υπέρ της διεύρυνσης αλλά επεσήμανε ότι το “εγχείρημα της διεύρυνσης κρύβει πολλούς κινδύνους για τη σταθερότητα, την οικονομική και κοινωνική συνοχή της Ένωσης”. Η Ο.Κ.Ε., εκτός των άλλων, πρότεινε ότι η αντιμετώπιση αυτών των κινδύνων προϋποθέτει ότι η Ε.Ε. θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις εσωτερικές αναδιαρθρώσεις της. Το Γ' Κ.Π.Σ. αποτελεί χρήσιμο εργαλείο επίστευσης αυτών των εσωτερικών αναδιαρθρώσεων.

Η Ο.Κ.Ε. συμμετέχει με δικαίωμα ψήφου σε όλες τις Επιτροπές Παρακολούθησης του Γ' Κ.Π.Σ. Ειδικότερα, η συμμετοχή της Ο.Κ.Ε. στις εν λόγω Επιτροπές προβλέπεται στον Κανονισμό 1260/1999 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί γενικών διατάξεων για τα Διαρθρωτικά Ταμεία, ο οποίος εφαρμόστηκε με το Ν. 2860/2000 άρθρο 14. Η εξέλιξη αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική και καταδεικνύει τον αποφασιστικό ρόλο των κοινωνικών και οικονομικών φορέων στη διαδικασία εφαρμογής του Προγράμματος, αφού οι Επιτροπές Παρακολούθησης έχουν την κύρια ευθύνη και τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας της υλοποίησης. Με σκοπό τη βελτιστοποίηση των θέσεων που θα εκφράσουν οι εκπρόσωποί της σε αυτές, έχει συστήσει ειδική Επιτροπή Επιστημονικής Στήριξης, κατά τα αναφερόμενα ανωτέρω στη Διαδικασία.

Για κάθε τομεακό πρόγραμμα η Ο.Κ.Ε. έχει συστήσει Επιτροπή Εργασίας με σκοπό την έκδοση Γνώμης επί των κειμένων του Επιχειρησιακού Προγράμματος και του

Συμπληρώματος Προγραμματισμού. Επίσης, έχει συσταθεί μία επιτροπή για την έκδοση Γνώμης για όλα τα περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα. Η πρόκληση για την Ο.Κ.Ε. και γενικότερα για τους συμμετέχοντες στην εθνική προσπάθεια αξιοποίησης των δυνατοτήτων που προσφέρει το Γ΄ Κ.Π.Σ. είναι μεγάλη, δεδομένου μάλιστα ότι αυτό αφορά σημαντικότερα κονδύλια σε κρίσιμους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Η Ο.Κ.Ε., μετά την συνταγματική κατοχύρωσή της (βλ. άρθρο 82 παράγραφος 3 του Συντάγματος), αποτελεί θεσμό, απο-

στολή του οποίου είναι “η διεξαγωγή του κοινωνικού διαλόγου για τη γενική πολιτική της Χώρας και ιδίως για τις κατευθύνσεις της οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής”.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Ο.Κ.Ε. αποτελεί εκφραστή της θεσμοθετημένης ελληνικής κοινωνίας και θεωρεί ότι, εκφράζοντας το σύνολο των κοινωνικών εταίρων, έχει την από το νόμο υποχρέωση, αλλά, κυρίως, την υποχρέωση απέναντι στην ελληνική κοινωνία και πολιτεία να τοποθετηθεί επί του πιο σημαντικού σχεδίου διαρθρωτικών παρεμβάσεων που είναι το Γ΄ Κ.Π.Σ.

Β. ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε. ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ, ΤΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Από την ίδρυση της ΕΟΚ ακόμα, διαβλέπουμε τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι μεταφορές για την επίτευξη βασικών ελευθεριών (κίνησης αγαθών, προσώπων και υπηρεσιών) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γι' αυτό και στην ιδρυτική Συνθήκη της Ρώμης γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις μεταφορές.

Παρ' όλα αυτά η κοινή πολιτική μεταφορών έχει περάσει από περιόδους άνθισης και ύφεσης. Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία, παρατηρούμε μια μεγάλη πρόοδο στην ανάπτυξη των μεταφορών και των υποδομών αυτών.

Το 1992 η Επιτροπή δημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών. Το 1995 υιοθέτησε ένα πενταετές πρόγραμμα δράσης για τις μεταφορές. Το 1998 δημοσιεύει σε σχετική ανακοίνωση την πρόοδο που έχει επιτευχθεί και εξετάζει τις μελλοντικές ανάγκες.

Ωστόσο, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι με την ταχύτητα που αυξάνεται η ζήτηση για τα μέσα μεταφοράς και με την ταχύτητα με την οποία αναπτύσσονται, κάθε σχεδιασμός θα πρέπει να είναι μακροπρόθεσμος.

Η Επιτροπή για την κοινή πολιτική μεταφορών, θέτει τρεις κύριους στόχους και ορισμένους δευτερεύοντες:

α) Βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας

- i) Πρόσβαση στην αγορά και λειτουργία της αγοράς.
- ii) Ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών.

iii) Ορθή και αποτελεσματική επιβολή τελών στις μεταφορές.

iv) Οικονομική και κοινωνική συνοχή.

v) Εξασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων.

β) Βελτίωση της ποιότητας

i) Ασφάλεια.

ii) Περιβάλλον.

iii) Προστασία των καταναλωτών και βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών.

iv) Προετοιμασία για το μέλλον.

γ) Βελτίωση της εξωτερικής απόδοσης (CES 699/99 Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. για την "Κοινή Πολιτική Μεταφορών Βιώσιμη κινητικότητα: Προοπτικές για το μέλλον")

Η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. πιστεύει ότι οι **κύριοι στόχοι ανάπτυξης** του μεταφορικού συστήματος θα πρέπει να είναι οικονομικοί, κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί.

Οικονομικοί στόχοι

α) Κεντρικός ρόλος στη στήριξη της ενιαίας αγοράς.

β) Διευκόλυνση της ανάπτυξης δεσμών με τις υποψήφιας και άλλες χώρες.

γ) Ενίσχυση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας στην παγκόσμια οικονομία.

δ) Άμεση και έμμεση ανάπτυξη της απασχόλησης.

Κοινωνικοί Στόχοι

- α) Η κοινωνική περιφερειακή συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- β) Η δυνατότητα πρόσβασης των αποκλεισμένων πολιτών στις μεταφορές.
- γ) Η παροχή των φιλοπεριβαλλοντικών μεταφορικών επιλογών.
- δ) Η παροχή κατάλληλων συστημάτων αστικών μεταφορών.
- ε) Η ασφάλεια (*COM (1998)806 τελικό. Η Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. CΕS707/99 της 7-8/7/1999*).

Περιβαλλοντικοί Στόχοι

- α) Επίτευξη αποτελεσματικότητας σε όλους τους τρόπους μεταφορών.
- β) Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων και οι μαζικές δημόσιες μεταφορές.
- γ) Ελαχιστοποίηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου.
- δ) Αντιμετώπιση του προβλήματος της θέρμανσης του πλανήτη.
- ε) Χωροταξικός σχεδιασμός.
- στ) Ανάπτυξη συστημάτων αστικών μεταφορών.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό η ευρωπαϊκή πολιτική για την ανάπτυξη των μεταφορών να συνεκτιμά τη διάσταση της απασχόλησης, προκειμένου να διασφαλιστούν οι ειδικευμένες θέσεις απασχόλησης και να δημιουργηθούν νέες. Από την άποψη αυτή, είναι σημαντικό να προαχθεί η κατάρτιση των εργαζομένων και να αναπτυχθούν νέες τεχνολογίες και μέθοδοι εργασίας.

Επιπλέον, η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι:

- Είναι ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στις διαρθρωτικές μεταβολές στις οικονομίες των κρατών-μελών και στις επιπτώσεις τους στη χρήση των μεταφορικών μέσων και στην ανάπτυξή τους.
- Υπάρχει δυσκολία συμβιβασμού των φιλελευθέρων οικονομικών πολιτικών για τη διασφάλιση των επιλογών και του ανταγωνισμού στις μεταφορές, με τις ενισχύσεις για την προώθηση συγκεκριμένων τύπων μεταφορών.
- Υπάρχει ανάγκη να παράσχει η Επιτροπή λεπτομερείς κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα ζητήματα του εξωτερικού κόστους και της περιβαλλοντικής φορολογίας των μεταφορών (*Γνωμοδότηση πρωτοβουλίας της Ε.Ο.Κ.Ε. για το "Νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής για τις μεταφορές/Κοινή πολιτική μεταφορών. Πρόγραμμα δράσης 1995-2000. Ε.Ε. αρ. C39/1996*).

Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή

Οι μεταφορές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην ευρωπαϊκή προσέγγιση. Η βελτίωσή τους συμβάλλει στην κοινωνική συνοχή και από την άποψη ότι παρέχει στους εργαζόμενους καλύτερη πρόσβαση στις θέσεις εργασίας και στους εργοδότες πρόσβαση σε μια ευρύτερη και μεγαλύτερη εφεδρεία εργαζομένων.

Όπου οι δημόσιες υπηρεσίες έχουν ελευθερωθεί, εξακολουθούν να απαιτούνται ορισμένες ρυθμίσεις για να διασφαλισθεί ότι δεν υπάρχει κοινωνικός αποκλεισμός. Δεν πρέπει να χαθεί το ήθος της δημόσιας υπηρεσίας για τις πιο περιθωριοποιημένες ομάδες της κοινωνίας.

Έχοντας ιδίως υπόψη την απελευθέρωση που πραγματοποιείται στους περισσότερους τομείς μεταφορών, είναι σημαντικό **να αναπτυχθεί πλήρως ο κοινωνικός διάλογος** (CES 699/99 Γνωμοδότηση της Ο.Κ.Ε. για την “Κοινή Πολιτική Μεταφορών Βιώσιμη κινητικότητα: Προοπτικές για το μέλλον”).

Τα Σχέδια Δράσης πρέπει να απαιτήσουν τον επείγοντα χαρακτήρα και τη δυναμικότητα που επιβάλλει η σημασία της πολιτικής μεταφορών. Εάν αυτό γίνει, οι μεταφορές θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν τις σημαντικές δυνατότητές τους για τη δημιουργία θέσεων εργασίας.

Παρά το γεγονός ότι κάθε κράτος-μέλος καθορίζει τις δικές του επενδυτικές προτεραιότητες, η Ο.Κ.Ε. της Ευρωπαϊκής Ένωσης θεωρεί ότι, στις αρχές που διέπουν τη λειτουργία των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής, θα πρέπει να υπερισχύσει η αρχή της επικουρικότητας και κατά συνέπεια, την ευθύνη για τα προγράμματα που αποσκοπούν στην επίτευξη στόχων συνοχής θα πρέπει να έχει η Ε.Ε. Πρέπει να καταρτισθούν ειδικά προγράμματα και να δημιουργηθούν κοινότοπα χρηματοδοτικά μέσα προκειμένου να προσελκυστούν ιδιωτικές χρηματοδοτήσεις και συμπράξεις της κοινότητας, των κρατών-μελών και των οικονομικών φορέων (CES 707/99 Γνωμοδότηση “Συνοχή και μεταφορές”).

Οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών, θα πρέπει να πραγματοποιούνται στρατηγικά. Επίσης, θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί περιορισμοί ως προς την εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας. Η **αξιολόγηση της ποιότητας** των σχεδίων, βάσει της επίτευξης συγκεκριμένων στόχων, θα συμβάλλει στον καλύτερο καθορισμό των προτεραιοτήτων. Η διατύπωση ειδικών συστάσεων σχετικά με τη διατροπικότητα (intermodality), τόσο σε διευρωπαϊκό όσο και σε τοπικό επίπεδο, θα συμβάλλει σε μια δίκαιη ανάπτυξη προς όφελος όλων.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η αποτελεσματικότητα των δαπανών συνοχής, στο μεταφορικό τομέα, μπορεί να αυξηθεί μόνον εάν διασφαλισθεί η **συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων** των άκρως απομακρυσμένων περιφερειών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων (CES 707/99 Γνωμοδότηση “Συνοχή και μεταφορές”).

Πάντως, η μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση των μεταφορών πρέπει να έχει απώτερο σκοπό την ενίσχυση της συνοχής και τη συσχέτισή της με την επίτευξη ισόρροπης οικονομικής ανάπτυξης, τη διευκόλυνση της διεύρυνσης και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, ιδιαίτερα των μειονεκτούντων ατόμων και περιοχών.

Παράλληλα, η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με τους κοινούς στόχους που καθορίζονται με τη γενικότερη χρηματοδότηση των μεταφορών και με τη γνωμοδότηση για το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), (Γνωμοδότηση CES 407/98) που υιοθέτησε τον Σεπτέμβριο του 1998. Στην εν λόγω γνωμοδότηση, η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. τονίζει ότι η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου θα πρέπει να αποτελεί τον απώτερο σκοπό κάθε χωροταξικής πολιτικής. Επίσης, η Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι πρέπει να υπάρχει **συντονισμός** τόσο των διακρατικών, όσο και των διασυνοριακών προσεγγίσεων που υιοθετούνται. Επιπλέον, πρέπει να υπάρξει διασύνδεση όλων των πολιτικών που αποσκοπούν στην κοινωνικοοικονομική αναζωογόνηση των εμπλεκόμενων περιφερειών.

Τα έργα θα πρέπει να πραγματοποιούνται μέσα στα πλαίσια συμβατότητας των ακόλουθων στόχων της Ε.Ε.:

- Βελτίωση των προοπτικών οικονομικής ανάπτυξης της ανταγωνιστικότητας και της κατάστασης της απασχόλησης στις άκρως απομακρυσμένες περιφέρειες.

- Συμβολή στην ισόρροπη ανάπτυξη των 15 κρατών-μελών και δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την ενσωμάτωση των νέων κρατών-μελών.
- Προώθηση της αειφόρου κινητικότητας με σημαντική έμφαση και προτεραιότητα στη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών.
- Διασφάλιση της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών σε προσιτές τιμές τόσο για τα άτομα που χρησιμοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφορών, όσο και για τα μειονεκτούντα άτομα.
- Υιοθέτηση ορθών πρακτικών για τη διαχείριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών που αναπτύσσονται και προωθούνται στο πλαίσιο προγραμμάτων τα οποία χρηματοδοτούνται με πόρους συνοχής.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. εκφράζει την ιδιαίτερη ικανοποίησή της για την σημαντικά αυξημένη χρηματοδότηση που προβλέπεται για την περίοδο 2000-2006 και ελπίζει ότι τούτο θα είναι κύριας σημασίας για τη συνέχιση της ανάπτυξης και την ολοκλήρωση των έργων.

Σιδηρόδρομοι

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με την αναγκαιότητα κοινοτικής παρέμβασης για θεσμικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους, καθώς και για λόγους πολιτικής των μεταφορών. Το συνολικό σύστημα χρειάζεται έναν **υψηλό βαθμό αλληλοσύνδεσης και ολοκλήρωσης**. Η σημερινή κατάσταση είναι πράγματι ανησυχητική. Υφίστανται σήμερα, στα κράτη-μέλη της Ε.Ε., 21 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δρουν με έξι διαφορετικά περιτυπώματα, με 5 διαφορετικά ηλεκτρικά συστήματα που επιβάλλουν την αλλαγή της σιδηροδρομικής μη-

χανής στα σύνορα ή τη χρήση σιδηροδρομικών μηχανών πολλαπλών ηλεκτρικών συστημάτων, και 16 διαφορετικά συστήματα σήμανσης, ελέγχου και χειρισμού.

Επιπλέον, 11 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν προσχωρήσει στις Τ.Ε.Α. (τεχνική επίσκεψη ανταλλαγής) που προβλέπουν τεχνικούς ελέγχους μόνο στο σταθμό συγκρότησης του τρένου και όχι σε κάθε μεθωριακό πέρασμα.

Παρά το γεγονός ότι η προοδευτική παγίωση της κοινοτικής εσωτερικής αγοράς επέφερε συνεχή αύξηση των ροών διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών, τα ποσοστά των σιδηροδρομικών μεταφορών και στους δυο αυτούς τομείς παρουσίασαν σταθερή πτώση και εάν η τάση αυτή συνεχισθεί δεν είναι υπερβολικό να υποθέσουμε ότι ουκ ολίγες διαδρομές θα χάσουν κάθε κριτήριο οικονομικότητας και θα κινδυνέψουν να κλείσουν. Από το γεγονός αυτό, συνεπάγονται όχι μόνο αρνητικές επιπτώσεις για τους χρήστες, για την εδαφική ανάπτυξη και την απασχόληση, αλλά και τελείως αντιφατικές συνέπειες, όσον αφορά στη βιώσιμη κινητικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η αναγκαιότητα για μια βαθμιαία πολιτική και για διαχωρισμό μεταξύ τεχνικοκανονιστικών παρεμβάσεων και παρεμβάσεων με χαρακτήρα υποδομών συνεπάγεται παρεμβάσεις και εκ μέρους των κρατών-μελών. Απ' αυτό προκύπτει η ανάγκη προσεκτικής παρακολούθησης του κόστους και του οφέλους, προκειμένου να είναι ρεαλιστικές και εποικοδομητικές οι παρεμβάσεις.

Είναι αναγκαίος ο προβληματισμός για τις στατιστικές διαπιστώσεις των τελευταίων ετών. Δεν πρόκειται για απλή καταγραφή των απωλειών ποσόστωσης εκ μέρους των σιδηροδρόμων, που είναι πλέον ευρύτερα γνωστές, αλλά για την ανάλυση του γεγονότος ότι, παρά τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν προκειμένου να ενθαρρυνθεί η

συνδυασμένη μεταφορά, αυτή παρουσιάζει ακόμη σημαντικές καθυστερήσεις. Η Ο.Κ.Ε. υποχρεώνεται να υπογραμμίσει ότι αυτό έχει προκύψει παρά το ότι η μέση διαδρομή των εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση αυξήθηκε κατά 2% ετησίως μεταξύ του 1970 και του 1997 (*CES 583/2000 Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για την ανακοίνωση της Επιτροπής για την ολοκλήρωση των συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων, Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος*).

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. θεωρεί πως η Επιτροπή ορθά δίνει μεγάλη προσοχή στην αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων, αλλά πρέπει παράλληλα να αναγνωρίσει ότι **οι σιδηρόδρομοι αποτελούν μία από τις κυριότερες λύσεις στα οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα των μεταφορών.**

Κύριο ζήτημα είναι η αντιμετώπιση της συρρίκνωσης του μεριδίου των σιδηροδρόμων στις μεταφορές. Εάν συνεχισθούν να εφαρμόζονται οι υφιστάμενες πολιτικές, η πτώση αυτή θα συνεχισθεί, με αποτέλεσμα περαιτέρω περιβαλλοντικό κόστος και μείωση των θέσεων απασχόλησης στους σιδηροδρόμους.

Πρέπει να αξιοποιηθεί κάθε ευκαιρία για να βελτιωθεί το μερίδιο των σιδηροδρόμων στις εμπορευματικές μεταφορές, και η Ο.Κ.Ε. καλεί το Συμβούλιο και την Επιτροπή να συνεχίσουν εντατικότερα και ταχύτερα τις προσπάθειές τους. Αλλαγές επίσης χρειάζονται και στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, όπου απαιτείται παρόμοια μετάβαση σε ευέλικτες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών.

Για να περιοριστεί η κυκλοφορική συμφόρηση στους αστικούς και προαστιακούς δρόμους, σε πολλές μεγάλες πόλεις απαιτείται αναβάθμιση και επέκταση των σιδη-

ροδρομικών δικτύων του 19ου αιώνα, που χρησιμοποιούνται για τις καθημερινές μετακινήσεις από και προς τον τόπο εργασίας, εφαρμόζοντας τεχνολογία του 21ου αιώνα, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται πραγματικά στις σύγχρονες ταξιδιωτικές συνθήκες. Οι δημόσιες οδικές μαζικές μεταφορές πρέπει επίσης να ληφθούν υπ' όψιν στα σχέδια αυτά.

Ωστόσο, η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι για να γίνει η απαιτούμενη ριζική αλλαγή, είναι απαραίτητο να παρασχεθεί στις επιχειρήσεις εμπορευματικών και επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, το κατάλληλο πεδίο δράσης και η εντολή που θα τους επιτρέψει να ανταποκριθούν στις προσδοκίες των πελατών στην αστική, εθνική και διεθνή αγορά, τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές (*CES 699/99 Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών "Κοινή Πολιτική Μεταφορών Βιώσιμη Κινητικότητα: Προοπτικές για το μέλλον"*).

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. κρίνει απαραίτητο να συνεχιστεί και να προωθηθεί περαιτέρω η ριζική μεταρρύθμιση της οργάνωσης και των διαρθρώσεων των κοινοτικών σιδηροδρόμων που άρχισε με την οδηγία του Συμβουλίου **91/440/(ΕΚ)**, της 29ης Ιουλίου 1991 και τα δύο έγγραφα εφαρμογής **95/18** και **95/19**, συμπεριλαμβανομένης και της πρόσβασης ιδιωτικών επιχειρήσεων στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Στο πνεύμα αυτό εξάλλου κινείται σήμερα και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την προώθηση του νέου **"Πακέτου Υποδομής"** που στην ουσία προσαρμόζει τις παραπάνω οδηγίες στις νέες απαιτήσεις της αγοράς μεταφορών, προσπαθώντας να καταστήσει το σιδηρόδρομο πιο ελκυστικό και πιο ανταγωνιστικό.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με τη διαπίστωση ότι η Ένωση πρέπει τώρα να επι-

κεντρώσει τις προσπάθειές της στον τομέα των **συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών**, εφ' όσον αποτελούν παράγοντα που μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία ενός γενικού αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών που να εγγυάται τη μακροπρόθεσμη δυνατότητα διακίνησης εμπορευμάτων. Όταν οι συνδυασμένες μεταφορές, που περιλαμβάνουν τις σιδηροδρομικές ή τις θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, είναι εμπορικά ενδιαφέρουσες, τόσο για τους χρήστες όσο και για τα τρίτα μέρη, θα ωφεληθεί το περιβάλλον και θα αποσυμφορηθούν το οδικό δίκτυο μεταφορών μακρών αποστάσεων και, σε ορισμένο βαθμό οι πυκνοκατοικημένες αστικές ζώνες. Οι σιδηροδρομικές και οι θαλάσσιες μεταφορές, που είναι συμπληρωματικές, μπορούν να αποσυμφορούν συνεχώς το οδικό δίκτυο.

Οι χρήστες μεταφορών πρέπει να εξακολουθήσουν να έχουν δυνατότητα ελεύθερης επιλογής του τρόπου μεταφοράς που προτιμούν. Συνεπώς, είναι σημαντικό να εισακούεται η γνώμη τους με στόχο την άρση των εμποδίων, τόσο οικονομικών όσο και τεχνικών, για την περαιτέρω προώθηση των μεταφορών (*CES 102/97 "Γνωμοδότηση της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε για την πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΚ) για τη χρηματοδοτική υποστήριξη δραστηριοτήτων για την προώθηση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών"*).

Στόχος της Επιτροπής είναι η **δημιουργία ενός πλαισίου** το οποίο εγγυάται το **βέλτιστο συνδυασμό των διαφόρων τρόπων μεταφοράς**, προκειμένου να προσφέρονται υπηρεσίες που καλύπτουν το σύνολο της διαδρομής και ανταποκρίνονται στις ανάγκες του πελάτη και ως εκ τούτου να διασφαλισθεί η αποτελεσματική και αποδοτική αξιοποίηση του συστήματος μεταφορών.

Υπό αυτές τις συνθήκες, πρέπει να προωθηθεί η αύξηση της χρήσης των τρόπων με-

ταφοράς που σέβονται το περιβάλλον και διαθέτουν εφεδρική ικανότητα. Η βελτίωση του δυναμικού των σιδηροδρομικών μεταφορών θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων. Η βελτίωση των επιδόσεων των σιδηροδρόμων, η πλήρης συνεκτίμηση του εξωτερικού κόστους και η προώθηση της αρχής των συνδυασμένων μεταφορών εντάσσονται σε μια συνολική στρατηγική προώθησης μιας βιώσιμης κινητικότητας (*COM(97)243 "Διαλειτουργικότητα και συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μια λογική συστημάτων για τη μεταφορά των εμπορευμάτων - Στρατηγικές και δράσεις που αποσκοπούν στην προώθηση της αποτελεσματικότητας, των υπηρεσιών και της αειφόρου ανάπτυξης"*).

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. τονίζει ότι η οικονομική ανάπτυξη θα επιφέρει αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών, ενώ οι εξελίξεις στο χώρο της παραγωγής και της υλικοτεχνικής υποδομής απαιτούν ολοένα ελαστικότερα και αποτελεσματικότερα συστήματα. Μέχρι στιγμής, οι οδικές μεταφορές ήταν εκείνες που ανταποκρίνονταν καλύτερα στο αίτημα αυτό και, ως εκ τούτου αναπτύχθηκε δυσανάλογα αυτός ο τρόπος μεταφορών. Στο εγγύς μέλλον προβλέπεται ότι οι οδικές μεταφορές θα γνωρίσουν ακόμη σημαντικότερη αύξηση, η οποία όμως δεν μπορεί να συνεχιστεί επ' άπειρον και έτσι θα οδηγηθούμε συντομότερα στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Οι οδικές μεταφορές δίνουν το παράδειγμα σε θέματα τεχνολογικής καινοτομίας. Ανεπτύχθησαν πιο καθαροί και πιο οικονομικοί κινητήρες και ο τομέας προσαρμόζεται γρήγορα στις νέες υλικοτεχνικές έννοιες και συστήματα. Επίσης, στις οδικές μεταφορές η ανάπτυξη και η εφαρμογή νέων τεχνολογιών πληροφόρησης, όπως τα συστήματα επικοινωνίας, πλοήγησης και προγραμματισμού πραγματοποιού-

νται σε μεγάλη κλίμακα. Πρέπει, λοιπόν, να εστιασθούν οι προσπάθειες στη βελτίωση της τεχνολογίας και στην εξεύρεση λύσεων για τα υφιστάμενα προβλήματα (όπως χρονοβόρες διοικητικές διαδικασίες, έλλειψη επενδύσεων στις υποδομές), που αντιμετωπίζονται ιδιαίτερα στο χώρο των σιδηροδρόμων, ώστε να διατηρήσουν το προβάδισμα σε θέματα ενέργειας, εκπομπών, και ηχορύπανσης.

Άποψη της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. είναι ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην **αλληλεπίδραση των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών**, τόσο για τις οδικές όσο και για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Σε πολλές χώρες, οι επιβατικές μεταφορές κατέχουν τόσο μεγάλη θέση στην υπάρχουσα σιδηροδρομική υποδομή, που εμποδίζουν τη δυναμική ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στα πλαίσια των εμπορευματικών μεταφορών. Ο διαχωρισμός της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, στο επίπεδο της υποδομής, θα μπορούσε να αποτελέσει μια λύση, απαιτεί όμως σημαντικές επενδύσεις και μεγάλες προθεσμίες σχεδιασμού και κατασκευής.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. αναγνωρίζει την ανάγκη εισαγωγής των διαφόρων τεχνικών μεταφοράς για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα (door-to-door). Η Ο.Κ.Ε. αμφισβητεί την υπόθεση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία η (υπάρχουσα) εφεδρική ικανότητα του σιδηροδρομικού δικτύου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό. Αφ' ενός δεν είναι βέβαιο ότι υπάρχει παντού εφεδρική ικανότητα, αφετέρου η μεταφορά επιβατών έχει κατά κανόνα προτεραιότητα στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Μια νέα

ορθολογιστική οργάνωση των σιδηροδρομικών μεταφορών θα μπορούσε να απελευθερώσει μια, επιπλέον μεταφορική ικανότητα (CES 1176/97 Γνωμοδότηση της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για την Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: "Διαλειτουργικότητα και συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μια λογική συστημάτων για τη μεταφορά των εμπορευμάτων - Στρατηγικές και δράσεις που αποσκοπούν στην προώθηση της αποτελεσματικότητας, των υπηρεσιών και της αειφόρου ανάπτυξης").

Εναέριες Μεταφορές

Κατά τη γνώμη της Επιτροπής οι αερομεταφορές αποτελούν εξελισσόμενο κλάδο ο οποίος είναι, ωστόσο ιδιαίτερα ευαίσθητος στις κυκλικές συγκυρίες και δεν διαθέτει σταθερή αποδοτικότητα. Βασική κινητήρια δύναμη της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών είναι, ωστόσο, η οικονομική ανάπτυξη. Τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε σημαντικά ο όγκος των προϊόντων που προσφέρονται και πωλούνται στον τομέα των αερομεταφορών. Με βάση τις τελευταίες μελέτες αγοράς η παγκόσμια ζήτηση στον τομέα αυτό θα συνεχίσει να αυξάνεται έντονα μέσα στις δύο επόμενες δεκαετίες, με ετήσιο ρυθμό 5%, ενώ συγχρόνως θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη διάφορα σημαντικά απρόβλεπτα γεγονότα όπως η πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση στην Ν.Α. Ασία².

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν εξετάζει τις αεροπορικές μεταφορές σε συνάρ-

² Η συγκεκριμένη Γνώμη της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. είχε διατυπωθεί πριν λάβουν χώρα οι τρομοκρατικές ενέργειες του Σεπτεμβρίου του 2001 στην Ν.Υόρκη.

τηση με άλλα μέσα μεταφοράς. Η Ο.Κ.Ε. **θεωρεί ιδιαίτερα σημαντική την εντονότερη σύνδεση των αερομεταφορών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές**, για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, επειδή κατά κάποιο τρόπο θα μπορούσε να περιορισθεί σημαντικά ο αριθμός των πτήσεων κοινοτικών αποστάσεων (CES 80/2000 *Γνωμοδότηση της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: "Η ευρωπαϊκή βιομηχανία αερομεταφορών: Από την ενιαία αγορά στις προκλήσεις της παγκόσμιας αγοράς"*).

Η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. πιστεύει ότι πρέπει να επιταχυνθεί η πρόοδος προς την πλήρη ολοκλήρωση και τον εκσυγχρονισμό των δικτύων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Πρόκειται για ένα εξαιρετικά επείγον ζήτημα, καθώς οι ουρανοί γίνονται ολοένα και πιο πολυσύχναστοι. Η αποτελεσματική οργάνωση των διαδρόμων των πτήσεων θα αυξήσει την ικανοποίηση των πελατών και θα περιορίσει τις ζημιές στο περιβάλλον.

Εκτός από τη βελτίωση του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, ουσιώδες είναι να προλαμβάνει η προσφορά τη ζήτηση όσον αφορά στη χωρητικότητα των αεροδρομίων. Η χρηματοδότηση των αεροδρομίων θα πρέπει να είναι διαφανής και να αποφεύγεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός (CES 699/99 *Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών "Κοινή Πολιτική Μεταφορών Βιώσιμη Κινητικότητα: Προοπτικές για το μέλλον"*).

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. λέει πως είναι απόλυτα ορθή η διαπίστωση της Επιτροπής ότι η ανεπάρκεια των υποδομών και το κόστος τους συμβάλλουν στο συγκριτικά υψηλό κόστος των ευρωπαϊκών μεταφορών.

Οδική Ασφάλεια

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής για την παροχή, στα κράτη-μέλη, της δυνατότητας να λάβουν τα πλέον κατάλληλα μέτρα, με γνώμονα την καλύτερη γνώση των αποκτηθεισών εμπειριών και των αποτελεσμάτων της λεπτομερούς ανάλυσης των δεδομένων, ούτως ώστε να εκτιμηθεί καλύτερα ο ρόλος των διαφόρων παραγόντων που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια. Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι η προώθηση της οδικής ασφάλειας θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σε περιβάλλον όπου θα λαμβάνονται υπόψη οι οικονομικές ανάγκες και οι δημοσιονομικοί περιορισμοί των κρατών. Εξάλλου, ένα παρόμοιο περιβάλλον καθιστά ευκολότερη, από πολιτική άποψη, τη λήψη ορισμένων μέτρων από άλλα, έστω κι αν τα τελευταία είναι ενδεχομένως αποτελεσματικότερα. Πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες ώστε το πλαίσιο αυτό να μην έχει ως αποτέλεσμα την μη προσαρμογή των υποδομών, ανεπαρκή επίπεδα κατάρτισης των οδηγών, κυρίως των νέων οδηγών ή ακόμα πολύ αυστηρά ή απλοϊκά μέτρα.

Σε ό,τι αφορά τις κύριες αιτίες των ατυχημάτων η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι πρέπει να δοθεί μέγιστη προσοχή στις ακατάλληλες και υπερβολικές ταχύτητες και την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος. Πράγματι, οι οδηγοί με υπερβολικά ποσοστά αλκοολαιμίας ευθύνονται τουλάχιστο για το 20% των σοβαρών ή θανατηφόρων τραυματισμών στην Ε.Ε.

Η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει τον **ορισμό ποσοτικών στόχων για τη μείωση των δυστυχημάτων**, με βάση τους οποίους θα μπορεί να αξιολογείται η πρόοδος που επιτυγχάνεται σε ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια.

Απαιτείται να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή όσον αφορά τη γνώση των υπευθύνων

των ατυχημάτων. Επίσης, είναι σκόπιμη η πραγματοποίηση αξιολόγησης των επιταγών της οδικής ασφάλειας πριν την **πραγματοποίηση επενδύσεων στον τομέα των υποδομών**, καθώς και ο προσανατολισμός και η διάρθρωση των προγραμμάτων συντήρησης (CES 1394-97 Γνωμοδότηση της

ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Προωθώντας την οδική ασφάλεια στην Ε.Ε. - Πρόγραμμα για την περίοδο 1997-2001”).

Γ. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ “ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, ΑΕΡΟΔΙΜΕΝΕΣ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ”

Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν τα τελευταία χρόνια για την βελτίωση του μεταφορικού δικτύου της χώρας, με τη συνδρομή της Ε.Ε., είναι ουσιαστικές και συνετέλεσαν στην παρουσία των πρώτων σημαντικών εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών, ιδιαίτερα δε συνέβαλαν στον τομέα της ποιοτικής βελτίωσης των μεταφορικών δικτύων. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις μεταφορές, η παγκοσμιοποίηση των αγορών, το γεωπολιτικό και το κοινωνικοοικονομικό γίνεσθαι στα Βαλκάνια, οι εξελίξεις στην τεχνολογία των μεταφορών και οι θετικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία λόγω της ένταξης στην Ο.Ν.Ε. σηματοδοτούν τις σημαντικές εξελίξεις που αναμένεται ότι θα επέλθουν στις Μεταφορές, μέσω και του **παρόντος Επιχειρησιακού Προγράμματος**, το οποίο θέτει τους παρακάτω **γενικούς στρατηγικούς στόχους για τον τομέα των Μεταφορών**:

- **Επέκταση και ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών.**
- **Ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας για την διαρκώς αυξανόμενη μεταφορική ζήτηση.**
- **Ανάπτυξη εσωτερικών διασυνδέσεων της χώρας με στόχο την ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή.**
- **Βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στις μεταφορές.**
- **Μείωση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον και εξοικονόμηση ενέργειας.**
- **Ανάδειξη της ταυτότητας των μεγάλων αστικών κέντρων καθώς και ποιο-**

τική και ποσοτική βελτίωση των αστικών και προαστιακών μέσων μαζικής μεταφοράς.

- **Ενοποίηση των διαφόρων μεταφορικών μέσων σε δίκτυα μεταφορών.**

Το Ε.Π. “Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες (ΣΑΑΣ)”, περιλαμβάνει τέσσερις κατηγορίες παρεμβάσεων, οι οποίες αφορούνε το σιδηρόδρομο, τις Αστικές Συγκοινωνίες, τα Αεροδρόμια και την Οδική Ασφάλεια, και οι οποίες εξειδικεύονται μέσω των Αξόνων Προτεραιότητας οι οποίοι και συνθέτουν το Ε.Π. του ΥΠ.ΜΕ. Ο κάθε Άξονας και Μέτρο έχει συγκεκριμένους επί μέρους στόχους που αλληλοσυμπληρώνονται για την επίτευξη του γενικού στόχου του τομέα, δηλαδή την αναβάθμιση, τον εκσυγχρονισμό καθώς και τη λειτουργική οργάνωση των Μέσων Μαζικών Μεταφορών. Η διάρθρωση και η σύνθεση των Μέτρων που εντάχθηκαν σε κάθε Άξονα έγινε κατά τρόπο, ώστε να καταδεικνύεται η συνάφεια και η συμβατότητα των στόχων εκάστου Μέρους με τους στόχους του Άξονα προτεραιότητας στον οποίο αυτό εντάσσεται. Πλην, όμως, της εσωτερικής συνάφειας των στόχων των Αξόνων, των Μέτρων και των Δράσεων που περιλαμβάνονται στο εν λόγω Πρόγραμμα, ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε, ώστε οι πράξεις που εντάσσονται να δρουν συμπληρωματικά με άλλα συναφή έργα, τα οποία έχουν προγραμματισθεί να υλοποιηθούν στο πλαίσιο άλλων χρηματοδοτικών μέσων και προγραμμάτων της περιόδου 2000 - 2006.

Οι βασικές αρχές, πάνω στις οποίες στηρίχθηκε η επιλογή των δράσεων είναι:

- η συμβατότητα με τις Κοινοτικές και Εθνικές πολιτικές,
- η ένταξή τους στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και
- η επικείμενη ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες θα υλοποιηθούν.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν διεθνώς αποδεκτά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων για την μακροπρόθεσμη κάλυψη της σχετικής μεταφορικής ζήτησης, ιδίως σε περίπτωση μελλοντικής στενότητας ή/και έλλειψης των κλασικών πηγών ενέργειας.

Στα πλαίσια του Β' Κ.Π.Σ., του Α' Ταμείου Συνοχής και του προγράμματος της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας Interreg II, καταβάλλεται τα τελευταία χρόνια, μια σημαντική προσπάθεια εκσυγχρονισμού της υποδομής του δικτύου, του τροχαίου υλικού και του Οργανισμού, με στόχο την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών και την αύξηση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου.

Οι **γενικοί στόχοι** των σιδηροδρόμων, για την περίοδο 2000-2006, είναι οι εξής:

α. Βελτίωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και με την υπόλοιπη Ευρώπη, μέσω των παρεμβάσεων στα Ελληνικά τμήματα των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Αξόνων, καθώς και συνδεδεμένα δίκτυα στο κομβικό σημείο βόρεια της Θεσσαλονίκης.

β. Ολοκλήρωση, μέχρι το πέρας της περιόδου του Γ' Κ.Π.Σ., των έργων υποδομής που έχουν ήδη ξεκινήσει, καθώς και των νέων έργων για τα οποία θα διατεθεί επαρκής

χρηματοδότηση με στόχο την αναβάθμιση του Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ.

γ. Βελτίωση της διασύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με άλλα μέσα μεταφοράς μέσω της προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών ειδικά σε λιμένες, αερολιμένες και άλλα διαμετακομιστικά κέντρα επιβατών και εμπορευμάτων στα αστικά κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Οι **ειδικοί στόχοι** των σιδηροδρόμων για την περίοδο 2000-2006, μέσω των οποίων αναμένεται να επιτευχθούν οι παραπάνω γενικοί στόχοι, είναι:

α. Η ολοκλήρωση της διπλής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Αθήνας - Θεσσαλονίκης, που είναι ο κορμός του ελληνικού σιδηροδρομικού Δικτύου.

β. Η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου Αττικής και η σύνδεση του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (Σ.Κ.Α.), με το νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα.

γ. Η αναβάθμιση και η βελτίωση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του περιφερειακού δικτύου (κυρίως μέσω των ΠΕΠ).

δ. Η ολοκλήρωση της νέας διπλής γραμμής Σ.Κ.Α.-Κορίνθου και η κατασκευή νέας γραμμής Κορίνθου-Πάτρας (η οποία χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής).

ε. Η εξασφάλιση ή βελτίωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης με βασικούς εμπορευματικούς λιμένες.

στ. Η αναβάθμιση ή/και ανακατασκευή των κεντρικών σταθμών Αθήνας και Πειραιά και των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών.

ζ. Η ολοκληρωμένη εγκατάσταση συστημάτων σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και αυτομάτου ελέγχου των συρμών.

Οι **Άξονες Προτεραιότητας** που αφορούν στις Σιδηροδρομικές Μεταφορές παρουσιάζονται ως εξής:

Άξονας 1: Διοικητική Αναδιοργάνωση, Εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος διοίκησης-διαχείρισης (MIS), υλοποίηση του επιχειρησιακού σχεδίου του Οργανισμού, ενέργειες προώθησης και προβολής (marketing), καθώς και ενέργειες πληροφόρησης.

Άξονας 2: Σιδηροδρομικός Άξονας Πειραιάς-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη (Π.Α.Θ.Ε.): Αναβάθμιση τμήματος Πειραιά Αθήνας-Σ.Κ.Α. Τιθορέας-Λιανοκλαδίου, νέα γραμμή Λιανοκλάδι-Δομοκός, αναβάθμιση της γραμμής για αύξηση ταχυτήτων, Σηματοδότηση - Τηλεδιοίκηση, Εγκαταστάσεις Εξοπλισμός, Προμήθειες.

Άξονας 3: Προαστιακός Σιδηρόδρομος: Σύνδεση Σ.Κ.Α. με Α/Δ Σπάτων, Αναβάθμιση γραμμής Οινόης - Χαλκίδας.

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Η παροχή αστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών, στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, οργανώνεται και συντονίζεται από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας (ΟΑΣΑ), ο οποίος με τον Ν. 2669/98, αναβαθμίστηκε σε μητροπολιτικό φορέα των αστικών συγκοινωνιών στο λεκανοπέδιο και εκτελείται από τις θυγατρικές του ΕΘΕΛ, ΗΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ.

Ο στόχος του ΟΑΣΑ, όπως αποτυπώνεται και στο πρόγραμμα εξυγίανσής του, είναι η βραχυπρόθεσμη αύξηση του μεριδίου αγοράς για τις αστικές συγκοινωνίες σε 34% το 2001 και σε 40% μέχρι το 2010.

Οι **γενικοί στόχοι** των αστικών συγκοινωνιών είναι οι εξής :

Βελτίωση της ποιότητας ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα με μείωση της κυ-

κλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μέσω της παροχής Μ.Μ.Μ. υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας και ειδικότερα :

- α.** Ανάπτυξης δικτύων μέσων Μ.Μ. αστικής τροχιάς.
- β.** Ενίσχυσης της διαλειτουργικότητας μεταξύ των διαφόρων μέσων αστικών μέσων μεταφοράς.
- γ.** Ολοκληρωμένη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται από τα μέσα αστικών Μ.Μ. μέσω του κεντρικού σχεδιασμού και του εκσυγχρονισμού της διαχείρισης και της λειτουργίας τους, σύνδεση του Α/Δ Ελ. Βενιζέλος με την Αθήνα με μέσο Μ.Μ. σταθερής τροχιάς και ηλεκτρονική ρύθμιση της κυκλοφορίας στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Αντίστοιχα, οι **ειδικοί στόχοι** των αστικών συγκοινωνιών, οι οποίοι εξυπηρετούνται από το ΕΠ ΣΑΑΣ είναι οι εξής:

- α.** Ανάπτυξη δικτύου Τραμ στην Αθήνα.
- β.** Εκσυγχρονισμός στόλου λεωφορείων και τρόλεϊ.
- γ.** Αναβάθμιση της Γραμμής 1 ΗΣΑΠ και συντονισμός λειτουργίας της με τις γραμμές 2 και 3 του Μετρό.
- δ.** Συντονισμός λειτουργίας και συμπληρωματικότητα επίγειων μέσων μαζικής μεταφοράς με τα μέσα σταθερής τροχιάς (Μετρό, Τραμ).
- ε.** Εξορθολογισμός λειτουργίας και οργανωτικός εκσυγχρονισμός των οργανισμών και φορέων που παρέχουν υπηρεσίες αστικών συγκοινωνιών.
- στ.** Επιλογή νέων επενδύσεων με γνώμονα

τη συμπληρωματικότητα και τη μεγιστοποίηση της απόδοσης επενδύσεων που έχουν ήδη υλοποιηθεί ή δρομολογηθεί.

Οι **Άξονες Προτεραιότητας** του τομέα των Αστικών Συγκοινωνιών είναι:

Άξονας 4: Ο εκσυγχρονισμός του ομίλου ΟΑΣΑ και η εφαρμογή του Επιχειρησιακού Σχεδίου ομίλου ΟΑΣΑ για την επίτευξη αρμονικής και αποδοτικής συνεργασίας όλων των φορέων παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ) και την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του συστήματος.

Εκσυγχρονισμός ΗΣΑΠ (Γραμμής 1).
Κατασκευή υποδομών στην ΕΘΕΛ και στους ΗΛΠΑΠ (αμαξοστάσια).

Ανανέωση του στόλου των Μ.Μ.Μ.

Ανάπτυξη του ΤΡΑΜ.

Δημιουργία σύγχρονου σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μετά την εκτέλεση των έργων αεροδρομίων, τα οποία είχαν περιληφθεί στα ΜΟΠ, στο Α΄ Κ.Π.Σ. και στο μέχρι τώρα ολοκληρωμένο μέρος του πενταετούς προγράμματος της ΥΠΑ (1996 - 2001), μέσω του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων, η χωρητικότητα και το επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών αυξήθηκε σημαντικά.

Οι **γενικοί στόχοι** των έργων αεροπορικής υποδομής συμπίπτουν με αυτούς που έχουν τεθεί για την προγραμματική περίοδο 2000-2006 και αφορούν:

- α. Βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με τα άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε. καθώς και με την υπόλοιπη Ευρώπη, μέσω της συνέχισης του εθνικού προγράμματος ανάπτυξης των αεροδρομίων και ανα-

βάθμισης επιλεγμένων αεροδρομίων πρωταρχικής σημασίας.

- β. Εκσυγχρονισμός της αεροναυτιλίας ώστε να δημιουργηθεί ένα πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που θα καλύπτει ολόκληρη την ελληνική επικράτεια.

Οι **ειδικοί στόχοι** των αεροπορικών μεταφορών για την περίοδο 2000-2006, όπως έχουν διαμορφωθεί με βάση τους γενικούς στόχους και την έγκριση του ΕΠ ΣΑΑΣ, αποτελούν τον **Άξονα 5** και έχουν ως εξής:

- α. Αναβάθμιση αεροδρομίων Θεσσαλονίκης “Μακεδονία” και Ηρακλείου “Ν. Καζαντζάκης”.
- β. Εγκατάσταση δικτύου ραντάρ (χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής).

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Τα τελευταία χρόνια η οδική ασφάλεια αποτελεί για τη χώρα μας ένα θέμα μείζονος σημασίας με ιδιαίτερες επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή του τόπου. Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μετακινήσεις, την οποία επιβάλλει πλέον ο σύγχρονος τρόπος ζωής και οι ανάγκες που διαμορφώνει η κοινή ευρωπαϊκή και παγκόσμια αγορά, συνοδεύεται δυστυχώς και από βαρύτατες κοινωνικές συνέπειες οι οποίες εκφράζονται με την απώλεια πολλών συνανθρώπων και το βαρύτατο τραυματισμό άλλων.

Όλη η προσπάθεια από πλευράς αρμοδίων φορέων συγκεντρώνεται στη **βελτίωση της διαδικασίας εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών** αλλά και τη **συνεχή κατάρτιση των τακτικών οδηγών, με ιδιαίτερη έμφαση στην ευαισθητοποίηση σε ζητήματα οδικής ασφάλειας**. Η βελτίωση αυτή της ικανότητας οδήγησης και της εν

γένει συμπεριφοράς των οδηγών και των χρηστών γενικότερα δεν αποτέλεσε αντικείμενο το οποίο εντάχθηκε στο Β΄ Κ.Π.Σ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, έχει εντάξει στο Γ΄ Κ.Π.Σ. την κατασκευή και τον εξοπλισμό κέντρων εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων και τακτικών οδηγών σε περιφερειακή κλίμακα.

Ο **κεντρικός στόχος** των συγκεκριμένων δράσεων είναι η αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων ή άλλως η βελτίωση των δεικτών της οδικής ασφάλειας με παρέμβαση στην οδηγική ικανότητα και την εν γένει συμπεριφορά του χρήστη της οδού.

Ο κεντρικός στόχος εξειδικεύεται σε **ειδικούς στόχους** ως εξής:

- α. Εξορθολογισμός και αντικειμενικότητα στην εξεταστική διαδικασία των υποψηφίων οδηγών.
- β. Βελτίωση της οδηγικής ικανότητας των υποψηφίων και των τακτικών οδηγών.
- γ. Ευαισθητοποίηση των χρηστών του οδικού δικτύου σε θέματα οδικής ασφάλειας.
- δ. Υλοποίηση προγράμματος εκπαίδευσης στα σχολεία.

Για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας θα καταρτισθεί σχέδιο δράσης και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Το πρόγραμμα δράσης, στο οποίο θα συμμετέχουν τα Υπουργεία Δημοσίων έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, θα προβλέπει συγκεκριμένα μέτρα βελτίωσης της σηματοδότησης και σήμανσης, χρήση αντιολισθητικών στρώσεων, βελτίωση φωτισμού, βελτίωση των αστυνομικών ελέγχων και της άμεσης βοήθειας, σε περίπτωση ατυχημάτων, καθώς και όσα προηγουμένως αναφέρθηκαν για την βελτίωση της εκπαίδευσης των νέων οδηγών και της εκπαίδευσης στα σχολεία.

Ο **Άξονας 6** απαρτίζεται από τα μέτρα:

- 6.1 : Δράσεις για την προώθηση της Οδικής Ασφάλειας.
- 6.2: Τεχνική Βοήθεια

ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Στην πλειονότητά τους οι Φορείς Υλοποίησης συστάθηκαν κατά τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους ή πρόσφατα για την διαχείριση και υλοποίηση των έργων. Εξ αυτών των φορέων, ορισμένοι διαθέτουν την απολύτως απαραίτητη υλικοτεχνική υποδομή και το εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, και άλλοι δημιουργούν τώρα τις απαραίτητες υποδομές, ώστε να είναι ικανοί να αναλάβουν, να διαχειρισθούν και να φέρουν εις πέρας με επιτυχία την κατασκευή των έργων. Ειδικότερα, οι Τελικοί Δικαιούχοι του συγκεκριμένου Προγράμματος είναι οι εξής:

1. **ΟΣΕ:** Ο ΟΣΕ στο πλαίσιο της πολιτικής των μεταφορών που χαράζει το ΥΠ.ΜΕ, είναι ο κύριος φορέας της σιδηροδρομικής υποδομής και παροχέας σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων.
2. **ΕΡΓΟΣΕ:** Η ΕΡΓΟΣΕ, θυγατρική εταιρία του ΟΣΕ, ως ο υπεύθυνος φορέας για την υλοποίηση επενδύσεων σε σιδηροδρομική υποδομή, που αφορά αμιγώς δημόσια έργα που συγχρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία. Αξιοποιώντας την εμπειρία από το Β΄ Κ.Π.Σ., η ΕΡΓΟΣΕ ήδη έχει προχωρήσει σημαντικά στην εφαρμογή της πλειοψηφίας των μέτρων που απαιτούνται για την πραγματοποίηση των έργων. Οι βασικοί άξονες εκτέλεσης των έργων είναι: α) η ολοκλήρωση της διπλής γραμμής στον Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, β) η εγκατάσταση και χρήση ηλεκτροκίνησης στους διασυνοριακούς άξονες, γ) η κατασκευή κανονικής γραμμής στον Άξονα Αθή-

να-Κόρινθος-Πάτρα και δ) η κατασκευή του προαστιακού δικτύου του ΟΣΕ.

3. **ΟΑΣΑ** (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ): Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και οι θυγατρικές αυτού έχουν σημαντική εμπειρία στην εκτέλεση έργων της αρμοδιότητάς τους και προφανώς είναι ικανοί για την εκτέλεση των προτεινόμενων έργων, αν και, πρέπει να σημειώσουμε, δεν έχουν εκτελέσει προηγούμενα, έργα τόσο μεγάλου μεγέθους και συγχρηματοδοτούμενων από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα.
4. **ΤΡΑΜ ΑΕ**: Για την εξυπηρέτηση των αναγκών στα πλαίσια της ανάπτυξης του δικτύου Τραμ, ιδρύθηκε η εταιρία ΤΡΑΜ ΑΕ, η οποία είναι θυγατρική της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και εποπτεύεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.
5. **ΥΠΑ/ΕΥΔΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ**: Τελικοί Δικαιούχοι, για την υλοποίηση του Μέτρου 5.1, είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και οι ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Βόρειας

και Νότιας Ελλάδας. Τόσο η ΥΠΑ όσο και οι ΕΥΔΕ Αεροδρομίων θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για την επιτυχή υλοποίηση των έργων, δεδομένου ότι και οι δύο φορείς έχουν την εμπειρία και την τεχνογνωσία για την υλοποίηση παρόμοιων έργων.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Για την καλύτερη δυνατή οργάνωση σε θέματα Προγραμματισμού, Διαχείρισης, Παρακολούθησης και Εφαρμογής κάθε Μέτρου του Ε.Π., έχει τεθεί σε ισχύ ένα σύστημα που περιλαμβάνει τους κοινούς, για όλους τους Φορείς Υλοποίησης, μηχανισμούς για την:

- α. Ένταξη - Τροποποίηση Έργων.
- β. Παρακολούθηση Έργων / Υποέργων.
- γ. Χρηματοδότηση - Ροή Χρηματοδοτικών Πληροφοριών.
- δ. Διεξαγωγή Ελέγχων και Καταγραφή των Πορισμάτων.

Δ. ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ “ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ”

Αρχικά, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί υποχρέωσή της να υπογραμμίσει ότι δεν είχε τη δυνατότητα να γνωμοδοτήσει επί του συγκεκριμένου επιχειρησιακού προγράμματος πριν την κατάρτισή του. Η παράλειψη αυτή φαίνεται ακόμα πιο έντονη επειδή, αντίθετα με το αντικείμενο άλλων επιχειρησιακών προγραμμάτων, οι σιδηρόδρομοι, οι αερολιμένες, οι αστικές συγκοινωνίες και η οδική ασφάλεια αποτελούν θέματα για τα οποία δεν έχει αναπτυχθεί ευρύς κοινωνικός διάλογος σε εθνικό επίπεδο. Μέσα από ένα τέτοιο διάλογο θα μπορούσαν να δημιουργηθούν οι βέλτιστες δυνατότητες αξιοποίησης της υπάρχουσας εμπειρίας των κοινωνικών εταίρων, ώστε να βελτιωθούν και να επιτευχθούν οι στόχοι υλοποίησης των επιχειρησιακών σχεδίων.

Σε κάθε περίπτωση, η Ο.Κ.Ε., έστω και σε αυτό το στάδιο, εκφράζει αυτή τη Γνώμη Πρωτοβουλίας επί του επιχειρησιακού σχεδίου “Σιδηρόδρομοι, Αερολιμένες, Αστικές Μεταφορές”, γνωρίζοντας ότι βασικός στόχος του Γ΄ Κ.Π.Σ. είναι η σύγκλιση της Ελλάδας προς τις άλλες πιο αναπτυγμένες χώρες-μέλη της Ε.Ε. και η εμβάθυνση της ενσωμάτωσής της στην Ε.Ε., η οποία επιδιώκεται μέσα από την ενίσχυση των διαρθρωτικών αλλαγών και τη σωστή αξιοποίηση του δυναμικού της χώρας.

Η στρατηγική ανάπτυξη της περιόδου 2000-2006, όσον αφορά τις μεταφορές, δίνει προτεραιότητα στις εθνικές και διεθνείς διασυνδέσεις, στις συνδυασμένες μεταφορές, στα διευρωπαϊκά δίκτυα, στην ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς και στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των αστικών κέντρων.

Έτσι, η Ο.Κ.Ε. κρίνει θετικά την προσπάθεια αυτή για την ανάπτυξη των σιδη-

ροδρόμων, αφού τα 1.37 τρις δρχ. από τα 1.7 τρις δρχ. του εν λόγω Ε.Π. του Γ΄ Κ.Π.Σ. διατίθενται στον σιδηρόδρομο, αλλά συγχρόνως θεωρεί περιορισμένη την υπόλοιπη χρηματοδότηση που διατίθεται για τις αστικές μεταφορές και για τους αερολιμένες.

Το προτεινόμενο Ε.Π. επιχειρεί να συμβάλει:

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

Οι προτεινόμενοι στόχοι του Ε.Π. φαίνεται να εναρμονίζονται μεταξύ τους και

με την πολιτική μακροχρόνιας ανάπτυξης των μεταφορών της χώρας, αλλά και με τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών.

Πέραν αυτού, επισημαίνεται ότι η δομή τέτοιων επιχειρησιακών προγραμμάτων πρέπει να είναι τέτοια που να εξυπηρετεί τους προαναφερόμενους στόχους, με σαφείς προτεραιότητες, που να υπηρετούν την επίτευξη του όλου προγράμματος. Επειδή το Ε.Π. αποτελείται από άξονες προτεραιοτήτων που συντίθενται από μέτρα, όλα αυτά μεταξύ τους θα πρέπει να διέπονται από την **αρχή της συμβατότητας και συμπληρωματικότητας**, έτσι ώστε κάθε τμήμα έργου, που θα παραδίδεται για χρήση, να αποτελεί την ακόλουθη συνέχεια των προηγούμενων. Η δε επιλεξιμότητα των στόχων θα πρέπει να υποστηρίζει τις **αναπτυξιακές, περιφερειακές και κοινωνικές πολιτικές** της χώρας, τις **τάσεις της αγοράς εργασίας** και της **ανάπτυξης των αστικών κέντρων**.

Η Ο.Κ.Ε. επιπλέον πιστεύει ότι δεν μπορεί να σχεδιαστεί ολοκληρωμένη πολιτική μεταφορών για μια χώρα, χωρίς να συνεκτιμούνται και τα **χωροταξικά** χαρακτηριστικά κάθε περιοχής μαζί με τις αναπτυξιακές και **δημογραφικές τάσεις** αυτής. Σε αυτό το σημείο φαίνεται ιδιαίτερα θετική η προσπάθεια κατασκευής ενός διευρυμένου **προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου**, το οποίο ίσως είναι το μόνο δίκτυο που θα μπορεί να αποτελέσει το βασικό άξονα εξυπηρέτησης ενός διαρκώς αυξανόμενου ποσοστού πολιτών του λεκανοπεδίου που εγκαταλείπουν το κέντρο της πόλης και διαμένουν στα προαστιακά κέντρα, π.χ. Μέγαρα, Λουτράκι, Κόρινθο, Αγ. Στέφανο, Χαλκίδα κ.ά.

Επίσης, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η ανάπτυξη των μεταφορών, πέραν του ότι θα πρέπει να εκτιμάται μέσα από **κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους**,

οφείλει να αποβλέπει και στην απαραίτητη **καλλιέργεια της ανάλογης κουλτούρας** για τη συνειδητή εκτροπή των χρηστών από τα Ι.Χ. προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, εφόσον αυτά προσφέρουν αξιόπιστες και σύγχρονες υπηρεσίες.

Ιδιαίτερα τονίζει τη **χρησιμότητα των μέσων σταθερής τροχιάς**, αφού αυτά, πέραν των προαναφερομένων ωφελειών, συμβάλλουν στην εξοικονόμηση ενέργειας και χρόνου και δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον.

Η Ο.Κ.Ε. συμμερίζεται τις απόψεις της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για το ότι οι μεταφορές θα πρέπει να αξιοποιήσουν τις σημαντικές δυνατότητές τους για τη δημιουργία θέσεων εργασίας και συμπληρώνει ότι **η διάσταση της απασχόλησης θα πρέπει να εκτείνεται σε όλους τους άξονες: παραγωγικότητα, ποιότητα απασχόλησης και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας**.

Η διάσταση της απασχόλησης πρέπει να εξετάζεται τόσο σε επίπεδο εξασφάλισης ειδικευμένου και έμπειρου προσωπικού για την υλοποίηση των μέτρων, όσο και εξασφάλισης της μελλοντικής αποτελεσματικής λειτουργίας και διαχείρισης αυτών, πράγμα που επιτυγχάνεται με την εκπαίδευση και την περαιτέρω κατάρτιση του υπάρχοντος ανθρώπινου δυναμικού και με την πρόσληψη νέου που να διαθέτει τις ανάλογες γνώσεις και δεξιότητες.

Δυστυχώς, όμως, διαπιστώνεται πρόβλεψη μόνο για το πρώτο, αφού όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς δηλώνουν με ιδιαίτερη ικανοποίηση ότι, αν και το παγκόσμιο κλίμα αναφέρεται σε περιορισμό θέσεων εργασίας, με τις προτεινόμενες επενδύσεις μπορούν να διασφαλίσουν τις υπάρχουσες θέσεις απασχόλησης. Εξαίρεση αποτελεί ο ΟΣΕ που έχει ανακοινώσει στο Επιχειρησιακό του Σχέδιο σημαντική μείωση προσωπικού, κυρίως όμως από τη συνταξιοδότηση πολλών “γηραιών” εργαζομένων, σκοπεύο-

ντας να καλύψει τις ανάγκες του με κατάλληλη εκπαίδευση και μετακίνηση του υπάρχοντος προσωπικού, σύμφωνα με τις ανάλογες απαιτήσεις που θα προκύψουν μετά την ολοκλήρωση των έργων.

Οι επενδύσεις στις μεταφορές θα πρέπει να **ενισχύουν τη συνοχή** και την **ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη**, κυρίως για απομακρυσμένες και ιδιαίτερα απομονωμένες περιφέρειες. Ακόλουθα, και οι μεταφορές θα πρέπει να συμβάλλουν στην κατεύθυνση της **άμβλυνσης των ανισοτήτων** μεταξύ χωρών-μελών ή/και διαφόρων περιφερειών της Ε.Ε.

Η Ο.Κ.Ε. προβληματίζεται ως προς το εάν η υιοθετούμενη αναπτυξιακή και επενδυτική πολιτική έχει λάβει υπόψη τις συνθήκες που προκύπτουν στον Ελλαδικό χώρο, μετά τις αναμενόμενες πολιτικο-οικονομικο-κοινωνικές εξελίξεις στα Βαλκάνια, τις αναπτυξιακές πολιτικές της ευρύτερης περιοχής και την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης, καθώς επίσης και την ανάγκη παράλληλης εξυπηρέτησης άλλων βιομηχανικών και παραγωγικών συντελεστών της οικονομίας, όπως για παράδειγμα της γεωργίας και του τουρισμού, που είναι ένα σημαντικό κομμάτι δραστηριοποίησης των Ελλήνων (π.χ. ανάπτυξη οδικού δικτύου μεγάλων νησιών, ανάπτυξη των περιφερειακών σιδηροδρομικών δικτύων κ.λπ.).

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η ανάπτυξη των περιοχών που αποτελούν εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με τη συμπλήρωση-ολοκλήρωση των διασυνδέσεων που αυτή τη στιγμή είτε απουσιάζουν παντελώς, είτε εμφανίζουν σημαντικές ελλείψεις, συνιστούν για την Ελλάδα δύο τομείς απόλυτης προτεραιότητας. Στα παραπάνω πρέπει να συνυπολογιστούν τόσο ο νησιωτικός όσο και ο ορεινός χαρακτήρας μεγάλου μέρους της Ελληνικής Επικράτειας, που προκαλούν πρόσθετες

δυσχέρειες ως προς τις εσωτερικές επικοινωνίες και τις μεταφορές. Οι οποιοσδήποτε αλλαγές στους προαναφερόμενους τομείς θα πρέπει να λάβουν σοβαρά υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες αυτές του Ελλαδικού χώρου, έτσι ώστε να αποδειχθούν οι παράγοντες αυτοί κατά τρόπο που θα προβάλλει την αναπτυξιακή δυναμική των ελληνικών περιφερειών. *(Γνώμη της Ο.Κ.Ε.: Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου, Ιούλιος 1998, σ.14-15).*

Η Ο.Κ.Ε. εκφράζει την ιδιαίτερη ικανοποίησή της για τη σημαντικά αυξανόμενη χρηματοδότηση που προβλέπεται για την περίοδο 2000-2006 και ελπίζει ότι αυτή θα είναι σημαντική για την συνέχιση της ανάπτυξης και την ολοκλήρωση των έργων.

Ομοίως, σε αρμονία με την άποψη της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε., η Ο.Κ.Ε. επικροτεί την αποτελεσματική χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης προς όφελος κύριων στρατηγικών στόχων, θέτει όμως ως προϋπόθεση τη **λεπτομερέστερη αναφορά στα χαρακτηριστικά του κάθε μέτρου, στις διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης των έργων, καθώς επίσης και τη λεπτομερή ανάλυση χρηματοδότησης και συνολικού κόστους**. Οι αποφάσεις -πέραν της διαφάνειας που θα πρέπει να τις διακρίνουν- πρέπει να αναδεικνύονται μέσα από μια **συγκεκριμένη μεθοδολογία**, που θα περιλαμβάνει στοιχεία, όπως σωστό διοικητικό και μελετητικό περιεχόμενο, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη μελέτη και υλοποίηση όλων των έργων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται από πλευράς επάρκειας ανθρώπινου δυναμικού.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι η διαχειριστική αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει την συμβατότητα των πράξεων του Ε.Π. τόσο με τις εθνικές και κοινοτικές πολιτικές που καθορίζουν την επιλεξιμότητα των δράσεων, όσο και με τους κανόνες ανταγωνισμού, σύναψης δημοσίων συμβάσεων

προμηθειών, υπηρεσιών και έργων και προστασίας του περιβάλλοντος. Η εμπειρία έχει δείξει ότι χρειάζεται περισσότερος και αυστηρότερος **ποιοτικός και ποσοτικός έλεγχος.** Στο οργανωτικό πλαίσιο, προτείνεται η βελτίωση και σαφής διαφοροποίηση των αρμοδιοτήτων των φορέων εκμετάλλευσης και υλοποίησης, αφού στο παρελθόν είχε φανεί ότι υπάρχει σύγχυση αρμοδιοτήτων και ευθυνών, επιβαρύνοντας έτσι την εκτέλεση των έργων.

Στο πλαίσιο υλοποίησης των έργων, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην οργάνωση των απαιτήσεων και διαδικασιών των ελέγχων, κατά τη **διαδικασία παράδοσης και παραλαβής** των έργων.

Αναφορικά με τη **δημοσιότητα** και την **πληροφόρηση**, τόσο των τελικών δικαιούχων, όσο και των απλών πολιτών, σκοπός θα πρέπει να είναι η άμεση ωφέλειά τους, όπως γνώση για το πώς εκτελούνται τα έργα, πού συμβάλουν, πότε παραδίδονται, ποιές ανάγκες εξυπηρετούν, ποιες οι δυνατότητες πρόσβασης, ποιά η συμπληρωματικότητα τους με τα άλλα έργα, κ.α. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα των απαλλοτριώσεων που αποτελούν μία σημαντική πηγή καθυστερήσεων και τροποποιήσεων στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων. Θα πρέπει να αναζητηθεί μία εναλλακτική διαδικασία που να συνδυάζει τα ατομικά, κοινωνικά και κρατικά συμφέροντα, έτσι ώστε η μέθοδος της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως να είναι η έσχατη λύση και να εξασφαλίζει, κατά το δυνατόν, κοινωνική συναίνεση. Σε αυτή την κατεύθυνση, η διαδικασία διάχυσης των πληροφοριών, από τα αρχικά ήδη στάδια, θα μπορούσε να επιταχύνει το μέγιστο δυνατόν της συναίνεσης.

Ειδικότερα ως προς το **σιδηρόδρομο**, η Ο.Κ.Ε. αναγνωρίζει τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του Ελληνικού Δικτύου, ως προς τη συγκέντρωση των εμπορευματικών μεταφο-

ρών στο βορειότερο μέρος του, τη μοναδική δυνατότητα σύνδεσής του με τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. μέσω θαλάσσης, τις περιορισμένες έως ανύπαρκτες επενδύσεις για περισσότερο από ένα αιώνα, τις μικρές ταχύτητες, τις μεγάλες κλίσεις και τις οξείες καμπυλότητες, την ανομοιογένεια του δικτύου, την ύπαρξη πολλών μονών γραμμών, πολλών ισόπεδων διαβάσεων, την χρήση πεπαλαιωμένου τροχαίου υλικού, την ελλιπή αισθητική και λειτουργικότητα των σταθμών.

Αναγνωρίζει, επίσης, την έλλειψη σύνδεσής του με τους κύριους εμπορευματικούς και επιβατικούς λιμένες, την ασυμβατότητα του δικτύου της Πελοποννήσου με το υπόλοιπο δίκτυο, που μόνο στο μαρμασίμο του δικτύου της Πελοποννήσου οδηγεί, και τη δυσχέρεια της περαιτέρω ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει πως το πλαίσιο ανάπτυξης δεν θα πρέπει να διαφοροποιείται ως προς την αντιμετώπιση των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών και ότι η λογική των συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να επεκταθεί και στις επιβατικές μεταφορές.

Η Ο.Κ.Ε. αναγνωρίζει την αναπτυξιακή προσπάθεια, θεωρεί όμως πως οι παρούσες χρηματοδοτήσεις δεν είναι αρκετές σε σχέση με τα χρόνια απραξίας που έχουν προηγηθεί και έτσι προτείνει την επιπλέον χρηματοδότηση του ΟΣΕ από την κυβέρνηση με σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξη του σιδηροδρόμου.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει πως το Γ' Κ.Π.Σ. θα πρέπει να εξυπηρετήσει την ολοκλήρωση των έργων υποδομής με τέτοιο τρόπο, ώστε να αναπτυχθεί και να εκσυγχρονιστεί όλο το υπάρχον δίκτυο και να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για νέες γραμμές και συνδέσεις.

Θα πρέπει ο σιδηρόδρομος να καταστεί ικανός να λειτουργήσει επιτέλους ισότιμα με τα άλλα μέσα μεταφοράς, αυτοδύναμα, προσαρμοσμένα στις ανάγκες της αγοράς και πάντοτε προς όφελος της εθνικής οικονομίας.

Η Ο.Κ.Ε. παρατηρεί, σχετικά με τα μέτρα που αναφέρονται στους **αερολιμένες**, ότι ναι μεν είναι απαραίτητα και συμβαδίζουν με την κυβερνητική πολιτική για την ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων, αλλά οφείλει να σημειώσει ότι είναι και μηδαμικά μπροστά στις εθνικές ανάγκες τόσο για νέους αερολιμένες όσο και για την αποτελεσματική λειτουργία των υπαρχόντων. Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει πως πρέπει κατ' αρχήν να εξασφαλιστούν τα απαραίτητα χρήματα για τη βελτίωση του ελέγχου της Εναέριας Κυκλοφορίας (τονίζοντας ότι σε λιγότερο από πέντε χρόνια τα υπάρχοντα συστήματα θα είναι ξεπερασμένα), υπογραμμίζοντας και την ανάγκη βελτίωσης του μηχανισμού προμηθειών (διαφάνεια και μείωση καθυστερήσεων) και για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων (που σήμερα γίνεται υποτυπώδώς ή και καθόλου).

Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι θα πρέπει να προστεθούν και άλλα αεροδρόμια στο δίκτυο εναέριων μεταφορών της χώρας, μελετώντας έτσι **τη δημιουργία των κυρίων μητροπολιτικών αερολιμένων και των περιφερειακών ελικοδρομιών** (που θα υπάρχουν παντού) και θα εξυπηρετούν κατ' αρχήν τις επείγουσες ανάγκες κάθε περιοχής στον Ελλαδικό χώρο, κυρίως των πολύ ηπειρωτικών ή/και των απομακρυσμένων νησιών.

Η Ο.Κ.Ε. τονίζει για άλλη μια φορά την αναγκαιότητα ύπαρξης μηχανισμών διαφάνειας στις διαδικασίες επιλογής, ανάθεσης, εκτέλεσης και ελέγχου των έργων.

Τέλος, υπογραμμίζει την κρισιμότητα της κατάστασης εξ' αιτίας των πρόσφατων

τρομοκρατικών ενεργειών, για εξασφάλιση υψηλών προδιαγραφών και ιδιαίτερων εγγυήσεων μέτρων ασφαλείας, αν και αναγνωρίζει ότι οι ελληνικοί αερολιμένες παρουσιάζουν υψηλούς δείκτες ασφαλείας.

Όσον αφορά στις **αστικές μεταφορές**, η Ο.Κ.Ε. παρατηρεί ότι ο τομέας των Αστικών Συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και περιχώρων, στην πραγματικότητα, παρουσιάζει **μικρή συμμετοχή στην κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των πολιτών**. Τα τελευταία δέκα χρόνια η συμμετοχή του συνόλου των φορέων του ΟΑΣΑ στο σύνολο των αστικών και περιαστικών μετακινήσεων μειώθηκε από 40% σε 31%.

Αυτή η χαμηλή ελκυστικότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς οφείλεται στη **χαμηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, στην έλλειψη διασυνδεσιμότητας των δικτύων, στο χαμηλό ποσοστό χρήσης των νέων τεχνολογιών, στην περιορισμένη κλίμακα μελέτη των δρομολογίων και γενικότερα στη χαμηλή παραγωγικότητα των συντελεστών της**.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει πως χρειάζεται μια **θεσμική αναδιοργάνωση του μεταφορικού συστήματος της πόλης**, εστιάζοντας κυρίως στη βελτίωση των παραμέτρων που προαναφέρθηκαν, και φυσικά ανανεώνοντας το τροχαίο υλικό, αλλά και τις μόνιμες εγκαταστάσεις (π.χ. η χρηστικότητα και η αισθητική των σταθμών του υπόγειου τρένου).

Έχοντας σταθερή άποψη για τις αστικές μεταφορές, η Ο.Κ.Ε. είχε και παλαιότερα τονίσει, (*Γνώμη της Ο.Κ.Ε. για το Σχέδιο Νόμου για την "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών της Περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων"*, Νοέμβριος 1998), ότι η παροχή συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αποτελεί **κοινωνικό αγαθό, το οποίο χρήζει δημόσιας υποστήριξης**.

Συνεπώς, η κοινωνική διάσταση του συγκοινωνιακού έργου θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη, στην κατάρτιση τέτοιων προγραμμάτων, τα οποία εκτός των άλλων θα πρέπει να στοχεύουν στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και των πολιτών με τρόπους που θα βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές συνθήκες, αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις νέες τεχνολογικές μεθόδους (π.χ. λεωφορεία που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο, υβριδικά και ηλεκτρικά λεωφορεία κ.ά.). (Γνώμη της Ο.Κ.Ε. για το Σχέδιο Νόμου για την "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών της Περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων", Νοέμβριος 1998).

Με δεδομένο το μέγεθος των έργων μεταφορικής υποδομής, που βρίσκονται στο στάδιο εκτέλεσης ή και πρότασης στο λεκανοπέδιο αλλά και την εμβέλειά τους, απαιτείται μια σειρά από προϋποθέσεις, όπως ο **αποτελεσματικός συντονισμός, η συμπληρωματικότητα και η ανταποδοτικότητα των έργων.**

Ως προς τα έργα που εκτελούνται, πρέπει να ικανοποιούνται συγκεκριμένα **κριτήρια**, βάσει των οποίων ελέγχεται και παρακολουθείται η αποτελεσματικότητά τους και να λαμβάνονται τα σχετικά διορθωτικά μέτρα. Τέτοια κριτήρια μπορεί να είναι:

- η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, ειδικά για τα μέσα μαζικής μεταφοράς (π.χ. ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας, σηματοδότησης, προτεραιότητας),
- η βελτίωση της ελκυστικότητας των μέσων μαζικών μεταφορών με την επιπλέον βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται (π.χ. ταχύτητα κίνησης, άνεση των επιβατών, καλές ανταποκρίσεις, πληροφόρηση κ.λπ.),
- η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στην κίνηση και κυκλοφορία οχημάτων και πεζών,

- η βελτίωση της οργάνωσης της στάθμευσης σε κεντρικές περιοχές και κοντά σε στάσεις ή σταθμούς μέσω μαζικής μεταφοράς για άμεση στάθμευση και επιβίβαση (park and ride).

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία ενός Ε.Π. αποτελεί η **συγκοινωνιακή μελέτη καθώς και η αντίστοιχη οικονομική που να λαμβάνει υπόψη τόσο τις χρηματοοικονομικές όσο και τις κοινωνικοοικονομικές μεταβλητές, προκειμένου να εκτιμηθεί συνολικά η σκοπιμότητα εκτέλεσης των συγκεκριμένων έργων.**

Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός και προγραμματισμός της Αθήνας θα πρέπει να επικεντρώνεται στην:

- αναβάθμιση των υφιστάμενων και την παροχή νέου τύπου συγκοινωνιακών υπηρεσιών,
- στην ανάπτυξη διαδημοτικών κυκλοφοριακών αξόνων,
- στην προώθηση των μέτρων ευνόησης των αστικών συγκοινωνιών,
- στην υιοθέτηση μέτρων για τη διευκόλυνση της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών και του επιβατικού κοινού,
- στο σχεδιασμό ενός μοντέρνου κυκλοφοριακού συστήματος που θα σέβεται τις σύγχρονες ανάγκες για εξοικονόμηση χρόνου, ενέργειας και κατ' επέκταση χρήματος και
- στην εξοικονόμηση χρόνου και ενέργειας,

Τη ραχοκοκαλιά του προτεινόμενου σχεδιασμού θα αποτελέσουν τα μέσα σταθερής τροχιάς, δηλαδή ο υπόγειος σιδηρόδρομος, ο προαστιακός σιδηρόδρομος και το τράμ.

Η υλοποίηση της **εγκατάστασης συστήματος Τράμ στην Αθήνα**, καλωσορίζεται

με ιδιαίτερη χαρά, τόσο απο την Ο.Κ.Ε. όσο και απο φορείς και πολίτες, αφού αυτό είναι ένα **μέσο οικονομικό στην χρήση ενέργειας, σύντομο ως προς το χρόνο, αποτελεσματικό ως προς την χωριτικότητα του, εύκολο ως προς την προσβασιμότητά του και τη δυνατότητα χρήσης του και τέλος φιλικό προς το περιβάλλον.**

Αν και η πρώτη φάση υλοποίησης περιορίζεται στην κατασκευή ενός δικτύου **24 χλμ**, μόνο (Ζάππειο - Π.Φάληρο και Π.Φάληρο - Γλυφάδα), η Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι το δίκτυο θα πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες περιοχές που δεν εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πρωτεύουσας, αλλά και την παροχή ίσων ευκαιριών μετακίνησης στους κατοίκους όλων των περιοχών της πόλης.

Σχετικά με την αντικατάσταση του στόλου της ΕΘΕΛ και του ΗΣΑΠ, η Ο.Κ.Ε. πιστεύει πως αυτή επιβάλλεται, ως κύριος παράγοντας βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών. Τα νέα οχήματα προσφέρουν υψηλό επίπεδο μεταφοράς και άνεσης, αξιοπιστίας, φιλικότητας προς το περιβάλλον και αποδοχής απο το κοινό. Η αντικατάσταση του πεπαλαιωμένου στόλου τόσο της ΕΘΕΛ όσο και του ΗΣΑΠ (υπάρχει τροχαίο υλικό γηραιότερο των 20 ετών) επείγει και πρέπει να υλοποιηθεί σε μεγαλύτερη κλίμακα απο την παρούσα, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα για να μπορέσει να καλύψει τις διαρκώς αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες του λεκανοπεδίου και τις ακόμα πιο μεγάλες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί πως ο ΟΑΣΑ πρέπει να προετοιμαστεί ιδιαίτερα για την κάλυψη αυτού του γεγονότος, σχεδιάζοντας:

- ειδικό δίκτυο εξυπηρέτησης,
- κατάλληλη υποδομή τερματικών σταθμών και σταθμών μετεπιβίβασης για εξυπηρέτηση και διαχείριση πλήθους,

- κατασκευή park and ride,
- σωστού δικτύου πληροφόρησης των πελατών,
- σύστημα συντονισμού και ανταποκρίσεων των μέσων μεταφοράς μεταξύ τους,
- σχέδιο έκτακτης ανάγκης και

πάντα πρέπει όλες τις αποφάσεις να τις διέπει ο σεβασμός προς το περιβάλλον και η προσπάθεια εξοικονόμησης ενέργειας και χρόνου.

Γι' αυτό η Ο.Κ.Ε. βλέπει πολύ θετική την προσπάθεια κατασκευής γραμμών Τραμ, οι οποίες θα λειτουργήσουν συμπληρωματικά στην κάλυψη των αναγκών της πρωτεύουσας, ιδιαίτερα σε περιοχές που έχουν σημαντική ανάγκη αποσυμφόρησης. Φυσικά, το μέτρο θα πρέπει να λάβει μεγαλύτερη έκταση.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι για τη σωστή λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι **αναγκαίος ο συνδισσόμενος κυκλοφοριακός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός**. Έτσι ο ΟΑΣΑ ως συντονιστικός φορέας θα πρέπει να έχει ένα γενικό και ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης του δικτύου των αστικών συγκοινωνιών, αναγνωρίζοντας και προβλέποντας τις ανάγκες για μεταφορά των πολιτών σφαιρικά και έτσι να είναι συντονισμένες, συμπληρωματικές και στο μέγιστο δυνατό εκμεταλλεύσιμες όλες οι προσπάθειες και οι επενδυτικοί πόροι προς αυτή την κατεύθυνση.

Το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών θα πρέπει να ανταποκρίνεται και να προωθεί τους αναπτυξιακούς, περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς, πολεοδομικούς, κυκλοφοριακούς στόχους και επιδιώξεις της πολιτείας, των τοπικών αυτοδιοικήσεων και των πολιτών.

Αναφορικά με την **οδική ασφάλεια**, η

Ο.Κ.Ε. θέτει τον προβληματισμό της σε έναν τριμερή άξονα:

βαρύνσεων και καλλιέργεια σχετικής κουλτούρας.

α. Περιορισμό των ατυχημάτων με κάθε δυνατό τρόπο, ενημέρωση από παιδική ηλικία, εκτεταμένη πληροφόρηση και διαφήμιση, εκτίμηση οικονομικών επι-

β. Εισαγωγή της σχολικής αγωγής.

γ. Δια βίου εκπαίδευση οδηγών, χρηστών και πεζών.

Ε. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατ' αρχήν η Ο.Κ.Ε. τονίζει την αναγκαιότητα συντονισμού όλων των προτάσεων, έργων για την ανάπτυξη των μεταφορών, αφού με λύπη της παρατηρεί ότι **δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη, ενιαία εθνική πολιτική ανάπτυξης των μεταφορών**, γεγονός που κάθε άλλο παρά διευκολύνει την εξυπηρέτηση των εγχώριων αναγκών.

Έτσι, θεωρεί πως η προβληματική των μεταφορών θα πρέπει να εξεταστεί μέσα από νέες προσεγγίσεις, όπως αυτής των **συνδυασμένων μεταφορών**, απαιτώντας την αναδιοργάνωση των αλυσίδων μεταφοράς. Η Ο.Κ.Ε. τονίζει ότι θα πρέπει να υπάρχει ένα **εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο συνδυασμένων μεταφορών** που να εξετάζει και να αναφέρει λεπτομερειακά τις ιδιότητες του κάθε μέσου, τις προοπτικές ανάπτυξής του και εκμετάλλευσής του και με αυτό τον τρόπο να ορίζει τους άξονες ανάπτυξης του εθνικού συστήματος μεταφορών. Έτσι, θα υπεισέλθουν νέοι παράγοντες και θα μεταβληθούν οι έννοιες και τα υλικοτεχνικά συστήματα.

Η πρόταση της Ο.Κ.Ε. για την ανάπτυξη των μεταφορών και τη σωστή υλοποίηση των έργων του Ε.Π. είναι η εφαρμογή και εκτέλεση των μέτρων με γνώμονα την **αξιοπιστία και την ασφάλεια**, λαμβάνοντας υπόψη την επιτακτική ανάγκη εξοικονόμησης χρήματος (περιορισμού του υψηλού **κόστους** τόσο για την λειτουργία των μέσων, όσο και για τον χρήστη), **χρόνου** και **ενέργειας**, (που ιδιαίτερα για την χώρα μας είναι αρκετά ακριβή), σεβόμενοι πάντα το **περιβάλλον**.

Τα προτεινόμενα έργα του Ε.Π. θα προσφέρουν πραγματικά στην αναδιαμόρφωση του μεταφορικού δικτύου της χώρας, εάν συνδυαστούν με σχετικές μεταρρυθμίσεις στον οικονομικό, κοινωνικό και διαχειριστικό τομέα, όπως:

- την χρηματοδοτική εξυγίανση,
- τον συνυπολογισμό της προβληματικής του εξωτερικού κόστους,
- την καλλιέργεια της δυνατότητας συνεργασίας μεταξύ των διαφορετικών τύπων μεταφοράς,
- την καλλιέργεια της διαλειτουργικότητας,
- τον καθορισμό των εννοιών, αυτονομία διαχείρισης και απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας,
- τη ρύθμιση θεμάτων απασχόλησης και σεβασμού της εργασίας και
- τον καθορισμό της ασφάλειας σε γενική κλίμακα.

Σε κάθε περίπτωση η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι τα έργα του Ε.Π. θα πρέπει να εκτεθούν εκτενώς στον **κοινωνικό διάλογο** με σκοπό τη λεπτομερή εξέταση θεμάτων όπως της **απασχόλησης** προς αποφυγή ενδεχομένων αρνητικών κοινωνικών συνεπειών που μπορεί να προκύψουν από την εφαρμογή των μέτρων. Πάντως οι πρωτοβουλίες που θα ληφθούν προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να έχουν πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα για τους ανθρώπινους πόρους που σχετίζονται με τα έργα, είτε αυτό έχει να κάνει με τις αποδοχές τους, είτε με τις επιπλέον επαγγελματικές δεξιότητές τους.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι η επιλεξιμότητα των έργων θα πρέπει να στηρίζεται στη βασική αρχή της εξυπηρέτησης των ελευθεριών κίνησης προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών, στην παράλληλη εθνική, αστική και προαστιακή ανάπτυξη, στην οικονομία των πηγών (αναβάθμιση υπάρχουσας υποδομής και κατασκευή νέας μόνο εκεί που δεν υπάρχει και επιβάλλεται κάτι τέτοιο).

Αυτό το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για την Ο.Κ.Ε. αποτελεί **Έργο Εθνικής Κλίμακας** και δεν θα πρέπει να παραμελούνται ολόκληρες γεωγραφικές περιοχές όπως αυτή της Πελοποννήσου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.
Καθηγητής **ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΙΝΤΗΣ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Σχέδιο Ανάπτυξης ή Σχέδιο

Η ανάλυση την οποία εκπονεί ένα κράτος-μέλος για την κατάσταση, σε σχέση με τους **Στόχους των Διαρθρωτικών Ταμείων** και τις κατά προτεραιότητα ανάγκες μέσα για την επίτευξη των στόχων αυτών, καθώς και η στρατηγική και οι προβλεπόμενες προτεραιότητες δράσης, οι ειδικοί στόχοι τους και οι ενδεικτικοί χρηματοδοτικοί πόροι που τους αντιστοιχούν. Σε παλαιότερους κανονισμούς ανεφέρετο ως Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ).

Πηγή: Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 του Συμβουλίου της 21.6.1999 για τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

Σχέδιο Βελτίωσης

Σχέδιο που προβλέπει επενδύσεις στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις για μείωση του κόστους παραγωγής, βελτίωση του αναπροσανατολισμού της παραγωγής, βελτίωση της **ποιότητας** του προϊόντος, διαφύλαξη και βελτίωση του φυσικού **περιβάλλοντος** και προώθηση της διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων στην εκμετάλλευσή.

Πηγή: Κανονισμός (ΕΚ) 1257/1999 (άρθρο 4) - Κανονισμός (ΕΚ) 1750/1999 (άρθρο 2-4).

Σχέδιο Επένδυσης

Σύνολο αποφάσεων που αφορούν τη δέσμευση πόρων για αύξηση του κεφαλαιακού εξοπλισμού με στόχο το κέρδος, όσον αφορά στον Ιδιωτικό Τομέα, και το κοινωνικό όφελος, όσον αφορά στο Δημόσιο Τομέα.

Τ.Σ. Ταμείο Συνοχής

Ιδιαίτερο Κοινοτικό Ταμείο που στόχο έχει να συμβάλλει στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Κοινότητας.

Το Ταμείο χρηματοδοτεί Έργα Περιβάλλοντος, που εντάσσονται στις προτεραιότητες της Κοινωνικής Πολιτικής για Προστασία του Περιβάλλοντος και

Έργα Υποδομής, κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα μεταφορών. Χρηματοδοτεί μόνο τις χώρες Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία και Πορτογαλία, με στόχο τη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των κρατών-μελών.

Τελικοί Δικαιούχοι

Οι φορείς και οι επιχειρήσεις του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα που είναι αρμόδιες για την εκτέλεση των **πράξεων**. Στην περίπτωση καθεστώτων ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 της Συνθήκης και στην περίπτωση χορήγησης ενισχύσεων από φορείς που έχουν ορισθεί από τα κράτη-μέλη, οι τελικοί δικαιούχοι είναι οι φορείς που χορηγούν τις ενισχύσεις.

Πηγή: Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1260/99 του Συμβουλίου της 21.6.1999 για τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

Τεύχη Δημοπράτησης

Κείμενα που συνοδεύουν την Τεχνική Μελέτη ενός Έργου, και στα οποία καθορίζεται πλήρως το τεχνικό και οικονομικό αντικείμενο της Σύμβασης, καθώς και οι υποχρεώσεις του **Ανάδοχου** έναντι του **Εργοδότη**.

Τα Τεύχη Δημοπράτησης ενός Έργου περιλαμβάνουν τα εξής:

- 1) Τεύχος Τεχνικής Περιγραφής.
- 2) Τεύχος Τεχνικών Προδιαγραφών.
- 3) Τεύχος Αναλύσεως Τιμών.
- 4) Τεύχος Τιμολογίου Μελέτης.
- 5) Τεύχος Τιμολογίου Προσφοράς.
- 6) Τεύχος Γενικής Συγγραφής Υποχρεώσεων.
- 7) Τεύχος Ειδικής Συγγραφής Υποχρεώσεων.
- 8) Τεύχος Προϋπολογισμού Μελέτης.
- 9) Τεύχος Προϋπολογισμού Προσφοράς.
- 10) Τεύχος Διακήρυξης Δημοπρασίας.

Πηγή: Π.Δ. 696/1974, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τα Π.Δ. 99/1978, 152/1987 και Π.Δ. 515/1989.

Τεχνική Βοήθεια του Κ.Π.Σ.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Γ΄ Κ.Π.Σ., που αφορά στην τεχνική υποστήριξη για την εφαρμογή των μεμονωμένων επιχειρησιακών παρεμβάσεων, καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησης του Κ.Π.Σ. Οι κύριοι στόχοι των δράσεων της Τεχνικής Βοήθειας είναι:

- η διασφάλιση ενός αποδοτικού συστήματος διοίκησης και διαχείρισης του Κ.Π.Σ. και η υποστήριξη των απαραίτητων σχετικών λειτουργιών,
- η διασφάλιση της προβολής και δημοσιότητας των παρεμβάσεων του Κ.Π.Σ. και
- η υποστήριξη του σχεδιασμού, μέσω του οποίου οι μακροπρόθεσμες αναπτυξιακές στρατηγικές και επιλογές θα μεταφραστούν σε επιχειρησιακούς στόχους και συγκεκριμένες δράσεις.

Πηγή: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000-2006 Ελλάδα.

Τ.Δ.Ε. Τεχνικό Δελτίο Έργου

Δελτίο που συμπληρώνεται από τους **Τελικούς Δικαιούχους** και υποβάλλεται στη **Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.** για έγκριση της **ένταξης του έργου** στο **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα**. Στο Τεχνικό Δελτίο Έργου συμπληρώνονται στοιχεία που περιγράφουν τη φύση και το είδος του έργου στα πλαίσια του **Μέτρου**, τη σκοπιμότητα, την πληρότητα, την **ωριμότητα** του έργου, τη συνεκτικότητά του με τις εθνικές και κοινοτικές πολιτικές, τους εμπλεκόμενους φορείς στην εκτέλεση και μετέπειτα λειτουργία του έργου, τον τρόπο υλοποίησης (αριθμό και τρόπο εκτέλεσης των υποέργων), το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, το **κόστος** και την ετήσια κατανομή του, στην περίοδο εκτέλεσης του έργου.

Προκειμένου να εκδοθεί από τον Γενικό ή Ειδικό Γραμματέα απόφαση **ένταξης** του έργου, το Τεχνικό Δελτίο Έργου συνοδεύεται από το **Δελτίο Ελέγχου Εκπλήρωσης Κριτηρίων** (ΔΕΕΚ), το οποίο συμπληρώνεται από τη **Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.** Το Τεχνι-

κό Δελτίο Έργου περιλαμβάνει, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, στοιχεία τα οποία εισάγονται στο **Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα** (Εργόγραμμα).

Τεχνικό Δελτίο Μέτρου

Δελτίο που συμπληρώνεται από το Φορέα Υλοποίησης Προγράμματος για την περιγραφή του **Μέτρου** (αντικείμενου της παρέμβασης, τεκμηρίωσης της συνάφειας της παρέμβασης με τους στόχους του **Προγράμματος**, ωφελούμενους και δικαιούχους, **επιλεξιμότητας** των Έργων / Ενεργειών, προϋπολογισμού και πηγών χρηματοδότησης), προκειμένου το **Μέτρο** να εγκριθεί στα πλαίσια του **Προγράμματος**.

Τ.Ε.Ε. Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας ιδρύθηκε το 1923, είναι ΝΠΔΔ εποπτευόμενο από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το Τ.Ε.Ε. στα πλαίσια του σκοπού του είναι ο τεχνικός σύμβουλος του κράτους και ιδιαίτερα:

- Μελετά αυτοτελώς ή σε συνεργασία με άλλους κοινωνικούς ή επιστημονικούς φορείς, οποιοδήποτε σχετικό επιστημονικό, τεχνικό τεχνοοικονομικό ή αναπτυξιακό θέμα που ενδιαφέρει το κοινωνικό σύνολο και συλλέγει στατιστικά στοιχεία.
- Γνωμοδοτεί, έπειτα από πρόσκληση των αρμοδίων αρχών για οποιοδήποτε θέμα της αρμοδιότητάς του και εκπονεί σχέδια προδιαγραφών, κανονισμών, συμβάσεων έργων και μελετών.
- Συμβάλλει στην εκπόνηση προγραμμάτων τεχνικής παιδείας και στην ανάπτυξη της εγχώριας έρευνας και τεχνολογίας.
- Διενεργεί πραγματογνωμοσύνες με θεσμοθετημένη αρμοδιότητα.

Ο Πρόεδρος του Τ.Ε.Ε. συμμετέχει ως μέλος στην **Επιτροπή Παρακολούθησης του Κ.Π.Σ.**

Τεχνικό Συμβούλιο

Το συλλογικό όργανο του **Φορέα Κατασκευής του Έργου**, το οποίο γνωμοδοτεί στα θέματα που ορίζει ο Ν.1418/1984 και τα Π.Δ. εκδίδονται με εξουσιοδότησή του.

Πηγή: Άρθρο 3 του Ν. 1418/1984 "Δημόσια

Έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων”.

Τομέας του Κ.Π.Σ.

Πρόγραμμα παρέμβασης που εξειδικεύει τους Άξονες προτεραιότητας του Κ.Π.Σ. Αναφέρονται οι εξής Τομείς:

- Εκπαίδευση, Κατάρτιση και Απασχόληση (Άξονας 1).
- Μεταφορές, Επικοινωνίες (Άξονας 2).
- Μεταποίηση και Υπηρεσίες, Τουρισμός, Έρευνα και Τεχνολογία (Άξονας 3).
- Γεωργία, Αλιεία (Άξονας 4).
- Υγεία - Πρόνοια, Περιβάλλον, Πολιτισμός (Άξονας 5).

Πηγή: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 - 2006 Ελλάδα.

Τουριστικός Λιμένας

Τουριστικός Λιμένας σκαφών αναψυχής (Μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται, κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχομένων σκαφών.

Τροποποίηση Έργου/ Ενέργειας

Οποιαδήποτε τροποποίηση των εγκεκριμένων στοιχείων του έργου και των υποέργων του (που καθορίζονται στις αντίστοιχες συμβάσεις), γίνεται με διαδικασία που καθορίζεται από την **Κεντρική Διαχειριστική Αρχή**. Οι τροποποιήσεις δεν μπορούν να οδηγούν σε ουσιώδεις αλλαγές του αντικειμένου του Έργου / Ενέργειας που αφορούν τη φύση, τους όρους πραγματοποίησης, το πλαίσιο εφαρμογής και τους βασικούς στόχους του έργου. Ειδικά οι δαπάνες που οφείλονται σε υπερβάσεις προϋπολογισμού και χρονοδιαγράμματος, δεν είναι **επιλέξιμες** για εθνική και κοινοτική χρηματοδότηση. Καθίστανται **επιλέξιμες** μόνο στην περίπτωση μιας δεύτερης θετικής έγκρισης χρηματοδότησης, για τη λήψη της οποίας περιλαμβάνεται η διαδικασία της αρχικής έγκρισης (δηλ. της **ένταξης** έργου με αξιολόγηση και της συμβατότητας με την εθνική και κοινοτική νομοθεσία).

Ο **προϋπολογισμός** του έργου χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την υλοποίηση του **φυσικού αντικειμένου** που εγκρίθηκε από την **Διαχειριστική Αρχή** του **Επιχειρησιακού Προγράμματος**.

Πηγή: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 - 2006 Ελλάδα - Κεφ. 4: Διατάξεις Εφαρμογής.

Υποδομές (κατηγορία ενεργειών ΕΚΤ)

Ενέργειες που αφορούν είτε τη δημιουργία είτε την αναβάθμιση υφισταμένων κτιριακών υποδομών για την υλοποίηση **δράσεων των επιχειρησιακών προγραμμάτων** του **Κ.Π.Σ.** στο σκέλος της **ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού** και χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ.

Πηγή: ΕΠΛΕ - ΕΚΤ.

Υποέργο

Μέρος Έργου / Ενέργειας, το οποίο αντιστοιχεί στην υλοποίηση διακριτού τμήματος του συνολικού **Φυσικού Αντικειμένου** και αποτυπώνεται είτε σε αντίστοιχη **Σύμβαση**, είτε έχει τη μορφή της Αυτεπιστασίας, δηλαδή της εκτέλεσης του Φυσικού Αντικειμένου του Υποέργου από το **Φορέα Υλοποίησης**.

Φάκελος Έργου / Ενέργειας (τυποποιημένος)

Αποτελεί το τυποποιημένο ενιαίο αρχείο (και τις διαδικασίες τήρησής του), που τηρείται από τους **Αναδόχους Φορείς** και τους **Φορείς Υλοποίησης**, ώστε το σύνολο των ελάχιστων απαιτούμενων για την παρακολούθηση των έργων στοιχείων, πρωτογενών ή μη, να ταξινομούνται και να αρχειοθετούνται με συγκεκριμένο και εύχρηστο τρόπο, που υπαγορεύεται από το ρόλο της **Διαχειριστικής Αρχής** στο σύστημα **διαχείρισης** του Προγράμματος. Ο Φάκελος Έργου διαρθρώνεται σε υποφακέλους κατά **υποέργα** (ταυτίζεται με την ανάληψη υποχρέωσης σε επίπεδο “Σύμβασης”) και θεματική κατηγορία της έντυπης πληροφορίας.

Πηγή: ΕΠΛΕ - ΕΚΤ.

Φορέας Επίβλεψης Κατασκευής

Η (Τεχνική) Υπηρεσία την οποία ο **Φορέας Υλοποίησης** έχει καταστήσει αρμόδια για την παρακολούθηση και τον έλεγχο ή επίβλεψη της κατασκευής

ενός Έργου/ Ενέργειας. Ταυτίζεται με την Διευθύνουσα Υπηρεσία του Ν. 1418/1984.

Φορέας Επίβλεψης Μελέτης

Η (Τεχνική) Υπηρεσία την οποία ο **Φορέας Υλοποίησης** έχει καταστήσει αρμόδια για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εκπόνησης της Μελέτης ενός Έργου/Ενέργειας.

Φορέας Επίβλεψης Προμήθειας

Η Υπηρεσία την οποία ο **Φορέας Υλοποίησης** έχει καταστήσει αρμόδια για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των προμηθειών του Έργου.

Φορέας Κατασκευής του Έργου

Η αρμόδια Αρχή ή Υπηρεσία που έχει την ευθύνη παραγωγής του Έργου.

Πηγή: Άρθρο 3 του Ν. 1418/1984 "Δημόσια Έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων".

Φορέας Λειτουργίας

Ο Φορέας ο οποίος εκμεταλλεύεται ή λειτουργεί το Έργο που παράγεται από το **Φορέα Υλοποίησης**.

Φορέας Προγραμματισμού

Ο Φορέας που έχει αναλάβει την υλοποίηση ενός Επιχειρησιακού Προγράμματος. Αντιστοιχεί σε Υπουργείο (Προγράμματα Εθνικού σκέλους) ή σε Περιφέρεια (Περιφερειακά Προγράμματα).

Φορέας Πρότασης

Ο Φορέας, ο οποίος προτείνει στον **Φορέα Προγραμματισμού** την ένταξη ενός Έργου στο Πρόγραμμα. Φορέας Πρότασης μπορεί να είναι κάθε φορέας που συμμετέχει στη διαδικασία Προγραμματισμού (Υπουργείο, Διευθύνσεις Υπουργείου, Εποπτευόμενοι Φορείς, Νομαρχιακό Συμβούλιο, Περιφερειακό Συμβούλιο, κ.λπ.) και κάθε φορέας που χαρακτηρίζεται ως **κοινωνικός εταίρος (Τ.Ε.Ε., Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο, Οικονομικό Επιμελητήριο, Εργατικά Κέντρα, Σ.Ε.Β., κ.λπ.)**.

Φ.Υ. Φορέας Υλοποίησης

Ο Φορέας που αναλαμβάνει στο πλαίσιο του **Προγράμματος** τη συμβατική υποχρέωση για την εκτέλεση του Έργου, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία του **ΤΔΕ**.

Ο Φορέας Υλοποίησης πρέπει να διαθέτει μονάδες/Υπηρεσίες (π.χ. Τεχνική Υπηρεσία, Οικονομική Υπηρεσία) και στελέχωση, με επάρκεια και δυνατότητες αντίστοιχες με τις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις του Έργου που αναλαμβάνει, προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή και απρόσκοπτη υλοποίηση και παρακολούθηση του Έργου.

Φορέας Χρηματοδότησης Έργου

Φορέας που εμπλέκεται στην υλοποίηση ενός έργου και αναλαμβάνει την υποχρέωση να χρηματοδοτήσει το **Φορέα Υλοποίησης** για την εκτέλεση του Έργου.

Φ.Α. Φυσικό Αντικείμενο

Το σύνολο των δραστηριοτήτων και εργασιών που απαιτούνται για την υλοποίηση του Έργου μέχρι την ολοκλήρωσή του. Για παράδειγμα, εάν το Έργο αφορά υλική παρέμβαση, το Φ.Α. μπορεί να συνίσταται σε μελέτες, απαλλοτριώσεις, εργασίες (εκσκαφές, σκυροδέματα, τοιχοποιία κ.λπ.).

Αν το Έργο αφορά άυλη παρέμβαση, το Φ.Α. μπορεί να συνίσταται στην επιλογή ομάδων, σύνταξη μελετών, διεξαγωγή σεμιναρίου για την επιμόρφωση στελεχών, παραγωγή εκπαιδευτικού υλικού, συγγραφή εγχειριδίων κ.λπ.

Φυσικοί πόροι

Κάθε στοιχείο του περιβάλλοντος που χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον άνθρωπο για την ικανοποίηση των αναγκών του και αποτελεί αξία για το κοινωνικό σύνολο.

Πηγή: Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160Α/18.10.1986).

Ορίμανση Έργου

Διαδικασία που διατρέχει τις φάσεις ενός Έργου/Ενέργειας, από το σχεδιασμό μέχρι την

έναρξη της υλοποίησης και περιλαμβάνει τις δραστηριότητες που απαιτούνται για την πλήρη προπαρασκευή του έργου, προκειμένου η υλοποίησή του να είναι απρόσκοπτη.

Ωριμότητα

Όρος που προσδιορίζει τη φάση **ωρίμανσης**

ενός Έργου.

Διακριτά στάδια Ωριμότητας ενός Έργου μπορεί να είναι, π.χ. η έκδοση μιας Υπουργικής Απόφασης για την ίδρυση Οργανισμού που θα αναλάβει την υλοποίηση του Έργου ή η υπογραφή μιας Σύμβασης με το Φορέα Υλοποίησης ή η έγκριση της Οριστικής Μελέτης ενός Έργου κ.λπ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1: ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΟΣΕ	
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ:	90.000.361 €
ΣΤΟΧΟΣ:	Εκσυγχρονισμός και μετεξέλιξη του ΟΣΕ σε βιώσιμη ανταγωνιστική επιχείρηση παροχής σιδηροδρομικού έργου.
ΜΕΤΡΟ:	1.1 ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΣΕ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΠΡΟΟΔΟΣ:	
<p>Ο Άξονας 1 περιλαμβάνει ένα Μέτρο, αποτελεί δε στο σύνολό του ένα “μεγάλο έργο”, σύμφωνα με τα άρθρα 25 & 26 του Κ. 1260/99.</p> <p>Η αίτηση του μεγάλου έργου απεστάλη στην Ε.Ε. από 29-10-2001.</p> <p>Η αίτηση δεν έγινε δεκτή από την Ε.Ε. και ζητήθηκαν διευκρινήσεις στο φυσικό και οικονομικό αντικείμενο που χρηματοδοτήθηκε σε έργα πληροφορικής του ΟΣΕ με πόρους του ΚΠΣ 1994-99.</p> <p>Η νέα αίτηση με τις απαιτούμενες διευκρινήσεις αναμένεται από τον Τελικό Δικαιούχο για αξιολόγηση και επανυποβολή και θα περιλαμβάνει τα έργα “Επιχειρησιακή αναδιοργάνωση και ανάπτυξη του ΟΣΕ”, “Ανάπτυξη πληροφορικής ΟΣΕ” τα οποία έχουν ήδη υποβληθεί για ένταξη στο ΕΠ ΣΑΑΣ και το έργο “Εφαρμογή ενεργειών προώθησης και προβολής” το οποίο αναμένεται να υποβληθεί.</p>	

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣ/ΝΙΚΗ – ΕΙΔΟΜΕΝΗ	
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ:	1.719.629 €
ΣΤΟΧΟΣ:	Εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ σε άξονα υψηλών ταχυτήτων, ώστε ο σιδηρόδρομος να ανταγωνιστεί επιτυχώς τα άλλα μέσα μεταφοράς στον κορμό του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών
ΜΕΤΡΑ:	2.1 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΘΗΝΑ – ΣΚΑ 2.2 ΤΙΡΟΘΕΑ – ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ 2.3 ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ – ΔΟΚΟΜΟΣ 2.4 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ 2.5 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗ 2.6 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ – ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ 2.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ 2
ΠΡΟΟΔΟΣ:	<p>Ο Άξονας 2 περιλαμβάνει επτά Μέτρα με τα αντίστοιχα έργα ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ, καθώς και τις λειτουργικές δαπάνες του Τελικού Δικαιούχου (ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ).</p> <p>Όπως εμφανίζεται και στους επιμέρους πίνακες όλα τα Μέτρα έχουν ενεργοποιηθεί κατά 100%.</p> <p>Ο Άξονας περιλαμβάνει τέσσερα (4) “μεγάλα έργα” σύμφωνα με τα άρθρα 25 & 26 του Κ 1260/99 που καλύπτουν το σύνολο του Π/Υ των αντίστοιχων Μέτρων και αντιστοιχούν στο 94% του Π/Υ του Άξονα 2.</p> <p>Αναλυτικότερα τα μεγάλα έργα είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> – “Αναβάθμιση τμήματος Πειραιά – Αθήνας – ΣΚΑ”. Η αίτηση θα υποβληθεί μαζί με την αίτηση του Μέτρου 3.1 του Άξονα 3 μέσα στο Α΄ εξάμηνο του 2002. Το έργο αφορά το Μέτρο 2.1. – “Υποδομή και επιδομή ΝΔΣΓΥΤ στο τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι – 54ΧΛΜ”. Η αίτηση υποβλήθηκε την 29-10-2002 στην Ε.Ε. και δεν έγινε αποδεκτή. Μετά την αναμόρφωσή της επανυποβλήθηκε στην Ε.Ε. την 9-4-2002. Η αίτηση βρίσκεται σε φάση αξιολόγησης και καλύπτει το σύνολο του Μέτρου 2.2. – “Υποδομή & επιδομή ΝΔΣΓΥΤ στο τμήμα Λιανοκλάδι – Δομοκός – 56ΧΛΜ”. Η αίτηση θα υποβληθεί μετά την εκπόνηση σημαντικού μέρους των μελετών και θα καλύπτει το σύνολο του Μέτρου 2.3. – “Αναβάθμιση της γραμμής για αύξηση ταχυτήτων του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιάς – Αθήνα – Θεσ/νίκη – Ειδομένη”. Η αίτηση υπολογίζεται να υποβληθεί μέσα στο Β΄ εξάμηνο του 2002 και θα καλύπτει το σύνολο του Μέτρου 2.4. – “Σηματοδότηση – Τηλεδιοίκηση του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιάς – Αθήνα – Θεσ/νίκη – Ειδομένη”. Η αίτηση υπολογίζεται να υποβληθεί μέσα στο Α΄ εξάμηνο του έτους 2003 μετά τη σύνταξη έκθεσης ανάλυσης των συνολικών παρεμβάσεων που χρειάζονται στο σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ και θα καλύπτει το σύνολο του Μέτρου 2.5.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3: ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ	
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ:	190.479.803 €
ΣΤΟΧΟΣ:	Αναβάθμιση και Ολοκλήρωση των Προαστιακών μετακινήσεων. Συμβολή στην δημιουργία δικτύου μεταφορών & συνέργια με άλλα μέσα μεταφορών.
ΜΕΤΡΟ:	3.1 ΣΥΝΔΕΣΗ ΣΚΑ ΜΕ Α/Δ ΣΠΑΤΩΝ 3.2 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΟΙΝΟΗΣ – ΧΑΛΚΙΔΑΣ 3.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ 3
ΠΡΟΟΔΟΣ:	<p>Ο Άξονας 3 περιλαμβάνει 3 Μέτρα, εκ των οποίων έχουν ενεργοποιηθεί τα δύο (3.1, 3.3) κατά 100%. Το Μέτρο 3.2, Οινόη – Χαλκίδα, δεν έχει ενεργοποιηθεί λόγω της επικείμενης αναδιάρθρωσης του ΕΠ ΣΑΑΣ, με την οποία το έργο το οποίο περιγράφεται στο Μέτρο 3.2 θα υποβληθεί στο Ταμείο Συνοχής και οι οικονομικοί πόροι του θα μεταφερθούν στο Μέτρο 3.1.</p> <p>Ο Άξονας περιλαμβάνει ένα “μεγάλο έργο”, σύμφωνα με τα άρθρα 25 & 26 του Κ.1260/99 τον “Προαστιακό Σιδηρόδρομο”, το οποίο θα υπερκαλύψει τον προϋπολογισμό του Μέρους 3.1. Οι απαιτούμενοι πρόσθετοι πόροι προβλέπεται να καλυφθούν από την μεταφορά των πόρων των Μέτρων 2.1 του Άξονα 2 και του Μέρους 3.2. όπως ήδη αναφέρθηκε.</p> <p>Η αίτηση επιβεβαίωσης ποσοστού “μεγάλου έργου” προβλέπεται να αποσταλεί στην Ε.Ε. μέσα στο Α΄ εξάμηνο του 2002.</p>

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4: ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ:	641.998.566 €
ΣΤΟΧΟΣ:	<p>Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.</p> <p>Βελτίωση και εκσυγχρονισμός της διαχείρισης & λειτουργίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.</p> <p>Ενίσχυση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των αστικών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.</p> <p>Ανάπτυξη δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς.</p>
ΜΕΤΡΟ:	<p>4.1 ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΟΜΙΛΟΥ ΟΑΣΑ & ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ</p> <p>4.2 ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΗΣΑΠ</p> <p>4.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ TRAM</p>
ΠΡΟΟΔΟΣ:	<p>Ο Άξονας περιλαμβάνει τέσσερα “μεγάλα έργα”, δύο στο Μετρό 4.1 και από ένα στα υπόλοιπα Μέτρα τα οποία καλύπτουν το σύνολο των Μέτρων.</p> <p>Έχουν αποσταλεί στην Ε.Ε. οι αιτήσεις “Επιβεβαίωσης του Ποσοστού της Κοινοτικής Συμμετοχής” από 29-10-2001 για τα :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ανανέωση Στόλου Λεωφορείων ΕΘΕΛ/ΗΛΠΑΠ” ύψους 145.267,792 ΕΥΡΩ – “Εκσυγχρονισμός ΗΣΑΠ” ύψους 63.460.025 ΕΥΡΩ – “Σύγχρονος Τροχιόδρομος (Τραμ) στη Μείζονα Περιοχή της Αθήνας”, Π/Υ 346.263.000 ΕΥΡΩ <p>Οι αιτήσεις βρίσκονται σε φάση αξιολόγησης από την Ε.Ε.</p> <p>Το τέταρτο “μεγάλο έργο” αφορά τις λοιπές δράσεις οι οποίες χρηματοδοτούνται από το Μέτρο 4.1 και υπολογίζεται να υπολογίζεται να υποβληθεί στην Ε.Ε. εντός του 2003.</p> <p>Τα Μέτρα έχουν ενεργοποιηθεί κατά 100%, όπως φαίνεται και στους επιμέρους πίνακες. Ο βαθμός ωριμότητας των έργων είναι μικτός και η ένταξη γίνεται σταδιακά.</p>

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 5: ΒΕΛΤΙΩΣΗ & ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ:	263.497.043 €
ΣΤΟΧΟΣ:	Βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με τα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ & την υπόλοιπη Ευρώπη με τη συνέχιση του εθνικού προγράμματος ανάπτυξης αεροδρομίων και την αναβάθμιση επιλεγμένων αεροδρομίων στρατηγικής σημασίας.
ΜΕΤΡΟ:	5.1 ΕΠΕΚΤΑΣΗ, ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.
ΠΡΟΟΔΟΣ:	
<p>Ο Άξονας 5 περιλαμβάνει 1 Μέτρο και έχει ενεργοποιηθεί κατά 100%. Στο μεγαλύτερο ποσοστό του (93%) αφορά στο “μεγάλο έργο” για την αναβάθμιση του “Αεροδρομίου Μακεδονία”. Έχει ενταχθεί στο Πρόγραμμα το 99% του Π/Υ του Μέτρου.</p> <p>Για το Μεγάλο Έργο “Επέκταση, Βελτίωση και Εκσυγχρονισμός του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης “Μακεδονία”” προϋπολογισμού 246.515.000 ευρώ, έχει αποσταλεί στην Ε.Ε. αίτηση Επιβεβαίωσης του Ποσοστού της Κοινοτικής Συμμετοχής από 29-10-2001.</p> <p>Η αίτηση βρίσκεται σε φάση αξιολόγησης.</p>	

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 6: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ	
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ:	31.995.127 €
ΣΤΟΧΟΣ:	Βελτίωση των δεικτών οδικής ασφάλειας. Αποτελεσματική εφαρμογή όλων των παρεμβάσεων που προβλέπεται να υλοποιηθούν στα πλαίσια του ΕΠ.
ΜΕΤΡΟ:	6.1 ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 6.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
ΠΡΟΟΔΟΣ:	<p>Ο Άξονας 6 περιλαμβάνει 2 Μέτρα. Το πρώτο Μέτρο (Οδική Ασφάλεια), έχει ενεργοποιηθεί κατά 100%, μετά από πρόσκληση που εστάλη στον Τελικό Δικαιούχο (ΥΜΕ). Το δεύτερο Μέτρο (Τεχνική Βοήθεια) είναι ομοίως ενεργοποιημένο κατά 100% και έχουν υποβληθεί 3 έργα, με Π/Υ που αντιστοιχούν στο 2% του Π/Υ του Μέτρου.</p>

Στην Ολομέλεια της 26^{ης} Νοεμβρίου 2001 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Καθηγητής Ανδρέας Κιντής

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

*Κυριαζής Δημήτριος
πρώην Πρόεδρος Σ.Ε.Β.*

*Πολίτης Δημήτρης
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Λιόλιος Νικόλαος
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.*

Α΄ ΟΜΑΔΑ

*Μπελαντάκης Ζαχαρίας
Μέλος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Αβραμίδη Νικολάου
Μέλους Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.*

*Κεφάλας Χαράλαμπος
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.*

*Μαστρογιάννης Αναστάσιος
Μέλος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.*

*Παπαδημητρίου Ιωάννης
Β΄ Αναπλ. Γενικός Γραμματέας
Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Μότσου Γεωργίου
Προέδρου Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.*

*Σκορίνης Νικόλαος
Α΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.*

*Τσατήρης Γεώργιος
Νομικός Σύμβουλος
Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών*

Β΄ ΟΜΑΔΑ

*Οικονόμου Χρήστος
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Αβραμόπουλου Παναγιώτη
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Αυγητίδης Ελευθέριος
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Βουλγαράκης Δημήτριος
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Γκούβερη Ρέα
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Κωνσταντινίδης Ιωάννης
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Λαιμός Στέφανος
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Μίχας Ιωάννης
Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Ξενάκης Βασίλειος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.*

*Παπαντωνίου Κωνσταντίνος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.*

*Αποστολόπουλος Αναστάσιος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.
σε αναπλήρωση του
Παπασπύρου Σπύρου
Προέδρου Α.Δ.Ε.Δ.Υ*

*Παυλιδάκης Γεώργιος
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Πολυζωγόπουλου Χρήστου
Προέδρου Γ.Σ.Ε.Ε.*

*Σκαρμούτσος Διονύσιος
Γ.Σ.Ε.Ε.*

Γ΄ ΟΜΑΔΑ

*Αλεξόπουλος Παναγιώτης
Πρόεδρος Οικονομικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος*

*Γιατράκος Νικόλαος
Αναπληρωτής Δήμαρχος Αθηναίων*

*Καραγιάννης Δημήτριος
Επρόσωπος ΠΑ.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.*

*Πίττας Ιωάννης
Α΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.
σε αναπλήρωση του
Καραμίχα Τζανέτου
Προέδρου Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.*

*Κορκοβέλος Ιωάννης
Εκπρόσωπος Δικηγορικού
Συλλόγου Αθηνών*

*Κουρνιακός Στέλιος
Μέλος Δ.Σ. Γ.Ε.Σ.Α.Σ.Ε.*

*Λίτσος Φώτης
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.*

*Τσεμπερλίδης Νικόλαος
Ταμίας Δ.Σ. Κέντρου
Προστασίας Καταναλωτών
σε αναπλήρωση του
Λαζαρίδη Χαράλαμπου
Προέδρου Δ.Σ. ΚΕ.Π.ΚΑ*

*Σπίρτζης Χρήστος
Εκπρόσωπος Τ.Ε.Ε.*

*Τσανικλίδης Φώτης
Εκπρόσωπος Γεωτεχνικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος*

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Γρηγόριος Παπανίκος

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Για κάθε πληροφορία σχετικά με το έργο και τη λειτουργία της Ο.Κ.Ε. είναι στη διάθεσή σας το Τμήμα Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων της Επιτροπής, υπό τη διεύθυνση της κας Μάρθας Θεοδώρου.

Τηλ.: (210) 9249510-2, Fax: (210) 9249514, e-mail: iproke@otenet.gr