



**ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**  
**ΤΟΥ ΕΠ «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 2007-2013»**

**ΜΑΡΤΙΟΣ 2017**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....</b>	<b>1</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠ .....</b>	<b>5</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ .....</b>	<b>10</b>
1.1 Απολογισμός και επισκόπηση της υλοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος .....	10
1.1.1 Απολογισμός φυσικής προόδου του Επιχειρησιακού Προγράμματος .....	11
1.1.2 Χρηματοοικονομικά στοιχεία και ενημέρωση ως προς την τήρηση ανώτατων ορίων χρηματοδοτικής κατανομής (στοιχεία δαπανών) .....	26
1.1.3 Απολογιστικά στοιχεία σχετικά με την ανάλυση της χρήσης των Ταμείων (απολογιστικά στοιχεία δαπανών) (Παράρτημα II του Κανονισμού 1828/2006) .....	29
1.1.4 Απολογιστικά στοιχεία Συνδρομής ανά ομάδες – στόχο .....	29
1.1.5 Απολογιστικά στοιχεία ανακτήσεων και εκ νέου χρήσεων της συνδρομής .....	29
1.1.6 Ανάλυση της χρήσης ποσών που καταβλήθηκαν συμπληρωματικά με βάση το άρθρο 77 του Γεν. Κανονισμού .....	30
1.2 Απολογιστικά Στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση με το Κοινοτικό δίκαιο .....	32
1.2.1 Χρήση κατώτατων ορίων για την υποβολή προσφορών σε διαγωνισμούς δημοσίων συμβάσεων .....	32
1.2.2 Εναρμονισμένες πρακτικές κατασκευαστικών επιχειρήσεων σε διαγωνισμούς δημοσίων συμβάσεων .....	33
1.3 Απολογισμός σε σχέση με ενδεχόμενα προβλήματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 62 (Ετήσια έκθεση ελέγχου) και μέτρα αντιμετώπισης για τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής .....	34
1.4 Απολογισμός οριζόντιων θεμάτων που αφορούν στην υλοποίηση παρεμβάσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Άρθρου 10, του Κανονισμού ΕΚΤ 1081/2006, όπως επίσης σύμφωνα με τις αρχές του Άρθρου 16, Κανονισμός 1083/2006. Αποτελέσματα από την εφαρμογή αντίστοιχων δράσεων, προβλήματα και τρόποι αντιμετώπισης τους για τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΚΤ. ....	42
1.4.1 Αρχή της ισότητας των φύλων και ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου .....	42
1.4.2 Αρχή της μη διάκρισης και ενίσχυση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ .....	44
1.5 Αλλαγές στο πλαίσιο υλοποίησης του Προγράμματος που επηρέασαν την εφαρμογή του ...	45
1.6 Απολογισμός και ενημέρωση σχετικά με την εφαρμογή του Άρθρου 57 του 1083/2006 .....	52
1.7 Απολογισμός Συμπληρωματικότητας του Προγράμματος με άλλα μέσα .....	52
1.8 Παρακολούθηση – Αξιολόγηση .....	54
1.8.1 Θέματα παρακολούθησης .....	54
1.8.2 Θέματα αξιολόγησης .....	70
1.8.3 Παρακολούθηση της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013» .....	75
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΕΣΠΑ, ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΛΙΣΣΑΒΟΝΑΣ .....</b>	<b>79</b>
2.1 Απολογισμός Συνεισφοράς του Προγράμματος στο ΕΣΠΑ 2007-2013.....	79
2.2 Απολογισμός Συνεισφοράς του Προγράμματος στο Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων και στην «Ευρώπη 2020» .....	82

2.3	Απολογισμός Συνεισφοράς του Προγράμματος στη Στρατηγική της Λισσαβόνας.....	85
2.4	Απολογισμός ως προς την Συνέπεια και Συγκέντρωση της στήριξης (Άρθρο 4 του Κανονισμού 1081/2006) για τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΚΤ .....	87
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΝΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ .....</b>		<b>88</b>
3.1	<b>ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 01-Α: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ &amp; ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ .....</b>	<b>88</b>
3.1.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης.....	88
3.1.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες.....	92
3.1.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας .....	94
3.1.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1).....	94
3.1.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης.....	94
3.2	<b>ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 02-Β: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ.....</b>	<b>96</b>
3.2.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης.....	96
3.2.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες.....	98
3.2.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας .....	99
3.2.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1).....	99
3.2.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης.....	99
3.3	<b>ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 03-Γ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ.....</b>	<b>100</b>
3.3.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης.....	100
3.3.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες.....	102
3.3.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας .....	103
3.3.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1).....	103
3.3.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης.....	103
3.4	<b>ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 04-Δ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ .....</b>	<b>103</b>
3.4.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης.....	103
3.4.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες.....	105
3.4.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας .....	106
3.4.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1).....	106
3.4.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης.....	106
3.5	<b>ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 05-Ε: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ.....</b>	<b>107</b>
3.6	<b>ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 06-ΣΤ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ .....</b>	<b>107</b>
3.6.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης.....	107
3.6.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες.....	109
3.6.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας .....	109
3.6.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1).....	109

3.6.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης	109
3.7	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 07-Ζ: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	109
3.7.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης	109
3.7.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες	113
3.7.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας	115
3.7.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)	115
3.7.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης	115
3.8	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 08-Η: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π	117
3.8.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης	117
3.8.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες	119
3.8.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας	121
3.8.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)	121
3.8.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης	122
3.9	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 09-Θ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	122
3.9.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης	122
3.9.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες	124
3.9.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας	124
3.9.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)	125
3.9.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης	125
3.10	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 10-Ι: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	125
3.10.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης	125
3.10.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες	128
3.10.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας	128
3.10.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)	129
3.10.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης	129
3.11	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 11-ΙΑ: ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	129
3.12	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 12-ΙΒ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	129
3.13	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 13-ΙΓ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	130
3.13.1	Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης	130
3.13.2	Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες	134
3.13.3	Χρήση ρήτρας ευελιξίας	134
3.13.4	Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)	134
3.13.5	Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης	134

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ .....</b>	<b>135</b>
4.1 Μεγάλα έργα.....	135
4.1.1 Ολοκληρωμένα Μεγάλα Έργα.....	135
4.1.2 Τμηματοποιημένα Μεγάλα Έργα (phasing) .....	169
4.2 Τμηματοποιημένα μη μεγάλα έργα (phasing).....	172
4.3 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) .....	173
3.3.1 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β΄ ΦΑΣΗ).....	174
3.3.2 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ) .....	175
3.3.3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ-ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 – Χ.Θ. 37+900) ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΜΕΣΣΑΡΑ ΣΤΟ Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ .....	176
3.3.4 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ -ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ.....	177
4.4 Απολογισμός υλοποίησης Μέσων Χρηματοδοτικής Τεχνικής (ΠΙΝΑΚΑΣ II Παραρτήματος 1).....	179
4.5 Περιβαλλοντικά έργα προϋπολογισμού 25 έως 50 εκ.€.....	179
4.6 Απολογισμός δράσεων Τεχνικής Βοήθειας .....	179
4.7 Απολογισμός δράσεων Πληροφόρησης και Δημοσιότητας.....	181
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΕΚΘΕΣΗΣ .....</b>	<b>201</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....</b>	<b>202</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....</b>	<b>204</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV.....</b>	<b>205</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V.....</b>	<b>206</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI.....</b>	<b>208</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠ

<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ</b>	Σχετικός στόχος:	Σύγκλιση
	Σχετική επιλέξιμη περιοχή:	Περιφέρειες αμιγούς σύγκλισης: Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης (EL 11), Θεσσαλίας (EL 14), Ηπείρου (EL 21), Ιόνιων Νήσων (EL 22), Δυτικής Ελλάδας (EL 23), Πελοποννήσου (EL 25), Βορείου Αιγαίου (EL 41), Κρήτης (EL 43),  Περιφέρειες σύγκλισης – phasing out: Κεντρικής Μακεδονίας (EL 12), Δυτικής Μακεδονίας (EL 13)
	Περίοδος προγραμματισμού:	2007-2013
	Αριθμός προγράμματος (αριθ. CCI):	2007 GR161 PO004
	Τίτλος προγράμματος:	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ</b>	Ημερομηνία υποβολής:	31 Μαρτίου 2017
	Ημερομηνία έγκρισης της τελικής έκθεσης υλοποίησης από την Επιτροπή Παρακολούθησης	οικ. 4623 / 23 Μαρτίου 2017

Η παρούσα έκθεση αποτελεί την Τελική Έκθεση Υλοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 2007-2013», σύμφωνα με το Άρθρο 67 του Καν. (ΕΚ) 1083/2006 «περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής και την κατάργηση του Καν. (ΕΚ) 1260/1999» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, και τις Κατευθυντήριες γραμμές για το κλείσιμο της περιόδου 2007-2013 οι οποίες αποτελούν Παράρτημα της Απόφασης της Επιτροπής C(2015)2771/30.4.2015 για το κλείσιμο των Ε.Π. που εγκρίθηκαν 2007 - 2013 για παροχή συνδρομής από το ΕΤΠΑ, ΕΚΤ, ΤΣ 2007 – 2013.

Η έκθεση συντάχθηκε από τη Διαχειριστική Αρχή του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.), σύμφωνα με:

- Τον Κανονισμό ΕΤΠΑ Κανονισμός (ΕΚ) με αρ. 1080/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, όπως τροποποιήθηκε.
- Τον Κανονισμό ΕΚΤ (ΕΚ) με αρ. 1081/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 για το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο.
- Τον Κανονισμό (ΕΚ) με αρ. 1084/2006 του Συμβουλίου για την ίδρυση Ταμείου Συνοχής, όπως τροποποιήθηκε.
- Τον Κανονισμό εφαρμογής (ΕΚ) 1828/2006 της Επιτροπής για τη θέσπιση Κανόνων σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006 του Συμβουλίου περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το ΕΤΠΑ, ΕΚΤ και το Ταμείο Συνοχής, όπως τροποποιήθηκε.
- Τον Κανονισμό (ΕΕ) 1839/2015 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Οκτωβρίου 2015 για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 όσον αφορά ειδικά μέτρα για την Ελλάδα.
- Το υπ'αριθμ. 127558/ΕΥΘΥ 1227/9-12-2015 έγγραφο της Εθνικής Αρχής Συντονισμού με θέμα «Ολοκλήρωση πράξεων που συγχρηματοδοτούνται από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα (Ε.Π.) του ΕΣΠΑ 2007-2013».

- Το υπ' αριθμ. 18682/18-2-2016 έγγραφο της Εθνικής Αρχής Συντονισμού με θέμα «Ενέργειες ενεργοποίησης του ΕΣΠΑ 2014-2020 και τακτοποίησης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007-2013».
- Το υπ' αριθμ. 81671/Α.Π.5326/29-7-2016 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Αρχή Πιστοποίησης με θέμα «Προγραμματισμός Ενεργειών – Συντονισμός Φορέων για το κλείσιμο των Ε.Π. 2007-2013».
- Την υπ' αριθ. 100686ΕΥΣΣΑ2003/29-09-2016 Εγκύκλιο της ΕΥΣΣΑ με θέμα «Τελική Έκθεση Υλοποίησης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων 2007-2013».
- Το υπ' αριθμ. 111062/ΕΥΘΥ 1024/20-10-2016 έγγραφο της Εθνικής Αρχής Συντονισμού με θέμα «Συμπληρωματικές οδηγίες για την ολοκλήρωση πράξεων που συγχρηματοδοτούνται από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα (Ε.Π.) του ΕΣΠΑ 2007-2013».
- Το υπ' αριθμ. 119684/Α.Π. 9599/14-11-2016 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Αρχή Πιστοποίησης με θέμα «Υποβολή Αιτημάτων Πληρωμής Νοεμβρίου 2016 Ε.Π. 2007-2013 στην Ε.Ε.- Υποβολή 1ου Σχεδίου Τελικής Δήλωσης στην ΕΔΕΛ».
- Το υπ' αριθμ. 13314/Α.Π.609/01-02-2017 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Αρχή Πιστοποίησης με θέμα «Υποβολή Αιτημάτων Αποπληρωμής Ε.Π. 2007-2013 στην Ε.Ε».

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠ-ΕΠ) αποτελεί το θεματικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Τομέα των Μεταφορών του ΕΣΠΑ 2007-2013 και εμπίπτει, μετά την έκδοση του Ν. 4314/2014, στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης. Το Πρόγραμμα περιλαμβάνει παρεμβάσεις που συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών, με στόχο την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας και των διεθνών διασυνδέσεων της.

Στους τομείς παρέμβασης του εγκεκριμένου Προγράμματος περιλαμβάνονται οι οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές καθώς και γενικά θέματα ασφάλειας μεταφορών. Η διάρθρωση του Προγράμματος σε επίπεδο Αξόνων Προτεραιότητας (ΑΠ) που το συνθέτουν και των ταμείων χρηματοδότησης ΕΤΠΑ και ΤΣ, καθώς και των αντίστοιχων υποομάδων θεματικών ενοτήτων του τομέα μεταφορών και της Τεχνικής Υποστήριξης του Προγράμματος, έχει διαμορφωθεί ως εξής (με γκρίζους χαρακτήρες φαίνονται οι καταργήσεις αξόνων και θεματικών ενοτήτων μετά από αναθεωρήσεις):

#### **ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΤΠΑ**

##### **ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

- |   |   |
|---|---|
| 1 <sup>ος</sup> Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α: | ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ |
| 2ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β:             | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ                                    |

##### **ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 3ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Γ: | ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ                            |
| 4ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Δ: | ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ<br>ΕΠΑΝΕΝΕΡΓΟΠΟΙΕΙΤΑΙ |

##### **ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ**

- |  |   |
|--|---|
| 5ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε:  | ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ<br>ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ |
| 6ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤ: | ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ                                       |

## **ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ**

### **ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 1: ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

7ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ζ: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

8ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Η: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π

### **ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

9ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Θ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

10ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ι: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

### **ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ**

11ος Άξονας - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΑ: ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ

### **ΥΠΟ-ΟΜΑΔΑ ΑΞΟΝΩΝ 3: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ**

12ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΒ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ

13ος Άξονας – ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΙΓ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

Οι θεματικές ενότητες του Προγράμματος υλοποιούνται από τη συνδυασμένη εφαρμογή των δράσεων των ΑΠ της Ομάδας ΕΤΠΑ και της Ομάδας Ταμείου Συνοχής, όπως παρουσιάζεται διαγραμματικά ως ακολούθως:

### **Διάγραμμα Υπο-ομάδες & Θεματικές Ενότητες Αξόνων Προτεραιότητας**



**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ " ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ" (3η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2015)**  
**ΥΠΟ-ΟΜΑΔΕΣ & ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ**

	ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΤΠΑ (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ Ε.Τ.Π.Α.)	ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΜΑΔΑΣ Τ.Σ. (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ Τ.Σ.)	ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ
ΥΠΟΟΜΑΔΑ 1	<b>ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>		
	1ος Α. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΨΗΣ	7ος Ζ. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
	2ος Β. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΨΗΣ	8ος Η. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π Α.Π.	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΥΠΟΟΜΑΔΑ 2	<b>ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>		
	3ος Γ. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΨΗΣ	9ος Θ. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
	4ος Δ. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΨΗΣ	10ος Ι. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΥΠΟΟΜΑΔΑ 3	<b>ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>		
	11ος ΙΑ. ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	11ος ΙΒ. ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΝΕΑ ΥΠΟΟΜΑΔΑ 3	<b>ΑΣΦΑΛΕΙΑ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ &amp; ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ</b>		
	5ος Ε. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΨΗΣ	12ος ΙΒ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
	6ος ΣΤ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ	13ος ΙΓ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Το ΕΠ-ΕΠ συγχρηματοδοτείται από πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) (**1.963.000.000 €**) και πόρους του Ταμείου Συνοχής (ΤΣ) (**2.197.160.864 €**).

Η συνολική συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη του εγκεκριμένου Προγράμματος ανέρχεται, μετά την 3<sup>η</sup> Αναθεώρησή του, σε **4.160.160.864 €**. Προβλέπεται επιπλέον η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων ενδεικτικού ύψους **2.037.391.000 €**.

Το χρηματοδοτικό σχέδιο του εγκεκριμένου Προγράμματος, ανά ΑΠ, παρουσιάζεται αναλυτικά στον Πίνακα που ακολουθεί:

## Χρηματοδοτικό σχήμα Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» ανά Άξονα Προτεραιότητας σε ευρώ

No	Άξονες Προτεραιότητας	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ				ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΤΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ		ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (Βάση υπολ. Κοιν. Συμμ.)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΕΤΕ	ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ		
		ΕΤΠΑ	ΕΚΤ	Ταμείο Συνοχής	ΣΥΝΟΛΟ		ΕΘΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ				ΑΛΛΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ		
		1	2	3	4=1+2+3	5=6+7	6	7	8=4+5	9=4/8	10	11a*	11b**	Σύνολο 11a + 11b
1	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	1.747.500.000	0	0	1.747.500.000	0			1.747.500.000	100,00%		240.305.824	744.249.500	984.555.324
2	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	126.000.000	0	0	126.000.000	0			126.000.000	100,00%		64.000.000	0	64.000.000
3	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	24.000.000	0	0	24.000.000	0			24.000.000	100,00%		27.605.941	0	27.605.941
4	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ	60.000.000	0	0	60.000.000	0			60.000.000	100,00%		5.000.000	0	5.000.000
5	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ		0	0	0	0			0	0,00%		0	0	0
6	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ	5.500.000	0	0	5.500.000	0			5.500.000	100,00%		9.500.000	0	9.500.000
7	ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	0	0	1.723.660.864	1.723.660.864	0			1.723.660.864	100,00%		142.195.697	1.293.141.500	1.435.337.197
8	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π	0	0	390.000.000	390.000.000	0			390.000.000	100,00%		175.882.353	0	175.882.353
9	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	0	0	9.500.000	9.500.000	0			9.500.000	100,00%		32.075	0	32.075
10	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	0	0	34.000.000	34.000.000	0			34.000.000	100,00%		34.624.146	0	34.624.146
11	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	0	0		0	0			0	0,00%		0	0	0
12	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	0	0		0	0			0	0,00%		0	0	0
13	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	0	0	40.000.000	40.000.000	0			40.000.000	100,00%		35.000.000	0	35.000.000
<b>Σύνολο</b>		1.963.000.000	0	2.197.160.864	4.160.160.864	0	0	0	4.160.160.864	100,00%		734.146.036	2.037.391.000	2.771.537.036

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

## 1.1 Απολογισμός και επισκόπηση της υλοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος

Η 3<sup>η</sup> Αναθεώρησή του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠ-ΕΠ) εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015, με την Απόφαση Έγκρισης C(2015) 9770 final / 21.12.2015 της Ε.Ε.

Η περιοχή εφαρμογής του ΕΠ-ΕΠ είναι το σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας, με πράξεις που υλοποιούνται κυρίως στην ηπειρωτική χώρα, καθώς και σε κάποια νησιωτικά τμήματα αυτής.

Το Πρόγραμμα, μετά την 3<sup>η</sup> Αναθεώρησή του, χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με το ποσό των 1.963.000.000 Ευρώ, καθώς και από το Ταμείο Συνοχής με το ποσό των 2.197.160.864 Ευρώ. Η εγκεκριμένη συνολική χρηματοδότηση (Βάση υπολογισμού Κοινοτικής Συμμετοχής) του ΕΠ-ΕΠ ανέρχεται σε 4.160.160.864 Ευρώ, ποσό το οποίο ταυτίζεται με το σύνολο της κοινοτικής συμμετοχής του. Επιπλέον στο χρηματοδοτικό σχήμα του ΕΠ-ΕΠ περιλαμβάνονται, εκτιμώμενοι εθνικοί πόροι ύψους 734.146.036 Ευρώ (άλλη χρηματοδότηση), που αποτελούν μέρος των εθνικών πόρων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση των έργων του Προγράμματος.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω η Συνολική Δημόσια Δαπάνη του Προγράμματος ανέρχεται σε 4.894.306.900 Ευρώ.

Τέλος, οι εκτιμώμενοι ιδιωτικοί πόροι (ιδιωτική συμμετοχή - άλλη χρηματοδότηση) είναι της τάξης των 2.037.391.000 Ευρώ.

### ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Οι στόχοι του ΕΠ-ΕΠ διαβαθμίζονται σε (I) στρατηγικούς (κύριους και παράλληλους), (II) γενικούς και (III) ειδικούς στόχους.

I. Η πρώτη διαβάθμιση αφορά κατ' αρχήν σε δύο κύριους στρατηγικούς στόχους, ως ακολούθως:

1. Τη 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.
2. Την 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.

Επιπρόσθετα των δύο παραπάνω κύριων στρατηγικών στόχων, τίθενται δύο παράλληλοι στρατηγικοί στόχοι του Προγράμματος:

- α) η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων και
- β) η υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

Στο επίπεδο της χρηματοδότησης των έργων του Προγράμματος, τίθεται 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.

II. Με βάση τους παραπάνω στρατηγικούς στόχους, στη δεύτερη διαβάθμιση καθορίζονται πέντε (5) γενικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ, ως ακολούθως:

### 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 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.

III. Στην τρίτη διαβάθμιση της στοχοθεσίας του ΕΠ-ΕΠ τίθενται επί μέρους Γενικοί και Ειδικοί Στόχοι σε επίπεδο Άξονα Προτεραιότητας (ΑΠ), με την επίτευξη των οποίων ικανοποιούνται οι αντίστοιχοι γενικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ.

Έτσι, οι Γενικοί Στόχοι σε επίπεδο ΑΠ προσομοιάζουν με τους Γενικούς Στόχους του ΕΠ, αλλά εξειδικεύονται σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια ανάλογα με τις προς συγχρηματοδότησης μεγάλες παρεμβάσεις του κάθε ΑΠ.

Σε ότι αφορά στους ειδικούς στόχους του κάθε ΑΠ, αυτοί διαμορφώθηκαν έτσι ώστε να εξυπηρετούν τους Γενικούς Στόχους του κάθε ΑΠ και να συσχετίζονται, ως επί τω πλείστον, με τους επιδιωκόμενους στόχους εκρών του.

Στον Πίνακα 1.1 του Παραρτήματος VI παρουσιάζεται αναλυτικά η συσχέτιση των Γενικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ με τους Γενικούς και Ειδικούς Στόχους ανά ΑΠ.

Για λόγους διασύνδεσης των ειδικών στόχων του κάθε ΑΠ με τις αντίστοιχες συγχρηματοδοτούμενες πράξεις του, η επίτευξη των επιμέρους ειδικών στόχων του ΕΠ-ΕΠ αναλύεται σε επίπεδο Άξονα Προτεραιότητας στο Κεφάλαιο 3.

#### **1.1.1 Απολογισμός φυσικής προόδου του Επιχειρησιακού Προγράμματος**

Τα κύρια θέματα εξέλιξης του Προγράμματος, που αναφέρονται συνοπτικά στη συνέχεια, αφορούν στην εξυπηρέτηση της στρατηγικής, στην επίτευξη των στόχων, στον τύπο των χρηματοδοτούμενων δράσεων και στον τρόπο υλοποίησής τους, καθώς και στα σημαντικά επιτεύγματα του ΕΠ-ΕΠ.

##### 1.1.1.1. Εξυπηρέτηση της Στρατηγικής

**Σε Κοινοτικό επίπεδο**, οι στρατηγικοί στόχοι και οι προτεραιότητες του ΕΠ-ΕΠ είναι σε συνάφεια και συμβάλλουν στην προώθηση των στρατηγικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (Λευκή Βίβλος), των Κοινοτικών Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών για τη

Συνοχή της Ε.Ε. για την περίοδο 2007-2013 (ΚΣΚΓ) και των ανανεωμένων στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβόνας

Επιπλέον, το ΕΠ - ΕΠ συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων που θέτει η στρατηγική «Ευρώπη 2020» ως εξής:

- Στην εξυπηρέτηση της Προτεραιότητας 2 «Βιώσιμη ανάπτυξη – με την προώθηση μιας πιο αποτελεσματικής στη χρησιμοποίηση των πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας»,
- Στην επίτευξη του Στόχου 3 «Μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 ή κατά 30%, εάν πληρούνται οι όροι: αύξηση του ποσοστού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην τελική μας κατανάλωση ενέργειας σε 20% και αύξηση κατά 20% της ενεργειακής απόδοσης» και
- Στην υποστήριξη της Εμβληματικής Πρωτοβουλίας 4 «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους».

**Σε Εθνικό επίπεδο**, οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ ευθυγραμμίζονται με τους στρατηγικούς στόχους του ΕΣΠΑ 2007-2013, με τους στόχους και τις προτεραιότητες της τομεακής πολιτικής των Μεταφορών της χώρας, καθώς και με το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ) 2011-2014.

Πιο συγκεκριμένα, η στρατηγική του Προγράμματος ευθυγραμμίζεται πλήρως με την αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ 2007-2013, καθώς το σύνολο των Αξόνων Προτεραιότητας του ΕΠ-ΕΠ συμβάλλει στην επίτευξη του Γενικού Στόχου 13 : «Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας» του ΕΣΠΑ.

Παράλληλα, παρουσιάζεται έμμεση συνάφεια με άλλους Γενικούς Στόχους του ΕΣΠΑ, όπως:

- με τον Γενικό Στόχο 1: «Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων» του ΕΣΠΑ, κυρίως με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας, η οποία διευκολύνει τη μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και κατά συνέπεια ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων,
- με τον Γενικό Στόχο 3: «Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας» του ΕΣΠΑ, κυρίως με την έννοια της γεωγραφικής διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών και επομένως, της ένταξης νέων και αναξιοποίητων πόρων στο τουριστικό προϊόν,
- με τον Γενικό Στόχο 6: «Η ψηφιακή σύγκλιση της χώρας με την ενσωμάτωση και τη συστηματική χρήση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ) στους τομείς κοινωνικής και οικονομικής δραστηριοποίησης» του ΕΣΠΑ, με παρεμβάσεις ΤΠΕ στις Οδικές και τις Θαλάσσιες Μεταφορές,
- με τον Γενικό Στόχο 9: «Προώθηση της κοινωνικής ενσωμάτωσης» του ΕΣΠΑ, καθώς συμβάλλουν στη βελτίωση της κινητικότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες με ειδικές προβλέψεις για σταθμούς και οχήματα και ευρύτερα στην άρση του κοινωνικού αποκλεισμού μέσω της βελτίωσης της προσπελασιμότητας και της διευκόλυνσης μετακίνησης του πληθυσμού και
- με τους Γενικούς Στόχους 15: «Η αειφόρος διαχείριση του Περιβάλλοντος» και 16: «Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής» του ΕΣΠΑ.

**Σε επίπεδο Προγράμματος**, οι δύο κύριοι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ ικανοποιήθηκαν σε σημαντικό βαθμό, όπως αποδεικνύεται από την επιτυχή εξυπηρέτηση των γενικών του στόχων, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται στη συνέχεια (βλ. «Επίτευξη γενικών στόχων του ΕΠ»), καθώς και από τα αναλυτικά στοιχεία που παρατίθενται στο Κεφάλαιο 3 (σε επίπεδο δεικτών εκρών και αποτελέσματος).

#### Συνοπτικά:

Σε ότι αφορά τον στρατηγικό στόχο για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, αυτός ικανοποιείται με την ολοκλήρωση των συγχρηματοδοτούμενων έργων του Προγράμματος, τα οποία - σχεδόν στο σύνολό τους -

αναπτύσσουν περαιτέρω τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών της χώρας (οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια και αεροπορικά), καθώς και κάποιες άλλες μεταφορικές υποδομές σε Εθνικό/Περιφερειακό επίπεδο. Όλες τα συγχρηματοδοτούμενα έργα του ΕΠ-ΕΠ υλοποιήθηκαν με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορία του συστήματος μεταφορών.

Επίσης, σε ότι αφορά την ικανοποίηση του 2<sup>ου</sup> στρατηγικού στόχου του Προγράμματος, με την ολοκλήρωση των συγχρηματοδοτούμενων έργων του ΕΠ-ΕΠ αναμένεται, σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας, λόγω της βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, δηλαδή της μείωσης του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, της βελτίωσης της ασφάλειας των μεταφορών και γενικότερα της αύξησης του επιπέδου εξυπηρέτησης και της συνολικής προστιθέμενης αξίας του συστήματος, με έμφαση στο οδικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο της χώρας.

Σε ότι αφορά τους δύο παράλληλους στρατηγικούς στόχους του Προγράμματος για:

(α) την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων και  
(β) την υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον,  
αυτοί εξυπηρετήθηκαν σε σημαντικό βαθμό από το ΕΠ-ΕΠ με:

- την υλοποίηση δράσεων εκσυγχρονισμού του στρατηγικού οδικού δικτύου της χώρας, με γνώμονα την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων και την προστασία περιβαλλοντικά ευαίσθητων ζωνών διέλευσης,
- την προώθηση της ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που αποτελεί το πλέον περιβαλλοντικά φιλικό μέσο μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς αγαθών.

Πιο συγκεκριμένα, ο 1<sup>ος</sup> παράλληλος στρατηγικός στόχος για την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων επιτυγχάνεται με:

- τα οδικά έργα που περιλαμβάνουν παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων της χώρας για τον περιορισμό της συμφόρησης της οδικής κυκλοφορίας και για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών (θόρυβος, ρύπανση),
- η υλοποίηση έργων που προωθούν την ολοκλήρωση των φιλο-περιβαλλοντικών σιδηροδρομικών μεταφορικών υποδομών της χώρας
- εγκατάσταση συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων

Αντίστοιχα, ο 2<sup>ος</sup> παράλληλος στρατηγικός στόχος για την υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον, έχει πλήρως επιτευχθεί, δεδομένου ότι για όλες τις συγχρηματοδοτούμενες δράσεις του ΕΠ-ΕΠ είχαν εκπονηθεί οι σχετικές περιβαλλοντικές μελέτες κατά το Ν. 4014/2011 και είχαν εγκριθεί οι Ειδικοί Περιβαλλοντικοί Όροι, που εφαρμόστηκαν και εξασφάλισαν την υλοποίηση των παρεμβάσεων με κατάλληλη μέριμνα προς το περιβάλλον (φυσικό και ανθρωπογενές).

Τέλος, σε ότι αφορά τον πρόσθετο παράλληλο στρατηγικό στόχο, σε σχέση με τη χρηματοδότηση των έργων του Προγράμματος και από ιδιωτικούς πόρους, αυτός εξυπηρετήθηκε με προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την υλοποίηση και λειτουργία των πέντε (5) έργων των Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων του Προγράμματος.

#### 1.1.1.2. Επίτευξη των γενικών στόχων του Ε.Π.

Οι γενικοί στόχοι (α), (β), (γ), (δ) και (ε) του ΕΠ-ΕΠ εξυπηρετήθηκαν στο σύνολό τους από την επίτευξη των γενικών και ειδικών στόχων ενός ή περισσότερων ΑΠ του προγράμματος (βλ. Πίνακα 1.1 του Παραρτήματος VI).

##### Ειδικότερα:

Ο **Γενικός Στόχος (α)** του ΕΠ-ΕΠ για «τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ), 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», εξυπηρετήθηκε από:

- i. το Γενικό Στόχο του ΑΠ 01-A, για την ανάπτυξη του ΔΟΔ στις Περιφέρειες του στόχου σύγκλισης (χρηματοδότηση ΕΤΠΑ) και τους αντίστοιχους ειδικούς στόχους Α1 έως
- ii. το Γενικό Στόχο του ΑΠ 07-Z, για την ανάπτυξη του ΔΟΔ στο σύνολο της χώρας (χρηματοδότηση ΤΣ).

Εκτιμάται ότι ο γενικός στόχος (α) του ΕΠ-ΕΠ έχει ικανοποιηθεί, δεδομένου ότι επιτεύχθηκαν οι αντίστοιχοι γενικοί στόχοι των ΑΠ 01-A και ΑΠ 07-Z, καθώς οι πράξεις που υλοποιήθηκαν με τη συγχρηματοδότηση του ΕΠ-ΕΠ ικανοποίησαν όλους τους αντίστοιχους σχετικούς ειδικούς στόχους των δύο ΑΠ, οι οποίοι είχαν τεθεί ειδικά για το σκοπό αυτό (βλ. ανάλυση στο Κεφάλαιο 3).

Πιο συγκεκριμένα:

Η επιδιωκόμενη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας επιτυγχάνεται με την ολοκλήρωση τμημάτων του ΔΟΔ, συνολικού μήκους 628,7 χλμ. (τιμή που προκύπτει από τις ολοκληρωμένες πράξεις του ΕΠ-ΕΠ) , με προδιαγραφές (κατά περίπτωση) σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων δύο ή τριών λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδας έκτακτης ανάγκης, διαχωρισμό των ρευμάτων κυκλοφορίας με προστατευτικό στηθαίο ασφαλείας, πλήρη έλεγχο των προσβάσεων με ανισόπεδους κόμβους για την ανεμπόδιστη εξυπηρέτηση των στρεφουσών κινήσεων, σημαντικά συνοδά έργα για τη συμβατότητα με τη λειτουργία άλλων μέσων μεταφοράς, την αποκατάσταση του τοπικού οδικού δικτύου, καθώς και της επικοινωνίας των περιοχών που βρίσκονται εκατέρωθεν των αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάστηκαν.

Επισημαίνεται ότι, μετά την ολοκλήρωση και του ημιτελούς (κατά την υποβολή της παρούσας τελικής έκθεσης) έργου επί του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης, το συνολικό μήκος του ολοκληρωμένου ΔΟΔ από το ΕΠ-ΕΠ θα ανέρχεται σε 637,8 km, τιμή που ταυτίζεται με τον αντίστοιχο δείκτη εκρών του Προγράμματος.

Έτσι, με την ολοκλήρωση των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων του ΕΠ-ΕΠ, οι οποίες είναι σε συνέργεια με αντίστοιχες δράσεις προηγούμενων Προγραμματικών Περιόδων αλλά και με δράσεις των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της ΠΠ 2007-2013, τίθεται σε πλήρη λειτουργία του βασικού (core) ΔΟΔ της χώρας ως προς το στρατηγικό πυρήνα του, που αποτελείται από το τραπεζοειδές σχήμα των αυτοκινητοδρόμων μεταξύ της Αθήνας, της Πάτρας (Ρίο), των Ιωαννίνων, της Θεσσαλονίκης (Κλειδί) και πάλι της Αθήνας.

Το τετράπλευρο αυτό σύστημα των τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων ΠΑΘΕ-ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ – ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ -ΠΑΘΕ, περικλείει και εξυπηρετεί τον κεντρικό πυρήνα του ηπειρωτικού κορμού της χώρας, ενώ η λειτουργία του επιπλέον εξασφαλίζει τη βελτίωση της προσπελασιμότητας όλων των λοιπών ηπειρωτικών περιοχών, ως ακολούθως:

- οι περιοχές της Κεντρικής Μακεδονίας ανατολικά της Θεσσαλονίκης και οι περιοχές της Ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης, εξυπηρετούνται μέσω του συνεχιζόμενου προς τα ανατολικά τμήματος της Εγνατίας οδού από Θεσσαλονίκη έως τα Ελληνο-τουρκικά σύνορα, καθώς και των αντίστοιχων καθέτων αξόνων της Εγνατίας Οδού;
- οι περιοχές δυτικά των Ιωαννίνων εξυπηρετούνται από το συνεχιζόμενα προς τα δυτικά τμήμα της Εγνατίας Οδού «Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα»,
- οι περιοχές βόρεια του τραπεζοειδούς σχήματος εξυπηρετούνται από τους αντίστοιχους κάθετους άξονες της Εγνατίας Οδού;
- οι περιοχές της Πελοποννήσου εξυπηρετούνται από τον αυτ/μο Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα/Σπάρτη και από το νότιο τμήμα της Ιόνιας οδού Πάτρα-Πύργος, του οποίου η αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο προδιαγραφών θα συγχρηματοδοτηθεί από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020.

Πέραν των ανωτέρω, η ολοκλήρωση τμήματος του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) με πόρους του ΕΠ-ΕΠ, αποτελεί κλάδο πύκνωσης του δικτύου του κεντρικού πυρήνα για εξυπηρέτηση των εσωτερικών περιοχών του στην περιοχή της Θεσσαλίας.

Τέλος, η ολοκλήρωση τμημάτων του ΒΟΑΚ και του ΝΟΑΚ στην Κρήτη έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της οδικής ασφάλειας σε σημεία με αυξημένα ατυχήματα, καθώς και τη μείωση της επιβάρυνσης (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση, θόρυβος) στις κατοικημένες περιοχές.

Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, η ολοκλήρωση των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων του ΕΠ-ΕΠ, ως επί τω πλείστον επί του ΔΟΔ της χώρας, επιτυγχάνει:

- ✓ τη λειτουργική ενοποίηση των υφιστάμενων αυτοκινητόδρομων προηγούμενων περιόδων με τα νέα κατασκευασμένα τμήματα και την ένταξή τους στο λειτουργικό σύστημα του ΔΟΔ
- ✓ την εξασφάλιση άμεσης πρόσβασης από/προς τις κύριες πύλες της χώρας και εκείθεν με τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης,
- ✓ τη βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με γειτονικές χώρες-μέλη της Ε.Ε. και των Δυτικών Βαλκανίων, μέσω ενίσχυσης της ανάπτυξης Διευρωπαϊκών Διαδρόμων μεταφορών (Orient-East/Med Corridor) και λοιπών διασυνοριακών αξόνων,
- ✓ την ενίσχυση της ανάπτυξης κύριων πυλών της χώρας στο πλαίσιο του ανταγωνισμού του συστήματος διεθνών μεταφορών,
- ✓ τη διευκόλυνση της διασύνδεσης των διαμερισμάτων και Περιφερειών της χώρας μεταξύ τους και με τη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας,
- ✓ τη διασύνδεση απομονωμένων περιοχών της χώρας με την υπόλοιπη χώρα και το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών,
- ✓ την ευχερέστερη σύνδεση πολλών περιφερειακών ενοτήτων (νομών) της χώρας, περιλαμβανομένης της Κρήτης και των νησιωτικών περιοχών του Ιονίου,

Επιπλέον, οι συγχρηματοδοτούμενες δράσεις των ΑΠ 01-Α και 07-Ζ του ΕΠ-ΕΠ συμβάλλουν σημαντικά:

- ✓ στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, με τον εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου και τη διαμόρφωση συνθηκών απρόσκοπτης και ασφαλούς διέλευσης περιοχών που έως σήμερα εξυπηρετούνται από δίκτυο μειωμένης οδικής ασφάλειας,
- ✓ στη βελτίωση της εξυπηρέτησης των χρηστών των αυτοκινητόδρομων, μέσω της αξιοποίησης τεχνολογιών αιχμής για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την ενημέρωση των



χρηστών, τη συντήρηση των αυτοκινητόδρομων, τη συλλογή των διοδίων (διαλειτουργικότητα) και τη συλλογή κυκλοφοριακών στοιχείων,

- ✓ στη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης (ρύπανση, θόρυβος, συνθήκες συμφόρησης) των κατοικημένων περιοχών που παρακάμπτονται, με μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας.

Τέλος, με την ολοκλήρωσή τους ενισχύεται:

- ✓ η οικονομική ανάπτυξη της χώρας με ιδιαίτερη έμφαση σε πολλές υστερούσες περιοχές της,
- ✓ η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας,
- ✓ η ελκυστικότητα των παραγωγικών δραστηριοτήτων των περιοχών επιρροής των έργων (λόγω εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης και του αντίστοιχου κοινωνικο-οικονομικού κόστους)
- ✓ η ελκυστικότητα των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος προς τις περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (Μετέωρα, λίμνη Ταυρωπού, κοιλάδα Τεμπών, κ.α.) και ιστορικού ενδιαφέροντος (Μετέωρα, Σπάρτη, Μεσσήνη, κ.α.).

**Ο Γενικός Στόχος (β)** του ΕΠ-ΕΠ για *«την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου στην κατεύθυνση ενίσχυσης των καθαρών μέσων μεταφοράς με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας»*, εξυπηρετήθηκε από:

- το Γενικό Στόχο του ΑΠ 02-Β, για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου στις ηπειρωτικές Περιφέρειες του στόχου σύγκλισης (χρηματοδότηση ΕΤΠΑ) και
- το Γενικό Στόχο του ΑΠ 08-Η, για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, με προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ/Π (χρηματοδότηση ΤΣ).

Εκτιμάται ότι ο γενικός στόχος (β) του ΕΠ-ΕΠ ικανοποιείται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην 3η Αναθεώρηση του Προγράμματος.

Οι δράσεις που υλοποιήθηκαν με συγχρηματοδότηση από τους δύο προαναφερόμενους ΑΠ του ΕΠ-ΕΠ περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση της κατασκευής/αναβάθμισης τμημάτων σύγχρονων σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας κατά μήκος του ΠΑΘΕΠ με διασφάλιση της διαλειτουργικότητας τους, καθώς και την ολοκλήρωση της υποδομής νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων σε επιλεγμένα σημαντικά τμήματα του ΠΑΘΕΠ (π.χ. τμήμα Τιθορέα - Λιανοκλάδι – Δομοκός, τμήμα Κιάτο-Ροδοδάφνη, τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη), προκειμένου αυτά να ολοκληρωθούν με πόρους της ΠΠ 2014-2020 ή με εθνικούς πόρους. Τέλος, συγχρηματοδοτήθηκαν επιμέρους δράσεις για την εξάλειψη σημείων συμφόρησης επί του υφιστάμενου δικτύου, καθώς και για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και της διατροπικότητας του κύριου σιδηροδρομικού άξονα και του υποσυστήματος τηλεδιοίκησης/σηματοδότησης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους (ημιτελή έργα).

Με την ολοκλήρωση των προαναφερόμενων παρεμβάσεων, είτε με πόρους της ΠΠ 2014-2020, είτε με εθνικούς πόρους για τα ημιτελή έργα του Προγράμματος, επιδιώκεται η ολοκλήρωση του κεντρικού άξονα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας ΠΑΘΕ/Π, οποίος μετατρέπεται σε διπλή Σιδηροδρομική Γραμμή υψηλής ταχύτητας με ηλεκτροκίνηση και σύγχρονα συστήματα τηλεδιοίκησης / σηματοδότησης για την αποτελεσματική διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται:

- ✓ η συμπλήρωση των ασυνεχειών των δικτύων μεταφορών και των μεταφορικών υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος,
- ✓ η μείωση του χρόνου και του κόστους μετακίνησης (προσώπων και αγαθών),
- ✓ η βελτίωση του επιπέδου σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης
- ✓ η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας

**Ο Γενικός Στόχος (γ)** του ΕΠ-ΕΠ για «τη βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας», εξυπηρετήθηκε από:

- i. το Γενικό Στόχο του ΑΠ 03-Γ, για τη βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών (χρηματοδότηση ΕΤΠΑ) και
- ii. το Γενικό Στόχο του ΑΠ 09-Θ, για τη βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας με την ανάπτυξη Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας (χρηματοδότηση ΤΣ).

Εκτιμάται ότι ο γενικός στόχος (γ) του ΕΠ-ΕΠ ικανοποιείται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην 3η Αναθεώρηση του Προγράμματος.

Οι δύο προαναφερόμενοι ΑΠ συγχρηματοδότησαν παρεμβάσεις που αναβαθμίζουν τις λιμενικές υποδομές σε επιλεγμένα Διευρωπαϊκά λιμάνια της χώρας, προκειμένου να εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων, υπό το πλαίσιο της βελτίωσης του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών.

Ο συνδυασμός των δράσεων των δύο ΑΠ είχε ως αποτέλεσμα να υλοποιηθούν παρεμβάσεις σε 4 λιμάνια της χώρας, οι οποίες είχαν ξεκινήσει στο πλαίσιο του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ 2000-2006. Μία εξ αυτών (στο λιμάνι Καβάλας) ολοκληρώνεται με εθνικούς πόρους ως ημιτελές έργο.

Σε ότι αφορά τον επιδιωκόμενο στόχο για τη βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, υλοποιήθηκε μία οριζόντια δράση σχετική με τον εκσυγχρονισμό του φαρικού δικτύου των ελληνικών θαλασσών.

Η ολοκλήρωση των προαναφερόμενων παρεμβάσεων επιτυγχάνει:

- ✓ τη διευκόλυνση της χωροθέτησης και τον έλεγχο των βασικών λειτουργιών ενός βασικού (core) Διευρωπαϊκού λιμένα / πύλης της χώρας (λιμένας Πάτρας) δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για τη μελλοντική περαιτέρω ανάπτυξή του,
- ✓ τη συνέχιση της ανάπτυξης κατάλληλων λιμενικών υποδομών σε επιλεγμένα Διευρωπαϊκά λιμάνια της χώρας (Λ. Μυκόνου, Λ. Μεστών Χίου, Λ. Καβάλας), που έχουν σημαντικό ρόλο στις επιβατικές ή/και στις εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές
- ✓ την αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ασφάλειας στους χρήστες όλων των προαναφερόμενων διευρωπαϊκών λιμένων,
- ✓ την ενίσχυση της ασφάλειας των ακτοπλοϊκών συνδέσεων σε μεγάλο αριθμό δρομολογίων από/προς τους λιμένες της νησιωτικής χώρας.

Επιπλέον, , με την ολοκλήρωσή των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων των ΑΠ 03-Γ και 09-Θ του ΕΠ-ΕΠ ενισχύεται:

- ✓ η δυνατότητα συμμετοχής κατάλληλων λιμένων στις θαλάσσιες λεωφόρους της Μεσογείου
- ✓ η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, ιδιαίτερα στα ηπειρωτικά λιμάνια.

Ο **Γενικός Στόχος (δ)** του ΕΠ-ΕΠ για την «ανάπτυξη/αναβάθμιση του δικτύου αεροπορικών μεταφορών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών» εξυπηρετήθηκε από:

- i. τον ταυτόσημο Γενικό Στόχο του ΑΠ 04-Δ και του ΑΠ 10-Ι, για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού δικτύου αεροπορικών μεταφορών με την αναβάθμιση σημαντικών αεροδρομίων της χώρας, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών (ΑΠ Δ - χρηματοδότηση ΕΤΠΑ και ΑΠ Ι - χρηματοδότηση ΤΣ).

Εκτιμάται ότι ο γενικός στόχος (δ) του ΕΠ-ΕΠ ικανοποιείται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην 3η Αναθεώρηση του Προγράμματος.

Οι δύο προαναφερόμενοι ΑΠ συγχρηματοδότησαν παρεμβάσεις που αναβαθμίζουν/επεκτείνουν τις υποδομές σε επιλεγμένους Διευρωπαϊκούς αερολιμένες της χώρας, προκειμένου αυτοί να εξυπηρετούν τις ανάγκες υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών και τις ανάγκες αυξημένης επιβατικής κίνησης. Ταυτόχρονα, οι συγχρηματοδοτούμενες παρεμβάσεις βελτιώνουν τα επίπεδα ασφάλειας των χρηστών/επιβατών.

Ο συνδυασμός των δράσεων των δύο ΑΠ είχε ως αποτέλεσμα να υλοποιηθούν νέες παρεμβάσεις σε δύο διευρωπαϊκούς αερολιμένες της χώρας, και να συνεχίσουν οι εργασίες σε έναν αερολιμένα του βασικού Διευρωπαϊκού δικτύου της χώρας (αεροδρόμιο Μακεδονία), οι οποίες είχαν ξεκινήσει στο πλαίσιο της ΠΠ 2000-2006. Το εν λόγω έργο ολοκληρώνεται με εθνικούς πόρους ως ημιτελές έργο. Επίσης, συγχρηματοδοτήθηκε οριζόντια δράση για τη βελτίωση της ασφάλειας των επιβατών, μέσω της προμήθειας και εγκατάστασης ακτινοσκοπικών συσκευών ελέγχου αποσκευών και μέτρων προστασίας των χώρων σε περιφερειακά αεροδρόμια.

Η ολοκλήρωση των προαναφερόμενων παρεμβάσεων επιτυγχάνει:

- ✓ την ενίσχυση της δυνατότητας της χώρας για απ' ευθείας συνδέσεις με τις χώρες μελλοντικής προέλευσης των επισκεπτών της
- ✓ τη βελτίωση της χωρητικότητας και της αποδοτικότητας ενός βασικού αερολιμένα για την προσέλκυση όλων των κατηγοριών πτήσεων,
- ✓ την εξοικονόμηση κόστους λειτουργίας αεροσκαφών συνδεδεμένων πτήσεων με άλλους αερολιμένες,
- ✓ τη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακίνησης (προσώπων και αγαθών)
- ✓ τη βελτίωση του επιπέδου αεροπορικής εξυπηρέτησης των επιβατών
- ✓ τη βελτίωση ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών

Ο Γενικός Στόχος (ε) του ΕΠ-ΕΠ για την «*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*», εξυπηρετήθηκε στο πλαίσιο των γενικών και ειδικών στόχων όλων των ΑΠ του ΕΠ-ΕΠ, όπως προκύπτει από τον Πίνακα 1.1 του Παραρτήματος VI, και τις σχετικές αναφορές στο Κεφάλαιο 3.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα για την επίτευξη των γενικών στόχων (α), (β), (γ) και (δ), όλες οι συγχρηματοδοτούμενες δράσεων υποδομών μεταφορών των ΑΠ 01-Α, 02-Β, 03-Γ, 04-Δ, 07-Ζ, 08-Η, 09-Θ και 10-Ι συνέβαλαν στην - σε μεγάλο βαθμό - επίτευξη του στόχου ασφάλειας του συστήματος μεταφορών.

Πέραν των ανωτέρω, από πόρους του Προγράμματος συγχρηματοδοτήθηκαν συγκεκριμένες δράσεις απολύτως στοχευμένες στη βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, όπως:

- Παρεμβάσεις για την άρση επικινδυνότητας κόμβων και διαβάσεων πεζών στην υφιστάμενη Εθνική Οδό Αντίρριο – Ιωάννινα,

- Παρεμβάσεις για τη βελτίωση του οδικού δικτύου των νομών Φθιώτιδας, Ευρυτανίας, Αιτωλοακαρνανίας, Μεσσηνίας, Αρκαδίας και Λασιθίου,
- Η προμήθεια ολοκληρωμένου συστήματος συλλογής και διαχείρισης δεδομένων τροχαίων ατυχημάτων και φορητού εξοπλισμού ελέγχου της κυκλοφορίας.
- Η προμήθεια προσομοιωτών εκπαίδευσης και ειδικού εξοπλισμού για την αντιμετώπιση ατυχημάτων μεταφορών.

Αναλυτικότερη αναφορά περιλαμβάνεται στο Κεφάλαιο 3.

#### 1.1.1.3. Τύπος των χρηματοδοτούμενων δράσεων – τρόπος υλοποίησης

Το ΕΠ-ΕΠ περιλαμβάνει δράσεις που χρηματοδοτούνται είτε από το ΕΤΠΑ είτε από το Ταμείο Συνοχής, ως:

- Έργα υποδομών Μεταφορών με Δημόσια Χρηματοδότηση
- Έργα υποδομών Μεταφορών με Δημόσια Χρηματοδότηση και Ιδιωτική Συμμετοχή
- Έργα υποδομών Μεταφορών που αποτελούν συμβατή κρατική ενίσχυση
- Δράσεις Τεχνικής Υποστήριξης

Με βάση τα απολογιστικά στοιχεία του ΟΠΣ, όπως αυτά καταγράφονται στο Κεφάλαιο 3, ο αριθμός των ενταγμένων πράξεων ανέρχεται συνολικά σε 125, εκ των οποίων:

- 36 πράξεις υποδομών Μεταφορών με Δημόσια Χρηματοδότηση
- 5 πράξεις υποδομών Μεταφορών με Δημόσια Χρηματοδότηση και Ιδιωτική Συμμετοχή
- 8 πράξεις υποδομών Μεταφορών που αποτελούν συμβατή κρατική ενίσχυση
- 76 πράξεις Τεχνικής Υποστήριξης

Οι 5 πράξεις υποδομών Μεταφορών με Δημόσια Χρηματοδότηση και Ιδιωτική Συμμετοχή, αφορούν στις 5 Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων, μέσω των οποίων κινητοποιούνται τα ιδιωτικά κεφάλαια του Προγράμματος, τα οποία συμπληρώνουν την κοινοτική χρηματοδότηση και τους εθνικούς πόρους.

Σε ότι αφορά τις 8 πράξεις υποδομών Μεταφορών που αποτελούν συμβατή κρατική ενίσχυση, θα πρέπει να αναφερθεί ότι μετά τη δικαστική απόφαση στην υπόθεση Leipzig – Halle (Μάρτιος 2011) προέκυψε η υποχρέωση εξέτασης των έργων υποδομής που παράγουν έσοδα ως προς τη συμβατότητα της χορηγούμενης ενίσχυσης με την κοινοτική νομοθεσία. Για τα έργα του ΕΠ-ΕΠ που ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής αυτής της απόφασης, εστάλησαν στη Γενική Δ/ση Ανταγωνισμού (DG Comp) οι απαραίτητες πληροφορίες για την εξέτασή τους και στη συνέχεια εκδόθηκαν αποφάσεις περί συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων σύμφωνα με το άρθρο 107.3.γ της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Οι πράξεις αυτές λειτουργούν συμπληρωματικά με τις αντίστοιχες πράξεις υποδομών Μεταφορών με Δημόσια Χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου των εξής 8 έργων:

- Αποπεράτωση Οδικού Άξονα «Ελευσίνα – Κόρινθος - Πάτρα
- Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητόδρομου "Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης)- Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα"
- Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνιάδα - Τρίκαλα»
- Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου: Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία –Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί»
- Ολοκλήρωση αναβάθμισης Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)

- Επέκταση αεροσταθμού, λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις και διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου στον κρατικό αερολιμένα Χανίων 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ'
- Επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών και νέου συνδετήριου τροχόδρομου στον κρατικό αερολιμένα Σκιάθου
- Αναβάθμιση του Λιμένα Μυκόνου

Η συνολική εικόνα του Προγράμματος όσον αφορά τις 125 συγχρηματοδοτούμενες πράξεις του (mis), είναι η εξής:

- 49 πράξεις (mis) αφορούν σε 42 έργα υποδομών μεταφορών ως ακολούθως:
  - Από 29 πράξεις (mis) υποδομών Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων 6 πράξεων (mis) Κρατικών Ενισχύσεων, έχουν συγχρηματοδοτηθεί τα 22 Μεγάλα Έργα του Προγράμματος (βλ. Κεφάλαιο 4).
  - Από 20 πράξεις (mis) υποδομών Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων 2 πράξεων (mis) Κρατικών Ενισχύσεων, έχουν συγχρηματοδοτηθεί 20 συνήθη έργα/προμήθειες.
- 76 πράξεις (mis) αφορούν σε δράσεις Τεχνικής Βοήθειας.

#### 1.1.1.4. Εκχώρηση Διαχείρισης πόρων του ΕΠ-ΕΠ στην τ. ΕΔΑ Μεταφορών

Στα πλαίσια υλοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» η Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π. (τέως ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ), εκχώρησε στην Ειδική Υπηρεσία «Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών» (τέως ΕΔΑ Μεταφορών) αρμοδιότητες διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013». Με την εκχώρηση η Ειδική Υπηρεσία «Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών» ανέλαβε τη διαχείριση μέρους του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που αφορούσε στο αντικείμενο των Αξόνων Προτεραιότητας:

1. Άξονας Προτεραιότητας 02-B - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ
  - Κωδικός θέματος προτεραιότητας 17 «Σιδηρόδρομοι TEN-T»
2. Άξονας Προτεραιότητας 08-H - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π
  - Κωδικός θέματος προτεραιότητας 17 «Σιδηρόδρομοι (TEN-T)»
3. Άξονας Προτεραιότητας 04-Δ - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ
  - Κωδικός θέματος προτεραιότητας 29 «Αερολιμένες»
4. Άξονας Προτεραιότητας 10-Ι - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
  - Κωδικός θέματος προτεραιότητας 29 «Αερολιμένες»

καθώς και μέρος των πόρων των Αξόνων Τεχνικής υποστήριξης για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης εφαρμογής των παραπάνω Αξόνων Προτεραιότητας:

5. Άξονας Προτεραιότητας 06-ΣΤ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ
  - Κωδικός θέματος προτεραιότητας 85 «Προετοιμασία, εφαρμογή, παρακολούθηση και επιθεώρηση»
  - Κωδικός θέματος προτεραιότητας 86 «Αξιολόγηση και μελέτες, πληροφορίες και επικοινωνία»
6. Άξονας Προτεραιότητας 13-ΙΓ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

- Κωδικός θέματος προτεραιότητας 85 «Προετοιμασία, εφαρμογή, παρακολούθηση και επιθεώρηση»
- Κωδικός θέματος προτεραιότητας 86 «Αξιολόγηση και μελέτες, πληροφορίες και επικοινωνία»

Καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, υπήρξε διαρκής και αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ και τ. ΕΔΑΜ για τις ανάγκες παρακολούθησης και διαχείρισης των πράξεων των οποίων η διαχείριση εκχωρήθηκε στην τ. ΕΔΑΜ, μέχρι την ενοποίηση των δύο υπηρεσιών στην ενιαία ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (Δεκέμβριος 2014). Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η συνεργασία κατά την εκπόνηση των ετήσιων Εκθέσεων προόδου του ΕΠ-ΕΠ, κατά την προετοιμασία των Επιτροπών Παρακολούθησης του Προγράμματος, κατά την προετοιμασία και των τεχνικών και ετήσιων συναντήσεων με την Ε. Επιτροπή, καθώς και κατά τις περιόδους αξιολόγησης ή/και αναθεώρησης του Προγράμματος.

Σύμφωνα με την 3η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, η συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη του Προγράμματος που έχει κατανεμηθεί στους Άξονες Προτεραιότητας αρμοδιότητας της τ. ΕΔΑ Μεταφορών αφορά:

- στο ΕΤΠΑ, για τους ΑΠ 02-Β και 04-Δ, το ποσό των 186 εκατ. € και μέρος του ΑΠ 06-ΣΤ για την Τεχνική Υποστήριξη των 2 ΑΠ.
- στο Ταμείο Συνοχής, για τους ΑΠ 08-Η και 10-Ι, το ποσό των 424.000.000€ και μέρους του ΑΠ 13-ΙΓ για την Τεχνική Υποστήριξη των 2 ΑΠ.

Αφενός η επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί κατά την 3η Αναθεώρηση του Προγράμματος και αφετέρου η απορρόφηση των διαθέσιμων πόρων στους σχετικούς ΑΠ σχεδόν στο σύνολό τους, καθιστούν ως επιτυχή την επιλογή εκχώρησης αρμοδιοτήτων στην τ. ΕΔΑΜ.

#### 1.1.1.5. Συνοπτική αποτύπωση των έργων «γέφυρα» (bridging) από τα ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ ΣΑΑΣ (του Γ' ΚΠΣ 2000-2006) στο ΕΠ-ΕΠ 2007-2013.

Από τον αρχικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΕΠ αλλά και στις Αναθεωρήσεις του, πρωταρχικός στόχος υπήρξε η συμπλήρωση του δικτύου υποδομών μεταφορών της χώρας, με δράσεις που συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών και στην ολοκλήρωση των παρεμβάσεων επί του ΔΔΜ.

Αρκετές εξ' αυτών είχαν ξεκινήσει να υλοποιούνται στο Γ' ΚΠΣ 2000-2006, στο πλαίσιο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων Ε.Π. «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΕΝΕΣ, ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) και ΕΠ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ» (ΕΠ-ΣΑΑΣ). Έτσι, στη στοχοθεσία του Προγράμματος (γενική και ειδική) και στην επίτευξή της αποτυπώνεται αυτή η προτεραιότητα.

Στον Πίνακα 1.2 του Παραρτήματος VI καταγράφονται τα έργα «Bridging» από τα ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ 2000-2006 στο ΕΠ-ΕΠ 2007-2013. Σύμφωνα με αυτόν από τις 28 πράξεις των δύο (2) ΕΠ του Γ' ΚΠΣ, που εντάχθηκαν ως έργα «γέφυρες» (bridging) στο ΕΠ-ΕΠ, οι 24 ολοκληρώθηκαν μέχρι την υποβολή της παρούσας τελικής έκθεσης, ενώ οι υπόλοιπες 4 θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους ως ημιτελή έργα.

Στον ίδιο πίνακα, για λόγους πληρότητας της πληροφορίας, περιλαμβάνονται και τα υπόλοιπα έργα «γέφυρες» (bridging) από τα ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ 2000-2006 που ολοκληρώνονται από πόρους άλλων ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013.

#### 1.1.1.6. Σημαντικά επιτεύγματα του Ε.Π.

Κατά την εφαρμογή του ΕΠ-ΕΠ αξιοποιήθηκε, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, το σύνολο των διαθέσιμων Κοινοτικών πόρων, σε συνδυασμό με επιπλέον εθνικούς πόρους, για την εξυπηρέτηση

των προτεραιοτήτων που τέθηκαν στο πλαίσιο της 3ης Αναθεώρησης του Προγράμματος και την ικανοποίηση των αντίστοιχων γενικών και ειδικών στόχων του.

Έτσι, η εικόνα που αποτυπώνεται στο τελικό αίτημα πληρωμής του Προγράμματος, αναλυμένη σε ποσοστά ανά τομέα του ΕΠ-ΕΠ επί του συνόλου των πληρωμών (ΣΔΔ) που καταχωρήθηκαν στο ΟΠΣ για την υλοποίηση των έργων του Προγράμματος (συμπεριλαμβανομένης της υπερδέσμευσης), είναι η εξής:

Για έργα οδικών μεταφορών αξιοποιήθηκε το 85% των πόρων που δαπανήθηκαν (71% για τα έργα των 5 Συμβάσεων παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων και 14% για τα λοιπά οδικά έργα).

Για έργα σιδηροδρομικών μεταφορών αξιοποιήθηκε το 11% των πόρων που δαπανήθηκαν.

Για έργα αεροπορικών μεταφορών αξιοποιήθηκε το 2% των πόρων που δαπανήθηκαν.

Για έργα θαλάσσιων μεταφορών αξιοποιήθηκε το 1% των πόρων που δαπανήθηκαν.

Για έργα Τεχνικής Βοήθειας αξιοποιήθηκε το 1% των πόρων που δαπανήθηκαν.

Από τα ανωτέρω προκύπτει σαφώς, ότι – σύμφωνα με την 3η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ – το μεγαλύτερο μέρος των διαθέσιμων πόρων του Προγράμματος, σε συνδυασμό με επιπλέον εθνικούς πόρους, αξιοποιήθηκαν για την ολοκλήρωση των 5 Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων, η υλοποίηση των οποίων είχε ξεκινήσει από το Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ).

Παράλληλα, με πόρους του Προγράμματος και εθνικούς πόρους ολοκληρώθηκαν οδικά έργα, σιδηροδρομικά έργα, έργα αεροδρομίων και λιμενικά έργα “γέφυρες» (bridging) από το Γ'ΚΠΣ, ώστε να επιτευχθούν στο σύνολό τους τα αποτελέσματα σημαντικών επενδύσεων, που είχαν ξεκινήσει κατά το παρελθόν, στο σύστημα μεταφορών της χώρας.

Επιπρόσθετα, με συγχρηματοδότηση του ΕΠ-ΕΠ υλοποιήθηκαν στο σύνολο τους, ή κατά την Α' φάση τους, νέες παρεμβάσεις στο οδικό, σιδηροδρομικό και αεροπορικό διευρωπαϊκό δίκτυο.

Με τις παρεμβάσεις αυτές ολοκληρώνεται το βασικό (Core) καθώς και επιλεγμένα τμήματα του αναλυτικού οδικού διευρωπαϊκού δικτύου της χώρας, συμπληρώνεται ο κεντρικός πυρήνας του στρατηγικού οδικού δικτύου της χώρας και διευκολύνονται οι οδικές συνδέσεις του συνόλου των ηπειρωτικών περιοχών της. Η υλοποίηση των δράσεων του ΕΠ-ΕΠ, μεταξύ των άλλων θετικών αποτελεσμάτων, μειώνει τους χρόνους οδικής σύνδεσης των μητροπολιτικών κέντρων της χώρας μεταξύ τους και ανάμεσα στα λοιπά μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Αθήνα – Πάτρα, Αθήνα – Καλαμάτα/Σπάρτη, Αθήνα – Λαμία, Πάτρα – Ιωάννινα, Θεσσαλονίκη – Ιωάννινα, Λαμία – Τρίκαλα, Λαμία – Λάρισα, κ.α). Οι διασυνδέσεις των αστικών αυτών περιοχών καλύπτουν το μεγαλύτερο ποσοστό των υπεραστικών μετακινήσεων της ηπειρωτικής χώρας. Οι αναμενόμενες ωφέλειες από τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και τα συνολικά αναμενόμενα αποτελέσματα του Προγράμματος (όπως αναλυτικά παρατίθεται ανωτέρω στην επίτευξη του γενικού στόχου α), εκτιμώνται ως πολύ σημαντικές και με θετικές επιπτώσεις εθνικής εμβέλειας.

Εκτός από το οδικό διευρωπαϊκό δίκτυο, αναπτύσσεται περαιτέρω το βασικό (core) σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π (βλ. ανωτέρω επίτευξη γενικού στόχου β) με πόρους του χρηματοδοτικού εργαλείου CEF 2014-2020 (βλ. Κεφάλαιο 1.7 της παρούσας), καθώς και με πόρους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ του ΕΣΠΑ 2014-2020. Ο επιδιωκόμενος εκσυγχρονισμός του κεντρικού άξονα ως τμήμα του βασικού (core) Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας, δημιουργεί τις απαραίτητες συνθήκες για την ενίσχυση των καθαρών μέσων μεταφοράς του συστήματος μεταφορών της χώρας και την εκτροπή σημαντικού ποσοστού της επιβατικής και εμπορευματικής ζήτησης μεταφορών από το οδικό δίκτυο στο σιδηρόδρομο. Η εκτροπή αυτή εκτός των ωφελειών από τις οικονομίες κλίμακας του μέσου, αναμένεται να έχει επίσης θετικές επιπτώσεις στο

περιβάλλον από τον περιορισμό της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης των περιοχών διέλευσης των οδικών αξόνων και ιδιαίτερα αυτών με αυξημένη χρήση από τη βαριά κυκλοφορία.

Επίσης, με τη χρήση περιορισμένων πόρων – σε σχέση με το μέγεθος του Προγράμματος - ολοκληρώνονται και αξιοποιούνται επιλεγμένοι λιμένες και αερολιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας, μεταξύ των οποίων και δύο που αντιστοιχούν σε κόμβους του βασικού διευρωπαϊκού δικτύου (Λιμένας Πάτρας και αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης ΚΑΘΜ, βλ. ανωτέρω επίτευξη γενικών στόχων γ και δ), οι οποίοι βελτιώνουν το σύστημα θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών της χώρας και την ποιότητα εξυπηρέτησης των χρηστών/επιβατών τους. Επιπλέον, με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ενίσχυση του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών (θαλάσσιων/αεροπορικών-σιδηροδρομικών), που αποτελεί πρωταρχικό στόχο της Ευρωπαϊκής πολιτικής στο τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

Τέλος, το σύνολο των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας του συνολικού συστήματος μεταφορών ((βλ. ανωτέρω επίτευξη γενικού στόχου ε).

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, αναμένεται - σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα - η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας, λόγω της βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, δηλαδή της μείωσης του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, της βελτίωσης της ασφάλειας των μεταφορών και γενικότερα της αύξησης του επιπέδου εξυπηρέτησης και της συνολικής προστιθέμενης αξίας του συστήματος, με έμφαση στο οδικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο της χώρας.

Πέραν όλων των ανωτέρω, η εμπροσθοβαρής απόδοση της Κοινοτικής Συνδρομής του ΕΠ-ΕΠ βοήθησε στην ενίσχυση της ρευστότητας της χώρας και στην απρόσκοπτη υλοποίηση των έργων του Προγράμματος (βλ. ανάλυση Κεφαλαίου 1.1.6). Έμμεσα βοήθησε και στην άμβλυνση του δημοσιονομικού προβλήματος της χώρας, λόγω διάχυσης στην εσωτερική αγορά των αντίστοιχων πόρων που απορροφήθηκαν κάθε έτος από το Πρόγραμμα.

Ολοκληρώνοντας, ως επιτελικό επίτευγμα του ΕΠ-ΕΠ θα πρέπει να καταγραφεί η αξιοποίηση σημαντικών ιδιωτικών κεφαλαίων για την ολοκλήρωση των πέντε (5) Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων.

#### 1.1.1.7. Ενημέρωση ως προς την οικονομική πρόοδο του Προγράμματος

Στο πλαίσιο του ΕΠ δημοσιοποιήθηκαν 40 προσκλήσεις έργων υποδομών μεταφορών συνολικού προϋπολογισμού ΣΔΔ 4.160.160.864€, εξαντλώντας το διαθέσιμο ποσό Κοινοτικής Συνδρομής του Προγράμματος.

Ο αριθμός των ενταγμένων πράξεων ανέρχεται σε 125, εκ των οποίων 76 αφορούν σε δράσεις Τεχνικής Βοήθειας και 49 αφορούν σε δράσεις υποδομών μεταφορών. Από αυτές, 5 πράξεις αποτελούν «τμηματοποιημένα» (Phasing) έργα, ενώ 8 πράξεις έχουν χαρακτηριστεί ως ημιτελείς και θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους.

Οι συνολικές συγχρηματοδοτούμενες νομικές δεσμεύσεις του Προγράμματος ανέρχονται σε 4.748.329.152,53€.

Το ύψος των συγχρηματοδοτούμενων δαπανών, σύμφωνα με το τελευταίο αίτημα πληρωμής, ανέρχεται σε 4.528.019.219,66€.



## Πίνακας Απολογιστικών Οικονομικών Στοιχείων Εφαρμογής ΕΠ-ΕΠ ανά ΑΠ

	ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
ΑΠ 01 Α	1.747.500.000	9	1.747.500.000	18	2.217.406.043,92	2.127.999.762,39	1.981.506.945,33
ΑΠ 02 Β	126.000.000	1	126.000.000	2	112.257.891,09	112.257.891,07	110.607.166,68
ΑΠ 03 Γ	24.000.000	1	24.000.000	3	36.984.449,82	30.044.578,98	23.072.759,37
ΑΠ 04 Δ	60.000.000	2	60.000.000	2	93.987.525,67	57.045.905,46	56.888.368,03
ΑΠ 06 ΣΤ	5.500.000	4	5.500.000	20	5.364.355,24	5.364.355,24	5.334.367,62
ΑΠ 07 Ζ	1.723.660.864	12	1.723.660.864	14	1.948.594.644,43	1.943.964.370,43	1.892.057.711,50
ΑΠ 08 Η	390.000.000	2	390.000.000	4	392.634.867,27	392.634.014,45	380.487.240,84
ΑΠ 09 Θ	9.500.000	2	9.500.000,00	2	13.357.378,67	9.460.668,06	9.460.668,06
ΑΠ 10 Ι	34.000.000	4	34.000.000	4	49.348.458,04	31.870.221,87	30.924.482,38
ΑΠ 13 ΙΓ	40.000.000	3	40.000.000	56	37.735.969,58	37.687.384,58	37.679.509,85
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠ-ΕΠ</b>	<b>4.160.160.864</b>	<b>40</b>	<b>4.160.160.864</b>	<b>125</b>	<b>4.907.671.583,73</b>	<b>4.748.329.152,53</b>	<b>4.528.019.219,66</b>

### 1.1.1.8. Επίτευξη δεικτών εκροών του Προγράμματος

Για την παρακολούθηση του Προγράμματος χρησιμοποιήθηκαν οι εξής τέσσερις (4) **δείκτες εκροών κορμού (core indicators)** του ΕΠ-ΕΠ με τους κωδικούς 13, 15, 16, 18:

1. Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]
2. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ) [Κωδ. 15]
3. Κατασκευή / αναβάθμιση οδών εκτός αυτ/μων ΤΕΝ (χλμ) [Κωδ. 16]
4. Κατασκευή και αποπεράτωση σιδηροδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ) [Κωδ. 18]

Στον Πίνακα 2.1 που ακολουθεί παρουσιάζεται η ετήσια πρόοδος και ο συνολικός απολογισμός της φυσικής υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ.

**Πίνακας 2.1 – Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ  
Δείκτες Κορμού (Core Indicators)**

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα							1	9	41	41
	Στόχος										
	Αφετηρία	0									
Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ) [Κωδ. 15]	Επίτευγμα							149,29	153,88	628,69	628,69
	Στόχος										637,18
	Αφετηρία	65,65									
Κατασκευή / αναβάθμιση οδών εκτός αυτ/μων ΤΕΝ (χλμ) [Κωδ. 16]	Επίτευγμα							0	1,01	2,0	2,0
	Στόχος										1,01
	Αφετηρία	0									
Κατασκευή και αποπεράτωση σιδηροδρόμων εντός ΤΕΝ (χλμ) [Κωδ. 18]	Επίτευγμα							379,4	379,4	379,4	379,4
	Στόχος										379,4
	Αφετηρία	371									

Σημειώνεται ότι από την υλοποίηση 49 πράξεων υποδομών Μεταφορών:

- Η τιμή στόχος του δείκτη *Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων εντός TEN [Κωδ. 15]* (628,69χλμ από τιμή στόχο 637,18χλμ αυτοκινητοδρόμων του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου TEN-T), επιτυγχάνεται σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Το υπόλοιπο των 8,49 χλμ θα αποδοθεί από το ημιτελές Μεγάλο έργο του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης. Σημειώνεται ότι στην 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ υπήρχε ειδική μνεία «Στην τιμή στόχου περιλαμβάνονται για τα έργα που δεν ολοκληρώνονται μέχρι 31/12/2015 και τα τμήματα των έργων που θα δηλωθούν κατά το κλείσιμο του προγράμματος αλλά θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους είτε έως την ημερομηνία υποβολής – αποδοχής της τελικής έκθεσης εκτέλεσης του Προγράμματος, είτε ως ημιτελή μέχρι το 2019 κατά την πρόβλεψη του κανονισμού.», προκειμένου να προσμετρηθούν στη στοχοθεσία του Προγράμματος. Επισημαίνεται ότι από το σύνολο των 637,18 χλμ, τα 65,65 χλμ αποτελούν τιμή βάσης στο Πρόγραμμα, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 2.1.

- Η τιμή στόχος του δείκτη *Κατασκευή / αναβάθμιση οδών εκτός αυτών των TEN (χλμ) [Κωδ. 16]* επιτυγχάνεται στο σύνολό της.
- Η τιμή στόχος του δείκτη *Κατασκευή και αποπεράτωση σιδηροδρόμων εντός TEN [Κωδ. 18]* (379,4χλμ από ταυτόσημη τιμή στόχο 379,4χλμ σιδηροδρομικών αξόνων του σιδηροδρομικού δικτύου TEN-T) επιτυγχάνεται στο σύνολό της.

Επισημαίνεται ότι από το σύνολο των 379,4 χλμ, τα 371 χλμ αποτελούν τιμή βάσης στο Πρόγραμμα, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 2.1.

- Η τιμή στόχος του δείκτη *Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]*, επιτυγχάνεται σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Επιπλέον των προαναφερόμενων δεικτών κορμού, η παρακολούθηση της φυσικής υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ πραγματοποιήθηκε με **επιχειρησιακούς δείκτες εκροών**, οι οποίοι σχολιάζονται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 3, ανά Άξονα Προτεραιότητας. Οι σημαντικότεροι εξ αυτών αφορούν την παρακολούθηση της υλοποίησης των ΑΠ

- 02-B και 08-H: δείκτης *E3α. Κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T. (ΥΠΟΔΟΜΗ)*, η τιμή στόχος του οποίου (23,8 χλμ από τιμή στόχο 27 χλμ στον ΑΠ 02-B και το σύνολο του στόχου των 84χλμ στον ΑΠ 08-H) επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό.

Το υπόλοιπο των 3,2 χλμ θα αποδοθεί από το ημιτελές Μεγάλο έργο της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη. Επισημαίνεται ότι από το σύνολο των 111 χλμ, τα 70,8 χλμ αποτελούν τιμή βάσης στο Πρόγραμμα.

- 03-Γ και 09-Θ: δείκτης *E9. Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται*, η τιμή στόχος του οποίου (2 λιμάνια από τιμή στόχο 3 λιμανιών στον ΑΠ 03-Γ και του στόχου 1 λιμανιού στον ΑΠ 09-Θ) επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό.

Το εναπομένον 1 λιμάνι θα αποδοθεί από το ημιτελές έργο στο Λιμένα Καβάλας.

- 04-Δ και 10-Ι:
  - ο δείκτης *E10α. Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων*, η τιμή στόχος του οποίου (660μ από τιμή στόχο 1.000μ στον ΑΠ 04-Δ και το σύνολο του στόχου των 110μ στον ΑΠ 10-Ι) επιτυγχάνεται σε χαμηλό βαθμό.

Το υπόλοιπο των 340 μ θα αποδοθεί από το ημιτελές Μεγάλο έργο της αναβάθμισης του κρατικού αερολιμένα Θεσσαλονίκης "Μακεδονία". Επισημαίνεται ότι από το σύνολο των 1.110 μ, τα 660 μ αποτελούν τιμή βάσης στο Πρόγραμμα.

- ο δείκτης E10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (κτήριο αεροσταθμών), η τιμή στόχος του οποίου επιτυγχάνεται στο σύνολό της με την ολοκλήρωση του Μεγάλου έργου στον κρατικό αερολιμένα ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ.
- ο δείκτης E10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (δάπεδα στάθμευσης), η τιμή στόχος του οποίου επιτυγχάνεται στο σύνολό της με την ολοκλήρωση του έργου στον κρατικό αερολιμένα Σκιάθου.

Τέλος θα πρέπει να επισημανθεί, ότι το σύνολο των δεικτών εκροής και αποτελέσματος των έργων Phasing προς ολοκλήρωση από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020, αφαιρέθηκε κατά την 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ από τη στοχοθεσία του και θα προσμετρηθεί εξολοκλήρου στους στόχους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020.

### 1.1.2 Χρηματοοικονομικά στοιχεία και ενημέρωση ως προς την τήρηση ανώτατων ορίων χρηματοδοτικής κατανομής (στοιχεία δαπανών)

Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του Προγράμματος παρουσιάζονται ανά Άξονα Προτεραιότητας στους δύο παρακάτω περιγραφόμενους πίνακες:

1) στον Πίνακα 2.2.1. «Πίνακας απολογισμού χρηματοοικονομικών στοιχείων» του Παραρτήματος 2 σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος XVIII του Κανονισμού (ΕΚ) 1828/2006, όπως ισχύει. Ο Πίνακας περιλαμβάνει, με βάση τα στοιχεία του ΟΠΣ, πληρωμές που καταβλήθηκαν στους Δικαιούχους από το Φορέα Χρηματοδότησης, καθώς και τις πληρωμές που έχουν καταβληθεί από την Ε.Ε. και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
& ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΣΠΑ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ  
ΤΑΜΕΙΟ

Ημερομηνία Εκτύπωσης:  
29/03/2017

ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CCI 2007GR161PO004

ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ Ε.Π.  
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.1

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (Παράρτημα XVIII, Καν(ΕΚ) 1828/2006

ΑΞΟ- ΝΑΣ	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΤΟΧΟΣ	ΤΑΜΕΙΟ	Δαπάνες που καταβλήθηκαν από τους δικαιούχους και περιλαμβάνονται στις αιτήσεις πληρωμής που απεστάλησαν στη Διαχειριστική Αρχή (1)	Αντίστοιχη Δημόσια Συνεισφορά (2)	Ιδιωτική Διάθεση (3)	Δαπάνες που καταβλήθηκαν από το φορέα που είναι αρμόδιος για την καταβολή των πληρωμών στους δικαιούχους (4)	Σύνολο Πληρωμών που ελήφθησαν από την Επιτροπή (5)
01	Α. Οδικές μεταφορές – διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και οδική ασφάλεια περιφερειών στόχου σύγκλισης	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	3,168,428,864.04	3,168,428,864.04		3,168,428,864.04	1,747,500,000.00
02	Β. Σιδηροδρομικό δίκτυο ΠΑΘΕ/Π περιφερειών στόχου σύγκλισης	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	135,410,491.25	135,410,491.25		135,410,491.25	126,000,000.00
03	Γ. Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμάνια περιφερειών στόχου σύγκλισης	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	27,487,409.54	27,487,409.54		27,487,409.54	24,000,000.00
04	Δ. Αεροπορικές μεταφορές – Αεροδρόμια περιφερειών στόχου σύγκλισης	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	61,233,463.24	61,233,463.24		61,233,463.24	60,000,000.00
05	Ε. Οδική ασφάλεια και ασφάλεια δικτύων μεταφορών περιφερειών στόχου σύγκλισης	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	0.00	0.00		0.00	0.00
06	ΣΤ. Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	5,677,025.01	5,677,025.01		5,677,025.01	5,500,000.00
07	Ζ. Οδικές Μεταφορές-Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο	Σύγκλιση	ΤΣ	2,379,798,270.32	2,379,798,270.32		2,379,798,270.32	1,723,660,864.00
08	Η. Σιδηροδρομικό Δίκτυο ΠΑΘΕ/Π	Σύγκλιση	ΤΣ	511,559,232.06	511,559,232.06		511,559,232.06	390,000,000.00
09	Θ. Θαλάσσιες Μεταφορές- Λιμάνια Διευρωπαϊκού Δικτύου	Σύγκλιση	ΤΣ	9,885,837.76	9,885,837.76		9,885,837.76	9,500,000.00
10	Ι. Αεροπορικές μεταφορές και ασφάλεια αερομεταφορών - αεροδρόμια διευρωπαϊκού δικτύου	Σύγκλιση	ΤΣ	34,938,097.05	34,938,097.05		34,938,097.05	34,000,000.00
11	ΙΑ. Καθαρές Αστικές Συγκοινωνίες-Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Σύγκλιση	ΤΣ	0.00	0.00		0.00	0.00
12	ΙΒ. Κυκλοφοριακή και Περιβαλλοντική Διαχείριση Δικτύων Μεταφορών	Σύγκλιση	ΤΣ	0.00	0.00		0.00	0.00
13	ΙΓ. Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής Αξόνων Προτεραιότητας Ταμείου Συνοχής	Σύγκλιση	ΤΣ	40,983,565.44	40,983,565.44		40,983,565.44	40,000,000.00
Σύνολο Προγράμματος:				6,375,402,255.71	6,375,402,255.71		6,375,402,255.71	4,160,160,864.00
Εκ των οποίων τύπου ΕΚΤ				0.00	0.00		0.00	0.00
Σύνολο Μεταβατικών Περιοχών:				382,406,192.84	382,406,192.84		382,406,192.84	277,808,375.91
Σύνολο Μη Μεταβατικών Περιοχών:				5,992,996,062.87	5,992,996,062.87		5,992,996,062.87	3,882,352,488.09

2) στον Πίνακα 2.2.2. «Αναλυτικός Πίνακας Απολογισμού Χρηματοοικονομικών Στοιχείων» του Παραρτήματος 2, ο οποίος περιέχει και πρόσθετα στοιχεία από το ΟΠΣ που αφορούν στην

εγκεκριμένη συνδρομή της Ένωσης, στις δαπάνες οι οποίες έχουν γίνει αποδεκτές από τις ΔΑ και στις επιλέξιμες δαπάνες που περιλαμβάνονται στη δήλωση.



Παράρτημα XVIII, Καν(ΕΚ) 1828/2006  
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.2  
ΤΗΡΗΣΗΣ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΟΡΙΩΝ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 13:22:04  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CCI 2007GR161PO004

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχος	Ταμείο	Εγκεκριμένη Κοινοτική Συμμετοχή	Δαπάνες που καταβλήθηκαν από τους δικαιούχους και περιλαμβάνονται στις αιτήσεις πληρωμής που απεστάλησαν στην Διαχειριστική Αρχή	Δαπάνες που έγιναν αποδεκτές από την Διαχειριστική Αρχή	Επιλέξιμες Δαπάνες προς συγχρηματοδότηση	Κοινοτική συνδρομή βάσει δαπανών (Καν. 1839/2015)	Όριο Άρθρου 34, Καν. 1083/2006
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = 10%*(1)
01	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	1,747,500,000.00	3,168,428,864.04	2,588,381,143.38	1,981,506,945.33	1,747,500,000.00	
02	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	126,000,000.00	135,410,491.25	132,606,527.18	110,607,166.68	110,607,166.68	
03	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	24,000,000.00	27,487,409.54	25,500,556.00	23,072,759.37	23,072,759.37	
04	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	60,000,000.00	61,233,463.24	61,233,463.24	56,888,368.03	56,888,368.03	
06	Σύγκλιση	ΕΤΠΑ	5,500,000.00	5,677,025.01	5,364,355.24	5,334,367.62	5,334,367.62	
07	Σύγκλιση	ΤΣ	1,723,660,864.00	2,379,798,270.32	2,162,818,269.90	1,892,057,711.50	1,723,660,864.00	
08	Σύγκλιση	ΤΣ	390,000,000.00	511,559,232.06	486,891,450.47	380,487,240.84	380,487,240.84	
09	Σύγκλιση	ΤΣ	9,500,000.00	9,885,837.76	9,885,777.76	9,460,668.06	9,460,668.06	
10	Σύγκλιση	ΤΣ	34,000,000.00	34,938,097.05	33,940,703.19	30,924,482.38	30,924,482.38	
13	Σύγκλιση	ΤΣ	40,000,000.00	40,983,565.44	37,735,969.58	37,679,509.85	37,679,509.85	
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ:</b>			<b>4,160,160,864.00</b>	<b>6,375,402,255.71</b>	<b>5,544,358,215.93</b>	<b>4,528,019,219.66</b>	<b>4,125,615,426.83</b>	
<b>Σύνολο Μεταβατικών Περιοχών:</b>			<b>290,000,000.00</b>	<b>382,406,192.84</b>	<b>367,743,067.60</b>	<b>277,808,375.91</b>	<b>277,808,375.91</b>	
<b>Σύνολο Μη Μεταβατικών Περιοχών:</b>			<b>3,870,160,864.00</b>	<b>5,992,996,062.87</b>	<b>5,176,615,148.33</b>	<b>4,250,210,843.75</b>	<b>3,847,807,050.93</b>	
<b>Σύνολο Δαπαν. Τεχνικής Βοήθειας:</b>			<b>45,500,000.00</b>	<b>46,660,590.45</b>	<b>43,100,324.82</b>	<b>43,013,877.47</b>	<b>43,013,877.47</b>	

Σύμφωνα με τους παραπάνω πίνακες:

- Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας Ευελιξίας του Άρθρου 34 του Καν. 1083/2006, παρ. 2, όπως αποτυπώνεται στη στήλη (6) "Όριο Άρθρου 34, Καν. 1083/2006" στον πίνακα 2.2.2
- Σύμφωνα με την Απόφαση C(2013) 9498 final/16-12-2013 της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης «Οι πόροι από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης προς τις περιφέρειες μεταβατικής στήριξης σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 ορίζονται στα 290 000 000 ευρώ.», το ΕΠ-ΕΠ ενισχύθηκε με πόρους ύψους 290 εκατ € που προέρχονται από ΠΕΠ Περιφερειών στατιστικής σύγκλισης - phasing out που είχαν κατανεμηθεί στον Άξονα Προτεραιότητας 01-Α προκειμένου να συγχρηματοδοτηθεί ένας περιορισμένος αριθμός οδικών έργων (Κάθετων της Εγνατίας Οδού) που χωροθετούνται στις περιφέρειες αυτές. Επιπρόσθετα, για την εξασφάλιση της πλήρους εκμετάλλευσης των διαθέσιμων πόρων ΕΤΠΑ περιφερειών στόχου στατιστικής σύγκλισης κατά την 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση (Απόφαση C(2015) 9770 final/21-12-2015) επανενεργοποιήθηκε ο Άξονα Προτεραιότητας 04-Δ για το ΕΤΠΑ, ώστε να περιλάβει ένα Μεγάλο έργο υποδομής αεροδρομίου και πραγματοποιήθηκε η μεταφορά ενός σιδηροδρομικού έργου από το ΠΕΠ Μακεδονίας– Θράκης το οποίο χωροθετείται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας προς το ΕΠ-ΕΠ.

Για να διασφαλίζεται η χρήση των πόρων σύμφωνα με τους κανονισμούς, η διαχείριση και η παρακολούθηση της υλοποίησης των έργων, με αξιοποίηση των πόρων αυτών, συμφωνήθηκε να είναι διακριτή και πραγματοποιήθηκε με τριμηνιαίες Ειδικές εκθέσεις χρήσης πόρων ΕΤΠΑ Περιφερειών Μεταβατικής Στήριξης (Phasing Out), από 01/01/2014 έως 30/06/2016, οι οποίες περιελάμβαναν στοιχεία σε επίπεδο έργου.

Το σύνολο της διαθέσιμης Κοινοτικής Συνδρομής για περιφέρειες Μεταβατικής Στήριξης, έχει αξιοποιηθεί σύμφωνα με τις καταχωρημένες στο ΟΠΣ δαπάνες για την υλοποίηση των εξής έργων:

Στον ΑΠ 01-Α «ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ & ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ»

- Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη - Ν. Μουδανιά - Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια
- Κάθετος Άξονας 50 Εγνατίας Οδού Κοζάνη - Φλώρινα - Νίκη: Τμήμα Φλώρινα - Νίκη (50.3)
- Κάθετος Άξονας 45 Εγνατίας Οδού Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή τμήμα: Κορομηλιά-Κρυσταλλοπηγή (45.4.5)
- Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη (Δερβένι)– Σέρρες - Προμαχών, ολοκλήρωση τμημάτων Λαχανάς – Α/Κ Χριστού & Κάτω Αμπέλα –Α/Κ Πετριτσίου

Στον ΑΠ 02-Β «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ»

- Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Ειδομένης, στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη

Στον ΑΠ 04-Δ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ»

- Ολοκλήρωση αναβάθμισης Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»
- Υποστηρικτικές εργασίες για την ολοκλήρωση αναβάθμισης Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης Μακεδονία

- Η Τεχνική Βοήθεια στο ΕΠ-ΕΠ με βάση την 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση ανέρχεται στο ποσό των €45.5 εκατ. εκ των οποίων €5.5 εκατ. αντιστοιχούν στο ΕΤΠΑ και €40.0 εκατ. στο Τ.Σ. Το ύψος της καταχωρημένων συγχρηματοδοτούμενων δαπανών ανέρχεται σε €43 εκατ. καλύπτοντας το 94,5% των διαθέσιμων, από το Πρόγραμμα, πόρων.

#### Προκαταβολή Ε.Π.

Σύμφωνα με το Άρθρο 83 του Γενικού Κανονισμού: «*Τυχόν τόκοι που γεννώνται από την προχρηματοδότηση καταλογίζονται στο οικείο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, θεωρούνται ως πόροι του κράτους μέλους υπό μορφή εθνικής δημόσιας συνεισφοράς και δηλώνονται στην Επιτροπή κατά το χρόνο του τελικού κλεισίματος του επιχειρησιακού προγράμματος*».

Το ποσό της προχρηματοδότησης (προκαταβολής) από την Ε.Ε. στα Ταμεία του ΕΠ και το ποσό των τόκων που έχει προκύψει από την παραμονή του ποσού αυτού στους οικείους λογαριασμούς της Τράπεζας της Ελλάδος, σύμφωνα με στοιχεία που ελήφθησαν από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί (ποσά σε €):

ΕΙΣΡΟΕΣ ΕΣΠΑ 2007-2013		ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ					
Ταμείο	Αριθμός Προγράμματος - Λογαριασμού	ΕΤΟΣ 2007		ΕΤΟΣ 2008		ΕΤΟΣ 2009	
		Προχρηματοδότηση	Αναλογούντες Τόκοι	Προχρηματοδότηση	Αναλογούντες Τόκοι	Προχρηματοδότηση	Αναλογούντες Τόκοι
1. ΕΤΠΑ	2007GR161PO004 - 7100102420	31.660.000,00	579.656,00	47.490.000,00	907.708,00	39.575.000,00	238.889,00
2. ΣΥΝΟΧΗΣ	2007GR161PO004 - 7100102436	42.343.217,28	775.252,00	63.514.825,92	1.214.001,00	52.929.021,60	319.499,00
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟ ΕΠ-ΕΠ		74.003.217,28	1.354.908,00	111.004.825,92	2.121.709,00	92.504.021,60	558.388,00

Από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, το ύψος των τόκων που προέκυψε από την παραμονή των ποσών της προχρηματοδότησης για τα έτη 2007 έως 2009, ανέρχεται σε 4.035.005,00€, εκ των οποίων 1.726.253,00€ αφορούν σε πόρους από το ΕΤΠΑ και 2.308.752,00€ σε πόρους από το Ταμείο Συνοχής.



### 1.1.3 Απολογιστικά στοιχεία σχετικά με την ανάλυση της χρήσης των Ταμείων (απολογιστικά στοιχεία δαπανών) (Παράρτημα II του Κανονισμού 1828/2006)

Τα σχετικά στοιχεία, όπως παράγονται από το ΟΠΣ, σύμφωνα με την τελική αίτηση πληρωμής του ΕΠ-ΕΠ, παρατίθενται στον Πίνακα 1.3 του Παραρτήματος VI.

### 1.1.4 Απολογιστικά στοιχεία Συνδρομής ανά ομάδες – στόχο

Στο ΕΠ-ΕΠ περιλαμβάνονται δράσεις ενίσχυσης της συνδεσιμότητας των νησιωτικών περιοχών της χώρας με τον ηπειρωτικό κορμό και τα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, καθώς και με τις λοιπές χώρες της Ευρώπης και τον υπόλοιπο κόσμο. Οι δράσεις που υλοποιήθηκαν και χρηματοδοτήθηκαν από το ΕΤΠΑ και το ΤΣ και είχαν ως στόχο την υποστήριξη των νησιωτικών περιοχών είναι οι παρακάτω:

ΑΠ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ
Γ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ - 1ο & 2ο ΤΜΗΜΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	30
Γ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΣΤΩΝ Ν. ΧΙΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	30
Θ	ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	11
Θ	Αναβάθμιση του Λιμένα Μυκόνου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	30
Ι	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ, ΛΟΙΠΕΣ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ'	ΝΑΙ	ΝΑΙ	29
Ι	Κατασκευή Πύργου Ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και χώρων στάθμευσης προσωπικού αεροδρομίου και τουριστικών λεωφορείων στο πλαίσιο του έργου Επέκτασης κτιρίου αεροσταθμού, λοιπών βοηθητικών εγκαταστάσεων και διαμόρφωσης περιβάλλοντα χώρου στον Κρατικό Αερολιμένα Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης".	ΟΧΙ	ΝΑΙ	29
Ι	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΙΝΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	29
Ι	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΑΠΕΔΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΝΕΟΥ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΣΚΙΑΘΟΥ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	29

Από τις παραπάνω 8 δράσεις έχουν ολοκληρωθεί οι 6 και θα ολοκληρωθούν οι υπόλοιπες με εθνικούς πόρους. Οι έως σήμερα δαπάνες για τις παραπάνω δράσεις ανέρχονται σε 54.490.038,97€.

Με τις παραπάνω παρεμβάσεις η νησιωτική περιοχή των Ιονίων Νήσων αποκτά καλύτερη συνδεσιμότητα με το λιμάνι της Πάτρας και τη Δυτική Ελλάδα, η Χίος αποκτά καλύτερη δυνατότητα υποδοχής πλοίων ακτοπλοΐας από Πειραιά και Θεσσαλονίκη, η Μύκονος αποκτά δυνατότητα καλύτερης εξυπηρέτησης των επιβατών και η ασφάλεια της ακτοπλοΐας των ελληνικών θαλασσών βελτιώνεται με τις παρεμβάσεις ενίσχυσης του φαρικού δικτύου.

Επιπρόσθετα η περιοχή της Δυτικής Κρήτης αποκτά βελτιωμένη εξυπηρέτηση των επιβατών του Α/Δ Χανίων, η νήσος Σκιάθος αποκτά δυνατότητα υποδοχής μεγαλύτερων αεροσκαφών έκτακτων πτήσεων (charter) και βελτιώνεται η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών από/προς τις νησιωτικές περιοχές.

### 1.1.5 Απολογιστικά στοιχεία ανακτήσεων και εκ νέου χρήσεων της συνδρομής

Στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1828/2006, Άρθρο 20 παρ.2 στοιχείο α) της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 846/2009, Άρθρο 20 παρ.2 στοιχείο α) της Επιτροπής, το ποσό ανάκλησης δαπάνης που πραγματοποιήθηκε για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, 2007-2013, για το σύνολο της Προγραμματικής Περιόδου, ανέρχεται σε 217.725.445,88 ευρώ προ ελλείμματος χρηματοδότησης και 171.408.181,64 ευρώ μετά ελλείμματος χρηματοδότησης. Ειδικότερα, ανά Ταμείο:

- ΕΤΠΑ: 172.400.065,65 ευρώ ποσό Δημόσιας Δαπάνης προ ελλείμματος χρηματοδότησης και 131.472.131,11 ευρώ ποσό Δημόσιας Δαπάνης μετά ελλείμματος χρηματοδότησης

- Ταμείο Συνοχής: 45.325.380,23 ευρώ ποσό Δημόσιας Δαπάνης προ ελλείμματος χρηματοδότησης και 39.936.050,53 ευρώ ποσό Δημόσιας Δαπάνης μετά ελλείμματος χρηματοδότησης.

Οι διορθώσεις αυτές εμπίπτουν στο Άρθρο 98 του Κανονισμού 1083/2006 'Δημοσιονομικές Διορθώσεις από τα κράτη μέλη', με βάση το οποίο (παράγραφος 2) «Τα Κεφάλαια από τα Ταμεία που αποδεδειγμένα με τον τρόπο αυτόν, μπορούν να επαναχρησιμοποιούνται από το Κράτος Μέλος έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015 για το σχετικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του ίδιου άρθρου».

#### **1.1.6 Ανάλυση της χρήσης ποσών που καταβλήθηκαν συμπληρωματικά με βάση το άρθρο 77 του Γεν. Κανονισμού**

##### **Κανονισμός 1311/2011 (top up)**

Στη χώρα μας ο αντίκτυπος της χρηματοπιστωτικής κρίσης στην πραγματική οικονομία, στην αγορά εργασίας και στους πολίτες έγινε ευρύτερα αισθητός, με αποτέλεσμα την ασφυκτική πίεση στους εθνικούς χρηματοοικονομικούς πόρους και την έλλειψη δυνατότητας χρηματοδότησης επενδύσεων σε όλους τους αναπτυξιακούς τομείς της χώρας. Ειδικότερα, μετά τη ψήφιση του Μεσοπρόθεσμου από τη Βουλή για την περίοδο 2011-14, οι διαθέσιμοι πόροι στο εθνικό ΠΔΕ για τη συγχρηματοδότηση των ενταγμένων έργων σε ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013 μειώθηκαν δραματικά.

Με την αναγνώριση των συνθηκών αυτών από την Επιτροπή, των επιπτώσεων και των συνεπαγόμενων αδυναμιών, και με σκοπό τη διευκόλυνση της διαχείρισης της χρηματοδότησης από την Ένωση σε πολλά ΚΜ με οικονομικές αδυναμίες, εκδόθηκε ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1311/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 2011 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου όσον αφορά ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη χρηματοοικονομική διαχείριση για ορισμένα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν ή απειλούνται από σοβαρές δυσκολίες όσον αφορά τη χρηματοοικονομική τους σταθερότητα». Βάσει του Κανονισμού δόθηκε η δυνατότητα προσαύξησης των ενδιάμεσων πληρωμών και των πληρωμών του τελικού υπολοίπου από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, και το Ταμείο Συνοχής, κατά ποσό αντίστοιχο δέκα εκατοστιαίων μονάδων άνω του ποσοστού συγχρηματοδότησης που εφαρμόζεται για κάθε άξονα προτεραιότητας για τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν σοβαρές δυσκολίες όσον αφορά τη χρηματοοικονομική τους σταθερότητα.

Για την ενίσχυση της ρευστότητας και την απρόσκοπτη υλοποίηση των έργων με στόχο την προώθηση Ανταγωνιστικότητας, της Ανάπτυξης και της Απασχόλησης, η χώρα μας υπέβαλλε στην Επιτροπή αίτημα για να επωφεληθεί το ΕΠ της **παρέκκλισης σύμφωνα με το άρθρο 77 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2007, και του Κανονισμού 1311/2011, με ημερομηνία εφαρμογής της παρέκκλισης τον Μάιο του 2010.** Στην αίτηση της Ελλάδας αιτιολογήθηκε η προτιθέμενη χρήση της προβλεπόμενης παρέκκλισης, ενώ παράλληλα ελήφθησαν και συμπληρωματικά μέτρα για να εστιασθούν τα Ταμεία στην ανταγωνιστικότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Μετά την αποδοχή του αιτήματος από της αρμόδιες Υπηρεσίες της Ε.Ε. το αποτέλεσμα ήταν η καταβολή πρόσθετης συνδρομής κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες (top\_up) πάνω από το ποσοστό χρηματοδότησης το οποίο ίσχυε για κάθε άξονα προτεραιότητας, και με ισχύ από τον Μάιο του 2010. Στο ΕΠ-ΕΠ το top up εφαρμόστηκε σε όλους τους Άξονες Προτεραιότητας, αυξάνοντας την Κοινοτική Συνδρομή από 85% σε 95%.

##### **Κανονισμός 1839/2015**

Ωστόσο, η συνεχιζόμενη έλλειψη διαθεσιμότητας των δημόσιων πόρων το 2015, κατέστησε δύσκολο για τις τοπικές, περιφερειακές καθώς και τις εθνικές αρχές να προωθήσουν την

υλοποίηση των έργων ενταγμένων σε ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013 και να ολοκληρώσουν σημαντικές επενδύσεις. Ως έκτακτο μέτρο και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση της Ελλάδας, για την ομαλή χρηματοδότηση έργων κατά την περίοδο προγραμματισμού 2007-2013, η Επιτροπή με στόχο τη βελτίωση της άμεσης ρευστότητας πρότεινε την πρόωρη εκταμίευση του τελευταίου ποσού 5% των υπολειπόμενων πληρωμών της ΕΕ και την εφαρμογή 100% ποσοστού συγχρηματοδότησης για την περίοδο 2007-2013 στα ΕΠ των στόχων 1 και 2, για τα οποία είχε ήδη εφαρμοστεί το top up. Το ποσό αυτό κανονικά αποδίδεται μετά το κλείσιμο των ΕΠ. Η προσέγγιση αυτή εκφράσθηκε με την τροποποίηση του Κανονισμού 1083/2003 και την ψήφιση του Κανονισμού 1839/2015, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Οκτωβρίου 2015, «Όσον αφορά ειδικά μέτρα για την Ελλάδα».

### **Ωφέλεια από την εφαρμογή των Κανονισμών**

Η συνολική ωφέλεια του ΕΠ-ΕΠ, από την εφαρμογή των Κανονισμών 1311/2011 και 1839/2015, από την έναρξη της εφαρμογής τους έως το τέλος του 2015, ανέρχεται στο ποσό των 504.465.639,47 €.

Η αύξηση της ρευστότητας στη χώρα, ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των δυο παραπάνω Κανονισμών, είχε ως αποτέλεσμα την επίτευξη της ομαλής συνέχισης και ολοκλήρωσης των ενταγμένων έργων του Προγράμματος, με έμφαση στις 5 Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων, εντός της επιλέξιμης περιόδου. Επιπλέον, οι εθνικοί πόροι που εξοικονομήθηκαν στις κρίσιμες περιόδους, αξιοποιήθηκαν για την καταβολή άλλων μη επιλέξιμων ποσών, απαραίτητων για την ολοκλήρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης.

### **Χρήση των ποσών**

Όσον αφορά στη χρήση των ποσών που καταβλήθηκαν συμπληρωματικά ως απόρροια των παραπάνω τροποποιήσεων ισχύουν τα ακόλουθα:

Τα ποσά τα οποία καταβλήθηκαν στο πλαίσιο του top\_up συνεισέφεραν στην αύξηση της ρευστότητας και στην απρόσκοπτη υλοποίηση των έργων του ΕΠ καθώς και στην αύξηση της απορρόφησης της συνδρομής του ΕΠ. Η απορρόφηση του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής του ΕΠ μέχρι τον Οκτώβριο 2015, είχε ήδη ανέλθει σε ποσοστό 95%.

Ειδικά για τα ποσά τα οποία καταβλήθηκαν με την τροποποίηση του κανονισμού στο τέλος 2015 (καταβολή της αποπληρωμής εμπροσθοβαρώς και εφαρμογή 100% ποσοστού συγχρηματοδότησης σε επίπεδο άξονα) τέθηκε όρος η Ελλάδα να θεσπίσει **μηχανισμό** ώστε να χρησιμοποιηθούν μόνο για τις πληρωμές προς τους δικαιούχους και τις πράξεις των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

Το αποτέλεσμα της θέσπισης και λειτουργίας του μηχανισμού αυτού ήταν από τον Οκτώβριο 2015 έως και το τέλος 2016 να καταβληθούν μέσω Κεντρικού Λογαριασμού στο ΕΠ-ΕΠ συνολικοί πόροι 1.045 εκάτ. € (κοινοτικοί και εθνικοί πόροι) για τη χρηματοδότηση των έργων του.

Επισημαίνεται ότι στα ποσά των πληρωμών από την Ε.Ε. στον Κεντρικό Λογαριασμό προστέθηκαν και Εθνικοί πόροι, απαραίτητοι για την ολοκλήρωση των έργων.

Η λειτουργία του Κεντρικού Λογαριασμού τεκμηριώνει ότι, οι πόροι που καταβλήθηκαν από την ΕΕ, - ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των Κανονισμών - χρησιμοποιήθηκαν για την ομαλή υλοποίηση των έργων του ΕΠ-ΕΠ μέχρι τη λήξη της περιόδου επιλεξιμότητας με έμφαση στις Συμβάσεις Παραχώρησης, καθώς και την ολοκλήρωσή τους με τους απαραίτητους εθνικούς πόρους έως το πρώτο τρίμηνο του 2017. Επίσης, συνέβαλλε στον περιορισμό του αριθμού των έργων που χαρακτηρίζονται ως ημιτελή στην παρούσα Έκθεση Κλεισίματος του Προγράμματος.



Τέλος, αξιοποιήθηκε για τη χρηματοδότηση της Α' Φάσης σιδηροδρομικών έργων, που ολοκληρώνονται από πόρους της ΠΠ 2014-2020.

**Ενδεικτικά** αναφέρονται **έργα** στα οποία χρησιμοποιήθηκαν οι πρόσθετοι πόροι και οι **πληρωμές** που καταβλήθηκαν σε αυτά το διάστημα από **13/10/2015 – 31/12/2016**.

- Αποπεράτωση οδικού άξονα «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ» (318 εκατ. €)
- Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητόδρομου "Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα" (95 εκατ. €)
- Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνιάδα - Τρίκαλα» (200 εκατ. €)
- Αποπεράτωση οδικών υποδομών του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα - και κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη (70 εκατ. €)
- Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου: Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία –Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί» (84 εκατ. €)
- Ολοκλήρωση τμημάτων Λαχανάς - Α/Κ Χριστού & Κάτω Αμπέλα - Α/Κ Πετριτσίου του κάθετου Άξονα της Εγνατία Οδού: Θεσσαλονίκη (Δερβένι) - Σέρρες - Προμαχών (20 εκατ.€)
- Κάθετος Άξονας 50 Εγνατίας Οδού Κοζάνη–Φλώρινα–Νίκη, Τμήμα : Φλώρινα–Νίκη (50.3) (10 εκατ. €)
- ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ (35 εκατ.€) [Phasing στο ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020]
- ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ (29 εκατ.€) [ολοκλήρωση από το CEF 2014-2020]
- ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (28 εκατ. €)

## **1.2 Απολογιστικά Στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση με το Κοινοτικό δίκαιο**

### **1.2.1 Χρήση κατώτατων ορίων για την υποβολή προσφορών σε διαγωνισμούς δημοσίων συμβάσεων**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την αριθμ. Ares (2014) 2964632/10-9-2014 επιστολή της ενεργοποίησε το άρθρο 91 1 (β) του Κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006 διακόπτοντας τη διαδικασία πληρωμής των αιτήσεων πληρωμής περιόδου Ιουλίου 2014. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες για τις συμβάσεις που συνάφθηκαν με βάση το Ν.3669/2008 και εφαρμόστηκαν τα κατώτατα όρια για την υποβολή προσφορών από υποψήφιους Έλληνες αναδόχους με βάση το Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (ΜΕΕΠ) Δημοσίων Έργων το οποίο τηρείται από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Η χρήση κατωτάτων ορίων είχε σαν αποτέλεσμα τον αποκλεισμό ενδεχόμενων υποψηφίων αναδόχων που ήταν ικανοί να εκτελέσουν το έργο κατά παράβαση των οδηγιών 17/2004 και 18/2004. Παράλληλα τέθηκε και το ίδιο θέμα για το μητρώο μελετητών που χρησιμοποιείται κατά την ανάθεση μελετών του Ν.3316/2005.

Με τον Ν. 4278/2014 (ΦΕΚ 157/Α/4-8-2014), άρθρο 59, καταργήθηκαν όλα τα κατώτατα όρια τόσο για τα έργα όσο και τις μελέτες. Κατά συνέπεια για τις συμβάσεις που οι διαγωνισμοί τους διενεργούνται μετά την τροποποίηση του Νόμου δεν πρέπει να τίθεται το κατώτερο όριο πτυχίου για τη δυνατότητα υποβολής προσφορών.

Μετά από ανταλλαγή σχετικής αλληλογραφίας συμφωνήθηκαν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα κριτήρια προσδιορισμού των επηρεαζόμενων συμβάσεων, καθώς και το ύψος της διόρθωσης που

θα επιβληθεί στις πληρωμές των συμβάσεων αυτών κατ' εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών για τις διορθώσεις.

Η διόρθωση η οποία εφαρμόζεται στις συμβάσεις οι οποίες επηρεάζονται από την εφαρμογή κατωτάτων ορίων ανέρχεται στο 5% των δαπανών τους.

Για την καλύτερη παρακολούθηση των διορθώσεων αυτών δημιουργήθηκε ειδική κατηγορία διορθώσεων στο ΟΠΣ 8 = Διορθώσεις ΜΕΕΠ.

Οι διορθώσεις αυτές εφαρμόζονται από την Αρχή Πιστοποίησης και το τελικό ποσό της διόρθωσης που αντιστοιχεί στο Ε.Π. θα οριστικοποιηθεί από την Αρχή Πιστοποίησης η οποία θα υποβάλει και τον τελικό απολογισμό.

### **1.2.2 Εναρμονισμένες πρακτικές κατασκευαστικών επιχειρήσεων σε διαγωνισμούς δημοσίων συμβάσεων**

Σύμφωνα με το από 17.05.2016 Δελτίο Τύπου της, η Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού προέβη σε αυτεπάγγελτη έρευνα σε διαγωνισμούς δημοπράτησης δημοσίων έργων, προκειμένου να εξετασθεί το ενδεχόμενο χειραγώγησης των εν λόγω διαγωνισμών από κατασκευαστικές επιχειρήσεις.

Σε συνέχεια του ως άνω Δελτίου Τύπου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις υπ' αρ. Ares(2016) 3273929/08.07.2016 και Ares(2016) 3273986/ 08.07.2016 επιστολές της ενημέρωσε τις Ελληνικές Αρχές ότι προέβη σε διακοπή της προθεσμίας πληρωμής των αιτημάτων ΕΤΠΑ και ΤΣ των Ε.Π. 2007-2013 και των Ε.Π. 2014-2020, τόσο αυτών που είχαν ήδη υποβληθεί όσο και αυτών που επρόκειτο να υποβληθούν στο μέλλον, μέχρι την διαβίβαση των απαιτούμενων στοιχείων εκ μέρους της ελληνικής πλευράς σε σχέση με την εν λόγω υπόθεση.

Με την υπ' αρ. 85498/Α.Π.5693/12.08.2016 επιστολή του προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ (ΓΓΔΕ&ΕΣΠΑ) απέστειλε Πίνακα με τα υπό εξέταση έργα από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, τα οποία ανήκουν στα ακόλουθα Ε.Π του ΕΣΠΑ 2007-2013:

- Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας (ΕΤΠΑ και Ταμείο Συνοχής)
- Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη (Ταμείο Συνοχής)
- ΠΕΠ Αττικής (ΕΤΠΑ)
- ΠΕΠ Μακεδονίας Θράκης (ΕΤΠΑ)

Με βάση την επίσημη ενημέρωση από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού, η τελευταία στο πλαίσιο της έρευνας την οποία διεξήγαγε - κατά την οποία εξέτασε πλήθος διαδικασιών ανάθεσης - διεπίστωσε την ύπαρξη αντανταγωνιστικών πρακτικών εκ μέρους των εμπλεκόμενων κατασκευαστικών επιχειρήσεων (χειραγώγηση διαγωνισμών και καταμερισμό της αγοράς) σε σχέση με την ανάθεση είκοσι μίας (21) συμβάσεων οι οποίες συγχρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία (εξαιρώντας τις συμβάσεις για τις οποίες δεν προέκυψαν στοιχεία παραβίασης των κανόνων του ανταγωνισμού). Η Επιτροπή Ανταγωνισμού ολοκλήρωσε ήδη την διαδικασία διευθέτησης διαφορών, βάσει της οποίας επεβλήθησαν πρόστιμα σε συγκεκριμένες κατασκευαστικές εταιρίες, οι οποίες συμμετείχαν στην οικεία διαδικασία διευθέτησης.

Εν όψει κλεισίματος των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013, με το υπ' αρ. ΕΜ/1780/23.03.2017 έγγραφό της η Επιτροπή Ανταγωνισμού, απέστειλε στον ΓΓΔΕ&ΕΣΠΑ στοιχεία σχετικά με την εν αυτεπάγγελτη έρευνά της συνοδευόμενο από σχετικό Πίνακα με τις 21 συμβάσεις στις οποίες διαπιστώθηκε η ανάπτυξη των εν λόγω πρακτικών. Εξ αυτών οι 5 αφορούν το ΕΠ-ΕΠ. Οι συμβάσεις αυτές αφορούν τις με α/α 12, 13, 14, 16 και 20 Συμβάσεις του πίνακα της Επιτροπής Ανταγωνισμού ο οποίος υπεβλήθη στην Ε.Ε. με το υπ' αριθμ. Έγγραφο 3766 / Α.Π. 2693 / 30.03.2017 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ.

Όπως αναφέρεται και στην επιστολή που υπεβλήθη στην Ε.Ε., οι Ελληνικές Αρχές προέβησαν σε όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα για τη διασφάλιση του προϋπολογισμού της Ένωσης επιβάλλοντας «κατ' αποκοπήν διόρθωση» στις επιλέξιμες δαπάνες των ως άνω συμβάσεων λόγω αδυναμίας επακριβούς ποσοτικοποίησης τυχόν δημοσιονομικής επίπτωσης των διαπιστωθεισών αντανταγωνιστικών πρακτικών. Ο προσδιορισμός της διόρθωσης σε ποσοστό 10% των

επιλέξιμων δαπανών των εν λόγω συμβάσεων κρίνεται ο πλέον ενδεδειγμένος και εύλογος με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

- τις αρχές που προβλέπονται από τους κανονισμούς σχετικά με τον καθορισμό δημοσιονομικών διορθώσεων
- το γεγονός ότι από την υπάρχουσα πληροφόρηση δεν προέκυψαν στοιχεία εμπλοκής των αναθετουσών αρχών,
- το γεγονός ότι το ζήτημα που ανέκυψε δεν είναι συστημικό εν όψει του περιορισμένου αριθμού των επηρεαζόμενων έργων συγκριτικά με το συνολικό αριθμό έργων που συγχρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013),
- την αρχή της αναλογικότητας, αλλά και
- την προηγούμενη διοικητική πρακτική/εμπειρία σε περιπτώσεις επιβολής διορθώσεων.

Για την καλύτερη παρακολούθηση των διορθώσεων αυτών δημιουργήθηκε ειδική κατηγορία διόρθωσης στο ΟΠΣ: '9 = Διορθώσεις για Εναρμονισμένη Πρακτική'. Οι διορθώσεις της κατηγορίας αυτής για το ΕΠ-ΕΠ ανέρχονται σε 18.859.918,22 € (Κοινοτική Συνδρομή), εκ των οποίων 16.732.147,31 € αφορούν σε δαπάνες ΕΤΠΑ και 2.126.770,91 € σε δαπάνες Ταμείου Συνοχής.

### **1.3 Απολογισμός σε σχέση με ενδεχόμενα προβλήματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 62 (Ετήσια έκθεση ελέγχου) και μέτρα αντιμετώπισης για τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής**

#### **Έλεγχοι Διαχειριστικής Αρχής**

Σύμφωνα με τον άρθρο 60 (β) του Κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006 και το άρθρο 13 του Εφαρμοστικού Κανονισμού, καθώς και τα άρθρα 6 και 8 του Ν.3614/2007 «Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007-2013» όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 4177/13, η Διαχειριστική Αρχή του Επιχειρησιακού Προγράμματος είναι υπεύθυνη για τη διενέργεια επαληθεύσεων προκειμένου να διασφαλιστεί και να επαληθευτεί η χρηστή διαχείριση των πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων.

Για το σκοπό αυτό, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στο Σύστημα Διαχείρισης και Ελέγχου, οι ΔΑ διενήργησαν **προεγκρίσεις των σταδίων εξέλιξης των έργων** καθώς και **επιτόπιες επαληθεύσεις των έργων**.

- **προέγκριση** των σταδίων εξέλιξης των έργων. Ο έλεγχος διενεργούνταν προληπτικά πριν την προώθηση συγκεκριμένων σταδίων εξέλιξης των έργων (δημοπράτηση – υπογραφή σύμβασης – πιθανή τροποποίηση σύμβασης) με στόχο τη διασφάλιση της νομιμότητας και κανονικότητας και κατέληγε στην έκδοση απόφασης προέγκρισης για το κάθε στάδιο. Ειδικότερα ελέγχθηκαν, με βάση τυποποιημένες λίστες ελέγχου ανά τύπο προεγκρίσεων, τα εξής :
  - ✓ Τα τεύχη Δημοπράτησης πριν τη διενέργεια του διαγωνισμού
  - ✓ Το σχέδιο της σύμβασης πριν την υπογραφή της
  - ✓ Το σχέδιο τροποποίησης της σύμβασηςΣε περιπτώσεις έργων σε εξέλιξη κατά την ένταξή τους, οι έλεγχοι των τευχών δημοπράτησης, των συμβάσεων και τυχόν τροποποιήσεων των συμβάσεων, ήταν κατασταλτικοί και διενεργήθηκαν κατά τη διαδικασία αξιολόγησης της προς ένταξη πράξης.

Η τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ και η τ. ΕΔΑΜ διενήργησαν όλους τους προβλεπόμενους ελέγχους για προεγκρίσεις των σταδίων εξέλιξης των έργων και δεν εντοπίστηκαν προβλήματα.

- Οι **επιτόπιες επαληθεύσεις** διενεργήθηκαν επιτόπια στον τελικό δικαιούχο ή/και στο έργο, βάσει ετήσιων προγραμμάτων. Οι επιτόπιες επιθεωρήσεις αποσκοπούσαν στην επιβεβαίωση των στοιχείων φυσικής υλοποίησης των πράξεων ως προς το εγκεκριμένο φυσικό αντικείμενο και το χρονοδιάγραμμα, σε συνάρτηση με το πραγματοποιημένο οικονομικό αντικείμενο.

Επίσης αποσκοπούσαν στην επαλήθευση της νομιμότητας και κανονικότητας εκτέλεσης των πράξεων, της αξιοπιστίας των πληροφοριών που δηλώθηκαν από τους Τελικούς Δικαιούχους και της τήρησης των δεσμεύσεών τους, της τήρησης διαδρομής ελέγχου και των κανόνων δημοσιότητας.

Σημειώνεται ότι από την ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ, η κατ'έτος δειγματοληψία για την κατάρτιση του προγράμματος επιτόπιων επαληθεύσεων έγινε μέσω της εφαρμογής του ΟΠΣ.

Η ΕΔΑ Μεταφορών, ως ΕΦΔ του ΕΠ-ΕΠ, διαχειρίστηκε γενικά μικρό αριθμό πράξεων/υποέργων, υψηλού κατά κανόνα π/υ, τα οποία είχαν πολυετές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Λόγω του μικρού αριθμού πράξεων αλλά και υποέργων δεν εφήρμοσε τη μέθοδο δειγματοληψίας που προβλέπεται στο σύστημα διαχείρισης. Το ετήσιο πρόγραμμα επιτόπιων επαληθεύσεων της ΕΔΑΜ περιελάμβανε σχεδόν όλα τα υποέργα με σημαντικό ύψος δηλωμένων δαπανών στην ΕΕ τα οποία δεν περιλαμβάνονταν στον προγραμματισμό της Αρχής Ελέγχου του ίδιου έτους.

Για κάθε επιτόπια επαλήθευση συμπληρώθηκε τυποποιημένη έκθεση ελέγχου ενώ τα αποτελέσματα ελέγχων καταχωρήθηκαν στο ΟΠΣ.

Οι συστάσεις που προέκυψαν δεν αποτύπωναν συστημικά σφάλματα. Αφορούσαν κυρίως σε μεμονωμένα μη σημαντικά ευρήματα όπως μη εφαρμογή όρων της ΕΣΥ σχετικά με έγκριση ή ανανέωση ασφαλιστηρίων συμβολαίων, επικαιροποίηση χρονοδιαγράμματος μετά από τροποποίηση σύμβασης, μη επιλέξιμες δαπάνες μελετών, δημοσιονομική διόρθωση λόγω οριστικοποίησης των επιμετρήσεων, συμμόρφωση του δικαιούχου σε επαρκή διακριτοποίηση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου, στην καταχώρηση των δαπανών σε λογιστικό σύστημα καθώς και σε διόρθωση πινακίδων δημοσιότητας. Μέχρι σήμερα έγινε συμμόρφωση στις συστάσεις που διατυπώθηκαν, και εκκρεμούν μόνο συστάσεις σε ορισμένες «ημιτελείς» πράξεις.

### ***Προβλήματα που εντοπίστηκαν από τη ΔΑ και μέτρα που ελήφθησαν***

Ειδικότερα τα κυριότερα, γενικού χαρακτήρα, προβλήματα που αντιμετώπισε η Διαχειριστική Αρχή, κυρίως κατά την εκκίνηση υλοποίησης του προγράμματος, συνοψίζονται ως εξής:

#### **Έλεγχος ανεκτέλεστου φυσικού αντικειμένου βάσει μεθοδολογίας της ΕΥΔ ΕΠ-ΕΠ**

Κατόπιν ελέγχου της ΕΔΕΛ σε δύο πράξεις του μη εκχωρημένου στην ΕΔΑ Μεταφορών τμήματος του ΕΠ-ΕΠ το 2010 , διαπιστώθηκε σφάλμα «μη επαλήθευσης υλοποίησης πιστοποιημένου φυσικού αντικειμένου».

Προκειμένου να διαπιστωθεί εάν το σφάλμα αυτό εντοπιζόταν και σε άλλες πράξεις του προγράμματος η ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ διαμόρφωσε μεθοδολογία (για την οποία ενημερώθηκαν η ΕΔΕΛ και η Αρχή Πληρωμής), η οποία στηρίχθηκε στην ανάλυση των άρθρων του εγκεκριμένου προϋπολογισμού (σύμβασης ή αντίστοιχου ΑΠΕ) κάθε σύμβασης κατασκευής ανά διακριτό τμήμα τεχνικού αντικειμένου με αντίστοιχη ανάλυση των εκτελεσμένων ποσοτήτων του λογαριασμού αναφοράς στα ίδια διακριτά τεχνικά αντικείμενα.

Βάσει της μεθοδολογίας αυτής διενεργήθηκε έκτακτος ειδικός έλεγχος σε όλες τις συμβάσεις κατασκευής δημοσίων έργων με αναλυτικό τιμολόγιο, του μη εκχωρημένου στην ΕΔΑ Μεταφορών τμήματος του ΕΠ-ΕΠ. Έγιναν δειγματοληπτικές διασταυρώσεις-επαληθεύσεις ανά άρθρο τιμολογίου και ανά διακριτό τμήμα (έλεγχος γραφείου) και με επιτόπια επίσκεψη επαληθεύτηκε ο βαθμός ολοκλήρωσης των διακριτών τμημάτων του φυσικού αντικειμένου του έργου. Από τους ελέγχους αυτούς δεν εντοπίστηκαν αντίστοιχα σφάλματα σε άλλες συμβάσεις έργων.

Έκτοτε ο συγκεκριμένος έλεγχος, με την ανωτέρω μεθοδολογία, συμπεριλήφθηκε σε όλες τις Επιτόπιες Επαληθεύσεις της Μονάδας Επιτόπιων Επαληθεύσεων, τόσο της ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ όσο και

της ΕΔΑΜ, που διενεργούνταν σε συμβάσεις κατασκευής δημοσίων έργων με αναλυτικό τιμολόγιο και δεν εντοπίστηκαν σφάλματα αυτής της φύσεως σε κανένα από τους επόμενους ελέγχους.

#### Προβλήματα οφειλόμενα στην οικονομική κρίση της χώρας.

Η οικονομική κρίση της χώρας που παρουσιάστηκε κατά τη διάρκεια υλοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος, είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα ρευστότητας και βιωσιμότητας στις ανάδοχες εταιρείες εκτέλεσης συμβάσεων δημοσίων έργων, υπηρεσιών κλπ. τα οποία επηρέασαν την ομαλή εξέλιξη των εργασιών. Σε πλήθος κυρίως εργολαβιών υπήρξαν αλληπάλληλα αιτήματα προέγκρισης παράτασης συμβάσεων κατόπιν αιτήματος του αναδόχου λόγω καθυστέρησης πληρωμής λογαριασμών, χωρίς αίτημα αναδόχου (οριακή προθεσμία) κλπ. Τα ανωτέρω καθυστέρησαν σημαντικά την υλοποίηση και την απορρόφηση του προγράμματος.

Σε επιτόπια επαλήθευση που πραγματοποιήθηκε σε τρία υποέργα κατασκευών του προγράμματος, διαπιστώθηκε ότι δεν μπορούσε να γίνει η σχετική επιβεβαίωση για τις εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης των εξεταζόμενων υποέργων που είχαν εκδοθεί σύμφωνα με τα απαιτούμενα από την Marfin Egnatia Bank δεδομένου ότι δεν υφίστατο πλέον λόγω συγχώνευσης με άλλο τραπεζικό ίδρυμα (Cyprys Popular Bank Public CO LTD). Το ίδιο πρόβλημα είχε εντοπιστεί από την ΕΔΕΛ σε τέταρτη σχετική σύμβαση.

Η διάδοχος τράπεζα δήλωσε ότι δεν ήταν σε θέση να προβεί στην πληρωμή των εν λόγω εγγυητικών, εφόσον υποβληθεί σχετικό αίτημα κατάπτωσης, δεδομένου ότι βρισκόταν σε καθεστώς εξυγίανσης και ειδικής διαχείρισης. Το ζήτημα επιλύθηκε για τις δύο από τις τέσσερις συμβάσεις, είτε γιατί εξέλειπε λόγω επιστροφής των σχετικών εγγυητικών επιστολών αντικατάστασης κρατήσεων είτε γιατί η ανάδοχος συνέστησε κοινοπραξία με άλλη εταιρεία και εκδόθηκε νέα εγγυητική επιστολή. Για τις υπόλοιπες δύο συμβάσεις δεν έχει επιλυθεί το ζήτημα και έχει εφαρμοστεί ή σύσταση της έκθεσης ελέγχου για τη μη καταχώρηση δαπανών στο ΟΠΣ μέχρι την επίλυση του προβλήματος το οποίο αναμένεται να αντιμετωπιστεί στην επόμενη προγραμματική περίοδο δεδομένου ότι αυτά τα τέσσερα υποέργα ανήκουν στην ίδια πράξη η οποία είναι phasing.

Επιπλέον κατά την διενέργεια και των επιτόπιων επαληθεύσεων, η Διαχειριστική Αρχή αντιμετώπισε ειδικότερου τύπου θέματα που αφορούν την συμβατότητα των εκτελούμενων πράξεων με το ισχύον κάθε φορά νομικό και κανονιστικό πλαίσιο. Τα κυριότερα από πλευράς βαρύτητας ή συχνότητας θέματα μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

#### Μειώσεις πιστοποιημένων ποσοτήτων σε επόμενους λογαριασμούς

Σε διοικητικές και επιτόπιες επαληθεύσεις που διενεργήθηκαν από τις αρμόδιες μονάδες της ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ από την αρχή υλοποίησης του προγράμματος, διαπιστώθηκε σε κάποιες περιπτώσεις ότι παρατηρούνταν αποκλίσεις ως προς την προβλεπόμενη διαδικασία του άρθρου 53 του Ν. 3669/2008 (για τη σύνταξη και έγκριση των λογαριασμών), με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται μειώσεις σε ποσότητες που είχαν πιστοποιηθεί και πληρωθεί σε επόμενους λογαριασμούς.

Στο πλαίσιο αυτό εκδόθηκε από το Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ το 2011 η εγκύκλιος 7 (Δ17α/04/78/Φ.Ν460/11-5-2011), με την οποία δινόταν στους φορείς υλοποίησης οδηγίες για τη πιστή εφαρμογή των διατάξεων της νομοθεσίας αναφορικά με την έγκριση επιμετρήσεων και λογαριασμών σε δημόσια έργα. Ακολουθώντας εκδόθηκαν από την ΕΥΘΥ οδηγίες προς τις ΕΥΔ σχετικά με τις διαδικασίες που θα ακολουθούνταν κατά τις διοικητικές και επιτόπιες επαληθεύσεις (23410/ΕΥΘΥ1240/30-5-2011).

Με την εφαρμογή του Ν. 4070/2012 αντικαταστάθηκε η παρ. 3 του άρθρου 53 του ν. 3669/2008 σχετικά με τη διαδικασία σύνταξης των λογαριασμών και των επιμετρήσεων που τους συνοδεύουν. Επίσης περιορίστηκε η αξία των εργασιών που πιστοποιούνται βάσει προσωρινών επιμετρήσεων

(όταν δεν είναι εφικτή η σύνταξη οριστικών επιμετρήσεων) στο 20% της αξίας του συνόλου των εργασιών του λογαριασμού».

Το 2013 εκδόθηκαν οδηγίες από την ΕΥΘΥ για την επαλήθευση της εφαρμογής του Ν. 4070/12 από τις ΕΥΔ προκειμένου να αποκλεισθούν περιπτώσεις μη επιλεξιμότητας δαπανών.

Στις επαληθεύσεις που ακολούθησαν διαπιστώθηκαν μεμονωμένες περιπτώσεις μειώσεις ποσοτήτων σε επόμενους λογαριασμούς οι οποίες όμως είχαν γίνει κυρίως πριν την εφαρμογή του Ν. 4070/12.

#### Μη ενημέρωση του λογιστικού συστήματος παρακολούθησης (ATLAS) εκ μέρους δικαιούχου.

Από τις επιτόπιες επαληθεύσεις διαπιστώθηκε ότι μεμονωμένοι δικαιούχοι, παρότι διέθεταν λογιστικό σύστημα παρακολούθησης των χρηματορροών των έργων, δεν το είχαν ενημερώσει. Για την αντιμετώπιση του ευρήματος αποφασίστηκε η διοργάνωση περαιτέρω εκπαίδευσης των αρμόδιων στελεχών των δικαιούχων. Η εκπαίδευση υλοποιήθηκε σύμφωνα με τον προγραμματισμό που είχε τεθεί και μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, οι δικαιούχοι ενημέρωσαν το λογιστικό σύστημα και απέστειλαν στην ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ εκτυπώσεις από το λογιστικό σύστημα με ενημερωμένες τις καρτέλες των ελεγχμένων έργων (ως υλικό τεκμηρίωσης της συμμόρφωσης των δικαιούχων).

Το θέμα της ελλιπούς ενημέρωσης του λογιστικού συστήματος, παρουσιάστηκε εντονότερα το 2014 σε ένα δικαιούχο ο οποίος ανέλαβε το αντικείμενο 4 δικαιούχων που καταργήθηκαν μετά την ανασύσταση των υπηρεσιών της Γεν. Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών (Οκτώβριος 2014). Στην περίπτωση αυτή, υπήρξαν δυσκολίες στη μεταφορά των στοιχείων που τηρούσαν οι παλιές υπηρεσίες σε ενιαία βάση δεδομένων. Με τη βοήθεια συμβούλου που προσέλαβε ο νέος δικαιούχος, ανταποκρίθηκε σταδιακά στην ενημέρωση του λογιστικού συστήματος και απέστειλε στην ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ το σχετικό τεκμηριωτικό υλικό.

#### Δημοσιότητα

Γενικά δεν διαπιστώθηκε έλλειψη πληροφοριακών πινακίδων δημοσιότητας στα εκτελούμενα έργα. Ωστόσο σε αρκετές περιπτώσεις, εντοπίστηκε το φαινόμενο της μη συμμόρφωσης των πληροφοριακών πινακίδων που αναρτώνται στα έργα κατά τη διάρκεια της κατασκευής, σε σχέση με τα οριζόμενα στις σχετικές κανονιστικές διατάξεις κυρίως ως προς το περιεχόμενο της πληροφορίας. Αυτό οφειλόταν ως επί το πλείστον στις μεταφορές των πράξεων σε άλλο άξονα προτεραιότητας του προγράμματος όπου άλλαξε και το χρηματοδοτικό ταμείο (Ε.Τ.Π.Α ή Τ.Σ.), στην αναγραφή των δύο περιόδων χρηματοδότησης σε έργα «γέφυρα» κλπ.

Μετά από σχετικές συστάσεις και οδηγίες το πρόβλημα διορθώθηκε.

#### Μεμονωμένα ευρήματα σημαντικού ύψους δαπάνης δημοσιονομικής διόρθωσης.

Στο σύνολο των πραγματοποιηθεισών επιτόπιων επαληθεύσεων παρουσιάστηκαν τα εξής μεμονωμένα ευρήματα που οδήγησαν σε σημαντικού ύψους δαπάνης δημοσιονομική διόρθωση:

Περικοπή φυσικού αντικείμενου που δεν εκτελέστηκε χωρίς ανάλογη μείωση του οικονομικού αντικείμενου της σύμβασης.

Εκτέλεση εργασιών που δεν περιλαμβάνονταν στο συμβατικό αντικείμενο.

#### **Έλεγχοι Ελεγκτικών οργάνων εκτός της Διαχειριστικής Αρχής (ΕΔΕΛ, Αρχή Πληρωμής, ΕΕ, Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο κλπ)**

Δυνάμει του άρθρου 13 του Ν.3614/2007 «Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007-2013» (ΦΕΚ 267 Α'/3-12-2007) όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 4177/13 η Αρχή Πληρωμής και η ΕΔΕΛ διενήργησαν δειγματοληπτικούς

ελέγχους στους τελικούς δικαιούχους και στις πράξεις που χρηματοδοτούνται από τα επιχειρησιακά προγράμματα του ΕΣΠΑ καθώς και ελέγχους του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου των επιχειρησιακών προγραμμάτων του ΕΣΠΑ.

Στο πλαίσιο αυτό κατά την υλοποίηση της παρέμβασης πραγματοποιήθηκαν επιτόπιοι έλεγχοι με στόχο την επαλήθευση ικανοποιητικής διαδρομής ελέγχου για τις υλοποιηθείσες πράξεις, τον έλεγχο της νομιμότητας και κανονικότητας των πράξεων και των διαδικασιών, τον έλεγχο της αξιοπιστίας των πληροφοριών και των οικονομικών στοιχείων που δηλώθηκαν από τον τελικό δικαιούχο, τον έλεγχο της τήρησης των δεσμεύσεων που είχε αναλάβει ο τελικός δικαιούχος στο πλαίσιο του έργου, τον έλεγχο της τήρησης των κανόνων δημοσιότητας.

Επίσης πραγματοποιήθηκαν έλεγχοι από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο και τη Γεν. Δ/ση Περιφερειακής Πολιτικής της Ε.Ε.

### ***Προβλήματα που εντοπίστηκαν και μέτρα που ελήφθησαν κατόπιν ελέγχων της Αρχής Πληρωμής***

Από την Αρχή Πληρωμής, διενεργήθηκε έλεγχος στο σύστημα διαχείρισης και ελέγχου της ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ από 08 έως 10 Νοεμβρίου 2011 .

Σύμφωνα με το σχετικό πόρισμα ελέγχου δεν εντοπίστηκαν ευρήματα.

### ***Δειγματοληπτικοί έλεγχοι επαλήθευσης της ποιότητας των συγχρηματοδοτούμενων έργων υποδομής από τον ΕΣΠΕΛ***

Για τη διασφάλιση της ποιότητας των υλοποιούμενων έργων υποδομής διενεργήθηκαν από τον Εξειδικευμένο ανεξάρτητο Σύμβουλο Ποιοτικού Ελέγχου (ΕΣΠΕΛ) δειγματοληπτικοί έλεγχοι επαλήθευσης της ποιότητας των συγχρηματοδοτούμενων έργων υποδομής. Τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργήθηκαν από τον ΕΣΠΕΛ σε έργα της ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ καταγράφηκαν σε Τεχνικές Αναφορές και τα έργα κατατάχθηκαν στις κάτωθι 3 κατηγορίες (i, ii, iii) με βάση τη διάκριση των ελαττωμάτων που διαπιστώθηκαν σε τμήματα ή στο σύνολο των έργων:

κατηγορία i (δεν υπάρχουν αστοχίες ή οι αστοχίες/πλημμέλειες έχουν επουσιώδη χαρακτήρα και μπορούν εύκολα να αποκατασταθούν από τον ανάδοχο),

κατηγορία ii (ουσιώδη ελαττώματα που δεν επιφέρουν επιπτώσεις στην αντοχή και στατική επάρκεια) και

κατηγορία iii (ουσιώδη ελαττώματα που επιφέρουν σοβαρές και μη ανατάξιμες επιπτώσεις)

Από τους ελέγχους ή και τους επανελέγχους που διενεργήθηκαν, όλα τα έργα εμπίπτουν στην κατηγορία i.

### ***Προβλήματα που εντοπίστηκαν και μέτρα που ελήφθησαν κατόπιν ελέγχων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής***

Η Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, διενήργησε έλεγχο στο ΕΠ-ΕΠ το χρονικό διάστημα 8-12/12/2014 με στόχο την επιβεβαίωση ότι τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου λειτουργούν αποτελεσματικά.

Σύμφωνα με το τελικό πόρισμα ελέγχου ζητήθηκε από την ΕΔΑΜ να προχωρήσει στην αφαίρεση ποσών που θεώρησε ότι δεν είναι επιλέξιμα για συγχρηματοδότηση (49.442,12€ και 488.352,81€), ενώ δέχθηκε τις αντιρρήσεις των ελληνικών αρχών στις υπόλοιπες συστάσεις, οι οποίες έκλεισαν οριστικά.

Μετά την αφαίρεση των παραπάνω ποσών, ο έλεγχος θεωρείται κλειστός.

### ***Προβλήματα που εντοπίστηκαν και μέτρα που ελήφθησαν κατόπιν ελέγχων του Ελεγκτικού Συνεδρίου***

Από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο διενεργήθηκαν πέντε έλεγχοι στο ΕΠ-ΕΠ, στο πλαίσιο της Δήλωσης Αξιοπιστίας αντίστοιχα για τα οικονομικά έτη 2010, 2012, 2014 και 2015.

#### Έλεγχος Αξιοπιστίας 2010 (PF-3889)

Σύμφωνα με τα τελικά αποτελέσματα του ελέγχου για το έτος 2010, προέκυψε μια παρατήρηση όσον αφορά στην εφαρμογή του άρθρου 35, παράγραφος 4, της οδηγίας 2004/18/EK του Συμβουλίου όπως είχε μεταφραστεί στο Ελληνικό κείμενο. Κατά την άποψη του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, η ανάθεση της σύμβασης σχετικά με την κοινοποίηση των αποτελεσμάτων της διαδικασίας ανάθεσης, αναφερόταν στην ημερομηνία της απόφασης ανάθεσης της σύμβασης, εννοώντας την ημερομηνία της απόφασης κατακύρωσης του διαγωνισμού στο προσωρινό μειοδότη. Στο Ελληνικό κείμενο της οδηγίας αναγραφόταν: «Οι αναθέτουσες αρχές που έχουν συνάψει μια δημόσια σύμβαση ή συμφωνία-πλαίσιο, αποστέλλουν προκήρυξη με τα αποτελέσματα της διαδικασίας σύναψης το αργότερο 48 ημέρες μετά τη σύναψη της σύμβασης ή της συμφωνίας – πλαίσιο».

Προκειμένου να αποκατασταθεί εφεξής η ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων δημοσιότητας ζητήθηκαν από την ΕΥΔ οδηγίες από την ΕΥΘΥ, οι οποίες και διαβιβάστηκαν προς εφαρμογή στους φορείς υλοποίησης. Σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΥΘΥ «σκόπιμο είναι τα αποτελέσματα της διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης να κοινοποιούνται στην ΕΕΕΕ το αργότερο 48 ημέρες μετά την κοινοποίηση στον ανακηρυχθέντα ανάδοχο της εγκριτικής του αποτελέσματος της δημοπρασίας, απόφασης της Προϊσταμένης Αρχής».

Επιπλέον, με αφορμή το πιο πάνω θέμα και σε συμφωνία με την ΕΥΘΥ και το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο εκδόθηκε και η εγκύκλιος 15/12 της ΓΓΔΕ/ΥΠΥΜΕΔΙ.

#### Έλεγχος Αξιοπιστίας 2012 (PF-5300)

Σύμφωνα με τα τελικά αποτελέσματα του ελέγχου για το έτος 2012, παρουσιάστηκαν οι εξής διαπιστώσεις:

1. Η καταβληθείσα ενίσχυση υπερβαίνει το χρηματοδοτικό έλλειμμα. Το εύρημα έκλεισε, καθώς υποβλήθηκε νέα μελέτη κ-ο από την οποία προέκυπτε ότι το χρηματοδοτικό έλλειμμα της πράξης ήταν τελικά 100%, συνεπώς η καταβληθείσα δαπάνη από την Ε.Ε. δεν υπερέβαινε το χρηματοδοτικό έλλειμμα
2. Κρατικές ενισχύσεις – το ποσοστό συγχρηματοδότησης υπερβαίνει το ανώτατο όριο κρατικών ενισχύσεων. Το εύρημα έκλεισε, όπως και το προηγούμενο, με την υποβολή της νέας μελέτης κ-ο.
3. Η ενίσχυση θεωρείται παράνομη κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι δεν κοινοποιήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το εύρημα έκλεισε μετά από σημείωμα της COCOF το 2012, σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή δεν θα εξέταζε τη συμμόρφωση με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων για έργα που είχαν εγκριθεί από την Κοινότητα πριν από την ημερομηνία του σημειώματος.
4. Αδυναμία στους διαχειριστικούς ελέγχους. Συνεπεία των παραπάνω ευρημάτων στα συμπεράσματα του ελέγχου αναφέρθηκε ότι η Δ.Α. δεν εντόπισε τις προαναφερθείσες παρατυπίες στα πλαίσια των διοικητικών της ελέγχων. Το εύρημα έκλεισε μετά τις εξηγήσεις που δόθηκαν για το σύνολο των ευρημάτων.

Σύμφωνα με το Ref.Ares(2014)3654346-31/10/2014 έγγραφο της DG REGIO, ο εν λόγω έλεγχος θεωρείται κλειστός.

#### Έλεγχος Αξιοπιστίας 2013 (PF-5811)

Ο συγκεκριμένος έλεγχος αφορούσε στις δαπάνες της Ισοδύναμης Συμβολής Δημοσίου στο έργο που εκτελείται με Σύμβαση Παραχώρησης «Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα- Πύργος - Τσακώνα».



Το συγκεκριμένο υποέργο περιλαμβάνει τα έσοδα από τα διόδια των υφιστάμενων τμημάτων που αποτελούν μέρος του συμβατικού ανταλλάγματος της Σ.Π.. Εξαιτίας της φύσης της δαπάνης, κατά τη διάρκεια του ελέγχου αποφασίσθηκε η μεθοδολογία και τα παραστατικά με τα οποία θα δηλώνονται στο μέλλον οι εν λόγω δαπάνες.

#### Έλεγχος Αξιοπιστίας 2014 (PF-6782)

Ο συγκεκριμένος έλεγχος αφορούσε μεταξύ άλλων και τις δαπάνες της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής που δόθηκε στα έργα που εκτελούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης «Κεντρικής Ελλάδας – Ε65» και «Μαλιακός – Κλειδί».

Μετά τις αντιρρήσεις της Ελληνικής πλευράς στην έκθεση αρχικών διαπιστώσεων και την τριμερή συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο μεταξύ της Ελληνικού Κράτους, της Ε.Ε. και του ΕΕΣ, δεν προέκυψαν δημοσιονομικές διορθώσεις από τον έλεγχο.

Σύμφωνα με το Ref.Ares(2016)1441878-23/03/2016 έγγραφο της DG REGIO, ο εν λόγω έλεγχος θεωρείται κλειστός.

#### Έλεγχος Αξιοπιστίας 2015 (PF-7192)

Ο συγκεκριμένος έλεγχος αφορούσε ίδιας φύσης δαπάνες με τον προηγούμενο για το έργο που εκτελείται με Σ.Π. «Κεντρικής Ελλάδας – Ε65», καταγράφηκαν οι διαφορετικές απόψεις του ΕΕΣ και της Ελληνικής πλευράς, αλλά δεν προέκυψαν μη επιλέξιμες δαπάνες από τον έλεγχο.

#### ***Προβλήματα που εντοπίστηκαν και μέτρα που ελήφθησαν κατόπιν ελέγχων της ΕΔΕΛ***

Η Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου διενήργησε 66 ελέγχους που αφορούν σε πράξεις αρμοδιότητας της ΕΥΔ/ ΕΠ-ΕΠ και 17 ελέγχους που αφορούν σε πράξεις αρμοδιότητας της ΕΔΑΜ.

Επίσης η ΕΔΕΛ ήλεγξε δύο φορές (2010 και 2013) την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου από τη Διαχειριστική Αρχή και μία αντίστοιχα φορά τον Ενδιάμεσο Φορέα Διαχείρισης.

Το σημαντικότερο εύρημα της ΕΔΕΛ μετά από ελέγχους στις πράξεις του προγράμματος θεωρούμε ότι είναι το κάτωθι:

Στην ετήσια έκθεση ελέγχου της ΕΔΕΛ για το 2010 , αναφέρονταν ευρήματα συστημικού χαρακτήρα σε σχέση με την εφαρμογή των κανόνων περί δημοσίων συμβάσεων για το ΕΠ-ΕΠ , σύμφωνα με δύο προηγούμενους ελέγχους σε δύο πράξεις του ΕΠ-ΕΠ όπου είχε εντοπισθεί σφάλμα «μη επαλήθευσης υλοποίησης πιστοποιημένου φυσικού αντικείμενου». Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε σε διακοπή της προθεσμίας πληρωμής για το ΕΠ-ΕΠ, με βάση το άρθρο 91(1) του Κανονισμού 1083/2006, ζητώντας την υποβολή αναφοράς ελέγχου από την ΕΔΕΛ έως τις 31/05/2011 που θα βεβαιώνει την ορθότητα των δαπανών που περιλαμβάνονται στα αιτήματα πληρωμής έως το Δεκέμβριο του 2010 ή/και τη λήψη των απαιτούμενων διορθωτικών μέτρων, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Προκειμένου να διαπιστωθεί εάν οι δαπάνες που είχαν πιστοποιηθεί και περιλαμβάνονται στα αιτήματα πληρωμής προς την ΕΕ μέχρι και τον Δεκέμβριο του 2010, περιελάμβαναν το εντοπισθέν από τους ελέγχους της ΕΔΕΛ σφάλμα, ώστε να ληφθούν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από την ΕΠ-ΕΠ έκτακτος ειδικός έλεγχος σε όλες τις συμβάσεις κατασκευής δημοσίων έργων με αναλυτικό τιμολόγιο.

Η μεθοδολογία βάσει της οποίας διενεργήθηκε ο έκτακτος έλεγχος (και για την οποία ενημερώθηκαν η ΕΔΕΛ και η Αρχή Πληρωμής), στηρίχθηκε στην ανάλυση των άρθρων του συγκεκριμένου προϋπολογισμού (σύμβασης ή αντίστοιχου ΑΠΕ) κάθε σύμβασης κατασκευής ανά διακριτό τμήμα τεχνικού αντικείμενου με αντίστοιχη ανάλυση των εκτελεσμένων ποσοτήτων του λογαριασμού αναφοράς στα ίδια διακριτά τεχνικά αντικείμενα. Έγιναν δειγματοληπτικές διασταυρώσεις-επαληθεύσεις ανά άρθρο τιμολογίου και ανά διακριτό τμήμα (έλεγχος γραφείου) και

με επιτόπια επίσκεψη επαληθεύτηκε ο βαθμός ολοκλήρωσης των διακριτών τμημάτων του φυσικού αντικειμένου του έργου.

Από τους ελέγχους αυτούς δεν εντοπίστηκαν περαιτέρω σφάλματα για το φυσικό αντικείμενο και τις δαπάνες του 2010.

Σημειώνεται ότι έκτοτε ο συγκεκριμένος έλεγχος, με την ανωτέρω μεθοδολογία, συμπεριλήφθηκε σε όλες τις Επιτόπιες Επαληθεύσεις της Μονάδας Επιτόπιων Επαληθεύσεων που διενεργούνταν σε συμβάσεις κατασκευής δημοσίων έργων με αναλυτικό τιμολόγιο και δεν εντοπίστηκαν σφάλματα αυτής της φύσεως σε κανένα από τους επόμενους ελέγχους.

Τέλος, δεν εντοπίστηκαν εκ νέου σφάλματα αυτής της φύσεως από την ΕΔΕΛ στο ΕΠ-ΕΠ.

Από τους υπόλοιπους ελέγχους, που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της προγραμματικής περιόδου εντοπίστηκαν αντίστοιχα προβλήματα όπως τα προαναφερθέντα που είχαν εντοπιστεί και από την ΕΥΔ όπως θέματα μειώσεων πιστοποιημένων ποσοτήτων σε επόμενους λογαριασμούς, δημοσιότητας, μη ενημέρωσης του λογιστικού συστήματος παρακολούθησης (ATLAS) καθώς και το ζήτημα της μη δυνατότητας επιβεβαίωσης εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης.

Επιπλέον εντοπίστηκαν τα κάτωθι προβλήματα:

Ελλιπής έλεγχος εξέτασης κριτηρίου ωριμότητας των μελετών κατά την ένταξη της πράξης και τροποποίηση που επέφερε ουσιώδη μεταβολή των όρων της αρχικής σύμβασης.

Παρουσιάστηκε μια μεμονωμένη περίπτωση που οδήγησε σε οριζόντια περικοπή 25% επί των δηλωθεισών δαπανών του υποέργου.

Πλημμελής τήρηση περιβαλλοντικών όρων των εγκεκριμένων ΜΠΕ

Σε ορισμένες περιπτώσεις κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της εργολαβίας παρουσιάστηκε πλημμελής τήρηση των περιβαλλοντικών όρων των εγκεκριμένων ΜΠΕ όμως στη συνέχεια υπήρξε συμμόρφωση.

Το παραπάνω εύρημα οδήγησε σε μία περίπτωση οριζόντια περικοπή 5% επί των δηλωθεισών δαπανών σε συνδυασμό με το παρακάτω εύρημα.

Μη εφαρμογή όρων της ΕΣΥ

Σε ορισμένες περιπτώσεις διαπιστώθηκε η μη ανανέωση ασφαλιστηρίων συμβολαίων που είχαν λήξει ή κάποιων άλλων όρων της ΕΣΥ. Υπήρξε συμμόρφωση, εκτός από μία περίπτωση που περιγράφηκε ανωτέρω.

Διευκολύνσεις αναδόχου

Διαπιστώθηκε σε συμβάσεις δημοσίων έργων η ύπαρξη όρων (ρήτρες) παροχής διευκολύνσεων από τους αναδόχους προς τις αναθέτουσες αρχές. Επιβλήθηκαν οι αντίστοιχες δημοσιονομικές διορθώσεις.

Στο διάστημα από 25 έως 27 Οκτωβρίου 2016 διενεργήθηκε έλεγχος της ΕΔΕΛ στα γραφεία της ΕΥΔ (Τομέας Μεταφορών) και του ΕΦΔ και αφορούσε στο σύστημα διαχείρισης και ελέγχου όσον αφορά τη διαδικασία κλεισίματος του ΕΠ-ΕΠ. Συγκεκριμένα στόχοι του ελέγχου ήταν:

Η εξέταση της διαδικασίας που ακολουθείται από την ΕΥΔ (Τομέας Μεταφορών) για την ολοκλήρωση των πράξεων που θα περιληφθούν στην τελική έκθεση, η τεκμηρίωση του φακέλου των διενεργηθέντων επιτόπιων επαληθεύσεων από ΕΥΔ/ΕΦΔ και η παρακολούθηση της εφαρμογής συστάσεων λοιπών ελεγκτικών φορέων (Αρχή Πληρωμής, ΕΔΕΛ, ΕΕ, ΕΕΣ) για το ΕΠ.

Κατά το χρονικό διάστημα σύνταξης της παρούσας τελικής έκθεσης του ΕΠ-ΕΠ, είχε εκδοθεί η προσωρινή έκθεση αποτελεσμάτων ελέγχου από την ΕΔΕΛ. Στην έκθεση, γίνεται αναφορά και στον τελευταίο έλεγχο συστήματος που διενεργήθηκε από την ΕΔΕΛ στο διάστημα από 30 Ιανουαρίου 2013 έως 8 Φεβρουαρίου 2013 στην ΕΥΔ.

Σύμφωνα με την έκθεση ελέγχου της ΕΔΕΛ για τα ανωτέρω ευρήματα προκύπτει πλήρης συμμόρφωση στα ευρήματα του προηγούμενου ελέγχου, που αφορούσαν το πρόγραμμα επιτόπιων επαληθεύσεων για τα έτη 2010-2013, σύμφωνα με τα στοιχεία που τηρεί η ΕΔΕΛ.

Όσον αφορά στα έτη 2014-2016 και σύμφωνα με το δείγμα επιτόπιων επαληθεύσεων (18) που επιλέχθηκε από την ελεγκτική ομάδα της ΕΔΕΛ και με τα στοιχεία που τηρεί η ΕΥΔ, το ποσοστό υλοποίησης του προγράμματος επιτόπιων επαληθεύσεων για τα έτη 2014-2016 είναι ικανοποιητικό και τηρείται η διαδικασία που προβλέπεται για τη διενέργεια τους (αποφάσεις συγκρότησης, ενημέρωση ελεγχόμενου φορέα, συμπλήρωση ερωτηματολογίων).

Για το δείγμα των επιτόπιων επαληθεύσεων υπήρξε συμμόρφωση των ελεγχόμενων φορέων στις συστάσεις της ΕΥΔ. Με βάση όμως το συνολικό πίνακα παρακολούθησης των συστάσεων της ΕΥΔ και το ΟΠΣ ένα σημαντικό μέρος των συστάσεων παρέμεναν ανοικτές και διατυπώθηκε σχετική σύσταση, να μεριμνήσει η ΕΥΔ για την εντατικοποίηση των ρυθμών ανταπόκρισης των φορέων στη συμμόρφωση τους με τις συστάσεις.

Κατά την ημερομηνία σύνταξης της Τελικής Έκθεσης δεν εκκρεμούν συστάσεις της ΕΔΕΛ προς τους φορείς και την ΕΥΔ.

Από τα στοιχεία που προσκόμισε η ΕΥΔ, προκύπτει ότι εκδίδονται οι δημοσιονομικές διορθώσεις, τα ΔΚΔ και γίνονται οι κοινοποιήσεις στην OLAF. Δεδομένου ότι δεν είχε ολοκληρωθεί η παρακολούθηση των συστάσεων όλων των επιτόπιων επαληθεύσεων διατυπώθηκε σύσταση να αποστείλει η ΕΥΔ με το κλείσιμο του προγράμματος επικαιροποιημένο πίνακα που να περιέχονται τα εν λόγω στοιχεία για το σύνολο των περικοπών.

#### **1.4 Απολογισμός οριζόντιων θεμάτων που αφορούν στην υλοποίηση παρεμβάσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Άρθρου 10, του Κανονισμού ΕΚΤ 1081/2006, όπως επίσης σύμφωνα με τις αρχές του Άρθρου 16, Κανονισμός 1083/2006. Αποτελέσματα από την εφαρμογή αντίστοιχων δράσεων, προβλήματα και τρόποι αντιμετώπισης τους για τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΚΤ.**

Το ΕΠ-ΕΠ είναι ουδέτερο ως προς την προώθηση των αρχών της ισότητας των ευκαιριών πρόσβασης σε χρηματοδότηση και της μη διάκρισης εξαιτίας της φυλής ή της εθνοτικής καταγωγής, της θρησκείας ή των πεποιθήσεων και της ηλικίας ή του γενετήσιου προσανατολισμού κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση των παρεμβάσεών του.

Στον τομέα Περιβάλλοντος το ΕΠ-ΕΠ ενσωματώνει την αρχή της μη διάκρισης προθώντας ίσες ευκαιρίες πρόσβασης στη χρηματοδότηση, τη χρήση των υπηρεσιών των οικοσυστημάτων και τα θετικά αναμενόμενα αποτελέσματα των παρεμβάσεων που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και σε όλες τις δράσεις ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης πολιτών και φορέων.

##### **1.4.1 Αρχή της ισότητας των φύλων και ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου**

Η προώθηση της ισότητας των ανδρών και γυναικών αποτελεί μια από τις θεμελιώδεις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία υπηρετείται με συνέπεια ήδη από το 1957. Ωστόσο, η πρόοδος που έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα απειλείται από την κοινωνικο-οικονομική κρίση που μαστίζει την Ευρώπη και ιδιαίτερα την Ελλάδα, καθώς από το 2008 μέχρι σήμερα, η εγχώρια αγορά εργασίας

χαρακτηρίζεται από συνεχή συρρίκνωση της απασχόλησης και εκρηκτική άνοδο της ανεργίας, με τις γυναίκες να βρίσκονται σε ιδιαίτερα δυσμενή θέση.

Το 2015 το ποσοστό ανεργίας ανήλθε σε 24,9%, με το ποσοστό ανεργίας των γυναικών (28,9%) να είναι σημαντικά υψηλότερο του αντίστοιχου των ανδρών (21,8%). Αντίστοιχα, κατά το γ' τρίμηνο του 2016 το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών ανήλθε στο 38,4% έναντι ποσοστού 54,7% των ανδρών, με το ποσοστό συμμετοχής των ανδρών να παρουσιάζει μεγαλύτερη κάμψη την περίοδο της κρίσης έναντι του αντιστοίχου των γυναικών.

Το ΕΠ-ΕΠ είναι εν γένει ουδέτερο ως προς την προώθηση των αρχών της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών. Ωστόσο, η στρατηγική, οι προτεραιότητες και οι στόχοι του Ε.Π., βρίσκονται σε πλήρη εναρμόνιση με τα προβλεπόμενα στο κανονιστικό πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 καθώς και τις στρατηγικές προτεραιότητες πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Ισότητας, διασφαλίζουν τη προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και την ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου κατά τα στάδια της προετοιμασίας, της υλοποίησης, της παρακολούθησης και της αξιολόγησης του προγράμματος, προβλέποντας ενέργειες όπως:

- Τήρηση της αρχής της ισότητας των φύλων, αφενός μεν κατά την επιλογή πράξεων και δυνητικά ωφελουμένων, αφετέρου δε στο επίπεδο των διοικητικών διαδικασιών των αρμόδιων φορέων υλοποίησης με τη διασφάλιση της ίσης συμμετοχής ανδρών και γυναικών σε αυτές.
- Διασφάλιση της ενεργού συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού του Ε.Π. δημόσιων αρχών και κοινωνικών οργανώσεων που είναι αρμόδιες για θέματα ισότητας, μέσω δημόσιων διαβουλεύσεων, αναπτυξιακών ημερίδων και εθνικών συνεδρίων.
- Ισόρροπη, κατά το δυνατόν, συμμετοχή ανδρών και γυναικών στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Ε.Π.
- Χρήση εξειδικευμένων κριτηρίων για την τήρηση της αρχής της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών κατά τη διαδικασία επιλογής, υλοποίησης και αξιολόγησης πράξεων προς συγχρηματοδότηση, όπου αυτό είναι εφαρμόσιμο και εφικτό.

Μέσω των ανωτέρω ενεργειών, προωθείται:

- Η ισότιμη συμμετοχή των γυναικών στη δημόσια ζωή και στις διαδικασίες λήψης πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών αποφάσεων
- Η καταπολέμηση των διακρίσεων λόγω φύλου και των έμφυλων στερεοτύπων
- Η ένταξη της ισότητας των φύλων στις δημόσιες πολιτικές, παρακολούθηση και αξιολόγησή τους.

Μετά την εφαρμογή των παραπάνω αρχών και κατευθύνσεων, διαπιστώθηκε στις Ετήσιες Εκθέσεις υλοποίησης των ετών 2010 και 2011 (περίοδος αναφοράς 1-1-2010 έως 31-12-2011) ότι:

*«Σύμφωνα και με την απαίτηση του Άρθρου 16 του Γενικού Κανονισμού 1083/2006, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας» διασφαλίζει την προαγωγή της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και της μη διάκρισης εξαιτίας της φυλής ή της εθνοτικής καταγωγής της θρησκείας ή των πεποιθήσεων, της ηλικίας ή του γενετήσιου προσανατολισμού...».*

Στη συνέχεια στις Ετήσιες Εκθέσεις υλοποίησης των ετών 2012, 2013 και 2014 (περίοδος αναφοράς 1-1-2012 έως 31-12-2014) διαπιστώθηκε ότι:

*«...το ΕΠ-ΕΠ είναι, εν γένει, ουδέτερο ως προς τις αρχές της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και της μη διάκρισης εξαιτίας της φυλής ή της εθνοτικής καταγωγής, της θρησκείας ή των πεποιθήσεων, της ηλικίας ή του γενετήσιου προσανατολισμού».*

Οι αρχές και κατευθύνσεις αυτές διατηρήθηκαν και κατά την περίοδο από 1-1-2015 έως και το τέλος της περιόδου επιλεξιμότητας και το κλείσιμο του Προγράμματος, εξασφαλίζοντας ότι το ΕΠ-ΕΠ παρέμεινε ουδέτερο ως προς τις αρχές της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών και της μη διάκρισης εξαιτίας της φυλής ή της εθνικής καταγωγής, της θρησκείας ή των πεποιθήσεων, της ηλικίας ή του γενετήσιου προσανατολισμού.

#### **1.4.2 Αρχή της μη διάκρισης και ενίσχυση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ**

Ως προς την άρση των διακρίσεων για τα άτομα με αναπηρία εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα των ΑμεΑ μέσω έργων και δράσεων που ικανοποιούν τις απαιτήσεις προσβασιμότητας και τους κανόνες ασφαλείας για όλες τις κατηγορίες ΑμεΑ (πρόσβαση στο φυσικό ή / και δομημένο περιβάλλον, οριζόντια προσβασιμότητα και κατακόρυφη προσβασιμότητα, προσβάσιμοι χώροι υγιεινής, σήμανση σε προσβάσιμες μορφές, κατάλληλα μέτρα διαφυγής σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών). Η σχετική στρατηγική και οι γενικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ ενσωματώνουν τις αρχές της μη διάκρισης και της διευκόλυνσης της πρόσβασης στα μέσα μεταφοράς και της μετακίνησης στους σταθμούς των μεταφορικών δικτύων των ατόμων με αναπηρία.

Τα έργα και οι προμήθειες του Προγράμματος σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν με τρόπο που διασφαλίζει ισότιμη πρόσβαση και εξυπηρέτηση όλων των κατηγοριών ΑμεΑ που επιθυμούν να μετακινηθούν. Η διευκόλυνση της δυνατότητας πρόσβασης ΑμεΑ στα μέσα μεταφοράς και τους σταθμούς των μεταφορικών δικτύων αποτέλεσε σημαντικότερη προϋπόθεση, η τήρηση της οποίας διασφαλίστηκε μέσω ειδικών κριτηρίων ένταξης πράξεων, και προβλέπεται ειδική μεταχείριση ως προς το κόστος μετακίνησης με μειωμένα τέλη διοδίων στους αυτοκινητόδρομους.

Επιπλέον, οι ενέργειες που προβλέφθηκαν στο πλαίσιο του σχεδιασμού των παρεμβάσεων και παρακολούθησης της υλοποίησης του Ε.Π. για συμμόρφωση με την οριζόντια αρχή της μη διάκρισης και τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ, περιλαμβάνουν:

- Δράσεις χωρικού χαρακτήρα για αντιμετώπιση των ειδικών αναγκών γεωγραφικών περιοχών που πλήττονται περισσότερο από τη φτώχεια ή παρουσιάζουν προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού ειδικών πληθυσμιακών ομάδων.
- Παρεμβάσεις για προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και προσβασιμότητας με ανάπτυξη εναλλακτικών τρόπων και δικτύων μετακίνησης που συντελούν στην εξασφάλιση αστικού χώρου για όλους τους μετακινούμενους χωρίς αποκλεισμούς και όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες.
- Παρεμβάσεις για αποδοτική χρήση των πόρων και μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, που συμβάλλουν στην προστασία του φυσικού, πολιτιστικού και δομημένου περιβάλλοντος, διασφαλίζοντας την προστασία της δημόσιας υγείας, που αφορά όλους τους πολίτες.
- Ενεργό συμμετοχή στη διαδικασία σχεδιασμού και παρακολούθησης του Ε.Π. των αρμόδιων δημόσιων φορέων και κοινωνικών οργανώσεων ειδικών πληθυσμιακών ομάδων (π.χ. Γενική Γραμματεία Ισότητας των φύλων, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία κλπ).
- Λήψη κατάλληλων μέτρων για δημοσιοποίηση του Ε.Π. και των δράσεων που περιλαμβάνει, ώστε να διασφαλίζεται η κατά το δυνατό ευρύτερη δυνατότητα πρόσβασης στην κοινοτική χρηματοδότηση. Στα μέτρα περιλαμβάνονται και η αποστολή προσκλήσεων / προκηρύξεων σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς που μπορούν να εξασφαλίσουν ευρεία διάδοση των ευκαιριών χρηματοδότησης και των ειδικών όρων και προϋποθέσεων για τη λήψη της, και η ανάρτηση των εγγράφων γενικού ενδιαφέροντος στις ιστοσελίδες της Διαχειριστικής Αρχής και του ΣΕΣ.
- Παρακολούθηση και σχετική ενημέρωση της Επιτροπής Παρακολούθησης του Ε.Π. και της ΕΕ, μέσω της Ετήσιας Έκθεσης, για τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την παροχή ίσων

ευκαιριών στο πλαίσιο του Ε.Π., την αποτελεσματικότητά τους και τις διορθωτικές παρεμβάσεις που απαιτούνται ώστε να διασφαλίζεται η αρχή της μη διάκρισης.

Κατά την αξιολόγηση των δράσεων για χρηματοδότηση, όσον αφορά την εφαρμογή του κριτηρίου «προώθηση της ισότητας ευκαιριών και μη διάκρισης», η αρμόδια αρχή διαχείρισης εξέταζε αν οι προτεινόμενες δράσεις σέβονται και προωθούν την ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών και αν είχαν ληφθεί κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή οποιασδήποτε διάκρισης και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ.

Για την περαιτέρω εξειδίκευση των ανωτέρω ενεργειών δημιουργήθηκαν Ομάδες Εργασίας με συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων (π.χ. Γενική Γραμματεία Ισότητας των φύλων, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία κλπ).

Την αρμοδιότητα για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εφαρμογής του συνόλου των ενεργειών για συμμόρφωση με την οριζόντια αρχή της μη διάκρισης κατά τη φάση προετοιμασίας και υλοποίησης του Ε.Π. είχε η Επιτροπή Παρακολούθησης του Ε.Π., στο πλαίσιο των καθηκόντων της, αξιοποιώντας δεδομένα από τις ετήσιες εκθέσεις υλοποίησης και τις εκθέσεις αξιολόγησης του Ε.Π.

Μετά την εφαρμογή των παραπάνω αρχών και κατευθύνσεων, στις Ετήσιες Εκθέσεις υλοποίησης των ετών 2010, 2011, 2012, 2013 και 2014 (περίοδος αναφοράς 1-1-2010 έως 31-12-2014) διαπιστώθηκε ότι:

*« Όσον αφορά στα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ), η διευκόλυνση της δυνατότητας πρόσβασής τους στα μέσα μεταφοράς και μετακίνησής τους στους σταθμούς των μεταφορικών δικτύων, αποτελεί μία από τις σημαντικότερες προϋποθέσεις η οποία θα πρέπει να τηρείται σε όλες τις φάσεις υλοποίησης του Προγράμματος και η τήρησή της διασφαλίζεται μέσω των κριτηρίων ένταξης 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, λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου οι δράσεις του να ενσωματώνουν τις ανωτέρω διαστάσεις όπου απαιτείται.*

*Σημειώνεται ότι το 2009 πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις μεταξύ εκπροσώπων της ΕΥΔ ΕΠ-ΕΠ, της 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 ενέκρινε την προτεινόμενη 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.*

*Κατά τα έτη 2011, 2012, 2013 και 2014 δεν διεκπεραιώθηκαν περαιτέρω ενέργειες και επαφές για τα θέματα της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και της ισότητας των δύο φύλων».*

Οι αρχές και προϋποθέσεις αυτές διατηρήθηκαν και κατά την περίοδο από 1-1-2015 έως και το τέλος της περιόδου επιλεξιμότητας και το κλείσιμο του Προγράμματος, εξασφαλίζοντας ότι παρέμεινε σε ισχύ καθ' όλη τη διάρκεια του Προγράμματος η προϋπόθεση της διευκόλυνσης της δυνατότητας πρόσβασης των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) στα μέσα μεταφοράς και μετακίνησής τους στα δίκτυα και στους σταθμούς των μεταφορικών δικτύων.

## **1.5 Αλλαγές στο πλαίσιο υλοποίησης του Προγράμματος που επηρέασαν την εφαρμογή του**

### **A. Το κοινωνικό - οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα**

Κατά τη διάρκεια υλοποίησης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007-2013 σημαντικές διαταραχές επήλθαν στο οικονομικό περιβάλλον ως απόρροια της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης της περιόδου 2007-2008, της κρίσης χρέους και χρηματοδότησης σε

χώρες της Ευρωζώνης, και της εφαρμογής προγραμμάτων οικονομικής προσαρμογής σε τέσσερις χώρες της Ευρωζώνης.

Οι δυσμενείς επιπτώσεις στην Ελληνική οικονομία άρχισαν να εμφανίζονται, με τις επενδύσεις να υποχωρούν σημαντικά ήδη το 2008 και την ιδιωτική κατανάλωση και την απασχόληση να εισέρχονται σε καθοδική τροχιά από το 2009, χρονιά κατά την οποία το έλλειμμα του εξωτερικού ισοζυγίου άγγιξε το 12,4% του ΑΕΠ και το έλλειμμα της Γενικής Κυβέρνησης έφθασε στο 15,2% του ΑΕΠ.

Τη διετία 2008-2009 το πραγματικό ΑΕΠ της Ελλάδας είχε αρνητική πορεία, με μέσο ετήσιο ρυθμό -2,3%. Το πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής 2010-2014 που εφαρμόστηκε στη συνέχεια επέφερε ακόμη βαθύτερη ύφεση με αποτέλεσμα στην περίοδο 2008-2013, οι σωρευτικές απώλειες του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος να ξεπεράσουν το 25% σε σταθερές τιμές του 2007.

Κατά τα έτη 2010-2011 σημειώθηκε συρρίκνωση των επενδύσεων και της ιδιωτικής κατανάλωσης (κατά 19,9% και 8,1% σε ετήσιους μέσους όρους διετίας αντίστοιχα), ενώ η συνεχιζόμενη υποχώρηση της εγχώριας ζήτησης, αν και ωφέλησε σε όρους συνεισφοράς του εξωτερικού ισοζυγίου στο ΑΕΠ μέσω της μείωσης των εισαγωγών, ενέτεινε την υφεσιακή τάση. Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας σε όρους μοναδιαίου κόστους εργασίας, που ξεκίνησε από το 2011 με την εσωτερική υποτίμηση, δεν οδήγησε στην αναμενόμενη αύξηση των εξαγωγών.

Το 2012 μετά την προσφορά ανταλλαγής του χρέους της Ελλάδας (PSI) με στόχο τη βιωσιμότητά του χρέους, η υφεσιακή πορεία της οικονομίας συνεχίστηκε. Στο σύνολο του 2012, η συρρίκνωση των επενδύσεων επιταχύνθηκε σε σχέση με τους ετήσιους ρυθμούς της περιόδου 2009-2011, επηρεάζοντας ραγδαία τόσο τον κλάδο των κατασκευών όσο και των εξοπλισμών. Οι εξαγωγές υπηρεσιών σημείωσαν μείωση για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά το 2012, με την πορεία των συνολικών εξαγωγών να επιβραδύνεται σημαντικά και την συνεισφορά του εξωτερικού τομέα στο ΑΕΠ να συγκρατείται σε θετικό έδαφος λόγω της μείωσης των εισαγωγών.

Η παρατεταμένη αυτή υφεσιακή τάση σε όλες τις συνιστώσες του ΑΕΠ από την πλευρά της ζήτησης συντέλεσε το 2012 στην εμφάνιση των πρώτων αποπληθωριστικών τάσεων στο ΑΕΠ, με τις τιμές να ακολουθούν καθοδική πορεία από το 2013 έως και το 2015. Ταυτόχρονα, η περαιτέρω μείωση της απασχόλησης το 2012 και η αυξανόμενη εκροή ανθρώπινου κεφαλαίου από την ελληνική αγορά εργασίας έδρασε ανασχετικά στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, οδηγώντας το 2013 την ανεργία στο 27,5%, που είναι το υψηλότερο σημείο της από την έναρξη της οικονομικής κρίσης.

Η συνέχιση των αποπληθωριστικών πιέσεων το 2013, περιόρισε τις απώλειες σε όρους πραγματικής ιδιωτικής κατανάλωσης σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Εντός της ίδιας χρονιάς, και διαρκούς της προσαρμογής της δημόσιας κατανάλωσης, υπήρξε οριακή σταθεροποίηση των επενδύσεων σε εξοπλισμό, έναντι της καθίζησης των επενδύσεων στον κλάδο των κατοικιών κατά 30,7% σε ετήσια βάση. Έτσι, παρά την αύξηση των δημοσίων επενδύσεων οι συνολικές επενδύσεις στην ελληνική οικονομία συνέχισαν να υποχωρούν, αν και με μειούμενο ρυθμό, καταγράφοντας σωρευτικές απώλειες της τάξης του 64,5% του όγκου των επενδύσεων του 2007.

Το 2014 σημειώθηκε οριακή ανάκαμψη της οικονομίας εξαιτίας της αύξησης της ιδιωτικής κατανάλωσης κατά 0,5% σε ετήσια βάση και των επενδύσεων σε εξοπλισμό, οι οποίες αυξήθηκαν κατά 18,8% έπειτα από πέντε έτη συνεχούς υποχώρησης. Το γεγονός αυτό συνέβαλε στον περιορισμό της πτωτικής τάσης των συνολικών επενδύσεων σε σχέση με τα προηγούμενα έξι έτη. Επιπλέον, η ανάκαμψη της ναυτιλίας και η αύξηση των εξαγωγών τουριστικών υπηρεσιών εντός του έτους συνέβαλαν καθοριστικά στην ανάπτυξη των πραγματικών εξαγωγών κατά 7,5% σε ετήσια βάση. Πάντως, η επίδραση της εξαγωγικής δυναμικής στο ΑΕΠ αντισταθμίστηκε από τη μεγαλύτερη αύξηση των εισαγωγών, ως απόρροια της επανάκαμψης της εγχώριας ζήτησης για

πρώτη φορά από το 2007. Σημειώνεται ότι η οριακή ανάκαμψη του 2014 ήταν μη διατηρήσιμη καθώς είχαν αναβληθεί οι ειλημμένες από το οικονομικό πρόγραμμα μεταρρυθμίσεις στο ασφαλιστικό και συνταξιοδοτικό σύστημα της χώρας και συνεπώς δεν είχε ολοκληρωθεί η αξιολόγηση του προγράμματος.

Η συνέχιση της πτωτικής πορείας του μοναδιαίου κόστους εργασίας για τέταρτο συνεχές έτος το 2014, συνόδεψε την ανάσχεση της πτώσης στην απασχόληση και την μικρή μείωση της ανεργίας κατά μία ποσοστιαία μονάδα για πρώτη φορά από το 2008. Την ίδια στιγμή, οι θετικές ενδείξεις των δημοσιονομικών μεγεθών κατά τη διάρκεια του έτους, που υποδήλωναν ότι θα καταλήξουν σε πρωτογενές πλεόνασμα της Γενικής Κυβέρνησης, ενέτειναν την ανάταση του οικονομικού κλίματος και των προσδοκιών για την πορεία της οικονομίας μετά το τέλος του δεύτερου προγράμματος οικονομικής προσαρμογής.

Τα δημοσιονομικά στοιχεία της Eurostat για την Ελλάδα στο πλαίσιο της Διαδικασίας Υπερβάλλοντος Ελλείμματος καταδεικνύουν ότι επετεύχθη πρωτογενές πλεόνασμα 0,3% για το 2014 και 0,7% για το 2015 (εξαιρουμένης της επίπτωσης υποστήριξης των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων). Αντίστοιχα, ο δείκτης δημοσίου χρέους προς το ΑΕΠ βελτιώθηκε το 2015 στο 176,9% έναντι 180,1% το 2014, παραμένοντας όμως 17,3 ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερα από τον αντίστοιχο δείκτη του 2012, και υπαγορεύοντας την ανάγκη λήψης μέτρων για την επίτευξη της βιωσιμότητάς του δημοσίου χρέους.

Η καλύτερη δημοσιονομική επίδοση του 2015 εντάσσεται σε ένα έτος σημαντικών διαφοροποιήσεων στο πολιτικό, οικονομικό και εξωτερικό περιβάλλον της χώρας. Συγκεκριμένα, το 2015 σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο οι νέες γεωπολιτικές εξελίξεις και κοινωνικοπολιτικές προκλήσεις (προσφυγική κρίση) ήρθαν να προστεθούν στο ήδη ευάλωτο διεθνές οικονομικό περιβάλλον με το οποίο συνδέεται το ευμετάβλητο των διεθνών χρηματαγορών, η επιβράδυνση της ανάπτυξης στις αναδυόμενες αγορές και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες, η σημαντική υποχώρηση της τιμής του πετρελαίου και η υποτίμηση του ευρώ.

Σε αυτό το πλαίσιο, κι εν μέσω ενός αποδυναμωμένου δικτύου κοινωνικής συνοχής, στην Ελλάδα ένας νέος πολιτικός σχεδιασμός εφαρμόστηκε για την αντιμετώπιση των ανισορροπιών της ελληνικής οικονομίας στις αρχές του 2015. Ακολούθως, και μετά από μια εξάμηνη περίοδο διαπραγματεύσεων με τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και το ΔΝΤ για παροχή νέας οικονομικής ενίσχυσης, ένα νέο τριετές πρόγραμμα στήριξης της σταθερότητας από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας (ESM) άρχισε να υλοποιείται από τον Αύγουστο του 2015.

Κατά την ίδια περίοδο (Ιουλίου - Αυγούστου 2015), τα σοβαρά προβλήματα ρευστότητας στην ελληνική οικονομία, που προκλήθηκαν από την σημαντική εκροή καταθέσεων του πρώτου εξαμήνου του 2015 και την εφαρμογή ελέγχων στην κίνηση κεφαλαίων για τη διασφάλιση της λειτουργίας του τραπεζικού συστήματος, θεωρήθηκαν από τους διεθνείς Θεσμούς που διενεργούν προβλέψεις ότι θα σηματοδοτούσαν μια βαθιά ύφεση για το σύνολο του έτους.

Ωστόσο, αυτή η επιδείνωση μόνο έως ένα βαθμό αντικατοπτρίστηκε στα ετήσια στοιχεία Εθνικών Λογαριασμών για το 2015, γεγονός που υποδηλώνει ότι η επίδραση της οικονομικής συγκυρίας του 2015 στην πορεία ανάπτυξης ήταν κατά πολύ λιγότερο δυσμενής από τις ως άνω προβλέψεις. Ειδικότερα, ο ρυθμός μείωσης του πραγματικού ΑΕΠ αποδείχθηκε ότι ήταν οριακός το 2015, στο -0,2% σε σχέση με το 2014, και συμβατός με την εκτίμηση του Κρατικού Προϋπολογισμού 2016 για στασιμότητα.

Η συμβολή του εξωτερικού τομέα στην αύξηση του ΑΕΠ διατηρήθηκε σε θετικά επίπεδα (1,1 ποσοστιαία μονάδα του ΑΕΠ του προηγούμενου χρόνου), καθώς οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους επηρέασαν τις εξαγωγές συγκριτικά λιγότερο σε σχέση με τις εισαγωγές. Για τον ίδιο λόγο, η εγχώρια ζήτηση μειώθηκε κατά 1,3% σε ετήσια βάση



παρά το θετικό ρυθμό μεταβολής της τελικής εγχώριας ζήτησης (0,3%). Οι επενδύσεις αυξήθηκαν σε ετήσια βάση για πρώτη φορά από το 2007, λόγω της συνεχιζόμενης θετικής πορείας των επενδύσεων σε εξοπλισμό, ενώ η πτώση στον κλάδο των κατασκευών συνεχίστηκε με τον όγκο των επενδύσεων στον κλάδο των κατοικιών να ανέρχεται πλέον στο 6,1% του αντίστοιχου όγκου του 2007.

Η ιδιωτική καταναλωτική δαπάνη κατέγραψε μικρή αύξηση κατά 0,3% σε σταθερές τιμές, εμφανίζοντας σημάδια ανθεκτικότητας έναντι της οικονομικής συγκυρίας και ενισχυόμενη από την αβεβαιότητα για την ασφάλεια των τραπεζικών καταθέσεων που προηγήθηκε της επιβολής των ελέγχων στην κίνηση κεφαλαίων. Αντίστοιχα, η πραγματική δημόσια κατανάλωση παρέμεινε αμετάβλητη έναντι του 2014, γεγονός στο οποίο συνέβαλλαν οι δαπάνες για την αντιμετώπιση της προσφυγικής κρίσης. Από την πλευρά της παραγωγής, η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε βασικές τιμές αυξήθηκε κατά 0,3% το 2015, έπειτα από αντίστοιχη αύξηση κατά 0,4% το 2014.

Ο αποπληθωριστής του ΑΕΠ παρέμεινε αρνητικός το 2015, παρόλα αυτά η πτώση του ήταν περιορισμένη σε σύγκριση με την πρόβλεψη για το έτος (-0,6% έναντι -1,1%, αντίστοιχα).

Η σταδιακή χαλάρωση των ελέγχων στην κίνηση κεφαλαίων, και η θετική έκβαση της πρώτης αξιολόγησης σε συνδυασμό με την συμφωνία της Ευρωζώνης επί του οδικού χάρτη για τη βιωσιμότητα του δημοσίου χρέους της Ελλάδας αναμένεται να δώσουν ώθηση περαιτέρω ανάκαμψης στην οικονομία από το δεύτερο εξάμηνο του 2016 και εμφανέστερα εντός του 2017.

## **B. Επιπτώσεις στην υλοποίηση του Ε.Π.**

Το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί σήμερα, η υφιστάμενη κατάσταση στον τομέα των μεταφορών και συνεπώς και το εξωτερικό περιβάλλον στο οποίο υλοποιήθηκε το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας' (ΕΠ-ΕΠ) έχουν διαφοροποιηθεί ριζικά σε σχέση με την έναρξη της περιόδου προγραμματισμού, οπότε καταρτίστηκε στην αρχική του μορφή. Στη συνέχεια παρατηρήθηκαν και επιπλέον διαφοροποιήσεις σε σχέση με την περίοδο κατάρτισης της 1ης και της 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος, οι οποίες οδήγησαν στην 3η Αναθεώρηση που αποτελεί την ισχύουσα και εγκεκριμένη μορφή του Προγράμματος, με βάση την οποία συνεχίστηκε η υλοποίησή του έως την ολοκλήρωσή του. Τα προβλήματα του Προγράμματος και τα μέτρα που λήφθηκαν για την επίλυσή τους στο πλαίσιο των δύο πρώτων Αναθεωρήσεων παρουσιάζονται αναλυτικά στη συνέχεια στην παράγραφο 1.8 του παρόντος.

Σε σχέση με την τελευταία εγκεκριμένη διάρθρωση του ΕΠ-ΕΠ, το περιβάλλον υλοποίησής του παρότι παρέμεινε σε γενικές γραμμές το ίδιο με την περίοδο της 3ης Αναθεώρησης, συνέχιζε να εμπεριέχει πολλές παραμέτρους με σημαντική επίπτωση στους ρυθμούς υλοποίησης και επίτευξης των στόχων του, με σημαντικότερες εκείνες που σχετίζονται με την τρέχουσα οικονομική κρίση, που για μεγάλο τμήμα της περιόδου υλοποίησης είχε επιφέρει μεταξύ άλλων και: (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 και (στ) προβλήματα στις Ανώνυμες Εταιρίες του Ελληνικού Δημοσίου που λειτούργησαν στο παρελθόν ως κινητήριος δύναμη στην επιτυχημένη διαχείριση των έργων.

Ο τρόπος με τον οποίο οι ανωτέρω αλλαγές επηρέασαν την υλοποίηση του ΕΠ-ΕΠ σε σχέση με την αναπροσαρμογή των γενικών και ειδικών στόχων, τον επανασχεδιασμό δράσεων που κρίθηκε αναγκαίος, τις αλλαγές στη χρηματοδοτική βαρύτητα των ΑΠ, τις εμπλοκές σε σημαντικά έργα, τις

λοιπές επιπτώσεις, καθώς και τις δεσμεύσεις από την προσπάθεια τήρησης των στόχων του Μνημονίου, αναλύονται στη συνέχεια.

### Αναπροσαρμογή στόχων

Στο πλαίσιο της τελευταίας ενδιάμεσης Αξιολόγησης του Προγράμματος (2015), διαπιστώθηκε ότι παρά την σημαντική αλλαγή του περιβάλλοντος και των συνθηκών υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, η στρατηγική του Προγράμματος εξακολούθησε να είναι ευθυγραμμισμένη με την αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ και να συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη του Γενικού Στόχου 13 «Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας», και έμμεσα στους Γενικούς Στόχους 1, 9, 15 και 16 του ΕΣΠΑ. Διαπιστώθηκε επίσης ότι η συμβολή του ΕΠ-ΕΠ στις χωρικές προτεραιότητες του ΕΣΠΑ παρέμεινε αμετάβλητη σε σχέση με τον σχεδιασμό του στο πλαίσιο της 3ης Αναθεώρησης και ότι το ΕΠ-ΕΠ ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Ανάκαμψη της Οικονομίας και στο Μηχανισμό στήριξης της Ελληνικής οικονομίας και ανάπτυξη συνεργειών με τις προβλεπόμενες δράσεις του. Δεν προέκυψε ανάγκη ουσιαστικών τροποποιήσεων στο πλαίσιο της προσαρμογής στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Ανάκαμψη της Οικονομίας και ιδιαίτερα το πακέτο της Πολιτικής Συνοχής (COM(2008) 876), στο Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης, όπως διαμορφώθηκε σταδιακά μέχρι σήμερα, και στη Στρατηγική «Ευρώπη 2020». Επιβεβαιώθηκε επίσης, η συνάφεια του ΕΠ-ΕΠ με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Απασχόληση και η σημασία του για την δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης κατά την υλοποίηση και κατά τη λειτουργία των έργων, και για την προώθηση της επιχειρηματικότητας.

Επιπλέον, διαπιστώθηκε επαρκής συσχετισμός του προγραμματισμού του ΕΠ-ΕΠ με άλλα ΕΠ, λόγω συγγένειας των έργων του Προγράμματος με άλλες παρεμβάσεις, γεγονός που έχει οδηγήσει σε αποδεκτή συνέργεια πολλών συνεργαζόμενων χρηματοδοτικών «μέσων». Με βάση τα ενταγμένα έργα στο ΕΠ-ΕΠ, στα ΠΕΠ και στο ΕΠ-ΠΕΡΑΑ, επαληθεύθηκε η ύπαρξη συνεργειών μεταξύ τους, όπως επιδιώκονταν από τον σχεδιασμό της 3ης Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ. Σε σχέση με τους στόχους του CEF 2014-2020, αυτοί κρίθηκαν ως συμβατοί με το στρατηγικό σχεδιασμό του ΕΠ-ΕΠ σε εθνικό επίπεδο, καθώς το ΕΠ-ΕΠ συμβάλλει στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του εθνικού συστήματος μεταφορών.

Η στοχοθεσία σε επίπεδο Ειδικών Στόχων εξακολούθησε να είναι κατάλληλη για την 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 τη 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. Κάποιες αδυναμίες που ανιχνεύθηκαν σε επίπεδο Ειδικών Στόχων κρίθηκε ότι δύναται να απορροφηθούν στα υπερκείμενα επίπεδα στοχοθεσίας του ΕΠ-ΕΠ, δηλαδή στο επίπεδο των Γενικών και Στρατηγικών Στόχων. Οι Στρατηγικοί Στόχοι εξακολούθησαν να παραμένουν επίκαιροι, τόσο με βάση το περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, όσο και λαμβάνοντας υπόψη το βαθμό υλοποίησής τους. Στο πλαίσιο της αναπροσαρμογής των ειδικών στόχων επήλθαν οι παρακάτω αλλαγές:

- Η αφαίρεση επιλεγμένων Ειδικών Στόχων που δεν εξυπηρετούντο από τον ανασχεδιασμό του Προγράμματος :
- Η προσθήκη νέου ειδικού στόχου που εξυπηρετείται από νέες δράσεις.
- Η αναδιατύπωση των Γενικών Στόχων (β) και (γ) ώστε να αντανakλώνται από το νέο σύστημα Ειδικών Στόχων.
- Ο επανέλεγχος και η προσαρμογή, αν και όπως απαιτείται, των τιμών στόχου των δεικτών του ΕΠ-ΕΠ.

### Επανασχεδιασμός δράσεων

Στο πλαίσιο του επανασχεδιασμού δράσεων επήλθαν οι παρακάτω αλλαγές:

- Η προσθήκη νέου δείκτη που να αποτυπώνει τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα σιδηροδρομικών δράσεων που αποτέλεσαν αντικείμενο τμηματοποίησης (phasing) - πρώτη φάση στο ΕΠ-ΕΠ και δεύτερη φάση στην επόμενη προγραμματική περίοδο 2014-2020.
- Για τον περιορισμό της απώλειας κοινοτικών πόρων έγινε αφ' ενός προσθήκη έργων με υλοποιημένες δαπάνες από άλλα ΕΠ του ΕΣΠΑ που εμφάνιζαν υπερδέσμευση πόρων (Περιφερειακά) και αφετέρου έγινε ανακατανομή της διαθέσιμης Κοινοτικής Συνδρομής μεταξύ των Αξόνων Προτεραιότητας.

Κρίσιμες παράμετροι που εξετάστηκαν:

- Η αναγκαιότητα εξορθολογισμού των διαθέσιμων πόρων του ΕΠ-ΕΠ και εξυγίανσής του με παράλληλη αξιοποίηση ενδεχόμενων ανεκμετάλλευστων πόρων άλλων ΕΠ της τρέχουσας Περιόδου αλλά και των διατιθέμενων πόρων του Μηχανισμού «Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη»/ Connecting Europe Facility (CEF) 2014 -2020 και των ΕΠ της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020.
- Η εξασφάλιση της χρηματοδότησης των επόμενων φάσεων έργων του Προγράμματος από Εθνικούς πόρους που απαιτούνται για την ολοκλήρωση των έργων του ΕΠ-ΕΠ.

Επετεύχθη επίσης αυξημένος βαθμός ωριμότητας των έργων (τεχνικών, περιβαλλοντικών και λοιπών υποστηρικτικών μελετών), ελαχιστοποίηση καθυστερήσεων στην υλοποίηση προϋποθέσεων εκτέλεσης των έργων (μελετητικών, θεσμικών και οργανωτικών), έγκαιρη ολοκλήρωση της ανάθεσης των έργων, μείωση των χρόνων των διαδικασιών απαλλοτριώσεων, επιτάχυνση της εκδίκασης προσφυγών στο ΣτΕ, συντονισμός των Δικαιούχων με τους ΟΤΑ και ΟΚΩ, θεσμική και νομική στήριξη, αυστηρή εφαρμογή των διαδικασιών διαχείρισης, καλός συντονισμός αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων.

Ταυτόχρονα κατεβλήθη ιδιαίτερη προσπάθεια για τη βελτίωση του χρονοπρογραμματισμού έργων, βελτιστοποίηση της χρήσης πόρων (χρόνος, χρήμα), εξασφάλιση της έγκαιρης υλοποίησης των προγραμματισμένων έργων και δράσεων με εφαρμογή κατάλληλων μηχανισμών παρακολούθησης και ελέγχου, διάθεση των απαιτούμενων Εθνικών πόρων για χρηματοδότηση των έργων του ΕΠ-ΕΠ, απρόσκοπτη χρηματοδότηση των έργων, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και τους διαθέσιμους πόρους του Προγράμματος.

### Αλλαγές στη χρηματοδοτική βαρύτητα των αξόνων προτεραιότητας

Αλλαγές στη χρηματοδοτική βαρύτητα των αξόνων επήλθαν τόσο κατά την 1<sup>η</sup> όσο και κατά τη 2<sup>η</sup> Αναθεώρηση του Προγράμματος και παρουσιάζονται στη παράγραφο 1.8 του παρόντος. Το χρηματοδοτικό σχέδιο των ΑΠ διατηρήθηκε αμετάβλητο μετά την 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του Προγράμματος.

### Εμπλοκές σε σημαντικά Έργα του ΕΠ-ΕΠ

Ιδιαίτερο βάρος-επίπτωση στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» είχαν τα προβλήματα που αντιμετώπισαν τα μεγάλα έργα που εκτελούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων (ΣΠ). Η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου λόγω των ιδιαίτερων οικονομικών συνθηκών της Χώρας, η κατάσταση που επικρατούσε (και συνεχίζεται) στο χρηματοπιστωτικό σύστημα καθώς και η αβεβαιότητα που δημιουργήθηκε από αρνήσεις πληρωμών διοδίων, επέφεραν την αναστολή από τις Δανείστριες Τράπεζες της χρηματοδότησης σε 4 από τα 5 σε εξέλιξη έργα Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων από το τέλος του 2010, που είχε σαν αποτέλεσμα στη συνέχεια την αναστολή των κατασκευαστικών εργασιών από το 2011 και για διάστημα μεγαλύτερο της διετίας.

Οι Ελληνικές Αρχές συνυπολογίζοντας το κόστος αλλά και τις ευρύτερες επιπτώσεις που θα επέφερε στην ελληνική οικονομία η πιθανή διάλυση των Συμβάσεων και η οριστική διακοπή των έργων, προχώρησαν σε μακροχρόνιες και επίπονες διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (Παραχωρησιούχους, Κατασκευαστές, Δανείστριες Τράπεζες, αρμόδιες Υπηρεσίες της Ε.Επ.) με στόχο τον προσδιορισμό κοινά αποδεκτών ρυθμίσεων οι οποίες θα εξασφάλιζαν νέες βιώσιμες

χρηματοοικονομικές ισορροπίες και λύσεις και θα οδηγούσαν στην επανεκκίνηση (reset) των 4 Συμβάσεων Παραχώρησης. Στο πλαίσιο αυτό προσδιορίστηκε για κάθε ΣΠ το χρηματοδοτικό κενό το οποίο ανέλαβε να καλύψει το Ελληνικό Δημόσιο ενώ στις περιπτώσεις 2 έργων (Ολυμπία Οδός και Ε65), προκειμένου να μειωθεί το κόστος επένδυσης αποφασίστηκε παράλληλα και η μετάθεση της κατασκευής μέρους του αρχικού φυσικού αντικειμένου

Οι ανωτέρω αλλαγές παρουσιάστηκαν στις αρμόδιες Γεν.Δ/σεις της Ε.Επ. (DG COMP και DG REGIO) και εγκρίθηκαν από αυτές στο τέλος του 2013. Τέλος στις 11-12-2013 κυρώθηκε με τον Ν.4219/2013 από την Ελληνική Βουλή η τροποποίηση των 4 Συμβάσεων Παραχώρησης.

#### Συσχέτιση με στόχους ν.3845/2010 (Μνημόνιο)

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της παραγράφου 1.5.Α, η Ελλάδα επωφελήθηκε από το Μηχανισμό Στήριξης της Οικονομίας της, με τον οποίο στηρίχθηκε η ρευστότητα της εθνικής οικονομίας. Παράλληλα, υπήρξαν θετικές επιδράσεις από την υλοποίηση των νέων βασικών μεταρρυθμίσεων που προωθούνται (2015) και οι οποίες έχουν ως σκοπό τη μείωση του ελλείμματος του κρατικού προϋπολογισμού, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της χώρας, την αύξηση της απασχόλησης και την οικονομική ανάκαμψη. Προκειμένου να ενεργοποιηθεί ο Μηχανισμός Στήριξης ψηφίστηκε ο Ν. 3845/2010 (ΦΕΚ 65 Α' / 6.05.2010), «Μέτρα για την εφαρμογή του Μηχανισμού Στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη – μέλη του ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο» (Μνημόνιο), καθώς και οι Νόμοι 3985/2011 (ΦΕΚ 151 Α' / 29.06.2011), «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012 – 2015» (Μεσοπρόθεσμο) και 3986/2011 (ΦΕΚ 152 Α' / 1.07.2011), «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής» (Εφαρμοστικός) και το νέο τριετές πρόγραμμα (Αύγουστος 2015) χρηματοδοτικής βοήθειας στην Ελλάδα του ΕSM, που θα τρέξει έως τον Αύγουστο του 2018, με συνολικό ποσό 86 δισ. ευρώ. Η ανταπόκριση του ΕΠ-ΕΠ στους ανωτέρω Νόμους και στις πρόνοιες που λαμβάνουν περιγράφεται στη συνέχεια.

#### **Νόμος 3845/2010 «Μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη μέλη της Ζώνης του ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο» (ΦΕΚ 65Α/06.05.10)**

Στο πλαίσιο του Μνημονίου Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής, που συμφωνήθηκε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε συνεργασία με την ΕΚΤ και με το ΔΝΤ και βάσει του Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής (ΠΟΠ) που υιοθετήθηκε, αποφασίστηκε να ληφθεί σειρά μέτρων για τη δημοσιονομική προσαρμογή της Χώρας. Με το Ν. 3845/10, το Μνημόνιο περιβλήθηκε την ισχύ νόμου.

Τα μέτρα που ελήφθησαν έδωσαν στην οικονομία ένα χρονικό περιθώριο για να προχωρήσει στις μεγάλες αλλαγές που χρειαζόνταν. Στο Μνημόνιο περιλαμβάνονταν πρόνοιες αναφορικά με τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής και τα μέτρα που έχουν ληφθεί, απ' όπου προκύπτει ικανοποιητική συμμόρφωση της χώρας μας και ανταπόκριση του Προγράμματος.

Στο πλαίσιο της εφαρμογής των Μνημονίων που υπέγραψε η Ελληνική Κυβέρνηση με τα ΚΜ της Ε.Ε. για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης στη χώρα μας, υπήρχε όρος σχετικά με την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου δαπανών στο σύνολο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Συγκεκριμένα, με σκοπό τη βελτίωση της απορρόφησης των κοινοτικών κονδυλίων των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής και την αναμενόμενη θετική επίπτωσή τους στην ελληνική οικονομία, θεσπίστηκαν εξαμηνιαίοι / ετήσιοι στόχοι δαπανών και αιτήσεων πληρωμών της Ελλάδας προς την Ε.Ε. Η παρακολούθηση της επίτευξης των στόχων έγινε μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος (ΟΠΣ) και στη βάση πιστοποιημένων στοιχείων.

Οι στόχοι ετέθησαν για το ΕΣΠΑ συνολικά και όχι ανά Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Οι στόχοι, οι οποίοι ήταν εξαμηνιαίοι /ετήσιοι και ανά Ταμείο (ΕΤΠΑ/Ταμείο Συνοχής και ΕΚΤ), εν γένει επετεύχθησαν.

Επισημαίνεται ότι οι ετήσιοι στόχοι των Μνημονίων για την απορρόφηση πόρων του ΕΣΠΑ ήταν μεγαλύτεροι από τους συνολικούς ετήσιους στόχους δαπανών όλων των Ε.Π, οι οποίοι αφορούσαν την εφαρμογή του κανόνα αυτόματης αποδέσμευσης (N+2) σε κάθε ΕΠ.

Οι εξαμηνιαίοι / ετήσιοι στόχοι δίνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

	ΕΤΟΣ 2010	ΕΤΟΣ 2011	ΕΤΟΣ 2012	ΕΤΟΣ 2013
ΕΤΠΑ & ΤΣ	2.330	2.600	2.850	3.000
ΕΚΤ	420	750	880	890

ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΟΥΣ	2.750	3.350	3.730	3.890
ΣΤΟΧΟΣ Α' ΕΞΑΜΗΝΟΥ		1.105	1.231	1.284

## **1.6 Απολογισμός και ενημέρωση σχετικά με την εφαρμογή του Άρθρου 57 του 1083/2006**

Οι Δικαιούχοι Πράξεων που περιλαμβάνουν επενδύσεις σε υποδομές, αναλαμβάνουν υποχρεώσεις και μετά την ολοκλήρωση των Πράξεων, οι οποίες απορρέουν από το άρθρο 57 του Κανονισμού (ΕΚ) 1083/06 και προσδιορίζονται στην Απόφαση Ένταξης/ Ολοκλήρωσης Πράξης.

Σύμφωνα με το άρθρο 57 παρ. 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1083/06, Πράξεις οι οποίες περιλαμβάνουν επένδυση σε υποδομή ή παραγωγικές επενδύσεις, διατηρούν τη συνεισφορά των Ταμείων μόνο εάν εντός πέντε (5) ετών από την ολοκλήρωσή της, δεν υποστεί σημαντική τροποποίηση η οποία προκαλείται από αλλαγή στη φύση της κυριότητας στοιχείου υποδομής ή από την παύση παραγωγικής δραστηριότητας και επηρεάζει τη φύση της ή τους όρους υλοποίησης της πράξης ή παρέχει αδικαιολόγητο πλεονέκτημα σε επιχείρηση ή δημόσιο φορέα.

Σύμφωνα με την ΥΠΑΣΥΔ 14053/ΕΥΣ 1749/27.03.2008 όπως αυτή ισχύει, και ειδικότερα του άρθρου 8 παρ. 2 αυτής, η επαλήθευση των υποχρεώσεων διατήρησης της επένδυσης από το δικαιούχο αποτελεί καταρχήν αρμοδιότητα των ΔΑ των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013 ή/και των ΕΦΔ των ΕΠ, για τις περιπτώσεις που η αρμοδιότητα αυτή έχει εκχωρηθεί. Διενεργείται διοικητικά ή/και επιτόπια στις εγκαταστάσεις του δικαιούχου (τόπος επένδυσης), εφαρμόζοντας αναλογικά τα σχετικά άρθρα του Κεφαλαίου Δ' της οικείας απόφασης.

### **ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ΣΔΕ, επαλήθευση σε πράξεις υποδομών πραγματοποιείται ετησίως και μέχρι την παρέλευση πενταετίας από την ολοκλήρωση της τελευταίας πράξης του ΕΠ σε τυχαίο δείγμα των πράξεων και για τις οποίες έχει παρέλθει χρονικό διάστημα ενός έτους τουλάχιστον από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της πράξης, όπως αυτή προσδιορίζεται στην απόφαση ολοκλήρωσης της πράξης.

Ως εκ τούτου, για πράξεις υποδομών δεν έχουν διενεργηθεί επαληθεύσεις τήρησης μακροχρόνιων υποχρεώσεων, δεδομένου ότι δεν έχουν συντρέξει μέχρι το κλείσιμο του ΕΠ οι ως άνω όροι, δηλαδή η πάροδος ενός έτους τουλάχιστον από την έκδοση της απόφασης ολοκλήρωσης των πράξεων, οι οποίες εκδόθηκαν στο σύνολό τους κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2016. Κατά το έτος 2017 θα πραγματοποιηθούν επαληθεύσεις σε δείγμα πράξεων με τη διαδικασία που προβλέπεται στο ΣΔΕ.

## **1.7 Απολογισμός Συμπληρωματικότητας του Προγράμματος με άλλα μέσα**

Υπάρχει συμπληρωματικότητα πόρων μεταξύ του ΕΠ-ΕΠ και δύο (2) ΠΕΠ στο ΕΣΠΑ 2007-2013 για την υλοποίηση έργων υπό τους Κωδικούς Θεματικής Προτεραιότητας 22 «Βελτίωση/κατασκευή/αναβάθμιση/ολοκλήρωση οδών εθνικού οδικού δικτύου» και 30«Λιμένες». Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο εκχωρήσεων Διαχείρισης πόρων Περιφερειακών Επιχειρησιακών

Προγραμμάτων (ΠΕΠ) «ΔΕΠΙΝ», «ΜΑΘΡΑ» και «ΑΤΤΙΚΗ» στην τ. ΕΥΔ/ ΕΠ-ΕΠ υλοποιήθηκαν έργα υποδομών Μεταφορών επί των ΔΔΜ της χώρας.

Τα έργα που συγχρηματοδοτήθηκαν στο πλαίσιο των προαναφερόμενων εκχωρήσεων συμβάλουν στην επίτευξη των Γενικών και Ειδικών στόχων των ΠΕΠ για τον τομέα Μεταφορών, οι οποίοι είναι συμπληρωματικοί και σε συνέργεια με τους αντίστοιχους στόχους του ΕΠ-ΕΠ. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η στρατηγική στοχοθεσία του ΕΣΠΑ 2007-2013, η οποία αντιμετώπιζε σε ευρύτερη διάσταση και με γενικότερο τρόπο τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών της χώρας.

Πέραν των ανωτέρω υπάρχει συμπληρωματικότητα του Προγράμματος με χρηματοδοτικό εργαλείο CEF 2014-2020 με στόχο την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού Διαδρόμου Orient East Med (OEM) και του κυρίως δικτύου (core network) κατά προτεραιότητα.

Στο πλαίσιο αυτό, έχει ήδη εγκριθεί η συγχρηματοδότηση από το CEF των εξής έργων:

- Ολοκλήρωση της νέας διπλής, ηλεκτροδοτούμενης σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας Τιθορέα - Λιανοκλάδι - Δομοκός, 106 χιλιομέτρων, προϋπολογισμού 430,3 εκατ. ευρώ.
- Κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής στο τμήμα Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών - Πατρών, προϋπολογισμού 290,6 εκατ. ευρώ.
- ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΨΑΘΟΠΥΡΓΟΣ – ΠΑΤΡΑ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΠΟΖΑΪΤΙΚΑ) (Χ.Θ. 113+000 – 123+500), προϋπολογισμού 112,0 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον, σε στάδιο αξιολόγησης βρίσκονται τα έργα:

- Ολοκλήρωση της αναβάθμισης και ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Πολύκαστρο-Ειδομένη, προϋπολογισμού 9,17 εκατ. Ευρώ
- Υπογειοποίηση τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα από την έξοδο του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών (ΣΣΑ) έως τις Τρεις Γέφυρες, προϋπολογισμού 94,9 εκατ. ευρώ.

Τέλος, τα «τμηματοποιημένα» (Phasing) έργα του ΕΠ-ΕΠ, ολοκληρώνονται με πόρους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (ΕΣΠΑ 2014-2020) σύμφωνα με τα εξής:

- Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ ΦΑΣΗ Β', Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης 52,8 εκατ. Ευρώ (Απόφαση Ένταξης).
- Εργασίες βελτίωσης της Εθνικής Οδού Λαμίας-Καρπενησίου στο τμήμα από έξοδο Καστρίου έως έξοδο Μακρακώμης, Φάση Β', Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης 21,3 εκατ. Ευρώ (Απόφαση Ένταξης).
- Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια - Φάση Β', Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης 19,7 εκατ. Ευρώ (Απόφαση Ένταξης).
- Κάθετος Άξονας 45 Εγνατίας Οδού Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή, Τμήμα : Κορομηλιά-Κρυσταλλοπηγή (45.4.5)- Φάση Β', Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης 32,8 εκατ. Ευρώ (Απόφαση Ένταξης).

Ενώ αναμένεται η ένταξη και του έργου «Κατασκευή Οδικής σύνδεσης της περιοχής Ακτίου με τον Δυτικό Άξονα Βορρά – Νότου, ΦΑΣΗ Β'»

Επίσης, συγκεκριμένες κατηγορίες παρεμβάσεων που συγχρηματοδοτήθηκαν από το ΕΠ-ΕΠ (όπως σιδηροδρομικά και οδικά έργα), εξασφάλισαν τη χρηματοδοτική τους επάρκεια στο επίπεδο

της εθνικής συμμετοχής, με ένα αριθμό δανείων της ΕΤΕπ, τα οποία χορηγήθηκαν προς το Ελληνικό Δημόσιο με κριτήριο την κοινωνικο-οικονομική ανταποδοτικότητα των έργων.

Ειδικότερα, τα ποσά που διατέθηκαν σε επίπεδο έργου παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Κατηγορία Παρέμβασης	Τίτλος Έργου	Ύψος Δανείων (σε εκατ.€)
Οδικές Μεταφορές	Αποπεράτωση οδικού άξονα «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ»	312
Οδικές Μεταφορές	Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνιάδα - Τρίκαλα»	38
Οδικές Μεταφορές	Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου: Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί»	265
Οδικές Μεταφορές	Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητόδρομου "Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα"	35
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Αποπεράτωση ηλεκτροκίνησης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΣΚΑ – ΚΙΑΤΟ	0,77
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Ολοκλήρωση νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ – ΔΟΜΟΚΟΥ	70,83

## 1.8 Παρακολούθηση – Αξιολόγηση

### 1.8.1 Θέματα παρακολούθησης

Στα θέματα παρακολούθησης που περιγράφονται στην παρούσα ενότητα γίνεται απολογισμός της υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, περιγράφονται σημαντικά προβλήματα σε επίπεδο συνολικού Προγράμματος, παρατίθενται οι λόγοι αποκλίσεων κάποιων εκ των δεικτών του ΕΠ-ΕΠ (άνω του 25%) σε σχέση με τους στόχους που είχαν τεθεί, περιγράφονται τα μέτρα βελτίωσης της υλοποίησης του Προγράμματος που λήφθηκαν κατά την περίοδο εφαρμογής του και γίνεται συνοπτική αναφορά στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ, καθώς και στις σημαντικές αποφάσεις που ελήφθησαν από την ΕπιΠα.

#### 1.8.1.1 Απολογισμός υλοποίησης σε επίπεδο Ε.Π.

##### 1.8.1.1.1 Ανάλυση επιτευγμάτων Προγράμματος

Τα επιτεύγματα του Προγράμματος καθώς και η επίτευξη της στοχοθεσίας του αναλύονται στις ενότητες 1.1.1.2 (επίτευξη στρατηγικών στόχων του ΕΠ-ΕΠ) , 1.1.1.6 (Επιτεύγματα του ΕΠ-ΕΠ), 1.1.1.7 (Ενημέρωση ως προς την οικονομική πρόοδο του Προγράμματος) και 1.1.1.8 (Επίτευξη δεικτών εκροών του Προγράμματος).

Επικουρικά σε όσα αναφέρονται ήδη στις εν λόγω ενότητες παρατίθενται τα κάτωθι:

Η ολοκλήρωση σημαντικών τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της χώρας με προδιαγραφές σύγχρονων Ευρωπαϊκών αυτοκινητόδρομων, κυρίως μέσω των πέντε (5) Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων αλλά και άλλων δημόσιων έργων του ΕΠ-ΕΠ, επιφέρει σημαντική βελτίωση της συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας των περιοχών της χώρας, σε σύγκριση με την προηγούμενη χρήση του Εθνικού οδικού δικτύου και των επιμέρους τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου που είχαν κατασκευασθεί και αποδοθεί σε λειτουργία σε προηγούμενες προγραμματικές περιόδους (με την εξαίρεση της Εγνατίας Οδού στη βόρεια Ελλάδα).

Ως αποτέλεσμα, η μείωση του χρόνου διαδρομών των μετακινήσεων χρηστών και αγαθών, μεταξύ των αστικών συγκροτημάτων και των σημαντικών πόλων/πυλών της χώρας, αναμένεται σε βραχυ-μεσοπρόθεσμο ορίζοντα να:

- συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη του συνόλου των περιοχών της χώρας και

- να προσελκύσει πρόσθετες επενδύσεις σε παραγωγικούς πόλους,

στο πλαίσιο της αναμενόμενης υπέρβασης της τρέχουσας δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας.

Παράλληλα, αναμένεται να επέλθει σημαντική βελτίωση στην οδική ασφάλεια του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, καθώς με τις παρεμβάσεις του ΕΠ-ΕΠ:

- παρέχονται υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας στους χρήστες των νέων αυτοκινητοδρόμων,
- εκτρέπεται σημαντικό μέρος της υφιστάμενης κίνησης του εθνικού περιφερειακού δικτύου στους νέους αυτοκινητόδρομους
- βελτιώνεται το επίπεδο ασφάλειας στο λοιπό εθνικό δίκτυο (πρόγραμμα βραχυπρόθεσμων παρεμβάσεων)

με αποτέλεσμα τη σχετική μείωση του κινδύνου τροχαίων ατυχημάτων στο σύνολο του υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας.

Επίσης με την υλοποίηση/σύγχρονη λειτουργία παρακάμψεων σημαντικών αστικών κέντρων, ως τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων παραχώρησης, αναμένεται και αξιοσημείωτη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των αντίστοιχων αστικών περιοχών (Βόλος, Αργίριο, Κόρινθος, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Λάρισα, Κατερίνη, κλπ.)

Ως προς το σιδηρόδρομο, η προώθηση των έργων κατασκευής για την αποπεράτωση σημαντικού μέρους του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας ΠΑΘΕ/Π, αναμένεται – μετά την ολοκλήρωσή τους συνόλου των σιδηροδρομικών υποδομών με πόρους του CEF 214 -2020 και του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 - να προσελκύσει σημαντικό μερίδιο των επιβατικών μετακινήσεων από/προς και μεταξύ των μητροπολιτικών κέντρων και των λοιπών μεγάλων αστικών συγκροτημάτων της χώρας. Επιδιώκεται, κατ' αυτόν τον τρόπο, η επέκταση της χρήσης ενός περιβαλλοντικά φιλικού μέσου μαζικής μετακίνησης επιβατών, που απαιτεί χαμηλότερη ενεργειακή κατανάλωση και συμβάλλει στον περιορισμό της αέριας ρύπανσης έναντι της οδικής κυκλοφορίας.

Ταυτόχρονα, η επιδιωκόμενη σημαντική αναβάθμιση του ΠΑΘΕ/Π σε συνδυασμό με τη μελλοντική συνέχιση της υλοποίησης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα μεγάλα εμπορευματικά λιμάνια της χώρας (στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020), αναμένεται να τα καταστήσει ελκυστικούς ενδιάμεσους σταθμούς στο διεθνές σύστημα συνδυασμένων μεταφορών και κυρίως της εφοδιαστικής αλυσίδας μεταξύ της νοτιο-ανατολικής Μεσογείου/Μέσης Ανατολής και της Κεντρικής Ευρώπης.

Σε ότι αφορά τα επιτεύγματα του Προγράμματος στους τομείς των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, οι σχετικές παρεμβάσεις ήταν περιορισμένης κλίμακας συγκρινόμενες με τις αντίστοιχες στους τομείς των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, τόσο από άποψη πόρων του ΕΠ-ΕΠ που αξιοποιήθηκαν, όσο και από άποψη πλήθους έργων. Επομένως, οι αντίστοιχες αναλύσεις στις ενότητες 1.1.1.2 1.1.1.6, 1.1.1.7 και 1.1.1.8 καλύπτουν και τις απαιτήσεις της παρούσας ενότητας (1.8.1.1.1).

#### 1.8.1.1.2 Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ

Το ΕΠ-ΕΠ από το έτος 2010 και μετέπειτα αντιμετώπισε τα παρακάτω κύρια προβλήματα:

- Σημαντικές αλλαγές στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον σε σχέση με την περίοδο κατάρτισης του Προγράμματος, που κατέστησε αναγκαία τη αναθεώρησή του σε τρεις χρονικές περιόδους (έτη 2011, 2012 και 2015). Τα μεταβαλλόμενα στοιχεία του κοινωνικοοικονομικού – πρωτίστως- περιβάλλοντος, αλλά και του περιβάλλοντος



υλοποίησης των παρεμβάσεων του ΕΣΠΑ για τις μεταφορικές υποδομές, επηρέασαν τους ρυθμούς υλοποίησης των δημοσίων έργων «γέφυρα» (bridging από ΕΠ του Γ' ΚΠΣ 2000-2006) στο ΕΠ-ΕΠ, καθώς και τους ρυθμούς ωρίμανσης ορισμένων νέων έργων του Προγράμματος.

Οι κύριοι λόγοι καθυστέρησης για την υλοποίηση των έργων, όπως αναλυτικά περιγράφονται στα κεφάλαια 3 και 4, της παρούσας είναι οι εξής (με σειρά βαρύτητας):

- ο Διάλυση συμβάσεων / διαδικασίες εκκαθάρισης / επαναδημοπράτηση των έργων.
  - ο Εμπλοκές στη διαγωνιστική διαδικασία συμβασιοποίησης κάποιων έργων.
  - ο Καθυστερήσεις/εμπλοκές στη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων.
  - ο Αρχαιολογικά ευρήματα.
- Διακοπή στο τέλος του 2010 της χρηματοδότησης από τις Δανείστριες Τράπεζες σε τέσσερα (4) από τα μεγάλα έργα αυτοκινητοδρόμων που εκτελούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης (ΣΠ) κυρίως λόγω της μείωσης των κυκλοφοριακών φόρτων (έως και 45%) η οποία προκλήθηκε από την δραστική μείωση του κατά κεφαλήν εισοδήματος των κατοίκων της χώρας. Το γεγονός αυτό είχε ως επακόλουθο την για περίπου για 3 έτη αναστολή των εργασιών κατασκευής των τεσσάρων έργων των οποίων η βαρύτητα στην εξέλιξη του ΕΠ-ΕΠ είναι εξαιρετικά σημαντική.
  - Capital controls το έτος 2015 και επιπτώσεις του στην επιμήκυνση του χρόνου κατασκευής κάποιων έργων.

#### 1.8.1.1.3 Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος

A. Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προαναφέρθηκαν εφαρμόστηκαν θεσμικές παρεμβάσεις για την άρση καθυστερήσεων στην εκτέλεση του συνόλου των έργων υποδομών και υλοποιήθηκαν οι ακόλουθες ενέργειες:

- Ψηφίστηκε ο Νόμος 4070/2012, βάσει του οποίου επήλθαν ρυθμίσεις-βελτιώσεις στη διαδικασία απαλλοτριώσεων (επίσπευση χρόνου) με τις οποίες επιδιώχθηκε η αντιμετώπιση των προβλημάτων των καθυστερήσεων στα Μεγάλα Έργα του Προγράμματος και δόθηκε η δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής και σε έργα των οποίων τα Τεύχη Διακήρυξης δεν το προέβλεπαν, ενώ ταυτόχρονα καθιερώθηκε ως υποχρεωτική η συμπερίληψη χορήγησης προκαταβολής στις Διακηρύξεις των Συγχρηματοδοτούμενων Έργων.
- Ψηφίστηκε ο Νόμος 4072/2012, που επέφερε ρυθμίσεις – βελτιώσεις στη νομοθεσία παραγωγής των δημοσίων έργων.
- Ελήφθησαν μέτρα για τον περιορισμό των καθυστερήσεων που δημιουργούσαν οι πολυπληθείς προσφυγές των υποψηφίων αναδόχων κατά την εξέλιξη των διαγωνισμών. Θεσπίστηκε υποχρέωση καταβολής παραβόλου εκ μέρους όσων προσβάλουν τον εκάστοτε διαγωνισμό.
- Για να επιταχυνθούν οι διαδικασίες του συστήματος χρηματοδότησης και υλοποίησης των έργων σχεδιάστηκαν οι ρυθμίσεις του νόμου 3840/2010 που επέφερε τροποποίηση του Νόμου 3614/07, με στόχο την ουσιαστική αντιμετώπιση χρόνιων ζητημάτων που επέφεραν σημαντικές καθυστερήσεις στους ρυθμούς υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων.
- Παράλληλα συστήθηκε Κεντρικός Λογαριασμός ΕΣΠΑ με στόχο την ταχεία χρηματοδότηση των συγχρηματοδοτούμενων έργων του ΕΣΠΑ σύμφωνα με την πρόοδο υλοποίησής τους,

ώστε να εξασφαλίζεται απρόσκοπτα και χωρίς καθυστερήσεις, η είσπραξη της αντίστοιχης κοινοτικής συνδρομής.

- Το έτος 2014 διαφοροποιήθηκε ο θεσμός του «υπολόγου», αξιοποιώντας τις δυνατότητες απλοποίησης, ταχύτητας και διαφάνειας που προσφέρουν οι σύγχρονες μέθοδοι πληρωμών και ιδιαίτερα οι ηλεκτρονικές πληρωμές

Το σύνολο των θεσμικών παρεμβάσεων παρουσιάζεται στην παρ. 1.8.1.3.

- B. Σε ότι αφορά στην αντιμετώπιση του προβλήματος της αναστολής των εργασιών των 4 Μεγάλων Έργων Αυτοκινητοδρόμων με Συμβάσεις Παραχώρησης το Ελληνικό Δημόσιο, αξιολογώντας ως εξαιρετικά σημαντική την εξεύρεση βιώσιμης λύσης και την εξασφάλιση της επανεκκίνησης (reset) των έργων, προέβει στις ακόλουθες ενέργειες:

Τον Ιούνιο του 2011 μονογράφηκε από τον ΓΓΣΔΕ του Υπ. Υποδομών με κάθε ένα Παραχωρησιούχο, Πλαίσιο Συναντίληψης, το οποίο μεταξύ άλλων καθόριζε τις αρχές που θα τηρούνταν κατά τις διαπραγματεύσεις. Τα Πλαίσια Συναντίληψης συζητήθηκαν στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής και παρουσιάστηκαν στις Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG REGIO, DG COMP, κλπ). Για κάθε έργο συγκροτήθηκαν Ομάδες Εργασίας (Τεχνική, Νομική, Χρηματοοικονομική, Διοδίων) για τη διερεύνηση των επί μέρους προβλημάτων και την υποβολή προτάσεων. Οι Ομάδες Εργασίας διερεύνησαν και συνέκλιναν σε πολλές επί μέρους τεχνικές τροποποιήσεις του Βασικού Σχεδιασμού που κρίθηκαν αναγκαίες, με γνώμονα τη βελτίωση της λειτουργικότητας των έργων και τη μη επιβάρυνση του Δημοσίου.

Στο επόμενο διάστημα (2012-2013), προωθήθηκαν ακόμη εντονότερα οι διαδικασίες διαπραγματεύσεως με στρατηγικό στόχο την άμεση τόνωση της Εθνικής Οικονομίας μέσω της επανεκκίνησης των έργων αυτών και την αποφυγή της απώλειας ήδη διατεθέντων πόρων ή/και της καταβολής μελλοντικών αποζημιώσεων. Τον Ιούνιο του 2012 με απόφαση του Πρωθυπουργού ορίστηκε Εθνικός Διαπραγματευτής, ο οποίος με την υποστήριξη Συμβούλων (χρηματο-οικονομικών, νομικών και τεχνικών, που προσελήφθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ) διαπραγματεύτηκε τους νέους όρους των ΣΠ με τους Παραχωρησιούχους (και τους Κατασκευαστές των έργων) και τις Δανείστριες Τράπεζες. Συγκεκριμένα προσδιορίστηκαν οι βασικές αλλαγές που έπρεπε να υιοθετηθούν ανά ΣΠ προκειμένου να επιτευχθεί νέα χρηματο-οικονομική ισορροπία και να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα του κάθε έργου. Στο πλαίσιο αυτό, επαναπροσδιορίστηκαν οι αποδόσεις κεφαλαίων (IRR) των μετόχων, συμφωνήθηκαν νέοι «εμπορικοί» όροι και νέα επίπεδα χρηματοδοτήσεων και αποδόσεων των δανειστριών Τραπεζών, προσδιορίστηκε το χρηματοδοτικό κενό που θα έπρεπε να καλυφθεί από το Ελληνικό Δημόσιο. Τέλος προκειμένου να μειωθεί το κόστος επένδυσης σε δύο έργα (Ολυμπία και Ε65) αποφασίσθηκε η μετάθεση της κατασκευής σημαντικού μέρους του αρχικού τεχνικού αντικειμένου σε μετέπειτα χρόνο. Παράλληλα ο Διαπραγματευτής συντόνισε και τις ενέργειες υποστήριξης της ανωτέρω διαδικασίας ενώπιον των αρμόδιων Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG.REGIO, DG.COMP, DG.MARKET, DG.FIN, κ.α.) Σαν αποτέλεσμα, προέκυψαν νέες συμφωνίες για την αποκατάσταση της οικονομικής ισορροπίας των τεσσάρων Συμβάσεων Παραχώρησης και για την επανεκκίνηση (reset) των έργων.

Στο πλαίσιο αυτό η Ε. Επιτροπή ενέκρινε τον Δεκέμβριο του 2013 την καταβολή από το Δημόσιο Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής στις 4 ΣΠ, και στη συνέχεια οι τροποποιήσεις των συμβάσεων κυρώθηκαν από την Ελληνική Βουλή με τον Νόμο 4219/2013.

#### 1.8.1.1.4 Αναθεωρήσεις του Ε.Π.

Στον παρακάτω πίνακα αποτυπώνεται το ιστορικό των εγκριτικών αποφάσεων του Ε.Π.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠ-ΕΠ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ

A/A	ΤΙΤΛΟΣ	ΑΠΟΦΑΣΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	Έγκριση του επιχειρησιακού προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για κοινοτική ενίσχυση στις περιφέρειες της Ελλάδας από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του στόχου σύγκλισης και από το Ταμείο Συνοχής	E (2007) 5436	31.10.2007	Εγκριτική απόφαση αρχικού Προγράμματος
2	Τροποποίηση της απόφασης E(2007) 5436 για την έγκριση του επιχειρησιακού προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για κοινοτική ενίσχυση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του στόχου σύγκλισης και το Ταμείο Συνοχής στις περιφέρειες της Ελλάδας	E (2011) 6985 final	07.10.2011	Εγκριτική απόφαση 1ης Αναθεώρησης του Προγράμματος
3	Τροποποίηση της απόφασης E(2007) 5436 για την έγκριση του επιχειρησιακού προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» Κοινοτικής ενίσχυσης από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του στόχου «Σύγκλιση» και το Ταμείο Συνοχής στις περιφέρειες της Ελλάδας	C (2013) 9498 final	16.12.2013	Εγκριτική απόφαση 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος
4	Τροποποίηση της απόφασης E(2007) 5436 για την έγκριση του επιχειρησιακού προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» Κοινοτικής ενίσχυσης από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του στόχου «Σύγκλιση» και το Ταμείο Συνοχής στις περιφέρειες της Ελλάδας	C (2015) 9770 final	21.12.2015	Εγκριτική απόφαση 3ης (τελικής) Αναθεώρησης του Προγράμματος

Οι αναθεωρήσεις του Ε.Π. και οι στόχοι που εξυπηρετήσαν περιγράφονται στη συνέχεια.

#### 1<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ

Τον Ιούλιο του 2011 δρομολογήθηκε η αναθεώρηση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ, λόγω των σημαντικών κοινωνικό – οικονομικών αλλαγών στη χώρα κατά τη διάρκεια του έτους 2010 και του α' εξαμήνου του 2011, καθώς και των συνακόλουθων αναγκών που προέκυψαν από την εφαρμογή του Μνημονίου Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής.

Κύριος στόχος της αναθεώρησης αυτής ήταν η αύξηση του ποσοστού συγχρηματοδότησης του ΕΠ-ΕΠ, όπως και άλλων Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ, έως του μέγιστου δυνατού (85%) στο πλαίσιο του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου, προκειμένου να αυξηθεί η απορρόφηση και κατ' επέκταση η εισροή κοινοτικών πόρων και να εξοικονομηθούν πολύτιμοι και εν ανεπάρκεια - λόγω της οικονομικής κρίσης - εθνικοί πόροι.

Σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες του ΥΠ.ΑΝ.ΑΝ. (εγκύκλιος με α.π. 31548/ΕΥΣΣΑΑΠ 1431/18-7-2011) η 1η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2011, χωρίς να επιφέρει αλλαγές στη δομή ή τη στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ, ούτε στους δείκτες και στους Κωδικούς Θεματικής Προτεραιότητας του.

Η μόνη αλλαγή που επέφερε η 1η Αναθεώρηση του Προγράμματος ήταν η τροποποίηση των Χρηματοδοτικών Πινάκων του ΕΠ-ΕΠ, σύμφωνα με τα κατωτέρω:

Μετά την 1η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, η συνολική συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη του (Εθνική και Κοινοτική συμμετοχή) μειώθηκε σε 4.353,13 εκατ. €. Το ΕΠ-ΕΠ διατήρησε τα 3.700,16 εκατ. € της αρχικά εγκεκριμένης κοινοτικής συμμετοχής του, ενώ μειώθηκε η αντιστοιχούσα εθνική συμμετοχή του σε 652,97 εκατ. €, ως αποτέλεσμα της αύξησης του ποσοστού συγχρηματοδότησης των Αξόνων Προτεραιότητας του Προγράμματος στο μέγιστο δυνατό (85%) σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο του ΕΣΠΑ.

Λόγω των ανωτέρω, δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η τήρηση της διαδικασίας του περιβαλλοντικού προελέγχου (screening) για την πιθανή ανάγκη εκπόνησης νέας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Για λόγους σύγκρισης, στον πίνακα που ακολουθεί, καταγράφεται η συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη του ΕΠ-ΕΠ, όπως αυτή αναλύεται σε κοινοτική και εθνική συμμετοχή στο αρχικά εγκεκριμένο Πρόγραμμα και μετά την 1η Αναθεώρησή του (σε €):

	<b>Αρχικά Εγκεκριμένο ΕΠ-ΕΠ 75% Κ.Σ. – 25% ΕΘ.Σ.</b>	<b>1<sup>η</sup> Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ 85% Κ.Σ. – 15% ΕΘ.Σ..</b>
<b>Συνολική Χρηματοδότηση</b>	4.976.191.728	4.353.130.430
<b>Κοινοτική Συνδρομή</b>	3.700.160.864	3.700.160.864
<b>Εθνική Συμμετοχή</b>	1.276.030.864	652.969.566

## **2<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ**

Για την εξυγίανση του ΕΠ-ΕΠ, με βάση τις αλλαγές στο γενικό και στο ειδικότερο πλαίσιο υλοποίησής του, καθώς και τις απορρέουσες από τις αλλαγές αυτές διαφαινόμενες προοπτικές ολοκλήρωσης των ενταγμένων στο Πρόγραμμα έργων, τον Δεκέμβριο του 2013 ολοκληρώθηκε η 2η αναθεώρηση του Προγράμματος.

Σύμφωνα με την «Ανάλυση της Αναγκαιότητας για Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ» που εκπονήθηκε στο πλαίσιο της Έκθεσης Αξιολόγησης προ της 2ης Αναθεώρησης, η αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ προτάθηκε με κύριους στόχους:

- Να καλυφθούν οι πρόσθετες ανάγκες δαπανών των έργων των Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων του ΕΠ-ΕΠ.
- Να καλυφθούν οι ανελαστικές ανάγκες δαπανών για τα λοιπά συνεχιζόμενα έργα των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013, που εμφάνιζαν σημαντικές απορροφήσεις και ολοκληρώνονταν με βεβαιότητα έως 31-12-2015 (λήξη περιόδου επιλεξιμότητας).
- Να επανασχεδιαστεί - σε διακριτές φάσεις - ένας περιορισμένος αριθμός συνεχιζόμενων από το Γ΄ ΚΠΣ Μεγάλων Έργων στο ΕΣΠΑ 2007-2013, τα οποία παρουσίαζαν σημαντικές απορροφήσεις,
- Να επανασχεδιαστεί ένας αριθμός νέων έργων ΕΣΠΑ 2007-2013, τα οποία διαφαίνονταν ότι ήταν δυνατόν να ολοκληρωθούν έως 31-12-2015 (λήξη περιόδου επιλεξιμότητας), ώστε να συγχρηματοδοτηθούν και να ολοκληρωθούν στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013 μόνο οι πρώτες (Α΄) φάσεις τους.
- Να μεταφερθούν ορισμένα έργα του ΕΠ-ΕΠ σε άλλα Τομεακά ή Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, που εμφάνιζαν αδυναμίες απορρόφησης των διαθέσιμων πόρων τους κατά συγκεκριμένα έτη εφαρμογής του κανόνα N+2/N+3..
- Να απενταχθούν έργα με μη σημαντική απορρόφηση, καθώς και έργα χωρίς συμβάσεις ή απορροφήσεις, προκειμένου να εξεταστεί η δυνατότητα ένταξής τους σε ΕΠ της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου (ΕΣΠΑ 2014-2020).
- Να μεταφερθεί η συγχρηματοδότηση κάποιων έργων από ΑΠ του ΕΤΠΑ σε ΑΠ του Τ.Σ. μέσα στο Πρόγραμμα, ή αντίστροφα, ανάλογα με τις επιλεξιμότητες χρηματοδότησης των εν λόγω Ταμείων και τις δυνατότητες εκ των Κανονισμών.
- Να ενισχυθεί το Πρόγραμμα με πόρους από άλλα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2007-2013, τα οποία παρουσίαζαν αδυναμία απορρόφησης του συνόλου της διαθέσιμης Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης τους.

Η 2η αναθεώρηση του Προγράμματος επηρέασε σημαντικά τον αρχικό σχεδιασμό του Προγράμματος, βάσει του οποίου το ΕΠ-ΕΠ αντιμετώπιζε - αρχικά - σε ευρύτερη διάσταση τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών της χώρας. Με τη 2η αναθεώρησή του, η στοχοθεσία του Προγράμματος στράφηκε προς μία κατεύθυνση, όπου πλέον δίνονταν έμφαση στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η επιλογή αυτή υπαγορεύτηκε από τη ριζική αλλαγή του περιβάλλοντος υλοποίησής του και από την ανάγκη να εξυπηρετηθούν σημαντικές παρεμβάσεις υψηλής Εθνικής και Κοινοτικής προτεραιότητας, όπως ήταν οι Συμβάσεις Παραχώρησης των Αυτοκινητοδρόμων.

Παρόλα αυτά, η 2η αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ διασφάλισε την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας, εξυπηρέτησε σημαντικούς Εθνικούς και Κοινοτικούς στόχους, καθώς και αρκετούς από τους αρχικούς στρατηγικούς, γενικούς και ειδικούς στόχους του Προγράμματος. Επιπλέον, περιόρισε το ενδεχόμενο αλλαγών της εθνικής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών.

Τέλος, με τη 2η αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ επιδιώχθηκαν τα εξής σημαντικά οφέλη:

- Η εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων για την επανεκκίνηση και υλοποίηση των Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων αναμενόταν ότι
  - θα επιδράσει ιδιαίτερα θετικά στην επιδιωκόμενη ανατροπή της ύφεσης και τη μετάβαση σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, και
  - θα συνέβαλε σημαντικά στην αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας, καθώς οι Συμβάσεις Παραχώρησης θα δημιουργήσουν άμεσα ικανό αριθμό θέσεων εργασίας.
- Η αναθεώρηση θα επέτρεπε την ολοκλήρωση των περισσότερων από τα έργα «γέφυρες» του Γ' ΚΠΣ, με συνέπεια να μην απαιτηθεί η επιστροφή κοινοτικών πόρων και να μην επιβαρυνθεί αντίστοιχα ο εθνικός προϋπολογισμός.
- Η προβλεπόμενη μεταφορά έργων σε ΠΕΠ 2007-2013, όπου υπήρχε δυνατότητα να ενταχθούν, αποτελούσε σημαντική υποστήριξη προς αυτά, προκειμένου να απορροφήσουν το σύνολο της διαθέσιμης Συγχρηματοδοτούμενης Δημόσιας Δαπάνης τους, και την αποφυγή απώλειας των αντιστοιχούντων κοινοτικών πόρων.
- Η αναθεώρηση θα συνέβαλλε στη βελτιστοποίηση της απορρόφησης του ΕΠ-ΕΠ, στον εξορθολογισμό της υπερδέσμευσής του, στην επίσπευση του κλεισίματός του και στην εξάλειψη του κινδύνου απώλειας πόρων λόγω του κανόνα  $v+2/v+3$  σε επίπεδο Ταμείου.
- Τέλος, η μεταφορά νέων έργων σε ΕΠ της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου (ΕΣΠΑ 2014-2020) θα εξασφάλιζε την ύπαρξη αυξημένης επενδυτικής δραστηριότητας κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής του ΕΣΠΑ 2014-2020, λόγω της ταυτόχρονης χρήσης κατά τα έτη 2014 και 2015 των δύο πηγών χρηματοδότησης (ΕΣΠΑ 2007-2013 και ΕΣΠΑ 2014-2020), με επιδιωκόμενο αποτέλεσμα την ταχύτερη αύξηση του ΑΕΠ, τη δημιουργία πρόσθετων θέσεων εργασίας και την ανάκαμψη της οικονομίας.

Μετά τη 2η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, η συνολική συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη του Προγράμματος (Εθνική και Κοινοτική συμμετοχή) αυξήθηκε σε 4.894,31 εκατ. €. Πιο συγκεκριμένα, η κοινοτική συμμετοχή του αυξήθηκε σε 4.160,16 εκατ. € και η αντιστοιχούσα εθνική συμμετοχή του αυξήθηκε σε 734,15 εκατ. €.

Λόγω των ανωτέρω, τηρήθηκε η διαδικασία του περιβαλλοντικού προελέγχου (screening) για την πιθανή ανάγκη εκπόνησης νέας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (βλ. σχετική ενότητα 1.8.1.3)

Για λόγους σύγκρισης, στον πίνακα που ακολουθεί, καταγράφεται η συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη του ΕΠ-ΕΠ, όπως αυτή αναλύεται σε κοινοτική και εθνική συμμετοχή στο αρχικά εγκεκριμένο Πρόγραμμα, στην 1η Αναθεώρησή του και στη 2η Αναθεώρησή του (σε €):

	<b>Αρχικά Εγκεκριμένο ΕΠ-ΕΠ 75% Κ.Σ. – 25% ΕΘ.Σ.</b>	<b>1<sup>η</sup> Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ 85% Κ.Σ. – 15% ΕΘ.Σ..</b>	<b>2η Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ 85% Κ.Σ. – 15% ΕΘ.Σ..</b>
<b>Συνολική Χρηματοδότηση</b>	4.976.191.728	4.353.130.430	4.894.306.900
<b>Κοινοτική Συνδρομή</b>	3.700.160.864	3.700.160.864	4.160.160.864
<b>Εθνική Συμμετοχή</b>	1.276.030.864	652.969.566	734.146.036

### **3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ**

Με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα για τη δυνατότητα ολοκλήρωσης του φυσικού αντικείμενου και την αποπεράτωση των Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013, το Σεπτέμβριο του 2015 εκπονήθηκε μία Ανάλυση της αναγκαιότητας για 3η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, λαμβάνοντας υπόψη τις μακροοικονομικές εξελίξεις, τις σχετικές αποφάσεις των Ελληνικών Αρχών καθώς και τις θέσεις της Ε. Επιτροπής.

Κρίσιμα θέματα για την ολοκλήρωση του Προγράμματος αποτελούσαν:

- Η δυνατότητα (ή μη) πραγματοποίησης όλων των προβλεπόμενων μετακινήσεων έργων εσωτερικά στο Πρόγραμμα, σύμφωνα με το σχεδιασμό της 2ης Αναθεώρησης αλλά και του διαμορφωμένου πλέον σχεδίου Εξυγίανσης (screening) του ΕΠ-ΕΠ.
- Η διασφάλιση των απαραίτητων πόρων για συνέχιση και ολοκλήρωση των έργων του ΕΠ-ΕΠ:
  - ο είτε στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013 με επιπλέον Εθνικούς πόρους,
  - ο είτε στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020 αξιοποιώντας τις διαδικασίες τμηματοποίησης (phasing) για πεπερασμένο αριθμό νέων έργων του ΕΠ-ΕΠ.

Στόχος ήταν, το πλήθος των νέων έργων Phasing και οι απαραίτητοι πόροι από το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 να περιορισμένοι, ώστε να μην επηρεαστεί σημαντικά το μείγμα έργων και παρεμβάσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ και να εξακολουθήσει και αυτό να μπορεί να εξυπηρετεί επαρκώς τους στόχους του.

- Η αναγκαιότητα για την αναδιανομή των πόρων του ΕΠ-ΕΠ μεταξύ των Αξόνων Προτεραιότητας για κάθε χρηματοδοτικό ταμείο, έτσι ώστε κατά το κλείσιμο του Προγράμματος να αξιοποιηθεί στο σύνολό της η διαθέσιμη Κοινοτική Συνδρομή και να διασφαλισθεί ότι δεν θα υπάρξουν απώλειες, λαμβάνοντας υπόψη την τροποποίηση του Κανονισμού για χρηματοδότηση των ενταγμένων έργων σε ποσοστό 100%.
- Η εξασφάλιση της απορρόφησης των πόρων ΕΤΠΑ περιφερειών στόχου στατιστικής σύγκλισης (phasing out) που διατέθηκαν στο ΕΠ-ΕΠ με τη 2η Αναθεώρηση, μέσω αναδιανομής έργων ή/και σχετικών εντάξεων έργων από άλλα Προγράμματα.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω, η 3η Αναθεώρηση στόχευσε πρωτίστως στην αναδιανομή των πόρων μεταξύ των Αξόνων Προτεραιότητας για διασφάλιση της πλήρους εκμετάλλευσης της διαθέσιμης κοινοτικής συμμετοχής. Παράλληλα, επιδιώχθηκε να περιορισθεί στο ελάχιστο δυνατό η επιβάρυνση των εθνικών πόρων, σε συνέργεια με τον Κανονισμό 1839/2015 (βλ. ανωτέρω ενότητα 1.1.6).

Η αναδιανομή των χρηματοδοτικών πόρων καθοδηγήθηκε από τις μικρές αλλαγές στο περιεχόμενο του κάθε Άξονα σε επίπεδο παρεμβάσεων και τη δυναμική υλοποίησης που

εμφάνιζαν τα έργα μέχρι τη λήξη της περιόδου επιλεξιμότητας του ΕΠ-ΕΠ στο τέλος του 2015. Κύρια συνιστώσα της πλήρους εκμετάλλευσης της διαθέσιμης κοινοτικής χρηματοδότησης αποτέλεσε η απορρόφηση των διαθέσιμων πόρων ΕΤΠΑ περιφερειών στόχου στατιστικής σύγκλισης. Με βάση τη 2η Αναθεώρηση στις περιφέρειες αυτές υπήρχε περιορισμένος αριθμός έργων, η δυναμική των οποίων δεν διασφάλιζε την απορρόφηση των αντίστοιχων διαθέσιμων πόρων του ΕΠ-ΕΠ μέχρι το τέλος του 2015. Συνεπώς, στην 3η Αναθεώρηση έπρεπε να προβλεφθούν αφ' ενός ενέργειες εσωτερικά στο Πρόγραμμα με επανενεργοποίηση του Άξονα Προτεραιότητας Δ' για το ΕΤΠΑ, ώστε να περιλάβει έργο που είναι επιλέξιμο για χρηματοδότηση μέσω των διαθέσιμων πόρων ΕΤΠΑ περιφερειών στόχου στατιστικής σύγκλισης, και αφετέρου η μεταφορά σιδηροδρομικού έργου από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας προς το ΕΠ-ΕΠ.

Επιπλέον, με δεδομένες τις συνέπειες της συνεχιζόμενης ύφεσης στην ελληνική οικονομία και λαμβάνοντας υπόψη τις τότε υπάρχουσες καθυστερήσεις στην υλοποίηση πεπερασμένου αριθμού νέων έργων του ΕΠ-ΕΠ, τρία (3) Μεγάλα Έργα και κάποια συνήθη έργα αντιμετωπίστηκαν ως «τμηματοποιημένα» (phasing) προς ολοκλήρωση με πόρους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020. Οι απαραίτητες αλλαγές λόγω των «τμηματοποιημένων» έργων αποτυπώθηκαν στο αναθεωρημένο κείμενο του ΕΠ-ΕΠ και με βάση αυτές έγιναν οι απαραίτητες τροποποιήσεις στην ποσοτικοποίηση της στοχοθεσίας του. Προϋπόθεση για όλες τις σχετικές αλλαγές ήταν η εξασφάλιση της επίτευξης των στόχων της στρατηγικής του ΕΠ-ΕΠ.

Τα κύρια σημεία της 3ης Αναθεώρησης, όπως προέκυψαν με εφαρμογή των ανωτέρω, είχαν ως εξής:

- Οριστικοποίηση της ολοκλήρωσης σιδηροδρομικών έργων του ΕΠ-ΕΠ από πόρους του χρηματοδοτικού εργαλείου CEF 2014-2020.
- Μεταφορά έργων και τροποποίηση της αντίστοιχης στοχοθεσίας, εντός του ΕΠ-ΕΠ, από τους Άξονες Προτεραιότητας του ΕΤΠΑ σε αυτούς του ΤΣ ή αντίστροφα, ανάλογα με τους διαθέσιμους πόρους των δύο Ταμείων και σε συμφωνία με τους στόχους των ΑΠ.
- Αναδιανομή των πόρων του ΕΠ-ΕΠ μεταξύ των ΑΠ του ίδιου διαρθρωτικού ταμείου, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά το κλείσιμο του Προγράμματος θα έχει αξιοποιηθεί στο σύνολό της η διαθέσιμη κοινοτική συνδρομή τόσο του ΕΤΠΑ όσο και του Ταμείου Συνοχής.
- Επανενεργοποίηση του ΑΠ Δ' ΕΤΠΑ, που αφορά Αεροπορικές Μεταφορές, ώστε να συγχρηματοδοτηθεί από αυτόν το έργο του Α/Δ Μακεδονία (στο πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων ΕΤΠΑ των περιφερειών στόχου στατιστικής σύγκλισης (phasing out) του ΕΠ-ΕΠ).
- Χαρακτηρισμός τριών νέων μεγάλων έργων (2 οδικών και 1 σιδηροδρομικού) ως «τμηματοποιημένων» (phasing προς ολοκλήρωση από πόρους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020. Τροποποίηση στην ποσοτικοποίηση της στοχοθεσίας των αντίστοιχων ΑΠ.
- Επαναπροσδιορισμός κάποιων Ειδικών Στόχων του ΕΠ-ΕΠ και έλεγχος της συνέχειας της εξυπηρέτησης των Γενικών Στόχων, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω.

Για λόγους σύγκρισης, στον πίνακα που ακολουθεί, καταγράφεται η συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη του ΕΠ-ΕΠ, όπως αυτή αναλύεται σε κοινοτική και εθνική συμμετοχή στο αρχικά εγκεκριμένο Πρόγραμμα, στην 1η, στη 2η και στην 3η Αναθεώρησή του (σε €):

	<b>Αρχικά Εγκεκριμένο ΕΠ-ΕΠ  75% Κ.Σ. – 25% ΕΘ.Σ.</b>	<b>1<sup>η</sup> Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ  85% Κ.Σ. – 15% ΕΘ.Σ..</b>	<b>2η Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ  85% Κ.Σ. – 15% ΕΘ.Σ..</b>	<b>3η Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ  100% Κ.Σ.</b>
<b>Συνολική Χρηματοδότηση</b>	4.976.191.728	4.353.130.430	4.894.306.900	4.160.160.864

	<b>Αρχικά Εγκεκριμένο ΕΠ-ΕΠ  75% Κ.Σ. – 25% ΕΘ.Σ.</b>	<b>1<sup>η</sup> Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ  85% Κ.Σ. – 15% ΕΘ.Σ..</b>	<b>2η Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ  85% Κ.Σ. – 15% ΕΘ.Σ..</b>	<b>3η Αναθεώρηση ΕΠ-ΕΠ  100% Κ.Σ.</b>
<b>Κοινοτική Συνδρομή</b>	3.700.160.864	3.700.160.864	4.160.160.864	4.160.160.864
<b>Εθνική Συμμετοχή</b>	1.276.030.864	652.969.566	734.146.036	0

Η 3η αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, της οποίας ο απολογισμός γίνεται στην παρούσα έκθεση κλεισίματος δεν επέφερε ριζική αλλαγή στους στρατηγικούς του στόχους του Προγράμματος, αλλά περιόρισε τους γενικούς και ειδικούς στόχους του.

Ο Γενικός Στόχος (α) που αφορά τις οδικές μεταφορές εξακολούθησε να εξυπηρετείται, αλλά με περιορισμένη συμβολή, δεδομένου ότι μειώθηκαν οι παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση των ασυνεχειών των κύριων Περιφερειακών οδικών αξόνων, οι παρεμβάσεις για περαιτέρω ανάπτυξη των Διαπεριφερειακών οδικών αξόνων των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης.

Ο Γενικός Στόχος (β) για τις σιδηροδρομικές μεταφορές συρρικνώθηκε ώστε να σχετίζεται μόνο με σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Αφαιρέθηκαν, επίσης οι αναφορές για συνδυασμένη λειτουργία των μεταφορών με παρεμβάσεις σε σιδηροδρομικούς σταθμούς και εμπορευματικά κέντρα των μητροπολιτικών περιοχών.

Ο Γενικός Στόχος (γ) για τις θαλάσσιες μεταφορές εξακολούθησε να εξυπηρετείται, αλλά η συμβολή σε αυτόν εστίασε κυρίως στην εξυπηρέτηση της επιβατικής ζήτησης και δευτερευόντως στις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.

Ο Γενικός Στόχος (δ) για τις αεροπορικές μεταφορές και ο Γενικός Στόχος (ε) για την ασφάλεια του συστήματος μεταφορών συνέχισαν να εξυπηρετούνται με κάποιους περιορισμούς.

Οι τροποποιήσεις της 3ης αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ δεν επέφεραν γενικά σημαντικές επιπτώσεις στην στόχευση του Προγράμματος, πέραν εκείνων που είχαν ήδη γίνει υιοθετηθεί με τη 2η Αναθεώρηση του Προγράμματος. Ταυτόχρονα, διασφάλισαν τη βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων κοινοτικών πόρων του ΕΠ-ΕΠ με στόχο την τήρηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας και την εξυπηρέτηση σημαντικών Εθνικών και Κοινοτικών στόχων και συνέβαλαν στον περιορισμό του ενδεχομένου δυσμενών ριζικών αλλαγών της εθνικής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών.

Επιπλέον, η 3η αναθεώρηση είχε ως αποτέλεσμα και σημαντικά οφέλη, που συνοψίζονται ως εξής:

- Η αποτελεσματική και αποδοτική ολοκλήρωση του ΕΠ-ΕΠ στο τέλος της περιόδου 2007-2013, με πλήρη αξιοποίηση του συνόλου των διαθέσιμων πόρων, χωρίς απώλειες και με εξυπηρέτηση των προτεραιοτήτων που τέθηκαν στο πλαίσιο της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης και του προγράμματος εξυγίανσης.
- Η συνδρομή του ΕΠ-ΕΠ στην αντιμετώπιση του δημοσιονομικού προβλήματος της χώρας, με την απορρόφηση του υπολοίπου της Κοινοτικής συμμετοχής του Προγράμματος, βάσει καταχωρημένων επιλέξιμων δαπανών των έργων του Προγράμματος.
- Η ολοκλήρωση της υλοποίησης των πέντε Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων, που υλοποιούν τον κεντρικό πυρήνα του στρατηγικού οδικού δικτύου της χώρας.



- Η ομαλή ολοκλήρωση των περισσότερων από τα συνεχιζόμενα από το Γ' ΚΠΣ έργα, με τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση του εθνικού προϋπολογισμού, ώστε να επιτευχθούν στο σύνολό τους τα αποτελέσματα σημαντικών επενδύσεων που έχουν ξεκινήσει κατά το παρελθόν.
- Η αξιοποίηση των «τμηματοποιημένων» (phasing) έργων και των μεταφερόμενων έργων του ΕΠ-ΕΠ για την ενεργοποίηση του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020.

### **1.8.1.2 Αιτιολόγηση αποκλίσεων δεικτών του ΕΠ άνω του 25% σε σχέση με τους στόχους που είχαν τεθεί**

Αποκλίσεις μικρότερες του 25% παρουσιάστηκαν στους παρακάτω Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ):

Α.Π. 02-Β' Έργο: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β' ΦΑΣΗ)

Δείκτης Ε2, Τιμή στόχου ΑΠ (συμπεριλαμβανομένης της τιμής βάσης): 27,0χλμ,  
 Συμβολή Έργου στο στόχο: 13χλμ,  
 Επίτευξη στόχου ΑΠ έως 31/03/2017: 23,8χλμ,  
 Απόκλιση από το στόχο του ΑΠ: 12%

Α.Π. 07-Ζ' Έργο: ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ-ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 – Χ.Θ. 37+900) ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΜΕΣΣΑΡΑ ΣΤΟ Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

Δείκτης Ε1, Τιμή στόχου ΑΠ (συμπεριλαμβανομένης της τιμής βάσης): 275,42χλμ,  
 Συμβολή Έργου στο στόχο: 15,7χλμ,  
 Επίτευξη στόχου ΑΠ έως 31/03/2017: 266,93 χλμ,  
 Απόκλιση από το στόχο του ΑΠ: 3%

**Αποκλίσεις μεγαλύτερες του 25% παρουσιάστηκαν στους παρακάτω Άξονες Προτεραιότητας (ΑΠ):**

Α.Π. 03-Γ' Έργο: ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ

Δείκτης Ε9, Τιμή στόχου ΑΠ: 2 (Πλήθος/Αριθμός Λιμένων),  
 Συμβολή Έργου στο στόχο: 1,  
 Επίτευξη στόχου ΑΠ έως 31/03/2017: 1,  
 Απόκλιση από το στόχο του ΑΠ: 50%

Οι παράγοντες που οδήγησαν στην απόκλιση, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστέρηση στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων.
- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης εργολαβιών και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν.

Ελήφθησαν διορθωτικές ενέργειες για την αντιμετώπισή τους, συμπεριλαμβανομένης της επιτάχυνσης των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης της διαλυμένης εργολαβίας, οι οποίες όμως δεν κατέστη δυνατόν να οδηγήσουν στην ολοκλήρωση του έργου έως την υποβολή της Τελικής Έκθεσης. Το έργο θα ολοκληρωθεί ως ημιτελές από Εθνικούς πόρους.

Α.Π. 04-Δ' Έργο: ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)

Δείκτης Ε10α, Τιμή στόχου ΑΠ (συμπεριλαμβανομένης της τιμής βάσης): 1.000μ,  
Συμβολή Έργου στο στόχο: 1.000μ,  
Επίτευξη στόχου ΑΠ έως 31/03/2017: 660μ,  
Απόκλιση από το στόχο του ΑΠ: 34%

Οι παράγοντες που οδήγησαν στην απόκλιση, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκαν τα έργα, λόγω δικαστικών εμπλοκών κλπ.
- Καθυστέρηση στη θέσπιση της διαδικασίας και στην καταβολή της ίδιας συμμετοχής από την ΥΠΑ στο διάστημα μετά το χαρακτηρισμό του έργου ως συμβατή κρατική ενίσχυση, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου.

Οι διορθωτικές ενέργειες που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων συνίστανται σε διαδικασίες επιτάχυνσης στη δημοπράτηση και συμβασιοποίηση των υποέργων, οι οποίες όμως δεν πέτυχαν την έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου έως την υποβολή της Τελικής Έκθεσης. Το έργο θα ολοκληρωθεί ως ημιτελές από Εθνικούς πόρους..

Α.Π. 08-Η' Έργο: ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ)

Δείκτης Ε4, Τιμή στόχου ΑΠ: 135χλμ,  
Συμβολή Έργου στο στόχο: 135χλμ,  
Επίτευξη στόχου ΑΠ έως 31/03/2017: 0χλμ,  
Απόκλιση από το στόχο του ΑΠ: 100%

Οι παράγοντες που οδήγησαν στην απόκλιση, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις/εμπλοκές στη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων.
- Καθυστέρηση στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων.
- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης εργολαβιών και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν.
- Καθυστερήσεις λόγω προσαρμογής είτε στις αλλαγές του πλαισίου υλοποίησης Δημόσιων Έργων, είτε στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, ή/και στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.

Ελήφθησαν διορθωτικές ενέργειες:

- για την άρση διοικητικών/διαχειριστικών εμπλοκών στο έργο του GSM-R το οποίο ολοκληρώνεται από Εθνικούς πόρους (βλ. Παράρτημα VI, Πίνακα 1.2)
- την επίλυση των τεχνικών προβλημάτων στο έργο ETCS
- για την επιτάχυνση της συμβασιοποίησης του υποέργου ανάταξης σηματοδότησης,

οι οποίες ωστόσο δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρώσουν το έργο έως την υποβολή της Τελικής Έκθεσης. Το έργο θα ολοκληρωθεί ως ημιτελές από Εθνικούς πόρους.

Από το έργο ETCS έχει ήδη εγκατασταθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός σε 88 συρμούς και είναι σε εξέλιξη η εγκατάσταση του εξοπλισμού γραμμής κατά μήκος των 135 χλμ γραμμής.

### 1.8.1.3 Μέτρα βελτίωσης της υλοποίησης των Ε.Π.

Κατά τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013 πραγματοποιήθηκαν σημαντικές θεσμικές παρεμβάσεις άρσης καθυστερήσεων και εμπλοκών στην εκτέλεση των έργων και απλοποίησης διαδικασιών για την αποτελεσματικότερη υλοποίηση των Ε.Π. του ΕΣΠΑ και την επιτάχυνση της επίτευξης των στόχων του. Επιγραμματικά αναφέρονται οι κυριότερες παρεμβάσεις:

- ⇒ Το 2010 συστήθηκε στην Τράπεζα της Ελλάδας Κεντρικός Λογαριασμός ΕΣΠΑ, ενώ το 2011 τέθηκε σε πλήρη λειτουργία η διαδικασία πληρωμών των συγχρηματοδοτούμενων έργων μέσω του Κεντρικού Λογαριασμού, εξασφαλίζοντας καλύτερο έλεγχο αλλά και ορθολογικότερη διαχείριση των διαθέσιμων δημόσιων πόρων για την υλοποίηση του ΕΣΠΑ.
- ⇒ Θεσμοθετήθηκαν σταδιακά ρυθμίσεις για την επιτάχυνση της διαδικασίας των αναγκαστικών απαλλοτριώσεων (Νόμοι: 4070/2012, 4146/2013, 4314/2014).
- ⇒ Θεσμοθετήθηκαν μέτρα για την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδοτήσεων από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (Ν. 3905/2010).
- ⇒ Ψηφίστηκε νέος νόμος (Ν. 4014/2011) για τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, με τον οποίο επιχειρείται η απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και ο εξορθολογισμός του ισχύοντος πλαισίου περιβαλλοντικής αδειοδότησης και του συστήματος περιβαλλοντικών ελέγχων, ενώ το 2013 θεσμοθετήθηκαν περαιτέρω παρεμβάσεις επιτάχυνσης της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης.
- ⇒ Εκδόθηκαν Υπ. Αποφάσεις, σύμφωνα με τις οποίες δεν υφίσταται υποχρέωση ένταξης στο Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών των προμηθειών που εντάσσονται σε συγχρηματοδοτούμενα Επιχειρησιακά Προγράμματα και χρηματοδοτούνται από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό σημαντική επιτάχυνση στη συμβασιοποίηση των αντίστοιχων έργων.
- ⇒ Το 2012 περιλήφθηκε στις διακηρύξεις των συγχρηματοδοτούμενων δημόσιων έργων η υποχρέωση παροχής της δυνατότητας χορήγησης προκαταβολής ενώ με ρυθμίσεις του 2013 παρέχεται πλέον η δυνατότητα χρήσης της εγγυητικής καλής εκτέλεσης για την ισόποση λήψη προκαταβολής από τον ανάδοχο συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων.
- ⇒ Θεσπίστηκε η δυνατότητα κάλυψης από το ΠΔΕ του μη επιλέξιμου ΦΠΑ σε συγχρηματοδοτούμενα έργα ΕΣΠΑ περιόδου 2007 – 2013 και προετοιμάστηκε σχετική εγκύκλιος οδηγίων προς τους αρμόδιους φορείς διαχείρισης.
- ⇒ Καθιερώθηκε ως υποχρεωτική η χρήση του πληροφοριακού συστήματος της σώρευσης κρατικών ενισχύσεων για το σύνολο των φορέων που χορηγούν κρατικές ενισχύσεις, νομοθετική ρύθμιση που συνάδει με σχετικές συστάσεις κοινοτικών ελέγχων καθώς και ελέγχων της ΕΔΕΛ.
- ⇒ Συντμήθηκαν οι προθεσμίες δικαστικής επίλυσης διαφορών από το ΣτΕ σε μεγάλα συγχρηματοδοτούμενα έργα, ενώ εισήχθηκε πλέον για την επίλυση διαφορών συγχρηματοδοτούμενων έργων και η διαδικασία της διαιτησίας (εξωδικαστική επίλυση διαφορών).
- ⇒ Θεσμοθετήθηκαν ρυθμίσεις στην κατεύθυνση της απλοποίησης των διαδικασιών ΕΣΠΑ και της εφαρμογής του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), όπως μείωση του αριθμού υπογραφών με τον περιορισμό της συναρμοδιότητας σε υπουργικές αποφάσεις, κατάργηση απαίτησης για προσκόμιση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας για την πληρωμή των αναδόχων των συγχρηματοδοτούμενων έργων μέχρι 31.12.2012, ορισμός της

Περιφέρειας ως υπεύθυνης για τη διαχείριση των συλλογικών αποφάσεων περιφερειακού επιπέδου του ΠΔΕ κ.ά.

- ⇒ Παρακάμφθηκαν γραφειοκρατικού χαρακτήρα εμπόδια σε διαδικασίες των δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών κατά την υλοποίηση των συγχρηματοδοτούμενων πράξεων από το ΕΣΠΑ, με ρυθμίσεις για απαλείψεις υπογραφών, απάλειψη της υποχρέωσης βεβαίωσης του γνησίου της υπογραφής, δυνατότητα ορισμού από το διατάκτη ως υπολόγων και των ΝΠΙΔ στις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων έργων ΕΣΠΑ (π.χ. ΔΕΥΑ), δυνατότητα σώρευσης περισσότερων σταδίων σε μία διοικητική πράξη κατά τη διαγωνιστική διαδικασία δημοσίων συμβάσεων.
- ⇒ Τέλος, με τις ρυθμίσεις του Ν. 4314/2014 αντιμετωπίστηκαν περαιτέρω θέματα που είχε διαπιστωθεί ότι προκαλούν καθυστερήσεις και εμπλοκές στην υλοποίηση των πράξεων, όπως έλεγχος ΕΑΑΔΗΣΥ για συμβάσεις που ανατίθενται με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, δημιουργία μητρώου εξειδικευμένων στελεχών για την υποστήριξη της επίβλεψης συγχρηματοδοτούμενων έργων, κατάθεση ειδικού παραβόλου υπέρ του Δημοσίου σε περιπτώσεις άσκησης ενδίκων βοηθημάτων προσωρινής προστασίας κατά των αποφάσεων έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, δυνατότητα εκταμίευσης των προκαταβολών των συγχρηματοδοτούμενων έργων και χωρίς την κατάθεση εγγύησης προκαταβολής, μέσω ειδικών τραπεζικών λογαριασμών με τη μορφή «Ανοιχτών Καταπιστευτικών Λογαριασμών (Escrow Accounts)» κ.ά.
- ⇒ Τέλος, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι δαπανών και να προσεγγιστεί ομαλά το κλείσιμο των Ε.Π. χωρίς επιβάρυνση Εθνικών πόρων, η ΕΑΣ προχώρησε στην έκδοση σειράς οδηγιών και εγκυκλίων και πραγματοποίησε σειρά τεχνικών συναντήσεων με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Οι Οδηγίες και οι εγκύκλιοι αφορούσαν κυρίως ενέργειες εξυγίανσης των Ε.Π., Παρακολούθηση ανενεργών συμβάσεων (sleeping projects), απεντάξεις ανενεργών έργων, Κατάρτιση Ετήσιων Σχεδίων Δράσης δαπανών, υποβολή φακέλων μεγάλων έργων, κλπ.

#### 1.8.1.4 Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος

Η Επιτροπή Παρακολούθησης (ΕπΠα) του «ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007 - 2013», συγκροτήθηκε με την υπ' αριθ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΑΑ οικ.644/5-2-2008 (ΦΕΚ 499Β'/20-2-2008) Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Χωροταξίας, Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων και Οικονομίας και Οικονομικών.

Με βάση την εν λόγω ΚΥΑ η ΕπΠα έχει ως αποστολή την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ με τα ειδικά καθήκοντα του Άρθρου 2 της Απόφασης.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται με ημερολογιακή σειρά όλες οι σημαντικές ενέργειες, όπως (α) οι συνεδριάσεις και (β) οι γραπτές διαδικασίες έγκρισης/αποφάσεων της Επιτροπής Παρακολούθησης του «ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007 – 2013».

1. Η ΕπΠα συνήλθε σε **1η συνεδρίαση** στις 2 Απριλίου 2008 στην Αθήνα με την υπ' αριθ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ/οικ.1810/27-3-2008 πρόσκληση του Προέδρου της.

Κατά τη συνεδρίαση **ενέκρινε:**

- τον **Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας**,
- τα **κριτήρια ένταξης πράξεων**,

Επίσης, **ενημερώθηκε** για τις διαδικασίες::

- εξειδίκευσης του Επιχειρησιακού Προγράμματος,

- επιβεβαίωσης της διαχειριστικής επάρκειας των δυνητικών δικαιούχων και το σχετικό ελληνικό πρότυπο διοίκησης και διαχείρισης έργων,
  - κατάρτιση, καθώς και για το περιεχόμενο του Επικοινωνιακού Σχεδίου για τη Δημοσιότητα του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013».
2. Η ΕπΠα **ενέκρινε με γραπτή διαδικασία την Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2007** με την με α.π. οικ. 2603/27-6-2008 Απόφασή της
3. Η ΕπΠα συνήλθε σε **2η συνεδρίαση** στις 19 Μαΐου 2009 στην Αθήνα με την υπ' αριθ. οικ.3359/12-05-2009 πρόσκληση του Προέδρου της.

Κατά τη συνεδρίαση **ενέκρινε:**

- τα **πρακτικά της 1<sup>ης</sup> συνεδρίασης**,
- τα **κριτήρια ελέγχου πληρότητας** και τα **κριτήρια αξιολόγησης** για την ένταξη πράξεων αεροδρομίων και προμηθειών, τους **πίνακες Δ1** για κτιριακά και σιδηροδρομικά έργα, καθώς και τον **πίνακα για την αξιολόγηση του κριτηρίου Γ2**.

Επίσης, **ενημερώθηκε** για:

- την ΚΥΑ 5755 (ΦΕΚ 2320/Β/13-11-2008) εκχώρησης αρμοδιοτήτων διαχείρισης για πράξεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών,
- την πρόοδο της υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ,
- το Σύστημα Διαχείρισης και Ελέγχου της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013 και την έγκρισή του από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή,
- την οργάνωση και διεξαγωγή των αξιολογήσεων κατά τη διάρκεια υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ
- το Επικοινωνιακό Σχέδιο για τη Δημοσιότητα του ΕΠ-ΕΠ.

4. Η ΕπΠα **ενέκρινε με γραπτή διαδικασία την Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2008** η οποία διαβιβάστηκε στα μέλη της με το υπ' αριθ. Οικ. 4190/10-6-2009 έγγραφο.
5. Η ΕπΠα συνήλθε σε **3η συνεδρίαση** στις 29 Ιουνίου 2010 στην Αθήνα με την υπ' αριθ. οικ.2866/9-6-2010 πρόσκληση του Προέδρου της.

Κατά τη συνεδρίαση **ενέκρινε:**

- τα **πρακτικά της 2<sup>ης</sup> συνεδρίασης**,
- την **Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2009**.

Επίσης, **ενημερώθηκε** για:

- το εθνικό σχέδιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας προς εφαρμογή από το ΥΠ.ΥΠ.ΜΕ.ΔΙ. (ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των πόρων),
- τον σχεδιασμό για την επιβολή τελών διοδίων στην Εγνατία Οδό

6. Η ΕπΠα **ενέκρινε με γραπτή διαδικασία την Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2010** με την με α.π. οικ. 2217/28-6-2011 Απόφασή της.
7. Η ΕπΠα **ενέκρινε με γραπτή διαδικασία την 1<sup>η</sup> Αναθεώρηση** του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013» με την με αρ. πρωτ.: οικ. 2643/29-7-2011 Απόφασή της.
8. Η ΕπΠα **ενέκρινε με γραπτή διαδικασία την Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2011** με την με α.π. οικ. 2533/28-6-2012 Απόφασή της.
9. Η ΕπΠα συνήλθε σε **4η Συνεδρίαση** στις **13 Νοεμβρίου 2012** στην Αθήνα, μετά την με αρ. πρωτ ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ 4268/8-11-2012 πρόσκληση του Προέδρου της.

Κατά τη συνεδρίαση **εγκρίθηκαν τα πρακτικά της 3<sup>ης</sup> συνεδριάσεώς της και παρουσιάστηκαν:**

- Η ενεργοποίηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος στο σύνολό του και σε επίπεδο αξόνων προτεραιότητας (Προσκλήσεις – Εντάξεις – Νομικές Δεσμεύσεις – Δαπάνες), καθώς και η εφαρμογή του κανόνα αυτόματης αποδέσμευσης  $v+2/v+3$ .
- Τα προβλήματα, οι αβεβαιότητες και οι αστοχίες που οφείλονται κυρίως στις οικονομικές συνθήκες της τελευταίας τριετίας (έλλειψη ρευστότητας, καθυστερήσεις πληρωμών του Δημοσίου) και στον τρόπο που επηρεάζουν την πορεία υλοποίησης του Προγράμματος.
- Η πορεία υλοποίησης των Μεγάλων Έργων και των Έργων Προτεραιότητας του Προγράμματος.
- Οι ενέργειες που αναλήφθηκαν σε σχέση με την τήρηση των στόχων του μνημονίου.
- Οι εξελίξεις των διαβουλεύσεων για τις Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων.
- Η πορεία και τα συμπεράσματα της Ενδιάμεσης Αξιολόγησης του ΕΠ-ΕΠ.
- Το καθεστώς των Κρατικών Ενισχύσεων που διέπει τα έργα υποδομών Μεταφορών.
- Τα θέματα που αφορούν την καταπολέμηση της απάτης.
- Το πλαίσιο του σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2014-2020.

**10.** Η ΕπΠα **ενέκρινε με γραπτή διαδικασία την Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2012** με την με α.π. οικ.2897/28-6-2013 Απόφασή της.

**11.** Η ΕπΠα συνήλθε σε **5η Συνεδρίαση** στις 26 Σεπτεμβρίου 2013 στην Αθήνα, μετά την με αρ. πρωτ ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ οικ. 4262/19-9-2013 πρόσκληση του Προέδρου της.

Κατά τη συνεδρίαση **εγκρίθηκαν τα πρακτικά της 4ης Συνεδριάσεως και παρουσιάστηκαν:**

- Η πορεία υλοποίησης των Μεγάλων Έργων και Έργων Προτεραιότητας του Προγράμματος
- Η πρόοδος των εισροών κοινοτικής συμμετοχής, προκαταβολών και ενδιάμεσων πληρωμών για την κάλυψη του κανόνα  $v+3/v+2$  του Προγράμματος
- Οι ενέργειες που αναλήφθηκαν σε σχέση με την τήρηση των στόχων του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής
- Οι εξελίξεις των διαβουλεύσεων για τις Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων
- Η ανάλυση της αναγκαιότητας για τη 2η Αναθεώρηση του ΕΠ και τα βασικά σημεία της προτεινόμενης 2η Αναθεώρησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας ,
- Ο προς αναθεώρηση κατάλογος Μεγάλων Έργων του Προγράμματος.
- Το περιεχόμενο του απαραίτητου περιβαλλοντικού προελέγχου για την 2<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ.
- Οι κατευθυντήριες γραμμές για το κλείσιμο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007 – 2013.
- Η πρόοδος στην κατάρτιση του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης για την Προγραμματική Περίοδο 2014 – 2020

Η ΕπΠα **ενέκρινε** κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης **την πρόταση 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος.**

12. Η ΕπΠα ενέκρινε με **γραφπτή διαδικασία το διορθωμένο κείμενο της πρότασης 2ης Αναθεώρησης** του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013» με την με αρ. πρωτ.: οικ. 5598/26-11-2013 Απόφασή της.

13. Η ΕπΠα ενέκρινε με **γραφπτή διαδικασία την Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2013** με την με αρ. πρωτ.: οικ. 3063/30-06-2014 Απόφασή της.

14. Η ΕπΠα ενέκρινε με **γραφπτή διαδικασία την Ετήσια Έκθεση Υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ για το έτος 2014** με την με αρ. πρωτ.: οικ. 8803/30-06-2015 Απόφασή της.

Η ΕπΠα ενέκρινε με **γραφπτή διαδικασία την πρόταση 3ης Αναθεώρησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» 2007-2013** με την με αρ. πρωτ.: οικ. 16619/7-12-2015 Απόφασή της.

### 1.8.2 Θέματα αξιολόγησης

Οι Αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια εφαρμογής του Προγράμματος, αφορούσαν το σύνολο του Ε.Π. και είναι οι εξής:

1. Έκθεση Αξιολόγησης του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για το 2012 - Ενδιάμεση Έκθεση Αξιολόγησης (έτος 2012)

Η Έκθεση Αξιολόγησης του 2012, με περίοδο αναφοράς από την έναρξη του Προγράμματος έως την 30 Ιουνίου 2012, εκπονήθηκε προς εκπλήρωση της υποχρέωσης που προκύπτει από τον Κανονισμό 1083/2006 (Άρθρο 47) του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, για την αξιολόγηση της πορείας εκτέλεσης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στο μέσο της Προγραμματικής Περιόδου, η διάγνωση και καταγραφή θεμάτων στρατηγικής, στοχοθεσίας ή και υλοποίησης του ΕΠ και η διατύπωση προτάσεων αντιμετώπισής τους.

2. Έκθεση Αξιολόγησης για την υποβολή πρότασης 2<sup>ης</sup> αναθεώρησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (έτος 2013).

Η Έκθεση Αξιολόγησης / Ανάλυση της Αναγκαιότητας για Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ εκπονήθηκε τον Δεκέμβριο του 2013, για τη διαμόρφωση πρότασης 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης και την εξυγίανση του Προγράμματος, με βάση τις αλλαγές στο γενικό και το ειδικότερο πλαίσιο υλοποίησής του, καθώς και τις απορρέουσες από τις αλλαγές αυτές διαφαινόμενες προοπτικές ολοκλήρωσης των ενταγμένων σε αυτό έργων.

3. Ενδιάμεση Έκθεση Αξιολόγησης του Προγράμματος (Αξιολόγηση πριν τη λήξη της Προγραμματικής Περιόδου) – Πρόταση 3ης Αναθεώρησης του Προγράμματος (έτος 2015)

Η Έκθεση Αξιολόγησης του Ιουλίου του 2015 έγινε με στόχο τη διαμόρφωση πρότασης 3<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ το Σεπτέμβριο του 2015, με βάση τις μακροοικονομικές εξελίξεις, τις σχετικές αποφάσεις των Ελληνικών Αρχών και της Ε. Επιτροπής, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με τη δυνατότητα αποπεράτωσης του συνολικού φυσικού αντικείμενου των Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων κατά την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013.

Τα συμπεράσματα των Εκθέσεων Αξιολόγησης του ΕΠ-ΕΠ στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013, και ο τρόπος με τον οποίο αυτά επηρέασαν την πορεία εφαρμογής του ΕΠ, παρουσιάζονται συνοπτικά στη συνέχεια.

#### 1.7.2.1 Η Ενδιάμεση Αξιολόγηση του 2012

Τα κύρια συμπεράσματα της Αξιολόγησης αφορούσαν σε τέσσερεις κύριες αξιολογικές συνιστώσες, ως ακολούθως:

1. Αποτίμηση της συνεχιζόμενης ορθότητας και συνέπειας της στρατηγικής

- Η διαφοροποίηση του περιβάλλοντος υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ δεν επηρέασε ιδιαίτερα τη στόχευση και τις ανάγκες που το Πρόγραμμα, δεδομένου ότι στο Πρόγραμμα περιλαμβάνονταν παρεμβάσεις υψηλής προτεραιότητας, οι οποίες παρέμεναν και υπό τις νέες οικονομικές συνθήκες σε υψηλό βαθμό ανελαστικές. Οι εν λόγω παρεμβάσεις αφορούσαν σε μεγάλο ποσοστό ανειλημμένες υποχρεώσεις από έργα «γέφυρες» του Γ' ΚΠΑ που ήταν ήδη σε εξέλιξη επί των τα Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Οι Στρατηγικοί και Γενικοί Στόχοι του ΕΠ-ΕΠ είχαν εξ αρχής προσδιοριστεί επαρκώς και εξειδικευτεί περαιτέρω σε Ειδικούς Στόχους για τα επιμέρους συστήματα μεταφορών.  
Η αρχική συνάφεια του ΕΠ-ΕΠ με το ΕΣΠΑ δεν διαφοροποιήθηκε σημαντικά. Η στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ συνέχισε να ευθυγραμμίζεται με την αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ. Το μεγαλύτερο μέρος ΕΠ-ΕΠ προσανατολίστηκε σε έργα που απέρρεαν από τις ευρωπαϊκές και εθνικές τομεακές πολιτικές και προτεραιότητες. Συνεπώς, δεν προέκυψε ανάγκη ουσιαστικών τροποποιήσεων στο πλαίσιο της προσαρμογής σε νέους σχεδιασμούς. Αυτό αφορούσε το Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Ανάκαμψη της Οικονομίας και ιδιαίτερα το πακέτο της Πολιτικής Συνοχής (COM(2008) 876), το Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης όπως διαμορφώθηκε σταδιακά, και τη Στρατηγική «Ευρώπη 2020».
- Η κατανομή των πόρων ήταν ορθή και παρέμεινε ορθή έως τα μέσα του 2011, οπότε και έγινε αναθεώρηση του χρηματοδοτικού πίνακα του Προγράμματος. Οι μεταβολές που προέκυψαν δε μετέβαλαν τη συνολική λογική του ΕΠ-ΕΠ, αλλά επέδρασαν στη δυνατότητά του να επιτύχει κάποιους από τους στόχους του λόγω μείωσης των συνολικά διαθέσιμων πόρων.

## 2. Αξιολόγηση του συστήματος ποιοτικών και ποσοτικών στόχων

- Για την αξιολόγηση του συστήματος ποιοτικών και ποσοτικών στόχων του Προγράμματος είχε αναπτυχθεί και χρησιμοποιηθεί ένα σύστημα δεικτών. Το σύστημα δεικτών του Προγράμματος ήταν επαρκώς εξειδικευμένο και εύχρηστο. Περιλάμβανε μικρό αριθμό δεικτών, ώστε να παρέχει την εικόνα της προόδου άμεσα και με σαφήνεια και να επιτρέπει άμεση επεξεργασία και εξαγωγή συμπερασμάτων.  
Το μόνο θέμα που καταγράφηκε ως προς τους δείκτες ήταν ότι, η τιμή των δεικτών εκροών και αποτελεσμάτων παρέμενε «μηδέν» μέχρι την ολοκλήρωση των έργων, η οποία εκτιμάτο ότι θα επιτυγχάνετο προς το τέλος του Προγράμματος, λόγω της φύσης των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών που απαιτούσαν σημαντικούς χρόνους για την ολοκλήρωσή τους. Σε γενικές γραμμές το σύστημα δεικτών ήταν ολοκληρωμένο σε ότι αφορά τις κύριες παρεμβάσεις και τηρεί την αρχή της αναλογικότητας.
- Με βάση τα ενταγμένα μέχρι την 30<sup>η</sup> Ιουνίου 2012 έργα, υπήρχε διαφοροποίηση των τιμών στόχου των Δεικτών Κορμού, που οφείλονταν:
  - ο Στην αναπροσαρμογή του φυσικού αντικείμενου των έργων «γέφυρα» (bridging) προς συγχρηματοδότηση από το ΕΠ-ΕΠ 2007-2013, λόγω της οριστικοποίησης του αντίστοιχου φυσικού αντικείμενου που ολοκληρώθηκε στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ από τα ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ).
  - ο Στην σταδιακή εξειδίκευση του ΕΠ-ΕΠ κατά τη φάση της υλοποίησής του, που έλαβε υπόψη τις αλλαγές στις εξωτερικές συνθήκες υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ και στις προτεραιότητες, καθώς και τα προβλήματα που εμφανίστηκαν.
  - ο Στην περιρρέουσα οικονομική κρίση και στις ενέργειες που έγιναν για την υποστήριξη των ΕΠ του ΕΣΠΑ ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές της επιπτώσεις στα Προγράμματα (μεταξύ των οποίων και η 1η Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ που αφορά το οικονομικό αντικείμενο του Προγράμματος και τον τρόπο χρηματοδότησής του).

## 3. Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας υλοποίησης

- Η υλοποίηση και η επίδοση του ΕΠ-ΕΠ έπρεπε να ιδωθεί υπό το πρίσμα των σημαντικών αβεβαιοτήτων που υπήρχαν κατά την τότε φάση υλοποίησής του, οι κυριότερες από τις οποίες ήταν οι ακόλουθες:
  - ο το αποτέλεσμα της αναδιάρθρωσης (reset) των πέντε Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ), που αποτελούσε την πλέον κρίσιμη παράμετρο τόσο για την πορεία υλοποίησης όσο και



για την επίτευξη των στόχων και των αποτελεσμάτων του ΕΠ-ΕΠ, καθώς αυτές αφορούσαν το 29,2% της συνολικής Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος,

- ο η διευθέτηση των χρηματοδοτικών θεμάτων στα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα του ΠΑΘΕ/Π, τα οποία παρουσίαζαν σημαντικές καθυστερήσεις και δεν αναμένονταν να ολοκληρωθούν εντός του ΕΣΠΑ 2007-2013,
- ο η πιθανότητα μεταφοράς έργων από κάποια ΠΕΠ 2007-2013 στο ΕΠ-ΕΠ, ενδεχόμενο το οποίο αναμένονταν να επηρεάσει θετικά τους δείκτες εκροών, αλλά αρνητικά την υπερδέσμευση του Προγράμματος,
- ο οι συμβασιοποιήσεις των νέων ενταγμένων έργων, οι οποίες παρουσίαζαν χρονικές αποκλίσεις από τα εγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα και έπρεπε να επιταχυνθούν ώστε να υπάρξει σαφέστερη εικόνα του ύψους των απαιτούμενων πόρων έως το τέλος της προγραμματικής περιόδου και
- ο η μικρή πρόοδος υλοποίησης σημαντικού αριθμού έργων στους τομείς λιμενικών υποδομών, αεροπορικών μεταφορών και αστικών συγκοινωνιών, αλλά και έργων ασφάλειας μεταφορών, η οποία παρουσίαζε δυσκολίες και μεγάλες καθυστερήσεις.

Υπό το πρίσμα των παραπάνω αβεβαιοτήτων διαμορφώθηκαν οι προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση των βασικών αλλαγών οι οποίες έπρεπε να επέλθουν στο ΕΠ κατά τη 2<sup>η</sup> Αναθεώρηση του, όπως περιγράφηκαν στην παρ. 1.8.1.1 ανωτέρω.

#### 4. Οι μηχανισμοί παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης παρεμβάσεων

- Οι διαχειριστικές Υπηρεσίες είχαν οργανωθεί συστηματικά με βάση τις εθνικές και κοινοτικές θεσμικές και κανονιστικές προβλέψεις για τη διοίκηση και διαχείριση Προγραμμάτων συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ.

Είχαν πιστοποιηθεί κατά ISO 9001:2008 και διέθεταν έμπειρα στελέχη στα ειδικά καθήκοντά τους.

- Όλοι οι Δικαιούχοι του ΕΠ-ΕΠ είχαν επιβεβαιωθεί ως προς τη διαχειριστική τους επάρκεια από τις αρχές διαχείρισης.

Κρίθηκαν επαρκείς για την υλοποίηση των έργων τους (παρά τις ενδεχόμενες αδυναμίες που παρουσιάζονται) σύμφωνα με το Σύστημα Διαχειριστικής Επάρκειας που διέθεταν και σε αντιστοιχία με τις απαιτήσεις του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου υλοποίησης του ΕΣΠΑ.

##### 1.7.2.2 Η Αξιολόγηση προ 2ης Αναθεώρησης του 2013

Το περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ εμπεριείχε πολλές παραμέτρους με σημαντική επίπτωση στους ρυθμούς υλοποίησης και επίτευξης των στόχων του Προγράμματος.

Σημαντικότερες από τις παραμέτρους αυτές ήταν εκείνες που σχετίζονται με την οικονομική κρίση, η οποία είχε επιφέρει:

- μειωμένη χρηματοδότηση των αναγκών (μη επιλέξιμων) εθνικών δαπανών (για απαλλοτριώσεις, συμπληρωματικές συμβάσεις, αρχαιολογικές ανασκαφές κ.α.),
- καθυστέρηση της αποπληρωμής ήδη τιμολογημένων εργασιών δημοσίων έργων και μελετών,
- περιορισμό των δημοπρατήσεων δημοσίων έργων,
- επιφυλακτικότητα των Τραπεζών, οι οποίες είχαν περιορίσει οριζόντια τα δάνεια τους σε όλους τους κλάδους της οικονομίας συμπεριλαμβανομένου του τεχνικού κλάδου,
- κακή οικονομική κατάσταση των τεχνικών εταιρειών – αναδόχων των έργων και προβλήματα στη λειτουργία των Ανώνυμων Εταιρειών του Ελληνικού Δημοσίου (Εγνατία Οδός Α.Ε., Αττικό Μετρό Α.Ε., ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.) οι οποίες λειτουργούσαν στο παρελθόν ως κινητήριος δύναμη στην επιτυχημένη διαχείριση των έργων.

Η οικονομική κρίση διαμόρφωσε νέες συνθήκες υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ, δημιουργώντας

καινούργιες ανάγκες: Πιο συγκεκριμένα:

- Η αναγκαία εξασφάλιση πρόσθετης χρηματοδότησης ύψους περίπου 2,2 δις Ευρώ ή σε Κοινοτική Συνδρομή (ΚΣ) πόρων 1,9 δις Ευρώ για την επανεκκίνηση των Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων αποτελούσε την κρισιμότερη από τις νέες ανάγκες.
- Οι μεγάλες δυσκολίες που αντιμετώπιζε ο κατασκευαστικός τομέας (οι ανάδοχοι των έργων του ΕΠ-ΕΠ) λόγω της οικονομικής κρίσης, επέφεραν καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων του Προγράμματος, έκπτωση αναδόχων και διακοπή συμβάσεων, καθώς και ανάγκες για επαναδημοπράτηση κάποιων έργων με μεγαλύτερο κόστος σε σχέση με το αρχικό, καθώς αυτό δεν περιλάμβανε πλέον τις εκπτώσεις των αρχικών αναδόχων.
- Το σημαντικό πρόβλημα έλλειψης πόρων του Προγράμματος, λόγω μείωσης κατά 623 εκ. ευρώ της διαθέσιμης συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του ΕΠ-ΕΠ κατά την 1η Αναθεώρησή του (μείωση της εθνικής συμμετοχής του ΕΠ-ΕΠ), χωρίς αντίστοιχη αναθεώρηση του καταλόγου έργων του ΕΠ-ΕΠ ή/και να γίνει επικαιροποίηση του προβλεπόμενου κόστους υλοποίησης εκάστου από αυτά. Έτσι, η υπερδέσμευση των διαθέσιμων πόρων του ΕΠ-ΕΠ κατά την περίοδο της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης έφτανε σε ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό, άνω του 45% στο σύνολο του Προγράμματος (μη συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης εξασφάλισης της πρόσθετης χρηματοδότησης για την επανεκκίνηση των Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων).

Με βάση τα δεδομένα αυτά προέκυψε το συμπέρασμα ότι το Πρόγραμμα θα έπρεπε πλέον να εστιαστεί κατά κύριο λόγο στον τομέα οδικών μεταφορών και δευτερευόντως σε παρεμβάσεις στο σιδηροδρομικό μεταφορικό δίκτυο, ενώ σχετικά με τις παρεμβάσεις σε θαλάσσιες, αεροπορικές και αστικές μεταφορές θα έπρεπε να εξεταστεί η δυνατότητα μερικής χρηματοδότησής τους και από άλλες πηγές, όπως από πόρους Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020 ή από ανεκμετάλλετους πόρους άλλων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Σε ότι αφορά στη στοχοθεσία του Προγράμματος, αυτή παρέμεινε συμβατή με (σε επίπεδο Γενικών και Ειδικών Στόχων) με τις ευρωπαϊκές και εθνικές κατευθύνσεις και πολιτικές για τον τομέα, και κάλυπτε το σύνολο σχεδόν των επιδιώξεων αναφορικά με την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα.

Συμπερασματικά, η στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ εξακολουθούσε να βασίζεται σε διαχρονικά διαπιστωμένες και επιβεβαιωμένες ανάγκες και εθνικές και ευρωπαϊκές προτεραιότητες. Επομένως, δεν προέκυψε αναγκαιότητα τροποποίησης της δομής της, των γενικών της στόχων ή της συνολικής Λογικής της Παρέμβασης του Προγράμματος. Η ανάγκη εξεύρεσης πρόσθετων πόρων για την υλοποίηση του Προγράμματος στο σύνολό του, οδήγησε στο συμπέρασμα ότι σε πρακτικό επίπεδο θα υπάρξει εγγενής αδυναμία πλήρους επίτευξης των Ειδικών Στόχων, ο οποίοι θα έπρεπε να τροποποιηθούν στο πλαίσιο της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης

Παράλληλα, έπρεπε να εξεταστεί οι εξής πιθανές λύσεις στο πλαίσιο της Αναθεώρησης όλων των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013 (συνδυαστικά ή μεμονωμένα):

- η εύρεση πρόσθετων πόρων για το ΕΠ-ΕΠ προς μεταφορά από άλλα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2007-2013, τα οποία παρουσίαζαν προβλήματα απορρόφησης των διατιθέμενων σε αυτά κοινοτικών πόρων,
- η μεταφορά έργων του ΕΠ-ΕΠ, τα οποία ήταν ήδη σε εξέλιξη και είχαν σημαντικές δαπάνες, σε άλλα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2007-2013
- η δυνατότητα αποδέσμευσης πόρων με την απένταξη μη ενεργών ενταγμένων έργων του Προγράμματος που θα μπορούσαν να μεταφερθούν στον προγραμματισμό της Προγραμματικής Περιόδου 2014 -2020.

### 1.7.2.3 Η Αξιολόγηση προ 3ης Αναθεώρησης του 2015

Το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον που είχε διαμορφωθεί, η κατάσταση στον τομέα των μεταφορών και συνεπώς και το εξωτερικό περιβάλλον στο οποίο υλοποιείτο το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας' (ΕΠ-ΕΠ), είχαν πλέον διαφοροποιηθεί ριζικά σε σχέση με την περίοδο του αρχικού προγραμματισμού, ενώ παρατηρήθηκαν και επιπλέον διαφοροποιήσεις σε σχέση με την περίοδο κατάρτισης της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του Προγράμματος.

Το περιβάλλον υλοποίησης του ΕΠ-ΕΠ συνέχιζε να εμπεριέχει πολλές παραμέτρους με σημαντική επίπτωση στους ρυθμούς υλοποίησης και επίτευξης των στόχων του, με σημαντικότερες εκείνες που σχετίζονταν με τη συνεχιζόμενη επί μακρόν οικονομική κρίση. Συνέχιζαν να καταγράφονται αντίστοιχα προβλήματα με αυτά που υπήρχαν και κατά τη 2<sup>η</sup> Αναθεώρηση του Προγράμματος.

Κρίσιμες παράμετροι που ελήφθησαν υπόψη κατά την Αξιολόγηση της 3<sup>ης</sup> Αναθεώρησης ήταν οι εξής:

- Η αναγκαιότητα εξορθολογισμού των διαθέσιμων πόρων του ΕΠ-ΕΠ και εξυγίανσής του με αξιοποίηση των διατιθέμενων πόρων (α) του Μηχανισμού «Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη»/ Connecting Europe Facility (CEF) 2014 -2020 και (β) των ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020.
- Η εξασφάλιση της χρηματοδότησης από Εθνικούς πόρους για την ολοκλήρωση των έργων «γέφυρα» (bridging) του Προγράμματος, τα οποία δεν μπορούσαν να συνεχίσουν να συγχρηματοδοτούνται ως τμηματοποιημένα (phasing) και στο ΕΣΠΑ 2014-2020.

Με βάση τα ανωτέρω και με στόχους την ενσωμάτωση στο Πρόγραμμα η Αξιολόγηση περιελάμβανε ορισμένες προτάσεις για ενέργειες με στόχο (α) την βελτιστοποίηση της συνέπειας της εσωτερικής λογικής του ΕΠ-ΕΠ χωρίς να έχει προκύψει ανάγκη δομικών τροποποιήσεων της συνολικής Λογικής της Παρέμβασης του ΕΠ-ΕΠ σε σχέση με τη 2η Αναθεώρηση του (β) την ομαλή ολοκλήρωσή του σύμφωνα με την αναμενόμενη επίδοση του Προγράμματος κατά την υποβολή της έκθεσης «κλεισίματος» του ΕΠ-ΕΠ.

Οι αναγκαίες αλλαγές στο επίπεδο της στοχοθεσίας της 3ης Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ αναλύθηκαν διεξοδικά στο κεφάλαιο 1.5 ανωτέρω.

Σε γενικές γραμμές, η κατανομή των πόρων στους ΚΘΠ ήταν ορθή και οι μεταβολές που προέκυψαν δεν μετέβαλαν τη συνολική λογική του Προγράμματος. Σημειώνεται όμως ότι η υπερδέσμευση των διαθέσιμων πόρων του ΕΠ-ΕΠ κατά την τρέχουσα περίοδο ήταν ιδιαίτερα υψηλή (105,49% στο σύνολο του Προγράμματος).

Συμπερασματικά, σύμφωνα με την Αξιολόγηση για την 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση, η επιτυχής υλοποίηση και ολοκλήρωση του ΕΠ-ΕΠ σε σχέση με τη στοχοθεσία του, βασίζεται στα κάτωθι:

- Κεφαλαιοποίηση των αποτελεσμάτων των παρεμβάσεων των προηγούμενων περιόδων με την ολοκλήρωση των έργων «γέφυρα» από τα ΕΠ του Γ' ΚΠΣ στο ΕΠ-ΕΠ.  
Το ΕΠ-ΕΠ λειτούργησε συμπληρωματικά και ανέδειξε την προστιθέμενη αξία των επενδύσεων του Γ' ΚΠΣ.
- Διατήρηση σταθερής πολιτικής με κατεύθυνση την "Ευρώπη 2020" και το Πρόγραμμα διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων, σταδιακή έξοδος από την οικονομική κρίση και διατήρηση σταθερού πολιτικο-οικονομικού περιβάλλοντος.

Παρουσιάζονται ακόμη δυσκολίες στη διαμόρφωση συνθηκών οικονομικής σταθερότητας.

- Συντονισμός ολοκληρωμένων πολιτικών προσέλκυσης μεταφορικού έργου για επιτάχυνση ρυθμών αύξησης μεταφορικών φόρτων, διατήρηση του πλεονεκτήματος της γεωγραφικής θέσης της χώρας μέσω κατάλληλης προβολής της προόδου στην αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών, αυξημένη κοινωνική συναίνεση / ελαχιστοποίηση των κοινωνικών αντιδράσεων κατά τη διάρκεια κατασκευής των έργων.

Η προϋπόθεση φαίνεται να ικανοποιείται στο πλαίσιο της εθνικής πολιτικής για τον τομέα μεταφορών.

- Επιτυχής αναδιάρθρωση (reset) των Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ) αυτοκινητοδρόμων και άρση της αναστολής των εργασιών ολοκλήρωσης της κατασκευής τους, διατήρηση των προγραμματικών ιδιωτικών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση, κατασκευή και διαχείριση μεγάλων έργων υποδομής, ομαλή εξέλιξη της υλοποίησης των έργων με ΣΠ μετά την αναδιάρθρωση και την επανέναρξη των εργασιών κατασκευής.

Η διαδικασία αναδιάρθρωσης των Συμβάσεων Παραχώρησης ολοκληρώθηκε επιτυχώς, η υλοποίηση των Συμβάσεων Παραχώρησης έχει επανεκκινήσει και τα έργα θα ολοκληρωθούν σχεδόν στο σύνολό τους έως την 31/3/2017.

- Αυξημένος βαθμός ωριμότητας των έργων (τεχνικών, περιβαλλοντικών και λοιπών υποστηρικτικών μελετών), ελαχιστοποίηση καθυστερήσεων στην υλοποίηση προϋποθέσεων εκτέλεσης των έργων (μελετητικών, θεσμικών και οργανωτικών), έγκαιρη ολοκλήρωση της ανάθεσης των έργων, μείωση των χρόνων των διαδικασιών απαλλοτριώσεων, επιτάχυνση της εκδίκασης προσφυγών στο ΣτΕ, συντονισμός των Δικαιούχων με τους ΟΤΑ και ΟΚΩ, θεσμική και νομική στήριξη, αυστηρή εφαρμογή των διαδικασιών διαχείρισης, καλός συντονισμός αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων.

Η προϋπόθεση ικανοποιείται για τα έργα που παρέμειναν στο Πρόγραμμα μετά την 3<sup>η</sup> Αναθεώρησή του.

- Βελτίωση του χρονοπρογραμματισμού έργων, βελτιστοποίηση της χρήσης πόρων (χρόνος, χρήμα), εξασφάλιση της έγκαιρης υλοποίησης των προγραμματισμένων έργων και δράσεων με εφαρμογή κατάλληλων μηχανισμών παρακολούθησης και ελέγχου, διάθεση των απαιτούμενων Εθνικών πόρων για χρηματοδότηση των έργων του ΕΠ-ΕΠ, απρόσκοπτη χρηματοδότηση των έργων, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και τους διαθέσιμους πόρους του Προγράμματος.
- Η προϋπόθεση φαίνεται ότι ικανοποιείται για τα έργα που παρέμειναν στο Πρόγραμμα μετά την 3<sup>η</sup> Αναθεώρησή του.

### **1.8.3 Παρακολούθηση της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013»**

Στο πλαίσιο εφαρμογής της Οδηγίας 2001/42 «για τη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση» κατά την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2007 - 2013, εκδόθηκε η υπ' αρ. 30981/ΕΥΣΣΑΑΠ 2469/26-7-2006 Εγκύκλιος του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Σε συμμόρφωση με την παραπάνω εγκύκλιο, η ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ προχώρησε στην ανάθεση της εκπόνησης της ΣΜΠΕ του ΕΠ-ΕΠ και στη συνέχεια στην υποβολή της στην αρμόδια ΕΥΠΕ/ΥΠΕΚΑ.

**Η ΣΜΠΕ του ΕΠ-ΕΠ μετά την τήρηση των διαδικασιών που προβλέπονται στην ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/2006 εγκρίθηκε με την ΚΥΑ 127182/10-8-2007 (βλ. Παράρτημα εγγράφων).**

Στη συνέχεια, η Εθνική Αρχή Συντονισμού του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΕΑΣ/ΥΠΟΙΑΝ), εξέδωσε την υπ' αρ. 26673/ΕΥΣΣΑΑΠ 1485/10-6-2008 Εγκύκλιο «για την παρακολούθηση της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2007-2013», μέσω της οποίας τέθηκαν οι στόχοι, οι βασικές αρχές και τα εργαλεία για την Περιβαλλοντική Παρακολούθηση του ΕΠ του ΕΣΠΑ.

Με την πρόβλεψη της Εγκυκλίου αυτής, συγκροτήθηκε Δίκτυο από στελέχη των Διαχειριστικών και Ενδιάμεσων Φορέων Διαχείρισης των ΕΠ του ΕΣΠΑ και την ΕΥΠΕ/ΥΠΑΠΕΝ, το οποίο συντονίζεται από την Εθνική Αρχή Συντονισμού του ΥΠΑΝΑΝ και την Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού Περιβαλλοντικών Δράσεων (ΕΥΣΠΕΔ) του ΥΠΑΠΕΝ. Στο πλαίσιο του Δικτύου συζητούνται θέματα που αφορούν στην υλοποίηση της περιβαλλοντικής παρακολούθησης όπως δείκτες, προδιαγραφές εκθέσεων

Στη συνέχεια διαμορφώθηκαν οι προδιαγραφές σύμφωνα με τις οποίες συντάσσονται οι προβλεπόμενες από τις ΚΥΑ έγκρισης των ΣΜΠΕ των ΕΠ του ΕΣΠΑ ετήσιες και συγκριτικές εκθέσεις περιβαλλοντικής παρακολούθησης καθώς και ένας ομογενοποιημένος κατάλογος που περιλαμβάνει τους δείκτες με τους οποίους γίνεται η περιβαλλοντική παρακολούθηση.

#### **1.8.3.1 Εφαρμογή ΚΥΑ έγκρισης ΣΜΠΕ του προγράμματος**

Στο πλαίσιο της 1<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ και εξαιτίας του περιορισμού της μόνο στην τροποποίηση των χρηματοδοτικών πινάκων του Προγράμματος και όχι στο περιεχόμενο των αξόνων προτεραιότητας του, **σύμφωνα με την υπ' αρ. 31548/ΕΥΣΣΑΑΠ 1431/18-7-2011 Εγκύκλιο του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η τήρηση της διαδικασίας του περιβαλλοντικού προελέγχου (screening) για την πιθανή ανάγκη εκπόνησης νέας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.**

Στη συνέχεια, στο πλαίσιο της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ εξαιτίας των τροποποιήσεων που προβλέπονταν στο περιεχόμενο των αξόνων προτεραιότητας του προγράμματος τηρήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία του περιβαλλοντικού προελέγχου (screening) σύμφωνα με το Άρθρο 5 της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/2006 και συντάχθηκε σχετικός Φάκελος Περιβαλλοντικού Ελέγχου (ΦΠΠ) του αναθεωρημένου προγράμματος. Ο φάκελος αυτός υποβλήθηκε με το υπ' αρ. Α.Π. οικ. 4329/24-9-2013 στην αρμόδια Γενική Δ/νση Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ-Τμήμα Α') του ΥΠΑΠΕΝ. Ο ΦΠΠ εγκρίθηκε με την υπ' αρ. 170624/7-11-2013 Απόφαση της Γενικής Δ/νσης Περιβάλλοντος του ΥΠΑΠΕΝ **σύμφωνα με την οποία δεν απαιτήθηκε η υποβολή της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του ΕΠ σε ΣΠΕ καθώς οι τροποποιήσεις του αναθεωρημένου προγράμματος εκτιμήθηκε ότι δεν έχουν σημαντικές δυσμενείς διαφοροποιήσεις ως προς τις επιπτώσεις στο περιβάλλον σε σχέση με το αρχικώς εγκριθέν ΕΠ.**

Ομοίως, στο πλαίσιο της 3<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του ΕΠ-ΕΠ τηρήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία του περιβαλλοντικού προελέγχου (screening) σύμφωνα με το Άρθρο 5 της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/2006 και συντάχθηκε σχετικός Φάκελος Περιβαλλοντικού Ελέγχου (ΦΠΠ) του αναθεωρημένου προγράμματος. Ο φάκελος αυτός υποβλήθηκε με το υπ' αρ. Α.Π. οικ. 16446/3-12-2015 στην αρμόδια Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (τέως ΕΥΠΕ) του ΥΠΕΝ. Ο ΦΠΠ εγκρίθηκε με την υπ' αρ. 153948/14-12-2015 Απόφαση της Γενικής Δ/νσης Περιβάλλοντος του ΥΠΕΝ **σύμφωνα με την οποία δεν απαιτήθηκε η υποβολή της 3<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του ΕΠ σε ΣΠΕ καθώς οι τροποποιήσεις του αναθεωρημένου προγράμματος εκτιμήθηκε ότι δεν έχουν σημαντικές δυσμενείς διαφοροποιήσεις ως προς τις επιπτώσεις στο περιβάλλον σε σχέση με το αρχικώς εγκριθέν ΕΠ.**

### 1.8.3.2 Συμπεράσματα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης του Προγράμματος

Η τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ σε συνεργασία με την τ.ΕΔΑ Μεταφορών προχώρησαν στη σύνταξη των Ετήσιων Εκθέσεων Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης για τα έτη 2007-2014 καθώς και της 1ης Συγκριτικής Έκθεσης Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ και στην υποβολή τους στις αρμόδιες Υπηρεσίες (ΕΑΣ/ΥΠΑΝΑΝ, ΕΥΣΠΕΔ/ΥΠΕΚΑ).

Σύμφωνα με τις εν λόγω εκθέσεις και με βάση την καταγεγραμμένη πορεία υλοποίησης του Προγράμματος (λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εικόνα των περιβαλλοντικών δεικτών των ενταγμένων έργων του Προγράμματος ανά περιβαλλοντική συνιστώσα και Άξονα Προτεραιότητας), δεν παρουσιάζονταν σημαντικές αποκλίσεις από τις προβλεπόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που καταγράφονταν στην εγκεκριμένη ΣΜΠΕ του Προγράμματος, ενώ η εργασία που είχε γίνει στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ είχε παράξει και ποσοτικές εκτιμήσεις για τους περιβαλλοντικούς δείκτες, οι οποίες έδιναν πληρέστερη εικόνα της προόδου του ΕΠ-ΕΠ.

Τα συνοπτικά συμπεράσματα περιβαλλοντικής παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ είναι τα ακόλουθα:

Ως προς **τη βιοποικιλότητα**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και αρνητικές, καθώς εκτιμήθηκε ότι οι παρεμβάσεις κυρίως των νέων οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών υποδομών μεταφορών έχουν πιθανότητα να προκαλέσουν κατάληψη, διάσπαση ή κατακερματισμό βιοτόπων και φυσικών περιοχών. Οι εν λόγω επιπτώσεις αντιμετωπίστηκαν με τα κατάλληλα προληπτικά και επανορθωτικά μέτρα όπως αυτά έχουν επιβληθεί με τις ΜΠΕ και στις Αποφάσεις Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων των σχετικών έργων.

Ως προς **την ποιότητα ατμόσφαιρας και την κλιματική αλλαγή**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και θετικές, καθώς εκτιμήθηκε ότι ενώ οι παρεμβάσεις των οδικών και αερολιμενικών έργων θα αυξήσουν τις αέριες εκπομπές, η επιρροή των σιδ/κών και λιμενικών έργων θα αντισταθμίσει τις όποιες υπερβάσεις.

Ως προς **το θόρυβο**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και θετικές (+) καθώς εκτιμήθηκε ότι θα υπάρξουν τοπικά αυξήσεις των εκπομπών θορύβου λόγω της αυξημένης τοπικής κυκλοφορίας επί οδικών και σιδ/κών υποδομών, οι οποίες ωστόσο σε επίπεδο χώρας αντισταθμίζονται από τον περιορισμό της κίνησης εντός των αστικών κέντρων και τη μείωση των χρονοαποστάσεων.

Ως προς **το έδαφος**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και αρνητικές, καθώς εκτιμήθηκε ότι στις περιοχές ανάπτυξης των έργων θα προκληθεί κατάληψη εδαφών με ταυτόχρονη αλλαγή χρήσεων γης και παραγωγή στερεών και υγρών αποβλήτων.

Ως προς **τα ύδατα**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και ουδέτερες καθώς εκτιμήθηκε ότι η υλοποίηση των έργων του προγράμματος δεν σχετίζεται με ουσιαστικές επιπτώσεις, πέραν κάποιων σημειακών επιπτώσεων μικρής κλίμακας που αναμένονταν τοπικά και αντιμετωπίστηκαν στο πλαίσιο των σχετικών ΜΠΕ.

Ως προς **τα τοπιολογικά χαρακτηριστικά**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και αρνητικές καθώς εκτιμήθηκε ότι η κατασκευή και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών μπορεί να οδηγήσει σε πιθανό κατακερματισμό του τοπίου. Με τη λήψη κατάλληλων μέτρων, οι επιπτώσεις αυτές μπορούν μειώθηκαν σημαντικά και αναμένεται να αποδώσουν ένα μη υποβαθμισμένο αισθητικά περιβάλλον.

Ως προς **τα υλικά περιουσιακά στοιχεία**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και θετικές, καθώς εκτιμήθηκε ότι η υλοποίηση των έργων του προγράμματος θα αναβαθμίσει την αξία των περιουσιακών στοιχείων στις περισσότερες περιοχές επιρροής τους.

Ως προς **τον πληθυσμό**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και ουδέτερες καθώς εκτιμήθηκε ότι σε τοπικό επίπεδο οι νέες υποδομές θα ενισχύσουν τη συγκράτηση του υφιστάμενου πληθυσμού και την προσέλκυση νέου στις εξυπηρετούμενες περιοχές, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης

Ως προς **την ανθρώπινη υγεία**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και θετικές, καθώς εκτιμήθηκε ότι το πρόγραμμα στοχεύει στην προώθηση συστημάτων ασφαλείας και μείωσης ατυχημάτων σε όλα τα είδη μεταφορών. Σε σχέση δε με τις εκπομπές αέριων ρύπων και το θόρυβο αναμένονταν πιθανές θετικές και μικτές επιπτώσεις.

Ως προς **τα κοινωνικο-οικονομικά στοιχεία**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και θετικές καθώς εκτιμήθηκε ότι η αύξηση των ταχυτήτων κίνησης, η βελτίωση στις συνθήκες ταξιδιού (άνεση, ταχύτητα, κάλυψη κενών στο δίκτυο), η εύκολη πρόσβαση στις αγορές και η βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας, οδηγούν σε θετικές επιπτώσεις από την υλοποίηση των παρεμβάσεων στο κοινωνικο-οικονομικό περιβάλλον.

Ως προς **την πολιτιστική κληρονομιά**, οι σωρευτικές επιπτώσεις της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Προγράμματος αξιολογήθηκαν ως πιθανές και θετικές, καθώς εκτιμήθηκε ότι στις περιπτώσεις έργων που υλοποιούνται εντός ή πλησίον περιοχών ιδιαίτερου πολιτιστικού, αρχαιολογικού ή ιστορικού ενδιαφέροντος, οι επιπτώσεις μετριάζονται με τη λήψη μέτρων πρόληψης και αποκατάστασης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΕΣΠΑ, ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΛΙΣΣΑΒΟΝΑΣ**

### **2.1 Απολογισμός Συνεισφοράς του Προγράμματος στο ΕΣΠΑ 2007-2013**

Η στρατηγική του ΕΠ-ΕΠ ευθυγραμμίζεται με την αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ, καθώς το σύνολο των Αξόνων Προτεραιότητας του ΕΠ-ΕΠ συμβάλλει στην επίτευξη του Γενικού Στόχου 13: «Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας» του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Επίσης, ορισμένοι Άξονες Προτεραιότητας του Προγράμματος παρουσιάζουν άμεση και έμμεση συνάφεια και με άλλους Γενικούς Στόχους του ΕΣΠΑ. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζεται συνάφεια:

- των Αξόνων Προτεραιότητας 01-A, 02-B, 03-Γ, 07-Z, 08-H και 09-Θ με τον Γενικό Στόχο 1: «Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων» του ΕΣΠΑ, κυρίως με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας, η οποία διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και την μεταφορά αγαθών που κατά συνέπεια ενθαρρύνει την ανάπτυξη των επενδύσεων.
- των Αξόνων Προτεραιότητας 01-A, 03-Γ, 04-Z και 09-Θ με τον Γενικό Στόχο 3: «Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας» του ΕΣΠΑ, κυρίως με την έννοια της γεωγραφικής διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών και επομένως της ένταξης νέων και αναξιοποιητών πόρων στο τουριστικό προϊόν.
- των Αξόνων Προτεραιότητας 01-A, 07-Z και 09-Θ με τον Γενικό Στόχο 6: «Η ψηφιακή σύγκλιση της χώρας με την ενσωμάτωση και τη συστηματική χρήση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ) στους τομείς κοινωνικής και οικονομικής δραστηριοποίησης» του ΕΣΠΑ, με παρεμβάσεις ΤΠΕ στις Οδικές και τις Θαλάσσιες Μεταφορές. Η συνάφεια αυτών των Αξόνων Προτεραιότητας με το συγκεκριμένο στόχο του ΕΣΠΑ θεωρείται άμεση.
- των Αξόνων Προτεραιότητας 01-A, 02-B, 07-Z και 08-H, με τον Γενικό Στόχο 9: «Πρώθηση της κοινωνικής ενσωμάτωσης» του ΕΣΠΑ, καθώς συμβάλλουν στην βελτίωση της κινητικότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες με ειδικές προβλέψεις για σταθμούς και οχήματα και ευρύτερα στην άρση του κοινωνικού αποκλεισμού μέσω της βελτίωσης της προσπελασιμότητας και της διευκόλυνσης μετακίνησης του πληθυσμού.
- των Αξόνων Προτεραιότητας 02-B και 08-H με τους Γενικούς Στόχους 15: «Η αειφόρος διαχείριση του Περιβάλλοντος» και 16: «Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής» του ΕΣΠΑ..
- Σημειώνεται επιπλέον ότι, οι Άξονες Προτεραιότητας 06-ΣΤ και 13-ΙΓ που αφορούν στην τεχνική υποστήριξη του ΕΠ-ΕΠ βρίσκονται σε συνάφεια με το σύνολο των Αξόνων Προτεραιότητας του Προγράμματος, και κατ' επέκταση βρίσκονται σε συνάφεια με τους στρατηγικούς στόχους του ΕΣΠΑ.

Οι ανωτέρω συσχετισμοί συνοψίζονται και απεικονίζονται παραστατικά στην ακόλουθη μήτρα συνάφειας. Στην ίδια μήτρα απεικονίζεται και η συσχέτιση των παρεμβάσεων του ΕΠ-ΕΠ με τις τρεις χωρικές προτεραιότητες του ΕΣΠΑ.



## Συνάφεια των Αξόνων Προτεραιότητας - ΚΘΠ του ΕΠ-ΕΠ με τους Γενικούς Στόχους του ΕΣΠΑ

ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ											
		01-Α		02-Β	03-Γ	04-Δ	06-ΣΤ	07-Ζ		08-Η	09-Θ	10-Ι	13-ΙΓ
ΚΘΠ		21,22,23,53	11	17	30	29	85,86	21,22,53	11	17	30	29	85,86
1. Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας	1. Η αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων.	(●)		(●)	(●)		(●)	(●)		(●)	(●)		(●)
	2. Η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και η αύξηση της παραγωγικότητας												
	3. Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας.	(●)			(●)		(●)	(●)			(●)		(●)
2. Κοινωνία της γνώσης και καινοτομία	4. Η βελτίωση της ποιότητας και της έντασης των επενδύσεων στο ανθρώπινο κεφάλαιο για την αναβάθμιση του ελληνικού εκπαιδευτικού συστήματος.												
	5. Η ενίσχυση της Έρευνας, Τεχνολογίας και η προώθηση της Καινοτομίας σε όλους τους κλάδους ως βασικό παράγοντα αναδιάρθρωσης της ελληνικής οικονομίας και μετάβασης στην οικονομία της γνώσης.												
	6. Η ψηφιακή σύγκλιση της χώρας με την ενσωμάτωση και τη συστηματική χρήση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ) στους τομείς κοινωνικής και οικονομικής δραστηριοποίησης.		+				+		+		+		+
3. Απασχόληση και Κοινωνική Συνοχή	7. Ενίσχυση της προσαρμοστικότητας των εργαζόμενων και των επιχειρήσεων.												
	8. Διευκόλυνση της πρόσβασης στην απασχόληση.												
	9. Προώθηση της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης.	(●)		(●)			(●)	(●)		(●)			(●)
	10. Θεμελίωση ενός αποδοτικού και οικονομικά βιώσιμου συστήματος Υγείας, που θα προσφέρει ποιοτικές και εξατομικευμένες υπηρεσίες στους πολίτες και θα εστιάζει στη συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών πρόληψης και φροντίδας.												
	11. Η ανάδειξη του οικονομικού, κοινωνικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα των θεμάτων ισότητας των φύλων, με την άμεση σύνδεσή τους με τις κυρίαρχες εθνικές πολιτικές προτεραιότητες (ανάπτυξη - απασχόληση - κοινωνική συνοχή).												

ΘΕΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ											
		01-A		02-B	03-Γ	04-Δ	06-ΣΤ	07-Z		08-Η	09-Θ	10-Ι	13-ΙΓ
ΚΟΠ		21,22,23,53	11	17	30	29	85,86	21,22,53	11	17	30	29	85,86
4. Θεσμικό Περιβάλλον	12. Η βελτίωση της ποιότητας των δημόσιων πολιτικών και η αποτελεσματική εφαρμογή τους για τη διευκόλυνση της επιχειρηματικής δράσης και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών.												
5. Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπου επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης	13. Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	14. Ο ασφαλής ενεργειακός εφοδιασμός της χώρας με γνώμονα την αειφορία.												
	15. Η αειφόρος διαχείριση του Περιβάλλοντος.			(●)			(●)			(●)			(●)
	16. Η άσκηση αποτελεσματικής περιβαλλοντικής πολιτικής.			(●)			(●)			(●)			(●)
	17. Ανάδειξη του Πολιτισμού ως ζωτικού παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας.												
ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ													
1. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη		(●)											
2. Ανάπτυξη της υπαίθρου		(●)		(●)	(●)	(●)				(●)	(●)	(●)	
3. Διασυνοριακή, διακρατική και διαπεριφερειακή συνεργασία (Στόχος 3)		(●)		(●)	(●)	(●)		(●)		(●)		(●)	

+ Άμεση συνάφεια, (●) Έμμεση συνάφεια

## 2.2 Απολογισμός Συνεισφοράς του Προγράμματος στο Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων και στην «Ευρώπη 2020»

Οι Ευρωπαϊκές στρατηγικές και προτεραιότητες έχουν επικαιροποιηθεί μέσα από το κείμενο στρατηγικής «Ευρώπη 2020», το οποίο διαδέχθηκε τη Στρατηγική της Λισσαβόνας και έχει ως στόχο την έξοδο από την κρίση και την προετοιμασία της οικονομίας της ΕΕ για την επόμενη δεκαετία. Η στρατηγική «Ευρώπη 2020» οικοδομεί πάνω στα επιτεύγματα της Στρατηγικής της Λισσαβόνας το πλαίσιο εταιρικής σχέσης για την ανάπτυξη και τη δημιουργία απασχόλησης ενώ παράλληλα ανανεώνει τα αποτελέσματα της Στρατηγικής της Λισσαβόνας προκειμένου να ανταποκριθεί αποτελεσματικά και άμεσα στις νέες προκλήσεις.

Όπως η Στρατηγική της Λισσαβόνας, η νέα στρατηγική «Ευρώπη 2020» δίνει ιδιαίτερη έμφαση σε κεντρικές δράσεις με υψηλή προστιθέμενη αξία. Η νέα στρατηγική απαιτεί σύμπραξη και συμπληρωματικότητα μεταξύ των προγραμμάτων των Κρατών-Μελών και των προγραμμάτων της ΕΕ. Θέτει μεταξύ άλλων τρεις (3) συμπληρωματικές προτεραιότητες, που στη συνέχεια εξειδικεύονται σε πέντε (5) στόχους, ενώ παράλληλα προωθεί επτά (7) εμβληματικές πρωτοβουλίες, για τις οποίες οι ευρωπαϊκές και οι εθνικές αρχές θα πρέπει να συντονίσουν τις προσπάθειές τους για να επιτύχουν καλύτερα αποτελέσματα.

Οι βασικές προτεραιότητες της στρατηγικής της «Ευρώπης 2020» σε συνδυασμό με τους συγκεκριμένους στόχους και τις εμβληματικές πρωτοβουλίες της στρατηγικής παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Προτεραιότητες του «Ευρώπη 2020»	Στόχοι του «Ευρώπη 2020»
1. Έξυπνη ανάπτυξη με ανάπτυξη μιας οικονομίας που βασίζεται στη γνώση και την καινοτομία.  2. Βιώσιμη ανάπτυξη με προώθηση μιας πιο αποτελεσματικής στη χρησιμοποίηση των πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας.  3. Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς με την ενίσχυση μιας οικονομίας με ψηλό ποσοστό απασχόλησης που εξασφαλίζει οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή.	1. Το ποσοστό απασχόλησης του πληθυσμού ηλικίας 20-64 ετών πρέπει να αυξηθεί από 69% σήμερα σε τουλάχιστον 75%, μεταξύ άλλων μέσω της μεγαλύτερης συμμετοχής των γυναικών, των ατόμων μεγαλύτερης ηλικίας και της καλύτερης ενσωμάτωσης των μεταναστών στο εργατικό δυναμικό.  2. Στόχος της ΕΕ είναι επί του παρόντος η επένδυση του 3% του ΑΕΠ σε Ε&Α. Ο στόχος του 3% διατηρείται και παράλληλα προτείνεται να καθοριστεί δείκτης που θα αντικατοπτρίζει την ένταση Ε&Α και καινοτομίας.  3. <b>Μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 ή κατά 30%, εάν πληρούνται οι όροι-αύξηση του ποσοστού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην τελική μας κατανάλωση ενέργειας σε 20% και αύξηση κατά 20% της ενεργειακής απόδοσης.</b>  4. Μείωση του ποσοστού των ατόμων που εγκαταλείπουν πρόωρα τη σχολική εκπαίδευση σε 10% από το σημερινό 15%, αυξάνοντας παράλληλα το ποσοστό του πληθυσμού ηλικίας 30-34 ετών που έχει ολοκληρώσει την τριτοβάθμια εκπαίδευση από 31% σε τουλάχιστον 40% το 2020.  5. Μείωση του αριθμού των Ευρωπαίων που ζουν κάτω από τα εθνικά όρια φτώχειας κατά 25%, βγάζοντας από την κατάσταση της φτώχειας πάνω από 20 εκατομμύρια πολίτες.
<b>Εμβληματικές Πρωτοβουλίες του «Ευρώπη 2020»</b>	
1 Ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη	
2 Ένωση Καινοτομίας	

3 Νεολαία σε κίνηση

**4 Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους της**

5 Μια βιομηχανική πολιτική για την εποχή της παγκοσμιοποίησης

6 Ατζέντα για νέες δεξιότητες και θέσεις εργασίας

7 Ευρωπαϊκή πλατφόρμα κατά της φτώχειας

Η συνέργεια του ΕΠ-ΕΠ με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» αφορά σε μία από τις τρεις προαναφερθείσες προτεραιότητες, σε έναν από τους πέντε προαναφερθέντες στόχους και σε μία από τις επτά προαναφερθείσες εμβληματικές πρωτοβουλίες.

Συγκεκριμένα, το ΕΠ-ΕΠ συμβάλλει στην επίτευξη:

- της Προτεραιότητας 2: «Βιώσιμη ανάπτυξη – με την προώθηση μιας πιο αποτελεσματικής στη χρησιμοποίηση των πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας»,
- του Στόχου 3: «Μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 ή κατά 30%, εάν πληρούνται οι όροι: αύξηση του ποσοστού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην τελική μας κατανάλωση ενέργειας σε 20% και αύξηση κατά 20% της ενεργειακής απόδοσης» και
- της Εμβληματικής Πρωτοβουλίας 4: «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους».

Σημειώνεται επίσης έμμεση συνεισφορά του ΕΠ-ΕΠ στην υλοποίηση των στόχων που αφορούν στη μείωση της ανεργίας (κατ' επέκταση και της φτώχειας). Αν και οι Μεταφορές δεν αφορούν στον πυρήνα αυτών των προτεραιοτήτων, στόχων και πρωτοβουλιών, η συμβολή τους είναι δεδομένη, λόγω της συμβολής του κλάδου στην οικονομική ανάπτυξη και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, προκύπτει ότι οι ΚΘΠ 11, 17, 21, 29 και 30 μέσω των αντίστοιχων Αξόνων Προτεραιότητας του ΕΠ-ΕΠ που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της Λισαβόνας συμβάλλουν και στην επίτευξη της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

Με βάση το πλαίσιο στρατηγικής «Ευρώπη 2020», έχουν διαμορφωθεί Ολοκληρωμένες Κατευθυντήριες Γραμμές (ΟΚΓ) για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Σε σχέση με αυτές, το ΕΠ-ΕΠ βρίσκεται σε συνάφεια με την ΟΚΓ 5: «Βελτίωση της αποτελεσματικότητας στη χρήση των πόρων και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου». Πιο συγκεκριμένα, στην ΟΚΓ 5 συμβάλλουν κυρίως οι Άξονες Προτεραιότητας Β και Η που περιλαμβάνουν δράσεις ενίσχυσης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Σε εθνικό επίπεδο, με γνώμονα τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» αναπτύχθηκε το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ) **2011-2014**. Το Πρόγραμμα εξειδίκευε τους στόχους που θέτει η στρατηγική «Ευρώπη 2020» σε εθνικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη την κοινωνικοοικονομική κατάσταση της χώρας και τις ιδιαίτερες απαιτήσεις της παρούσας χρονικής περιόδου. Ειδικότερα, στο ΕΠΜ 2011-2014, δόθηκε προτεραιότητα σε πέντε τομείς όπως προκύπτουν από τους πέντε κυρίαρχους στόχους της ΕΕ, στο πλαίσιο των οποίων προτείνονται τα σημαντικότερα μέτρα για την επίτευξη των εθνικών στόχων.

Οι τομείς αυτοί είναι:

1. Απασχόληση
2. Έρευνα και Τεχνολογική Ανάπτυξη (ΕΤΑ)
3. Περιβάλλον
4. Εκπαίδευση
5. Καταπολέμηση της φτώχειας.

Το ΕΠΜ επικαιροποιήθηκε το 2015 ενόψει των κοινωνικο-οικονομικών μεταβολών που επήλθαν ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης. Στόχος του επικαιροποιημένου Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ) του **2015**, το οποίο εξακολουθεί να εξειδικεύει σε εθνικό επίπεδο τους στόχους που θέτει η στρατηγική «Ευρώπη 2020», είναι η διατήρηση της αναπτυξιακής δυναμικής της οικονομίας και μεσοπρόθεσμα, παρά τις όποιες βραχυπρόθεσμες αντίξοες οικονομικές εξελίξεις, να ενισχύσει την αναπτυξιακή διαδικασία, τη βελτίωση του διαθέσιμου εισοδήματος των εργαζομένων και την αύξηση των φορολογικών εσόδων μέσω κινήτρων φοροδοτικής συμμόρφωσης. Προς την κατεύθυνση αυτή, οι σημαντικότερες συνιστώσες του ΕΠΜ του 2015 είναι η προώθηση της επιχειρηματικότητας και ανταγωνιστικότητας, οι μεταρρυθμίσεις στη Δημόσια Διοίκηση και την εκπαίδευση, η τόνωση της αγοράς εργασίας και η καταπολέμηση της φτώχειας, η ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης, και η προστασία του περιβάλλοντος με την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης.

Όσον αφορά στην πρώτη συνιστώσα, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και η δημιουργία ενός υγιούς επιχειρηματικού περιβάλλοντος, βασισμένου σε ισχυρά κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, αποτελούν θεμελιώδη στόχο για την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας. Στην κατεύθυνση αυτή, το ΕΠ-ΕΠ μέσω των Αξόνων Προτεραιότητας 01-Α, 02-Β, 03-Γ, 04-Δ, 07-Ζ, 08-Η, 09-Θ και 10-Ι, συμβάλει έμμεσα με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της συνδεσιμότητας των παραγωγικών πόλων με τα σημεία κατανάλωσης αγαθών και παροχής//λήψης υπηρεσιών, οι οποίες διευκολύνουν τη μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και κατά συνέπεια πραγματοποιούν τη βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη επενδύσεων, δηλαδή την ύπαρξη ενός αξιόπιστου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ΚΘΠ 17, 21, 29 και 30, των παραπάνω Αξόνων Προτεραιότητας, οι υλοποιημένες πράξεις του ΕΠ-ΕΠ συμβάλλουν με παρεμβάσεις ύψους 4.424,8 εκατ. €. Στον πίνακα που ακολουθεί αναλύονται τα απολογιστικά οικονομικά στοιχεία ανά Κωδικό Θεματικής Προτεραιότητας και Άξονα του ΕΠ-ΕΠ.

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΚΘΠ	ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
01-Α	21 - Αυτοκινητόδρομοι TEN-T	1.933.419.567,09
02-Β	17 - Σιδηρόδρομοι (TEN-T)	110.607.166,68
03-Γ	30 - Λιμένες	23.072.759,37
04-Δ	29 - Αερολιμένες	56.888.368,03
07-Ζ	21 - Αυτοκινητόδρομοι TEN-T	1.879.975.293,56
08-Η	17 - Σιδηρόδρομοι (TEN-T)	380.487.240,84

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΚΘΠ	ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
09-Θ	30 - Λιμένες	5.127.803,38
10-Ι	29 - Αερολιμένες	30.924.482,38
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠ</b>		<b>4.424.835.546,01</b>

Οι στόχοι που τίθενται στο ΕΠΜ στον τομέα του Περιβάλλοντος άπτονται θεμάτων που σχετίζονται με την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης. Οι παρεμβάσεις που χρηματοδοτεί το ΕΠ-ΕΠ είναι εν γένει ουδέτερες ως προς τους στόχους αυτούς. Παρά ταύτα, στο ΕΠ-ΕΠ είχαν τεθεί δύο σχετικοί με τη προστασία του περιβάλλοντος παράλληλοι στρατηγικοί στόχοι: α) η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων και β) η υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

Σύμφωνα με τον παραπάνω πρώτο παράλληλο στόχο, στις παρεμβάσεις που υλοποιούνται στο πλαίσιο του Προγράμματος έχουν συμπεριληφθεί 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 του Προγράμματος, τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των Έργων, τους ειδικούς Περιβαλλοντικούς Όρους κλπ.).

Επιπρόσθετα, σχετικά με το δεύτερο παράλληλο στόχο, περιλήφθησαν περιβαλλοντικά φιλικές παρεμβάσεις με στόχο την κατά το δυνατό μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών (ρύπανση, θόρυβος), την προώθηση έργων παρακάμψεων αστικών κέντρων και τον περιορισμό της συμφόρησης και της ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία. Ειδικότερα, με την προώθηση της ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, επιτυγχάνεται η αύξηση του μεριδίου των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, με άμεσο αποτέλεσμα τις θετικές επιπτώσεις στο μεγαλύτερο αριθμό των περιβαλλοντικών παραμέτρων (θόρυβος, αέρας, κλιματικοί παράγοντες, τοπικό-αστικό περιβάλλον κλπ).

Σημειώνεται ότι το ΕΠ-ΕΠ συμβάλλει θετικά στην επίτευξη του στόχου για την απασχόληση, κυρίως δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας κατά την υλοποίηση και τη λειτουργία των έργων υποδομής και παράλληλα ενισχύοντας έμμεσα την επιχειρηματικότητα. Ως εκ τούτου, υπάρχει έμμεση συμβολή του συνόλου του ΕΠ-ΕΠ, στην επίτευξη του στόχου της τόνωσης της αγοράς εργασίας και της καταπολέμησης της φτώχειας, αν και σε κάθε περίπτωση η διάσταση αυτή δεν αποτελεί τον πυρήνα των παρεμβάσεων του Προγράμματος.

Τέλος, οι παρεμβάσεις που χρηματοδοτεί το ΕΠ-ΕΠ είναι ουδέτερες ως προς τους στόχους για τη Δημόσια Διοίκηση, την Εκπαίδευση και την ενίσχυση της Έρευνας και Ανάπτυξης.

### **2.3 Απολογισμός Συνεισφοράς του Προγράμματος στη Στρατηγική της Λισαβόνας**

Η αρχική στρατηγική της Λισαβόνας ξεκίνησε το 2000 ως απάντηση στις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης και της γήρανσης του πληθυσμού. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο προσδιόρισε τον στόχο της στρατηγικής για την ΕΕ στο «να γίνει η πιο δυναμική και

ανταγωνιστική οικονομία, βασιζόμενη στη γνώση, στον κόσμο έως το 2010, ικανή για βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη με περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας, μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή και σεβασμό για το περιβάλλον». Καθοδηγούμενη από την συνειδητοποίηση ότι πρέπει να ενισχυθεί το βιοτικό επίπεδο και παράλληλα να διατηρηθεί το μοναδικό κοινωνικό μοντέλο της, η ΕΕ έπρεπε να αυξήσει την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητά της υπό το πρίσμα του όλο και πιο έντονου παγκόσμιου ανταγωνισμού, της τεχνολογικής αλλαγής και της γήρανσης του πληθυσμού. Αναγνωρίστηκε ότι το πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων δεν θα μπορούσε να επιδιωχθεί σε επίπεδο ΕΕ, αλλά μόνο μέσω της στενής συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών. Αναγνωρίστηκε επίσης ότι οι οικονομίες των κρατών μελών είναι άρρηκτα συνδεδεμένες και ότι η δράση από ένα κράτος μέλος θα μπορούσε να έχει σημαντικές συνέπειες για την ΕΕ στο σύνολό της.

Ωστόσο, η αρχική στρατηγική σταδιακά εξελίχθηκε σε μια υπερβολικά πολύπλοκη δομή με πολλαπλούς στόχους και δράσεις και μια ασαφή κατανομή των αρμοδιοτήτων και των καθηκόντων, ιδίως μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών σε εθνικό επίπεδο. Η στρατηγική της Λισαβόνας ως εκ τούτου, δρομολογήθηκε εκ νέου το 2005, μετά από μια ενδιάμεση αναθεώρηση. Προκειμένου να δοθεί μια μεγαλύτερη αίσθηση της ιεράρχησης, η αναθεώρηση της στρατηγικής επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη και την απασχόληση. Μια νέα δομή διακυβέρνησης με βάση μια προσέγγιση εταιρικής σχέσης μεταξύ των κρατών μελών και των θεσμικών οργάνων της ΕΕ τέθηκε σε εφαρμογή.

Οι μεταρρυθμίσεις που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της Λισαβόνας επέφεραν απτά οφέλη, όπως η αύξηση της απασχόλησης (πριν την οικονομική κρίση), ένα πιο δυναμικό επιχειρηματικό περιβάλλον με λιγότερη γραφειοκρατία και περισσότερες επιλογές για τους καταναλωτές, και ένα πιο βιώσιμο μέλλον. Αν και δεν είναι πάντα δυνατόν να αποδειχθεί η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των μεταρρυθμίσεων της Λισαβόνας και των αποτελεσμάτων στην ανάπτυξη και την απασχόληση, υπάρχουν ενδείξεις ότι οι μεταρρυθμίσεις έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο.

Οι Κωδικοί Θεματικής Προτεραιότητας (ΚΘΠ) του αναθεωρημένου ΕΠ-ΕΠ που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της Λισαβόνας, είναι οι εξής:

ΚΘΠ 11 - Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών (πρόσβαση, ασφάλεια, δυνατότητα λειτουργικής εναλλαγής συστημάτων, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.λ.π.)

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 ανά ΚΘΠ στο εν ισχύ εγκεκριμένο ΕΠ-ΕΠ (3<sup>η</sup> Αναθεώρηση), καθώς και τα απολογιστικά οικονομικά στοιχεία σχετικά με την Κοινοτική Συνδρομή των πράξεων του Προγράμματος.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5 - Πίνακας συνεισφοράς του Ε.Π. στη Στρατηγική της Λισσαβόνας**

Κωδικοί θέματος προτεραιότητας του Ε.Π. που συμβάλλουν στο earmarking	Σύνολο Κοινοτικής Συνδρομής (earmarked) κωδικών θέματος Προτεραιότητας του εγκεκριμένου Ε.Π.	Σύνολο Κοινοτικής Συνδρομής πιστοποιημένων δαπανών (earmarked) κωδικών * θέματος Προτεραιότητας του Ε.Π.
	(σε €)	(σε €)
11 - Τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών	15.000.000	14.898.533
17 - Σιδηρόδρομοι TEN-T	516.000.000	491.094.407
21 - Αυτοκινητόδρομοι TEN-T	3.389.160.864	3.813.394.861
29 - Αερολιμένες	94.000.000	87.812.850
30 - Λιμένες	33.500.000	28.200.563
52 - Καθαρές Αστικές Μεταφορές	0,00	0,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>4.014.160.864</b>	<b>4.435.401.214</b>

Βάσει του εγκεκριμένου ΕΠ-ΕΠ, το 96% της Κοινοτικής Συνδρομής είχε προγραμματιστεί για την υλοποίηση δράσεων που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της Λισσαβόνας. Η συμβολή των πράξεων του ΕΠ-ΕΠ στην επίτευξη των στόχων της Λισσαβόνας, με βάση τα απολογιστικά οικονομικά στοιχεία, ανέρχεται σε ποσοστό 106,6%.

#### **2.4 Απολογισμός ως προς την Συνέπεια και Συγκέντρωση της στήριξης (Άρθρο 4 του Κανονισμού 1081/2006) για τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΚΤ**

Το Ε.Π. «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 2007-2013» δεν χρηματοδοτείται από το ΕΚΤ.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΝΑ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

### 3.1 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 01-Α: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ & ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

#### 3.1.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης

Ο Άξονας Προτεραιότητας 01-Α είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο και τον πέμπτο γενικό στόχο του ΕΠ:

##### (α) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

«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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»

##### (ε) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

«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.»

Στο πλαίσιο αυτό, και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα 01-Α για τις ένδεκα Περιφέρειες στόχου σύγκλισης από τις οποίες οκτώ (8) Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης και τρεις (3) Περιφέρειες στόχου στατιστικής σύγκλισης (phasing out), ως ακολούθως:

#### Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 01-Α:

«Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και η ανάπτυξη 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 των Περιφερειών στόχου σύγκλισης.»

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

#### Ειδικός Στόχος 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.»

#### Ειδικός Στόχος 2

«Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.»

**Ειδικός Στόχος 3**

«Η βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.»

**Ειδικός Στόχος 4**

«Οι παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων.»

**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.»

Στον Άξονα Προτεραιότητας (ΑΠ) 01-Α περιλήφθησαν παρεμβάσεις σε πέντε από τις οκτώ Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης και σε δύο από τις τρεις Περιφέρειες στατιστικής σύγκλισης - phasing out. Συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις ταξινομούνται στις ακόλουθες κύριες κατηγορίες: Α) Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων της προηγούμενης περιόδου (Γ'ΚΠΣ), Β) Κατασκευή / αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου, Γ) Κατασκευή / αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Εθνικού Οδικού Δικτύου και Δ) Λοιπές δράσεις (συμπεριλαμβανομένων συστημάτων και διαδικασιών) για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση και την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών τους. Επιπλέον των ανωτέρω κύριων κατηγοριών, περιελήφθησαν τοπικές παρεμβάσεις σε τμήματα προτεραιότητας του Περιφερειακού οδικού δικτύου.

Ο Άξονας εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στις Θεματικές Προτεραιότητες: 11 - «Τεχνολογίες της πληροφορίας και της επικοινωνίας (πρόσβαση, ασφάλεια, διαλειτουργικότητα, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.λπ.)», 21 - «Αυτοκινητόδρομοι (ΔΕΔ-Μ)», 22 - «Εθνικές οδοί», 23 - «Περιφερειακές/τοπικές οδοί» και 53 - «Πρόληψη κινδύνων (συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης και εφαρμογής σχεδίων και μέτρων για την πρόληψη και τη διαχείριση των φυσικών και των τεχνολογικών κινδύνων)».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα 16 έργα (18 πράξεις) που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 01-Α.

**ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ**

Α/Α	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	277211	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ»	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2101	Ολοκληρωμένη	736.731.727,58
1α (17)	464759	Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Οδικού Άξονα «Ελευσίνα – Κόρινθος - Πάτρα»		ΝΑΙ		21	2102	Ολοκληρωμένη	218.481.761,00
2	464669	Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητόδρομου "Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχημάτι -	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2101	Ολοκληρωμένη	478.169.336,73

ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ Ε.Π. «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 2007-2013»

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000- 2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
		Χαλκίδα"							
1β (18)	464797	Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητόδρομου "Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης)- Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα"»		ΝΑΙ		21	2102	Ολοκληρωμένη	199.646.589,00
3	292681	Ολοκλήρωση συνδέσεων αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ με το λιμάνι και την πόλη της Πάτρας	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2101	Ολοκληρωμένη	40.011.901,27
4	215067	Ολοκλήρωση κάθετου Άξονα της Εγνατίας Οδού: Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα (Κωδ. ΕΟΑΕ 75.0)	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2101	Ολοκληρωμένη	58.247.148,46
5	482187	Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια		ΟΧΙ	ΟΧΙ	21	2101	Phasing	5.530.429,99
6	491766	Κάθετος Άξονας 50 Εγνατίας Οδού Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη, Τμήμα : Φλώρινα-Νίκη (50.3)		ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Ολοκληρωμένη	45.024.044,41
7	525503	Ολοκλήρωση τμημάτων Λαχανάς - Α/Κ Χριστού & Κάτω Αμπέλα - Α/Κ Πετριτσίου του κάθετου Άξονα της Εγνατίας Οδού: Θεσσαλονίκη (Δερβένι) - Σέρρες - Προμαχών	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2101	Ολοκληρωμένη	87.884.135,65
8	525873	Κάθετος Άξονας 45 Εγνατίας Οδού Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή, Τμήμα: Κορομηλιά-Κρυσταλλοπηγή (45.4.5) - Φάση Α'		ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2101	Phasing	63.692.493,00
9	362094	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΟΡΙΤΣΑ-ΑΓΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΩΝ ΟΔΩΝ ΑΥΤΗΣ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	22	2201	Ολοκληρωμένη	6.869.108,82
10	216795	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΒΕΛΕΣΤΙΝΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΠΑΘΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ		ΟΧΙ	ΟΧΙ	22	2201	Ολοκληρωμένη	2.349.398,13
11	375936	Κατασκευή του τμήματος Φωκιανός-Κυπαρίσσι της οδού "Μύλοι-Αστρός-Λεωνίδιο-Πούλιθρα-Φωκιανός-Κυπαρίσσι"		ΟΧΙ	ΟΧΙ	23	2301	Ολοκληρωμένη	4.960.213,73
12	376132	Σύνδεση της Ιόνιας Οδού με Αστακό : Τμήμα Κόμβος Πλατυγιάλιου – Ι.Κ. Αγίου Δημητρίου		ΟΧΙ	ΟΧΙ	23	2301	Ολοκληρωμένη	4.894.761,13
13	440775	Βελτίωση Επαρχιακού Οδικού δικτύου Νομού Μεσσηνίας τμήμα "Σουληνάρι-Κρεμμύδια-Κορυφάσιο"		ΟΧΙ	ΟΧΙ	23	2301	Ημιτελής	976.470,58
14	465074	Επεμβάσεις για την άρση επικινδυνότητας κόμβων και διαβάσεων πεζών στον Άξονα Αντίρριο - Ιωάννινα		ΟΧΙ	ΟΧΙ	53	5312	Ολοκληρωμένη	17.590.750,20
15	355592	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΑΡΟΧΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΣΕ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		ΟΧΙ	ΟΧΙ	53	5314	Ολοκληρωμένη	7.524.234,62
16	375929	Ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα συλλογής και διαχείρισης δεδομένων τροχαίων ατυχημάτων και επιβολής ποινών σε θέματα οδικής κυκλοφορίας μέσω φορητών συσκευών, καθώς και φωτογραφικών ραντάρ του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης & Προστασίας του Πολίτη σε Περιφέρειες Αμιγούς Στόχου Σύγκλισης.		ΟΧΙ	ΟΧΙ	11	5312	Ολοκληρωμένη	2.922.441,03
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ									1.981.506.945,33

Επισημαίνεται ότι δύο (2) πράξεις Κ.Ε. (με MIS 464759 και 464797) δεν αποτελούν έργα με αυτοτελή υπόσταση. Αφορούν σε Πρόσθετες Χρηματοδοτικές Συμβολές του Δημοσίου (ΠΧΣΔ) Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ), οι οποίες σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες πράξεις (με MIS 277211 και MIS 464669) αποτελούν τα δύο (2) Μεγάλα Έργα ΣΠ «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ» και «Ιόνια Οδός».

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, δεκατρία (13) έργα ολοκληρώνονται στο πλαίσιο της παρούσας Προγραμματικής Περιόδου (ΕΣΠΑ 2007-2013), δύο (2) αποτελούν «τμηματοποιημένα» (phasing) έργα προς το ΕΣΠΑ 2014-2020, ενώ ένα (1) έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο.

Από το σύνολο των δεκαέξι (16) έργων (18 πράξεις με τις 2 ΠΧΣΔ), έξι (6) αποτελούν έργα «Γέφυρες» (Bridging) από το ΕΠ-ΟΑΛΑΑ 2000-2006 (Γ'ΚΠΣ), από τα οποία πέντε (5) είναι Μεγάλα Έργα (βλ. Κεφάλαιο 4).

- Οι παρεμβάσεις που περιλήφθηκαν στα προαναφερθέντα πέντε (5) Μεγάλα Έργα, αποτελούν δομικό στοιχείο του Ε.Π., καθώς αφορούν σε σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ). Η ολοκλήρωση οδικών αξόνων και τμημάτων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο και συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών και στη λειτουργική ομοιογένεια του ΔΟΔ, αποτέλεσε στρατηγική επιλογή του ΕΠ-ΕΠ με στόχο αφενός την προώθηση της ολοκλήρωσης του βασικού (core) ΔΟΔ και αφετέρου την περεταίρω ανάπτυξη του αναλυτικού (comprehensive) ΔΟΔ της Χώρας. Με την ολοκλήρωση των συνεχιζόμενων πράξεων, από το Γ'ΚΠΣ, ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 1 του ΑΠ και εν μέρει οι Ειδικό Στόχοι 2 και 3.
- Με την ολοκλήρωση του έκτου έργου (MIS 362094), η οποία αφορά σε παρεμβάσεις παράκαμψης αστικού κέντρου, ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 4 του ΑΠ.

Εξίσου σημαντική, με την ολοκλήρωση των παραπάνω συνεχιζόμενων -από το Γ'ΚΠΣ - έργων, προτεραιότητα του ΑΠ αποτέλεσε η περεταίρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους. Στην κατηγορία αυτή, περιλήφθηκαν τρεις (3) νέες σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της χώρας, δύο εκ των οποίων είναι Μεγάλα έργα (βλ. Κεφάλαιο 4), με την ολοκλήρωση των οποίων ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 2 του ΑΠ.

Από το σύνολο των παραπάνω τριών Νέων Έργων, δύο (2) αποτελούν «τμηματοποιημένα» (phasing) έργα προς το ΕΣΠΑ 2014-2020.

Περεταίρω, για τη βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, περιελήφθηκαν δύο (2) νέα έργα, με την ολοκλήρωση των οποίων, ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 3 του ΑΠ.

Επιπλέον, για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση και την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών τους (συμπεριλαμβανομένων συστημάτων και διαδικασιών), υλοποιήθηκαν τρία (3) έργα που ικανοποιούν τον Ειδικό Στόχο 5 του ΑΠ.

Τέλος, στο ΑΠ περιελήφθηκαν δύο (2) έργα που αφορούν σε απαραίτητες τοπικές παρεμβάσεις σε τμήματα προτεραιότητας του Περιφερειακού οδικού δικτύου. Σημειώνεται, ότι ένα (1) έργο εκ των δύο έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές, η ολοκλήρωση του οποίου αναμένεται έως την 31/3/2019.

**ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
1.747.500.000	9	1.747.500.000	18	2.217.406.043,92	2.127.999.762,39	1.981.506.945,33

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 113% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α. Η υπερβάλλουσα καταχωρημένη δαπάνη δύναται, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να χρησιμοποιηθεί στους τυχόν ελλειμματικούς Άξονες του ΕΤΠΑ.

**ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ****ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**

Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα								2	17	17
	Στόχος										
	Αφετηρία										
Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων εντός TEN (χλμ) [Κωδ. 15]	Επίτευγμα							44,4	35,66	361,76	361,76
	Στόχος										361,76
	Αφετηρία	21,66									
Κατασκευή / αναβάθμιση οδών εκτός αυτ/μων TEN (χλμ) [Κωδ. 16]	Επίτευγμα							0	1,01	2,0	2,0
	Στόχος										1,01
	Αφετηρία	0									

**3.1.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες****ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΠΡΩΝ ΑΞΟΝΑ 01-Α**

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ **	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
Ε1.Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T.	Χλμ	21,66	361,76	361,76	0%
Ε5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου	Χλμ	0	1,01	2	0%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 01-Α επιτυγχάνει πρωτίστως την ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης σημαντικών οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της προηγούμενης περιόδου, καθώς και την κατασκευή / αναβάθμιση νέων οδικών αξόνων και τμημάτων του ΔΟΔ. Σε δεύτερο επίπεδο, συμβάλει στην κατασκευή / αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Εθνικού Οδικού Δικτύου, σε τμήματα προτεραιότητας του Περιφερειακού οδικού δικτύου και στην υλοποίηση δράσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Η τιμή βάσης 21,66 χλμ για το δείκτη «Ε1.Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T», αφορά σε ολοκληρωμένα τμήματα του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ (Γ'ΚΠΣ) έως 31-12-2009.

Η τιμή στόχου του δείκτη «Ε1.Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T επιτυγχάνεται σε ποσοστό 100%». Αναλυτικότερα, στην τιμή επίτευξης, πέραν της τιμής βάσης, συμμετέχουν τα 340,1 χλμ από την ολοκλήρωση των δύο έργων με Σύμβαση Παραχώρησης «Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα» (με 120 χλμ) και «Αυτοκινητόδρομος Ιόνια Οδός» (με 158,9 χλμ), του έργου της σύνδεσης του ΠΑΘΕ με το Λιμένα και την πόλη της Πάτρας (με 3,9 χλμ), καθώς και των τριών έργων των Καθέτων αξόνων της Εγνατίας Οδού «Ολοκλήρωση τμημάτων Λαχανάς - Α/Κ Χριστού & Κάτω Αμπέλα - Α/Κ Πετριτσίου - Προμαχώνας του κάθετου Άξονα της Εγνατίας Οδού: Θεσσαλονίκη (Δερβένι) - Σέρρες - Προμαχών» (με 24,3 χλμ), «Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα» (με 18,5 χλμ) και «Φλώρινα-Νίκη» (με 14,5 χλμ).

Η τιμή στόχου 1,01 χλμ του δείκτη «Ε5. Βελτίωση / κατασκευή οδών Εθνικού Οδικού Δικτύου» επιτυγχάνεται σε ποσοστό 100%. Στο δείκτη συμβάλλουν τα έργα: «Βελτίωση σύνδεσης Βελεστίνου με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ και την πόλη του Βόλου» με 0,4 χλμ και «Ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος ΓΟΡΙΤΣΑ- ΑΓΡΙΑ της παράκαμψης ΒΟΛΟΥ και των συνδετήριων οδών αυτής» με 1,6χλμ.

Στον ΑΠ περιλαμβάνονται επιπλέον δύο έργα παρεμβάσεων επί του Περιφερειακού οδικού δικτύου και τρία έργα δράσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, για τα οποία δεν έχει περιληφθεί αντίστοιχος δείκτης στο ΕΠ.

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 01-Α

	ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ)			ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)	ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ (ΧΛΜ/ΩΡΑ)			ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ Νεκροί/100Χ10 <sup>6</sup> Οχηματοχιλιόμετρα			ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
	Τιμή Βάσης 2009	Τιμή Στόχος 2015	Τιμή Επί- τευξης		Τιμή Βάσης 2009	Τιμή Στόχος 2015	Τιμή Επί- τευξης		Τιμή Βάσης 2009	Τιμή Στόχος 2015	Τιμή Επί- τευξης	
Κόρινθος - Πάτρα	1:12	1:00	1:00	0%	91	109	109	0%				
Αντίρριο - Αργίριο	1:11	0:31	0:31	0%	37	85	85	0%				
Αργίριο - Άρτα	1:25	0:38	0:38	0%	50	110	110	0%				
Άρτα - Ιωάννινα	1:15	0:29	0:29	0%	43	111	111	0%				
Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας	1:07	0:58	0:58	0%	74	87	87	0%				
Κομοτηνή - Νυμφαία	0:31	0:14	0:14	0%	31	71	71	0%				
Φλώρινα - Σύνορα	0:14	0:10	0:10	0%	58	79	79	0%				
<b>ΑΘΡΟΙΣΜΑ Η Μ.Ο. ΔΕΙΚΤΩΝ</b>	<b>6:55</b>	<b>3:59</b>	<b>3:59</b>	<b>0%</b>	<b>56</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>0%</b>				
<b>ΣΥΝΟΛΟ Α.Π. 01-Α</b>	<b>7:20</b>	<b>4:12</b>	<b>4:12</b>	<b>0%</b>	<b>55</b>	<b>97</b>	<b>97</b>	<b>0%</b>	<b>0,675</b>	<b>0,458</b>	<b>0,458</b>	<b>0%</b>

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την ολοκλήρωση των σημαντικών παρεμβάσεων του ΑΠ 01-Α σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) αφορούν κυρίως στην άρση των ασυνεχειών του οδικού δικτύου και στην κεφαλαιοποίηση των έως σήμερα επενδύσεων, στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, καθώς και στην βελτίωση των επιπέδων της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, σημαντικό αποτέλεσμα από την υλοποίηση των έργων του ΑΠ αποτελεί και η συμβολή στην αύξηση της απασχόλησης, γεγονός ιδιαίτερα θετικό λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος οικονομικού περιβάλλοντος της χώρας.

Οι γραμμές συνόλου των δεικτών δίνονται για καλύτερη εποπτεία των αποτελεσμάτων στο σύνολο του ΑΠ. Το «ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ 01-Α» περιλαμβάνει δείκτες και μικρότερων έργων.

Η τιμή στόχου των δεικτών: «Α1. - Χρονοαπόσταση» και «Α2. - Προσπελασιμότητα» επιτυγχάνεται σε ποσοστό 100% για όλα τα τμήματα.

Η τιμή στόχου του δείκτη «Α3. Επικινδυνότητα» επιτυγχάνεται σε ποσοστό 100%.

### 3.1.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 01-Α.

### 3.1.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων**

<b>ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :</b>	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CCI :</b>	02 2007GR161PO004			
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΤΗΤΑ</b>	01 Α. Οδικές μεταφορές – διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και οδική ασφάλεια περιφερειών στόχου σύγκλισης			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
440775	Βελτίωση Επαρχιακού Οδικού δικτύου Νομού Μεσσηνίας τμήμα "Σουληνάρι-Κρεμμύδια-Κορυφάσιο"	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	976.470,58	976.470,58

Στον παραπάνω πίνακα δεν περιλαμβάνεται ΕΡΓΟ «Γέφυρα» (Bridging) από το Γ'ΚΠΣ.

### 3.1.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης

Κατά την υλοποίηση των έργων με συγχρηματοδότηση από πόρους του ΑΠ 01-Α, τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, οφείλονται ως επί τω πλείστον στη δραματική επιδείνωση όλων των χρηματοοικονομικών δεικτών και της οικονομικής κατάστασης της Χώρας από το 2009 οπότε και εξεδηλώθη μία άνευ προηγουμένου οικονομική κρίση με έντονα υφεσιακά χαρακτηριστικά.

Ειδικότερα σε ότι αφορά στα έργα των Συμβάσεων Παραχώρησης, λόγω της οικονομικής κρίσης κατέρρευσαν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι γεγονός που είχε ως άμεση συνέπεια την κατακόρυφη πτώση τόσο των πραγματικών όσων και των προβλεπόμενων εσόδων αυτού, προερχόμενων κυρίως από την είσπραξη διοδίων τελών, σε ποσοστά άνω του 50% σε σχέση με τα σενάρια των Δανειστριών Τραπεζών (και σε κάποια έργα σε ποσοστά άνω του 40%-50% σε σχέση με τα πλέον απαισιόδοξα σενάρια), όπως αυτά είχαν διαμορφωθεί κατά την ανάθεση του Έργου. Η εν λόγω κατάρρευση των εσόδων των έργων (πραγματικών και προβλεπόμενων) δημιούργησε ένα μεγάλο χρηματοδοτικό κενό, τόσο για την Περίοδο κατασκευής όσο και για τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας, διαταράσσοντας σοβαρά την οικονομική ισορροπία των Συμβάσεων, καθώς κατέστησε αδύνατη την αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων και συνακόλουθα την ολοκλήρωση της κατασκευής και

την λειτουργία και συντήρηση του έργου. Τα ανωτέρω δεδομένα συνιστούσαν - κατά την έννοια των Συμβάσεων Παραχώρησης - Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας, βάσει του οποίου η πραγματοποιήθηκε η αναδιαπραγμάτευση των Συμβάσεων Παραχώρησης προς τον σκοπό της αποκατάστασης της οικονομικής ισορροπίας αυτών και την ολοκλήρωση των έργων.

Στο πλαίσιο αυτό οι αρμόδιες Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG COMP και DG REGIO) ενέκριναν τον Δεκέμβριο του 2013, την καταβολή από το Ελληνικό Δημόσιο Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής. Τέλος η Ελληνική Βουλή κύρωσε με τον Νόμο 4219/2013, την τροποποίηση των τεσσάρων Συμβάσεων Παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και τα δύο μεγάλα έργα που κατασκευάζονται στο πλαίσιο του ΑΠ 01-Α. ( «Ελευσίνια-Κόρινθος-Πάτρα» και «Ιόνια Οδός»).

Αναλυτική αναφορά στα προβλήματα τα σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στον τρόπο αντιμετώπισής τους, γίνεται ανωτέρω στο κεφάλαιο 1.5 στην παράγραφο «Εμπλοκές σε σημαντικά έργα του ΕΠ-ΕΠ» και στα κεφάλαια 1.8.1.2 «Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ» και 1.8.1.3 «Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος»

Σε ότι αφορά στα υπόλοιπα δημόσια έργα του ΑΠ 01-Α, τα αντίστοιχα σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν λόγω της οικονομικής κρίσης και επηρέασαν την υλοποίηση τους, ήταν κυρίως οι:

- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω αδυναμίας των Αναδόχων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις, γεγονός που οδήγησε σε διαλύσεις εργολαβιών. Οι χρονοβόρες διαδικασίες εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών, οδήγησαν σε περεταίρω καθυστερήσεις.
- Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου, λόγω των περιορισμών στο χρηματοπιστωτικό σύστημα που επεβλήθησαν κατά το έτος 2015, που επηρέασαν τους ρυθμούς υλοποίησης και τον χρόνο ολοκλήρωσης των έργων.

Επιπλέον αυτών, άλλα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν και επιλύθηκαν κατά την υλοποίηση των λοιπών δημοσίων έργων συνοψίζονται στα εξής

- Καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκαν τα έργα, λόγω δικαστικών εμπλοκών, κλπ.
- Καθυστερήσεις/εμπλοκές στη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων.
- Καθυστερήσεις λόγω εύρεσης αρχαιολογικών ευρημάτων και της διαδικασίας απομάκρυνσής των.
- Καθυστερήσεις λόγω προσαρμογής είτε στις αλλαγές του πλαισίου υλοποίησης Δημόσιων Έργων, είτε στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, ή/και στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.



### **3.2 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 02-B: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ**

#### **3.2.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 02-B είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο γενικό στόχο του Ε.Π.:

##### **(β) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

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

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, εξειδικεύθηκε ο γενικός στόχος του ΕΠ, ως ακολούθως:

##### **Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 02-B:**

*«Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου στις ηπειρωτικές Περιφέρειες στόχου σύγκλισης.»*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε δύο επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

##### **Ειδικός Στόχος 1**

*«Η περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λισσαβόνας).»*

##### **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.»*

Στον Άξονα Προτεραιότητας 02-B περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων σε δύο (2) περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης (Δυτική Ελλάδα, Πελοπόννησος) και σε μία από τις τρεις Περιφέρειες στατιστικής σύγκλισης - phasing out (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας). Οι παρεμβάσεις αφορούσαν στην ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής του άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π) που αποτελεί τον σιδηροδρομικό άξονα υψηλής ταχύτητας της Χώρας και εντάσσεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Ο Άξονας εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στη θεματική προτεραιότητα 17 - «Σιδηρόδρομοι TEN-T».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα δύο (2) έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 02-B.

**ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ**

MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
377755	Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ		ΟΧΙ	ΝΑΙ	17	1701	Phasing	91.818.261,86
525882	Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, στο τμήμα ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β' ΦΑΣΗ)	ΝΑΙ (ΕΠ-ΣΑΑΣ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	17	1701	Ημιτελής	18.788.904,83
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ</b>								<b>110.607.166,68</b>

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, ένα (1) έργο αποτελεί «τμηματοποιημένο» έργο (Phasing) προς το ΕΣΠΑ 2014-2020, ενώ ένα (1) έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο.

Αμφότερα τα δύο (2) έργα αποτελούν Μεγάλα Έργα (βλ. Κεφάλαιο 4) και επιπροσθέτως το ένα (1) αποτελεί έργο Γέφυρα από το ΕΠ-ΣΑΑΣ του Γ'ΚΠΣ.

Το νέο έργο που συμπεριλήφθηκε στον ΑΠ αφορά στην περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου και ειδικότερα στο βασικό κορμό του Σιδηροδρομικού Δικτύου. Με την ολοκλήρωση της πράξης ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 1 του ΑΠ.

Το συνεχιζόμενο, από το Γ'ΚΠΣ, έργο αφορά στην ολοκλήρωση των εργασιών στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη του σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, ο οποίος αποτελεί τη σιδηροδρομική έξοδο της χώρας προς την π. ΓΔΜ. Με την ολοκλήρωση του συνεχιζόμενου έργου, ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 2 του ΑΠ. Σημειώνεται, ότι το έργο έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές, η ολοκλήρωση του οποίου αναμένεται έως 31/3/2019.

**ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
126.000.000	1	126.000.000	2	112.257.891,09	112.257.891,07	110.607.166,68

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 88% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 02-B. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης από τη διαθέσιμη δύναται, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του ΕΤΠΑ και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 01-A.

**ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ****ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**

Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών / [Κωδ. 13]	Επίτευγμα									1	1
	Στόχος										
	Αφετηρία										

### 3.2.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΠΡΩΝ ΑΞΟΝΑ 02-B

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
Ε3α. Κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN- T. (ΥΠΟΔΟΜΗ)	Χλμ	9,8	27	23,8	12%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 02-B επιτυγχάνει την περαιτέρω ανάπτυξη σιδηροδρομικής γραμμής του άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π) που αποτελεί το σιδηροδρομικό άξονα υψηλής ταχύτητας της χώρας και εντάσσεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Οι παρεμβάσεις του ΑΠ ολοκληρώνουν την υποδομή της διπλής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής στα τμήματα: α) Πολύκαστρο – Ειδομένη: τμήμα του σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, ο οποίος αποτελεί τη σιδηροδρομική έξοδο της χώρας προς την π. ΓΔΜ, και β) Κιάτο – Ροδοδάφνη: τμήμα της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού εύρους στο τμήμα Κιάτο – Πάτρα.

Η τιμή βάσης των 9,8 χλμ αφορά σε ολοκληρωμένα τμήματα υποδομής της σιδηροδρομικής γραμμής Πολύκαστρο – Ειδομένη.

Η τιμή στόχου του δείκτη «Ε3α. Κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN- T. (ΥΠΟΔΟΜΗ)», επιτυγχάνεται σε ποσοστό 88%». Αναλυτικότερα, στην τιμή επίτευξης συμμετέχουν, πέραν της τιμής βάσης, τα 14 χλμ του τμήματος Κιάτο – Ροδοδάφνη, ενώ η πράξη που περιλαμβάνει το τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη, έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελής, συνεπώς δεν αποδίδει έως την 31/3/2017 το σύνολο της τιμής στόχου του.

Σημειώνεται ότι στην 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ υπήρχε ειδική μνεία «Στην τιμή στόχου περιλαμβάνονται για τα έργα που δεν ολοκληρώνονται μέχρι 31/12/2015 και τα τμήματα των έργων που θα δηλωθούν κατά το κλείσιμο του προγράμματος αλλά θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους είτε έως την ημερομηνία υποβολής – αποδοχής της τελικής έκθεσης εκτέλεσης του Προγράμματος, είτε ως ημιτελή μέχρι το 2019 κατά την πρόβλεψη του κανονισμού», προκειμένου να προσμετρηθούν στη στοχοθεσία του Προγράμματος.

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 02-B

Στο εν ισχύ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, δεν έχουν συμπεριληφθεί δείκτες αποτελέσματος στον συγκεκριμένο Άξονα Προτεραιότητας.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του τμήματος Κιάτο – Ροδοδάφνη («τμηματοποιημένο» έργο) που αφορούν κυρίως στη μείωση της χρονοαπόστασης, στην ανάπτυξη των περιοχών επιρροής του Σιδηροδρόμου, στην προώθηση της διασύνδεσης των υπεραστικών δικτύων της χώρας με τους κύριους αστικούς ιστούς, κ.α., θα επιτευχθούν με την ολοκλήρωση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 2014-2020.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του τμήματος Πολύκαστρο – Ειδομένη (Ημιτελές Έργο) που αφορούν κυρίως στη μείωση της χρονοαπόστασης και στην ενίσχυση της

ανάπτυξης διασυνοριακών εμπορικών και επιβατικών μεταφορών θα επιτευχθούν με την ολοκλήρωση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής έως την 31/3/2019.

### 3.2.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 02-B.

### 3.2.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων**

<b>ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :</b>	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CCI :</b>	02 2007GR161PO004			
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΗΤΑ</b>	02 Β. Σιδηροδρομικό δίκτυο ΠΑΘΕ/Π περιφερειών στόχου σύγκλισης			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
525882	Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, στο τμήμα ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β' ΦΑΣΗ)	ΕΡΓΟΣΕ	18.788.904,83	18.788.904,83

Η παραπάνω πράξη αποτελεί έργο «Γέφυρα» από την Προγραμματική Περίοδο 2000-2006.

### 3.2.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης

Κατά την υλοποίηση του ΑΠ 02-B, τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκαν τα έργα, λόγω δικαστικών εμπλοκών κλπ.
- Καθυστερήσεις/εμπλοκές στη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων.
- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω αδυναμίας των Αναδόχων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις, γεγονός που οδήγησε σε διαλύσεις εργολαβιών. Οι χρονοβόρες διαδικασίες εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών, οδήγησαν σε περεταίρω καθυστερήσεις.
- Καθυστερήσεις λόγω προσαρμογής είτε στις αλλαγές του πλαισίου υλοποίησης Δημόσιων Έργων, είτε στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, ή/και στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.

### **3.3 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 03-Γ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ**

#### **3.3.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 03-Γ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τρίτο γενικό στόχο του ΕΠ:

#### **(Υ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

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

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, εξειδικεύθηκε ο γενικός στόχος του Άξονα 03-Γ για Περιφέρειες στόχου σύγκλισης, ως ακολούθως:

#### **Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 03-Γ:**

*«Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών των Περιφερειών στόχου σύγκλισης, με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.»*

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

#### **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.»*

#### **Ειδικός Στόχος 2**

*«Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.»*

#### **Ειδικός Στόχος 3**

*«Η συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).»*

Στον Άξονα Προτεραιότητας 03-Γ περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων σε τρεις Περιφέρειες στόχου σύγκλισης. Συγκεκριμένα, περιελήφθησαν παρεμβάσεις σε λιμένες των Περιφερειών της Ανατ. Μακεδονίας - Θράκης, της Δυτικής Ελλάδας και του Βορείου Αιγαίου.

Ο Άξονας εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στη θεματική προτεραιότητα: 30 - «Λιμένες».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα 3 έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 03-Γ.

### ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ

MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
302989	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ - 1ο & 2ο ΤΜΗΜΑ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	30	3001	Ολοκληρωμένη	8.596.386,22
299748	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	30	3001	Ημιτελής	9.116.058,56
300341	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΣΤΩΝ Ν. ΧΙΟΥ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	30	3001	Ολοκληρωμένη	5.360.314,59
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ								23.072.759,37

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, δύο (2) έργα ολοκληρώνονται στο πλαίσιο της παρούσας Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ), ενώ ένα (1) έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο.

Οι πράξεις στο σύνολό τους αποτελούν έργα Γέφυρα από το ΕΠ-ΟΑΛΛΑ της ΠΠ 2000-2006 και επιπροσθέτως η μια (1) εξ' αυτών αποτελεί Μεγάλο Έργο (βλ. Κεφάλαιο 4).

Στα πλαίσια του ΑΠ, συμπεριλήφθηκαν παρεμβάσεις που αφορούν στους ακόλουθους λιμένες :

- Λιμένας Πατρών, ο οποίος αποτελεί (μαζί με τον Λιμένα Ηγουμενίτσας) τη βασική θαλάσσια πύλη εισόδου και εξόδου της Ελλάδας προς την Αδριατική και κατ' επέκταση προς τη Δυτική Ευρώπη. Με την ολοκλήρωση της σχετικής πράξης ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 3 του ΑΠ.
- Λιμένας Μεστών Χίου, του οποίου η βελτίωση των υποδομών συμβάλλει στην ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών. Με την ολοκλήρωση της σχετικής πράξης ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 2 του ΑΠ.
- Λιμένας Καβάλας, του οποίου η κατασκευή συμβάλλει στην περαιτέρω διεύρυνση του δικτύου λιμένων ΔΕΔ-Μ της χώρας. Με την ολοκλήρωση της σχετικής πράξης ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 1 του ΑΠ, γεγονός όμως που θα πραγματοποιηθεί σε μεταγενέστερη χρονική στιγμή, καθώς η πράξη έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο, η ολοκλήρωση της οποίας αναμένεται έως 31/3/2019.

### ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΧΡΗΜΑ/ΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
24.000.000	1	24.000.000	3	36.984.449,82	30.044.578,98	23.072.759,37

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 96% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 03-Γ. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης

από τη διαθέσιμη δύναμη, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του ΕΤΠΑ και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 01-Α.

## ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.

Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα								1	2	2
	Στόχος										
	Αφετηρία										

### 3.3.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΩΝ ΑΞΟΝΑ 03-Γ

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
Ε9. Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται.	Αριθμός	0	2	1	50%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 03-Γ επιτυγχάνει την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών των Περιφερειών στόχου σύγκλισης, με την βελτίωση/ ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και την μεταφορά εμπορευμάτων.

Η τιμή επίτευξης του δείκτη «Ε9. - Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται», αφορά στις παρεμβάσεις στο Λιμένα Χίου. Η διαφορά από την τιμή στόχου οφείλεται στη μη ολοκλήρωση, έως την κατάρτιση της παρούσας έκθεσης, των παρεμβάσεων στο Λιμένα Καβάλας. Η πράξη που περιλαμβάνει τις εν λόγω παρεμβάσεις έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο, συνεπώς δεν αποδίδει έως την 31/3/2017 την τιμή στόχου του.

Σημειώνεται ότι στην 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ υπήρχε ειδική μνεία «Στην τιμή στόχου περιλαμβάνονται για τα έργα που δεν ολοκληρώνονται μέχρι 31/12/2015 και τα τμήματα των έργων που θα δηλωθούν κατά το κλείσιμο του προγράμματος αλλά θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους είτε έως την ημερομηνία υποβολής – αποδοχής της τελικής έκθεσης εκτέλεσης του Προγράμματος, είτε ως ημιτελή μέχρι το 2019 κατά την πρόβλεψη του κανονισμού.», προκειμένου να προσμετρηθούν στη στοχοθεσία του Προγράμματος.

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 03-Γ

Στο εν ισχύ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, δεν έχουν συμπεριληφθεί δείκτες αποτελέσματος στον Άξονα Προτεραιότητας.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την υλοποίηση παρεμβάσεων σε λιμένες αφορούν στην προώθηση της ολοκλήρωσης του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και στη διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Στην κατεύθυνση αυτή, συνέβαλε η ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στους Λιμένες Χίου και Πατρών (1ο & 2ο ΤΜΗΜΑ), ενώ

αναμένεται και η συμβολή από την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στο Λιμένα Καβάλας (Ημιτελές έργο ΕΠ-ΕΠ) έως την 31/3/2019.

### 3.3.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 03-Γ.

### 3.3.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων**

<b>ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :</b>	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CCI :</b>	02 2007GR161PO004			
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ</b>	03 Γ. Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμάνια περιφερειών στόχου σύγκλισης			
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ</b>	<b>ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ</b>	<b>ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ</b>	<b>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)</b>	<b>ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)</b>
299748	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	9.116.058,56	9.116.058,56

Η παραπάνω πράξη αποτελεί έργο «Γέφυρα» (Bridging) από το Γ'ΚΠΣ.

### 3.3.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης

Κατά την υλοποίηση του ΑΠ 03-Γ τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστέρηση στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων.
- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω αδυναμίας των Αναδόχων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις, γεγονός που οδήγησε σε διαλύσεις εργολαβιών. Οι χρονοβόρες διαδικασίες εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών, οδήγησαν σε περεταίρω καθυστερήσεις.

## 3.4 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 04-Δ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

### 3.4.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης

Ο Άξονας Προτεραιότητας 04-Δ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τέταρτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ:

#### (δ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:

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

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών της χώρας, ο γενικός στόχος εξειδικεύθηκε στον Άξονα Προτεραιότητας 04-Δ για τις τρεις (3) Περιφέρειες στόχου στατιστικής σύγκλισης (phasing out), ως ακολούθως:



**Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 04-Δ:**

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

Ο γενικός στόχος του Άξονα αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του ΑΠ και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ.

Ο ειδικός στόχος του άξονα είναι:

**Ειδικός Στόχος 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 ασφαλείας των επιβατών.»

Στον Άξονα Προτεραιότητας 04-Δ περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων σε μία από τις τρεις Περιφέρειες στατιστικής σύγκλισης - phasing out (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας). Συγκεκριμένα, περιελήφθησαν παρεμβάσεις για την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων του υφιστάμενου αεροδρομίου (ΚΑΘΜ), με στόχο τη βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος αεροπορικών μεταφορών και την εξυπηρέτηση της διεθνούς αεροπορικής κίνησης σε περιόδους αιχμής από το αεροδρόμιο του τελικού προορισμού.

Ο Άξονας εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στη θεματική προτεραιότητα: 29 – «Αερολιμένες».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφεται το έργο που χρηματοδοτήθηκε από πόρους του ΑΠ 04-Δ.

**ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ**

Α/Α	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	525883	Ολοκλήρωση αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)	ΝΑΙ (ΕΠ-ΣΑΑΣ)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	29	2901	Ημιτελής	56.691.837,65
1α (2)	525886	Υποστηρικτικές εργασίες για την ολοκλήρωση της αναβάθμισης του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	ΝΑΙ (ΕΠ-ΣΑΑΣ)	ΟΧΙ		29	2901	Ημιτελής	196.530,38
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ									56.888.368,03

Οι δύο (2) πράξεις αποτελούν ένα Μεγάλο Έργο «Γέφυρα» (Bridging) (βλ. Κεφάλαιο 4) από το ΕΠ-ΣΑΑΣ 2000-2006 του Γ'ΚΠΣ. Με βάση τον παραπάνω πίνακα, και οι δύο (2) πράξεις έχουν χαρακτηριστεί ημιτελείς.

Το έργο που συμπεριλήφθηκε στον ΑΠ αφορά στην επέκταση, στη βελτίωση και στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων του υφιστάμενου αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, με στόχο τη βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος αεροπορικών μεταφορών στο ευρύτερο πλαίσιο του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας και την εξυπηρέτηση της διεθνούς αεροπορικής κίνησης σε περιόδους αιχμής. Ο Ειδικός Στόχος του ΑΠ θα επιτευχθεί, με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων έως 31/3/2019, καθώς οι πράξεις έχουν χαρακτηριστεί ως ημιτελείς.

**ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
60.000.000	2	60.000.000	2	93.987.525,67	57.045.905,46	56.888.368,03

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 95% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 04-Δ. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης από τη διαθέσιμη δύναται, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του ΕΤΠΑ και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 01-Α.

**ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ****ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**

Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα										
	Στόχος										
	Αφετηρία										

**3.4.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες****ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΠΡΩΝ ΑΞΟΝΑ 04-Δ**

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
Ε10α. Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων	μ.	660	1.000	660	34%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 04-Δ επιτυγχάνει την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων του υφιστάμενου αεροδρομίου «Μακεδονία».

Η τιμή βάσης 660 μ. του δείκτη «Ε10α. - Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων», αφορά σε ολοκληρωμένο τμήμα του διαδρόμου προσ/απογειώσεων από το ΕΠ-ΣΑΑΣ 2000-2006 του Γ'ΚΠΣ.

Η τιμή επίτευξης του δείκτη «Ε10α. - Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων» ανέρχεται σε 660μ. και τροφοδοτείται από το έργο αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα Θεσσαλονίκης "Μακεδονία", το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο. Το σύνολο της τιμής στόχου θα επιτευχθεί έως την 31/3/2019.

Σημειώνεται ότι στην 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ υπήρχε ειδική μνεία «Στην τιμή στόχου περιλαμβάνονται για τα έργα που δεν ολοκληρώνονται μέχρι 31/12/2015 και τα τμήματα των έργων που θα δηλωθούν κατά το κλείσιμο του προγράμματος αλλά θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους είτε έως την ημερομηνία υποβολής – αποδοχής της τελικής έκθεσης εκτέλεσης του Προγράμματος, είτε ως ημιτελή μέχρι το 2019 κατά την πρόβλεψη του κανονισμού.», προκειμένου να προσμετρηθούν στη στοχοθεσία του Προγράμματος.

**ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 04-Δ**

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
A6. Α/Δ με δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων.	Αριθμός	0	1	0	100%

Η τιμή επίτευξης του δείκτη «Α6. - Α/Δ με δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων» θα επιτευχθεί έως την 31/3/2019, καθώς το έργο έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές.

**3.4.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας**

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 04-Δ.

**3.4.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)****ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων**

ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CCI :	02 2007GR161PO004			
ΠΡΟΤΕΡΑΙΗΤΗΤΑ	04 Δ. Αεροπορικές μεταφορές – Αεροδρόμια περιφερειών στόχου σύγκλισης			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
525883	Ολοκλήρωση αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	56.691.837,65	56.691.837,65
525886	Υποστηρικτικές εργασίες για την ολοκλήρωση της αναβάθμισης του ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	196.530,38	153.883,29

Οι παραπάνω πράξεις αποτελούν ένα ενιαίο Μεγάλο Έργο το οποίο είναι έργο «Γέφυρα» (Bridging) από το Γ'ΚΠΣ.

**3.4.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης**

Κατά την υλοποίηση του ΑΠ 04-Δ, τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκαν τα έργα, λόγω δικαστικών εμπλοκών κλπ.
- Καυστέρηση στη θέσπιση της διαδικασίας και στην καταβολή της ίδιας συμμετοχής από την ΥΠΙΑ στο διάστημα μετά το χαρακτηρισμό του έργου ως συμβατή κρατική ενίσχυση, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου.

### 3.5 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 05-Ε: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΣΤΟΧΟΥ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ

Ο ΑΠ ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ στα πλαίσια της 2ης Αναθεώρησης του Προγράμματος. Η στοχοθεσία του ΑΠ μεταφέρθηκε σε σχετικούς με το αντικείμενο των παρεμβάσεων Άξονες του ΕΠ.

### 3.6 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 06-ΣΤ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΠΑ

#### 3.6.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης

##### Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 06-ΣΤ:

«Η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ Α, Β, Γ και Δ του Προγράμματος.»

Ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 06-ΣΤ εξειδικεύεται σε ένα ειδικό στόχο, με την επίτευξη του οποίου πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του, προωθούνται οι επιμέρους στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του Προγράμματος.

Ο ειδικός στόχος του ΑΠ 06-ΣΤ είναι ο εξής:

##### Ειδικός Στόχος 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.»

Στον Άξονα Προτεραιότητας 06-ΣΤ περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων για την τεχνική υποστήριξη της εφαρμογής των Αξόνων Προτεραιότητας του ΕΤΠΑ του ΕΠ-ΕΠ, ώστε να διασφαλισθεί η επιτυχής ωρίμανση των διαδικασιών υλοποίησης, των δράσεων και των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.

Ο ΑΠ εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στις θεματικές προτεραιότητες: 85 – «Προετοιμασία, εφαρμογή, παρακολούθηση, επιθεώρηση» και 86 – «Αξιολόγηση και μελέτες· ενημέρωση και επικοινωνία».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα είκοσι (20) έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 06-ΣΤ.

#### ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	277192	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ) ΕΤΠΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	194.717,18
2	277199	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ, ΜΕΛΕΤΕΣ, ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΣΥΝΕΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΟΓΙΣΜΙΚΟΥ κ.α.) ΤΗΣ ΕΥΔ/ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ) -ΕΤΠΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	699.467,90

ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ Ε.Π. «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 2007-2013»

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
	277199	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ, ΜΕΛΕΤΕΣ, ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΣΥΝΕΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΟΓΙΣΜΙΚΟΥ κ.α.) ΤΗΣ ΕΥΔ/ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ) -ΕΤΠΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	
3	277200	ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΕΥΔ/ΥΜΕΠΕΡΑΑ/ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ) ΕΤΠΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	15.495,30
4	295530	ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠ/ΣΑΑΣ 2000-2006 ΤΟΥ Γ' ΚΠΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	50.430,00
5	295570	ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΕΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΕΠ/ΣΑΑΣ 2000-2006 ΤΟΥ Γ' ΚΠΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	124.476,00
6	296595	Υποστηρικτικές υπηρεσίες- Τεχνικοί σύμβουλοι της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας (Δ.Μ.Ε.Ο.)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	781.294,62
	296595	Υποστηρικτικές υπηρεσίες- Τεχνικοί σύμβουλοι της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας (Δ.Μ.Ε.Ο.)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	
7	296617	ΕΞΟΔΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΕΤΠΑ ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ. ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	926,24
8	339888	Σύμβουλος Τεχνικής Υποστήριξης των Υπηρεσιών που υλοποιούν το έργο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	123.123,00
9	346601	Μελέτες Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας (ΜΕΒΟΑ) στο Εθνικό και Επαρχιακό οδικό δίκτυο των Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	2.894.868,18
10	346812	Μελέτη σκοπιμότητας και κόστους – οφέλους και σύνταξη αίτησης χρηματοδότησης για το Μεγάλο έργο ΕΣΠΑ του ΕΠ-ΕΠ: Νέος Αεροσταθμός στο Α/Δ Χανίων	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	48.216,00
11	352926	ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ Δ1 ΤΟΥ Υ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ.	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	108.414,14
12	365042	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ. ΕΔΑΜ) ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO 9001:2008	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	8.757,60
13	375574	Επικαιροποίηση Μελέτης Κόστους-Οφέλους και συμπλήρωση ΑΕΧΕ για το έργο : ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	25.000,00
14	389319	Σύμβουλος Υποστήριξης της ΕΔΑ Μεταφορών για την αποτύπωση της προετοιμασίας έργων / δράσεων για την πέμπτη προγραμματική περίοδο (Ε' ΠΠ), 2014 - 2020	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	65.312,98
15	396130	ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΟΦΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΑΘΗΝΑΣ – ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	60.270,00
16	425286	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΟΓΙΣΜΙΚΟΥ ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ. ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	6.322,20
17	429961	Παροχή Υπηρεσιών σύνταξης εκθέσεων εκτίμησης απαλλοτριωμένων εκτάσεων σε τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτο- Πάτρα και Αρχαία Κόρινθος-Κιάτο από το Σώμα Ορκωτών Εκτιμητών (ΣΟΕ).	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	33.556,00
18	444470	ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	15.990,00
19	453516	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΟΥΜΕΝΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ ΣΕ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ, ΤΙΘΟΡΕΑ - ΔΟΜΟΚΟΣ ΚΑΙ ΣΕ ΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	72.810,28
20	479966	Σύμβουλος για την υποστήριξη των διαδικασιών κλεισίματος Απόφασης 5701/04 του Ταμείου Συνοχής	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	4.920,00
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ								5.334.367,62

**ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
5.500.000	4	5.500.000	20	5.364.355,24	5.364.355,24	5.334.367,62

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 97% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 06-ΣΤ. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης από τη διαθέσιμη μπορεί, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του ΕΤΠΑ και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 01-Α.

**ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**  
Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα										
	Στόχος										
	Αφετηρία										

**3.6.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες****3.6.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας**

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 06-ΣΤ.

**3.6.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 06-ΣΤ' δεν περιλαμβάνει ημιτελείς πράξεις.

**3.6.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης**

Δεν παρουσιάσθηκαν σημαντικά προβλήματα στην υλοποίηση του ΑΠ.

**3.7 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 07-Z: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ****3.7.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 07-Z είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο και τον πέμπτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, Συγκεκριμένα,

**(α) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.

#### **(ε) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

*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.*

Ο γενικός στόχος του ΑΠ 07-Z τίθεται με βάση τα κενά και τις ανάγκες του τομέα των μεταφορών, καθώς και τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας:

#### **Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 07-Z:**

*«Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού 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.»*

Ο γενικός στόχος του ΑΠ 07-Z αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του άξονα είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

#### **Ειδικός Στόχος 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.»*

#### **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.»*

Στον Άξονα Προτεραιότητας 07-Z περιλήφθηκαν παρεμβάσεις σε έξι συνολικά Περιφέρειες: τέσσερις από τις οκτώ Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, μια μεταβατική Περιφέρεια phasing-in και μία Περιφέρεια phasing-out, ενώ οι δράσεις οδικής ασφάλειας αφορούν το σύνολο των περιφερειών. Οι παρεμβάσεις ταξινομούνται στις ακόλουθες κύριες κατηγορίες: Α) Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων της προηγούμενης περιόδου (Γ'ΚΠΣ), Β) Κατασκευή / αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου. Επιπλέον των ανωτέρω κύριων κατηγοριών, περιελήφθηκαν παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση και την αποτελεσματική αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων και τη βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας.

Ο Άξονας εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στις θεματικές προτεραιότητες: 11 - «Τεχνολογίες της πληροφορίας και της επικοινωνίας (πρόσβαση, ασφάλεια, διαλειτουργικότητα, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.λπ.)», 21 - «Αυτοκινητόδρομοι (ΔΕΔ-Μ)», 22 - «Εθνικές οδοί» και 53 - «Πρόληψη

κινδύνων (συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης και εφαρμογής σχεδίων και μέτρων για την πρόληψη και τη διαχείριση των φυσικών και των τεχνολογικών κινδύνων)».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα δώδεκα (12) έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 07-Ζ.

### ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	371534	Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου: Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί»	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Ολοκληρωμένη	372.532.061,55
1α (13)	464796	Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Μελέτη-Κατασκευή-Χρηματοδότηση-Λειτουργία-Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός – Κλειδί»		ΝΑΙ		21	2102	Ολοκληρωμένη	370.816.555,00
2	296564	Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνιάδα - Τρίκαλα»	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Ολοκληρωμένη	361.170.330,04
2α (14)	464795	Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνιάδα - Τρίκαλα»		ΝΑΙ		21	2102	Ολοκληρωμένη	203.550.689,00
3	465066	Αποπεράτωση οδικών υποδομών του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα - και κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Ολοκληρωμένη	296.657.727,91
4	291887	Ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος «ΣΚΑΡΦΕΙΑ – ΛΑΜΙΑ – ΡΑΧΕΣ» του ΠΑΘΕ, υποτμήματα: «Ν. ΚΟΙΤΗ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ – Α/Κ ΡΟΔΙΤΣΑΣ» και «Α/Κ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ – Α/Κ ΡΑΧΩΝ»	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Ολοκληρωμένη	92.349.938,20
5	465053	Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης του ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Ολοκληρωμένη	62.479.550,29
6	519339	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	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Ημιτελής	39.833.818,80
7	376182	Βελτίωση οδικού τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στην περιοχή του Αγ. Γεωργίου Σεληναρίου στο Νομό Λασιθίου Κρήτης		ΟΧΙ	ΟΧΙ	21	2102	Ολοκληρωμένη	1.723.870,69
8	525880	Κατασκευή οδικής σύνδεσης της περιοχής Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά - Νότου		ΟΧΙ	ΝΑΙ	21	2102	Phasing	78.860.752,08
9	355716	Εργασίες βελτίωσης της Εθνικής Οδού Λαμίας-Καρπενησίου στο τμήμα από έξοδο Καστρίου έως έξοδο Μακρακώμης, Φάση Α'		ΟΧΙ	ΟΧΙ	22	2201	Phasing	4.109.414,56
10	478808	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΑΓΓΕΛΑΚΗ, ΑΛ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΣΤΡΑΤΟΥ		ΟΧΙ	ΟΧΙ	53	5320	Ολοκληρωμένη	329.775,93
11	375927	Ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα συλλογής και διαχείρισης δεδομένων τροχαίων ατυχημάτων και επιβολής ποινών σε θέματα οδικής κυκλοφορίας μέσω φορητών συσκευών, καθώς και φωτογραφικών ραντάρ του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης & Προστασίας του Πολίτη		ΟΧΙ	ΟΧΙ	11	5312	Ολοκληρωμένη	6.171.449,11



A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
12	355603	Προσομοιωτές εκπαίδευσης και ειδικός εξοπλισμός για την αντιμετώπιση ατυχημάτων μεταφορών.		ΟΧΙ	ΟΧΙ	11	5312	Ολοκληρωμένη	1.471.778,34
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ									1.892.057.711,50

Επισημαίνεται ότι δύο (2) πράξεις Κ.Ε. (με MIS 464795 και 464796) δεν αποτελούν έργα με αυτοτελή υπόσταση. Αφορούν σε Πρόσθετες Χρηματοδοτικές Συμβολές του Δημοσίου (ΠΧΣΔ) Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ), οι οποίες σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες πράξεις (με MIS 296564 και MIS 371534) αποτελούν τα δύο (2) Μεγάλα Έργα ΣΠ «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» και «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί».

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, εννέα (9) έργα ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013, δύο (2) αποτελούν «τμηματοποιημένα» (phasing) έργα προς το ΕΣΠΑ 2014-2020, ενώ ένα (1) έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο.

Από το σύνολο των δώδεκα (12) έργων (14 πράξεις με τις 2 ΠΧΣΔ), 6 αποτελούν Μεγάλα Έργα (βλ. Κεφάλαιο 4) και είναι «Γέφυρες» (Bridging) από το ΕΠ-ΟΑΛΑΑ 2000-2006 (Γ'ΚΠΣ).

Οι παρεμβάσεις που περιλήφθηκαν στα προαναφερθέντα Μεγάλα Έργα, αποτελούν δομικό στοιχείο του ΕΠ-ΕΠ 2007-2013, καθώς αφορούν σε σημαντικές παρεμβάσεις σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ). Η ολοκλήρωση οδικών αξόνων και τμημάτων, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης έχουν εκκινήσει την προηγούμενη προγραμματική περίοδο (Γ'ΚΠΣ) και συμβάλλουν στην άρση των ασυνεχειών και στη λειτουργική ομοιογένεια του ΔΟΔ, αποτέλεσε στρατηγική επιλογή του ΕΠ, με στόχο αφενός την προώθηση της ολοκλήρωσης του βασικού (core) ΔΟΔ και αφετέρου την περαιτέρω ανάπτυξη του αναλυτικού (comprehensive) ΔΟΔ της Χώρας. Με την ολοκλήρωση των συνεχιζόμενων πράξεων από το Γ'ΚΠΣ, ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 1 του ΑΠ.

Σημειώνεται, ότι ένα (1) εξ' αυτών έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές, η ολοκλήρωση του οποίου αναμένεται έως 31/3/2019.

Εξίσου σημαντική, με την ολοκλήρωση των παραπάνω συνεχιζόμενων έργων, προτεραιότητα του ΑΠ αποτέλεσε η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους. Στην κατηγορία αυτή, περιλήφθηκαν τρία (3) νέα έργα σε τμήματα του αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της χώρας, ένα εκ των οποίων αποτελεί Μεγάλο έργο (βλ. Κεφάλαιο 4), όπου με την ολοκλήρωσή τους, ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 2 του ΑΠ.

Σημειώνεται, ότι δύο (2) εξ' αυτών αποτελούν «τμηματοποιημένα» (phasing) έργα προς το ΕΣΠΑ 2014-2020.

Παράλληλα, για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση και την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών τους (συμπεριλαμβανομένων συστημάτων και διαδικασιών), υλοποιήθηκαν τρία (3) έργα που ικανοποιούν επίσης τον Ειδικό Στόχο 2 του ΑΠ.

**ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	
1.723.660.864	12	1.723.660.864	14	1.948.594.644,43	1.943.964.370,43	1.892.057.711,50

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 110% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητα 07-Z. Η υπερβάλλουσα καταχωρημένη δαπάνη δύναται, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να χρησιμοποιηθεί στους τυχόν ελλειμματικούς Άξονες του Ταμείου Συνοχής.

**ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**  
Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα								2	13	13
	Στόχος										
	Αφετηρία										
Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων εντός TEN (χλμ) [Κωδ. 15]	Επίτευγμα							104,89	118,22	266,93	266,93
	Στόχος										275,42
	Αφετηρία	43,99									

**3.7.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες****ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΩΝ ΑΞΟΝΑ 07-Z**

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ **	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
Ε1. Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T.	Χλμ	43,99	275,42	266,93	3%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 07-Z επιτυγχάνει πρωτίστως την ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης σημαντικών οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της προηγούμενης περιόδου (Γ'ΚΠΣ), καθώς και την κατασκευή / αναβάθμιση νέων οδικών αξόνων και τμημάτων του ΔΟΔ. Σε δεύτερο επίπεδο συμβάλει στην υλοποίηση δράσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας και στη βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας.

Η τιμή βάσης 43,99 χλμ για το δείκτη «Ε1. - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T.», αφορά σε ολοκληρωμένα τμήματα του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ 2000-2006 (Γ'ΚΠΣ) έως 31-12-2009.

Η τιμή στόχου του δείκτη «Ε1. - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T» επιτυγχάνεται σε ποσοστό 97%. Αναλυτικότερα, στην τιμή επίτευξης, πέραν της τιμής βάσης, συμμετέχουν τα 222,94 χλμ από την ολοκλήρωση των τριών έργων με Σύμβαση Παραχώρησης: i) «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα Ξυνιάδα - Τρίκαλα» (με 78,5 χλμ), ii) «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί»

(με 24,7 χλμ) και iii) «Αυτοκινητοδρόμος Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα - και κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη» (με 100 χλμ), του έργου «ΣΚΑΡΦΕΙΑ – ΛΑΜΙΑ – ΡΑΧΕΣ» του ΠΑΘΕ (με 7,24 χλμ), καθώς και των δύο έργων επί του ΒΟΑΚ: α) «Βελτίωση οδικού τμήματος στην περιοχή του Αγ. Γεωργίου Σεληναρίου» (με 1,5 χλμ) και β) «Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης του βόρειου οδικού άξονα ΚΡΗΤΗΣ» (με 11 χλμ).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ, στο δείκτη είχε υπολογισθεί η συμβολή 8,5 χλμ (τιμή βάσης 7,2χλμ – τιμή στόχου 15,7χλμ) από το ημιτελές έργο «Ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ-ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 – Χ.Θ. 37+900) του κάθετου οδικού άξονα ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΜΕΣΣΑΡΑ στο Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ» του οποίου η ολοκλήρωση αναμένεται έως 31/3/2019.

Σημειώνεται ότι στην 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ υπήρχε ειδική μνεία «Στην τιμή στόχου περιλαμβάνονται για τα έργα που δεν ολοκληρώνονται μέχρι 31/12/2015 και τα τμήματα των έργων που θα δηλωθούν κατά το κλείσιμο του προγράμματος αλλά θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους είτε έως την ημερομηνία υποβολής – αποδοχής της τελικής έκθεσης εκτέλεσης του Προγράμματος, είτε ως ημιτελή μέχρι το 2019 κατά την πρόβλεψη του κανονισμού.», προκειμένου να προσμετρηθούν στη στοχοθεσία του Προγράμματος.

Στον ΑΠ περιλαμβάνονται επιπλέον τρεις πράξεις που αφορούν σε δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, για τις οποίες δεν έχει περιληφθεί αντίστοιχος δείκτης στο ΕΠ-ΕΠ.

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 07-Z

	ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΩΡΕΣ)			ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)	ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ (ΧΛΜ/ΩΡΑ)			ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ Νεκροί/100Χ10 <sup>6</sup> Οχηματοχιλιόμετρα			ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
	Τιμή Βάσης 2009	Τιμή Στόχος 2015	Τιμή Επί- τευξης		Τιμή Βάσης 2009	Τιμή Στόχος 2015	Τιμή Επί- τευξης		Τιμή Βάσης 2009	Τιμή Στόχος 2015	Τιμή Επί- τευξης	
Θερμοπύλες - Λαμία	0:09	0:09	0:09	0%	87	94	94	0%				
Λαμία - Στυλίδα	0:17	0:16	0:16	0%	56	59	59	0%				
Λάρισα - Κατερίνη	1:25	1:21	1:21	0%	49	52	52	0%				
Τρίπολη - Καλαμάτα	1:08	0:38	0:38	0%	50	89	89	0%				
Λεύκτρο - Σπάρτη	1:07	0:23	0:23	0%	36	105	105	0%				
Λαμία - Τρίκαλα	1:55	1:16	1:16	0%	46	70	70	0%				
Ηράκλειο - Σητεία	2:11	2:08	2:08	0%	40	41	41	0%				
Ηράκλειο- Αγ. Δέκα- Ιεράπετρα	2:18	2:15	2:18	100%	29	29	29	100%				
<b>ΑΘΡΟΙΣΜΑ Ή Μ.Ο. ΔΕΙΚΤΩΝ</b>	<b>10:30*</b>	<b>8:26*</b>	<b>8:28</b>	<b>2%</b>	<b>42*</b>	<b>52*</b>	<b>52</b>	<b>0%</b>				
<b>ΣΥΝΟΛΟ Α.Π. 07-Z</b>	<b>10:32*</b>	<b>8:27*</b>	<b>8:30</b>	<b>2%</b>	<b>42*</b>	<b>52*</b>	<b>52</b>	<b>0%</b>	<b>0,673</b>	<b>0,489</b>	<b>0,496</b>	<b>4%</b>

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την ολοκλήρωση των σημαντικών παρεμβάσεων του ΑΠ 07-Z σε τμήματα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) αφορούν κυρίως στην άρση των ασυνεχειών του οδικού δικτύου και στην κεφαλαιοποίηση των έως σήμερα επενδύσεων, στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας, καθώς και στη βελτίωση των επιπέδων της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, σημαντικό αποτέλεσμα από την

υλοποίηση των πράξεων του ΑΠ είναι και η συμβολή στην αύξηση της απασχόλησης, γεγονός ιδιαίτερα θετικό λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος οικονομικού περιβάλλοντος της χώρας.

Οι γραμμές συνόλου των δεικτών δίδονται για καλύτερη εποπτεία των αποτελεσμάτων στο σύνολο του ΑΠ. Το «ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ 07-Z» περιλαμβάνει δείκτες και μικρότερων έργων.

Η τιμή στόχου των δεικτών «Α1. - Χρονοαπόσταση» και «Α2. - Προσπελασιμότητα» επιτυγχάνεται σε ποσοστό 100% για όλα τα τμήματα, με εξαίρεση το τμήμα Ηράκλειο-Αγ. Δέκα-Ιεράπετρα. Στο δείκτη συμβάλλει η πράξη: «Ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ-ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 – Χ.Θ. 37+900) του κάθετου οδικού άξονα ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΜΕΣΣΑΡΑ στο Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ» η οποία έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελής και η ολοκλήρωσή της αναμένεται έως 31/3/2019.

Η τιμή στόχου του δείκτη «Α3. - Επικινδυνότητα» επιτυγχάνεται σε ποσοστό 96%. Κατ' αντιστοιχία με τα παραπάνω, η απόκλιση από την αναμενόμενη μείωση οφείλεται στη μη ολοκλήρωση του ημιτελούς έργου «Ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ-ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 – Χ.Θ. 37+900) του κάθετου οδικού άξονα ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΜΕΣΣΑΡΑ στο Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ».

### 3.7.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 07-Z.

### 3.7.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων

ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CCI :	02 2007GR161PO004			
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	07 Ζ. Οδικές Μεταφορές-Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
519339	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	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε	39.833.818,80	39.833.818,80

Η παραπάνω πράξη αποτελεί έργο «Γέφυρα» (Bridging) από το Γ'ΚΠΣ.

### 3.7.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης

Κατά την υλοποίηση των έργων με συγχρηματοδότηση από πόρους του ΑΠ 07-Z, τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, οφείλονται ως επί τω πλείστον στη δραματική επιδείνωση όλων των χρηματοοικονομικών δεικτών και της οικονομικής κατάστασης της Χώρας από το 2009 οπότε και εξεδηλώθη μία άνευ προηγουμένου οικονομική κρίση με έντονα υφεσιακά χαρακτηριστικά.

Ειδικότερα σε ότι αφορά στα έργα των Συμβάσεων Παραχώρησης, λόγω της οικονομικής κρίσης κατέρρευσαν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι γεγονός που είχε ως άμεση συνέπεια την κατακόρυφη πτώση τόσο των πραγματικών όσων και των προβλεπόμενων εσόδων αυτού, προερχόμενων κυρίως από την είσπραξη διοδίων τελών, σε ποσοστά άνω του 50% σε σχέση με τα σενάρια των Δανειστριών Τραπεζών (και σε κάποια έργα σε ποσοστά άνω του 40%-50% σε σχέση με τα πλέον απαισιόδοξα σενάρια), όπως αυτά είχαν διαμορφωθεί κατά την ανάθεση του Έργου. Η εν λόγω κατέρρευση των εσόδων των έργων (πραγματικών και προβλεπόμενων) δημιούργησε ένα μεγάλο χρηματοδοτικό κενό, τόσο για την Περίοδο κατασκευής όσο και για τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας, διαταράσσοντας σοβαρά την οικονομική ισορροπία των Συμβάσεων, καθώς κατέστησε αδύνατη την αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων και συνακόλουθα την ολοκλήρωση της κατασκευής και την λειτουργία και συντήρηση του έργου. Τα ανωτέρω δεδομένα συνιστούσαν - κατά την έννοια των Συμβάσεων Παραχώρησης - Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας, βάσει του οποίου η πραγματοποιήθηκε η αναδιαπραγμάτευση των Συμβάσεων Παραχώρησης προς τον σκοπό της αποκατάστασης της οικονομικής ισορροπίας αυτών και την ολοκλήρωση των έργων.

Στο πλαίσιο αυτό οι αρμόδιες Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG COMP και DG REGIO) ενέκριναν τον Δεκέμβριο του 2013, την καταβολή από το Ελληνικό Δημόσιο Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής. Τέλος η Ελληνική Βουλή κύρωσε με τον Νόμο 4219/2013, την τροποποίηση των τεσσάρων Συμβάσεων Παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και δύο μεγάλα έργα που κατασκευάζονται στο πλαίσιο του ΑΠ 07-Z. («Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός – Κλειδί» και «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνιάδα - Τρίκαλα»).

Αναλυτική αναφορά στα προβλήματα τα σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στον τρόπο αντιμετώπισής τους, γίνεται ανωτέρω στο κεφάλαιο 1.5 στην παράγραφο «Εμπλοκές σε σημαντικά έργα του ΕΠ-ΕΠ» και στα κεφάλαια 1.8.1.2 «Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ» και 1.8.1.3 «Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος»

Σε ότι αφορά στα υπόλοιπα δημόσια έργα του ΑΠ 07-Z, τα αντίστοιχα σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν λόγω της οικονομικής κρίσης και επηρέασαν την υλοποίηση τους, ήταν κυρίως οι:

- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω αδυναμίας των Αναδόχων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις, γεγονός που οδήγησε σε διαλύσεις εργολαβιών. Οι χρονοβόρες διαδικασίες εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών, οδήγησαν σε περεταίρω καθυστερήσεις.
- Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου, λόγω των περιορισμών στο χρηματοπιστωτικό σύστημα που επεβλήθησαν κατά το έτος 2015, που επηρέασαν τους ρυθμούς υλοποίησης και τον χρόνο ολοκλήρωσης των έργων.

Επιπλέον αυτών, άλλα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν και επιλύθηκαν κατά την υλοποίηση των λοιπών δημοσίων έργων συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκαν τα έργα, λόγω δικαστικών εμπλοκών, κλπ.

### **3.8 ΆΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 08-Η: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΑΘΕ/Π**

#### **3.8.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 08-Η είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο και πέμπτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ:

##### **(β) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

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

##### **(ε) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

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

Στο πλαίσιο των παραπάνω γενικών στόχων και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, εξειδικεύθηκε ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 08-Η, ως ακολούθως:

##### **Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 08-Η:**

*«Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου όχι χώρας, με προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου υψηλής ταχύτητας.»*

Ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 08-Η αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του ΑΠ είναι κατά προτεραιότητα οι εξής:

##### **Ειδικός Στόχος 1**

*«Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδ/κού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας όχι Λισσαβόνας) – διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.»*

##### **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.»*

Στον Άξονα Προτεραιότητας 08-Η περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων σε δύο Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, σε δύο Περιφέρειες phasing-out και σε μία Περιφέρεια phasing-in. Ειδικότερα, περιελήφθησαν έργα κάλυψης των ασυνεχειών του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π (σύμφωνα με το σχεδιασμό που αποτυπώνεται στο

Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π) για την κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης γραμμής υψηλών ταχυτήτων, με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1), με τηλεπικοινωνίες σε τελική φάση (GSM-R), καθώς και την εξασφάλιση διαλειτουργικότητας με πυλώνες του συστήματος ERTMS (νέα γραμμή Τιθορέα – Λιανοκλάδι – Δομοκός, ηλεκτροκίνηση στο τμήμα ΣΚΑ – Κιάτο, κλπ.).

Ο Άξονας Προτεραιότητας 08-Η εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στη θεματική προτεραιότητα: 17 - «Σιδηρόδρομοι TEN-T».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα τέσσερα (4) έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 08-Η.

### ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	258250	Αποπεράτωση ηλεκτροκίνησης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΣΑΑΣ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	17	1701	Ολοκληρωμένη	24.345.260,40
2	276454	Ολοκλήρωση νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΣΑΑΣ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	17	1701	Ολοκληρωμένη	325.504.617,14
3	299851	Ανακαίνιση γραμμής μηχανοστασίου ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, συμπλήρωση σηματοτεχνικής υποδομής συγκροτημάτων ΤΧ1 - ΤΧ5 περιοχής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ της ενωτικής ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΞΙΟΣ - ΓΕΦΥΡΑ και κατασκευή εναέριας γραμμής επαφής (ΕΓΕ) της ενωτικής σιδ. γραμμής ΑΞΙΟΣ – ΓΕΦΥΡΑ		ΟΧΙ	ΝΑΙ	17	1701	Ημιτελής	16.173.763,89
4	377139	Ολοκλήρωση σηματοδότησης- τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) καθώς και στα τμήματα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	ΝΑΙ (ΕΠ-ΣΑΑΣ)	ΟΧΙ		17	1701	Ημιτελής	14.463.599,42
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ									380.487.240,84

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, δύο (2) έργα ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013, ενώ τα υπόλοιπα δύο (2) έχουν χαρακτηριστεί ως ημιτελή έργα. Οι πράξεις στο σύνολό τους αποτελούν Μεγάλα Έργα (βλ. Κεφάλαιο 4) και επιπροσθέτως οι τρεις (3) εξ' αυτών αποτελούν έργα Γέφυρες από το ΕΠ-ΣΑΑΣ 2000-2006 (Γ'ΚΠΣ).

Ο ΑΠ 08-Η συμπεριέλαβε παρεμβάσεις για την κάλυψη των ασυνεχειών καθώς και την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου, με προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π του βασικού Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου υψηλής ταχύτητας της χώρας. Με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων ικανοποιείται πρωτίστως ο Ειδικός Στόχος 1 του ΑΠ, ενώ οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις συμβάλλουν και στον Ειδικό Στόχο 2, μέσω της εγκατάστασης ηλεκτροκίνησης και σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης / τηλεδιοίκησης. Σημειώνεται, ότι δύο (2) πράξεις έχουν χαρακτηριστεί ως ημιτελή έργα, η ολοκλήρωση των οποίων αναμένεται έως 31/3/2019.

Οι παρεμβάσεις στο τμήμα «ΤΙΘΟΡΕΑ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ - ΔΟΜΟΚΟΣ» ολοκληρώνονται στα πλαίσια της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 μέσω της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF).

### ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΧΡΗΜΑ/ΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
390.000.000	2	390.000.000	4	392.634.867,27	392.634.014,45	380.487.240,84

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 98% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 08-Η. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης από τη διαθέσιμη δύναται, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του Ταμείου Συνοχής και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 07-Ζ.

### ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**

Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα							1	2	2	2
	Στόχος										
	Αφετηρία										
Κατασκευή και αποπεράτωση σιδηροδρόμων εντός TEN (χλμ) [Κωδ. 18]	Επίτευγμα							379,4	379,4	379,4	379,4
	Στόχος										379,4
	Αφετηρία	371									

### 3.8.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΩΝ ΑΞΟΝΑ 08-Η

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ **	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
Ε3. Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτρο-κινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-Τα	Χλμ	371*	379,4**	379,4	0%
Ε3α. Κατασκευή διπλής ηλεκτρο-κινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-Τ. (ΥΠΟΔΟΜΗ)	Χλμ	61	84***	84	0%
Ε4. Εγκατάσταση συστημάτων σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο.	Χλμ	0	135	0	100%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 08-Η επιτυγχάνει την προώθηση της ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π που αποτελεί το σιδηροδρομικό άξονα υψηλής ταχύτητας της χώρας και εντάσσεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Οι παρεμβάσεις του ΑΠ ολοκληρώνουν τμήματα του «κορμού» (Core) του



σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας (Π.Α.Θ.Ε. / Π.), κατασκευάζοντας διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1) και σε τελική φάση τηλεπικοινωνίες (GSM-R), (σύστημα ERTMS για διαλειτουργικότητα), παρέχοντας σύγχρονο εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης ανταγωνιστικό των οδικών μεταφορών. Τα σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης / τηλεπικοινωνιών που εγκαθίστανται, εξασφαλίζουν αυξημένη διαλειτουργικότητα, αύξηση της χωρητικότητας των γραμμών και αυξημένη ασφάλεια και αξιοπιστία.

Η τιμή βάσης 371 χλμ του δείκτη «Ε3. - Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτρο-κινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T», αφορά στο ολοκληρωμένο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Η τιμή στόχου του δείκτη «Ε3. - Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτρο-κινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T» 379,4χλμ, περιλαμβάνει πέραν της τιμής βάσης, ισοδύναμο δείκτη 4,4 χλμ του τμήματος ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ (επί συνολικού μήκους 104χλμ), καθώς και 4 χλμ του έργου της ανακαίνιση γραμμής μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης, το οποίο παρότι χαρακτηρίζεται ως ημιτελές έργο, έχει αποδώσει το σύνολο του δείκτη του.

Η τιμή βάσης 61 χλμ του δείκτη «Ε3α. - Κατασκευή διπλής ηλεκτρο-κινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T. (ΥΠΟΔΟΜΗ)», αφορά σε ολοκληρωμένα τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέα – Λιανοκλάδι – Δομοκός, συνολικού μήκους 106 χλμ. Η τιμή στόχου 84 χλμ του εν λόγω δείκτη, περιλαμβάνει μέρος των εργασιών υποδομής της σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέα – Λιανοκλάδι – Δομοκός και έχει επιτευχθεί στα πλαίσια του ΕΠ-ΕΠ. Η υλοποίηση της υποδομής έχει προχωρήσει σε σημαντικό βαθμό και στα υπολειπόμενα 22 χλμ από τα συνολικά 106χλμ της σιδηροδρομικής γραμμής.

Η πράξη που περιλαμβάνει την ολοκλήρωση σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη έχει χαρακτηριστεί ως ημιτελές έργο, συνεπώς δεν αποδίδει έως την 31/3/2017 το σύνολο της τιμής στόχου της.

Σημειώνεται ότι στην 3<sup>η</sup> Αναθεώρηση του ΕΠ-ΕΠ υπήρχε ειδική μνεία «Στην τιμή στόχου περιλαμβάνονται για τα έργα που δεν ολοκληρώνονται μέχρι 31/12/2015 και τα τμήματα των έργων που θα δηλωθούν κατά το κλείσιμο του προγράμματος αλλά θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους είτε έως την ημερομηνία υποβολής – αποδοχής της τελικής έκθεσης εκτέλεσης του Προγράμματος, είτε ως ημιτελή μέχρι το 2019 κατά την πρόβλεψη του κανονισμού.», προκειμένου να προσμετρηθούν στη στοχοθεσία του Προγράμματος.

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 08-Η

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ **	ΕΠΙΤΕΥΞΗ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
A3. Εξοικονόμηση ενέργειας σε ετήσια βάση συρμο-χιλιομέτρων (λόγω ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου)	Ktoe/ετος	0	0,454	0,454	0%
A4. Χρόνος διαδρομής ΣΚΑ - Κιάτο	Ώρες	1:12	1:06	1:06	0%

Στο εν ισχύ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, οι δείκτες αποτελέσματος που έχουν συμπεριληφθεί στον ΑΠ Η αφορούν στο έργο ΣΚΑ – Κιάτο και επιτυγχάνονται στο σύνολό τους.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα της σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέα – Λιανοκλάδι – Δομοκός (έργο που ολοκληρώνεται στο πλαίσιο του CEF) που αφορούν κυρίως στη μείωση της χρονοαπόστασης, στην ανάπτυξη των περιοχών επιρροής του Σιδηροδρόμου, στην προώθηση της διασύνδεσης των υπεραστικών δικτύων της χώρας με τους κύριους αστικούς ιστούς και λοιπούς σημαντικούς οικισμούς, θα επιτευχθούν με την ολοκλήρωση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής στα πλαίσια της ΠΠ 2014-2020.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα της πράξης «Ολοκλήρωση σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ» (Ημιτελές Έργο) αφορούν κυρίως στην ικανοποίηση των απαιτήσεων διαλειτουργικότητας, αύξηση των ταχυτήτων προσπέλασης και στην αύξηση των μετακινούμενων επιβατικών και εμπορευματικών συρμών, κ.α. Τα ανωτέρω αποτελέσματα θα επιτευχθούν με την ολοκλήρωση του συνόλου των παρεμβάσεων επί του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π, μέσω παρεμβάσεων στο ΕΣΠΑ 2014-2020.

### 3.8.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 08-Η.

### 3.8.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων**

<b>ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :</b>	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CC1 :</b>	02 2007GR161PO004			
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΤΗΤΑ</b>	08 Η. Σιδηροδρομικό Δίκτυο ΠΑΘΕ/Π			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
299851	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΩΝ ΤΧ1 - ΤΧ5 ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΩΤΙΚΗΣ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΞΙΟΣ - ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΠΑΦΗΣ (ΕΓΕ) ΤΗΣ ΕΝΩΤΙΚΗΣ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΞΙΟΣ – ΓΕΦΥΡΑ	ΕΡΓΟΣΕ	16.173.763,89	16.173.763,89
377139	Ολοκλήρωση σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (πλην ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) καθώς και στα τμήματα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	14.463.599,42	14.463.599,42

Οι παραπάνω πράξεις αποτελούν έργα «Γέφυρα» (Bridging) από το Γ'ΚΠΣ.

### **3.8.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης**

Κατά την υλοποίηση του ΑΠ 08-Η, τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις/εμπλοκές στη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων.
- Καθυστέρηση στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων.
- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω αδυναμίας των Αναδόχων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις, γεγονός που οδήγησε σε διαλύσεις εργολαβιών. Οι χρονοβόρες διαδικασίες εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών, οδήγησαν σε περεταίρω καθυστερήσεις.
- Καθυστερήσεις λόγω προσαρμογής είτε στις αλλαγές του πλαισίου υλοποίησης Δημόσιων Έργων, είτε στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, ή/και στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.

## **3.9 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 09-Θ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

### **3.9.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 09-Θ είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τρίτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ. Συγκεκριμένα,

#### **(γ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

*«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.»*

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, εξειδικεύθηκε ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 09-Θ, ως ακολούθως:

#### **Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 09-Θ:**

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

Ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 09-Θ αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του ΑΠ είναι οι εξής:

#### **Ειδικός Στόχος 1**

*«Η βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.»*

**Ειδικός Στόχος 2**

«Η βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.»

Στον Άξονα Προτεραιότητας 09-Θ περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου. Συγκεκριμένα, περιελήφθησαν παρεμβάσεις στο λιμένα Μυκόνου και επιπρόσθετα, περιλήφθησαν οριζόντιες δράσεις ασφάλειας της ναυσιπλοΐας που αφορούν κυρίως σε προμήθεια πλωτών φωτισημαντήρων, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών.

Ο ΑΠ εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στις θεματικές προτεραιότητες: 11 – «Τεχνολογίες της πληροφορίας και της επικοινωνίας (πρόσβαση, ασφάλεια, διαλειτουργικότητα, πρόληψη κινδύνου, έρευνα, καινοτομία, ηλεκτρονικό περιεχόμενο κ.λπ.)» και 30 - «Λιμένες».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα δύο (2) έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 09-Θ.

**ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ**

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	528652	Αναβάθμιση του Λιμένα Μυκόνου	ΝΑΙ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ)	ΝΑΙ	ΟΧΙ	30	3001	Ολοκληρωμένη	5.127.803,38
2	277741	Εκσυγχρονισμός φαρικού δικτύου Ελληνικών θαλασσών		ΟΧΙ	ΟΧΙ	11	1101	Ολοκληρωμένη	4.332.864,68
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ									9.460.668,06

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, ένα (1) έργο αποτελεί έργο «Γέφυρα» (Bridging) από το ΕΠ-ΟΑΛΛΑ 2000-2006 (Γ'ΚΠΣ). Επιπρόσθετα, τα δύο έργα ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ (ΕΣΠΑ 2007-2013).

Οι πράξεις που συμπεριλήφθηκαν στον ΑΠ αφορούν σε:

- παρεμβάσεις βελτίωσης Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών, οι οποίες υλοποιήθηκαν στο Λιμένα Μυκόνου. Με την ολοκλήρωση της σχετικής πράξης ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 1 του ΑΠ.
- δράσεις βελτίωσης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, οι οποίες αφορούσαν τον εκσυγχρονισμό του φαρικού δικτύου των Ελληνικών θαλασσών. Με την ολοκλήρωση της σχετικής πράξης ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 2 του ΑΠ.

**ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

ΧΡΗΜΑ/ΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
9.500.000	2	9.500.000,00	2	13.357.378,67	9.460.668,06	9.460.668,06

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 99,6% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 09-Θ. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης

από τη διαθέσιμη δύναμη, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του Ταμείου Συνοχής και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 07-Z.

## ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**

Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα								1	2	2
	Στόχος										
	Αφετηρία										

### 3.9.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ ΑΞΟΝΑ 09-Θ

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ *	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
Ε9. Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται.	Αριθμός	0	1	1	0%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 09-Θ επιτυγχάνει την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, αφενός με τη βελτίωση / ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τη μεταφορά εμπορευμάτων και αφετέρου την προώθηση δράσεων βελτίωσης των επιπέδων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Η τιμή στόχου του δείκτη «Ε9. - Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται» επιτυγχάνεται σε ποσοστό 100%. Η μοναδική πράξη που τροφοδοτεί τον δείκτη περιλαμβάνει τις παρεμβάσεις στο Λιμένα Μυκόνου.

Στον ΑΠ 09-Θ περιλαμβάνεται μία επιπλέον πράξη που αφορά στον εκσυγχρονισμό του φαρικού δικτύου των ελληνικών θαλασσών, για την οποία δεν έχει περιληφθεί αντίστοιχος δείκτης στο ΕΠ-ΕΠ.

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 09-Θ

Στο εν ισχύ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, δεν έχουν συμπεριληφθεί δείκτες αποτελέσματος στον ΑΠ 09-Θ.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την υλοποίηση παρεμβάσεων σε λιμένες, αφορούν στην προώθηση της ολοκλήρωσης του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών και στη διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Στην κατεύθυνση αυτή, θα συμβάλει και η ολοκλήρωση του Λιμένα Μυκόνου.

### 3.9.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 09-Θ.

**3.9.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)****ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων**

<b>ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :</b>	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CCI :</b>	02 2007GR161PO004			
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ</b>	09 Θ. Θαλάσσιες Μεταφορές- Λιμάνια Διευρωπαϊκού Δικτύου			
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ</b>	<b>ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ</b>	<b>ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ</b>	<b>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)</b>	<b>ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)</b>

Δεν υπάρχουν μη λειτουργικές πράξεις (ημιτελείς) στον ΑΠ 09-Θ.

**3.9.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης**

Κατά την υλοποίηση του ΑΠ 09-Θ, τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις λόγω προσαρμογής είτε στις αλλαγές του πλαισίου υλοποίησης Δημόσιων Έργων, είτε στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, ή/και στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.

**3.10 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 10-I: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ****3.10.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 10-I είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τέταρτο και τον πέμπτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ. Συγκεκριμένα,

**(δ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

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

**(ε) ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Ε.Π:**

«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.»

Στο πλαίσιο του παραπάνω γενικού στόχου και με βάση τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών της χώρας, τίθεται ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 10-I, για όλες τις Περιφέρειες της χώρας, ως ακολούθως:

**Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 10-I:**

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

Ο γενικός στόχος του ΑΠ 10-I αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους, με την επίτευξη των οποίων πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του και προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι του ΕΠ-ΕΠ.

Οι ειδικοί στόχοι του ΑΠ 10-I είναι οι εξής:

**Ειδικός Στόχος 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.»

**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.»

Στον Άξονα Προτεραιότητας 10-I περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων σε δύο Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, στις Περιφέρειες Θεσσαλίας και Κρήτης. Συγκεκριμένα, περιελήφθησαν παρεμβάσεις για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων υφιστάμενων αεροδρομίων και δράσεις που αφορούν στην εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων υψηλής τεχνολογίας για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών. Τα συστήματα ασφαλείας αεροδρομίων αναπτύσσονται σε εννέα από τις δεκατρείς Περιφέρειες της χώρας.

Ο ΑΠ 10-I εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στη θεματική προτεραιότητα: 29 – «Αερολιμένες».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα τρία (3) έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 10-I.

**ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ**

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	464971	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ, ΛΟΙΠΕΣ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ'		ΝΑΙ	ΝΑΙ	29	2901	Ολοκληρωμένη	16.739.648,61
1α (4)	464983	Κατασκευή Πύργου Ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και χώρων στάθμευσης προσωπικού αεροδρομίου και τουριστικών λεωφορείων στο πλαίσιο του έργου Επέκτασης κτίριου αεροσταθμού, λοιπών βοηθητικών εγκαταστάσεων και διαμόρφωσης περιβάλλοντα χώρου στον Κρατικό Αερολιμένα		ΟΧΙ		29	2901	Ολοκληρωμένη	2.401.289,55

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΡΓΟ ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΠΠ 2000-2006	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
		Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης".							
2	465067	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΑΠΕΔΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΝΕΟΥ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΣΚΙΑΘΟΥ		ΝΑΙ	ΟΧΙ	29	2901	Ολοκληρωμένη	7.607.846,87
3	464991	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΙΝΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ		ΟΧΙ	ΟΧΙ	29	2902	Ολοκληρωμένη	4.175.697,35
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ									30.924.482,38

Οι δύο (2) πράξεις με MIS 464971 και 464983, αποτελούν ένα Μεγάλο Έργο (βλ. Κεφάλαιο 4). Με βάση τον παραπάνω πίνακα και τα τρία (3) έργα ολοκληρώνονται στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ (ΕΣΠΑ 2007-2013).

Οι πράξεις που συμπεριλήφθηκαν στον ΑΠ 10-Ι αφορούν σε:

- παρεμβάσεις για την αναβάθμιση / επέκταση αεροδρομίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου της χώρας, οι οποίες υλοποιήθηκαν στα Αεροδρόμια Σκιάθου και Χανίων. Με την ολοκλήρωση των πράξεων, ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 1 του ΑΠ.
- δράσεις αναβάθμισης των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων, οι οποίες αφορούσαν στην προμήθεια και εγκατάσταση ακτινοσκοπικών συσκευών ελέγχου αποσκευών. Με την ολοκλήρωση της σχετικής πράξης ικανοποιείται ο Ειδικός Στόχος 2 του ΑΠ.

#### ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
34.000.000	4	34.000.000	4	49.348.458,04	31.870.221,87	30.924.482,38

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 91% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 10-Ι. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης από τη διαθέσιμη δύναται, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του Ταμείου Συνοχής και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 07-Z.

#### ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ

##### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.

Δείκτες Κορμού (Core Indicators)

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα								1	4	4
	Στόχος										
	Αφετηρία										



### 3.10.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΠΡΩΝ ΑΞΟΝΑ 10-I

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ *	ΤΙΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΧΟ (%)
E10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (κτήρια αεροσταθμών).	τετρ. μ.	0	36.291	36.291	0%
E10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (δάπεδα στάθμευσης).	τετρ. μ.	0	36.000	36.000	0%
E10α. Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων	μ.	0	110	110	0%

Ο Άξονας Προτεραιότητας 10-I επιτυγχάνει την επέκταση, βελτίωση και εκσυγχρονισμό εγκαταστάσεων υφιστάμενων αεροδρομίων: α) στον κρατικό αερολιμένα ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ' και β) στον κρατικό αερολιμένα ΣΚΙΑΘΟΥ. Επιπλέον, προωθεί την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών με οριζόντιες δράσεις εκσυγχρονισμού των συστημάτων ασφαλείας σε αεροδρόμια της χώρας.

Η τιμή επίτευξης του δείκτη «E10α. - Μήκος διαδρόμου προσ/απογειώσεων» ανέρχεται σε 110μ. και τροφοδοτείται από την πράξη της αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα ΣΚΙΑΘΟΥ.

Η τιμή επίτευξης του δείκτη «E10. - Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (δάπεδα στάθμευσης)» ανέρχεται σε 36.000 τετρ. μ. και τροφοδοτείται από την πράξη της αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα ΣΚΙΑΘΟΥ.

Η τιμή επίτευξης του δείκτη «E10. - Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (κτήρια αεροσταθμών)» τροφοδοτείται από τις παρεμβάσεις στον κρατικό αερολιμένα ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ'.

Στον ΑΠ περιλαμβάνεται επιπλέον ένα έργο παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού των συστημάτων ασφαλείας σε αεροδρόμια, για το οποίο δεν έχει περιληφθεί αντίστοιχος δείκτης στο ΕΠ.

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΑΞΟΝΑ 10-I

Στο εν ισχύ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, δεν έχουν συμπεριληφθεί δείκτες αποτελέσματος στον Άξονα Προτεραιότητας 10-I.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την υλοποίηση παρεμβάσεων στο σύστημα αεροπορικών μεταφορών της χώρας, αφορούν στη βελτίωση των συνδέσεων της χώρας με την Ε.Ε. και με λοιπούς διεθνείς προορισμούς, καθώς και στην ενίσχυση της προσβασιμότητας των περιφερειών Θεσσαλίας και Κρήτης κατά την τουριστική περίοδο. Στην κατεύθυνση αυτή, συνέβαλε η ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στον κρατικό αερολιμένα ΣΚΙΑΘΟΥ και η ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στον κρατικό αερολιμένα ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ'.

### 3.10.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 10-I.

**3.10.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)****ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 - Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργουσών πράξεων**

<b>ΤΙΤΛΟΣ ΕΠ :</b>	02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας			
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠ CCI :</b>	02 2007GR161PO004			
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ</b>	10 Ι. Αεροπορικές μεταφορές και ασφάλεια αερομεταφορών - αεροδρόμια διευρωπαϊκού			
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ</b>	<b>ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ</b>	<b>ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ</b>	<b>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)</b>	<b>ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)</b>

Δεν υπάρχουν μη λειτουργικές πράξεις (ημιτελείς) στον ΑΠ 10-Ι.

**3.10.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης**

Κατά την υλοποίηση του ΑΠ 10-Ι, τα προβλήματα που προέκυψαν και επηρέασαν την υλοποίηση των έργων, συνοψίζονται στα εξής:

- Καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκαν τα έργα, λόγω δικαστικών εμπλοκών, κλπ.
- Καθυστέρηση στη θέσπιση της διαδικασίας και στην καταβολή της ίδιας συμμετοχής από την ΥΠΙΑ στο διάστημα μετά το χαρακτηρισμό του έργου ως συμβατή κρατική ενίσχυση, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου.
- Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου, λόγω των περιορισμών στο χρηματοπιστωτικό σύστημα που επεβλήθησαν κατά το έτος 2015.
- Καθυστερήσεις λόγω προσαρμογής είτε στις αλλαγές του πλαισίου υλοποίησης Δημόσιων Έργων, είτε στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, ή/και στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.

**3.11 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 11-ΙΑ: ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Ο Άξονας Προτεραιότητα 11-ΙΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ στα πλαίσια της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του Προγράμματος. Η στοχοθεσία του ΑΠ μεταφέρθηκε προς υλοποίηση από το ΠΕΠ Αττικής.

**3.12 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 12-ΙΒ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 12-ΙΒ ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ στα πλαίσια της 2<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του Προγράμματος. Η στοχοθεσία του ΑΠ μεταφέρθηκε σε σχετικούς με το αντικείμενο των παρεμβάσεων Άξονες του ΕΠ-ΕΠ.

### 3.13 ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 13-ΙΓ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΟΝΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

#### 3.13.1 Απολογισμός επίτευξης στόχων του άξονα προτεραιότητας με βάση την ολοκλήρωση υλοποίησης

##### Γενικός Στόχος Άξονα Προτεραιότητας 13-ΙΓ:

«Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Τ.Σ. Ζ, Η, Θ και Ι του Προγράμματος.»

Ο γενικός στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 13-ΙΓ εξειδικεύεται σε ένα ειδικό στόχο, με την επίτευξη του οποίου πραγματοποιείται ο γενικός στόχος του, προωθούνται οι στρατηγικοί στόχοι και εξυπηρετείται η απρόσκοπτη εφαρμογή του ΕΠ-ΕΠ.

Ο ειδικός στόχος του άξονα είναι ο εξής:

##### Ειδικός Στόχος 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.»

Στον Άξονα Προτεραιότητας 13-ΙΓ περιελήφθη η υλοποίηση παρεμβάσεων για την τεχνική υποστήριξη της εφαρμογής των Αξόνων του Ταμείου Συνοχής του ΕΠ-ΕΠ, ώστε να διασφαλισθεί η επιτυχής ωρίμανση των διαδικασιών υλοποίησης, των δράσεων και των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.

Ο Άξονας εξειδικεύτηκε στο σύνολό του στις θεματικές προτεραιότητες: 85 – «Προετοιμασία, εφαρμογή, παρακολούθηση, επιθεώρηση» και 86 – «Αξιολόγηση και μελέτες· ενημέρωση και επικοινωνία».

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται τα πενήντα έξι (56) έργα που χρηματοδοτήθηκαν από πόρους του ΑΠ 06-ΣΤ.

#### ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΞΟΝΑ

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
1	277191	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	130.959,17
2	277195	ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ Ε.Υ.Δ. Ε.Π.-ΥΜΕΠΕΡΑΑ/ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ) ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	209.107,67
3	277196	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ, ΜΕΛΕΤΕΣ, ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΣΥΝΕΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΟΓΙΣΜΙΚΟΥ κ.α.) ΤΗΣ ΕΥΔ/ΥΜΕΠΕΡΑΑ/ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ) – ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ.	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	2.358.587,92
		ΕΥΔ/ΥΜΕΠΕΡΑΑ/ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ) – ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ.	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	
4	277197	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΟΝ-GOING ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ»	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	610.080,00
5	277198	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ»	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	340.073,20

ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ Ε.Π. «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 2007-2013»

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
6	296001	Σχέδιο προσδιορισμού προϋποθέσεων βελτίωσης των επιβατικών μεταφορών που εκτελούν τα ταξί της χώρας και αξιοποίηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	104.550,00
7	296002	ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	104.550,00
8	296003	ΣΧΕΔΙΟ ΑΜΕΣΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	71.340,00
9	296006	ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	1.096.647,16
10	296042	ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΚΟΣΤΟΥΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΛΑΜΙΑ – ΙΤΕΑ – ΑΝΤΙΡΡΙΟ (ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ)»	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	20.787,00
11	296365	Σχέδιο Ανάπτυξης Μητροπολιτικού Φορέα Αστικών Συγκοινωνιών στην Αττική	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	108.240,00
12	296606	Συμμετοχή σε ημερίδες, συνέδρια της ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / Τομέας Μεταφορών (Τ. ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	27.361,30
13	296607	Παροχή Υπηρεσιών συμβούλου Λογιστικής Υποστήριξης της ΕΔΑ Μεταφορών του ΕΠ-ΕΠ /ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ για το διάστημα 2010-2012	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	122.877,00
14	296611	ΕΞΟΔΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	8.548,50
15	300250	Επικαιροποίηση της Μελέτης Κόστους – Οφέλους για το έργο: «Σύμβαση Παραχώρησης, Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετήριος Κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα»	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	17.220,00
16	300815	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ 2010-2015 ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Τ. ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	97.179,84
17	312109	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΒΑΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΟΜΣ/ΤΕΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΟΥ ΑΝΗΚΟΥΝ ΣΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΔΕΔ-Μ), ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	49.200,00
18	312142	ΜΙΚΡΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ, ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Τ. ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	49.747,95
19	322621	Τεχνικός σύμβουλος για την διερεύνηση ανάπτυξης αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης και την ευρύτερη περιοχή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	49.815,00
20	341243	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΧΕ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΟΦΕΛΟΥΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΕΡΓΟΥ ΕΣΠΑ : ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΕΘΕΛ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	12.177,00
21	341247	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΧΕ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΟΦΕΛΟΥΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΕΡΓΟΥ ΕΣΠΑ : «ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΗΣΑΠ»	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	12.300,00
22	346526	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	111.966,90
23	346599	Μελέτες Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας (ΜΕΒΟΑ) στο Εθνικό και Επαρχιακό Οδικό δίκτυο των Περιφερειών Στατιστικής Σύγκλισης και Σταδιακής Εισόδου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	2.686.153,60
			ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	
24	346813	ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΟΦΕΛΟΥΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΕΡΓΟΥ ΕΣΠΑ "ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΣΤΟ Α/Δ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	72.324,00
25	346970	Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο της Εγνατίας Οδός Α.Ε.	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	43.000,00

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
26	348101	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ Α.Ε. ΣΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	35.400,00
27	352507	Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	549.643,08
			ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	
28	355496	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ - ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΚΕΨΕΩΝ ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (τ. ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	14.581,55
29	358500	Τεχνικός Σύμβουλος Υποστήριξης της ΕΥΔΕ Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ για την κάλυψη Ειδικών Διαχειριστικών Απαιτήσεων των έργων του ΕΠ-ΕΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	59.998,51
30	364902	Μελέτη για τα ΚΤΕΛ: Λειτουργία του Συστήματος και Δυνατότητες Απελευθέρωσης της Αγοράς	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	99.630,00
31	365358	Τεχνική Υποστήριξη της "Εγνατία Οδός Α.Ε." στην εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης σκοπιμότητας για την κατασκευή του έργου "Κάθετος Άξονας της Εγνατίας οδού "Α/Κ Κλειδίου - Α/Κ Αξιού – Εύζωνοι"	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	15.600,00
32	372778	Παροχή υπηρεσιών τεχνικού συμβούλου υποβοήθησης της ΕΔΑΜ στον έλεγχο του προς δημοπράτηση έργου «Υπολειπόμενες εργασίες υποδομής και κτιριακών εγκαταστάσεων, επιδομής, η/μ εγκαταστάσεων, σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροκίνησης της ΝΔΣΓ Τίθορα – Δομοκός» (Α.Δ. 635) και στην επιτόπια Επιτήρηση του υποέργου 1 της Πράξης "Αποπεράτωση προαστιακού σιδηρού σταθμού Αττικής, τμήμα ΣΚΑ - 3 ΓΕΦΥΡΕΣ".	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	5.000,00
33	373648	Έξοδα Μετακινήσεων Εσωτερικού-Εξωτερικού Ταμείου Συνοχής ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / Τομέας Μεταφορών (τ. ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	55.531,89
34	374193	Τεχνική Υποστήριξη της "Εγνατία Οδός Α.Ε." στην εκπόνηση μελετών κόστους-οφέλους για την αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	11.700,00
35	375710	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΕΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2012-2014	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	138.375,00
36	376406	Παροχή υπηρεσιών Τεχνικής Υποστήριξης για την αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος διαχείρισης έργων της ΕΟΑΕ για να εναρμονιστεί με τις απαιτήσεις του ΕΣΠΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	107.100,00
37	376905	ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ «ΣΚΑΡΦΕΙΑ - ΛΑΜΙΑ - ΡΑΧΕΣ»	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	18.204,00
38	379470	Παροχή υπηρεσιών για την εκπόνηση μελετών κόστους - οφέλους των έργων Μετρό.	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8608	Ολοκληρωμένη	44.400,00
39	393834	ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΕΥΧΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ, ΠΟΥ ΘΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΙ ΤΗΝ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΕΝΟΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	4.920,00
40	399401	ΔΡΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΚΤΕΟ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	36.900,00
41	399649	Υποστήριξη της λειτουργίας της Ειδικής Υπηρεσίας του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας 2007-2013» και της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8505	Ολοκληρωμένη	15.899.402,87
42	415855	Μελέτες βελτίωσης οδικού άξονα Λαμία – Ιτέα – Αντίρριο (κατά τμήματα)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	8.883.742,02
43	418603	Τεχνική υποστήριξη της ΔΜΕΟ για τη διερεύνηση της εφικτότητας - σκοπιμότητας της υπογειοποίησης των οδών Ομηρίδου Σκυλίτση και Αλιπέδου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	62.730,00
44	429627	Μελέτη αντιμετώπισης επιπτώσεων κατάργησης αμαξοστασίου Ελληνικού και αναδιοργάνωσης δρομολογίων	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	129.150,00
45	441248	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ (ΤΜΗΜΑ Ν. ΛΑΜΨΑΚΟΣ - ΨΑΧΝΑ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	1.714.494,02
46	445732	ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΟΦΕΛΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	49.200,00

A/A	MIS	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	Κ.Ε.	ΜΕΡΓΟ	ΚΘΠ	ΚΠ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΞΗΣ 31/03/2017	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΣΥΓΧΡ. Δ.Δ.
47	445929	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΛΙΚΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8601	Ολοκληρωμένη	106.272,00
48	446942	Εκπόνηση Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	64.944,00
49	447874	Ανάπτυξη εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού και σύγχρονου νομικού πλαισίου για την Εφοδιαστική (Logistics) στην Ελλάδα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	130.626,00
50	450595	Προμήθεια εργαστηριακού εξοπλισμού και παροχή υπηρεσιών συμβούλου λειτουργίας του Εργαστηρίου της "Εγνατία Οδός Α.Ε." στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	686.123,90
51	464673	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΟΛΑΒΙΑΣ "ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 14+000 ΕΩΣ Χ.Θ. 25+000 (ΜΕΓΑΛΗ ΣΗΡΑΓΓΑ) ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ - ΔΟΜΟΚΟΣ Α.Δ. 470/200"	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	39.500,00
52	484674	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ – ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΟΠΙΩΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΩΝ ΠΡΟΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙ Η ΕΥΔ / ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΠΡΩΗΝ ΕΔΑΜ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	4.551,00
53	485363	Μελέτη ζήτησης μεταφορών, ανάλυση κόστους οφέλους και υποστηρικτικές υπηρεσίες για την υποβολή της αίτησης χρηματοδότησης του σιδηροδρομικού έργου στο τμήμα Τιθορέα - Δομοκός στο CEF	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	48.585,00
54	490052	ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	97.120,80
55	492331	ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ Υ.Π.Α. ΩΣ ΦΟΡΕΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΕΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	86	8600	Ολοκληρωμένη	38.376,00
56	495886	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΕΥΔ ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ / ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΠΡΩΗΝ ΕΔΑΜ) ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2015	ΟΧΙ	ΟΧΙ	85	8500	Ολοκληρωμένη	12.915,00
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠ								37.679.509,85

## ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΑΞΟΝΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ		ΕΝΤΑΞΕΙΣ		ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ
	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	Αρ.	Π/Υ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ		
40.000.000	3	40.000.000	56	37.735.969,58	37.687.384,58	37.679.509,85

Οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται στο 94% της συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης του Άξονα Προτεραιότητας 13-ΙΓ. Η απόκλιση της καταχωρημένης δαπάνης από τη διαθέσιμη δύναται, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, να καλυφθεί από πλεονασματικούς Άξονες του Ταμείου Συνοχής και ειδικότερα τον Άξονα Προτεραιότητας 07-Ζ.

**ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠ**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 - Πίνακας απολογισμού φυσικής υλοποίησης Ε.Π.**  
**Δείκτες Κορμού (Core Indicators)**

Δείκτης / Κωδικός Δείκτη		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
Αριθμός Έργων τομέα μεταφορών [Κωδ. 13]	Επίτευγμα										
	Στόχος										
	Αφετηρία										

**3.13.2 Ποιοτική ανάλυση των επιτευγμάτων του Άξονα Προτεραιότητας με βάση τους δείκτες****3.13.3 Χρήση ρήτρας ευελιξίας**

Δεν έχει γίνει χρήση της ρήτρας ευελιξίας στον Άξονα 13-ΙΓ.

**3.13.4 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς) (ΠΙΝΑΚΑΣ V Παραρτήματος 1)**

Ο Άξονας Προτεραιότητας 13-ΙΓ δεν περιλαμβάνει ημιτελείς πράξεις.

**3.13.5 Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα και μέτρα αντιμετώπισης**

Δεν προέκυψαν σημαντικά προβλήματα κατά την υλοποίησης του Άξονα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

### 4.1 Μεγάλα έργα

Στο Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» 2007-2013 (ΕΠ-ΕΠ) περιλαμβάνονται **22 Μεγάλα Έργα**, εκ των οποίων 14 αφορούν σε κατασκευή οδικών υποδομών, 5 σε σιδηροδρομικά έργα, 2 σε κατασκευή έργων αεροδρομίων και 1 σε ολοκλήρωση λιμενικής υποδομής. Πρόκειται για πολύ σημαντικές αναπτυξιακές υποδομές, μεταξύ των οποίων δεσπόζουσα θέση κατέχουν τα 5 Μεγάλα Έργα αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάζονται με Συμβάσεις Παραχώρησης.

Επισημαίνεται ότι τα **19** από τα 22 Μεγάλα Έργα του ΕΠ-ΕΠ περιλαμβάνονται και στον κατάλογο με τα **181 έργα προτεραιότητας** του ΕΣΠΑ 2007-2013, τα οποία προσδιορίστηκαν μετά από συνεργασία με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οι οποίες παρακολουθούν ιδιαιτέρως την εξέλιξή τους.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI της Τελικής Έκθεσης στον Πίνακα 4 παρατίθενται τα 22 Μεγάλα Έργα του Προγράμματος. Όπως αναλυτικά αναφέρεται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, τα 15 εξ αυτών περιλαμβάνονται στα «ολοκληρωμένα» έργα του ΕΠ-ΕΠ, τα 3 είναι έργα «τμηματοποιημένα» (phasing) έργα τα οποία θα ολοκληρωθούν με πόρους του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020 και 4 έχουν χαρακτηριστεί «ημιτελή» και θα ολοκληρωθούν με εθνικούς πόρους στο διάστημα έως 31-3-2019.

#### 4.1.1 Ολοκληρωμένα Μεγάλα Έργα

##### ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ C/CI	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	ΣΥΝΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΝΔΕΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ	ΕΘΝΙΚΕΣ ΜΕΤΩΠΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	ΛΟΙΠΕΣ ΠΗΓΕΣ	ΔΑΠΑΝΑ ΕΤΕΒ/ΕΤΑΕ	ΒΑΔΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ	ΒΑΔΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ (κωδ. πρωτοτυπ)
1	2010GR161PR007	ΑΠΟΠΕΡΑΤΙΣΗ ΟΔΩΝ ΑΣΟΝΑ «ΕΥΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ»	C/2013/8213 16-12-13	23/3/2017	2.392.603.428,65	955.213.488,57	831.167.927,39	608.222.012,69	575.009.087,11	312.000.000,00	[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
7	2010GR161PR008	Αποπεράτωση οδών υποδομών του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα - και κλάδος Λαμία - Σπάρτη	C/2016/8806 14-12-16	23/3/2017	1.279.241.714,81	206.657.727,91	589.607.185,90	392.976.801,00	133.153.275,78		[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
7	2013GR161PR006	Αποπεράτωση Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (ΕΒ5). Τμήμα «Σύνδεση - Τρίκαλα»	C/2013/8215 16-12-13	23/3/2017	1.347.099.062,97	564.721.019,04	391.618.296,93	309.759.747,00	0,00	38.000.000,00	[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
7	2013GR161PR005	Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου ΜΑΛΗ - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Κατασκευή - Συντήρηση και Ειδική Διαχείριση του Έργου «Αυτοκινητοδρόμος Μαλακός - Ιόνια»	C/2013/8212 16-12-13	23/3/2017	1.682.066.975,32	743.348.616,55	428.886.373,77	509.831.985,00	386.383.921,96	265.000.000,00	[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
1	2011GR161PR005	Αποπεράτωση Οδών Υποδομών αυτοκινητοδρόμων «Πάνο Οδός από Αλιφειό - Μ. Γκιόνη - Κωδικός, ΠΑΘΕ Αθήνα (ΑΚ Μεταμόρφωση) - Μαλακός (Στάθμη)» και επέκτασή της κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματιστή - Χαλκίδα»	C/2013/8214 16-12-13	23/3/2017	1.862.367.966,62	677.815.925,72	946.524.214,79	238.027.826,11	605.579.544,99	35.000.000,00	[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
1	2012GR161PR001	Ολοκλήρωση κλάδου Άρτας της Εγνατίας Οδού Κορυμφή - Νικηφόρος - Ελληνικό/Αργολικό (Κωδ. ΕΟΜΕ 75.0)	C/2012/6876 08-10-12	23/3/2017	97.046.613,47	58.247.148,46	38.799.465,01	0,00	0,00		[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
1	2010GR161PR017	Ολοκλήρωση τμήματος/λογισμίου - ΑΚ Χρυσού & Κόιντ - Αιγίνα - ΑΚ Τριτοπύργου και κλάδου Άρτας της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκης (Δεξιό) - Σέρρες - Προσκύων	C/2016/8926 20-12-16	23/3/2017	254.442.540,70	87.884.135,64	168.558.405,06	0,00	0,00		[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
1	2011GR161PR009	Κλάδος Άρτας 50 Εγνατίας Οδού Κορυμφή - Φιλιππιάδα - Νίκη, Τμήμα - Φιλιππιάδα - Νίκη (50.3)	C/2015/4202 17-06-15	17/2/2017	70.112.180,03	45.024.044,41	25.088.135,62	0,00	0,00		[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
7	2013GR161PR008	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΣΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ	C/2014/3963 26-05-14	22/3/2017	89.180.708,64	62.479.550,29	26.701.158,35	0,00	0,00		[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
1	2012GR161PR011	Ολοκλήρωση συνδέσεων αυτοκινητοδρόμων ΠΑΘΕ με «Πολύμο» και προέκτασή της Πάτρας	C/2013/3513 12-06-13	15/3/2017	60.499.070,03	40.011.901,27	20.487.168,76	0,00	0,00		[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
7	2013GR161PR017	Ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος «ΣΥΜΒΑΣΗ - ΑΛΜΙΑ - ΡΑΧΕΣ» και ΠΑΘΕ υπομνησμάτων «Η ΚΟΙΤΗ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ - ΑΚ ΡΟΔΙΤΣΑΣ» και «ΑΚ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ - ΑΚ ΡΑΧΕΣ»	C/2014/5903 09-09-14	14/3/2017	153.423.601,32	92.349.938,20	61.073.663,12	0,00	0,00		[15] - Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN (χ/μ)	Χρονοαπόσταση ημερησίως μίσηρα Επι κ υδρόμετα	
3	2014GR161PR006	Ολοκλήρωση εργασιών Νέου Η με τις Πορταίνες / 2ο Τμήμα	C/2015/ 7844 11-11-2015	16/2/2016	8.596.386,22	8.596.386,22	0,00	0,00	0,00	0,00			Σύμβαση Χωροενοποίησης Λιμένα
8	2010GR161PR010	ΑΠΟΠΕΡΑΤΙΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΔΙΔΥΜΗΣ ΕΥΡΩΠΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΑ - ΚΑΤΟ	C/2011/1969 01-04-11	22/3/2017	32.783.946,22	24.345.260,41	8.438.685,81	0,00	0,00	770.000,00	[16] - Κατασκευή και αναβάθμιση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN	Χρόνος διόδου/μ. Αθήνα - Κόρινθος	
8	2010GR161PR011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΔΥΜΗΣ ΣΥΜΠΡΟΑΡΜΟΜΕΝΗΣ ΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΓΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΑΝΘΡΑΚΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	C/2015/4203 17-06-15	22/3/2017	531.797.032,62	325.504.617,11	206.292.415,51	0,00	0,00	70.830.000,00	[16] - Κατασκευή και αναβάθμιση αυτοκινητοδρόμου εντός TEN	Χρόνος διόδου/μ. Αθήνα - Κόρινθος	(2008) - Εξελ. Κατασκευή διόδου/μ. Αθήνα - Κόρινθος
10	2012GR161PR009	Επέκταση Κιρίου Αεροσταθμού, Άσπ. τις Βορθητικές Εγκαταστάσεις και Διεύθυνση Πτήσεων/Κατασκευαστική Αεροπορική Κλάση "ΛΑΣΚΑΝΟΠΟΛΙΤΗΣ"	C/2015/ 9365- 19-12-2015	24/3/2017	47.517.008,15	19.140.938,16	17.340.111,83	11.035.958,16	0,00	0,00			Εξελ. Χωροενοποίησης που κατασκευάζονται και αναβάθμιζονται (κτίρια αεροσταθμού)



**4.1.1.1 ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ «ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΠΑΤΡΑ»**

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 33).

Το συγκεκριμένο Μεγάλο Έργο αποτελείται από δύο διακριτές πράξεις / δύο mis στο ΟΠΣ :

- mis 277211 με τίτλο «Αποπεράτωση οδικού άξονα «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ» (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής)
- mis 464759 με τίτλο «Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Οδικού Άξονα Ελευσίνα – Κόρινθος - Πάτρα»» (πράξη/ΤΔΠ Κρατικής Ενίσχυσης ) - Βλ. σχετική αναφορά ανωτέρω στο Κεφάλαιο 1.1.1.1. Τύπος χρηματοδοτούμενων δράσεων (σελ20).

**I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Πρόκειται για έργο «γέφυρα» από το Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) 2000 – 2006, το οποίο έχει ως αντικείμενο την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου στον οδικό άξονα Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα, συνολικού μήκους 201,5 χλμ..

Το έργο κατασκευάζεται με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων (Σύμβαση Παραχώρησης).

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή νέου αυτοκινητόδρομου στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα (από Α/Κ Αρχαίας Κορίνθου μέχρι την αρχή της Παράκαμψης Πάτρας), μήκους 120 χλμ. Ο νέος αυτοκινητόδρομος κατασκευάζεται με δυο λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα.
- Τις παρεμβάσεις / βελτιώσεις επί των υφισταμένων τμημάτων Ελευσίνα-Κόρινθος (από Α/Κ Θηβών μέχρι Α/Κ Αρχαίας Κορίνθου), μήκους 63,2 χλμ και της Παράκαμψης Πάτρας μήκους 18,3 χλμ, ώστε να αποκτήσει το σύνολο του έργου ενιαία λειτουργικά χαρακτηριστικά.

Το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται τον Αύγουστο του 2008. Στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 7% τού φυσικού αντικειμένου τού έργου. Αντικείμενο του Μεγάλου έργου της Π.Π. 2007 – 2013 είναι η ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών κατασκευής τού αυτοκινητοδρόμου.

Όπως προκύπτει από τα σχετικά έγγραφα του Δικαιούχου και του Ανεξαρτήτου Μηχανικού της ΣΠ, στις 31/03/2017 θα έχει επιτευχθεί η λειτουργική ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση τού νέου αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος – Πάτρα, μήκους 120 χλμ, με την εξαίρεση τμήματος 1 χλμ στη θέση Καμάρι, όπου προσωρινά η κυκλοφορία θα εξυπηρετείται από την υφιστάμενη Ε.Ο. Κόρινθος – Πάτρα. Επίσης, σε 4 θέσεις («νησίδες» Δερβενίου, Καμαρών, Αραχωβιτίκων και Α/Κ Ρίου συνολικού μήκους 8,75 χλμ), λόγω συνεχιζόμενων εργασιών και μέχρι την ολοκλήρωσή τους, η κυκλοφορία θα γίνεται αμφίδρομα επί του ενός κλάδου τού αυτοκινητοδρόμου.

Οι κατασκευές στις προαναφερθείσες θέσεις καθώς και υπολειπόμενες εργασίες εκτός καταστρώματος αυτοκινητοδρόμου (σε παράπλευρο δίκτυο, τοπικά έργα κλπ) θα ολοκληρώνονται σταδιακά έως την 31-08-2017.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ			ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013		
	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)
Συνολική Δαπάνη (Επιλέξιμη + μη επιλ.)	98.527.470	2.304.680.000	2.403.207.470	875.000.000
Επιλέξιμη Δημ.Δαπάνη	98.350.000	1.164.542.424	1.262.892.424	
Συγχρηματοδοτούμενη Δημ.Δαπάνη (ΣΔΔ)	98.350.000	955.213.489	1.053.563.489	
Κοινοτική Συνδρομή	54.308.870	955.213.489	1.009.522.359	
				3.278.207.470

**Δάνεια ΕΤΕΠ: 312 εκατ.€**

## III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 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*» του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

*«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 και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»*

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
Ε1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	0	120
A1 «Χρονοαπόσταση»	(ώρες)	Αποτελέσματος	1:12	1:00
A2 «Προσπελασιμότητα»	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	91	109
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου» **	(αριθμός θανάτων/100Χ10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,143 0,675*	0,096 0,458*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

*\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.*

#### **IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του**

Ο άξονας Ελευσίνα - Κόρινθος – Πάτρα αποτελεί τμήμα του ΠΑΘΕ και ανήκει στο βασικό (core) Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας. Αποτελεί το νότιο τμήμα του πυρήνα του στρατηγικού οδικού δικτύου της ηπειρωτικής χώρας (τραπεζοειδής πυρήνας με πλευρές την Εγνατία Οδό από Ιωάννινα έως Κλειδί, τον ΠΑΘΕ από Κλειδί-Αθήνα -Ρίο και την Ιόνια Οδό από Αντίρριο έως Ιωάννινα). Το έργο εξυπηρετεί πολλαπλές λειτουργίες, ανάγκες και στόχους, όπως, η διασφάλιση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας, η σύνδεση με άλλους νομούς της ηπειρωτικής Ελλάδας, η εξασφάλιση άμεσης πρόσβασης στο λιμάνι της Πάτρας και, μέσω Ιταλίας, στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, η εξυπηρέτηση των σημαντικών αναγκών μαζικών υπεραστικών μετακινήσεων μεταξύ Αθήνας, Κορίνθου και Πάτρας, η ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της βόρειας Πελοποννήσου και των νότιων Ιόνιων Νησιών και η βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας και των συνθηκών ασφαλείας του άξονα.

#### **V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.**

Αναλυτική αναφορά στα προβλήματα τα σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στον τρόπο αντιμετώπισής τους, γίνεται ανωτέρω στο κεφάλαιο 1.5 στην παράγραφο «Εμπλοκές σε σημαντικά έργα του ΕΠ-ΕΠ», στα κεφάλαια 1.8.1.2 «Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ» και 1.8.1.3 «Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος» καθώς και στο Κεφάλαιο 3.1.5 «Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα 01-Α και μέτρα αντιμετώπισης»

Ειδικότερα σε ότι αφορά στη συγκεκριμένη ΣΠ, κατά την διαδικασία της αναθεώρησης (reset) το 2013, και προκειμένου να εξασφαλισθεί η οικονομική της βιωσιμότητα, αποφασίσθηκε η μείωση του κόστους επένδυσης με τη μετάθεση της κατασκευής μέρους του αρχικού αντικείμενου της Σύμβασης σε μετέπειτα χρόνο. Ήτοι περιορίστηκε το αντικείμενο του παρόντος έργου στην κατασκευή νέων τμημάτων αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα «Κόρινθος-Πάτρα» (μήκους 120 χλμ) ενώ αναβάλλεται για το μέλλον η κατασκευή των τμημάτων «Πάτρα-Πύργος» (μήκους 75χλμ) και «Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα» (μήκους 88,5 χλμ)

#### **4.1.1.2 ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΣ–ΤΡΙΠΟΛΗ –ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΛΑΔΟΣ ΛΕΥΚΤΡΟ -ΣΠΑΡΤΗ**

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 34).

## I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Πρόκειται για έργο «γέφυρα» από το Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ) 2000 – 2006, το οποίο έχει ως αντικείμενο την ολοκλήρωση κατασκευής αυτοκινητοδρόμου στον οδικό άξονα Κόρινθος - Τρίπολη – Καλαμάτα και στον κλάδο Λεύκτρο - Σπάρτη συνολικού μήκους 205 χλμ

Το έργο κατασκευάζεται με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων (Σύμβαση Παραχώρησης).

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

- εργασίες βελτίωσης σε τμήματα του αυτοκινητόδρομου Κόρινθος - Τρίπολη, επί μήκους 82,5 χλμ.,
- την κατασκευή νέων τμημάτων αυτοκινητόδρομου μήκους 54 χλμ. στον άξονα από Τρίπολη μέχρι Καλαμάτα, (ενώ παραλαμβάνει για λειτουργία /εκμετάλλευση και άλλα 22,5 χλμ του άξονα που κατασκευάστηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο)
- την κατασκευή του κλάδου από το Λεύκτρο Αρκαδίας μέχρι την Σπάρτη, νέος αυτοκινητόδρομος μήκους 46 χλμ.

Ο αυτοκινητόδρομος Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα κατασκευάζεται με 2 λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα ενώ το οδικό τμήμα Λεύκτρο - Σπάρτη κατασκευάζεται ως αυτοκινητόδρομος με 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ΛΕΑ μειωμένου πλάτους και ενδιάμεσο στηθαίο ασφαλείας.

Το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται τον Μάρτιο του 2008. Στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 33,34% τού φυσικού αντικείμενου τού έργου. Αντικείμενο του Μεγάλου έργου της Π.Π. 2007 – 2013 είναι η ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών κατασκευής τού αυτοκινητοδρόμου συμπεριλαμβανομένων και των απαιτούμενων εργασιών αποκατάστασης δικτύων ΟΚΩ, αρχαιολογίας, απαλλοτριώσεων, κλπ.

Το έργο ολοκληρώθηκε και δόθηκε σταδιακά σε κυκλοφορία από τον Δεκέμβριο 2012 και έως τον Δεκέμβριο 2016.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ				ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠ.		
	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5)=(3)+(4)
Συνολική Δαπάνη (Επιλέξιμη + μη επιλ.)	58.445.030	933.890.000	992.335.030	599.730.000	1.592.065.030
Επιλέξιμη Δημ.Δαπάνη	57.907.381	396.338.649	454.246.030		
Συγχρηματοδοτούμενη Δημ.Δαπάνη (ΣΔΔ)	57.907.381	296.657.728	354.565.109		
Κοινοτική Συνδρομή	31.976.456	296.657.728	328.634.184		

### III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 1 του Άξονα Προτεραιότητας 07-Z του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 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.

Κατά δεύτερο λόγο το έργο συμβάλλει στην επίτευξη του Ειδικού Στόχου 2 του ίδιου Α.Π. 07-Z που είναι «Κατασκευή / αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου».

Οι δύο Ειδικό Στόχοι του Άξονα Προτεραιότητας 07-Z, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

«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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	0	100
A1 «Χρονοαπόσταση» ** Τρίπολη – Καλαμάτα Λεύκτρο - Σπάρτη	(ώρες)	Αποτελέσματος	1:08 1:07	0:38 0:23
A2 «Προσπελασιμότητα» Τρίπολη – Καλαμάτα Λεύκτρο - Σπάρτη	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	50 36	89 105
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου» **	(αριθμός θανάτων/100X10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,245 0,673*	0,133 0,489*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο άξονας στο σύνολό του είναι ενταγμένος στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (TEN). Το έργο, αποσκοπεί στη διασύνδεση της κεντρικής και νότιας Πελοποννήσου με τη Δυτική Ελλάδα μέσω της Ολυμπίας Οδού και της Ιονίας οδού, την υπόλοιπη χώρα μέσω του ΔΟΔ, την Ιταλία (μέσω λιμένα Πάτρας) . Ο νέος κλειστός αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συνολικού μήκους 205 χιλιομέτρων, θα θέσει σε νέα τροχιά ανάπτυξης τους Νομούς Αργολίδος, Κορινθίας, Αρκαδίας, Λακωνίας και Μεσσηνίας, καθώς μειώνει αποτελεσματικά τους χρόνους μετακίνησης και μεταφοράς, διευκολύνει τις συνθήκες κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων συμβάλλει

καθοριστικά στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και γενικά ενισχύει την Περιφερειακή Ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες χωροθετείται.

#### **V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.**

Αναλυτική αναφορά στα προβλήματα τα σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στον τρόπο αντιμετώπισής τους, γίνεται ανωτέρω στο κεφάλαιο 1.5 στην παράγραφο «Εμπλοκές σε σημαντικά έργα του ΕΠ-ΕΠ», στα κεφάλαια 1.8.1.2 «Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ» και 1.8.1.3 «Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος» καθώς και στο Κεφάλαιο 3.7.5 «Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα 07-Z και μέτρα αντιμετώπισης»

Σημειώνεται ότι κατά την έναρξη της μεγάλης κρίσης (2011-2013) οι εργασίες στο έργο αυτό ήταν ήδη πολύ προχωρημένες και ως εκ τούτου δεν υπήρξε στην φάση εκείνη ανάγκη αναδιάρθρωσης της συγκεκριμένης ΣΠ.

Ωστόσο τα προβλήματα της περιόδου 2015 (capital controls), οδήγησαν στην ανάγκη αναθεώρησης και αυτής της ΣΠ. Η αναθεώρηση αυτή αφορά αποκλειστικά την περίοδο Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης (Τ2) της ΣΠ και δεν επηρεάζει την περίοδο Μελετών-Κατασκευών (Τ1) η οποία και αποτελεί το αντικείμενο του παρόντος Μεγάλου Έργου.

#### **4.1.1.3 ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε65): ΤΜΗΜΑ «ΞΥΝΙΑΔΑ - ΤΡΙΚΑΛΑ»**

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 35).

Το συγκεκριμένο Μεγάλο Έργο αποτελείται από δύο διακριτές πράξεις / δύο mis στο ΟΠΣ :

- mis 296564 με τίτλο «Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα Ξυνιάδα - Τρίκαλα» (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής)
- mis 464795 με τίτλο «Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα Ξυνιάδα - Τρίκαλα» (πράξη/ΤΔΠ Κρατικής Ενίσχυσης ) - Βλ. σχετική αναφορά ανωτέρω στο Κεφάλαιο 1.1.1.1. Τύπος χρηματοδοτούμενων δράσεων(σελ20).

#### **I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Πρόκειται για έργο «γέφυρα» από το Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ) 2000 – 2006, το οποίο έχει ως αντικείμενο την ολοκλήρωση του μεσαίου τμήματος «Ξυνιάδα- Τρίκαλα» του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)

Το έργο κατασκευάζεται με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων (Σύμβαση Παραχώρησης).

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

- την πλήρη κατασκευή τμήματος νέου αυτοκινητόδρομου από Α/Κ Ξυνιάδας έως Α/Κ Τρικάλων, μήκους 78,5 χλμ. Ο αυτοκινητόδρομος κατασκευάζεται με 2 λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα.
- την κατασκευή σταθμών διοδίων καθώς και την εγκατάσταση συστημάτων επικοινωνίας στο τμήμα «Σκάρφεια – Ράχες» του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, μήκους 57χλμ το οποίο κατασκευάστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο και δίνεται στην Σύμβαση Παραχώρησης για λειτουργία και εκμετάλλευση.

Το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται τον Μάρτιο του 2008. Στα πλαίσια του Γ΄ ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 8% τού φυσικού αντικειμένου που αφορούσε κυρίως σε μελέτες και τοπογραφικές εργασίες, χωματουργικές εργασίες, εργασίες κατασκευής μικρών τεχνικών κλπ. Αντικείμενο του Μεγάλου έργου της Π.Π. 2007 – 2013 είναι η ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών για την ολοκλήρωση του προαναφερθέντος φυσικού αντικειμένου συμπεριλαμβανομένων και των απαιτούμενων εργασιών αποκατάστασης δικτύων ΟΚΩ, αρχαιολογίας, απαλλοτριώσεων, κλπ.

Όπως προκύπτει από τα σχετικά έγγραφα του Δικαιούχου και του Ανεξαρτήτου Μηχανικού της ΣΠ, στις 31-03-2017 θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες κατασκευής στο βόρειο άκρο του έργου σε μήκος 66,5 χλμ. Εξ αυτών θα έχουν αποδοθεί στην κυκλοφορία τα 51 χλμ δηλαδή το τμήμα από Τρίκαλα (χθ 111+000) έως την σύνδεση με το τοπικό δίκτυο στη χθ 60+000. Το σύνολο των 78,5 χλμ του τμήματος «Ξυνιάδα-Τρίκαλα» αναμένεται ότι θα έχει δοθεί σε λειτουργία την 30-06-2017.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ				ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠ.		
	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5)=(3)+(4)
Συνολική Δαπάνη (Επιλέξιμη + μη επιλ.)	84.656.563	1.087.580.000	1.172.236.563	459.140.000	1.631.376.563
Επιλέξιμη Δημ.Δαπάνη	82.885.002	612.076.329	694.961.331		
Συγχρηματοδοτούμενη Δημ.Δαπάνη (ΣΔΔ)	82.885.002	564.721.019	647.606.021		
Κοινοτική Συνδρομή	45.769.098	564.721.019	610.490.117		

**Δάνεια ΕΤΕπ: 38 εκατ.€**

## III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει στον ειδικό στόχο 1 του Άξονα 07-Z του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας:

Ειδικός Στόχος 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.

Ο ειδικός στόχος 1 του Άξονα Προτεραιότητας 07-Z είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» ο οποίος είναι: «*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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.*»

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος στο τμήμα Λαμία – Τρίκαλα ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	0	78,5
A1 «Χρονοαπόσταση»	(ώρες)	Αποτελέσματος	1:55	1:16
A2 «Προσπελασιμότητα»	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	46	70
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου» **	(αριθμός θανάτων/100Χ10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,206 0,673*	0,155 0,489*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο άξονας στο σύνολό του είναι ενταγμένος στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (TEN) της χώρας. Με το έργο επιτυγχάνεται η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης, της εσωτερικής συνεκτικότητας αλλά και της διαπεριφερειακής συνεργασίας των επηρεαζόμενων Περιφερειών Στερεάς Ελλάδος και Θεσσαλίας. Παράλληλα, επιτυγχάνεται η ενίσχυση της προσπελασιμότητας, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και γενικότερα η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.

Αναλυτική αναφορά στα προβλήματα τα σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στον τρόπο αντιμετώπισής τους, γίνεται ανωτέρω στο κεφάλαιο 1.5 στην παράγραφο «Εμπλοκές σε σημαντικά έργα του ΕΠ-ΕΠ», στα κεφάλαια 1.8.1.2 «Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ» και 1.8.1.3 «Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος» καθώς και Κεφάλαιο 3.7.5 «Σημαντικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα 07-Z και μέτρα αντιμετώπισης»

Ειδικότερα σε ότι αφορά στη συγκεκριμένη ΣΠ, κατά την διαδικασία της αναθεώρησης (reset) το 2013, και προκειμένου να εξασφαλισθεί η οικονομική της βιωσιμότητα, αποφασίσθηκε η μείωση του κόστους επένδυσης με τη μετάθεση της κατασκευής μέρους του αρχικού αντικειμένου της Σύμβασης σε μετέπειτα χρόνο. Ήτοι περιορίστηκε το αντικείμενο του έργου στην ΠΠ 2007-2013 στην κατασκευή του τμήματος «Ξυνιάδα-Τρίκαλα» (78,5 χλμ) ενώ αναβάλλεται για το μέλλον η κατασκευή



των υπολοίπων τμημάτων του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65). Πρόκειται για τα δύο τμήματα «Λαμία-Ξυνιάδα» (νότιο τμήμα μήκους 32,5 χλμ) και «Τρίκαλα-Εγνατία» (βόρειο τμήμα μήκους 63 χλμ)

#### **4.1.1.4 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ «ΜΕΛΕΤΗ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ –ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΜΑΛΙΑΚΟΣ - ΚΛΕΙΔΙ»»**

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 37).

Το συγκεκριμένο Μεγάλο Έργο αποτελείται από δύο διακριτές πράξεις / δύο mis στο ΟΠΣ :

- mis 371534 με τίτλο «Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου: Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία –Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός - Κλειδί»» (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής)
- mis 464796 με τίτλο «Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση –Λειτουργία –Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητόδρομος Μαλιακός – Κλειδί»» (πράξη/ΤΔΠ Κρατικής Ενίσχυσης ) - Βλ. σχετική αναφορά ανωτέρω στο Κεφάλαιο 1.1.1.1. Τύπος χρηματοδοτούμενων δράσεων (σελ.20).

#### **I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Πρόκειται για έργο «γέφυρα» από το Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ) 2000 – 2006, το οποίο έχει ως αντικείμενο την κατασκευή νέων τμημάτων αυτοκινητόδρομου και εργασιών βελτίωσης σε υφιστάμενα τμήματα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ στο τμήμα Μαλιακός – Κλειδί, μήκους 230 χλμ.

Το έργο κατασκευάζεται με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων (Σύμβαση Παραχώρησης).

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή νέων τμημάτων αυτοκινητόδρομου, μήκους περίπου 25 χιλιομέτρων στα τμήματα:
  - ο Ευαγγελισμός – Ραψάνη (Τέμπη) με τετράιχνη διατομή 2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) και
  - ο Πλαταμώνας – Σκοτίνα με τετράιχνη διατομή ως ανωτέρω προσαρμοζόμενη σε εξάιχνη ώστε να επιτευχθεί η σύνδεσή του με την εξάιχνη διατομή του υφιστάμενου τμήματος Σκοτίνα –Κλειδί.

Στα 26 χλμ νέου αυτοκινητόδρομου περιλαμβάνεται η κατασκευή τριών δίδυμων σιράγγων συνολικού μήκους 11χλμ (δύο σήραγγες στην παράκαμψη Τεμπών και μία στην παράκαμψη Πλαταμώνας)

- Εργασίες βελτίωσης / λειτουργικής αναβάθμισης των 205χλμ υφισταμένων τμημάτων του ΠΑΘΕ στο τμήμα Μαλιακός – Κλειδί

Το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται τον Μάρτιο του 2008. Στα πλαίσια του Γ΄ ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 35% τού φυσικού αντικείμενου τού έργου. Αντικείμενο του Μεγάλου έργου της Π.Π. 2007 – 2013 είναι η ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών για την ολοκλήρωση του προαναφερθέντος φυσικού αντικείμενου, συμπεριλαμβανο-μένων και των απαιτούμενων εργασιών αποκατάστασης δικτύων ΟΚΩ, αρχαιολογίας, απαλλοτριώσεων, κλπ.

Όπως προκύπτει από τα σχετικά έγγραφα του Δικαιούχου και του Ανεξαρτήτου Μηχανικού της ΣΠ, η κατασκευή του νέου τμήματος Ευαγγελισμός-Σκοτίνα του αυτοκινητόδρομου, ολοκληρώθηκε στις 28-02-2017 με την εξαίρεση μικρής έκτασης εργασιών εκτός του κυρίου σώματος της οδού, που δεν επηρεάζουν το επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών. Το τμήμα θα δοθεί σε κυκλοφορία στις 31-3-2017.

Η ημερομηνία για την πλήρη ολοκλήρωση των εργασιών της περιόδου Μελετών-Κατασκευών Τ1 της ΣΠ είναι η 31-08-2017. Στο διάστημα μέχρι την 31-08-2017 θα πραγματοποιηθούν και οι εργασίες αναβάθμισης της παλαιάς Εθνικής Οδού στο τμήμα Ευαγγελισμός -Σκωτίνα (διέλευση κοιλάδας Τεμπών) η λειτουργία της οποίας αποτελεί επίσης μέρος της ΣΠ.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ				ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠ.		
	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5)=(3)+(4)
Συνολική Δαπάνη (Επιλέξιμη + μη επιλ.)	329.048.545	1.208.330.000	1.537.378.545	517.430.000	2.054.808.545
Επιλέξιμη Δημ.Δαπάνη	324.674.589	905.971.760	1.230.646.349		
Συγχρηματοδοτούμενη Δημ.Δαπάνη (ΣΔΔ)	324.674.589	743.348.617	1.068.023.206		
Κοινοτική Συνδρομή	179.285.308	743.348.617	922.633.925		

**Δάνεια ΕΤΕπ: 265 εκατ.€**

## III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει στον ειδικό στόχο 1 του Άξονα 07-Z του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας:

Ειδικός Στόχος 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.

Ο ειδικός στόχος 1 του Άξονα Προτεραιότητας 07-Z είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» ο οποίος είναι: «*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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος στο τμήμα Λάρισα – Κατερίνη ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	0	24,7
A1 «Χρονοαπόσταση» **	(ώρες)	Αποτελέσματος	1:25	1:21
A2 «Προσπελασιμότητα»	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	49	52
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου»	(αριθμός θανάτων/100X10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,125 0,673*	0,117 0,489*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Το τμήμα Μαλιακός – Κλειδί είναι το βόρειο τμήμα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ. Ανήκει στο βασικό (core) Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας. Αποτελεί τη βορειο-ανατολική πλευρά του πυρήνα του στρατηγικού οδικού δικτύου της ηπειρωτικής χώρας (τραπεζοειδές). Με την ολοκλήρωση του έργου θα ολοκληρωθεί λειτουργικά το μεγαλύτερο τμήμα του ΠΑΘΕ και θα εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ασφαλής διέλευση της κοιλάδας των Τεμπών. Γενικότερα με την ολοκλήρωση/αναβάθμιση του ΠΑΘΕ εξασφαλίζεται η λειτουργική διασύνδεση των βασικών μεταφορικών υποδομών της χώρας και των δύο μεγαλύτερων αστικών κέντρων και πόλων ανάπτυξης (Αθήνας και Θεσσαλονίκης). Παράλληλα, επιτυγχάνεται η ενίσχυση της προσπελασιμότητας, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και γενικότερα η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή τους.

Αναλυτική αναφορά στα προβλήματα τα σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στον τρόπο αντιμετώπισής τους, γίνεται ανωτέρω στο κεφάλαιο 1.5 στην παράγραφο «Εμπλοκές σε σημαντικά έργα του ΕΠ-ΕΠ», στα κεφάλαια 1.8.1.2 «Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ» και 1.8.1.3 «Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος» καθώς και στο Κεφάλαιο 3.7.5 «Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα 07-Z και μέτρα αντιμετώπισης»

#### **4.1.1.5 ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ "ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΑΝΤΙΡΡΙΟ ΜΕΧΡΙ ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΠΑΘΕ ΑΘΗΝΑ (Α/Κ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ) - ΜΑΛΙΑΚΟΣ (ΣΚΑΡΦΕΙΑ) ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΟΥ ΠΑΘΕ ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ - ΧΑΛΚΙΔΑ"**

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 36).

Το συγκεκριμένο Μεγάλο Έργο αποτελείται από δύο διακριτές πράξεις / δύο mis στο ΟΠΣ :

- mis 464669 με τίτλο «Αποπεράτωση οδικών υποδομών αυτοκινητόδρομου "ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα" » (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής)
- mis 464797 με τίτλο «Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητόδρομου "Ιόνια Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης)- Μαλιακός (Σκάρφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα"»» (πράξη/ΤΔΠ Κρατικής Ενίσχυσης ) - Βλ. σχετική αναφορά ανωτέρω στο Κεφάλαιο 1.1.1.1. Τύπος χρηματοδοτούμενων δράσεων

#### **I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Πρόκειται για έργο «γέφυρα» από το Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) 2000 – 2006, το οποίο έχει ως αντικείμενο την κατασκευή τμημάτων του νέου αυτοκινητόδρομου «ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ» μήκους 196 χλμ καθώς και την λειτουργική αναβάθμιση υφιστάμενων τμημάτων του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, συνολικού μήκους 183 χλμ, στο τμήμα από Α/Κ Μεταμόρφωσης έως Σκάρφεια και στον κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι- Χαλκίδα.

Το έργο κατασκευάζεται με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων (Σύμβαση Παραχώρησης).

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή νέων τμημάτων μήκους 159 χλμ του αυτοκινητόδρομου ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ από Αντίρριο έως Ιωάννινα (δεν περιλαμβάνονται οι παρακάμψεις Αγρινίου και Άρτας μήκους 37 χλμ οι οποίες κατασκευάστηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο). Ο αυτοκινητόδρομος κατασκευάζεται με 2 λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα.
- Την λειτουργική αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ σε μήκος περίπου 172χλμ, από Α/Κ Μεταμόρφωσης (Αθήνα) έως Σκάρφεια (Μαλιακός)
- Τον κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι –Χαλκίδα, μήκους 11 χλμ.

Το έργο κατασκευάζεται με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων (Σύμβαση Παραχώρησης).

Το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται τον Μάρτιο του 2008. Στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 35% τού φυσικού αντικειμένου τού έργου.

Αντικείμενο του Μεγάλου Έργου της Π.Π. 2007 – 2013 είναι η ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών για την ολοκλήρωση του προαναφερθέντος φυσικού αντικείμενου.

Όπως προκύπτει από τα σχετικά έγγραφα του Δικαιούχου και του Ανεξαρτήτου Μηχανικού της ΣΠ, στις 31/03/2017 θα έχουν αποδοθεί σε λειτουργική κυκλοφορία/χρήση 144χλμ από τα 196χλμ του αυτοκινητόδρομου της ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ, ενώ αναμένεται να δοθούν σε λειτουργική χρήση έως την 31-5-2017 και τα πρώτα 10χλμ του άξονα, στα οποία εκκρεμεί η αδειοδότηση των σηράγγων Κλόκοβας και Μακύνειας. Επίσης έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή και επιπλέον τμημάτων συνολικού μήκους περίπου 30 χλμ τα οποία επειδή δεν έχουν συνέχεια δεν μπορούν να συνδεθούν και να δοθούν σε κυκλοφορία. Τέλος εργασίες κατασκευής συνεχίζονται σε ενδιάμεσα τμήματα συνολικού μήκους 12 χλμ.

Το σύνολο των 196 χλμ της ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ αναμένεται ότι θα έχει δοθεί σε λειτουργία στις 30-08-2017.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ				ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠ.		
	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5)=(3)+(4)
Συνολική Δαπάνη (Επιλέξιμη + μη επιλ.)	155.137.958	1.721.960.000	1.877.097.958	405.100.000	2.282.197.958
Επιλέξιμη Δημ.Δαπάνη	153.156.459	1.015.451.263	1.168.607.722		
Συγχρηματοδοτούμενη Δημ.Δαπάνη (ΣΔΔ)	153.156.459	677.815.926	830.972.385		
Κοινοτική Συνδρομή	84.572.997	677.815.926	762.388.922		

**Δάνεια ΕΤΕπ: 35 εκατ.€**

## III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 1 του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 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.

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

*«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 και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»*

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	0	158,9
A1 «Χρονοαπόσταση» Αντίρριο - Αγρίνιο Αγρίνιο – Άρτα Άρτα – Ιωάννινα	(ώρες)	Αποτελέσματος	1:11 1:25 1:15	0:31 0:38 0:29
A2 «Προσπελασιμότητα» Αντίρριο - Αγρίνιο Αγρίνιο – Άρτα Άρτα – Ιωάννινα	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	85 110 111	37 50 43
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου» **	(αριθμός θανάτων/100X10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,324 0,675*	0,184 0,458*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Τα τμήματα του έργου στο σύνολό τους ανήκουν στο βασικό (core) Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας. Αποτελούν τμήματα του πυρήνα του στρατηγικού οδικού δικτύου της χώρας (δυτική πλευρά και νοτιο-ανατολική πλευρά του τραπεζοειδούς). Με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού επιτυγχάνεται η σύνδεση των περιφερειών Δυτικής Ελλάδας, των Ιόνιων νησιών και της Ηπείρου με την υπόλοιπη χώρα και με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Το έργο συμβάλει στη βελτίωση της προσπελασιμότητας, την αύξηση της οδικής ασφάλειας και την άρση της απομόνωσης τους. Επιπλέον, μέσω της ολοκλήρωσης του έργου επιτυγχάνεται η σύνδεση των δύο δυτικών πυλών της Ελλάδας, δηλαδή των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας με αυτοκινητόδρομο, όπως και η σύνδεση του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού στα δυτικά τμήματα τους με έναν αυτοκινητόδρομο διεθνών προδιαγραφών, για την αύξηση των εξαγωγικών δραστηριοτήτων του συνόλου της χώρας και των τουριστικών δραστηριοτήτων της περιοχής.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.

Αναλυτική αναφορά στα προβλήματα τα σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στον τρόπο αντιμετώπισής τους, γίνεται ανωτέρω στο κεφάλαιο 1.5 στην παράγραφο «Εμπλοκές σε σημαντικά έργα του ΕΠ-ΕΠ», στα κεφάλαια 1.8.1.2 «Περιγραφή σημαντικών προβλημάτων που αντιμετώπισε το ΕΠ-ΕΠ» και 1.8.1.3 «Μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση του Προγράμματος» καθώς και στο Κεφάλαιο 3.1.5 «Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του Άξονα 01-A και μέτρα αντιμετώπισης»

#### 4.1.1.6 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΘΕΤΟΥ ΆΞΟΝΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ: ΚΟΜΟΤΗΝΗ – ΝΥΜΦΑΙΑ – ΕΛΛΗΝΟΒΟΥΛΓΑΡΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ (ΚΩΔ. ΕΟΑΕ 75.0)

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 50).

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Πρόκειται για έργο «Γέφυρα» από το Γ' ΚΠΣ (ΕΠ-ΟΑΛΑΑ) 2000 – 2006, που ολοκληρώνει την κατασκευή του κάθετου άξονα της Εγνατίας οδού «Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα».

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει την κατασκευή του άξονα Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, μήκους 22,5 χλμ. (νέα χάραξη), από τον κόμβο σύνδεσης με την παλαιά Ε.Ο Κομοτηνής Αλεξανδρούπολης μέχρι τα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, δίκυρης διατομής με 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση.

Στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ (ΕΠ/ΟΑΛΑΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 12% του φυσικού αντικείμενου του έργου. Στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 2007-2013 (ΕΠ/ΕΠ), το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει όλες τις υπολειπόμενες εργασίες κατασκευής για την ολοκλήρωση του άξονα Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, καθώς και τις απαιτούμενες εργασίες αποκατάστασης δικτύων ΟΚΩ, δαπάνες απαλλοτριώσεων και διαχείρισης και επίβλεψης του έργου.

##### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	9.771.521	97.046.613	106.818.134
Επιλέξιμη δαπάνη	9.648.057	67.371.133	77.019.190
Συγχρηματοδοτούμενη	9.648.057	58.247.148	68.018.669
Κοινοτική συνδρομή	7.236.043	58.247.148	65.483.191

##### III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 2 του Άξονα Προτεραιότητας 01-A του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 2: «Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.»

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 01-A, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

«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 και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος στο τμήμα Κομοτηνή – Νυμφαία ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	~4,3	22,5
A1 «Χρονοαπόσταση» **	(ώρες)	Αποτελέσματος	0:31	0:14
A2 «Προσπελασιμότητα»	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	31	71
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου»	(αριθμός θανάτων/100Χ10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,048 0,675*	0,029 0,458*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο Κάθετος Άξονας ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και είναι ένας νέος οδικός άξονας (νέα χάραξη) που συνδέει την Εγνατία Οδό με τα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα χωρίς σήμερα να υφίσταται οποιασδήποτε μορφής παρόμοια οδική ή άλλου είδους σύνδεση. Πρόκειται για σημαντική διασυνοριακή σύνδεση, μέρος διακρατικής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας. Η ολοκλήρωση της κατασκευής του άξονα συμβάλλει στην αύξηση της προσπελασιμότητας των απομακρυσμένων περιοχών που διατρέχει και εξασφαλίζει τη σύνδεση με το βασικό οδικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας αλλά και με αυτό των γειτονικών Βαλκανικών χωρών, ενισχύοντας την εθνική αναπτυξιακή στρατηγική στον τομέα των μεταφορών.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και ολοκληρώθηκε στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013. Το έργο έχει αποδοθεί σε χρήση σε όλο το μήκος του.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή τους.

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης εργολαβιών και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών.

Καθυστερήσεις λόγω προσαρμογής είτε στις αλλαγές του πλαισίου υλοποίησης Δημόσιων Έργων, είτε στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, ή/και στο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.

##### 4.1.1.7 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΛΑΧΑΝΑΣ - Α/Κ ΧΡΙΣΤΟΥ & ΚΑΤΩ ΑΜΠΕΛΑ - Α/Κ ΠΕΤΡΙΤΣΙΟΥ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ: «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΔΕΡΒΕΝΙ) - ΣΕΡΡΕΣ – ΠΡΟΜΑΧΩΝ»

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 61).



**I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Στο έργο περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση των τμημάτων Α/Κ Λαχανά-Ριζιανά-Στρυμονικό, Στρυμονικό-Α/Κ Λευκώνα-Α/Κ Χριστού και Κάτω Αμπέλα-Α/Κ Πετριτσίου του Κάθετου Άξονα της Εγνατίας οδού «Θεσσαλονίκη (Δερβένι)-Σέρρες-Προμαχώνας» η κατασκευή των οποίων ξεκίνησε στο Γ' ΚΠΣ (ΕΠ/ΟΑΛΛΑ). Συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται:

- Το τμήμα Λαχανάς-Ριζιανά-Στρυμονικό μήκους 12,6χλμ, που περιλαμβάνει την κατασκευή β' κλάδου στο τμήμα Λαχανά-Ριζιανά, μήκους 5,6 χλμ., την αποκατάσταση-ενίσχυση ευστάθειας υφισταμένων ορυγμάτων, ασφατικές εργασίες και αντικατάσταση μεταλλικού στηθαίου στο ήδη κατασκευασμένο τμήμα, μήκους 7 χλμ. β.
- Το τμήμα Στρυμονικό-Α/Κ Λευκώνα-Α/Κ Χριστού μήκους 22χλμ., που περιλαμβάνει τη διαπλάτυνση της υφιστάμενης Ε.Ο. και μετατροπή της σε αυτ/μο τετράιχνης διατομής σε μήκος 14 χλμ. περίπου και την κατασκευή σε νέα χάραξη σε μήκος 8 χλμ. γ.
- Το τμήμα Κάτω Αμπέλα-Α/Κ Πετριτσίου μήκους 9,5 χλμ., που περιλαμβάνει την κατασκευή νέας χάραξης σε όλο το μήκος.

Στα πλαίσια του ΕΠ-ΕΠ περιλαμβάνονται όλες οι υπολειπόμενες εργασίες κατασκευής για την ολοκλήρωση των παραπάνω τμημάτων. Επίσης στο έργο περιλαμβάνεται η κατασκευή τεσσάρων Χώρων Στάθμευσης - Αναψυχής και η κατασκευή σταθμού διοδίων κατά μήκος του Κάθετου Άξονα καθώς και οι απαραίτητες δαπάνες απαλλοτριώσεων, ΟΚΩ, αρχαιολογίας και διαχείρισης επίβλεψης.

**II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου**

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	60.627.519	254.442.541	315.070.060
Επιλέξιμη δαπάνη	52.136.876	145.416.672	197.553.548
Συγχρηματοδοτούμενη	52.136.876	87.884.136	140.021.011
Κοινοτική συνδρομή	32.757.599	87.884.136	120.641.735

**III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα**

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 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*» του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

*«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 και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»*

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	12,80	37,10
A1 «Χρονοαπόσταση» **	(ώρες)	Αποτελέσματος	1:07	0:58
A2 «Προσπελασιμότητα» **	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	74	87
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου»	(αριθμός θανάτων/100Χ10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,070 0,675*	0,066 0,458*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο Κάθετος Άξονας παρέχει την κύρια σύνδεση της χώρας μέσω του Συνοριακού Σταθμού Προμαχώνα κατ' αρχήν με την Βουλγαρία, στη συνέχεια δε με την Ρουμανία και τις λοιπές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Priority Project 7: Ηγουμενίτσα / Πάτρα – Αθήνα – Σόφια - Βουδαπέστη). Επιπλέον, με την αναθεώρηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) το 2009-2010, ο Κάθετος Άξονας ανήκει στο Βασικό Οδικό Δίκτυο της Ελλάδας ώστε να εξασφαλίζει σύνδεση της Εγνατίας Οδού με τα ΔΕΔ-Μ της Ένωσης μέσω του Συνοριακού Σταθμού Προμαχώνα, που αποτελεί τον πρωτεύοντα κόμβο διεπαφής του ελληνικού με το βουλγαρικό τμήμα των ΔΕΔ-Μ. Συνεπώς, η ολοκλήρωση του Άξονα από Θεσσαλονίκη έως Προμαχώνα αποτελεί έργο προτεραιότητας τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Με την ολοκλήρωση του έργου επιτυγχάνεται πρωτίστως η σύνδεση της Εγνατίας Οδού με τον συνοριακό σταθμό Προμαχώνα (την κυριότερη πύλη εισόδου της χώρας από την Βουλγαρία), που συμβάλλει στη βελτίωση της εξυπηρέτησης της διεθνούς ροής κυκλοφορίας από και προς την Ελλάδα και στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπρόσθετα, επιτυγχάνεται η περεταίρω ολοκλήρωση του κυκλοφοριακού συστήματος της Εγνατίας Οδού και η σύνδεσή του με αστικούς και συγκοινωνιακούς κόμβους της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής επιρροής της και παράλληλα η βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της οδού, του επιπέδου εξυπηρέτησης (μείωση χρονοαποστάσεων) και της οδικής ασφάλειας.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και ολοκληρώθηκε στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013. Το έργο έχει αποδοθεί σε χρήση σε όλο το μήκος του.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διαλύσεων εργολαβιών σε δύο από τις τρεις αρχικά προβλεπόμενες συμβάσεις κατασκευής και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν.

#### 4.1.1.8 ΚΑΘΕΤΟΣ ΆΞΟΝΑΣ 50 ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΟΖΑΝΗ - ΦΛΩΡΙΝΑ - ΝΙΚΗ, ΤΜΗΜΑ : ΦΛΩΡΙΝΑ-ΝΙΚΗ (50.3)

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 63).

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Αντικείμενο του έργου είναι η κατασκευή του βόρειου τμήματος «Φλώρινα – Νίκη» μήκους 14,5χλμ. περίπου, του κάθετου οδικού άξονα «Κοζάνη - Φλώρινα - Νίκη» ο οποίος συνδέει την Εγνατία Οδό με το Συνοριακό σταθμό Νίκης στα σύνορα με την ΠΓΔΜ.

Το έργο περιλαμβάνει την πλήρη κατασκευή της κεντρικής αρτηρίας, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και διαχωριστικό, ενώ προβλέπεται η κατασκευή δύο ανισόπεδων κόμβων (Φλώρινας και Κάτω Κλεινών), ενός ισόπεδου κόμβου (Νίκης), η κατασκευή παράπλευρου οδικού δικτύου εκατέρωθεν της αρτηρίας και η αποκατάσταση του δικτύου τοπικών οδών (κάθετες οδοί κ.τ.λ.).

##### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	-	70.112.180	70.112.180
Επιλέξιμη δαπάνη	-	51.551.287	51.551.287
Συγχρηματοδοτούμενη	-	45.024.044	45.024.044
Κοινοτική συνδρομή	-	45.024.044	45.024.044

##### III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 2 του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 2: «Η περαιτέρω ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των τροφοδοτικών αξόνων τους.»

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

*«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 και Περιφερειακού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»*

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος στο τμήμα Φλώρινα – Σύνορα ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	0	14,5
A1 «Χρονοαπόσταση» **	(ώρες)	Αποτελέσματος	0:14	0:10
A2 «Προσπελασιμότητα»	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	58	79
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού	(αριθμός	Αποτελέσματος	0,029	0,015

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
Δικτύου»	θανάτων/100Χ10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)		0,675*	0,458*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο Κάθετος Άξονας «Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη» ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και αποτελεί βασική σύνδεση του οδικού δικτύου της χώρας μας με τη ΠΓΔΜ. Η ολοκλήρωση του άξονα αποτελεί έργο προτεραιότητας τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η σύνδεση της Εγνατίας Οδού με τον συνοριακό σταθμό Νίκη, 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.

Το έργο εκτελείται ως Δημόσιο Έργο στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013. Το έργο έχει αποδοθεί σε χρήση σε όλο το μήκος του.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή τους.

Το έργο ολοκληρώθηκε χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.

#### 4.1.1.9 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 69).

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Πρόκειται για έργο «Γέφυρα» που ολοκληρώνει την κατασκευή και βελτίωση οδικών τμημάτων στο Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης ( Χανιά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο - Σητεία).

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

- την βελτίωση της οδού Καστέλλι – Κολυμπάρι - Γαλατάς, μήκους περίπου 30 χλμ.
- την κατασκευή του 2ου κλάδου στη παράκαμψη Χανίων, μήκους περίπου 4,5 χλμ.
- την κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου Σούδας στο νομό Χανίων
- την βελτίωση της παράκαμψης Ρεθύμνου
- την κατασκευή του κόμβου Αμαρίου στο Ρέθυμνο

- την κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου Παπαναστασίου στο Ηράκλειο
- την κατασκευή του νέου οδικού τμήματος από τα Μάλλια έως τα όρια των νομών Ηρακλείου - Λασιθίου, επί μήκους περίπου 5,5 χλμ.
- και την κατασκευή νέων τμημάτων στο νομό Λασιθίου επί μήκους περίπου 12 χλμ., από Αγ. Νικόλαο μέχρι Καλό Χωριό και από Αυχένα Αγκαθιάς μέχρι το Χαμέζι της Σητείας.

Το έργο κατασκευάζεται με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης, με εξαίρεση της παρακάμψης των μεγάλων πόλεων που κατασκευάζονται με 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης.

Στα πλαίσια του Γ΄ ΚΠΣ (ΕΠ.ΟΑΛΑΑΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 51% του έργου. Στα πλαίσια της ΕΣΠΑ Προγραμματικής περιόδου (ΕΠ.ΕΠ), το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει όλες τις υπολειπόμενες εργασίες κατασκευής για την ολοκλήρωση των παραπάνω περιγραφόμενων τμημάτων, καθώς και τις απαιτούμενες εργασίες αποκατάστασης δικτύων ΟΚΩ, δαπάνες απαλλοτριώσεων, αρχαιολογικές εργασίες κ.λπ.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	108.104.299	89.180.709	197.285.008
Επιλέξιμη δαπάνη	76.289.905	64.936.906	141.226.811
Συγχρηματοδοτούμενη	76.289.905	62.479.550	138.769.456
Κοινοτική συνδρομή	53.021.484	62.479.550	115.501.034

## III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει στον ειδικό στόχο 1 του Άξονα 07-Z του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας:

Ειδικός Στόχος 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.

Ο ειδικός στόχος 1 του Άξονα Προτεραιότητας 07-Z είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

*«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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»*

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος στο τμήμα Ηράκλειο - Σητεία ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
Ε1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	20,7	31,7

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
A1 «Χρονοαπόσταση» **	(ώρες)	Αποτελέσματος	2:11	2:08
A2 «Προσπελασιμότητα» **	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	40	41
A5 «Επικινδυνότητα Οδικού Δικτύου» **	(αριθμός θανάτων/100X10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,018 0,673*	0,015 0,489*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και αποτελεί έργο προτεραιότητας τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο ΒΟΑΚ εξυπηρετεί τις περιφερειακές ενότητες της Κρήτης και συνδέει το ευρύτερο οδικό δίκτυο της Κρήτης με τα λοιπά δίκτυα ΔΕΔ-Μ, παρέχοντας τη δυνατότητα σύνδεσης του νησιού με τη λοιπή ηπειρωτική χώρα, την Ευρώπη και τις παρακείμενες περιοχές της Μεσογείου. Με την ολοκλήρωση των τμημάτων του έργου, προωθείται περαιτέρω η αναβάθμιση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου, καθώς και η αύξηση της οδικής ασφάλειας.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και ολοκληρώθηκε στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013. Έχουν αποδοθεί σε χρήση όλα τα τμήματα του έργου.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης εργολαβιών και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν.

Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου, λόγω των περιορισμών στο χρηματοπιστωτικό σύστημα που επεβλήθησαν κατά το έτος 2015.

#### 4.1.1.10 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 70).

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Πρόκειται για έργο «Γέφυρα» που ολοκληρώνει την κατασκευή των συνδέσεων της περιφερειακής οδού Πατρών (κόμβοι Κ4, Κ5) με την πόλη και το νέο Λιμάνι της Πάτρας.

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει :

- Την κατασκευή της αρτηρίας από την περιφερειακή οδό Πατρών (από τον κόμβο Κ4) έως την πόλη, μήκους 5 χλμ. περίπου (νέα χάραξη) που θα προκύψει από την κάλυψη του χειμάρρου Διακονιάρη, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα.
- Την κατασκευή της αρτηρίας από την περιφερειακή οδό Πατρών (από τον κόμβο Κ5) έως την παραλιακή λεωφόρο εμπρός από το νέο Λιμάνι της Πάτρας, μήκους 4 χλμ. περίπου (νέα χάραξη), της οποίας κάθε κλάδος αποτελείται από 2 λωρίδες κυκλοφορίας και βρίσκεται εκατέρωθεν του ποταμού Γλαύκου. Κατασκευάζεται επίσης ανισόπεδος κόμβος για την σύνδεση της Παραγλαύκιας αρτηρίας με το Λιμάνι.

Στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ (ΕΠ/ΟΑΛΑΑΑ) υλοποιήθηκε περίπου το 46% του έργου. Στα πλαίσια του ΕΣΠΑ (ΕΠ/ΕΠ), το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει όλες τις υπολειπόμενες εργασίες κατασκευής για την ολοκλήρωση των παραπάνω περιγραφόμενων τμημάτων, καθώς και τις απαιτούμενες εργασίες αποκατάστασης δικτύων ΟΚΩ και δαπάνες απαλλοτριώσεων.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	73.434.945	60.499.070	133.934.015
Επιλέξιμη δαπάνη	66.141.053	41.683.872	107.824.925
Συγχρηματοδοτούμενη	66.141.053	40.011.901	106.152.954
Κοινοτική συνδρομή	33.070.527	40.011.901	73.082.428

## III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει στον ειδικό στόχο 3 του Άξονα 01-Α του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας:

Ειδικός Στόχος 3: Η βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.

Ο ειδικός στόχος 3 του Άξονα Προτεραιότητας 01-Α είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

*«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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»*

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
Ε1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	4,86	8,76
A1 «Χρονοαπόσταση» ** ΠΑΘΕ - ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (ΓΛΑΥΚΟΣ)	(ώρες)	Αποτελέσματος	0:10	0:03
ΠΑΘΕ - ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (ΔΙΑΚΟΝΙΑΡΗΣ)			0:09	0:03

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
A2 «Προσπελασιμότητα» ** ΠΑΘΕ - ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (ΓΛΑΥΚΟΣ)	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	28	89
ΠΑΘΕ - ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (ΔΙΑΚΟΝΙΑΡΗΣ)			35	96
A5 «Επικινδυνότητα» ΠΑΘΕ - ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (ΓΛΑΥΚΟΣ)	(αριθμός θανάτων/100Χ10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,017	0,007
ΠΑΘΕ - ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (ΔΙΑΚΟΝΙΑΡΗΣ)			0,014	0,009
			0,675*	0,458*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Η πόλη της Πάτρας συνδέεται με τον ΠΑΘΕ μέσω του υφιστάμενου αστικού δικτύου στο οποίο περιλαμβάνεται τμήμα των παραγλαύκιων αρτηριών και τμήμα της αρτηρίας του Διακονιάρη (από χ.θ. χ.θ.0-001,50 έως χ.θ. 1+130) με πολύ φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, γεγονός που δημιουργεί προβλήματα στον αστικό ιστό (συμφόρηση, θόρυβο, ρύπανση). Επιπλέον, η κίνηση του λιμανιού διοχετεύεται στον ΠΑΘΕ μέσω του ίδιου αστικού δικτύου, γεγονός που πολλαπλασιάζει τα υφιστάμενα προβλήματα. Με την ολοκλήρωση των τμημάτων του έργου, επιτυγχάνεται η βελτίωση της ποιότητας μετακίνησης και επομένως της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Πάτρας και των εξυπηρετούμενων επιβατών και οχημάτων από το λιμάνι της Πάτρας, όσον αφορά στο χρόνο και στο κόστος μετακίνησης και στη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Επιπλέον, μέσω των έργων μειώνεται η περιβαλλοντική ρύπανση και βελτιώνεται το περιβάλλον της πόλης.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και ολοκληρώθηκε στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013. Έχουν αποδοθεί σε χρήση όλα τα χλμ του έργου.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.

Καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκε το έργο, λόγω δικαστικών εμπλοκών.

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διαλύσεων εργολαβιών σε δύο από τις τρεις αρχικά προβλεπόμενες συμβάσεις κατασκευής και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν.



#### 4.1.1.11 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ «ΣΚΑΡΦΕΙΑ – ΛΑΜΙΑ – ΡΑΧΕΣ» ΤΟΥ ΠΑΘΕ, ΥΠΟΤΜΗΜΑΤΑ: «Ν. ΚΟΙΤΗ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ – Α/Κ ΡΟΔΙΤΣΑΣ» ΚΑΙ «Α/Κ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ – Α/Κ ΡΑΧΩΝ»

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Πρόκειται για έργο «Γέφυρα» που έχει ως αντικείμενο την ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος «Σκάρφεια-Λαμία-Ράχες». Το έργο αφορά σε δύο τμήματα:

- Τμήμα Α΄: Περιλαμβάνει την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου της ΠΑΘΕ: Τμήμα Αρχή Α.Κ. Αγ. Μαρίνας Στυλίδας έως Α.Κ. Ραχών, συνολικού μήκους 19,23 km περίπου, από τα οποία τα 1,23 km περίπου αποτελούν διαπλάτυνση και βελτίωση της χάραξης της υφιστάμενης Ν.Ε.Ο., ενώ τα υπόλοιπα 18,00 km περίπου διαμορφώνονται με νέα χάραξη. Επίσης περιλαμβάνει τρεις (3) ανισόπεδους κόμβους, τρεις σήραγγες συνολικού μήκους μονού κλάδου 3.330m περίπου, τρεις διπλές κοιλαδογέφυρες και μια μονή συνολικού μήκους μονού κλάδου 2.035m περίπου, παράπλευρο και κάθετο οδικό δίκτυο, προσωρινές παραλλαγές της Ν.Ε.Ο. και της Π.Ε.Ο. και λοιπά τεχνικά έργα (γέφυρες, τοίχοι αντιστήριξης, οχετοί κλπ).

Οι εργασίες ξεκίνησαν στο πλαίσιο του Γ΄ΚΠΣ (ΕΠ/ΟΑΛΛΑ/mis:115815) οπότε και υλοποιήθηκε περίπου το 67% αυτών, ενώ στο πλαίσιο της Δ΄ Προγραμματικής περιόδου (ΕΠ/ΕΠ) προβλέπεται η ολοκλήρωσή τους.

- Τμήμα Β΄ : Περιλαμβάνει την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου της ΠΑΘΕ: Τμήμα Αρχή Ν. Κοίτη Σπερχείου – Τέλος Α.Κ. Ροδίτσας, συνολικού μήκους 4,06 km περίπου. Επίσης περιλαμβάνει τον ανισόπεδο κόμβο εισόδου Λαμίας (Α/Κ Ροδίτσας), τρεις γέφυρες για τη γεφύρωση της Ν. Κοίτης του ποταμού Σπερχείου, τέσσερις γέφυρες για τη γεφύρωση της τάφρου Λαμίας, έργα αναδιευθέτησης της Ν. Κοίτης Σπερχείου και της Τάφρου Λαμίας.

Οι εργασίες ξεκίνησαν στο πλαίσιο του Γ΄ΚΠΣ (ΕΠ/ΟΑΛΛΑ/mis: 108334) οπότε και υλοποιήθηκε περίπου το 20% αυτών, ενώ στο πλαίσιο του ΕΠ-ΕΠ το έργο ολοκληρώθηκε.

Η τυπική διατομή του αυτοκινητοδρόμου αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.) ανά κατεύθυνση και κεντρικό διαχωριστικό New Jersey.

##### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ΄ Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	311.762.151	153.423.601	465.185.753
Επιλέξιμη δαπάνη	311.549.711	92.350.179	403.899.890
Συγχρηματοδοτούμενη	311.549.711	92.349.938	403.899.649
Κοινοτική συνδρομή	155.774.855	92.349.938	248.124.794

##### III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει στον ειδικό στόχο 1 του Άξονα 07-Z του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας:

Ειδικός Στόχος 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.

Ο ειδικός στόχος 1 του Άξονα Προτεραιότητας 07-Z είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον πρώτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

«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 την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.»

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E1. «Κατασκευή και αποπεράτωση αυτοκινητοδρόμων Εντός TEN-T»	χλμ	Εκροών	16	23,3
A1 «Χρονοαπόσταση» ** Θερμοπύλες – Λαμία Λαμία - Στυλίδα	(ώρες)	Αποτελέσματος	0:09 0:17	0:09 0:16
A2 «Προσπελασιμότητα» ** Θερμοπύλες – Λαμία Λαμία - Στυλίδα	(χλμ/ώρα)	Αποτελέσματος	87 56	94 59
A5 «Επικινδυνότητα»	(αριθμός θανάτων/100X10 <sup>6</sup> οχηματοχιλιόμετρα)	Αποτελέσματος	0,020 0,673*	0,019 0,489*

\* Η συνολική τιμή επικινδυνότητας με βάση το σύνολο των υλοποιούμενων πράξεων του Άξονα Προτεραιότητας.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, αφορούν το σύνολο του Έργου που εκτελέστηκε στις δύο ΠΠ.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Η υπάρχουσα οδική σύνδεση Σκάρφεια – Λαμία – Ράχες (Ε01 – ΠΑΘΕ, Ευρωπαϊκή ονομασία Ε75) είναι ένα καίριας σημασίας ενδιάμεσο τμήμα του ΠΑΘΕ, του μεγαλύτερου μήκους κάθετου υπεραστικού άξονα της Ελλάδας, ο οποίος ανήκει και σε μεγάλο βαθμό απαρτίζει το Κύριο Οδικό Δίκτυο της χώρας.

Γενικότερα, η αποπεράτωση του Αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ στοχεύει στην ολοκλήρωση του κυρίου οδικού μεταφορικού δικτύου και τη λειτουργική διασύνδεση των μεταφορικών υποδομών, που θα συμβάλουν στη μείωση της ενδοπεριφερειακής ανισορροπίας, θα ενθαρρύνουν τη διαπεριφερειακή συνεργασία και θα συμβάλουν στην ενδυνάμωση των περιφερειακών πόλων ανάπτυξης της χώρας.

Βασικός στόχος του έργου είναι η βελτίωση της προσπελασιμότητας και της ασφάλειας των οδικών μεταφορών, καθώς και η ανάπτυξη των περιφερειών επιρροής του έργου.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και ολοκληρώθηκε στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013. Έχουν αποδοθεί σε χρήση όλα τα χλμ του έργου.

## **V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.**

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση, μεταξύ των ετών 2010 και 2012, λόγω διαλύσεων εργολαβιών και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν

### **4.1.1.12 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ – 1ο ΚΑΙ 2ο ΤΜΗΜΑ**

#### **I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Το φυσικό αντικείμενο του έργου, του οποίου η υλοποίηση ξεκίνησε στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ περιλαμβάνει την ολοκλήρωση της κατασκευής των λιμενικών έργων του 1ου Τμήματος του Νέου Λιμένα Πατρών που άρχισαν το 1997, (προγραμματική περίοδος 1994-99) και που είχαν ενταχθεί στο ΕΠ-ΠΟΑ, την κατασκευή των έργων Επιδομής του Νέου Λιμένα Πατρών και την ολοκλήρωση της κατασκευής των λιμενικών έργων του 2ου τμήματος του Νέου Λιμένα Πατρών, η οποία είχε διακοπεί μετά την έκπτωση της αρχικής εργολαβίας το 2004. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνεται η κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων, η επέκταση του κυματοθραύστη, η κατασκευή συλλεκτηρίου αγωγού ομβρίων και η κατασκευή των αναγκαίων έργων επιδομής (κτιριακών κλπ).

Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε στο Γ'Κ.Π.Σ. (Έργο Γέφυρα). Στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ ολοκληρώθηκαν τα λιμενικά έργα του 1ου τμήματος, η κατασκευή συλλεκτηρίου αγωγού ομβρίων και το μεγαλύτερο μέρος των έργων επιδομής των λιμενικών έργων του 2ου τμήματος.

Στα πλαίσια του Ε.Σ.Π.Α. έγινε η ολοκλήρωση των εργασιών που αφορούν στα έργα επιδομής και στα λιμενικά έργων του 2ου τμήματος.

#### **II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου**

<b>ΚΟΣΤΟΣ</b>	<b>Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006</b>	<b>Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
ΣΥΝΟΛΟ	54.499.723	8.596.386	63.096.109
Επιλέξιμη δαπάνη	54.499.723	8.596.386	63.096.109
Συγχρηματοδοτούμενη	54.499.723	8.596.386	63.096.109
Κοινοτική συνδρομή	27.249.861	8.596.386	35.846.248

#### **III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα**

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 3 του Άξονα Προτεραιότητας 03-Γ του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 3: Η συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 03-Γ, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τρίτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

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

Ο δείκτης εκροής στον οποίο θα μπορούσε να συμβάλει το έργο είναι ο δείκτης Ε9 - «Αριθμός λιμένων που αναβαθμίζονται». Δεδομένου ότι το έργο αποτελεί έργο «Γέφυρα» με το Γ' ΚΠΣ, του οποίου η εκροή είχε προσμετρηθεί στα πεπραγμένα της περιόδου 2000-2006, δεν συμβάλει στην παρούσα Προγραμματική Περίοδο σε κάποιο δείκτη.

#### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο Λιμένας Πάτρας αποτελεί (μαζί με τον Λιμένα Ηγουμενίτσας) 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 ανάπτυξη του Νέου Λιμένα Πάτρας (Νότιος Λιμένας), εξυπηρετεί μόνο την κίνηση εξωτερικού σε συνδυασμό με τον Βόρειο Λιμένα.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και ολοκληρώθηκε στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013.

#### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.

Το έργο ολοκληρώθηκε χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.

#### 4.1.1.13 ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΚΑ – ΚΙΑΤΟ

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 95).

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Το φυσικό αντικείμενο του συνολικού έργου (στη Γ & Δ' Προγραμματική Περίοδο) αφορά στην κατασκευή της ηλεκτροκίνησης της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΣΚΑ (Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών) – Κιάτο (105 χλμ περίπου) με Εναέρια Γραμμή Επαφής, στην κατασκευή δύο (2) υποσταθμών (Υ.Σ) έλξης και των συναφών απαραίτητων συστημάτων.

Στο πλαίσιο του εκτελούμενου με πόρους του ΕΣΠΑ 2007-2013 έργου, πραγματοποιείται η ολοκλήρωση της κατασκευής της ηλεκτροκίνησης της νέας διπλής Σ.Γ. ΣΚΑ - Κιάτο στο τμήμα Σιδ/κός Σταθμός (ΣΣ) Λιοσίων - Κιάτο, μήκους 99,6 χλμ. περίπου, καθώς και των εννέα (9) ενδιάμεσων σταθμών / στάσεων (Θριασίου, Μαγούλας, Ν. Περάμου, Μεγάρων, Κινέττας, Αγ. Θεοδώρων, Κορίνθου, Ζευγολατιού και Κιάτου) με τις δευτερεύουσες γραμμές αυτών.

##### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	41.700.863,06	32.783.946,22	74.484.809,28
Επιλέξιμη δαπάνη	34.462.122,12	27.450.627,09	61.912.749,21
Συγχρηματοδοτούμενη	34.462.122,12	24.345.260,40	58.807.382,52
Κοινοτική συνδρομή	18.264.924,72	24.345.260,40	42.610.185,12

**Δάνεια ΕΤΕπ: 0,77 εκατ.€**

### III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 1 του Άξονα Προτεραιότητας 08-Η του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 1: Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδ/κού 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. Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 08-Η, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

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

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E3. «Κατασκευή και αποπεράτωση διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T» **	χλμ	Εκροών	0	4,4*
A3. «Εξοικονόμηση ενέργειας σε ετήσια βάση συρμο-χιλιομέτρων (λόγω ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου)».	(ktoe/έτος)	Αποτελέσματος	0	0,454
A4. «Χρόνος διαδρομής μέσου μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς» **	(ώρες)	Αποτελέσματος	1:12	1:06

\* Δεδομένου ότι το τμήμα του έργου στο ΕΠ-ΕΠ αφορά μόνο στην ολοκλήρωση της κατασκευής ηλεκτροκίνησης της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, στα πλαίσια της Αξιολόγησης του ΕΠ-ΕΠ υπολογίστηκε από το ΣΑ ισodύναμος δείκτης 4,4 χλμ (επί συνολικού μήκους 105,4χλμ).

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών εκροής και αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Το έργο αποτελεί τμήμα του ευρύτερου προγράμματος εκσυγχρονισμού του σιδ/κού άξονα ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα –Αθήνα- Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας), όπως αυτό συνολικά περιγράφεται στο Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του σιδ/κού ΠΑΘΕ/Π.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και ολοκληρώθηκε στην τρέχουσα ΠΠ 2007-2013. Έχουν αποδοθεί σε χρήση όλα τα χλμ του έργου.

### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή τους.

Καθυστερήσεις που οφείλονται στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, καθώς μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, σημειώθηκαν εκτεταμένες κλοπές στο καλώδιο οπτικών και στο λοιπό εξοπλισμό οι οποίες απαίτησαν χρόνο για την ανάταξη.

#### 4.1.1.14 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ – ΔΟΜΟΚΟΥ

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 97).

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

- **Τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι:**
  - ο Ολοκλήρωση υποδομής διδυμης σήραγγας Καλλιδρόμου (εκσκαφή/διάνοιξη 4,8χλμ, κατασκευή 8,3χλμ τελικής επένδυσης σε ανάπτυγμα μονής γραμμής, μέρος των Η/Μ & υπολειπόμενες χωμ/κές εργασίες υποδομής ανοικτής γραμμής Νοτίου μετώπου σήραγγας από ΧΘ 0+000 έως ΧΘ 3+900).
  - ο Ολοκλήρωση Σιδ. Σταθμού Μώλου.
- **Τμήμα Λιανοκλάδι – Δομοκός:**
  - ο Κατασκευή μέρους υποδομής στο τμήμα χλμ. 0 έως χλμ. 14.
  - ο Ολοκλήρωση υποδομής στα τμήματα χλμ. 14 έως χλμ. 52, όπου περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση διάνοιξης της μεγάλης διδυμης σήραγγας Όθρυος στο υπολειπόμενο μήκος των περίπου 2,5 χλμ, και κατασκευή μόνιμης επένδυσής της, εργασίες μικρής έκτασης στις υπόλοιπες σήραγγες, κατασκευή/ολοκλήρωση κατασκευής Ανισόπεδων Διαβάσεων και ολοκλήρωση των φορέων και των βάθρων σιδ/κών γεφυρών. Η υποδομή στο τμήμα από χλμ. 14 έως χλμ. 52 ολοκληρώνεται εξ ολοκλήρου, πλην της ΣΓ26.
  - ο Αποκατάσταση του οδικού δικτύου καθώς και του παράπλευρου στη νέα ΣΓ οδικού δικτύου της περιοχής χλμ. 14 έως χλμ. 52.
  - ο Κατασκευή νέου Σ.Σ. Αγ. Στεφάνου & των 2 σιδ/κών στάσεων Θαυμακού & Αγγειών.
  - ο Προμήθεια 56 αλλαγών τροχιάς για την κατασκευή της επιδομής στο τμήμα Λιανοκλάδι – Δομοκός στο τμήμα από χλμ 10 έως 52.

Σε εφαρμογή της C(2015) 4203 final/17-06-2015 Απόφασης της ΕΕ για το Μεγάλο Έργο στο ΕΣΠΑ και του Grant Agreement INEA/CEF/TRAN/M2014/1028609, οι υπολειπόμενες εργασίες υποδομής, κτιρίων & Η/Μ καθώς και η επιδομή, σηματοδότηση, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτροκίνηση, φυτοτεχνικές εργασίες, σύνδεση των 2 Υ/Σ έλξης θα χρηματοδοτηθούν από το CEF ενώ η εγκατάσταση του GSM-R με άλλους πόρους.

##### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	789.239.518,51	531.797.032,62	1.321.036.551,13
Επιλέξιμη δαπάνη	609.168.713,69	424.026.497,34	1.033.195.211,03
Συγχρηματοδοτούμενη	609.168.713,69	325.504.617,14	934.673.330,83
Κοινοτική συνδρομή	304.584.356,85	325.504.617,14	630.088.973,99

**Δάνεια ΕΤΕπ: 70,83 εκατ.€**

### III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 1 του Άξονα Προτεραιότητας 08-Η του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 1: Εξάλειψη των ασυνεχειών του σιδ/κού 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.

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 08-Η, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον δεύτερο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

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

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
Ε3α. «Κατασκευή διπλής ηλεκτροκινούμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής Εντός TEN-T. (μόνο ΥΠΟΔΟΜΗ)» **	χλμ	Εκροών	61	84*

\* Η υλοποίηση της υποδομής στα υπολειπόμενα τμήματα (22 χλμ από το συνολικό μήκος των 106 χλμ), έχει προχωρήσει επίσης σε μεγάλο βαθμό.

\*\* Οι αντίστοιχες τιμές επίτευξης των δεικτών εκροής και αποτελέσματος στην Απόφαση της Ε.Επ. για το Μεγάλο Έργο, προέρχονται από τη Μελέτη Κόστους –Οφέλους του έργου, στοιχεία της οποίας περιλαμβάνονται στην Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής.

Το έργο δεν συμβάλει σε κάποιον από τους δείκτες αποτελέσματος του ΕΠ-ΕΠ.

### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Το έργο αποτελεί τμήμα του ευρύτερου προγράμματος εκσυγχρονισμού του σιδ/κού άξονα ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα –Αθήνα- Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας), όπως αυτό συνολικά περιγράφεται στο Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων του σιδ/κού ΠΑΘΕ/Π.

Το έργο εκκίνησε ως Δημόσιο Έργο κατά την ΠΠ 2000-2006 και το τμήμα που περιλήφθηκε στην ΠΠ 2007-2013 ολοκληρώθηκε. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι υπολειπόμενες εργασίες θα ολοκληρωθούν στα πλαίσια του CEF κατά την ΠΠ 2014-2020.

### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση τους.

Καθυστερήσεις/εμπλοκές στη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων, σχεδόν στο σύνολο των συμβάσεων κατασκευής υποδομής του έργου.

Καθυστέρηση στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων στις συμβάσεις κατασκευής υποδομής των υποέργων 3 και 4.

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης εργολαβιών των υποέργων 3 και 4 και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν. Το έργο τελικώς χρηματοδοτείται από το CEF.

#### **4.1.1.15 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ, ΛΟΙΠΕΣ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ'**

Το συγκεκριμένο Μεγάλο Έργο αποτελείται από δύο διακριτές πράξεις / δύο mis στο ΟΠΣ :

- mis 464983 με τίτλο «Επέκταση αεροσταθμού, λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις και διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου στον κρατικό αερολιμένα ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ'» (πράξη/ΤΔΠ Κρατικής Ενίσχυσης). - Βλ. σχετική αναφορά ανωτέρω στο Κεφάλαιο 1.1.1.1. Τύπος χρηματοδοτούμενων δράσεων (σελ20).
- mis 464971 με τίτλο «Κατασκευή Πύργου Ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και χώρων στάθμευσης προσωπικού αεροδρομίου και τουριστικών λεωφορείων στο πλαίσιο του έργου Επέκτασης κτιρίου αεροσταθμού, λοιπών βοηθητικών εγκαταστάσεων και διαμόρφωσης περιβάλλοντα χώρου στον Κρατικό Αερολιμένα Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης"» (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής)

#### **I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Το φυσικό αντικείμενο της πρώτης Πράξης (mis 464983) περιλαμβάνει το τμήμα του συνολικού έργου που αποτελεί συμβατή Κρατική Ενίσχυση και καλύπτει:

- Την επέκταση του κτιρίου του αεροσταθμού (από 13.325,5 τ.μ. σε 31.368,53 τ.μ.), αναδιαρρύθμιση και αναβάθμιση υφιστάμενων χώρων
- Την κατασκευή νέου κτιρίου αμαξοστασίου (2.566 τ.μ.)
- Την κατασκευή νέου κτιρίου χώρου φύλαξης απορριμμάτων (483,5 τ.μ.)
- Τη διαμόρφωση νέου περιβάλλοντος χώρου των κτιρίων.

Το φυσικό αντικείμενο της δεύτερης Πράξης (mis 464971) αφορά τον Πύργο Ελέγχου και περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή νέου κτιρίου Πύργου Ελέγχου (1.872,98 τ.μ.) [εκτός πεδίου ελέγχου κρατικών ενισχύσεων λόγω άσκησης δημόσιας εξουσίας].
- Την κατασκευή δύο (2) χώρων στάθμευσης προσωπικού και τουριστικών λεωφορείων (χωρίς αντίτιμο), το κόστος των οποίων προβλέπεται να καλυφθεί από ίδιους πόρους της ΥΠΑ.

#### **II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου**

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	-	47.517.008,15	47.517.008,15
Επιλέξιμη δαπάνη	-	21.267.709,07	21.267.709,07
Συγχρηματοδοτούμενη	-	19.140.938,16	19.140.938,16
Κοινοτική συνδρομή	-	19.140.938,16	19.140.938,16



### III. Συμβολή στην επίτευξη των στόχων του Άξονα

Το έργο συμβάλει κυρίως στην επίτευξη του ειδικού στόχου 1 του Άξονα Προτεραιότητας 10-I του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που είναι:

Ειδικός Στόχος 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.

Ο Ειδικός Στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 10-I, είναι σε άμεση συνάφεια και συνοχή με τον τέταρτο γενικό στόχο του ΕΠ-ΕΠ, ο οποίος είναι:

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

Οι δείκτες εκροών και αποτελέσματος του έργου τροφοδοτούν τους αντίστοιχους δείκτες του προγράμματος ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ
E10. Χώροι αεροδρομίων που κατασκευάζονται/αναβαθμίζονται (κτήρια αεροσταθμών).	τετρ. μ.	Εκροών	0	36.291

Το έργο δεν συμβάλει σε κάποιον από τους δείκτες αποτελέσματος του ΕΠ-ΕΠ.

### IV. Ο τρόπος με τον οποίο εκπληρώνεται ο σκοπός και η λειτουργία του

Ο κρατικός αερολιμένας ΧΑΝΙΩΝ 'Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ' ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και αποτελεί βασική σύνδεση της Κρήτης με τα λοιπά δίκτυα μεταφορικών υποδομών της χώρας. Η ολοκλήρωση του δικτύου των αεροδρομίων ΔΕΔ-Μ αποτελεί προτεραιότητα τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η αναβάθμιση του ΚΑΧΝΔ συμβάλλει σημαντικά στην ενίσχυση της προσπελασιμότητας της Κρήτης και τη σύνδεσή της με την ηπειρωτική Ελλάδα και την Ευρώπη, καθώς και στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας διαμορφώνοντας ευνοϊκότερες συνθήκες για την τουριστική ανάπτυξη των περιοχών της Κρήτης.

### V. Σημαντικά προβλήματα που πρόέκυψαν κατά την υλοποίηση του, καθώς και τα σχετικά μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή τους.

Καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δημοπράτησης-συμβασιοποίησης λόγω ενστάσεων, προσφυγών και αίτησης ασφαλιστικών μέτρων κατά τη διαγωνιστική διαδικασία.

Καθυστερήση στη θέσπιση της διαδικασίας και στην καταβολή της ίδιας συμμετοχής από την ΥΠΑ στο διάστημα μετά το χαρακτηρισμό του έργου ως συμβατή κρατική ενίσχυση. Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου.

Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου λόγω των περιορισμών στο χρηματοπιστωτικό σύστημα που επεβλήθησαν κατά το έτος 2015.

Καθυστερήσεις που οφείλονται στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, καθώς οι εργασίες κατασκευής πραγματοποιούνται με παράλληλη λειτουργία του Αεροδρομίου.

**4.1.2 Τμηματοποιημένα Μεγάλα Έργα (phasing)****ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΦΑΣΕΙΣ**

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ CCI	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΤΡΟΠΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΠΟΠΟΙΗΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΤΡΟΠΗΣ (μετά %)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΚΔΟΣΕ	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (€)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΚΔΟΣΕ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (€)	ΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙ ΘΑΞΕ 2014-2020 ΑΠΟ ΕΠ 2014-2020
7	2011GR161PR001	Κατασκευή Οδικής σύνδεσης της περιοχής Ακτίου με τον Δυτικό Άξονα Βορρά - Νότου ΝΑΞΟΣ Α	C(2012)3492 - 1/6/2012	C(2017) 2189	95.311.905,00	82.923.967,00	78.860.752,08	78.860.752,08	Υποδομές Μεταφορών - Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
2	2013GR161PR015	Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Δωδεκάνησος - Ρεθύμνου	C(2014)6339 - 30/07/2014	C(2016) 8331- 7/12/2016	176.287.736,00	93.027.537,00	91.818.261,88	91.818.261,88	Υποδομές Μεταφορών - Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
1	2011GR161PR010	Κόμβος Άκρωνας 48 Εγκατάσταση Τάσης 220kV - Κρητική Ακρόαση Τμήμα: Κορυμνικό - Κρητική Ακρόαση ΝΑΞΟΣ Α	C(2012)7078 - 04/10/2012	C(2016) 6985- 26/10/2016	101.037.460,00	71.160.942,00	63.692.493,01	63.692.493,01	Υποδομές Μεταφορών - Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη

**4.1.2.1 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΚΤΙΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΔΥΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΒΟΡΡΑ – ΝΟΤΟΥ**

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 71).

**I. Φυσικό αντικείμενο του έργου**

Αντικείμενο το έργου είναι η κατασκευή Οδικής Σύνδεσης της Πρέβεζας με την Εθνική Οδό Αντιρρίου - Ιωαννίνων (Άκτιο έως Λίμνη Αμβρακία).

Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου μήκους 48,5 χλμ. (νέα χάραξη), με 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και κεντρική διαχωριστική νησίδα.

**II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου**

ΚΟΣΤΟΣ	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013 (*) Α' φάση	Ε.Σ.Π.Α. 2014– 2020 (*) Β' φάση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	95.286.629	235.729.373	331.016.002
Επιλέξιμη δαπάνη	79.419.253	131.588.929	211.008.181
Συγχρηματοδοτούμενη	78.860.752	131.588.929	210.449.681
Κοινοτική συνδρομή	78.860.752	111.850.589	190.711.341

**III. Πρόοδος στην υλοποίηση έως 31/3/2017**

Το έργο έχει χαρακτηρισθεί ως έργο «Phasing». Στα πλαίσια της ΠΠ 2007-2013, ολοκληρώθηκε η Φάση Α' του έργου, ενώ η ολοκλήρωση της Φάσης Β' έχει προγραμματισθεί να υλοποιηθεί στα πλαίσια του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020.

**IV. Προβλήματα που επηρέασαν την υλοποίηση**

Καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των οριστικών μελετών, μέσω των οποίων υλοποιείται το έργο, λόγω εμπλοκής στο διαγωνισμό.

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης εργολαβίας και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν. Παράλληλα, σε ένα επιπλέον υποέργο, λόγω αδυναμίας του Αναδόχου πραγματοποιήθηκε η υποκατάστασή του.

Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου, λόγω των περιορισμών στο χρηματοπιστωτικό σύστημα που επεβλήθησαν κατά το έτος 2015.

#### 4.1.2.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 96).

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων, μήκους 16 χλμ. περίπου, στο τμήμα από Διακοπτό έως και σημείο μετά (περίπου 1,5 χλμ) από την έξοδο της σήραγγας Αιγίου (περιοχή Ροδοδάφνης) όπου η νέα χάραξη συναρμόζεται με την υφιστάμενη μετρικού εύρους γραμμή, με σηματοδότηση - τηλεδιοίκηση. Με την ολοκλήρωση του έργου, η υπάρχουσα μονή γραμμή θα αντικατασταθεί με διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων στο παραπάνω τμήμα, το οποίο αποτελεί κομμάτι του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας (ΣΚΑ) – Πάτρας.

Αναλυτικότερα το φυσικό αντικείμενο του έργου αφορά:

- στην κατασκευή της υποδομής της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα από Χ.Θ. 75+500 (περιοχή Διακοπτού, μετά το επίχωμα πρόσβασης της γέφυρας του Βουραϊκού) έως τη ΧΘ. 91+500 (περιοχή Ροδοδάφνης). Στα σημαντικά τεχνικά έργα περιλαμβάνονται η σήραγγα Αιγίου μήκους 3.252 μ., καθώς και τρεις (3) σήραγγες διαφυγής συνολικού μήκους 798 μ. περίπου, δύο (2) Cut & Cover συνολικού μήκους 160μ. περίπου, ένα (1) Cover & Cut μήκους 105 μ. περίπου, τέσσερις (4) Σιδηροδρομικές Γέφυρες, εικοσιένα (21) ανισόπεδες διαβάσεις για το κάθετο οδικό δίκτυο και πέντε (5) πεζοδιαβάσεις.
- στην κατασκευή του σιδ/κού σταθμού Αιγίου και της στάσης Ελίκης με τα κτίρια, τις αποβάθρες, τα στέγαστρα και τον περιβάλλοντα χώρο, καθώς και τα Η/Μ οδικών έργων στο τμήμα
- στην κατασκευή παράπλευρης οδοποιίας και υδραυλικών έργων
- στις εργασίες επιδομής (στρώση - τακτοποίηση της διπλής γραμμής κανονικού εύρους 16 χιλ.)
- σε Η/Μ εργασίες σήραγγων και εγκατάσταση συστημάτων σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης και τηλεπικοινωνιών
- στην προμήθειες των αναγκαίων υλικών επιδομής
- σε φυτοτεχνικές εργασίες και αποκατάσταση περιβάλλοντος κατά τα οριζόμενα στους περιβαλλοντικούς όρους του έργου

##### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013 (*) Α' φάση	Ε.Σ.Π.Α. 2014– 2020 (*) Β' φάση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	175.473.844,44	85.075.000,00	260.548.844,44
Επιλέξιμη δαπάνη	110.349.260,19	62.932.323,50	173.281.583,69
Συγχρηματοδοτούμενη	91.818.261,86	52.837.978,81	144.656.240,67
Κοινοτική συνδρομή	91.818.261,86	44.912.281,99	136.730.543,85

##### III. Πρόοδος στην υλοποίηση έως 31/3/2017

Το έργο έχει χαρακτηρισθεί ως έργο «Phasing». Στα πλαίσια της ΠΠ 2007-2013, ολοκληρώθηκε η Φάση Α' του έργου, ενώ η ολοκλήρωση της Φάσης Β' έχει

προγραμματισθεί να υλοποιηθεί στα πλαίσια του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020.

#### IV. Προβλήματα που επηρέασαν την υλοποίηση

Καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δημοπράτησης-συμβασιοποίησης των επιμέρους συμβάσεων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκε το έργο.

Καθυστερήσεις/εμπλοκές στη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων στην περιοχή του Ελαιώνα.

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης εργολαβίας και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν.

Καθυστερήσεις λόγω συντονισμού των εμπλεκόμενων φορέων στα σημεία διεπαφής με την Ολυμπία Οδό.

#### 4.1.2.3 ΚΑΘΕΤΟΣ ΆΞΟΝΑΣ 45 ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΙΑΤΙΣΤΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ, ΤΜΗΜΑ: ΚΟΡΟΜΗΛΙΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ (45.4.5) - ΦΑΣΗ Α'

##### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Αντικείμενο του συνολικού έργου αποτελεί η κατασκευή του τμήματος Κορομηλιά–Κρυσταλλοπηγή, μήκους 20,32χλμ του Κάθετου Άξονα 45 «Σιάτιστα–Κρυσταλλοπηγή» της Εγνατίας Οδού. Το έργο περιλαμβάνει την πλήρη κατασκευή της κεντρικής αρτηρίας με διατομή τετράχηνου αυτ/δρόμου με ΛΕΑ και τυπική διατομή 22,25μ, την κατασκευή δύο ανισόπεδων κόμβων (Κορομηλιάς, Ιεροπηγής), ενός ανισόπεδου ημικόμβου (Λάρκο), ενός ισόπεδου κυκλικού κόμβου (Κρυσταλλοπηγή), τις διδυμες σήραγγες Ιεροπηγής και Κρυσταλλοπηγής, την κατασκευή παράπλευρου, κάθετου και τοπικού οδικού δικτύου, την κατασκευή πλήθους τεχνικών καθώς και Κτίριων Εξυπηρέτησης Σηράγγων.

Το έργο είναι «ΕΡΓΟ-PHASING» μεταξύ ΕΣΠΑ 2007-2013 και ΕΣΠΑ 2014-2020 και υλοποιείται σε δύο διακριτές φάσεις. Στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007- 2013, χρηματοδοτείται η Φάση Α' η οποία περιλαμβάνει όλες τις εργασίες και τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν και πληρώθηκαν έως τις 31-12- 2015.

##### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013 (*) Α' φάση	Ε.Σ.Π.Α. 2014– 2020 (*) Β' φάση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	100.351.313	47.779.345	148.130.658
Επιλέξιμη δαπάνη	81.484.552	37.862.013	119.346.565
Συγχρηματοδοτούμενη	63.692.493	32.765.786	96.458.279
Κοινοτική συνδρομή	63.692.493	27.850.918	91.543.411

##### III. Πρόοδος στην υλοποίηση έως 31/3/2017

Το έργο έχει χαρακτηριστεί ως έργο «Phasing». Στα πλαίσια της ΠΠ 2007-2013, ολοκληρώθηκε η Φάση Α' του έργου, ενώ η ολοκλήρωση της Φάσης Β' έχει προγραμματισθεί να υλοποιηθεί στα πλαίσια του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020.

#### IV. Προβλήματα που επηρέασαν την υλοποίηση

Η Α' Φάση του έργου, ολοκληρώθηκε σύμφωνα με τον προγραμματισμό χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.

Σημειώνεται ότι και για τα τρία έργα, αναλήφθηκε η αναγκαία νομική και οικονομική δέσμευση, ώστε να ολοκληρωθεί και να καταστεί επιχειρησιακή η δεύτερη φάση τους, κατά την περίοδο 2014-2020 από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη».

Η Φάση Β' δύο εκ των παραπάνω τριών έργων, έχει ήδη ενταχθεί και υλοποιείται στα πλαίσια του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020 με τα έργα:

- MIS 5002779 «Κάθετος Άξονας 45 Εγνατίας Οδού Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή, Τμήμα : Κορομηλιά-Κρυσταλλοπηγή (45.4.5)- Φάση Β'»
- MIS 5003002 «ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ, ΦΑΣΗ Β'»

ενώ αναμένεται σύντομα και η ένταξη του τρίτου έργου.

#### 4.2 Τμηματοποιημένα μη μεγάλα έργα (phasing)

##### ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΦΑΣΕΙΣ ΜΗ ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)	ΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΘΕΙ ΒΑΣΕΙ 2014-2020 ΑΠΟ ΕΣ (2)
1	482187	Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ	5.530.429,99	5.530.429,99	Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
7	355716	«ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΛΑΜΙΑΣ-ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΕΞΟΔΟ ΚΑΣΤΡΙΟΥ ΕΩΣ ΕΞΟΔΟ ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ»	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ	4.109.414,56	4.109.414,56	Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη

Σημειώνεται ότι και για τα δύο έργα του Πίνακα, αναλήφθηκε η αναγκαία νομική και οικονομική δέσμευση, ώστε να ολοκληρωθεί και να καταστεί επιχειρησιακή η δεύτερη φάση τους, κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020 από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ).

Η Φάση Β' των παραπάνω δύο έργων, έχει ήδη ενταχθεί και υλοποιείται στα πλαίσια του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ της ΠΠ 2014-2020 με τα έργα:

- MIS 5001297 «Εργασίες βελτίωσης της Εθνικής Οδού Λαμίας-Καρπενησιού στο τμήμα από έξοδο Καστρίου έως έξοδο Μακρακώμης, Φάση Β'» και
- MIS 5003048 «Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια - Φάση Β'»

### 4.3 Μη λειτουργούσες πράξεις (Ημιτελείς)

#### ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΣΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

A/A	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΑΞΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΑΞΗΣ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
1	01 Α	440775	Βελτίωση Επαρχιακού Οδικού δικτύου Νομού Μεσσηνίας τμήμα "Σουληνάρι-Κρεμμύδια-Κορυφάσιο"	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	976.470,58	976.470,58
2	02 Β	525882	Κατασκευή παραλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, στο τμήμα ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β' ΦΑΣΗ)	ΕΡΓΟΣΕ	18.788.904,82	18.788.904,82
3	03 Γ	299748	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	9.116.058,56	9.116.058,56
4	04 Δ	525883	Ολοκλήρωση αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	56.691.837,65	56.691.837,65
4α	04 Δ	525886	Υποστηρικτικές εργασίες για την ολοκλήρωση της αναβάθμισης του ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	196.530,38	196.530,38
5	07 Ζ	519339	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	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε	39.833.818,80	39.833.818,80
6	08 Η	377139	Ολοκλήρωση σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (πλην ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) καθώς και στα τμήματα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	14.463.599,42	14.463.599,42
6α	08 Η	299851	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΩΝ ΤΧ1 - ΤΧ5 ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΩΤΙΚΗΣ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΞΙΟΣ - ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΠΑΦΗΣ (ΕΓΕ) ΤΗΣ ΕΝΩΤΙΚΗΣ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΞΙΟΣ – ΓΕΦΥΡΑ	ΕΡΓΟΣΕ	16.173.763,87	16.173.763,87

Οι 8 πράξεις του ανωτέρω Πίνακα αντιστοιχούν σε 6 έργα του ΕΠ-ΕΠ των οποίων η κατασκευή είναι σήμερα σε εξέλιξη και προβλέπεται ότι θα ολοκληρωθούν στο διάστημα έως 31-3-2019 (6 ημιτελή έργα). Τα 5 εξ αυτών είναι έργα «γέφυρες» (bridging) από την Προγραμματική Περίοδο 2000-2006, ενώ το "Σουληνάρι-Κορυφάσιο" είναι έργο που ξεκίνησε να κατασκευάζεται στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Από τα ανωτέρω 6 ημιτελή έργα τα 4 είναι Μεγάλα Έργα κατά την έννοια του άρθρ.39 Κανονισμού 1083/2006. Για τα 4 αυτά Μεγάλα Έργα παρατίθενται στη συνέχεια αναλυτικά στοιχεία.:

### 3.3.1 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β' ΦΑΣΗ)

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 101).

#### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Β' φάση εργασιών για την ολοκλήρωση της παραλλαγής, μήκους 21 χλμ. περίπου στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη της γραμμής Θεσσαλονίκη – Ειδομένη.

Αναλυτικότερα, η πράξη περιλαμβάνει:

- τα έργα υποδομής για διπλή σιδηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους στα τμήματα της παραλλαγής Πολυκάστρου – Ειδομένης στα οποία δεν έγιναν εργασίες κατά την Α' φάση του έργου (δηλαδή στα 10,4 χλμ. που απομένουν μετά την υλοποίηση της Α' φάσης η οποία συγχρηματοδοτήθηκε από το Μέτρο 1.1 του Ε.Π. ΣΑΑΣ) - τα έργα επιδομής και ηλεκτροκίνησης της μονής γραμμής
- την κατασκευή ή αναβάθμιση των σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων του τμήματος
- την προσαρμογή της σηματοδότησης – τηλεδιόικησης στην νέα παραλλαγή.

Συγκεκριμένα, στο έργο περιλαμβάνονται οι απαιτούμενες μελέτες σηματοδότησης, η προμήθεια, εγκατάσταση, κατασκευή, θέση σε λειτουργία και δοκιμές για την πλήρη και κανονική λειτουργία της σηματοδότησης στην νέα γραμμή καθώς και οι διασυνδέσεις με τον Σ.Σ. Άσπρου και υφιστάμενο Σ.Σ. Πολυκάστρου.

επίσης, περιλαμβάνονται και οι εργασίες για την εγκατάσταση τηλεδιόικησης του εν λόγω τμήματος ήτοι μελέτη, τροποποίηση, εγκατάσταση και δοκιμές. Τέλος, περιλαμβάνονται και η μελέτη, προμήθεια, εγκατάσταση, κατασκευή, θέση σε λειτουργία και δοκιμές για την εφαρμογή ETCS level I στο εν λόγω τμήμα, την προσαρμογή των σταθερών τηλεπικοινωνιών στην παραλλαγή της σιδηροδρομικής γραμμής και την διασύνδεση τους με το υφιστάμενο δίκτυο τηλεπικοινωνιών του τμήματος Θεσσαλονίκη-Πολύκαστρο.

#### II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006 (*) Α' φάση	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013 (*) Β' φάση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	39.110.463,26	42.579.229,80	81.689.693,06
Επιλέξιμη δαπάνη	31.564.601,58	22.257.267,01	53.821.868,59
Συγχρηματοδοτούμενη	31.564.601,58	18.788.904,82	50.353.506,40
Κοινοτική συνδρομή	15.782.300,79	18.788.904,82	34.571.205,61

#### III. Πρόοδος στην υλοποίηση έως 31/3/2017

Το έργο χαρακτηρίζεται ως ημιτελές, η ολοκλήρωση του οποίου αναμένεται πριν την 31/03/2019.

#### IV. Προβλήματα που επηρέασαν την υλοποίηση

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω διάλυσης της εργολαβίας για την κατασκευή της υποδομής (υποέργο 1) και των διαδικασιών εκκαθάρισης και επαναδημοπράτησης των υπολειπόμενων εργασιών που απαιτήθηκαν.

#### 3.3.2 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 94).

Το συγκεκριμένο Μεγάλο Έργο αποτελείται από δύο διακριτές πράξεις / δύο mis στο ΟΠΣ :

- mis 525883 με τίτλο «Ολοκλήρωση αναβάθμισης κρατικού αερολιμένα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)» (πράξη/ΤΔΠ Κρατικής Ενίσχυσης.) - Βλ. σχετική αναφορά ανωτέρω στο Κεφάλαιο 1.1.1.1. Τύπος χρηματοδοτούμενων δράσεων (σελ20).
- mis 525886 με τίτλο «Υποστηρικτικές εργασίες για την ολοκλήρωση της αναβάθμισης του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"» (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής)

#### I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Το φυσικό αντικείμενο της πρώτης Πράξης (mis 525883) περιλαμβάνει το τμήμα του συνολικού έργου που αποτελεί συμβατή Κρατική Ενίσχυση. Το αντικείμενο του συνολικού έργου (στις Γ' & Δ' Προγραμματικές Περιόδους) είναι το ακόλουθο:

- Επέκταση του υφιστάμενου διαδρόμου 10-28 του αεροδρομίου κατά 1.000 μ. προς τη θάλασσα, ώστε να αποκτήσει συνολικό μήκος 3.440 μ., συνοδευόμενη από την κατασκευή παράλληλου τροχόδρομου, συνδετήριων τροχόδρομων, δαπέδων αναμονής αεροσκαφών (α/φ) και όλων των απαραίτητων τεχνικών έργων και υποδομών.
- Αναβάθμιση του υφιστάμενου χερσαίου τμήματος του διαδρόμου 10-28, ώστε να αντιμετωπισθούν τα τεχνικά προβλήματα που υπάρχουν και να αποκτήσει το τμήμα αυτό χαρακτηριστικά παρόμοια με αυτά της επέκτασης, για να είναι λειτουργικό.
- Κατασκευή χερσαίου τμήματος παράλληλου τροχόδρομου στο υφιστάμενο χερσαίο τμήμα του διαδρόμου 10-28, μήκους 2.440 μ.

Η δεύτερη Πράξη (mis 525886) δημιουργήθηκε για να χρηματοδοτήσει τις υπηρεσίες αρχαιολογικής επίβλεψης των εργασιών της αναβάθμισης του υπάρχοντος διαδρόμου και στη συνέχεια τις εργασίες αποναρκοθέτησης του διαδρόμου. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει:

- Παρακολούθηση των εκσκαπτικών εργασιών αναβάθμισης αντοχής χερσαίου τμήματος διαδρόμου 10-28 από επόπτη αρχαιολόγο και,
- Έρευνα – εκκαθάριση από βόμβες που βρέθηκαν στο χώρο που εκτελείται το έργο της αναβάθμισης της αντοχής του χερσαίου τμήματος διαδρόμου 10-28



Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" και συγκεκριμένα σε μια έκταση συνολικά 915 στρεμμάτων, στην οποία θα εκτελεστούν εργασίες εκσκαφών σε διάφορα βάθη (διάδρομος, ζώνες ασφαλείας, περιοχή τροχοδρόμου προς διαμόρφωση για προσωρινή λειτουργία).

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006 (*) Α' φάση	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013 (*) Β' φάση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	54.111.199,00	173.491.246,18	227.602.445,18
Επιλέξιμη δαπάνη	47.817.258,89	56.888.368,03	104.705.626,92
Συγχρηματοδοτούμενη	47.817.258,89	56.845.720,94	104.662.979,83
Κοινοτική συνδρομή	23.908.629,45	56.845.720,94	80.754.350,38

## III. Πρόοδος στην υλοποίηση έως 31/3/2017

Το έργο χαρακτηρίζεται ως ημιτελές, η ολοκλήρωση του οποίου αναμένεται πριν την 31/03/2019.

## IV. Προβλήματα που επηρέασαν την υλοποίηση

Καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δημοπράτησης-συμβασιοποίησης του υποέργου αναβάθμισης του υφιστάμενου αεροδιαδρόμου, λόγω ενστάσεων στη διαγωνιστική διαδικασία.

Καυστέρηση στη θέσπιση της διαδικασίας και στην καταβολή της ίδιας συμμετοχής από την ΥΠΑ στο διάστημα μετά το χαρακτηρισμό του έργου ως συμβατή κρατική ενίσχυση. Καθυστερήσεις στην ομαλή ροή χρηματοδότησης του έργου.

### 3.3.3 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ-ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 – Χ.Θ. 37+900) ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΜΕΣΣΑΡΑ ΣΤΟ Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 68).

## I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Αντικείμενο του έργου είναι η κατασκευή του νέου οδικού τμήματος από την Αγ. Βαρβάρα μέχρι τους Αγ. Δέκα (Καστέλλι), του Κάθετου Άξονα Ηράκλειο – Μεσσαρά, στο νομό Ηρακλείου Κρήτης.

Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε στα πλαίσια του Γ'ΚΠΣ (Ε.Π./ΟΑΛΛΑ). Το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει την κατασκευή της αρτηρίας μήκους 15,7χλμ περίπου (νέα χάραξη) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης.

Στα πλαίσια του Γ'ΚΠΣ (ΕΠ/ΟΑΛΛΑ) υλοποιήθηκε τμήμα του έργου με οικονομικό αντικείμενο 43.524.864,94€. Στα πλαίσια του ΕΠ-ΕΠ, το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει όλες τις υπολειπόμενες εργασίες κατασκευής για την ολοκλήρωση του τμήματος Αγ. Βαρβάρα – Αγ. Δέκα, καθώς και τις απαιτούμενες

δαπάνες για απαλλοτριώσεις, μετατοπίσεις δικτύων οργανισμών κοινής ωφέλειας, και εργασίες αρχαιολογικών ερευνών.

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006 (*) Α' φάση	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013 (*) Β' φάση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	52.031.276	112.890.354	164.921.629
Επιλέξιμη δαπάνη	43.524.866	47.789.035	91.313.901
Συγχρηματοδοτούμενη	43.524.866	39.833.819	83.358.684
Κοινοτική συνδρομή	30.249.782	39.833.819	70.083.600

## III. Πρόοδος στην υλοποίηση έως 31/3/2017

Το έργο χαρακτηρίζεται ως ημιτελές, η ολοκλήρωση του οποίου αναμένεται πριν την 31/03/2019.

## IV. Προβλήματα που επηρέασαν την υλοποίηση

Καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δημοπράτησης-συμβασιοποίησης στο ένα εκ των τριών υποέργων, μέσω των οποίων υλοποιήθηκε το έργο, λόγω δικαστικής εμπλοκής διαγωνιζομένων.

### 3.3.4 ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ -ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ

Το έργο περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 181 Έργων Προτεραιότητας του ΕΣΠΑ (No 99).

Το συγκεκριμένο Μεγάλο Έργο αποτελείται από δύο διακριτές πράξεις / δύο mis στο ΟΠΣ :

- mis 377139 με τίτλο «Ολοκλήρωση σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στον σιδηροδρομικό άξονα ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (πλήν Τιθορέα-Δομοκός), καθώς και στα τμήματα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ» (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής).
- mis 299851 με τίτλο «Ανακαίνιση γραμμής μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης, συμπλήρωση σηματοτεχνικής υποδομής συγκροτημάτων ΤΧ1 - ΤΧ5 περιοχής Θεσσαλονίκης και της ενωτικής σιδ. Γραμμής ΑΞΙΟΣ - ΓΕΦΥΡΑ και κατασκευή εναέριας γραμμής επαφής (ΕΓΕ) της ενωτικής σιδ. Γραμμής ΑΞΙΟΣ – ΓΕΦΥΡΑ» (πράξη/ΤΔΠ Υποδομής)

## I. Φυσικό αντικείμενο του έργου

Η πρώτη Πράξης (mis 525883) αποτελεί «γέφυρα» (bridging) έργο με το έργο εγκατάστασης του ETCS (ΟΠΣ 116431) του ΕΠ ΣΑΑΣ 2000-2006. Το φυσικό αντικείμενο της παρούσας πράξης περιλαμβάνει:

- Σηματοτεχνική εξασφάλιση της περιοχής Σ.Σ. Θεσσαλονίκης μεταξύ ΤΧ1-ΤΧ5

- 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)
- Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ETCS-Level 1 συρμού (on board) σε 88 συρμούς
- Ολοκλήρωση εγκατάστασης συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R σε εντοπισμένα τμήματα του ΠΑΘΕ/Π

Το φυσικό αντικείμενο της δεύτερης Πράξης (mis 299851), περιλαμβάνει:

- την ανακαίνιση της γραμμής Μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης και την κατασκευή νέας συνδεσμολογίας, ώστε να καταστεί γραμμή κύριας κυκλοφορίας,
- εργασίες σηματοδότησης, τηλεδιόικησης, ηλεκτροκίνησης στην ευρύτερη περιοχή του ΣΣ Θεσσαλονίκης μεταξύ της περιοχής ΤΧ1-ΤΧ5,
- τη συμπλήρωση σηματοτεχνικής υποδομής της ενωτικής Αξιού – Γέφυρας,
- την ηλεκτροκίνηση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής, μήκους 4 χλμ περίπου, Αξιού - Γέφυρας, την αντικατάσταση 2 μεταλλικών σιδ/κών γεφυρών στη περιοχή της Σίνδου με γέφυρες από οπλισμένο σκυρόδεμα

## II. Οικονομικά στοιχεία του Έργου

ΚΟΣΤΟΣ	Γ' Κ.Π.Σ. 2000 – 2006 (*) Α' φάση	Ε.Σ.Π.Α. 2007 – 2013 (*) Β' φάση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ	44.755.588,77	53.280.199,55	98.035.788,32
Επιλέξιμη δαπάνη	35.741.588,80	35.971.846,40	71.713.435,20
Συγχρηματοδοτούμενη	35.741.588,80	30.637.363,30	66.378.952,10
Κοινοτική συνδρομή	17.870.794,40	30.637.363,30	48.508.157,70

## III. Πρόοδος στην υλοποίηση έως 31/3/2017

Το έργο χαρακτηρίζεται ως ημιτελές, η ολοκλήρωση του οποίου αναμένεται πριν την 31/03/2019.

## IV. Προβλήματα που επηρέασαν την υλοποίηση

Σε ότι αφορά στην πρώτη Πράξη, καθυστερήσεις που οφείλονται στο ευρύτερο περιβάλλον υλοποίησης του έργου, καθώς στο υποέργο του ETCS γραμμής παρουσιάσθηκαν καθυστερήσεις, λόγω επιπλοκών και καθυστερήσεων στο Έργο της Ανάταξης της Σηματοδότησης που αποτελούν προαπαιτούμενες εργασίες για την ολοκλήρωσή του. Επιπρόσθετα, το υποέργο εγκατάστασης ETCS στους συρμούς καθυστέρησε λόγω συντονισμού των εμπλεκόμενων φορέων στη διάθεση των συρμών.

Για τη δεύτερη Πράξη, αν και είχε ολοκληρωθεί, μετά το πέρας των εργασιών προκλήθηκαν βλάβες από κλοπές καλωδίων και αντιβάρων τάνυσης στην ΕΓΕ, στο τμήμα της "Ενωτικής Γραμμής Αξιού-Γέφυρας", με αποτέλεσμα προβλήματα στη λειτουργικότητα της ηλεκτροκίνησης

#### 4.4 Απολογισμός υλοποίησης Μέσων Χρηματοδοτικής Τεχνικής (ΠΙΝΑΚΑΣ II Παραρτήματος 1)

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα δεν κάνει χρήση Μέσων Χρηματοδοτικής Τεχνικής.

#### 4.5 Περιβαλλοντικά έργα προϋπολογισμού 25 έως 50 εκ.€

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα παρότι περιλαμβάνει παρεμβάσεις προστασίας του περιβάλλοντος από την κατασκευή και λειτουργία έργων μεταφορικών υποδομών, δεν περιλαμβάνει αμιγώς Περιβαλλοντικά Έργα.

#### 4.6 Απολογισμός δράσεων Τεχνικής Βοήθειας

Τα απολογιστικά οικονομικά στοιχεία των Αξόνων Προτεραιότητας 06-ΣΤ και 13-ΙΓ, της Τεχνικής Βοήθειας, ανά Φορέα Παρακολούθησης, Ταμείο και Δικαιούχο παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	Π/Υ ΕΝΤΑΞΗΣ ΣΥΓΧΡ.ΔΔ	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΠΡΟΣ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟ ΔΟΤΗΣΗ
ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ	ΕΤΠΑ	ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (πρώην ΕΠ-ΕΠ)	932.410,98	932.410,98	909.680,38
		ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	2.894.868,18	2.894.868,18	2.894.868,18
		ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (Δ.Ο.Υ.)	1.012.831,76	1.012.831,76	1.012.831,76
		ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	25.000,00	25.000,00	25.000,00
		Σύνολο - ΕΤΠΑ	4.865.110,92	4.865.110,92	4.842.380,32
	ΤΣ	ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (πρώην ΕΠ-ΕΠ)	3.670.302,21	3.670.302,21	3.648.807,96
		ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	4.134.720,58	4.134.720,58	4.134.720,58
		ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	1.195.636,67	1.195.636,67	1.195.636,67
		ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	17.220,00	17.220,00	17.220,00
		ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (Δ.Ο.Υ.)	10.710.166,04	10.710.166,04	10.710.166,04
		ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.	44.400,00	44.400,00	44.400,00
		ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	106.272,00	106.272,00	106.272,00
		Μ.Ο.Δ. Α.Ε.	15.899.402,87	15.899.402,87	15.899.402,87
	Σύνολο - ΤΣ	35.778.120,37	35.778.120,37	35.756.626,12	
	Σύνολο πρώην ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ			40.643.231,29	40.643.231,29
ΕΔΑΜ	ΕΤΠΑ	ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (πρώην ΕΔΑΜ)	392.878,04	392.878,04	385.621,02
		ΕΡΓΟΣΕ	106.366,28	106.366,28	106.366,28
	Σύνολο - ΕΤΠΑ		499.244,32	499.244,32	491.987,30
	ΤΣ	ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (πρώην ΕΔΑΜ)	1.957.849,21	1.909.264,21	1.922.883,73
	Σύνολο -ΤΣ		1.957.849,21	1.909.264,21	1.922.883,73
Σύνολο πρώην ΕΔΑΜ			2.457.093,53	2.408.508,53	2.414.871,03
Γενικό άθροισμα			43.100.324,82	43.051.739,82	43.013.877,47

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ	ΤΑΜΕΙΟ	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	Π/Υ ΕΝΤΑΞΗΣ ΣΥΓΧΡ.ΔΔ	ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡ. ΔΔ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΕΡΓΟΥ ΠΡΟΣ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟ ΔΟΤΗΣΗ
---------------	--------	------------	-------------------------	------------------------------------	--

Ταμείο	ΕΤΠΑ		5.364.355,24	5.364.355,24	5.334.367,62
	ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ		37.735.969,58	37.687.384,58	37.679.509,85

Οι Άξονες Προτεραιότητας 06-ΣΤ και 13-ΙΓ εξειδικεύθηκαν και ενεργοποιήθηκαν μέσω επτά (7) προσκλήσεων στο σύνολό τους.

Ο Άξονας Προτεραιότητας 06-ΣΤ βάσει των παραπάνω εμφανίζει απορρόφηση της τάξης του 97%.

Αντιστοίχως, στον Άξονα Προτεραιότητας 13-ΙΓ εμφανίζεται απορρόφηση της τάξης του 94%.

Στα πλαίσια της Τεχνικής Υποστήριξης της Εφαρμογής (ΤΥΕ) το 16% των συνολικών συγχρηματοδοτούμενων δαπανών των δύο ΑΠ, διατέθηκε σε δράσεις με δικαιούχους τις δύο Διαχειριστικές αρχές (τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ και τ. ΕΔΑ Μεταφορών), το 47% σε δράσεις Λοιπών Δικαιούχων του Προγράμματος και το 37% για την κάλυψη των αναγκών μισθοδοσίας στελεχών της ΜΟΔ Α.Ε.

Οι ενέργειες Τεχνικής Υποστήριξης της Εφαρμογής (ΤΥΕ) των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013 αφορούν τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, την προετοιμασία, τη διαχείριση, την παρακολούθηση, την αξιολόγηση, τη δημοσιότητα, την εφαρμογή και τον έλεγχο των προγραμμάτων αυτών.

Οι ενέργειες ΤΥΕ συνίστανται ιδίως στην προμήθεια αγαθών και τη λήψη υπηρεσιών, την κάλυψη λειτουργικών δαπανών και δαπανών μετακίνησης προσωπικού, καθώς και κάθε άλλη απαραίτητη δαπάνη που αποσκοπεί στη διευκόλυνση της υλοποίησης των στόχων και των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Το θεσμικό πλαίσιο το οποίο εφαρμόζεται στις ενέργειες ΤΥΕ και ειδικότερα στις διαδικασίες ανάθεσης των συμβάσεων των σχετικών πράξεων είναι:

- Το ΠΔ 4/2002 «Εκτέλεση ενεργειών Τεχνικής Βοήθειας – Στήριξης και διαχείριση των αντίστοιχων πόρων» και
- Η ΥΑ 51540/ΕΥΣΣΑΑΠ/12-11-2010 (ΦΕΚ 1856/Β/26-11-2010) «Καθορισμός των στοιχείων των προγραμμάτων Τεχνικής Υποστήριξης της Εφαρμογής και της διαδικασίας υποβολής και έγκρισής τους»,

σύμφωνα πάντα με τον Ν.3614/2007 (Α' 267/3-12-2007) «Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007-2013» και την τροποποίηση αυτού με το Ν. 3840/2010 (Α' 53/31-03-2010) «Αποκέντρωση, απλοποίηση και ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013 και άλλες διατάξεις».

Για αναθέσεις άνω των ορίων εφαρμόζεται η λοιπή νομοθεσία [όπως ΠΔ60/2007 (ΦΕΚ 64/Α/16.03.2007) Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» και ΠΔ 118/2007 (ΦΕΚ 150/Α/10.07.2007) Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου (ΚΠΔ)].

## 4.7 Απολογισμός δράσεων Πληροφόρησης και Δημοσιότητας

### Εισαγωγή

Η αποτίμηση των ενεργειών Πληροφόρησης και Δημοσιότητας (Π&Δ) της Εθνικής Αρχής Συντονισμού (ΕΑΣ), που συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και από το Ταμείο Συνοχής κατά την περίοδο 2007-2013 στην Ελλάδα, έγινε και παρατίθεται πιο κάτω, από την Εθνική Αρχή Συντονισμού (ΕΑΣ) / Μονάδα Γ' - ΕΥΣΣΑ. Τα στοιχεία συλλέχθηκαν μέσω ενός πίνακα καταγραφής απολογιστικών στοιχείων των δράσεων Π&Δ εθνικής εμβέλειας για την προβολή του ΕΣΠΑ 2007-2013 στο σύνολό του, κατά την εν λόγω περίοδο και εμπλουτίστηκαν μέσω της ποιοτικής αποτίμησης του έργου καθώς και των Ετήσιων Εκθέσεων της περιόδου 2007-2013.

#### 1. Το πλαίσιο της επικοινωνίας των Διαρθρωτικών Ταμείων

Η Εθνική Αρχή Συντονισμού (ΕΑΣ) μέσω της Μονάδας Γ' της ΕΥΣΣΑ, διαμορφώνει και συντονίζει το πλαίσιο αρχών της πληροφόρησης και της δημοσιότητας για το ΕΣΠΑ και τα συγχρηματοδοτούμενα Επιχειρησιακά Προγράμματα.

Στο πλαίσιο αυτό, τα Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΕΠ) υλοποιούν τα Επικοινωνιακά Σχέδια (ΕΣ) που εγκρίθηκαν από την αρμόδια υπηρεσία της ΕΕ. Κατά την περίοδο 2007-2013 και σε ότι αφορά στα συγχρηματοδοτούμενα ΕΠ από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν πέντε (5) Επικοινωνιακά Σχέδια από τα Τομεακά Προγράμματα, πέντε (5) από τα Περιφερειακά Προγράμματα και τέσσερα (4) από τα Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας.

Από την αρχή της Προγραμματικής περιόδου σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν δράσεις πληροφόρησης και δημοσιότητας από τα ΕΠ προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι ανάγκες ενημέρωσης και προβολής των Προγραμμάτων, ανάλογα με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του κάθε Προγράμματος.

Σε κεντρικό επίπεδο (ΕΑΣ), πέραν του συντονισμού και της διαμόρφωσης του πλαισίου της πληροφόρησης και της δημοσιότητας, σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν από την Μονάδα Γ'/ΕΥΣΣΑΑ ενέργειες εθνικής εμβέλειας, με στόχο τη συνέργια των δράσεων επικοινωνίας όλων των ΕΠ συμπεριλαμβανομένων και αυτών που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ. Οι ενέργειες εθνικής εμβέλειας συμβάλλουν στη βελτιστοποίηση του αποτελέσματος της επικοινωνίας στην ευρύτερη δυνατή δημογραφική και γεωγραφική διάσταση καθώς και στην επίτευξη ενοποίησης της επικοινωνιακής εικόνας των ΕΠ, τα οποία αποτελούν το μεγάλο αναπτυξιακό πρόγραμμα ΕΣΠΑ που συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο.

#### 2. Το Δίκτυο των Υπευθύνων Πληροφόρησης και Δημοσιότητας

Η Μονάδα Γ'/ΕΥΣΣΑ στο πλαίσιο του συντονιστικού της ρόλου για την εφαρμογή του (ΕΚ) 1828/2006 και την υλοποίηση των ενεργειών εθνικής εμβέλειας, συντονίζει και συνεργάζεται στενά με το Δίκτυο Υπευθύνων Δημοσιότητας των ΕΠ του ΕΣΠΑ, το οποίο λειτουργεί από το 2002 με την έναρξη του Γ'ΚΠΣ. Πιο συγκεκριμένα, η Μονάδα Γ' της ΕΥΣΣΑ συνεργάστηκε με το Δίκτυο, για τις ακόλουθες ενέργειες:

- Για την εφαρμογή των Επικοινωνιακών Σχεδίων των ΕΠ σχεδίασε τις «Οδηγίες για την σύνταξη των Επικοινωνιακών Σχεδίων», [http://www.espa.gr/elibrary/Odhgies\\_Katartisis\\_Epikoinoniakou\\_Sxediou\\_twn\\_EP\\_2007-13.doc](http://www.espa.gr/elibrary/Odhgies_Katartisis_Epikoinoniakou_Sxediou_twn_EP_2007-13.doc), οι οποίες παρουσιάστηκαν και συζητήθηκαν σε συναντήσεις του Δικτύου.
- Για την εξειδίκευση και κωδικοποίηση των υποχρεώσεων των Διαχειριστικών Αρχών (ΔΑ) που προκύπτουν από τον Κανονισμό καθώς και για την διαμόρφωση ενιαίας ταυτότητας επικοινωνίας για όλα τα ΕΠ, εξέδωσε και διένειμε τον «Επικοινωνιακό Οδηγό για την Πληροφόρηση και τη Δημοσιότητα των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της περιόδου 2007-2013». [www.espa.gr/elibrary/ypoian\\_11022011\\_Odigos\\_Dimosiotitas\\_ESPA\\_2010.pdf](http://www.espa.gr/elibrary/ypoian_11022011_Odigos_Dimosiotitas_ESPA_2010.pdf)
- Για την ανάρτηση όλων των Προσκλήσεων/Προκηρύξεων στο [www.espa.gr](http://www.espa.gr) πραγματοποιήθηκε εκπαίδευση στελεχών των ΔΑ/ΕΔΑ για το εργαλείο διαχείρισης εισαγωγής περιεχομένου στο site.
- Για τη διαχείριση των ερωτημάτων που υποβάλλονται στο [www.espa.gr](http://www.espa.gr) απευθύνεται σε καθημερινή βάση στους αρμόδιους χειριστές των ΕΠ για εξειδίκευση των απαντήσεων.
- Για τη σύνταξη των ετησίων εκθέσεων παρείχε οδηγίες στο πλαίσιο της παρακολούθησης και τήρησης του Επικοινωνιακού Σχεδίου κάθε ΕΠ.
- Για τη δημιουργία της ιστοσελίδας των καλών πρακτικών της προηγούμενης περιόδου [www.hellaskps.gr/bestpractices/index\\_en.asp](http://www.hellaskps.gr/bestpractices/index_en.asp).
- Για τη δημιουργία της ιστοσελίδας της πορεία υλοποίησης των έργων του ΕΣΠΑ [www.anaptyxi.gov.gr](http://www.anaptyxi.gov.gr)
- Για τις συναντήσεις και τα συμπεράσματα του δικτύου INFORM της Γεν. Δ/σης Περιφερειακής Πολιτικής. απέστειλε τακτική ενημέρωση στα μέλη του ελληνικού Δικτύου.
- Συμμετείχε στο εκπαιδευτικό σεμινάριο με θέμα “Web Usability” για τα μέλη του Δικτύου, που οργανώθηκε από την ΜΟΔ και στο οποίο παραβρέθηκε στέλεχος της Γεν. Δ/σης Περιφερειακής Πολιτικής.
- Συνεργάστηκε με την αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Αθήνα για
  - την παρουσίαση του ΕΣΠΑ στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Europe Direct, ως πολλαπλασιαστή πληροφόρησης, με στόχο τη διάδοση του ΕΣΠΑ και των ευκαιριών που προσφέρει
  - την παρουσίαση της διαδικτυακής πύλης [www.espa.gr](http://www.espa.gr) του ηλεκτρονικού γραφείου εξυπηρέτησης και των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Europe Direct

### **3. Ενέργειες Πληροφόρησης και Δημοσιότητας για την περίοδο 2007-2013 από την Εθνική Αρχή Συντονισμού του ΕΣΠΑ**

Στη συνέχεια παρατίθεται αναλυτική αναφορά για την έναρξη της επικοινωνίας του ΕΣΠΑ, για τη διαδικτυακή πύλη [www.espa.gr](http://www.espa.gr) και τον διαδικτυακό τόπο [www.anaptyxi.gov.gr](http://www.anaptyxi.gov.gr), αλλά και για τη διενέργεια πανελλαδικής εκστρατείας στα ΜΜΕ και τη συμμετοχή στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, καθώς αποτελούν σημαντικές ενέργειες εθνικής εμβέλειας, που αφορούν τα εξειδικευμένα κοινά των δράσεων των ΕΠ και το ευρύ κοινό.

Επίσης παρατίθενται ενδεικτικά στοιχεία των ερευνών που διεξήχθησαν κατά την διάρκεια υλοποίησης του ΕΣΠΑ καθώς και μετρήσεις επισκεψιμότητας της διαδικτυακής πύλης [www.espa.gr](http://www.espa.gr).

### 3.1. Έναρξη Επικοινωνίας του ΕΣΠΑ

Η επικοινωνία του ΕΣΠΑ βάσει του ΕΚ 1828/2006, ξεκίνησε επισήμως με μία μεγάλη εκστρατεία ενημέρωσης (αρχές 2008) σε όλη την Ελλάδα (13 περιφέρειες, 14 πόλεις), με παράλληλη διαφημιστική εκστρατεία σε όλα τα ΜΜΕ, πανελλαδικά και περιφερειακά, καθώς και με την παραγωγή ενημερωτικού υλικού. Στόχος της εκστρατείας ήταν να πληροφορηθούν όλοι οι πολίτες και οι φορείς, εμπλεκόμενοι και μη, για την ολοκλήρωση του Γ' ΚΠΣ και τα οφέλη που προσέφερε στην ανάπτυξη και στους πολίτες της χώρας καθώς και για το νέο αναπτυξιακό πρόγραμμα ΕΣΠΑ που ξεκινά κι αυτό με την συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το σκεπτικό της εκστρατείας στηρίχθηκε στην ιδέα της συνέχειας των παρεμβάσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων στην Ελλάδα και στην επικοινωνία τόσο των αποτελεσμάτων του Γ' ΚΠΣ, όσο και των στόχων του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Η εκστρατεία ενημέρωσης αξιοποίησε όλα τα σύγχρονα μέσα επικοινωνίας και στηρίχθηκε στην συνεργασία όλων των ΕΠ για το σχεδιασμό του οπτικοακουστικού υλικού, όπου αποτυπώθηκαν όλα τα έργα που έγιναν την προηγούμενη περίοδο καθώς και ο σχεδιασμός των ΕΠ του ΕΣΠΑ. Μέσω των εκδηλώσεων δόθηκε η ευκαιρία σε κοινωνικο-οικονομικούς εταίρους, εκπροσώπους περιφερειακών και τοπικών φορέων καθώς και δυνητικών Δικαιούχων να εκφράσουν την άποψή τους μέσα από έντονο διάλογο για τις παρεμβάσεις των Διαρθρωτικών Ταμείων στην Ελλάδα και ειδικότερα για τον σχεδιασμό των δράσεων του ΕΣΠΑ.

Στην εκδήλωση της Θεσσαλονίκης στις 22/02/2008 συμμετείχε η Επίτροπος Περιφερειακής Πολιτικής κα Danuta Hubner, όπου μαζί με τους άλλους ομιλητές, ανέδειξε τον ρόλο της Περιφερειακής Ανάπτυξης στην ΕΕ μέσω των ενισχύσεων των Ευρωπαϊκών Ταμείων.

Το τηλεοπτικό spot που δημιουργήθηκε και προβλήθηκε στην τηλεοπτική καμπάνια της εκστρατείας, απέσπασε το βραβείο Regio Stars 2009, στο ξεκίνημα του θεσμού της Γεν. Δ/σης Περιφερειακής Πολιτικής, Regio Awards 2009 για την Πληροφόρηση και την Δημοσιότητα, ανάμεσα στις χώρες μέλη που συμμετείχαν από όλη την ΕΕ.

Στο πλαίσιο των δημιουργικών εργασιών της εκστρατείας σχεδιάστηκε το σήμα και το μήνυμα του ΕΣΠΑ 2007-2013: [www.espa.gr/elibrary/logo\\_ESPA\\_gr.jpg](http://www.espa.gr/elibrary/logo_ESPA_gr.jpg), [www.espa.gr/elibrary/Logo\\_espa\\_en.jpg](http://www.espa.gr/elibrary/Logo_espa_en.jpg)

Μέσω δύο (2) ερευνών έγινε αποτίμηση των αποτελεσμάτων της εκστρατείας καθώς και διερεύνηση της συνολικής αναγνωρισιμότητας – αποτελεσματικότητας της εκστρατείας στο γενικό κοινό με τη διεξαγωγή:

- μίας (1) ποιοτικής έρευνας (από 2 έως 16 Σεπτεμβρίου 2008) στις δύο μεγάλες πόλεις (Αθήνα – Θεσσαλονίκη)
- τεσσάρων (4) ερευνών μέτρησης αναγνωρισιμότητας των ευρωπαϊκών παρεμβάσεων στην Περιφέρεια για το ΕΣΠΑ το Μάρτιο του 2008, στις Περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας. Οι έρευνες ήταν



τηλεφωνικές σε Έλληνες άνω των 18 ετών, σε περίπου 1.800 έως 2.000 άτομα ανά Περιφέρεια.

### Ενδεικτικά ευρήματα των παραπάνω ερευνών:

#### **Σχετικά με την αποτελεσματικότητα της εκστρατείας:**

Από την έρευνα συνολικά προκύπτει ότι, παρά το γεγονός ότι η γνώση του ΕΣΠΑ βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο, εντούτοις το Πρόγραμμα φαίνεται να συγκεντρώνει μεγάλες προσδοκίες, πράγμα που δεν συνέβαινε στην αντίστοιχη χρονική φάση με το Γ' ΚΠΣ. Επίσης, προκύπτει εμφανώς το πρόβλημα που συνδέεται με την επωνυμία του νέου προγράμματος (ΕΣΠΑ) και την ασυνέχεια που τη συνοδεύει σε σχέση με την επωνυμία του προγράμματος της προηγούμενης περιόδου (ΚΠΣ), δηλαδή, το θέμα της μετάβασης από το επαρκώς γνωστό και συνειρμικά, τουλάχιστον, άμεσα αποκωδικοποιήσιμο και κατανοητό πρόγραμμα (Γ' ΚΠΣ) σε ένα άλλο μη γνωστό (ΕΣΠΑ).

Το πρόβλημα της νέας επωνυμίας του Προγράμματος επιλύθηκε σε μεγάλο βαθμό μέσω του εύρους της εναρκτήριας ενημερωτικής εκστρατείας.

Το ολοκληρωμένο σύστημα δράσεων, που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο της εκστρατείας με εσωτερική διάρθρωση και συνοχή, λειτούργησε αποτελεσματικά ως προς την ενημέρωση για τις ωφέλειες από την εφαρμογή του Γ' ΚΠΣ. Διαμόρφωσε ευνοϊκές συνθήκες ως προς την αποδοχή και συμμετοχή στο ΕΣΠΑ, ενέπλεξε στη διαδικασία ενημέρωσης όλους τους φορείς και όλες τις ενδιαφερόμενες ομάδες, έτσι ώστε να φθάσει μέχρι και τον τελευταίο πολίτη, η μεγάλη και σύνθετη αυτή προσπάθεια. Υπογραμμίζεται ως σημαντικό το γεγονός, ότι από την αρχή υπήρξε η πρόνοια αποφυγής της αποσπασματικότητας των ενεργειών επικοινωνίας. Η ορθή θεμελίωση της καμπάνιας ενισχύεται περαιτέρω από την αποφυγή, κατά το δυνατόν, της «διαφημιστικής λογικής» του εντυπωσιασμού και την προσγείωση του Προγράμματος σε μια ενημερωτική λογική. Σε μια λογική, που υπηρετεί την πληροφόρηση, παρουσιάζει και επεξηγεί, στο πλαίσιο ενός άρτιου αισθητικού συνόλου, την πολλαπλότητα των δράσεων. Βάσιμα μπορεί να λεχθεί, ότι για πρώτη φορά, με το συγκεκριμένο Πρόγραμμα Επικοινωνίας, προσεγγίστηκαν ταυτόχρονα τόσες πολλές ομάδες κοινού με ενιαίο, συνεκτικό και ομοιόμορφο τρόπο.

#### **Σχετικά με την ορολογία που χρησιμοποιείται και τη συνοχή της εκστρατείας, παρατηρήθηκε ότι:**

Εισάγει όρους ασαφείς, τεχνοκρατικούς και αφηρημένους, δυσνόητους και δύσκολα προσλαμβανόμενους. Αποτέλεσμα, να καθίσταται απαγορευτική η αποκωδικοποίησή τους. Και ενώ από την πρόσφατη επικοινωνία η κοινή γνώμη άκουσε και ενδεχομένως κατέγραψε σε σύντομο χρονικό διάστημα τον όρο ΕΣΠΑ, δεν ήταν δυνατό να κατανοήσει εξ αρχής τη σημασία του όρου, ούτε να ανακαλέσει τους όρους «Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς», ούτε και να τους εντάξει στο συνολικό ήδη διαμορφωμένο κώδικα πρόσληψης των Κοινοτικών Προγραμμάτων. Είναι, ίσως, η πρώτη φορά που συνολικά η δημιουργική προσέγγιση στις μέχρι τώρα εκστρατείες ενημέρωσης των ΚΠΣ, πετυχαίνει να ισορροπήσει σε ικανοποιητικό βαθμό τον ενημερωτικό χαρακτήρα του Προγράμματος με τους διαφημιστικούς κώδικες. Τόσο τα σενάρια, όσο και ο τηλεοπτικός λόγος, υπήρξαν σαφή και κατανοητά, ευχάριστα,

«αναγνώσιμα», με επαρκή στοιχεία αισιοδοξίας ακόμη και χιούμορ. Συνολικά, η καμπάνια ενισχύθηκε αποτελεσματικά από τις πολλές επιμέρους δράσεις. Κινήσεις καθαρά ενημερωτικού χαρακτήρα, όπως τα τηλεοπτικά 15λεπτα, τα Roadshows, οι εκδηλώσεις και η πύλη στο Διαδίκτυο, συνέβαλαν αποφασιστικά στη συνοχή και την αποτελεσματικότητα των δράσεων. Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν και η βράβευση του τηλεοπτικού spot στο πλαίσιο του διαγωνισμού της Γενικής Δ/σης Περιφερειακής Πολιτικής της ΕΕ Regio Awards.

#### ***Σχετικά με την αναγνωρισιμότητα των διαρθρωτικών παρεμβάσεων:***

- Γνωρίζουν ή έχουν ακούσει για το Γ'ΚΠΣ σε ποσοστό που υπερβαίνει το 70%
- Γνωρίζουν ότι τα κονδύλια προέρχονται κατά κύριο λόγο από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε ποσοστό που ξεπερνά το 74,5%
- Γνωρίζουν επίσης σε ένα ποσοστό που κυμαίνεται από 45-50% και κάποια συγκεκριμένα έργα που έχουν γίνει από το Γ'ΚΠΣ
- Ο τρόπος πληροφόρησης ότι τα έργα έχουν χρηματοδοτηθεί από το Γ'ΚΠΣ προκύπτει κυρίως από τη Σηματοδότηση των έργων (σε ποσοστά 55,2%, 49,3%, 45,7% και 48,7%)
- Περίπου το 30% των ερωτηθέντων «έχουν ακούσει» για το ΕΣΠΑ, χωρίς όμως να είναι απόλυτα σαφές αν το αντιλαμβάνονται πράγματι ως συνέχεια του Γ'ΚΠΣ
- Όσον αφορά στη γνώση για το ΕΣΠΑ τα ποσοστά εκείνη την περίοδο είναι χαμηλά (28,4%, 28,2%, 32,2% και 28,5%) με κύρια πηγή πληροφόρησης τη διαφήμιση στην τηλεόραση
- Πιο ισορροπημένες παρουσιάζονται οι εκτιμήσεις για το αν το ΕΣΠΑ θα συμβάλει «στην αειφόρο ανάπτυξη» και την «αύξηση της απασχόλησης» (με απαντήσεις άνω του 50% θετικές και γύρω στο 40% αρνητικές)
- Η «Συμβολή στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας» αναφέρεται με πιο θετική εκτίμηση (οι θετικές απαντήσεις ξεπερνούν το 55%), ενώ ακόμη περισσότερο η «Βελτίωση ή η αναβάθμιση των οδικών δικτύων και μέσων μεταφοράς»: εδώ οι θετικές απαντήσεις φθάνουν μέχρι και το 70%. Επίσης, αισθητά θετική είναι η προσδοκία για την «Πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξη» (από 58% - 65%)

#### ***Σχετικά με τον τρόπο που επιθυμούν οι ερωτώμενοι να ενημερώνονται:***

Όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο θα εύχονταν να ενημερωθούν, είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι προκρίνονται οι άμεσες/στοχευμένες δράσεις, με άνω του 40% να ζητά «διανομή ενημερωτικού υλικού» και περί το 25% «διοργάνωση σεμιναρίων - ημερίδων», ενώ γύρω στο 12% ζητά «συζητήσεις στην τηλεόραση και στο ραδιόφωνο».

#### ***Συχνότητα αναζήτησης του όρου ΕΣΠΑ στο Διαδίκτυο***

Μια αποτύπωση του ενδιαφέροντος του κοινού για το ΕΣΠΑ με την πάροδο του χρόνου προσφέρει το εργαλείο της Google, Insights for Search.

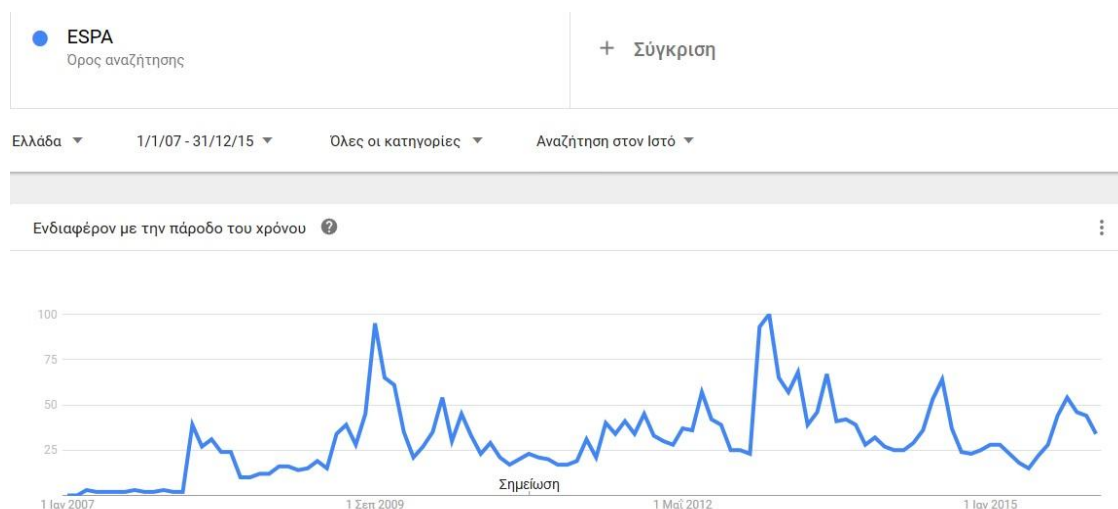
Οι αριθμοί στο γράφημα εκφράζουν τον αριθμό των αναζητήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί για τον όρο ΕΣΠΑ, σε σχέση με το συνολικό αριθμό των αναζητήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο Google την αντίστοιχη χρονική περίοδο.

Βάσει των δεδομένων αναζήτησης για την περίοδο Ιανουαρίου 2007 - Δεκεμβρίου 2015 για όλη την Ελλάδα, προκύπτει ότι το ενδιαφέρον του κοινού για το ΕΣΠΑ

αρχίζει να εκδηλώνεται το Φεβρουάριο του 2008, οπότε και ξεκινά η εναρκτήρια εκστρατεία (Roadshow, τηλεοπτική εκστρατεία κλπ.)

Μετά τη λήξη της εναρκτήριας εκστρατείας, το ενδιαφέρον σταδιακά υποχωρεί και κυμαίνεται σε ένα σταθερό επίπεδο για τα τέλη του 2008 και αρχές του 2009, για να αρχίσει να αναθερμαίνεται από το Μάρτιο του 2009 και να κορυφωθεί το Σεπτέμβριο του 2009, οπότε υλοποιείται από την ΕΑΣ η διαφημιστική εκστρατεία για το Πρόγραμμα Ενίσχυσης ΜΜΕ και Ελεύθερων Επαγγελματιών.

Στη συνέχεια ιδιαίτερο ενδιαφέρον του κοινού για το ΕΣΠΑ παρατηρείται το 2013 (Σεπτέμβριος, Οκτώβριος, Νοέμβριος) όπου πραγματοποιήθηκαν δύο διαφημιστικές καμπάνιες με θέμα την προβολή της εξέλιξης του ΕΣΠΑ και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων καθώς και της στήριξης της Νεανικής Επιχειρηματικότητας και της δημιουργίας Νέων Επιχειρήσεων μέσω ΕΣΠΑ.



Πίνακας 1 - Συχνότητα αναζήτησης του όρου ΕΣΠΑ στο Διαδίκτυο (Πηγή: [Google Insights for Search](#))

### 3.2. Η Διαδικτυακή Πύλη του ΕΣΠΑ [www.espa.gr](http://www.espa.gr)

Λόγω του πολυσχιδούς χαρακτήρα και του μεγέθους του ΕΣΠΑ καθώς και της ποικιλίας των δράσεων των ΕΠ, κρίθηκε απαραίτητο να δημιουργηθεί μια κοινή διαδικτυακή πύλη εισόδου στο ΕΣΠΑ, προκειμένου ο πολίτης και ο κάθε ενδιαφερόμενος να ξεκινάει την ενημέρωσή του για οτιδήποτε αφορά στο ΕΣΠΑ και στη συνέχεια, όπου χρειάζεται εξειδικευμένη ενημέρωση για ΕΠ ή δράσεις των ΕΠ, να πλοηγείται στις ιστοσελίδες των ΕΠ.

Στη διαδικτυακή πύλη [www.espa.gr](http://www.espa.gr) είναι αναρτημένη όλη η πληροφορία που αφορά στο περιεχόμενο των Προγραμμάτων, και περιλαμβάνει τις απαιτούμενες διαδικασίες για την εφαρμογή τους καθώς και τις ευκαιρίες που προσφέρονται από τις επιμέρους δράσεις των ΕΠ.

Η πύλη υποστηρίζεται από ένα εργαλείο διαχείρισης περιεχομένου (Content Management System - CMS), το οποίο επιτρέπει την αποκεντρωμένη εισαγωγή περιεχομένου από εξουσιοδοτημένους χρήστες στο [www.espa.gr](http://www.espa.gr), και στις ιστοσελίδες των 5 Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Μετά από εκπαίδευση, αρμόδια στελέχη από τις Διαχειριστικές Αρχές (ΕΥΔ, ΕΔΑ, μεγάλοι ΕΦΔ) των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, εισάγουν στο [www.espa.gr](http://www.espa.gr) όλες τις

Προσκλήσεις – Προκηρύξεις των Ε.Π., καθώς και ειδήσεις, αρχεία ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης κλπ. ενώ ειδικά οι ΕΔΑ των ΠΕΠ ενημερώνουν το ΕΣΠΑ και το αντίστοιχο ΠΕΠ με μία μόνο διαδικασία.

Πιο συγκεκριμένα στην διαδικτυακή πύλη [www.espa.gr](http://www.espa.gr) ενσωματώνονται οι παρακάτω υπηρεσίες:

- Ο κατάλογος δικαιούχων του ΕΣΠΑ ανά Επιχειρησιακό Πρόγραμμα.
- Μηχανή αναζήτησης (search engine) Προσκλήσεων – Προκηρύξεων που περιέχει περίπου 1.795 Προσκλήσεις- Προκηρύξεις των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων για όλες τις κατηγορίες δυνητικών δικαιούχων. Κατά την ανάρτηση των Προσκλήσεων/ Προκηρύξεων γίνεται επεξεργασία περιεχομένου της κάθε Προκήρυξης, προκειμένου να δημιουργηθεί μια συνοπτική παρουσίαση με πιο απλή και κατανοητή διατύπωση, φιλική σε όλους τους επισκέπτες του site.
- Το ηλεκτρονικό γραφείο εξυπηρέτησης (Helpdesk) [infoespa@mnec.gr](mailto:infoespa@mnec.gr), όπου στελέχη της Μονάδας Γ'ΕΥΣΣΑΠ διαχειρίζονται μεγάλο εύρος ερωτημάτων για πληροφορίες και ευκαιρίες μέσα από το ΕΣΠΑ καθώς και για τις δράσεις ενίσχυσης μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων και επιστημόνων / ελευθέρων επαγγελματιών που υλοποιήθηκαν από την ΕΑΣ/ΕΥΣ και τις Τράπεζες.
- Δυνατότητα εγγραφής, που παρέχει τις ακόλουθες δυνατότητες:
  - Ηλεκτρονική ενημέρωση για ανάρτηση Προσκλήσεων - Προκηρύξεων μέσω ηλεκτρονικού δελτίου (e-mail alert)
  - Προσωπικό χώρο με τίτλο: «Οι προκηρύξεις μου»
- Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη με περισσότερα από 1.300 αρχεία
- Υπηρεσία Ροών Περιεχομένου - RSS Feed για την αυτόματη ενημέρωση ανανέωσης επιλεγμένου περιεχομένου κ.α.

Στον παρακάτω Πίνακα 2, παρατίθενται στοιχεία επισκεψιμότητας, εγγραφών και ερωτημάτων στο [www.espa.gr](http://www.espa.gr):

<b>www.espa.gr</b>	2007	2008	2009	2010
	μέσω Hellaskps	<a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a>	<a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a>	<a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a>
Επισκέψεις (Visits):  Το σύνολο επισκέψεων του site ανεξαρτήτως IP	550.339 εκ των οποίων 173.435 για την 4η ΠΠ	528.840	2.046.339	760.000
Απόλυτοι μοναδικοί επισκέπτες (Absolute Unique Visitors): Το σύνολο των επισκέψεων από διαφορετικές IP	147.470 εκ των οποίων 45.716 για την 4η ΠΠ	198.612	625.961	368.700
Εγγεγραμμένοι χρήστες	-	500	2.000	6.500
Ερωτήματα Helpdesk infoespa	από info3kps	από info3kps	6.834	3.484
<b>www.espa.gr</b>	2011	2012	2013	2014

	www.espa.gr	www.espa.gr	www.espa.gr	www.espa.gr
Επισκέψεις (Visits): Το σύνολο επισκέψεων του site ανεξαρτήτως IP	1.109.665	1.394.587	2.288.048	1.174.557
Απόλυτοι μοναδικοί επισκέπτες (Absolute Unique Visitors): Το σύνολο των επισκέψεων από διαφορετικές IP	546.855	728.204	1.240.662	725.658
Εγγεγραμμένοι χρήστες	11.856	19.033	28.681	34.026
Ερωτήματα Helpdesk infoespa	1.583	2.278	3.553	2.124

Πίνακας 2 - Επισκεψιμότητα, εγγραφές, ερωτήματα www.espa.gr.

Στο σχεδιασμό του διαδικτυακού χώρου του ΕΣΠΑ ελήφθησαν υπόψη τα συμπεράσματα της έρευνας που διενήργησε η ΜΟΔ μέσω ερωτηματολογίου που απέστειλε στους χρήστες, με θέμα την αποτελεσματικότητα του [www.info3kps](http://www.info3kps).

Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένα από τα ευρήματα της έρευνας:

- ο Οι απλοί πολίτες, που είναι το βασικό κοινό της ιστοσελίδας, αναγνωρίζουν απόλυτα τη συμβολή της στην ενημέρωση του κοινού και δηλώνουν πολύ ικανοποιημένοι από τη λειτουργία της
- ο Σχεδόν οι μισοί από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, υπέβαλαν αίτηση σε προγράμματα του ΚΠΣ που βρήκαν στην ιστοσελίδα και μάλιστα στην συντριπτική τους πλειοψηφία αυτές οι αιτήσεις εγκρίθηκαν
- ο 9 στους 10 πιστεύει ότι η ιστοσελίδα διευκολύνει πολύ την πρόσβαση των πολιτών στα προγράμματα του ΚΠΣ
- ο 4 στους 10 χρήστες επισκέπτεται την ιστοσελίδα καθημερινά
- ο 5 στους 10 υπέβαλαν αιτήσεις σε προγράμματα που βρήκαν στην ιστοσελίδα, και το κυριότερο:
- ο 8 στις 10 από τις αιτήσεις αυτές που υποβλήθηκαν, εγκρίθηκε

### 3.3.Ο διαδικτυακός τόπος [www.anaptyxi.gov.gr](http://www.anaptyxi.gov.gr)

Ο διαδικτυακός τόπος [www.anaptyxi.gov.gr](http://www.anaptyxi.gov.gr) είναι η επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας που αναπτύχθηκε από την Ειδική Υπηρεσία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος (ΟΠΣ), σε συνεργασία με την Ειδική Υπηρεσία Στρατηγικής, Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΕΥΣΣΑΑΠ) και τη μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ Α.Ε.), με στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και τη διάχυση πληροφόρησης σχετικά με την πορεία υλοποίησης των έργων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ).

Το [www.anaptyxi.gov.gr](http://www.anaptyxi.gov.gr) τροφοδοτείται από τις Διαχειριστικές Αρχές (ΔΑ), τις Ενδιάμεσες Διαχειριστικές Αρχές (ΕΔΑ), τους Ενδιάμεσους Φορείς Διαχείρισης

(ΕΦΔ) και τους Δικαιούχους των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος, το οποίο είναι το κεντρικό σύστημα πληροφόρησης, διαχείρισης και διαρκούς παρακολούθησης της πορείας υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του νέου διαδικτυακού τόπου, συστάθηκε πιλοτική ομάδα υπευθύνων περιεχομένου από στελέχη των ΔΑ/ΕΔΑ συγκεκριμένων προγραμμάτων, η οποία και τροφοδότησε αρχικά το νέο διαδικτυακό τόπο και στη συνέχεια με βάση τις παρατηρήσεις που προέκυψαν ολοκληρώθηκε η υλοποίησή του.

Για την εξασφάλιση της πληρότητας και της ομοιογένειας των στοιχείων που αναρτώνται στο [www.anartyxi.gov.gr](http://www.anartyxi.gov.gr) πραγματοποιήθηκαν σεμινάρια για τους υπεύθυνους διαχείρισης περιεχομένου των ΔΑ/ΕΔΑ των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και εκδόθηκαν οδηγίες από την ΕΥΣΣΑΠ σε συνεργασία με τη ΜΟΔ, για την επεξεργασία/παρουσίαση των δεδομένων του ΟΠΣ στο νέο εργαλείο ανοικτής διαδικτυακής πρόσβασης.

### 3.4.Διενέργεια πανελλαδικής εκστρατείας στα ΜΜΕ

Η Εθνική Αρχή Συντονισμού του ΕΣΠΑ, σχεδίασε και υλοποίησε το 2009 μια πανελλαδικής εμβέλειας ενημερωτική εκστρατεία, σχετικά με τις Προκηρύξεις Ενίσχυσης Μικρών και πολύ Μικρών Επιχειρήσεων και Επιστημόνων - Ελευθέρων Επαγγελματιών, στο πλαίσιο των ΠΕΠ. Το σύνολο της εκστρατείας για την ενημέρωση σχετικά με τα προγράμματα ενίσχυσης των ΜΜΕ και των Επιστημόνων - Ελευθέρων Επαγγελματιών, διατήρησε το ΕΣΠΑ στην επικαιρότητα καθ'όλη τη διάρκεια του 2009, επιτυγχάνοντας τους επικοινωνιακούς στόχους των ΕΚ 1083/2006 και 1828/2006 για την αναγνωρισιμότητα των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και τη συμβολή της ΕΕ. Η ενημερωτική εκστρατεία υποστηρίχθηκε σε ό,τι αφορά στην εξυπηρέτηση των επενδυτών από τις υπηρεσίες του [www.espa.gr](http://www.espa.gr) και την λειτουργία τηλεφωνικής γραμμής στην αρμόδια Μονάδα της ΕΥΣ.

Το 2010 υλοποιήθηκε πανελλαδική εκστρατεία ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ εν μέσω οικονομικής κρίσης, με καταχωρήσεις στον πανελλαδικό τύπο, στο πλαίσιο της 75ης ΔΕΘ. Επίσης, το 2011 σχεδιάστηκε και πραγματοποιήθηκε πανελλαδική εκστρατεία για την προβολή του ΕΣΠΑ και της συμβολής του στην ανάπτυξη και στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Η καμπάνια περιλάμβανε καταχωρήσεις στον πανελλαδικό και περιφερειακό τύπο καθώς και μεταδόσεις σε πανελλαδικούς και περιφερειακούς ραδιοφωνικούς σταθμούς.

Το 2013 (Σεπτέμβριος, Οκτώβριος, Νοέμβριος) πραγματοποιήθηκαν δύο διαφημιστικές καμπάνιες με θέμα την προβολή της εξέλιξης του ΕΣΠΑ και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων καθώς και της στήριξης της Νεανικής Επιχειρηματικότητας και της δημιουργίας Νέων Επιχειρήσεων μέσω ΕΣΠΑ. Οι καμπάνιες περιλάμβαναν καταχωρήσεις και μεταδόσεις σε πανελλαδικές εφημερίδες και περιοδικά, περιφερειακές εφημερίδες, πανελλαδικούς και περιφερειακούς ραδιοφωνικούς σταθμούς και internet sites (σύνολο 511 μέσα) από 7/9-20/11/2013.

### 3.5.Συμμετοχή στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης

Η Εθνική Αρχή Συντονισμού του ΕΣΠΑ συμμετείχε με ειδικά διαμορφωμένο περίπτερο, κατά τα έτη 2008, 2009, 2010, 2011, 2013 και 2014 στην Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, που είναι υψηλού κύρους και αποτελεί τη μεγαλύτερη έκθεση κοινού

σε εθνικό επίπεδο. Η προσέλευση του κοινού στις ΔΕΘ για τα έτη 2008-2014 κυμάνθηκε από 180.000 έως 255.000 επισκέπτες. Σε κάθε συμμετοχή, στελέχη της Εθνικής Αρχής Συντονισμού ενημέρωσαν τους ενδιαφερόμενους επισκέπτες για τις δυνατότητες που προσφέρουν τα Προγράμματα του ΕΣΠΑ γενικά, ενώ παρείχαν και ειδικότερες πληροφορίες για τα Προγράμματα που ήταν σε εξέλιξη την τρέχουσα χρονική περίοδο. Επίσης, διοργανώθηκαν workshops όπου στελέχη των φορέων διαχείρισης παρουσίαζαν αναλυτικά σε ενδιαφερόμενους τα προγράμματα ενίσχυσης και τα χρηματοδοτικά εργαλεία του ΕΣΠΑ.

#### **4. Δράσεις Πληροφόρησης και Δημοσιότητας – Καλές Πρακτικές**

Ενδεικτικά αναφέρονται ενέργειες των οποίων η ποσοτική και ποιοτική αποτίμηση αναδείχθηκε κατά την παραπάνω περίοδο:

- Η εναρκτήρια εκστρατεία του ΕΣΠΑ σε όλη την Ελλάδα και το βραβευθέν τηλεοπτικό spot Regio Star 2009. Σχετικός φάκελος με οπτικοακουστικό υλικό και αποτελέσματα για το σύνολο της εκστρατείας είχε σταλεί στο γραφείο της Επιτρόπου Περιφερειακής Πολιτικής. Επίσης το σχετικό βίντεο είχε παρουσιασθεί στην συνάντηση του δικτύου INFORM το δεύτερο εξάμηνο του 2008 στις Βρυξέλλες.
- Η ύπαρξη κεντρικής ηλεκτρονικής πύλης του ΕΣΠΑ με αναρτημένες όλες τις Προσκλήσεις των Προγραμμάτων, όλη την διαχειριστική πληροφορία και με ηλεκτρονική εξυπηρέτηση κοινού.
- Οι Οδηγοί της ΕΑΣ, που παρήχθησαν – Επικοινωνιακός Οδηγός για την Π&Δ των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013, Οδηγίες για την κατάρτιση των επικοινωνιακών σχεδίων των ΕΠ, Κατευθύνσεις για την επεξεργασία/παρουσίαση των δεδομένων του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος (ΟΠΣ) στο διαδικτυακό τόπο [www.anartyxi.gov.gr](http://www.anartyxi.gov.gr) - μέσα από μια διαδικασία συνεργασίας και ανταλλαγής εμπειριών και αποτελούν σημείο αναφοράς για τη δημοσιότητα του ΕΣΠΑ για όλα τα Επιχειρησιακά Προγράμματα.
- Η λειτουργία του Δικτύου Υπευθύνων Πληροφόρησης και Δημοσιότητας των ΕΠ από το 2002, κατοχυρώνοντας πνεύμα συνεργασίας και συναντίληψης για τα θέματα που χειρίζονται οι Υπεύθυνοι Δημοσιότητας.
- Η συνεργασία της ΕΑΣ/ΕΥΣΣΑΑΠ με την Αντιπροσωπεία της ΕΕ στην Αθήνα και με το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Πληροφόρησης Europe Direct για τη διάδοση της ενημέρωσης σχετικά με τις ευκαιρίες που προσφέρει το ΕΣΠΑ στους πολίτες.
- Η μόνιμη στενή συνεργασία της ΕΑΣ/ΕΥΣΣΑΑΠ με την ΕΥΣΕΚΤ/ΕΚΤ. Ενδεικτικά αναφέρεται η κοινή δράση στις 9 Μαΐου στην Θεσσαλονίκη, της Ημέρας της Ευρώπης 2009 στην Έκθεση "Circus - Κοινωνική Ευρώπη", που οργανώθηκε από την Γεν. Δ/ση Απασχόλησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στο Κεντρικό Stand του ΕΚΤ «Επενδύουμε στον Άνθρωπο», στέλεχος της Υπηρεσίας παρείχε πληροφόρηση στους πολίτες και διανεμήθηκε έντυπο υλικό ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ.
- Η δημιουργία του διαδικτυακού τόπου [www.anartyxi.gov.gr](http://www.anartyxi.gov.gr) με στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και τη διάχυση πληροφόρησης σχετικά με την πορεία υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων έργων του ΕΣΠΑ 2007-2013.
- Η διαδικασία αξιολόγησης των μέτρων Πληροφόρησης και Δημοσιότητας σε σχέση με την επίτευξη των επικοινωνιακών στόχων μέσω:

- του Πίνακα Αποτίμησης των επικοινωνιακών ενεργειών που περιλαμβάνει αναλυτικά στοιχεία για τις δράσεις που υλοποιούνται όπως περιγραφή, κοινό στόχος, δείκτης αποτελέσματος κ.α.
- ερευνών ποιοτικών και ποσοτικών που αξιολογούν τα μέτρα Πληροφόρησης και Δημοσιότητας όσον αφορά στη διασφάλιση της διαφάνειας και στην προβολή και αναγνωρισιμότητα των ΕΠ και του ρόλου που διαδραματίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση

## 5. Αποτελέσματα Ερευνών

**Έρευνα αναγνωρισιμότητας του ΕΣΠΑ** πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο του 2013 σε δείγμα 1.000 ατόμων. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, το 78,5% του πληθυσμού έχει μια γενική πληροφόρηση κι έχει ακούσει για τις δράσεις και τα προγράμματα του ΕΣΠΑ. Βασικές πηγές ενημέρωσης αποτελούν η τηλεόραση σε ποσοστό 41,7% και στη συνέχεια το διαδίκτυο σε ποσοστό 40,4%. Σχετικά με τα κονδύλια του ΕΣΠΑ, το 50,8% των ερωτηθέντων θεωρεί πως αυτά προέρχονται εξ ολοκλήρου από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το 32,4% πιστεύει ότι προέρχονται από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, ενώ το 15% δεν γνωρίζει την προέλευσή τους. Επίσης, το 63,4% κρίνει θετικά τον τρόπο προβολής του ΕΣΠΑ και προτιμά να πληροφορείται για τους στόχους και τα επιχειρησιακά του προγράμματα μέσω Internet σε ποσοστό 29,2%, μέσω έντυπου ενημερωτικού υλικού κατά 27,7% και μέσω ημερίδων κατά 19,2%. Τέλος, για την αναγνωρισιμότητα των έργων του ΕΣΠΑ, βασική πηγή πληροφόρησης αποτελεί η σηματοδότηση των έργων (πινακίδες).

**Έρευνα αξιολόγησης Δράσεων και Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ** πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2013 σε 2.084 επιχειρήσεις, 1.226 ωφελούμενους ιδιώτες και 3.424 άτομα (γενικό κοινό). Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, οι επιχειρήσεις πιστεύουν ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην έγκαιρη και πληρέστερη ενημέρωση, στη μείωση των απαιτούμενων δικαιολογητικών και στην απλοποίηση της σύνταξης της πρότασης καθώς και στην επιτάχυνση των διαδικασιών έγκρισης των φακέλων και της καταβολής των δόσεων. Αλλά και οι ιδιώτες ωφελούμενοι θεωρούν ότι η διαδικασία για την ένταξή τους στο πρόγραμμα ήταν γραφειοκρατική, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά υπερβολικά και οι προϋποθέσεις ένταξης σύνθετες και πολλές. Τέλος, οι ιδιώτες (γενικό κοινό) φαίνεται να είναι περισσότερο ικανοποιημένοι για την ενημέρωση που έχουν σχετικά με τα προγράμματα του ΕΣΠΑ και τα έργα που έχουν γίνει στην περιοχή τους και λιγότερο για τις προκηρύξεις των Προγραμμάτων και τις δυνατότητες που παρέχει το ΕΣΠΑ να επωφεληθούν προσωπικά. Βασική πηγή πληροφόρησης για τα προγράμματα του ΕΣΠΑ αποτελεί το διαδίκτυο, όχι μόνο για τις επιχειρήσεις (56,2%) αλλά και για το ευρύ κοινό (68,6%) και τους δικαιούχους (70,4%). Τέλος, σε ποσοστό 31,2% οι επιχειρήσεις που μετείχαν στην έρευνα, ανέφεραν ότι είχαν ενημερωθεί για το ΕΣΠΑ από την διαδικτυακή πύλη [www.espa.gr](http://www.espa.gr).

**Έρευνα αξιολόγησης Δράσεων και Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ** πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2014 σε 2.022 επιχειρήσεις και 1.963 ωφελούμενους ιδιώτες, σε όλες τις περιφερειακές ενότητες της χώρας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας το 50% των επιχειρήσεων ήταν πολύ ή αρκετά ικανοποιημένοι και το 45% λίγο ή καθόλου από τις πληροφορίες που παρείχαν οι υπηρεσίες που προκήρυξαν τα έργα. Την προκήρυξη αναζήτησαν στο διαδίκτυο



70,5%, σε ιδιώτη σύμβουλο 28,0% και στον φορέα προκήρυξης/υλοποίησης 24,2%. Επίσης, οι ερωτώμενοι, όπως και σε αντίστοιχη έρευνα του 2013, θεωρούν ότι η διαδικασία αίτησης για ένταξη στο πρόγραμμα είναι γραφειοκρατική, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά υπερβολικά και οι προϋποθέσεις ένταξης σύνθετες και πολλές. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτώμενων θεωρούν ότι η διαδικασία αξιολόγησης είναι αντικειμενική (74,2%), διαφανής (74,3%) και αξιοκρατική (71,6%). Αλλά και οι ιδιώτες ωφελούμενοι θεωρούν ότι οι διαδικασίες αίτησης για ένταξη τους στο πρόγραμμα θα πρέπει να βελτιωθούν παρόλο που το 68,4% των ερωτηθέντων δηλώνουν πολύ ή αρκετά ικανοποιημένοι από τη συμμετοχή τους καθώς αποτέλεσε για τους ίδιους μια σημαντική οικονομική στήριξη (66,1%) και βελτίωσε τις συνθήκες ζωής τους (50,3%).

**Έρευνα κοινής γνώμης για το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο** πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο 2011 σε δείγμα 3.261 ατόμων. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, το 72,4% του πληθυσμού γνωρίζει ότι η ΕΕ χρηματοδοτεί στη χώρα μας προγράμματα σε κοινωνικούς τομείς, ενώ το 28,2% έχει μια γενική γνώση για το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο. Η συμβολή της ΕΕ και του ΕΚΤ αξιολογούνται ιδιαίτερα θετικά από το 81,9%. Γενικά παρατηρείται ότι τα ποσοστά αναγνωρισιμότητας των επιμέρους δράσεων κάθε ΕΠ/ΕΚΤ είναι αισθητά υψηλότερα από το ίδιο το ΕΠ. Ενώ καταγράφεται έντονο ενδιαφέρον για περισσότερη πληροφόρηση για τις δράσεις των ΕΠ/ΕΚΤ, 1 στους 6 πολίτες δεν γνωρίζει που να απευθυνθεί, πρόβλημα που εμφανίζεται περισσότερο στις μεγαλύτερες ηλικίες, στα άτομα στοιχειώδους εκπαίδευσης, στις ανενεργές γυναίκες, στις αγροτικές περιοχές και σε συγκεκριμένες περιφέρειες. Όσον αφορά τις επιθυμητές πηγές αναλυτικής ενημέρωσης για τα προγράμματα του ΕΚΤ, το Internet προκρίνεται στην πρώτη θέση των προτιμήσεων με 46,1%, ποσοστό που στους νέους ηλικίας 15-34 ετών αγγίζει το 70,0%.

**Έρευνα σχετικά με την αναγνωρισιμότητα και τα αντιλαμβανόμενα οφέλη της Περιφερειακής Πολιτικής (Ευρωβαρόμετρο)** πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2015 σε δείγμα 28.048 (ΕΕ28) και 1.000 (ΕΛ) ατόμων. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, το 34,0% των ερωτηθέντων της ΕΕ έχουν ακούσει για τα συγχρηματοδοτούμενα έργα, ποσοστό που παραμένει σταθερό σύμφωνα με αντίστοιχες έρευνες το 2010 και το 2013. Στην Ελλάδα το αντίστοιχο ποσοστό διαμορφώνεται στο 41,0%. Επίσης, το 75,0% των ερωτηθέντων της ΕΕ πιστεύουν ότι τα Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα έργα έχουν θετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη της περιοχής τους, ποσοστό που παραμένει σταθερό σύμφωνα με αντίστοιχες έρευνες το 2010 και 2013, ενώ στην Ελλάδα το αντίστοιχο ποσοστό αυξάνεται κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες φτάνοντας το 79,0%.

## 6. Διαπιστώσεις

Η μεγιστοποίηση του επικοινωνιακού αποτελέσματος διασφαλίζεται μέσω των ακόλουθων στρατηγικών κατευθύνσεων:

- **Διασφάλιση της συνέχειας, ομοιομορφίας και απλότητας της επικοινωνίας σε όλες τις φάσεις του προγράμματος και για κάθε στοχοθετούμενο κοινό**

Η προηγούμενη εμπειρία έχει δείξει ότι, για την αποτελεσματική επικοινωνία, η χρήση απλών μηνυμάτων απαλλαγμένων από περιττή πληροφόρηση γύρω από τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα είναι απαραίτητη, προκειμένου να ενθαρρύνεται η συμμετοχή των πολιτών. Είναι, επίσης, σημαντικό η

πληροφόρηση να είναι συνεχής και σταθερή για όλες τις φάσεις κάθε προγράμματος, από την προκήρυξη έως την εξέλιξη και ολοκλήρωσή του.

Η ενιαία επικοινωνιακή ταυτότητα και ο περιορισμός των λογοτύπων, όπως φάνηκε από την προηγούμενη εμπειρία κατά την περίοδο 2007-2013, οδήγησε στην αύξηση της αναγνωρισιμότητας του ΕΣΠΑ (78,5%, Νοέμβριος 2013, βλ. κεφ. 5) και στη μεγιστοποίηση του επικοινωνιακού αποτελέσματος.

- **Ενεργοποίηση των δικαιούχων για την προώθηση της υλοποίησης των επιχειρησιακών προγραμμάτων**

Ο ρόλος του δικαιούχου είναι σημαντικός για την υλοποίηση του προγράμματος διότι λειτουργεί και ως πολλαπλασιαστής πληροφόρησης. Εδραιώνοντας τον δικαιούχο στην καρδιά του συστήματος, εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή διάδοση της πληροφόρησης στο ευρύ κοινό καθώς και η μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στην υλοποίηση του προγράμματος. Η υποστήριξη του δικαιούχου για την οργάνωση της επικοινωνίας των δράσεων που υλοποιεί, κρίνεται απολύτως απαραίτητη.

- **Ευρεία προβολή των δράσεων και απλοποίηση της γλώσσας που χρησιμοποιείται**

Η ευρεία προβολή των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων που απευθύνονται σε μεγάλες ομάδες πληθυσμού καθώς και η προβολή των υλοποιημένων έργων είναι εξ ίσου σημαντικές. Οι πληροφορίες που δημοσιοποιούνται στο πλαίσιο των ενεργειών επικοινωνίας των ΕΠ θα πρέπει να γίνονται αντιληπτές από όλους τους πολίτες.

- **Λειτουργία ενός δικτύου συνεργαζόμενων φορέων**

Το δίκτυο αυτό μπορεί να περιλαμβάνει στελέχη της Διαχειριστικής Αρχής, κοινωνικούς ή οικονομικούς εταίρους (πολλαπλασιαστές πληροφόρησης), ευρωπαϊκά δίκτυα πληροφόρησης που λειτουργούν στην Ελλάδα και συνεργάζονται ώστε να πληροφορούν και να ενημερώνουν το κοινό-στόχο γύρω από προσκλήσεις, προκηρύξεις, κριτήρια επιλεξιμότητας κλπ. Το δίκτυο συνεργαζόμενων φορέων μπορεί να εξασφαλίσει ευρεία διάδοση της πληροφόρησης, αποφυγή αλληλοεπικάλυψης, μεγιστοποίηση του επικοινωνιακού αποτελέσματος καθώς και οικονομία κλίμακας.

- **Προβολή των ήδη υπαρχόντων παραδειγμάτων συμμετοχής στα προγράμματα (testimonials)**

Παρουσιάζοντας συγκεκριμένα παραδείγματα, επιτυγχάνεται τόσο η διαφάνεια όσο και η ενθάρρυνση για συμμετοχή. Το στοχοθετούμενο κοινό γνωρίζοντας ότι υπάρχουν μέλη της ευρύτερης ή της τοπικής κοινωνίας ή κάποιων επιχειρηματικών κλάδων ή της εκπαιδευτικής κοινότητας, που έχουν ήδη ωφεληθεί από αντίστοιχα προγράμματα, θα εκδηλώσει ενδιαφέρον να μάθει περισσότερα ή να συμμετέχει στα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα. Η μέθοδος αυτή, και ειδικότερα όσον αφορά στην προβολή προσωπικών ιστοριών από ωφελούμενους, έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματική επικοινωνιακά για δράσεις του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις αποτελούν τις βασικές αρχές σχεδιασμού της επικοινωνίας της περιόδου 2014-2020.

## 7. Πίνακας Ενεργειών Πληροφόρησης και Δημοσιότητας

Στο Παράρτημα παρατίθεται πίνακας όπου αποτυπώνεται αναλυτικά το σύνολο των ενεργειών που υλοποιήθηκαν από την ΕΑΣ/ΕΥΣΣΑ σε εθνικό επίπεδο.

**Ειδικότερα όσον αφορά στις δράσεις «ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ» του ΕΠ-ΕΠ καταγράφονται τα κάτωθι:**

### **1. Επικοινωνιακό Σχέδιο**

Η Διαχειριστική Αρχή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» εντός τεσσάρων μηνών από την έγκριση του Προγράμματος (31-10-2007), υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 29 Φεβρουαρίου 2008 το επικοινωνιακό σχέδιό του, όπως όφειλε σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 1828/2006.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την υπ. αριθμ. 03393/28-04-2008 επιστολή της, διατύπωσε γραπτές τις παρατηρήσεις της επί του Επικοινωνιακού Σχεδίου της ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ, η οποία με την σειρά της ενσωμάτωσε στο Επικοινωνιακό Σχέδιο και το υπέβαλε εκ νέου αναθεωρημένο στις 30 Ιουνίου 2008.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την υπ. αριθμ. 08927/15-9-2008 επιστολή της διαπίστωσε την συμβατότητα του αναθεωρημένου επικοινωνιακού σχεδίου με το άρθρο 2(2) του κανονισμού (ΕΚ) 1828/2006 και ως εκ τούτου το έκανε αποδεκτό.

Το εγκεκριμένο Επικοινωνιακό Σχέδιο είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΕΠ-ΕΠ.

### **2. Νέος Διαδικτυακός Τόπος**

Στο πλαίσιο των ενεργειών πληροφόρησης και δημοσιότητας του Προγράμματος, και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Επικοινωνιακό Σχέδιο του ΕΠ-ΕΠ, η Διαχειριστική Αρχή ξεκίνησε από το έτος 2010 την επίσημη λειτουργία του διαδικτυακού τόπου της τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [www.epep.gr](http://www.epep.gr).

Η ιστοσελίδα του ΕΠ-ΕΠ, ενημερώθηκε καθ' όλη τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου αναλυτικά με το πλήρες υλικό των Προσκλήσεων για υποβολή των σχετικών αιτήσεων χρηματοδότησης πράξεων από το ΕΠ-ΕΠ, τις σχετικές Αποφάσεις Ένταξης και τις τροποποιήσεις αυτών, καθώς και τις υποχρεώσεις των Δικαιούχων.

Τα πλήρη κείμενα των Προσκλήσεων αναρτώνται ήδη από το 2013 και στην ιστοσελίδα [www.espa.gr](http://www.espa.gr) του τ. Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, όπως και ο κατάλογος των Δικαιούχων του Προγράμματος.

Η ιστοσελίδα του ΕΠ-ΕΠ προσέφερε πληροφόρηση, ως όφειλε, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 2 σημείο δ' του Κανονισμού 1828/2006 της 8<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2006 «Καθορισμός των γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.) και το Ταμείο Συνοχής (Τ.Σ.)» σχετικά με τον Πίνακα των Δικαιούχων του Προγράμματος, τα έργα των οποίων έχουν εγκριθεί προς συγχρηματοδότηση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής της ΕΕ, τους τίτλους των έργων/πράξεων, καθώς και το ποσό της συνολικής δημόσιας δαπάνης και της επιλέξιμης από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα δημόσιας δαπάνης κάθε έργου.

Πληροφορίες για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» είναι διαθέσιμες και μέσω του δικτυακού τόπου [www.espa.gr](http://www.espa.gr) που προαναφέρθηκε, ο οποίος αποτελεί μία πύλη συγκεντρωμένης πληροφόρησης για όλα τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα και απευθύνεται σε δικαιούχους, δυνητικούς δικαιούχους και ευρύ κοινό.

Η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου [infoespa@m nec.gr](mailto:infoespa@m nec.gr) λειτουργεί ως ηλεκτρονικό γραφείο εξυπηρέτησης (helpdesk) για κάθε ενδιαφερόμενο που ζητά πληροφορίες για όλα τα ΕΠ του ΕΣΠΑ (μεταξύ των οποίων και το ΕΠ-ΕΠ).

Επιπλέον, στην ιστοσελίδα [www.saas.gr](http://www.saas.gr) της ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ/Τομέας Μεταφορών/τ. ΕΔΑ Μεταφορών, η οποία είναι διασυνδεδεμένη με την ιστοσελίδα του ΕΠ-ΕΠ, υπάρχει και ενημερωνόταν διαρκώς ειδική ενότητα για το ΕΣΠΑ, που περιέχει αναλυτικά στοιχεία για τα προγραμματικά κείμενα, το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, τις εκδοθείσες Προσκήσεις, τα κριτήρια ένταξης των πράξεων, τις αποφάσεις ένταξης πράξεων, κατάλογο Δικαιούχων πράξεων κλπ., στο πλαίσιο της αντίστοιχης εκχώρησης αρμοδιοτήτων διαχείρισης πράξεων του ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Τέλος, η Διαχειριστική Αρχή ενημέρωνε διαρκώς ως όφειλε, τον επίσημο διαδικτυακό τόπο του τ. Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας [www.anaptyxi.gov.gr](http://www.anaptyxi.gov.gr), με στοιχεία που αφορούν στην υλοποίηση των έργων που υλοποιήθηκαν από το ΕΠ-ΕΠ. Ο εν λόγω ιστότοπος, παρέχει αναλυτική πληροφόρηση για την πορεία υλοποίησης των έργων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) με στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και τη διάχυση της πληροφόρησης.

Διακριτό πεδίο της ιστοσελίδας του ΕΠ-ΕΠ δημιουργήθηκε για το ΕΣΠΑ 2014-2020 και αξιοποιήθηκε για το σχεδιασμό της στρατηγικής και του νέου Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020. Στο πεδίο αυτό αναρτήθηκε αναλυτικά όλο το κανονιστικό πλαίσιο της ΠΠ 2014-2020 και οι σχετικές οδηγίες της Εθνικής Αρχής Συντονισμού της Γενικής Γραμματείας ΕΣΠΑ. Επίσης, αναρτήθηκαν όλα τα κείμενα διαβούλευσης για τη διαμόρφωση της αναπτυξιακής στρατηγικής μεταφορών της ΠΠ 2014-2020 (αποφάσεις ΟΣΠ, ΣΠΕΜ). Τέλος, στο πεδίο αυτό αναρτήθηκαν και όλα τα απαραίτητα κείμενα για τη διαβούλευση με στόχο τη σύνταξη του τελικού νέου Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» 2014-2020.

Επιπλέον, από τα μέσα του 2016 τέθηκε σε λειτουργία η τεχνικά, λειτουργικά και εικαστικά αναβαθμισμένη ιστοσελίδα του ΕΠ-ΕΠ. Στην αναβαθμισμένη ιστοσελίδα υιοθετήθηκαν καινοτομίες όπως η δημιουργία υποενότητας για τη φιλοξενία στοιχείων σχετικών με το ΕΠ «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον & Αειφόρος Ανάπτυξη» 2014-2020 (μέχρι τη στιγμή που δημιουργήθηκε και τέθηκε σε λειτουργία η οικεία ιστοσελίδα του), η ενσωμάτωση διαδραστικού χάρτη για την παρουσίαση των έργων του Προγράμματος με δυνατότητα αναζήτησης βάσει πολλαπλών κριτηρίων κλπ.

### **3. Διαβίβαση Οδηγιών για την Παρακολούθηση του Πλαισίου Αρχών Δημοσιότητας Πινάκιδων στους τελικούς Δικαιούχους του Προγράμματος**

Μετά από σχετική διαβούλευση με ευθύνη της τ.ΕΑΣ/ΕΥΣΣΑΑΠ, η οποία είχε την ευθύνη για τη διαμόρφωση και την παρακολούθηση του πλαισίου αρχών δημοσιότητας και πληροφόρησης για το ΕΣΠΑ, εκδόθηκε ο Οδηγός Επικοινωνίας, ο οποίος και διαβιβάστηκε με ευθύνη της Διαχειριστικής Αρχής και της τ. ΕΔΑ Μεταφορών σε όλους τους Δικαιούχους και Δυνητικούς Δικαιούχους του Προγράμματος σε ηλεκτρονική μορφή, προκειμένου να συνεισφέρει στην προσπάθεια για μία ενιαία ταυτότητα σε όλες τις δράσεις που συγχρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής του ΕΣΠΑ 2007-2013 και να διευκολυνθούν στην εφαρμογή των κανόνων δημοσιότητας.

Το περιεχόμενο του Οδηγού περιλάμβανε την κωδικοποίηση των υποχρεώσεων των Διαχειριστικών Αρχών, των Ενδιάμεσων Διαχειριστικών Αρχών, των Ενδιάμεσων

Φορέων Διαχείρισης και των Δικαιούχων των έργων, ως προς την Πληροφόρηση και τη Δημοσιότητα του ΕΣΠΑ και τις προτάσεις για τη διαμόρφωση μιας κοινής εικόνας και ταυτότητας των ΕΠ και των παρεμβάσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής στην Ελλάδα.

Βάσει του εν λόγω οδηγού δόθηκαν συστηματικά οδηγίες προς τους Δικαιούχους για θέματα δημοσιότητας του Προγράμματος.

#### **4. Παρακολούθηση Υποχρεώσεων Δικαιούχων**

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο εγκεκριμένο Σύστημα Διαχείρισης των έργων του ΕΣΠΑ, σε διαρκή βάση παρακολουθούνται από την ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ και τ. ΕΔΑ Μεταφορών), οι ενέργειες δημοσιότητας από τους Δικαιούχους στο πλαίσιο των εκτελούμενων έργων (π.χ. τοποθέτηση πινακίδων, παρακολούθηση άλλων δράσεων δημοσιότητας κλπ), ώστε να είναι σύμφωνες με τις αντίστοιχες κανονιστικές απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την Απόφαση Ένταξης κάθε έργου και το συνημμένο σε αυτή *Σύμφωνο Αποδοχής Όρων* που υπογράφει ο Δικαιούχος.

Στο πλαίσιο αυτό η τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ και η τ.ΕΔΑ Μεταφορών με σχετική αλληλογραφία και κατά τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου, έδωσαν οδηγίες σε όλους τους Δικαιούχους και Δυνητικούς Δικαιούχους του Προγράμματος και απαντούσαν σε ερωτήματά τους, σχετικά με την υποχρέωση ανάρτησης πινακίδων και αναμνηστικών πλακών των έργων που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΣΠΑ.

Η επικοινωνία με τους Δικαιούχους έγινε ως επί το πλείστον με την χρήση του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τηλεφωνικής επικοινωνίας και λιγότερο με ανταλλαγή εγγράφων. Όλη η διαχείριση της επικοινωνίας με τους Δικαιούχους έγινε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις γραπτές Διαδικασίες του Συστήματος Ποιότητας κατά ISO 9001 που εφάρμοζαν οι Υπηρεσίες με τήρηση αντίστοιχων αρχείων.

Επιπλέον, στην τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ λειτούργησε ηλεκτρονικό γραφείο πληροφοριών στη διεύθυνση [contact@epoalaa.gr](mailto:contact@epoalaa.gr) και αντίστοιχα στην τ.ΕΔΑ Μεταφορών λειτούργησε ηλεκτρονικό γραφείο πληροφοριών, στη διεύθυνση [infosaa@mou.gr](mailto:infosaa@mou.gr), μέσω των οποίων απαντήθηκαν ερωτήματα ενδιαφερομένων από το ευρύ κοινό για τα έργα του Προγράμματος.

Τέλος, έλαβαν χώρα επιμέρους συναντήσεις με Τελικούς Δικαιούχους του Προγράμματος στα γραφεία της τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ με στόχο την ενημέρωσή τους για τις υποχρεώσεις πληροφόρησης και δημοσιότητας.

#### **5. Σύμβουλος δημοσιότητας για την Προβολή των Δράσεων του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας»**

Κατά το έτος 2014 προκηρύχθηκε ο ανοικτός, διεθνής διαγωνισμός για την ανάδειξη Αναδόχου του έργου «Δημοσιότητα – Πληροφόρηση – Προβολή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για την περίοδο 2014-2015».

Η σχετική σύμβαση υπεγράφη στις 25-05-2015 στο πλαίσιο της οποίας ολοκληρώθηκαν οι παρακάτω ενέργειες:

1. Κατάρτιση Επικοινωνιακής Στρατηγικής και Σχεδίου Δράσεων Επικοινωνίας του έργου, καθώς και επικαιροποιήσεις/αναθεωρήσεις του Σχεδίου Δράσεων Επικοινωνίας.
2. Διεξαγωγή συνεδρίασης της Επιτροπής Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος.

3. Προβολή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στο 7<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα των Μεταφορών.
4. Προβολή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στο 19ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics που διοργάνωσε η Ελληνική Εταιρεία Logistics στο Ζάππειο Μέγαρο.
5. Ανάπτυξη εικαστικών (housestyle) του Επιχειρησιακού Προγράμματος για τη δημιουργία ταυτότητας των έργων και σχεδιασμός υλικών εφαρμογής των εικαστικών προσεγγίσεων.
6. Προμήθεια και εκτύπωση 1.050 παιδικών γιλέκων με το λογότυπο του ΕΠ-ΕΠ σε συνδυασμό με το Έμβλημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την αναφορά στο Ταμείο Συνοχής και το λογότυπο του ΕΣΠΑ, στο πλαίσιο υλοποίησης προωθητικών ενεργειών του Επιχειρησιακού Προγράμματος.
7. Τεχνική, λειτουργική και εικαστική αναδιαμόρφωση του διαδικτυακού τόπου του Επιχειρησιακού Προγράμματος (www.eper.gr).
8. Διεξαγωγή ερευνών για την αποτίμηση της αναγνωρισιμότητας του ΕΠ-ΕΠ.
9. Δράσεις Υποστήριξης της Αναθέτουσας Αρχής για την υλοποίηση και τον συντονισμό εργασιών για ενέργειες μικρής κλίμακας, καθώς και συμμετοχή σε συσκέψεις και συναντήσεις εργασίας για την παρακολούθηση και την πορεία υλοποίησης του σχεδίου δράσεων επικοινωνίας, καθ' όλη τη διάρκεια του έργου.

## **6. Ανάρτηση της Σημαίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Στο πλαίσιο των ενεργειών πληροφόρησης και δημοσιότητας του Προγράμματος, και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Επικοινωνιακό Σχέδιο του ΕΠ-ΕΠ, Η ΕΥΔ/ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ στα πλαίσια της εφαρμογής του Κανονισμού αριθμ. 1828/2006 της Επιτροπής μερίμνησαν για την ανάρτηση της σημαίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα κτίρια των τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ και τ.ΕΔΑ Μεταφορών από τις 9 Μαΐου και για μία εβδομάδα.

## **7. Λοιπές Δράσεις Δημοσιότητας – Συμμετοχή σε Ημερίδες - Εκδηλώσεις**

Εντός της προγραμματικής περιόδου πραγματοποιήθηκαν οι δράσεις δημοσιότητας, όπως:

1. Συμμετοχή με φωτογραφικό υλικό στην Έκθεση Φωτογραφίας «30 Χρόνια από την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση».
2. Μέτρηση της αναγνωρισιμότητας του Επιχειρησιακού Προγράμματος και σύμβουλος υποστήριξης της ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ για την προετοιμασία του προγράμματος Δημοσιότητας.
3. Έρευνα αγοράς, για την αποτύπωση της γνώμη του κοινού για τις επιπτώσεις που έχει η υλοποίηση 3 σημαντικών έργων της Β. Ελλάδας στη ζωή των κατοίκων.
4. Αναβάθμιση ιστοσελίδας της ΕΔΑ Μεταφορών.
5. Δράση πληροφόρησης & δημοσιότητας οδικής ασφάλειας που αφορούσε την παραγωγή τεσσάρων τηλεοπτικών spot με στόχο την ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα Οδικής Ασφάλειας.
6. Δημιουργία banner και αφισών για την 7η Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας.
7. Καταχωρήσεις στο 3μηνιαίο περιοδικό ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ Σ.Ε.Σ. για το 2014.
8. Δημιουργία video για ενημέρωση κοινού για την ασφάλεια στις ισόπεδες διαβάσεις στο πλαίσιο της διεθνούς καμπάνιας «International Level Crossing Awareness Day».

9. Ανάθεση του έργου «Προβολή του προγράμματος ΕΠ-ΕΠ στην έκδοση ημερολογίων αφιερωμένα στην Οδική Ασφάλεια από το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την οδική ασφάλεια και την πρόληψη & μείωση των τροχαίων ατυχημάτων “ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ” (Ι.Ο.ΑΣ.)».

## 8. Αποτελέσματα Ερευνών

Στα πλαίσιο της από 25-05-2016 σύμβασης του έργου «Δημοσιότητα – Πληροφόρηση – Προβολή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για την περίοδο 2014-2015», διεξήχθησαν έρευνες για την αποτίμηση της αναγνωρισιμότητας του ΕΠ-ΕΠ.

Οι έρευνες που υλοποιήθηκαν και παραδόθηκαν, είναι οι ακόλουθες:

1. Μια Πανελλαδική Έρευνα:
  - Τύπος Έρευνας: Τηλεφωνική Έρευνα Κοινής Γνώμης- Computer Assisted Telephone Interviews (CATI).
  - Πληθυσμός: Άνδρες – Γυναίκες ηλικίας 18 ετών και άνω στο σύνολο της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας.
  - Μέγεθος Δείγματος: 4.004 άτομα ηλικίας 18 ετών και άνω.
  - Χρόνος Διεξαγωγής: Η έρευνα πεδίου διεξήχθη από 23/11-5/12/2015.
  - Έλεγχοι: Το 16% των συνεντεύξεων ελέγχθηκαν με τη μέθοδο της συνακρόασης και το 100% ηλεκτρονικά.
2. Δύο ad hoc έρευνες:
  - Ad hoc έρευνα στη περιφέρεια της Κρήτης
    - ✓ Τύπος Έρευνας: Τηλεφωνική Έρευνα Κοινής Γνώμης- Computer Assisted Telephone Interviews (CATI).
    - ✓ Πληθυσμός: Άνδρες – Γυναίκες ηλικίας 18 ετών και άνω, κάτοικοι περιφέρειας Κρήτης.
    - ✓ Μέγεθος Δείγματος: 1.002 άτομα ηλικίας 18 ετών και άνω.
    - ✓ Χρόνος Διεξαγωγής: Η έρευνα πεδίου διεξήχθη από 2-12/12/2015.
    - ✓ Έλεγχοι: Το 17% των συνεντεύξεων ελέγχθηκαν με τη μέθοδο της συνακρόασης και το 100% ηλεκτρονικά.
  - Ad hoc έρευνα στους Νομούς: Αιτωλοακαρνανίας, Πρεβέζης, Άρτας και Ιωαννίνων
    - ✓ Τύπος Έρευνας: Τηλεφωνική Έρευνα Κοινής Γνώμης- Computer Assisted Telephone Interviews (CATI).
    - ✓ Πληθυσμός: Άνδρες – Γυναίκες ηλικίας 18 ετών και άνω, κάτοικοι των νομών Αιτωλοακαρνανίας, Πρεβέζης, Άρτας και Ιωαννίνων.
    - ✓ Μέγεθος Δείγματος: 1.202 άτομα ηλικίας 18 ετών και άνω
    - ✓ Χρόνος Διεξαγωγής: Η έρευνα πεδίου διεξήχθη από 7-14/12/2015.
    - ✓ Έλεγχοι: Το 15% των συνεντεύξεων ελέγχθηκαν με τη μέθοδο της συνακρόασης και το 100% ηλεκτρονικά

## **Αποτελέσματα αναγνωρισιμότητας του έργου**

1. Σε **πανελλαδική κλίμακα**, το επίπεδο αναγνωρισιμότητας των έργων υποδομών κινήθηκε σε χαμηλά επίπεδα. Από τα 12 έργα που μελετήθηκαν μόλις 4 ξεπερνούν το 50% αναγνωρισιμότητας σε πανελλαδικό επίπεδο. Αυτά είναι κατά σειρά: α) Ο αυτοκινητόδρομος «Κόρινθος – Πάτρα» με 68,4% (76,5% σε Πελοπόννησο-Δυτική Ελλάδα) β) Το Πέταλο του Μαλιακού με 66,4% (68,4% στη Στερεά Ελλάδα) γ) Η Ιονία Οδός με 61,6% (72,2% σε Δυτική Ελλάδα-Ήπειρο) και δ) Ο Αυτοκινητόδρομος «Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα» με σύνδεση με Σπάρτη με 57,7% (82,0% στην Πελοπόννησο). Τα παραπάνω τέσσερα έργα καταλαμβάνουν και τις πρώτες τέσσερις θέσεις σε επίπεδο εθνικής, τοπικής και ατομικής σημαντικότητας για τους πολίτες.

Η συνολική αναγνωρισιμότητα του Προγράμματος κυμάνθηκε στο 7,2%.

Η αναγκαιότητα ολοκλήρωσης των έργων αποτελεί πλειοψηφική άποψη για το 84,6% των Ελλήνων πολιτών και διαχέεται σε όλες τις γεωγραφικές και κοινωνικο-οικονομικές ομάδες.

Ειδικότερα η ολοκλήρωση των έργων υποδομής αναμένεται ότι:

✓θα συμβάλει θετικά στην πρόσβαση σε διάφορες περιοχές της χώρας (97,8%), στο χρόνο μετακινήσεων στην περιοχή που καλύπτουν (97,6%) αλλά και στην ασφάλεια των μετακινήσεων στην περιοχή που καλύπτουν (97,5%)

✓θα επηρεάσει θετικά στην ανάπτυξη των περιοχών κάλυψης (95,6%), στην απασχόληση (94,9%), στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής υλοποίησης (93,6%) και θα βοηθήσει στην προσέλκυση επενδύσεων (92,4%) και στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας (91,0%)

✓θα συμβάλει και στο περιβάλλον με το 70,6% να πιστεύουν ότι θα επηρεαστεί θετικά και το 23,5% ότι θα επηρεαστεί αρνητικά

Σε ότι αφορά στη στάση των πολιτών απέναντι στην πορεία ολοκλήρωσης των έργων, περισσότεροι από 8 στους 10 θεωρούν ότι τα έργα συνολικά προχωρούν με καθυστέρηση (83,8%) έναντι μόλις 5,0% που πιστεύουν ότι προχωρούν με κανονικούς ρυθμούς και 2,2% ότι προχωρούν με γοργούς ρυθμούς. Η καθυστέρηση των έργων αποδίδεται αυθόρμητα από τους ερωτώμενους κατά σειρά στους εξής παράγοντες: α) Στη λειτουργία του Κράτους και του Δημόσιου Τομέα (37,7%) β) Στην οικονομική κρίση και την ελλιπή χρηματοδότησή τους (27,2%) γ) Στα λάθη και τις πολιτικές των Κυβερνήσεων (25,7%) και δ) Στους εργολάβους/εταιρείες που έχουν αναλάβει τα έργα (16,2%).

## **2. Αποτελέσματα Έρευνας για τα Έργα Υποδομών στην Περιφέρεια Κρήτης**

Συνολικά, το επίπεδο αναγνωρισιμότητας των έργων υποδομών κινείται σε χαμηλά επίπεδα καθώς από τα τέσσερα έργα υποδομών που μελετήθηκαν στην Περιφέρεια Κρήτης, οι κάτοικοι της Περιφέρειας αναγνωρίζουν κατά μέσο όρο λιγότερα από τα μισά (1,8 κατά μέσο όρο). Παρόλα αυτά, οι δείκτες γνώσης των έργων αυξάνονται σημαντικά εντός του αντίστοιχου Νομού υλοποίησης.

Σε ότι αφορά στη γνώση της συγχρηματοδότησης από πόρους της Ε.Ε. του κάθε έργου, αυτή ξεπερνά το 50% (56,1%) μόνο για το έργο Άγιος Νικόλαος – Καλό Χωριό και Χαμέζι - Σητεία, μεταξύ όσων κατοίκων του Νομού υλοποίησης αναγνωρίζουν την ύπαρξή του.

Επίσης, η σημαντικότητα των έργων προσδιορίζεται υψηλότερη σε τοπικό παρά σε εθνικό ή ατομικό επίπεδο. Η μέση σημασία όλων των έργων στο σύνολο της Κρήτης είναι 8,9/10 για την τοπική κοινωνία, 8,1/10 για τη χώρα και 7,6/10 σε ατομικό επίπεδο. Η σημαντικότητα κάθε έργου σε ατομικό επίπεδο αυξάνεται στους κατοίκους κάθε Νομού αντίστοιχα στους οποίους υλοποιείται το αντίστοιχο έργο.

Επιπλέον, τα τέσσερα έργα συγκεντρώνουν υψηλή επιτακτικότητα ολοκλήρωσης καθώς πάνω από 80% των κατοίκων της Κρήτης που τα γνωρίζουν πιστεύουν ότι θα πρέπει να ολοκληρωθούν οπωσδήποτε, καθώς αυτό αναμένεται να αποφέρει σημαντικές θετικές άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στους κατοίκους σε μία σειρά από παράγοντες που σχετίζονται με



τις μετακινήσεις, την εμπορική δραστηριότητα, τουριστική ανάπτυξη, επενδύσεις, απασχόληση και περιβάλλον.

Η καθυστέρηση έκαστου έργου αποδίδεται αυθόρμητα από τους ερωτώμενους κατά σειρά στη λειτουργία του Κράτους/Δημόσιου τομέα, στην οικονομική κρίση και σε λάθη της τοπικής ή κεντρικής εξουσίας.

### **3. Αποτελέσματα Έρευνας για τα Έργα Υποδομών στους Νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Πρέβεζας, Άρτας & Ιωαννίνων**

Στην περιοχή έρευνας των τεσσάρων Νομών (Αιτωλοακαρνανίας, Πρεβέζης, Άρτας και Ιωαννίνων), η αναγνωρισιμότητα των δύο έργων ήταν ιδιαίτερα υψηλή. Εντούτοις η αναγνωρισιμότητα του Επιχειρησιακού Προγράμματος ήταν περιορισμένη (συνολική γνώση μόλις 7,7% και κάτω από 10% σε όλους τους Νομούς).

Η γνώση της συγχρηματοδότησης των έργων από πόρους της Ε.Ε. είναι υψηλή για την Ιόνια Οδό (66,9% όσων γνωρίζουν το έργο αναφέρουν ότι συγχρηματοδοτείται) και χαμηλότερη για την Αμβρακία – Άκτιο (41,5%).

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΕΚΘΕΣΗΣ**

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ (I-V) - Πίνακες Κεφαλαίου 4 βάσει των υποδειγμάτων των κατευθυντήριων οδηγιών κλεισίματος**

- **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I:** Συνοπτικός πίνακας ολοκληρωμένων μειζόνων σχεδίων (& σημείο 4.1 έκθεσης)
- **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III:** Συνοπτικός πίνακας μειζόνων σχεδίων εκτελουμένων σε φάσεις (& σημείο 4.1 έκθεσης)
- **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV:** Συνοπτικός πίνακας σχεδίων εκτελουμένων σε φάσεις (μη μείζονα σχέδια) (& σημείο 4.1 έκθεσης)
- **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V:** Συνοπτικός πίνακας μη λειτουργικών σχεδίων (& σημείο 3.1.5 και 4.3 έκθεσης)

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI - Λοιποί Πίνακες Τελικής Έκθεσης ΕΠ-ΕΠ**

- **Πίνακας 1.1** «Πίνακας συσχέτισης γενικών στόχων ΕΠ-ΕΠ με γενικούς/ειδικούς στόχους των Α.Π.»
- **Πίνακας 1.2** «Πίνακας Έργων «Γέφυρα» (Bridging) των ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ του Γ'ΚΠΣ 2000-2006»
- **Πίνακας 1.3** «Απολογιστικά στοιχεία σχετικά με την ανάλυση της χρήσης των Ταμείων»
- **Πίνακας 4** «Πίνακας Μεγάλων Έργων/Εργων Προτεραιότητας ΕΠ-ΕΠ»
- **Πίνακας 4.7.1** «Πίνακας καταγραφής και αξιολόγησης ενεργειών πληροφόρησης και δημοσιότητας του Ε.Π.».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
& ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CC1 2007GR161P0004  
ΤΑΜΕΙΟ ΕΤΠΑ

### Παράρτημα 1 Πίνακας Ι ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:58:30  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

ΠΡΟΤΕΡΑΙ ΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ CCI	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩ ΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ	ΕΘΝΙΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ	ΔΑΝΕΙΑ ΕΤΕΠ/ΕΤΑΕ	ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ*	ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΩΝ*	ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ (κατά περίπτωση)*
01	2010GR161P007	Αποπεράτωση Οδικού Άξονα «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ»	C(2013) 8213- 16/12/2013	23/03/2017	2,392,603,428.65	955,213,488.57	831,167,927.39	806,222,012.69		0.00			
01	2010GR161P017	Αποπεράτωση Κάθετου Άξονα Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη (Δερβένι)20/12/2016 - Σέρρες - Προμαχώνας : Τμήματα Λαχανάς - Α/Κ Χριστού και Κάτω Αμπέλα - Α/Κ Πετρουσίου*	C(2016) 8928- 20/12/2016	23/03/2017	254,442,540.70	87,884,135.64	166,558,405.06	0.00		0.00			
01	2011GR161P005	Αποπεράτωση Οδικού Άξονα «ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάφεια) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα	C(2013) 8214- 16/12/2013	23/03/2017	1,862,367,966.62	677,815,925.72	946,524,214.79	238,027,826.11		0.00			
01	2011GR161P009	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ 50 ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ «ΚΟΖΑΝΗ-ΦΛΩΡΙΝΑ-ΝΙΚΗ» ΤΜΗΜΑ: «ΦΛΩΡΙΝΑ-ΝΙΚΗ»	C(2015) 4202- 17/6/2015	17/02/2017	70,112,180.03	45,024,044.41	25,088,135.62	0.00		0.00			
01	2012GR161P001	Ολοκλήρωση κάθετου Άξονα της Εγνατίας Οδού: Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα	C(2012) 6878- 8/10/2012	23/03/2017	97,046,613.47	58,247,148.46	38,799,465.01	0.00		0.00			
01	2012GR161P011	Ολοκλήρωση Συνδέσεων Αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ με το Λιμάνι και την Πόλη της Πάτρας	C(2013) 3513- 12/6/2013	15/03/2017	60,499,070.03	40,011,901.27	20,487,168.76	0.00		0.00			
03	2014GR161P006	Ολοκλήρωση εργασιών Νέου Λιμένα Πατρών - 1ο / 2ο Τμήμα	C(2015) 7844 - 11/11/2015	01/06/2016	8,596,386.22	8,596,386.22	0.00	0.00		0.00			
Σύνολα :					4,745,668,185.72	1,872,793,030.29	2,028,625,316.63	844,249,838.80		0.00			

\* Οι βασικοί δείκτες επιδόσεων, αποτελεσμάτων και οι λοιποί δείκτες για κάθε μεγάλο έργο περιλαμβάνονται στην ανάλυση της συμβολής του μεγάλου έργου στην επίτευξη των στόχων του άξονα στον οποίο εντάσσεται. (κεφάλαιο 4.1)



ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CCI 2007GR161PO004  
ΤΑΜΕΙΟ ΤΣ

Παράρτημα 1  
Πίνακας Ι  
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:56:40  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ CCI	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ	ΕΘΝΙΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ	ΔΑΝΕΙΑ ΕΤΕΠ/ΕΤΑΕ	ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ*	ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ*	ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ (κατά περίπτωση)*
07	2010GR161PR008	Αποπεράτωση οδικών υποδομών του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και κλάδου Λεύκτρο - Σπάρτη	C(2016) 8806-4/12/2016	23/03/2017	1,279,241,714.81	298,657,727.93	589,607,185.88	392,978,801.00		0.00			
07	2013GR161PR005	Αποπεράτωση Οδικού Άξονα «ΜΑΛΙΑΚΟΣ – ΚΑΛΕΙΔΙ»	C(2013) 8212-16/12/2013	23/03/2017	1,682,066,975.32	743,348,616.54	428,886,373.78	509,831,985.00		0.00			
07	2013GR161PR006	Αποπεράτωση Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65): Τμήμα «Ξυνάδα – Τρίκαλα»	C(2013) 8215-16/12/2013	23/03/2017	1,347,099,062.97	564,721,019.04	391,618,296.93	390,759,747.00		0.00			
07	2013GR161PR008	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ	C(2014) 3563-26/5/2014	22/03/2017	89,180,708.64	62,479,550.29	26,701,158.35	0.00		0.00			
07	2013GR161PR017	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ «ΣΚΑΡΦΕΙΑ – ΛΑΜΙΑ – ΡΑΧΕΣ» ΤΟΥ ΠΛΗΘΕ, ΥΠΟΤΜΗΜΑΤΑ: «Ν. ΚΟΙΤΗ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ – Α/Κ ΡΟΔΙΤΣΑΣ» ΚΑΙ «Α/Κ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ – Α/Κ ΡΑΧΩΝ»	C(2014) 5803-8/8/2014	14/03/2017	153,423,601.32	92,349,938.20	61,073,663.12	0.00		0.00			
08	2010GR161PR010	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ	C(2011) 1989-1/4/2011	22/03/2017	32,783,946.22	24,345,260.41	8,438,685.81	0.00		0.00			
08	2010GR161PR011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΣΟΡΕΑΣ – ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	C(2015) 4203-17/6/2015	22/03/2017	531,797,032.62	325,504,617.11	206,292,415.51	0.00		0.00			
10	2012GR161PR009	Επέκταση Κτιρίου Αεροσταθμού, Λοιπές Βοηθητικές Εγκαταστάσεις και Διαμόρφωση Περιβάλλοντα Χώρου στον Κρατικό Αερολιμένα Χανίων "Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΠΙΑΝΝΗΣ"	C(2015) 6365-15/12/2015	24/03/2017	47,517,008.15	19,140,938.16	17,340,111.83	11,035,958.16		0.00			
Σύνολα :					5,163,110,050.05	2,128,547,667.68	1,729,957,891.21	1,304,604,491.16		0.00			

\* Οι βασικοί δείκτες επιδόσεων, αποτελεσμάτων και οι λοιποί δείκτες για κάθε μεγάλο έργο περιλαμβάνονται στην ανάλυση της συμβολής του μεγάλου έργου στην επίτευξη των στόχων του άξονα στον οποίο εντάσσεται. (κεφάλαιο 4.1)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
& ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CCI 2007GR161PO004



Παράρτημα 1  
Πίνακας ΙΙΙ  
ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΦΑΣΕΙΣ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:54:18  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

### ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (περιλαμβάνονται μη λειτουργούντα μείζονα σχέδια)

ΠΡΟΤΕΡΑΙ ΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ CCI	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (φάση 1)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ ΣΕ EUR	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΘΕΙ ΒΑΣΕΙ 2014-2020 ΑΠΟ ΕΠ 2014-2020
01	2011GR161PR010	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ 45 ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΣΙΑΤΙΣΤΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ": ΤΜΗΜΑ "ΚΟΡΟΜΗΛΙΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ" - ΦΑΣΗ Α	C(2012)7078- 04/10/2012	C(2016) 6985- 26/10/2016	101,037,460.00	71,160,942.00	63,692,493.01	63,692,493.01	Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
02	2013GR161PR015	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ	C(2014) 5399 - 30/07/2014	C(2016) 8331- 7/12/2016	176,287,736.00	93,027,537.00	91,818,261.88	91,818,261.88	Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
Σύνολα :					277,325,196.00	164,188,479.00	155,510,754.89	155,510,754.89	



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
& ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CCI 2007GR161PO004



Παράρτημα 1  
Πίνακας ΙΙΙ  
ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΦΑΣΕΙΣ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:55:36  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

### ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (περιλαμβάνονται μη λειτουργούντα μείζονα σχέδια)

ΠΡΟΤΕΡΑΙ ΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ CCI	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (φάση 1)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ ΣΕ EUR	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΘΕΙ ΒΑΣΕΙ 2014-2020 ΑΠΟ ΕΠ 2014-2020
07	2011GR161PR001	Κατασκευή Οδικής σύνδεσης της περιοχής Ακτίου με τον Δυτικό Άξονα Βορρά – Νότου ΦΑΣΗ Α	C(2012)3492 - 01/06/2012	C(2012)3492- 1/6/2012	95,311,905.00	82,923,967.00	78,860,752.08	78,860,752.08	Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
Σύνολα :					95,311,905.00	82,923,967.00	78,860,752.08	78,860,752.08	



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV



ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CCI 2007GR161PO004  
ΤΑΜΕΙΟ ΕΤΠΑ



Παράρτημα 1  
Πίνακας IV  
ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΦΑΣΕΙΣ ΜΗ ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:53:08  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)	ΕΠ 2014-2020
01	482187	Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Βελτίωση-διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια - Φάση Α'	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	5,530,429.99	5,530,429.99	Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
Σύνολα Επιχειρησιακού Προγράμματος:				5,530,429.99	5,530,429.99	



ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ\_ΕΣΠΑ\_2007-2013  
Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
CCI 2007GR161PO004  
ΤΑΜΕΙΟ ΤΣ



Παράρτημα 1  
Πίνακας IV  
ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΦΑΣΕΙΣ ΜΗ ΜΕΙΖΟΝΑ ΣΧΕΔΙΑ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:46:21  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)	ΕΠ 2014-2020
07	355716	Εργασίες βελτίωσης της Εθνικής Οδού Λαμίας-Καρπενησίου στο τμήμα από έξοδο Καστρίου έως έξοδο Μακρακώμης, Φάση Α'	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	4,109,414.56	4,109,414.56	Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
Σύνολα Επιχειρησιακού Προγράμματος:				4,109,414.56	4,109,414.56	

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V



Παράρτημα 1  
Πίνακας V  
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΣΧΕΔΙΑ

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:15:13  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: 02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας

Χρηματοδοτικό Μέσο: 1 Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Αριθμός CCI: 02 2007GR161P0004

Προτεραιότητα: 01 Α. Οδικές μεταφορές – διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και οδική ασφάλεια περιφερειών στόχου σύγκλισης

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
440775	Βελτίωση Επαρχιακού Οδικού δικτύου Νομού Μεσσηνίας τμήμα "Σουληνάρι-Κρεμμύδια-Κορυφάσιο"	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	976,470.58	976,470.58
Σύνολα Προτεραιότητας:			976,470.58	976,470.58

Προτεραιότητα: 02 Β. Σιδηροδρομικό δίκτυο ΠΑΘΕ/Π περιφερειών στόχου σύγκλισης

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
525882	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ, ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ (Β' ΦΑΣΗ)	ΕΡΓΟΣΕ	18,788,904.82	18,788,904.82
Σύνολα Προτεραιότητας:			18,788,904.82	18,788,904.82

Προτεραιότητα: 03 Γ. Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμάνια περιφερειών στόχου σύγκλισης

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
209748	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	9,116,058.56	9,116,058.56
Σύνολα Προτεραιότητας:			9,116,058.56	9,116,058.56

Προτεραιότητα: 04 Δ. Αεροπορικές μεταφορές – Αεροδρόμια περιφερειών στόχου σύγκλισης

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
525886	Υποστηρικτικές εργασίες για την ολοκλήρωση της αναβάθμισης του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	196,530.38	196,530.38

Σελίδα 1 από 2

525883	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΜ)	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	56,891,837.65	56,891,837.65
Σύνολα Προτεραιότητας:			56,888,368.03	56,888,368.03
Σύνολα Επιχειρησιακού Προγράμματος:			85,769,801.99	85,769,801.99

Σελίδα 2 από 2



**Παράρτημα 1**  
**Πίνακας V**  
**ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΣΧΕΔΙΑ**

Ημερομηνία: 29/03/2017  
Ωρα: 12:29:37  
Κωδικός Χρήστη: NRO\_36

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: 02 Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας

Χρηματοδοτικό Μέσο: 6 Ταμείο Συνοχής

Αριθμός CCI: 02 2007GR161PO004

Προτεραιότητα: 07 Ζ.. Οδικές Μεταφορές-Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
519339	Ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος Αγ. Βαρβάρα-Αγ. Δέκα (Καστέλι) (χ.θ. 22+170 – χ.θ. 37+900) του κάθετου οδικού άξονα Ηράκλειο-Μεσσαρά στο Ν.Ηρακλείου Κρήτης	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε	39,833,818.80	39,833,818.80
Σύνολα Προτεραιότητας:			39,833,818.80	39,833,818.80

Προτεραιότητα: 08 Η. Σιδηροδρομικό Δίκτυο ΠΑΘΕ/Π

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ / ΑΠΟΔΕΚΤΗ	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ (σε EUR)	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (σε EUR)
377139	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΣ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	ΕΡΓΟΣΕ	14,463,599.42	14,463,599.42
299851	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΩΝ ΤΧ1 - ΤΧ5 ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΩΤΙΚΗΣ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΞΙΟΣ - ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΠΑΦΗΣ (ΕΓΕ) ΤΗΣ ΕΝΩΤΙΚΗΣ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΞΙΟΣ - ΓΕΦΥΡΑ	ΕΡΓΟΣΕ	16,173,763.87	16,173,763.87
Σύνολα Προτεραιότητας:			30,637,363.29	30,637,363.29
Σύνολα Επιχειρησιακού Προγράμματος:			70,471,182.09	70,471,182.09



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΣΤΕΤΙΣΗΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΕΠ-ΕΠ με ΓΕΝΙΚΟΥΣ/ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ των Α.Π.  
Ε.Π. 'ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ'  
ΛΟΓΙΚΗ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ
Α. Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προοπτασιμότητας των περιοχών της χώρας, μέσω της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων του με τις κύριες πύλες της χώρας (αεροπορικοί σταθμοί και λιμάνια), καθώς και της ανάπτυξης του λοιπού Εθνικού Οδικού Δικτύου, με ταυτόχρονη μέριμνα για την περιβαλλοντική προστασία των περιοχών στις οποίες θα αναπτυχθούν τα οδικά δίκτυα.	01 Α. Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και η ανάπτυξη 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 των Περιφερειών στόχου σύγκλισης.	A.1 Αποπεράτωση των τμημάτων των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ και του κάποιου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες - Προμαχώνας ή κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006. A2. Προώθηση ανάπτυξης των υποδομών οδικών αξόνων των Περιφερειών στόχου σύγκλισης και των παραδοχικών αξόνων τους. A3. Βελτίωση της σύνδεσης των Περιφερειών στόχου σύγκλισης με το Διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. A4. Παρακάμψεις των κύριων αστικών κέντρων. A5. 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.	01 Α. Οδικές μεταφορές – Διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και οδική ασφάλεια περιφερειών στόχου σύγκλισης
	06 ΣΤ. Η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ Α, Β, Γ και Δ του Προγράμματος.	ΣΤ1. 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.	06 ΣΤ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας ΕΤΠΑ
	07 Ζ. Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού 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.	Z1. Αποπεράτωση τμημάτων του Διευρωπαϊκού οδικού άξονα ΠΑΘΕ, του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, του ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ και του κάποιου άξονα της Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας, ή κατασκευή των οποίων ξεκίνησε την περίοδο 2000-2006. Z2. Περαιτέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με ταυτόχρονη μέριμνα για την αποτελεσματική Εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ Α, Β, Γ και Δ του Προγράμματος, με την εξασφάλιση υπηρεσιών συμβούλου και μελετητικών υπηρεσιών για την υποστήριξη των διαδικασιών παρακολούθησης, διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης του Προγράμματος.	07 Ζ. Οδικές Μεταφορές- Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο
	13 ΙΓ. Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Τ.Σ. Ζ, Η, Θ και Ι του Προγράμματος.	ΙΓ1. 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.	13 ΙΓ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας Τομέιου Συναχής
Β. Ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, στην κατεύθυνση ενίσχυσης των καθαρών μέσων μεταφοράς με προτεραιότητα στο Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο υψηλής ταχύτητας.	02 Β. Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου στις ηπειρωτικές Περιφέρειες στόχου σύγκλισης.	B1. Περαιτέρω ανάπτυξη τμημάτων του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου με έμφαση στο Βασικό Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕ/Π (έργο προτεραιότητας της Λυσσάδωνας). B2. Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχντήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.	02 Β. Σιδηροδρομικό δίκτυο ΠΑΘΕ/Π περιφερειών στόχου σύγκλισης
	06 ΣΤ. Η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ Α, Β, Γ και Δ του Προγράμματος.	ΣΤ1. 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.	06 ΣΤ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας ΕΤΠΑ
	08 Η. Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου όχι χώρας, με προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου υψηλής ταχύτητας.	H1. Εξέλιξη των ασυγχρόνων του οδικού δικτύου και περαιτέρω ανάπτυξη & βελτίωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (έργα προτεραιότητας όχι Λυσσάδωνας) – διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών. H2. Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχντήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.	08 Η. Σιδηροδρομικό Δίκτυο ΠΑΘΕ/Π
	13 ΙΓ. Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Τ.Σ. Ζ, Η, Θ και Ι του Προγράμματος.	ΙΓ1. 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.	13 ΙΓ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας Τομέιου Συναχής
Γ. Βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.	03 Γ. Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών των Περιφερειών στόχου σύγκλισης, με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.	Γ1. Περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου των κυρίων λιμένων, λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας και η διασύνδεσή τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Γ2. Βελτίωση των λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Γ3. Συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λιμενικών της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής)).	03 Γ. Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμάνια περιφερειών στόχου σύγκλισης
	06 ΣΤ. Η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ Α, Β, Γ και Δ του Προγράμματος.	ΣΤ1. 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.	06 ΣΤ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας ΕΤΠΑ
	09 Θ. Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, με την ανάπτυξη Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και έργων θαλάσσιας προστασίας, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.	Θ1. Βελτίωση Διευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη έργων θαλάσσιας προστασίας για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Θ2. Κατασκευή επιβατικών σταθμών και η βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων.	09 Θ. Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμάνια Διευρωπαϊκού δικτύου
	13 ΙΓ. Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Τ.Σ. Ζ, Η, Θ και Ι του Προγράμματος.	ΙΓ1. 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.	13 ΙΓ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας Τομέιου Συναχής
Δ. Ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών με την αναβάθμιση των σημαντικών αεροδρομίων, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.	04 Δ. Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αεροπορικών μεταφορών με την αναβάθμιση των σημαντικών αεροδρομίων, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.	Δ1. 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.	04 Δ. Αεροπορικές μεταφορές – Αεροδρόμια περιφερειών στόχου σύγκλισης
	06 ΣΤ. Η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ Α, Β, Γ και Δ του Προγράμματος.	ΣΤ1. 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.	06 ΣΤ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας ΕΤΠΑ
	10 Ι. Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αεροπορικών μεταφορών με την αναβάθμιση των σημαντικών αεροδρομίων, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.	Ι1. 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. Ι2. Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με σύγχρονη μέτρηση προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών.	10 Ι. Αεροπορικές μεταφορές και ασφάλεια αερομεταφορών - αεροδρόμια Διευρωπαϊκού δικτύου
	13 ΙΓ. Στόχος του άξονα είναι και η εξασφάλιση της τεχνικής υποστήριξης για την απρόσκοπτη εφαρμογή των Αξόνων Προτεραιότητας Τ.Σ. Ζ, Η, Θ και Ι του Προγράμματος.	ΙΓ1. 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.	13 ΙΓ. Τεχνική υποστήριξη εφαρμογής Αξόνων προτεραιότητας Τομέιου Συναχής
Ε. Προώθηση οριζώντιων 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.	01 Α. Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και η ανάπτυξη 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 των Περιφερειών στόχου σύγκλισης.	A5. 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.	01 Α. Οδικές μεταφορές – Διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και οδική ασφάλεια περιφερειών στόχου σύγκλισης
	02 Β. Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου στις ηπειρωτικές Περιφέρειες στόχου σύγκλισης.	B2. Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχντήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.	02 Β. Σιδηροδρομικό δίκτυο ΠΑΘΕ/Π περιφερειών στόχου σύγκλισης
	08 Η. Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου όχι χώρας, με προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου υψηλής ταχύτητας.	H2. Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών μέσω μείωσης του χρόνου διαδρομής, αύξησης των συχντήτων και βελτίωσης της ποιότητας και της άνεσης μετακίνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών και βελτίωση σιδηροδρομικής ασφάλειας.	08 Η. Σιδηροδρομικό Δίκτυο ΠΑΘΕ/Π
	10 Ι. Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αεροπορικών μεταφορών με την αναβάθμιση των σημαντικών αεροδρομίων, τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών.	Ι2. Αναβάθμιση των υποδομών και εξοπλισμού ασφαλείας (security) των περιφερειακών αεροδρομίων με σύγχρονη μέτρηση προστασίας των χώρων και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ελέγχου αποσκευών των επιβατών των αεροσκαφών.	10 Ι. Αεροπορικές μεταφορές και ασφάλεια αερομεταφορών - αεροδρόμια Διευρωπαϊκού δικτύου

ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ Ε.Π. «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 2007-2013»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI  
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2  
ΕΡΓΑ "ΓΕΦΥΡΑ" των ΕΠ-ΟΑΛΑΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ του Γ'ΚΠΣ 2000-2006

ΠΠ 2000 - 2006				ΠΠ 2007-2013			
MIS ΓΚΠΣ	ΑΞΟΝΑΣ	ΜΕΤΡΟ	ΕΡΓΟ	MIS ΕΣΠΑ	ΕΠ	ΕΡΓΟ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΡΓΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ
<b>ΕΡΓΑ Bridging από το ΕΠ-"ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΕΝΕΣ, ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ" προς το ΕΠ-"ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ" 2007-2013</b>							
108334	001	002	Π.Α.Θ.Ε.: Τμήμα Νέα Κοίτη Σπέρχειού - Τέλος Α.Κ. Ροδίτσας	291887	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος «ΣΚΑΡΦΕΙΑ – ΛΑΜΙΑ – ΡΑΧΕΣ» του ΠΑΘΕ, υποτήληματα: «Ν. ΚΟΙΤΗ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ – ΑΚ ΡΟΔΙΤΣΑΣ» και «ΑΚ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ – ΑΚ ΡΑΧΩΝ»	Ολοκληρώθηκε
115815	001	002	Π.Α.Θ.Ε.: Τμήμα Αρχή Α.Κ. Αφίας Μαρinas Στυλida έως Α.Κ. Ραχών	291887	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος «ΣΚΑΡΦΕΙΑ – ΛΑΜΙΑ – ΡΑΧΕΣ» του ΠΑΘΕ, υποτήληματα: «Ν. ΚΟΙΤΗ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ – ΑΚ ΡΟΔΙΤΣΑΣ» και «ΑΚ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ – ΑΚ ΡΑΧΩΝ»	Ολοκληρώθηκε
103807	001	004	ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΝΗ ΠΑΤΡΩΝ ΜΕ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ	292681	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Ολοκλήρωση συνδέσεων αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ με το λιμάνι και την πόλη της Πάτρας	Ολοκληρώθηκε
105278	001	004	ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΥΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΝΗΣ ΠΑΤΡΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΕ ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΧΕΙΜΑΡΡΟΥ ΔΙΑΚΟΝΙΑΡΗ	292681	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Ολοκλήρωση συνδέσεων αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ με το λιμάνι και την πόλη της Πάτρας	Ολοκληρώθηκε
101176	001	004	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΟΙΛΑΔΟΓΕΦΥΡΑΣ - Ι.Κ. & ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΩΝ ΟΔΩΝ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΟΡΙΤΣΑ - ΑΓΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΑΜΝΗΣ ΒΟΛΟΥ	362094	Ενίσχυση της Προστελασμού της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΟΡΙΤΣΑ- ΑΓΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΑΜΝΗΣ ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΩΝ ΟΔΩΝ ΑΥΤΗΣ	Ολοκληρώθηκε
117864	002	001	Κάθετος Άξονας 75 Εγκατάς Οδού: Κομοτηνή - Νυμφαία - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα (75.0)	215067	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Ολοκλήρωση κάθετου Άξονα της Εγκατάς Οδού: Κομοτηνή - Νυμφαία - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα (Κιωδ. ΕΟΔΕ 75.0)	Ολοκληρώθηκε
111159	002	001	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΓΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ(ΔΕΡΒΕΝΙ)-ΣΕΡΡΕΣ- ΠΡΟΜΑΧΩΝ ΤΜΗΜΑΤΑ ΛΑΧΑΝΑΣ-ΑΚ ΧΡΙΣΤΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΩ ΑΜΠΕΛΑ-ΑΚ ΠΕΤΡΙΤΣΙΟΥ	525503	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Ολοκλήρωση τμημάτων Λαχανάς - ΑΚ Χριστού & Κάτω Αμπέλα - ΑΚ Πετριτσίου του κάθετου Άξονα της Εγκατάς Οδού: Θεσσαλονίκη (Δερβένι) - Σέρρες - Προμαχών	Ολοκληρώθηκε
117903	003	001	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ «ΜΕΛΕΤΗ -ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ -ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ»	277211	Ενίσχυση της Προστελασμού της	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ «ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ»	Ολοκληρώθηκε
				464759	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Οδικού Άξονα «Ελευσίνα – Κόρινθος - Πάτρα»	Ολοκληρώθηκε
117877	003	001	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:"ΜΕΛΕΤΗ-ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ-ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ -ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ- ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ(Ε65)"	296564	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Αποπεράτωση Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνίδα - Τρίκαλα»	Ολοκληρώθηκε
				464795	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65): Τμήμα «Ξυνίδα - Τρίκαλα»	Ολοκληρώθηκε
117865	003	001	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕΛΕΤΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ "ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΜΑΛΑΚΟΣ - ΚΙΛΕΔΙ"	371534	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Ολοκλήρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου: Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητοδρόμος Μαλακός - Κιλεδί»	Ολοκληρώθηκε
				464796	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου «Αυτοκινητοδρόμος Μαλακός - Κιλεδί»	Ολοκληρώθηκε
117876	003	001	Σύμβαση Παραχώρησης «Μελέτη - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Ιόνα Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννα, ΠΑΘΕ Αθήνα (ΑΚ Μεταμόρφωσης) - Μαλακός (Σκάφρα) και Συνδετήριος Κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματόρι -	464669	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητοδρόμου "Ιόνα Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννα, ΠΑΘΕ Αθήνα (ΑΚ Μεταμόρφωσης) - Μαλακός (Σκάφρα) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματόρι - Χαλκίδα"	Ολοκληρώθηκε
				464797	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή για το έργο παραχώρησης «Αποπεράτωση Οδικών Υποδομών αυτοκινητοδρόμου "Ιόνα Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννα, ΠΑΘΕ Αθήνα (ΑΚ Μεταμόρφωσης)- Μαλακός (Σκάφρα) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ	Ολοκληρώθηκε
117875	003	001	Σύμβαση Παραχώρησης Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο - Σπάρτη	465066	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Αποπεράτωση οδικών υποδομών του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα - και κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη	Ολοκληρώθηκε
112520	003	002	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΑΓ. ΔΕΚΑ (ΚΑΣΤΕΛΛΙ) (Χ.Θ. 22+170 - Χ.Θ. 37+900) ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΜΕΣΣΑΡΑ	519339	Ενίσχυση της Προστελασμού της	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	Ημιτελής
60863	003	002	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ (Β.Ο.Α.Κ.)	465053	Ενίσχυση της Προστελασμού της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΡΗΤΗΣ	Ολοκληρώθηκε
83430	007	001	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	299748	Ενίσχυση της Προστελασμού της	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	Ημιτελής
106625	007	001	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΣΤΩΝ Ν. ΧΙΟΥ	300341	Ενίσχυση της Προστελασμού της	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΣΤΩΝ Ν. ΧΙΟΥ	Ολοκληρώθηκε
83558	007	001	ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - 1ο ΤΜΗΜΑ	302989	Ενίσχυση της Προστελασμού της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ - 1ο & 2ο ΤΜΗΜΑ	Ολοκληρώθηκε
111242	007	001	Ολοκλήρωση εργασιών Νέου Λιμένα Πατρών - 2ο Τμήμα	302989	Ενίσχυση της Προστελασμού της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ - 1ο & 2ο ΤΜΗΜΑ	Ολοκληρώθηκε
97336	007	001	Λιμένας Μυκόνου	528652	Ενίσχυση της Προστελασμού της	Αναβάθμιση του Λιμένα Μυκόνου	Ολοκληρώθηκε
<b>ΕΡΓΑ Bridging από το ΕΠ-"ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΕΝΕΣ, ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ" προς άλλα ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013</b>							
110760	003	004	ΒΕΛΤΙΩΣΗ - ΔΙΑΠΛΑΤΥΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΡΟΔΟΥ - ΛΙΝΔΟΥ ΑΠΟ ΦΑΛΗΡΑΚΙ ΜΕΧΡΙ ΚΟΛΥΜΠΙΑ	296320	Κρήτης και Νήσων Αναγίου	Ολοκλήρωση της Βελτίωσης - Διαπλάτυνσης Εθνικής Οδού Ρόδου - Λίνδου από Φαληράκι μέχρι Κολύμπια	Ολοκληρώθηκε
108685	003	004	36η ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΚΑΛΛΙΘΗΣ», ΤΜΗΜΑ I: «ΒΕΛΤΙΩΣΗ 36ης Ε.Ο. ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΜΟΡΙΑΣ ΜΕΧΡΙ ΑΡΙΣΙΒΗ» ΚΑΙ ΤΜΗΜΑ II: «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ 36ης Ε.Ο. ΑΠΟ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΠΑΡΑΚΑΜΝΗΣ ΜΟΡΙΑΣ ΕΩΣ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ 1ΗΣ ΕΠΙΧΡΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ (ΛΑΡΣΟΣ)	464540	Κρήτης και Νήσων Αναγίου	Ολοκλήρωση κατασκευής των τμημάτων της «36ης Εθνικής Οδού Μυτιλήνης – Καλλιθέας», Τμήμα I: «Βελτίωση 36ης Ε.Ο. κατά τμήματα από διακλάδωση Μόριας μέχρι Αρίσιβη» και Τμήμα II: «Βελτίωση τμήματος 36ης Ε.Ο. από διακλάδωση παρακάμψης Μόριας έως διακλάδωση 1ης επαρχιακής οδού (Λάρσος)»	Ολοκληρώθηκε
132742	005	002	ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΙ ΗΜ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 3 ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ	296746	Περιβάλλον- Λεωφόρος	Σταθμοί και ΗΜ εργασίες στην επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό Αθηνών (Σταθμοί Χαλαρόν, Ντισμαστοκπέδιο, Αγία Παρασκευή)	Ολοκληρώθηκε
108704	006	001	Μελέτη, κατασκευή και θέση σε λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης	215620	Μακεδονίας- Θράκης	Μετρό Θεσσαλονίκης Βασική Γραμμή (Εργο 1) - Προπαρασκευαστικές Εργασίες και Αρχικό Τμήμα Κατασκευής Σηράγγων	Ημιτελής
109549	006	002	Επέκταση της Γραμμής 3 (τμήμα Αγάλκω - Χαϊδάρη), Σταθμός Μετεπιβίβασης "Χαϊδάρη" και Αμαρυσσάσιο "Ελαιώνα"	296556	Περιβάλλον- Λεωφόρος Ανάπτυξης	Επέκταση Γραμμής 3 του Μετρό Αθηνών, τμήμα "Αγάλκω - Αγία Μαρίνα", Αμαρυσσάσιο Ελαιώνα, Σταθμός Μετεπιβίβασης "Χαϊδάρη", Σταθμός Μετεπιβίβασης "Κεραμεικός"	Ολοκληρώθηκε

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI  
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2  
ΕΡΓΑ "ΓΕΦΥΡΑ" των ΕΠ-ΟΑΛΛΑ και ΕΠ-ΣΑΑΣ του Γ'ΚΠΣ 2000-2006

ΠΠ 2000 - 2006				ΠΠ 2007-2013			
MIS ΓΚΠΣ	ΑΞΟΝΑΣ	ΜΕΤΡΟ	ΕΡΓΟ	MIS ΕΣΠΑ	ΕΠ	ΕΡΓΟ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΡΓΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ
<b>ΕΡΓΑ Bridging από το ΕΠ-"ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ,ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ" προς το ΕΠ-"ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ" 2007-2013</b>							
57812	002	002	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΧΜ19 ΕΩΣ ΧΜ40	276454	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	Ολοκληρώθηκε
57838	005	001	ΕΠΕΚΤΑΣΗ, ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	525886	Ενίσχυση της Προστασίας της	Υποστηρικτικές εργασίες για την ολοκλήρωση της αναβάθμισης του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	Ημιτελής
				525883	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (ΚΑΘΩΜ)	Ημιτελής
58647	002	002	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΧΜ0 ΕΩΣ ΧΜ19	276454	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	Ολοκληρώθηκε
100445	002	002	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΧΜ40 ΕΩΣ ΧΜ54.	276454	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	Ολοκληρώθηκε
110504	003	001	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ	258250	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΣΚΑ - ΚΙΑΤΟ	Ολοκληρώθηκε
110761	002	003	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ ΕΩΣ ΧΜ14 ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΕΠΙΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΕΙΣΟΔΟ ΣΣ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ ΕΩΣ ΧΜ10	276454	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	Ολοκληρώθηκε
113212	002	003	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ Α' ΦΑΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ.	276454	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	Ολοκληρώθηκε
116431	002	005	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΤΟΣ ΕΠΙΠΕΔΟΥ 1 ΜΕ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	377139	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΠΛΗΝ ΤΙΘΟΡΕΑ-ΔΟΜΟΚΟΥ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	Ημιτελής
119129	002	003	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΧΜ25 ΕΩΣ ΧΜ52 ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΕΠΙΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΧΜ10 ΕΩΣ ΕΙΣΟΔΟ ΣΣ ΔΟΜΟΚΟΥ (Α' ΦΑΣΗ)	276454	Ενίσχυση της Προστασίας της	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΤΙΘΟΡΕΑΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ - ΔΟΜΟΚΟΥ	Ολοκληρώθηκε
<b>ΕΡΓΑ Bridging από το ΕΠ-"ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ,ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ" προς άλλα ΕΠ του ΕΣΠΑ 2007-2013</b>							
70466	003	001	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ 3 ΓΕΦΥΡΕΣ ΣΚΑ (έργα υποδομής, επέδωξης, σηματοδότησης - τηλεδιόγκησης, ηλεκτροκίνησης)	464816	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΤΜΗΜΑ: ΣΚΑ - ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ	Ολοκληρώθηκε
130222	004	001	ΝΕΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΕΘΕΛ	464974	ΑΤΤΙΚΗ	ΝΕΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΣΥ Α.Ε.	Ολοκληρώθηκε
<b>ΕΡΓΑ Bridging από το ΕΠ-"ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ,ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ" που ολοκληρώθηκαν με Εθνικούς πόρους</b>							
106660	002	005	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΡΑΔΙΟΚΑΛΥΨΗΣ GSM-R ΜΕ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΠΑΤΡΑ - ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ - ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (ΠΛΩΣΕΠ), ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΙΔΟΜΕΝΗ, ΤΙΘΟΡΕΑ - ΔΟΜΟΚΟ ΚΑΙ ΚΙΑΤΟ - ΠΑΤΡΑ ΜΕ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ Τ			Ολοκληρώνεται με Εθνικούς πόρους	

Πίνακας 1.3

### Απολογιστικά στοιχεία σχετικά με την ανάλυση της χρήσης των Ταμείων

Objective	Priority Theme	Form of Finance	Territory	Economic Activity	Location	Allocated Community Contribution
CON	11	01	00	11	GR11	523.040,84
CON	11	01	00	11	GR12	416.048,90
CON	11	01	00	11	GR13	35.028,32
CON	11	01	00	11	GR14	66.356,90
CON	11	01	00	11	GR21	698.939,92
CON	11	01	00	11	GR22	388.891,42
CON	11	01	00	11	GR23	289.917,49
CON	11	01	00	11	GR24	400.236,16
CON	11	01	00	11	GR25	97.105,02
CON	11	01	00	11	GR30	1.986.414,18
CON	11	01	00	11	GR41	557.439,85
CON	11	01	00	11	GR42	189.742,04
CON	11	01	00	11	GR43	155.481,96
CON	11	01	01	11	GR11	392.191,59
CON	11	01	01	11	GR12	1.131.226,62
CON	11	01	01	11	GR13	306.721,02
CON	11	01	01	11	GR14	417.032,33
CON	11	01	01	11	GR21	352.446,39
CON	11	01	01	11	GR22	157.811,82
CON	11	01	01	11	GR23	537.729,15
CON	11	01	01	11	GR24	454.835,80
CON	11	01	01	11	GR25	586.533,91
CON	11	01	01	11	GR30	4.183.008,21
CON	11	01	01	11	GR41	177.099,93

Objective	Priority Theme	Form of Finance	Territory	Economic Activity	Location	Allocated Community Contribution
CON	11	01	01	11	GR42	95.657,46
CON	11	01	01	11	GR43	301.595,91
CON	17	01	01	11	GR12	22.347.324,14
CON	17	01	01	11	GR14	227.367,78
CON	17	01	01	11	GR23	64.272.783,30
CON	17	01	01	11	GR24	454.735,57
CON	17	01	01	11	GR25	2.921.431,25
CON	17	01	01	11	GR30	9.478.566,73
CON	17	01	02	11	GR24	260.403.693,71
CON	17	01	05	11	GR12	17.984.232,67
CON	17	01	05	11	GR14	2.046.310,05
CON	17	01	05	11	GR23	27.545.478,56
CON	17	01	05	11	GR24	69.193.543,52
CON	17	01	05	11	GR25	2.921.431,25
CON	17	01	05	11	GR30	11.297.509,00
CON	21	01	01	11	GR12	5.530.429,99
CON	21	01	01	11	GR23	40.011.901,27
CON	21	01	02	11	GR12	254.745.570,89
CON	21	01	02	11	GR14	485.257.976,88
CON	21	01	02	11	GR24	3.345.068,77
CON	21	01	02	11	GR43	1.723.870,69
CON	21	01	05	11	GR11	58.247.148,46
CON	21	01	05	11	GR12	87.884.135,65
CON	21	01	05	11	GR13	108.716.537,41
CON	21	01	05	11	GR14	351.538.834,35
CON	21	01	05	11	GR21	271.126.370,29
CON	21	01	05	11	GR23	1.182.856.154,18
CON	21	01	05	11	GR24	305.532.122,89
CON	21	01	05	11	GR25	554.565.369,83
CON	21	01	05	11	GR43	102.313.369,09
CON	22	01	01	11	GR14	2.060.732,65
CON	22	01	01	11	GR24	4.109.414,56
CON	22	01	05	11	GR14	7.157.774,30
CON	23	01	05	11	GR23	4.894.761,13
CON	23	01	05	11	GR25	5.936.684,31
CON	29	01	01	11	GR11	48.803,42
CON	29	01	01	11	GR12	57.041.008,52
CON	29	01	01	11	GR14	51.803,16
CON	29	01	01	11	GR22	182.983,99
CON	29	01	01	11	GR23	50.764,79
CON	29	01	01	11	GR30	70.493,83
CON	29	01	01	11	GR41	73.493,57
CON	29	01	01	11	GR42	349.123,29
CON	29	01	01	11	GR43	173.638,65
CON	29	01	03	11	GR11	127.828,58
CON	29	01	03	11	GR12	399.804,27
CON	29	01	03	11	GR14	7.743.532,52
CON	29	01	03	11	GR22	479.281,61
CON	29	01	03	11	GR23	132.965,90
CON	29	01	03	11	GR30	184.641,28
CON	29	01	03	11	GR41	192.498,35
CON	29	01	03	11	GR42	914.442,73
CON	29	01	03	11	GR43	19.595.741,96
CON	30	01	01	11	GR11	9.116.058,56
CON	30	01	01	11	GR23	8.596.386,22
CON	30	01	03	11	GR41	5.360.314,59
CON	30	01	03	11	GR42	5.127.803,38
CON	53	01	00	11	GR11	1.385.964,02
CON	53	01	00	11	GR14	1.036.839,53
CON	53	01	00	11	GR21	6.699.784,17
CON	53	01	00	11	GR22	311.503,31
CON	53	01	00	11	GR23	13.918.718,04
CON	53	01	00	11	GR25	1.033.077,41
CON	53	01	00	11	GR41	650.093,87
CON	53	01	00	11	GR43	79.004,46
CON	53	01	01	11	GR12	329.775,93
CON	85	01	00	11	GR00	15.959.485,76

Objective	Priority Theme	Form of Finance	Territory	Economic Activity	Location	Allocated Community Contribution
CON	85	01	00	11	GR11	438.752,05
CON	85	01	00	11	GR12	1.054.209,12
CON	85	01	00	11	GR13	266.989,52
CON	85	01	00	11	GR14	444.958,10
CON	85	01	00	11	GR21	413.146,77
CON	85	01	00	11	GR22	310.714,99
CON	85	01	00	11	GR23	304.858,32
CON	85	01	00	11	GR24	175.995,28
CON	85	01	00	11	GR25	440.110,99
CON	85	01	00	11	GR30	705.007,19
CON	85	01	00	11	GR41	279.800,46
CON	85	01	00	11	GR42	111.081,07
CON	85	01	00	11	GR43	451.602,73
CON	85	01	01	11	GR11	182,03
CON	85	01	01	11	GR12	72.327,59
CON	85	01	01	11	GR13	36.163,79
CON	85	01	01	11	GR14	1.638,23
CON	85	01	01	11	GR23	1.456,21
CON	85	01	01	11	GR24	45.204,74
CON	85	01	01	11	GR25	6.686,25
CON	85	01	01	11	GR30	296.124,74
CON	85	01	01	11	GR42	27.122,85
CON	85	01	02	11	GR12	66.300,29
CON	85	01	02	11	GR13	33.150,14
CON	85	01	02	11	GR24	41.437,68
CON	85	01	02	11	GR30	41.437,68
CON	85	01	02	11	GR42	24.862,61
CON	85	01	03	11	GR12	36.163,79
CON	85	01	03	11	GR13	18.081,90
CON	85	01	03	11	GR24	22.602,37
CON	85	01	03	11	GR30	22.602,37
CON	85	01	03	11	GR42	13.561,42
CON	85	01	05	11	GR11	3.458,49
CON	85	01	05	11	GR12	142.173,28
CON	85	01	05	11	GR13	63.286,64
CON	85	01	05	11	GR14	31.126,39
CON	85	01	05	11	GR23	108.759,51
CON	85	01	05	11	GR24	172.193,30
CON	85	01	05	11	GR25	40.561,38
CON	85	01	05	11	GR30	128.308,30
CON	85	01	05	11	GR42	47.464,98
CON	86	01	00	11	GR00	465.388,85
CON	86	01	00	11	GR11	205.886,75
CON	86	01	00	11	GR12	189.619,44
CON	86	01	00	11	GR13	176.299,44
CON	86	01	00	11	GR14	219.921,07
CON	86	01	00	11	GR21	211.456,94
CON	86	01	00	11	GR22	200.572,32
CON	86	01	00	11	GR23	208.469,41
CON	86	01	00	11	GR24	192.003,24
CON	86	01	00	11	GR25	201.498,56
CON	86	01	00	11	GR30	389.159,63
CON	86	01	00	11	GR41	201.305,92
CON	86	01	00	11	GR42	172.177,12
CON	86	01	00	11	GR43	207.908,34
CON	86	01	01	11	GR00	99.630,00
CON	86	01	01	11	GR11	73.418,70
CON	86	01	01	11	GR12	133.969,01
CON	86	01	01	11	GR13	66.984,50
CON	86	01	01	11	GR14	1.094,70
CON	86	01	01	11	GR21	1.094,70
CON	86	01	01	11	GR22	1.094,70
CON	86	01	01	11	GR23	1.094,70
CON	86	01	01	11	GR24	1.798.224,65
CON	86	01	01	11	GR25	1.094,70
CON	86	01	01	11	GR30	370.935,63
CON	86	01	01	11	GR41	1.094,70

Objective	Priority Theme	Form of Finance	Territory	Economic Activity	Location	Allocated Community Contribution
CON	86	01	01	11	GR42	50.238,38
CON	86	01	01	11	GR43	1.094,70
CON	86	01	02	11	GR11	52.107,63
CON	86	01	02	11	GR12	122.804,93
CON	86	01	02	11	GR13	61.402,46
CON	86	01	02	11	GR14	52.107,63
CON	86	01	02	11	GR21	38.212,26
CON	86	01	02	11	GR22	38.212,26
CON	86	01	02	11	GR23	38.212,26
CON	86	01	02	11	GR24	76.753,08
CON	86	01	02	11	GR25	52.107,63
CON	86	01	02	11	GR30	76.753,08
CON	86	01	02	11	GR41	38.212,26
CON	86	01	02	11	GR42	46.051,85
CON	86	01	02	11	GR43	38.212,26
CON	86	01	03	11	GR11	143.295,97
CON	86	01	03	11	GR12	66.984,50
CON	86	01	03	11	GR13	33.492,25
CON	86	01	03	11	GR14	143.295,97
CON	86	01	03	11	GR21	105.083,71
CON	86	01	03	11	GR22	105.083,71
CON	86	01	03	11	GR23	105.083,71
CON	86	01	03	11	GR24	41.865,32
CON	86	01	03	11	GR25	143.295,97
CON	86	01	03	11	GR30	41.865,32
CON	86	01	03	11	GR41	105.083,71
CON	86	01	03	11	GR42	25.119,19
CON	86	01	03	11	GR43	153.299,71
CON	86	01	05	11	GR11	238.826,62
CON	86	01	05	11	GR12	234.445,77
CON	86	01	05	11	GR13	117.222,88
CON	86	01	05	11	GR14	337.524,87
CON	86	01	05	11	GR21	175.139,52
CON	86	01	05	11	GR22	175.139,52
CON	86	01	05	11	GR23	175.139,52
CON	86	01	05	11	GR24	9.741.945,34
CON	86	01	05	11	GR25	304.625,45
CON	86	01	05	11	GR30	387.790,98
CON	86	01	05	11	GR41	175.139,52
CON	86	01	05	11	GR42	87.917,16
CON	86	01	05	11	GR43	175.139,52

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI  
ΠΙΝΑΚΑΣ 4  
ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ / ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Ε.Π. "ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ" 2007-2013

Α/Α	CCI	ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΥΡ. ΕΠΙΧΡΗΣΗΣ	ΛΕΩΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡ.	mis	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ ΦΟΡΕΑΣ	ΚΩΠ	ΕΡΓΟ "BRIDGING" από Γ'ΚΤΣ 2000-2006	ΟΛΟΚΛΗΡΩΝΕΤΑΙ στην ΠΠ 2007-2013	ΗΜΙΤΕΛΕΣ	ΕΡΓΟ "PHASING" προς ΠΠ 2014-2020	ΕΡΓΟ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ (α/α καταλόγου)
ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. ΕΠ-ΕΠ)												
ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ												
1	2010GR161PR007	C(2013)8213 16-12-13	01-A	277211 464759	Απ'οι επ'εργασία Οδικού Άξονα "Ελευσίνα – Κόρινθος – Παύσα"	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ	21	✓	✓			33
2	2011GR161PR005	C(2013)8214 16-12-13	01-A	464669 464797	Απ'οι επ'εργασία Οδικού Άξονα «ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωση) - Μολακός (Σκάφρεα) και συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματόρ - Χαλκίδα	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	21	✓	✓			36
3	2010GR161PR008	C(2016)8806 14-12-16	07-Z	465066	Απ'οι επ'εργασία οδικών υποδομών του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και κλάδου Λεύκτρο - Σπάρτη	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ	21	✓	✓			34
4	2013GR161PR005	C(2013)8212 16-12-13	07-Z	371534 464796	Απ'οι επ'εργασία Οδικού Άξονα "Μολακός – Κλειδί"	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ	21	✓	✓			37
5	2013GR161PR006	C(2013)8215 16-12-13	07-Z	296584 464795	Απ'οι επ'εργασία Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (ΕΒ5): Τμήμα «Ξυνόδα – Τρίκαλα»	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	21	✓	✓			35
ΛΟΙΠΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ												
6	2010GR161PR017	C(2016)8926 20-12-16	01-A	525503	Απ'οι επ'εργασία Κόμβου Άξονα Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη (Διγείνη) - Σέρρες - Προμαχώνας: Τμήματα Λαγινός - Α/Κ Χρυσού και Κάτω Αμπελιά - Α/Κ Πετρίτσου	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	21	✓	✓			61
7	2011GR161PR009	C(2015)4202 17-06-15	01-A	491766	Κόμβος Άξονας 50 Εγνατίας Οδού "Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη" Τμήμα: "Φλώρινα – Νίκη"	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	21		✓			63
8	2011GR161PR010	C(2016) 8985 26/10/2016	01-A	525873	Κόμβος Άξονας 45 Εγνατίας Οδού "Σάπια – Κρυσταλλοπηγή" Τμήμα: "Κορομηλιά – Κρυσταλλοπηγή" ΦΑΣΗ Α'	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	21			✓	✓	62
9	2012GR161PR001	C(2012)6876 08-10-12	01-A	215067	Ολοκλήρωση του κόμβου άξονα της Εγνατίας οδού: Κορομηλιά – Νευρώτα – Ελληνοβουλγαρικό Σύνορο	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	21	✓				50
10	2012GR161PR011	C(2013)3513 12-06-13	01-A	292681	Ολοκλήρωση συνδέσεων αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ με το λιμάνι και την πόλη της Πύρας	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	21	✓	✓			70
11	2011GR161PR001	Επ'εκταίη η έκδοση Απ'όφρασης	07-Z	525880	Κατασκευή Οδικής Σύνδεσης της Περιφέρειας Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά – Νότου (Φάση Α')	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	21			✓		71
12	2012GR161PR010	C(2015)6479 17-09-15	07-Z	519339	Ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος Αγ. Βαρθάρα - Αγ. Δέκα (Καστέλλι) (Χ.Θ. 22+170 – Χ.Θ. 37+000) του καθετού οδικού άξονα Ηράκλειο – Μεσσαρά στο Ν. Ηρακλείου Κρήτης (ΝΟΑΚ)	ΟΑΚ Α.Ε.	21	✓		✓		68
13	2013GR161PR008	C(2014)3563 26-05-14	07-Z	465053	Ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ)	ΟΑΚ Α.Ε.	21	✓	✓			69
14	2013GR161PR017	C(2014)5803 08-08-14	07-Z	291887	Ολοκλήρωση της κατασκευής του τμήματος «Σκάφρεα – Λαμία – Ράφες» του ΠΑΘΕ, υπ'οψηφισμα: «Ν. Κοπή Σπέρτα – Α/Κ Ροδότσικ» και «Α/Κ Αγ. Μαρίας Στυλίδας – Α/Κ Παρών»	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	21	✓	✓			
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ												
15	2014GR161PR006	C(2015) 7844 11-11-2015	03-Γ	302989	Ολοκλήρωση Εργασιών Νέου Λιμένα Πατρών – 1ο & 2ο Τμήμα	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	30	✓	✓			
ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ (τ. ΕΔΑΜ)												
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ & ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ												
16	2010GR161PR002	C(2016)8807 14-12-16	02-B	525882	Κατασκευή π'αφ'αλλαγής της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Εδωμένης, στο τμήμα Παλαιοκαστρίο - Εδωμένη (Β' ΦΑΣΗ)	ΕΥΡΩΣΕ Α.Ε.	17	✓		✓		101
17	2013GR161PR015	C(2016) 8331 7/12/2016	02-B	377755	Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Διακοπή 10 - Ροδόδαρνη	ΕΥΡΩΣΕ Α.Ε.	17	✓			✓	96
18	2010GR161PR010	C(2011)1969 01-04-11	08-H	258250	Απ'οι επ'εργασία ηλεκτροκίνησης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα ΣΚΑ-Κάτο	ΕΥΡΩΣΕ Α.Ε.	17	✓	✓			95
19	2010GR161PR011	C(2015)4203 17-06-15	08-H	276454	Ολοκλήρωση νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τεβερές – Λιανοκλαδίου – Διομακού	ΕΥΡΩΣΕ Α.Ε.	17	✓				97
20	2014GR161PR005	C(2015)9166 09-12-15	08-H	377139 299851	Ολοκλήρωση σηματοδότησης τηλεεξόφλησης (ETCS LEVEL 1) σε 3 τμήματα του οδικού άξονα ΠΑΘΕ1 και ολοκλήρωση τηλεπικοινωνιών (GSM-R) στον ίδιο άξονα (πλην των τμημάτων Κάτο- Παύσα, Τεβερές- Διομακού και Θεσσαλονίκη-Εδωμένη)	ΕΥΡΩΣΕ Α.Ε.	17	✓		✓		99
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ												
21	2010GR161PR013	C(2016)6875 26-10-16	04-Δ	525886 525883	Ολοκλήρωση αναβάθμισης Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	29	✓		✓		94
22	2012GR161PR009	C(2015) 9365- 15/12/2015	10-Ι	464983 464971	Επ'εκταίη Κρήτου Αεροσταθμού, Λοιπές Βοηθητικές Εγκαταστάσεις και Διαμόρφωση Περιβάλλοντα Χώρου στον Κρατικό Αερολιμένα Χανίων "Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ"	ΕΥΔΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	29		✓			

## Πίνακας 4.7.1

## Πίνακας καταγραφής και αξιολόγησης ενεργειών πληροφόρησης και δημοσιότητας του Ε.Π.

Ενέργειες Πληροφόρησης και Δημοσιότητας για την περίοδο 2007 – 2013 από την Εθνική Αρχή Συντονισμού (ΕΑΣ)

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
<b>1. Ενέργειες Πληροφόρησης</b>					
<b>1.1 Ιστοσελίδα</b>	3	<a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a>	Η κύρια διαδικτυακή πύλη πληροφοριών για το ΕΣΠΑ	Άνδρες και γυναίκες άνω των 18	97.880 επισκέψεις κατά Μ.Ο. μηνιαίως Εγγεγραμμένοι χρήστες: 34.026
		<a href="http://www.anaptyxi.gov.gr">www.anaptyxi.gov.gr</a>	Ο διαδικτυακός τόπος για την πορεία υλοποίησης των έργων του ΕΣΠΑ	Άνδρες και γυναίκες άνω των 18	13.825 επισκέψεις κατά Μ.Ο. μηνιαίως
		<a href="http://www.StartupGreece.gov.gr">www.StartupGreece.gov.gr</a>	Σχεδιασμός, δημιουργία και λειτουργία διαδικτυακής πλατφόρμας πληροφόρησης και δικτύωσης με στόχο την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας (Στην παρούσα φάση η διαδικτυακή πλατφόρμα λειτουργεί υπό τη Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας)	Άνδρες και γυναίκες άνω των 18	976 επισκέψεις κατά Μ.Ο. ημερησίως (έτος 2011)
<b>1.2 Ηλεκτρονικό Γραφείο Πληροφόρησης</b>	1	<a href="mailto:infoespa@mnec.gr">infoespa@mnec.gr</a> <a href="http://www.espa.gr/el/Pages/HelpDesk.aspx">www.espa.gr/el/Pages/HelpDesk.aspx</a>	Ηλεκτρονικό Helpdesk για πληροφορίες σχετικές με το ΕΣΠΑ	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	237 ερωτήματα κατά Μ.Ο. μηνιαίως (έτη 2013 και 2014)
<b>1.3 Γραφείο πληροφόρησης</b>	1	Γραφεία ΕΥΣΣΑΑ	Λειτουργία γραφείου πληροφόρησης για το ΕΣΠΑ με μόνιμη στελέχωση και τηλεφωνικές (συμβατικές) γραμμές εξυπηρέτησης	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	>50 τηλεφωνικές κλήσεις κατά Μ.Ο ημερησίως  5-20 επισκέψεις ανάλογα με τα προγράμματα που είναι σε εξέλιξη



Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
<b>2. Προωθητικές ενέργειες</b>					
<b>2.1 Εκθέσεις</b>	8	A. 2008: Συμμετοχή στην 73η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης	A. 2008: Συμμετοχή στην 73η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με θέμα την παρουσίαση και προβολή των αποτελεσμάτων του ΚΠΣ και της έναρξης του ΕΣΠΑ	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	A. Επισκέπτες ΔΕΘ 2008: 255.000 περίπου  5.000 ενημερωτικά έντυπα για το ΕΣΠΑ διατέθηκαν
		B. 2009: Συμμετοχή στην 74η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης	B. 2009: Συμμετοχή στην 74η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με θέμα την παρουσίαση του ΕΣΠΑ και των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων με περίπτερο εμβαδού 53τμ	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	B. Επισκέπτες ΔΕΘ 2009: 241.000 περίπου  5.500 ενημερωτικά έντυπα για το ΕΣΠΑ διατέθηκαν
		Γ. 2010: Συμμετοχή στην 75η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης	Γ. 2010: Συμμετοχή στην 75η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με θέμα την παρουσίαση και προβολή του ΕΣΠΑ και των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων με περίπτερο εμβαδού 67τμ	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	Γ. Επισκέπτες ΔΕΘ 2009: 193.000 περίπου  5.000 ενημερωτικά έντυπα για το ΕΣΠΑ διατέθηκαν
		Δ. 2009: Θεσσαλονίκη, Έκθεση Circus - Κοινωνική Ευρώπη	Δ. Συμμετοχή στην Έκθεση Circus - Κοινωνική Ευρώπη, Θεσσαλονίκη (8 έως 10 Μαΐου 2009) που διοργανώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.  Στο κεντρικό stand του ΕΚΤ «Επενδύουμε στον Άνθρωπο», στέλεχος της Υπηρεσίας παρείχε πληροφόρηση στους πολίτες και διανεμήθηκε έντυπο υλικό ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ.	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	
		E. 2010: Ζάππειο, Επιχειρηματική έκθεση PROLIFE 2010	E. 2010: Συμμετοχή στην Επιχειρηματική έκθεση PROLIFE 2010, Ζάππειο, (25 έως 28 Φεβρουαρίου 2010)	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	E. 200 επισκέπτες περίπου
		ΣΤ. 2011 Συμμετοχή στην 76η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης	ΣΤ. 2011: Συμμετοχή στην 76η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με	Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό	ΣΤ. Επισκέπτες ΔΕΘ 2011:

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
		<p>Z. 2013 Συμμετοχή στην 78η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης</p> <p>H. 2014: Συμμετοχή στην 79η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης</p>	<p>θέμα την παρουσίαση και προβολή των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων με περίπτερο εμβαδού 200 τμ</p> <p>Z. 2013: Συμμετοχή στην 78η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με στόχο την προβολή των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων ιδιωτών και επιχειρήσεων και τα χρηματοδοτικά εργαλεία του ΕΣΠΑ</p> <p>H. 2014: Συμμετοχή στην 79η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με στόχο την προβολή των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων ιδιωτών και επιχειρήσεων και τα χρηματοδοτικά εργαλεία του ΕΣΠΑ</p>	<p>Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό</p> <p>Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό</p>	<p>180.000 περίπου</p> <p>Διατέθηκαν 2.000 ενημερωτικά έντυπα για το ΕΣΠΑ</p> <p>Z. Επισκέπτες ΔΕΘ 2013: 181.050 περίπου</p> <p>Διατέθηκαν 4.000 περίπου ενημερωτικά έντυπα για το ΕΣΠΑ</p> <p>H. Επισκέπτες ΔΕΘ 2014: 225.000 περίπου</p> <p>Διατέθηκαν 1.700 περίπου ενημερωτικά έντυπα για το ΕΣΠΑ</p>
<b>2.2 Road shows</b>	1	Ναύπλιο, Θεσσαλονίκη, Κομοτηνή, Ιωάννινα, Κοζάνη, Κέρκυρα, Λάρισα, Λαμία, Ηράκλειο, Σύρος, Μυτιλήνη, Τρίπολη, Πάτρα, Αθήνα	Road Show σε 14 πόλεις της Ελλάδας με θέμα την ενημέρωση για τα αποτελέσματα του Γ' ΚΠΣ και το λανσάρισμα του ΕΣΠΑ 2007-2013	<p>Πρωτεύον κοινό: Ενήλικες 25-54</p> <p>Δευτερεύον κοινό: Ενήλικες 18+</p>	<p>6.200 επισκέπτες, εκ των οποίων 1.650 μαθητές Λυκείων</p> <p>206 δημοσιεύματα</p>

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
<b>2.3 Τεχνικές Συναντήσεις</b>	2	<p>A. Συνάντηση Europe Direct</p> <p>B. Συνάντηση Europe Direct Αθήνα, 21 Φεβρουαρίου 2013</p>	<p>A. Συμμετοχή στην ετήσια συνάντηση στις 7-8/6/2010 του δικτύου Europe Direct, με στόχο την ενημέρωση των συμμετεχόντων (Κέντρα Ευρωπαϊκής Πληροφόρησης, Κέντρα Ευρωπαϊκής Τεκμηρίωσης και Φορείς) σχετικά με τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα καθώς και την παροχή εξειδικευμένης πληροφόρησης για τις δράσεις των ΕΠ του ΕΣΠΑ</p> <p>B. Παρουσίαση της διαδικτυακής πύλης <a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a> του ηλεκτρονικού γραφείου εξυπηρέτησης και των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ</p>		<p>A. 50 συμμετέχοντες μέλη του Δικτύου απ' όλη την Ελλάδα</p> <p>B. Δίκτυο Ευρωπαϊκής Πληροφόρησης</p>
<b>2.4 Συνέδρια/ Ημερίδες/ Εκδηλώσεις</b>	5	<p>A. Τήνος (Συνεδριακό Κέντρο Ιδρύματος Τηνιακού Πολιτισμού)</p> <p>B. Αθήνα (DIVANI CARAVEL)</p> <p>Γ. Συμμετοχή σε εκδήλωση για την 5<sup>η</sup> Παγκόσμια Εβδομάδα Επιχειρηματικότητας (Λάρισα-Ελληνικός Σύνδεσμος Νέων Επιχειρηματιών Θεσσαλίας)</p> <p>Δ. Πανευρωπαϊκό Συνέδριο «Telling the Story, Communicating European Structural and Investment Funds 2014-2020»</p>	<p>A. Συνέδριο με θέμα «Σχεδιάζοντας το μέλλον των Ευρωπαϊκών Νησιών: Προκλήσεις Νέες Στρατηγικές»</p> <p>B. Εκδήλωση για την Επιχειρηματικότητα μέσω ΕΣΠΑ</p> <p>Γ. Συμμετοχή σε ανοιχτή εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της 5<sup>ης</sup> Παγκόσμιας Εβδομάδας Επιχειρηματικότητας όπου παρουσιάστηκε το ΕΣΠΑ και η διαδικτυακή πλατφόρμα <a href="http://www.StartupGreece.gov.gr">www.StartupGreece.gov.gr</a></p> <p>Δ. Παρουσίαση The challenge of branding the ESIF 2014-2020</p>	<p>Γ. Δυνητικοί δικαιούχοι/ Ευρύ κοινό/ Φορείς Επιχειρηματικότητας</p> <p>Δ. Στελέχη Επικοινωνίας και Δημοσιότητας όλων των Διαρθρωτικών</p>	<p>A. Αρ. συμμετεχόντων: 77 άτομα</p> <p>B. Αρ. συμμετεχόντων: 80 άτομα</p> <p>Γ. Επισκέπτες περίπου 100</p>

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
		Βρυξέλλες, 9-10 Δεκεμβρίου 2013  Ε. 1ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Αθήνα, 4 Απριλίου 2013	Ε. Παρουσίαση Γενικών Κατευθύνσεων Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγική	Ταμείων  Ε. Θεσμικοί Φορείς	
<b>2.5 Διαγωνισμοί</b>	3	2012: Διαγωνισμός Φωτογραφίας "Europe in my Region" (DG Regio)  2013: Διαγωνισμός Φωτογραφίας "Europe in my Region" (DG Regio)  2014: Διαγωνισμός Φωτογραφίας "Europe in my Region" (DG Regio)	Προβολή του Διαγωνισμού Φωτογραφίας στο διαδικτυακό τόπο <a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a> και στις ιστοσελίδες των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων  Προβολή του Διαγωνισμού Φωτογραφίας στο διαδικτυακό τόπο <a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a> και στις ιστοσελίδες των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων  Προβολή του Διαγωνισμού Φωτογραφίας στο διαδικτυακό τόπο <a href="http://www.espa.gr">www.espa.gr</a> και στις ιστοσελίδες των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων	Ευρύ κοινό  Ευρύ κοινό	Αριθμός συμμετοχών: 39  Διακριθείσα φωτογραφία από Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ στην Ελλάδα  Η Ελλάδα αναδείχθηκε 2 <sup>η</sup> σε συμμετοχές
<b>2.7 Συναντήσεις Εθνικού Δικτύου Πληροφόρησης και Δημοσιότητας</b>			Παρουσίαση Στρατηγικών Κατευθύνσεων για την Πληροφόρηση και Δημοσιότητα, τήρησης υποχρεώσεων Π&Δ, σχεδίου κανονισμού περιόδου 2014-		Εθνικό Δίκτυο Πληροφόρησης και Δημοσιότητας

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
			2020, ενεργειών δημοσιότητας ΕΠ Ευρωπαϊκών Πρακτικών Επικοινωνίας (Regio Awards)		
<b>2.8 Συναντήσεις Ευρωπαϊκού Δικτύου Πληροφόρησης και Δημοσιότητας (INFORM)</b>			Δράσεις Επικοινωνίας, ανταλλαγή εμπειριών και καλών πρακτικών, Νέα Προγραμματική Περίοδος, Κανονισμός		Ευρωπαϊκό Δίκτυο Πληροφόρησης και Δημοσιότητας
<b>Σύνολο Προωθητικών Ενεργειών από την Εθνική Αρχή Συντονισμού</b>	<b>19</b>				<b>Κοινό: 1.275.250 περίπου άτομα στις εκθέσεις</b> <b>23.200 άτομα ενημερώθηκαν με παρουσιάσεις και υλικό</b> <b>3.262 επισκέπτες στην ιστοσελίδα κατά Μ.Ο. ημερησίως</b> <b>237 ερωτήματα απαντήθηκαν κατά Μ.Ο. μηνιαίως</b>
<b>3. Ενέργειες στα ΜΜΕ</b>					
<b>3.1 Τηλεόραση</b>	<b>3</b>	Α. Πανελλαδικά  Β. Πανελλαδικά	Α. Τηλεοπτική πανελλαδική εκστρατεία για το λανσάρισμα του ΕΣΠΑ  Β. Πανελλαδική τηλεοπτική εκστρατεία ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ	Πρωτεύον κοινό: Ενήλικες 25-54  Δευτερεύον κοινό: Ενήλικες 18+	Α. 1.329 εμφανίσεις GRPs: 923 Κάλυψη 1+: 95% Κάλυψη 3+: 85% Συχνότητα: 9,7  Β. 3.260 εμφανίσεις

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
		Γ. Τηλεοπτικοί Σταθμοί Περιφέρειας	Γ. Ενισχυτική εκστρατεία ενημέρωσης σε τηλεοπτικούς σταθμούς της περιφέρειας για το ΕΣΠΑ		<p>πανελλαδικά</p> <p>5.634 εμφανίσεις σε τοπικά κανάλια</p> <p>GRPs: 923</p> <p>Κάλυψη 1+: 87%</p> <p>Κάλυψη 3+: 58%</p> <p>Συχνότητα: 5,4</p> <p>Γ. 184 εμφανίσεις*</p> <p><i>*(δεν προβλέπεται άλλη μέτρηση για τα μέσα της Περιφέρειας)</i></p>
<b>3.2 Ραδιόφωνο</b>	8	<p>A. Περιφερειακά</p> <p>B. Πανελλαδικά</p>	<p>A. Ραδιοφωνική εκστρατεία στις περιφέρειες για τη διαφήμιση του Roadshow για το λανσάρισμα του ΕΣΠΑ</p> <p>B. Πανελλαδική ραδιοφωνική εκστρατεία ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ</p>	<p>Πρωτεύον κοινό: Ενήλικες 25-54</p> <p>Δευτερεύον κοινό: Ενήλικες 18+</p>	<p>A. 434 μεταδόσεις*</p> <p><i>*(δεν προβλέπεται άλλη μέτρηση για τα μέσα της Περιφέρειας)</i></p> <p>B. 17.241 μεταδόσεις στην περιφέρεια</p> <p>2.047 μεταδόσεις σε Αθήνα &amp; Θεσ/νίκη</p> <p>GRPs: 1.107 &amp; 509 (Αθήνα &amp; Θεσ/νίκη)</p> <p>Κάλυψη 1+: 71% &amp; 40%</p> <p>Συχνότητα: 15,6 &amp; 12,7</p>

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
		Γ. Πανελλαδικά	Γ. Ενισχυτική ραδιοφωνική εκστρατεία ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ στις περιφέρειες		Γ. 5.682 μεταδόσεις *
		Δ. Πανελλαδικά και περιφερειακά	Δ. Ενημερωτική εκστρατεία για το πρόγραμμα ενίσχυσης ΜΜΕ και Ελεύθερων Επαγγελματιών μέσω του ΕΣΠΑ		<p>*(δεν προβλέπεται άλλη μέτρηση για τα μέσα της Περιφέρειας)</p> <p>Δ. 4.960 μεταδόσεις στην περιφέρεια</p> <p>4.470 μεταδόσεις σε Αθήνα &amp; Θεσ/νίκη</p> <p>GRPs: 1.625 &amp; 1.442 (Αθήνα &amp; Θεσ/νίκη)</p> <p>Κάλυψη 1+: 72,1% &amp; 69,5%</p> <p>Συχνότητα: 22,5 &amp; 20,7</p>
		Ε. Περιφερειακά	Ε. Ραδιοφωνική εκστρατεία στις περιφέρειες για την προβολή του ΕΣΠΑ και της συμβολής του στην ανάπτυξη και στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της διεθνούς οικονομικής κρίσης		<p>Ε. 71 Μέσα</p> <p>3.124 μεταδόσεις*</p> <p>*(δεν προβλέπεται άλλη μέτρηση για τα μέσα της Περιφέρειας)</p>
		ΣΤ. Πανελλαδικά	ΣΤ. Πανελλαδική ραδιοφωνική εκστρατεία για την προβολή του ΕΣΠΑ και της συμβολής του στην ανάπτυξη και στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της διεθνούς οικονομικής κρίσης		<p>ΣΤ. 20 Μέσα</p> <p>1.199 μεταδόσεις</p> <p>GRPs: 450</p> <p>Κάλυψη 1+: 55%</p> <p>Συχνότητα: 8,18</p>
		Ζ. Περιφερειακά	Ζ. Προβολή του ΕΣΠΑ και των Συγχρηματοδοτούμενων		Ζ. 3.456 μεταδόσεις*

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
		Η. Πανελλαδικά	<p>Προγραμμάτων</p> <p>Η. Προβολή του ΕΣΠΑ και των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων</p>		<p>*(δεν προβλέπεται άλλη μέτρηση για τα μέσα της Περιφέρειας)</p> <p>Η. 2.341 μεταδόσεις σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη</p> <p>GRPs: 990+1.504</p> <p>Κάλυψη 1+: 80,4%+67,9%</p> <p>Συχνότητα: 12,3+22,2</p>
<b>3.3 Τύπος</b>	9	<p>Α. Πανελλαδικά</p> <p>Β. Πανελλαδικά και περιφερειακά</p> <p>Γ. Περιφερειακά</p>	<p>Α. Εκστρατεία στον Τύπο για το λανσάρισμα του ΕΣΠΑ</p> <p>Β. Πανελλαδική εκστρατεία ενημέρωσης στον Τύπο για το ΕΣΠΑ</p> <p>Γ. Ενισχυτική εκστρατεία ενημέρωσης στον Τύπο για το ΕΣΠΑ</p>	<p>Πρωτεύον κοινό: Ενήλικες 25-54</p> <p>Δευτερεύον κοινό: Ενήλικες 18+</p>	<p>Α. 67 καταχωρίσεις</p> <p>GRPs: 123</p> <p>Κάλυψη 1+: 54%</p> <p>Συχνότητα: 2,3</p> <p>Β. 253 καταχωρίσεις στον πανελλαδικό Τύπο και 1.439 καταχωρίσεις στον περιφερειακό Τύπο</p> <p>Γ. 158 καταχωρίσεις</p>



Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
		Δ. Πανελλαδικά και περιφερειακά	Δ. Ενημερωτική εκστρατεία για το Πρόγραμμα ενίσχυσης ΜΜΕ και Ελεύθερων Επαγγελματιών μέσω του ΕΣΠΑ		Δ. 140 καταχωρίσεις στον πανελλαδικό Τύπο και 592 καταχωρίσεις στον περιφερειακό Τύπο
		Ε. Πανελλαδικά	Ε. Εκστρατεία ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ εν μέσω οικονομικής κρίσης στο πλαίσιο της 75ης ΔΕΘ		Ε. 9 καταχωρίσεις στον πανελλαδικό Τύπο
		ΣΤ. Πανελλαδικά	ΣΤ. Πανελλαδική εκστρατεία για την προβολή του ΕΣΠΑ και της συμβολής του στην ανάπτυξη και στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της διεθνούς οικονομικής κρίσης		ΣΤ. 47 καταχωρίσεις GRPs: 392 Κάλυψη 1+: 76% Συχνότητα: 5,15
		Ζ. Περιφερειακά	Ζ. Πανελλαδική εκστρατεία για την προβολή του ΕΣΠΑ και της συμβολής του στην ανάπτυξη και στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της διεθνούς οικονομικής κρίσης		Ζ. 106 καταχωρίσεις στον Περιφερειακό Τύπο
		Η. Πανελλαδικά	Η. Προβολή του ΕΣΠΑ και των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων		Η. 65 καταχωρίσεις GRPs: 123 Κάλυψη 1+: 25,7% Συχνότητα: 1,4
		Θ. Περιφερειακά	Θ. Προβολή του ΕΣΠΑ και των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων		Θ. 169 καταχωρίσεις

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
<b>3.4 Διαφήμιση στο Ίντερνετ</b>	5	A. Πανελλαδικά	A. Διαφημιστική εκστρατεία στο Διαδίκτυο για το λανσάρισμα του ΕΣΠΑ	Πρωτεύον κοινό: Ενήλικες 25-54  Δευτερεύον κοινό: Ενήλικες 18+	A. Εμφάνισεις: 4.481.862 407.048 μοναδικοί επισκέπτες: Clicks: 10.791
		B. Πανελλαδικά	B. Ενισχυτική διαφημιστική εκστρατεία στο Διαδίκτυο για το ΕΣΠΑ		B. 8.839.613 εμφανίσεις 819.092 μοναδικοί επισκέπτες Clicks: 13.955 μοναδικά clicks: 10.756
		Γ. Πανελλαδικά	Γ. Ενημερωτική εκστρατεία για το Πρόγραμμα ενίσχυσης ΜΜΕ και Ελεύθερων Επαγγελματιών μέσω του ΕΣΠΑ		Γ. 26.180.000 εμφανίσεις
		Δ. Πανελλαδικά	Δ. Προβολή του ΕΣΠΑ και των Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων		Δ. 26.408.400 impressions
		Ε. Πανελλαδικά	Ε. Νεανική Επιχειρηματικότητα		Ε. 23.926.200 impressions
<b>Συνολικές Ενέργειες Διαφήμισης στα ΜΜΕ από την Εθνική Αρχή Συντονισμού</b>	<b>25</b>	<b>Πανελλαδικά και Περιφερειακά ΜΜΕ</b>			<b>4.589 τηλεοπτικές μεταδόσεις πανελλαδικά και 5.818 τηλεοπτικές μεταδόσεις στην</b>

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
					<p><b>Περιφέρεια</b></p> <p><b>14.659 ραδιοφωνικές μεταδόσεις πανελλαδικά και</b></p> <p><b>29.215 ραδιοφωνικές μεταδόσεις στην Περιφέρεια</b></p> <p><b>581 καταχωρίσεις στον Τύπο πανελλαδικά και</b></p> <p><b>2.464 καταχωρίσεις στον περιφερειακό Τύπο</b></p>
<b>4. Παραγωγές</b>					
<b>4.1 Έντυπα</b>	6	Πανελλαδικά	<p>Α. Έντυπο ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ και τα Επιχειρησιακά Προγράμματα 2007-2013</p> <p>Β. Φυλλάδιο με θέμα "ΕΣΠΑ και Συγχρηματοδοτούμενα Προγράμματα" με αναλυτική παρουσίαση όλων των ΕΠ του ΕΣΠΑ</p> <p>Γ. Ενημερωτικό φυλλάδιο για το πρόγραμμα ενίσχυσης ΜΜΕ μέσω του ΕΣΠΑ</p>	<p>Πρωτεύον κοινό: Ενήλικες 25-54</p> <p>Δευτερεύον κοινό: Ενήλικες 18+</p>	<p>Α. 6.500 έντυπα (διανομή στις 14 πόλεις που οργανώθηκε το Roadshow)</p> <p>Β. 15.000 έντυπα (Διανομή σε εκθέσεις και ενημερωτικές εκδηλώσεις)</p> <p>Γ. 100.000 έντυπα (Διανομή στις συνεργαζόμενες Τράπεζες και στις ΕΔΑ όλων των Περιφερειών)</p>

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
			<p>Δ. Ενημερωτικό φυλλάδιο για το πρόγραμμα ενίσχυσης Ελεύθερων Επαγγελματιών μέσω του ΕΣΠΑ</p> <p>Ε. Έντυπο ενημέρωσης για το ΕΣΠΑ</p> <p>ΣΤ. Ενημερωτικό φυλλάδιο για το <a href="http://www.StartupGreece.gov.gr">www.StartupGreece.gov.gr</a></p>	Κοινό: Ενήλικες 18+	<p>Δ. 100.000 έντυπα (Διανομή στις συνεργαζόμενες Τράπεζες και στις ΕΔΑ όλων των Περιφερειών)</p> <p>Ε. 2.000 έντυπα (διανομή στην 76<sup>η</sup> ΔΕΘ)</p> <p>4.000 έντυπα (διανομή στην 78η ΔΕΘ)</p> <p>1.700 έντυπα (διανομή στην 79η ΔΕΘ)</p> <p>ΣΤ. 200 τμχ. (Διανομή σε ενημερωτικές εκδηλώσεις)</p>
<b>4.2 Οδηγοί Εξειδίκευσης του Κανονισμού 1828/2006</b>	2	Στο Διαδίκτυο	<p>Α. Έκδοση Οδηγιών Σύνταξης Επικοινωνιακού Σχεδίου για τη διευκόλυνση των ΕΠ του ΕΣΠΑ στο πλαίσιο της σχετικής υποχρέωσης βάσει του Κανονισμού 1828/2006.</p> <p>Ο Οδηγός <a href="#">on-line</a></p> <p>Β. Έκδοση Οδηγού Επικοινωνίας του ΕΣΠΑ που διανεμήθηκε σε όλα τα ΕΠ του ΕΣΠΑ για τη διευκόλυνση τους στην εφαρμογή των κανόνων δημοσιότητας καθώς και τη διευκόλυνση των ενδιαφερόμενων φορέων διαχείρισης και των Δικαιούχων των έργων. Ο Οδηγός</p>		<p>Α. 100 τεμ. σε έντυπη και σε ηλεκτρονική μορφή</p> <p>Β. Σε ηλεκτρονική μορφή</p>

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
			<a href="#">on-line</a>		
<b>4.3 CDs/DVDs</b>	1	Roadshow πανελλαδικά	CDs με ενημερωτικό υλικό για το Γ' ΚΠΣ και τη μετάβαση στο ΕΣΠΑ για δημοσιογραφική χρήση	Δημοσιογράφοι εντύπων και ηλεκτρονικών μέσων, τοπικής και πανελλαδικής κυκλοφορίας	1.440 CDs (διανομή στις 14 πόλεις που οργανώθηκε το Roadshow)
<b>4.4 Video</b>	1	Βιντεοσκόπηση και ζωντανή μετάδοση στο διαδίκτυο εκδήλωσης	Βιντεοσκόπηση και ζωντανή μετάδοση στο διαδίκτυο εκδήλωσης του <a href="http://www.StartupGreece.gov.gr">www.StartupGreece.gov.gr</a> με θέμα «Γυναίκες και ανάληψη επιχειρηματικού ρίσκου»	Πρωτεύον κοινό: Ενήλικες 25-54  Δευτερεύον κοινό: Ενήλικες 18+	Στοιχεία μετάδοσης Streams: 1.853 Unique IPS: 1.021 Peak Conn.: 248 Avg Secs.: 780
<b>Συνολικές Παραγωγές από την Εθνική Αρχή Συντονισμού</b>	<b>11</b>				<b>229.400 έντυπα</b> <b>1.440 CDs</b> <b>1 video</b>
<b>5. Άλλες ενέργειες</b>					
<b>5.1 Έρευνες</b>	7	Α. Δυτική Ελλάδα Θεσσαλία Πελοπόννησος Στερεά Ελλάδα	Α. 4 έρευνες για την ex-ante μέτρηση της γνώσης του κοινού για το ΕΣΠΑ στις 4 Περιφέρειες που έγιναν την περίοδο  Μαρτίου – Απριλίου 2008, παράλληλα με το Roadshow	Α. 6.738 ερωτηθέντες: Έλληνες πολίτες, άνδρες και γυναίκες, ηλικίας 18+	Α. 29,3% γνώριζαν για το ΕΣΠΑ:  19,1% από τηλεόραση 4,9% από διαφήμιση στον Τύπο

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
		Β. Νοέμβριος 2013  Γ. Δεκέμβριος 2013  Δ. Δεκέμβριος 2014	Β. Έρευνα Αναγνωρισιμότητας για το ΕΣΠΑ  Γ. Έρευνα Αξιολόγησης Δράσεων και Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ  Δ. Οικονομία και ανάπτυξη στην Ελλάδα –Συμβολή του ΕΣΠΑ στην ανάπτυξη και στην απασχόληση σε επίπεδο περιφερειών και περιφερειακών ενοτήτων	Β. Ευρύ κοινό  Γ. Ιδιώτες ωφελούμενοι, Επιχειρήσεις, Ευρύ κοινό  Δ. Ιδιώτες ωφελούμενοι και επιχειρήσεις	5,3% από άλλες πηγές  Β. 1.000 άτομα  Γ. Ιδιώτες ωφελούμενοι: 1.226, Επιχειρήσεις: 2.084, Ευρύ κοινό:3.424  Δ. Ιδιώτες ωφελούμενοι: 1.963 Επιχειρήσεις: 2.022
5.2 Αξιολογήσεις	1		Αξιολόγηση της εκστρατείας προβολής των αποτελεσμάτων του Γ' ΚΠΣ και της ανάδειξης του ΕΣΠΑ		
5.3 Αποδελτίωση	1		Αποδελτίωση με ηλεκτρονικά μέσα τηλεοπτικών σταθμών, ραδιοφωνικών σταθμών, τύπου και διαδικτύου		
5.4 Προετοιμασία Πληροφόρησης και Δημοσιότητας για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020	1	Κανονισμός Πληροφόρησης και Δημοσιότητας για την 5 <sup>η</sup> Προγραμματική Περίοδο	Παρουσίαση παρεμβάσεων επί των άρθρων του νέου κανονισμού για την 5 <sup>η</sup> Προγραμματική Περίοδο στο Structural Aids Working Group, στην COREPER και στο Attachees Meeting		

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
5.5 Ελληνική Προεδρία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης	1	Ιανουάριος – Ιούνιος 2014	Διοργάνωση Εκδηλώσεων	Θεσμικοί Φορείς	Εκδηλώσεις:13 Συμετέχοντες > 1.000
Σύνολο άλλων ενεργειών από την Εθνική Αρχή Συντονισμού	11				
6. Ενέργειες πληροφόρησης όπως ορίζει το άρθρο 7 του Κανονισμού της Επιτροπής 1828/2006					
6.1 Ανάρτηση Σημείας ΕΕ		Όλο το χρόνο, στα Υπουργεία και στα γραφεία των ΕΥ Διαχείρισης			
6.2 Δημοσιοποίηση Καταλόγου Δικαιούχων		<a href="#">Κατάλογος Δικαιούχων on-line</a>			

**Ενέργειες Πληροφόρησης και Δημοσιότητας για την περίοδο 2007 – 2013 από το ΕΠ - Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας**

Είδος ενέργειας	Δείκτης Υλοποίησης	Τοποθεσία	Περιγραφή	Κοινό Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος
<b>1. Ενέργειες Πληροφόρησης</b>					
<b>1.1 Ιστοσελίδα</b>	2	1. <a href="http://www.epep.gr">www.epep.gr</a> 2. <a href="http://www.saas.gr">www.saas.gr</a>	1. Η κύρια διαδικτυακή πύλη για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας». 2. Η ιστοσελίδα της ΕΥΔ/ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ/Τομέας Μεταφορών/τ. ΕΔΑ Μεταφορών, η οποία είναι διασυνδεδεμένη με την ιστοσελίδα του ΕΠ-ΕΠ.	1. Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό. 2. Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό.	Επισκέψεις: 2.905.976 κατά Μ.Ο. ετησίως  Μοναδικοί επισκέπτες: 12.877 κατά Μ.Ο. ετησίως  Συχνοί Επισκέπτες κατά Μ.Ο. ετησίως: 2.888  Επισκέψεις σελίδων: 1.324.038 κατά Μ.Ο. ετησίως  Χρόνος παραμονής στο site Μ.Ο.: 0:11:08
<b>1.2 Ηλεκτρονικό Γραφείο Πληροφόρησης</b>	3	1. <a href="mailto:infoespa@mne.gr">infoespa@mne.gr</a> 2. <a href="mailto:contact@epaalaa.gr">contact@epaalaa.gr</a> 3. <a href="mailto:infosas@mou.gr">infosas@mou.gr</a>	1. Η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου infoespa@mne.gr λειτούργησε ως ηλεκτρονικό γραφείο εξυπηρέτησης (helpdesk) για κάθε ενδιαφερόμενο που ζήτησε πληροφορίες για όλα τα ΕΠ του ΕΣΠΑ (μεταξύ των οποίων και το ΕΠ-ΕΠ). 2. στην τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ λειτούργησε ηλεκτρονικό γραφείο πληροφοριών στη διεύθυνση contact@epaalaa.gr μέσω των οποίων απαντήθηκαν ερωτήματα ενδιαφερομένων από το ευρύ κοινό για τα έργα του	1. Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό. 2. Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό. 3. Δυνητικοί Δικαιούχοι, ευρύ κοινό.	



			<p>Προγράμματος.</p> <p>3. Στην τ.ΕΔΑ Μεταφορών λειτούργησε ηλεκτρονικό γραφείο πληροφοριών, στη διεύθυνση infoaas@του.gr, μέσω των οποίων απαντήθηκαν ερωτήματα ενδιαφερομένων από το ευρύ κοινό για τα έργα του Προγράμματος.</p>		
<b>2. Προωθητικές ενέργειες</b>					
<b>2.1 Εκθέσεις</b>	1	<p>1. Συμμετοχή στην Έκθεση Φωτογραφίας «30 Χρόνια από την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση»</p>	<p>1. Στο πλαίσιο του εορτασμού της Ημέρας της Ευρώπης, οργανώθηκε από το Γραφείο Ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ελλάδα, την Αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα και το Υπουργείο Εξωτερικών, η Έκθεση Φωτογραφίας που πραγματοποιήθηκε στη Δημοτική Πινακοθήκη Πειραιά, 6-13 Μαΐου 2011 και στον Πολυχώρο Απόλλων, Καμίνια, 2-15 Ιουνίου 2011.</p>	1. Ευρύ κοινό	
<b>2.2 Εκδηλώσεις</b>	1	<p>1. Ημερίδα «Οδική Ασφάλεια».</p>	<p>1. Τον Απρίλιο του 2012 (6/4/2012) διοργανώθηκε από την τ.ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ σε συνεργασία με την Γραμματεία Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας και το τ. Υπουργείο ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ, ημερίδα για την οδική ασφάλεια με τίτλο «Ασφάλεια στο δρόμο, ασφάλεια στη ζωή» - Αφιέρωμα στους νέους.</p>	1. Ευρύ κοινό	
<b>2.3 Συνέδρια</b>	3	<p>1. Ετήσιο Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο «Αερομεταφορές– Παρόν και Μέλλον 2012».</p> <p>2. 7<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα των Μεταφορών.</p> <p>3. 19ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics</p>	<p>1. Η ΕΔΑ Μεταφορών συμμετείχε στο Ετήσιο Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο «Αερομεταφορές– Παρόν και Μέλλον 2012» που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, στις 05/04/2012.</p> <p>2. Προβολή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στο 7<sup>ο</sup></p>	<p>1. Ευρύ κοινό</p> <p>2. Ευρύ κοινό</p> <p>3. Ευρύ κοινό</p>	

			<p>Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα των Μεταφορών, που διοργάνωσαν το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) και ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.), στις 5 &amp; 6 Νοεμβρίου 2015, στο Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων</p> <p>3. Προβολή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» στο 19ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics που διοργάνωσε η Ελληνική Εταιρεία Logistics, στις 20 &amp; 21 Νοεμβρίου 2015, στο Ζάππειο Μέγαρο.</p>		
<b>2.4 Λοιπές Δράσεις Δημοσιότητας</b>	4	<p>1. Έκδοση ημερολογίων αφιερωμένα στην Οδική Ασφάλεια από το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την οδική ασφάλεια και την πρόληψη &amp; μείωση των τροχαίων ατυχημάτων "ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ" (Ι.Ο.Α.Σ.).</p> <p>2. Δημιουργία banner και αφίσων για την 7η Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας.</p> <p>3. Δημιουργία video για ενημέρωση κοινού για την ασφάλεια στις ισόπεδες διαβάσεις στο πλαίσιο της διεθνούς καμπάνιας «International Level Crossing Awareness Day».</p> <p>4. Προμήθεια και εκτύπωση 1.050 παιδικών γιλέκων με το λογότυπο του ΕΠ-ΕΠ σε συνδυασμό με το Έμβλημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.</p>	<p>1. Εκδόθηκαν επιτραπέζια ημερολόγια αφιερωμένα στην Οδική Ασφάλεια, με χρήσιμες συμβουλές &amp; tips για κάθε εποχή του χρόνου και σε κάθε μήνα αντίστοιχα και σχετικά μηνύματα οδικής συμπεριφοράς και γονεϊκά πρότυπα τα οποία υποστηρίχθηκαν με χαρακτηριστικά σκίτσα και κείμενα.</p> <p>2. Δημιουργήθηκε ένα (1) banner και τριάντα μία (31) αφίσες που σηματοδότησαν τις δράσεις της «7ης Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας» τα οποία χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο της 7ης Πανελλαδικής Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας που διοργανώθηκε από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» σε συνεργασία με το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.) από 16 έως 23 Μαρτίου 2014.</p> <p>3. Δημιουργήθηκε video για την ενημέρωση του κοινού για την ασφάλεια στις ισόπεδες διαβάσεις το οποίο χρησιμοποιήθηκε στο πλαίσιο της καμπάνιας ενημέρωσης του κοινού με</p>	<p>1. Ευρύ κοινό</p> <p>2. Ευρύ κοινό</p> <p>3. Ευρύ κοινό</p> <p>4. Ευρύ κοινό</p>	

			<p>αφορμή την Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την ασφάλεια στις ανισόπεδες διαβάσεις (ILCAD) στις 3 Ιουνίου 2014.</p> <p>4. Προμήθεια και εκτύπωση 1.050 παιδικών γιλέκων με το λογότυπο του ΕΠ-ΕΠ σε συνδυασμό με το Έμβλημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την αναφορά στο Ταμείο Συνοχής και το λογότυπο του ΕΣΠΑ, στο πλαίσιο υλοποίησης προωθητικών ενεργειών του Επιχειρησιακού Προγράμματος.</p>		
<b>3. Ενέργειες στα ΜΜΕ</b>					
<b>3.1 Τύπος</b>	1	1. Καταχωρήσεις στο 3μηνιαίο περιοδικό ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ Σ.Ε.Σ. για το 2014.	1. Τέσσερις (4) μονοσέλιδες καταχωρήσεις, μια σε κάθε τεύχος του 3μηνιαίου περιοδικού ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ Σ.Ε.Σ. (Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων).		
<b>4. Άλλες ενέργειες</b>					
<b>4.1 Έρευνες</b>	2	<p>1. Μία πανελλαδική έρευνα</p> <p>2. Δύο ad hoc έρευνες:</p>	<p>1. Μία Πανελλαδική τηλεφωνική έρευνα κοινής γνώμης για την αποτίμηση της αναγνωρισιμότητας του ΕΠ-ΕΠ (από 23/11-5/12/2015).</p> <p>2. Δύο ad hoc έρευνες για την αποτίμηση της αναγνωρισιμότητας του ΕΠ-ΕΠ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>στην περιφέρεια της Κρήτης (από 2-12/12/2015)</li> <li>στους Νομούς: Αιτωλοακαρνανίας, Πρεβέζης, Άρτας και Ιωαννίνων (από 7-14/12/2015)</li> </ul>	<p>1. Πληθυσμός: 4.004 άνδρες και γυναίκες ηλικίας 18 ετών και άνω στο σύνολο της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας</p> <p>2. Πληθυσμός:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.002 άνδρες και γυναίκες ηλικίας 18 ετών και άνω στην περιφέρεια της Κρήτης</li> <li>1.202 άνδρες και γυναίκες ηλικίας 18 ετών και άνω στους Νομούς: Αιτωλοακαρνανίας, Πρεβέζης, Άρτας και Ιωαννίνων</li> </ul>	<p>1. Το 92% των κατοίκων της χώρας γνωρίζει τουλάχιστον ένα έργο υποδομών από τα 12 που μελετήθηκαν αλλά ο μέσος όρος έργων που ανακαλούνται είναι σχετικά περιορισμένος (μόλις 4,3 στα 12). Μόλις 1 στους 100 Έλληνες (ποσοστό 1,2%) δηλώνουν ότι το γνωρίζουν το ΕΠ-ΕΠ, ενώ το 6,0% δηλώνει ότι το έχει ακουστά.</p> <p>2. Αποτελέσματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Από τα τέσσερα έργα υποδομών που μελετήθηκαν στην Περιφέρεια Κρήτης οι κάτοικοι της Περιφέρειας αναγνωρίζουν κατά μέσο όρο λιγότερα από τα μισά. Οι δείκτες γνώσης των συγκεκριμένων έργων</li> </ul>

					<p>αυξάνονται σημαντικά εντός του αντίστοιχου Νομού υλοποίησης. Επίσης, μόλις 1 στους 100 κατοίκους της Περιφέρειας γνωρίζει το ΕΠ-ΕΠ και το 7,6% το έχει ακουστά.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στην περιοχή έρευνας των τεσσάρων Νομών το 94% των κατοίκων της περιοχής γνωρίζει το έργο της Ιόνιας Οδού και το 65,4% γνωρίζει το έργο Αμβρακίας-Ακτίου.</li> <li>• Η αναγνωρισιμότητα του ΕΠ-ΕΠ είναι περιορισμένη (μόλις 1,1% των κατοίκων το γνωρίζουν και 6,6% το έχουν ακουστά).</li> </ul>
<b>5. Ενέργειες πληροφόρησης και επικοινωνίας όπως ορίζει το Παράρτημα XII, παράγραφος 2, του Κανονισμού (ΕΕ) 1303/2013</b>					
<b>5.1 Διοργάνωση Σημαντικής Ενημερωτικής Δραστηριότητας για τη δημοσιοποίηση της έναρξης του Επιχειρησιακού Προγράμματος</b>	1	1. 1 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ, ξενοδοχείο Divani Caravel	1. 1 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ (02-04-2008)	1. Μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ	1. Αριθμός Συμμετεχόντων: 36 μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ με δικαίωμα ψήφου και 80 συμμετέχοντες.
<b>5.2 Η Διοργάνωση Σημαντικής Ενημερωτικής Δραστηριότητας ετησίως για τις ευκαιρίες χρηματοδότησης και τα επιτεύγματα του Επιχειρησιακού Προγράμματος</b>	4	1. 2 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ, ξενοδοχείο Divani Caravel. 2. 3 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ, ξενοδοχείο Divani Caravel. 3. 4 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ, ξενοδοχείο Divani Caravel. 4. 5 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ, ξενοδοχείο Divani Caravel.	1. 2 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ (19-05-2009). 2. 3 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ (29-06-2010). 3. 4 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ (13-11-2012). 4. 5 <sup>η</sup> Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΠ-ΕΠ (26-09-2013).	1. Μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ. 2. Μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ. 3. Μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ. 4. Μέλη της Επιτροπής	1. Αριθμός Συμμετεχόντων: 34 μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ με δικαίωμα ψήφου και 80 συμμετέχοντες. 2. Αριθμός Συμμετεχόντων: 38 μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ με δικαίωμα ψήφου και 87 συμμετέχοντες. 3. Αριθμός Συμμετεχόντων: 36 μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ με δικαίωμα ψήφου και

				Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ.	92 συμμετέχοντες. 4. Αριθμός Συμμετεχόντων: 34 μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΕΠ-ΕΠ με δικαίωμα ψήφου και 90 συμμετέχοντες
<b>5.3 Προβολή του Εμβλήματος της Ένωσης στις εγκαταστάσεις κάθε διαχειριστικής αρχής</b>		Ανάρτηση της Σημαίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης	Η ΕΥΔ/ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ στα πλαίσια της εφαρμογής του Κανονισμού αριθμ. 1828/2006 της Επιτροπής μερίμνησαν για την ανάρτηση της σημαίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα κτίρια των τ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ και τ. ΕΔΑ Μεταφορών από τις 9 Μαΐου και για μία εβδομάδα.	Ευρύ κοινό	
<b>5.4 Δημοσιοποίηση Καταλόγου Δικαιούχων</b>		<a href="http://www.epep.gr">www.epep.gr</a>	Δημοσιοποίηση καταλόγου δικαιούχων στην ιστοσελίδα του ΕΠ-ΕΠ  <a href="http://www.epep.gr/index.php/diaxeirisi-programmatos/katalogos-dikaioychon-ep-ep">http://www.epep.gr/index.php/diaxeirisi-programmatos/katalogos-dikaioychon-ep-ep</a>	Ευρύ κοινό	