

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:

Γ: Οριστική έκδοση της συνολικής Έκθεσης Αξιολόγησης.

ΣΥΜΒΑΣΗ:

«Αξιολόγηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος “Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας” για την επικαιροποίηση του σχεδιασμού του Επιχειρησιακού Προγράμματος “Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη – Τομέας Μεταφορών”»

ΑΝΑΔΟΧΟΣ:

ΕΠΙΣΕΥ/ ΕΜΠ

 <p>Ευρωπαϊκή Ένωση Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης</p>	 <p>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη»</p>	 <p>ΕΣΠΑ 2014-2020 ανάπτυξη - εργασία - αλληλεγγύη</p>
<p>Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης</p>		

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ	4
EXECUTIVE SUMMARY	10
1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	16
1.1. Εισαγωγή	16
1.2. Αντικείμενο του έργου	16
1.3. Απαιτήσεις αξιολόγησης	17
1.4. Ειδικά θέματα προς διερεύνηση/ αξιολόγηση	17
2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ	18
2.1. Περιεχόμενο του ΕΠ-ΕΠ	18
2.2. Στόχοι του ΕΠ – ΕΠ	26
2.3. Κύριες Κατηγορίες Πράξεων	32
2.4. Χρηματοδότηση	32
3. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ	36
3.1. Περιεχόμενο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ	36
3.2. Στόχοι του ΕΠ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ στον Τομέα Μεταφορών	37
3.3. Κύριες Κατηγορίες Πράξεων	45
3.4. Χρηματοδότηση	46
ΜΕΡΟΣ Α.....	48
4. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ ...	48
4.1. Καταλληλότητα σχεδιασμού των προς ολοκλήρωση παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ.....	48
4.2. Εκτίμηση της συνεισφοράς των προς ολοκλήρωση παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ στην κάλυψη των αναγκών του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών.	70
4.3. Εκτίμηση της συνεισφοράς των προς ολοκλήρωση παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ στην κάλυψη των αναγκών των τελικά ωφελούμενων από αυτές.	72
4.4. Αξιολόγηση των τελικά υλοποιημένων παρεμβάσεων σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό τους.....	75
4.5. Συμπεράσματα.....	76
5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ	79
5.1. Διασφάλιση απαραίτητων Εθνικών πόρων για την ολοκλήρωση παρεμβάσεων μετά το πέρας του ΕΠ-ΕΠ.....	79
5.2. Συνεισφορά του ιδιωτικού τομέα στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας των επιτευχθεισών εκροών και αποτελεσμάτων των παρεμβάσεων του Ε.Π.....	84
5.3. Συμπεράσματα.....	87
6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ	88
6.1. Προσδιορισμός βαθμού επίτευξης των Ειδικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ	88
6.2. Προσδιορισμός βαθμού επίτευξης των αναμενόμενων επιπτώσεων από την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ	92
6.3. Αξιολόγηση της επίδρασης εξωτερικών παραγόντων στην επίτευξη των Ειδικών Στόχων και των αναμενόμενων επιπτώσεων.....	96

6.4.	Διερεύνηση της δυνατότητας εξασφάλισης πόρων από άλλα ΕΠ της ΠΠ 2007-2013 ή/και χρηματοδοτικά μέσα της περιόδου 2014-2020 για την επίτευξη επιπτώσεων που δεν επιτυγχάνονται από το ΕΠ-ΕΠ.	97
6.5.	Συμπεράσματα.....	98
ΜΕΡΟΣ Β.....		100
7.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΧΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ.	100
7.1.	Αποτύπωση των συσχετίσεων στο επίπεδο των Ειδικών Στόχων/ Αποτελεσμάτων/ Εκρών του ΕΠ-ΕΠ με την αντίστοιχη στοχοθεσία του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.	100
7.2.	Αναγκαίες προσαρμογές στη στοχοθεσία του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, λόγω των αποκλίσεων που καλείται να καλύψει από τη διαδικασία εξυγίανσης κατά το κλείσιμο του ΕΠ-ΕΠ (screening).	103
7.3.	Συνάφεια των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ, οι οποίες χαρακτηρίζονται στο screening Ιανουαρίου του ΕΠ-ΕΠ ως νέα έργα phasing προς την ΠΠ 2014-2020, με τις προτεραιότητες του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.	106
7.4.	Συνάφεια των υλοποιούμενων παρεμβάσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί.	110
7.5.	Συμβατότητα του χρονοπρογραμματισμού και του περιεχομένου των παρεμβάσεων με τις τεχνικές και διαχειριστικές δυνατότητες των φορέων υλοποίησης.	111
7.6.	Προσδιορισμός πιθανών συνεργειών των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ με σχετικές παρεμβάσεις άλλων Ε.Π. και χρηματοδοτικών μέσων της ΠΠ 2014-2020 και αξιολόγηση του βαθμού συντονισμού - συνεργασίας τους για τον πολλαπλασιασμό των θετικών επιπτώσεων.	114
7.7.	Διερεύνηση της πιθανής ανάγκης για αναθεώρηση του Προγράμματος ώστε να επιτευχθούν τα αναμενόμενα αποτελέσματα ή/και να εξυπηρετηθούν πιο αποτελεσματικά οι Ειδικοί Στόχοι του Ε.Π.	117
7.8.	Συμπεράσματα.....	118
8.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΧΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΟΡΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.	120
8.1.	Επίδραση της προσθήκης των νέων παρεμβάσεων στον καταμερισμό των πόρων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ	120
8.2.	Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων αντιμετώπισης των ανακυπτών προβλημάτων	121
8.3.	Συμπεράσματα.....	122
9.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΤΟ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.....	123
9.1.	Καταλληλότητα των επιλεγμένων δεικτών εκρών και των στόχων τους για την υλοποίηση και παρακολούθηση της προόδου του συνόλου των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, όπως διαμορφώνεται μετά τις προγραμματισμένες μεταβολές του	123
9.2.	Ικανότητα επίτευξης των αναμενόμενων ποιοτικών και ποσοτικών αποτελεσμάτων.	131
9.3.	Προτάσεις για επαναπροσδιορισμό των δεικτών και των τιμών τους ώστε να είναι κατάλληλοι για την παρακολούθηση της προόδου του Ε.Π. και της επίτευξης των αναμενόμενων αποτελεσμάτων του.	132
9.4.	Συμπεράσματα.....	133
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....		135

ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ

Η στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ εστίασε στην ανάπτυξη των φυσικών υποδομών και των υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών, με στόχο την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας και την αναβάθμιση των διεθνών και διευρωπαϊκών διασυνδέσεων της. Έμφαση δόθηκε πρωτίστως στην ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, καθώς και στη συμπλήρωση των ασυνεχειών των μεταφορικών δικτύων, με στόχο τόσο την επίτευξη της συμπληρωματικότητας και της λειτουργικότητας των ήδη υλοποιημένων παρεμβάσεων, όσο και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης. Οι παρεμβάσεις αφορούσαν την ανάπτυξη των φυσικών υποδομών στα τέσσερα υποσυστήματα του τομέα των μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, και αεροπορικές μεταφορές).

Το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί κατά το κλείσιμο του ΕΠ χαρακτηρίζεται από σημαντικές διαφοροποιήσεις από τις συνθήκες που επικρατούσαν κατά τη διάρκεια κατάρτισης του ΕΠ. Ο σχεδιασμός του Προγράμματος προϋπέθετε ότι η υλοποίησή του θα λάμβανε χώρα σε συνθήκες οικονομικής σταθερότητας, όμως η προϋπόθεση αυτή όχι μόνο δεν επιβεβαιώθηκε, αλλά αντίθετα υπήρξε πλήρης ανατροπή των δεδομένων που σχετίζονταν με αυτήν, που κατέστησε αναγκαίες τρεις αναθεωρήσεις του ΕΠ στη διάρκεια της υλοποίησής του. Η 1^η Αναθεώρηση είχε μοναδικό στόχο την αύξηση του ποσοστού της Κοινοτικής συνδρομής προκειμένου να αυξηθεί η απορρόφηση και κατ' επέκταση η εισροή κοινοτικών πόρων, και να εξοικονομηθούν πολύτιμοι, και εν ανεπαρκεία λόγω της κρίσης, εθνικοί πόροι. Δεν επέφερε αλλαγές στη δομή ή τη στρατηγική του ΕΠ και συνεπώς συνεχίστηκε απρόσκοπτα η υλοποίησή του ώστε να εξυπηρετηθούν η λογική της παρέμβασής του και οι δεσμεύσεις του όπως εγκρίθηκαν. Δεν απαιτήθηκαν τροποποιήσεις των δεικτών και των κωδικών θεματικής προτεραιότητας (ΚΘΠ). Συνεπώς δεν υπήρξε αντίκτυπος στη στρατηγική του ΕΠ. Η 2^η Αναθεώρηση κατέστη αναγκαία (α) για την αντιμετώπιση της ανάγκης που προέκυψε από την συμφωνία με τους Παραχωρησιούχους για την επανεκκίνηση των Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων για εξασφάλιση πρόσθετης χρηματοδότησης ύψους 2,252 δις Ευρώ ή σε Κοινοτική Συνδρομή (ΚΣ) 1,914 δις Ευρώ και από πλευράς Ελληνικού Δημοσίου πρόσθετων πόρων 338 εκατ. Ευρώ, και (β) για την εξυγίανση του ΕΠ με βάση την κατάσταση υλοποίησής του και τις διαφαινόμενες προοπτικές ολοκλήρωσης των ενταγμένων σε αυτό έργων. Η Αναθεώρηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα το ΕΠ-ΕΠ να εστιάζει στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς ένα σημαντικό τμήμα του πλέον κάλυπτε πρωτίστως τα έργα που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης, τα οποία εξυπηρετούν σημαντικές παρεμβάσεις υψηλής Εθνικής και Κοινοτικής προτεραιότητας και διασφαλίζουν την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας στον τομέα των μεταφορών. Η 3^η Αναθεώρηση είχε ως κύριο στόχο την αναδιανομή των πόρων του ΕΠ μεταξύ των Αξόνων Προτεραιότητας (ΑΠ), ανά Ταμείο Χρηματοδότησης, για διασφάλιση της πλήρους εκμετάλλευσης της διαθέσιμης Κοινοτικής χρηματοδότησης, σε συνέργεια με τη αξιοποίηση της δυνατότητας το ανώτατο όριο για το σωρευτικό συνολικό ποσό των πραγματοποιούμενων πληρωμών προχρηματοδότησης και ενδιάμεσων πληρωμών να ανέρχεται στο 100 % της συνεισφοράς από τα Ταμεία σε Επιχειρησιακά Προγράμματα για τους στόχους “Σύγκλιση” και “Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση”, σύμφωνα με τον Καν. (ΕΕ) 2015/1839. Η Αναθεώρηση περιέλαβε και μεταφορές έργων μεταξύ ΑΠ του ΕΠ, αλλά και προς το CEF, και εφαρμογή της διαδικασίας phasing προς την Προγραμματική Περίοδο (ΠΠ) 2014-2020, και προέβλεπε ολοκλήρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων με Εθνικούς πόρους εντός του 2017. Ως αποτέλεσμα, ορισμένοι από τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ επαναπροσδιορίστηκαν, κυρίως ποσοτικά, χωρίς αυτό να έχει σημαντική επίπτωση στη συνολική στρατηγική του ΕΠ, δεδομένου ότι αυτή βασιζόταν (α) στην ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική για τον τομέα των μεταφορών και μεταφορικών υποδομών και (β) σε διαχρονικά διαπιστωμένες και επιβεβαιωμένες ανάγκες των μεταφορικών υποδομών, οι δε ανάγκες που κάλυπτε το ΕΠ περιλαμβάνουν παρεμβάσεις υψηλής προτεραιότητας, οι οποίες παραμένουν σε υψηλό βαθμό ανελαστικές και αφορούν κυρίως ανειλημμένες υποχρεώσεις, μεταξύ άλλων και ως προς τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, αλλά και ως προς σημαντικούς τρέχοντες

Εθνικούς στόχους. Σε όλη τη διάρκεια υλοποίησης του ΕΠ, και μέχρι το κλείσιμό του, η στρατηγική του Προγράμματος ήταν ευθυγραμμισμένη με την αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ, καθώς οι ΑΠ του ΕΠ συμβάλλουν άμεσα στην επίτευξη του Γενικού Στόχου (ΓΣ) 13 του ΕΣΠΑ «Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας».

Ως προς τη συνέπεια του προγραμματισμού και την εσωτερική λογική της στρατηγικής του ΕΠ-ΕΠ:

- Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές: Διατηρήθηκε αδιάλειπτα υψηλός βαθμός συνέργειας με τη στρατηγική ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Οδικών Αξόνων και το ΕΠ συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη των κύριων διαπεριφερειακών τροφοδοτικών συνδέσμων τους (Ειδικόί στόχοι Α1, Α2, Ζ1, Ζ2). Οι Ειδικόί στόχοι Α1 και Ζ1 που αφορούν την ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων η κατασκευή των οποίων είχε ξεκινήσει στο πλαίσιο της προηγούμενης ΠΠ (2000-2006), επετεύχθησαν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα ενταγμένα έργα των ΑΠ Α' και Ζ'. Η συμβολή των ενταγμένων έργων του ΑΠ Α' στους Ειδικούς Στόχους Α3, Α4 και Α5 είναι περιορισμένη.
- Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές: Η βασική επιδίωξη της ολοκλήρωσης του Βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, επετεύχθη μερικώς από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Β' και Η' μέσω των Ειδικών Στόχων Β.1 και Η.1, όμως η ολοκλήρωση της κατασκευής σημαντικών τμημάτων του Σιδηροδρομικού Άξονα έχει πλέον μεταφερθεί στη στοχοθεσία της ΠΠ 2014-2020. Η βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και της σιδηροδρομικής ασφάλειας επετεύχθη σε μικρό βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Β' και Η' μέσω των Ειδικών Στόχων Β.2 και Η.2.
- Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές: Επετεύχθη σε μικρό βαθμό, μέσω των Ειδικών Στόχων Γ.1 και Θ.1, η βασική επιδίωξη για βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και διασύνδεση των λιμένων με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα με παρεμβάσεις μικρής κλίμακας στους λιμένες Μυκόνου και Καβάλας, ενταγμένες στους ΑΠ Γ και Θ. Υπήρξε μικρή συμβολή, με παρεμβάσεις μικρής κλίμακας ενταγμένες στους ΑΠ Γ' και Θ', στη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, μέσω των Ειδικών Στόχων Γ.2 και Θ.2. Η συμβολή στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, μέσω του Ειδικού Στόχου Γ.3, υπήρξε περιορισμένη καθώς αφορά μικρής έκτασης υπολειπόμενο αντικείμενο από την ΠΠ 2000-2006.
- Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές: Επετεύχθη συμβολή, μικρότερη της αρχικά στοχευμένης, στην αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας, από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Δ' και Ι', μέσω των Ειδικών Στόχων Δ.1 και Ι.1, με κυριότερη παρέμβαση την ολοκλήρωση του Α/Δ Μακεδονία. Μικρή συμβολή στην αναβάθμιση υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων επετεύχθη από σχετικό έργο ενταγμένο στον ΑΠ Ι', μέσω του Ειδικού Στόχου Ι.2.

Με βάση τα ανωτέρω εκτιμάται ότι η στοχοθεσία σε επίπεδο Ειδικών Στόχων εξακολουθεί, στο χρονικό σημείο του κλεισίματος του ΕΠ, να είναι κατάλληλη για την επίτευξη των Γενικών Στόχων και συμβατή με τις ευρωπαϊκές και εθνικές κατευθύνσεις και πολιτικές για τον τομέα, και να καλύπτει σε γενικές γραμμές τις επιδιώξεις που τέθηκαν κατά την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ για τις τέσσερις θεματικές ενότητες (Οδικές Μεταφορές και Οδική Ασφάλεια, Σιδηροδρομικές Μεταφορές, Θαλάσσιες Μεταφορές και Αεροπορικές Μεταφορές / Ασφάλεια Αερομεταφορών), κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί σε ένα γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ.

Η ιεράρχηση των Γενικών Στόχων με βάση τα έργα που τελικά υλοποιήθηκαν μέσω του ΕΠ-ΕΠ, επιβεβαιώνει την εστίαση του Προγράμματος στον τομέα των οδικών μεταφορών, η οποία ήταν αναμενόμενη και αναπόφευκτη δεδομένου ότι το ΕΠ-ΕΠ ανέλαβε την υλοποίηση των οδικών έργων που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης αλλά και ένα αριθμό συνεχιζόμενων από την ΠΠ 2000-2006 οδικών έργων τα οποία εξυπηρετούν σημαντικές παρεμβάσεις υψηλής Εθνικής και Κοινοτικής προτεραιότητας και διασφαλίζουν την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας στον τομέα των μεταφορών. Επιπλέον, αποτυπώνεται μη αμελητέα συμβολή του ΕΠ-ΕΠ στην προώθηση της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου της Χώρας, μέσω χρηματοδότησης σημαντικών εργασιών που αποτελούν τη βάση για την ολοκλήρωση των αντίστοιχων τμημάτων

του δικτύου στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020. Η συνδρομή του ΕΠ-ΕΠ στις Αεροπορικές Μεταφορές υπήρξε περιορισμένη σε σχέση με τις συνολικές ανάγκες του δικτύου Αεροδρομίων της Χώρας δεδομένης μεταξύ άλλων και της στρατηγικής επιλογής της Χώρας για την παραχώρηση, μέσω του Ταμείου Αποκρατικοποιήσεων (ΤΑΙΠΕΔ), της εκμετάλλευσης 14 περιφερειακών αεροδρομίων σε ιδιώτες. Επιβεβαιώνεται επίσης περιορισμένη συνδρομή των έργων του ΕΠ-ΕΠ σε Δράσεις Ασφάλειας Μεταφορών, αλλά και στις Θαλάσσιες Μεταφορές μέσω σημειακών παρεμβάσεων.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ

Οι ελάχιστες ικανές συνθήκες που καθιστούν το αποτέλεσμα μιας παρέμβασης του ΕΠ-ΕΠ ως προσβάσιμο/ λειτουργικό είχαν ήδη εξασφαλισθεί από την ένταξη της οποιασδήποτε παρέμβασης στο Πρόγραμμα, στην οποία καθορίζεται επακριβώς το αναμενόμενο ποιοτικό και ποσοτικό αποτέλεσμα. Η προσβασιμότητα/ λειτουργικότητα μιας πράξης ολοκληρώνεται με την ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου όλων των υποέργων που την αποτελούν.

Συνεπώς, όλες οι παρεμβάσεις που ολοκληρώθηκαν στο πλαίσιο της υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ παρέχουν άρτια και αποτελεσματική κάλυψη των αντίστοιχων αναγκών που εκλήθη να καλύψει ΕΠ-ΕΠ. Παράλληλα όμως, με βάση την Τελική Έκθεση Υλοποίησης το Μάρτιο του 2017, οκτώ (8) πράξεις του Προγράμματος δεν ολοκληρώθηκαν έως την τελική προθεσμία για την υποβολή των εγγράφων κλεισίματος των ΕΠ-ΕΠ. Τα έργα συμπεριλήφθησαν στην τελική έκθεση του ΕΠ-ΕΠ ως «Ημιτελή Έργα».

Βασικό κριτήριο για το χαρακτηρισμό μιας πράξης ως «ημιτελούς» θα πρέπει να είναι η προοπτική ολοκλήρωσης της εντός χρονικού διαστήματος 2 ετών μετά την προθεσμία υποβολής των εγγράφων κλεισίματος. Στο πλαίσιο αυτό, και δεδομένου ότι η ολοκλήρωση των ημιτελών πράξεων χρηματοδοτείται μόνο από εθνικούς πόρους, έχουν εκδοθεί ειδικές εγκύκλιοι και έχουν δοθεί οδηγίες διαχείρισης των πράξεων αυτών. Συνεπώς, βάση της κατάταξής τους στην εν λόγω κατηγορία εκτιμάται ότι αυτά τα 9 έργα θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι 31/03/2019 με αμιγώς Εθνικούς Πόρους. Η εξασφάλιση της ολοκλήρωσης των παρεμβάσεων σε συνδυασμό με τις δράσεις συντήρησης κατά τη λειτουργία, επιτρέπουν τον χαρακτηρισμό των επιτευχθεισών εκροών και αποτελεσμάτων των παρεμβάσεων αυτών ως βιώσιμα.

Όσον αφορά τη συμβολή του Ιδιωτικού Τομέα, η οποία αφορά τα έργα με Σύμβαση Παραχώρησης, η οικονομική βαρύτητα των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ, καθώς και το μέγεθος των εκροών τους, αντανakλούν τη σημαντικότητα της συμβολής του ιδιωτικού τομέα στην προώθηση της ανάπτυξης των Οδικών Μεταφορών της Χώρας κατά την ΠΠ 2007-2013. Παράλληλα, για τα 5 έργα που εκτελούνται με ΣΠ η βιωσιμότητα των επιτευχθεισών εκροών και αποτελεσμάτων καθ' όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης από τον Παραχωρησιούχο είναι απόλυτα διασφαλισμένη, μέσω της ίδιας της Σύμβασης, στους όρους της οποίας εξασφαλίζεται μεταξύ άλλων η ασφαλής, εύρυθμη και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτηση των χρηστών.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ

Το σύνολο των ολοκληρωμένων έργων συμβάλλει στην επίτευξη της στοχοθεσίας του ΕΠ-ΕΠ σε επίπεδο Ειδικών Στόχων και επιβεβαιώνει την καταλληλότητα των στόχων που τέθηκαν κατά την 3η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ για τις τέσσερις θεματικές ενότητες (Οδικές Μεταφορές και Οδική Ασφάλεια, Σιδηροδρομικές Μεταφορές, Θαλάσσιες Μεταφορές και Αεροπορικές Μεταφορές / Ασφάλεια Αερομεταφορών), κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί σε ένα γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ.

Ορισμένα όμως από τα έργα που περιλαμβάνονταν στο ΕΠ-ΕΠ δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρωθούν έως την τελική προθεσμία για την υποβολή των εγγράφων κλεισίματος των ΕΠ (την 31/03/2017), με αποτέλεσμα να χαρακτηρισθούν ως «ημιτελή» και να απαιτείται η χρηματοδότησή τους από αμιγώς εθνικούς πόρους. Συνεπώς ελλοχεύει ο κίνδυνος μη ολοκλήρωσής τους εντός του πρόσθετου επιτρεπόμενου διαστήματος ολοκλήρωσης (+2 έτη). Στο δυσμενέστερο αυτό σενάριο, ο βαθμός επίτευξης κάποιων Ειδικών Στόχων είτε εξασθενεί, είτε μηδενίζεται. Ειδικότερα, η επίπτωση θα είναι:

- Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές: Εξασθένηση του βαθμού επίτευξης του Ειδικού Στόχου Ζ1.

- Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές: Εξασθένιση του βαθμού επίτευξης του Ειδικού Στόχου Η1, ενώ δεν θα ικανοποιείτο στο σύνολό του ο Β.2.
- Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές: Δεν θα ικανοποιείτο στο σύνολό του ο Ειδικός Στόχος Γ.1.
- Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές: Δεν θα ικανοποιείτο στο σύνολό του ο Ειδικός Στόχος Δ.1.

Οι ολοκληρούμενες παρεμβάσεις του ΕΠ συμβάλλουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών, το οποίο μπορεί να ανταποκρίνεται στις υπάρχουσες ανάγκες και παράλληλα να εξυπηρετεί τις ταχέως εξελισσόμενες συνθήκες ανταγωνισμού, αποτελώντας βασικό πυλώνα ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Οι επιπτώσεις από την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ, όσον αφορά τους στρατηγικούς και τους γενικούς στόχους, μπορούν να συνοψισθούν στα κύρια ακόλουθα σημεία:

1. Κεφαλαιοποίηση των έως σήμερα επενδύσεων και η αξιοποίηση των ωφελειών και της προστιθέμενης αξίας ολοκληρούμενων έργων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης είχαν εκκινήσει την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο.
2. Ενίσχυση και επέκταση των ήδη επιτευχθέντων από υλοποιημένες παρεμβάσεις ωφελειών, μέσω της υλοποίησης περαιτέρω σημαντικών παρεμβάσεων σε τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.
3. Προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής των τοπικών οικονομιών, με την εξασφάλιση προσβασιμότητας και την αύξηση της προσπελασιμότητας, ιδιαίτερα των απομονωμένων και μειονεκτικών περιοχών.
4. Συμβολή στην προστασία του Περιβάλλοντος, με την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων μεταφορικών υποδομών.
5. Συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της Χώρας και στην απασχόληση, μέσω της ενεργής συμμετοχής του Ιδιωτικού Τομέα στην υλοποίηση των παρεμβάσεων.
6. Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, σε όλα τα επίπεδα.
7. Μείωση της επικινδυνότητας της χρήσης των μεταφορικών δικτύων της Χώρας, μέσω των δράσεων βελτίωσης της ασφάλειας και της πρόληψης κινδύνων.
8. Συμβολή στην απασχόληση, μέσω των παρεμβάσεων που δημιουργούν θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία τους.
9. Άρση του αποκλεισμού ειδικών ομάδων πληθυσμού (ΑΜΕΑ), μέσω της εξασφάλισης πρόσβασης στις υλοποιούμενες παρεμβάσεις.

Το περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ επηρεάστηκε ισχυρά από τις οικονομικές εξελίξεις που έπληξαν και συνεχίζουν να πλήττουν τη Χώρα. Οι περισσότεροι παράγοντες που επέδρασαν στην υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ ήταν απόρροια της οικονομικής κρίσης και έθεσαν προϋποθέσεις στην επίτευξη του συνόλου των αναμενόμενων επιπτώσεων. Σύμφωνα με την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, την τελική έκθεση υλοποίησης, καθώς και το σχεδιασμό του Τομέα Μεταφορών για την ΠΠ 2014-2020, η επίτευξη του συνόλου των αναμενόμενων επιπτώσεων των έργων που συμπεριλήφθηκαν στο ΕΠ-ΕΠ, εξασφαλίζεται, αλλά με συνδρομή Εθνικών πόρων καθώς και πόρων της ΠΠ 2014-2020.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΧΟΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ.

Δεδομένου ότι το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ουσιαστικά αποτελεί τη συνέχιση της υλοποίησης της μακροπρόθεσμης τομεακής στρατηγικής για τις μεταφορικές υποδομές και για το Περιβάλλον κατά την Προγραμματική Περίοδο (ΠΠ) 2014-2020, η συνέργειά του με το ΕΠ-ΕΠ 2007-2013 σε ότι αφορά τις μεταφορικές υποδομές σε όλα τα επίπεδα είναι προφανής.

Οι ήδη προγραμματισμένες δράσεις του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις των 13 Περιφερειακών Ε.Π. (ΠΕΠ) της ΠΠ 2014-2020, καθώς και αυτές της Ειδικής Γραμμής Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη-Connecting Europe Facility» (CEF) της Ε.Ε.,

διασφαλίζουν την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τις Μεταφορές, καθώς εξειδίκευσαν στο επίπεδο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων τη γενική στοχοθεσία του ΣΕΣ.

Η βάση αναφοράς (baseline) για την κατάρτιση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ τέθηκε λαμβάνοντας υπόψη ότι στην ΠΠ 2007-2013: α) ολοκληρώθηκε σχεδόν στο σύνολό του το βασικό Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας και προωθήθηκε η ανάπτυξη σημαντικών τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ, β) συνεχίστηκε η ανάπτυξη του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου, γ) συνεχίστηκε η βελτίωση της υποδομής και λειτουργικότητας λιμένων του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και δ) βελτιώθηκε η υποδομή και οι παρεχόμενες υπηρεσίες σε αεροδρόμια (Α/Δ) του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ της χώρας.

Σύμφωνα όμως με την τελική έκθεση υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, τον Μάρτιο του 2017 η παραπάνω εικόνα έχει μεταβληθεί, καθώς δύο (2) οδικά έργα, δύο (2) έργα του σιδηροδρομικού ΔΕΔ- Μ, ένα (1) έργο σε λιμένες ΔΕΔ-Μ και ένα (1) έργο σε αεροδρόμιο ΔΕΔ-Μ, χαρακτηρίζονται ως ημιτελή έργα, ενώ τρία (3) έργα του ΔΟΔ, ένα (1) έργο του σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ και ένα (1) έργο σε λιμάνι ΔΕΔ-Μ, προερχόμενο από το ΠΕΠ «Δυτική Ελλάδα – Πελοπόννησος – Ιόνιοι Νήσοι», αποτελούν έργα «Phasing» προς το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020.

Δεδομένου ότι για να χαρακτηριστεί ένα έργο ως ημιτελές έχει αναληφθεί η δέσμευση ότι θα ολοκληρωθεί με τους απαραίτητους Εθνικούς πόρους έως το Μάρτιο του 2019, θεωρείται ότι τα αποτελέσματα των παραπάνω ημιτελών έργων έχουν επιτευχθεί στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013. Συνεπώς, παρότι η ολοκλήρωση των εν λόγω έργων δεν έχει ακόμη επιτευχθεί, δεν επηρεάζεται ο προγραμματισμός του τομέα Μεταφορών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Όσον αφορά τα έργα Phasing, οι τιμές των στόχων τους εάν δεν υπήρχαν αυτόνομα περαιωμένα τμήματα, θα έπρεπε κατά την 3η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ να μεταφερθούν εξολοκλήρου στην ΠΠ 2014-2020. Με βάση την κατεύθυνση αυτή, δεν περιελήφθη κανένα ολοκληρωμένο τμήμα αυτών των έργων στο ΕΠ-ΕΠ της ΠΠ 2007-2013. Συνεπώς, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, καλείται να εξασφαλίσει την ολοκλήρωση των παραπάνω τμημάτων/ εργασιών.

Οι προσθήκες των νέων έργων Phasing στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ συνάδουν απόλυτα με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Η ολοκλήρωση των εν λόγω έργων συμβάλλει στην ικανοποίηση πρωτίστως του στρατηγικού στόχου (Α) και δευτερευόντως του στρατηγικού στόχου (Β) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Η ενσωμάτωση των παρεμβάσεων αυτών στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ουσιαστικά εξασφαλίζει την ολοκλήρωσή τους και ενισχύει την πληρότητα του συστήματος Μεταφορικών Υποδομών. Ως εκ τούτου, το περιεχόμενο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εξακολουθεί να συνάδει με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί για την ανάπτυξη του Τομέα Μεταφορών της χώρας.

Σε επίπεδο Άξονα Προτεραιότητας, οι νέες προσθήκες (στους ΑΠ 1, 3 και 6) είναι απόλυτα συναφείς με την υφιστάμενη στοχοθεσία των ΑΠ. Παράλληλα όμως με τη θετική συνεισφορά των νέων έργων Phasing στην επίτευξη των στόχων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, εγείρονται αμφιβολίες στο κατά πόσο το σύνολο των δράσεων που είχε αρχικά σχεδιασθεί να περιληφθούν στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ μπορεί να περιληφθεί στους αντίστοιχους ΑΠ, δεδομένου του ύψους των απαιτούμενων, από τα νέα έργα Phasing, πόρων. Λαμβάνοντας υπόψη τους πόρους για την κάλυψη των εν λόγω έργων, αλλά και των «ανελαστικών» δεσμεύσεων που καταγράφονται στο Πρόγραμμα (π.χ. μέσω του καταλόγου των Μεγάλων Έργων, μεταφερόμενα έργα κλπ), οι τρεις ΑΠ δεν μπορούν να χρηματοδοτήσουν στο σύνολό τους τις προαναφερθείσες ανάγκες και παράλληλα να καλύψουν όλες τις λοιπές δράσεις που περιελήφθησαν στο Πρόγραμμα. Συνεπώς είναι απαραίτητη η επανεξέταση του αντικειμένου των ΑΠ στα πλαίσια μιας αναθεώρησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΧΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΟΡΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Τα πέντε (5) νέα έργα phasing προστίθενται στους Άξονες Προτεραιότητας του Ταμείου Συνοχής με Προϋπολογισμό ΣΔΔ ύψους περίπου 144,8 εκατ. €. Άμεσο επακόλουθο είναι η μεταβολή των αρχικών συσχετισμών μεταξύ των υποσυστημάτων μεταφορών, καθώς η πρόσθετη δαπάνη

αποτελεί το 9,6% των συνολικών πόρων Ταμείου Συνοχής, που έχουν διατεθεί στους ΑΠ του τομέα Μεταφορών.

Η πείρα από την υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων προηγούμενων Προγραμματικών Περιόδων έχει δείξει ότι οι ανάγκες που προκύπτουν για πρόσθετους πόρους, κατά την υλοποίηση ενός ΑΠ του Προγράμματος, καλύπτονται, εν γένει, με τρεις τρόπους: α) με εσωτερικές διαφοροποιήσεις του αντικειμένου του ΑΠ ώστε να απορροφηθούν οι νέες ανάγκες στο επίπεδο του ΑΠ, β) με διαφοροποιήσεις αντικειμένου και συσχετισμών στην ομάδα Αξόνων Προτεραιότητας που καλύπτονται από ένα Ταμείο ώστε να απορροφηθούν οι νέες ανάγκες στο επίπεδο του Ταμείου, και γ) από την εξασφάλιση πρόσθετων πόρων, είτε στο πλαίσιο κάποιου εκ των ΕΔΕΤ, είτε από αμιγώς Εθνικούς πόρους. Κάθε μια από τις παραπάνω επιλογές οδηγεί σε μεταβολές του αρχικού σχεδιασμού του Προγράμματος, είτε σε επίπεδο υποσυστημάτων Μεταφορών που υποδέχονται τα νέα phasing έργα, είτε στο επίπεδο του Προγράμματος. Η πλέον ενδεδειγμένη επιλογή από τις τρεις φαίνεται να είναι η εξασφάλιση πρόσθετων πόρων, ώστε να διασφαλισθεί η επίτευξη της υφιστάμενης στοχοθεσίας και να δημιουργηθεί δυνατότητα για περαιτέρω διεύρυνσή της. Δεδομένων όμως των οικονομικών συνθηκών στην χώρα και της περιορισμένης διαθεσιμότητας πόρων, η ασφαλέστερη επιλογή είναι η επανεξέταση του συνολικού αντικειμένου του ΕΠ, στο πλαίσιο ενδεχόμενης Αναθεώρησης, με στόχο τον προσδιορισμό και την ιεράρχηση του αντικειμένου που δύναται πλέον να εκτελεστεί υπό τις νέες συνθήκες.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΤΟ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Οι προσθήκες έργων, που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, θα τροφοδοτήσουν δείκτες εκροής (CO13a, CO11a, T4403) που κρίνονται ως κατάλληλοι για την παρακολούθηση αντίστοιχων δράσεων και εκφράζουν τα σημαντικότερα επιδιωκόμενα αποτελέσματα του Προγράμματος για τα αντίστοιχα υποσυστήματα μεταφορών. Αναφορικά με τους δείκτες αποτελέσματος, τα έργα θα συμβάλουν στους δείκτες T4420, T4421, T4422 και T4424. Οι δείκτες αυτοί κρίνονται ως ικανοποιητικοί για την αποτύπωση του αποτελέσματος από την υλοποίηση των αντίστοιχων κατηγοριών δράσεων.

Θα πρέπει να καθορισθεί με ποιο τρόπο θα καλυφθεί χρηματοδοτικά η προσθήκη των νέων έργων phasing στους τρεις ΑΠ. Εάν χρησιμοποιηθεί μέρος των πόρων των ΑΠ, θα πρέπει να τροποποιηθεί το φυσικό αντικείμενο που είχε περιληφθεί αρχικά στο Πρόγραμμα. Σε αυτήν την περίπτωση οι προσθήκες ουσιαστικά θα λειτουργήσουν ως αντικατάσταση, και θα πρέπει να εξασφαλισθεί ότι οι εκροές και τα αποτελέσματα του τμήματος του φυσικού αντικείμενου που θα αφαιρεθεί είναι αντίστοιχα με τις εκροές και τα αποτελέσματα των νέων έργων phasing. Σε περίπτωση που η χρηματοδότηση της προσθήκης γίνει είτε με εθνικούς πόρους, είτε με πρόσθετους πόρους από τα ΕΔΕΤ της περιόδου 2014-2020, τότε ή τα νέα αυτά έργα θα αποτελέσουν συμπληρωματικό βοήθημα στην επίτευξη των ήδη τεθέντων στόχων ή θα πρέπει να υπολογιστεί η συμβολή τους στη στοχοθεσία του ΕΠ στο πλαίσιο ενδεχόμενης Αναθεώρησης του Προγράμματος.

SUITABILITY ASSESSMENT OF THE OP-AI IMPLEMENTED INTERVENTIONS

The strategy of the Operational Programme “Accessibility Improvement” (OP-AI) focused on the development of the transport system’s infrastructure and services, in order to substantially improve the level of accessibility of the country’s Regions and to contribute to the upgrading of international and trans-European interconnections. Emphasis was given, primarily, on the completion of the Trans-European Transport Network and the coverage of discontinuities of transport networks, in order to achieve the complementarity and functionality of previously completed interventions, as well as, to improve the level of services. Interventions pertain to the development of infrastructure in the four transport subsystems (road transport and road safety, rail, maritime and air transport).

The evolving external environment, in which the OP-AI was implemented, strongly affected by the socio-economic environment in Greece and influenced by the current situation of the Transport Sector, has necessitated drastic changes, since the OP’s inception, when in its content and format. The design of the OP was based on the assumption that it would be implemented under stable economic conditions, but this assumption has not materialized; instead, the macro-economic parameters of the economy, related to it, were fully reversed, calling for the OP to be revised three times during its implementation. The scope of 1st Revision was only to increase the rate of the Community Contribution, in order to increase the absorption and thus the inflow of EU funds and to optimize the use of the scarce, due to the crisis, national resources. It did not affect the structure or the strategy of the OP and therefore the implementation seamlessly continued in order to accommodate the logic of the intervention and to meet the approved commitments. No changes were required in the set of indicators, nor in the thematic priority codes. Therefore, there was no impact on the OP’s strategy. The 2nd Revision was absolutely necessary in order to (a) address the emergency, resulting from the agreement with the Concessionaires to restart the Motorway Concession Projects, for securing the additional funding of 2.252 billion € (or Community Contribution of 1,914 billion €), as well as the Greek government’s co-financing amount of 338 million €, and (b) establish a consolidation plan for the OP, based on its current state of implementation, and the perspectives for completion of the projects included in it. The Revision resulted in a strong focus of the OP-AI on the road transport sector, as its major part now covered projects implemented through Concessions, which serve high National and Community priorities and ensure the compliance with the country’s commitments in the transport sector. The 3rd Revision had as main objective the reallocation of the OP financial resources among Priority Axes (PA), per Financing Instrument, to ensure the maximum exploitation of the available EU funding, in accordance with the opportunity allowed for using the top up (100%) rate of Community Contribution, for the cumulative total amount of payments, to operational programs for the “Convergence” and “Regional competitiveness” and employment, according to Reg. (EC) 2015/1839. The Revision included the transfer of projects between PA, as well as to the CEF, and the implementation of the phasing process for projects whose completion is planned in the frame of the programming period (PP) 2014-2020. Moreover, the completion of the Motorway Concession Contracts is assumed to be feasible within 2017 with national resources. As a result, some of the specific objectives of the OP were redefined, mainly in terms of quantitative adjustments, but this did not impact significantly on the overall strategy of the OP, since this strategy was based, since the beginning, on the European and National transport sector policy and on real and confirmed needs of the country’s transport infrastructure. Those needs referred to high priority interventions, which constitute inflexible commitments related to the Trans-European Transport Networks, as well as to important national targets. The strategy of the OP-AI was well aligned, throughout all stages of implementation, to the development strategy of the NSRF, with the Priority Axes (PA) contributing directly to the achievement of the NSRF’s Overall Objective (OO) 13 “ Development and modernization of the physical infrastructures and related services of the transport system of the country”

The following are noted with regards to the internal logic of the OP-AI’s strategy and of the consistency of its programming:

- Road transport: A high degree of synergy was continually maintained with the strategy for the development of the Trans-European Road Axis and the OP-AI has contributed significantly to the development of the main interregional feeder links (Specific objectives A1, A2, G1, G2). The Specific objectives A1 and G1, related to the completion of construction and upgrading of motorways and sections whose construction had begun in the frame of the previous Programming Period (2000-2006), are satisfactorily achieved, through the projects included in PAs A and G. Limited contribution of the approved projects of AP A to the Specific Objectives A3, A4 and A5 is identified.
- Rail transport: The primary objective of completing the main railway axis PATHE / P, is partially achieved by the projects included in AP B and H, through the Specific Objectives B.1 and H.1, but the completion of the relevant sections of Railway Axis PATHE / P is now planned in the frame of the Programming Period (2014-2020). Modest improvement of rail safety and services levels is achieved by the projects included in AP B and H, through the Specific Objectives B.2 and H.2.
- Maritime transport: The OP-AI contributes modestly to the achievement of the main objectives of improvement and further development of the maritime transport system and the establishment of interconnections with other European Networks, through the Specific Objectives C.1 and I.1, with interventions in the ports of Mykonos and Kavala, included in the PAs C and I. Small-scale interventions included in the APs C and I have also a modest contribution to services' improvement and modernization, as well as to the improvement of maritime safety through Specific Objectives C.2 and I.2. The contribution to the development of motorways of the sea in the Mediterranean, through the Specific Objective C.3, is achieved through the completion of one project, whose implementation had begun in the frame of the previous Programming Period (2000-2006).
- Air transport: The main objective, concerning the upgrading / expansion of national airports included in the Trans-European Network, is achieved through the Specific Objectives D.1 and J.1. The completion of the Airport "Macedonia" is the most significant project, amongst the projects included in the PAs D and J. It is worth noting, with regard to the less than originally targeted contribution of the OP-IA to the completion of the air transport subsystem, the planned concession of the operation of a number of regional airports to the private sector. Small contribution to the upgrading of the safety (security) infrastructure and equipment, of regional airports, is achieved with the implementation of one relevant project included in PA J, through the Specific Objective J.2.

In view of the above, the OP-AI targets, set at the level of Specific Objectives, are considered to be appropriate and adequate for achieving the Overall Objectives and in line with with the European and national policies and priorities for the transport infrastructure sector, and they cover overall the goals set in the frame of the 3rd Revision of the OP-AI for the four thematic sub-sectors (road transport and road safety, rail, maritime and air transport), with each sub-sector relating to an Overall Objective of the OP-AI.

The OP-AI Overall Objectives' hierarchy, based on the finally implemented, through the OP, projects, confirms the focus on the road transport sector. This was inevitable, since the OP-AI was assigned with the responsibility to complete: a) the Motorway Concession Projects and b) a significant number of "bridging" road transport projects, whose construction had begun in the frame of the previous Programming Period (2000-2006); these latter projects respond to high National and EU priorities and ensure compliance with the country's commitments in the transport sector. In addition, the hierarchy of the Overall Objectives reflects an important contribution of the OP-AI to the promotion of the National Rail Network's development, through the funding of major works that constitute the basis for the completion of the corresponding railroad sections in the frame of the PP 2014-2020. Concerning Air Transport, given the overall needs of the airports' network, the contribution of the OP-AI was limited, in accordance with the country's strategic choice to use Private Funds, through Concession Contracts, for the upgrade of 14 regional airports. Limited was also the contribution to Maritime Transport and Transport Safety Actions, achieved through small-scale interventions.

PROSPECTS FOR SUSTAINABILITY OF THE IMPLEMENTED INTERVENTIONS OF THE OP-AI

The minimum requirements for the the result of an OP-AI intervention to be considered as accessible / functional, are ensured by the inclusion of the intervention in the OP, since during the initial assessment of the project the expected qualitative and quantitative results are accurately determined. Accessibility/ functionality is achieved when all subprojects that constitute the intervention have delivered their technical scope. Therefore, all interventions completed as part of the OP-AI's implementation, cover effectivelyf the corresponding needs. However, based on the EP-EP final implementation report, 6 projects (8 MIS) of the OP-AI were not completed until the final closing date for submission of the OP-AI's closure documents. These projects are included in the final report of the OP-AI as "Incomplete Projects".

A key prerequisite for classifying a project as "incomplete" is when the prospect of its completion is expected within a period of 2 years after the submission of the OP-AI's closure documents. Given that the financing of the remaining scope of those projects will be fully covered by the State budget, specific guidelines and instructions have been issued concerning the close monitoring of their progress. Therefore, the classification of those 9 projects as incomplete, secures that the completion date will not exceed the end of March 2019 and the continuation of their financing is ensured by the State. This fact, coupled to the fact that maintenance during operation is ensured, create positive prospects for the sustainability of the delivered outputs and the achieved results.

Regarding the private sector's contribution, mostly through the Concession Agreement projects, the economic size of the interventions included in the OP-AI, and the quantity and type of their outputs, reflect the importance of the private sector's contribution to the promotion of Road Transport development during the PP 2007-2013. Furthermore, for the five Concession Agreement projects, the sustainability of the delivered outputs and of the achieved results throughout the duration of the period of exploitation by the Concessionaireis is fully guaranteed by the Agreement itself. The Agreement, inter alia, defines the appropriate measures, to be taken, if/as needed, for ensuring user safety and a high standard of services.

IMPACT ASSESSMENT OF THE OP-AI IMPLEMENTED INTERVENTIONS

All the completed projects contributes to the achievement of the OP-AI's targets, set at the level of Specific Objectives and confirms the relevance of its goals set in the frame of the 3rd Revision of the OP-AI for the four thematic sub-sectors (road transport and road safety, rail, maritime and air transport), with each sub-sector relating to an Overall Objective of the OP-AI.

However, there are some projects, whose expected completion date exceeded the final OP closing date, i.e. 03.31.2017, and were classified as "incomplete". Therefore, there is a risk of these projects not being completed within the 2-year extension period. In this worst case scenario, the achievement of some Specific Objectives would be either reduced or canceled. In particular, this concerns:

- In road transport the achievement of Specific Objective G.1 is weakened.
- In rail transport the achievement of the Specific Objective H1 is weakened, and B.2 is partially achieved.
- In maritime transport the Specific Objective C.1 is partially achieved.
- In air transport the Specific Objective D.1 is partially achieved.

The OP's completed interventions contribute significantly to the development of a modern and efficient transport system, which meets current needs while also responding to the rapidly evolving competition, serving as a key pillar for the growth of the Greek economy and society. The impact from the implementation of the OP-AI, presented along its strategic and overall objectives can be summarized in the following main points:

1. Capitalization of former investments and maximum exploitation of the benefits and added value generated through the completion of projects whose implementation had begun in the frame of the previous Programming Period (2000-2006).
2. Further consolidation and expansion of the previously achieved outputs and results, by implementing important interventions of Trans-European Transport Networks.
3. Promotion of the social and economic cohesion of local economies, by ensuring connectivity and improved accessibility, especially for remote and disadvantaged areas.
4. Contribution to the protection of the environment, through the development of an environmentally sustainable transport network.
5. Contribution to the recovery of the Greek economy and the creation of employment, through the active participation of the private sector in the implementation of interventions.
6. Improvement of the quality of services at all levels.
7. Enhancement of transport safety and promotion of risk prevention measures.
8. Contribution to employment creation, through new job posts for the operation of the constructed infrastructure.
9. Accessibility of the transport infrastructures by specific population groups (people with disabilities).

The socio-economic context in Greece, in which the OP-AI was implemented, has been affected by the consequences of the severe economic crisis which still impacts on the country. Most of the factors that influenced the implementation of the OP-AI were due to the economic crisis and had an impact on the feasibility of achieving the expected results. Taking into consideration: the 3rd Revision of OP-AI; the final report; and the planning of the further development of the Transport Sector during the PP 2014-2020, the expected impacts of the completion of all the projects included in OP-AI, can be achieved only if the State financing remains adequate and seamless, and the allocated resources of PP 2014-2020 are not compromised.

IMPACT ASSESSMENT ON THE RELEVANCE OF THE DESIGN OF THE TRANSPORT COMPONENT OF THE OPERATIONAL PROGRAMME “TRANSPORT INFRASTRUCTURE, ENVIRONMENT AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT” 2014-2020, FOLLOWING THE CHANGES MADE AT THE TIME OF CLOSURE OF THE OP “ACCESSIBILITY IMPROVEMENT”.

Given that the OP - TRANSPORT INFRASTRUCTURE, ENVIRONMENT AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT (OP-TIESD) constitutes the continuation of the implementation of the long-term sectoral strategy for transport infrastructures and the environment in the frame of the Programming Period (PP) 2014-2020, the synergy with OP-AI 2007-2013, regarding Transport infrastructure, is obvious at all levels.

The already planned actions of OP- TIESD, in synergy with the corresponding actions of the 13 Regional OPs (ROPs) of PP 2014-2020, as well as with those included in the Connecting Europe Facility (CEF), ensure the achievement of the Strategic Objectives for Transport infrastructures within the context of PP 2014-2020, as they have specified the targets of the Partnership Agreement for the Development Framework 2014-2020 at OP level.

The baseline for the initial design of the OP- TIESD relied on the assumption that during PP 2007-2013: (a) the core Trans-European Road network in Greece, except for only one section, was completed and the development of important sections of the analytical Trans-European Road network was further promoted, (b) the development of the core rail network was further promoted, (c) infrastructures of core and comprehensive TEN-T ports were further improved, (d) infrastructures and the quality of services at TEN-T airports were improved.

According to the OP-AI's final report, in March 2017, the above picture has changed, as two (2) projects in the road network, two (2) projects in the TEN-T rail network, one (1) project in the TEN-T ports and one (1) project in the TEN-T airports are classified as incomplete projects, while also three (3) projects in the TEN-T road network, one (1) project in the TEN-T rail network and one (1) project in the TEN-T ports from the ROP "Western Greece - Peloponnese - Ionian Islands", are characterised as "Phasing" projects towards OP- TIESD 2014-2020.

A key prerequisite for classifying a project as "incomplete" is when its completion is expected within a period of 2 years after the submission of the OP-AI's closure documents. Given that the financing of the remaining scope of those projects will be fully covered by the State budget, specific guidelines and instructions have been issued concerning the close monitoring of their progress. Therefore, the classification of those 9 projects as incomplete, secures that the completion date will not exceed the end of March 2019 and the continuation of their financing is ensured by the State. In this context, although the completion of those projects is yet to be achieved, the programming of the transport sector of OP- TIESD is not affected, as the results of the above incomplete projects are considered to have been achieved in the frame of the 2007-2013 PP.

As far as Phasing projects are concerned, if there were no autonomous completed sections during the 3rd revision of the OP-AI, their targets are counted among the results of PP 2014-2020 framework. In line with the provisions of this directive, no integrated part of these projects was included in the OP-AI 2007-2013. Consequently, the completion of the above sections should be ensured within OP- TIESD.

The addition of the new Phasing projects into OP- TIESD is consistently in line with the needs and priorities set in the OP- TIESD. The completion of these projects contributes primarily to the strategic objective (A) and secondarily to the strategic objective (B) of the OP- TIESD. The integration of those interventions into the OP- TIESD ensures in practice their completion and contributes to completing the Transport Infrastructure system. Therefore, the content of the OP- TIESD is still in line with the needs and priorities set for the development of the country's Transport Sector.

At Priority Axis level, the new additions (in PAs 1, 3 and 6) are absolutely relevant to the targets of the existing PAs. Alongside the considered positive contribution of the new Phasing projects to the achievement of the OP- TIESD objectives, doubts arise as to whether all the actions, initially planned to be included in the OP- TIESD, can be included in the respective PAs, given the size of the additionally required resources.

Taking into account the resources required for financing these projects, as well as the indirect commitments recorded in the Programme (eg through the list of major projects, transferred projects, etc.), these three PAs can not finance in total the aforementioned needs and at the same time cover all the other actions included in the OP. Therefore, it is necessary to review the scope of the three PAs in the context of an eventual revision of the OP- TIESD.

ASSESSMENT OF THE POTENTIAL IMPACT ON THE ALLOCATION OF RESOURCES OF THE TRANSPORT SECTOR COMPONENT OF THE OP- TIESD

The five (5) new phasing projects are included in the Cohesion Fund Priority Axes with a co-financing budget of approximately € 144.8 million. Direct consequence is the change of the initial balance across the transport subsystems, as the additional cost accounts for the 9.6% of the total Cohesion Fund resources allocated to PAs of the Transport sector component.

Experience gained from the implementation of co-funded OPs of previous Programming Periods indicates that there are three ways for covering additional needs for additional resources, during the implementation of a Programme's PA: (a) by internally modifying the scope of the PA so that new needs can be 'absorbed' at the PA level, (b) by intervening in the entire scope of all the Priority Axes of one Fund, in order to absorb new needs at the level of that particular Fund; and (c) by securing additional resources, either within the European Structural and Investment Funds (ESIF) or from the State budget. Each of the above options leads to changes in the initial design of the OP, either at the level of the Transport subsystems where the new phasing projects fit, or at the level of the OP. The most appropriate option amongst the three is to earmark additional resources to ensure the achievement of the currently set targets and to further these targets. However, given the country's economic situation and the limited availability of resources, the safest option is to review the overall scope of the OP, in the context of a Revision, in order to identify and prioritise the scope that can be implemented within the prevailing context.

ASSESSMENT OF THE RELEVANCE OF THE NEW INTERVENTIONS WITH THE ESTABLISHED INDICATORS SYSTEM

The new additions will contribute to the output indicators (CO13a, CO11a, T4403) that, in general, are considered suitable for monitoring respective actions and can reflect the most important results of the OP, for the respective transport subsystems. Regarding the results' indicators, the projects will contribute to indicators T4420, T4421, T4422 and T4424. These indicators are considered as adequate for capturing the results of the implementation of the corresponding categories of actions.

It is necessary to determine how the new phasing projects in the three PAs will be financed. Assuming that part of the initially allocated resources is used, the originally included scope should be reviewed. In this case, a replacement of some other - originally included - projects will take place rather than a mere addition of new ones, and it should be ensured that the new scope is equivalent to the one is going to be removed. If the funding is to be ensured either with national funds or with additional resources of the ESIF of PP 2014-2020, then these new projects will constitute a complementary support in achieving the objectives already set, otherwise they should be taken into account in the context of a Programme Revision whereby new targets for the OP would be set.

1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1.1. Εισαγωγή

Η αξιολόγηση αποτελεί τη συστηματική και αντικειμενική αναλυτική εκτίμηση μίας παρέμβασης μέσω της συλλογής, ανάλυσης και χρήσης πληροφοριών, ώστε να αποτιμηθεί η επιτυχία μίας παρέμβασης όσον αφορά τους στόχους της, να δοθούν απαντήσεις σε ερωτήματα που σχετίζονται με την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα, την επίπτωση, και τη βιωσιμότητα της παρέμβασης, και να αντληθούν διδάγματα για νέες παρεμβάσεις.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό περί καθορισμού Κοινών Διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας (CPR 1303/2013), για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, ιδιαίτερη έμφαση δίδεται, σε σχέση με τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους, στους στόχους των Προγραμμάτων, στη λογική της παρέμβασης για την επίτευξη των επιθυμητών αποτελεσμάτων και στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και των επιπτώσεων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται επίσης στο ρόλο της αξιολόγησης ως εργαλείου για την ενδυνάμωση της εστίασης στα αποτελέσματα ενός Προγράμματος και για την εκτίμηση των επιπτώσεων της πολιτικής που υιοθετήθηκε. Είναι συνεπώς σημαντικό για την αποτελεσματική παρακολούθηση της υλοποίησης του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020 και της πορείας προς την επίτευξη των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων και επιπτώσεων του, να επανεξεταστεί η βάση αναφοράς (baseline) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ υπό το πρίσμα των τελικών επιτευγμάτων του ΕΠ-ΕΠ της ΠΠ 2007-2013, το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της βάσης αναφοράς του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ σε ότι αφορά τον τομέα των μεταφορικών υποδομών.

1.2. Αντικείμενο του έργου

Ο σκοπός κάθε αξιολόγησης διαμορφώνεται με βάση κυρίως τις ανάγκες που προκύπτουν και τα θέματα που πρέπει να εξεταστούν και τα ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν. Στην παρούσα χρονική στιγμή η αξιολόγηση που αποτελεί το αντικείμενο του έργου καλείται να:

- αναλύσει κατά πόσον επιτεύχθηκαν τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα του Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΕΠ) Ένισχυση της Προσπελασιμότητας (ΕΠ-ΕΠ) της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2007-2013 και τους λόγους για τους οποίους αυτά επιτεύχθηκαν ή δεν επιτεύχθηκαν,
- συμβάλει στο να εντοπισθούν έγκαιρα ασυνέχειες που πιθανώς θα προκύψουν στη στοχοθεσία του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ από την ανάγκη προσθήκης στο αντικείμενό του των συνεχιζόμενων από το ΕΠ-ΕΠ έργων,
- υποστηρίξει την λήψη αποφάσεων σχετικά με τις ανάγκες προσαρμογών στο σχεδιασμό του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ,
- εκτιμήσει πως και γιατί τα αποτελέσματα του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ επηρεάζονται από το βαθμό επίτευξης των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ και από τις τυχόν προσαρμογές του σχεδιασμού του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ,
- εντοπίσει προβλήματα που πιθανώς ανακύπτουν, όπως για παράδειγμα σε σχέση με την διαθεσιμότητα πόρων, και να προσδιορίσει τις επιπτώσεις των όποιων μεταβολών του σχεδιασμού του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ στη δυνατότητα επίτευξης των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων του.

Μία αξιολόγηση μπορεί να είναι διαμορφωτική (formative), ή ανακεφαλαιωτική (summative). Στην παρούσα αξιολόγηση απαιτείται συνδυασμός των δύο αυτών τύπων. Συγκεκριμένα:

Στην πλευρά του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ απαιτείται μια διαμορφωτική αξιολόγηση (formative evaluation), η οποία να εστιάζει κυρίως σε θέματα συνάφειας (relevance) των παρεμβάσεων που προστίθενται στο ΕΠ με τον σχεδιασμό και τους στόχους του. Πρέπει να λειτουργήσει ως προγνωστικό (prospective) εργαλείο, εξετάζοντας τη διαδικασία υλοποίησης της

επικαιροποιημένης λογικής της παρέμβασης του ΕΠ, και των αναμενόμενων ή μη νέων επιπτώσεων υπό το πρίσμα των νέων αναγκών.

Στην πλευρά του ΕΠ-ΕΠ απαιτείται μια ανακεφαλαιωτική αξιολόγηση (summative evaluation), η οποία να εστιάζει κυρίως σε θέματα καταλληλότητας (suitability), βιωσιμότητας (sustainability) και επιπτώσεων (impact) των παρεμβάσεων που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ.

Το αντικείμενο του Παραδοτέου που αφορά στο ΕΠ-ΕΠ 2007-2013, αποτελεί μια ανακεφαλαιωτική αξιολόγηση του ΕΠ-ΕΠ και επιχειρεί να λειτουργήσει ως αναδρομική (retrospective) ανάλυση που θα επισημάνει τυχόν αποκλίσεις από τα αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις του ΕΠ.

Το αντικείμενο του Παραδοτέου που αφορά στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020, αποτελεί μια διαμορφωτική αξιολόγηση (formative evaluation) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, η οποία εστιάζει κυρίως σε θέματα συνάφειας (relevance) των παρεμβάσεων που προστίθενται στο ΕΠ με τον σχεδιασμό και τους στόχους του. Επιχειρεί να λειτουργήσει ως προγνωστικό (prospective) εργαλείο, εξετάζοντας τη διαδικασία υλοποίησης της νέας (επικαιροποιημένης) λογικής της παρέμβασης του ΕΠ, και των αναμενόμενων ή μη νέων επιπτώσεων υπό το πρίσμα των νέων αναγκών. Η εστίαση αυτή έχει ως στόχο να διερευνήσει κατά πόσο η λογική παρέμβασης του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ θα είναι εναρμονισμένη με την πραγματική υλοποίηση και να προσδιορίσει τις άμεσες συνέπειες της υλοποίησης στη δυνατότητα επίτευξης των τεθέντων στόχων.

1.3. Απαιτήσεις αξιολόγησης

Η παρούσα αξιολόγηση είναι μικρης έκτασης και πλήρως εστιασμένη σε πολύ συγκεκριμένα θέματα. Παρεμβαίνει σε συνέχεια της υλοποίησης μιας εκτεταμένης on-going Αξιολόγησης του ΕΠ-ΕΠ και μιας εκ των προτέρων (ex-ante) αξιολόγησης του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, και υλοποιείται παράλληλα με τη διαδικασία κλεισίματος του ΕΠ-ΕΠ. Το περιεχόμενό της αφορά : (α) αξιολόγηση της καταλληλότητας, βιωσιμότητας και επιπτώσεων των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ και (β) αξιολόγηση των συνεπειών της διαδικασίας εξυγίανσης κατά το κλείσιμο του ΕΠ-ΕΠ (screening) στη συνάφεια και τη συνοχή του σχεδιασμού του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Η αξιολόγηση ακολουθεί τις αρχές/ προσέγγιση/ μεθοδολογίες των αξιολογήσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020, όπως αυτές έχουν προσδιοριστεί από τις αρμόδιες αρχές της Ε.Ε. (DG Regio) και του συντονιστικού εθνικού φορέα, του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Ειδική Υπηρεσία Στρατηγικής, Σχεδιασμού και Αξιολόγησης -ΕΥΣΣΑ-). Αναμένεται ότι οι εκροές και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα κοινοποιηθούν ευρύτατα και θα δεχθούν παρατηρήσεις και σχόλια, που σε δεύτερη φάση θα πρέπει να αξιολογηθούν και να ενσωματωθούν στο Παραδοτέο.

1.4. Ειδικά θέματα προς διερεύνηση/ αξιολόγηση

Τα θέματα της παρούσας αξιολόγησης είναι ρητά προσδιορισμένα στη Σύμβαση. Το περιγραφόμενο σύστημα αξιολογητικών ερωτημάτων είναι πλήρες, και οι απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά είναι επαρκή για να οδηγήσουν στην εξαγωγή των επιδιωκόμενων συμπερασμάτων και στην επεξεργασία χρήσιμων προτάσεων. Ειδικά θέματα προς διερεύνηση/ αξιολόγηση δεν τίθενται στη Σύμβαση, πέραν των όσων προκύπτουν κατά τη διενέργεια της Αξιολόγησης.

2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ

2.1. Περιεχόμενο του ΕΠ-ΕΠ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» (ΕΠ-ΕΠ) εντάσσεται στα τομεακά προγράμματα του ΕΣΠΑ 2007-2013. Είναι ένα από τα πιο σημαντικά Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ και χρηματοδοτεί τις μεγαλύτερες (σε προϋπολογισμό, τεχνική πολυπλοκότητα, αλλά και σημασία για την εθνική οικονομία της χώρας) υποδομές μεταφορών, που συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό των φυσικών μεταφορικών υποδομών και των υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών και έχουν στόχο την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, τόσο ως προς τις εσωτερικές μετακινήσεις, όσο και ως προς τις διευρωπαϊκές και διεθνείς διασυνδέσεις τους. Αποτελεί σύνθεση δύο επιμέρους στρατηγικών προγραμμάτων του τομέα των μεταφορών: «Συγκοινωνιακές υποδομές αρμοδιότητας τ. ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007-13», που περιλαμβάνει τον στρατηγικό σχεδιασμό στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ για την ΠΠ 2007-2013 στους τομείς των οδικών μεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών και των υποδομών αστικών μεταφορών, και «Μεταφορές, 2007-13» του τ. Υπουργείου Μεταφορών (ΥΜΕ), που περιλαμβάνει σχεδόν στο σύνολό του τον στρατηγικό σχεδιασμό για την ΠΠ 2007-2013 στους τομείς των σιδηροδρομικών μεταφορών, των αεροπορικών μεταφορών και των δημόσιων συγκοινωνιών.

Αρχική διάρθρωση του Προγράμματος

Η αρχική διάρθρωση του ΕΠ-ΕΠ περιλάμβανε 13 Άξονες Προτεραιότητας που σχετίζονται με έξι διαφορετικές θεματικές ενότητες, καθεμιά από τις οποίες αντιστοιχούσε σε ένα γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, και είναι οι εξής:

- Οδικές μεταφορές
- Σιδηροδρομικές και Διατροπικές μεταφορές
- Θαλάσσιες μεταφορές
- Αεροπορικές μεταφορές
- Αστικές μεταφορές
- Ασφάλεια μεταφορών

Με βάση τις παραπάνω θεματικές ενότητες το Πρόγραμμα αναλυόταν τελικά σε τέσσερις κύριες υπο-ομάδες :

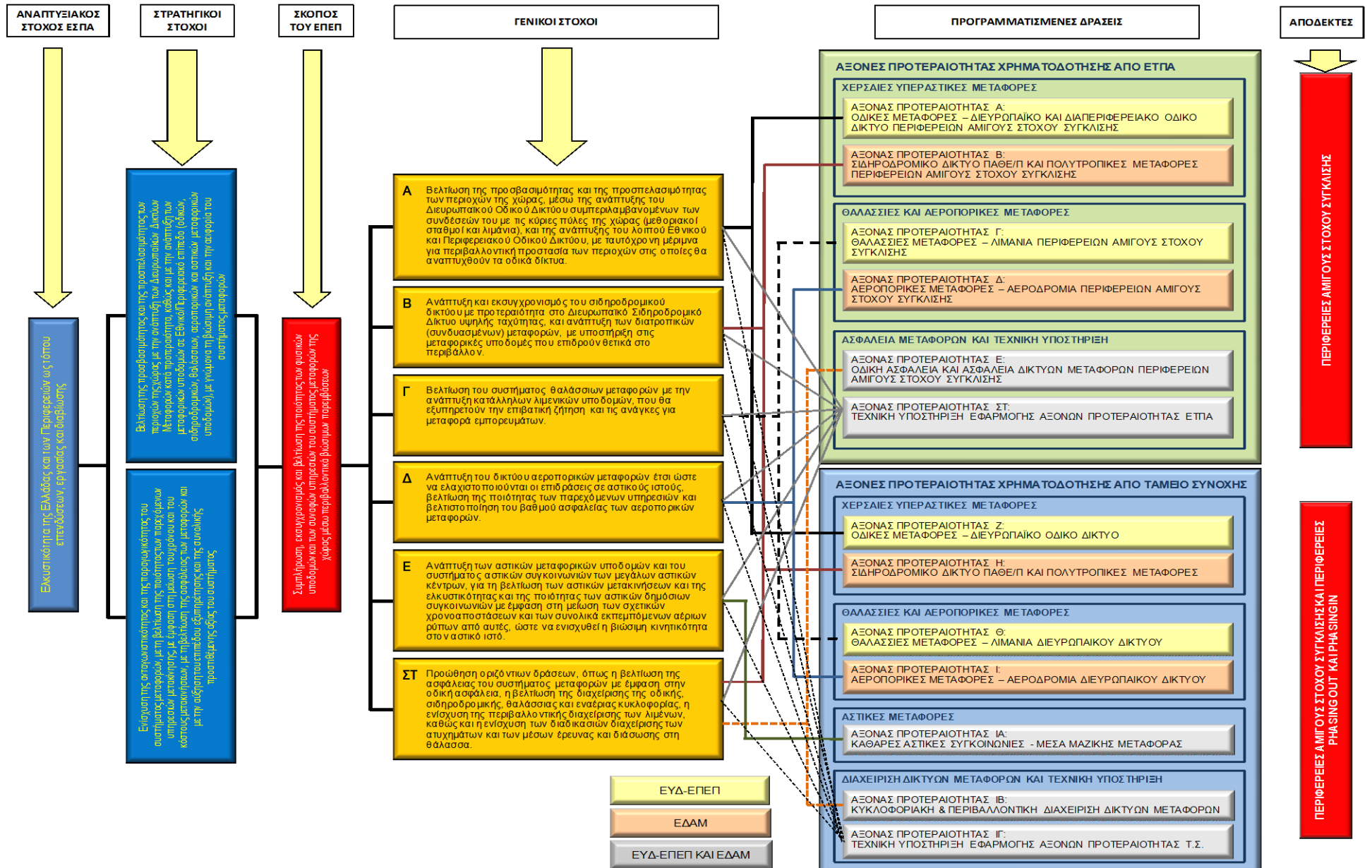
- Χερσαίες Υπεραστικές Μεταφορές,
- Θαλάσσιες και Αεροπορικές Μεταφορές,
- Αστικές Μεταφορές και
- Ασφάλεια / Διαχείριση Δικτύων Μεταφορών και Τεχνική Υποστήριξη.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει συνοπτικά τη δομή του αρχικά εγκεκριμένου ΕΠ-ΕΠ.

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΤΠΑ

ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
1 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α:	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ-ΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ
2 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β:	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ
ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
3 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ:	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ
4 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ:	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ
ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ	
5 ^{ος} Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε:	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ
6 ^{ος} Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ
ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	
ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
7 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ:	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
8 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η:	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
9 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ:	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
10 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι:	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
11 ^{ος} Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΑ:	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ	
12 ^{ος} Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΒ:	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
13 ^{ος} Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΓ:	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

Η λογική της παρέμβασης του αρχικά εγκεκριμένου ΕΠ-ΕΠ αποτυπώνεται σχηματικά στο ακόλουθο σχήμα.



1η Αναθεώρηση του Προγράμματος

Οι εξελίξεις ως προς την χρηματοοικονομική κατάσταση της χώρας την τριετία 2008 – 2011 στο πλαίσιο και των επιπτώσεων της διεθνούς οικονομικής κρίσης, το νέο οικονομικό περιβάλλον στο οποίο η Ελλάδα ήταν υποχρεωμένη να λειτουργήσει, καθώς και τις ανάγκες που προέκυπταν από το Μνημόνιο Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής, κατέστησαν εντός του 2011 αναγκαία την προσαρμογή όλων των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (Ε.Π.) του ΕΣΠΑ, συμπεριλαμβανομένου του ΕΠ-ΕΠ, στα νέα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα της χώρας.

Η πρώτη Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ (Ε(2011) 6985/07-10-2011) αφορούσε μόνο τα χρηματοδοτικά του στοιχεία και είχε πρωταρχικό στόχο την αύξηση του ποσοστού της Κοινοτικής Συνδρομής, που είχε ως αποτέλεσμα την βελτίωση της επίδοσης των Ε.Π. σε ότι αφορά την απορρόφηση, και κατ' επέκταση την εισροή κοινοτικών πόρων, και αφετέρου την εξοικονόμηση πολύτιμων (και εν ανεπαρκεία λόγω της κρίσης) εθνικών πόρων. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την εικόνα της 1ης Αναθεώρησης του Προγράμματος σε επίπεδο Αξόνων Προτεραιότητας (εκατ. €):

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠ-ΕΠ		ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΆΛΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (Ιδιωτική Συμμετοχή)
ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΤΠΑ						
A	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	1.085,15	191,50	1.276,65	85%	2.520,61
B	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	242,00	42,71	284,71	85%	0,00
Γ	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	90,90	16,04	106,94	85%	0,00
Δ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	100,00	17,65	117,65	85%	0,00
E	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	43,20	7,62	50,82	85%	0,00
ΣΤ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ	21,75	3,84	25,59	85%	0,00
ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ						
Z	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	1.091,45	192,61	1.284,06	85%	1.107,94
H	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	481,00	84,88	565,88	85%	0,00
Θ	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	14,10	2,49	16,59	85%	0,00
I	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	69,00	12,18	81,18	85%	0,00
ΙΑ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	411,55	72,63	484,18	85%	0,00
ΙΒ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	31,04	5,48	36,51	85%	0,00
ΙΓ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	19,03	3,36	22,38	85%	0,00
ΣΥΝΟΛΟ		3.700,16	652,97	4.353,13	85%	3.628,54

2η Αναθεώρηση του Προγράμματος

Οι διαδικασίες διαπραγμάτευσης για επανεκκίνηση των Έργων Παραχώρησης

Αυτοκινητοδρόμων εντός του 2013, που είχαν ως αποτέλεσμα την επίτευξη συμφωνίας με τους Παραχωρησιούχους, δημιούργησαν την ανάγκη εξασφάλισης πρόσθετης χρηματοδότησης ύψους 2,252 δις Ευρώ (ή σε Κοινοτική Συνδρομή (ΚΣ) πόρων 1,914 δις Ευρώ) και από πλευράς Ελληνικού Δημοσίου πρόσθετων πόρων 338 εκατ. Ευρώ. Για την ανεύρεση των πόρων αυτών, και για την εξυγίανση του Προγράμματος με βάση την τρέχουσα κατάσταση υλοποίησής του και τις διαφαινόμενες προοπτικές ολοκλήρωσης των ενταγμένων σε αυτό έργων, το ΕΠ-ΕΠ κρίθηκε ότι πρέπει να τροποποιηθεί έτσι ώστε:

- 1) Να καλυφθούν οι πρόσθετες ανάγκες χρηματοδότησης των έργων των Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων.
- 2) Να καλυφθούν οι ανελαστικές δαπάνες των λοιπών συνεχιζόμενων έργων ΕΣΠΑ που εμφανίζουν σημαντικές απορροφήσεις και ολοκληρώνονται με βεβαιότητα έως 31-12-2015.
- 3) Να χρησιμοποιηθεί κατ' εξαίρεση η διαδικασία 'Bridging-Phasing', όπου επανασχεδιάστηκε σε διακριτές φάσεις ένας περιορισμένος αριθμός συνεχιζόμενων από το Γ' ΚΠΣ Μεγάλων Έργων ΕΣΠΑ με σημαντικές απορροφήσεις, τα οποία όμως δεν προβλεπόταν να ολοκληρωθούν έως την 31-12-2015, και παρέμειναν στο ΕΠ-ΕΠ ως συνεχιζόμενα έργα διακριτά τμήματα των έργων αυτών που ολοκληρώνουν μία λειτουργική ενότητα έως 31-12-2013, καθώς και οι πρώτες φάσεις των λοιπών διακριτών τμημάτων των έργων αυτών (που περιλαμβάνουν φυσικό αντικείμενο και δαπάνες μέχρι και το έτος 2013 κατ' ελάχιστον ή μέχρι 31-12-2015). Οι δεύτερες φάσεις αυτών των λοιπών διακριτών τμημάτων προτάθηκαν για χρηματοδότηση κατά την επόμενη Προγραμματική Περίοδο 2014-2020.
- 4) Να μεταφερθούν ορισμένα έργα σε άλλα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα ή σε ΠΕΠ όπου υπήρχε δυνατότητα να ενταχθούν, αφού τα Προγράμματα αυτά παρουσίαζαν αδυναμία να απορροφήσουν τον διαθέσιμο προϋπολογισμό τους για διάφορους λόγους.
- 5) Να χρησιμοποιηθεί η διαδικασία 'Phasing' για νέα έργα ΕΣΠΑ που δεν προβλεπόταν να ολοκληρωθούν εντός της τρέχουσας ΠΠ, δηλαδή τα έργα αυτά αναλύθηκαν σε διακριτές φάσεις, και παρέμειναν στο ΕΠ-ΕΠ οι πρώτες φάσεις τους, ενώ οι δεύτερες φάσεις προτάθηκαν για χρηματοδότηση κατά την επόμενη ΠΠ 2014-2020.
- 6) Να απενταχθούν τα έργα με μη σημαντική απορρόφηση και έργα χωρίς συμβάσεις ή απορροφήσεις και να εξεταστεί η δυνατότητα ένταξής τους στην επόμενη ΠΠ 2014-2020.
- 7) Να μεταφερθούν έργα από το ΕΤΠΑ στο Τ.Σ. ή αντίστροφα ανάλογα με τις ανάγκες χρηματοδότησης των Α.Π. και τις δυνατότητες εκ των Κανονισμών.

Η δεύτερη Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ (C(2013) 9498 final/16-12-2013) είχε ως αποτέλεσμα το Πρόγραμμα να αποκτήσει χαρακτήρα εστιασμένο στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς ένα σημαντικό τμήμα του πλέον κάλυπτε πρωτίστως τα έργα που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης, τα οποία εξυπηρετούν σημαντικές παρεμβάσεις υψηλής Εθνικής και Κοινοτικής προτεραιότητας και διασφαλίζουν την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας στον τομέα των μεταφορών.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την εικόνα της 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος σε επίπεδο Αξόνων Προτεραιότητας (εκατ. €):

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠ-ΕΠ		ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΆΛΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (Ιδιωτική Συμμετοχή)
ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΤΠΑ						
A	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	1.744,88	307,92	2.052,80	85%	438,85
B	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΛΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	161,50	28,5	190,00	85%	0,00
Γ	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	43,87	7,74	51,61	85%	0,00

ΑΞΙΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠ-ΕΠ		ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΆΛΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (Ιδιωτική Συμμετοχή)
Δ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ— ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ				
Ε	ΘΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ				
ΣΤ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΙΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ	12,75	2,25	15,00	85%	0,00
ΑΞΙΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ						
Ζ	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	1.585,98	279,88	1.865,86	85%	325,04
Η	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π	481,00	84,88	565,88	85%	0,00
Θ	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	8,10	1,43	9,53	85%	0,00
Ι	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	58,33	10,29	68,62	85%	0,00
ΙΑ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ— ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ				
ΙΒ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ				
ΙΓ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΙΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	63,75	11,25	75,00	85%	0,00
ΣΥΝΟΛΟ		4.160,16	734,15	4.894,31	85%	763,89

3η Αναθεώρηση του Προγράμματος

Το έτος 2014 σηματοδότησε την αναμενόμενη ισορρόπηση της οικονομικής δραστηριότητας, έπειτα από έξι έτη βαθιάς οικονομικής κρίσης που αποτιμώνται σε σωρευτική υποχώρηση του ΑΕΠ πάνω από 25%. Χαρακτηρίστηκε από αρνητικό πληθωρισμό, ως συνέπεια της πτώσης του εργατικού κόστους ανά μονάδα προϊόντος, της χαμηλής συνολικής ζήτησης, της αρνητικής επίδρασης των έμμεσων φόρων στις τιμές και, ειδικά για τους τελευταίους μήνες του έτους, της πτώσης των διεθνών τιμών του πετρελαίου. Στην ίδια αποπληθωριστική κατεύθυνση εκτιμάται ότι συνέβαλαν και οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις στις αγορές προϊόντων και εργασίας.

Η σημαντικότερη επίδραση της δημοσιονομικής προσαρμογής της χώρας στον προγραμματισμό και την πορεία υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ ήταν η διατήρηση της μειωμένης ρευστότητας της αγοράς και οι επιπτώσεις της στον τομέα των κατασκευών, που σχετίζεται άμεσα και με τις επενδύσεις, με συνέπειες που εξακολούθησαν να επιδρούν στο περιβάλλον υλοποίησης του Προγράμματος στην αρχή του 2014. Αν και κατά τη διάρκεια του έτους 2014 εμφανίστηκαν σημεία ανάκαμψης του τομέα, αυτός συνέχισε να αντιμετωπίζει μεγάλες δυσκολίες λόγω της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων του ΕΠ-ΕΠ. Η συνεχιζόμενη έλλειψη ρευστότητας λόγω της εξαιρετικά περιορισμένης διαθεσιμότητας εθνικών πόρων, ήδη από το Α' εξάμηνο του 2015, είχε ως αποτέλεσμα την περιορισμένη χρηματοδότηση των συγχρηματοδοτούμενων έργων (υποδομών) ή και καθυστερήσεις σε αυτή τη χρηματοδότηση σε όλη τη διάρκεια του έτους, με αντίστοιχη επίδραση στους ρυθμούς υλοποίησης και απορρόφησης του ΕΠ-ΕΠ. Η έλλειψη ρευστότητας επηρέασε επίσης τις περισσότερες κατασκευαστικές εταιρείες αλλά και

τους κατασκευαστικούς ομίλους των Παραχωρησιούχων.

Επιπλέον, οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων που επεβλήθησαν από την 29η Ιουνίου 2015 επέτειναν το πρόβλημα ρευστότητας, εγείροντας ανυπέβλητα εμπόδια στη χρηματοδότηση της οικονομίας και καθιστώντας ακόμη πιο ευάλωτο το οικονομικό περιβάλλον της χώρας στις εξωγενείς επιδράσεις.

Ως αποτέλεσμα όλων των ανωτέρω, οι ανάγκες που το Πρόγραμμα καλούνταν πλέον να καλύψει περιλάμβαναν κυρίως παρεμβάσεις υψηλής προτεραιότητας, οι οποίες παρέμεναν και υπό τις νέες συνθήκες ανελαστικές και αφορούν υποχρεώσεις της χώρας ως προς την ολοκλήρωση, πρωτίστως, των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών που αποτελούν και σημαντικούς Εθνικούς στόχους. Πρόκειται για τη συνέχιση της υλοποίησης και ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης, την προώθηση της υλοποίησης του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας και την ολοκλήρωση των έργων μεταφορικών υποδομών που έχουν ξεκινήσει να υλοποιούνται από την ΠΠ 2000-2006 και συγχρηματοδοτούνται από το ΕΠ-ΕΠ.

Λόγω των προαναφερθεισών μακροοικονομικών εξελίξεων αλλά και των σχετικών αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κρίθηκε ότι το ΕΠ-ΕΠ είχε διαφοροποιηθεί σε σχέση με την περίοδο έγκρισης της 2ης Αναθεώρησής του και ότι έπρεπε να τροποποιηθεί με:

- 1) Αναδιανομή των πόρων του ΕΠ-ΕΠ μεταξύ των Αξόνων Προτεραιότητας για κάθε Ταμείο Χρηματοδότησης, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι κατά το «κλείσιμο» του Προγράμματος θα έχει αξιοποιηθεί στο σύνολό της η διαθέσιμη Κοινοτική Συνδρομή του.
- 2) Μεταφορά έργων, εντός του ΕΠ-ΕΠ από τους Α.Π. ΕΤΠΑ σε Α.Π. ΤΣ ή αντίστροφα, ανάλογα με τους διαθέσιμους πόρους των δύο Ταμείων και σε συμφωνία με τους στόχους των Α.Π.
- 3) Επανενεργοποίηση του ΑΠ Δ' ΕΤΠΑ, που αφορά Αεροπορικές Μεταφορές, με μεταφορά μέρους των πόρων ΕΤΠΑ περιφερειών στόχου στατιστικής σύγκλισης από τον Άξονα Προτεραιότητας Α', ώστε να συγχρηματοδοτηθεί από αυτούς το έργο του Α/Δ Μακεδονία, που σύμφωνα με τη 2η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ μέχρι τότε συγχρηματοδοτείτο από πόρους Ταμείο Συνοχής του Α.Π. Ι'.
- 4) Μεταφορά μέρους των πόρων ΕΤΠΑ περιφερειών στόχου στατιστικής σύγκλισης από τον ΑΠ Α' στον ΑΠ Β', όπου μεταφέρθηκε στο ΕΠ-ΕΠ σιδηροδρομικό έργο που χωροθετείται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και μέχρι τότε συγχρηματοδοτείτο από πόρους ΕΤΠΑ του ΠΕΠ Μακεδονίας – Θράκης.
- 5) Ολοκλήρωση της μεταφοράς έργων στο CEF 2014-2020. Ειδικότερα, η κατεύθυνση αυτή αφορά τη μεταφορά εργασιών μεγάλων σιδηροδρομικών έργων του ΠΑΘΕ/Π στο μηχανισμό χρηματοδότησης CEF 2014-2020 και συγκεκριμένα των έργων «Κατασκευή Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) – Πάτρας στο τμήμα Ροδοδάφνη – Ρίο και Κατασκευή συστήματος ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη» του ΑΠ Β' και «Ολοκλήρωση νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέας - Λιανοκλαδίου - Δομοκού» του ΑΠ Η' του ΕΠ-ΕΠ.
- 6) Ολοκλήρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης εντός του 2017 με εθνικούς πόρους. Λόγω της έλλειψης ρευστότητας στην οικονομία της χώρας, υπήρξε σοβαρή διολίσθηση των χρονοδιαγραμμάτων ολοκλήρωσης των έργων με Συμβάσεις Παραχώρησης (ΣΠ). Με βάση την εικόνα προόδου υλοποίησης και τα εκτιμώμενα χρονοδιαγράμματα ολοκλήρωσης των ΣΠ, εκτιμήθηκε ότι οι ΣΠ «Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου: Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί» και «Αποπεράτωση οδικών υποδομών του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα - και κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη» βρισκόταν σε πολύ προχωρημένο στάδιο ολοκλήρωσης, ενώ και οι υπόλοιπες τρεις ΣΠ «Αποπεράτωση οδικού άξονα «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ» (ΕΚΠ), «Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα

«Ξυνιάδα - Τρίκαλα»» και «Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητόδρομου "Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα"» κρίθηκε ότι μπορούσαν να ολοκληρωθούν μέχρι την υποβολή των τελικών εγγράφων κλεισίματος του Προγράμματος, με Κοινοτικούς πόρους, την αντιστοιχούσα Εθνική συμμετοχή, καθώς και αμιγώς Εθνικούς πόρους.

- 7) Εφαρμογή της διαδικασίας phasing προς την επόμενη ΠΠ 2014-2020 για πέντε έργα, εκ των οποίων τα τρία είναι Μεγάλα έργα. Αναλυτικότερα, κατά τη 2η Αναθεώρηση προβλεπόταν ότι μόνο το νέο Μεγάλο έργο «Κατασκευή οδικής σύνδεσης της περιοχής Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά - Νότου» δεν θα ολοκληρωθεί στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013. Οι τρέχουσες οικονομικές συνθήκες όμως προκάλεσαν καθυστερήσεις που οδήγησαν στην ανάγκη μετάθεσης της ολοκλήρωσης και άλλων νέων έργων στην ΠΠ 2014-2020. Πρόκειται για το σιδηροδρομικό Μεγάλο έργο «Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Διακοπτό-Ροδοδάφνη», τους δύο Κάθετους Άξονες της Εγνατίας Οδού «Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια» και «Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή: τμήμα Κορομηλιά-Κρυσταλλοπηγή» (Μεγάλο έργο), καθώς και το οδικό έργο «Εργασίες βελτίωσης της Εθνικής Οδού Λαμίας-Καρπενησίου στο τμήμα από έξοδο Καστρίου έως έξοδο Μακρακώμης».
- 8) Διατήρηση στο ΕΠ-ΕΠ ορισμένων έργων που προορίζονταν για μεταφορά σε άλλα Επιχειρησιακά Προγράμματα σύμφωνα με τη 2η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ. Ειδικότερα προτάθηκε να παραμείνουν στο ΕΠ-ΕΠ και να μην μεταφερθούν στα ΠΕΠ, το Μεγάλο έργο «Ολοκλήρωση συνδέσεων αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ με το λιμάνι και την πόλη της Πάτρας», καθώς και μικρότερες περιφερειακές οδικές παρεμβάσεις όπως π.χ. «Σύνδεση της Ιόνιας Οδού με Αστακό: Τμήμα Κόμβος Πλατυγιαλίου – Ι.Κ. Αγίου Δημητρίου» κ.α.
- 9) Επανεκτίμηση απαιτούμενου κόστους για την ολοκλήρωση των έργων.
- 10) Επαναπροσδιορισμό κάποιων Ειδικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ και έλεγχο της συνέχειας της εξυπηρέτησης των Γενικών Στόχων, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω.

Η τρίτη Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ (C(2015) 9770 final/21-12-2015) δεν επέφερε γενικά σημαντικές επιπτώσεις στον χαρακτήρα και την στόχευση του Προγράμματος, σε σχέση με την 2η Αναθεώρηση. Ως σημαντικές αλλαγές αναφέρονται (α) η εφαρμογή της διαδικασίας phasing προς την επόμενη ΠΠ 2014-2020 για τέσσερα επιπλέον έργα και (β) η μεταφορά της ολοκλήρωσης των δύο μεγάλων σιδηροδρομικών έργων στο CEF. Αξίζει να σημειωθεί η ενσωμάτωση της ευνοϊκής τροποποίησης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού σχετικά με τη δυνατότητα προκαταβολικής χρηματοδότησης των έργων του Προγράμματος σε ποσοστό 100% των επιλέξιμων δαπανών.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την εικόνα της 3^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος σε επίπεδο Αξόνων Προτεραιότητας (εκατ. €):

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠ-ΕΠ		ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΆΛΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (Ιδιωτική Συμμετοχή)
ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΤΠΑ						
A	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	1.747,50	0,00	1.747,50	100%	744.25
B	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	126,00	0,00	126,00	100%	0,00
Γ	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	24,00	0,00	24,00	100%	0,00

ΑΞΙΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠ-ΕΠ		ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΆΛΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (Ιδιωτική Συμμετοχή)
Δ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	60,00	0,00	60,00	100%	0,00
Ε	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΜΙΓΓΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ ΚΑΤΑ ΤΗ 2 ^Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ				
ΣΤ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΙΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ	5,50	0,00	5,50	100%	0,00
ΑΞΙΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ						
Ζ	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	1.723,66	0,00	1.723,66	100%	1.293,14
Η	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π	390,00	0,00	390,00	100%	0,00
Θ	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	9,50	0,00	9,50	100%	0,00
Ι	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	34,00	0,00	34,00	100%	0,00
ΙΑ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ ΚΑΤΑ ΤΗ 2 ^Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ				
ΙΒ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ ΚΑΤΑ ΤΗ 2 ^Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ				
ΙΓ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΙΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	40,00	0,00	40,00	100%	0,00
ΣΥΝΟΛΟ		4.160,16	0,00	4.160,16	100%	2.037,39

2.2. Στόχοι του ΕΠ – ΕΠ

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών που προωθεί την συμπληρωματικότητα και τη δυνατότητα συνεργασίας των μεταφορικών μέσων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας. Παράλληλα με τις νέες δράσεις που σχεδιάζονται, η συμπλήρωση των ασυνεχειών των δικτύων μεταφορών συμβάλλει τόσο στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και του επιπέδου εξυπηρέτησης, όσο και στη συμπληρωματικότητα και λειτουργικότητα των ήδη υλοποιημένων παρεμβάσεων.

Οι ολοκληρωμένες και σύγχρονες υποδομές μεταφορών συμβάλλουν καθοριστικά στη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων (προσώπων και αγαθών), που με τη σειρά του αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών της χώρας, και τη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας των μεταφορών. Επιπλέον, η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών συμβάλλει στην πολιτική εξοικονόμησης ενέργειας και φυσικών πόρων.

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών του μεταφορικού συστήματος αποτελεί το μέτρο αξιολόγησης των παρεχομένων υπηρεσιών μεταφοράς, τόσο σε σχέση με την υποδομή, όσο και με τη λειτουργία. Η βελτίωσή του επηρεάζει την ποιότητα ζωής των πολιτών, καθώς συνεπάγεται βελτίωση της άνεσης, της πληροφόρησης των χρηστών και της ασφάλειας των μετακινήσεων και συμβάλει στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και ιδιαίτερα κάποιων επιμέρους τομέων της, όπως του τουρισμού, του εμπορίου, κλπ..

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στην αρχική έγκρισή του το ΕΠ-ΕΠ είχαν περιληφθεί

παρεμβάσεις/δράσεις που υπάγονται στον τομέα των Μεταφορών και αφορούσαν όλα τα μεταφορικά υποσυστήματα του τομέα: τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές, τις θαλάσσιες, τις αεροπορικές και τις αστικές μεταφορές. Οι κύριες κατηγορίες των παρεμβάσεων αφορούσαν την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών, τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και τη βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών.

Η 1^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, παρότι περιόρισε το ύψος της συνολικής Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος κατά 623.061.298 €, δεν επέφερε δραστικές αλλαγές στη δομή ή τη στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ, καθώς αντιστοιχούσε μόνο στο 7,8% των συνολικών δαπανών των δράσεων του Προγράμματος. Η περιορισμένη αυτή μείωση επέτρεψε αφενός να συνεχιστεί η απρόσκοπτη υλοποίηση του Προγράμματος και αφετέρου να εξυπηρετηθούν οι στρατηγικοί στόχοι και οι δεσμεύσεις του όπως αυτές είχαν εγκριθεί.

Η 2^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ είχε ως αποτέλεσμα το Πρόγραμμα να αποκτήσει χαρακτήρα εστιασμένο περισσότερο στον τομέα των οδικών μεταφορών. Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών η επίτευξη της ουσίας των κύριων δράσεων και η ολοκλήρωση μεγάλου μέρους του φυσικού αντικείμενου των σχετικών έργων μετατέθηκε στην στόχευση της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου. Η συμβολή στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και στη βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών περιορίστηκε. Το σύνολο των δράσεων του Προγράμματος που αφορούσαν τις αστικές συγκοινωνίες μεταφέρθηκαν στο ΠΕΠ Αττικής, συνεπώς το ΕΠ-ΕΠ έπαψε να συμβάλλει στην ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών και του συστήματος αστικών συγκοινωνιών των μεγάλων αστικών κέντρων για τη βελτίωση των αστικών μετακινήσεων και της ελκυστικότητας και της ποιότητας των αστικών δημόσιων συγκοινωνιών. Οι αλλαγές αυτές είχαν σημαντική επίδραση στους στόχους του Προγράμματος και οδήγησαν τελικά σε μερική αναδιάρθρωση του σχεδιασμού του. Συγκεκριμένα, το ΕΠ-ΕΠ περιλάμβανε πλέον εννέα (9) ΑΠ, οι οποίοι σχετίζονται με τέσσερις θεματικές ενότητες (Οδικές Μεταφορές και Οδική Ασφάλεια, Σιδηροδρομικές Μεταφορές, Θαλάσσιες Μεταφορές, Αεροπορικές Μεταφορές και Ασφάλεια Αερομεταφορών).

Η 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ δεν επέφερε σημαντικές αλλαγές στον χαρακτήρα ή την στόχευση του Προγράμματος, σε σχέση με την 2^η Αναθεώρηση. Ως σημαντικές αλλαγές αναφέρονται (α) η εφαρμογή της διαδικασίας phasing προς την επόμενη ΠΠ 2014-2020 για τέσσερα επιπλέον έργα και (β) η μεταφορά της ολοκλήρωσης των δύο μεγάλων σιδηροδρομικών έργων στο CEF. Οι τροποποιήσεις αποσκοπούσαν στη διασφάλιση της βέλτιστης χρήσης των διαθέσιμων κοινοτικών πόρων του ΕΠ-ΕΠ με στόχο την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας και την εξυπηρέτηση σημαντικών Εθνικών και Κοινοτικών στόχων.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι στόχοι του εν ισχύ Προγράμματος, όπως διαμορφώθηκαν μέσω της 3^{ης} Αναθεώρησής του.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΕΠ-ΕΠ

Το Πρόγραμμα συμβάλλει στην αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα Μεταφορών για την περίοδο 2007-2013 μέσω δύο κύριων στρατηγικών στόχων (ΣΣ):

Στρατηγικός Στόχος 1

«Βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών κατά προτεραιότητα, καθώς και με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών σε Εθνικό / Περιφερειακό επίπεδο (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορικών υποδομών), με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορία του συστήματος μεταφορών.»

Στρατηγικός Στόχος 2

«Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του συστήματος μεταφορών, με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, με έμφαση στη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, με τη βελτίωση της

ασφάλειας των μεταφορών και με την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της συνολικής προστιθέμενης αξίας του συστήματος.»

Στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος υλοποιούνται δράσεις που συμβάλλουν:

- στην άρση των ασυνεχειών του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου και στην ολοκλήρωση των έως σήμερα παρεμβάσεων,
- στην υλοποίηση νέων οδικών έργων και στην περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών, λιμενικών και αεροπορικών υποδομών.
- στον εκσυγχρονισμό συστημάτων και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Επιπλέον, τέθηκαν δύο παράλληλοι στρατηγικοί στόχοι (ΠΣΣ) του Προγράμματος:

Παράλληλοι Στρατηγικοί Στόχοι

A. *«Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων»*

B. *«Η υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον»*

Ο ΠΣΣ Α' τέθηκε για να εξασφαλιστεί ότι οι κύριοι στρατηγικοί στόχοι του Προγράμματος θα επιτυγχάνονται με παρεμβάσεις που έχουν συμπεριλάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά την κατασκευή των έργων, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας τους με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον (π.χ. τα πορίσματα της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, τους ειδικούς Περιβαλλοντικούς Όρους κλπ.).

Ο ΠΣΣ Β' αποσκοπούσε στην κατά το δυνατό μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών (ρύπανση, θόρυβος), στην προώθηση έργων παρακάμψεων αστικών κέντρων και στον περιορισμό της συμφόρησης και της ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία, και την ασφάλεια των αερομεταφορών.

Τέλος, στο επίπεδο της χρηματοδότησης των έργων του Προγράμματος, τέθηκε ως πρόσθετος παράλληλος στρατηγικός στόχος η προώθηση της αύξησης των διαθέσιμων οικονομικών πόρων με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, καθώς και με ανάκτηση μέρους του κόστους παροχής των σχετικών υπηρεσιών από τους χρήστες των υποδομών.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΕΠ-ΕΠ

Με βάση τους παραπάνω στρατηγικούς στόχους καθορίστηκαν οι γενικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ, με τρόπο ώστε να αντιμετωπίζονται οι αναπτυξιακές ανάγκες του Τομέα Μεταφορών. Για τον καθορισμό τους λήφθηκαν υπόψη οι στόχοι του ΕΣΠΑ 2007-2013, το ΕΠΜ 2011-2014 και οι Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020», οι στρατηγικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος 2011), η πολιτική Συνοχής της ΕΕ για την περίοδο 2007-2013 και οι σχετικές Κοινοτικές Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές στο πλαίσιο της διαδικασίας της Λισσαβόνας. Επιπρόσθετα, λήφθηκαν υπόψη τα πορίσματα των διαθέσιμων αξιολογήσεων του Προγράμματος, καθώς και τα συμπεράσματα του Φακέλου Περιβαλλοντικού Προελέγχου του ΕΠ-ΕΠ.

Με τον τρόπο αυτό καθορίστηκαν οι εξής γενικοί στόχοι του Προγράμματος:

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (α)

«Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων του με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια), καθώς και της ανάπτυξης του λοιπού Εθνικού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (β)

«Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου στην κατεύθυνση ενίσχυσης των καθαρών μέσων μεταφοράς με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας.»

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (γ)

«Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.»

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (δ)

«Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αεροπορικών μεταφορών με την αναβάθμιση σημαντικών αεροδρομίων, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.»

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ (ε)

«Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών και η βελτίωση της διαχείρισης των σιδηροδρομικών λειτουργιών.»

Η συσχέτιση ΑΠ με τους γενικούς στόχους του ΕΠ, αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα:

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ		ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ
A και Z	→	(α)
B και H	→	(β)
Γ και Θ	→	(γ)
Δ και I	→	(δ)
A, Z, H και I	→	(ε)
ΣΤ και ΙΓ	→	Όλοι οι γενικοί στόχοι σε συνδυασμό με τους λοιπούς

ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΕΠ-ΕΠ

Ο γενικοί στόχοι του ΕΠ αναλύθηκαν σε επιμέρους Ειδικούς Στόχους ανά ΑΠ, ως ακολούθως:

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ		ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ		
A	1	Η αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ και του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες - Προμαχώνας η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.
A	2	Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.
A	3	Η βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων
A	4	Οι παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων.
E	5	Η βελτίωση της οδικής υποδομής και του εξοπλισμού των οδών σε επικίνδυνες θέσεις του δικτύου, η χρήση συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ		ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ		
B	1	Η περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας).
B	2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνότητων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ		
Γ	1	Η περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου των κυρίων λιμένων, λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας και η διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα.
Γ	2	Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.
Γ	3	Η συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής)).
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ		
Δ	1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ		
A,B,Γ,Δ,Ε	1	Η παροχή Τεχνικής Υποστήριξης σε όλα τα τεχνικά και διαδικαστικά θέματα για την αποτελεσματική Εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ Α, Β, Γ και Δ του Προγράμματος, και την εξασφάλιση υπηρεσιών συμβούλου και μελετητικών υπηρεσιών για την υποστήριξη των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ		
A	1	Η αποπεράτωση τμημάτων των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ, του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, του αυτοκινητόδρομου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.
E	2	Η περαιτέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με ταυτόχρονη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π		
B	1	Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας της Λισσαβόνας) - διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.
E	2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνότητων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ		
Γ	1	Η βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.
Γ	2	Η βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ		
Δ	1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας εξυπηρέτησης αυξημένης επιβατικής κίνησης ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.
E	2	Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με εισαγωγή μέτρων προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΓ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ		
A,B,Γ,Δ,Ε	1	Η παροχή Τεχνικής Υποστήριξης σε όλα τα τεχνικά και διαδικαστικά θέματα για την αποτελεσματική Εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Τ.Σ. Ζ, Η, Θ και Ι του Προγράμματος, με την εξασφάλιση υπηρεσιών συμβούλου και μελετητικών υπηρεσιών για την υποστήριξη των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΩΝ ΕΠ-ΕΠ

Όσον αφορά τη στοχοθεσία του ΕΠ, ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τους Δείκτες Κορμού (Core Indicators), όπως υπολογίσθηκαν κατά τη 3η Αναθεώρηση του Προγράμματος.

ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ (2000-2006)	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ 2013	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΕΙΚΤΗ
Μεταφορές	ΕΠ-ΟΑΛΑΑ & ΕΠ-ΣΑΑΣ	ΕΠ-ΕΠ	
Αριθμός Έργων	198	43	Ως έργο νοείται η κάθε απόφαση ένταξης στο τομέα των μεταφορών (οδικά, λιμάνια, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, κ.λπ.)
Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων εντός TEN (χλμ)	529	572	Συνολικό μήκος σε χλμ των αυτοκινητοδρόμων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (TEN) που ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ.
Κατασκευή / αναβάθμιση οδών εκτός αυτ/μων TEN (χλμ)	80	1,01	Συνολικό μήκος σε χλμ των οδών εκτός αυτοκινητοδρόμων TEN, που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ.
Κατασκευή και αποπεράτωση σιδηροδρόμων εντός TEN (χλμ)	470,6	8,4	Συνολικό μήκος σε χλμ σιδηροδρόμων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου (TEN) που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΠ.

Πέραν των δεικτών κορμού, η στοχοθεσία του ΕΠ, περιλαμβάνει κατάλληλο πλέγμα δεικτών ώστε να καλύπτει το σύνολο των Υποσυστημάτων Μεταφορών, καθώς και όλο το φάσμα υλοποιούμενου αντικειμένου ανά Υποσύστημα. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τους λοιπούς Δείκτες Εκρών, όπως συμπεριλήφθησαν στην 3^η Αναθεώρηση του Προγράμματος.

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΡΩΣ
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T . (ΥΠΟΔΟΜΗ)
	Εγκατάσταση συστημάτων σηματοδότησης – τηλεδιόικησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο.
Θαλάσσιες Μεταφορές	Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται.
Αεροπορικές Μεταφορές	Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (κτήρια αεροσταθμών).
	Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (δάπεδα στάθμευσης).
	Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων

ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΕΠ-ΕΠ

Όσον αφορά τους δείκτες Αποτελέσματος, το επιλεγμένο πλέγμα δεικτών ανά Υποσύστημα Μεταφορών παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ
Οδικές Μεταφορές	Χρονοαπόσταση (ΩΡΕΣ) Προσπελασιμότητα (ΧΛΜ/ΩΡΑ) Επικινδυνότητα (Νεκροί/100Χ10 ⁶ Οχηματοχιλιόμετρα)
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Εξοικονόμηση ενέργειας σε ετήσια βάση συρμο-χιλιομέτρων (λόγω ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου)
	Χρονοαπόσταση (ΩΡΕΣ)
Αεροπορικές Μεταφορές	Α/Δ με δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων.

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), στις βασικές προτεραιότητες της αναπτυξιακής στρατηγικής της χώρας για την προγραμματική περίοδο 2007 – 2013 περιλαμβάνεται «η ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής» ενώ και σε κοινοτικό επίπεδο, προωθείται η πολιτική της ενίσχυσης της απασχόλησης στις Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές της Κοινότητας 2007 – 2013, στη στρατηγική της Λισσαβόνας και στη στρατηγική «Ευρώπη 2020».

Το Πρόγραμμα εξυπηρετεί έμμεσα την προτεραιότητα της προώθησης της απασχόλησης, μέσω δημιουργίας θέσεων απασχόλησης κατά την υλοποίηση και κατά τη λειτουργία των έργων, αλλά και μέσω της ανάπτυξης των φυσικών υποδομών των δικτύων μεταφορών, τα οποία με τη σειρά τους συμβάλουν στη δημιουργία ικανών συνθηκών περιφερειακής ανάπτυξης.

2.3. Κύριες Κατηγορίες Πράξεων

Το ΕΠ-ΕΠ περιλαμβάνει τέσσερις κύριες κατηγορίες πράξεων, τα έργα που εκτελούνται με Σύμβαση Παραχώρησης (ΣΠ), τα λοιπά συνεχιζόμενα έργα της προηγούμενης ΠΠ (2000-2006), τα νέα Μεγάλα έργα, και τέλος τα νέα Συνήθη έργα.

Τα συνεχιζόμενα από την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο έργα, περιλαμβανομένων των 5 έργων με ΣΠ, αποτελούν παρεμβάσεις υψηλής προτεραιότητας, οι οποίες αφορούν ανελαστικές υποχρεώσεις της χώρας για την ολοκλήρωση, πρωτίστως, των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών που αποτελούν και σημαντικούς Εθνικούς στόχους. Πρόκειται για τη συνέχιση της υλοποίησης και την ολοκλήρωση οδικών έργων του ΔΕΔ-Μ, την προώθηση της υλοποίησης του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας και την ολοκλήρωση των λοιπών έργων θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορικών υποδομών, που έχουν ξεκινήσει να υλοποιούνται από την ΠΠ 2000-2006. Ειδικότερα όσον αφορά τα έργα με ΣΠ, επισημαίνεται η σπουδαιότητα των έργων αυτών, καθώς ικανοποιούν τον πρόσθετο παράλληλο στρατηγικό στόχο που είχε τεθεί στο επίπεδο της χρηματοδότησης των έργων του Προγράμματος σχετικά με την προώθηση της αύξησης των διαθέσιμων οικονομικών πόρων με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, καθώς και με την ανάκτηση μέρους του κόστους παροχής των σχετικών υπηρεσιών από τους χρήστες των υποδομών.

Οι λοιπές δύο κατηγορίες αφορούν νέες δράσεις που είτε συμπληρώνουν ασυνέχειες, είτε διευρύνουν περαιτέρω το δίκτυο των μεταφορικών υποδομών της χώρας. Στις κατηγορίες αυτές, εκτός των λοιπών έργων, ανήκουν τα πέντε έργα phasing προς την επόμενη ΠΠ 2014-2020, εκ των οποίων τα τρία είναι Μεγάλα έργα. Πρόκειται για τα Μεγάλα έργα «Κατασκευή οδικής σύνδεσης της περιοχής Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά - Νότου», «Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Διακοπτό-Ροδοδάφνη» και «Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή: τμήμα Κορομηλιά-Κρυσταλλοπηγή», καθώς και τα συνήθη έργα «Θεσσαλονίκη - Ν. Μουδανιά - Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια» και «Εργασίες βελτίωσης της Εθνικής Οδού Λαμίας-Καρπενησίου στο τμήμα από έξοδο Καστρίου έως έξοδο Μακρακώμης».

2.4. Χρηματοδότηση

Το Πρόγραμμα συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), εθνικούς δημόσιους πόρους, και ιδιωτικούς πόρους.

Η τελική διάρθρωση των χρηματοοικονομικών στοιχείων του ΕΠ-ΕΠ προέκυψε λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερους περιορισμούς που είχαν τεθεί από τον Γενικό Κανονισμό 1083/06 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και τους Κανονισμούς 1080/06 του ΕΤΠΑ και 1084/06 του ΤΣ, όπως αυτοί τροποποιήθηκαν και ισχύουν, καθώς και διάφορους παράγοντες που σχετίζονται με την εθνική και Ευρωπαϊκή πολιτική. Επισημαίνεται η ενσωμάτωση της ευνοϊκής

τροποποίησης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού στην 3η Αναθεώρηση, σχετικά με τη δυνατότητα προκαταβολικής χρηματοδότησης των έργων του Προγράμματος σε ποσοστό 100% των επιλέξιμων δαπανών. Ειδικότερα, λήφθηκαν υπόψη παράμετροι που αφορούν τα συνολικά διαθέσιμα κονδύλια, την κατανομή τους στο ΕΤΠΑ και στο ΤΣ, τις δυνατότητες χρηματοδότησης των δράσεων με βάση τη χωροταξική κατανομή των αντίστοιχων έργων τους στις Περιφέρειες (8 Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης και 5 Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης – 3 phasing out, 2 phasing in), τη διαχειριστική ευελιξία διακριτών ΑΠ από τις κατά περίπτωση αρμόδιες διαχειριστικές αρχές, καθώς και τη συνολική δέσμευση των αντίστοιχων χρηματοδοτικών πόρων του Προγράμματος σε σχέση με την εξυπηρέτηση της Στρατηγικής της Λισσαβόνας.

Δεδομένου ότι το ΕΠ-ΕΠ στο πλαίσιο της 3ης αναθεώρησης ενισχύθηκε με πόρους που προέρχονται από ΠΕΠ Περιφερειών στατιστικής σύγκλισης - phasing out, σημειώνεται ότι η διαχείριση και η παρακολούθηση της υλοποίησης των έργων που υλοποιούνται με χρήση των πόρων αυτών είναι διακριτή, ώστε να διασφαλίζεται η χρήση των πόρων σύμφωνα με τους Κανονισμούς.

Στην αρχική του έγκριση η δομή της χρηματοδότησης είχε ως εξής:

Συνολική Χρηματοδότηση (βάσει υπολ. Κοιν. Συμμ):	4.976.191.728 €
Συνολική Χρηματοδότηση Ε.Τ.Π.Α.:	1.583.000.000 €
Συνολικό Χρηματοδότηση Ταμείου Συνοχής :	2.117.160.864 €
Συνολική Εθνική Συμμετοχή:	1.276.030.864 €
Άλλοι εθνικοί πόροι, προβλεπόμενα έσοδα:	2.424.130.000 €
Συνολική Ιδιωτική Συμμετοχή:	3.628.542.000 €

Στην 1η Αναθεώρηση του Προγράμματος το συνολικό ποσοστό συγχρηματοδότησης του ΕΠ-ΕΠ αυξήθηκε από 74,36% σε 85%, με παράλληλη διατήρηση του συνολικού ποσού κοινοτικής συνδρομής, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την μείωση της Εθνικής Συμμετοχής από 1.276.030.864 € σε 652.969.566 €. Το νέο χρηματοδοτικό σχήμα διαμορφώθηκε ως εξής:

Συνολική Χρηματοδότηση (βάσει υπολ. Κοιν. Συμμ):	4.353.130.430 €
Συνολική Χρηματοδότηση Ε.Τ.Π.Α.:	1.583.000.000 €
Συνολικό Χρηματοδότηση Ταμείου Συνοχής :	2.117.160.864 €
Συνολική Εθνική Συμμετοχή:	652.969.566 €
Συνολική Ιδιωτική Συμμετοχή:	3.628.542.000 €

Στο πλαίσιο της 2ης Αναθεώρησης το Πρόγραμμα ενισχύθηκε συνολικά με 460 εκατ. € πρόσθετους κοινοτικούς πόρους (380 εκατ. € ΕΤΠΑ και 80 εκατ. € Ταμείου Συνοχής) με διατήρηση του ποσοστού συγχρηματοδότησης στο 85%. Σημειώνεται ότι για τα 290 εκατ. € από τους πρόσθετους πόρους του ΕΤΠΑ που προέρχονται από ΠΕΠ Περιφερειών στατιστικής σύγκλισης - phasing out ακολουθείται διακριτή διαχείριση και παρακολούθηση της υλοποίησης των έργων που θα υλοποιηθούν με χρήση των πόρων αυτών, ώστε να διασφαλίζεται η χρήση των μεταφερόμενων πόρων σύμφωνα με τους κανονισμούς. Το χρηματοδοτικό σχήμα της 2ης Αναθεώρησης είχε ως εξής:

Συνολική Χρηματοδότηση (βάσει υπολ. Κοιν. Συμμ):	4.894.306.900 €
Συνολική Χρηματοδότηση Ε.Τ.Π.Α.:	1.963.000.000 €
Συνολικό Χρηματοδότηση Ταμείου Συνοχής :	2.197.160.864 €
Συνολική Εθνική Συμμετοχή:	734.146.036 €
Συνολική Ιδιωτική Συμμετοχή:	763.885.659 €

Τα εν ισχύ χρηματοδοτικά στοιχεία του Προγράμματος σύμφωνα με την 3η Αναθεώρηση έχουν ως εξής:

Συνολική Χρηματοδότηση (βάσει υπολ. Κοιν. Συμμ):	4.160.160.864 €
Συνολική Χρηματοδότηση Ε.Τ.Π.Α.:	1.963.000.000 €
Συνολικό Χρηματοδότηση Ταμείου Συνοχής :	2.197.160.864 €
Συνολική Εθνική Συμμετοχή:	0,00 €
Άλλοι εθνικοί πόροι:	734.146.036 €
Συνολική Ιδιωτική Συμμετοχή:	2.037.391.000 €

Συνεισφορά στους στόχους της Λισσαβόνας

Σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΕΠ, η συνεισφορά στην επίτευξη των στόχων της Λισσαβόνας επιτυγχάνετο μέσω των Κωδικών Θεματικής Προτεραιότητας (ΚΘΠ):

- ΚΘΠ 11 - Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών
- ΚΘΠ 16 – Σιδηρόδρομοι
- ΚΘΠ 17 - Σιδηρόδρομοι TEN-T
- ΚΘΠ 21 - Αυτοκινητόδρομοι TEN-T
- ΚΘΠ 27 – Πολύτροπες Μεταφορές TEN-T
- ΚΘΠ 29 – Αερολιμένες
- ΚΘΠ 30 - Λιμένες
- ΚΘΠ 52 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές

Στο πλαίσιο της 3^{ης} Αναθεώρησης του Προγράμματος η αντίστοιχη συνεισφορά περιορίστηκε στους:

- ΚΘΠ 11 - Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών
- ΚΘΠ 17 - Σιδηρόδρομοι TEN-T
- ΚΘΠ 21 - Αυτοκινητόδρομοι TEN-T
- ΚΘΠ 29 – Αερολιμένες
- ΚΘΠ 30 - Λιμένες

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή της Κοινοτικής Συνδρομής (ΚΣ) ανά ΚΘΠ στο αρχικά εγκεκριμένο Πρόγραμμα και στην 3η Αναθεώρηση του και το ποσοστό προσαρμογής (ποσοστό Κοινοτικής Συνδρομής της 3ης Αναθεώρησης προς την ΚΣ του αρχικά εγκεκριμένου Προγράμματος).

ΚΘΠ	ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΗ ΣΥΛ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ € (Αρχικό Πρόγραμμα)	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ € (3 ^η Αναθεώρηση)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ % (ΚΣ 3 ^{ης} Αναθεώρησης/ΚΣ Αρχικού Προγράμματος)
11	Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών	ΝΑΙ	32.285.000	15.000.000	46%
16	Σιδηρόδρομοι	ΝΑΙ	16.500.000		0%
17	Σιδηρόδρομοι (TEN-T)	ΝΑΙ	729.000.000	516.000.000	71%
21	Αυτοκινητόδρομοι (TEN-T)	ΝΑΙ	1.800.800.000	3.389.160.864	188%
22	Εθνικές οδοί		343.650.000	29.000.000	8%
23	Περιφερειακές/τοπικές οδοί		54.650.000	10.000.000	18%
25	Αστικές μεταφορές		24.500.000		0%

ΚΩΠ	ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΗ ΣΤΑ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ € (Αρχικό Πρόγραμμα)	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ € (3 ^η Αναθεώρηση)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ % (ΚΣ 3 ^{ης} Αναθεώρησης/ ΚΣ Αρχικού Προγράμματος)
27	Πολύτροπες Μεταφορές (TEN-T)	ΝΑΙ	25.000.000		0%
29	Αερολιμένες	ΝΑΙ	169.000.000	94.000.000	56%
30	Λιμένες	ΝΑΙ	105.000.000	33.500.000	32%
52	Καθαρές Αστικές Μεταφορές.	ΝΑΙ	326.050.000		0%
53	Πρόληψη κινδύνων		32.950.000	28.000.000	85%
85	Προετοιμασία, εφαρμογή παρακολούθηση και επιθεώρηση		20.350.000	20.475.000	101%
86	Αξιολόγηση και μελέτες, πληροφορίες και επικοινωνία		20.425.884	25.025.000	123%
ΣΥΝΟΛΟ			3.700.160.884	4.160.160.864	112%
ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ			3.203.635.000	4.047.660.864	126%
			(86,6%)	(97,3%)	

Βάσει του αρχικά εγκεκριμένου ΕΠ-ΕΠ, το 86,6% της Κοινοτικής Συνδρομής είχε προγραμματιστεί για την υλοποίηση δράσεων που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της Λισσαβόνας, ενώ σύμφωνα με την 3^η Αναθεώρηση του Προγράμματος το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 97,3%. Στην τελευταία στήλη αποτυπώνεται η απόκλιση του εν ισχύ Προγράμματος, σύμφωνα με την 3η Αναθεώρηση, σε σχέση με την αρχική έγκρισή του.

3. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ

3.1. Περιεχόμενο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) εντάσσεται στα τομεακά προγράμματα του ΕΣΠΑ 2014-2020. Το πρόγραμμα είναι πολυτομεακό (μεταφορικές υποδομές, περιβάλλον, κλιματική αλλαγή) και πολυταμειακό (ΕΤΠΑ και ΤΣ). Ένα μέρος του προϋπολογισμού που αφορά το περιβάλλον, και ειδικότερα του Ταμείου Συνοχής, εκχωρείται προς τα 13 ΠΕΠ, προκειμένου να το διαχειρισθούν οι Περιφέρειες για την υλοποίηση κυρίως έργων διαχείρισης υγρών αποβλήτων.

Οι στόχοι του ΕΠ «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020» για τον τομέα των μεταφορών συνίστανται στην προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών, σιδηροδρομικών, λιμένων, αεροδρομίων), την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, καθώς και την ανάπτυξη βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς) για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Στον τομέα του περιβάλλοντος οι στόχοι συνίστανται στην προστασία και αξιοποίηση του περιβάλλοντος ως μέσου για την υποστήριξη της μετάβασης της Χώρας σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον με ταυτόχρονη υποστήριξη της δημιουργίας ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων στο σύνολο των τομέων της οικονομίας, και στη διευκόλυνση της προσέλκυσης επενδύσεων και την παροχή ευκαιριών άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον ίδιο τον τομέα του περιβάλλοντος.

Διάρθρωση του Προγράμματος

Η διάρθρωση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ στον τομέα των Μεταφορών περιλαμβάνει 9 Άξονες Προτεραιότητας, στον τομέα του περιβάλλοντος περιλαμβάνει 5 Άξονες Προτεραιότητας, ενώ περιλαμβάνει και 2 Άξονες Προτεραιότητας για δράσεις Τεχνικής Βοήθειας.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει συνοπτικά τη δομή του ΕΠ- ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 01	ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 02	ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 03	ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 04	ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 05	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 06	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 07	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 08	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 09	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΜΕΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 10	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 11	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ, ΤΗΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 12	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 13	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 14	ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ
ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 15	ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΤΠΑ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 16	ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

3.2. Στόχοι του ΕΠ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ στον Τομέα Μεταφορών

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών που προωθεί την συμπληρωματικότητα και τη δυνατότητα συνεργασίας των μεταφορικών μέσων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας. Παράλληλα με τις νέες δράσεις που σχεδιάζονται, η συμπλήρωση των ασυνεχειών των δικτύων μεταφορών συμβάλλει τόσο στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και του επιπέδου εξυπηρέτησης, όσο και στη συμπληρωματικότητα και λειτουργικότητα των ήδη υλοποιημένων παρεμβάσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις της Λευκής Βίβλου 2011 για τις Μεταφορές, τους στόχους για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη της ευρωπαϊκής στρατηγικής E2020, το Μνημόνιο Συνεργασίας Ελλάδας Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΜοU), το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων (Ε.Π.Μ.), τις θέσεις των Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ελλάδα (Position Paper – Greece 2014-2020), την εξυπηρέτηση των στρατηγικών στόχων του Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, τις προτεραιότητες του Στρατηγικού Προγράμματος Επενδύσεων Μεταφορών – Ελλάδα 2025 (ΣΠΕΜ), και το Κοινό Στρατηγικό Πλαίσιο (ΚΣΠ) 2014-2020 μεταξύ του ΕΤΠΑ και του ΤΣ, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ περιέλαβε παρεμβάσεις/δράσεις που υπάγονται στον τομέα των Μεταφορών και αφορούν όλα τα μεταφορικά υποσυστήματα: τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές, τις θαλάσσιες, τις αεροπορικές και τις αστικές μεταφορές. Οι στόχοι των παρεμβάσεων αφορούν:

- Την προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), οδικών και σιδηροδρομικών και περαιτέρω ανάπτυξη/ αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις σε λιμένες και αεροδρόμια.
- Την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών (σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια του βασικού ΔΕΔ-Μ και τα εμπορευματικά κέντρα, οδικές συνδέσεις διευρωπαϊκών λιμανιών και αεροδρομίων της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας).
- Τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών (οδική ασφάλεια, ασφάλεια ναυσιπλοΐας και λιμενικών εγκαταστάσεων, ασφάλεια αεροναυτιλίας).
- Την ανάπτυξη και επέκταση των βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων).

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικά οι στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος για τον

Τομέα των Μεταφορών.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. Μεταφορών)

Από τις 5 χρηματοδοτικές προτεραιότητες (ΧΠ) που έχουν τεθεί στο ΕΣΠΑ 2014-2020, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ συμβάλει στην ΧΠ 3 «Προστασία του Περιβάλλοντος – μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον» και στην ΧΠ 4 «Ανάπτυξη, εκσυγχρονισμός και συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη».

Η συμβολή στην ΧΠ 4 του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τις Μεταφορές, αφορά την ολοκλήρωση της ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών και την προώθηση των συνδυασμένων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Αντίστοιχα, η συμβολή των Μεταφορών στην ΧΠ 3 αφορά την ανάπτυξη συστημάτων μεταφορών φιλικών προς το περιβάλλον (προαστιακός, μετρό, τραμ).

Για τις Μεταφορές οι παραπάνω ΧΠ υλοποιούνται στο πλαίσιο των Θεματικών Στόχων (ΘΣ) 07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων, και 04 - Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς.

Το Πρόγραμμα συμβάλλει στην αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα Μεταφορών για την περίοδο 2014-2020 μέσω τεσσάρων κύριων στρατηγικών στόχων (ΣΣ), τρεις εκ των οποίων υλοποιούνται στο πλαίσιο του ΘΣ 07 και ένας του ΘΣ 04. Ειδικότερα,

Στρατηγικός Στόχος Α' (ΘΣ) 07

«Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).»

Οι βασικές προτεραιότητες που τίθενται για την επίτευξη του ΣΣ Α' είναι:

Σιδηροδρομικές μεταφορές	<ul style="list-style-type: none">• <u>Κύρια</u>: ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας) σε συνέργεια με την CEF.• <u>Κύρια</u>: εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του ΠΑΘΕ/Π και σταδιακή προσαρμογή του στο ERTMS (European Rail Traffic Management System) και στο ETCS (European Train Control System).• <u>Δευτερεύουσα</u>: αναβάθμιση του υφιστάμενου κλάδου του σιδηροδρομικού άξονα στην κατεύθυνση Ανατολή–Δύση (Στρυμόνας–Σέρρες Αλεξανδρούπολη– Ορμένιο).
Οδικές μεταφορές	<ul style="list-style-type: none">• <u>Κύρια</u>: υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ που ενισχύουν τη συνεκτικότητα του οδικού και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ όλων των Περιφερειών, σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις της περιόδου 2007- 2013.• <u>Δευτερεύουσα</u>: αναβάθμιση του υφιστάμενου βασικού διασυνοριακού οδικού άξονα σύνδεσης με τη νότια Αλβανία από Ιωάννινα (Α/Κ Εγνατίας) έως Κακκαβιά σε αυτοκινητόδρομο / οδό ταχείας κυκλοφορίας. <p>Τίθεται επίσης ως επιπρόσθετος στόχος η ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας με:</p> <ul style="list-style-type: none">• Βελτίωση της συνδεσιμότητας των Περιφερειών (πρωτεύουσες Νομών) με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.• Ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων/ νησιωτικών περιοχών (οδικές συνδέσεις με λιμάνια, αεροδρόμια εντός ή εκτός ΔΕΔ-Μ).
Θαλάσσιες	<ul style="list-style-type: none">• <u>Κύρια</u>: υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε λιμένες του ΔΕΔ-Μ και

μεταφορές	<p>αναβάθμιση/ εκσυγχρονισμός των προσφερόμενων υπηρεσιών.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Κύρια</u>: βελτίωση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.
Αεροπορικές μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Κύρια</u>: υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ σε νησιωτικές περιφέρειες, που βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα των νησιών και ενισχύουν την τουριστική ανάπτυξη.

Στρατηγικός Στόχος Β' (ΘΣ) 07

«Πρώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών.»

Οι βασικές προτεραιότητες που τίθενται για την επίτευξη του ΣΣ Β' είναι:

Σιδηροδρομικές μεταφορές & Θαλάσσιες μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Κύρια</u>: σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια του βασικού ΔΕΔ-Μ και τα εμπορευματικά κέντρα. • <u>Δευτερεύουσα</u>: συμπλήρωση των σιδηροδρομικών συνδέσεων με ΒΙ.ΠΕ. και λιμάνια του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, με προοπτική ανάπτυξής τους.
Όλες οι κατηγορίες του ΔΕΔ-Μ	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Κύρια</u>: οδικές συνδέσεις διευρωπαϊκών λιμανιών και αεροδρομίων της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας. • <u>Δευτερεύουσα</u>: ενίσχυση της δυνατότητας των λιμανιών για εξυπηρέτηση πολυτροπικών μεταφορών και της διαλειτουργικότητας των συστημάτων τους για το σκοπό αυτό.

Στρατηγικός Στόχος Γ' (ΘΣ) 07

«Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών.»

Οι βασικές προτεραιότητες που τίθενται για την επίτευξη του ΣΣ Γ' είναι:

Οδικές μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Κύρια</u>: Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας. • <u>Κύρια</u>: Επιλεγμένες αποδοτικές παρεμβάσεις ενίσχυσης της πρόληψης και αντιμετώπισης /διαχείρισης των ατυχημάτων και των επιπτώσεών τους στο πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων.
Θαλάσσιες μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Κύρια</u>: βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (π.χ. VTMIS) και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης.
Αεροπορικές μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Κύρια</u>: υλοποίηση οριζόντιων παρεμβάσεων περαιτέρω βελτίωσης της ασφάλειας αεροναυτιλίας: <ul style="list-style-type: none"> ○ προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιακών συστημάτων για ικανοποίηση των απαιτήσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ○ παρεμβάσεων αποκατάστασης περιβάλλοντος χώρου και εγκατάστασης συστημάτων προσέγγισης, ○ αναβάθμισης Η/Μ εγκαταστάσεων και φωτισήμανσης, ○ εξοπλισμού και αυτοματισμού συστημάτων αεροναυτιλίας σε νησιωτικά κυρίως Α/Δ του ΔΕΔ-Μ.

Στρατηγικός Στόχος Δ' (ΘΣ) 04

«Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων).»

Οι βασικές προτεραιότητες που τίθενται για την επίτευξη του ΣΣ Δ' είναι:

Αστικές μεταφορές

- Κύρια: κατασκευή–ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. Μεταφορών)

Τα ταμεία ΕΤΠΑ και Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) στηρίζουν επενδυτικές προτεραιότητες στο πλαίσιο των θεματικών στόχων που ορίζονται στο άρθρο 9 πρώτη παράγραφος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 σύμφωνα με τις αναπτυξιακές ανάγκες και τις δυνατότητες ανάπτυξης που περιγράφονται στο Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης. Με βάση τους παραπάνω δύο Θεματικούς Στόχους και το περιεχόμενο των τεσσάρων στρατηγικών στόχων του, επελέγησαν οι κάτωθι επενδυτικές προτεραιότητες:

ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ
04 - Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς	ΕΤΠΑ	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αιεφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων
	ΤΣ	4v - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αιεφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	ΕΤΠΑ	7a - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ
		7b - Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων
		7c - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας
	ΤΣ	7d - Ανάπτυξη και αποκατάσταση ολοκληρωμένων, υψηλής ποιότητας και διαλειτουργικών σιδηροδρομικών συστημάτων, και προώθηση μέτρων για τη μείωση του θορύβου
		7i - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ
		7ii - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας
		7iii - Ανάπτυξη και αποκατάσταση ολοκληρωμένων, υψηλής ποιότητας και διαλειτουργικών σιδηροδρομικών συστημάτων, και προώθηση μέτρων για τη μείωση του θορύβου

ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΕΠ- ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. Μεταφορών)

Οι επενδυτικές προτεραιότητες του ΕΠ αναλύθηκαν σε επιμέρους Ειδικούς Στόχους ανά ΑΠ,

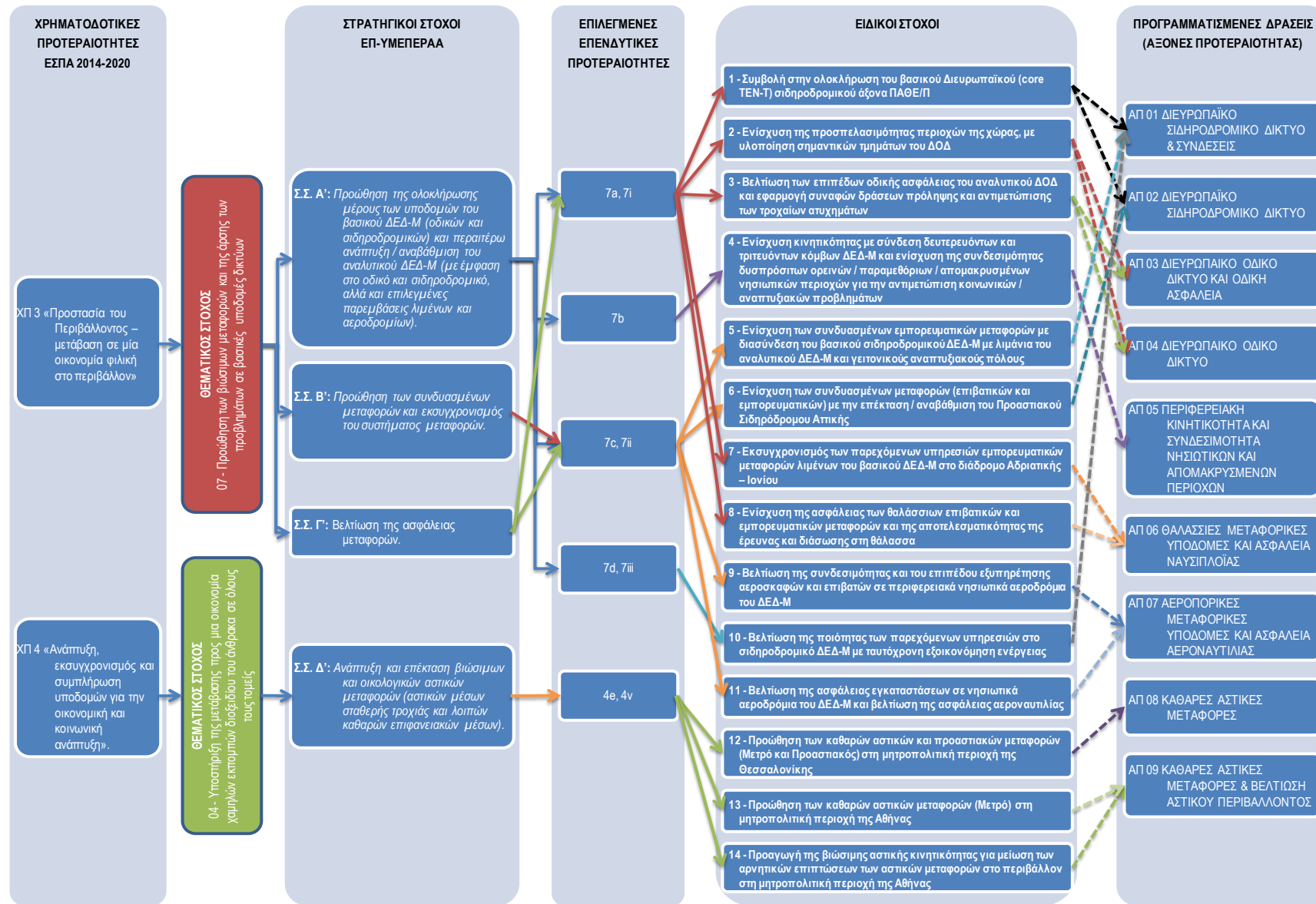
όπως αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα:

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ
01	07	7i	1 - Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π
		7ii	5 - Ενίσχυση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με διασύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με λιμάνια του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και γειτονικούς αναπτυξιακούς πόλους
		7iii	10 - Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας
02	07	7a	1 - Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π
		7c	6 - Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) με την επέκταση / αναβάθμιση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αττικής
03	07	7i	2 - Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ
			3 - Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων
04	07	7a	2 - Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ
			3 - Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων
05	07	7b	4 - Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παραμεθόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινωνικών / αναπτυξιακών προβλημάτων
06	07	7i	7 - Εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου
			8 - Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα
07	07	7ii	9 - Βελτίωση της συνδεσιμότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ
			11 - Βελτίωση της ασφάλειας εγκαταστάσεων σε νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτιλίας
08	04	4e	12 - Προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών (Μετρό και Προαστιακός) στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης
09	04	4v	13 - Προώθηση των καθαρών αστικών μεταφορών (Μετρό) στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας
			14 - Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας

ΛΟΓΙΚΗ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. Μεταφορών)

Η λογική της παρέμβασης αποτυπώνεται σχηματικά στο ακόλουθο σχήμα.

Λογική παρέμβασης του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. Μεταφορών)



ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ.Μεταφορών)

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει το επιλεγμένο σύστημα δεικτών εκροών για τον Τομέα Μεταφορών ανά υποσύστημα Μεταφορών.

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΡΟΗΣ
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	CO11a - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	T4401 - Συνολικό μήκος εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικών γραμμών ΔΕΔ-Μ με συστήματα (σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών)
	CO12 - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών CO12a - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
Οδικές Μεταφορές	CO13a - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	CO14 - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών CO14a - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	T4402 - Συνολικό μήκος νέων ή/και αναβαθμισμένων τμημάτων λοιπού οδικού δικτύου
Θαλάσιες Μεταφορές	T4403 - Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται
	T4404 – Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, και της φύλαξης / περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμενικής ζώνης
Αεροπορικές Μεταφορές	T4405 – Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ που αναβαθμίζονται
	T4406 – Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας αερομεταφορών
Αστικές Μεταφορές	CO15 – Αστικές συγκοινωνίες: Συνολικό μήκος νέων ή βελτιωμένων γραμμών τραμ και μετρό
	T4407 – Παρεμβάσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών

ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ.Μεταφορών)

Το επιλεγμένο σύστημα δεικτών Αποτελέσματος για τον Τομέα Μεταφορών ανά Υποσύστημα Μεταφορών παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ
Οδικές Μεταφορές	T4420 - Χρονοαπόσταση
	T4421 - Προσπελασιμότητα
	T4422 - Κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	T4420 - Χρονοαπόσταση
	T4423 - Κατανάλωση ενέργειας σε ετήσια συρμοχιλιόμετρα (λόγω ηλεκτροκίνησης)
	T4428 - Πρόσθετος πληθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς
	T4429 - Εμπορευματικό μεταφορικό έργο
Θαλάσιες Μεταφορές	T4424 - Κατάπλοι και απόπλοι πλοίων
	T4425 - Βελτίωση ασφάλειας και διαχείρισης ναυσιπλοΐας με επέκταση του χώρου κάλυψης

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ
Αεροπορικές Μεταφορές	T4426 - Πληθυσμός απομακρυσμένων / νησιωτικών περιοχών με πρόσβαση σε βελτιωμένη αεροπορική σύνδεση
	T4427- Συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα ασφάλειας αερομεταφορών
Αστικές Μεταφορές	T4428 - Πρόσθετος πληθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς
	T4430 - Εκτιμώμενη ετήσια μείωση των εκπομπών των αερίων θερμοκηπίου από έργα Μετρο
	T4431 - Εφαρμογή συστήματος πληροφόρησης επιβατών λεωφορείων

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Ως προς τη Στρατηγική Ευρώπη 2020 (COM(2010) 2020 τελικό/03-03-2010) για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ συμβάλλει έμμεσα στους Πρωταρχικούς στόχους 1 και 5 που αφορούν την απασχόληση και την καταπολέμηση της φτώχειας.

Το Πρόγραμμα εξυπηρετεί έμμεσα την προτεραιότητα της προώθησης της απασχόλησης, μέσω δημιουργίας θέσεων απασχόλησης κατά την υλοποίηση και κατά τη λειτουργία των έργων, αλλά και μέσω της ανάπτυξης των φυσικών υποδομών των δικτύων μεταφορών, τα οποία με τη σειρά τους συμβάλλουν στη (διευκολύνουν την) δημιουργία ικανών συνθηκών περιφερειακής ανάπτυξης.

3.3. Κύριες Κατηγορίες Πράξεων

Το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ περιλαμβάνει τις δύο κύριες θεματικές ενότητες στον τομέα Μεταφορών: α) την προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των εμποδίων σε βασικές υποδομές δικτύων και β) την υποστήριξη της μετάβασης σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς.

Όσον αφορά την προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των εμποδίων σε βασικές υποδομές δικτύων, οι κύριες κατηγορίες παρεμβάσεων αφορούν:

- Την στήριξη του πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).
- Την ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (περιλαμβανομένων των συστημάτων χαμηλού θορύβου) με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των υποδομών αερολιμένων, με σκοπό την προαγωγή της βιώσιμης περιφερειακής/ τοπικής κινητικότητας.
- Την ανάπτυξη συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας.
- Την ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ περιλαμβανομένων των διατροπικών κόμβων.

Αντίστοιχα, η υποστήριξη της μετάβασης σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς περιλαμβάνει μια κύρια κατηγορία παρεμβάσεων, η οποία αφορά:

- Την προώθηση στρατηγικών για χαμηλές εκπομπές άνθρακα για όλους τους τύπους περιοχών, ιδίως τις αστικές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, των καθαρών αστικών μεταφορών και των σχετικών μέτρων άμβλυνσης και προσαρμογής.

3.4. Χρηματοδότηση

Το Πρόγραμμα χρηματοδοτείται από δύο (2) Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ), το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), καθώς και από τους απαραίτητους εθνικούς πόρους.

Η τελική διάρθρωση των χρηματοοικονομικών στοιχείων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ προέκυψε λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερους περιορισμούς που είχαν τεθεί από τον Γενικό Κανονισμό 1303/2013 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, την τροποποίηση 1839/2015 αυτού και τους Κανονισμούς 1301/2013 του ΕΤΠΑ και 1300/2013 του ΤΣ, όπως ισχύουν, καθώς και τους παράγοντες που σχετίζονται με την προώθηση της Εθνικής και της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις Μεταφορές.

Το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ χρηματοδοτείται με 4.333,92 εκατ. Ευρώ από τα δύο ΕΔΕΤ, από τα οποία 1.155,18 εκατ. Ευρώ από το ΕΤΠΑ και 3.178.74 εκατ. Ευρώ από το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ). Λαμβάνοντας υπόψη και τους Εθνικούς πόρους ύψους 852,74 εκατ. Ευρώ, ο συνολικός προϋπολογισμός Δημόσιας Δαπάνης ανέρχεται σε 5.186,66 εκατ. Ευρώ.

Το 52,50% της χρηματοδότησης κατανεμήθηκε σε 9 Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ) που αφορούν τις Μεταφορές, το 45,66% σε 5 ΑΠ που αφορούν το Περιβάλλον και το 1,84% σε 2 ΑΠ τεχνικής βοήθειας.

Ειδικότερα στον Τομέα των Μεταφορών, τα χρηματοδοτικά στοιχεία του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ανά Άξονα Προτεραιότητας παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΓΧΡ/ΝΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ Κ.Σ. ΤΟΥ Ε.Π.
ΑΠ 1 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	281.247.815	330.879.783	6,49%
ΑΠ 2 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΕΤΠΑ	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	173.000.000	216.250.000	3,99%
ΑΠ 3 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	430.000.000	505.882.353	9,92%
ΑΠ 4 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	100.000.000	125.000.000	2,31%
ΑΠ 5 - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	16.298.720	20.373.400	1,14%
	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	33.200.000	41.500.000	
ΑΠ 6 - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	50.045.000	58.876.471	1,15%
ΑΠ 7 - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	72.500.000	85.294.118	1,67%
ΑΠ 8 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	670.557.585	838.196.982	15,47%
ΑΠ 9 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	448.333.000	527.450.589	10,34%
ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			2.275.182.120	2.749.703.696	52,50%

Η κατανομή των πόρων ανά υποσύστημα μεταφορών έχει ως εξής:

- στους ΑΠ1 και ΑΠ2 που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές κατανέμεται το 10,48% του συνόλου της χρηματοδότησης (6,49% από το ΤΣ για τον ΑΠ 1 και 3,99% από το ΕΤΠΑ για τον ΑΠ 2).
- στους ΑΠ3, ΑΠ4 και ΑΠ5 που αφορούν τις οδικές μεταφορές κατανέμεται το 13,37% του συνόλου της χρηματοδότησης (9,92% από το ΤΣ για τον ΑΠ 3 και 3,45% από το ΕΤΠΑ για τους ΑΠ 4 και 5).
- στον ΑΠ6 που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται το 1,15% του συνόλου της χρηματοδότησης (από το ΤΣ).

- στον ΑΠ7 που αφορά τις αεροπορικές μεταφορές κατανέμεται το 1,67% του συνόλου της χρηματοδότησης (από το ΤΣ).
- στους ΑΠ8 και ΑΠ9 που αφορούν τις αστικές μεταφορές κατανέμεται το 25,81% του συνόλου της χρηματοδότησης (10,34% από το ΤΣ για τον ΑΠ 9 και 15,47% από το ΕΤΠΑ για τον ΑΠ 8).

Χάρην πληρότητας στην παρουσίαση των χρηματοδοτικών στοιχείων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται ανά Άξονα Προτεραιότητας τα αντίστοιχα μεγέθη του Τομέα Περιβάλλοντος και της Τεχνικής Βοήθειας του Προγράμματος.

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΓΧΡ/ΝΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ Κ.Σ. ΤΟΥ Ε.Π.
ΑΠ 10 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	33.683.000	42.103.750	2,17%
	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	21.763.500	27.204.375	
	ΕΤΠΑ	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	38.553.500	48.191.875	
ΑΠ 11 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ, ΤΗΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	98.171.734	115.496.158	2,27%
ΑΠ 12 - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	11.080.000	13.850.000	0,99%
	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	4.941.487	6.176.859	
	ΕΤΠΑ	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	26.840.918	33.551.148	
ΑΠ 13 - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	1.399.153	2.798.306	0,09%
	ΕΤΠΑ	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	2.599.746	5.199.492	
ΑΠ 14 - ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	1.739.936.902	2.046.984.591	40,15%
ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΜΕΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ			1.978.969.940	2.341.556.554	45,66%
ΑΠ 15 -ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΤΠΑ	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	12.870.876	16.088.595	0,49%
	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	4.975.472	6.219.340	
	ΕΤΠΑ	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	3.414.607	4.268.259	
ΑΠ 16 -ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	58.504.396	68.828.702	1,35%
ΣΥΝΟΛΟ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ			79.765.351	95.404.896	1,84%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ			4.333.917.411	5.186.665.146	100%

4. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ

4.1. Καταλληλότητα σχεδιασμού των προς ολοκλήρωση παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ.

4.1.1. Προβλήματα - Ελλείψεις – Κενά κατά την εκκίνηση του ΕΠ-ΕΠ

Ο σχεδιασμός των παρεμβάσεων στις μεταφορές για την ΠΠ 2007-2013 στόχευε στη συνέχιση και περαιτέρω συμπλήρωση των υλοποιημένων στο πλαίσιο προηγούμενων Προγραμματικών Περιόδων παρεμβάσεων στα πέντε κύρια υποσυστήματα μεταφορών (Οδικές, Σιδηροδρομικές, Θαλάσσιες, Αεροπορικές και Αστικές). Παρά τη σημαντική συμβολή των Ε.Π. Οδική Άξονες, Λιμένες, Αστική Ανάπτυξη (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) και Ε.Π. Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες (ΕΠ-ΣΑΑΣ), καθώς και των λοιπών συναφών παρεμβάσεων που υλοποιήθηκαν στα πλαίσια του Ταμείου Συνοχής, των ΠΕΠ και του Interreg κατά την ΠΠ 2000-2006, δεδομένου ότι εξακολουθούσαν να υπάρχουν σημαντικά κενά στο βασικό δίκτυο μεταφορών της χώρας, τα οποία παραθέτονται στη συνέχεια ανά υποσύστημα.

Οδικές μεταφορές

Τα βασικά προβλήματα και αναπτυξιακά κενά του οδικού δικτύου, ήταν:

- Σημαντικά κενά στο βασικό εθνικό δίκτυο και τις συνδέσεις σημαντικών μεταφορικών κόμβων (λιμένων, αεροδρομίων, σιδηροδρομικών σταθμών, μεταφορικών κέντρων κλπ.) και τουριστικών προορισμών.
- Κενά στην οδική ασφάλεια, σε τομείς όπως η αστυνόμευση και διαχείριση της κυκλοφορίας για την πρόληψη των ατυχημάτων και την αντιμετώπισή τους, όταν αυτά συμβαίνουν.
- Χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.
- Σημαντικά κενά και μέτρια ή χαμηλότερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά στο επαρχιακό οδικό δίκτυο της ηπειρωτικής χώρας και στο εσωτερικό δίκτυο των νησιών.
- Προβλήματα από το γεγονός ότι πολλοί υπεραστικοί δρόμοι εξακολουθούσαν να διασχίζουν και να διχοτομούν πόλεις και μικρότερους οικισμούς.
- Προβλήματα στη σήμανση και στην πληροφόρηση κατά μήκος των δρόμων.
- Συχνά ελλιπή ή «εμβλωματική» συντήρηση του οδικού δικτύου.
- Προβλήματα που είχαν σχέση με το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον (προστατευόμενες περιοχές, αρχαιολογικοί χώροι και ευρήματα κ.α.), που οδηγούν συχνά σε προσφυγές στη Δικαιοσύνη και σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων – και ενίοτε και στο κόστος τους.
- Ανεπαρκής πληροφόρηση σχετικά με την εξέλιξη του μεταφορικού έργου που εξυπηρετείται στο οδικό δίκτυο πέραν εκείνης που ήταν διαθέσιμη βάσει μετρήσεων στους σταθμούς διοδίων.

Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές μεταφορές

Τα βασικά προβλήματα και αναπτυξιακά κενά του σιδηροδρομικού δικτύου, ήταν:

- Μερική ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας που περιλαμβάνεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και καθυστέρηση της σύνδεσής του με κύριους Άξονες των όμορων χωρών.

- Δυσχερής ή αδύνατη προσβασιμότητα περιοχών της ηπειρωτικής Ελλάδας από το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Ανεπαρκή συστήματα διαχείρισης και οργάνωσης των σιδηροδρόμων σε όλο το φάσμα των λειτουργιών τους.
- Δυσχέρεια προσέλευσης του εμπορευματικού και κυρίως του επιβατικού έργου από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς.
- Έλλειψη Εμπορευματικών Κέντρων και σύνδεσής τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Ελλείψεις στις σιδηροδρομικές συνδέσεις με τους κύριους πόλους έλξης και παραγωγής εμπορευματικών μετακινήσεων (Βιομηχανικές Περιοχές – ΒΙ.ΠΕ., σημαντικά λιμάνια κλπ.).
- Ανάγκη προώθησης των επενδύσεων σε τεχνολογία και εφαρμογές τηλεματικής και σε κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό.

Θαλάσσιες μεταφορές

Τα βασικά προβλήματα και αναπτυξιακά κενά των θαλάσσιων μεταφορών, ήταν:

- Ελλιπείς / ανεπαρκείς οδικές προσβάσεις πολλών λιμένων και έλλειψη σύνδεσης ακόμη και σημαντικών λιμένων της χώρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Ελλείψεις σε χερσαίους χώρους, κτιριακή υποδομή (ιδιαίτερα για την εξυπηρέτηση των επιβατών), μηχανολογικού εξοπλισμού, συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης κλπ.
- Περιορισμένη χωρητικότητα της λιμενικής υποδομής που αδυνατούσε να καλύψει τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση, καθώς και μη καταλληλότητά της για την εξυπηρέτηση των πλοίων νέας τεχνολογίας και των ταχυπλόων πλοίων.
- Μίξη, στους περισσότερους λιμένες, των επιβατικών και εμπορευματικών λειτουργιών, η οποία δημιουργεί προβλήματα ιδιαίτερα κατά τις περιόδους αιχμής.
- Σημαντική πτώση της κίνησης κρουαζιέρας με «home port» τους ελληνικούς λιμένες τα τελευταία χρόνια.
- Κενά και σημαντικές αδυναμίες στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (VTMIS, ISPS, μέσα έρευνας / διάσωσης κλπ.), καθώς και στη συλλογή, επεξεργασία και έγκαιρη διάθεση στοιχείων (στατιστικές, έρευνες κλπ.).

Αεροπορικές μεταφορές

Τα βασικά αναπτυξιακά κενά των αεροπορικών μεταφορών, αφορούσαν:

- Βελτίωση της εξυπηρέτησης των αεροπορικών επιβατικών μεταφορών, τοπικών και διεθνών.
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης των συνδυασμένων μεταφορών, επιβατικής και εμπορευματικής φύσης.

Αστικές Μεταφορές

Τα βασικά αναπτυξιακά κενά των αστικών μεταφορών, αφορούσαν:

- Κάλυψη των ανισοτήτων μεταξύ Ελλάδας και της Κοινοτικού μέσου όρου, στους τομείς του μεριδίου αγοράς των Μ.Μ.Μ., της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ενδυνάμωσης των «καθαρών» αστικών μεταφορών.
- Άμβλυση των ανισοτήτων μεταξύ της Αττικής και των υπόλοιπων Περιφερειών της Ελλάδας. Παρεμβάσεις αφορούν στη δημιουργία ενός επαρκούς συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών σε άλλα αστικά κέντρα εκτός Αθηνών και κυρίως στη Θεσσαλονίκη.

4.1.2. Σημαντικοί εξωτερικοί παράγοντες που επέδρασαν στη διαμόρφωση και την υλοποίηση του ΕΠ κατά την περίοδο 2007-2013

Οι προσπάθειες της Χώρας για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης οδήγησαν σε ρυθμίσεις και μέτρα πρωτίστως σε Εθνικό επίπεδο. Παράλληλα, ειδικότερες ρυθμίσεις που προωθήθηκαν από την Επιτροπή σε συνεργασία με την Ελλάδα για την ενίσχυση της συμβολής του ΕΣΠΑ στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κρίσης, ήρθαν να προστεθούν στη γενικότερη προσπάθεια υποστήριξης της Ελληνικής οικονομίας. Συνοπτικά, οι σημαντικότεροι παράγοντες που επέδρασαν στο περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, είναι οι ακόλουθοι:

- Η έγκριση του νέου Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) και του ΕΠ «Υποδομές, Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρου Ανάπτυξης – ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014 – 2020» το Μάιο και το Δεκέμβριο του 2014 αντίστοιχα.
- Η αναγκαιότητα εξορθολογισμού των διαθέσιμων πόρων των Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ που υπαγορεύθηκε ενόψει του κλεισίματος της ΠΠ 2007-2013.
- Η ανάγκη συμμόρφωσης προς τις οδηγίες διαχείρισης των έργων του ΕΠ-ΕΠ σε συνέχεια των σχεδίων εξυγίανσης για το ομαλό κλείσιμο της ΠΠ 2007-2013 και κατά την μεταβατική περίοδο (Εγκύκλιος 51760/ΕΥΣ/20.10.2014).
- Η δυνατότητα χρηματοδότησης έργων προς υλοποίηση στο πλαίσιο της γραμμής διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»/Connecting Europe Facility» (ΔΣΕ/CEF) (Κανονισμός ΕΕ αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού ΕΕ αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών ΕΚ αριθ.680/2007 και ΕΚ αριθ.67/2010).
- Η επιτυχής αναδιάρθρωση (reset) των πέντε Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ) αυτοκινητόδρομων και η επανεκκίνηση των εργασιών τους μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα παύσης.
- Η συνεχής μειωμένη ρευστότητα της αγοράς και οι επιπτώσεις της στον κατασκευαστικό κλάδο.
- Η εξαιρετικά περιορισμένη διαθεσιμότητα εθνικών πόρων, ειδικότερα στις περιπτώσεις όπου αυτοί απαιτούνται για μη επιλέξιμες δαπάνες συγχρηματοδοτούμενων έργων (μη επιλέξιμες απαλλοτριώσεις, συμπληρωματικές συμβάσεις, ρήτρες συμβάσεων παραχώρησης κα), που εμποδίζει την απρόσκοπτη συνέχιση της υλοποίησης των έργων με αντίστοιχη αρνητική επίδραση στην απορρόφηση του ΕΠ-ΕΠ.
- Σειρά αλλαγών οργανωτικού χαρακτήρα στο περιβάλλον των Δικαιούχων. Συγκεκριμένα, τον Αύγουστο 2014 εκδόθηκε ο νέος οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και Δικτύων (ΠΔ 109/ΦΕΚ Α/29.8.2014) με αλλαγές στην διάρθρωση και την κατανομή των αρμοδιοτήτων των υφιστάμενων υπηρεσιών που υπάγονταν στην τέως Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων.
- Η προώθηση της απελευθέρωσης των αγορών και των ιδιωτικοποιήσεων στον τομέα των μεταφορών.
- Η εμφάνιση προβλημάτων σε συνεχιζόμενα έργα από το Γ' ΚΠΣ. Η έλλειψη ρευστότητας είχε ως αποτέλεσμα ένας σημαντικός αριθμός από τα συνεχιζόμενα έργα να οδηγηθεί σε διακοπή των σχετικών συμβάσεων και επαναδημοπράτηση του υπολειπόμενου φυσικού αντικειμένου.
- Η τροποποίηση στον τρόπο πληρωμής των δαπανών δημοσίων επενδύσεων.
- Η εισαγωγή ομολόγων έργου για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής.
- Η θέσπιση εξαμηνιαίων στόχων απορρόφησης των κονδυλίων των Διαρθρωτικών

Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής.

- Η δημοσίευση καταλόγου έργων προτεραιότητας και η παρακολούθηση της πορείας υλοποίησής τους με ιδιαίτερο καθεστώς. Με τη συνεργασία των Ελληνικών Αρχών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οριστικοποιήθηκε κατάλογος 181 «έργων προτεραιότητας» (priority projects), που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής και το ΕΚΤ.
- Η αύξηση των ποσοστών συγχρηματοδότησης με διατήρηση της Κοινοτικής Συνδρομής ως απόλυτου μεγέθους στα αρχικά επίπεδα. (Α.Π.31548/ΕΥΣΣΑΑΠ 1431/18-07-2011).
- Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1839 για τη δυνατότητα αξιοποίησης του ανώτατου ορίου για το σωρευτικό συνολικό ποσό των πραγματοποιούμενων πληρωμών προχρηματοδότησης και ενδιάμεσων πληρωμών να ανέρχεται στο 100 % της συνεισφοράς από τα Ταμεία σε επιχειρησιακά προγράμματα για τους στόχους “Σύγκλιση” και “Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση,

4.1.3. Εξέταση της συνολικής λογικής της στρατηγικής του Επιχειρησιακού Προγράμματος υπό το πρίσμα των νέων δεδομένων

Η εξέταση της συνέπειας της συνολικής λογικής της στρατηγικής του ΕΠ-ΕΠ, βασίζεται στη δημιουργία και ανάλυση μίας μήτρας συνάφειας μεταξύ των επιλεγμένων έργων ανά Άξονα Προτεραιότητας, βάσει της Τελικής Έκθεσης Υλοποίησης, και των Ειδικών Στόχων του Προγράμματος.

Σε κάθε κελί αποδίδεται η ένταση της συνάφειας για ένα Ειδικό Στόχο με τρεις χρωματικές διαβαθμίσεις. Η επιλεγμένη χρωματική διαβάθμιση εκτιμάται βάσει της σημαντικότητας των υλοποιούμενων παρεμβάσεων στην εξυπηρέτηση του Ειδικού Στόχου. Πρέπει να σημειωθεί, παρόλα αυτά, ότι τα οικονομικά μεγέθη των έργων, αν και δεν χρησιμοποιούνται άμεσα στον καθορισμό της συνάφειας, έμμεσα επηρεάζουν σε κάποιο βαθμό την εκτίμηση, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα έργα που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης. Ειδικότερα για τα έργα Τεχνικής Βοήθειας, η εκτίμηση της συνάφειας λαμβάνει υπόψη πρωτίστως τη συμβολή των δράσεων στην ομαλή και έγκαιρη υλοποίηση των έργων στους οικείους, βάσει Ταμείου, Άξονες Προτεραιότητας. Το οριζόντιο σύνολο «ΚΑΛΥΨΗ Ε.Σ.» απεικονίζει τον αριθμό των Ειδικών Στόχων στην εξυπηρέτηση των οποίων συμβάλλει κάθε ΑΠ επί του συνόλου των Ειδικών Στόχων του ΑΠ. Στη μήτρα, για λόγους εποπτείας, έχει περιληφθεί ο αριθμός των έργων ανά ΑΠ που συμβάλουν σε ένα Ειδικό Στόχο.

Μήτρα συνέργειας ΑΠ και Ειδικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ (έλεγχος συμβολής των έργων του ΑΠ στο επίπεδο των Ειδικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ)

ΑΞΙΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ																			ΚΑΛΥΨΗ Ε.Σ.			
	A.1	A.2	A.3	A.4	A.5	B.1	B.2	Γ.1	Γ.2	Γ.3	Δ.1	ΣΤ.1	Z.1	Z.2	H.1	H.2	Θ.1	Θ.2	I.1		I.2	ΙΓ.1	
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	5	4	3	1	3																		5/5
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ						1	1																2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ								1	1	1													3/3
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ											1												1/1
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΙΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ												20											1/1
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ													6	6									2/2
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π															3	1							2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ																	1	1					2/2
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ																			2	1			2/2
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΙΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ																						56	1/1

Βαθμός συνάφειας

Υψηλός	Μέτριος	Χαμηλός

Από την ανάγνωση της μήτρας διαπιστώνονται τα εξής:

Οδικές μεταφορές

- Η βασική επιδίωξη της ολοκλήρωσης της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων, η κατασκευή των οποίων είχε ξεκινήσει στο πλαίσιο της προηγούμενης Προγραμματικής Περιόδου (2000-2006), επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Α και Ζ μέσω των Ειδικών Στόχων Α.1 και Ζ.1.
- Η στρατηγική επιδίωξη ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Οδικών Αξόνων και των κύριων τροφοδοτικών συνδέσμων τους, επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Α και Ζ μέσω των Ειδικών Στόχων Α.1, Α.2, Ζ.1 και Ζ.2.
- Η επιδίωξη της βελτίωσης της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, επιτυγχάνεται σε μέτριο βαθμό μέσω του Ειδικού Στόχου Α.3. Η σημαντικότερη πράξη που ολοκληρώνεται από το πρόγραμμα είναι οι Συνδέσεις αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ με το λιμάνι και την Πόλη της ΠΑΤΡΑΣ.
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας κύριων αστικών κέντρων μέσω παρακάμψεων, επιτυγχάνεται σε πολύ χαμηλό βαθμό μέσω του Ειδικού Στόχου Α.4, από μόνο μία μικρή παρέμβαση.
- Τέλος, η επιδίωξη αύξησης της οδικής ασφάλειας και η βελτίωση της πρόληψης ατυχημάτων, επιτυγχάνεται σε χαμηλό βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Α και Ζ μέσω των Ειδικών Στόχων Α.5 και Ζ.2 με μικρής κλίμακας παρεμβάσεις.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

- Η βασική επιδίωξη της ολοκλήρωσης του Βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, επιτυγχάνεται σε μέτριο βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Β και Η μέσω των Ειδικών Στόχων Β.1 και Η.1. Η ολοκλήρωση της κατασκευής σημαντικών τμημάτων του Σιδηροδρομικού Άξονα πλέον έχει μεταφερθεί στη στοχοθεσία της ΠΠ 2014-2020.
- Η βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών και η βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας, επιτυγχάνεται σε χαμηλό βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Β και Η μέσω των Ειδικών Στόχων Β.2 και Η.2.

Θαλάσσιες μεταφορές

- Η βασική επιδίωξη της βελτίωσης και περαιτέρω ανάπτυξης του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η διασύνδεση των Λιμένων με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα, επιτυγχάνεται σε χαμηλό βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Γ και Θ, μέσω των Ειδικών Στόχων Γ.1 και Θ.1 με παρεμβάσεις μικρής κλίμακας στους λιμένες Μυκόνου και Καβάλας.
- Η βελτίωση και εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και η βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, επιτυγχάνεται σε χαμηλό βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Γ και Θ, μέσω των Ειδικών Στόχων Γ.2 και Θ.2 με παρεμβάσεις μικρής κλίμακας.
- Περιορισμένη είναι η συμβολή στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, μέσω του Ειδικού Στόχου Γ.3, καθώς αφορά μικρής έκτασης υπολειπόμενο αντικείμενο από την ΠΠ 2000-2006.

Αεροπορικές μεταφορές

- Η αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας, επιτυγχάνεται σε μέτριο βαθμό από τα ενταγμένα έργα στους ΑΠ Δ και Ι, μέσω των Ειδικών Στόχων Δ.1 και Ι.1, με κυριότερη παρέμβαση την ολοκλήρωση του Α/Δ Μακεδονία.
- Η αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων, επιτυγχάνεται σε χαμηλό βαθμό από το ενταγμένο έργο στον ΑΠ Ι, μέσω του Ειδικού Στόχου Ι.2.

Βάσει των παραπάνω διαπιστώσεων, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η στοχοθεσία σε επίπεδο Ειδικών Στόχων εξακολουθεί να εξυπηρετείται από το επίπεδο των έργων του Προγράμματος, αν και σε ορισμένες περιπτώσεις σε βαθμό μικρότερο εκείνου που είχε εκτιμηθεί κατά τον αρχικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΕΠ. Επιπρόσθετα, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η στοχοθεσία του ΕΠ-ΕΠ είναι κατάλληλη για την επίτευξη των Γενικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ και συμβατή με τις ευρωπαϊκές και εθνικές κατευθύνσεις και πολιτικές σχετικά με τις τέσσερις (4) θεματικές ενότητες (Οδικές Μεταφορές και Οδική Ασφάλεια, Σιδηροδρομικές Μεταφορές, Θαλάσσιες Μεταφορές και Αεροπορικές Μεταφορές και Ασφάλεια Αερομεταφορών) του Τομέα.

Σε συνέχεια της εξέτασης των Ειδικών Στόχων, ο κατωτέρω πίνακας αποδίδει την Ιεράρχηση των Γενικών Στόχων σύμφωνα με την εξυπηρέτηση των Ειδικών Στόχων από το επίπεδο των υλοποιούμενων από το Πρόγραμμα Έργων. Οι τρεις χρωματικές διαβαθμίσεις αποδίδουν την ένταση της συνάφειας των έργων του Προγράμματος με έκαστο Γενικό Στόχο.

Ιεράρχηση Γενικών Στόχων με βάση την Εξυπηρέτηση των Ειδικών Στόχων από το επίπεδο των Έργων.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΣΤΟΧΟΥ
(α). «Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων του με τις κύριες πύλες της χώρας (μεθοριακοί σταθμοί και λιμάνια), καθώς και της ανάπτυξης του λοιπού Εθνικού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»	1
(β). «Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου στην κατεύθυνση ενίσχυσης των καθαρών μέσων μεταφοράς με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας.»	2
(γ). «Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.»	5
(δ). «Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αεροπορικών μεταφορών με την αναβάθμιση σημαντικών αεροδρομίων, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.»	3
(ε). «Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφαλείας του συστήματος μεταφορών με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών και η βελτίωση της διαχείρισης των σιδηροδρομικών λειτουργιών.»	4

Από την παραπάνω ιεράρχηση επιβεβαιώνεται η εστίαση του Προγράμματος στον τομέα των οδικών μεταφορών όπως είναι φυσικό κυρίως λόγω των έργων που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης σε συνδυασμό με τα λοιπά συνεχιζόμενα από την ΠΠ 2000-2006 οδικά έργα, τα οποία εξυπηρετούν σημαντικές παρεμβάσεις υψηλής Εθνικής και Κοινοτικής προτεραιότητας και διασφαλίζουν την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας στον τομέα των μεταφορών. Επιπλέον, αποτυπώνεται επαρκής συμβολή του ΕΠ-ΕΠ στην προώθηση της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου της Χώρας, με την χρηματοδότηση σημαντικών εργασιών οι οποίες αποτελούν τη βάση για την ολοκλήρωσή των αντίστοιχων τμημάτων στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020. Η συνδρομή στις Αεροπορικές Μεταφορές, αν και περιορισμένη σε σχέση με τις συνολικές ανάγκες του δικτύου Αεροδρομίων της Χώρας, αποτιμάται ως επαρκής λαμβανομένων υπόψη της εστίασης του Προγράμματος στις οδικές μεταφορές και των πολιτικών για τις αεροπορικές μεταφορικές υποδομές (ιδιωτικοποίησης των περιφερειακών αεροδρομίων),. Επιβεβαιώνεται επίσης, η περιορισμένη συνδρομή των έργων του ΕΠ-ΕΠ σε Δράσεις Ασφάλειας Μεταφορών και στις Θαλάσσιες Μεταφορές για τις οποίες υλοποιούνται σημειακές παρεμβάσεις.

4.1.4. Συνέργειες στον Τομέα των Μεταφορών

Προγραμματική Περίοδος 2007-2013

Συνέργειες στον Τομέα των Μεταφορών εντοπίζονται κυρίως μεταξύ του ΕΠ-ΕΠ και των πέντε Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ).

Η στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ σχετικά με τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας με την κατά προτεραιότητα ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, καθώς και με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών σε Εθνικό / Περιφερειακό επίπεδο (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορικών υποδομών), βρίσκει εφαρμογή και στα ΠΕΠ, μόνον όμως σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Συγκεκριμένα, όπως αποτυπώνεται στην «Μήτρα συνέργειας ΠΕΠ 2007-2013 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΕΠ» που ακολουθεί, εντοπίζονται συνέργειες με τα ΠΕΠ, ανά υποσύστημα μεταφορικών υποδομών ως ακολούθως:

Μήτρα συνέργειας ΠΕΠ 2007-2013 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΕΠ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ		ΠΕΠ Αττικής	ΠΕΠ Μακεδονίας – Θράκης	ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας - Πελοποννήσου – Ιονίων Νήσων	ΠΕΠ Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας – Ηπείρου	ΠΕΠ Κρήτης και Νήσων Αιγαίου
A.1	Αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ και του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες - Προμαχώνας η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.					
A.2	Περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.		X			X
A.3	Βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων	X	X	X		X
A.4	Οι παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων.					
A.5	Βελτίωση της οδικής υποδομής και του εξοπλισμού των οδών σε επικίνδυνες θέσεις του δικτύου, η χρήση συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων.	X	X	X	X	X
B.1	Περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας).					
B.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.			X		
Γ.1	Περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου των κυρίων λιμένων, λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας και η διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα.	X	X		X	X
Γ.2	Βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.	X	X	X	X	X
Γ.3	Συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).					
Δ.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.					
Z.1	Αποπεράτωση τμημάτων των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ, του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, του αυτοκινητόδρομου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.					
Z.2	Περαιτέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με ταυτόχρονη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών.		X			X
H.1	Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας της Λισσαβόνας) - διασφάλιση λειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.	X				
H.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.			X		
Θ.1	Βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.	X	X	X		X
Θ.2	Βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.					
I.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας εξυπηρέτησης αυξημένης επιβατικής κίνησης ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.					
I.2	Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με εισαγωγή μέτρων προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών.					

Προγραμματική Περίοδος 2014-2020

Συνέργειες στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020 στον Τομέα των Μεταφορών εντοπίζονται κυρίως μεταξύ του ΕΠ-ΕΠ και του νέου Τομεακού Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ), το Μηχανισμό «Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη»/Connecting Europe Facility (ΔΣΕ/CEF) καθώς και με τα δεκατρία Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ).

Δεδομένου ότι το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ουσιαστικά αποτελεί τη συνέχιση της υλοποίησης της μακροπρόθεσμης τομεακής στρατηγικής για τις μεταφορικές υποδομές και για το Περιβάλλον κατά την ΠΠ 2014-2020, σε ότι αφορά τις μεταφορικές υποδομές η συνέργειά του με το ΕΠ-ΕΠ σε όλα τα επίπεδα είναι προφανής. Οι συνέργειες που εντοπίζονται σε επίπεδο Ειδικών Στόχων μεταξύ του ΕΠ-ΕΠ και του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, αποτυπώνονται στη «Μήτρα συνέργειας Ειδικών Στόχων ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΕΠ», που ακολουθεί.

Μήτρα συνέργειας Ειδικών Στόχων ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 και ΕΠ-ΕΠ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ-ΕΠ		ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ-ΥΜΕΤΕΡΑΑ									
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	A.1	Αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ και του κόμβου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες - Προμαχώνας η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.	<table border="1"> <tr> <td>E.Σ. 2</td> <td>Ενίσχυση της προσελασμιότητας περιοχών της χώρας με υλοποίηση σημειακών τμημάτων του ΔΟΔ</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 3</td> <td>Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 4</td> <td>Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτεύοντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παρομβόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινών κών / αναπτυξιακών προβλημάτων</td> </tr> </table>	E.Σ. 2	Ενίσχυση της προσελασμιότητας περιοχών της χώρας με υλοποίηση σημειακών τμημάτων του ΔΟΔ	E.Σ. 3	Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων	E.Σ. 4	Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτεύοντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παρομβόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινών κών / αναπτυξιακών προβλημάτων		
	E.Σ. 2	Ενίσχυση της προσελασμιότητας περιοχών της χώρας με υλοποίηση σημειακών τμημάτων του ΔΟΔ									
	E.Σ. 3	Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων									
	E.Σ. 4	Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτεύοντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παρομβόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινών κών / αναπτυξιακών προβλημάτων									
	A.2	Περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχο σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.									
	A.3	Βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχο σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων									
	A.4	Οι παρακείμες των κύριων αστικών κέντρων.									
A.5	Βελτίωση της οδικής υποδομής και του εξοπλισμού των οδών σε επικίνδυνες θέσεις του δικτύου, η χρήση συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων.										
Z.1	Αποπεράτωση τμημάτων των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ, του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.										
Z.2	Περαιτέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με ταυτόχρονη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών.										
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	B.1	Περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας).	<table border="1"> <tr> <td>E.Σ. 1</td> <td>Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 5</td> <td>Ενίσχυση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με διασύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με λιμένας του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και γεωγονικούς αναπτυξιακούς πόλους</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 6</td> <td>Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) με την επέκταση / αναβάθμιση του Προστασιακού Σιδηροδρομικού Αιτικής</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 10</td> <td>Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας</td> </tr> </table>	E.Σ. 1	Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π	E.Σ. 5	Ενίσχυση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με διασύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με λιμένας του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και γεωγονικούς αναπτυξιακούς πόλους	E.Σ. 6	Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) με την επέκταση / αναβάθμιση του Προστασιακού Σιδηροδρομικού Αιτικής	E.Σ. 10	Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας
	E.Σ. 1	Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π									
	E.Σ. 5	Ενίσχυση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με διασύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με λιμένας του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και γεωγονικούς αναπτυξιακούς πόλους									
	E.Σ. 6	Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) με την επέκταση / αναβάθμιση του Προστασιακού Σιδηροδρομικού Αιτικής									
E.Σ. 10	Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας										
B.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.										
H.1	Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας της Λισσαβόνας) - διασφάλιση διακεκομμένης στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.										
H.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.										
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Γ.1	Περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου των κυρίων λιμένων, λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας και η διασύνδεσή τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα.	<table border="1"> <tr> <td>E.Σ. 7</td> <td>Εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 8</td> <td>Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα</td> </tr> </table>	E.Σ. 7	Εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου	E.Σ. 8	Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα				
	E.Σ. 7	Εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου									
	E.Σ. 8	Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα									
	Γ.2	Βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.									
	Γ.3	Συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφορίων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).									
Θ.1	Βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.										
Θ.2	Βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας										
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Δ.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνάστεως υποδομής μεγαλύτερων αεροσκαφών ή και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.	<table border="1"> <tr> <td>E.Σ. 9</td> <td>Βελτίωση της συνδεσιμότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 11</td> <td>Βελτίωση της ασφάλειας εγκαταστάσεων σε νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτοπλοΐας</td> </tr> </table>	E.Σ. 9	Βελτίωση της συνδεσιμότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ	E.Σ. 11	Βελτίωση της ασφάλειας εγκαταστάσεων σε νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτοπλοΐας				
	E.Σ. 9	Βελτίωση της συνδεσιμότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ									
	E.Σ. 11	Βελτίωση της ασφάλειας εγκαταστάσεων σε νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτοπλοΐας									
I.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνάστεως εξυπηρέτησης αυξημένης επιβατικής κίνησης ή και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.										
I.2	Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με εσαυχή μέτρων προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών.										
ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			<table border="1"> <tr> <td>E.Σ. 12</td> <td>Προώθηση των καθάρων αστικών και προστασιακών μεταφορών (Μετρό και Προστασιακός) στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 13</td> <td>Προώθηση των καθάρων αστικών μεταφορών (Μετρό) στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας</td> </tr> <tr> <td>E.Σ. 14</td> <td>Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας</td> </tr> </table>	E.Σ. 12	Προώθηση των καθάρων αστικών και προστασιακών μεταφορών (Μετρό και Προστασιακός) στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης	E.Σ. 13	Προώθηση των καθάρων αστικών μεταφορών (Μετρό) στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας	E.Σ. 14	Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας		
	E.Σ. 12	Προώθηση των καθάρων αστικών και προστασιακών μεταφορών (Μετρό και Προστασιακός) στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης									
	E.Σ. 13	Προώθηση των καθάρων αστικών μεταφορών (Μετρό) στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας									
E.Σ. 14	Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας										

Όσον αφορά το CEF, στοχεύει στην ανάπτυξη και κατασκευή νέων ή στην αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών στους τομείς των Μεταφορών, της Ενέργειας και των Τηλεπικοινωνιών, συνεπώς οι στόχοι του Μηχανισμού αυτού είναι συμβατοί με το στρατηγικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΕΠ σχετικά με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας. Το τμήμα του CEF που αφορά τις Μεταφορές επικεντρώνεται σε διασυννοριακά έργα και έργα που αποσκοπούν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης ή των ασυνεχειών σε διάφορα τμήματα του Κύριου και του Αναλυτικού δικτύου, καθώς και σε οριζόντιες προτεραιότητες, όπως συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Επίσης, υποστηρίζει την καινοτομία στο σύστημα μεταφορών, ώστε να βελτιωθεί η χρήση των υποδομών, να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, να βελτιωθεί η ενεργειακή αποδοτικότητα και να αυξηθεί η ασφάλεια. Συνεπώς, είναι σε άμεση συνέργεια με την υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ της Χώρας, μέσω των Ειδικών Στόχων A.2 και Z.2 για τις οδικές Μεταφορές, B.1 και H.1 για

τις σιδηροδρομικές Μεταφορές Γ.1 και Θ.1 για τις θαλάσσιες Μεταφορές, καθώς και Δ.1 και Ι.1 για τις αεροπορικές Μεταφορές.

Τέλος, όπως και κατά την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013, η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο βρίσκει εφαρμογή και στα νέα Επιχειρησιακά Προγράμματα των δεκατριών ΠΕΠ. Υπό τον Θεματικό Στόχο 07 – «Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων» και ειδικότερα στις Επενδυτικές Προτεραιότητες 7a – «Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ» 7b – «Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων» και 7c – «Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας», σχεδιάζονται δράσεις που συμπληρώνουν – διευρύνουν τις εκροές και τα αποτελέσματα των έργων του ΕΠ-ΕΠ. Οι συνέργειες που εντοπίζονται με τα ΠΕΠ της ΠΠ 2014-2020 αποτυπώνονται στην «Μήτρα συνέργειας ΠΕΠ 2014-2020 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΕΠ» που ακολουθεί. Επιπροσθέτως των ανωτέρω, εντοπίζονται συνέργειες με τα Προγράμματα Διασυνοριακής Συνεργασίας ως ακολούθως:

- Interreg V-A "Ελλάδα-Κύπρος"

Μεταξύ άλλων οι ενδεικτικοί τύποι δράσεων του Προγράμματος περιλαμβάνουν «Επενδύσεις σε πιλοτικά έργα και εφαρμογές βελτίωσης των μεταφορών (ενδεικτικά: SafeSeaNet, Maritime Single Windows, VTΜIS κτλ,)», καθώς και «Επενδύσεις σε πιλοτικά έργα και εφαρμογές επιτήρησης του θαλάσσιου χώρου» τα οποία είναι σε συνέργεια με τον Ειδικό Στόχο Θ.2 «Βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.».

- Interreg V-A "Ελλάδα-Βουλγαρία"

Στις δράσεις του Προγράμματος περιλαμβάνεται η βελτίωση της σύνδεσης των διασυνοριακών περιοχών με τα ΔΕΔ-Μ, το οποίο είναι σε συνέργεια με τον Ειδικό Στόχο Α.2 «Περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους», κυρίως λόγω της αποτελεσματικότερης σύνδεσης των Καθέτων Αξόνων της Εγνατίας με το υπόλοιπο Ευρωπαϊκό Δίκτυο.

- Interreg V-A "Ελλάδα-Ιταλία"

Στις ενδεικτικές δράσεις του Προγράμματος περιλαμβάνεται η αναβάθμιση της παροχής υπηρεσιών σε λιμάνια / αεροδρόμια, με την εναρμόνιση των διαδικασιών, την ανταλλαγή δεδομένων και τη θέσπιση μηχανισμών για την ανταλλαγή πληροφοριών θαλάσσιας κυκλοφορίας μεταξύ CBC συστημάτων. Συνεπώς, εντοπίζεται συνέργεια με τους Ειδικούς Στόχους Θ.2 «Βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας» και Ι.2 «Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με εισαγωγή μέτρων προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών».

- Interreg IPA II "Ελλάδα-Αλβανία"

Υπό τον Θεματικό Στόχο «Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών, δικτύων και υπηρεσιών πληροφόρησης και επικοινωνίας και επένδυση σε διασυνοριακά συστήματα και εγκαταστάσεις ύδρευσης, ενέργειας και διαχείρισης αποβλήτων», περιλαμβάνεται η βελτίωση της σύνδεσης των διασυνοριακών περιοχών με τα ΔΕΔ-Μ το οποίο είναι σε συνέργεια με τον Ειδικό Στόχο Α.2 «Περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους», κυρίως λόγω της αποτελεσματικότερης σύνδεσης της Εγνατίας και του Δυτικού Διαδρόμου της Ελλάδας με το υπόλοιπο Ευρωπαϊκό Δίκτυο.

- Interreg IPA II "Ελλάδα-πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας"

Υπό τον Θεματικό Στόχο «Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και βελτίωση των δημόσιων υποδομών, μεταξύ άλλων, με τη μείωση της απομόνωσης μέσω της καλύτερης πρόσβασης στα μέσα μεταφοράς, τα δίκτυα και τις υπηρεσίες πληροφόρησης και επικοινωνίας και επένδυση σε διασυνοριακά συστήματα και εγκαταστάσεις ύδρευσης, ενέργειας και διαχείρισης αποβλήτων», περιλαμβάνεται η βελτίωση της σύνδεσης των διασυνοριακών περιοχών με τα ΔΕΔ-Μ το οποίο είναι σε συνέργεια με τον Ειδικό Στόχο Α.2 «Περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους», κυρίως λόγω της αποτελεσματικότερης σύνδεσης του Κάθετου Άξονα της Εγνατίας με το υπόλοιπο Ευρωπαϊκό Δίκτυο.

Μήτρα συνέργειας Ειδικών Στόχων ΠΕΠ 2014-2020 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΕΠ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ-ΕΠ		ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας	ΠΕΠ Ιονίων Νήσων	ΠΕΠ Ηπείρου	ΠΕΠ Θεσσαλίας	ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας	ΠΕΠ Αττικής	ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας	ΠΕΠ Πελοποννήσου	ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου	ΠΕΠ Κρήτης	ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
A.1	Αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ και του κάθεται άξονα της Εγν ατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες - Προμαχώνας η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.													
A.2	Περατέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.	X	X	X		X	X			X				
A.3	Βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινήτων οδών.	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	
A.4	Οι παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων.	X												
A.5	Βελτίωση της οδικής υποδομής και του εξοπλισμού των οδών σε επικίνδυνες θέσεις του δικτύου, η χρήση συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
B.1	Περατέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισαβόνας).													
B.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.		X				X			X				
Γ.1	Περατέρω ανάπτυξη του δικτύου των κυρίων λιμένων, λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας και η διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα.											X		
Γ.2	Βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.						X		X	X	X	X		X
Γ.3	Συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).													
Δ.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.													
Z.1	Αποπεράτωση τμημάτων των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ, του Αυτοκινήτου οδού Κεντρικής Ελλάδας, του αυτοκινήτου οδού Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.													
Z.2	Περατέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με ταυτόχρονη μείωση για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών.	X		X		X	X							
H.1	Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού δικτύου και περατέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας της Λισαβόνας) - διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.													
H.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.													
Θ.1	Βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.						X		X	X		X		X
Θ.2	Βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.													
I.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας εξυπηρέτησης αυξημένης επιβατικής κίνησης ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.													
I.2	Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με εισαγωγή μέτρων προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών.													

4.1.5. Εξέταση της ανάλυσης SWOT του ΕΠ-ΕΠ

Το αποτέλεσμα της ανάλυσης SWOT πρέπει να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα των στρατηγικών προτεραιοτήτων του τομέα των μεταφορικών υποδομών σχετικά με την κάλυψη των αναγκών του μακροπρόθεσμα, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του συνεχώς διαμορφούμενου εξωτερικού περιβάλλοντος. Υπό το πρίσμα αυτό, ακόμη και αν όλες οι προγραμματισμένες παρεμβάσεις ολοκληρωθούν έγκαιρα, στον τομέα των μεταφορικών υποδομών θα εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρές ανάγκες, οι οποίες, όπως παρατηρείται, είναι και συνεχώς αυξανόμενες.

Αν ληφθούν υπόψη οι αλλαγές στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον και στο περιβάλλον της υλοποίησης των παρεμβάσεων του ΕΣΠΑ για τις μεταφορικές υποδομές της τρέχουσας, αλλά και της νέας προγραμματικής περιόδου 2014-2020, η ανάλυση της κατάστασης κατά την περίοδο μετά την 3^η Αναθεώρηση δεν έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά.

Ακολουθεί η ανάλυση SWOT που περιλήφθηκε στην 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, για κάθε υποσύστημα μεταφορών, δηλαδή τις Οδικές Μεταφορές, τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές, τις Θαλάσσιες Μεταφορές και τις Αεροπορικές Μεταφορές.

Ισχυρά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			
<ul style="list-style-type: none"> Υλοποίηση σε μεγάλο βαθμό του ΠΑΘΕ και της ΕΓΝΑΤΙΑΣ και προγραμματισμός σημαντικών έργων για τη βελτίωση του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα για την επέκταση του δικτύου υψηλών προδιαγραφών (αυτοκινητοδρόμων ΔΔ). Βελτιούμενες συνθήκες κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα, με την υλοποίηση των παρακάμψεων μεσαίων και μεγάλων πόλεων. Σύνδεση σημαντικών περιφερειών/περιοχών της χώρας με τους κύριους άξονες ανάπτυξης μέσω των μεγάλων οδικών έργων. Συμβολή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους αναβαθμισμένους οδικούς άξονες και στις παρακάμψεις που ολοκληρώθηκαν, υλοποιούνται ή προγραμματίζεται να υλοποιηθούν. Ύπαρξη εμπειρίας, τεχνογνωσίας και δομών για την απρόσκοπτη συνέχιση της ανάπτυξης του οδικού δικτύου. Η υπό τις παρούσες συνθήκες πραγματοποίηση του μέγιστου ποσοστού των μετακινήσεων προσώπων και εμπορευμάτων στο εσωτερικό της ηπειρωτικής χώρας οδικώς. Η επιτυχής αναδιάρθρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ) 	<ul style="list-style-type: none"> Μη ολοκληρωμένο δίκτυο βασικών οδικών υποδομών, ιδιαίτερα το δίκτυο υψηλών προδιαγραφών (αυτοκινητοδρόμων). Το αυτοκίνητο (μικρό και μεγάλο) εξακολουθεί να είναι το πλέον ενεργοβόρο μέσο ανά μονάδα μεταφορικού έργου και το κυρίαρχο μέσο χερσαίας μεταφοράς στην Ελλάδα. Πολλές ελλείψεις στην κατάλληλη οδική σύνδεση σημαντικών κόμβων - λιμένων, αεροδρομίων, βιομηχανικών και εμπορικών συγκεντρώσεων, κέντρων διαμετακομιστικού εμπορίου κλπ. Η Ελλάδα, εξαιρουμένων των αυτοκινητοδρόμων που έχουν ήδη κατασκευαστεί, εξακολουθεί να παραμένει στις πρώτες θέσεις της Ε.Ε. στα οδικά ατυχήματα, λόγω οδικής συμπεριφοράς και κατάστασης μεγάλου τμήματος του οδικού δικτύου, με παράλληλα προβλήματα σε συναφείς τομείς όπως η διαχείριση της κυκλοφορίας κλπ. Ελλείψεις στη σύνδεση πολλών απομακρυσμένων περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο. Η παρακολούθηση και η διαχείριση της κυκλοφορίας, η πληροφόρηση των οδηγών, η σήμανση κλπ. παραμένουν ανεπαρκή, ενώ σχετικές παρεμβάσεις εμφανίζουν περιορισμένη πρόοδο υλοποίησης. Η υλοποίηση των οδικών έργων συχνά απαιτεί πολύπλοκες διαδικασίες, εμπλοκή πολλών φορέων κλπ. με αποτέλεσμα καθυστερήσεις. Η μείωση των διαθέσιμων πόρων του ΕΠ (σε όρους συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης) μετά την πρώτη αναθεώρηση του ΕΠ, η οποία επήλθε λόγω της αύξησης του ποσοστού της κοινοτικής συμμετοχής στο 85% της δημόσιας δαπάνης χωρίς αντίστοιχη αύξηση του ποσού της κοινοτικής συμμετοχής Η ανάγκη εξασφάλισης ομαλής ροής χρηματοδότησης των συμβάσεων παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων με τα προβλεπόμενα επιπλέον ποσά της συμφωνίας επανεκκίνησης και μετά το πέρας της περιόδου επιλεξιμότητας της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2007- 	<ul style="list-style-type: none"> Η Κοινοτική Πολιτική που προωθεί την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων. Η πολιτική και προτεραιότητες της Ε.Ε. για τη μείωση των ατυχημάτων, ως προς όρια ταχύτητας, περιορισμό κινδύνων για μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων κλπ. Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση. Δυνατότητες για προώθηση των χερσαίων συνδέσεων της χώρας με τη λοιπή Ευρώπη, μετά την είσοδο της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. Η συνεχής βελτίωση των συνδέσεων με όμορες χώρες. Οι τεχνολογικές εξελίξεις που δίνουν νέες δυνατότητες στην ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων μεταφορών. Βελτιούμενες συνθήκες κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα, με την υλοποίηση των παρακάμψεων μεσαίων και μεγάλων πόλεων. Αξιοποίηση της αποκτηθείσας εμπειρίας για βελτίωση του περιβαλλοντικού σχεδιασμού και της συμβολής του στη λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση των παρεμβάσεων στο σύστημα μεταφορών. Η δυνατότητα προκαταβολικής συγχρηματοδότησης των έργων του ΕΣΠΑ σε ποσοστό 100% των δαπανών Η αξιοποίηση της δυνατότητας του ανώτατου ορίου για το σωρευτικό συνολικό ποσό των πραγματοποιούμενων πληρωμών προχρηματοδότησης και ενδιάμεσων πληρωμών να ανέρχεται στο 100 % της συνεισφοράς από τα Ταμεία σε επιχειρησιακά προγράμματα για τους 	<ul style="list-style-type: none"> Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμανσης έργων (πολλές αδειοδοτήσεις, καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις κλπ). Ο περιορισμένος χρόνος επιλεξιμότητας (07-15) σε σχέση με τον αναγκαίο χρόνο πλήρους ωρίμανσης των έργων (όπως απαιτείται). Χαμηλή αποτελεσματικότητα πολλών φορέων υλοποίησης. Οι αυστηροί κανονισμοί υλοποίησης των συγχρηματοδοτήσεων από τα ταμεία της ΕΕ, σε σχέση με τις υφιστάμενες δυνατότητες των φορέων υλοποίησης. Τα σημαντικά προβλήματα έλλειψης ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες κατασκευαστικές εταιρείες που σε μεγάλο βαθμό οφείλονται στη δημοσιονομική και την οικονομική κρίση, τα οποία οδήγησαν σε εκκαθαρίσεις και επαναδημοπρατήσεις έκπτωτων εργολαβιών, με αποτέλεσμα αύξηση κόστους σε σχέση με τον προγραμματισμό. Μείωση των εσόδων των διοδίων ως άμεση συνέπεια της μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων Η ενδεχόμενη μη ομαλή εξέλιξη των Συμβάσεων Παραχώρησης και τυχόν καθυστέρηση των έργων τους, λόγω διακοπής των χρηματορροών. Η ενδεχόμενη μη εξασφάλιση των πρόσθετων πόρων που απαιτούνται για

Ισχυρά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			
<p>Αυτοκινητόδρομων η επανεκκίνηση - μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα παύσης - και η υλοποίηση των εργασιών εξέλιξης των έργων.</p>	<p>2013.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η γεωμορφολογία δυσχεραίνει την προσπελασιμότητα και αυξάνει το κόστος των σχεδιαζόμενων/εκτελούμενων οδικών έργων • Οι καθυστερήσεις πληρωμών των έργων του ΕΠ-ΕΠ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων λόγω της παρατεινόμενης έλλειψης ρευστότητας της χώρας . 	<p>στόχους “Σύγκλιση” και “Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση, σύμφωνα με τον Καν. (ΕΕ) 2015/1839.</p>	<p>την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι δυσκολίες ταμειακής ρευστότητας για τις πληρωμές και προμήθειες των Αναδόχων των έργων λόγω των κεφαλαιακών ελέγχων.
Ισχυρά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			
<ul style="list-style-type: none"> • Οι σιδηροδρομικές μεταφορές δημιουργούν οικονομίες χώρου, ατυχημάτων, ενέργειας και χρόνου. • Ο σιδηρόδρομος είναι ασφαλές μέσο μεταφοράς και φιλικό προς το περιβάλλον. • Υπάρχει η δυνατότητα συμπληρωματικότητας με τα λοιπά μέσα μεταφοράς. • Σε μεταφορές μεσαίων αποστάσεων τα τρένα υψηλής ταχύτητας εμφανίζουν πλεονεκτήματα σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές (μικρότερο κόστος, ταχύτητα, μεγαλύτερη άνεση). • Ο βαθμός εκσυγχρονισμού της γραμμής Αθήνας - Θεσσαλονίκης (υποδομή, τροχαίο υλικό) είναι σχετικά μεγάλος. • Τα προηγούμενα επενδυτικά προγράμματα έχουν αυξήσει το βαθμό τεχνογνωσίας. • Ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τη θέσπιση της Ρυθμιστικής Αρχής 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη πυκνής σιδηροδρομικής υποδομής • Ανολοκλήρωτο και ασύνδετο σιδηροδρομικό δίκτυο σε διευρωπαϊκό & διαπεριφερειακό επίπεδο που καθιστά τις αντίστοιχες συνδέσεις δυσχερείς. • Έλλειψη συνδέσεων με λιμάνια, ΒΙ.ΠΕ. & αεροδρόμια με αποτέλεσμα την ανεπαρκή εξυπηρέτηση της εφοδιαστικής αλυσίδας των εμπορευματικών μεταφορών. • Έλλειψη δικτύου εμπορευματικών κέντρων στη χώρα για την προώθηση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών • Παλαιότητα υποδομής & τεχνολογίας σε αρκετά σημεία του δικτύου πλην του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης. • Ανεπαρκή συστήματα διαχείρισης & οργάνωσης των σιδηρόδρομων • Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού (τεχνικών). • Ελλιπείς υποδομές & συστήματα ασφαλείας • Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ). • Υστέρηση στη θέσπιση και κυρίως στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας. • Οι καθυστερήσεις πληρωμών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, λόγω της παρατεινόμενης έλλειψης ρευστότητας της χώρας. 	<ul style="list-style-type: none"> • Η αύξηση της κινητικότητας και οι τάσεις αύξησης των διαδρομών λόγω παγκοσμιοποίησης & διευρυμένης αγοράς συντελούν στην αύξηση του δυναμικού επιβατικού και κυρίως του εμπορευματικού μεταφορικού έργου του σιδηρόδρομου. • Η μετατόπιση της Ε.Ε. προς τα νοτιοανατολικά λόγω των διευρύνσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας (“χερσαία νοτιοανατολική πύλη” της Ε.Ε.), μπορεί να μετατρέψει τη χώρα σε διαμετακομιστικό και διοικητικό κέντρο της περιοχής. • Η αξιοποίηση των διατιθέμενων κοινοτικών πόρων με κατεύθυνση την ολοκλήρωση των ΔΔΜ που περιλαμβάνουν σιδηρόδρομους σε ελληνικό έδαφος. • Απελευθέρωση σιδηροδρομικών υπηρεσιών. • Συνεχόμενη αύξηση κόστους μετακίνησης οδικών μεταφορών κυρίως λόγω του κόστους των καυσίμων, που καθιστά τη χρήση των αντίστοιχων μέσων ασύμφορη. • Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου 	<ul style="list-style-type: none"> • Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση. • Εδραιωμένη προτίμηση αγοράς προς τις οδικές μεταφορές λόγω <ul style="list-style-type: none"> ✓ του μικρότερου χρόνου μετακίνησης ✓ της μεγαλύτερης άνεσης και ποιότητας της μετακίνησης ✓ της πυκνότητας του σύγχρονου οδικού δικτύου, που συνδέεται άμεσα με τους κόμβους (λιμάνια, αεροδρόμια), επιτρέποντας τις διατροπικές μεταφορές. ✓ της εξυπηρέτησης door-to-door (πόρτα-πόρτα) • Ανταγωνισμός ελληνικών μεταφορικών υποδομών από μεταφορικές υποδομές Βαλκανικών χωρών. • Ανάπτυξη ανταγωνιστικών οδικών μεταφορών σε βασικούς κόμβους του υπεραστικού δικτύου χερσαίων μεταφορών. • Τα σημαντικά προβλήματα έλλειψης ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες κατασκευαστικές εταιρείες που σε μεγάλο βαθμό οφείλονται στη δημοσιονομική και την οικονομική κρίση. • Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμανσης έργων

Ισχυρά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			
Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ως ρυθμιστικού φορέα.		των υπηρεσιών. <ul style="list-style-type: none"> Η δυνατότητα συγχρηματοδότησης σιδηροδρομικών πρωτίστως έργων στο πλαίσιο του μηχανισμού Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» / Connecting Europe Facility (ΔΣΕ / CEF)». Η αξιοποίηση της δυνατότητας του ανώτατου ορίου για το σωρευτικό συνολικό ποσό των πραγματοποιούμενων πληρωμών προχρηματοδότησης και ενδιάμεσων πληρωμών να ανέρχεται στο 100 % της συνεισφοράς από τα Ταμεία σε επιχειρησιακά προγράμματα για τους στόχους "Σύγκλιση" και "Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση, σύμφωνα με τον Καν. (ΕΕ) 2015/1839» 	(πολλές αδειοδοτήσεις, καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις κλπ.) <ul style="list-style-type: none"> Καθυστέρηση στην εξυγίανση των εταιρειών του Ομίλου ΟΣΕ και στο άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Οι δυσκολίες ταμειακής ρευστότητας για τις πληρωμές και προμήθειες των Αναδόχων των έργων λόγω των κεφαλαιακών ελέγχων.

Ισχυρά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			
<ul style="list-style-type: none"> Ο "πολυνησιακός" χαρακτήρας της Ελλάδας και το μεγάλο ανάπτυγμα των ακτών της ευνοεί την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Η Ελλάδα διαθέτει πυκνό, ολοκληρωμένο, τουλάχιστον ως προς τη χωροθέτηση, σύστημα λιμένων. Η Ελλάδα βρίσκεται 2^η στη Ε.Ε. στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών συνολικά, με σημαντική θετική δυναμική. Πλεονέκτημα γεωγραφικής θέσης της χώρας στο σύστημα των Θαλάσσιων Διαδρόμων της Μεσογείου και των Διευρωπαϊκών 	<ul style="list-style-type: none"> Ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές / εγκαταστάσεις σε νησιωτικούς λιμένες, σε συνδυασμό με μη ορθολογική λειτουργία του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών. Σχετικά περιορισμένο ύψος δημοσίων πόρων που διατίθενται για την ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος. Μεγάλος αριθμός νησιωτικών λιμένων που δεν έχουν τα απαιτούμενα μεγέθη για τη συντήρηση βιώσιμων θαλάσσιων συνδέσεων. Έντονες εποχικές διακυμάνσεις στη διακίνηση επιβατών και οχημάτων ακτοπλοΐας και "συνωστισμός" δρομολογίων πλοίων περίπου τις ίδιες ώρες της ημέρας. Γραμμική ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών του Αιγαίου που δημιουργεί καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος και αδυνατίζει τις λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ των νησιών. Μίξη εμπορευματικών και επιβατικών λειτουργιών σε 	<ul style="list-style-type: none"> Η προώθηση πολιτικών από την Ε.Ε. οι οποίες ευνοούν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και τη διασύνδεση των μεταφορικών μέσων. Η προώθηση πολιτικών από την Ε.Ε. οι οποίες ευνοούν την βελτίωση της ασφάλειας και του περιβάλλοντος στις λιμενικές ζώνες. Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση. Η αξιοποίηση της θέσης της χώρας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου μεταφορτωτικού έργου Εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων transit για τροφοδότηση των χωρών της ΝΑ Μεσογείου. Η προώθηση συμβάσεων παραχώρησης σε ιδιώτες για τη διαχείριση των τερματικών σταθμών και για την 	<ul style="list-style-type: none"> Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση. Το ενδεχόμενο περιθωριοποίησης της χώρας ή μείωσης του μεριδίου του διαμετακομιστικού εμπορίου, λόγω καθυστερήσεων και ανταγωνισμού από λιμένες άλλων χωρών της Μεσογείου. Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμανσης έργων (πολλές αδειοδοτήσεις, καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις κλπ.). Ο περιορισμένος χρόνος επιλεξιμότητας (07-15) σε σχέση με τον αναγκαίο χρόνο πλήρους ωρίμανσης των έργων (όπως απαιτείται). Χαμηλή αποτελεσματικότητα πολλών

<p>Αξόνων.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Έχουν υλοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο Κοινοτικών προγραμμάτων για την ενίσχυση της υποδομής-αυτοδότης και του εξοπλισμού των σημαντικότερων λιμένων - πυλών της χώρας (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσα, Πάτρα κλπ.). • Κυριαρχία της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων εξωτερικού από / προς την Ελλάδα. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι στις πρώτες θέσεις διεθνώς. • Κυρίαρχος ρόλος του λιμένα Πειραιά στη θαλάσσια διαμετακόμιση Ε/Κ στην Ανατολική Μεσόγειο. • Βρίσκεται σε εξέλιξη δρομολόγηση πλοίων νέας τεχνολογίας και ταχύπλων και γενικά βελτίωση του ακτοπλοϊκού στόλου και λόγω cabotage. • Σημαντική κίνηση κρουαζιέρας transit στο λιμένα Πειραιά και σε άλλους ελληνικούς λιμένες, με αυξητικές τάσεις. • Δυνατότητα καθορισμού όρων και περιορισμών δόμησης εντός των λιμένων, ανεξάρτητα από το οικείο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) 	<p>πολλούς λιμένες, με αρνητικές επιπτώσεις κατά τις περιόδους αιχμής.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ελλιπής οδική και σιδηροδρομική σύνδεση των ελληνικών λιμένων-πυλών. • Περιορισμοί στην επέκταση, ορθολογική οργάνωση και αξιοποίηση χώρων των λιμένων λόγω άμεσης επαφής με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό. • Η περιθωριοποίηση λιμένων που δεν έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης νέων τύπων πλοίων. • Έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων για την προσέλκυση παρεμφερούς μεταφορικού έργου, με ελλείψεις επικαιροποίησης του σχεδιασμού και του ρόλου τους, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων τους στον ελληνικό και διεθνή χώρο. • Έλλειψη διαθέσιμων πόρων λόγω μείωσης της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης μετά την πρώτη αναθεώρηση του ΕΠ • Οι καθυστερήσεις πληρωμών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, λόγω της παρατεινόμενης έλλειψης ρευστότητας της χώρας. 	<p>κατασκευή υποδομών στα ελληνικά λιμάνια.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η αξιοποίηση των βελτιώσεων στην πολεοδομική οργάνωση των περιοχών που περιβάλλουν τους λιμένες στο πλαίσιο νέων ΓΠΣ • Το ενδιαφέρον ξένων επενδυτών για τα λιμάνια της χώρας • Οι αυξημένες προοπτικές ενίσχυσης του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών μετά την άρση του 'cabotage'. • Σύνταξη προδιαγραφών «Πλαισίου Έργων Ανάπτυξης Λιμένων (ΠΕΑΛ) Μείζονος Ενδιαφέροντος» • Η δυνατότητα προκαταβολικής συγχρηματοδότησης των έργων του ΕΣΠΑ σε ποσοστό 100% των δαπανών • Η αξιοποίηση της δυνατότητας του ανώτατου ορίου για το σωρευτικό συνολικό ποσό των πραγματοποιούμενων πληρωμών προχρηματοδότησης και ενδιάμεσων πληρωμών να ανέρχεται στο 100% της συνεισφοράς από τα Ταμεία σε επιχειρησιακά προγράμματα για τους στόχους "Σύγκλιση" και "Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση, σύμφωνα με τον Καν. (ΕΕ) 2015/1839 	<p>φορέων υλοποίησης.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι αυστηροί κανονισμοί υλοποίησης των συγχρηματοδοτήσεων από τα ταμεία της ΕΕ, σε σχέση με τις υφιστάμενες δυνατότητες των φορέων υλοποίησης. • Τα σημαντικά προβλήματα έλλειψης ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες κατασκευαστικές εταιρείες. • Οι δυσκολίες ταμειακής ρευστότητας για τις πληρωμές και προμήθειες των Αναδόχων των έργων λόγω των κεφαλαιακών ελέγχων.
--	---	---	--

Ισχυρά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			
<ul style="list-style-type: none"> • Έκταση και πυκνότητα ελληνικού δικτύου αεροδρομίων λόγω του 	<ul style="list-style-type: none"> • Μέσο μη φιλικό προς το περιβάλλον – απαιτούνται από την Ε.Ε. μέτρα άμβλυνσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Η αύξηση που παρατηρείται στη ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές τόσο διεθνώς όσο και σε 	<ul style="list-style-type: none"> • Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση. • Η ζήτηση για τις αεροπορικές

Ισχυρά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			
<p>νησιωτικού χαρακτήρα της χώρας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η απελευθέρωση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών έχει ήδη προχωρήσει αρκετά. • Μεγάλη ζήτηση αεροπορικής μεταφοράς για διακίνηση επισκεπτών προς και από τους τουριστικούς προορισμούς της χώρας. • Δραστηριοποίηση εταιριών χαμηλού κόστους σε ελληνικά αεροδρόμια • Η γεωγραφική θέση της χώρας, που την καθιστά δυνητικά κέντρο ανεφοδιασμού – μετεπιβίβασης • Η ανάκαμψη των «Αεροπορικών μεταφορών» το διάστημα 2013-2014, όπως δείχνει ο σχετικός δείκτης κύκλου εργασιών, μετά την αισθητή υποχώρηση της περιόδου 2007 -2013. 	<ul style="list-style-type: none"> • Χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης σε αρκετά αεροδρόμια της χώρας (ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο) λόγω ✓ Ανεπαρκούς υποδομής (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες εξυπηρέτησης) ✓ Έλλειψης πόρων για τις αντίστοιχες επενδύσεις • Τα περισσότερα αεροδρόμια εποχικής κίνησης δεν είναι βιώσιμα. • Τα αεροδρόμια (πλην του αεροδρομίου της Αθήνας) δεν καλύπτουν τις ανάγκες για διατροφικές μεταφορές. • Ελλιπείς υποδομές και συστήματα ασφαλείας. • Οι υπερβολικοί ελεγκτικοί μηχανισμοί κυρίως στις αεροπορικές μεταφορές οδηγούν σε αύξηση του χρόνου μετακίνησης επιβατών & εμπορευμάτων και του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων. • Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες. • Υστέρηση στη θέσπιση και στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας. • Έλλειψη συντονισμένης πολιτικής προσέλκυσης ζήτησης στις αερομεταφορές. • Οξύς ανταγωνισμός που δημιουργείται από άλλα μέσα (π.χ. σιδηρόδρομο)», με βασική αιτία τα μικρά μήκη ταξιδιού στη χώρα. • Έλλειψη διαθέσιμων πόρων λόγω μείωσης της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης μετά την πρώτη αναθεώρηση του ΕΠ και προτεραιότητας που δίδεται στην επίτευξη της αναδιάρθρωσης των συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων. • Οι καθυστερήσεις πληρωμών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, λόγω της παρατεινόμενης έλλειψης ρευστότητας της χώρας. 	<p>Εθνικό επίπεδο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η συνεχής αύξηση του μήκους των διαδρομών, σε συνδυασμό με την απαίτηση για μικρότερο χρόνο διαδρομής • Αξιοποίηση των αυξητικών τάσεων του τουρισμού στη χώρα (παρά την αύξηση του ανταγωνισμού) • Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών • Η μετατόπιση της Ε.Ε. προς τα νοτιοανατολικά λόγω των διευρύνσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας ("χερσαία νοτιοανατολική πύλη" της Ε.Ε.), μπορεί να μετατρέψει τη χώρα σε διαμετακομιστικό και διοικητικό κέντρο της περιοχής. • Το αυξανόμενο μερίδιο αγοράς των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους. • Η προώθηση της αποκρατικοποίησης των περιφερειακών αεροδρομίων, που θα συμβάλει στην αναβάθμιση των υποδομών και στην αποδοτικότερη λειτουργία των αερομεταφορών • Η δυνατότητα προκαταβολικής συγχρηματοδότησης των έργων του ΕΣΠΑ σε ποσοστό 100% των δαπανών • Η αξιοποίηση της δυνατότητας του ανώτατου ορίου για το σωρευτικό συνολικό ποσό των πραγματοποιούμενων πληρωμών προχρηματοδότησης και ενδιάμεσων πληρωμών να ανέρχεται στο 100% της συνεισφοράς από τα Ταμεία σε επιχειρησιακά προγράμματα για τους στόχους "Σύγκλιση" και "Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση, σύμφωνα με τον Καν. (ΕΕ) 2015/1839. 	<p>μεταφορές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την τιμή του εισιτηρίου, και κατά συνέπεια από τις μεταβολές των τιμών του πετρελαίου.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η εποχικότητα της, εξαρτώμενης από τον τουρισμό, ζήτησης για κάποια αεροδρόμια. • Ο ανταγωνισμός από άλλα μεταφορικά μέσα (πλοία, σιδηρόδρομοι, οδικά μέσα) είναι αυξημένος λόγω: ✓ Τεχνολογίας, με τη βοήθεια της οποίας έχουν αυξηθεί οι ταχύτητες (κυρίως για τις θαλάσσιες μεταφορές) ✓ Μικρότερου κόστους ✓ Επενδύσεων σε υποδομές (οδικές, σιδηροδρομικές, λιμενικές), οι οποίες έχουν βελτιώσει τις προσβάσεις • Επέκταση των καθυστερήσεων, λόγω περαιτέρω ενίσχυσης των ελέγχων. • Οι δυσκολίες ταμειακής ρευστότητας για τις πληρωμές και προμήθειες των Αναδόχων των έργων λόγω των κεφαλαιακών ελέγχων.

Το πλαίσιο στο οποίο εξελίχθηκαν οι Ελληνικές μεταφορικές υποδομές διαφοροποιήθηκε σημαντικά από τα νέα στοιχεία του κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος, αλλά και του περιβάλλοντος υλοποίησης των παρεμβάσεων του ΕΣΠΑ για τις μεταφορικές υποδομές, γεγονός που επέδρασε στην αποτελεσματικότητα και την υλοποίηση των έργων του ΕΠ-ΕΠ. Η γενική ανάλυση του τομέα μεταφορών στην Ελλάδα που καταγράφεται στο ΕΠ-ΕΠ καταλήγει στην ανάδειξη των ισχυρών σημείων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των απειλών του συστήματος. Κατωτέρω παρουσιάζεται η αξιολόγηση, στο χρονικό σημείο του κλεισίματος του ΕΠ-ΕΠ, των σημείων της ανάλυσης SWOT του Προγράμματος, όπως αυτή τελικά διαμορφώθηκε κατά την 3^η Αναθεώρησή του και λαμβάνοντας υπόψη το screening του Σεπτεμβρίου 2016.

Οδικές μεταφορές

Ισχυρά σημεία

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ως ισχυρών σημείων της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Αδυναμίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων αδυναμιών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Ευκαιρίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ευκαιριών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα τους.

Απειλές

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων απειλών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα και σε κάποια σημεία η διαχρονικότητά τους.
- Κρίνεται χρήσιμο να ενσωματωθεί ως απειλή: «Η μη ικανοποίηση των κοινοτικών οδηγιών σχετικά με τα ημιτελή έργα, λόγω ενδεχόμενης μη έγκαιρη ολοκλήρωση σημαντικών έργων»

Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Ισχυρά σημεία

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ως ισχυρών σημείων της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Αδυναμίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων αδυναμιών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Ευκαιρίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ευκαιριών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα τους.

Απειλές

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων απειλών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα και σε κάποια σημεία η διαχρονικότητά τους.
- Κρίνεται χρήσιμο να ενσωματωθεί ως απειλή: «Η μη ικανοποίηση των κοινοτικών οδηγιών σχετικά με τα ημιτελή έργα, λόγω ενδεχόμενης μη έγκαιρη ολοκλήρωση σημαντικών έργων»

Θαλάσσιες Μεταφορές

Ισχυρά σημεία

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ως ισχυρών σημείων της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Αδυναμίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων αδυναμιών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Ευκαιρίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ευκαιριών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα τους.

Απειλές

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων απειλών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα και σε κάποια σημεία η διαχρονικότητά τους.
- Κρίνεται χρήσιμο να ενσωματωθεί ως απειλή: «Η μη ικανοποίηση των κοινοτικών οδηγιών σχετικά με τα ημιτελή έργα, λόγω ενδεχόμενης μη έγκαιρη ολοκλήρωση σημαντικών έργων»

Αεροπορικές Μεταφορές

Ισχυρά σημεία

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ως ισχυρών σημείων της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Αδυναμίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων αδυναμιών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα ή/ και διαχρονικότητά τους.

Ευκαιρίες

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων ευκαιριών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα τους.

Απειλές

- Επιβεβαιώνεται η ορθότητα των θεωρούμενων απειλών της ανάλυσης, καθώς και η επικαιρότητα και σε κάποια σημεία η διαχρονικότητά τους.
- Κρίνεται χρήσιμο να ενσωματωθεί ως απειλή: «Η μη ικανοποίηση των κοινοτικών οδηγιών σχετικά με τα ημιτελή έργα, λόγω ενδεχόμενης μη έγκαιρη ολοκλήρωση σημαντικών έργων»

Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης SWOT επιβεβαιώθηκαν/ επικαιροποιήθηκαν οι βασικές κατευθύνσεις των στρατηγικών προτεραιοτήτων του τομέα των μεταφορών για την περίοδο 2007-2013, όπως παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα κατευθύνσεων στρατηγικής.

Διάγραμμα Κατευθύνσεων Στρατηγικής

	Ισχυρά Σημεία	Αδυναμίες
Ευκαιρίες	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών που προωθεί την ανταγωνιστικότητα της χώρας και συμβάλλει στην εξωστρέφεια της οικονομίας. • Ανάδειξη της Ελλάδας ως κομβικού σημείου της Βαλκανικής και ως συνδετικού κρίκου της Ε.Ε. με τη νοτιοανατολική Μεσόγειο. • Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών. • Βελτίωση της ποιότητας, του κόστους, της ασφάλειας των μετακινήσεων και του επίπεδου εξυπηρέτησης. • Προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων με την υλοποίηση ανταποδοτικών μεταφορικών υποδομών. • Συμπληρωματικότητα και συνέργεια των μεταφορικών υποσυστημάτων που βελτιστοποιεί το σύστημα μεταφορών της χώρας. • Υλοποίηση σημαντικών παρεμβάσεων στο πλαίσιο Κοινοτικών Προγραμμάτων και αυξημένος βαθμός τεχνογνωσίας. 	<ul style="list-style-type: none"> • Σημαντικές επενδύσεις για την ολοκλήρωση του βασικού δικτύου των μεταφορικών υποδομών. • Διοικητική μεταρρύθμιση και εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου των Οργανισμών και φορέων των μεταφορών (ΕΦΣΕ) για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών. • Ενσωμάτωση ευάλωτων ομάδων του πληθυσμού στο σύστημα μεταφορών με κατάλληλες προβλέψεις στις υποδομές και στις παρεχόμενες υπηρεσίες. • Ανάπτυξη διακρατικής εδαφικής συνεργασίας για την ενίσχυση της προσπελασιμότητας των όμορων περιοχών. • Αειφορική πολιτική στον τομέα των μεταφορών με περιορισμό στο ελάχιστο δυνατό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία του συστήματος και οι επιπτώσεις από τις διαφαινόμενες κλιματικές αλλαγές. • Η συνεχής αύξηση του ενεργειακού κόστους των μεταφορικών μέσων.
Απειλές	<ul style="list-style-type: none"> • Απλοποίηση του συστήματος ωρίμανσης των έργων και των διαδικασιών εγκρίσεων / αδειοδοτήσεων και μείωση του χρόνου ωρίμανσης των έργων σε συσχέτιση με τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου. • Βελτίωση της αποτελεσματικότητας των φορέων υλοποίησης για την ομαλή και ταχεία διεκπεραίωση των αυστηρών διαδικασιών εγκρίσεων των Κοινοτικών κανονισμών. • Κάλυψη ανεπάρκειας διατιθέμενων πόρων με σύγχρονα χρηματοδοτικά εργαλεία (Συμβάσεις Παραχώρησης, έργα ΣΔΙΤ κλπ.) • Διαμορφωμένες προτιμήσεις επιλογής μεταφορικού μέσου υπαγορεύουν την ανάγκη εξισορρόπησης της προσφοράς (υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών) με τη ζήτηση. 	<ul style="list-style-type: none"> • Σημαντικές ελλείψεις στη συνέχεια των βασικών μεταφορικών δικτύων και στις συνδέσεις τους με σημαντικά κομβικά σημεία του συστήματος μεταφορών. • Μειωμένη ασφάλεια του συστήματος μεταφορών με βασική αιτία τις ελλείψεις οδικές υποδομές και τα συστήματα ασφαλείας και διαχείρισης της κυκλοφορίας. • . • Ενθάρρυνση της παροχής νέων υπηρεσιών με την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (έξυπνα συστήματα μεταφορών). • Έλλειψη διαθέσιμων πόρων λόγω μείωσης της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης μετά την πρώτη αναθεώρηση του ΕΠ • Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση. • Δυσκολίες ταμειακής ρευστότητας για τις πληρωμές και προμήθειες των Αναδόχων των έργων λόγω των κεφαλαιακών ελέγχων.

Ο Σύμβουλος Αξιολόγησης εκτιμά ότι οι παραπάνω κατευθύνσεις στρατηγικής ανταποκρίνονταν σε πραγματικές ανάγκες και προτεραιότητες του τομέα και οριοθετούσαν ένα αποτελεσματικό πλαίσιο για την διαμόρφωση των επιμέρους πολιτικών ανά υποσύστημα μεταφορών.

4.2. Εκτίμηση της συνεισφοράς των προς ολοκλήρωση παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ στην κάλυψη των αναγκών του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών.

Όπως επισημάνθηκε σε προηγούμενες ενότητες της παρούσας Έκθεσης, η αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΠ διαμορφώθηκε με βάση τις διαπιστωμένες ανάγκες και τα κενά του Τομέα των Μεταφορών, καθώς και τις Εθνικές και Ευρωπαϊκές πολιτικές που αφορούν τον Τομέα. Κατά την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013 ολοκληρώθηκε σχεδόν στο σύνολό του, το βασικό Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας, συνεχίσθηκε η ανάπτυξη του βασικού

σιδηροδρομικού δικτύου, και ολοκληρώθηκε περιορισμένος αριθμός παρεμβάσεων σε λιμένες και αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ. Ειδικότερα, ανά υποσύστημα:

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Χώρας, συνολικού μήκους 2.554χλμ, έχει χαρακτηριστεί στο σύνολό του ΔΕΔ-Μ. Με τις βελτιώσεις των ΠΠ από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007-2013 έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο τμήμα του ΠΑΘΕ/Π (περίπου το 80%), ενώ το υπόλοιπο τμήμα παρουσιάζει ελλείποντες συνδέσμους και παραμένει σε επιμέρους τμήματα εκτός λειτουργίας (τμήμα Κιάτο–Πάτρα) ή με χαμηλά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (τμήματα Πολύκαστρο-Ειδομένη και Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας). Στη διάρκεια της ΠΠ 2007-2013 πραγματοποιήθηκαν σημαντικές εργασίες σε μεγάλα τμήματα του δικτύου, κυρίως επί του βασικού σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, ο οποίος αποτελεί το 74% του συνολικού μήκους του δικτύου. Στο «κλείσιμο» του ΕΠ-ΕΠ έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή 604 χλμ διπλής σιδηροδρομικής γραμμής (ηλεκτροκινούμενη επί των 533 χλμ) και 146 χλμ μονής σιδηροδρομικής γραμμής (ηλεκτροκινούμενη επί των 57 χλμ). Από τα παραπάνω μεγέθη, ολοκληρώνονται 4 χλμ διπλής σιδηροδρομικής γραμμής και 104 χλμ ηλεκτροκίνησης στο τμήμα ΣΚΑ-Κιάτο. Επιπλέον, έχουν εκτελεσθεί εργασίες υποδομής διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός ΤΕΝ-Τ σε 40 χλμ.

Το υψηλής προτεραιότητας τμήμα Κιάτο–Πάτρα, το οποίο εξασφαλίζει τη σύνδεση της Πάτρας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και ολοκληρώνει τη νότια απόληξη του ΠΑΘΕ/Π, καθώς και ο Άξονας Αθήνα-Θεσσαλονίκη, προβλέπεται να ολοκληρωθούν στο πλαίσιο της νέας ΠΠ 2014-2020 σε συνέργεια με τη γραμμή διευκόλυνσης CEF. Η κατασκευή του αρχικά ενταγμένου στο ΕΠ-ΕΠ τμήματος Ροδοδάφνη – Ρίο δεν εκκίνησε στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ, αφενός λόγω σχετικά χαμηλής ωριμότητας του σχετικού έργου, και αφετέρου λόγω έλλειψης πόρων.

Οδικές μεταφορές

Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της Χώρας ανέρχεται σε περίπου 117.000 χλμ. Από αυτά,

- το Εθνικό Οδικό Δίκτυο καλύπτει 10.500 χλμ, μέρος του οποίου, περί τα 4.450 χλμ, είναι χαρακτηρισμένο ως ΔΟΔ.
- το Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο καλύπτει περίπου 31.000χλμ
- το Τοπικό και Αστικό Οδικό Δίκτυο καλύπτει περίπου 75.500χλμ

Με τις βελτιώσεις που επετεύχθησαν στο πλαίσιο των ΠΠ από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007- 2013 ολοκληρώθηκαν περίπου 2.421 χλμ ΔΟΔ, το οποίο αντιστοιχεί περίπου στο 54% του συνολικού ΔΟΔ στην Ελλάδα. Το ΕΠ-ΕΠ συνέβαλε σε αυτά με 572 χλμ (δηλαδή 23,6% στο υλοποιημένο ΔΟΔ ή 13% στο συνολικό ΔΟΔ), τα οποία αφορούν ~155 χλμ του οδικού Άξονα ΠΑΘΕ, 159 χλμ της Ιόνιας Οδού, 79 χλμ του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65), 100 χλμ του οδικού Άξονα Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, ~58 χλμ Καθέτων Αξόνων της Εγνατίας Οδού, καθώς και 21 χλμ στο ΔΟΔ της Περιφέρειας Κρήτης.

Ειδικότερα, όσον αφορά το βασικό (core) διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου, ολοκληρώνονται 1.766 χλμ, το οποίο αντιστοιχεί περίπου στο 96,3% του βασικού (core) ΔΟΔ στην Ελλάδα και υπολείπεται πλέον μόνο η διασυνοριακή σύνδεση της Εγνατίας Οδού με την Αλβανία, μήκους περίπου 68 χλμ. Το ΕΠ-ΕΠ συνέβαλε σε αυτά με 314 χλμ (δηλαδή 17,8% του υλοποιημένου βασικού ΔΟΔ ή 17,1% του συνολικού βασικού ΔΟΔ). Αντίστοιχα, στο αναλυτικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ολοκληρώνονται 655 χλμ, το οποίο αντιστοιχεί περίπου στο 25% του αναλυτικού ΔΟΔ εντός Ελλάδας, εκ των οποίων 258 ολοκληρώνονται από το ΕΠ-ΕΠ (δηλαδή 39% του υλοποιημένου αναλυτικού ΔΟΔ ή 10% του συνολικού αναλυτικού ΔΟΔ).

Επισημαίνεται ότι στον παραπάνω υπολογισμό δεν έχει περιληφθεί η συνεισφορά του ΕΠ-ΕΠ στα έργα Phasing. Σύμφωνα με οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το σύνολο των χλμ για τα έργα αυτά, θα αποδοθεί στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020.

Η ολοκλήρωση των υπόλοιπων τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ, που είχαν συμπεριληφθεί στα αρχικά σχήματα των έργων με Σύμβαση Παραχώρησης και συμπληρώνουν τον υπό υλοποίηση σχεδιασμό της ΠΠ 2007-2013 και εξυπηρετούν τη διασύνδεση των περιοχών της ηπειρωτικής χώρας με το βασικό (core) οδικό δίκτυο και τους κύριους αναπτυξιακούς/συγκοινωνιακούς κόμβους του αναλυτικού δικτύου, προγραμματίζεται να επιτευχθεί, ανάλογως της διαθεσιμότητας πόρων, στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020.

Θαλάσσιες μεταφορές

Με τις βελτιώσεις των ΠΠ από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007- 2013 έχει επιτευχθεί η ολοκλήρωση εργασιών βελτίωσης της υποδομής και λειτουργικότητας σε λιμάνια του βασικού και αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και σε λοιπά λιμάνια. Παρεμβάσεις έχουν πραγματοποιηθεί στους λιμένες Ηγουμενίτσας, Πάτρας, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας-Ν. Καρβάλης, Βόλου, Λαυρίου, Σούδας, Μυκόνου, Ρόδου και Χίου. Επιπλέον έχουν υλοποιηθεί δράσεις ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και πρόληψης ατυχημάτων. Στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ ολοκληρώνονται τέσσερα συνεχιζόμενα από το ΕΠ-ΟΑΛΛΑΑ έργα που αφορούν εργασίες στους λιμένες Πατρών, Μεστών Χίου, Μυκόνου και Καβάλας. Σημειώνεται, ότι στην Τελική Έκθεση υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, που υπεβλήθη το Μάρτιο του 2017, το έργο στο Λιμένα Καβάλας έχει χαρακτηριστεί ως «ημιτελές».

Καθώς δεν προβλέπεται να ολοκληρωθούν οι συνολικές παρεμβάσεις που προβλέπονται στα Σχέδια Γενικής Ανάπτυξης (Master Plan) των κύριων λιμένων, και παράλληλα δεν έχει πραγματοποιηθεί η διασύνδεση επιλεγμένων ηπειρωτικών λιμένων με τα χερσαία δίκτυα των ΔΕΔ-Μ (σιδηροδρομικών και οδικών), η επέκταση του υποσυστήματος των θαλάσσιων μεταφορών για τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων του υστερεί σε μεγάλο βαθμό έναντι των αντίστοιχων προβλέψεων και στόχων που είχαν τεθεί στον αρχικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΕΠ.

Αεροπορικές μεταφορές

Με τις βελτιώσεις που επετεύχθησαν στο πλαίσιο των ΠΠ από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007- 2013 έχει επιτευχθεί η ολοκλήρωση εργασιών σε 18 Αεροδρόμια του Βασικού (3) και Αναλυτικού (15) ΔΕΔ-Μ, από το σύνολο των 37 αεροδρομίων ΔΕΔ-Μ που εξυπηρετούν το εθνικό σύστημα αερομεταφορών στην ηπειρωτική χώρα και τη συνδεσιμότητα νησιωτικών περιφερειών. Οι σχετικές παρεμβάσεις αφορούν τους αερολιμένες Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου (βασικό δίκτυο), Κέρκυρας, Ρόδου, Καστοριάς, Χανίων, Ακτίου, Σάμου, Καλύμνου, Ικαρίας, Σητείας, Ζακύνθου, Σκιάθου, Αγχιάλου, Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων και Καρπάθου (αναλυτικό δίκτυο). Στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ ολοκληρώνονται τρία έργα που αφορούν εργασίες στους αερολιμένες Θεσσαλονίκης, Χανίων και Σκιάθου. Επιπλέον έχουν υλοποιηθεί δράσεις ασφάλειας των αεροδρομίων και της επιβατικής κίνησης. Σημειώνεται, ότι στην Τελική Έκθεση υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, που υπεβλήθη το Μάρτιο του 2017, το έργο στον Αερολιμένα Θεσσαλονίκης έχει χαρακτηριστεί ως «ημιτελές».

Κατά το χρονική στιγμή κλεισίματος του ΕΠ-ΕΠ, ένας μεγάλος αριθμός πρόσθετων αναγκών, κυρίως σε νησιωτικά Α/Δ, δεν θα έχει καλυφθεί. Με δεδομένη την περιορισμένη ικανότητα της Χώρας για τη χρηματοδότηση νέων επενδύσεων, η συμμετοχή του Ιδιωτικού τομέα για την κάλυψη αυτών των αναγκών κρίνεται ζωτικής σημασίας.

4.3. Εκτίμηση της συνεισφοράς των προς ολοκλήρωση παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ στην κάλυψη των αναγκών των τελικά ωφελούμενων από αυτές.

Το ΕΠ-ΕΠ συμβάλλει ουσιαστικά, αν και σε ορισμένες περιπτώσεις εστιασμένα ή «σημειακά», στην ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών, κατάλληλου να ανταποκριθεί στις εξελισσόμενες ανάγκες του πληθυσμού και της οικονομίας, και να εξυπηρετήσει τις ταχέως εξελισσόμενες συνθήκες ανταγωνισμού, επηρεάζοντας θετικά το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Η συνεισφορά των ολοκληρούμενων

παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ στην κάλυψη των αναγκών των τελικά ωφελούμενων, εντοπίζεται κυρίως στα ακόλουθα.

Ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών

Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στο εθνικό έδαφος, θέτει τις βάσεις για τη στήριξη ευρύτερων πολιτικών που αφορούν προτεραιότητες ευημερίας και ανάπτυξης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Η ολοκλήρωση σημαντικών μεταφορικών υποδομών που ανταποκρίνονται στις ανάγκες της χώρας και συνάδουν πλήρως με τις προτεραιότητες της Κοινοτικής πολιτικής μεταφορών και τις αρχές της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης, διαμορφώνουν ένα πλαίσιο ικανό να στηρίξει όλους τους εγχώριους παραγωγικούς τομείς, αλλά και κάθε ατομική πρωτοβουλία ξεχωριστά. Η βελτίωση της προσπελασιμότητας μεταξύ μεγάλων πόλεων στηρίζει την επιβατική κίνηση και μειώνει το κόστος μεταφοράς πρώτων και ενδιάμεσων υλών και τελικών προϊόντων. Επομένως, στηρίζεται η ανταγωνιστικότητα των παραγωγικών μονάδων και δραστηριοτήτων σε όλες τις κλίμακες – στο σύνολο της Ε.Ε., στο σύνολο της Ελλάδας, αλλά και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Κατ' επέκταση, η βελτίωση της προσπελασιμότητας επιδρά σε χαρακτηριστικά όπως η βιώσιμη επιχειρηματικότητα, η απασχόληση και η μείωση της ανεργίας στις διάφορες μορφές της, τα εισοδήματα κ.α

Σε ποιοτικό επίπεδο, η ολοκλήρωση βασικών οδικών αξόνων που εντάσσονται στα ΔΕΔ-Μ, όπως ο Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ, η Ιόνια Οδός και οι κάθετες συνδέσεις της Εγνατίας Οδού με συνοριακές χερσαίες πύλες, ενισχύει τον ρόλο της χώρας ως κόμβου διεθνών μεταφορών, με σημαντικά οικονομικά οφέλη. Στην ίδια κατεύθυνση συμβάλλει η βελτίωση της υποδομής των λιμένων που λειτουργούν ως «πύλες» της χώρας προς την Δυτική Ευρώπη και συνιστούν αναπόσπαστα λειτουργικά στοιχεία των ΔΔΜ και της Θαλάσσιας Αρτηρίας Αδριατικής – Ιονίου, αλλά και η συμπλήρωση ή/και αναβάθμιση της υποδομής των αεροδρομίων της χώρας. Υπό το πρίσμα της διευκόλυνσης της υπάρχουσας αλλά και προσέλκυση νέας πρόσθετης τουριστικής κίνησης, η αναβάθμιση των «πυλών» εισόδου-εξόδου της χώρας, αποφέρει σημαντικά οφέλη τόσο σε Εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο, με πολλές μικρές επιχειρήσεις να στηρίζονται αποκλειστικά σε αυτήν. Αντίστοιχα, η ολοκλήρωση των απαραίτητων παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π αυξάνει την ανταγωνιστικότητα του σιδηρόδρομου ως ένα αξιόπιστο και φιλικό προς το περιβάλλον εναλλακτικό δίκτυο μεταφορών. Σε συνδυασμό με την επιδίωξη βιώσιμης ανάπτυξης και αύξησης της ανταγωνιστικότητας μέσω της δημιουργίας υποδομών συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες δημιουργούν τις αναγκαίες συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταφορικών υπηρεσιών και την αύξηση της παραγωγικότητας του τομέα, αλλά και την αύξηση της κινητικότητας ατόμων και προϊόντων, τα οφέλη του σιδηρόδρομου προς τους πολίτες αλλά και τις επιχειρήσεις μεγιστοποιούνται.

Συνοχή των τοπικών κοινωνιών της Χώρας

Εξασφαλίζοντας την προσβασιμότητα και αυξάνοντας την προσπελασιμότητα ακόμη και στις ιδιαίτερα απομονωμένες περιοχές είτε με τις ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ είτε με τη διασύνδεση του Εθνικού και Διαπεριφερειακού οδικού δικτύου με αυτά, προωθείται η οικονομική και κοινωνική συνοχή των τοπικών οικονομιών και κατ' επέκταση της Χώρας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η τόνωση της δημογραφικής και παραγωγικής ανάπτυξης των ορεινών, παραμεθόριων και νησιωτικών περιοχών, συμβάλλοντας στη μείωση της συγκέντρωσης μεγάλου μεριδίου του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα. Ενδεικτικά αναφέρονται περιφέρειες όπως η Κρήτη, η Θεσσαλία, η Ήπειρος και η Νότια Πελοπόννησος, οι οποίες κυρίως μέσω των οδικών παρεμβάσεων του ΒΟΑΚ, του ΠΑΘΕ, της Ιόνιας Οδού, του Ε65 και του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, αλλά και του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π, εξασφαλίζουν σε ένα σημαντικό μέρος του Ελληνικού πληθυσμού την πρόσβαση στα δίκτυα ΔΕΔ-Μ της Χώρας. Αντίστοιχα με τις χερσαίες μεταφορές, οι παρεμβάσεις σε λιμενικές υποδομές εξασφαλίζουν τη σύνδεση απομακρυσμένων περιοχών όπως αυτές των νήσων Χίου και Μυκόνου, ενώ στην ίδια κατεύθυνση συμβάλλει και η αναβάθμιση του Α/Δ Χανίων στην περιφέρεια της Κρήτης.

Η αναβάθμιση των επιπέδων εξυπηρέτησης σε όλα τα μεταφορικά δίκτυα και η βελτίωση των συνθηκών ασφαλούς μεταφοράς και μετακίνησης για το σύνολο του πληθυσμού σε όλες ενδεικτικές τις Περιφέρειες της Χώρας συμβάλλουν ουσιαστικά στην τοπική ανάπτυξη.

Τέλος, τα οφέλη των χρηστών των μεταφορικών υποδομών από την υλοποίηση πρόσθετων δράσεων για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας των μεταφορών εν γένει, δεν αφήνουν κανένα περιθώριο αμφισβήτησης, της αναγκαιότητάς τους. Στις οδικές μεταφορές οι προμήθειες εξοπλισμού της Ελληνικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σώματος, καθώς και η άρση επικυδυνότητας σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου είναι ένα μικρό, αλλά κρίσιμο μέρος των αναγκών παρεμβάσεων που απαιτούνται στο συνολικό οδικό δίκτυο της Χώρας. Αντίστοιχα, στις θαλάσσιες και στις αεροπορικές μεταφορές η προμήθεια φωτοσημαντήρων για τη διαχείριση της ναυσιπλοΐας, καθώς και σύγχρονων συστημάτων και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων, αποτελούν ένα μικρό, αλλά ειδικής σημασίας, μέρος δράσεων που πρέπει να στηρίζει ένα σύγχρονο σύστημα μεταφορών .

Ανάπτυξη με σεβασμό στο περιβάλλον

Η ανάπτυξη του συστήματος των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων αποτελεί έναν από τους παράλληλους Στρατηγικούς Στόχους του ΕΠ, ο οποίος αντανάκλα την επιδίωξη συμβολής στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και υλοποίησης του συνόλου των παρεμβάσεων του ΕΠ. Ιδιαίτερα στις τοπικές κοινωνίες της περιφέρειας καταγράφεται έντονα η απαίτηση ανάπτυξης μεταφορικών υποδομών με σεβασμό στο περιβάλλον.

Προκειμένου να εξεταστούν οι σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του ΕΠ, για την έγκαιρη λήψη τυχόν διορθωτικών μέτρων, εκπονήθηκε με βάση την Οδηγία 2001/42 και την ΚΥΑ 107017/2006, η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ΕΠ η οποία εγκρίθηκε με την ΚΥΑ 127182/10-8-2007. Η εν λόγω ΚΥΑ καθόριζε εκτός των άλλων τις αναγκαίες διαδικασίες και το πλαίσιο προκειμένου να παρακολουθείται και να αξιολογείται έγκαιρα η περιβαλλοντική επίδοση του ΕΠ. Με την εν λόγω διαδικασία και στο πλαίσιο των αρχών της πρόληψης και προφύλαξης, θεσπίστηκαν επιπλέον και τα αναγκαία μέτρα, οι όροι και οι περιορισμοί μέσω των οποίων εξασφαλιζόνταν ότι το ΕΠ θα υλοποιηθεί με βάση τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Σε πρώτο στάδιο, είχαν εκτιμηθεί, ανά μεμονωμένη παρέμβαση του ΕΠ, οι δυνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την υλοποίησή τους μέσω της διαδικασίας της περιβαλλοντικής αδειοδότησης (ν. 4014/11 «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 209/Α/2011)).

Η περιβαλλοντική επίδοση του Προγράμματος εξετάστηκε μέσω των ετησίων εκθέσεων και της συγκριτικής έκθεσης περιβαλλοντικής παρακολούθησης της ΣΜΠΕ του ΕΠ. Οι εν λόγω εκθέσεις αποτέλεσαν το μέσο επαλήθευσης των πληροφοριών και των εκτιμήσεων της ΣΜΠΕ με βάση τις οποίες δεν προέκυπταν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την εφαρμογή των παρεμβάσεων του Προγράμματος.

Όμως στην 3^η Αναθεώρηση του Προγράμματος ενισχύθηκαν αναγκαστικά οι οδικές μεταφορές ώστε να εξασφαλισθεί η ολοκλήρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης, σε βάρος της ανάπτυξης του συγκριτικά πιο φιλικού προς το περιβάλλον σιδηροδρομικού δικτύου. Η αλλαγή αυτή της εστίασης των προτεραιοτήτων του ΕΠ-ΕΠ περιόρισε τα δυνητικά οφέλη από την προώθηση των σιδηροδρομικών υποδομών που θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν μέσω του ΕΠ-ΕΠ. Μέσω της διαδικασίας του Περιβαλλοντικού Προέλεγχου της ΣΜΠΕ του Προγράμματος κατά την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ ωστόσο, και κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠΕΝ (Α.Π. 153948/14-12-2015), επιβεβαιώθηκε ότι οι τροποποιήσεις του αναθεωρημένου Προγράμματος δεν θα είχαν σημαντικές δυσμενείς διαφοροποιήσεις ως προς τις επιπτώσεις στο περιβάλλον σε σχέση με το αρχικώς εγκριθέν ΕΠ.

Ανάπτυξη με σεβασμό στον άνθρωπο

Η συμβολή του ΕΠ-ΕΠ σε θέματα ισότητας είναι ουδέτερη, δεδομένου ότι οι μεταφορικές υποδομές εξυπηρετούν εξίσου τα δύο φύλα και δημιουργούν ευκαιρίες και για τα δύο φύλα. Το ΕΠ-ΕΠ από την φύση του, δεν μπορεί να περιλαμβάνει στοχευμένες δράσεις προς την κατεύθυνση αυτή. Όσον αφορά όμως τη μέριμνα για τις ειδικές ομάδες πληθυσμού και ιδιαίτερα τα ΑμεΑ, η στρατηγική, οι στόχοι και οι προτεραιότητες του ΕΠ-ΕΠ έχουν ενσωματώσει τις αρχές της μη διάκρισης και της διευκόλυνσης της πρόσβασης στα μέσα μεταφοράς και της μετακίνησης στους σταθμούς των μεταφορικών δικτύων, κατά την απαίτηση του Άρθρου 16 του Γενικού Κανονισμού. Η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των ειδικών ομάδων πληθυσμού εντοπίζεται ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές υποδομές και κυρίως στην αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και τη βελτίωση των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Η διευκόλυνση της δυνατότητας πρόσβασης των Ατόμων με Αναπηρία στα μέσα μεταφοράς διασφαλίσθηκε μέσω των κριτηρίων ένταξης των πράξεων στο ΕΠ και των προδιαγραφών κατασκευής των έργων (π.χ. στα μέσα σταθερής τροχιάς), όπου συμπεριλαμβάνονται οι απαιτήσεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε σταθμούς και οχήματα των ευπαθών ομάδων πληθυσμού με κινητικά προβλήματα ή δυσκολίες. Κατά την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ, λήφθηκαν όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου οι δράσεις του να ενσωματώνουν τις ανωτέρω διαστάσεις όπου απαιτείται.

Σημειώνεται ότι το 2009 πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις μεταξύ εκπροσώπων της τ.ΕΥΔ ΕΠ-ΕΠ, της τ.ΕΔΑΜ και της αρμόδιας υπηρεσίας (Ειδική Υπηρεσία Θεσμικής Υποστήριξης - ΕΥΘΥ) του ΥΠΟΙΑΝ, για την διαμόρφωση της εξειδίκευσης του κριτηρίου αξιολόγησης Γ4 «Τήρηση των κανόνων για την εξασφάλιση προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία» και την εφαρμογή του κριτηρίου για συγχρηματοδοτούμενα από το ΕΠ-ΕΠ έργα υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ ενέκρινε την προταθείσα από την ΕΥΘΥ τροποποίηση (απόφαση έγκρισης με α.π. 8125 / 3-2-2010) και το κριτήριο Γ4 εξειδικεύτηκε τελικά με την ενσωμάτωση και των σχετικών παρατηρήσεων της Ε.Σ.ΑμεΑ.

4.4. Αξιολόγηση των τελικά υλοποιημένων παρεμβάσεων σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό τους.

Το περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ επηρεάσθηκε στη διάρκεια της υλοποίησης του Προγράμματος από πολλές παραμέτρους με σημαντική επίπτωση στους ρυθμούς υλοποίησης και επίτευξης των στόχων του. Σημαντικότερες ήταν εκείνες που σχετίζονται με την τρέχουσα οικονομική κρίση, που έως σήμερα έχει επιφέρει μεταξύ άλλων τις ακόλουθες επιπτώσεις:

- (α) μειωμένη χρηματοδότηση των αναγκαίων (μη επιλέξιμων) εθνικών δαπανών (για απαλλοτριώσεις, συμπληρωματικές συμβάσεις, αρχαιολογικές ανασκαφές κ.α.),
- (β) καθυστέρηση της αποπληρωμής ήδη τιμολογημένων εργασιών δημοσίων έργων και μελετών,
- (γ) περιορισμό των δημοπρατήσεων δημοσίων έργων,
- (δ) επιφυλακτικότητα των Τραπεζών, που έχουν περιορίσει οριζόντια τα δάνεια τους σε όλους τους κλάδους της οικονομίας συμπεριλαμβανομένου του τεχνικού κλάδου,
- (ε) κακή οικονομική κατάσταση των τεχνικών εταιρειών – αναδόχων των έργων,
- (στ) προβλήματα στις Ανώνυμες Εταιρίες του Ελληνικού Δημοσίου που λειτούργησαν στο παρελθόν ως κινητήριος δύναμη στην επιτυχημένη διαχείριση των έργων και
- (ζ) περιορισμούς στην κίνηση κεφαλαίων που επεβλήθησαν από την 29η Ιουνίου 2015 και ενέτειναν το πρόβλημα ρευστότητας.

Η αναδιάρθρωση (reset) των πέντε Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ) και η επανεκκίνηση των εργασιών στις ΣΠ μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα παύσης, αποτέλεσε την πλέον κρίσιμη παράμετρο τόσο για την πορεία υλοποίησης όσο και για την επίτευξη των στόχων και των

αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ. Δεν επηρέασε μόνο τα ίδια τα έργα των ΣΠ, αλλά επέφερε και αλλαγές στο σχεδιασμό των λοιπών έργων στο πλαίσιο της 2^{ης} Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ.

Η πλειονότητα των έργων του ΕΠ-ΕΠ, παρότι παρουσίασαν σημαντικές καθυστερήσεις, ολοκληρώνεται στο τέλος της ΠΠ 2007-2013, με υλοποιημένο το αρχικά περιγεγραμμένο φυσικό αντικείμενο. Ωστόσο, μεταβολές σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό τους εντοπίζονται σε παρεμβάσεις που μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις κατηγορίες :

- Έργα που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης,
- Ημιτελή έργα, σύμφωνα με την Τελική Έκθεση υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ,
- Έργα που η ολοκλήρωσή τους θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020 - «Phasing»,
- Έργα που διακριτό μέρος των εργασιών τους μεταφέρεται στην ΠΠ 2014-2020.

Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται δύο έργα που υλοποιούνται με ΣΠ: η ΣΠ του οδικού Άξονα «ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ-ΤΣΑΚΩΝΑ» (ΕΚΠΠΤ) και η ΣΠ του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65). Σύμφωνα με την συμφωνία επανεκκίνησης, το φυσικό αντικείμενο της ΣΠ ΕΚΠΠΤ μειώνεται μέχρι την Πάτρα και το υπολειπόμενο φυσικό αντικείμενο μεταφέρεται στον προγραμματισμό της ΠΠ 2014-2020. Αντίστοιχα, το φυσικό αντικείμενο της ΣΠ Ε65 περιορίστηκε στο τμήμα «Ξυνιάδα – Τρίκαλα», ενώ μέρος των υπολειπόμενων τμημάτων (Λαμία - Ξυνιάδα) προτείνεται να υλοποιηθεί στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020.

Στη δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται 8 πράξεις που αντιστοιχούν σε 6 έργα, με βάση την Τελική Έκθεση υλοποίησης. Πρόκειται για 2 έργα οδικών μεταφορών, 2 έργα σιδηροδρομικών μεταφορών, 1 έργο θαλάσσιων μεταφορών και 1 έργο αεροπορικών μεταφορών τα οποία δεν ολοκληρώθηκαν στο «κλείσιμο» του ΕΠ-ΕΠ και συμπεριλήφθησαν στον κατάλογο των ημιτελών. Το αντικείμενο των έργων αυτών θα πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι 31/03/2019, διαφορετικά θα επιβληθούν οι οριζόμενες στον Κανονισμό κυρώσεις.

Στην τρίτη κατηγορία περιλαμβάνονται 4 έργα οδικών μεταφορών και 1 έργο σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο διαχωρισμός των εργασιών που εκτελούνται σε κάθε μια από τις ΠΠ είναι συνδυασμός της δυναμικής των έργων, αλλά και των διαθέσιμων πόρων του ΕΠ-ΕΠ. Τα υπολειπόμενα τμήματα των έργων έχουν περιληφθεί στον Προγραμματισμό της ΠΠ 2014-2020 και συγκεκριμένα στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Στην τέταρτη κατηγορία περιλαμβάνονται τα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα του ΠΑΘΕ/Π. Πρόκειται για εργασίες στα τμήματα Τιθορέα-Λιανοκλάδι-Δομοκός και Ροδοδάφνη-Ρίο. Στο έργο Τιθορέα-Λιανοκλάδι-Δομοκός υπήρξαν σοβαρές καθυστερήσεις στη συμβασιοποίηση και αποφασίστηκε οι υπολειπόμενες εργασίες, η επιδομή και οι συμπληρωματικές εργασίες ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης να προταθούν προς υλοποίηση στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020, με πόρους του CEF 2014-2020. Η απόφαση αυτή έχει γίνει αποδεκτή από την Ε.Ε. και το έργο υλοποιείται. Στο έργο Ροδοδάφνη-Ρίο, το οποίο αρχικά είχε περιληφθεί στον ΑΠ Β' του ΕΠ-ΕΠ, επίσης παρουσιάστηκαν καθυστερήσεις στην συμβασιοποίηση και με βάση το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί εντός της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου. Μέρος του έργου προτάθηκε προς υλοποίηση με πόρους του CEF 2014-2020, το οποίο έγινε αποδεκτό και το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του CEF.

4.5. Συμπεράσματα

Η στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ εστίασε στην ανάπτυξη των φυσικών υποδομών και των υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών, με στόχο την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας στο σύνολο της επικράτειας της χώρας και την αναβάθμιση των διεθνών και διευρωπαϊκών διασυνδέσεων της. Έμφαση δόθηκε πρωτίστως στην ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, καθώς και στη συμπλήρωση των ασυνεχειών των μεταφορικών δικτύων, με στόχο τόσο την επίτευξη της συμπληρωματικότητας και της

λειτουργικότητας των ήδη υλοποιημένων παρεμβάσεων προηγούμενων Προγραμματικών Περιόδων, όσο και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης. Οι παρεμβάσεις αφορούν την ανάπτυξη των φυσικών υποδομών σε τέσσερα υποσυστήματα του τομέα των μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, και αεροπορικές μεταφορές).

Το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί κατά την περίοδο του κλεισίματος του ΕΠ-ΕΠ είναι σημαντικά διαφορετικό από εκείνο που επικρατούσε κατά τη διάρκεια κατάρτισης του Προγράμματος. Συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός του Προγράμματος προϋπέθετε ότι η υλοποίηση θα λάμβανε χώρα σε συνθήκες οικονομικής σταθερότητας, προϋπόθεση που όχι μόνο δεν επιβεβαιώθηκε, αλλά αντίθετα υπήρξε πλήρης ανατροπή των δεδομένων που σχετίζονταν με αυτήν, οδηγώντας σε αναθεωρήσεις του σχεδιασμού του Προγράμματος ώστε αυτό να προσαρμοστεί κατά το βέλτιστο τρόπο στις περιρρέουσες συνθήκες, στις δυνατότητες χρηματοδότησης και στις μεταβαλλόμενες προτεραιότητες. Παρά τις σημαντικές αλλαγές, με βάση την εικόνα των ολοκληρούμενων από το ΕΠ-ΕΠ παρεμβάσεων δεν προκύπτει κρίσιμη απόκλιση από τη συνολική Λογική της Παρέμβασης του ΕΠ-ΕΠ που αποτυπώνεται στην 3η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ. Άλλωστε αυτή η αναθεώρηση είχε ως γνώμονα την ευρωπαϊκή και την εθνική πολιτική για τον τομέα των μεταφορών και μεταφορικών υποδομών και τις διαχρονικά διαπιστωμένες και επιβεβαιωμένες ανάγκες των μεταφορικών υποδομών, και το ΕΠ-ΕΠ εξακολούθησε, μετά την 3^η Αναθεώρησή του, να εξυπηρετεί ανάγκες για παρεμβάσεις υψηλής προτεραιότητας, οι οποίες παραμένουν σε υψηλό βαθμό ανελαστικές και αφορούν σε μεγάλο βαθμό ανειλημμένες υποχρεώσεις, μεταξύ άλλων και ως προς τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, αλλά και σημαντικούς τρέχοντες Εθνικούς στόχους. Η στρατηγική του Προγράμματος εξακολουθεί να είναι ευθυγραμμισμένη με την αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ, καθώς οι Άξονες Προτεραιότητάς του εξακολουθούν να συμβάλλουν άμεσα στην επίτευξη του Γενικού Στόχου (ΓΣ) 13 του ΕΣΠΑ «Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας».

Ως προς τη συνέπεια του προγραμματισμού και την εσωτερική λογική της στρατηγικής του ΕΠ-ΕΠ διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

- Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές: Διατηρήθηκε ως το τέλος της περιόδου υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ υψηλός βαθμός συνέργειας με τη στρατηγική ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Οδικών Αξόνων, και το ΕΠ-ΕΠ συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη των κύριων διαπεριφερειακών τροφοδοτικών συνδέσμων τους (Ειδικοί στόχοι Α1, Α2, Ζ1, Ζ2). Οι Ειδικοί στόχοι Α1 και Ζ1 που αφορούν την ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων η κατασκευή των οποίων είχε ξεκινήσει στο πλαίσιο της ΠΠ 2000-2006 επιτυγχάνονται σε ικανοποιητικό βαθμό (δεδομένων των συνθηκών υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ) από τα ενταγμένα έργα των ΑΠ Α' και Ζ'. Η συμβολή όμως των ενταγμένων έργων του ΑΠ Α' στους Ειδικούς Στόχους Α3, Α4 και Α5 είναι περιορισμένη.
- Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές: Η συμβολή, μέσω των ενταγμένων στους ΑΠ Β' και Η' έργων, στην βασική επιδίωξη της ολοκλήρωσης του Βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, είναι ικανοποιητική αλλά μικρότερη της αρχικά επιδιωκόμενης (Ειδικοί Στόχοι Β.1 και Η.1) είναι ικανοποιητική αλλά μικρότερη της αρχικά επιδιωκόμενης. Η ολοκλήρωση της κατασκευής σημαντικών τμημάτων του Σιδηροδρομικού Άξονα έχει πλέον μεταφερθεί στη στοχοθεσία της ΠΠ 2014-2020. Η συμβολή του ΕΠ-ΕΠ μέσω των ενταγμένα στους ΑΠ Β' και Η' έργων (Ειδικοί Στόχοι Β.2 και Η.2) στην βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών και την βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας είναι περιορισμένη .
- Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές: Η συμβολή, μέσω των ενταγμένων στους ΑΠ Γ και Θ έργων (Ειδικοί Στόχοι Γ.1 και Θ.1) στην βασική επιδίωξη της βελτίωσης και περαιτέρω ανάπτυξης του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και την διασύνδεση των Λιμένων με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα είναι περιορισμένη, και επετεύχθη με παρεμβάσεις μικρής κλίμακας στους λιμένες Μυκόνου και Καβάλας. Μικρή συμβολή στην βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας επιτυγχάνεται από τα ενταγμένα στους ΑΠ Γ' και Θ' έργα

(Ειδικοί Στόχοι Γ.2 και Θ.2) με παρεμβάσεις μικρής κλίμακας. Περιορισμένη είναι και η συμβολή στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, μέσω του Ειδικού Στόχου Γ.3, καθώς αφορά σε μικρής έκτασης υπολειπόμενο αντικείμενο από την ΠΠ 2000-2006.

- Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές: Η συμβολή του ΕΠ-ΕΠ, μέσω των ενταγμένων στους ΑΠ Δ' και Ι' έργων (Ειδικοί Στόχοι Δ.1 και Ι.1) στην αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας είναι ικανοποιητική αλλά μικρότερη της αρχικά επιδιωχθείσης και οφείλεται κυρίως στην ολοκλήρωση του Α/Δ Μακεδονία. Η αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων εξυπηρετείται σε μικρό βαθμό από το ενταγμένο έργο στον ΑΠ Ι', μέσω του Ειδικού Στόχου Ι.2.

Με βάση τα ανωτέρω εκτιμάται ότι η στοχοθεσία σε επίπεδο Ειδικών Στόχων εξακολουθεί να είναι κατάλληλη για να εξασφαλίσει επαρκή συμβολή στην επίτευξη των Γενικών Στόχων και συμβατή με τις ευρωπαϊκές και εθνικές κατευθύνσεις και πολιτικές για τον τομέα, και καλύπτει σε γενικές γραμμές τις επιδιώξεις που τέθηκαν κατά την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ για τις τέσσερις θεματικές ενότητες (Οδικές Μεταφορές και Οδική Ασφάλεια, Σιδηροδρομικές Μεταφορές, Θαλάσσιες Μεταφορές και Αεροπορικές Μεταφορές / Ασφάλεια Αερομεταφορών), κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί σε ένα γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ.

Η ιεράρχηση των Γενικών στόχων με βάση τα τελικά υλοποιηθέντα έργα, επιβεβαιώνει την εστίαση του Προγράμματος στον τομέα των οδικών μεταφορών ως επακόλουθο κυρίως της ανάγκης να δοθεί προτεραιότητα στα έργα που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης και στα λοιπά συνεχιζόμενα από την ΠΠ 2000-2006 οδικά έργα που εξυπηρετούν σημαντικές παρεμβάσεις υψηλής Εθνικής και Κοινοτικής προτεραιότητας και διασφαλίζουν την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας στον τομέα των μεταφορών. Επιπλέον, αποτυπώνεται η συμβολή του ΕΠ-ΕΠ στην προώθηση της ανάπτυξης που αποτελούν τη βάση για την ολοκλήρωση των αντίστοιχων τμημάτων στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020. Η συνδρομή στις Θαλάσσιες Μεταφορές, στις Αεροπορικές Μεταφορές και στην Ασφάλεια Μεταφορών αποτιμάται ως περιορισμένη σε σχέση με τις συνολικές ανάγκες αυτών των υποτομέων του συστήματος μεταφορικών υποδομών.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ

5.1. Διασφάλιση απαραίτητων Εθνικών πόρων για την ολοκλήρωση παρεμβάσεων μετά το πέρας του ΕΠ-ΕΠ

Οι ανάγκες που καλύπτονται από την υλοποίηση μιας παρέμβασης, καθώς και το επίπεδο προσβασιμότητας/λειτουργικότητας που θα εξασφαλισθεί με την ολοκλήρωσή της, εξετάζονται κατά την ένταξη της πράξης στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Συνεπώς, βάσει της εξέτασης της τεχνικής οικονομικής εκτίμησης σχετικά με τα αναμενόμενα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη παρέμβαση, εξασφαλίζεται και καθορίζεται επακριβώς το ποιοτικό και ποσοτικό αναμενόμενο αποτέλεσμα.

Σύμφωνα με το άρθρο 88 του Καν. 1083/2006 όπως ισχύει, «μία πράξη θεωρείται ότι έχει περατωθεί, εάν οι δραστηριότητες της όντως πραγματοποιήθηκαν και έχουν καταβληθεί όλες οι σχετικές δαπάνες των δικαιούχων και η αντίστοιχη δημόσια συνεισφορά». Επίσης, σύμφωνα με την Παράγραφο 3.5 της Απόφασης 2771/2015, κατά το χρόνο υποβολής των εγγράφων κλεισίματος, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι όλα τα σχέδια που περιλαμβάνονται στο κλείσιμο του Προγράμματος είναι λειτουργούντα, ήτοι ολοκληρωμένα και σε χρήση, θεωρούμενα έτσι ως επιλέξιμα. Από τους παραπάνω ορισμούς προκύπτει, ότι η ολοκλήρωση μίας πράξης περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- Ολοκλήρωση φυσικού αντικείμενου (Οι δραστηριότητες έχουν υλοποιηθεί και δεν απαιτείται επιπλέον δραστηριότητα για να ολοκληρωθεί η πράξη)
- Ολοκλήρωση οικονομικού αντικείμενου (Οι δικαιούχοι έχουν πληρώσει όλες τις δαπάνες και δεν απαιτείται να γίνουν επιπλέον πληρωμές)
- Λειτουργικότητα /Χρήση (Τα έργα είναι λειτουργούντα και σε χρήση. Σε περίπτωση μη λειτουργούντων έργων, αυτά θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέσα σε προθεσμία δύο ετών από την υποβολή των εγγράφων κλεισίματος).

Ειδικότερα, το φυσικό αντικείμενο μιας πράξης ολοκληρώνεται με την ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου όλων των υποέργων που την αποτελούν. Η ολοκλήρωση φυσικού αντικείμενου κάθε υποέργου πραγματοποιείται τη χρονική στιγμή κατά την οποία διαπιστώνεται και πιστοποιείται από τον δικαιούχο, με προκαθορισμένες και θεσμοθετημένες διοικητικές ενέργειες, ότι το φυσικό αντικείμενο του υποέργου ολοκληρώθηκε όπως προβλεπόταν στην αντίστοιχη σύμβαση ή άλλη νομική δέσμευση. Τα έγγραφα με τα οποία πιστοποιείται η ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου εξαρτώνται από το είδος του υποέργου και εξειδικεύονται στις αντίστοιχες λίστες ολοκλήρωσης (λίστα ολοκλήρωσης αυτεπιστασίας, μελετών κλπ).

Σύμφωνα με την Εγκύκλιο 127588/ΕΥΘΥ/09.12.2015 «Ολοκλήρωση Πράξεων που συγχρηματοδοτούνται από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα ΕΣΠΑ 2007-2013» και τις συμπληρωματικές οδηγίες με το Αρ. Πρωτ. 111062/ΕΥΘΥ 1024/20-10-2016, μία πράξη θεωρείται λειτουργική / σε χρήση εφόσον:

- Η υλοποίησή της εξασφαλίζει την επίτευξη του σκοπού για τον οποίο εντάχθηκε
- Οι όποιες παράλληλες ενέργειες απαιτούνται για την θέση σε λειτουργία έχουν ολοκληρωθεί και η πράξη έχει τεθεί σε λειτουργία / σε χρήση. Ειδικά σε ότι αφορά τα Μεγάλα Έργα του ΕΣΠΑ 2007-2013, κατά την έννοια του άρθρου 39 του Κανονισμού 1083/2006 όπως ισχύει, η ολοκλήρωση/λειτουργία/χρήση ενός Μεγάλου Έργου σχετίζεται με τον προσδιορισμένο στόχο του έργου, όπως αυτός αποτυπώνεται στην Απόφαση της ΕΕ για την έγκριση του Μεγάλου Έργου, καθώς και τα παραρτήματα αυτής.

Με την ολοκλήρωση του φυσικού και οικονομικού αντικείμενου της Πράξης ο Δικαιούχος υποβάλλει στη ΔΑ του Επιχειρησιακού Προγράμματος Έκθεση Ολοκλήρωσης Πράξης συνοδευόμενη από την αναγκαία τεκμηρίωση. Στην Έκθεση Ολοκλήρωσης Πράξης μεταξύ άλλων περιγράφεται: «το υλοποιηθέν φυσικό αντικείμενο και τα αντίστοιχα παραδοτέα, οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν και το αποτέλεσμα που επιτεύχθηκε σε σχέση με το εγκριθέν και το λειτουργικό αποτέλεσμα της πράξης..», προκειμένου η ΔΑ ή ο ΕΦΔ να

οριστικοποιήσει το συγχρηματοδοτούμενο φυσικό και οικονομικό αντικείμενο και να βεβαιώσει την τήρηση των υποχρεώσεων που είχε αναλάβει ο Δικαιούχος με την Απόφαση Ένταξης της πράξης και το Σύμφωνο Αποδοχής Όρων Απόφασης Ένταξης Πράξης και Υποχρεώσεων Δικαιούχου. Στη συνέχεια η ΔΑ ή ο ΕΦΔ εξετάζει τα στοιχεία που έχουν υποβληθεί με την Έκθεση Ολοκλήρωσης Πράξης του Δικαιούχου και αυτών που τηρεί η ΔΑ/ΕΦΔ στο φάκελο του έργου και στο ΟΠΣ, προκειμένου να επαληθεύσει μεταξύ άλλων: «τα παραδοτέα (φυσικό αντικείμενο) της πράξης και την ικανοποίηση του λειτουργικού αποτελέσματος αυτής...». Με το πέρας της διοικητικής ή/και επιτόπιας επαλήθευσης η ΔΑ ή ο ΕΦΔ, οριστικοποιεί τα στοιχεία της πράξης και εκδίδει, μετά από έγκριση του Γενικού ή Ειδικού Γραμματέα ο οποίος προϊστάται της ΔΑ ή του ΕΦΔ, Απόφαση Ολοκλήρωσης Πράξης. Συνεπώς, για τα έργα που ολοκληρώνονται και εκδίδεται η παραπάνω Απόφαση, επιβεβαιώνεται η πρόσβαση των τελικά ωφελούμενων στις εκροές και τα αποτελέσματα των παρεμβάσεων τους.

Σύμφωνα όμως με την Τελική Έκθεση υλοποίησης το Μάρτιο του 2017, 8 πράξεις του ΕΠ-ΕΠ δεν ολοκληρώθηκαν έως την τελική προθεσμία για την υποβολή των εγγράφων κλεισίματος των ΕΠ. Τα έργα αυτά συμπεριλήφθηκαν στην τελική έκθεση ως «Ημιτελή Έργα». Η εισαγωγή των μη λειτουργουσών (ημιτελών) πράξεων στην δήλωση κλεισίματος σημαίνει ανάληψη δέσμευσης για την ολοκλήρωση των πράξεων το αργότερο μέχρι 31/03/2019, δηλαδή 2 έτη μετά την προθεσμία υποβολής των εγγράφων κλεισίματος. Βασικό κριτήριο για το χαρακτηρισμό μιας πράξης ως «ημιτελούς» είναι η προοπτική ολοκλήρωσης της εντός του προαναφερθέντος χρονικού διαστήματος. Στο πλαίσιο αυτό και δεδομένου ότι η ολοκλήρωση των πράξεων αυτών χρηματοδοτείται μόνο από εθνικούς πόρους, έχουν εκδοθεί ειδικές εγκύκλιοι και έχουν δοθεί οδηγίες διαχείρισης των πράξεων αυτών. Συνεπώς, βάση της κατάταξής τους στην εν λόγω κατηγορία εκτιμάται ότι και οι 8 πράξεις θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι 31/03/2019 με αμιγώς Εθνικούς Πόρους.

Η διερεύνηση του βαθμού συμβολής του συνόλου των παρεμβάσεων (περιλαμβάνονται και τα ημιτελή έργα) στις αναμενόμενες εκροές - αποτελέσματα του Επιχειρησιακού Προγράμματος, βασίζεται στη δημιουργία μίας μήτρας συνάφειας μεταξύ των έργων ανά Άξονα Προτεραιότητας, και των αναμενόμενων εκροών και αποτελεσμάτων (στόχοι του ΕΠ-ΕΠ) του Προγράμματος. Για διευκόλυνση της εξαγωγής συμπερασμάτων έχει περιληφθεί η επί τις εκατό (%) κάλυψη έκαστου στόχου του Άξονα.

Σε δεύτερο επίπεδο ελέγχεται ο βαθμός συμβολής τις αναμενόμενες εκροές και αποτελέσματα του ΕΠ-ΕΠ μόνον των έργων που ολοκληρώνονται (πλην των ημιτελών έργων). Στη μήτρα αυτή αποτυπώνεται η εικόνα του πλέον δυσμενούς σεναρίου όπου όλα τα ημιτελή έργα δεν ολοκληρώνονται. Σημειώνεται ότι δεν λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των έργων (και οι αντίστοιχοι στόχοι) που η ολοκλήρωσή τους είχε χρεωθεί στην ΠΠ 2000-2006.

Στη συνέχεια παρατίθενται οι δύο εν λόγω μήτρες:

Μήτρα συμβολής Έργων που ολοκληρώνονται (σύνολο έργων) στους Στόχους Εκρών-Αποτελέσματος του ΕΠ-ΕΠ

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΚΡΟΕΣ								ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ					
	Ε1	Ε5	Ε3	Ε3α	Ε4	Ε9	10	Ε10α	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	100	100							100	100			100	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ				100										
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ						100								
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ								100						100
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ														
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	100								100	100			100	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π			100	100	100						100	100		
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ						100								
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ							100	100						
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ														

Μήτρα συμβολής Έργων που ολοκληρώνονται (πλην των Ημιτελών) στους Στόχους Εκροών-Αποτελέσματος του ΕΠ-ΕΠ

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΚΡΟΕΣ								ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ					
	E1	E5	E3	E3α	E4	E9	10	E10α	A1	A2	A3	A4	A5	A6
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	100	100							100	100			100	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ				88										
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ						50								
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ								34						0
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ														
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	97								<100	100			<100	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π			100	100	0						100	100		
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ						100								
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ							100	100						
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ														

E1. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T.

E3. Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T.

E3α. Κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T. (μόνο ΥΠΟΔΟΜΗ)

E4. Εγκατάσταση συστημάτων σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

E5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου.

E9. Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται.

E10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται / αναβαθμίζονται.

E10α. Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων

A1. Χρονοαπόσταση

A2. Προσπελασιμότητα (ΙΤΕΓ/ΕSS)

A3. Εξοικονόμηση ενέργειας σε βάση ετήσιων συρμο-χιλιόμετρων (λόγω ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου)

A4. Χρόνος διαδρομής μέσω μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς

A5. Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου

A6. Αεροδρόμια με δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων

Από την παραπάνω εικόνα γίνεται εύκολα αντιληπτή η σημασία της ολοκλήρωσης των ημιτελών έργων στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ. Στην περίπτωση που ολοκληρωθεί το σύνολο των έργων, αποτυπώνεται απόλυτη συνάφεια με όλους τους στόχους του ΕΠ οι οποίοι καλύπτονται πλήρως (100%). Στην περίπτωση όμως μη ολοκλήρωσης των ημιτελών επηρεάζονται οι στόχοι σε 5 Άξονες. Ειδικότερα:

- Στον ΑΠ Β για το δείκτη Ε3α εξασθενεί ο βαθμός συνάφειας καθώς μόνο ένα έργο εξυπηρετεί τον Ειδικό Στόχο, το οποίο δεν καλύπτει πλήρως την τιμή στόχου του δείκτη.
- Στον ΑΠ Γ για το δείκτη Ε9 εξασθενεί ο βαθμός συνάφειας καθώς μόνο ένα έργο εξυπηρετεί τον Ειδικό Στόχο, το οποίο δεν καλύπτει πλήρως την τιμή στόχου του δείκτη.
- Στον ΑΠ Δ για το δείκτη Ε10α εξασθενεί ο βαθμός συνάφειας, καθώς τροφοδοτείται μέρος του δείκτη. Στα αποτελέσματα κατ' αναλογία ο δείκτης Α6 δεν εξυπηρετείται.
- Στον ΑΠ Ζ για τον δείκτη Ε1 καταγράφεται συνάφεια σημαντικού βαθμού, αλλά δεν καλύπτεται η συνολική τιμή στόχου. Στα αποτελέσματα κατ' αντιστοιχία παρατηρείται μείωση, δεδομένου ότι δεν καλύπτεται πλήρως ο αντίστοιχος δείκτης εκροής.
- Στον ΑΠ Η για το δείκτη Ε4 δεν καταγράφεται συνάφεια, καθώς κανένα έργο δεν τροφοδοτεί τον δείκτη.

Όσον αφορά την περίοδο λειτουργίας των οδικών έργων, στις διατάξεις του άρθρου 7 «Συντήρηση οδών» του Ν. 3481/2006 «Τροποποιήσεις στη νομοθεσία για το Εθνικό Κτηματολόγιο, την ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων έργων και μελετών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 162/ 02-08-2006) καθορίζεται αναλυτικά η έννοια «συντήρηση». Για τη συντήρηση των αυτοκινητόδρομων είναι υπεύθυνο το Υπουργείο. Τα έργα Συμβάσεων Παραχώρησης μέσω των όρων της σύμβασης διασφαλίζουν τη συντήρηση καθόλη την περίοδο εκμετάλλευσης. Για τα λοιπά δημόσια έργα αρμόδιος για την συντήρηση είναι το Υπουργείο μέσω της αρμόδιας Γραμματείας του, η Εγνατία Οδός Α.Ε., η ΟΑΚ Α.Ε.(ΦΕΚ 2733/25-10-2013 Έγκριση Καταστατικού Α.Ε.) και οι κατά τόπους Περιφέρειες-Δήμοι οι οποίες εκτελούν τις εν λόγω εργασίες με χρηματοδότηση από το Υπουργείο.

Ειδικότερα για την Εγνατία Οδό Α.Ε., με βάση τις διατάξεις της αριθμ. ΔΝΣγ/οικ72333/ΦΝ393/8.12.2014 Υπουργικής Απόφασης «Καθορισμός ορίων αρμοδιότητας λειτουργίας και συντήρησης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων αυτής» η Α.Ε. είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο, τη συντήρηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των πιο κάτω οδικών τμημάτων:

- Αυτοκινητόδρομος Α2: Εγνατία Οδός,
- Αυτοκινητόδρομος Α25 (κάθετος άξονας): Λαγκαδάς – Σέρρες – Προμαχώνας,
- Αυτοκινητόδρομος Α29 (κάθετος άξονας): Σιάτιστα – Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή,
- Οδικός Άξονας Α1 (κάθετος άξονας): Αξιός/Χαλάστρα – Εύζωνοι,
- Οδικός Άξονας Α23 (κάθετος άξονας): Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα

Στην ΥΑ, σχετικά με τα όρια ευθύνης της Εγνατία Οδός ΑΕ, μεταξύ άλλων, αναφέρεται:

«Οι υποδομές των Άνω και Κάτω Διαβάσεων/ Γεφυρών (τεχνικά έργα, φορείς και αρμοί γεφυρών κτλ.) των αυτοκινητοδρόμων/ καθέτων αξόνων, ελέγχονται και συντηρούνται από την "Εγνατία Οδός Α.Ε."...»

Βασικές δράσεις των υπηρεσιών συντήρησης και λειτουργίας των οδικών δικτύων αποτελούν οι καθημερινές επιθεωρήσεις (Τεχνική Αστυνόμευση), οι εργασίες επισκευής/αποκατάστασης και βελτίωσης, οι εργασίες χειμερινής συντήρησης, η αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών καθώς και η λειτουργία των Κέντρων Ελέγχου Κυκλοφορίας και των Σταθμών Διοδίων. Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. (ΕΟΑΕ), για τη βέλτιστη υλοποίηση των εργασιών συντήρησης και λειτουργίας του οδικού δικτύου των αυτοκινητοδρόμων της (κύριου άξονα και καθέτων αξόνων), έχει εγκατεστημένους κατόπιν σχετικών δημοπρατήσεων, Αναδόχους συντήρησης και λειτουργίας. Η Εταιρία εποπτεύει τους υπόψη Αναδόχους στην εκτέλεση των σχετικών εργασιών και ενεργειών που απαιτούνται για να διατηρείται το οδικό δίκτυο σε άριστη κατάσταση και με απρόσκοπτη – ασφαλή λειτουργία. Παράλληλα, οι εργασίες και υπηρεσίες συντήρησης και λειτουργίας συνεπικουρούνται από ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα (RMMS) για την καλύτερη διαχείριση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο και

προγραμματισμό τους.

Με το ΦΕΚ 2761 15/10/2014 «Καθορισμός τελών διοδίων στην Εγνατία Οδό και την υποθαλάσσια σήραγγα Ακτίου – Πρεβέζης.» αποφασίσθηκε ότι: για τη λειτουργία, τη συντήρηση, τη βελτίωση και την επέκταση του αυτοκινητοδρόμου «Εγνατία Οδός» και τη λειτουργία και συντήρηση της υποθαλάσσιας σήραγγας Ακτίου – Πρεβέζης επιβάλλεται επί των πάσης φύσεως επιτρεπόμενων από τον Κ.Ο.Κ. να κινηθούν επ' αυτών οχημάτων, ειδικό τέλος κυκλοφορίας (διόδια) υπέρ της εταιρίας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.».

Συνεπώς, για τα τμήματα των παραπάνω οδικών αξόνων αρμοδιότητας ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ Α.Ε., τα οποία υλοποιούνται στο πλαίσιο του ΕΠ, με δεδομένο ότι η Α.Ε., επιπλέον των αρμοδιοτήτων, αναλαμβάνει και την οικονομική εκμετάλλευση των διοδίων, διασφαλίζεται σε σημαντικό βαθμό η βιωσιμότητα των επιτευχθεισών εκροών και αποτελεσμάτων. Στην παρούσα φάση, λόγω αποπληρωμής των δανειακών της υποχρεώσεων, η χρηματοδότηση της συντήρησης καλύπτεται από Εθνικούς Πόρους.

Για τα σιδηροδρομικά έργα, αρμόδιος για την αναβάθμιση και τη συντήρηση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής υποδομής και επιδομής, των ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων και της ηλεκτροκίνησης, των σηράγγων, των γεφυρών καθώς επίσης και όλων των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη λειτουργία του δικτύου είναι ο ΟΣΕ. Έως σήμερα, η συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου γίνεται τόσο με εργολαβίες συντήρησης που ανατίθενται με την διαδικασία που προβλέπεται από την Ευρωπαϊκή και Εθνική νομοθεσία για τα δημόσια έργα (τακτική συντήρηση), όσο και με αυτεπιστασία για μικρής κλίμακας παρεμβάσεις. Ο ΟΣΕ, ως υπεύθυνος φορέας για την συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, δεδομένων των σημαντικών αλλαγών που συμβαίνουν στην σιδηροδρομική αγορά, σχεδιάζει και προσαρμόζει το μοντέλο συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής, με γνώμονα αφ' ενός μεν την αναβάθμιση του δικτύου, αφ' ετέρου δε την βελτιστοποίηση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας καθώς και την διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του σιδ/κου δικτύου, με στόχο την λειτουργία του εντός των διεθνών προτύπων.

Τέλος, όσον αφορά τη συντήρηση κατά την περίοδο λειτουργίας των λιμένων/αερολιμένων, αρμόδιος είναι είτε το Υπουργείο μέσω της αρμόδιας Γραμματείας του, είτε οι ιδιώτες μέσω των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης που διασφαλίζουν τη συντήρηση καθόλη την περίοδο εκμετάλλευσης.

5.2. Συνεισφορά του ιδιωτικού τομέα στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας των επιτευχθεισών εκροών και αποτελεσμάτων των παρεμβάσεων του Ε.Π.

Βασική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί, διαχρονικά, η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης που στοχεύει στην Σύγκλιση των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών – μελών της προς τον μέσο όρο ανάπτυξης της Ένωσης μέσω των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης. Για την υλοποίηση των δράσεων και των πολιτικών ανάπτυξης των χωρών αυτών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε ήδη εκφράσει την πολιτική βούληση για συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Από την πλευρά των Ελληνικών Αρχών η εξοικονόμηση δημοσίων πόρων από έργα ή δράσεις που είναι δυνατό να αναληφθούν από ιδιωτικούς φορείς αποτελεί διαχρονικά σημαντική επιδίωξη προκειμένου τα εξοικονομούμενα ποσά να διατεθούν σε άλλα έργα ή δράσεις όπου η ιδιωτική συμμετοχή δεν είναι δυνατή.

Συνεκτιμώντας, οι Ελληνικές Αρχές, ότι η αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στα έργα με ΣΠ θα οδηγήσει:

- στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας με την υλοποίηση σύγχρονων οδικών υποδομών υψηλής ποιότητας σε μικρότερη χρονική περίοδο απ' ότι θα απαιτείτο αν προγραμματίζονταν ως Δημόσια Έργα,
- σε εξοικονόμηση κρατικών πόρων, γεγονός που θα επιτρέψει στο Ελληνικό Δημόσιο να διοχετεύσει περισσότερους πόρους στη χρηματοδότηση λοιπών δράσεων,

περιελήφθη στο στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας η δυνατότητα συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στις επενδύσεις σημαντικών οδικών υποδομών.

Η εικόνα του αντικειμένου των 5 έργων με ΣΠ, με βάση τη συμφωνία για επανεκκίνηση των Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων το 2013 (Reset), παρουσιάζεται στον χάρτη που ακολουθεί.

5 ΕΡΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ - RESET



Το σύνολο της Χρηματοδότησης (Τ1) για τις 5 ΣΠ ανέρχεται σε:

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (Τ1) (source: reset financial models)	
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου (SFC+ASFC)	3.835 Μ€
Διόδια	1.682 Μ€
Δάνεια	2.062 Μ€
Ιδία Κεφάλαια	794 Μ€
Συνολική Χρηματοδότηση ΣΠ	8.373 Μ€

Όσον αφορά τη Συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη (ΣΔΔ) που καλύπτεται από το ΕΠ-ΕΠ, σύμφωνα με το Screening του Σεπτεμβρίου 2016, ανέρχεται σε 3.295,8 εκατ. €. Το ποσοστό των Δαπανών των 5 έργων με ΣΠ επί της Συνολικής διαθέσιμης ΣΔΔ του ΕΠ-ΕΠ υπολογίζεται σε:

$$\sigma_1 = \frac{\text{ΣΔΔ Έργων ΣΠ}}{\text{ΣΔΔ ΕΠ - ΕΠ}} = \frac{3.295,8}{4.160,2} = 79,2\%$$

Το αντίστοιχο ποσοστό συμπεριλαμβανομένης και της Ιδιωτικής Συμμετοχής, υπολογίζεται

σε:

$$\sigma_2 = \frac{\text{ΣΔΔ Έργων ΣΠ} + \text{Ιδιωτική Συμμετοχή}}{\text{ΣΔΔ ΕΠ} - \text{ΕΠ} + \text{Ιδιωτική Συμμετοχή}} = \frac{5.333,2}{6.197,6} = 86,1\%$$

Η οικονομική συμμετοχή των Έργων ΣΠ στο Υποσύστημα των Οδικών Μεταφορών (ΣΔΔ και Ιδιωτική Συμμετοχή Αξόνων Προτεραιότητας Α & Ζ), υπολογίζεται σε:

$$\sigma_3 = \frac{\text{ΣΔΔ Έργων ΣΠ} + \text{Ιδιωτική Συμμετοχή}}{\text{ΣΔΔ ΑΞΟΝΩΝ Α, Ζ} + \text{Ιδιωτική Συμμετοχή}} = \frac{5.333,2}{5.508,6} = 96,8\%$$

Όσον αφορά το φυσικό αντικείμενο των έργων με ΣΠ, ο πίνακας που ακολουθεί αποτυπώνει το σύνολο των οδικών τμημάτων που ολοκληρώνονται/αναβαθμίζονται και θα αποτελούν το αντικείμενο που θα διαχειρίζονται τα σχήματα Παραχώρησης κατά τη λειτουργία αυτών των υποδομών.

ΦΥΣΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΟΥ ΠΕΡΙΚΛΕΙΟΥΝ ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	
Νέα Τμήματα Ελληνικού Δημοσίου	116,5 Km
Νέα Τμήματα με ΣΠ	482,5 Km
Αναβαθμίσεις σε Υφιστάμενα Τμήματα	552,0 Km
Συνολικό μήκος Λειτουργίας	1.151,0 Km

Το ποσοστό των Νέων τμημάτων που υλοποιούνται με τα 5 έργα με ΣΠ επί του Συνολικού στόχου Εκρών «Νέων χιλιομέτρων Αυτοκινητοδρόμων» του ΕΠ-ΕΠ υπολογίζεται σε:

$$\sigma_1 = \frac{\text{Μήκος Νέων χλμ Αυτοκ. Έργων}}{\text{Νέα χλμ Αυτοκ. ΕΠ} - \text{ΕΠ}} = \frac{482,5}{572} = 84,4\%$$

Είναι εμφανής η συμβολή των έργων που υλοποιούνται με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στο ΕΠ-ΕΠ και κατ' επέκταση στην προώθηση της ανάπτυξης των Οδικών Μεταφορών της Χώρας κατά την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013.

Επιπλέον, σε κάθε έργο που εκτελείται με Σύμβαση Παραχώρησης, ο εταίρος από τον ιδιωτικό τομέα οφείλει μεταξύ άλλων να εξασφαλίζει την ασφαλή, εύρυθμη και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτηση των χρηστών, την ομαλή και ανεμπόδιστη διεξαγωγή της κυκλοφορίας, την άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση σε έκτακτες και επείγουσες καταστάσεις, την ασφαλή λειτουργία των σηράγγων, να λειτουργεί σύγχρονο σύστημα είσπραξης και διαχείρισης διοδίων. Όλα τα έργα έχουν υψηλή ποιότητα κατασκευής που εξασφαλίστηκε με την σύνδεση των Σ.Π. με αυστηρούς όρους για την τήρηση προδιαγραφών υψηλής τεχνικής ποιότητας στις εργασίες κατασκευής και στο σύστημα λειτουργίας των έργων (περιλαμβανομένων του συστήματος συλλογής διοδίων) μετά την ολοκλήρωσή τους, σύμφωνα με τους οποίους προβλέπεται, μεταξύ άλλων, η σύνταξη και υποβολή στο Ελληνικό δημόσιο αναφορών-σχεδίων που αφορούν σε «Σχέδια Κυκλοφοριακής Διαχείρισης λόγω εκτελούμενων εργασιών», «Μηνιαίες Εκθέσεις Προόδου Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης», «Εξαμηνιαίες Εκθέσεις Επιθεώρησης και Εργασιών Συντήρησης», «Εξαμηνιαίες Εκθέσεις Περιβαλλοντικής Διαχείρισης» καθώς και την παροχή πρόσβασης στο ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής δεδομένων σχετικά με τις διελεύσεις οχημάτων στους σταθμούς διοδίων. Επιπλέον, για την εξασφάλιση του υψηλού επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών έχουν συμπεριληφθεί στην εκάστοτε Σύμβαση δράσεις όπως «Αστυνόμηση - Πυρόσβεση», «Σχέδια Δράσης Έκτακτων Αναγκών», «Εγχειρίδια Λειτουργίας», «Εγχειρίδια Επιθεώρησης και Συντήρησης» κλπ.

Συνεπώς, για τα 5 έργα που εκτελούνται με ΣΠ η βιωσιμότητα των επιτευχθεισών εκρών και αποτελεσμάτων καθ' όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης από τον Παραχωρησιούχο είναι απόλυτα διασφαλισμένη.

5.3. Συμπεράσματα

Οι ελάχιστες ικανές συνθήκες που ορίζουν το αποτέλεσμα μιας παρέμβασης του ΕΠ-ΕΠ ως προσβάσιμο/ λειτουργικό εξασφαλίζονται ήδη από την ένταξη της στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, στην οποία καθορίζεται επακριβώς το ποιοτικό και ποσοτικό αναμενόμενο αποτέλεσμα. Η προσβασιμότητα/ λειτουργικότητα μιας πράξης ολοκληρώνεται με την ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου όλων των υποέργων που την αποτελούν. Συνεπώς, όλες οι ολοκληρούμενες παρεμβάσεις συμβάλλουν αποτελεσματικά στους στόχους εκροών και αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ.

Στην τελική έκθεση περιλήφθησαν 8 πράξεις τους Επιχειρησιακού Προγράμματος ως «Ημιτελή Έργα». Βασικό κριτήριο για το χαρακτηρισμό μιας πράξης ως «ημιτελής» είναι η προοπτική ολοκλήρωσής της εντός χρονικού διαστήματος 2 έτων μετά την προθεσμία υποβολής των εγγράφων κλεισίματος. Στο πλαίσιο αυτό, και δεδομένου ότι η ολοκλήρωση των πράξεων αυτών χρηματοδοτείται μόνο από εθνικούς πόρους, έχουν εκδοθεί ειδικές εγκύκλιοι και έχουν δοθεί οδηγίες διαχείρισης των πράξεων αυτών. Συνεπώς, βάσει της κατάταξής τους στην εν λόγω κατηγορία εκτιμάται ότι και οι 8 πράξεις θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι 31/3/2019 με αμιγώς Εθνικούς Πόρους. Η θέση σε λειτουργία των υποδομών που ολοκληρώθηκαν στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ σε συνδυασμό με τις δράσεις συντήρησης κατά τη λειτουργία, εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητα των επιτευχθεισών εκροών και αποτελεσμάτων των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ.

Όσον αφορά τη συμβολή του Ιδιωτικού Τομέα, η οποία εντοπίζεται στα έργα με Σύμβαση Παραχώρησης, η οικονομική τους βαρύτητα στο σύνολο του προϋπολογισμού του ΕΠ-ΕΠ, καθώς και το μέγεθος των εκροών τους, αντανakλούν τη σημαντικότητά τους στην προώθηση της ανάπτυξης των Οδικών Μεταφορών της Χώρας κατά την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013. Για τα 5 έργα που εκτελούνται με ΣΠ, η βιωσιμότητα των επιτευχθεισών εκροών και αποτελεσμάτων καθ' όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης από τον Παραχωρησιούχο είναι απόλυτα διασφαλισμένη, μέσω της ίδιας της Σύμβασης, στους όρους της οποίας εξασφαλίζεται μεταξύ άλλων η ασφαλής, εύρυθμη και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτηση των χρηστών.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ

6.1. Προσδιορισμός βαθμού επίτευξης των Ειδικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ

Δεδομένου ότι στο πλαίσιο της 3^{ης} Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ η οποία εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 έγιναν οι απαραίτητες τροποποιήσεις του περιεχομένου του ΕΠ-ΕΠ και της κατανομής του προϋπολογισμού του, και επικαιροποιήθηκαν ορισμένοι από τους στόχους εκρών και αποτελεσμάτων, ώστε να προσαρμοσθεί το ΕΠ στο τρέχον περιβάλλον υλοποίησής του, δεν αναμένεται σημαντική απόκλιση σε ότι αφορά της επίτευξη των Ειδικών Στόχων. Με βάση την Τελική Έκθεση υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, ένας μικρός αριθμός έργων χαρακτηρίζονται ως ημιτελή, γεγονός που δημιουργεί κίνδυνο σχετικά με την ικανότητα επίτευξης των Ειδικών Στόχων στο σύνολό τους. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η εικόνα του βαθμού επίτευξης των Ειδικών Στόχων ανά Άξονα Προτεραιότητας, καθώς και των πιθανών κενών που θα δημιουργηθούν από την τυχόν μη ολοκλήρωση των ημιτελών έργων.

Σημαντική	Μέτρια	Χαμηλή

Η χρωματική διαβάθμιση αντανακλά την βαρύτητας των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ στο αντίστοιχο με τον Ειδικό Στόχο πεδίο του τομέα των Μεταφορών.

ΑΞΟΝΑΣ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΩΝ	ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΗΜΙΤΕΛΩΝ
Α	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 2	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 3	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 4	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 5	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
Β	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 2	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΑΣΤΟΧΙΑ
Γ	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΑΣΤΟΧΙΑ
	Ειδικός Στόχος 2	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 3	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
Δ	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΑΣΤΟΧΙΑ
Ζ	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΜΕΡΙΚΗ ΑΣΤΟΧΙΑ
	Ειδικός Στόχος 2	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
Η	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΜΕΡΙΚΗ ΑΣΤΟΧΙΑ
	Ειδικός Στόχος 2	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
Θ	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 2	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
Ι	Ειδικός Στόχος 1	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ
	Ειδικός Στόχος 2	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗ

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α'

Ειδικός Στόχος 1

Η αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ (Core δίκτυο) και του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006 (Αναλυτικό δίκτυο). Τα εν λόγω τμήματα αποτελούν σημαντικό τμήμα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) της Χώρας. Με την ολοκλήρωσή τους συμπληρώνεται το Βασικό ΔΟΔ της Ελλάδας και υλοποιείται ένας βασικός Κάθετος Άξονας της Εγνατίας, ο οποίος αποτελεί την απόληξη του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV (Βερολίνο – Πράγα- Βουδαπέστη - Σόφια - Ελληνο-βουλγαρικά σύνορα) και βασική σύνδεση του οδικού δικτύου της Χώρας με τη Βουλγαρία.

Ειδικός Στόχος 2

Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους, εξυπηρετείται με την κατασκευή τεσσάρων Καθέτων Αξόνων της Εγνατίας. Οι δύο Κάθετοι Άξονες ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ, ενώ οι άλλοι δύο αποτελούν έργα «Phasing» προς την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ δεν έγκειται στη σημαντικότητα των υλοποιούμενων παρεμβάσεων, οι οποίες αφορούν αδιαμφισβήτητα σημαντικούς κλάδους και τμήματα Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων, αλλά στο ποσοστό των ΔΟΔ που καλύπτουν. Συγκεκριμένα ολοκληρώνουν 37 χλμ και υλοποιούν εργασίες σε περίπου 25 χλμ του Αναλυτικού ΔΟΔ, το οποίο αντιστοιχεί μόλις στο 2% του Αναλυτικού ΔΟΔ της Χώρας.

Ειδικός Στόχος 3

Η βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, εξυπηρετείται κυρίως από τις παρεμβάσεις συνδέσεων των πόλεων Πάτρας και Βόλου με το ΔΟΔ. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στο μερίδιο κάλυψης των συνολικών αναγκών της χώρας, καθώς πυκνοκατοικημένες, είτε έντονου τουριστικού ενδιαφέροντος, περιοχές της Στερεάς Ελλάδας, της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της Μακεδονίας παρουσιάζουν περιορισμένη προσβασιμότητα στο ΔΟΔ .

Ειδικός Στόχος 4

Οι παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων, εξυπηρετούνται αποκλειστικά από το έργο της παράκαμψης της πόλης του Βόλου.

Ειδικός Στόχος 5

Η βελτίωση της οδικής υποδομής και του εξοπλισμού των οδών σε επικίνδυνες θέσεις του δικτύου, η χρήση συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων, εξυπηρετείται από περιορισμένο αριθμό παρεμβάσεων. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στο μερίδιο κάλυψης των συνολικών αναγκών της χώρας. Οι παραγματοποιηθείσες προμήθειες και σημειακές παρεμβάσεις καλύπτουν μόνο ένα μικρό μέρος του οδικού δικτύου, τόσο σε επίπεδο ΔΟΔ, όσο και στο ευρύτερο λοιπό Εθνικό δίκτυο. Βάσει μελετών που καταρτίζονται για τον προσδιορισμό επεμβάσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (ΜΕΒΟΑ) στο Εθνικό και Επαρχιακό Οδικό δίκτυο της χώρας, οι ανάγκες που καταγράφονται είναι υπερπολλαπλάσιες των υλοποιημένων, από το ΕΠ-ΕΠ, δράσεων.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β'

Ειδικός Στόχος 1

Η περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας), εξυπηρετείται με την υλοποίηση του τμήματος Διακοπτό – Ροδοδάφνη της νέας διπλής σιδηροδρομικής

γραμμής κανονικού εύρους στο τμήμα Κιάτο – Πάτρα. Η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π αποτελεί πρωτεύοντα στόχο της Εθνικής αλλά και της Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των Μεταφορικών Υποδομών και κάθε ενέργεια προς αυτή την κατεύθυνση είναι σημαντική. Η συνεισφορά του ΕΠ-ΕΠ σε ολοκληρωμένες εκροές είναι μόλις 4 χλμ διπλής σιδηροδρομικής γραμμής και 104 χλμ ηλεκτροκίνησης, αλλά οι εκτελεσθείσες εργασίες υποδομής στα τμήμα Λιανοκλάδι-Τιθορέα-Δομοκός και Διακοπτό-Ροδοδάφνη έθεσαν τη βάση για την ολοκλήρωση αυτών των τμημάτων στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020.

Ειδικός Στόχος 2

Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας, εξυπηρετείται με την ολοκλήρωση των εργασιών στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη. Με το ενδεχόμενο μη ολοκλήρωσης του ημιτελούς έργου ο Ειδικός Στόχος αναπόφευκτα αστοχεί. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στη σπουδαιότητα του προς ολοκλήρωση Σιδηροδρομικού άξονα, ο οποίος αποτελεί τη σιδηροδρομική έξοδο της χώρας προς π. ΓΔΜ.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ'

Ειδικός Στόχος 1

Η περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου των κυρίων λιμένων, λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας και η διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα, εξυπηρετείται αποκλειστικά από τις εργασίες στο Λιμένα Καβάλας. Με το ενδεχόμενο μη ολοκλήρωσης του ημιτελούς αυτού έργου, ο Ειδικός Στόχος αναπόφευκτα αστοχεί. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ δεν έγκειται στη σημαντικότητα της παρέμβασης, αλλά στην ειδική συμβολή στο δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών με μόνο μια παρέμβαση.

Ειδικός Στόχος 2

Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, εξυπηρετείται αποκλειστικά από τις εργασίες στο Λιμένα Χίου. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στο μερίδιο κάλυψης των συνολικών αναγκών της χώρας, καθώς οι ανάγκες που καταγράφονται στα περισσότερα σχέδια χωροταξικής οργάνωσης λιμένων (Master Plans) της χώρας δεν έχουν καλυφθεί. Οι εν λόγω ελλείψεις αφορούν πρωτίστως την αναβάθμιση/ επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, την εξασφάλιση του πολυχρηστικού χαρακτήρα και τη διασφάλιση ικανοποιητικών συνθηκών προσπελασιμότητας.

Ειδικός Στόχος 3

Η συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής) , εξυπηρετείται αποκλειστικά από την ολοκλήρωση του συνεχιζόμενου από το ΕΠ-ΟΑΛΛΑ έργου στον Λιμένα Πατρών 1^ο και 2^ο τμήμα.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ'

Ειδικός Στόχος 1

Η Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών, εξυπηρετείται αποκλειστικά από την ολοκλήρωση του συνεχιζόμενου από το ΕΠ-ΣΑΑΣ Αερολιμένα «Μακεδονία». Με το ενδεχόμενο μη ολοκλήρωσης του ημιτελούς αυτού έργου, ο Ειδικός Στόχος αναπόφευκτα αστοχεί. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στη σπουδαιότητα του προς ολοκλήρωση Αερολιμένα και όχι στο μερίδιο κάλυψης των συνολικών αναγκών της χώρας. Η αναβάθμιση του εν λόγω Α/Δ δεν αφορά μόνο την πόλη της Θεσσαλονίκης, αλλά την ευρύτερη περιφέρεια της Μακεδονίας, παρέχοντας τον αμεσότερο τρόπο μετάβασης στην Αθήνα και τη Νότιο Ελλάδα εν γένει. Επιπρόσθετα, η περιοχή επιρροής της Θεσσαλονίκης

περιλαμβάνει μερικά από τα σημαντικότερα βιομηχανικά κέντρα της χώρας (περιλαμβανομένης της ίδιας της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Λάρισας, καθώς και της Κατερίνης). Αξίζει να σημειωθεί ότι για το διάστημα Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2016, το ποσοστό που κατέχει το ΚΑΘΜ επί των διεθνών αφίξεων στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας ανέρχεται στο 9,5%, γεγονός που το κατατάσσει στην 4^η θέση (Αθήνα «Ελ. Βενιζέλος» 25%, Ηράκλειο «Ν. Καζαντζάκης» 18%, Ρόδος «Διαγόρας» 13%).

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ'

Ειδικός Στόχος 1

Η αποπεράτωση τμημάτων των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ (Core δίκτυο), του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, του αυτοκινητόδρομου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006, (Αναλυτικό δίκτυο), και τα οποία αποτελούν σημαντικό τμήμα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) της Χώρας. Με την ολοκλήρωση των εν λόγω τμημάτων συμπληρώνεται το Βασικό ΔΟΔ της Ελλάδας και υλοποιείται μέρος του Αναλυτικού ΔΟΔ. Η μερική αστοχία που αποτυπώνεται στον παραπάνω πίνακα, στη στήλη των ημιτελών έργων, οφείλεται στην πιθανότητα μη ολοκλήρωσης εντός του επιτρεπτού χρονικού διαστήματος του έργου του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης.

Ειδικός Στόχος 2

Η περαιτέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με ταυτόχρονη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών, εξυπηρετείται με την υλοποίηση παρεμβάσεων ανάπτυξης τμημάτων του ΔΟΔ, καθώς και δράσεων που στοχεύουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στην σημαντικότητα της περαιτέρω ανάπτυξης ΔΟΔ, σε σχέση με το σύνολο των αναγκών της χώρας. Συγκεκριμένα οι παρεμβάσεις αφορούν έργα Phasing, επί περίπου 58 χλμ του Αναλυτικού ΔΟΔ, το οποίο αντιστοιχεί μόλις στο 2% του Αναλυτικού ΔΟΔ της Χώρας. Όσον αφορά τη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, όπως αναφέρθηκε στον ΑΠ Α' οι ανάγκες είναι υπερπολλαπλάσιες των υλοποιούμενων, από το ΕΠ-ΕΠ, δράσεων.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η'

Ειδικός Στόχος 1

Η Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας της Λισσαβόνας) - διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, εξυπηρετείται με την υλοποίηση παρεμβάσεων επί του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π. Η μερική αστοχία που αποτυπώνεται στον παραπάνω πίνακα, στη στήλη των ημιτελών έργων, οφείλεται στην πιθανότητα μη ολοκλήρωσης, εντός του επιτρεπτού χρονικού διαστήματος, του έργου της ολοκλήρωσης της Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ. Όπως αναφέρθηκε και στον ΑΠ Β', η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π αποτελεί πρωτεύοντα στόχο της Εθνικής αλλά και της Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των Μεταφορικών Υποδομών και κάθε ενέργεια προς αυτή την κατεύθυνση είναι σημαντική.

Ειδικός Στόχος 2

Η Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας, εξυπηρετείται με την υλοποίηση παρεμβάσεων επί του ΠΑΘΕ/Π στο τμήμα ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ. Η επιλεγμένη βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στην σημαντικότητα της λειτουργικής ολοκλήρωσης του ΠΑΘΕ/Π.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ'

Ειδικός Στόχος 1

Η βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, εξυπηρετείται αποκλειστικά από την παρέμβαση στο Λιμένα Μυκόνου. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στο μερίδιο κάλυψης των συνολικών αναγκών της χώρας, καθώς οι ανάγκες που καταγράφονται στα περισσότερα σχέδια χωροταξικής οργάνωσης λιμένων (Master Plans) της χώρας δεν έχουν καλυφθεί. Οι εν λόγω ελλείψεις αφορούν πρωτίστως την αναβάθμιση/επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, την εξασφάλιση του πολυχρηστικού χαρακτήρα και τη διασφάλιση ικανοποιητικών συνθηκών προσπελασιμότητας..

Ειδικός Στόχος 2

Η βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, εξυπηρετείται αποκλειστικά από τη δράση εκσυγχρονισμού του Φαρικού Δικτύου των Ελληνικών θαλασσών. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στο μερίδιο κάλυψης των συνολικών αναγκών της χώρας, καθώς η εγκατάσταση σύγχρονων διεθνών συστημάτων ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων στους κύριους λιμένες της χώρας (ΔΕΔ-Μ), όπως συστήματα VTΜIS, τήρηση κωδικού ISPS, κλπ, εξακολουθεί να εκκρεμεί.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι'

Ειδικός Στόχος 1

Η Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυνατότητας εξυπηρέτησης αυξημένης επιβατικής κίνησης ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών, εξυπηρετείται από τις παρεμβάσεις στους Αερολιμένες Χανίων και Σκιάθου. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στο μερίδιο κάλυψης της αναβάθμισης περιφερειακών Αεροδρομίων της χώρας, μέρος της οποίας έχει περιληφθεί προς υλοποίηση στο πλαίσιο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Ειδικός Στόχος 2

Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με εισαγωγή μέτρων προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών, εξυπηρετείται από δράσεις που αφορούν στην εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων υψηλής τεχνολογίας για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών. Η βαρύτητα των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ έγκειται στο μερίδιο κάλυψης των διαρκώς μεταβαλλόμενων αναγκών, κυρίως λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, αλλά και της περιοδικής αύξησης της τουριστικής κίνησης των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας.

6.2. Προσδιορισμός βαθμού επίτευξης των αναμενόμενων επιπτώσεων από την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ

Οι ολοκληρούμενες παρεμβάσεις του ΕΠ συμβάλλουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών, το οποίο μπορεί να ανταποκρίνεται στις υπάρχουσες ανάγκες και παράλληλα να εξυπηρετεί τις ταχέως εξελισσόμενες συνθήκες ανταγωνισμού, αποτελώντας βασικό πυλώνα στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

Οι επιπτώσεις από την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ, όσον αφορά στους στρατηγικούς και τους γενικούς στόχους, μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Κεφαλαιοποίηση των έως σήμερα επενδύσεων και αξιοποίηση των ωφελειών και της προστιθέμενης αξίας των παρεμβάσεων ολοκληρούμενων έργων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης είχαν εκκινήσει την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο.

2. Ενίσχυση των ήδη επιτευχθέντων ωφελειών από προηγούμενες παρεμβάσεις, και περαιτέρω εξασφάλιση της διατηρησιμότητας των ωφελειών αυτών, μέσω της υλοποίησης περαιτέρω σημαντικών παρεμβάσεων σε τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.
3. Διευκόλυνση της προσπάθειας για ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής των τοπικών οικονομιών, μέσω της εξασφάλισης προσβασιμότητας και της βελτίωσης της προσπελασιμότητας ιδιαίτερα απομονωμένων και μειονεκτικών περιοχών.
4. Συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της Χώρας, μέσω της ενεργής συμμετοχής του Ιδιωτικού Τομέα στην υλοποίηση των παρεμβάσεων.
5. Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών, σε όλα τα επίπεδα.
6. Μείωση της επικινδυνότητας στις μεταφορές, μέσω των δράσεων βελτίωσης της ασφάλειας και της πρόληψης κινδύνων.
7. Συμβολή στην προστασία του Περιβάλλοντος, μέσω της ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση των περιβαλλοντικά βιώσιμων μεταφορικών υποδομών.
8. Συμβολή στην απασχόληση, μέσω των παρεμβάσεων που δημιουργούν θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία τους.
9. Συμβολή στην άρση του αποκλεισμού ειδικών ομάδων πληθυσμού (ΑΜΕΑ), μέσω της εξασφάλισης πρόσβασης στις υλοποιούμενες παρεμβάσεις.

Ειδικότερα, σε επίπεδο Υποσυστήματος Μεταφορών, ο βαθμός επίτευξης των παραπάνω επιπτώσεων αναλύεται ως εξής:

Οδικές Μεταφορές

Οι Άξονες Α' και Ζ' περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο αριθμό συνεχιζόμενων, από την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο, έργων. Παράλληλα, οι πόροι που απαιτούνται για την χρηματοδότηση των συνεχιζόμενων έργων, απορροφούν το μεγαλύτερο τμήμα της συνολικής διαθέσιμης δημόσιας δαπάνης των εν λόγω δύο ΑΠ. Δεδομένου ότι τα έργα αυτά, σε συνδυασμό με τα νέα έργα που υλοποιήθηκαν με χρηματοδότηση από το ΕΠ-ΕΠ και άλλα Προγράμματα της ΠΠ 2007-2013, συμπληρώνουν ή/και επεκτείνουν το ΔΟΔ της Χώρας, εξασφαλίζονται πλήρως οι ανωτέρω επιπτώσεις 1 και 2. Η έκταση της χωρικής κατανομής των ολοκληρούμενων παρεμβάσεων εξασφαλίζει επίσης και την επίπτωση 3 σε σημαντικό βαθμό.

Σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, τα οδικά έργα είχαν απαρέγκλιτη υποχρέωση να έχουν συμπεριλάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά την κατασκευή, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας τους με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον, συνεπώς εξασφαλίζεται μερικώς η επίπτωση 7. Στον αρχικό σχεδιασμό των έργων λήφθηκε επίσης υπόψη η φιλικότητα χρήσης των παρεμβάσεων από ειδικές ομάδες πληθυσμού, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την επίπτωση 9.

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας Αξιολόγησης, η συμμετοχή του Ιδιωτικού Τομέα στην υλοποίηση των πέντε έργων Αυτοκινητοδρόμων με Σύμβαση Παραχώρησης ήταν καθοριστική, συνεπώς εξασφαλίζεται απόλυτα η επίπτωση 4. Επιπρόσθετα, πρωτίστως στις Συμβάσεις Παραχώρησης και δευτερευόντως στα δημόσια έργα εξασφαλίζεται η ασφαλής, εύρυθμη και γενικότερα το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών, συμβάλλοντας έτσι στην επίπτωση 5.

Οι βελτιώσεις τμημάτων και οι νέες παρεμβάσεις σε τμήματα του Περιφερειακού Οδικού Δικτύου της χώρας, καθώς και οι οριζόντιες δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, συνδράμουν στην επίπτωση 6.

Τέλος, όσον αφορά την επίπτωση 8, τα οδικά έργα δημιουργούν θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία τους σε σταθμούς διοδίων, συνεργεία συντήρησης και λειτουργίας, διοικητικές υπηρεσίες κ.α. Ο αριθμός των θέσεων εργασίας κατά τη λειτουργία που δημιουργήθηκαν δεν μπορεί να συγκριθεί, βεβαίως, με τις θέσεις εργασίας κατά την υλοποίηση, αλλά δεν παύει να συνδράμει έστω και σε περιορισμένο βαθμό στην επίπτωση 8.

Η μη ολοκλήρωση των ημιτελών έργων των ΑΠ Α' και Ζ' θα περιόριζε ποσοτικά τις ανωτέρω

επιπτώσεις (πλην των σημείων 4 και 7), και πρωτίστως των επιπτώσεων 1 και 2.

Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Βασικό στοιχείο των Αξόνων Β' και Η' είναι η προώθηση της ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π. Τα συνεχιζόμενα από την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο έργα σε συνδυασμό με την κατασκευή νέων τμημάτων που συμπληρώνουν ή/και επεκτείνουν το Σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ της Χώρας, εξασφαλίζουν πλήρως τις επιπτώσεις 1 και 2. Επισημαίνεται η δυνατότητα συμπληρωματικότητας του μέσου με τα άλλα μέσα μεταφοράς, (διατροφικότητα), που ενισχύει περαιτέρω αυτές τις επιπτώσεις. Η έκταση της χωρικής κατανομής των ολοκληρούμενων παρεμβάσεων, παρότι δεν μπορεί να συγκριθεί με τη διασπορά του οδικού δικτύου στις περιοχές απ'όπου διέρχεται, εξασφαλίζει σημαντικό βαθμό την επίπτωση 3. Επιπλέον, τα σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης / τηλεπικοινωνιών που εγκαθίστανται εξασφαλίζουν αυξημένη διαλειτουργικότητα, αύξηση της χωρητικότητας των γραμμών και αυξημένη ασφάλεια και αξιοπιστία, εξασφαλίζοντας έτσι τις επιπτώσεις 5 και 6.

Χωρίς τη συμβολή των αστικών μεταφορών, που με την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ δεν περιλαμβάνονται πλέον στο πρόγραμμα, η συμβολή του ΕΠ-ΕΠ στην προστασία του περιβάλλοντος (επίπτωση 7) εξασφαλίζεται πρωτίστως από τις σιδηροδρομικές μεταφορές και δευτερευόντως μέσω των προδιαγραφών των έργων των λοιπών μεταφορικών υποσυστημάτων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος. Στον αρχικό σχεδιασμό των σιδηροδρομικών έργων λήφθηκε επίσης υπόψη, η φιλικότητα χρήσης των παρεμβάσεων από ειδικές ομάδες πληθυσμού, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την επίπτωση 9.

Τέλος, όσον αφορά την επίπτωση 8, τα σιδηροδρομικά έργα δημιουργούν θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία τους σε σταθμούς, αμαξοστοιχίες, συνεργεία λειτουργίας & συντήρησης, κ.α. Ο αριθμός των θέσεων αυτών δεν μπορεί να συγκριθεί, βεβαίως, με τις θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν κατά την υλοποίηση, αλλά δεν παύει να συνδράμει στην επίπτωση 8.

Η μη ολοκλήρωση των ημιτελών έργων των ΑΠ Β' και Η', θα περιόριζε ποσοτικά τις ανωτέρω επιπτώσεις, πρωτίστως την επίπτωση 1, δεδομένου ότι το έργο του ΑΠ Β' ολοκληρώνει εργασίες σε σιδηροδρομικό Άξονα και το έργο του ΑΠ Η' υλοποιεί εργασίες που είχαν εκκινήσει κατά το παρελθόν, αλλά και την επίπτωση 3, κυρίως λόγω απώλειας της συνεισφοράς του σιδηροδρόμου στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι Άξονες Γ' και Θ' περιλαμβάνουν τέσσερα συνεχιζόμενα από την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο έργα και ένα έργο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Δεδομένου ότι τα έργα αυτά συμβάλλουν, έστω και σε περιορισμένο βαθμό, στην ολοκλήρωση του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών και στη διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα, εξασφαλίζονται σε σημαντικό βαθμό οι επιπτώσεις 1, 2 και 3 (σε ότι αφορά την επίπτωση 3 μόνο στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, Δυτικής Ελλάδας και Βορείου Αιγαίου). Στην επίπτωση 3 συμβάλλει σημαντικά και η παράλληλη ενίσχυση των δομών εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης που επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των έργων. Επιπλέον, με την αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών εξασφαλίζεται σε σημαντικό βαθμό ^η επίπτωση 5, ενώ οι παρεμβάσεις που αφορούν τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας εξασφαλίζουν την επίπτωση 6.

Σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, τα λιμενικά έργα είχαν απαρέγκλιτη υποχρέωση να έχουν συμπεριλάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά την κατασκευή των έργων, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας τους με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον, συνεπώς εξασφαλίζεται μερικώς η επίπτωση 7. Στον αρχικό σχεδιασμό των έργων λιμένων/λιμενικών υποδομών λήφθηκε επίσης υπόψη η φιλικότητα χρήσης των παρεμβάσεων από ειδικές ομάδες πληθυσμού, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο η επίπτωση 9.

Τέλος, όσον αφορά την επίπτωση 8, τα έργα λιμένων/λιμενικών υποδομών δημιουργούν

θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία τους στην ευρύτερη λιμενική ζώνη. Ο βαθμός επίτευξης της επίπτωσης 8 είναι υψηλός, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι ο αριθμός των νέων θέσεων εργασίας με βάση την προηγούμενη εμπειρία ανάλογων έργων θα είναι περιορισμένος.

Η μη ολοκλήρωση του ημιτελούς έργου του Άξονα Γ', θα περιόριζε το βαθμό επίτευξης σχεδόν του συνόλου των ανωτέρω επιπτώσεων (πλην της 7). Πρωτίστως όμως, περιορίζει το βαθμό εξασφάλισης της επίπτωσης 1, δεδομένου ότι το έργο του Άξονα Γ' ολοκληρώνει εργασίες σε λιμένα που έχουν εκκινήσει κατά το παρελθόν, καθώς και της επίπτωσης 3, κυρίως λόγω απώλειας της συνεισφοράς της αναβάθμισης του Λιμένα στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης.

Αεροπορικές Μεταφορές

Οι Άξονες Δ' και Ι' περιλαμβάνουν ένα συνεχιζόμενο, από την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο, έργο και δύο νέα έργα αεροδρομίων του ΔΕΔ-Μ. Δεδομένου ότι τα έργα αυτά συμβάλλουν στη βελτίωση των συνδέσεων της χώρας με την Ε.Ε. και στη βελτίωση της διασύνδεσης των περιφερειών Θεσσαλίας και Κρήτης με τα μητροπολιτικά κέντρα και της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας με την Αθήνα και τις λοιπές περιφέρειες της χώρας, εξασφαλίζονται σε σημαντικό βαθμό οι επιπτώσεις 1, 2 και 3 (η 3 μόνο στις Περιφέρειες Κ. Μακεδονίας, Θεσσαλίας και Κρήτης). Στην επίπτωση 3 συμβάλλει σημαντικά και η παράλληλη ενίσχυση των δομών εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης που επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των έργων. Επίσης οι παρεμβάσεις του Άξονα Προτεραιότητας Ι', που αφορούν τη βελτίωση της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών, εξασφαλίζουν την επίπτωση 6. Με την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών των τριών αεροδρομίων σε συνδυασμό με τη διασύνδεσή τους με τα λοιπά δίκτυα, εξασφαλίζεται σε σημαντικό βαθμό η επίπτωση 5.

Σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, τα έργα αεροδρομίων είχαν απαρέγκλιτη υποχρέωση να έχουν συμπεριλάβει μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά την κατασκευή των έργων, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας τους με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον, συνεπώς εξασφαλίζεται μερικώς ^η επίπτωση 7. Στον αρχικό σχεδιασμό των έργων λήφθηκε επίσης υπόψη η φιλικότητα της χρήσης των παρεμβάσεων από ειδικές ομάδες πληθυσμού, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την επίπτωση 9.

Τέλος, όσον αφορά την επίπτωση 8, τα έργα αεροδρομίων δημιουργούν θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία τους. Ο βαθμός επίτευξης της επίπτωσης 8 είναι υψηλός, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι ο αριθμός των νέων θέσεων εργασίας με βάση την προηγούμενη εμπειρία ανάλογων έργων θα είναι περιορισμένος.

Η μη ολοκλήρωση του ημιτελούς έργου του Άξονα Δ' θα περιόριζε το βαθμό επίτευξης σχεδόν όλων των ανωτέρω επιπτώσεων (πλην της 7), και πρωτίστως της επίπτωσης 1, δεδομένου ότι το έργο του Άξονα Δ' ολοκληρώνει εργασίες σε αερολιμένα που έχουν εκκινήσει κατά το παρελθόν, καθώς και της επίπτωσης 3, κυρίως λόγω απώλειας της συνεισφοράς της αναβάθμισης του Αερολιμένα στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Όπως ήδη αναφέρθηκε, κατά την υλοποίηση των παρεμβάσεων δημιουργείται υψηλός αριθμός θέσεων απασχόλησης. Λόγω του είδους και του περιεχομένου του Επιχειρησιακού Προγράμματος η απασχόληση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως πρωτεύων στόχος αποτελέσματος. Λόγω της σημασίας της, όμως, στην Ελληνική Οικονομία, γίνεται στη συνέχεια ειδική αναφορά στα οφέλη που απορρέουν από την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ.

Με βάση το με Α.Π. 32356/ΕΥΣΣΑΑΠ/23-06-2009 Σχέδιο Οδηγιών για την εκτίμηση της απασχόλησης που δημιουργείται κατά την υλοποίηση των έργων (πράξεων) των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ η Διαθέσιμη Χρηματοδότηση του Προγράμματος (Συνολική Δημόσια Δαπάνη και Ιδιωτική Συμμετοχή) παράγει τις άμεσες θέσεις απασχόλησης (εκφραζόμενες σε ισοδύναμα ανθρωποέτη) που αποτυπώνονται στον ακόλουθο πίνακα.

ΑΞΟΝΑΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΡΑΞΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠ + ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	% ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ	ΑΡΧΙΚΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ		ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΕΤΗΣΙΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑ: 25%	
					ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ ΑΝΘΡ. ΔΥΝ. (ευρω)	Θέσεις Εργασίας Κατά την Υλοποίηση	ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ ΑΝΘΡ. ΔΥΝ. (ευρω)	Θέσεις Εργασίας Κατά την Υλοποίηση
1	2	3	4	5	6	7 = 4*5/6	8	9=4*5/8
1	ΕΤΠΑ	ΟΔΟΠΟΪΑ	2.732.055.323,90	26%	27.170	26.144	20.378	34.859
2		ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ	126.000.000,00	30%	27.170	1.391	20.378	1.855
3		ΛΙΜΕΝΙΚΑ	24.000.000,00	20%	27.170	177	20.378	236
4		ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟ	60.000.000,00	30%	27.170	662	20.378	883
6		ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ - ΕΡΓΑΛΕΙΑ - ΕΡΕΥΝΕΣ	5.500.000,00	80%	27.170	162	20.378	216
7	ΤΣ	ΟΔΟΠΟΪΑ	3.158.998.060,62	26%	27.170	30.230	20.378	40.306
8		ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ	390.000.000,00	30%	27.170	4.306	20.378	5.742
9		ΛΙΜΕΝΙΚΑ	9.500.000,00	20%	27.170	70	20.378	93
10		ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟ	34.000.000,00	30%	27.170	375	20.378	501
13		ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ - ΕΡΓΑΛΕΙΑ - ΕΡΕΥΝΕΣ	40.000.000,00	80%	27.170	1.178	20.378	1.570
ΣΥΝΟΛΟ ΥΜΕΠΕΡΑΑ			6.580.053.385			64.695		86.261

Οι υπολογιζόμενες άμεσες θέσεις εργασίας κατά την υλοποίηση ανέρχονται σε 64.695. Δεδομένων των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης στο μισθολογικό κόστος εργασίας, έχει πραγματοποιηθεί ο αντίστοιχος υπολογισμός στην τελευταία στήλη με την υπόθεση της υποχώρησης του Μέσου Ετήσιου Ατομικού Μισθού κατά 25% σε σχέση με τη δοθείσα τιμή του έτους 2009, που οδηγεί σε δημιουργία 86.261 άμεσων θέσεων εργασίας.

Σημειώνεται ότι οι παραπάνω υπολογισμοί πραγματοποιούνται λαμβάνοντας υπόψη τη Διαθέσιμη Συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη και την Ιδιωτική Συμμετοχή του Προγράμματος και όχι το Συνολικό Κόστος των υλοποιούμενων έργων. Σε μια ακόμη πιο αναλυτική προσέγγιση, θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη και το μη επιλέξιμο κόστος που καλύπτεται από αμιγώς Εθνικούς Πόρους. Σε αυτή την περίπτωση αν υποτεθεί ότι οι Δαπάνες θα πρέπει να προσαυξηθούν κατά ~30% (ο συντελεστής λαμβάνει υπόψη Έσοδα, μη Επιλέξιμες Δαπάνες, Overbooking και θεωρείται αρκετά αισιόδοξος δεδομένης της εμπειρίας παλαιότερων Προγραμματικών Περιόδων) οι παραπάνω υπολογισμοί διαμορφώνονται σε 92.422 και 123.229 άμεσες θέσεις εργασίας αντίστοιχα.

6.3. Αξιολόγηση της επίδρασης εξωτερικών παραγόντων στην επίτευξη των Ειδικών Στόχων και των αναμενόμενων επιπτώσεων.

Το περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ επηρεάσθηκε ισχυρά από τις οικονομικές εξελίξεις που έπληξαν και συνεχίζουν να πλήττουν τη Χώρα. Παρότι οι περισσότεροι παράγοντες που επέδρασαν στην υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ ήταν απόρροια της οικονομικής κρίσης, για να αναδειχθεί η επίδραση του καθενός κρίνεται σκόπιμο να σχολιαστούν ξεχωριστά. Οι κυριότεροι εξ αυτών είναι:

- το «πάγωμα» των Συμβάσεων Παραχώρησης και τα νέα δεδομένα μετά το Reset, που προκάλεσε σημαντικές καθυστερήσεις στην εκτέλεση εργασιών των συγκεκριμένων έργων, αλλά η σημαντικότερη επίπτωση ήταν οι αλλαγές που απαιτήθηκαν στο περιεχόμενο, τη δομή και την κατανομή του προϋπολογισμού του ΕΠ για την κάλυψη των

- όρων του reset.
- η μειωμένη χρηματοδότηση των έργων από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, που προκάλεσε καθυστερήσεις σε δημοπρατήσεις και εκτέλεση εργασιών.
- η αδυναμία εξεύρεσης εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης, δεδομένου ότι ο δανεισμός δεν υπήρχε σαν επιλογή καθώς οι τράπεζες περιόρισαν στο ελάχιστο τη χορήγηση δανείων, ιδιαίτερα στον επισφαλή, για την εποχή, κατασκευαστικό κλάδο.
- η καθυστέρηση της αποπληρωμής ήδη τιμολογημένων εργασιών δημοσίων έργων και μελετών, που προκάλεσε οικονομική ασφυξία σε πολλές Τεχνικές και Μελετητικές Εταιρείες.
- η κακή οικονομική κατάσταση των τεχνικών εταιρειών – αναδόχων των έργων, που οδήγησε σε Εκπτώσεις Αναδόχων και Διαλύσεις εργολαβιών με αποτέλεσμα χρονοβόρες διαδικασίες εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης εργασιών.
- οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων που επεβλήθησαν από την 29η Ιουνίου 2015 και οδήγησαν σε ένα επιπλέον πρόβλημα ρευστότητας, ειδικά λίγο πριν το τέλος της περιόδου επιλεξιμότητας των Δαπανών του ΕΠ-ΕΠ.

6.4. Διερεύνηση της δυνατότητας εξασφάλισης πόρων από άλλα ΕΠ της ΠΠ 2007-2013 ή/και χρηματοδοτικά μέσα της περιόδου 2014-2020 για την επίτευξη επιπτώσεων που δεν επιτυγχάνονται από το ΕΠ-ΕΠ.

Στο πλαίσιο της 2ης Αναθεώρησης το Πρόγραμμα ενισχύθηκε συνολικά με 460 εκατ. € πρόσθετους κοινοτικούς πόρους εκ των οποίων 380 εκατ. € ΕΤΠΑ και 80 εκατ. € Ταμείου Συνοχής. Σημειώνεται ότι για τα 290 εκατ. € από τους πρόσθετους πόρους του ΕΤΠΑ που προέρχονται από ΠΕΠ Περιφερειών στατιστικής σύγκλισης - phasing out εφαρμόζεται διακριτή διαχείριση και παρακολούθηση της υλοποίησης των έργων που υλοποιούνται με χρήση των πόρων αυτών, ώστε να διασφαλίζεται η χρήση των μεταφερόμενων πόρων σύμφωνα με τους κανονισμούς. Παράλληλα το σύνολο των αστικών συγκοινωνιών καθώς και ορισμένα άλλα έργα του ΕΠ μεταφέρθηκαν σε άλλα ΕΠ της ΠΠ 2007-2013, με στόχο την εξοικονόμηση των απαραίτητων, για την ολοκλήρωση των έργων, πόρων. Συνεπώς, ήδη από τη 2η Αναθεώρηση του ΕΠ υπήρξε η έμμεση συμβολή αυτών των προγραμμάτων στην υλοποίηση του αρχικού περιεχομένου του ΕΠ-ΕΠ.

Όπως αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 4, λόγω των παραγόντων που επηρέασαν αρνητικά την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ και προκάλεσαν μεταβολές στον προγραμματισμό των έργων μέρος ή και το σύνολο ορισμένων παρεμβάσεων δεν υλοποιείται από το ΕΠ-ΕΠ στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013. Η μη επίτευξη ορισμένων από τις αναμενόμενες επιπτώσεις αφορά την υλοποίηση:

- Του φυσικού αντικείμενου 2 από τις Συμβάσεις Παραχώρησης που αφαιρέθηκε με το Reset. Το υπολειπόμενο φυσικό αντικείμενο της ΣΠ «ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ» που αφορά τα τμήματα «ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ» και «ΠΥΡΓΟΣ-ΤΣΑΚΩΝΑ» έχει συμπεριληφθεί στον προγραμματισμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» της ΠΠ 2014-2020. Με βάση την εξειδίκευση του συγκεκριμένου Προγράμματος, η υλοποίηση του δεύτερου τμήματος κρίνεται αμφίβολη, καθώς δεν διαφαίνεται ύπαρξη διαθέσιμων πόρων για τη χρηματοδότησή του. Το υπολειπόμενο φυσικό της ΣΠ «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)» που αφορά το τμήμα «Λαμία – Ξυνιάδα» έχει συμπεριληφθεί στον προγραμματισμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» της ΠΠ 2014-2020. Με βάση την εξειδίκευση του συγκεκριμένου Προγράμματος, η υλοποίηση του τμήματος κρίνεται αμφίβολη, καθώς δεν διαφαίνεται ύπαρξη διαθέσιμων πόρων για τη χρηματοδότησή του. Όσον αφορά το τμήμα «Τρίκαλα-Εγνατία», λόγω του αυξημένου κόστους της παρέμβασης ερευνάται εναλλακτική λύση, γεγονός που καθιστά το τμήμα ανώριμο και δημιουργεί κίνδυνο να μετατεθεί ο προγραμματισμός του σε επόμενη Προγραμματική Περίοδο.
- Των ημιτελών έργων. Το υπολειπόμενο φυσικό αντικείμενο θα καλυφθεί από αμιγώς Εθνικούς Πόρους. Για να διασφαλισθεί η ήδη χορηγηθείσα κοινοτική συνδρομή, θα

πρέπει να εξασφαλιστεί ολοκλήρωση των έργων έως την 31/03/2019.

- Της Φάσης Β' των έργων «Phasing». Το αντικείμενο της Φάσης Β' των έργων «Phasing» έχει συμπεριληφθεί στον προγραμματισμό της ΠΠ 2014-2020, στους ΑΠ 01 και 03 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη». Τα έργα έχουν συμπεριληφθεί στην εξειδίκευση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.
- Των εργασιών των δύο σιδηροδρομικών Έργων που η υλοποίησή τους μεταφέρεται στην Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Τα δύο έργα έχουν ήδη εγκριθεί μέσω της διαγωνιστικής διαδικασίας επιλογής έργων του CEF 2014-2020 και βρίσκονται στο στάδιο υλοποίησης.

Με βάση τα παραπάνω, η επίτευξη του συνόλου των αναμενόμενων επιπτώσεων του ΕΠ-ΕΠ όπως αυτό διαμορφώθηκε με την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ εξασφαλίζεται με τη συνδρομή Εθνικών πόρων καθώς και με χρήση πόρων της ΠΠ 2014-2020. Το μοναδικό κενό που εξακολουθεί να υφίσταται, σε σχέση με το υποσύστημα οδικών μεταφορών, αφορά την επίτευξη των επιπτώσεων από την υλοποίηση του συνόλου των αρχικά σχεδιασμένων Συμβάσεων Παραχώρησης.

6.5. Συμπεράσματα

Το σύνολο των ολοκληρωμένων έργων συμβάλλει στην επίτευξη της στοχοθεσίας του ΕΠ-ΕΠ σε επίπεδο Ειδικών Στόχων και επιβεβαιώνει την καταλληλότητα των στόχων που τέθηκαν κατά την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ για τις τέσσερις θεματικές ενότητες (Οδικές Μεταφορές και Οδική Ασφάλεια, Σιδηροδρομικές Μεταφορές, Θαλάσσιες Μεταφορές και Αεροπορικές Μεταφορές / Ασφάλεια Αερομεταφορών), κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί σε ένα γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ.

Ορισμένα όμως από τα έργα που περιλαμβάνονταν στο ΕΠ-ΕΠ δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρωθούν έως την τελική προθεσμία για την υποβολή των εγγράφων κλεισίματος των ΕΠ (την 31/03/2017), με αποτέλεσμα να χαρακτηρισθούν ως «ημιτελή» και να απαιτείται η χρηματοδότησή τους από αμιγώς εθνικούς πόρους. Συνεπώς ελλοχεύει ο κίνδυνος μη ολοκλήρωσής τους εντός του πρόσθετου επιτρεπόμενου διαστήματος ολοκλήρωσης (+2 έτη). Στο δυσμενέστερο αυτό σενάριο, ο βαθμός επίτευξης κάποιων Ειδικών Στόχων είτε εξασθενεί, είτε μηδενίζεται. Ειδικότερα, η επίπτωση θα είναι:

- Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές: Εξασθένηση του βαθμού επίτευξης του Ειδικού Στόχου Ζ1.
- Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές: Εξασθένηση του βαθμού επίτευξης του Ειδικού Στόχου Η1, ενώ δεν θα ικανοποιείτο στο σύνολό του ο Β.2.
- Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές: Δεν θα ικανοποιείτο στο σύνολό του ο Ειδικός Στόχος Γ.1.
- Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές: Δεν θα ικανοποιείτο στο σύνολό του ο Ειδικός Στόχος Δ.1.

Οι ολοκληρούμενες παρεμβάσεις του ΕΠ συμβάλλουν ουσιαστικά, αν και σε σχετικά μικρότερο βαθμό του αναμενόμενου κατά την αρχική σχεδίαση του ΕΠ-ΕΠ, στην ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών, το οποίο μπορεί να ανταποκρίνεται στις υπάρχουσες ανάγκες και παράλληλα να εξυπηρετεί τις ταχέως εξελισσόμενες συνθήκες ανταγωνισμού, αποτελώντας βασικό πυλώνα στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Οι επιπτώσεις από την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ, δηλαδή η συμβολή του στα επίπεδα των στρατηγικών και γενικών του στόχων, μπορούν να συνοψισθούν στα κύρια ακόλουθα σημεία:

1. Κεφαλαιοποίηση των έως σήμερα επενδύσεων και αξιοποίηση των ωφελειών και της προστιθέμενης αξίας των παρεμβάσεων ολοκληρούμενων έργων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης είχαν εκκινήσει την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο.

2. Ενίσχυση των ήδη επιτευχθέντων ωφελειών από προηγούμενες παρεμβάσεις, και περαιτέρω εξασφάλιση της διατηρησιμότητας των ωφελειών αυτών, μέσω της υλοποίησης περαιτέρω σημαντικών παρεμβάσεων σε τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.
3. Διευκόλυνση της προσπάθειας για ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής των τοπικών οικονομιών, μέσω της εξασφάλισης προσβασιμότητας και της βελτίωσης της προσπελασιμότητας ιδιαίτερα απομονωμένων και μειονεκτικών περιοχών.
4. Συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της Χώρας, μέσω της ενεργής συμμετοχής του Ιδιωτικού Τομέα στην υλοποίηση των παρεμβάσεων.
5. Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών, σε όλα τα επίπεδα.
6. Μείωση της επικυδυνότητας στις μεταφορές, μέσω των δράσεων βελτίωσης της ασφάλειας και της πρόληψης κινδύνων.
7. Συμβολή στην προστασία του Περιβάλλοντος, μέσω της ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση των περιβαλλοντικά βιώσιμων μεταφορικών υποδομών.
8. Συμβολή στην απασχόληση, μέσω των παρεμβάσεων που δημιουργούν θέσεις εργασίας κατά τη λειτουργία τους.
9. Συμβολή στην άρση του αποκλεισμού ειδικών ομάδων πληθυσμού (ΑΜΕΑ), μέσω της εξασφάλισης πρόσβασης στις υλοποιούμενες παρεμβάσεις.

Το περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ επηρεάστηκε ισχυρά από τις οικονομικές εξελίξεις που έπληξαν και συνεχίζουν να πλήττουν τη Χώρα. Οι περισσότεροι παράγοντες που επέδρασαν στην υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ ήταν απόρροια της οικονομικής κρίσης και οδήγησαν στην υπο προϋποθέσεις επίτευξη του συνόλου των αναμενόμενων επιπτώσεων. Σύμφωνα με την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, την Τελική Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, καθώς και το σχεδιασμό του Τομέα Μεταφορών στην ΠΠ 2014-2020, η επίτευξη του συνόλου των αναμενόμενων επιπτώσεων των έργων που συμπεριλήφθηκαν στο ΕΠ-ΕΠ, εξασφαλίζεται με τη συνδρομή Εθνικών πόρων καθώς και πόρων της ΠΠ 2014-2020.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΧΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ.

Ενόψει του Κλεισίματος των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013, με το με α.π. 36042/ΕΥΣ 4495/20-08-2013, είχε ζητηθεί να εκπονούνται και να αποστέλλονται σχέδια εξυγίανσης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, τα οποία θα αποτύπωναν ένα σαφή και τεκμηριωμένο προγραμματισμό των έργων του ΕΠ.

Ο αρχικός σχεδιασμός του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, τον Δεκέμβριο του 2014, στηρίχθηκε στην εικόνα των έργων που καταγραφόταν στην πιο πρόσφατη έκδοση του Σχεδίου Εξυγίανσης του ΕΠ, του Αυγούστου του 2014. Με βάση τη σημερινή εικόνα, απολογιστικά, εντοπίζονται αποκλίσεις από την προβλεπόμενη στο παραπάνω σχέδιο εξυγίανσης πορεία υλοποίησης των εν εξελίξει έργων του ΕΠ-ΕΠ, καθώς και των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ ΜΑΘΡΑ, ΠΕΠ ΔΕΠΙΝ κλπ). Συνεπώς, η υπόθεση εργασίας που έγινε κατά την κατάρτιση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, σχετικά με το ποιες παρεμβάσεις θα έχουν ολοκληρωθεί από τα Προγράμματα της ΠΠ 2007-2013 και σε τι βαθμό, πάνω στην οποία βασίστηκε ο σχεδιασμός των παρεμβάσεων της νέας ΠΠ 2014-2020 για την κάλυψη των αναγκών ανά υποσύστημα μεταφορών, δεν ισχύει πλήρως σήμερα.

Αν και μέρος της παραπάνω απόκλισης έχει αποτυπωθεί στην 3η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ (απόφαση C(2015) 9770 final/21-12-2015 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), δεν έχουν εντοπισθεί οι επιπτώσεις του συνόλου των - προδιαγραφόμενων σε αυτή - αλλαγών στα πεπραγμένα της ΠΠ 2007-2013 και κατ' επέκταση στο σχεδιασμό της ΠΠ 2014-2020.

Με βάση πλέον την Τελική Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, τον Μάρτιο του 2017, 8 πράξεις (6 έργα) χαρακτηρίζονται ως ημιτελή και 5 έργα χαρακτηρίζονται ως τμηματοποιημένα έργα (έργα phasing), τα οποία πλέον σχεδιάζεται να ολοκληρωθούν στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020 με πόρους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Στα ημιτελή έργα έχουν συμπεριληφθεί 2 έργα οδικών μεταφορών, 2 έργα σιδηροδρομικών μεταφορών, 1 έργο αεροπορικών μεταφορών και 1 έργο θαλάσσιων μεταφορών. Αντίστοιχα, στα τμηματοποιημένα έργα έχουν περιληφθεί 4 έργα οδικών μεταφορών και 1 έργο σιδηροδρομικών μεταφορών.

7.1. Αποτύπωση των συσχετίσεων στο επίπεδο των Ειδικών Στόχων/ Αποτελεσμάτων/ Εκρικών του ΕΠ-ΕΠ με την αντίστοιχη στοχοθεσία του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Δεδομένου ότι το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ αποτελεί το κύριο εργαλείο για τη συνέχιση της υλοποίησης της μακροπρόθεσμης τομεακής στρατηγικής για τις μεταφορικές υποδομές και για το Περιβάλλον κατά την ΠΠ 2014-2020, σε ότι αφορά τις μεταφορικές υποδομές η συνέργειά του με το ΕΠ-ΕΠ 2007-2013 σε όλα τα επίπεδα είναι προφανής.

Οι συνέργειες που εντοπίζονται σε επίπεδο Ειδικών Στόχων μεταξύ του ΕΠ-ΕΠ και του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, αποτυπώνονται στη «Μήτρα συνέργειας Ειδικών Στόχων ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΕΠ 2007-2013», που ακολουθεί.

Μήτρα συνέργειας Ειδικών Στόχων ΕΠ-ΕΠ 2007-2013 και ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020

		ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ-ΕΠ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	A.1	Αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ και του κόμβου αξόνα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες - Προσχώμας η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.	
	A.2	Περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχο σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.	
	A.3	Βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχο σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων	E.Σ. 2
	A.4	Οι παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων.	E.Σ. 3
	A.5	Βελτίωση της οδικής υποδομής και του εξοπλισμού των οδών σε επικίνδυνες θέσεις του δικτύου, η χρήση συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων.	E.Σ. 4
	Z.1	Αποπεράτωση τμημάτων των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ, του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ, η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006.	
	Z.2	Περαιτέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με ταυτόχρονη μέριμνα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών.	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	B.1	Περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας).	E.Σ. 1
	B.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.	E.Σ. 5
	H.1	Εξέλιξη των ασυγχρονισμών του σιδηροδρομικού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας της Λισσαβόνας) - διασφάλιση διακεκομμένης στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.	E.Σ. 6
	H.2	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχνοτήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.	E.Σ. 10
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Γ.1	Περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου των κυρίων λιμένων, λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας και η διασύνδεσή τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα.	
	Γ.2	Βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.	E.Σ. 7
	Γ.3	Συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).	E.Σ. 8
	Θ.1	Βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.	
	Θ.2	Βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας	
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Δ.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυναμότητας υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.	E.Σ. 9
	I.1	Αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας για την παροχή της δυναμότητας εξυπηρέτησης αυξημένης επιβατικής κίνησης ή/και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας των επιβατών.	E.Σ. 11
	I.2	Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με εισαγωγή μέτρων προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών.	
ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ			E.Σ. 12
			E.Σ. 13
			E.Σ. 14

Σημειώνεται ότι :

- Οι Ειδικοί στόχοι A.1 και Z.1 του ΕΠ-ΕΠ είναι σε πλήρη συνέργεια με όλους τους λοιπούς Ειδικούς στόχους των Οδικών Μεταφορών του ΕΠ-ΕΠ καθώς και με τους Ειδικούς στόχους των Οδικών Μεταφορών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, δεδομένου ότι αποτελούν την ολοκλήρωση των συνεχιζόμενων, από προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους, παρεμβάσεων στο ΔΟΔ της Χώρας.
- Η συνέργεια στις Θαλάσσιων Μεταφορών νοείται στη βάση της συνολικής ανάπτυξης του δικτύου των λιμένων ΔΕΔ-Μ της Χώρας, παρότι ο Ε.Σ. 7 του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εστιάζει μόνο στη χωρική ενότητα Αδριατικής – Ιονίου.
- Η συνέργεια στις Αεροπορικές Μεταφορές νοείται στη βάση της συνολικής ανάπτυξης του δικτύου των αεροδρομίων ΔΕΔ-Μ της Χώρας, παρότι ο Ε.Σ. 9 του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εστιάζει μόνο σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια.

Μήτρα συνέργειας Πλέγματος Δεικτών ΕΠ-ΕΠ 2007-2013 και ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		ΠΛΕΓΜΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠ-ΕΠ 2007-2013	ΠΛΕΓΜΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ τ.Μεταφορών 2014-2020
		ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΦΡΑΣΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΦΡΑΣΗ
Οδικές Μεταφορές	Κατασκευή και απεπάρθρωση αυτοκινητοδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ)		Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	Κατασκευή / αναβάθμιση οδών εκτός αυτών ΤΕΝ (χλμ)		Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
			Συνολικό μήκος νέων ή/και αναβαθμισμένων τμημάτων λωπιδίου οδικού δικτύου
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Κατασκευή και απεπάρθρωση σιδηροδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ)		Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	Εγκατάσταση συστημάτων σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο		Συνολικό μήκος εκσυγχρονισμένου σιδηροδρομικών γραμμών ΔΕΔ-Μ με συστήματα (σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών)
	Κατασκευή διπλής ηλεκτρικισμένης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός ΤΕΝ Τ. (ΥΠΟΔΟΜΗ)		Εμπνευματικό μεταφορικό έργο
			Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
Θαλάσσιες Μεταφορές	Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται		Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται
Αεροπορικές Μεταφορές	Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (κτίρια αεροσταθίων)		Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ που αναβαθμίζονται
	Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (δάπεδα στάθμευσης)		Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας ναυπηλαίας και της φύλαξης / περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμενικής ζώνης
	Μήκος διαδρόμου προσ/απ ογκώσεων		
Αστικές Μεταφορές			CO15 – Αστικές συγκοινωνίες: Συνολικό μήκος νέων ή βελτιωμένων γραμμών τραμ και μετρό
			T4407 – Παρεμβάσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών
		ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ
Οδικές Μεταφορές	Χρονοαπόδοση (ΟΡΕΣ)		Χρονοαπόδοση
	Προσπελασιμότητα (ΧΛΜ/ΟΡΑ)		Προσπελασιμότητα
	Επικινδυνότητα (Νεκροί/100Χ10 ⁹ Οχηματοχλμ/μετρα)		Κίνδυνος θανατηφόρου τραυματισμού
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Χρονοαπόδοση (ΟΡΕΣ)		Χρονοαπόδοση
	Εξοικονόμηση ενέργειας σε ετήσια βάση (αριθμο-χλωμετρών (λόγω ηλεκτρικότητας σιδηροδρομικού δικτύου))		Κατανάλωση ενέργειας σε ετήσια αριθμο-χλωμετρών (λόγω ηλεκτρικότητας)
			Πρόσθετος π/λθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς
			Εμπνευματικό μεταφορικό έργο
Θαλάσσιες Μεταφορές			Καύσιμα και απόβλητα λιμών
Αεροπορικές Μεταφορές	Α/Δ με δυνατότητα υπεραυτοκινητών πτήσεων.		Πληθυσμός απομακρυσμένων / νησιωτικών περιοχών με τη ρύθμιση σε βελτιωμένη αεροπορική σύνδεση
			Συμβάρφωση με διεθνή τη ρύθμιση α ασφάλειας αερομεταφορών
Αστικές Μεταφορές			Πρόσθετος π/λθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς
			Εκτιμώμενη ετήσια μείωση των εκπομπών των αερίων θερμοκηπίου από έργα Μετρό
			Εφαρμογή συστήματος τηλεματικής επιβίβασης Λεωφορείων

Σημειώνεται ότι :

- Η συνέργεια στις Θαλάσσιες Μεταφορές νοείται στη βάση της ευρύτερης ανάπτυξης των λιμένων ΔΕΔ-Μ της Χώρας, παρότι ο δείκτης «Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται» του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εξειδικεύει το είδος της παρέμβασης σε σχέση με τη πιο γενική περιγραφή που είχε χρησιμοποιηθεί στο ΕΠ-ΕΠ.
- Η συνέργεια στις Αεροπορικές Μεταφορές όσον αφορά το δείκτη του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ «Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ που αναβαθμίζονται» σημειώνεται με βάση τις προβλεπόμενες κατά την παρούσα χρονική στιγμή δράσεις που σχεδιάζεται να υλοποιηθούν σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια.
- Η ασθενής συνέργεια που καταγράφεται στους δείκτες αποτελέσματος, οφείλεται στην απουσία αντίστοιχων δεικτών στο ΕΠ-ΕΠ και όχι στα πραγματικά αποτελέσματα των υλοποιημένων παρεμβάσεων. Παρότι στη στοχοθεσία του ΕΠ-ΕΠ δεν περιλήφθηκαν δείκτες αποτελέσματος, τα αποτελέσματα των ολοκληρωμένων παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ συμβάλλουν είτε άμεσα, είτε έμμεσα στα αντίστοιχα επιδιωκόμενα από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ αποτελέσματα ανά υποσύστημα μεταφορών.
- Οι παρεμβάσεις Αστικών Μεταφορών του ΕΠ-ΕΠ στην Αθήνα μεταφέρθηκαν κατά τη 2^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ προς υλοποίηση από στο ΠΕΠ «ΑΤΤΙΚΗ», ενώ παράλληλα στη

Θεσσαλονίκη υλοποιήθηκαν μέσω εκχώρησης πόρων από το ΠΕΠ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ». Οι παρεμβάσεις αφορούν τα έργα ΜΕΤΡΟ Αθήνας και Θεσσαλονίκης τα οποία αποτελούν έργα Phasing προς την ΠΠ 2014-2020. Συνεπώς, η στοχοθεσία που έχει περιληφθεί στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ αποτυπώνει τη συνέχιση και ολοκλήρωση των προγραμματισμένων, από την ΠΠ 2007-2013, παρεμβάσεων.

7.2. Αναγκαίες προσαρμογές στη στοχοθεσία του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, λόγω των αποκλίσεων που καλείται να καλύψει από τη διαδικασία εξυγίανσης κατά το κλείσιμο του ΕΠ-ΕΠ (screening).

Κατά την κατάρτιση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ θεωρήθηκε ότι στην Προγραμματική Περίοδο 2007-2013 ολοκληρώθηκε, σχεδόν στο σύνολό του, το βασικό Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας και συνεχίστηκε η ανάπτυξη του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου, η βελτίωση της υποδομής και λειτουργικότητας σε λιμάνια του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, καθώς και η βελτίωση της υποδομής και των παρεχόμενων υπηρεσιών σε Α/Δ του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ- Μ της χώρας.

Η αναμενόμενη εικόνα της ΠΠ 2007-2013, ανά υποσύστημα μεταφορών, είχε ως εξής:

Οδικές μεταφορές

Μετά την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων παρεμβάσεων της ΠΠ 2007-2013 (ΕΣΠΑ) το μήκος των υλοποιημένων οδικών αξόνων του ΔΟΔ στην Ελλάδα θα ανέλθει σε ~2.516 χλμ. Πρόκειται για νέα τμήματα μήκους 667 χλμ, αποτελούμενα μεταξύ άλλων από 155χλμ του ΠΑΘΕ, 128 χλμ των Καθέτων Αξόνων της Εγνατίας Οδού, 159χλμ της Ιόνιας Οδού, 79χλμ του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), 100χλμ του άξονα Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα, κλπ. Ειδικότερα, έως το τέλος της ΠΠ 2007-2013 θα έχουν ολοκληρωθεί με συγχρηματοδότηση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία (ΕΤΠΑ και Ταμείο Συνοχής) όλων των προηγούμενων Προγραμματικών Περιόδων τα 1.766 χλμ του βασικού (core) διευρωπαϊκού δικτύου ΔΟΔ με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου (motorway), και θα υπολείπεται μόνο η διασυνοριακή σύνδεση της Εγνατίας Οδού με τη νότια Αλβανία (~68 χλμ). Θα έχουν επίσης ολοκληρωθεί ως αυτοκινητόδρομος ή οδός ταχείας κυκλοφορίας σημαντικά τμήματα του αναλυτικού διευρωπαϊκού δικτύου ΔΟΔ μήκους 750 χλμ εκ των οποίων: (α) ~35% είναι 5 κάθετοι άξονες της Εγνατίας οδού, (β) ~50% είναι σημαντικές διασυνδέσεις του βασικού (core) οδικού δικτύου με περιοχές της ηπειρωτικής χώρας και (γ) ~15% είναι τμήματα του αναλυτικού ΔΟΔ της Κρήτης.

Σύμφωνα με την Τελική Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, η παραπάνω εικόνα μεταβάλλεται, καθώς ένα (1) περιφερειακό οδικό έργο και ένα (1) έργο του ΔΟΔ χαρακτηρίστηκαν ως ημιτελή έργα και τρία (3) έργα του ΔΟΔ αποτελούν έργα «Phasing» προς το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020.

Πιο συγκεκριμένα,

- Τα χαρακτηρισμένα ως «ημιτελή» έργα, αφορούν:
 - στη βελτίωση Επαρχιακού Οδικού δικτύου Νομού Μεσσηνίας τμήμα "Σουληνάρι-Κρεμμύδια-Κορυφάσιο".
 - στην ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος Αγ. Βαρβάρα-Αγ. Δέκα (Καστέλλι) (χ.θ. 22+170 – χ.θ. 37+900) του κάθετου οδικού άξονα Ηράκλειο-Μεσσαρά στο Ν.Ηρακλείου Κρήτης

Δεδομένου ότι για να χαρακτηριστεί ένα έργο ως ημιτελές αναλαμβάνεται η δέσμευση ότι θα ολοκληρωθεί με τους απαραίτητους Εθνικούς πόρους έως το Μάρτιο του 2019, τα αποτελέσματα των παραπάνω έργων θεωρείται ότι επιτυγχάνονται στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013. Συνεπώς, παρότι η ολοκλήρωση των εν λόγω τμημάτων του ΔΟΔ δεν έχει ακόμη επιτευχθεί, δεν επηρεάζεται ο προγραμματισμός του τομέα Μεταφορών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

- Τα phasing έργα αφορούν :

- Τον Κάθετο άξονα Εγνατίας Οδού ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ: Βελτίωση - Διαπλάτυνση τμήματος Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ. Η συνολική παρέμβαση αφορά μήκος 4,2 χλμ.
- Τον Κάθετο άξονα 45 Εγνατίας Οδού «ΣΙΑΤΙΣΤΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ»: τμήμα «ΚΟΡΟΜΗΛΙΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ» (45.4.5). Η συνολική παρέμβαση αφορά μήκος 20,3 χλμ.
- Εργασίες βελτίωσης της εθνικής οδού ΛΑΜΙΑΣ-ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ στο τμήμα από έξοδο ΚΑΣΤΡΙΟΥ έως έξοδο ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ. Η συνολική παρέμβαση αφορά μήκος 9,6 χλμ.

Τα παραπάνω τμήματα αφορούν συνολικά 34,1 χλμ του αναλυτικού ΔΟΔ της χώρας. Σύμφωνα με τις οδηγίες για την 3^η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, οι τιμές των στόχων για τα έργα Phasing, εάν δεν υπήρχαν αυτόνομα περαιωμένα τμήματα, θα έπρεπε να μεταφερθούν εξολοκλήρου στην ΠΠ 2014-2020. Με βάση την κατεύθυνση αυτή, δεν περιελήφθη κανένα τμήμα από τα παραπάνω έργα στο ΕΠ-ΕΠ της ΠΠ 2007-2013. Συνεπώς, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ μέσω των έργων αυτών καλείται να περιλάβει την περαιτέρω ολοκλήρωση τμημάτων επί των καθέτων Αξόνων της Εγνατίας Οδού και ενός τμήματος του αναλυτικού ΔΟΔ.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Μετά την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων παρεμβάσεων της ΠΠ 2007-2013 (ΕΣΠΑ) επέρχονται σημαντικές βελτιώσεις σε μεγάλα τμήματα του δικτύου από έργα που ολοκληρώνονται μέχρι το τέλος της ΠΠ, ιδίως στο βασικό σιδηροδρομικό άξονα Π.Α.Θ.Ε./Π, που αναλογεί σε 74% του συνολικού μήκους του δικτύου. Έως 31/12/2015 θα έχει ολοκληρωθεί ~80% του μήκους του ΠΑΘΕ/Π. Εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή και αποπεράτωση: 604 χλμ διπλής σιδηροδρομικής γραμμής (εκ των οποίων 533 χιλιόμετρα με ηλεκτροκίνηση) και 146 χιλιομέτρων μονής σιδηροδρομικής γραμμής (εκ των οποίων 57 χλμ με ηλεκτροκίνηση) εντός TEN-T.

Σύμφωνα με την Τελική Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, η παραπάνω εικόνα μεταβάλλεται, καθώς δύο (2) έργα του σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ χαρακτηρίστηκαν ως ημιτελή έργα και ένα (1) έργο αποτελεί έργο «Phasing» προς το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020.

Πιο συγκεκριμένα,

- Τα χαρακτηρισμένα ως «ημιτελή» έργα, αφορούν την:
 - Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, στο τμήμα ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β΄ ΦΑΣΗ) Η συνολική παρέμβαση αφορά σιδηροδρομικό τμήμα μήκους 21 χλμ.
 - Ολοκλήρωση σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) καθώς και στα τμήματα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ. Το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει α) σηματοτεχνική εξασφάλιση της περιοχής Σ.Σ. Θεσσαλονίκης μεταξύ ΤΧ1-ΤΧ5, β) προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος γραμμής ETCS level 1 σε εντοπισμένα τμήματα συνολικού μήκους 139 χλμ του σιδ/κού άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.(ΣΚΑ – Οινόη - Χαλκίδα, Λάρισα – Πλατύ και ΤΧ1-ΤΧ5), γ) προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ETCS-Level 1 συρμού (on board) σε 88 συρμούς, και δ) ολοκλήρωση εγκατάστασης συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R σε εντοπισμένα τμήματα του ΠΑΘΕ/Π.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, για να χαρακτηριστεί ένα έργο ως ημιτελές αναλαμβάνεται η δέσμευση ότι θα ολοκληρωθεί με τους απαραίτητους Εθνικούς πόρους έως το Μάρτιο του 2019, συνεπώς τα αποτελέσματα των παραπάνω έργων θεωρείται ότι επιτυγχάνονται στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013 και δεν επηρεάζεται ο προγραμματισμός του τομέα Μεταφορών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι το έργο της εγκατάστασης συστημάτων αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου εγκατάστασης συστημάτων στο σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π. Η μη έγκαιρη

ολοκλήρωση των εργασιών του έργου μπορεί να προκαλέσει καθυστερήσεις στην υλοποίηση των λοιπών εργασιών που έχει προγραμματισθεί να πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

➤ Το phasing έργο αφορά την:

- Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ. Η συνολική παρέμβαση αφορά μήκος 16 χλμ.

Όπως και στα έργα των οδικών μεταφορών, κατά την 3η Αναθεώρηση, οι τιμές των στόχων για τα έργα Phasing, εάν δεν υπήρχαν αυτόνομα περαιωμένα τμήματα, θα έπρεπε να μεταφερθούν εξολοκλήρου στην ΠΠ 2014-2020. Με βάση την κατεύθυνση αυτή, δεν περιελήφθη κανένα ολοκληρωμένο τμήμα του παραπάνω έργου στο ΕΠ-ΕΠ της ΠΠ 2007-2013. Παρόλα αυτά, ελλείπει ολοκληρωμένων τμημάτων, για να αναδειχθεί η συμβολή του ΕΠ-ΕΠ στην υλοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου υιοθετήθηκε ο δείκτης «Ε3α. Κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός ΤΕΝ- Τ. (ΥΠΟΔΟΜΗ)». Συνεπώς, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, καλείται να περιλάβει την ολοκλήρωση του παραπάνω τμήματος.

Θαλάσσιες μεταφορές

Οι παρεμβάσεις από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007-2013 αφορούν τη βελτίωση της υποδομής και λειτουργικότητας σε λιμάνια του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και σε λοιπά λιμάνια, και έχουν γίνει στους λιμένες: Ηγουμενίτσας, Πάτρας, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας-Ν. Καρβάλης, Βόλου, Λαυρίου, Σούδας, Μυκόνου, Ρόδου και Χίου.

Σύμφωνα με την Τελική Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, η παραπάνω εικόνα μεταβάλλεται, καθώς ένα (1) έργο σε λιμένες ΔΕΔ-Μ χαρακτηρίστηκε ως ημιτελές έργο, ενώ ένα (1) έργο αποτελεί έργο «Phasing» προς το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020 από το ΠΕΠ «Δυτική Ελλάδα – Πελοπόννησος – Ιόνιοι Νήσοι».

Πιο συγκεκριμένα,

➤ Τα χαρακτηρισμένα ως «ημιτελή» έργα, αφορούν τον:

- ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, για να χαρακτηριστεί ένα έργο ως ημιτελές αναλαμβάνεται η δέσμευση ότι θα ολοκληρωθεί με τους απαραίτητους Εθνικούς πόρους έως το Μάρτιο του 2019, συνεπώς τα αποτελέσματα των παραπάνω έργων θεωρείται ότι επιτυγχάνονται στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013 και δεν επηρεάζεται ο προγραμματισμός του τομέα Μεταφορών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

➤ Το phasing έργο αφορά το:

- ΝΕΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ 3Α ΤΜΗΜΑ Α' ΦΑΣΗΣ

Αντίστοιχα με τα λοιπά έργα «Phasing», οι εκροές - αποτελέσματα του έργου μεταφέρονται εξολοκλήρου στην ΠΠ 2014-2020. Συνεπώς, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, καλείται να περιλάβει την ολοκλήρωση του παραπάνω αντικειμένου.

Αεροπορικές μεταφορές

Οι παρεμβάσεις από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007-2013 αφορούν Α/Δ του βασικού ΔΕΔ-Μ (3 Α/Δ) και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (34 Α/Δ) που εξυπηρετούν το εθνικό σύστημα αερομεταφορών στην ηπειρωτική χώρα και τη συνδεσιμότητα νησιωτικών περιφερειών, και έχουν γίνει στους αερολιμένες Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου (βασικό δίκτυο), Κέρκυρας, Ρόδου, Καστοριάς, Χανίων, Ακτίου, Σάμου, Καλύμνου, Ικαρίας, Σητείας, Ζακύνθου και Αγχιάλου (αναλυτικό δίκτυο).

Σύμφωνα με την Τελική Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, η παραπάνω εικόνα μεταβάλλεται καθώς ένα (1) έργο σε αεροδρόμια ΔΕΔ-Μ χαρακτηρίστηκε ως ημιτελές έργο.

Πιο συγκεκριμένα,

- Τα χαρακτηρισμένα ως «ημιτελή» έργα, αφορούν την:
 - Ολοκλήρωση αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)

Τα αποτελέσματα των παραπάνω έργων θεωρείται ότι επιτυγχάνονται στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013 και δεν επηρεάζεται ο προγραμματισμός του τομέα Μεταφορών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

7.3. Συνάφεια των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ, οι οποίες χαρακτηρίζονται στο screening Ιανουαρίου του ΕΠ-ΕΠ ως νέα έργα phasing προς την ΠΠ 2014-2020, με τις προτεραιότητες του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Οι προσθήκες των νέων phasing έργων αφορούν τα υποσυστήματα Οδικών, Σιδηροδρομικών και Θαλάσσιων Μεταφορών.

Οδικές μεταφορές

Το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, στα πλαίσια της επίτευξης του στρατηγικού στόχου (Α) των Μεταφορών για την ΠΠ 2014-2020: «*Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού και η περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων, και αεροδρομίων)*», αναφέρει ότι όσον αφορά τις οδικές μεταφορές θα επιλεγούν δράσεις που θα ικανοποιούν τις εξής δύο κύριες προτεραιότητες:

- Την υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ που ενισχύουν τη «συνεκτικότητα» τόσο του οδικού όσο και του συνολικού συστήματος ΔΕΔ-Μ όλων των Περιφερειών, σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις της περιόδου 2007-2013.
- Τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιφερειών της χώρας (πρωτεύουσες Νομών, διοικητικά κέντρα κλπ) και υλοποίηση ή/και αναβάθμιση των δευτερευουσών και τριτευουσών συνδέσεων με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.

Επιπρόσθετα, στα πλαίσια της επίτευξης του στρατηγικού στόχου (Γ) των Μεταφορών για την ΠΠ 2014-2020: «*Βελτίωση της Ασφάλειας Μεταφορών*», θα επιλεγούν δράσεις που θα ικανοποιούν τις εξής δύο προτεραιότητες:

- Τη βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας (π.χ. τοπικές βελτιώσεις μελανών σημείων του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ).
- Την Επιλογή αποδοτικών παρεμβάσεων ενίσχυσης της πρόληψης και αντιμετώπισης/διαχείρισης των ατυχημάτων και των επιπτώσεών τους στο πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων.

Από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και των παρεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007-2013 διαπιστώθηκε η ανάγκη για κατά προτεραιότητα ολοκλήρωση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ που συμπληρώνουν τον υπό διαμόρφωση σχεδιασμό της ΠΠ 2007-2013 και εξυπηρετούν τη διασύνδεση των περιοχών της ηπειρωτικής χώρας με το βασικό (core) οδικό δίκτυο και τους κύριους αναπτυξιακούς/συγκοινωνιακούς κόμβους του αναλυτικού δικτύου, καθώς και τη συμπλήρωση του ΔΟΔ μεγάλων νησιωτικών περιφερειών. Επιπλέον διαπιστώθηκε ότι άλλες ανάγκες του συστήματος μεταφορών αποτελούν η βελτίωση κρίσιμων συνδέσεων για ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας και η βελτίωση της συνδεσιμότητας των απομακρυσμένων, νησιωτικών και ορεινών περιοχών.

Οι τρεις νέες προσθήκες που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εμπíπτουν στον Ειδικό στόχο 2 «*Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ*» και αφορούν τις παρεμβάσεις:

Νέο έργο Phasing : Κάθετος άξονας 45 Εγνατίας Οδού «ΣΙΑΤΙΣΤΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ»: τμήμα «ΚΟΡΟΜΗΛΙΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ»

Από το σύνολο του Κάθετου Άξονα «Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή» μήκους 72 χλμ, μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί και δοθεί στην κυκλοφορία τμήμα του αυτοκινητοδρόμου μήκους 51 χλμ από τον Α/Κ Σιάτιστας (σύνδεση με Εγνατία Οδό) έως την Κορομηλιά. Με την μετατροπή του εναπομένου τμήματος σε αυτοκινητόδρομο ολοκληρώνεται ο Κάθετος Άξονας «Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή», ο οποίος αποτελεί τμήμα του Αναλυτικού Οδικού Δικτύου των ΔΕΔ-Μ της Ελλάδας. Συνδέει την Εγνατία Οδό με το αλβανικό τμήμα του Πανευρωπαϊκού Άξονα VIII, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση προς τα Τίρανα και το Δυρράχιο καθώς και προς ενδιάμεσους σταθμούς όπως η Κορυτσά, το Πόγραδετς και το Ελμπασάν. Η ολοκλήρωση του Άξονα από Σιάτιστα έως Κρυσταλλοπηγή αποτελεί έργο προτεραιότητας τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η ολοκλήρωση του κυκλοφοριακού συστήματος της Εγνατίας Οδού και η σύνδεσή του με αστικούς και συγκοινωνιακούς κόμβους της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής επιρροής της, βρίσκεται σε άμεση συνάφεια με την Εθνική αναπτυξιακή στρατηγική στον τομέα των Μεταφορών, εξυπηρετώντας την κοινή, για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προτεραιότητα της ολοκλήρωσης των ΔΕΔ-Μ και ικανοποιεί την προτεραιότητα 1 του στρατηγικού στόχου (Α) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Νέο έργο Phasing : Κάθετος άξονας Εγνατίας Οδού ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ: Βελτίωση - Διαπλάτυση τμήματος Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ-ΠΟΤΙΔΑΙΑ

Αντικείμενο του συνολικού έργου είναι η βελτίωση–διαπλάτυση του οδικού τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια του καθέτου άξονα της Εγνατίας Οδού «Θεσσαλονίκη–Κασσάνδρεια» η οποία αφορά την μετατροπή της υφιστάμενης δίχνης οδού σε τετράριχη με 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και διαχωρισμό της κυκλοφορίας με αμφίπλευρο μεταλλικό στηθαίο ασφαλείας σε μήκος 4,2 χλμ. Η ολοκλήρωση του έργου αποσκοπεί στη βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιοχών απ' όπου διέρχεται ο Κάθετος Άξονας, στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, στη μείωση χρόνου μετακίνησης επιβατών και αγαθών και στην τόνωση της τουριστικής κίνησης της ευρύτερης περιοχής.

Η ολοκλήρωση του κυκλοφοριακού συστήματος της Εγνατίας Οδού και η σύνδεσή του με αστικούς και συγκοινωνιακούς κόμβους της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής επιρροής της, βρίσκεται σε άμεση συνάφεια με την Εθνική αναπτυξιακή στρατηγική στον τομέα των Μεταφορών, εξυπηρετώντας την κοινή, για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προτεραιότητα της ολοκλήρωσης των ΔΕΔ-Μ. Η ολοκλήρωση του τμήματος ικανοποιεί και τις δύο προτεραιότητες του στρατηγικού στόχου (Α) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Νέο έργο Phasing : Εργασίες βελτίωσης της εθνικής οδού ΛΑΜΙΑΣ-ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ στο τμήμα από έξοδο ΚΑΣΤΡΙΟΥ έως έξοδο ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ

Αντικείμενο του συνολικού έργου είναι η βελτίωση τμήματος της ΕΟ Λαμία-Καρπενήσι στο Νομό Φθιώτιδος από την έξοδο Καστρίου έως την έξοδο Μακρακώμης. Το συνολικό μήκος των παρεμβάσεων είναι περίπου 9,6km. Η ολοκλήρωση του έργου αποσκοπεί στη βελτίωση της πρόσβασης και την αναβάθμιση ολόκληρης της περιοχής, στη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας της κυκλοφορίας, καθώς και στη μείωση του συνολικού χρόνου διαδρομής. Η ολοκλήρωση του τμήματος ικανοποιεί κυρίως την προτεραιότητα 2 του στρατηγικού στόχου (Α) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, στα πλαίσια της επίτευξης του στρατηγικού στόχου (Α) των Μεταφορών για την περίοδο 2014-2020: «Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού και η περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων, και αεροδρομίων)»,

αναφέρει ότι όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές θα επιλεγούν δράσεις που θα ικανοποιούν τις εξής δύο κύριες προτεραιότητες:

- Την ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού άξονα της χώρας στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη /Προμαχώνας - ΠΑΘΕ/Π) σε συνέργεια με την CEF, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο άξονας αποτελεί τμήμα του Έργου Βασικού Δικτύου 'Πολυτροπικός Διάδρομος Μεταφορών Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου - Orient/East-Med Corridor' Λευκωσία - Πειραιάς – Μπουργκάς/Τουρκικά σύνορα – Αμβούργο/Ροστόκ).
- Την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του κύριου σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π και σταδιακή προσαρμογή του στο ERTMS (European Rail Traffic Management System) και στο ETCS (European Train Control System).

Επιπρόσθετα, στα πλαίσια της επίτευξης του στρατηγικού στόχου (B) των Μεταφορών για την περίοδο 2014-2020: «Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος Μεταφορών», θα επιλεγούν δράσεις που θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών θαλάσσιων – σιδηροδρομικών και στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ και θα ικανοποιούν τη βασική προτεραιότητα:

- Σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια του βασικού ΔΕΔ-Μ και τα εμπορευματικά κέντρα.

Με τις βελτιώσεις των προηγούμενων ΠΠ από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007- 2013 έχει επιτευχθεί η ολοκλήρωση του μεγαλύτερου τμήματος του ΠΑΘΕ/Π (80%) ενώ το υπόλοιπο τμήμα διαπιστώθηκε ότι παρουσιάζει ελλείποντες συνδέσμους και επιμέρους τμήματα παραμένουν εκτός λειτουργίας (Κιάτο–Πάτρα) ή έχουν χαμηλά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (Πολύκαστρο-Ειδομένη, Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας). Επίσης ο άξονας εξακολουθεί να έχει σημαντικές ελλείψεις σε ότι αφορά την εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ελέγχου/διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς υπολείπονται σημαντικές παρεμβάσεις σηματοδότησης–τηλεδιοίκησης-τηλεπικοινωνιών. Το ΣΠΕΜ 2025 υποδεικνύει τις παραπάνω ελλείψεις, ανάλογα με την μελετητική ωριμότητα, ως έργα υψηλής ή μέσης προτεραιότητας, τα οποία πρέπει να περιληφθούν στον προγραμματισμό της νέας ΠΠ.

Η νέα προσθήκη που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εμπίπτει στον Ειδικό στόχο 1 «Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π» και αφορά την παρέμβαση:

Νέο έργο Phasing : Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ

Το προτεινόμενο έργο αποτελεί τμήμα του ευρύτερου προγράμματος εκσυγχρονισμού του σιδηρικού άξονα ΠΑΘΕ/Π, όπως αυτό συνολικά περιγράφεται στο Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του Σιδηρικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π. Το ευρύτερο έργο εκσυγχρονισμού του άξονα Αθήνας-Πάτρας εκτελείται σε επτά διακριτά στάδια. Τα στάδια 1 και 2 αφορούν την κατασκευή νέας διπλής, σηματοδοτούμενης, τηλεδιοικούμενης και ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΣΚΑ – Κιάτο και την κατασκευή της νέας σηματοδοτούμενης και τηλεδιοικούμενης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο – Διακοπτό, η οποία κατασκευάστηκε με πόρους προηγούμενων ΠΠ καθώς και με Εθνικούς πόρους. Το τρίτο στάδιο αφορά την κατασκευή της νέας διπλής σηματοδοτούμενης, τηλεδιοικούμενης σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Διακοπτό – Ροδοδάφνη, το οποίο υλοποιείται σε δύο φάσεις Α' και Β'. Η Φάση Β' αποτελεί το προστιθέμενο στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ αντικείμενο. Το τέταρτο στάδιο αφορά την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη η οποία περιλαμβάνεται ήδη στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Το πέμπτο στάδιο αφορά την κατασκευή της νέας διπλής σιδηρικής γραμμής στο τμήμα Ροδοδάφνη – Ψαθόπυργος, οι εργασίες υποδομής του οποίου βρίσκονται σε εξέλιξη και χρηματοδοτούνται από το χρηματοδοτικό μηχανισμό CEF 2014-2020, ενώ οι υπόλοιπες εργασίες περιλαμβάνονται στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Το έκτο στάδιο αφορά την κατασκευή της νέας διπλής σιδηρικής γραμμής στο τμήμα Ψαθόπυργος – Ρίο του οποίου η υποδομή θα χρηματοδοτηθεί

από το CEF 2014-2020 και οι υπόλοιπες εργασίες από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Το έβδομο αφορά την κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από το Ρίο έως την Πάτρα μέχρι τη σύνδεσή της με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο. Το έργο περιλαμβάνεται στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Σε τεχνικό επίπεδο, το έργο αφορά την κατασκευή της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων, μήκους 16 χλμ περίπου, στο τμήμα από Διακοπτό έως και λίγο μετά (περίπου 1,5 χλμ) την έξοδο της σήραγγας Αιγίου (περιοχή Ροδοδάφνης). Το φυσικό αντικείμενο περιλαμβάνει εργασίες υποδομής, εργασίες επιδομής, ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες σήραγγων και εργασίες σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης (ETCS-level 1), και λοιπές εργασίες.

Η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π αποτελεί έργο προτεραιότητας τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς το έργο αποτελεί τμήμα του πρόσφατα αναθεωρημένου Άξονα 22 του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T) και θεωρείται έργο κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, σύμφωνα με τον αναθεωρημένο Κανονισμό για τα διευρωπαϊκά δίκτυα (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013.

Η ολοκλήρωση του τμήματος ικανοποιεί την προτεραιότητα 1 του στρατηγικού στόχου (Α) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Θαλάσσιες μεταφορές

Το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, στα πλαίσια της επίτευξης του στρατηγικού στόχου (Α) των Μεταφορών για την περίοδο 2014-2020: «*Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού και η περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων, και αεροδρομίων)*», αναφέρει ότι όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές θα επιλεγούν δράσεις που θα ικανοποιούν την προτεραιότητα:

- Επέκταση υποδομών για αύξηση της δυναμικότητας εξυπηρέτησης επιβατικών και εμπορευματικών λιμένων του ΔΕΔ-Μ.

Επιπρόσθετα, στα πλαίσια της επίτευξης του στρατηγικού στόχου (Β) των Μεταφορών για την περίοδο 2014-2020: «*Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος Μεταφορών*», θα επιλεγούν δράσεις του διευρωπαϊκού δικτύου λιμένων που θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνδυασμένων θαλάσσιων – σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι παρεμβάσεις από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007-2013, αφορούν τη βελτίωση της υποδομής και λειτουργικότητας σε λιμάνια του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και σε λοιπά λιμάνια. Παρότι σχετικές παρεμβάσεις έχουν γίνει σε αρκετούς σημαντικούς λιμένες, (όπως Ηγουμενίσσας, Πάτρας, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας-Ν. Καρβάλης, Βόλου, Λαυρίου, Σούδας, Μυκόνου, Ρόδου και Χίου), δεν έχουν ολοκληρωθεί οι συνολικές παρεμβάσεις που προβλέπονται στα Σχέδια Γενικής Ανάπτυξης (Master Plan) τους και δεν υπάρχει δυνατότητα πλήρους διασφάλισης όλων των ενδεικνυόμενων διασυνδέσεων (σιδηροδρομικών και οδικών) επιλεγμένων ηπειρωτικών λιμένων με τα χερσαία δίκτυα των ΔΕΔ-Μ. Με βάση τη Μακρο-περιφερειακή Στρατηγική της Αδριατικής Θάλασσας και του Ιονίου Πελάγους (European Union Strategy for Adriatic Ionian Region - EUSAIR) και σε συνδυασμό με τις προτάσεις της μελέτη «Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018», διαπιστώθηκε και επισημάνθηκε η εκκρεμότητα ολοκλήρωσης των εμπορευματικών τμημάτων των δυτικών λιμενικών πυλών, που συνδράμουν στην υλοποίηση του θαλάσσιου διαδρόμου Αδριατικής – Ιονίου και συμβάλλουν στην προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας μέσω της γαλάζιας ανάπτυξης (blue growth) και στη δημιουργία ανάπτυξης και απασχόλησης στην περιοχή της Αδριατικής και του Ιονίου. Στο πλαίσιο του σχεδιασμού του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ και σύμφωνα με την κατάταξη προτεραιοτήτων του ΣΠΕΜ έχει περιληφθεί η υλοποίηση του λιμένα Ηγουμενίσσας (Γ' Φάση).

Η νέα προσθήκη που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εμπίπτει στον Ειδικό στόχο 7 «Εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου» και αφορά την παρέμβαση:

Νέο έργο Phasing : Νέος λιμένας ΠΑΤΡΩΝ 3Α ΤΜΗΜΑ Α΄ ΦΑΣΗΣ

Ο Λιμένας Πάτρας αποτελεί (μαζί με τον Λιμένα Ηγουμενίστας) τη βασική θαλάσσια πύλη εισόδου και εξόδου της Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη. Επίσης στον Λιμένα Πάτρας εξυπηρετούνται γραμμές εσωτερικού προς τα Ιόνια νησιά (Κεφαλονιά, Ιθάκη). Η λειτουργία του Νέου Λιμένα Πάτρας θα ανταποκρίνεται στις προκλήσεις που θέτει η δρομολόγηση μεγαλύτερων πλοίων Ro-Ro και οι απαιτήσεις για ασφαλή διακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων στα Ευρωπαϊκά Λιμάνια και ιδιαίτερα σε αυτά που αποτελούν τους κύριους κόμβους του ΔΕΔ-Μ. Επιπλέον, η κατασκευή του Νέου Λιμένα θέτει τις βάσεις για την ανάπτυξη του και την προσαρμογή του στις απαιτήσεις που τίθενται από τα πρόσφατα στρατηγικά έγγραφα πολιτικής της ΕΕ σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, και τα λιμάνια ειδικότερα. Οι νέες υποδομές διευκολύνουν τη χωροθέτηση και τον έλεγχο των βασικών λειτουργιών του λιμένα καθώς και την ανάπτυξη των πολυτροπικών επιβατικών και κυρίως εμπορευματικών συνδέσεων του με τα λοιπά συστήματα μεταφορών.

Η ολοκλήρωση του τμήματος ικανοποιεί την προτεραιότητα 1 του στρατηγικού στόχου (Α) και συμβάλλει στην επίτευξη του στρατηγικού στόχου (Β) του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

7.4. Συνάφεια των υλοποιούμενων παρεμβάσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί.

Ως προς τη Στρατηγική Ευρώπη 2020 (COM(2010) 2020 τελικό/03-03-2010) για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ σχετίζεται με τη 2η προτεραιότητα (διατηρήσιμη ανάπτυξη), συμβάλλει άμεσα στον πρωταρχικό στόχο 3 της κλιματικής αλλαγής και της ενέργειας και έμμεσα σε αυτούς της απασχόλησης και της καταπολέμησης της φτώχειας (1 και 5), και συνεισφέρει στην εμβληματική πρωτοβουλία 4 «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους».

Η νέα αναπτυξιακή στρατηγική που διέπει το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, συνάδει απόλυτα μεταξύ άλλων με τους στόχους για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη της ευρωπαϊκής στρατηγικής Ε2020.

Για την επίτευξη του αναπτυξιακού οράματος της χώρας στο πλαίσιο της στρατηγικής του ΣΕΣ επιλέχθηκαν οι ακόλουθες πέντε χρηματοδοτικές προτεραιότητες:

1. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων (ιδιαίτερα των ΜΜΕ), μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας
2. Ανάπτυξη και αξιοποίηση ικανοτήτων ανθρώπινου δυναμικού – ενεργός κοινωνική ενσωμάτωση
3. Προστασία του περιβάλλοντος – μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον
4. Ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός – συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη
5. Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Οι παρεμβάσεις του Τομέα Μεταφορών υλοποιούνται υπό την 3^η και 4^η χρηματοδοτική Προτεραιότητα, στο πλαίσιο των Θεματικών Στόχων (ΘΣ) 7 και 4 της περιόδου 2014-2020.

Κεντρικός αναπτυξιακός στόχος του τομέα μεταφορών για την ΠΠ 2014-2020 παραμένει η περαιτέρω ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών και η προώθηση των συνδυασμένων Μεταφορών για την άμεση αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης και την ανάδειξη της Ελλάδας σε κύρια Ευρωπαϊκή πύλη και κόμβο μεταφορών των Βαλκανίων και

της Μεσογείου, επαρκώς συνδεδεμένη με τα άλλα κράτη μέλη και κυρίως με τον κεντρικό αναπτυξιακό πυρήνα της Ε.Ε.

Στην κατεύθυνση αυτή, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές Μεταφορές, η πρόοδος στην ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος (ΠΑΘΕΠ), η εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του άξονα αυτού και η σταδιακή προσαρμογή του στο ERTMS αποτελούν βασικές προτεραιότητες στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Εξίσου σημαντικές είναι και οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια του βασικού ΔΕΔ-Μ και τα Εμπορευματικά Κέντρα για την προώθηση των συνδυασμένων Μεταφορών και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος Εμπορευματικών Μεταφορών.

Αντίστοιχα, στις οδικές Μεταφορές οι σημαντικότερες χρηματοδοτικές προτεραιότητες αφορούν την ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ καθώς και την κατά προτεραιότητα υλοποίηση αναλυτικών τμημάτων του ΔΕΔ-Μ που ενισχύουν την συνεκτικότητα του συνολικού συστήματος των Διευρωπαϊκών δικτύων Μεταφορών όλων των Περιφερειών της χώρας. Άμεσες προτεραιότητες αποτελούν και η αναβάθμιση δευτερευουσών και τριτερευουσών συνδέσεων με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας και η βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης και της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρίες, με επιλεγμένες παρεμβάσεις σε όλο το εθνικό δίκτυο, διαμέσου ολοκληρωμένων σχεδίων παρεμβάσεων ανά Περιφερειακό διαμέρισμα.

Σε ότι αφορά τις θαλάσσιες Μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματικών μεταφορών και της ακτοπλοΐας, η κατασκευή κατάλληλων υποδομών σε λιμάνια του ΔΕΔ-Μ για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών και την καλύτερη διακίνηση εμπορευμάτων σε συνδυασμό με παρεμβάσεις για την βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας συνιστούν άμεσες προτεραιότητες του τομέα.

Στις άμεσες προτεραιότητες περιλαμβάνεται, επίσης, η ενίσχυση της ανάπτυξης βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικά μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς). Το υψηλό μερίδιο συμμετοχής του τομέα των μεταφορών στην κατανάλωση ενέργειας και το γεγονός ότι αυτός παρουσιάζει το μεγαλύτερο δυναμικό για εξοικονόμηση ενέργειας καθιστούν αναγκαία την πραγματοποίηση συντονισμένων και ολοκληρωμένων παρεμβάσεων για τη βιώσιμη πολυτροπική αστική κινητικότητα με επέκταση των αστικών μέσων σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ-ΤΡΑΜ), χρήση περιβαλλοντικά φιλικών Μέσων Μεταφοράς και ενίσχυση ήπιων μέσων Μεταφοράς.

Οι ήδη προγραμματισμένες δράσεις του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις των 13 Περιφερειακών Ε.Π. (ΠΕΠ) της ΠΠ 2014-2020, καθώς και αυτές της Ειδικής Γραμμής Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη-Connecting Europe Facility» (CEF) της Ε.Ε., διασφαλίζουν την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 που τέθηκαν για τις Μεταφορές, καθώς εξειδίκευσαν στο επίπεδο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων τη γενική στοχοθεσία του ΣΕΣ.

Οι προσθήκες των νέων έργων Phasing στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ δεν μεταβάλλουν την εν λόγω αρχική θεώρηση. Όπως αναδείχθηκε στην προηγούμενη ενότητα (Ενότητα 3.3) οι νέες δράσεις συνάδουν απόλυτα με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Η ενσωμάτωση των παρεμβάσεων αυτών στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ουσιαστικά εξασφαλίζει την ολοκλήρωσή τους και ενισχύει τη συνοχή του Τομέα Μεταφορών, καθώς σε αντίθετη περίπτωση θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημαντικά «κενά» του συστήματος Μεταφορών. Ως εκ τούτου, το περιεχόμενο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εξακολουθεί να συνάδει με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί για την ανάπτυξη του Τομέα Μεταφορών της χώρας.

7.5. Συμβατότητα του χρονοπρογραμματισμού και του περιεχομένου των παρεμβάσεων με τις τεχνικές και διαχειριστικές δυνατότητες των φορέων υλοποίησης.

Η διασφάλιση της διαχειριστικής ικανότητας των δικαιούχων, κατά την ΠΠ 2014-2020 αποτελεί κανονιστική υποχρέωση σύμφωνα με το άρθρο 125, παρ. 3δ του Καν. (ΕΕ) αρ.

1303/2013 (Κανονισμός Κοινών Διατάξεων). Σύμφωνα με το ως άνω άρθρο του Κανονισμού Κοινών Διατάξεων (ΚΚΔ), η αρμόδια αρχή διαχείρισης «εξασφαλίζει ότι ο δικαιούχος διαθέτει τη διοικητική, χρηματοοικονομική και επιχειρησιακή ικανότητα να τηρήσει τους όρους που αναφέρονται στο στοιχείο γ) πριν από την έγκριση της πράξης».

Σύμφωνα, επίσης, με το άρθρο 50 του ν. 4314/2014 :

«1. Η αρχική εκτίμηση της διοικητικής, χρηματοοικονομικής και επιχειρησιακής ικανότητας του δικαιούχου διενεργείται από την αρμόδια Διαχειριστική Αρχή κατά τη διαδικασία αξιολόγησης της εκάστοτε πράξης και πριν την επιλογή της για χρηματοδότηση από τα ΕΠ του ΕΣΠΑ 2014 – 2020. Η εκτίμηση αυτή επαναβεβαιώνεται, μέσω των διαδικασιών παρακολούθησης και επαληθεύσεων, καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης της συγκεκριμένης πράξης έως και την ολοκλήρωσή της.

2. Για το σκοπό αυτό ο δικαιούχος οφείλει, τόσο κατά τη διαδικασία επιλογής όσο και κατά τη διάρκεια υλοποίησης και έως την ολοκλήρωση των πράξεων για τις οποίες κρίθηκε αρχικά επαρκής, να αποδεικνύει τη διοικητική, χρηματοοικονομική και επιχειρησιακή επάρκειά του και να προσκομίζει όλα τα απαραίτητα στοιχεία όπως αυτά αποτυπώνονται στις διαδικασίες και τα τυποποιημένα έντυπα του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου.

3. Μέρος ή και το σύνολο των κριτηρίων εκτίμησης της διοικητικής, χρηματοοικονομικής και επιχειρησιακής ικανότητας του δικαιούχου μπορεί να καλυφθεί και μέσω σχετικής πιστοποίησης από τρίτους φορείς.»

Στο ίδιο άρθρο του ν. 4314/2014 προβλέπεται εξουσιοδοτική διάταξη με την οποία καθορίζονται ειδικότερες ρυθμίσεις που αφορούν στη διαδικασία εκτίμησης της διοικητικής, χρηματοοικονομικής και επιχειρησιακής ικανότητας του δικαιούχου και το είδος των παρεμβάσεων υποστήριξής τους, με σχετική απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού.

Με την Αριθμ. 46274/ ΕΥΘΥ 482 ΥΑ/27-04-2016 «Βασικές κατευθύνσεις υποστήριξης δικαιούχων για την ενίσχυση της διοικητικής, επιχειρησιακής και χρηματοοικονομικής ικανότητάς τους στην υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων πράξεων δημόσιου χαρακτήρα.» καθορίζονται, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 50 του Ν. 4314/2014 (Α'265), οι ρυθμίσεις που αφορούν τη διαδικασία εκτίμησης της διοικητικής, επιχειρησιακής και χρηματοοικονομικής ικανότητας των δικαιούχων για την υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων πράξεων δημόσιου χαρακτήρα, καθώς και το είδος των παρεμβάσεων υποστήριξής τους.

Η αρμόδια αρχή διαχείρισης (ΔΑ/ΕΦ) στο πλαίσιο των καθηκόντων της σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 125 του καν. 1303/2013 καθώς και της παρ. 1 ι) δδ του άρθρου 8 του Ν. 4314/2014 διασφαλίζει ότι οι δικαιούχοι των προς ένταξη πράξεων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014–2020 διαθέτουν την διοικητική, επιχειρησιακή και χρηματοοικονομική ικανότητα για την υλοποίηση της προτεινόμενης πράξης σύμφωνα με τους όρους χρηματοδότησης που προσδιορίζονται στην απόφαση ένταξης. Ειδικότερα η αρχική εκτίμηση της ικανότητας των δικαιούχων πραγματοποιείται από την αρμόδια αρχή διαχείρισης στη βάση κριτηρίων που διασφαλίζουν την επιχειρησιακή, διοικητική και χρηματοοικονομική ικανότητα για την εκτέλεση της συγκεκριμένης πράξης.

Επιπρόσθετα, προκειμένου να επιτευχθεί η ενδυνάμωση των δικαιούχων των συγχρηματοδοτούμενων πράξεων των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2014–2020 για να υλοποιήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις πράξεις που αναλαμβάνουν, στην ΥΑ προβλέπεται η υποστήριξη τους από την Εθνική Αρχή Συντονισμού (ΕΑΣ), τις Διαχειριστικές Αρχές (ΔΑ) των ΕΠ, τις Επιτελικές Δομές ΕΣΠΑ των Υπουργείων, καθώς και από την ΜΟΔ ΑΕ. Ειδικότερα όσον αφορά τις ΔΑ, έχουν την ευθύνη σύνταξης και εφαρμογής σχεδίου δράσης υποστήριξης δικαιούχων (οριζόντια ή/και εξειδικευμένα μέτρα) για το επιχειρησιακό πρόγραμμα ευθύνης τους. Σε συνεργασία, όπου απαιτείται, και με τις επιτελικές δομές ΕΣΠΑ των υπουργείων, συμμετέχουν στη διάγνωση, καταγραφή και προτεραιοποίηση των αναγκών υποστήριξης των δικαιούχων, τον σχεδιασμό των μέτρων υποστήριξης, καθώς και το χρονοπρογραμματισμό των μέτρων ανάλογα με τις ανάγκες του Προγράμματος τους και τη διαθεσιμότητα των φορέων που παρέχουν υποστήριξη κατά περίπτωση.

Η εικόνα των ενταγμένων έργων και των δαπανών που έχουν πραγματοποιήσει μέχρι σήμερα (Μάιος 2017), ανά Άξονα Προτεραιότητας, έχει ως εξής:

ΑΠ 1 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Έχουν πραγματοποιηθεί οι εντάξεις τριών νέων έργων καθώς και του έργου «phasing». Φορέας Υλοποίησης και για τα τρία έργα είναι η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή, έχουν αναληφθεί οι νομικές δεσμεύσεις για τα 3 έργα και υλοποιούνται κανονικά. Συνεπώς, για τα εν λόγω έργα δεν παρατηρείται κάποια απόκλιση.

ΑΠ 2 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Δεν έχουν πραγματοποιηθεί εντάξεις έργων.

ΑΠ 3 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Έχει πραγματοποιηθεί η ένταξη ενός νέου έργου, καθώς και των τριών, από τα τέσσερα, έργων «phasing». Φορέας Υλοποίησης για τα τρία έργα είναι η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., ενώ για το τέταρτο η ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή, έχουν αναληφθεί οι νομικές δεσμεύσεις για τα τρία «phasing» έργα και τα έργα αυτά υλοποιούνται κανονικά, ενώ δεν έχει πραγματοποιηθεί ανάληψη νομικής δέσμευσης για το νέο έργο. Συνεπώς, για τα έργα phasing δεν παρατηρείται κάποια απόκλιση, ενώ το νέο έργο βρίσκεται ακόμη στο στάδιο συμβασιοποίησης.

ΑΠ 4 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Έχουν πραγματοποιηθεί οι εντάξεις δύο νέων έργων. Φορέας Υλοποίησης και για τα δύο έργα είναι η ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή, έχουν αναληφθεί οι νομικές δεσμεύσεις και στα δύο έργα και υλοποιούνται κανονικά. Συνεπώς, για τα εν λόγω έργα δεν παρατηρείται κάποια απόκλιση.

ΑΠ 5 - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Έχει πραγματοποιηθεί η ένταξη ενός νέου έργου. Φορέας Υλοποίησης είναι η ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή, έχουν αναληφθεί νομικές δεσμεύσεις για μέρος του προϋπολογισμού του έργου (~ 90%) και το έργο υλοποιείται κανονικά. Συνεπώς, δεν παρατηρείται κάποια απόκλιση.

ΑΠ 6 - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Έχει πραγματοποιηθεί η ένταξη του έργου «phasing» και ενός νέου έργου. Φορέας Υλοποίησης για το «Phasing» έργο είναι η ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ενώ για το νέο το ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή, έχουν αναληφθεί νομικές δεσμεύσεις για το σύνολο του προϋπολογισμού του «Phasing» έργου και υλοποιείται κανονικά. Συνεπώς, για το έργο phasing δεν παρατηρείται κάποια απόκλιση, ενώ το νέο έργο βρίσκεται ακόμη στο στάδιο συμβασιοποίησης.

ΑΠ 7 - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Δεν έχουν πραγματοποιηθεί εντάξεις έργων.

ΑΠ 8 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Έχει πραγματοποιηθεί η ένταξη των δύο έργων «phasing». Φορέας Υλοποίησης είναι η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή, έχουν αναληφθεί νομικές δεσμεύσεις για το σημαντικότερο τμήμα του προϋπολογισμού (~86%) και τα έργα υλοποιούνται κανονικά.

ΑΠ 9 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Έχει πραγματοποιηθεί η ένταξη του έργου «phasing». Φορέας Υλοποίησης είναι η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή, έχουν αναληφθεί νομικές δεσμεύσεις σχεδόν για το σύνολο του προϋπολογισμού και το έργο υλοποιείται κανονικά. Επιπλέον, έχει ενταχθεί και ένα νέο έργο, για το οποίο όμως δεν έχει αναληφθεί κάποια νομική δέσμευση.

Σύμφωνα με την παραπάνω εικόνα, έχουν ήδη ενταχθεί και υλοποιούνται σχεδόν στο σύνολό τους όλα τα διακριτοποιημένα έργα «Phasing», καθώς και αυτά που μεταφέρθηκαν εξολοκλήρου από την ΠΠ 2007-2013 στην ΠΠ 2014-2020. Οι φορείς υλοποίησης, σε συνεργασία με την ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, παρακολουθούν την εξέλιξη των έργων σε σχέση με τον προγραμματισμό. Κατά την παρούσα χρονική στιγμή δεν παρουσιάζεται κάποια σημαντική απόκλιση.

7.6. Προσδιορισμός πιθανών συνεργειών των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ με σχετικές παρεμβάσεις άλλων Ε.Π. και χρηματοδοτικών μέσων της ΠΠ 2014-2020 και αξιολόγηση του βαθμού συντονισμού - συνεργασίας τους για τον πολλαπλασιασμό των θετικών επιπτώσεων.

Συνέργειες στο πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020 στον Τομέα των Μεταφορών εντοπίζονται κυρίως μεταξύ του Τομεακού Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ), του Μηχανισμού «Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη»/Connecting Europe Facility (ΔΣΕ/CEF) και των δεκατριών Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ).

Το CEF στοχεύει στην ανάπτυξη και κατασκευή νέων ή στην αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών στους τομείς των Μεταφορών, της Ενέργειας και των Τηλεπικοινωνιών, συνεπώς οι στόχοι του Μηχανισμού αυτού είναι συμβατοί με το στρατηγικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ σχετικά με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας. Το τμήμα του CEF που αφορά τις Μεταφορές επικεντρώνεται σε διασυνοριακά έργα και έργα που αποσκοπούν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης ή των ασυνεχειών σε διάφορα τμήματα του Κύριου και του Αναλυτικού δικτύου, καθώς και σε οριζόντιες προτεραιότητες, όπως συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Επίσης, υποστηρίζει την καινοτομία στο σύστημα μεταφορών, ώστε να βελτιωθεί η χρήση των υποδομών, να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, να βελτιωθεί η ενεργειακή αποδοτικότητα και να αυξηθεί η ασφάλεια. Συνεπώς, είναι σε άμεση συνέργεια με την υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ της Χώρας, μέσω των Ειδικών Στόχων Α.2 και Ζ.2 για τις οδικές Μεταφορές, Β.1 και Η.1 για τις σιδηροδρομικές Μεταφορές Γ.1 και Θ.1 για τις θαλάσσιες Μεταφορές, καθώς και Δ.1 και Ι.1 για τις αεροπορικές Μεταφορές του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Όπως και κατά την ΠΠ 2007-2013, η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο βρίσκει εφαρμογή και στα νέα Επιχειρησιακά Προγράμματα των δεκατριών ΠΕΠ για την ΠΠ 2014-2020. Υπό τον Θεματικό Στόχο 07 – «Πρώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων» και ειδικότερα στις Επενδυτικές Προτεραιότητες 7a – «Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ», 7b – «Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων», και 7c – «Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας», σχεδιάζονται δράσεις που συμπληρώνουν – διευρύνουν τις εκροές και τα αποτελέσματα των έργων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Οι συνέργειες που εντοπίζονται με τα ΠΕΠ της ΠΠ 2014-2020 αποτυπώνονται στην «Μήτρα συνέργειας ΠΕΠ 2014-2020 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ» που ακολουθεί.

Επιπλέον, εντοπίζονται συνέργειες με τα Προγράμματα Διασυνοριακής Συνεργασίας (ΠΔΣ) ως ακολούθως:

- Interreg V-A "Ελλάδα-Κύπρος"

Μεταξύ άλλων οι ενδεικτικοί τύποι δράσεων του ΠΔΣ περιλαμβάνουν «Επενδύσεις σε πιλοτικά έργα και εφαρμογές βελτίωσης των μεταφορών (ενδεικτικά: SafeSeaNet, Maritime Single Windows, VTMS κτλ.)», καθώς και «Επενδύσεις σε πιλοτικά έργα και εφαρμογές επιτήρησης του θαλάσσιου χώρου» τα οποία είναι σε συνέργεια με τον Ειδικό Στόχο 8 του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ «Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα».

- Interreg V-A "Ελλάδα-Βουλγαρία"

Στις δράσεις του ΠΔΣ περιλαμβάνεται η βελτίωση της σύνδεσης των διασυνοριακών περιοχών με τα ΔΕΔ-Μ, που είναι σε συνέργεια με τους Ειδικούς Στόχους 1 «Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π» και 2 «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ» του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, κυρίως λόγω της αποτελεσματικότερης σύνδεσης των Καθέτων Άξονων της Εγνατίας, αλλά και του Σιδηρόδρομου ΠΑΘΕ/Π, με το υπόλοιπο Ευρωπαϊκό Δίκτυο.

- Interreg V-A "Ελλάδα-Ιταλία"

Στις ενδεικτικές δράσεις του ΠΔΣ περιλαμβάνεται η αναβάθμιση της παροχής υπηρεσιών σε λιμάνια / αεροδρόμια, με την εναρμόνιση των διαδικασιών, την ανταλλαγή δεδομένων και τη θέσπιση μηχανισμών για την ανταλλαγή πληροφοριών θαλάσσιας κυκλοφορίας μεταξύ CBC συστημάτων. Συνεπώς, εντοπίζεται συνέργεια με τους Ειδικούς Στόχους 7 «Εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου» και 8 «Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα» του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

- Interreg IPA II "Ελλάδα-Αλβανία"

Υπό τον Θεματικό Στόχο «Πρωώθηση των βιώσιμων μεταφορών, δικτύων και υπηρεσιών πληροφόρησης και επικοινωνίας και επένδυση σε διασυνοριακά συστήματα και εγκαταστάσεις ύδρευσης, ενέργειας και διαχείρισης αποβλήτων», στο ΠΔΣ περιλαμβάνεται η βελτίωση της σύνδεσης των διασυνοριακών περιοχών με τα ΔΕΔ-Μ, που είναι σε συνέργεια με τον Ειδικό Στόχο 2 «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ» του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, κυρίως λόγω της αποτελεσματικότερης σύνδεσης της Εγνατίας και του Δυτικού Διαδρόμου της Ελλάδας με το υπόλοιπο Ευρωπαϊκό Δίκτυο.

- Interreg IPA II "Ελλάδα-πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας"

Υπό τον Θεματικό Στόχο «Πρωώθηση των βιώσιμων μεταφορών και βελτίωση των δημόσιων υποδομών, μεταξύ άλλων, με τη μείωση της απομόνωσης μέσω της καλύτερης πρόσβασης στα μέσα μεταφοράς, τα δίκτυα και τις υπηρεσίες πληροφόρησης και επικοινωνίας και επένδυση σε διασυνοριακά συστήματα και εγκαταστάσεις ύδρευσης, ενέργειας και διαχείρισης αποβλήτων», στο ΠΔΣ περιλαμβάνεται η βελτίωση της σύνδεσης των διασυνοριακών περιοχών με τα ΔΕΔ-Μ, που είναι σε συνέργεια με τον Ειδικό στόχο 2 «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ» του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, κυρίως λόγω της αποτελεσματικότερης σύνδεσης του Κάθετου Άξονα της Εγνατίας με το υπόλοιπο Ευρωπαϊκό Δίκτυο.

Μήτρα συνέργειας Ειδικών Στόχων ΠΕΠ 2014-2020 με τους Ειδικούς Στόχους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. Μεταφορών)		ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας	ΠΕΠ Ιονίων Νήσων	ΠΕΠ Ηπείρου	ΠΕΠ Θεσσαλίας	ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας	ΠΕΠ Αττικής	ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας	ΠΕΠ Πελοπον- νήσου	ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου	ΠΕΠ Κρήτης
1	Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π												
2	Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ	X	X	X		X	X			X	X		
3	Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συνάφων δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παραμεθόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινωνικών / αναπτυξιακών προβλημάτων	X			X		X				X	X	
5	Ενίσχυση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με διασύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με λιμένα του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και γειτονικούς αναπτυξιακούς πόλους		X										
6	Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) με την επέκταση / αναβάθμιση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αττικής												
7	Εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου						X		X	X	X	X	
8	Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα												
9	Βελτίωση της συνδεσιμότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ											X	
10	Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας						X						
11	Βελτίωση της ασφάλειας εγκαταστάσεων σε νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτιλίας												
12	Προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών (Μετρό και Προαστιακός) στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης												
13	Προώθηση των καθαρών αστικών μεταφορών (Μετρό) στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας												
14	Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας								X	X			
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΕΠ		Α.Π. 3	Α.Π. 7	Α.Π. 7	Α.Π. 3	Α.Π. 3	Α.Π. 4	Α.Π. 7	Α.Π. 7	Α.Π. 3	Α.Π. 4	Α.Π. 4	Α.Π. 2
		7a	7a	7a	7b	7a	7a	7b	7a	7a	7b	7a	7b
		7b	7b	7b		7b	7b	7b	7c	7c	7c	7b	7b

7.7. Διερεύνηση της πιθανής ανάγκης για αναθεώρηση του Προγράμματος ώστε να επιτευχθούν τα αναμενόμενα αποτελέσματα ή/και να εξυπηρετηθούν πιο αποτελεσματικά οι Ειδικόί Στόχοι του Ε.Π.

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές Μεταφορές, το νέο έργο phasing συμβάλλει στην ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ στη νότια απόληξη του ΠΑΘΕΠ, ήτοι στην εξυπηρέτηση του Ειδικού Στόχου 1 – «Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π». Σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση των υπολειπόμενων τμημάτων του σιδηροδρομικού Άξονα, όπως αυτό προβλέπεται να πραγματοποιηθεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, ολοκληρώνεται το συνολικό τμήμα Αθήνα-Πάτρα και επιτυγχάνονται όλα τα αναμενόμενα αποτελέσματα από τη χρήση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής. Παράλληλα όμως με τη θετική συνεισφορά της παραπάνω προσθήκης στον ΑΠ 1, εγείρονται αμφιβολίες στο κατά πόσο ο ΑΠ είναι πλέον σε θέση να χρηματοδοτήσει το σύνολο των δράσεων που περιελάμβανε ο αρχικός σχεδιασμός του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Οι σημαντικότερες ως προς τους απαιτούμενους πόρους δράσεις συμβάλλουν στον Ειδικό Στόχο 1. Σε περίπτωση που η χρηματοδότηση της προσθήκης γίνει με πόρους που προοριζόταν για δράσεις του Ειδικού Στόχου 1, θα πρέπει να επαναπροσδιορισθεί το αντικείμενο που μπορεί να υλοποιηθεί από το ΕΠ με βάση τους διαθέσιμους πλέον πόρους. Αντίθετα, σε περίπτωση που οι πόροι για την υλοποίηση της προσθήκης διατεθούν από δράσεις των Ειδικών Στόχων 5 και 10, θα πρέπει να αξιολογηθεί το κατά πόσο μπορούν πλέον να εξυπηρετηθούν οι Ειδικόί Στόχοι αυτοί στο πλαίσιο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Όσον αφορά τις οδικές Μεταφορές, τα τρία νέα έργα phasing συμβάλλουν στην ολοκλήρωση της υλοποίησης σημαντικών τμημάτων του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, ήτοι στην εξυπηρέτηση του Ειδικού Στόχου 2 – «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ». Τα οδικά αυτά τμήματα, στο σύνολό τους, συνεισφέρουν ποιοτικά και ποσοτικά στα αναμενόμενα αποτελέσματα του ΑΠ 3. Αντίστοιχα όμως με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το ύψος των πρόσθετων πόρων που απαιτούνται πλέον για τον ΑΠ 3, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι δράσεις που είχαν αρχικά σχεδιασθεί να υλοποιηθούν από τον ΑΠ δεν θα μπορούν πλέον να χρηματοδοτηθούν. Ήδη από την έγκριση του Προγράμματος, στον ΑΠ έχει περιληφθεί η υλοποίηση πέντε (5) σημαντικών Μεγάλων Έργων, τα οποία σε συνδυασμό με τις νέες προσθήκες διαφαίνεται ότι θα απαιτήσουν, αν όχι περισσότερους, το σύνολο των διαθέσιμων πόρων.

Σε ότι αφορά τις θαλάσσιες Μεταφορές, το νέο έργο phasing συμβάλλει στην κατασκευή κατάλληλων υποδομών σε λιμάνια του ΔΕΔ-Μ, ήτοι στην εξυπηρέτηση του Ειδικού Στόχου 7 – «Εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου». Οι παρεμβάσεις στο Λιμένα Πατρών συνεισφέρουν ποιοτικά και ποσοτικά στα αναμενόμενα αποτελέσματα του ΑΠ 6. Η προσθήκη του νέου έργου σε συνδυασμό με το έργο που είχε περιληφθεί στον αρχικό προγραμματισμό δημιουργεί την ανάγκη για επιπλέον πόρους. Σε περίπτωση που η χρηματοδότηση της προσθήκης γίνει με πόρους που προοριζόταν για δράσεις του Ειδικού Στόχου 7, θα πρέπει να επαναπροσδιορισθεί το αντικείμενο που μπορεί να υλοποιηθεί από το ΕΠ με βάση τους διαθέσιμους πλέον πόρους. Αντίθετα, σε περίπτωση που οι πόροι αυτοί διατεθούν από δράσεις του Ειδικού Στόχου 8, θα πρέπει να αξιολογηθεί το κατά πόσο μπορεί πλέον να εξυπηρετηθεί ο εν λόγω Ειδικός Στόχος στο πλαίσιο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

7.8. Συμπεράσματα.

Δεδομένου ότι το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ αποτελεί το κύριο εργαλείο για τη συνέχιση της υλοποίησης της μακροπρόθεσμης τομεακής στρατηγικής για τις μεταφορικές υποδομές και για το Περιβάλλον κατά την ΠΠ 2014-2020, σε ότι αφορά τις μεταφορικές υποδομές η συνέργειά του με το ΕΠ-ΕΠ 2007-2013 σε όλα τα επίπεδα είναι προφανής.

Οι ήδη προγραμματισμένες δράσεις του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ σε συνέργεια με τις αντίστοιχες δράσεις των 13 Περιφερειακών Ε.Π. (ΠΕΠ) της ΠΠ 2014-2020, καθώς και αυτές της Ειδικής Γραμμής Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη-Connecting Europe Facility» (CEF) της Ε.Ε., διασφαλίζουν την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τις Μεταφορές, καθώς εξειδίκευσαν σε επίπεδο Επιχειρησιακών Προγραμμάτων τη γενική στοχοθεσία του ΣΕΣ.

Κατά την κατάρτιση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ θεωρήθηκε ότι στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013 α) ολοκληρώθηκε σχεδόν στο σύνολό του το βασικό Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας και προωθήθηκε η ανάπτυξη σημαντικών τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ, β) συνεχίστηκε η ανάπτυξη του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου, γ) συνεχίστηκε η βελτίωση της υποδομής και λειτουργικότητας σε λιμάνια του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και δ) βελτιώθηκε η υποδομή και οι παρεχόμενες υπηρεσίες σε Α/Δ του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ της χώρας. Το Σχέδιο Εξυγίανσης του ΕΠ-ΕΠ 2007-2013 του Ιανουαρίου του 2017 μετέβαλε την παραπάνω εικόνα, καθώς τρία (2) οδικά έργα, δύο (2) έργα του σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ, ένα (1) έργο σε λιμένες ΔΕΔ-Μ και ένα (1) έργο σε αεροδρόμια ΔΕΔ-Μ χαρακτηρίστηκαν ως ημιτελή έργα, ενώ τρία (3) έργα του ΔΟΔ, ένα (1) έργο του σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ και ένα (1) έργο σε λιμάνι ΔΕΔ-Μ, προερχόμενο από το ΠΕΠ «Δυτική Ελλάδα – Πελοπόννησος – Ιόνιοι Νήσοι», αποτελούν πλέον έργα «Phasing» προς το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020. Δεδομένου ότι για να χαρακτηριστεί ένα έργο ως ημιτελές αναλαμβάνεται η δέσμευση ότι θα ολοκληρωθεί με τους απαραίτητους Εθνικούς πόρους έως το Μάρτιο του 2019, τα αποτελέσματα των παραπάνω ημιτελών έργων θεωρήθηκε ότι επιτυγχάνονται στο πλαίσιο της ΠΠ 2007-2013. Συνεπώς, παρότι τα εν λόγω έργα δεν έχουν ακόμη επιτευχθεί, δεν επηρεάζεται ο προγραμματισμός του τομέα Μεταφορών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Όσον αφορά τα έργα Phasing, στο πλαίσιο της 3ης Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ οι τιμές των στόχων εάν δεν υπήρχαν αυτόνομα περαιωμένα τμήματα θα έπρεπε να μεταφερθούν εξολοκλήρου στην ΠΠ 2014-2020. Με βάση την κατεύθυνση αυτή, δεν περιελήφθη η συμβολή κανενός από τα ολοκληρωμένα τμήματα των έργων στο ΕΠ-ΕΠ της ΠΠ 2007-2013. Συνεπώς, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ καλείται να εξασφαλίσει την ολοκλήρωση όλων των σχετικών τμημάτων/ εργασιών. Οι προσθήκες των νέων έργων Phasing στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ συνάδουν απόλυτα με τις ανάγκες που το Πρόγραμμα καλείται να καλύψει, και με τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Η ολοκλήρωση των εν λόγω έργων συμβάλλει στην ικανοποίηση πρωτίστως του στρατηγικού στόχου (Α) και δευτερευόντως του στρατηγικού στόχου (Β) ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Η ενσωμάτωση των παρεμβάσεων αυτών στο Πρόγραμμα ουσιαστικά εξασφαλίζει την ολοκλήρωσή τους και ενισχύει τη συνοχή του Τομέα Μεταφορών, καθώς σε αντίθετη περίπτωση θα προέκυπταν σημαντικά «κενά» στο σύστημα Μεταφορών. Ως εκ τούτου, το περιεχόμενο του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εξακολουθεί να συνάδει με τις ανάγκες και τις μακροπρόθεσμες προτεραιότητες για την ανάπτυξη του Τομέα Μεταφορών της χώρας.

Σε επίπεδο Άξονα Προτεραιότητας, οι προσθήκες (στους ΑΠ 1, 3 και 6) είναι απόλυτα συναφείς με την υφιστάμενη στοχοθεσία των ΑΠ. Παράλληλα όμως εγείρονται αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο είναι εφικτό οι ΑΠ να περιλάβουν το σύνολο των δράσεων που είχε αρχικά σχεδιασθεί, δεδομένου του ύψους των απαιτούμενων, από τα νέα έργα Phasing, πόρων. Λαμβάνοντας υπόψη τους απαιτούμενους πόρους για την κάλυψη των εν λόγω έργων, αλλά και των έργων που αποτελούν «ανελαστικές» δεσμεύσεις που καταγράφονται στο Πρόγραμμα (π.χ. μέσω του καταλόγου των Μεγάλων Έργων, μεταφερόμενα έργα κλπ), οι τρεις ΑΠ δεν μπορούν να χρηματοδοτήσουν στο σύνολό τους τις προαναφερθείσες ανάγκες και παράλληλα να καλύψουν όλες τις λοιπές δράσεις που περιελήφθησαν στο Πρόγραμμα. Συνεπώς είναι απαραίτητη η επανεξέταση του αντικειμένου των ΑΠ στο πλαίσιο

μιας αναθεώρησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος. Κρίνεται σκόπιμο πρωτίστως να προτεραιοποιηθούν οι δράσεις του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ και στη συνέχεια να αποτυπωθούν αναλυτικότερα οι απαραίτητες αλλαγές στο ΕΠ.

Κατά την τρέχουσα χρονική στιγμή, έχουν ήδη ενταχθεί και υλοποιούνται σχεδόν στο σύνολό τους, όλα τα διακριτοποιημένα έργα «Phasing», καθώς και αυτά που μεταφέρθηκαν εξολοκλήρου από την ΠΠ 2007-2013 στην ΠΠ 2014-2020. Οι φορείς υλοποίησης, σε συνεργασία με την ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, παρακολουθούν την εξέλιξη των έργων, ούτως ώστε να διασφαλισθεί ότι τυχόν αποκλίσεις, σε σχέση με τον προγραμματισμό, θα αντιμετωπισθούν άμεσα.

8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΧΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΟΡΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Στο πλαίσιο αυτής της Ενότητας Αξιολόγησης εξετάζεται ο τρόπος και ο βαθμός στον οποίο θα επιδράσει η προσθήκη των νέων παρεμβάσεων στον καταμερισμό των πόρων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

8.1. Επίδραση της προσθήκης των νέων παρεμβάσεων στον καταμερισμό των πόρων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ

Με βάση το Χρηματοδοτικό Πίνακα του Προγράμματος (βλέπε §2.4), η κατανομή των πόρων ανά υπο-σύστημα μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη μόνο τους κατανεμημένους πόρους στον τομέα Μεταφορών ανά ταμείο, διαμορφώθηκε ως εξής:

- στους ΑΠ1 και ΑΠ2 που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές κατανέμεται το 20% της χρηματοδότησης του τ. Μεταφορών (12% από το ΤΣ για τον ΑΠ 1 και 8% από το ΕΤΠΑ για τον ΑΠ 2).
- στους ΑΠ3, ΑΠ4 και ΑΠ5 που αφορούν τις οδικές μεταφορές κατανέμεται το 26% της χρηματοδότησης του τ. Μεταφορών (18% από το ΤΣ για τον ΑΠ 3 και 8% από το ΕΤΠΑ για τους ΑΠ 4 και 5).
- στον ΑΠ6 που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται το 2% της χρηματοδότησης του τ. Μεταφορών (από το ΤΣ).
- στον ΑΠ7 που αφορά τις αεροπορικές μεταφορές κατανέμεται το 3% της χρηματοδότησης του τ. Μεταφορών (από το ΤΣ).
- στους ΑΠ8 και ΑΠ9 που αφορούν τις αστικές μεταφορές κατανέμεται το 49% της χρηματοδότησης του τ. Μεταφορών (19% από το ΤΣ για τον ΑΠ 9 και 30% από το ΕΤΠΑ για τον ΑΠ 8).

Παράλληλα, η εικόνα των ενταγμένων έργων στο Πρόγραμμα τον Ιανουάριο του 2017, αποτυπώνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΑΞΙΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΤΑΜΕΙΟ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	ΣΥΓΧΡ/ΝΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΣΥΓΧΡ/ΝΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ ΕΝΤΑΓΜΕΝΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΔΔ ΕΝΤΑΓΜΕΝΩΝ
ΑΠ 1 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ & ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	330.879.783	159.365.477	48,16%
ΑΠ 2 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΕΤΠΑ	Περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	216.250.000	0	0,00%
ΑΠ 3 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	505.882.353	88.350.821	17,46%
ΑΠ 4 - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	125.000.000	71.093.995	56,88%
ΑΠ 5 - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	20.373.400	0	72,07%
	ΕΤΠΑ	Περιφέρειες σε μετάβαση	41.500.000	44.590.649	
ΑΠ 6 - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	58.876.471	25.482.989	43,28%
ΑΠ 7 - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	85.294.118	0	0%
ΑΠ 8 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΕΤΠΑ	Λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες	838.196.982	899.111.902	107,27%
ΑΠ 9 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	Ταμείο Συνοχής	Όλες οι περιφέρειες	527.450.589	298.701.937	56,63%
ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ			2.749.703.696	1.586.697.769	57,70%

Λαμβάνοντας υπόψη τις ενταγμένες πράξεις, διαπιστώνονται τα εξής:

- Με εξαίρεση δύο Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ), στους λοιπούς ΑΠ του τομέα Μεταφορών έχει εκκινήσει η ένταξη πράξεων, οι οποίες ως επί το πλείστον αφορούν συνεχιζόμενα, από την προηγούμενη Προγραμματική Περίοδο, έργα.
- Στον ΑΠ 1, το νέο έργο phasing, που δεν είχε περιληφθεί στον αρχικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, έχει ενταχθεί με Προϋπολογισμό Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης (ΣΔΔ) 52,8 εκατ. €.
- Στον ΑΠ 3, τα τρία (3) νέα έργα phasing, που δεν είχαν περιληφθεί στον αρχικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, έχουν ενταχθεί με Προϋπολογισμό ΣΔΔ 73,7 εκατ. €.
- Στον ΑΠ 6, το νέο έργο phasing, που δεν είχε περιληφθεί στον αρχικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, έχει ενταχθεί με Προϋπολογισμό Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης (ΣΔΔ) 18,3 εκατ. €.
- Παρατηρείται, ήδη, υπέρβαση της απαιτούμενης για τα ενταγμένα έργα ΣΔΔ του Άξονα Προτεραιότητας (ΑΠ) 8.
- Η δέσμευση πόρων Ταμείου Συνοχής ανέρχεται σε περίπου 571,9 εκατ. € (ποσοστό 37,91%).
- Η δέσμευση πόρων ΕΤΠΑ ανέρχεται σε περίπου 1.014,8 εκατ.€ (ποσοστό 81,75%).

Τα τέσσερα (5) νέα έργα phasing υλοποιούνται στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής με Προϋπολογισμό ΣΔΔ ύψους 144,8 εκατ. € και αποτελούν το 9,6% των συνολικών πόρων Ταμείου Συνοχής, που έχουν διατεθεί στους ΑΠ του τομέα Μεταφορών (25% των ήδη δεσμευμένων πόρων). Άμεση επίπτωση είναι η ανάγκη για μεταβολή των αρχικών συσχετισμών μεταξύ των υποσυστημάτων μεταφορών.

Όσον αφορά τους ΑΠ 1, 3 και 6, οι οποίοι υποδέχονται τα νέα phasing έργα, με δεδομένο ότι οι πόροι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) δεν μεταβάλλονται, εάν προστεθούν οι πρόσθετες ανάγκες των έργων στις σιδηροδρομικές, οδικές μεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές, θα προκύψει αύξηση του μεριδίου των τριών υποσυστημάτων σε 22% της χρηματοδότησης του τ. Μεταφορών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στο 3% για τις θαλάσσιες μεταφορές και στο 28% για τις οδικές μεταφορές αντίστοιχα. Φυσικά η εν λόγω θεώρηση θα υπέθετε ότι οι πόροι εξασφαλίζονται σε βάρος των υπόλοιπων υποσυστημάτων του τομέα.

8.2. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων αντιμετώπισης των ανακυπτόντων προβλημάτων

Η πείρα από την υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων προηγούμενων Προγραμματικών Περιόδων έχει δείξει ότι οι ανάγκες που προκύπτουν για πρόσθετους πόρους, κατά την υλοποίηση ενός ΑΠ του Προγράμματος, καλύπτεται, εν γένει, με τρεις τρόπους: α) με εσωτερικές διαφοροποιήσεις του αντικειμένου του ΑΠ ώστε να απορροφηθούν οι νέες ανάγκες στο επίπεδο του ΑΠ, β) με διαφοροποιήσεις αντικειμένου και συσχετισμών στην ομάδα Αξόνων Προτεραιότητας που καλύπτονται από ένα Ταμείο ώστε να απορροφηθούν οι νέες ανάγκες στο επίπεδο του Ταμείου, και γ) από την εξασφάλιση πρόσθετων πόρων, είτε στο πλαίσιο κάποιου εκ των ΕΔΕΤ, είτε από αμιγώς Εθνικούς πόρους.

Η επιλογή της εξασφάλισης της χρηματοδότησης των πρόσθετων phasing έργων εσωτερικά στο επίπεδο των οικείων τριών ΑΠ (ΑΠ 1 για το σιδηροδρομικό έργο, ΑΠ 3 για τα οδικά και ΑΠ 6 για το λιμενικό έργο), ουσιαστικά οδηγεί σε μερική μεταβολή του αρχικού προγραμματισμού. Νέες δράσεις των δύο εν λόγω μεταφορικών υποσυστημάτων που είχαν αρχικά προγραμματισθεί δεν θα μπορέσουν να χρηματοδοτηθούν από το Πρόγραμμα, συνεπώς θα πρέπει να γίνει προτεραιοποίηση των αναγκών και μείωση αντικειμένου, αντίστοιχου με το οικονομικό αντικείμενο των προσθηκών.

Αντίστοιχα, μεταβολή στον αρχικό προγραμματισμό προκαλεί και η επιλογή της εξασφάλισης της χρηματοδότησης των πρόσθετων phasing έργων εσωτερικά στο επίπεδο του οικείου

Ταμείου, το οποίο στη προκειμένη περίπτωση είναι το Ταμείο Συνοχής και για τους δύο ΑΠ. Δεδομένου ότι εκτός από τους παραπάνω δύο ΑΠ (1, 3 και 6) και οι ΑΠ 7 και 9 υλοποιούνται με πόρους του Ταμείου Συνοχής, η εξασφάλιση πρόσθετων πόρων για τους ΑΠ 1, 3 και 6 μπορεί να προέρθει μόνον από αυτούς. Στον ΑΠ 6, αν εξαιρεθεί ο δεσμευμένος προϋπολογισμός από το ενταγμένο phasing έργο, το ύψος των διαθέσιμων πόρων ανέρχεται περίπου σε 40 εκατ. €, που σε συνδυασμό με τα διαθέσιμα 85 εκατ. € του ΑΠ 7, δυνητικά θα μπορούσαν να καλύψουν τα νέα phasing έργα. Η επιλογή αυτή δεν ενδείκνυται, καθώς θα σήμαινε πλήρη κατάργηση της στοχοθεσίας των αεροπορικών μεταφορών και σημαντική μείωση των τιμών-στόχου των θαλάσσιων μεταφορών του Προγράμματος. Αντίστοιχα, εάν επιλεγόταν ο ΑΠ 9 να απορροφήσει το σύνολο της μεταβολής, θα σήμαινε ότι ένα μεγάλο τμήμα των διαθέσιμων όρων που προορίζονταν για τη νέα γραμμή του Μετρό Αθηνών θα έπρεπε να μεταφερθεί στους ΑΠ 1, 3 και 6. Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η βέλτιστη προσέγγιση θα ήταν κάποιο συνδυαστικό σχέδιο μείωσης των διαθέσιμων πόρων και στους τρεις ΑΠ (6, 7 και 9). Λαμβάνοντας υπόψη το είδος (κατασκευή, προμήθειες κλπ) και την ωριμότητα των δράσεων που προβλέπεται να υλοποιηθούν στους τρεις ΑΠ, καθώς και την εμπειρία της δυναμικής υλοποίησης αντίστοιχων παρεμβάσεων κατά το παρελθόν, είναι εφικτή η εύρεση της χρυσής τομής. Η προσέγγιση όμως αυτή θα οδηγήσει προφανώς σε απαραίτητες τροποποιήσεις - μειώσεις του περιεχομένου των τριών ΑΠ. Ανεξάρτητα, πάντως, από το ποιο σχέδιο ανακατανομής των πόρων του Ταμείου θα επιλεγεί, απαιτείται Αναθεώρηση του εγκεκριμένου Χρηματοδοτικού Πίνακα του Προγράμματος.

Με δεδομένες τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στη χώρα, δεν φαίνεται πιθανή η εξασφάλιση πρόσθετων Εθνικών πόρων από το Εθνικό Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων, τουλάχιστον κατά την παρούσα χρονική στιγμή. Ωστόσο, σε περίπτωση που αποφασιζόταν η επιλογή αυτή, θα δημιουργούνταν ένα σημαντικό «overbooking» του οποίου η αποπληρωμή θα μετατίθετο χρονικά στη λήξη του Προγράμματος, όπου και θα απαιτούνταν οι πρόσθετοι αυτοί πόροι. Συνεπώς η τρίτη επιλογή ανωτέρω θα μπορούσε να υλοποιηθεί με πρόσθετους, από κάποιο ΕΔΕΤ, πόρους. Η εναλλακτική αυτή, ωστόσο, δεδομένων των επιλογών που έχουν γίνει, και των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί σε Εθνικό επίπεδο, αλλά και του εν ισχύ κανονιστικού πλαισίου που έχει τεθεί από την ΕΕ, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτόνομα σε ένα και μόνο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Η ανακατανομή των διαθέσιμων πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής μεταξύ των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της ΠΠ 2014-2020, στα πλαίσια μιας ενδεχόμενης Αναθεώρησης του Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, θα μπορούσε να επιτύχει την οικονομική ενίσχυση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

8.3. Συμπεράσματα

Τα πέντε (5) νέα έργα phasing προστίθενται σε Άξονες Προτεραιότητας του Ταμείου Συνοχής με Προϋπολογισμό ΣΔΔ ύψους περίπου 144,8 εκατ. €, και μεταβάλλουν τους αρχικούς συσχετισμούς μεταξύ των υποσυστημάτων μεταφορών, καθώς η επιπρόσθετη δαπάνη αποτελεί το 9,6% των συνολικών πόρων Ταμείου Συνοχής που έχουν διατεθεί στους ΑΠ του τομέα Μεταφορών.

Η πείρα από την υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων προηγούμενων Προγραμματικών Περιόδων υποδεικνύει ότι οι ανάγκες που προκύπτουν για πρόσθετους πόρους, κατά την υλοποίηση ενός ΑΠ του Προγράμματος, καλύπτονται, εν γένει, με τρεις τρόπους: α) με εσωτερικές διαφοροποιήσεις του αντικειμένου του ΑΠ ώστε να απορροφηθούν οι νέες ανάγκες στο επίπεδο του ΑΠ, β) με διαφοροποιήσεις αντικειμένου και συσχετισμών στην ομάδα Αξόνων Προτεραιότητας που καλύπτονται από ένα Ταμείο ώστε να απορροφηθούν οι νέες ανάγκες στο επίπεδο του Ταμείου, και γ) από την εξασφάλιση πρόσθετων πόρων, είτε από τα πλαίσια κάποιου εκ των ΕΔΕΤ, είτε από αμιγώς Εθνικούς πόρους. Κάθε μια από τις παραπάνω επιλογές οδηγεί σε μεταβολές του αρχικού σχεδιασμού του Προγράμματος, είτε στα υποσυστήματα Μεταφορών που υποδέχονται τα νέα phasing έργα, είτε στο σύνολο του Προγράμματος.

9. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΤΟ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

9.1. Καταλληλότητα των επιλεγμένων δεικτών εκροών και των στόχων τους για την υλοποίηση και παρακολούθηση της προόδου του συνόλου των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, όπως διαμορφώνεται μετά τις προγραμματισμένες μεταβολές του

Η ορθότητα και η αξιοπιστία της διαδικασίας ποσοτικού προσδιορισμού των στόχων επηρεάζει αποφασιστικά τον βαθμό επίτευξης της στρατηγικής και εν γένει την επίδοση του ΕΠ. Οι δείκτες αποτελέσματος βοηθούν στη διαμόρφωση συμπερασμάτων σχετικά με την πραγματοποίηση των προβλεπόμενων θετικών αλλαγών στα επιλεγμένα θεματικά πεδία, και κατ'επέκταση στην παρακολούθηση της επίτευξης της συνολικής στρατηγικής του ΕΠ. Αντίστοιχα, οι δείκτες εκροών βοηθούν στη μέτρηση και τον έλεγχο της παραγωγής των αποτελεσμάτων. Οι εκροές είναι τα απτά αποτελέσματα από την υλοποίηση των παρεμβάσεων, είναι μετρήσιμες και αναφέρεται με σαφήνεια ο τρόπος επιβεβαίωσης της επίτευξής τους.

Με δεδομένο ότι η παρακολούθηση (monitoring) της προόδου υλοποίησης καθ'όλη τη διάρκεια Προγραμματισμού και κυρίως της επίτευξης των αναμενόμενων εκροών και αποτελεσμάτων θα γίνεται μέσω του ήδη προσδιορισμένου συστήματος δεικτών του Προγράμματος, είναι απαραίτητος ο έλεγχος της συμβατότητας μεταξύ των ποσοτικών και ποιοτικών στόχων και των δεικτών (εκροών και αποτελέσματος), που έχουν επιλεγεί για κάθε Άξονα Προτεραιότητας (ΑΠ) του ΕΠ σε συνδυασμό με τις προσθήκες νέων παρεμβάσεων. Στόχος της εν λόγω διαδικασίας, είναι η ανάδειξη πιθανών ποσοτικών και ποιοτικών στόχων που δεν καλύπτονται από αντίστοιχους δείκτες ή, αντίστροφα, δεικτών που δεν αντιστοιχούν σε στόχους.

Κατάλογος δεικτών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ στον Τομέα Μεταφορών

ΕΙΔΟΣ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ
ΕΚΡΟΗΣ	CO11a - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	CO12 - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών
	CO12a - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	CO13a - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	CO14 - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών
	CO14a - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ
	CO15 – Αστικές συγκοινωνίες: Συνολικό μήκος νέων ή βελτιωμένων γραμμών τραμ και μετρό
	T4401 - Συνολικό μήκος εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικών γραμμών ΔΕΔ-Μ με συστήματα (σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών)
	T4402 - Συνολικό μήκος νέων ή/και αναβαθμισμένων τμημάτων λοιπού οδικού δικτύου
	T4403 - Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται
	T4404 – Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, και της φύλαξης / περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμενικής ζώνης
	T4405 – Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ που αναβαθμίζονται
T4406 – Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας αερομεταφορών	
T4407 – Παρεμβάσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών	

ΕΙΔΟΣ ΔΕΙΚΤΗ	ΔΕΙΚΤΗΣ
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ	T4420 - Χρονοαπόσταση
	T4421 - Προσπελασιμότητα
	T4422 - Κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος
	T4423 - Κατανάλωση ενέργειας σε ετήσια συρμοχιλιόμετρα (λόγω ηλεκτροκίνησης)
	T4424 - Κατάπλοι και απόπλοι πλοίων
	T4425 - Βελτίωση ασφάλειας και διαχείρισης ναυσιπλοίας με επέκταση του χώρου κάλυψης
	T4426 - Πληθυσμός απομακρυσμένων / νησιωτικών περιοχών με πρόσβαση σε βελτιωμένη αεροπορική σύνδεση
	T4427- Συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα ασφάλειας αερομεταφορών
	T4428 - Πρόσθετος πληθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς
	T4429 - Εμπορευματικό μεταφορικό έργο
	T4430 - Εκτιμώμενη ετήσια μείωση των εκπομπών των αερίων θερμοκηπίου από έργα Μετρο
	T4431 - Εφαρμογή συστήματος πληροφόρησης επιβατών λεωφορείων

Αξιολόγηση πλέγματος δεικτών βάσει του πλαισίου αξιολόγησης «SMART»

Στις κατευθυντήριες γραμμές για την εκτίμηση των επιπτώσεων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ότι οι στόχοι συνδέουν την ανάλυση του προβλήματος με τα επιδιωκόμενα, από την επιλεγμένη πολιτική, αποτελέσματα. Θέτουν το επίπεδο των επιδιώξεων της πολιτικής και καθορίζουν τα κριτήρια για τη σύγκριση των επιτευγμάτων με τις εφαρμοζόμενες πολιτικές. Οι στόχοι μπορούν να τίθενται σε διαφορετικά επίπεδα και σε διαφορετικές χρονικές στιγμές. Προς την κατεύθυνση αυτή, μεταξύ άλλων, η Ε.Ε. προτείνει τη χρήση του πλαισίου αξιολόγησης «SMART». «SMART» είναι ένα αρκτικόλεξο για:

Κριτήρια	Ερμηνεία
S pecific (Ακριβή-Συγκεκριμένα)	πρέπει να είναι ακριβή και συνεκτικά, ώστε να μην επιδέχονται διαφορετικές ερμηνείες
M easurable (Μετρήσιμα)	πρέπει να καθορίζουν μια επιθυμητή κατάσταση στο μέλλον σε μετρήσιμους όρους, ώστε να επιτρέπεται ο έλεγχος της επίτευξής τους. Προσεγγίζονται, είτε ποσοτικά, είτε με βάση ένα συνδυασμό της περιγραφής και κλιμάκων βαθμολόγησης.
A chievable (Εφικτά)	πρέπει να αποδίδουν την εφαρμοζόμενη πολιτική σε επίπεδο το οποίο είναι φιλόδοξο, αλλά ταυτόχρονα ρεαλιστικά εφικτό
R elevant (Σχετικά)	πρέπει να συνδέονται άμεσα με το πρόβλημα τη λύση του οποίου αποτυπώνουν
T ime-bound (Οριοθετημένα στο χρόνο)	πρέπει να συνδέονται με συγκεκριμένη ημερομηνία ή συγκεκριμένη χρονική περίοδο για να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση της επίτευξής τους

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν, ανά κύριο κριτήριο, χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των δεικτών του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, με βάση το μεθοδολογικό πλαίσιο SMART:

Specific

- Είναι ο δείκτης σχεδιασμένος κατάλληλα ώστε να μετρά μόνο το στοιχείο του σχεδιασμού (εκροή, αποτέλεσμα ή επίπτωση), που προορίζεται για τη μέτρηση και κανένα από τα άλλα στοιχεία;
- Αποτυπώνει την ουσία του επιθυμητού αποτελέσματος με σαφήνεια;
- Είναι συνεκτικά ορισμένος, χωρίς ασάφειες;
- Επικεντρώνεται στο «ποιος» και «τι» της παρέμβασης
- Πληροφορεί με σαφήνεια για την επίτευξη ενός και μόνο στόχου;

Measurable

- Είναι μετρήσιμος με σαφήνεια, ώστε τα δεδομένα που συλλέγονται από διαφορετικές πηγές σε διαφορετικές χρονικές στιγμές να είναι συνεπή και συγκρίσιμα;
- Έχει σαφώς καθορισμένη και αποδεκτή μεθοδολογία μέτρησης;
- Είναι εφικτό να προσδιοριστεί ποσοτικά;
- Αποδίδει την εξέλιξη στο χρόνο;
- Μπορούν να είναι διαθέσιμες οι απαιτούμενες πληροφορίες για τη μέτρηση του δείκτη;

Achievable

- Προσδιορίζει ποιες αλλαγές αναμένονται ως αποτέλεσμα της παρέμβασης και εάν τα αποτελέσματα είναι ρεαλιστικά;
- Είναι αποδεκτός από τους άμεσα/έμμεσα ενδιαφερόμενους;
- Προσδιορίζει με ακρίβεια το ποσό ή το επίπεδο του τι πρέπει να μετρηθεί;

Relevant

- Αντανακλά τις προσδοκίες των ενδιαφερομένων μερών;
- Περιγράφει τη βασική προτεραιότητα που καλείται να καλύψει;

Time-bound

- Μπορεί να μετρηθεί έγκαιρα χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις στη συλλογή δεδομένων;
- Επιτρέπει την παρακολούθηση της προόδου με αποτελεσματικό τρόπο, στην επιθυμητή συχνότητα;
- Είναι ήδη γνωστές οι πηγές δεδομένων;

Η συγκεντρωτική τελική βαθμολογία των Δεικτών Εκροής και Αποτελέσματος του ΕΠ, αποτυπώνεται στους δύο πίνακες που ακολουθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ βαθμολόγησης συστήματος δεικτών ΕΚΡΟΗΣ (πλαίσιο αξιολόγησης «SMART»)

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΡΟΗΣ	S	M	A	R	T	M.O.
Σιδηροδρομικές	CO11a - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
	CO12 - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών CO12a - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΚΡΟΗΣ	S	M	A	R	T	M.O.
	T4401 - Συνολικό μήκος εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικών γραμμών ΔΕΔ-Μ με συστήματα (σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών)	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
		5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
Οδικές	CO13a - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
	CO14 - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών CO14a - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
	T4402 - Συνολικό μήκος νέων ή/και αναβαθμισμένων τμημάτων λοιπού οδικού δικτύου	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
		5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
Θαλάσσιες	T4403 - Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται	4,0	4,0	3,0	5,0	3,0	3,8
	T4404 – Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, και της φύλαξης / περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμενικής ζώνης	4,0	5,0	4,0	5,0	5,0	4,6
		4,0	4,5	3,5	5,0	4,0	4,2
Αεροπορικές	T4405 – Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ που αναβαθμίζονται	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
	T4406 –Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας αερομεταφορών	3,0	5,0	3,0	3,0	5,0	3,8
		4,0	5,0	4,0	4,0	4,0	4,2
Αστικές	CO15 – Αστικές συγκοινωνίες: Συνολικό μήκος νέων ή βελτιωμένων γραμμών τραμ και μετρό	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,6
	T4407 – Παρεμβάσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών	3,0	5,0	3,0	3,0	5,0	3,8
		4,0	5,0	4,0	4,0	4,0	4,2

**ΠΙΝΑΚΑΣ βαθμολόγησης πλέγματος δεικτών ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ
(πλαίσιο αξιολόγησης «SMART»)**

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ	S	M	A	R	T	M.O.
Οδικές	T4420 - Χρονοαπόσταση	5,0	3,0	5,0	5,0	3,0	4,2
	T4421 - Προσπελασιμότητα	5,0	3,0	5,0	5,0	3,0	4,2
	T4422 - Κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος	5,0	3,0	5,0	5,0	3,0	4,2
		5,0	3,0	5,0	5,0	3,0	4,2
Σιδηροδρομικές	T4420 - Χρονοαπόσταση	5,0	3,0	5,0	5,0	3,0	4,2
	T4423 - Κατανάλωση ενέργειας σε ετήσια συρμοχιλιόμετρα (λόγω ηλεκτροκίνησης)	5,0	3,0	5,0	5,0	3,0	4,2
	T4428 - Πρόσθετος πληθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς	3,0	3,0	4,0	5,0	3,0	3,6
	T4429 - Εμπορευματικό μεταφορικό έργο	3,0	3,0	4,0	4,0	3,0	3,4
		4,3	3,0	4,5	4,8	3,0	3,9
Θαλάσσιες	T4424 - Κατάπλοι και απόπλοι πλοίων	4,0	3,0	4,0	5,0	3,0	3,8
	T4425 - Βελτίωση ασφάλειας και διαχείρισης ναυσιπλοΐας με επέκταση του χώρου κάλυψης	3,0	5,0	5,0	5,0	5,0	4,6

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ	S	M	A	R	T	M.O.
		3,5	4,0	4,5	5,0	4,0	4,2
Αεροπορικές	T4426 - Πληθυσμός απομακρυσμένων / νησιωτικών περιοχών με πρόσβαση σε βελτιωμένη αεροπορική σύνδεση	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5
	T4427- Συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα ασφάλειας αερομεταφορών	3,0	3,0	3,0	5,0	3,0	3,4
		4,0	4,0	4,0	5,0	4,0	4,2
Αστικές	T4428 - Πρόσθετος πληθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς	3,0	3,0	4,0	5,0	3,0	3,6
	T4430 - Εκτιμώμενη ετήσια μείωση των εκπομπών των αερίων θερμοκηπίου από έργα Μετρο	4,0	4,0	4,0	5,0	3,0	4
	T4431 - Εφαρμογή συστήματος πληροφόρησης επιβατών λεωφορείων	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5
		4,0	4,0	4,3	5,0	3,7	4,2

Εκτιμάται ότι όλες οι σημαντικές πτυχές των επενδυτικών προτεραιοτήτων που επιλέχθηκαν, καλύπτονται από σχετικούς δείκτες, ενώ επιβεβαιώνεται η χρήση των κοινών δεικτών εκρών των Κανονισμών ΕΤΠΑ και Ταμείου Συνοχής, όπου αυτό ήταν εφικτό.

Σημειώνεται ότι οι δείκτες, τόσο των αποτελεσμάτων όσο και των εκρών, κρίνονται κατάλληλοι και υποστηρίζουν την στόχευση του Προγράμματος. Όλοι οι δείκτες αξιολογήθηκαν συνδυαστικά αλλά και ο κάθε ένας ξεχωριστά με κλίμακα από 1 έως 5 με χαμηλότερη βαθμολόγηση το 1 και υψηλότερη το 5.

Ειδικότερα:

- Οι δείκτες αποτελέσματος σε γενικές γραμμές εκφράζουν τα σημαντικότερα αποτελέσματα των προτεραιοτήτων του Προγράμματος. Χρησιμοποιούνται για να αποτυπώσουν τη μετρήσιμη διάσταση του επιδιωκόμενου αποτελέσματος.
- Το Πρόγραμμα διαθέτει επαρκή αριθμό δεικτών, και το σύστημά τους (αποτελέσματα και εκρές) εκτιμάται ως συνεκτικό.
- Οι δείκτες αποτελέσματος ακολουθούν γενικά τη λογική 1:1 με τους ειδικούς στόχους, με ελάχιστες εξαιρέσεις.
- Οι δείκτες αποτελέσματος συνδέονται άμεσα με δείκτες εκρών.
- Οι δείκτες αποτελέσματος και εκρών είναι όλοι ποσοτικοποιημένοι.

Οι δείκτες αποτελέσματος του Προγράμματος αξιολογούνται ως επαρκώς κατάλληλοι, καθώς αντανακλούν τις παρεμβάσεις και τους στόχους των αξόνων προτεραιότητας, ενώ ταυτόχρονα είναι συμβατοί με την πολιτική που το Πρόγραμμα καλείται να υλοποιήσει. Καταγράφεται μια αδυναμία στην ικανότητα απόδοσης πληροφόρησης μέσα στο χρόνο, δεδομένου ότι οι δείκτες αφορούν μεγάλες παρεμβάσεις που απαιτούν σημαντικό χρόνο για την υλοποίησή τους. Μικρές αδυναμίες καταγράφονται γενικά στους δείκτες T4424, T4427, T4428 και T4429.

Αντίστοιχα, οι δείκτες εκρών είναι άμεσα συνδεδεμένοι με τις παρεμβάσεις του Προγράμματος καθώς η τιμή τους επηρεάζεται άμεσα από αυτές. Μικρές αδυναμίες καταγράφονται στους δείκτες T4403, T4406 και T4407.

Αξιολόγηση πλέγματος δεικτών βάσει του πλαισίου αξιολόγησης «RACER»

Στις κατευθυντήριες γραμμές για την εκτίμηση των επιπτώσεων (European Commission, 2005), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέδειξε ότι οι δείκτες θα πρέπει να πληρούν τα λεγόμενα κριτήρια «RACER». Το πλαίσιο αξιολόγησης «RACER», εφαρμόζεται για την εκτίμηση της αξίας των επιστημονικών εργαλείων για χρήση στη χάραξη πολιτικής. «RACER» είναι ένα αρκτικόλεξο για:

Κριτήρια	Ερμηνία
R levant (Συναφή-Κατάλληλα)	συνδέονται στενά με τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν
A ccepted (Αποδεκτά)	είναι αποδεκτά από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους τελικούς χρήστες
C redible (Αξιόπιστα)	είναι κατανοητά σε μη ειδικούς, σαφώς ορισμένα και εύκολα στο να ερμηνευθούν
E asy to handle (Απλά)	είναι εφικτό να παρακολουθηθούν και να συλεχθούν τα σχετικά δεδομένα σε λογικό κόστος
R obust (Στιβαρά)	αποτυπώνουν αδιαμφισβήτητα δεδομένα που δεν είναι εύκολο να παραποιηθούν

Για να καθορισθούν και να εφαρμοστούν τα παραπάνω γενικά κριτήρια RACER στο παρόν έργο, ένα ή περισσότερα υπο-κριτήρια διαμορφώθηκαν για καθένα από αυτά, με σκοπό να καταστήσουν το νόημα του κάθε κριτηρίου RACER πιο σαφές. Για τις ανάγκες του έργου και δεδομένου ότι δεν απαιτείται συγκριτική αξιολόγηση των δεικτών, επιλέγεται μια κλίμακα βαθμολόγησης τριών επιπέδων. Με τον τρόπο αυτό διερευνάται εάν ένα υποκριτήριο ικανοποιείται πλήρως, μερικώς ή καθόλου. Στη συνέχεια υπολογίζεται ο μέσος όρος έκαστου κύριου κριτηρίου (R-A-C-E-R), για κάθε δείκτη και συγκρίνεται με τη μονάδα (μερική ικανοποίηση κριτηρίου), η οποία στην ουσία αποτελεί το κατώφλι ικανοποίησης έκαστου κριτηρίου. Στη συνέχεια παρουσιάζεται το σύνολο των επιμέρους κριτηρίων/ υποκριτηρίων που επιλέχθηκαν από τον ΣΑ:

Rlevant

- Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών (R1)
 - Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων;
 - Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων του Προγράμματος;
 - Είναι ευαίσθητος σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές;
- Εντοπισμός στόχων και κενών (R2)
 - Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο;
 - Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων;
 - Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων;
- Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση (R3)
 - Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;
- Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα εφαρμογής (R4)
 - Το επίπεδο (δηλαδή μικρο / τομεακό / περιφερειακό / macro) που εστιάζει ο δείκτης, μπορεί να αποδώσει συμπεράσματα στο επίπεδο του Προγράμματος;

Accepted

- Αποδοχή από τα ενδιαφερόμενα μέρη (A1)
 - Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα ενδιαφερόμενους;
 - Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;
 - Μπορεί η εφαρμογή της μεθοδολογίας υπολογισμού να υποστηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;

Credible

- Σαφήνεια (C1)
 - Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας μέτρησης/ υπολογισμού του δείκτη, οδηγούν σε ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;
 - Τα συμπεράσματα από τη μέτρηση/ υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής / λήψης απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;
- Επαναληψιμότητα (C2)
 - Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις;
 - Έχουν εξαχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;
- Διαφάνεια της μεθόδου (C3)
 - Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από άλλους φορείς;
 - Είναι πλήρως περιγεγραμμένες οι μέθοδοι μέτρησης/ υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη;

Easy to handle

- Διαθεσιμότητα δεδομένων (E1)
 - Η μεθοδολογία απαιτεί δεδομένα (input data) που έχουν ήδη συλλεχθεί όταν υπολογίσθηκε αρχικά η τιμή του δείκτη;
 - Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;
- Τεχνική σκοπιμότητα (E2)
 - Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;
- Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση (E3)
 - Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;
 - Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;
 - Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;

Robust

- Αντικειμενικότητα (Ro1)
 - Έχει διασφαλισθεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφόρησης μέσω της μέτρησης/ υπολογισμού του δείκτη;
 - Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;
- Ευαισθησία (Ro2)
 - Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αναξιοπιστία των δεδομένων που παράγονται με χρήση της μεθοδολογίας;
 - Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφεται μόνο με γενικούς όρους;
- Ποιότητα δεδομένων (Ro3)
 - Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεντρωτικές (cumulative) αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;
- Αξιοπιστία (Ro4)
 - Προέρχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;

- Υπάρχει οποιοσδήποτε κίνδυνος (risk) σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;
- Πληρότητα (Ro5)
 - Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;

Αναλυτικά η βαθμολόγηση κάθε δείκτη, με βάση τα παραπάνω κριτήρια / υπο-κριτήρια, παρατίθεται στο Παράρτημα. Η συγκεντρωτική τελική βαθμολογία των Δεικτών Εκροής και Αποτελέσματος του ΕΠ, αποτυπώνεται στους δύο πίνακες που ακολουθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ βαθμολόγησης πλέγματος δεικτών ΕΚΡΟΗΣ (πλαίσιο αξιολόγησης «RACER»)

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ				
	Relevant	Accepted	Credible	Easy	Robust
CO11a					
CO12 & CO12a					
CO13a					
CO14 & CO14a					
CO15					
T4401					
T4402					
T4403					
T4404					
T4405					
T4406					
T4407					

Επίτευξη Κριτηρίου:

Πλήρης	Μερική	Δεν Επιτυγχάνεται
--------	--------	-------------------

ΠΙΝΑΚΑΣ βαθμολόγησης πλέγματος δεικτών ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ (πλαίσιο αξιολόγησης «RACER»)

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ				
	Relevant	Accepted	Credible	Easy	Robust
T4420					
T4421					
T4422					
T4423					
T4424					
T4425					
T4426					
T4427					

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ				
	Relevant	Accepted	Credible	Easy	Robust
T4428					
T4429					
T4430					
T4431					

Επίτευξη Κριτηρίου:

Πλήρης	Μερική	Δεν Επιτυγχάνεται
--------	--------	-------------------

Σε γενικές γραμμές επιβεβαιώνεται η εικόνα που αποτυπώθηκε παραπάνω από το μεθοδολογικό πλαίσιο «SMART». Με βάση και το μεθοδολογικό πλαίσιο «RACER», καταγράφεται μια αδυναμία στους δείκτες αποτελέσματος T4424, T4427 και T4429 και στους δείκτες εκροής T4403, T4406 και T4407.

Δείκτες που τροφοδοτούν τα νέα έργα Phasing

Οι τρεις νέες προσθήκες οδικών έργων, που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, θα τροφοδοτήσουν το δείκτη εκροής «CO13a - Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ», ο οποίος με βάση την παραπάνω ανάλυση κρίνεται ως κατάλληλος για την παρακολούθηση αντίστοιχων δράσεων και εκφράζει το σημαντικότερο επιδιωκόμενο αποτελέσματα του Προγράμματος για τις οδικές μεταφορές. Αναφορικά με τους δείκτες αποτελέσματος, τα έργα θα συμβάλουν στους δείκτες T4420, T4421 και T4422. Οι δείκτες αυτοί κρίνονται ως ικανοποιητικοί για την αποτύπωση του αποτελέσματος από την υλοποίηση της συγκεκριμένης κατηγορίας δράσεων.

Η νέα προσθήκη σιδηροδρομικού έργου που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, θα τροφοδοτήσει το δείκτη εκροής «CO11a - Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ», ο οποίος με βάση την παραπάνω ανάλυση κρίνεται ως κατάλληλος για την παρακολούθηση αντίστοιχων δράσεων και εκφράζει το σημαντικότερο επιδιωκόμενο αποτελέσματα του Προγράμματος για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Αναφορικά με τους δείκτες αποτελέσματος, τα έργα θα συμβάλλουν στο δείκτη T4420. Ο δείκτης κρίνεται ως ικανοποιητικός για την αποτύπωση του αποτελέσματος από την υλοποίηση της συγκεκριμένης κατηγορίας δράσεων.

Η νέα προσθήκη λιμενικού έργου που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, θα τροφοδοτήσει το δείκτη εκροής «T4403 - Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται», ο οποίος με βάση την παραπάνω ανάλυση κρίνεται ως κατάλληλος για την παρακολούθηση αντίστοιχων δράσεων και εκφράζει το σημαντικότερο επιδιωκόμενο αποτελέσματα του Προγράμματος για τις θαλάσσιες μεταφορές. Αναφορικά με τους δείκτες αποτελέσματος, τα έργα θα συμβάλλουν στο δείκτη T4424. Ο δείκτης κρίνεται ως ικανοποιητικός για την αποτύπωση του αποτελέσματος από την υλοποίηση της συγκεκριμένης κατηγορίας δράσεων, μόνο με δεδομένη την επιβεβαίωση των στοιχείων της Χρηματο-οικονομικής Μελέτης στην οποία στηρίζεται η μεθοδολογία.

9.2. Ικανότητα επίτευξης των αναμενόμενων ποιοτικών και ποσοτικών αποτελεσμάτων.

Οι τιμές στόχου των δεικτών εκροών έχουν κριθεί από την ex-ante αξιολόγηση του Προγράμματος στην πλειονότητά τους ως ρεαλιστικές και επιτεύξιμες: «Οι τιμές των κοινών και ειδικών δεικτών εκροών κρίνονται στο σύνολό τους αξιόπιστοι και ρεαλιστικοί καθώς αναφέρονται είτε σε συνολικά μήκη νέων ή εκσυγχρονισμένων οδικών/σιδηροδρομικών/ΜΜΜ γραμμών και αερολιμένων που αναβαθμίζονται, είτε σε αριθμό προτεινόμενων συστημάτων/παρεμβάσεων και προκύπτουν από τον αναλυτικό προϋπολογισμό. Εξάιρεση αποτελεί ο ΑΠ5, όπου ο υπολογισμός της τιμής στόχου του δείκτη T4402 «Συνολικό μήκος νέων ή/και αναβαθμισμένων τμημάτων λοιπού οδικού δικτύου», έγινε με

τη θεώρηση μέσου κόστους κατασκευής ανά χιλιόμετρο γραμμής, καθώς δεν είναι γνωστοί οι συγκεκριμένοι οδικοί άξονες των παρεμβάσεων.»

Όσον αφορά τους δείκτες αποτελέσματος, η ex-ante αξιολόγηση επίσης έχει κρίνει τις τιμές των δεικτών ως ρεαλιστικές και επιτεύξιμες και τη μεθοδολογία υπολογισμού, για τις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν επίσημα στατιστικά στοιχεία, ως αξιόπιστη.

Οι δείκτες αποτελεσμάτων, στο σύνολό τους, είναι ποσοτικοποιημένοι. Η τιμή στόχος προσδιορίστηκε, σε συνέχεια του προσδιορισμού της τιμής βάσης, με βάση την άμεση συσχέτισή της με την τιμή του δείκτη εκροής και είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις παρεμβάσεις που προβλέπονται για την επίτευξη του ειδικού στόχου.

Όσον αφορά τις οδικές Μεταφορές, τα τρία νέα έργα phasing συμβάλλουν στους δείκτες αποτελέσματος T4420 «Χρονοαπόσταση» βελτιώνοντας το χρόνο διάνυσης κατά 21 λεπτά της ώρας, T4421 «Προσπελασιμότητα» βελτιώνοντας την ταχύτητα προσπελασιμότητας σταθμισμένα περίπου στα 76 χλμ/ώρα και T4422 «Κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος» βελτιώνοντας την τιμή του δείκτη κατά 0,2 αριθμό νεκρών / 10^7 οχημ-χλμ, ενώ τροφοδοτούν το δείκτη εκροής CO13a «Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ» με 34,1 χλμ .

Στις σιδηροδρομικές Μεταφορές το νέο phasing έργο συμβάλλει στο δείκτη αποτελέσματος T4420 «Χρονοαπόσταση» βελτιώνοντας το χρόνο διάνυσης κατά 17 λεπτά της ώρας και τροφοδοτεί το δείκτη εκροής CO11a «Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ» με 16 χλμ.

Στις θαλάσσιες Μεταφορές το νέο phasing έργο συμβάλλει στο δείκτη αποτελέσματος T4424 «Κατάπλοι και απόπλοι πλοίων» βελτιώνοντας κατά 192 τον αριθμό των κατάπλων/απόπλων πλοίων και τροφοδοτεί το δείκτη εκροής T4403 «Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται» με 1 θέση.

Όπως έχει ήδη διατυπωθεί στην ενότητα 8.2, πρέπει να καθορισθεί με ποιο τρόπο θα καλυφθεί χρηματοδοτικά η προσθήκη των νέων έργων phasing στους τρεις ΑΠ. Εάν χρησιμοποιηθεί μέρος των πόρων των ΑΠ, θα πρέπει να τροποποιηθεί το φυσικό αντικείμενο που είχε περιληφθεί αρχικά στο Πρόγραμμα. Σε αυτήν την περίπτωση η προσθήκη ουσιαστικά θα λειτουργήσει ως αντικατάσταση και θα πρέπει να εξασφαλισθεί ότι το τμήμα του φυσικού αντικείμενου που θα αφαιρεθεί είναι αντίστοιχο, ποσοτικά αλλά και ποιοτικά, με τις εκροές και τα αποτελέσματα των νέων έργων phasing. Στο παρόν στάδιο υλοποίησης του Προγράμματος, όπου μόνο τα έργα phasing έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα, υπάρχει επαρκής ευελιξία στην επιλογή των δράσεων που δεν δύναται να χρηματοδοτηθούν.

Σε περίπτωση που η χρηματοδότηση της προσθήκης γίνει είτε με εθνικούς πόρους, είτε με πρόσθετους πόρους από τα ΕΔΕΤ της περιόδου 2014-2020, τότε η προσθήκη θα δράσει ως συμπληρωματικό βοήθημα στην επίτευξη των τεθέντων στόχων.

9.3. Προτάσεις για επαναπροσδιορισμό των δεικτών και των τιμών τους ώστε να είναι κατάλληλοι για την παρακολούθηση της προόδου του Ε.Π. και της επίτευξης των αναμενόμενων αποτελεσμάτων του.

Εκτιμάται ότι όλες οι σημαντικές πτυχές των επενδυτικών προτεραιοτήτων καλύπτονται από ειδικούς δείκτες, ενώ χρησιμοποιούνται οι κοινοί δείκτες εκροών ΕΔΕΤ όπου ενδείκνυται. Εξετάζοντας την ανάλυση των δεικτών με βάση το μεθοδολογικό πλαίσιο RACER, στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ, διαπιστώνεται ότι σε ένα μικρό αριθμό δεικτών εκροών και αποτελέσματος υπάρχει αδυναμία σε σχέση είτε με την πλήρη αντιστοίχιση των δράσεων που αναφέρονται στο Πρόγραμμα με το δείκτη είτε με την άμεση συνεισφορά του δείκτη στη στρατηγική στοχοθεσία του Προγράμματος. Ωστόσο, το σύστημα των δεικτών του Προγράμματος για παρεμβάσεις αντίστοιχες με τα νέα έργα phasing είναι συνεκτικό, σαφώς ορισμένο και ικανό να αποτυπώσει σε γενικές γραμμές το είδος και το αποτέλεσμα των υλοποιούμενων παρεμβάσεων. Συνεπώς, εκτιμάται ότι δεν απαιτείται κάποια αλλαγή στο σύστημα δεικτών λόγω της προσθήκης των νέων έργων phasing.

Όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 9.2, για να επικαιροποιηθούν οι τιμές των δεικτών που επηρεάζονται από τις προσθήκες έργων, πρέπει να καθορισθεί με ποιο τρόπο θα καλυφθούν οι απαιτούμενοι πρόσθετοι πόροι. Σε περίπτωση που καλυφθούν με εθνικούς πόρους ή με πρόσθετους πόρους από τα ΕΔΕΤ της περιόδου 2014-2020, δεδομένου ότι οι τιμές των δεικτών του Προγράμματος είχαν υπολογισθεί με βάση τις δράσεις που είχαν περιληφθεί στον αρχικό σχεδιασμό, οι τιμές-στόχου των δεικτών των νέων έργων phasing θα πρέπει να προστεθούν στις ήδη υπάρχουσες τιμές-στόχου. Στην αντίθετη περίπτωση πρέπει να καθορισθεί ανά ΑΠ το φυσικό αντικείμενο που δεν θα μπορεί να χρηματοδοτηθεί, για να τροποποιηθούν κατάλληλα οι τιμές των δεικτών. Ειδικότερα:

- Στον ΑΠ 01 – Οι σημαντικότερες δράσεις, όσον αφορά το ύψος των απαιτούμενων πόρων, έχουν περιληφθεί στον Ειδικό Στόχο 1. Σε περίπτωση που η χρηματοδότηση της προσθήκης γίνει με πόρους που είχαν προβλεφθεί για δράσεις του Ε.Σ. 1, θα πρέπει να επαναπροσδιορισθεί το αντικείμενο που μπορεί να υλοποιηθεί από το ΕΠ με βάση τους διαθέσιμους πλέον πόρους. Η αφαίρεση δράσεων οικονομικού αντικείμενου ίσου με το οικονομικό αντικείμενο των έργων phasing, θα προκαλέσει αλλαγές στις τιμές των δεικτών και εξαρτάται από την επιλογή της/των δράσεων που τελικά θα επιλεγούν. Καθώς ο Ε.Σ. 1 δεν περιλαμβάνει μόνο δράσεις σχετικές με τα προστιθέμενα έργα, οι όποιες αλλαγές δεν θα επηρεάσουν μόνο τις τιμές των σχετικών με το έργο δεικτών. Αντίστοιχα, στην περίπτωση που οι πόροι διατεθούν από δράσεις των Ε.Σ. 5 και 10, επηρεάζονται σημαντικά οι δείκτες που έχουν περιληφθεί στους δύο αυτούς Ε.Σ.
- Στον ΑΠ 03 – Οι ανάγκες του ΑΠ ήδη από την έγκριση του Προγράμματος είναι ιδιαίτερα υψηλές (έχει περιληφθεί η υλοποίηση πέντε (5) σημαντικών Μεγάλων Έργων). Η αφαίρεση δράσεων οικονομικού αντικείμενου ίσου με το οικονομικό αντικείμενο των τριών (3) έργων phasing, είναι βέβαιο ότι θα προκαλέσει αλλαγές στις τιμές των δεικτών και εξαρτάται από την επιλογή της/των δράσεων που τελικά θα επιλεγούν. Οι όποιες αλλαγές θα επηρεάσουν μόνο τους σχετικούς με τα έργα δείκτες.
- Στον ΑΠ 06 – Η προσθήκη του νέου έργου σε συνδυασμό με το έργο που είχε περιληφθεί στον αρχικό προγραμματισμό δημιουργεί ανάγκη για επιπλέον πόρους. Σε περίπτωση που η χρηματοδότηση της προσθήκης γίνει με πόρους που είχαν προβλεφθεί για δράσεις του Ε.Σ. 7, θα πρέπει να αφαιρεθεί το αντικείμενο που είχε περιληφθεί στον αρχικό σχεδιασμό, καθώς μόνο το έργο phasing θα μπορεί να υλοποιηθεί από το ΕΠ με τους διαθέσιμους πόρους. Αντίθετα, σε περίπτωση που οι πόροι διατεθούν από δράσεις του Ε.Σ. 8, θα πρέπει να τροποποιηθεί, αντίστοιχα με τους διαθέσιμους πλέον πόρους, το αντικείμενο και κατ' επέκταση οι σχετικοί δείκτες του Προγράμματος.

9.4. Συμπεράσματα

Οι προσθήκες έργων, που καλείται να περιλάβει το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ, θα τροφοδοτήσουν δείκτες εκροής (CO13a, CO11a, T4403) που κρίνονται ως κατάλληλοι για την παρακολούθηση αντίστοιχων δράσεων και εκφράζουν τα σημαντικότερα επιδιωκόμενα αποτελέσματα του Προγράμματος για τα αντίστοιχα υποσυστήματα μεταφορών. Αναφορικά με τους δείκτες αποτελέσματος, τα έργα θα συμβάλουν στους δείκτες T4420, T4421, T4422 και T4424. Οι δείκτες αυτοί κρίνονται ως ικανοποιητικοί για την αποτύπωση του αποτελέσματος από την υλοποίηση των αντίστοιχων κατηγοριών δράσεων.

Θα πρέπει να καθορισθεί με ποιο τρόπο θα καλυφθεί χρηματοδοτικά η προσθήκη των νέων έργων phasing στους τρεις ΑΠ. Εάν χρησιμοποιηθεί μέρος των πόρων των ΑΠ, θα πρέπει να τροποποιηθεί το φυσικό αντικείμενο που είχε περιληφθεί αρχικά στο Πρόγραμμα. Σε αυτήν την περίπτωση οι προσθήκες ουσιαστικά θα λειτουργήσουν ως αντικατάσταση, και θα πρέπει να εξασφαλισθεί ότι οι εκροές και τα αποτελέσματα του τμήματος του φυσικού αντικείμενου που θα αφαιρεθεί είναι αντίστοιχα με τις εκροές και τα αποτελέσματα των νέων έργων phasing. Σε περίπτωση που η χρηματοδότηση της προσθήκης γίνει είτε με εθνικούς

πόρους, είτε με πρόσθετους πόρους από τα ΕΔΕΤ της περιόδου 2014-2020, τότε τα νέα αυτά έργα θα αποτελέσουν συμπληρωματικό βοήθημα στην επίτευξη των τεθέντων στόχων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακες βαθμολόγησης Κριτηρίων/υπο-κριτηρίων ανά δείκτη εκροής και αποτελέσματος (πλαίσιο αξιολόγησης «RACER»)

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (CO13a) "Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ"							
Αξιολογητική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διασφαλίζει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.	Ο Δείκτης προσφέρει ένα συνεκτικό μεθοδολογικό πλαίσιο που έχει επεκταθεί για την εκτίμηση της κατάστασης των Δευτερευθίων Αξόνων στα κράτη μέλη.			2		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Η παρακολούθηση της αναβάθμισης του Οδικού Δικτύου της χώρας, παρακολουθείται τριμηνίως από την υλοποίηση αναβάθμιση οδικών τμημάτων επί του συνόλου των Δευτερευθίων Αξόνων αλλά και επί του λοιπού Εθνικού Δικτύου.			2		
	Αυτάρξη σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.					1	1,67
Ενσωμάτωση στόχων και κριτών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο;	Ανάγκη ΑΙ τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο.			2		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων;	Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.			2		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων;	Ο δείκτης αφορά μόνο το συνολικό μήκος νέων οδών ΔΕΔ-Μ.			2	2,00	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;				1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;	Εφαρμόζεται ως κύριος δείκτης σε όλα τα κράτη μέλη. Τα στοιχεία υπολογίζονται σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.			2	2,00	1,75
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδοκός από τους όρους, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.			2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	2,00	2,00
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εδόν ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;	Η ανάγνωση του δείκτη είναι μονοσήμαντη.			2		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;	Ναι			2	2,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχουν εξαχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;	Είναι ένας από τους βασικούς δείκτες που είχαν χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν στην υλοποίηση οδικών έργων.			2	2,00	
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης εκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2		
Διαφάνεια της μεθόδου	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να εληνηθεί, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι			2	2,00	2,00
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εσόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;	Όχι, προσφορεύεται με βάση την πορεία των παρεμβάσεων.			1		
Τεχνική σκοπιμότητα	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκεντρώνων νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι.			2	1,50	
	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι.			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης οδικών τμημάτων.			2		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Δεν μπορεί να αθροιστεί με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης οδικών τμημάτων, γιατί με αυτή τη ψέκωση θα έκανε την πληροφορία σχετικά με το είδος των παρεμβάσεων.			2		
Ποιότητα δεδομένων	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) θύρες δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;	Ο δείκτης είναι επιλεγμένος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακριβώς για την ομαγεύση της πληροφορίας στα κράτη μέλη.			2	2,00	1,83
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλιστεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορίας από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης αποδίδει συγκεκριμένη κατηγορία οδικών τμημάτων TEN-T.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;	Ναι, το μήκος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;				1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;				1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης – για συγκεκριμένους αναφορές κούβους και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;	Ναι, δεδομένης της ασφαλιστικότητας, ο δείκτης μπορεί να αποδώσει πληροφορία σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00	
Αξιοπιστία	Πρόερχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Ναι, τα στοιχεία παρέχονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων.			2		
	Υπάρχει οποιαδήποτε αλληλεπίδραση σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι.			2	2,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;	Ναι.			2	2,00	1,75

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (CO14a & CO14) "Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ"							
Αξιολογητική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.	Ο Δείκτης προφοβαθεί ένα συνεκτικό μεθοδολογικό πλαίσιο που έχει επεκταθεί για την εκτίμηση της κατάστασης των Δευρωπαικών Αξόνων στα κράτη μέλη.			2		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Η παρακολούθηση της αναβάθμισης του Οδικού Δικτύου της χώρας, παρακολουθείται πρωτίστως από την υλοποίηση αναβάθμιση οδικών τμημάτων επί του συνόλου των Δευρωπαικών Αξόνων αλλά και επί του λοιπού Εθνικού Δικτύου.			2		
	Αυτάρκεια σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.					1	1,67
Ενσωμάτωση στόχων και κριτών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.	Ανακαλύπτει αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο.			2		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιθυμητών στόχων.	Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.			2		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο το συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων οδών ΔΕΔ-Μ.			2	2,00	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκρισης, προσδιορίζοντας.				1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης.	Εφαρμόζεται ως κύριος δείκτης σε όλα τα κράτη μέλη. Τα στοιχεία υπολογίζονται σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.			2	2,00	1,75
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδοκός από τους όρους, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερομένους.	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων.	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.			2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερομένους φορείς.	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	2,00	2,00
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εδώνον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα.	Η ανάγνωση του δείκτη είναι μονοσημαντική.			2		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.	Ναι			2	2,00	
Επιναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις.	Ναι			2		
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχουν εξαχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.	Είναι ένας από τους βασικούς δείκτες που είχαν χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν στην υλοποίηση οδικών έργων.			2	2,00	
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς.	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης εκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2		
Διαφάνεια της μεθόδου	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν τα δείκτη, προσκείμενα να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη.	Ναι			2	2,00	2,00
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εσόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη.	Όχι, προφοβαθεί με βάση την πορεία των παρεμβάσεων.			1		
Τεχνική σκοπιμότητα	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη.	Όχι.			2	1,50	
	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων.	Ναι.			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος.	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης οδικών τμημάτων.			2		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την επίτευξη ενδυνάμυνση της μεθοδολογίας.	Δεν μπορεί να αθροιστεί με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης οδικών τμημάτων, γιατί με αυτή τη ψέκωση θα έκανε την πληροφορία σχετικά με το είδος των παρεμβάσεων.			2		
Ποιότητα δεδομένων	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών.	Ο δείκτης είναι επιλεγμένος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακριβώς για την ομαγενοποίηση της πληροφορίας στα κράτη μέλη.			2	2,00	1,83
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλιστεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορίας από τον υπολογισμό του δείκτη.	Ναι. Ο δείκτης αποδίδει συγκεκριμένη κατηγορία οδικών τμημάτων TEN-T.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.	Ναι, το μήκος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία.				1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους.				1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης – για συγκεκριμένους αναφορές κούβους και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα.	Ναι, δεδομένης της ασφαλείας, ο δείκτης μπορεί να αποδώσει πληροφορία σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00	
	Προέρχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιοπιστές πηγές.	Ναι, τα στοιχεία παρέχονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων			2		
Αξιοπιστία	Υπάρχει οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων.	Όχι			2	2,00	
	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος.	Ναι.			2	2,00	1,75

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T4402) "Οδικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων οδών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ"							
Αξιολογητική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.		Ο Δείκτης παρέχει εκτίμηση των παρεμβάσεων που υλοποιούνται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα επί του Εθνικού Δικτύου της χώρας.		1		
	Συμβάλλει στην εξομάλυνση συμπεριφορών σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Η αναβάθμιση του Εθνικού Δικτύου της χώρας δεν αποτελεί πρωτεύοντα στόχο του Επιχειρησιακού Προγράμματος, παρόλα αυτά ο δείκτης μπορεί να αποδώσει αθροιστικά το σύνολο των πεπραγμένων.			2		
	Αυτάρκεια σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.		Τα στάδια κατασκευής/αναβάθμισης τμημάτων του οδικού δικτύου απαιτούν σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνήθως τα Μεγάλα Έργα υπερβαίνουν τα πλαίσια μιας Προγραμματικής Περιόδου. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές που δεν επηρεάζουν την απρόσβλητη υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη.			1	1,33
Ενσωματώσιμος στόχος και κριτών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.	Ανανακά τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο.			2		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιθυμητών στόχων.	Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.			2		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο το συνολικό μήκος νέων ή/και αναβαθμιζόμενων τμημάτων Εθνικού οδικού δικτύου (Εκτός ΔΕΔ-Μ)			2	2,00	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.				1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης.	Τα στοιχεία υπολογίζονται σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.			2	2,00	1,63
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους όρους, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους.		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων.	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.			2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς.	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	1,67	1,67
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εδώνουν ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα.	Η ανάγνωση του δείκτη είναι μονοσημαντική.			2		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.	Ναι			2	2,00	
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις.	Ναι			2		
Επαναληψιμότητα	Έχουν εγχρησθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.	Είναι δείκτης που έχει χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν στην υλοποίηση οδικών έργων του Εθνικού δικτύου.			2	2,00	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς.		Αντίστοιχος δείκτης έχει χρησιμοποιηθεί στα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα.		1		
	Είναι πλήρως περιγραφείσες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να εληνηθείται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη.	Ναι			2	1,50	1,83
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εσόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη.		Όχι, τροφοδοτείται με βάση την πορεία των παρεμβάσεων.		1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη.	Όχι.			2	1,50	
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων.	Ναι.			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος.	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης οδικών τμημάτων.			2		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη με κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας.	Δεν μπορεί να αθροιστεί με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης οδικών τμημάτων, γιατί με αυτή τη ψέκωση θα έχανε την πληροφορία σχετικά με το είδος των παρεμβάσεων.			2		
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών.		Το εύρος των παρεμβάσεων που μπορούν να περιγραφούν με το δείκτη ποικίλει, συνεπώς μπορεί να ενσωματωθεί υπό προϋποθέσεις.		1	1,67	1,67
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλισθεί η ανεπιβλαβή, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορίας από τον υπολογισμό του δείκτη.	Ναι. Ο δείκτης αποδίδει συγκεκριμένη κατηγορία οδικών τμημάτων.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.	Ναι, το μήκος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων αποτελεσμάτων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία.		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερευνηθεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.		1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους.		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερευνηθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης – να συγκεκριμενικές αναφορές κούβας και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα.	Ναι, δεδομένης της αμερικτικότητας, ο δείκτης μπορεί να αποδώσει πληροφόρηση σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00	
Αξιοπιστία	Πρόερχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές.	Ναι, τα στοιχεία παράγονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων			2		
	Υπάρχει οποιοσδήποτε ανησυχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων.	Όχι			2	2,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος.	Ναι.			2	2,00	1,75

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (CO11a) "Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ"								
Αξιολογτική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	
Relevant								
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση τη χώρα στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.	Ο δείκτης τροφοδοτεί ένα συνεκτικό μεθοδολογικό πλαίσιο που έχει επιλεγεί για την εκτίμηση της κατάστασης των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δίκτυων.			2			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά αποτελέσματα των παρεμβάσεων.	Η παρακολούθηση της αναβάθμισης του Σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας παρακολουθείται πρωτίστως με την υλοποίηση-αναβάθμιση τμημάτων επί του συνόλου των Διευρωπαϊκών Δίκτυων.			2			
	Αιτιέρα σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αναγκάζονται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επόμενες πολιτικές.				1	1,67		
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.	Αναγκάζει τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνετή τρόπο. Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.			2			
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο τα συνολικά μήκος νέων σιδηροδρομικών γραμμών ΔΕΔ-Μ			2	2,00		
Κάλυψη κατηγοριών – Μονεπισκόπηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;				1	1,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρο / τοπικό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;	Εφαρμόζεται ως κύριος δείκτης σε όλα τα κράτη μέλη. Τα στοιχεία υπολογίζονται σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.			2	2,00	1,75	
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος			2			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να επιβεβαιωθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	2,00	2,00	
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκλήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, κόντρα ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα. Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφαση και στο κοινό κοινά, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.	Η ανάγνωση του δείκτη είναι μονοσήμαντη. Ναι			2	2,00		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2			
Επαναληψιμότητα	Έχουν ελεγχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.	Είναι ένας από τους βασικούς δείκτες που είχαν χρησιμοποιηθεί κατά την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013 στην υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων.			2	2,00		
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης κράθης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2			
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύονται, να αναπαράγονται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι			2	2,00	2,00	
Easy								
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί ελαφρώς δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;	Όχι. τροφοδοτείται με βάση την πορεία των παρεμβάσεων			1			
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια αποκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι.			2	1,50		
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή, ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι.			2	2,00		
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος;	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης σιδηροδρομικών τμημάτων.			2			
	Είναι εφικτή η κατανόηση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Δεν μπορεί να αφαιρεθεί με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης σιδηροδρομικών τμημάτων, γιατί η γενική του θα έκανε την πληροφορία σχετικά με το είδος των παρεμβάσεων.			2			
Ποιότητα δεδομένων	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;	Ο δείκτης είναι επιλεγμένος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακριβώς για την ομοιομορφία της πληροφορίας στα κράτη μέλη.			2	2,00	1,83	
	Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλιστεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορήσεων στο τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης αποδίδει συγκεκριμένη κατηγορία σιδηροδρομικών τμημάτων TEN-T.			2			
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;	Ναι, το μήκος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00		
Ευαισθησία	Εξαρτάται υπέρ ή κάτω από αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;				1			
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται παραγράφονται μόνο με γενικούς όρους;				1	1,00		
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;	Ναι, δεδομένης της αμερικτικότητας, ο δείκτης μπορεί να αποδώσει πληροφορία σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00		
	Πρόβλεπται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Ναι, τα στοιχεία παρέχονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων			2			
Αξιοπιστία	Υπάρχει οποιαδήποτε ασυμφωνία σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	2,00		
	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;	Ναι.			2	2,00	1,75	

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ (CO12 & CO12a)								
"Σιδηροδρομικό δίκτυο: Συνολικό μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων: ΔΕΔ-Μ"								
Αξιολογητική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	
Relevant								
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση τη χώρα στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.	Ο Δείκτης προσφορεύει ένα συνεκτικό μεθοδολογικό πλαίσιο που έχει επιλεγεί για την εκτίμηση της κατάστασης των Δευρωπαικών Σιδηροδρομικών Δρόμων.			2			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Η παρακολούθηση της αναβάθμισης του Σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, παρακολουθείται τριμηνίως με την υλοποίηση αναβάθμιση τμημάτων επί του συνόλου των Δευρωπαικών Δρόμων.			2			
	Αιτιολογεί αλλαγές, ώστε να αναγκάζονται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις ελεγχόμενες πολιτικές.				1	1,67		
Ενισχυτικός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.	Αναγκάζει τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο.			2			
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.	Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.			2			
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο τα συνολικά μήκος ανακατασκευασμένων ή αναβαθμισμένων σιδηροδρομικών γραμμών.			2	2,00		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.				1	1,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εκτιμάει ο δείκτης.	Εφαρμόζεται ως κύριος δείκτης σε όλα τα κράτη μέλη. Τα στοιχεία υπολογίζονται σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.			2	2,00	1,75	
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους όμιλους, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους.	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διαφόρους ομάδες ενδιαφερομένων.	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.			2			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς.	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	2,00	2,00	
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σωστό και ξεκάθαρο συμπέρασμα.	Η ανάγνωση του δείκτη είναι μονοσημαντική.			2			
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χώρας πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.	Ναι			2	2,00		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις.	Ναι			2			
Επαναληψιμότητα	Έχουν ελεγχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.	Είναι ένας από τους βασικούς δείκτες που είχαν χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν στην υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων.			2	2,00		
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς.	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης εκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2			
	Είναι πλήρως περιγραφόμενοι οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνευτεί, να αναπαραχθεί και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη.	Ναι			2	2,00	2,00	
Easy								
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εσοδούς δεδομένων που εφικτό να συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη.	Όχι, προσφορεύεται με βάση την πορεία των παρεμβάσεων.			1			
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη.	Όχι.			2	1,50		
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή, ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων.	Ναι.			2	2,00		
	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος.	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης σιδηροδρομικών τμημάτων.			2			
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση/ενδυνάμωση της μεθοδολογίας.	Δεν μπορεί να αβραστεί με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης σιδηροδρομικών τμημάτων, γιατί με αυτή τη γενικευθεί θα έχανε την πληροφορία σχετικά με το είδος των παρεμβάσεων.			2			
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών.	Ο δείκτης είναι επιλεγμένος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακριβώς για την ομαλοποίηση της πληροφορίας στα κράτη μέλη.			2	2,00	1,83	
	Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλιστεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εγγύηση πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη.	Ναι. Ο δείκτης αποδίδει συγκεκριμένη κατηγορία σιδηροδρομικών τμημάτων TEN-T.			2			
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.	Ναι, το μήκος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00		
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία.				1			
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους.				1	1,00		
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης, για συγκριτικούς, αναφορικούς και αναλυτικούς για τα επιμέρους επίπεδα.	Ναι, δεδομένης της σωρευτικότητας, ο δείκτης μπορεί να αποδώσει πληροφόρηση σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00		
	Πρόβλεπται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές.	Ναι, τα στοιχεία παρέχονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων.			2			
Αξιοπιστία	Υπάρχει οποιαδήποτε αλληλοσχισία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων.	Όχι			2	2,00		
	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος.	Ναι.			2	2,00	1,75	

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4401) "Συνολικό μήκος εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικών γραμμών ΔΕΔ-Μ με συστήματα (σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών)"								
Αξιολογητική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	
Relevant								
Ετήσια της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση τη δράση στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.		Ο δείκτης παρέχει εκτίμηση των παρεμβάσεων που υλοποιούνται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Παρέχει διεκδίκηση μόνο για την παρακολούθηση της επιλεγμένης στρατηγικής.		1			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Η παρακολούθηση της αναβάθμισης του Σιδηροδρομικού Δικτύου της χώρας, παρακολουθείται τριμηνιαία με την υλοποίηση-αναβάθμιση τμημάτων επί του συνόλου των Ευρωπαϊκών Αξόνων. Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση σχετικά με την υλοποίηση συγκεκριμένης ομάδας εργασιών (εγκατάσταση συστημάτων).			2			
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλάται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.		Τα στάδια κατασκευής τμημάτων του οδικού δικτύου απαιτούν σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνήθως τα Μεγάλα Έργα υλοποιούνται τα πλαίσια μιας Προγραμματικής Περιόδου. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές, που δεν επηρεάζουν την απρόσδεκτη υλοποίηση των εργασιών, δεν αντανακλώνται άμεσα στο δείκτη.		1	1,33		
Ενισχυτικός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.	Αντανακλά τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο.			2			
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.	Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.			2			
Κάλυψη κατηγορίας – Μονεπιστολή	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο το συνολικό μήκος εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικών γραμμών ΔΕΔ-Μ με συστήματα (σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών).			2	2,00		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.		Λόγω των μεγάλων χρονικών διαστημάτων που απαιτούνται για την αποπέρτυση εργασιών, ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η καλύτερη ανέκδοτη της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.		1	1,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδο της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εκτελεί ο δείκτης.	Τα στοιχεία υπολογίζονται σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.			2	2,00		1,63
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα με το Πρόγραμμα ενδιαφερομένους.		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος. Ο δείκτης αναστακτά αποτελεί ένα σημαντικό στάδιο υλοποίησης σιδηροδρομικών υποδομών.		1			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διαφόρους ομάδες ενδιαφερομένων.	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.			2			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερομένους φορείς.	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	1,67		1,67
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκλήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα.	Η ανάγκη του δείκτη είναι μονοσήμαντη.			2			
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χρήσης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.	Ναι			2	2,00		
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις.	Ναι			2			
	Έχουν ελεγχθεί κανονιστικά ή αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.	Είναι δείκτης που είχε χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν για την υλοποίηση εργασιών επί των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας.			2	2,00		
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς.		Η ανάπτυξη σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας περιλαμβάνεται κυρίως στο παρόν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα κατά την ΠΠ 2014-2020 και στο CEF 2014-2020. Η διαδικασία διακρίτωσης των εργασιών σε μεγάλες ομάδες, λόγω των μεγάλων χρονικών διαστημάτων που απαιτούνται κατά την εκτέλεση, είναι γνήσιμη στους φορείς και έχει χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν.		1			
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη.	Ναι			2	1,50	1,83	
Easy								
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη.		Οχι, προσαρμόζεται με βάση την πορεία των παρεμβάσεων.		1			
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συλλογής νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη.	Οχι.			2	1,50		
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων.	Ναι.			2	2,00		
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος.	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης σιδηροδρομικών τμημάτων.			2			
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιο άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας.		Δεν μπορεί να αθροιστεί με τους λοιπούς δείκτες απόδοσης σιδηροδρομικών τμημάτων, γιατί θα έκανε την πληροφορία σχετικά με το είδος των παρεμβάσεων. Παρέχει μόνο πληροφόρηση για το εφόδεμο στάδιο υλοποίησης σιδηροδρομικών γραμμών.		1			
Ευαισθησία	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών.		Ο δείκτης αφορά ομάδα εργασιών επί της συνολικής σιδηροδρομικής γραμμής, συνεπώς χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.		1	1,33	1,50	
	Εφαρμόζεται ο ίδιος τύπος αβεβαιότητας των παρεχόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία.		Τα μετρούμενα μεγέθη δεν επηρεάζονται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερευνηθεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.		1	1,00		
Υποστηρίξιμος θεωρία	Εφα διασφαλιστεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, ετήσια πληροφόρηση από τον υπολογισμό του δείκτη.		Ο δείκτης αφορά ομάδα εργασιών επί της συνολικής σιδηροδρομικής γραμμής, συνεπώς χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων για την αποφυγή διπλής ανάγνωσης.		1			
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.	Ναι, το μήκος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	1,50		
Ποιότητα δεδομένων	Εφα περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους.		Τα μετρούμενα μεγέθη δεν επηρεάζονται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00		
	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης, για συγκεκριμένες ανεφερές καθύς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα.	Ναι, δεδομένης της σαφεινότητας, ο δείκτης μπορεί να αποδώσει πληροφόρηση σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00		
Αξιοπιστία	Πρόβλεπται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές.	Ναι, τα στοιχεία παρέχονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων.			2			
	Υπάρχει οποιαδήποτε αλληλοσχέση σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων.	Οχι.			2	2,00		
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος.	Ναι.			2	2,00	1,63	

ΥΠΟΥΣΥΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T4403) "Πρόσθετες θέσεις παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται"								
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμοί)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	Βαθμολογία
Relevant								
Επίδραση της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και/ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τις υλοποιούμενες από το Πρόγραμμα παρεμβάσεις.	0			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Ο δείκτης περιγράφει αναλυτικά το είδος των παρεμβάσεων.			2			
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.	Οι μικρές παρεμβάσεις σε λιμένες, οι οποίες δεν απαιτούν σημαντικά χρονικά διαστήματα υλοποίησης, μπορούν να συμβάλουν στην εξαγωγή συμπερασμάτων από βραχυπρόθεσμες αλλαγές στο σχέδιο του δικτύου. Στις σημαντικές παρεμβάσεις ανθεται δεν μπορεί να αποτυπωθεί άμεσα τυχόν αποτέλεσμα.				1	1,00	
Εννοσημότητα στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.		Αντικειμενικά τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο μόνο για τις επιλεγμένες παρεμβάσεις.		1			
	Λινοδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.			Αν και ποσοτικός, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στο συνολικό δίκτυο των Δευτερευτικών λιμένων.	0			
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο τον αριθμό των νέων θέσεων παραβολής μήκους μεγαλύτερου των 200μ και βάθους 11μ σε λιμένες που αναβαθμίζονται επί των ΔΕΔ-Μ.			2	1,00		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.			Ο διαφοράς στις υφιστάμενες υποδομές αλλά και στη φύση των εργασιών που εκτελούνται σε κάθε λιμένα, καθιστούν δύσκολη την ομογενοποίηση. Η τεχνική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.	1	1,00		
	Πεδίο εφαρμογής / επίπεδο της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακροκλίμα) αφορά ο δείκτης.		Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, θηκοκό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοιας φύσης παρεμβάσεις. Δεν μπορούν να συσχετισθούν με την ολοκλήρωση των υποδομών σε έκταση λιμένα (π.χ. σύμφωνα με το Master Plan του)	1	1,00		1,00
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους.		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος. Ο δείκτης οικειοποιείται αποτελεσματικά παρεμβάσεις σχετικά με μια κατηγορία εργασιών σε λιμένες.		1			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων.	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.			2			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς.	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	1,67	1,67	
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα.	Η ανάγκωση του δείκτη είναι μονοσήμαντη.			2			
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παράχονται στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.		Ναι, όσον αφορά το τεχνικό αποτέλεσμα. Σε επίπεδο πολιτικής το κοινό δεν μπορεί να εδράσει το ίδιο συμπέρασμα, δεδομένου ότι δεν πληροφόρηται για την κατάσταση του λοιπού δικτύου.		1	1,50		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις.	Ναι, εφόσον αφορά σε αντίστοιχες εργασίες.			2			
Επαναληψιμότητα	Έχουν εγγραφεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.		Ο δείκτης δεν έχει χρησιμοποιηθεί ακριβώς με την ίδια μορφή-διατύπωση κατά το παρελθόν.		1	1,50		
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς.		Ο δείκτης περιγράφει αντικείμενο γνωστό στους οικείους φορείς διαχείρισης-υλοποίησης.		1			
Ασφάλεια της μεθόδου	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, παρεχόμενα να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη.	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος			2	1,50	1,50	
	Easy							
Αναβαθμιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη.	Ο δείκτης χρησιμοποιείται για παρεμβάσεις που είτε θα εμπιστευτεί είτε όχι στην τεχνική περιγραφή του. Συνεπώς δεν αφορά μόνο αρχικά υπολογισμένα στοιχεία.			2			
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη.	Όχι.			2	2,00		
Τεχνική ακομψιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων.	Ναι.			2	2,00		
	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος.	Δεν υπάρχει κάποιος άλλος δείκτης σχετικός με παρεμβάσεις σε λιμένες, στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα.			1			
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιο άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας.	Όχι			2			
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπαρξουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών.	Ο δείκτης αφορά συγκεκριμένες εργασίες σε λιμένες υποδομές, συνεπώς χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.			1	1,33	1,67	
Robust								
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η ανεπιτήρητη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορήσεων από τον υπολογισμό του δείκτη.	Ναι. Ο δείκτης αποδίδει συγκεκριμένες εργασίες σε λιμένες υποδομές του δικτύου ΔΕΔ-Μ.			2			
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.	Ναι, το είδος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00		
Ευαισθησία	Έχει κριθεί από την πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία.			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποια παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερευνηθεί η ύπαρξη αβεβαιοτήτων.	1			
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους.			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποια παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.	1	1,00		
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες αναφορές, καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα.	Ναι, δεδομένης της σωρευτικότητας, ο δείκτης μπορεί να αποδίδει πληροφόρηση σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00		
	Προβλέγονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις απαιτούμενες κλιμακωτικές απαιτήσεις υπηρεσίας ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές.	Ναι, τα στοιχεία παρέχονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων			2			
Αξιοπιστία	Υπάρχει οποιαδήποτε αντιστοιχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων.	Όχι			2	2,00		
	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος.	Ναι.			2	2,00		1,75

ΥΠΟΥΣΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T4404) "Συστήματα βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της φύλαξης / περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμενικής ζώνης"								
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	
Relevant								
Επίδραση της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τον αριθμό των υλοποιούμενων από το Πρόγραμμα παρεμβάσεων.	0			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.		Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική τιμή των υλοποιούμενων συστημάτων και όχι το είδος τους.		1			
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να ανακλωνάται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επόμενες πολιτικές.		Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις σχετικές με την ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και φύλαξης λιμένων και την περαιτέρω ενδυνάμωση των λιμενικών εγκαταστάσεων με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τυχόν αλλαγή των προτύπων θα επέφερε αλλαγή στα σταθμισμένα γεγονότα που δεν μπορεί να αποτυπωθεί στην αριθμητική τιμή του δείκτη.		1	0,67		
Εννοσημότητα στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.		Μόνο ως αριθμητικό αποτέλεσμα.		1			
	Λυοδεκνεί ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.		Αν και ποσοτικός, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στις συνολικές ανάγκες των λιμένων της χώρας.		1			
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.		Το πλάτος του δείκτη είναι αρκετά ευρύ και δύσκολο να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο αριθμό ομοίων δράσεων.		1	1,00		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.		1	1,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) κάλυψε ο δείκτης.			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοια φύση παρεμβάσεων, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0	0,00	0,75	
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος. Ο δείκτης απαιτείται από τον αριθμό παρεμβάσεων.		1			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορους ενδιαφερόμενους;	Όχι	Όχι αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.		2			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ναι	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.		2	1,67	1,67	
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εξηγούν ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα.		Ο δείκτης αποτυπώνει απλώς τον αριθμό των παρεμβάσεων.		1			
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.		Όχι, το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει το αντικείμενο των παρεμβάσεων.		0	0,50		
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ποικίλες ίδιες περιπτώσεις;	Ναι	Ο δείκτης δεν έχει χρησιμοποιηθεί ακριβώς με την ίδια μορφή-διατύπωση κατά το παρελθόν.		2	1,50		
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;	Ναι	Όχι αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης είναι γνωστός στους φορείς διαχείρισης-υλοποίησης.		1			
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, παρεχόμενα να ελεγχθούν, να αναπαραχθούν και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι				2	1,50	1,17
Easy								
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εαυδούς δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;		Όχι, προσαρτάται με βάση τον αριθμό και την ποιότητα των παρεμβάσεων.		1			
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι			2	1,50		
Ταχεία ακοιμώματα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00		
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος;		Όχι		1			
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιο άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2			
	Πόσο εύκολο μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπαρξουσές) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;		Ο δείκτης δεν αφορά την πλήρη κάλυψη ή το ποσοστό ενδυνάμωσης με τα ισχύοντα πρότυπα, αλλά γενικά αριθμό δράσεων. Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή στατιστικών μοντέλων.		0	1,00	1,33	
Robust								
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η αμετάβλητη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι	Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων.		2			
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;		Ναι, ο αριθμός των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.		1	1,50		
Ευσταθότητα	Έχει κριθεί από την πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διενεργηθεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.		1			
	Έχει περιληφθεί διαδοκίμα εκτιμήσεις σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00		
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες ανεπιβεβαιωτικές, καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;		Ο δείκτης αποτυπώνει απλώς τον αριθμό των παρεμβάσεων.		1	1,00		
Αξιοπιστία	Προβλέπεται να χρησιμοποιούνται στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;		Ο δείκτης συμπληρώνεται με βάση τον αριθμό των υλοποιούμενων παρεμβάσεων.		1			
	Υπάρχει οποιαδήποτε αντιστοιχία σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	1,50		
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;	Ναι	Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		2	2,00	1,38	

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4405) "Αερολιμένες ΔΕΔ-Μ του αναβαθμίζονται"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Δευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και/ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τις υλοποιούμενες από το Πρόγραμμα παρεμβάσεις.	0		
	Συμβάλλει στην εθελούσια συμπεριφορά σχετικά με τα συνολικά περιεχόμενα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική τιμή των αεροδρόμιων στα οποία υλοποιούνται παρεμβάσεις και όχι το είδος τους.	1		
Εννοσημότητα στόχων και κειών	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.			Οι μικρές παρεμβάσεις σε αερολιμένες οι οποίες δεν απαιτούν σημαντικά χρονικά διαστήματα υλοποίησης, μπορούν να συμβάλουν στην εθελούσια συμπεριφορά από βραχυπρόθεσμες αλλαγές στο σχεδιασμό του δικτύου. Στις σημαντικές παρεμβάσεις αντίθετα δεν μπορεί να αποτυπωθεί άμεσα το όπιο αποτέλεσμα.	1	0,67	
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.			Αντανακλά τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο μόνο για τις επιλεγμένες παρεμβάσεις.	1		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκρισης προαποστολής.			Αν και ποσοτικός, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στο συνολικό δίκτυο των Δευρωπαικών αερολιμένων.	0		
				Το πεδίο του δείκτη είναι αρκετά ευρύ και δύσκολο να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο αριθμό αερολιμένων ΔΕΔ-Μ.	1	0,67	
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής				Οι διαφορές στις υφιστάμενες υποδομές αλλά και στη φύση των εργασιών που εκτελούνται σε κάθε αερολιμένα, καθιστούν δύσκολη την ομογενοποίηση. Η τακτική ανάγνωση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προαποστολής.	1	1,00	
	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τοπικό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζεται ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όποιες φάσεις παρεμβάσεων. Δεν μπορούν να συσχετισθούν με την ολοκλήρωση των υποδομών σε έκταστο αερολιμένα, καθώς δεν μπορούν να συσχετισθούν με το σύνολο των απαιτούμενων παρεμβάσεων.	1	1,00	0,75
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;			Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος. Ο δείκτης ουσιαστικά αποτυπώνει τον αριθμό των περιλαμβανόμενων στους οποίους πραγματοποιούνται παρεμβάσεις.	1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος			2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	1,67	1,67
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον δεν αρέσει και ξεκάθαρο συμπέρασμα.			Ός αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης αποδίδει μια μονοσήμαντα ερμηνείση τιμή. Δεν παρέχει όμως πληροφόρηση για το είδος, το μέγεθος, το ποσοστό έκτακτης συνεισφοράς, κ.α. των υλοποιούμενων παρεμβάσεων.	1		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.			Ναι, όσον αφορά το τεχνικό αποτέλεσμα. Σε επίπεδο πολιτικής το κενό δεν μπορεί να εχθεί το ίδιο συμπέρασμα, δεδομένου ότι δεν πληροφόρηται άμεσα για την κατάσταση του συνόλου των απαιτούμενων, στην περιλαμβανόμενων, αλλαγών και αφαιρούμενων για τις ανάγκες του συνολικού δικτύου αεροπορικών μεταφορών.	1	1,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ποικίλους θέσεις προαποστολής;	Ναι			2		
	Έχουν ερευνηθεί και ελεγχθεί τα αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;			Παρατήρησι δείκτης που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν παρέχουν πληροφόρηση για το σύνολο των παρεμβάσεων και όχι το είδος ή την αποτελεσματικότητά τους.	1	1,50	
Ψαφάνια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από κάποιους φορείς;			Ός αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης είναι γνωστός στους φορείς διαχείρισης-υλοποίησης.	1		
	Είναι πλήρως περιγεγραμμένες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να συσχετίζεται η ομοιομορφία εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι			2	1,50	1,33
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί ελαφρώς δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;			Όχι, τροφοδοτείται με βάση τον αριθμό και την ποσότητα των παρεμβάσεων.	1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι.			2	1,50	
Τεχνική ακριβότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι.			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;			Δεν υπάρχει κάποιος άλλος δείκτης σχετικός με παρεμβάσεις σε αερολιμένες, στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα.	1		
	Είναι αρκετή η ενομοιομορφία του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2		
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να αναπαραστήσει τις (υποδομικές) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης αφορά συγκεκριμένες εργασίες σε υποδομές αερολιμένων, συνεπώς χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αεροπορικών μοντέλων.	1	1,33	1,50
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η αντίληψη, από όλους δείκτης, εθελούσια πληροφόρηση από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.			Ναι, ο αριθμός των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.	1	1,50	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διακριθεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.	1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.	1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πρωταρχικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης – για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επόμενα επίπεδα.			Ο δείκτης αποτυπώνει απλώς τον αριθμό των παρεμβάσεων.	1	1,00	
Αξιοπιστία	Πρόβλεπται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;			Ο δείκτης συμπληρώνεται με βάση τον αριθμό των αερολιμένων στους οποίους υλοποιούνται παρεμβάσεις.	1		
	Υπάρχει οικειοθύμια ανουχία σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	1,50	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;			Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.	1	1,00	1,25

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4406) "Συστήματα Βελτίωσης της Ασφάλειας αερομεταφορών"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και/ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τον αριθμό των υπολοίπων από το Πρόγραμμα παρεμβάσεων.	0		
	Συμβάλλει στην έγκαιρη συμπεριλαμβανόμενα με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.		Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική τιμή των υπολοίπων συστημάτων και όχι το είδος τους.		1		
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές;		Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις σχετικές με την αντίτυπη συστημάτων βελτίωσης της ασφάλειας αερομεταφορών. Τυχόν αλλαγή των προτύπων ή των διεθνών προδιαγραφών ασφαλείας των χώρων των αεροδρομίων θα επέφερε αλλαγή στο σχεσιακό γεγονός που δεν μπορεί να αποτυπωθεί στην αριθμητική τιμή του δείκτη.		1	0,67	
Εννοσημότητα στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο;		Μόνο ως αριθμητικό αποτέλεσμα.		1		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.		Αν και ποσοτικός, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στις συνολικές ανάγκες του δικτύου των αερολημένων της χώρας.		1		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.		Το πεδίο του δείκτη είναι αρκετά ευρύ και δύναται να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο αριθμό ανόμοιων δράσεων.		1	1,00	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης ή τακτικής ανάλυσης της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.		1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζεται ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμως φύσης παρεμβάσεων, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0	0,00	0,75
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος. Ο δείκτης ουσιαστικά αποτυπώνει αριθμό παρεμβάσεων.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Όχι	Ο αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.		2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Όχι	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.		2	1,67	1,67
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;		Ο δείκτης αποτυπώνει απλώς τον αριθμό των παρεμβάσεων.		1		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;			Όχι, το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει το αντικείμενο των παρεμβάσεων.	0	0,50	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ποικίλες περιπτώσεις;	Ναι			2		
	Έχουν ερευνηθεί και αποκτηθεί αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;		Παρατηρήσει δείκτης που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν παρέχουν πληροφορία για το σύνολο των παρεμβάσεων και όχι το είδος ή την αποτελεσματικότητά τους.		1	1,50	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;		Όχι	Ο αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης είναι γνωστός στους φορείς διαχείρισης-υλοποίησης.	1		
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκείμενου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλίζεται η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι			2	1,50	1,17
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;		Όχι, τροφοδοτείται με βάση τον αριθμό και την πορεία των παρεμβάσεων.		1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι			2	1,50	
Τεχνική ακριβειότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή, ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;		Όχι		1		
	Είναι αρκετή η ευαμυνότητα του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2		
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμόζεται στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης δεν αφορά την πλήρη κάλυψη ή το ποσοστό ενσωμάτωσης με τα ισχύοντα πρότυπα, αλλά γενικά αριθμό δράσεων. Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.	0	1,00	1,33
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλισθεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εθνική πληροφόρηση από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;		Ναι, ο αριθμός των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.		1	1,50	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερμηνυθεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.		1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;		Ο δείκτης αποτυπώνει απλώς τον αριθμό των παρεμβάσεων.		1	1,00	
Αξιοπιστία	Προβλέγονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;		Ο δείκτης συμπληρωματικά με βάση τον αριθμό των υπολοίπων παρεμβάσεων.		1		
	Υπάρχει οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	1,50	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	1,25

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (CO15) "Αστικές συγκοινωνίες: Συνολικό μήκος νέων ή βελτιωμένων γραμμών τραμ και μετρό"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Δευκόλινη την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.	Ο δείκτης τροφοδοτεί ένα συνεκτικό μεθοδολογικό πλαίσιο που έχει επιλεγεί για την εκτίμηση της κατάστασης των γραμμών Μετρό και Τραμ στα κράτη μέλη.			2		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Η ανεξάρτηση των Αστικών Μεταφορών, αφορά πρωτίστως την υλοποίηση νέων ή βελτιωμένων γραμμών Τραμ και Μετρό.			2		
	Αιτιώδη σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μετάφω) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.	Η κατασκευή τμημάτων των αστικών υποδομών μεταφορών απαιτούν σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνήθως τέτοια Μεγάλα Έργα υπερβαίνουν τα πλαίσια μιας Προγραμματικής Περιόδου. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές, που δεν επηρεάζουν την απόρροια υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη.				1	1,67
Ενσυναίσθητος στόχος και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο;	Ανταναλά τις αλλαγές σε βάθος χρόνου με συνεπή τρόπο.			2		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων	Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.			2		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων	Ο δείκτης αφορά μόνο το συνολικό μήκος νέων ή βελτιωμένων γραμμών τραμ και μετρό			2	2,00	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;				1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδο της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μετρω) εστιάζει ο δείκτης;	Εφαρμόζεται ως κύριος δείκτης σε όλα τα κράτη μέλη. Τα στοιχεία υπολογίζονται σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.			2	2,00	1,75
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους φέρουσες με το Πρόγραμμα, ενδιαφερομένους;	Έχει υιοθετηθεί ως κοινός δείκτης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.			2		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος			2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ο δείκτης αναγνωρίζεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.			2	2,00	2,00
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εγγύων ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;	Η ανάγνωση του δείκτη είναι μονοσήμαντη.			2		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρ'ότι στους φορείς χρήσης πολιτικής αποφάσεων και στο ευρύ κοινό, πληροφορήση με τον ίδιο τρόπο.	Ναι			2	2,00	
Επαληθευσιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
	Έχουν ελεγχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.	Είναι ένας από τους βασικούς δείκτες που είχαν χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν στην υλοποίηση έργων μετρό και τραμ.			2	2,00	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;	Ναι			2	2,00	2,00
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί ελαφρώς δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;	Όχι, τροφοδοτείται με βάση την πορεία των παρεμβάσεων			2		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκεντρώνσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι.			2	2,00	
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι.			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες αστικών μεταφορών.			2		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2		
Ροβουστία	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;	Ο δείκτης είναι επιλεγμένος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακριβώς για την ομογενοποίηση της πληροφορίας στα κράτη μέλη.			2	2,00	2,00
	Robust						
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλιστεί η ανεπιβλαβή, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορήσης από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.	Ναι, το μήκος των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00	
Ευσταθία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που παρεμβάσσονται στη μεθοδολογία;				1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;				1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης – για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;	Ναι, δεδομένης της αμερικτικότητας, ο δείκτης μπορεί να αποδώσει πληροφορήσεις σε όλα τα επίπεδα.			2	2,00	
Αξιοπιστία	Προέρχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Ναι, τα στοιχεία παρέχονται από τους φορείς υλοποίησης των έργων			2		
	Υπάρχει οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μεθοδολογία δεδομένων;	Όχι			2	2,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;	Ναι.			2	2,00	1,75

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4407) "Παρεμβάσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών"									
Αξιολογητική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου		
Relevant									
Επίδραση της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Δευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και/ή τον καθορισμό στόχων		Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τον αριθμό των υλοποιούμενων από το Πρόγραμμα παρεμβάσεων.		1				
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.		Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική τιμή των υλοποιούμενων συστημάτων και όχι το είδος τους.		0				
	Αυτάρξια σε βασικά πρόσθετους αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επλεγμένες πολιτικές.		Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Τυχόν αλλαγή στο σχεδιασμό θα άλλαζε την επιλογή δράσεων, γεγονός που πιθανά να επηρεάζει την αριθμητική τιμή του δείκτη. Η πιθανή αυτή μεταβολή, όμως, δεν θα μπορούσε να συσχετισθεί με το λόγο των αλλαγών για την εξαγωγή συμπερασμάτων.		1		0,67		
Εννοσιμότητα στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο;		Μόνο ως αριθμητικό αποτέλεσμα.		1				
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων		Ναι και ποσοτικά, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στις συνολικές ανάγκες του δικτύου των αστικών μεταφορών της χώρας.		1				
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων		Το πεδίο του δείκτη είναι αρκετά ευρύ και δύσκολο να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο αριθμό ανόμων δράσεων.		0		0,67		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προετοιμασίας;		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προετοιμασίας.		1		1,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μεγάλο) εστιάζεται ο δείκτης;		Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοια φύση παρεμβάσεων, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.		0		0,00	0,63	
Accepted									
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδοκός από τους όρους, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;		Έχει ένα αποδοτικό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος. Ο δείκτης ουσιαστικά αποτυπώνει αριθμό παρεμβάσεων.		1				
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων. Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Όχι	Όχι	Όχι		2			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων. Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ναι	Ναι	Ναι		2		1,67	1,67
Credible									
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εξάγον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;		Ο δείκτης αποτυπώνει απλώς τον αριθμό των παρεμβάσεων.		1				
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παράγον στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;		Ναι	Όχι, το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει το αντικείμενο των παρεμβάσεων.		0		0,50	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;	Ναι	Ναι		2				
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχουν ερευνηθεί κρισιμικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;	Ναι	Παραπλήσιοι δείκτες που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν παρέχουν πληροφόρηση για το εύρος των παρεμβάσεων και όχι το είδος ή την αποτελεσματικότητά τους.		1		1,50		
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;	Ναι	Όχι		1				
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλίζεται η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι	Ναι	Ο δείκτης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ένα ευρύ φάσμα δράσεων.		1		1,00	1,00
Easy									
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί σαφώς δεδομένα που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;	Όχι	Όχι, τροφοδοτείται με βάση τον αριθμό και την πορεία των παρεμβάσεων		2				
Τεχνική σκοπιμότητα	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι	Όχι		2		2,00		
	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι	Ναι	Ναι		1		1,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;	Ναι	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες αστικών μεταφορών.		2				
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την εύκολη-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι	Όχι		2				
Ροβούστες	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;	Ναι	Ο δείκτης δεν αφορά το είδος των παρεμβάσεων, αλλά γενικά αριθμό δράσεων. Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή στατιστικών μοντέλων.		0		1,33	1,50	
	Εχει διασφαλισθεί η δεξιότητα, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι	Ναι. Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων.		2				
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;	Ναι	Ναι, ο αριθμός των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.		1		1,50		
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;	Ναι	Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διευκρινιστεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.		1				
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παραγονται περιγράφονται μόνο με φεικούς όρους;	Ναι	Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιγραφεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1		1,00		
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκριτικούς αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;	Ναι	Ο δείκτης αποτυπώνει απλώς τον αριθμό των παρεμβάσεων.		1		1,00		
Αξιοπιστία	Προβλέγονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Ναι	Ο δείκτης συμπληρώνεται με βάση τον αριθμό των υλοποιούμενων παρεμβάσεων.		1				
	Υπάρχει οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι	Όχι		2		1,50		
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;	Ναι	Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1		1,00	1,25	

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ/ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4420) "Χρονοαπόσταση"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Επίδραση της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Δεν εκδίδονται την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη μεταβολή από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος. Δεν μπορεί να ελεγχθεί αποδοτικότητα συμπεριφορά για τη βελτίωση επί του συνολικού δικτύου της χώρας.	0		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά αποτελέσματα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική μεταβολή του χρόνου διέλευσης των υλοποιούμενων τμημάτων και όχι το είδος των παρεμβάσεων.	0		
	Αυξάνει σε βραχυπρόθεσμο αμελγές, ώστε να αντανakώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.			Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις στο Σιδηροδρομικό και το Οδικό δίκτυο, των οποίων η υλοποίηση απαιτεί σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνεπώς, βραχυπρόθεσμοι αμελγές, που δεν επηρεάζουν την απρόσκοπτη υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη δεδομένου ότι το αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.	1	0,33	
Εννοσιμότητα στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων; Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.		Ο δείκτης αφορά μόνο οδικά τμήματα και σιδηροδρομικές γραμμές.	Όχι, είναι αποτέλεσμα των επιλεγμένων παρεμβάσεων και αποδίδεται με την ολοκλήρωσή τους.	0		
				Εως ότου ολοκληρωθούν οι παρεμβάσεις ο δείκτης αποδίδει ποσοτικά την απόκλιση από τον επιλεγμένο στόχο.	0		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;				1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;				0	0,00	0,50
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα με το Πρόγραμμα ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;		Ο δείκτης είναι κατανοητός αλλά σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχει διαφορά στον τρόπο υπολογισμού του από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα υπολογιστικά μοντέλα του δείκτη δεν ταυτίζονται με αντίστοιχες μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται από τους φορείς.		1		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;		Ο δείκτης δεν αναγνωρίζεται με τον ίδιο τρόπο από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.		1	1,00	1,00
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, έχουν ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;		Ναι, αποτυπώνεται ποσοτικά η βελτίωση του μετρούμενου μεγέθους.		1		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παράγον στους φορείς χάραξη πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;		Ναι. Η ερμηνεία του αποτελέσματος αναγνωρίζεται με τον ίδιο τρόπο.		1	1,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ποικιλία μεθόδων / ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχουν ελεγχθεί ικανοποιητικά οι παραδοχές από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;		Ο δείκτης έχει χρησιμοποιηθεί κατά τα παρελθόν και παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη βελτίωση των υλοποιούμενων παρεμβάσεων. Δεν μπορεί να δώσει πληροφορία για το άδικο ή την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων στο σύνολο του οδικού/σιδηροδρομικού δικτύου.		1	1,50	
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από κάποιους φορείς;		Ναι. Σε κάποιες περιπτώσεις με μικρές διασπορές.		1		
Ασφάλεια της μεθόδου	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλίζεται η αναπαραγωγή εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη;		Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος, αλλά χρησιμοποιείται δεδομένα που μπορεί να διαφέρουν ανάμεσα των κρατών μελών (π.χ. όρια ταχύτητας).		1	1,00	1,17
Easy							
Ανασυστάσιμη δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;		Όχι, τροφοδοτείται βάσει των παρεμβάσεων.		1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την εκτίμηση του δείκτη;	Όχι.			2	1,50	
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;		Ναι.		1	1,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος;	Για τις οδικές παρεμβάσεις με τους δείκτες T4421 και T4422.			2		
	Είναι εφικτή η ενοποίηση του δείκτη σε κάποιο άλλο, με στόχο την ενίσχυση/ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι.			2		
Ποιότητα δεδομένων	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης απολογίζει τη μεταβολή σε συγκεκριμένα τμήματα. Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.	0	1,33	1,33
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η ανεπηρεάσιμη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορήσεων από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης δεν επηρεάζεται από κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;		Ο δείκτης δεν επηρεάζεται από κάποιο υποκειμενικό παράγοντα.		1	1,50	
Ευσταθής	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παρεμβάσεων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διευκρινιστεί η ύπαρξη αβεβαιοτήτων.		1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται παραρτώνται μόνο με γενικούς όρους;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πρωταρχικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;		Ο δείκτης στηρίζεται σε θεωρητικό μοντέλο.		0	0,00	
Αξιοπιστία	Προσέρονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;		Ο δείκτης συμπληρώνεται με βάση τις παραδοχές της μεθοδολογίας του.		0		
	Υπάρχει οποιαδήποτε αντιστοιχία σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι.			2	1,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	1,00

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T4421) "Προσελασμιότητα"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 Βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 Βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 Βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Επίδραση της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη μεταβολή από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος. Δεν μπορεί να ελεγχθεί οποιαδήποτε συμπεριφορά για τη βελτίωση επί του συνολικού δικτύου της χώρας.	0		
	Ευμβάλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά αποτελέσματα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική μεταβολή της ταχύτητας διέλευσης επί ευθείας γραμμής, από την υλοποίηση των τμήματων και όχι το άθροισμα των παρεμβάσεων.	0		
	Αυξάνει σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αναγκαστούν (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.		Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις στο Οδικό Δίκτυο, των οποίων η υλοποίηση απαιτεί σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές που δεν επιβαρύνουν την απόρρικτη υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη δεδομένου ότι το αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.	1	0,33		
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων; Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο οδικά τμήματα.		Όχι, είναι αποτέλεσμα των επιλεγμένων παρεμβάσεων και αποδίδεται με την ολοκλήρωσή τους.	0		
				Είς ότου ολοκληρωθούν οι παρεμβάσεις ο δείκτης αποδίδει ποσοτικά την απόκλιση από τον επιλεγμένο στόχο.	0		
					2	0,67	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.		1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (θλαστή μικρό / τομασκό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοια φύση παρεμβάσεων, αλλά η υψηλή επίτευξη δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0	0,00	0,50
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα με το Πρόγραμμα ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;		Ο δείκτης είναι κατανοητός αλλά σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχει διαφορά στον τρόπο υπολογισμού του από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα υπολογιστικά μοντέλα του δείκτη δεν ταυτίζονται με αντίστοιχες μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται από τους φορείς.		1		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να επιτραπεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;			Ο δείκτης δεν αναγνωρίζεται με τον ίδιο τρόπο από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.	0	0,67	0,67
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκλήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;			Παρότι αποτυπώνεται ποσοτικά η βελτίωση της προσελασμιότητας, το συμπέρασμα ελέγχεται μόνο σε θεωρητική βάση, λόγω της νοητή γραμμής.	0		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.			Όχι, το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει την διαστρέβλωση της μεθόδου υπολογισμού.	0	0,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχουν ελεγχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;		Ο δείκτης έχει χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν και παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη βελτίωση από τις υλοποιημένες παρεμβάσεις. Δεν μπορεί να δώσει πληροφόρηση για το είδος ή την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου.		1	1,50	
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;		Ναι. Σε κάποιες περιπτώσεις με μικρές διασφαλιστικές.		1		
	Είναι πλήρως παραληρηματικές οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προεγμένα να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η αναπαραγωγή εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη;			Η ακρίβεια στην προσέγγιση των σημείων και η εδραίωση του υπολογισμού από τα όρια ταχύτητας των τμήματων απαιτούν μεγαλύτερη ανάλυση. Επιπλέον, οι υπολογιζόμενες τιμές σε αυτοματισμό δεν ισοδύναμα με την τιμή που υπολογίζεται αυτόνομα για το σύνολο του τμήματος.	0	0,50	0,67
Easy							
Ανασυστοιχία δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;		Όχι, τροποποιείται βάσει των παρεμβάσεων.		1		
Τεχνική σκοπιμότητα	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την εκτέλεση του δείκτη;	Όχι.			2	1,50	
	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;		Ναι.		1	1,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;	Υπάρχει συμπληρωματικότητα με τους δείκτες T4420 και T4422.			2		
	Είναι εφικτή η ενοποίηση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση/ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι.			2		
Ποιότητα δεδομένων	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης απολογίζει τη μεταβολή σε συγκεκριμένα τμήματα. Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.	0	1,33	1,33
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η ανεπάρκεια, από άλλους δείκτες, εφόσον πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη;		Ο δείκτης βασίζεται στην ταχύτητα προσέλασμισης του τμήματος, συνεπώς επηρεάζεται κατά κάποιο τρόπο από το δείκτη T4420.		1		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;		Ο δείκτης δεν επηρεάζεται από κάποιο υποκειμενικό παράγοντα.		1	1,00	
Ευσαιθσία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραβλεπόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διευκρινιστεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.		1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται παραρτώνται μόνο με γενικούς όρους;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πρωταρχικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκριτικούς αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;			Ο δείκτης στηρίζεται σε θεωρητικό μοντέλο.	0	0,00	
Αξιοπιστία	Προβλέπεται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;			Ο δείκτης συμπληρώνεται με βάση τις παραδοχές της μεθοδολογίας του.	0		
	Υπάρχει οποιαδήποτε αντιστοιχία σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι.			2	1,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	0,88

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T442) "Κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 Βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 Βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 Βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Επίδραση της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη μεταβολή από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος. Δεν μπορεί να ελεγχθεί οποιαδήποτε συμπεριφορά για τη βελτίωση επί του συνολικού δικτύου της χώρας.	0		
	Ευμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά αποτελέσματα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική μεταβολή της επικινδυνότητας της μετακίνησης ως προς την πιθανότητα συμβάντος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος, από την υλοποίηση των ημιμηνών και όχι το είδος των παρεμβάσεων.	0		
	Αυξάνει σε βραχυπρόθεσμο αμάχες, ώστε να αναγκαστούν (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.		Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις στο Οδικό Δίκτυο, των οποίων η υλοποίηση απαιτεί σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές που δεν επιβαρύνουν την απόρρικτη υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη δεδομένου ότι το αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.	1	0,33		
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο. Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο οδικά τμήματα.		Όχι, είναι αποτέλεσμα των επιλεγμένων παρεμβάσεων και αποδίδεται με την ολοκλήρωσή τους.	0		
				Εως ότου ολοκληρωθούν οι παρεμβάσεις ο δείκτης αποδίδει ποσοτικά την απόκλιση από τον επιλεγμένο στόχο.	0		
					2	0,67	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.	1	1,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τοπικό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;			Τα σχετικά μετρήσιμα να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοια φύση παρεμβάσεων, αλλά η υψηλή επίτευξη δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0	0,00	0,50
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμαχες με το Πρόγραμμα ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων.		Ο δείκτης είναι κατανοητός αλλά σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχει διαφορά στον τρόπο υπολογισμού που από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα υπολογιστικά μοντέλα του δείκτη δεν ταυτίζονται με αντίστοιχες μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται από τους φορείς.		1		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;			Ο δείκτης δεν αναγνωρίζεται με τον ίδιο τρόπο από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.	0	0,67	0,67
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, έχουν ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα.			Παράτι αποτυπώνεται ποσοτικά η μείωση της πιθανότητας ατυχήματος, το συμπέρασμα ερίζεται μόνο σε θεωρητική βάση, καθώς η μέθοδος δεν λαμβάνει υπόψη της πραγματικά δεδομένα.	0		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.		Τα ευρύ κοινό δεν γνωρίζει την ιδιαιτερότητα της μεθόδου υπολογισμού, αλλά αναλαμβάνει τη μείωση ως βελτίωση οδικής ασφάλειας.	1	0,50		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ποικιλία μεθόδων (βλ. περιπτώσεις).	Ναι			2		
Επαναληψιμότητα	Έχουν ελεγχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.		Ο δείκτης έχει χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν και παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη βελτίωση από τις υλοποιημένες παρεμβάσεις. Δεν μπορεί να δώσει πληροφόρηση για το είδος, ή την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου.	1	1,50		
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από κάποιους φορείς.		Ναι. Σε κάποιες περιπτώσεις με μικρές διασφαλιστικές.		1		
	Είναι πλήρως παρατηρησιμότητες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκείμενα να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η αναπαραγωγή εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη;			Η μεθοδολογία βασίζεται σε συνολικές επικινδυνότητας βάσει των γενικών χαρακτήρων των υλοποιούμενων ημιμηνών και όχι των ιδιαίτερων τους, γεγονός που αφορά ακρίβεια από την προαγωγή. Συνεπώς η ομοιομορφία εφαρμογής της μεθόδου απαιτεί περαιτέρω έρευνα.	0	0,50	0,83
Easy							
Ανασυστάσιμη δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη.		Όχι, τροποποιείται βάσει των παρεμβάσεων.		1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την εκτίμηση του δείκτη.	Όχι.			2	1,50	
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;		Ναι.		1	1,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος.	Υπάρχει συμπληρωματικότητα με τους δείκτες T4420 και T4421.			2		
	Είναι εφικτή η ενοποίηση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση/ενδυνάμωση της μεθοδολογίας.	Όχι.			2		
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών.			Ο δείκτης απολογίζει τη μεταβολή σε συγκεκριμένα τμήματα. Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.	0	1,33	1,33
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η ανεπάρκεια, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη.	Ναι.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.		Ο δείκτης δεν επηρεάζεται από κάποιο υποκειμενικό παράγοντα.		1	1,50	
Ευσταθής	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραδοχών στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία.		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διευκρινισθεί η ύπαρξη αβεβαιοτήτων.		1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται παραρτώνται μόνο με γενικούς όρους.		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πρωταρχικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα.		Ο δείκτης στηρίζεται σε θεωρητικό μοντέλο.		0	0,00	
Αξιοπιστία	Προβλέπεται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές.			Ο δείκτης συμπληρώνεται με βάση τις παραδοχές της μεθοδολογίας του.	0		
	Υπάρχει ομοιομορφία ανάμεσα σχετικά με την τήρηση δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων.	Όχι.			2	1,00	
	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος.		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	1,00

ΥΠΟΥΣΥΣΤΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4423) "Κατανάλωση ενέργειας σε ετήσια συρμοχιλιόμετρα (λόγω ηλεκτροκίνησης)"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Επίδραση της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χάραξη στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη μεταβολή από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος. Δεν μπορεί να ελεγχθεί αποτελεσματικά συμπεριφορά για τη βελτίωση επί του συνολικού δικτύου της χώρας.	0		
	Συμβάλλει στην εξάγηση συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά περιεχόμενα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική μεταβολή της κατανάλωσης ενέργειας για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου, από την υλοποίηση των τμημάτων και όχι το είδος των παρεμβάσεων.	0		
	Αποδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.		Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις στο αδιερεύνητο δίκτυο, των οποίων η υλοποίηση απαιτεί σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές, που δεν επιτρέπουν την αποτελεσματική υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη δεδομένου ότι το αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.		1	0,33	
Εννοσιμότητα στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων; Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.	Ο δείκτης αφορά μόνο αδιερεύνητα τμήματα.		Όχι, είναι αποτέλεσμα των επιλεγμένων παρεμβάσεων και αποδίδεται με την ολοκλήρωσή τους. Είς όσον ολοκληρωθούν οι παρεμβάσεις ο δείκτης αποδίδει ποσοτικά την απόκλιση από τον επιλεγμένο στόχο.	0		
	Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.	1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοια φύση παρεμβάσεων, αλλά η υψηλή επίτευξη δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0	0,00	0,50
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερόμενων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα με το Πρόγραμμα ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερόμενων;		Ο δείκτης είναι κατανοητός αλλά σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχει διαφορά στον τρόπο υπολογισμού του από τα ενδιαφερόμενα μέρη.		1		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ο υπολογισμός του δείκτη βασίζεται σε στοιχεία που προέρχονται από το φορέα υλοποίησης των παρεμβάσεων.			2	1,33	1,33
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;		Ο δείκτης αποτυπώνει ποσοτικά τη μείωση στην κατανάλωση ενέργειας λόγω εφαρμογής ηλεκτροκίνησης. Λαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια και τις αντίστοιχες καταναλώσεις ανά τμήμα αδιερεύνητου αξονα.		1		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χάραξης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;		Το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει την ιδιαιτερότητα της μεθόδου υπολογισμού, αλλά αναλαμβάνεται τη μείωση ως βελτίωση.		1	1,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
Ασφάλεια της μεθόδου	Έχουν ελεγχθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;		Ο δείκτης έχει χρησιμοποιηθεί κατά το παρελθόν και παρέχει πληροφόρηση μόνο για τη βελτίωση από τις υλοποιημένες παρεμβάσεις. Δεν μπορεί να δοθεί πληροφόρηση για το είδος ή την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων στο σύνολο του αδιερεύνητου δικτύου.		1	1,50	
	Είναι πλήρως περιηγησιμότητα οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που εφαρμόζονται στο δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύονται, να αναπαράγονται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;		Ναι, με διαφοροποιήσεις.		1		
Ανασυστοιχία δεδομένων	Είναι πλήρως περιηγησιμότητα οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που εφαρμόζονται στο δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύονται, να αναπαράγονται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;		Η μεθοδολογία βασίζεται σε πληροφορίες από τα φορέα σχετικά με τα δρομολόγια και τις αντίστοιχες καταναλώσεις ανά τμήμα αδιερεύνητου αξονα. Όπως αναφέρεται στη μεθοδολογία δεν αναποδοκινείται η εδωκομένη από την πηγή. Συνεπώς η ομοιομορφία εφαρμογής της μεθόδου απαιτεί περαιτέρω εξειδίκευση.		1	1,00	1,17
	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκεντρώνσης νέων δεδομένων για την εκτίμηση του δείκτη.	Όχι.	Όχι, τροφοδοτείται βάσει των παρεμβάσεων.		1	
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος;		Όχι.		1		
	Είναι εφικτή η ενοποίηση του δείκτη σε κάποιο άλλο, με στόχο την ενίσχυση/ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι.			2		
Υποστηρίξιμος θεωρία	Πόσο καλά μπορεί η μεθοδολογία να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης απολογίζει τη μεταβολή σε συγκεκριμένα τμήματα. Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.	0	1,00	1,33
	Έχει διασαφηνισθεί η ανεπάρκεια, από άλλους δείκτες, εφόσον η πληροφόρηση από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι.			2		
Ευαισθησία	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;		Ο δείκτης δεν επηρεάζεται από κάποιο υποκειμενικό παράγοντα.		1	1,50	
	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παρεχόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διευκρινιστεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.		1		
Ποιότητα δεδομένων	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των παρεχόμενων στοιχείων που παράγονται παραρτώνται μόνο με γενικούς όρους;		Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.		1	1,00	
	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πρωταρχικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες ανεφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;		Ο δείκτης βασίζεται σε στοιχεία σχετικά με τα δρομολόγια και τις αντίστοιχες καταναλώσεις ανά τμήμα αδιερεύνητου αξονα από το αρμόδιο φορέα.		1	1,00	
Αξιοπιστία	Προέρχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αξιόπιστες πηγές;	Από το αρμόδιο φορέα			2		
	Υπάρχει ομοιομορφία ενσωμάτωσης σχετικά με την τμητική δεδομένων ή τη μεθοδολογία δεδομένων;	Όχι.			2	2,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	1,38

ΥΠΟΥΣΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T4424) "Κατάπλοι και απόπλοι πλοίων"								
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμίο)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	Βαθμολογία
Relevant								
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διακοκλίνα την παρακολούθηση, τη χώραση στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τον αριθμό των υλοποιούμενων από το Πρόγραμμα παρεμβάσεων.	0			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει την τιμή των αναμενόμενων κατάπλων/απόπλων πλοίων και όχι το είδος των παρεμβάσεων.	0			
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να ανιχνεύονται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.			Ο δείκτης σχετίζεται με παρεμβάσεις σε λιμένες. Τυχόν αλλαγή στο σχεδιασμό θα αλλάξει την επιλογή δράσεων, γεγονός που πιθανό να επηρεάσει την αριθμητική τιμή του δείκτη.	1		0,33	
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.		Μόνο ως αριθμητικό αποτέλεσμα.		1			
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιθυμητών στόχων.		Αν και ποσοτικός, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στις συνολικές ανάγκες του δικτύου των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας.		1			
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.			Το πεδίο του δείκτη είναι αρκετά ευρύ και δύσκολο να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο αριθμό δράσεων.	0		0,67	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάγνωση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.		1		1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τοπικό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοιας φύσης παρεμβάσεις, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0		0,00	0,50
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;		Ναι, βάσει της μεθοδολογίας.		1			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να επιληθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;			Ο δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Χρηματο-οικονομικής Μελέτης.	0		0,67	0,67
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εγγυώνται σαφείς και ξεκάθαρα συμπεράσματα.		Ναι, για συγκεκριμένες παρεμβάσεις.		1			
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς νόμιμης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.		Ναι.		1		1,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ποικιλοτρόπους βίαιες περιπτώσεις;		Αρκεί να υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για το λιμένα.		1			
	Έχουν ερευνηθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;		Έχουν χρησιμοποιηθεί παραπλήσια δείκτες, κατά το παρελθόν, οι οποίοι παρήγαγαν πληροφόρηση σχετικά με την ικανότητα ελιμνηισμού, της λειτουργικότητας και επάρκειας κτιρίων.		1		1,00	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;		Ο δείκτης είναι γνωστός στους αρμόδιους φορείς.		1			
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προσεχώς να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;			Ο δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Χρηματο-οικονομικής Μελέτης.	0		0,50	0,83
Easy								
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;		Ναι, για παρεμβάσεις σύμφωνα με τη συγκεκριμένη Χρηματο-οικονομική Μελέτη.		1			
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;			Ναι, για παρεμβάσεις που δεν υπάρχουν διαθέσιμα τα αντίστοιχα στοιχεία.	0		0,50	
Τεχνική ακριβεία	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;		Ναι.		1		1,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;		Όχι.		1			
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι.			2			
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης αφορά την αναμενόμενη δυναμική του λιμένα και όχι πραγματικά στοιχεία χρήσης.	0		1,00	0,83
Robust								
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφισθεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εγγύηση πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων του Προγράμματος.			2			
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.			Τα στοιχεία της Χρηματο-οικονομικής Μελέτης στην οποία στηρίζεται η μεθοδολογία μπορεί να μην ικανοποιηθούν.	0		1,00	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;			Όχι. Δεν έχει διερευνηθεί η πιθανότητα μη επίτευξης των μοντέλων όλησης, που αναφέρονται στη Χρηματο-οικονομική Μελέτη.	0			
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται παραμένει μόνο με γενικούς όρους;			Όχι. Δεν έχει σχεδιαστεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.	0		0,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένους αναφορές - καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα.			Ο δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Χρηματο-οικονομικής Μελέτης.	0		0,00	
Αξιοπιστία	Προβλέγονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;			Ο δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Χρηματο-οικονομικής Μελέτης.	0			
	Υπάρχει οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;			Ναι, για παρεμβάσεις που δεν υπάρχουν διαθέσιμα τα αντίστοιχα στοιχεία.	0		0,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1		1,00	0,38

ΥΠΟΥΣΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T4425) "Βελτίωση ασφάλειας και διαχείρισης ναυσιπλοΐας με επέκταση του χώρου κάλυψης"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χώραση στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.	Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση για την κάλυψη του Εθνικού Θαλάσσιου χώρου εντός των 6 ν.μ .			2		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.	Ο δείκτης αποδίδει τη μεταβολή στην κάλυψη του Εθνικού Θαλάσσιου χώρου από παρεμβάσεις του Προγράμματος.			2		
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να ανανεώνονται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επερχόμενες πολιτικές.	Τυχόν αλλαγί από σχεδιασμό θα αλλάξει την επίκληση δράσεων, γεγονός που πιθανά να επηρεάσει την αριθμητική τιμή του δείκτη.			1	1,67	
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο;	Ναι			2		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιθυμητών στόχων;	Ναι			2		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων	Αφορά εγκατάσταση συστημάτων VTMS			2	2,00	
Κάλυψη κατηγοριών – Μονελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;			Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.	1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τοπικό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.	1	1,00	1,63
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;			Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.	1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Ο δείκτης είναι σαφώς ορισμένος.			2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να επιληφθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ο δείκτης συμπληρώνεται με στοιχεία του αρμόδιου φορέα.			2	1,67	1,67
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εγγυώνται σαφείς και ξεκάθαρα συμπεράσματα;	Ναι			2		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς νόμιμης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;	Ναι			2	2,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
	Έχουν ερευνηθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;	Ναι			2	2,00	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;	Ο δείκτης παρέχεται από τον αρμόδιο φορέα.			2		
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι			2	2,00	2,00
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;			Όχι, τροφοδοτείται με βάση τον αριθμό και την πορεία των παρεμβάσεων	1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωσή του δείκτη;	Όχι.			2	1,50	
Τεχνική ακριβότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος;			Όχι	1		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιο άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2		
	Πόσο κατάλληλο είναι η μέθοδος να εφαρμόζεται στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;	Η κάλυψη του θαλάσσιου χώρου είναι απόλυτο μέγεθος και μπορεί να χρησιμοποιηθεί χωρίς περαιτέρω ανάλυση.			2	1,67	1,67
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλιστεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφορήσεων από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων του Προγράμματος.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.	Ναι			2	2,00	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποια παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερευνηθεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.	1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται μόνο με γενικούς όρους;			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποια παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.	1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης – για συγκεκριμένους αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επόμενα επίπεδα.	Ναι, η κάλυψη δεν είναι πρόβλεψη, αλλά βασίζεται στα χαρακτηριστικά των συστημάτων.			2	2,00	
Αξιοπιστία	Προβλέγονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Ναι			2		
	Υπάρχει οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	2,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;	Ναι			2	2,00	1,75

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4426) "Πληθυσμός απομακρυσμένων / νησιωτικών περιοχών με πρόσβαση σε βελτιωμένη αεροπορική σύνδεση"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Δευκολύνα την παρακολούθηση, τη χώρα στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τα απογραφικά στοιχεία του πληθυσμού των αντίστοιχων περιοχών που υπολογίζονται παρεμβάσεις από το Πρόγραμμα.	0		
	Συμβάλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά πεπραγμένα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει τον πληθυσμό με ικανότητα πρόσβασης σε αεροπορικές μεταφορές και όχι το είδος των παρεμβάσεων.	0		
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να ανιχνεύονται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.		Τυχόν αλλαγή στο σχεδιασμό θα δώσει την επιλογή δράσεων, γεγονός που πιθανά να επηρεάζει την αριθμητική τιμή του δείκτη, καθώς θα αφορούσε σε διαφορετικές περιοχές.			1	0,33
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο;			Όχι	0		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιθυμητών στόχων;		Αν και ποσοτικός, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στις συνολικές ανάγκες του δικτύου των αεροπορικών μεταφορών της χώρας.		1		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων;			Το πεδίο του δείκτη είναι αρκετά ευρύ και δύσκολο να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο αριθμό ανόμων δράσεων.	0	0,33	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.		1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τοπικό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0	0,00	0,38
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Ναι			2		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να επιτηθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ναι, τα στοιχεία προέρχονται από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία				2	1,67
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εγγυώνται σαφείς και ξεκάθαρα συμπεράσματα;	Ναι			2		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς νόμιμης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;	Ναι			2	2,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
	Έχουν ερευνηθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;		Ο δείκτης δεν έχει χρησιμοποιηθεί με αυτή τη μορφή στο παρελθόν.		1	1,50	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;			Όχι	0		
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;	Ναι			2	1,00	1,50
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;		Όχι, προφοροποιείται με βάση τον αριθμό και την πορεία των παρεμβάσεων.		1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή σε συγκεντρώσεις νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι			2	1,50	
Τεχνική ακριβεία	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;		Όχι		1		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2		
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να ενσωματωθεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;	Ναι	Ο δείκτης αφορά επίσημο στοιχείο της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας.		2	1,67	1,67
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφισθεί η ανεπάρκεια, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων και επηρεάζεται μόνο από τα απογραφικά στοιχεία πληθυσμού (2011).			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;	Ναι, ο αριθμός των παρεμβάσεων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.			2	2,00	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παρεχόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;	Δεν απαιτείται			2		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται παραμένονται μόνο με γενικούς όρους;	Δεν απαιτείται			2	2,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;	Ναι			2	2,00	
Αξιοπιστία	Προέρχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Ναι			2		
	Υπάρχει οποιαδήποτε ανησυχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	2,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;	Ναι			2	2,00	2,00

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (T4427) "Συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα ασφαλείας αερομεταφορών"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμίο)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χώρα στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τον αριθμό των Αεροδρομίων όπου βελτιώνεται η συμμόρφωση σε διεθνή πρότυπα ασφαλείας αερομεταφορών, ανεξαρτήτως βαθμού συμμόρφωσης.	0		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά περιλαμβανόμενα των παρεμβάσεων.			Ο δείκτης αποδίδει την αριθμητική τιμή των υλοποιούμενων συστημάτων και όχι το είδος ή το σκοπό χρήσης τους.	0		
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να ανασταθώνεται (μεταξύ άλλων) τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.			Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Τυχόν αλλαγή στο σχεδιασμό θα αλλάξει την επιλογή δράσεων, γεγονός που πιθανά να επηρεάσει την αριθμητική τιμή του δείκτη. Η πιθανή αυτή μεταβολή, όμως, δεν θα μπορούσε να συσχετισθεί με το λόγο των αλλαγών για την εξαγωγή συμπερασμάτων.	1	0,33	
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο.			Όχι	0		
	Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιθυμητών στόχων.		Αν και ποσοτικός, ο δείκτης δεν επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων, καθώς δεν αναφέρεται στις συνολικές ανάγκες του δικτύου των αεροπορικών μεταφορών της χώρας.	1			
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.			Το πεδίο του δείκτη είναι αρκετά ευρύ και δύσκολο να χρησιμοποιηθεί για μεγάλο αριθμό ανόμων δράσεων.	0	0,33	
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.		Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.	1	1,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τοπικό / περιφερειακό / μακρο) εστιάζει ο δείκτης.			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοιας φύσης παρεμβάσεις, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση.	0	0,00	0,38
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους.		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων.		Όχι, ο δείκτης στην ουσία αφορά την εγκατάσταση συστημάτων.		1		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να επιληφθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς.	Ναι, ως αριθμός συστημάτων.			2	1,33	1,33
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εξαγωγή ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα.			Ο δείκτης αποτυπώνει απλά τον αριθμό των συστημάτων.	0		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς πόρους, πολιτικές απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο.			Όχι, το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει το αντικείμενο των παρεμβάσεων.	0	0,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολυάριθμες ίδιες περιπτώσεις.	Ναι			2		
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχουν ερευνηθεί ικανοποιητικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν.		Ο δείκτης δεν έχει χρησιμοποιηθεί με αυτή τη μορφή στο παρελθόν.		1	1,50	
	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς.		Όχι αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης είναι γνωστός στους φορείς.		1		
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που αφορούν το δείκτη, προσεχώς να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη.			Ο δείκτης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ένα ευρύ φάσμα δράσεων.	0	0,50	0,67
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη.		Όχι, τροφοδοτείται με βάση τον αριθμό και την πορεία των παρεμβάσεων.		1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη.	Όχι			2	1,50	
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων.	Ναι			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος.		Όχι		1		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας.	Όχι			2		
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπάρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή/και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών.			Ο δείκτης δεν αφορά το είδος των παρεμβάσεων, αλλά αριθμό ανόμων συστημάτων Συνεπώς, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.	0	1,00	1,33
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η ανεπηρέαστη, από άλλους δείκτες, εξαγωγή πληροφόρησης από τον υπολογισμό του δείκτη.	Ναι. Ο δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων του Προγράμματος.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων.		Ναι, ο αριθμός των συστημάτων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.		1	1,50	
Ευαίσθησια	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβεβαιότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία.			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποια παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερευνηθεί η ύπαρξη αβεβαιότητας.	1		
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η αβεβαιότητα των δεδομένων που παράγονται παραμένει μόνο με γενικούς όρους.			Το μετρούμενο μέγεθος δεν επηρεάζεται από κάποια παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.	1	1,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδικασίες εκτίμησης - για συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα.			Ο δείκτης αποτυπώνει απλά τον αριθμό των συστημάτων.	1	1,00	
Αξιοπιστία	Προβλέγονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές.			Όχι	0		
	Υπάρχει οπισθοδρομική αντιστοιχία σχετικά με την πηγή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων.	Όχι			2	1,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος.		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	1,13

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4428) "Πρόσθετος πληθυσμός με δυνατότητα εξυπηρέτησης από μέσα σταθερής τροχιάς"							
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Ετήσια της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Δεν ακολουθεί την παρακολούθηση, τη χρήση στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.				0		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά περιβαλλοντικά περιβάλλοντα.		Εμμέσα		1		
	Αντιδρά σε βροχοπρόβλεπτες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται μεταξύ άλλων τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.			Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Η κατασκευή τμημάτων των αστικών υποδομών μεταφορών απαιτούν σημαντικά χρονικά διαστήματα. Σημαντικές βροχοπρόβλεπτες αλλαγές, που δεν επηρεάζουν την έγκαιρη απόκριση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη.	1	0,67	
Ενσωματώσιμος στόχος και κενά	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων.		Μόνο για την προσαγωγή του τεθέντος στόχου.		1		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων.		Ο δείκτης είναι ποσοτικός και επιτρέπει τον υπολογισμό των αλλαγών και των αποκλίσεων.		2		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.		Ο δείκτης αφορά μόνο το συνολικό μήκος νέων ή βελτιωμένων γραμμών τραμ και μετρό.		2	1,67	
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης.			Ο δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.	1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίπεδα της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / εθνικό) καλύπτει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, σε όμοιας φύσης περιβάλλοντα, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφορία.	1	1,00	1,13
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;			Έχει ένα αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.	1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;				0		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;			Ο δείκτης δεν υπολογίζεται με τον ίδιο τρόπο από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.	1	0,67	0,67
Credible							
Σταθής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σωστό και ξεκάθαρο συμπέρασμα;			Ο δείκτης αποτυπώνει απλά τον αριθμό των καταστάσεων που διαμένουν κοντά σε σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς.	1		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χρήσης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;				Όχι, τα ευρύ κοινό δεν γνωρίζει τη μεθοδολογία του δείκτη.	0	0,50
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2		
	Έχουν ερευνηθεί και αναπτυχθεί αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;			Δεν έχει επιβεβαιωθεί το αποτέλεσμα που αποτυπώνουν.	1	1,50	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;			Ο δείκτης είναι γνωστός στους αρμόδιους φορείς.	1		
	Είναι πλήρως περιγραφισμένες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που εφαρμόζονται στο δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;			Ναι		1	1,00
Easy							
Ασθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εισόδους δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;	Ναι			2		
	Απαιτείται ιδιαίτερα προσοχή στην συγκέντρωση νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι			2	2,00	
Τεχνική ακριβότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00	
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;	Ναι, με τους λοιπούς δείκτες αστικών μεταφορών.			2		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2		
Ευαισθησία	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπαρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών/έκτα ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης δεν αφορά την πραγματική πρόσδεση επιβατική κίνηση. Σημαντικός χρονικός διαστήμας προσαρμόζει κατά την εφαρμογή αθροιστικών μοντέλων.	0	1,33	1,67
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η ευαισθησία των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;				0	0,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαθεσιμικές εκτιμήσεις – να συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;			Όχι	1	1,00	
	Χρησιμοποιούνται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες, ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;			Ο δείκτης συμπληρώνεται με βάση τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία.	1		
Αξιοπιστία	Υπάρχει οποιουδήποτε αντιστοίχια σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;			Η μεθοδολογία δεν αναφέρει την τιμή δεδομένων.	1	1,00	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών περιβαλλόντων του Προγράμματος;	Ναι.			2	2,00	1,00

ΥΠΟΥΣΤΗΜΑ ΣΙΑΦΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4429) "Εμπορευματικό μεταφορικό έργο"							
Αξιολογτική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου
Relevant							
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Δεν ακολουθεί την παρακολούθηση, τη χρήση στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο Δείκτης παρέχει πληροφόρηση μόνο για τον αριθμό των υλοποιούμενων από το Πρόγραμμα παρεμβάσεων και βασίζεται σε προβλέψεις εμπορευματικής κίνησης.	0		
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά αποτελέσματα των παρεμβάσεων.			Ο Δείκτης αποδίδει τη αναμενόμενη δυναμική της εμπορευματικής κίνησης και όχι το είδος των παρεμβάσεων.	0		
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνει μεταβολές λόγω τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.			Ο Δείκτης σχετίζεται με πράξεις στα αθροδρομικά δίκτυα και τις λιμενικές υποδομές, των οποίων η υλοποίηση απαιτεί σημαντικό χρονικό διαστήματα. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές, που δεν επιβαρύνουν την απόδοσή της υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο Δείκτη δεδομένου ότι το αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.	1	0,33	
Εννοιασμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων;			Όχι, είναι αποτέλεσμα των επιλεγμένων παρεμβάσεων και αποδίδεται με την ολοκλήρωσή τους.	0		
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων;	Ο δείκτης αφορά μόνο αθροδρομικά τμήματα.		Είως ότου ολοκληρωθούν οι παρεμβάσεις ο δείκτης αποδίδει ποσοτικά την απόκλιση από τον επιλεγμένο στόχο	0		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;			Ο Δείκτης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης. Η τακτική ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης, όμως, μπορεί να λειτουργήσει ως μέτρο προειδοποίησης.	1	1,00	
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) καλύπτει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφόρηση για το συνολικό δίκτυο.	0	0,00	0,50
Accepted							
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;			Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.	1		
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διαφόρους τύπους ενδιαφερομένων;			Όχι, χωρίς τις μελέτες στις οποίες βασίζεται	0		
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;			Ο Δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Μελών, συνεπώς εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα στοιχείων, με τις μελέτες, δεδομένων	0	0,33	0,33
Credible							
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σάφες και ξεκάθαρο συμπέρασμα;			Πρόκειται για πρόβλημα.	1		
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παραχέν στους φορείς χάραξης πολιτικής αποφασής και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;			Ναι, υπό το πρίσμα της αναμενόμενης αλλαγής στην μετακίνηση εμπορευματικού φορτίου μέσω του αθροδρομικού δικτύου.	1	1,00	
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;			Αρκεί να υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για το Αιόνα.	1		
	Έχουν ερευνηθεί κρισιμότητα αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;			Δεν έχει επιβιβασθεί	1	1,00	
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;			Ο δείκτης είναι γνωστός στους αρμόδιους φορείς.	1		
	Είναι πλήρως περιγραφισμένες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που εφαρμόζονται στο δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαράγεται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;			Ο Δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Μελών.	0	0,50	0,50
Easy							
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί σταθμούς δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;			Ναι, για παρεμβάσεις σύμφωνα με τις συγκεκριμένες Μελέτες.	1		
	Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στην συλλογή των δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;			Ναι, για παρεμβάσεις που δεν υπάρχουν διαθέσιμα τα αντίστοιχα στοιχεία.	0	0,50	
Τεχνική ακριβότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;			Ναι.	1	1,00	
Συμπληρωματικά όργανα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος;			Όχι	1		
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιο άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2		
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπαρξούσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών ή και ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο Δείκτης αφορά την αναμενόμενη δυναμική του αθροδρομικού δικτύου και όχι πραγματικά στοιχεία χρήσης.	0	1,00	0,50
Robust							
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η ακριβέστατη, από όλους δείκτης, ερμηνεία/πληροφόρηση από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι. Ο Δείκτης περιλαμβάνει το σύνολο των σχετικών δράσεων του Προγράμματος.			2		
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;			Τα στοιχεία των Μελών στις οποίες στηρίζεται η μεθοδολογία, μπορεί να μην ικανοποιηθούν.	0	1,00	
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή βιωσιμότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;			Όχι, δεν έχει διερευνηθεί η πιθανότητα μη επίτευξης των μοντέλων που αναφέρονται στις Μελέτες.	0		
	Έχει περιληφθεί διαδίκασια εκτίμησης σφάλματος, ή η βιωσιμότητα των παραγόμενων στοιχείων περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;			Όχι, δεν έχει σχεδιασθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.	0	0,00	
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδίκασια εκτίμησης – να συγκεκριμενικές αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;			Ο Δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Μελών.	0	0,00	
Αξιοπιστία	Προβλέγονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες, ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;			Ο Δείκτης βασίζεται στα αποτελέσματα συγκεκριμένων Μελών που έχουν εκπονηθεί από αρμόδιους φορείς.	1		
	Υπάρχει οποιουδήποτε αντιστάση σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;			Ναι, για παρεμβάσεις που δεν υπάρχουν διαθέσιμα τα αντίστοιχα στοιχεία.	0	0,50	
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εκτίμηση για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;			Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιο άλλο σχετικά δείκτης.	1	1,00	0,50

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4430) "Εκτιμώμενη ετήσια μείωση των εκπομπών των αερίων θερμοκηπίου από έργα Μετρό"								
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	
Relevant								
Επάρη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χρήση στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.	Ο δείκτης παρέχει πληροφορίες μόνο για τη μεταβολή που επιτυγχάνεται από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος. Δεδομένου ότι η κατασκευή προϋποθέτει Μετρό συμβάλλει ουσιαστικά ο στη μείωση των εκπομπών στο αστικό περιβάλλον, ο δείκτης μπορεί να βοηθήσει στην ετήσια συμπεριλαμβανόμενα σχετικά με την επίδραση των καθαρών αστικών μεταφορών στην στρατηγική επιλογή για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου.			2			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά περιβαλλοντικά αποτελέσματα των παρεμβάσεων.		Εμμέσα			1		
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλάται μεταξύ άλλων τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.			Ο δείκτης σχετίζεται με πράξεις βελτίωσης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Η κατασκευή τμημάτων των αστικών υποδομών μεταφορών απαιτούν σημαντικά χρονικά διαστήματα. Συνεπώς βραχυπρόθεσμες αλλαγές, που δεν επηρεάζουν την πρόοδο στην υλοποίηση των εργασιών, δεν αποτυπώνονται άμεσα στο δείκτη.		1	1,33	
Ενισχυτικός στόχος και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων;			Όχι, η τιμή στόχος επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.	0			
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων;	Ο δείκτης αφορά μόνο έργα Μετρό		Είς όσον ολοκληρωθούν οι παρεμβάσεις ο δείκτης αποδίδει ποσοτικά την απόκλιση από τον επιλεγμένο στόχο	0			
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκυρης προεκδοίωσης;			Όχι, η τιμή στόχος επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.	0	0,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) καλύπτει ο δείκτης;		Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, έθνικο και περιφερειακό επίπεδο.		1	1,00	0,88	
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;		Ο δείκτης είναι κατανοητός αλλά σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχει διαφορά στον τρόπο υπολογισμού του από τα ενδιαφερόμενα μέρη.		1			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ο υπολογισμός του δείκτη βασίζεται σε στοιχεία που προέρχονται από τα φορέα υλοποίησης των παρεμβάσεων.				2	1,33	1,33
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκαλύφθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εδoύν ενά σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;		Ο δείκτης αποτυπώνει ποσοτικά τη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου, υπολογίζοντας τη διαφορά των εκπομπών CO2 του νέου μέρους ΜΜΜ σταθερής τροχιάς από τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου CO2 των σχηματίων που εκτρέπονται προς τα ΜΜΜ μετά την κατασκευή του μέρους σταθερής τροχιάς.		1			
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χρήσης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;	Τα ευρήματα δεν χωρίζουν την ιδιαιτερότητα της μεθόδου υπολογισμού, αλλά αναλαμβάνεται τη μείωση ως βελτίωση.				2	1,50	
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;	Ναι				2		
Επαναληψιμότητα	Έχουν εδoθεί κρισιμικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;		Ναι, αποτελεί κοινή μέθοδο για Τραμ, ΗΣΑΠ, Μετρό, Προαστιακό.		1	1,50		
Διαφάνεια της μεθόδου	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που εφαρμόζονται στο δείκτη, προκειμένου να ερμηνεύεται, να αναπαραχθεί και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κράτη μέλη;		Η μεθοδολογία βασίζεται σε πληροφορίες από τα φορέα υλοποίησης των έργων και όπως αναφέρεται στη μεθοδολογία, επικαιροποιούνται μόνο από αυτόν.		1	1,00	1,33	
Easy								
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί εσοδούς δεδομένων που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;		Όχι, τροφοδοτείται βάσει των παρεμβάσεων και των στοιχείων των φορέων ΜΜΜ.		1			
	Απαιτείται ιδιαίτερα προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;		Ναι		1	1,00		
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00		
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιο άλλο δείκτη του Προγράμματος;		Όχι		1			
	Είναι εφικτή η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2			
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπαρξουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών/τοπικών/επιχειρησιακών στατιστικών υπηρεσιών;			Ο δείκτης απολογίζει τη μεταβολή μέσω μοντέλου και όχι βάσει πραγματικών μετρήσεων. Χρησιμεύει ιδιαίτερα προσοχή κατά την εφαρμογή αβραστηικών μοντέλων.	0	1,00	1,17	
Robust								
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασφαλισθεί η αξιοπιστία, από άλλους δείκτες, ετήσια πληροφόρηση από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι.			2			
	Βασίζεται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραδοχών;		Ο δείκτης δεν επηρεάζεται από κάποιο υποκειμενικό παράγοντα.		1	1,50		
Ευαίσθητος	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή αβιβάτητα των παραδοχών στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;		Τα μετρούμενα μεγέθη δεν επηρεάζονται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διερευνηθεί η ύπαρξη αβιβασιώντων.		1			
	Έχει περιληφθεί διαδοχικά εκτιμήσεις σφάλματος, ή η αβιβάτητα των παραδοχών που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;		Τα μετρούμενα μεγέθη δεν επηρεάζονται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδοχικά εκτιμήσεις σφάλματος.		1	1,00		
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαδοχικές εκτιμήσεις – να συγκεκριμενοποιήσει ανεπαρκώς καθώς και αναλυτικά για τα επιμέρους επίπεδα;		Ο δείκτης βασίζεται σε πραγματικά στοιχεία καταγεγραμμένα από τους αρμόδιους φορείς, αλλά και στην εκτίμηση του ποσοστού επιβάρυνσης που θεωρείται ότι θα χρησιμοποιούσαν αυτοκίνητο, εάν δεν χρησιμοποιούσαν το ΜΜΜ.		1	1,00		
Αξιοπιστία	Προέρχονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Από το αρμόδιο φορέα			2			
	Υπάρχει οριστική απόφαση σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	2,00		
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	1,38	

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ (Τ4431) "Εφαρμογή συστήματος πληροφορήσης επιβατών λεωφορείων"								
Αξιολογική Κατηγορία	Υπο-Κριτήριο	Πλήρης Επίτευξη (2 βαθμοί)	Μερική Επίτευξη (1 βαθμός)	Δεν Επιτυγχάνεται (0 βαθμοί)	Βαθμολογία Υποκριτηρίου	Βαθμολογία Κατηγορίας	Βαθμολογία Κριτηρίου	
Relevant								
Στήριξη της πολιτικής του τομέα Μεταφορών	Διευκολύνει την παρακολούθηση, τη χρήση στρατηγικής και / ή τον καθορισμό στόχων.			Ο δείκτης παρέχει πληροφορήσεις μόνο για την εγκατάσταση συστήματος πληροφορήσης επιβατών λεωφορείων.	0			
	Συμβάλλει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα συνολικά περιβαλλοντικά περιβάλλοντα.			Όχι	0			
	Αντιδρά σε βραχυπρόθεσμες αλλαγές, ώστε να αντανακλώνται μεταξύ άλλων τα αποτελέσματα από τις επιλεγμένες πολιτικές.			Όχι	0	0,00		
Εντοπισμός στόχων και κενών	Μπορεί ο δείκτης να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των αλλαγών μέσα στο χρόνο; Αναδεικνύει ποσοτικά κενά μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και των επιλεγμένων στόχων;			Όχι	0			
	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για όλες τις κατηγορίες δράσεων;			Όχι	0	0,00		
Κάλυψη κατηγοριών – Μοντελοποίηση	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης και έγκαιρης προειδοποίησης;			Όχι, η τιμή στόχους επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων.	0	0,00		
Πεδίο εφαρμογής / επίτευξη της εφαρμογής	Σε ποιο επίπεδο (δηλαδή μικρό / τομεακό / περιφερειακό / μακρο) καλύπτει ο δείκτης;			Τα στοιχεία μπορούν να υπολογισθούν σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όμοια φύσης παρεμβάσεις, αλλά η τιμή επίτευξης δεν αποδίδει αναλυτική πληροφορία.	0	0,00	0,00	
Accepted								
Αποδοχή των ενδιαφερομένων μερών	Είναι ο δείκτης αποδεκτός από τους άμεσα, με το Πρόγραμμα, ενδιαφερόμενους;		Έχει γίνει αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιχειρησιακός δείκτης του Προγράμματος.		1			
	Είναι ο δείκτης εύκολα κατανοητός από διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων;	Ναι			2			
	Μπορεί η μεθοδολογία υπολογισμού να στηριχθεί εύκολα με δεδομένα από τους ενδιαφερόμενους φορείς;	Ναι	Η επίτευξη του δείκτη βασίζεται στα στοιχεία που θα παρασχεθούν από το φορέα υλοποίησης.		2	1,67	1,67	
Credible								
Σαφής	Τα αποτελέσματα που αποκτήθηκαν από την εφαρμογή της μεθοδολογίας του δείκτη, εφόσον ένα σαφές και ξεκάθαρο συμπέρασμα;	Ναι			2			
	Τα συμπεράσματα από τον υπολογισμό του δείκτη, παρέχουν στους φορείς χρήσης πολιτικής απόφασης και στο ευρύ κοινό, πληροφόρηση με τον ίδιο τρόπο;	Ναι			2	2,00		
Επαναληψιμότητα	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλαπλές ίδιες περιπτώσεις;	Ναι			2			
	Έχουν ερευνηθεί και αποδοκιμαστικά αποτελέσματα από τη χρήση του δείκτη, σε αντίστοιχες περιπτώσεις, κατά το παρελθόν;	Ναι	Δεν έχει χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν.		0	1,00		
Διαφάνεια της μεθόδου	Έχει χρησιμοποιηθεί ο δείκτης από λοιπούς φορείς;		Ός αριθμός παρεμβάσεων ο δείκτης είναι γνωστός στους φορείς διαχείρισης-υλοποίησης.	Όχι	1			
	Είναι πλήρως περιγραφόμενες οι μέθοδοι υπολογισμού, τα δεδομένα και οι υποθέσεις που εφαρμόζονται να ερμηνεύονται, να αναπαράγονται και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία εφαρμογής σε όλα τα κρίσιμα μέρη;	Ναι			2	1,50	1,50	
Easy								
Διαθεσιμότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία απαιτεί σταθερούς δεδομένους που έχουν ήδη συλλεχθεί με τον αρχικό υπολογισμό του δείκτη;	Όχι			2			
	Απαιτείται ιδιαίτερα προσπάθεια συγκέντρωσης νέων δεδομένων για την ενημέρωση του δείκτη;	Όχι			2	2,00		
Τεχνική σκοπιμότητα	Είναι η μεθοδολογία υπολογισμού του δείκτη αρκετά απλή ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί εύκολα χωρίς τη χρήση υπολογιστικών εργαλείων;	Ναι			2	2,00		
Συμπληρωματικότητα και ενσωμάτωση	Υπάρχει συμπληρωματικότητα του δείκτη με κάποιον άλλο δείκτη του Προγράμματος;		Όχι		1			
	Είναι κρίσιμη η ενσωμάτωση του δείκτη σε κάποιον άλλο, με στόχο την ενίσχυση-ενδυνάμωση της μεθοδολογίας;	Όχι			2			
	Πόσο καλά μπορεί η μέθοδος να εφαρμοστεί στις (υπαρχουσες) δομές δεδομένων / μοντέλα των εθνικών/εθνικά ευρωπαϊκών στατιστικών υπηρεσιών;		Ο δείκτης αποτελεί το ποσοστό εφαρμογής του συστήματος, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί με αναλυτικό τρόπο στα κρίσιμα μέρη.		1	1,33	1,67	
Robust								
Υποστηρίξιμος θεωρία	Έχει διασαφηνισθεί η ακεραιότητα, από άλλους δείκτες, εφόσον πληροφορήσεις από τον υπολογισμό του δείκτη;	Ναι			2			
	Βασίζονται σε αντικειμενικές υποθέσεις που διατυπώνονται με σαφήνεια και όχι στη χρήση υποκειμενικών παραγόντων;	Ναι	Ναι, το ποσοστό των λεωφορείων είναι σαφώς ορισμένο μέγεθος.		2	2,00		
Ευαισθησία	Έχει ληφθεί υπόψη πιθανή βιωσιμότητα των παραγόμενων στοιχείων που περιλαμβάνονται στη μεθοδολογία;			Τα μετρούμενα μεγέθη δεν επηρεάζονται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να διευκρινιστεί η ύπαρξη αβεβαιοτήτων.	1			
	Έχει περιληφθεί διαδικασία εκτίμησης σφάλματος, ή η βιωσιμότητα των δεδομένων που παράγονται περιγράφονται μόνο με γενικούς όρους;			Τα μετρούμενα μεγέθη δεν επηρεάζονται από κάποιο παράγοντα, συνεπώς δεν απαιτήθηκε να περιληφθεί κάποια διαδικασία εκτίμησης σφάλματος.	1	1,00		
Ποιότητα δεδομένων	Η μεθοδολογία χρησιμοποιεί πραγματικά δεδομένα και διαθέσιμες εκτιμήσεις - να συγκεκριμένες αναφορές καθώς και αναλυτικά για τα σημαντικά επίπεδα;	Ναι			2	2,00		
Αξιοπιστία	Προβλέπονται τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία από τις επίσημες κυβερνητικές στατιστικές υπηρεσίες ή από μη κυβερνητικές αλλά αξιόπιστες πηγές;	Από το αρμόδιο φορέα			2			
	Υπάρχει οποιαδήποτε αναστολή σχετικά με την τιμή δεδομένων ή τη μέθοδο συλλογής δεδομένων;	Όχι			2	2,00		
Πληρότητα	Αποδίδει ο δείκτης την εικόνα για το σύνολο των σχετικών παρεμβάσεων του Προγράμματος;		Ναι, καθώς δεν υπάρχει κάποιος άλλος σχετικός δείκτης.		1	1,00	1,63	