

---

## **Αθαν. Μπέλλας, ΠΟΑΔΕΠ: Απασχόληση και τοπικό ΑΕΠ ενισχύθηκαν από Ολυμπία - Ιόνια Οδό, Μορέα και Γέφυρα**

---

2017/11/08 09:51 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Μελέτες του **Παρατηρητηρίου Οδικών Αξόνων Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου (ΠΟΑΔΕΠ)** για την Ολυμπία Οδό, την Ιόνια Οδό, το Μορέα και τη Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου καταδεικνύουν ότι η κατασκευή και λειτουργία των έργων προκάλεσε και προκαλεί σοβαρές ευνοϊκές επιδράσεις στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό των περιοχών αναφοράς τους, σύμφωνα με τα όσα αναφέρει, σε συνέντευξη [στο metaforespress.gr](http://metaforespress.gr), ο διευθύνων σύμβουλος του ΠΟΑΔΕΠ Αθανάσιος Μπέλλας.

Η ολοκλήρωση των οδικών αξόνων καταργεί τον πολυετή κοινωνικό και οικονομικό αποκλεισμό της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και της Πελοποννήσου, δημιουργώντας μια νέα βάση σύγχρονων συγκοινωνιακών υποδομών.

Οι υποδομές αυτές, μαζί με τις αντίστοιχες του σιδηρόδρομου και των θαλάσσιων μεταφορών, μπορεί να συμβάλουν, αποτελεσματικά, στην κοινωνική και οικονομική αναβάθμιση της ελληνικής περιφέρειας, προσφέροντας νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη και έξοδο από την κρίση.

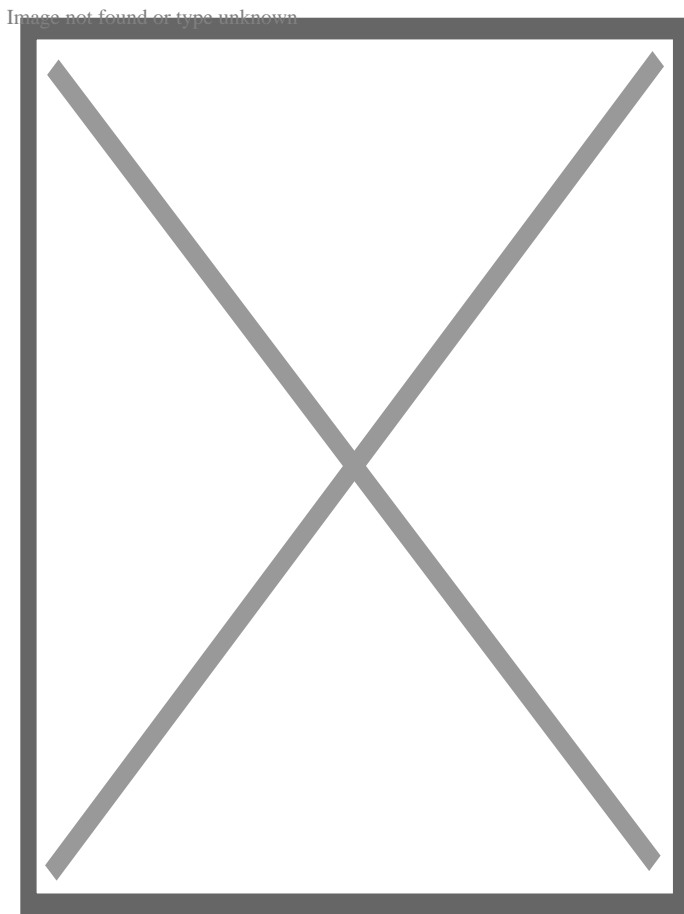
### **Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό**

**-Οι αυτοκινητόδρομοι ολοκληρώθηκαν. Ποιο είναι το «αποτύπωμα», δηλαδή οι οικονομικές και κοινωνικές τους επιδράσεις; Υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για την Ολυμπία Οδό, την Ιόνια Οδό, το Μορέα ή την Γέφυρα;**

-Είναι γνωστό, ότι κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, η χώρα μας υστερούσε σημαντικά σε επίπεδο οδικών υποδομών, τόσο σε όρους ποιότητας του οδικού δικτύου, όσο και σε όρους σωστής οργάνωσης και διαχείρισης των υπαρχόντων αυτοκινητόδρομων.

Οι συνέπειες αυτής της κατάστασης ήταν σημαντικές, τόσο σε κοινωνικό, όσο και σε οικονομικό επίπεδο για τη χώρα, καθώς, εκτός από την μειωμένη αποδοτικότητα των παλαιών αυτοκινητόδρομων, ο αριθμός των ατυχημάτων, ιδιαίτερα των θανατηφόρων, που πραγματοποιούνταν κάθε χρόνο, ήταν ιδιαίτερα υψηλός σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Με πολύ μεγάλη χρονική καθυστέρηση, μόλις στις αρχές του 21ου αιώνα, άρχισε η διαδικασία κατασκευής νέων οδικών αξόνων και η προώθηση ενός εθνικού σχεδίου συμπλήρωσης και ολοκλήρωσης ενός βασικού πλέγματος μεγάλων συγκοινωνιακών έργων (αυτοκινητόδρομοι, γέφυρες, σιδηρόδρομοι), με σύγχρονες προδιαγραφές.



Ο διευθύνων σύμβουλος του ΠΟΑΔΕΠ,  
Αθανάσιος Μπέλλας

Στην παρούσα φάση η χώρα μας, ολοκλήρωσε ένα δίκτυο αυτοκινητόδρομων μήκους πολλών εκατοντάδων χιλιομέτρων που συνδέει για πρώτη φορά περιοχές που ήταν αποκλεισμένες από την πρωτεύουσα και την υπόλοιπη χώρα.

Η εξέλιξη αυτή καταργεί τον **πολυετή κοινωνικό και οικονομικό αποκλεισμό της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και της Πελοποννήσου** και δημιουργεί μια νέα βάση σύγχρονων συγκοινωνιακών υποδομών.

Οι υποδομές αυτές, μαζί με τις αντίστοιχες του σιδηρόδρομου και των θαλάσσιων

μεταφορών, μπορεί να συμβάλουν αποτελεσματικά στην κοινωνική και οικονομική αναβάθμιση της ελληνικής περιφέρειας και να προσφέρουν νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη και έξοδο από την κρίση.

Πρόσφατες μελέτες του ΠΟΑΔΕΠ (2017) για τους παραπάνω οδικούς άξονες και τη Γέφυρα P-A έδειξαν ότι η κατασκευή και λειτουργία των έργων προκαλεί σοβαρές ευνοϊκές επιδράσεις στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό των περιοχών αναφοράς τους, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι οι εξής:

-στη διάρκεια κατασκευής των έργων σημειώθηκε σημαντική τόνωση της απασχόλησης και του τοπικού ΑΕΠ, λόγω της δημιουργούμενης ζήτησης κατασκευαστικών υλικών.

-πραγματοποιήθηκε σημαντική τόνωση του **τουριστικού ρεύματος**, όπως πχ συνέβη με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο και τη ζωνηρή κίνηση των πληθυσμών της βόρειας Ελλάδας και των βαλκανικών χωρών προς τα νησιά του Ιονίου (Λευκάδα, Κέρκυρα).

-προκλήθηκαν σημαντικές επιδράσεις και ανακατατάξεις στις χρήσεις γης και στις τιμές των ακινήτων, ιδιαίτερα των εξοχικών κατοικιών και των οικοπέδων (Μορέας, Εγνατία Οδός, Γέφυρα P-A).

-οι ίδιες με τις παραπάνω εξελίξεις αναμένεται να συμβούν και στους δυο νέους άξονες, την Ολυμπία Οδό (Κορίνθου-Πατρών) και την Ιόνια Οδό.

Στο εξής, η απόσταση Πάτρας-Αθήνας θα καλύπτεται σε λίγο παραπάνω από 1,5 ώρα, έναντι 2,5 και πλέον ωρών πριν, ενώ η αντίστοιχη Ιωαννίνων-Αθήνας σε 3,5 ώρες, έναντι 5,5 ωρών προηγούμενα.

-βέβαια, η μεγάλη αλλαγή δεν αφορά μόνο το χρόνο μετάβασης, αλλά και στις συνθήκες ασφάλειας και άνεσης που εξασφαλίζουν οι νέοι αυτοκινητόδρομοι.

-απελευθερώνεται **μια νέα ζήτηση για τις υπηρεσίες μετακίνησης** (ελκυσόμενη κυκλοφορία-induced traffic) που είναι συγκριτικά μεγαλύτερη στις περιοχές που είναι κοινωνικά αποκλεισμένες (χαρακτηριστική περίπτωση η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, με αύξηση των διελεύσεων ίση με 53% από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας)

-επιτυγχάνεται μεγάλης οικονομικής σημασίας ωφέλεια για τους χρήστες λόγω της κατάργησης των μονοπωλιακών καταστάσεων του παρελθόντος, όπως πχ στην περίπτωση της Γέφυρας P-A.

Στη περίπτωση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου έχουν καταγραφεί, από το

Παρατηρητήριο μας, μεγάλες αυξήσεις τιμών στα ακίνητα της βόρειας κυρίως περιοχής και ιδιαίτερα στη παραλιακή ζώνη, σε μια ακτίνα 25 περίπου χιλιομέτρων ανατολικά και δυτικά της Ναυπάκτου.

Επιπλέον, σημαντική είναι η εξέλιξη του εκσυγχρονισμού της διαχείρισης των αυτοκινητόδρομων με την ανάληψη της, τα τελευταία χρόνια, από οργανωμένες εταιρίες με επαρκές και υψηλής κατάρτισης προσωπικό, όπως ακριβώς ισχύει από χρόνια στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες (Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία, Πορτογαλία κλπ).

Με τις παραπάνω εξελίξεις σπάει οριστικά μια μακρά περίοδος έντονης υπανάπτυξης και παραμέλησης του τομέα των οδικών μεταφορών, δημιουργώντας νέες προοπτικές για μεγαλύτερη συμβολή του κλάδου, ποσοτικά και ποιοτικά, στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας.

Όμως, για τη διεύρυνση της αναπτυξιακής συμβολής των αυτοκινητόδρομων υπάρχει απόλυτη ανάγκη προώθησης συμπληρωματικών έργων (κάθετοι άξονες κλπ).

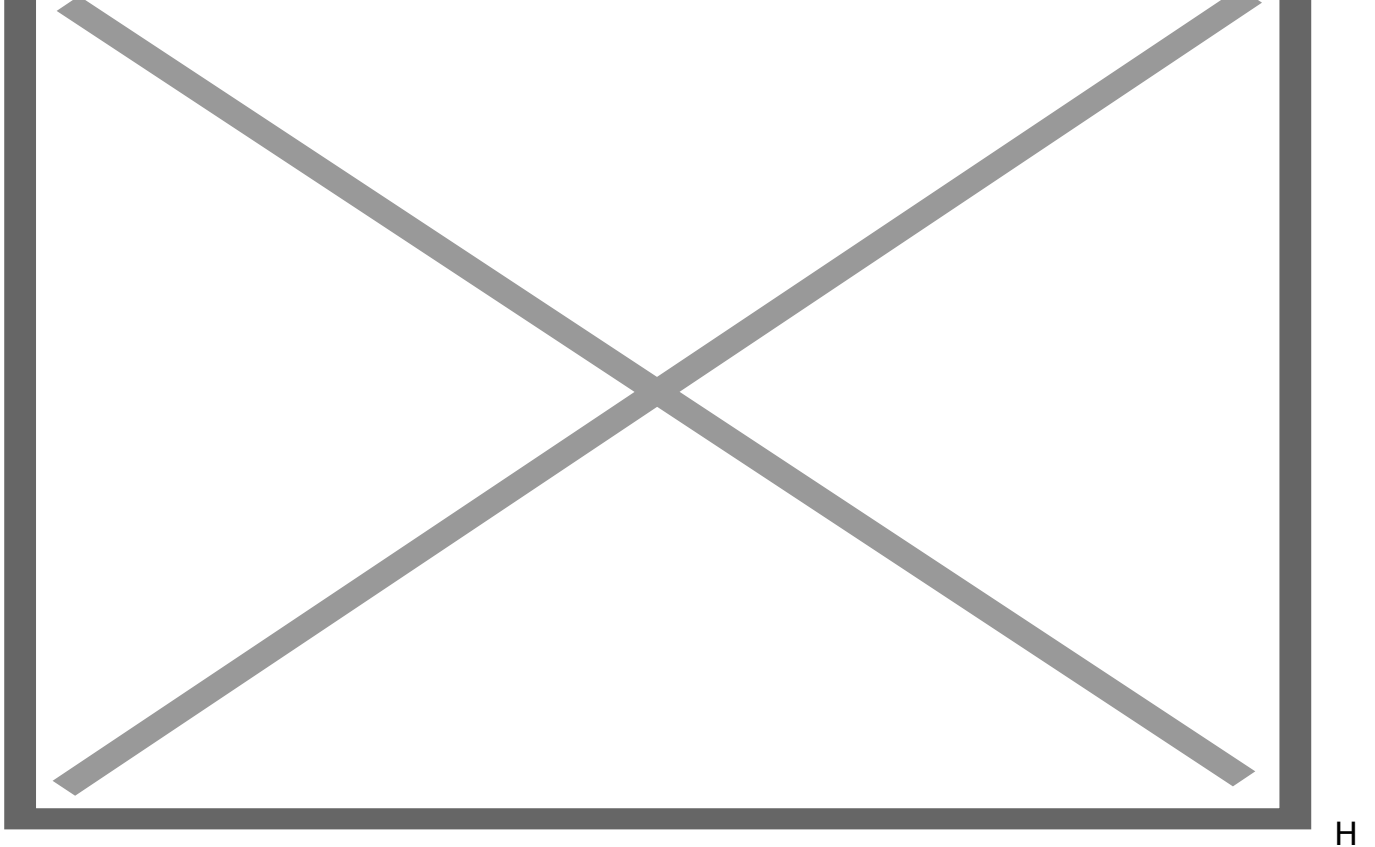
**-Γενικότερα, μπορείτε να μας εξηγήσετε πως οι αυτοκινητόδρομοι συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και, υπό προϋποθέσεις, στην κοινωνική ευημερία;**

-Οι βασικοί τομείς επιδράσεων των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων και ειδικά των αυτοκινητοδρόμων διακρίνονται σε άμεσους και έμμεσους.

Στους άμεσους περιλαμβάνονται η εξοικονόμηση χρόνου, οι επιδράσεις στο περιβάλλον, ο δείκτης ατυχημάτων και οι συνθήκες μετακίνησης (άνεση, μείωση της κόπωσης από την οδήγηση κ.λ.π.). Στους έμμεσους περιλαμβάνονται οι επιδράσεις στις χρήσεις γης, στον κοινωνικό τομέα κλπ.

**A.** Πιο συγκεκριμένα και σχετικά με τον τομέα της ασφάλειας, υπογραμμίζεται ότι οι δείκτες ατυχημάτων στη χώρα μας παρέμεναν μέχρι πρόσφατα ιδιαίτερα υψηλοί έναντι του ευρωπαϊκού μέσου όρου.

Η μείωση των ατυχημάτων αποτελεί υψηλή προτεραιότητα από πλευράς Ε.Ε. και για αυτό, η δημιουργία σύγχρονων αυτοκινητόδρομων, που μειώνουν δραστικά τα ατυχήματα, είναι μια εξίσου σημαντική προτεραιότητα των κρατών-μελών.



H

παρατηρούμενη, τα λίγα τελευταία χρόνια, μείωση των δεικτών τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας συνδέεται με την κατασκευή ή τη συμπλήρωση του εθνικού οδικού δικτύου.

Με την ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού, της Ιόνιας Οδού και τμημάτων της ΜΟΡΕΑΣ αναμένεται περαιτέρω βελτίωση σε αυτό τον τομέα και η προοπτική να πλησιάσει η χώρα μας τον ευρωπαϊκό μέσο όρο φαίνεται πλέον εφικτή.

**Β.** Στον τομέα της οικονομίας, η εξοικονόμηση χρόνου αποτελεί μια πολύ σημαντική άμεση επίδραση των σύγχρονων αυτοκινητόδρομων και στις σχετικές μελέτες η επίδραση αυτή υπολογίζεται σε ποσοτική βάση, δηλ. σε οικονομική αξία.

Η γρήγορη και ασφαλής μετακίνηση δημιουργεί οικονομική αξία κυρίως για την ελληνική περιφέρεια και επηρεάζει θετικά τους κλάδους της οικονομίας και ειδικότερα της παραγωγής, του εμπορίου και των μεταφορών.

Επιπλέον, οι νέοι οδικοί άξονες συμβάλλουν στην εντονότερη εμπορική και οικονομική διασύνδεση των περιφερειών της χώρας συνδέοντας περιοχές και τοπικές οικονομίες που παρέμεναν στο παρελθόν επί δεκαετίες οικονομικά αποκομμένες.

Ενδεικτικά, αναφέρουμε την περίπτωση της Εγνατίας Οδού με την ολοκλήρωση προετών του τμήματος εντός της Ηπείρου, μέχρι Ηγουμενίτσα, που **προκάλεσε σημαντικές ροές νέας κυκλοφορίας προς την Ήπειρο, τα Ιόνια Νησιά και τη δυτική Ευρώπη.**

Τα ίδια ακριβώς παρατηρείται σήμερα με την αύξηση της κινητικότητας μεταξύ βόρειας, δυτικής και νότιας Ελλάδας, λόγω της πρόσφατης λειτουργίας της Ιόνιας Οδού και του νέου τμήματος της Ολυμπίας Οδού (Κορίνθου-Πατρών).

**-Έχει αναπτυχθεί το real estate των περιοχών, όπου διέρχονται οι αυτοκινητόδρομοι;**

-Έχει αποδειχθεί ότι οι νέοι αυτοκινητόδρομοι και τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα στη χώρα μας προκαλούν σημαντικές ανακατατάξεις και αλλαγές στις χρήσεις γης και στις τιμές των ακινήτων.

Για παράδειγμα, στην περίπτωση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου είχαν καταγραφεί από το Παρατηρητήριο μας μεγάλες αυξήσεις τιμών στα ακίνητα της βόρειας κυρίως περιοχής και ιδιαίτερα στη παραλιακή ζώνη, σε μια ακτίνα 25 περίπου χιλιομέτρων ανατολικά και δυτικά της Ναυπάκτου.

Παρά τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στους περισσότερους αυτοκινητόδρομους σημειώνουν, τα δύο τελευταία χρόνια, σημαντική άνοδο που σε πολλές περιπτώσεις πλησιάζει το 10%.

Οι αυξήσεις αυτές άρχισαν να εμφανίζονται από τα πρώτα χρόνια κατασκευής του έργου, κλιμακώθηκαν προς το τέλος της κατασκευής και συνεχίστηκαν στη μετέπειτα περίοδο.

Σχετικά με τις επιδράσεις, της Ολυμπίας Οδού, σε αυτό τον τομέα, αξίζει να αναφερθεί ότι οι νέες συνθήκες μετακίνησης (ασφάλεια, ταχύτητα μετακίνησης) καθιστούν **όλη την παράκτια περιοχή της Κορινθίας και της Αχαΐας αναδυόμενες περιοχές νέου τουριστικού ενδιαφέροντος**, ενώ αναμένεται να αναζωπυρωθεί το ενδιαφέρον και η κινητικότητα του πληθυσμού της πρωτεύουσας για απόκτηση δεύτερης κατοικίας στην περιοχή.

Ωστόσο, η οποιαδήποτε αναμενόμενη επιπλέον βελτίωση στους κυκλοφοριακούς φόρτους σε σύγκριση με το σημερινό επίπεδό τους, εξαρτάται και συνδέεται άμεσα με τη γενικότερη ανάπτυξη της οικονομίας.

**-Είστε αισιόδοξος για την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου;**

-Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η δυναμική των νέων οδικών αξόνων σε τοπικό επίπεδο θα καθοριστεί στο επόμενο χρονικό διάστημα από τους εξής βασικούς παράγοντες:

-τη γενικότερη οικονομική συγκυρία και την πορεία ανάπτυξης της χώρας, και

-τη συμπλήρωση του οδικού δικτύου με κάθετους, τοπικούς άξονες και πρόσθετα έργα, και

Είναι αξιοσημείωτο ότι, παρά τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στους περισσότερους αυτοκινητόδρομους σημειώνουν τα δύο τελευταία χρόνια σημαντική άνοδο που σε πολλές περιπτώσεις πλησιάζει το 10%.

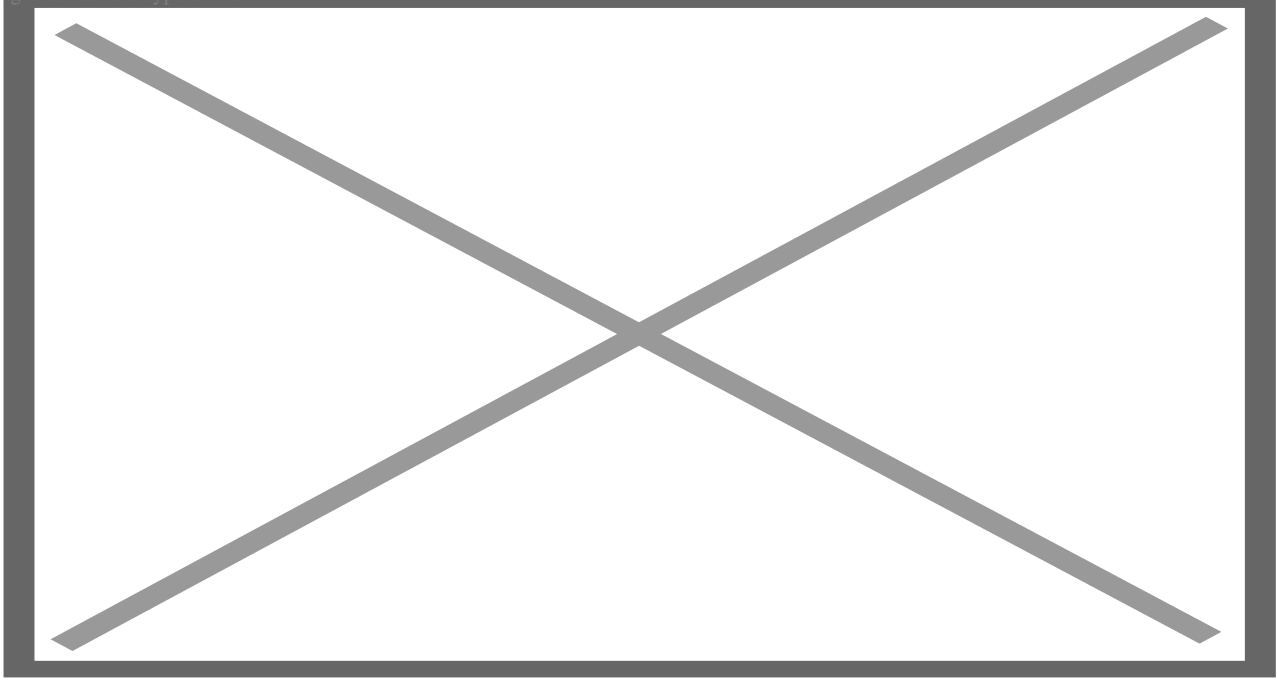
**-Τέλος, μια σύνοψη για το Παρατηρητήριο Οδικών Αξόνων Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου (ΠΟΑΔΕΠ).**

-Το Παρατηρητήριο Οδικών Αξόνων Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου (ΠΟΑΔΕΠ), ιδρύθηκε το 2009 με τη μορφή της αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρίας, ως πρωτοβουλία Πανεπιστημιακών δασκάλων και ερευνητών με στόχο τη συνεχή εκτίμηση και παρακολούθηση των χωρικών επιδράσεων των μεγάλων οδικών αξόνων της Δυτικής και Νότιας Χώρας.

Μελετά, αναλύει τις κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων στην περιφέρεια αλλά και στο σύνολο της χώρας.

Η λειτουργία αυτή του ΠΟΑΔΕΠ καλύπτει τους οδικούς άξονες της Ολυμπίας Οδού, της Ιόνιας Οδού, της ΠΑΘΕ από Μεταμόρφωση μέχρι Σκάρφεια, της Μορέας (Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα) και τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.

Το συνολικό μήκος όλου αυτού του δικτύου ανέρχεται σε παραπάνω από 850 χλμ.



Τις

δραστηριότητες του τις υλοποιεί σε στενή συνεργασία και με την υποστήριξη των παραχωρησιούχων εταιρειών των μεγάλων οδικών έργων στην περιοχή (ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ, ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ, ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΕ, ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ), του Πανεπιστημίου Πατρών, αλλά και άλλων Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων.

Το Παρατηρητήριο αποτυπώνει και αναλύει, εκτός από τις άμεσες επιπτώσεις, και τη διαρκή επίδραση τους στην προσβασιμότητα των περιοχών διέλευσης τους, τόσο αυτόνομα, όσο και σε συνδυασμό με τους λοιπούς οδικούς άξονες της χώρας.

Επιγραμματικά, οι **κύριες κατευθύνσεις λειτουργίας του** είναι οι εξής:

-η διαρκής παρακολούθηση, με κατάλληλες επιστημονικές μεθόδους, των χωρικών επιδράσεων των παραπάνω έργων στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής αλλά και αυτής καθ' αυτής της λειτουργίας τους (φόρτοι, ατυχήματα, κλπ.) με συγκριτικό τρόπο.

-η συνεχής ενημέρωση και αξιολόγηση επιλεγμένων δεικτών που μετρούν τις αναπτυξιακές και χωρικές επιδράσεις των οδικών αξόνων, καθώς και η παραγωγή σχετικών μελετών, ερευνών και εκθέσεων.

-η διαρκής ενημέρωση και διάχυση των πορισμάτων για τις επιδράσεις αυτές μέσω της ιστοσελίδας και άλλων δραστηριοτήτων του, όπως με τη διοργάνωση ή τη συμμετοχή του σε ημερίδες, συνέδρια και άλλες σχετικές εκδηλώσεις.

-η υποστήριξη και προώθηση κατάλληλων μέτρων πολιτικής από τους αρμόδιους αναπτυξιακούς και διοικητικούς φορείς που έχουν την ευθύνη υλοποίησης του περιφερειακού, οικονομικού, κοινωνικού και χωροταξικού σχεδιασμού.



Το ΠΟΑΔΕΠ και η επιστημονική ομάδα που το στηρίζει έχουν εκπονήσει, τα τελευταία δέκα πέντε χρόνια, πλήθος μελετών και εκθέσεων με σημαντικά αποτελέσματα από πλευράς επιδράσεων των έργων αυτών.

Πρόσφατες μελέτες (2017) για τους παραπάνω οδικούς άξονες και τη Γέφυρα Ρ-Α έδειξαν ότι η κατασκευή και λειτουργία των έργων προκαλεί σοβαρές ευνοϊκές επιδράσεις στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό των περιοχών αναφοράς τους (Πληρέστερη εικόνα της λειτουργίας και των έργων του ΠΟΑΔΕΠ, στην ιστοσελίδα μας: <http://www.roadep.gr/> ).

Επίσης εκτός από μελέτες, το ΠΟΑΔΕΠ, προωθεί την έρευνα και τις εφαρμογές με βάση τις νέες τεχνολογίες (ITS) στον τομέα της οδικής ασφάλειας και της προσφοράς νέων σύγχρονων υπηρεσιών στους οδηγούς, σε συνεργασία με τις εταιρίες που διαχειρίζονται αυτά τα μεγάλα έργα και με άλλους ερευνητικούς οργανισμούς. Αντικείμενα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος σε αυτή την κατεύθυνση είναι:

- τα συστήματα πρόγνωσης έκτακτων καιρικών φαινομένων στους οδικούς άξονες,
- η ραδιοφωνική κάλυψη και
- η αξιοποίηση της τεχνολογίας των smartphones για την οδική ασφάλεια.