

# Οι αυτοκινητόδρομοι της ανάπτυξης



ΕΚΔΟΣΗ: ΙΟΝΙΟΝΕΤ Ι.Κ.Ε.  
email: ntinospl@gmail.com  
τ.: +30 6974 600666

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ ΑΠΟ ΤΑ PORTALS ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

#### **ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ:**

Ελευθερία (Μεσσηνία),  
Πρώτη (Ηλεία),  
Πρωινή Γνώμη (Αχαΐα),  
Συνείδηση (Αιτωλοακαρνανία),  
Γνώμη (Αρτα),  
Πρωινός Λόγος (Ιωάννινα),  
Κέρκυρα Σήμερα (Κέρκυρα),  
Λευκαδίτικος Λόγος (Λευκάδα),  
Ημέρα (Ζάκυνθος).

#### **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ:**

eleftheriaonline.gr (Μεσσηνία)  
protinews.gr (Ηλεία)  
gnomip.gr (Αχαΐα)  
sinidisi.gr (Αιτωλοακαρνανία)  
gnomiartas.gr (Αρτα)  
proinoslogos.gr (Ιωάννινα)  
kerkyrasimera.gr (Κέρκυρα)  
lefkadapress.gr (Λευκάδα)  
imerazante.gr (Ζάκυνθος)  
kefaloniapress.gr (Κεφαλλονιά)

#### **ΤΗΛΕΟΡΑΣΗ:**

IONIAN TV



eleftheria  
online.gr

Η ΓΝΩΜΗ

Η ΓΝΩΜΗ

Η ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΗΜΕΡΑ

ΗΜΕΡΑ

IONIAN

Kefalonia  
PRESS  
Για την Κεφαλονιά που αναπτύσσεται!

LEFKADAPRESS

ΠΡΩΙΝΟΣ ΛΟΓΟΣ

Πρώτη NEWS

sinidisi.gr



## ΙΟΝΙΟΝΕΤ

Δύκτυο Ενημέρωσης Δυτικής Ελλάδας

# Συνδέουμε τόπους και ανθρώπους

**ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ  
ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ  
ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Εννέα εφημερίδες, 10 ιστοσελίδες και ένας τηλεοπτικός σταθμός της Δυτικής Ελλάδας αποτελούν το πρώτο περιφερειακό δίκτυο ενημέρωσης στην Ελλάδα. Πρόκειται για μια ανάγκη των καιρών, ένα εγχείρημα που έρχεται να αντιμετωπίσει τα κρίσιμα ζητήματα των περιοχών στις οποίες δραστηριοποιούνται τα συνεργαζόμενα μέσα.

### **ΚΑΙ ΤΟ ΟΝΟΜΑ ΑΥΤΟΥ ΙΟΝΙΟΝΕΤ.**

Για να σηματοδοτεί τον ορίζοντα δράσης και λειτουργίας του, στον οποίο δημιουργείται ήδη ένας φορέας συνοχής, συνέργειας και συνεργασίας των χερσαίων νομών κατά μήκος του Ιονίου Πελάγους καθώς και των Ιονίων Νήσων.

Από την Καλαμάτα μέχρι τα Ιωάννινα και από την Κέρκυρα μέχρι την Ζάκυνθο 9 έντυπα, 10 ψηφιακά και ένα τηλεοπτικό μέσο δραστηριοποιούνται δημοσιογραφικά και διαφημιστικά στην προώθηση και προβολή των θεμάτων του δυτικού άξονα με ρεπορτάζ, αρθρογραφία, έρευνες και γενικότερα δράσεις που σκοπεύουν στην ανάδειξη του τόπου και την ανάπτυξή του για να πάρει την θέση που του ανήκει στο Ελληνικό στερέωμα.

Είναι η κατάλληλη στιγμή, τώρα που οι μεγάλοι οδικοί άξονες ολοκληρώνονται, να δοθεί η περαιτέρω ώθηση στην αξιοποίησή τους για να σηματοδοτηθεί η νέα εποχή για την Δυτική Ελλάδα. Οι εφημερίδες, οι ιστοσελίδες και η τηλεόραση του ΙΟΝΙΟΝΕΤ είναι φυσικά τα καταλληλότερα εφαλτήρια για να βοηθήσουν αποτελεσματικά και να αποδείξουν ότι τα αναπτυξιακά βήματα μπορούν να γίνουν άλματα.

Ο δυτικός άξονας κοιτάζει την Ευρώπη με αξιώσεις. Απέναντί του η Ιταλία, λίγο πιο πάνω η Αδριατική και βόρεια με την μελλοντική ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου η Κεντρική Ευρώπη βρίσκεται σε απόσταση αναπνοής. Ένα ενημερωτικό δίκτυο όπως το ΙΟΝΙΟΝΕΤ έρχεται, μπορεί και θέλει να συμβάλλει σε όλα αυτά και να περάσει το μήνυμα ότι οι τοπικισμοί πρέπει να δώσουν τη θέση τους στις συνέργειες και στις δικτυώσεις. Να δούμε επιτέλους τα πράγματα από ευρύτερη οπτική γωνία, αφήνοντας πίσω τις μιζέριες.

Δεν είναι μόνο οι μεγάλοι και σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι που ενώνουν τις περιοχές που διασχίζουν και τις μετατρέπουν σε μια γειτονιά. Είναι και τα μέσα που θα δημιουργήσουν το κατάλληλο κλίμα για να συνδεθούν μεταξύ τους και οι κάτοικοι. Για να καταλάβουν ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν είναι ίδια ή παραπλήσια με αυτά που έχουν οι διπλανοί νομοί. Για να πάρουν πιο εύκολα την απόφαση να συνεργαστούν με τους γείτονες σε αναπτυξιακή κατεύθυνση.



# ΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ Η ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ



Με τα τελευταία έργα που είναι προγραμματισμένα να τελειώσουν μέσα στο καλοκαίρι, ολοκληρώνεται το δίκτυο των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της Ελλάδας.

Η τελική αυτή φάση σηματοδοτεί την έναρξη ενός μεγάλου αγώνα που πρέπει να δώσουν σε σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα οι περιοχές της Περιφέρειας για την ανάπτυξή τους.

Η σύνδεση διαφόρων περιφερειών της χώρας που μέχρι χθες φάνταζε αδιανόητη, σήμερα είναι πραγματικότητα τουλάχιστον σε επίπεδο απόστασης, χρόνου και ασφάλειας.

Ήλθε λοιπόν η ώρα που πρέπει να συνδεθούν και άλλες λειτουργίες και δράσεις. Λιμάνια,

αεροδρόμια, τουριστικοί προορισμοί, αρχαιολογικοί χώροι, πανεπιστήμια εμπίπτουν πλέον στην ανάγκη νέου προγραμματισμού. Και σε αυτό τον πρώτο λόγο έχουν οι δρόμοι που είναι έτοιμοι για να συμβάλλουν καθοριστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Οι κατά τόπους επιχειρηματικές, αυτοδιοικητικές, πνευματικές και άλλες δυνάμεις, δεν έχουν πλέον την δικαιολογία ότι οι αποστάσεις τους εμποδίζουν. Είναι η σειρά η δική τους για να πιέσουν και να πείσουν την πολιτική εξουσία ότι δεν πάει άλλο και με μοχλό το σύγχρονο οδικό δίκτυο να γίνει το άλμα. Τα μνημόνια και η πολύ δύσκολη οικονομική θέση της Ελλάδας δεν είναι εμπόδια αξεπέραστα. Με μυαλό, δουλειά και συνεργασίες η επιχειρηματική κοινότητα έχει πλέον το λόγο.

# ΤΕΛΟΣ ΣΤΗΝ ΑΠΟΜΟΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ

Μια υπέροχη, νέα διαδρομή που αξίζει από μόνη της το ταξίδι. Η Ιόνια Οδός, ή αλλιώς ο νέος αυτοκινητόδρομος Αντιρρίου-Ιωαννίνων αλλάζει το χάρτη στη Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο, ελαχιστοποιώντας τις αποστάσεις. Παράλληλα αποκαθιστά μια ιστορική αδικία, αίροντας οριστικά -μαζί με την Εγνατία Οδό- την γεωγραφική τους απομόνωση. Πώς άλλωστε να περιγράψεις τη διαφορά από τις 3,5 ώρες οδήγησης σε παλαιά εθνική οδό, στη μια ώρα και 40 λεπτά σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο;



## ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ

Ο νέος οδικός άξονας έχει μήκος 196 χιλιόμετρα. Ξεκινά από τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και διασχίζει ένα δύσκολο ανάγλυφο, συναντώντας την Εγνατία Οδό στο νομό Ιωαννίνων. Ο δρόμος έχει στο σύνολό του δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά ρεύμα (συν τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης), «ισιώνοντας» στροφές και ανηφόρες που μέχρι χθες ταλαιπωρούσαν τους οδηγούς και συχνά τους έθεταν σε κίνδυνο.

Η σύνδεση με τις περιοχές που διασχίζει ο άξονας (ολόκληρος σε νέα χάραξη) είναι πυκνή: 19 κόμβοι, περίπου ένας κάθε δέκα χιλιόμετρα. Οι δώδεκα κόμβοι βρίσκονται στην Αιτωλοακαρνανία (στα όρια της οποίας είναι τα δύο τρίτα της διαδρομής), ένας στην Άρτα, τρεις στην Πρέβεζα και τρεις στα Ιωάννινα. Η σύνδεση αναβαθμίζει σημαντικά αστικά και αγροτικά κέντρα όπως τα Ιωάννινα, η Άρτα και το Αγρίνιο, ενώ συμβάλει στην καλύτερη σύνδεση των λιμανιών της Πάτρας, του Αστακού και της Ηγουμενίτσας.

## ΔΙΟΔΙΑ ΚΑΙ ΣΕΑ

Στη διαδρομή ο οδηγός θα συναντήσει τέσσερις μετωπικούς σταθμούς διοδίων: στην Κλόκοβα, το Αγγελόκαστρο, το Μενίδι και τον Γοργόμυλο. Το κόστος για τα ΙΧ θα είναι 12,45 ευρώ, κατανεμημένο ως εξής: Κλόκοβα 2,95 ευρώ, Αγγελόκαστρο 3,50 ευρώ, Μενίδι 2,95 ευρώ και Τέροβο 3,05 ευρώ. Πλευρικοί σταθμοί διοδίων έχουν τοποθετηθεί σε πέντε κόμβους: Γαυρολίμνης, Μεσολογγίου, Κουβαρά, Άρτας και Δωδώνης.

Τις ανάγκες του ταξιδιού θα εξυπηρετούν πέντε Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) τα οποία θα ολοκληρωθούν μέσα στο 2017: τα τέσσερα, θα λειτουργούν αμφίπλευρα (Ευνηχωρίου, Αμβρακίας, Φιλιπιάδας και Επισκοπικού) και το ένα (Αμφιλοχίας) μόνο στο ρεύμα προς Αντίρριο.

## ΟΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Η κατασκευή της Ιόνιας Οδού είχε πολλές τεχνικές προκλήσεις. Για την παράκαμψη δύσκολων τμημάτων κατασκευάστηκαν τέσσερις διπλές σήραγγες: στην Κλόκοβα (μήκους 2.950 μέτρων), στην Μακύνεια (μήκους 542 μέτρων), στην Καλυδώνα (μήκους 1.200 μέτρων) και Αμπελιάς (μήκους 900 μέτρων). Επίσης κατασκευάστηκαν 24 γέφυρες, εκ των οποίων οι πέντε μεγάλες. Η πιο εντυπωσιακή λόγω του μεγάλου της ύψους (57 μέτρα) είναι η γέφυρα Τσαγκαρόπουλου, η οποία έχει μήκος 447 μέτρα.

Οι άλλες τέσσερις μεγάλες γέφυρες βρίσκονται:

- Στον Εύηνο, με μήκος 260 μέτρα και (ανώτατο) ύψος 35 μέτρα.
- Στο Μενίδι, μήκους 532 μέτρων και ύψους 33 μέτρων.
- Στο Γυμνότοπο, με μήκος 252 μέτρα και ύψος 30 μέτρα,
- Στο Κρύφοβο, μήκους 280 μέτρων.

Η διαμπερής κυκλοφορία στις περιοχές που ο αυτοκινητόδρομος διασχίζει εξασφαλίζεται μέσω 77 κάτω διαβάσεων και 24 άνω διαβάσεων, ορισμένες από τις οποίες ιδιαίτερα υψηλών απαιτήσεων.



## ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Την κατασκευή και λειτουργία του οδικού άξονα έχει η κοινοπραξία Νέα Οδός (ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, Ferrovial, ACS Group) μέχρι το 2038. Η επισκόπηση της κυκλοφορίας θα γίνεται μέσω δύο κέντρων διαχείρισης κυκλοφορίας, στην Κλόκοβα και το Επισκοπικό. Επίσης θα λειτουργούν τέσσερα κέντρα ελέγχου σήραγγων στην Κλόκοβα, τη Μακύνεια, την Καλυδώνα και την Αμπελιά και τρεις τεχνικές βάσεις (κέντρα ελέγχου και συντήρησης) στο Μεσολόγγι, την Αμφιλοχία και τη Φιλιπιάδα. Να σημειωθεί ότι τα κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας θα λαμβάνουν στοιχεία από επτά μετεωρολογικούς σταθμούς κατά μήκος του έργου. Σε περίπτωση κακών καιρικών συνθηκών, θα αναλαμβάνουν δράση οι έξι σταθμοί αποχιονισμού σε Μεσολόγγι, Αμφιλοχία, Φιλιπιάδα, Επισκοπικό, Τέροβο και Ρίγανη.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου είναι 1,1 δισ. ευρώ και προέρχεται από έναν συνδυασμό ιδίων κεφαλαίων, δανεισμού, δημόσιας και κοινοτικής συμβολής και διοδίων. Εδώ να σημειωθεί ότι η Ιόνια Οδός είναι «πακέτο» με το πρώτο κομμάτι της εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας, από Μεταμόρφωση Αττικής έως Σκάρφεια Φθιώτιδας (μήκους 172,5 χλμ). Στο κομμάτι αυτό έχουν πραγματοποιηθεί εργασίες αναβάθμισης (οδόστρωμα, υποδομές κλπ), θα προστεθεί ένας σταθμός εξυπηρέτησης αυτοκινήτων (Αταλάντη) και θα βελτιωθεί η χάραξη σε ένα μικρό τμήμα στην Υλίκη. Στην ίδια οδική παραχώρηση εντάσσεται και το τμήμα Σχηματαρίου-Χαλκίδας, μήκους 11 χιλιομέτρων. Ο «γάμος» των δύο τμημάτων που βρίσκονται σε διαφορετικές περιοχές αποφασίστηκε προκειμένου να χρησιμοποιηθούν τα έσοδα από τα «χρυσόφορα» διόδια της εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας για τη χρηματοδότηση της κατασκευής.

# Η «ΚΑΡΜΑΝΙΟΛΑ» ΕΓΙΝΕ ΩΤΟΣΤΡΑΤΑ

Αθήνα-Πάτρα, σε λιγότερο από δύο ώρες. Μέχρι τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας, οι χρόνοι αυτοί φάνταζαν εξωπραγματικοί. Η Κορίνθου-Πατρών θεωρούνταν ένας δρόμος «καρμανιόλα», αναγκαίο κακό για όσους ταξίδευαν προς και από τη Βόρεια Πελοπόννησο και τη Δυτική Ελλάδα. Από το 2008, όταν ξεκίνησε η ανακατασκευή του, άρχισε μια νέα δύσκολη περίοδος: η Κορίνθου - Πατρών είναι ο μόνος αυτοκινητόδρομος που ανακατασκευάστηκε εν λειτουργία. Επομένως η κυκλοφορία περιορίστηκε για χρόνια σε μια ή δύο λωρίδες, οι ταχύτητες μειώθηκαν σημαντικά και η μια κυκλοφοριακή ρύθμιση διαδεχόταν την άλλη.



## ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ

Πλέον όλα αυτά αποτελούν παρελθόν. Η εθνική οδός Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος, που επιτρέπει μετακινήσεις και μεταφορές με γρήγορο και ασφαλή τρόπο. Από την Ελευσίνα μέχρι τον κόμβο της Αρχαίας Κορίνθου (στο υφιστάμενο τμήμα) ο δρόμος διαθέτει τρεις λωρίδες (συν τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης- ΛΕΑ) σε κάθε ρεύμα και στο υπόλοιπο δύο λωρίδες (συν ΛΕΑ), πλην των σηράγγων που δεν έχουν ΛΕΑ.

Από τα νέα διόδους του Ρίου έως τον πρώτο κόμβο της περιμετρικής (Μποζαϊτικά) ο δρόμος μεγαλώνει και πάλι: έχει τέσσερις λωρίδες (συν ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση. Όσον αφορά στις ταχύτητες, μέχρι το τέλος του 2017 -που θα ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες που απέμειναν μετά την παράδοση του άξονα- το ανώτατο όριο θα ανέβει στα 130 χλμ/ώρα πλην των σηράγγων, που θα έχουν η καθεμία το δικό της όριο ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους.





## ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ο άξονας χωρίζεται σε τρία μεγάλα τμήματα: τα δύο υφιστάμενα, στα οποία έγιναν εργασίες αναβάθμισης (το Ελευσίνα-Κόρινθος και η περιμετρική λεωφόρος Πάτρας) και ένα νέο τμήμα, από Κόρινθο έως Πάτρα. Η σύνδεσή του με τις περιοχές που διασχίζει είναι πυκνή, ενώ με ένα συστηματικό δίκτυο άνω και κάτω διαβάσεων επιτρέπει τη διαμπερή κυκλοφορία. Πιο συγκεκριμένα, στο τμήμα Ελευσίνας-Κορίνθου υπάρχουν 11 κόμβοι, 12 άνω διαβάσεις και 37 κάτω διαβάσεις, στο τμήμα Κορίνθου-Πάτρας 13 κόμβοι, 22 άνω διαβάσεις και 140 κάτω διαβάσεις στην περιμετρική λεωφόρο της Πάτρας 5 κόμβοι, 3 άνω διαβάσεις και 27 κάτω διαβάσεις. Κατά μέσο όρο αντιστοιχεί ένας κόμβος κάθε 7 χιλιόμετρα. Ειδική αναφορά αξίζει να γίνει στον κόμβο του Ρίου, ένα πολύπλοκο τεχνικό έργο καθώς θα εξυπηρετεί 8 διαφορετικές κατευθύνσεις και ο οποίος θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2017.

Η ανακατασκευή της Κορίνθου-Πάτρας συνάντησε πολλές δυσκολίες. Εκτός από τις γνωστές καθυστερήσεις (λόγω αρχαιολογικών ανασκαφών, απαλλοτριώσεων και χρηματοδοτικών προβλημάτων), οι μηχανικοί έπρεπε να δαμάσουν ένα δύσκολο ανάγλυφο, με κακά εδάφη και διάσπαρτη δόμηση. Προκειμένου το «φιδάκι» της προϋφιστάμενης εθνικής οδού να μετατραπεί σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο και να απαλειφθούν οι επικίνδυνες στροφές, κατασκευάστηκαν 47 γέφυρες (η μεγαλύτερη στον ποταμό Κράθι, μήκους 190 μέτρων) και 12 σήραγγες, συνολικού μήκους 16 χιλιομέτρων. Οι σήραγγες είναι όλες «δίδυμες», δηλαδή έχουν ένα τούνελ ανά κατεύθυνση, διαθέτουν συνολικά πέντε πάρκινγκ ανά κατεύθυνση και δέκα συνδετήριες σήραγγες (πέντε πεζών και πέντε οχημάτων).

## ΣΗΡΑΓΓΕΣ

Οδηγώντας από την Πάτρα προς την Αθήνα, ο οδηγός θα περάσει τις τρεις διαδοχικές σήραγγες της Παναγοπούλας (η μεγαλύτερη, μήκους 4 χλμ, είναι η τρίτη σε μήκος στη χώρα μας), τη σήραγγα στον Πλάτανο (1,8 χλμ), δύο σήραγγες στην Ακράτα (846 μ. και 308 μ.), μια στα Μαύρα Λιθάρια (1,2 χλμ) και δύο στο Δερβένι (670 μ και 535 μ.). Στην αντίθετη διαδρομή, από Κόρινθο προς Πάτρα, ο οδηγός θα διασχίσει τρεις σήραγγες: στα Μαύρα Λιθάρια (1,2 χλμ), στον Πλάτανο (1,6 χλμ) και στην Παναγοπούλα (3,1 χλμ).



## ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Λειτουργικά, η «καρδιά» του αυτοκινητόδρομου βρίσκεται στα γραφεία της Ολυμπίας Οδού, στην Άνω Βλυχάδα Μεγάρων. Εκεί βρίσκεται και το νέο υπερσύγχρονο Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας, που λειτουργεί 24 ώρες το 24ωρο. Να σημειωθεί ότι με το Κέντρο είναι συνδεδεμένοι οι νέοι μετεωρολογικοί σταθμοί κατά μήκος όλου του έργου, μέσω των οποίων είναι δυνατή η παροχή στοιχείων σε πραγματικό χρόνο με σκοπό την έγκαιρη διάγνωση και αντιμετώπιση επικίνδυνων καιρικών φαινομένων. Το δεύτερο Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας βρίσκεται σήμερα στην περιμετρική Πατρών και σύντομα θα μετακινηθεί σε νέο κτίριο στο Ρίο. Η Ολυμπία Οδός διαθέτει επίσης τέσσερις τεχνικές βάσεις (Ν. Πέραμος, Κιάτο, Ακράτα, Περιμετρική Πατρών) στις οποίες είναι κατανεμημένες οχήματα περιπολιών και διάφορα μηχανήματα συντήρησης.



## ΔΙΟΔΙΑ ΚΑΙ ΣΕΑ

Η εξυπηρέτηση των οδηγών θα γίνεται μέσω 5 σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (ΣΕΑ). Τέσσερα υφιστάμενα: στα Μέγαρα (40,50 χλμ), στην Κόρινθο (940 χλμ), στο Κιάτο (103,60 χλμ), στην Ακράτα (152,50 χλμ) και στο Αίγιο (1750 χλμ). Και ένα νέο, στον Ψαθόπυργο (1970), που θα λειτουργήσει μέσα στο 2017.

Όσον αφορά στα διόδια, στη διαδρομή Ελευσίνας-Πάτρας οι οδηγοί θα συναντούν πέντε μετωπικούς σταθμούς: στην Ελευσίνα, τον Ισθμό, το Ζευγολατιό, τον Ελαιώνα Αιγιαλείας και το Ρίο. Πλευρικοί σταθμοί υπάρχουν σε εννέα θέσεις: Νέα Πέραμο, Άγιους Θεόδωρους, Πάχη, Ζευγολατιό, Κιάτο, Δερβένη, Ακράτα, Καλάβρυτα και Αραχωβίτικα. Ενδεικτικά, το κόστος του Αθήνα-Πάτρα για ένα ΙΧ είναι 11,50 ευρώ.

Το συνολικό κόστος κατασκευής του έργου ανέρχεται σε 1,4 δισ. ευρώ και χρηματοδοτείται από ένα συνδυασμό ιδιωτικών κεφαλαίων (τραπεζικά δάνεια και ίδια κεφάλαια), ευρωπαϊκών κονδυλίων, τη συμβολή των οδηγών (μέσω διοδίων) και το ελληνικό Δημόσιο. Μέχρι το 2038 τον δρόμο θα διαχειρίζεται η κοινοπραξία Ολυμπία Οδός, η οποία αποτελείται από τις εταιρίες Vinci Concessions (29,9%), J&P ABAΞ (19,1%), Hochtief Solutions (17%), ΑΚΤΩΡ Παραχωρήσεις (17%), ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ (17%).



Από τα χρόνια του Βασιλιά Νέστορα στη μυκηναϊκή περίοδο μέχρι την ιστορική Ναυμαχία του Ναυαρίνου το 1830, τη Μάχη στο Μανιάκι το 1825 και το Χρυσό Μετάλλιο του Κωστή Τσικλητήρα στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Στοκχόλμης το 1912, η πολυκύμαντη ιστορία του Δήμου Πύλου-Νέστορος έχει διαμορφώσει μια ξεχωριστή ταυτότητα για την περιοχή μας, με πολλά πολιτισμικά στοιχεία. Σε αυτό έρχεται να προστεθεί τόσο το φυσικό κάλλος που έχει προικίσει τον τόπο μας όσο και το κλίμα και τα Μεσογειακά τοπικά προϊόντα, στοιχεία που κάνουν το Δήμο μας παγκόσμιο προορισμό στον τουριστικό χάρτη. Στόχος της Δημοτικής Αρχής είναι να διαφυλάξει και να υποστηρίξει όλα αυτά τα στοιχεία, ενώ παράλληλα μέλημά της είναι η ανάπτυξη του βιοτικού επιπέδου της περιοχής. Είμαστε ιδιαίτερα χαρούμενοι για τις επιτυχημένες προσπάθειες μας, ως δημοτική αρχή, σε όλους τους παραπάνω τομείς. Καταφέραμε με συντονισμένες και συλλογικές ενέργειες να πραγματοποιήσουμε τα τελευταία 6 χρόνια έργα ανάπτυξης. Βέβαια είναι σημαντικό το έργο μας και το μήνυμα που περνάμε να μπορεί να μεταλαμπαδευτεί μέσω νέων πρωτοπόρων εκδόσεων, που συνδυάζουν με συγχρόνους τρόπους τη δυναμική της επικοινωνίας των δήμων, όπως κάνει το Ionion net.

**Δημήτρης Καφαντάρης**  
Δήμαρχος Πύλου - Νέστορος



Η Ελλάδα είναι παγκοσμίως γνωστή για τις εκπληκτικές, καθώς και για τα υγιεινά οφέλη της βρώσης των τοπικών προϊόντων, τα οποία αποτελούν τη Μεσογειακή Διατροφή. Στόχος της Δημοτικής Αρχής είναι να βρουν αυτά τα τρία στοιχεία σε έναν εξαιρετικό απόσταση από το αεροδρόμιο της Καλαμάτας (45 λεπτά) σημαίνει ότι οι επισκέπτες μπορούν να γευτούν την αυθεντική Μεσογειακή Διατροφή.

### **Ατελείωτες Παραλίες**

Ο Δήμος Πύλου-Νέστορος είναι ευλογημένος με τις ατελείωτες ακτές αμμοδών παραλιών, οι περισσότερες από τις οποίες είναι μέρος του Προγράμματος Natura 2000. Υπάρχει μία παραλία για κάθε γούστο και κάθε εποχή.

### **Ταξίδι στην Ιστορία**

Ο Δήμος Πύλου-Νέστορος έχει γίνει μάρτυρας σε κάποια από τα πιο σημαντικά γεγονότα της Ελληνικής Ιστορίας, τόσο στην αρχαϊκή όσο και τη νεώτερη εποχή.

Στα αρχαία χρόνια, ένα μεγάλο μέρος του δήμου, αποτελούσε τη βάση του Βασιλιά Νέστορα, ενώ το νησί της Σφακτηρίας παίζει καθοριστικό ρόλο κατά τη διάρκεια των πελοποννησιακών πολέμων. Οι επισκέπτες θα εντυπωσιαστούν επίσης από τη πληθώρα των Κάστρων, τα οποία βρίσκονται σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους.



ΚΑΣΤΡΟ ΜΕΘΩΝΗΣ



ΑΝΑΚΤΟΡΟ ΝΕΣΤΟΡΑ



ΠΑΡΑΛΙΑ ΒΟΪΔΟΚΟΙΛΙΑΣ

ές παραλίες, τη μακραίωνη και βαρυσήμαντη ιστορία  
πικίων προϊόντων, όπως τα φρούτα, τα λαχανικά και το  
Δήμο Πύλου-Νέστορος, οι επισκέπτες έχουν τη δυνα-  
συνδυασμό. Αυτός ο συνδυασμός, μαζί με την κοντινή  
) και το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας (2 ½ ώρες),  
ντική Ελλάδα και την Κουζίνα της, όλο το χρόνο.

### Τοπική Παραγωγή και Μεσογειακή Διατροφή

Το 2010 η Μεσογειακή Δίαιτα πέρασε στον Αντι-  
προσωπευτικό Κατάλογο για την Προστασία της  
Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας  
της UNESCO.

Η Κορώνη επιλέχθηκε τόσο ως Αντιπροσωπευτική  
Εμβληματική Κοινότητα όσο και ως εξαιρετικό παρά-  
δειγμα, καθώς συνδυάζει αρμονικά το τρίπτυχο το-  
πικά προϊόντα διατροφής-παράδοση-ιστορία.

Είναι ένας τόπος πλούσιος σε παραγωγή αγροτι-  
κών προϊόντων, όπως το ελαιόλαδο, η Κορωνέικη  
Ελιά, το κρασί, η σταφίδα και τα σύκα, ενώ την ίδια  
στιγμή παράγει και μια μεγάλη ποικιλία βοτάνων και  
αρωματικών.



ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΠΥΛΟΥ



ΚΑΣΤΡΟ ΚΟΡΩΝΗΣ

## **3 λόγοι για να επισκεφθείς το Δήμο Πύλου - Νέστορος όλο το χρόνο**

# Ο «ΜΟΡΕΑΣ»

## ΚΟΡΙΝΘΟΣ- ΚΑΛΑΜΑΤΑ- ΣΠΑΡΤΗ

Ο πρώτος από τους αυτοκινητοδρόμους της δεύτερης γενιάς παραχωρήσεων που παραδόθηκε ήταν ο άξονας Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας και Λεύκτρου-Σπάρτης. Ο άξονας μήκους 205 χλμ κατασκευάστηκε αποκλειστικά από ελληνικές τεχνικές εταιρείες (κοινοπραξία Μορέας με μετόχους τις ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ, J&P ΑΒΑΞ ΑΕ, ΙΝΤΡΑΚΑΤ), με Έλληνες μηχανικούς και εργαζόμενους.

Ο δρόμος ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 2008 και το τελευταίο του τμήμα (το υπόλοιπο της περιμετρικής Καλαμάτας) παραδόθηκε τον περασμένο Δεκέμβριο. Ο Μορέας κατασκεύασε περίπου 100 χλμ νέων τμημάτων, συμπλήρωσε ακόμα 82,5 χλμ (σε αυτά περιλαμβάνεται η κατασκευή δευτέρου κλάδου στη σήραγγα Αρτεμισίου). Ακόμα 22,5 χλμ κατασκευάστηκαν από το Δημόσιο και παραχωρήθηκαν στο Μορέα (Τρίπολη-Αθήναιο και Παραδείσια-Τσακώνα). Εκεί βρίσκεται και το «καμάρι» του έργου, η τοξωτή γέφυρα Τσακώνας με την οποία γεφυρώθηκε η κατολισθαίνουσα περιοχή. Ανάμεσα στα λιγότερο γνωστά, αλλά πολύ σημαντικά σε τοπικό επίπεδο τμήματα του έργου είναι η περιμετρική της Καλαμάτας, εξυπηρετεί τόσο τις υπερτοπικές μετακινήσεις από και προς τη Μεσσηνιακή και τη Λακωνική Μάνη, που μέχρι σήμερα διέρχονταν μέσω του αστικού ιστού της πόλης, όσο και τις εσωτερικές μετακινήσεις στην πόλη.

Σήμερα ολόκληρος ο οδικός άξονας διαθέτει δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά ρεύμα (συν τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης). Η σύνδεση με τις περιοχές που διασχίζει επιτυγχάνεται μέσω 21 κόμβων στο τμήμα Κορίνθου-Καλαμάτας και ακόμα 3 κόμβους στο τμήμα Λεύκτρου-Σπάρτης. Ως προς την εξυπηρέτηση των οδηγών, σήμερα λειτουργούν τρεις αμφίπλευροι σταθμοί εξυπηρέτησης (ΣΕΑ), στο Σπαθοβούνι Κορινθίας, τα Αρφαρά Μεσσηνίας και την Πελλάνα Λακωνίας, καθώς και δύο μονόπλευροι: στη Νεστάνη Αρκαδίας, στο ρεύμα προς Αθήνα και στην Αλέα Αρκαδίας, στο ρεύμα προς Καλαμάτα.

Από τεχνικής άποψης, στον οδικό άξονα περιλαμβάνονται 251 γέφυρες συνολικού μήκους 12,6 χιλιομέτρων και πέντε σήραγγες διπλής κατεύθυνσης: στην Στέρνα, μήκος 900 μέτρων, στο Νεοχώρι, μήκους 700 μέτρων, στο Αρτεμίσιο, μήκους 1,4 χλμ, στο Καλογερίκο, μήκους 600 μέτρων και στου Ραψομάτη, μήκους 1,3 χλμ.

Με την ολοκλήρωση του έργου, η απόσταση Αθήνας-Καλαμάτας ή Αθήνας-Σπάρτης διαρκεί περί τις δύο ώρες. Στον αυτοκινητόδρομο λειτουργούν έξι μετωπικοί και τρεις πλευρικοί σταθμοί διοδίων. Το κόστος των διοδίων ενός ΙΧ για τη διαδρομή Αθήνα-Καλαμάτα είναι 9,90 ευρώ και Αθήνα-Σπάρτη 10,90 ευρώ.



# ΤΟ ΝΕΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΤΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Με την ολοκλήρωση του έργου, η απόσταση Αθήνας-Καλαμάτας ή Αθήνας-Σπάρτης διαρκεί περί τις δύο ώρες. Στον αυτοκινητόδρομο λειτουργούν έξι μετωπικοί και τρεις πλευρικοί σταθμοί διοδίων. Το κόστος των διοδίων ενός ΙΧ για τη διαδρομή Αθήνα-Καλαμάτα είναι 9,90 ευρώ και Αθήνα-Σπάρτη 10,90 ευρώ.

Η Ιόνια Οδός και η Κορίνθου-Πάτρας θα ήταν «μισές» αν δεν συμπληρώνονταν από δύο άλλες σημαντικές οδικές υποδομές. Τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, ένα παγκόσμιας φήμης τεχνικό επίτευγμα και τον αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας και Λεύκτρου-Σπάρτης, που «εξαφάνισε» τις αποστάσεις στην επικοινωνία της κεντρικής και νότιας Πελοποννήσου με την Αθήνα.



# Η ΓΕΦΥΡΑ ΣΥΜΒΟΛΟ ΤΟΥ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ



Η Ιόνια Οδός και η Κορίνθου-Πάτρας θα ήταν «μισές» αν δεν συμπληρώνονταν από δύο άλλες σημαντικές οδικές υποδομές. Τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, ένα παγκόσμιας φήμης τεχνικό επίτευγμα και τον αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας και Λεύκτρου-Σπάρτης, που «εξαφάνισε» τις αποστάσεις στην επικοινωνία της κεντρικής και νότιας Πελοποννήσου με την Αθήνα.

Η καλωδιωτή γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, μήκους 2.883 μέτρων, ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1997 και λειτούργησε στις 12 Αυγούστου 2004, έχοντας κοστίσει 630 εκατ. ευρώ. Κατασκευάστηκε από ιδιωτική κοινοπραξία με σύμβαση παραχώρησης (πρώτη φορά για γέφυρα στη χώρα μας), με βάση την οποία η εταιρεία Γέφυρα Α.Ε. θα συντηρεί, λειτουργεί και εκμεταλλεύεται το έργο για 42 έτη.

Η κατασκευή της ήταν μια πρόκληση. Το έργο έπρεπε να υπερκεράσει σοβαρές δυσκολίες όπως τα κακά εδάφη στον πυθμένα του Κορινθιακού κόλπου και την υψηλή σεισμικότητα της περιοχής.

Τελικά, χάρη σε μια μεγάλη ομάδα Ελλήνων και ξένων επιστημόνων, το «θαύμα» έγινε πραγματικότητα. Η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου ήταν μέχρι πριν από δύο χρόνια η μεγαλύτερη καλωδιωτή γέφυρα πολλαπλών ανοιγμάτων στον κόσμο (σήμερα είναι η 2η), συγκεντρώνοντας πλήθος διεθνών διακρίσεων.



# E65 - ΑΠΟ ΤΟ ΜΑΛΙΑΚΟ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ



Η ίδια κοινοπραξία κατασκεύασε και έδωσε στην κυκλοφορία το πρώτο από τα τρία τμήματα του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας, που έμεινε γνωστός ως E65. Πρόκειται για το τμήμα από τον κόμβο Ξυνιάδας (320 χλμ) έως τον κόμβο Τρικάλων (1110 χλμ) που διασχίζει τον κάμπο της Καρδίτσας (δύο λωρίδες συν ΛΕΑ ανά ρεύμα) και έχει 8 κόμβους (ή ημικόμβους).

Το τμήμα περιλαμβάνει δύο μετωπικούς σταθμούς διοδίων: στους Σοφάδες και στα Τρίκαλα (τα οποία θα «χρεώνουν» τα ΙΧ 3,10 ευρώ και 1,95 ευρώ αντίστοιχα) και δύο πλευρικούς, στους κόμβους Ανάβρας, Προαστίου και Τρικάλων. Στο τμήμα προβλέπονται και δύο σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινήτων (ΣΕΑ), στην Ξυνιάδα και στους Σοφάδες, οι οποίοι θα κατασκευαστούν έως το τέλος του έτους.

Και δύο ενδιαφέρουσες τεχνικές λεπτομέρειες: το πρώτο κομμάτι του Ξυνιάδα- Τρίκαλα διασχίζει την αποξηραμένη λίμνη Ξυνιάδας. Η κατασκευή αντιμετώπισε προβλήματα καθιζήσεων και έτσι ο δρόμος «επενδύθηκε» με ειδικά γεωυφάσματα. Η μεγαλύτερη γέφυρα του τμήματος (16 «ανοιγμάτων») βρίσκεται στον Πηνείο και έχει μήκος 595 μέτρα.

Το τμήμα διαχειρίζεται για 30 έτη η «αδελφή» κοινοπραξία Κεντρική Οδός. Στον E65 ανήκει και τμήμα του Μαλιακού κόλπου, από την Σκάρφεια έως τις Ράχες, μήκους 57 χλμ, το οποίο ανακατασκευάστηκε από το Δημόσιο. Στο τμήμα αυτό λειτουργούν δύο σταθμοί διοδίων: στην Αγία Τριάδα.

Σε πλήρη ανάπτυξη το έργο έχει μήκος 174 χιλιόμετρα και ξεκινά από τη Λαμία φθάνοντας μέχρι την Εγνατία Οδό. Το πρώτο τμήμα, Λαμίας-Ξυνιάδας, μήκους 32 χλμ, ανατέθηκε από το υπουργείο Υποδομών στην ΤΕΡΝΑ και αναμένεται το «πράσινο φως» από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να ξεκινήσει η κατασκευή. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, το τμήμα θα χρειαστεί περίπου 2 χρόνια για να ολοκληρωθεί. Στα πρώτα 15 χιλιόμετρα του άξονα, έως τον σχεδιαζόμενο κόμβο Καρπενησίου, έχει κατασκευαστεί περισσότερο από το 55% του έργου. Στο δεύτερο τμήμα, από το 150 έως το 320 χιλιόμετρο έχουν πραγματοποιηθεί λιγότερες εργασίες (μεταξύ άλλων εκκρεμεί η κατασκευή της γέφυρας Σπερχειού). Στο τμήμα αυτό βρίσκεται και μια διπλή σήραγγα 3 χιλιομέτρων, της οποίας έχουν διανοιχθεί 500 μέτρα από κάθε πλευρά.

Όσον αφορά στο τρίτο τμήμα, από Τρίκαλα έως Εγνατία (63 χλμ), η τύχη του παραμένει ασαφής, καθώς δεν υπάρχει τρόπος να χρηματοδοτηθεί άμεσα η κατασκευή του.

# ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 20' ΛΙΓΟΤΕΡΟ

Η διαδρομή Αθήνας – Θεσσαλονίκης μειώνεται κατά 20 λεπτά. Το τελευταίο μεγάλο «εμπόδιο», η διαδρομή μέσα από την κοιλάδα των Τεμπών και τον Πλαταμώνα αποτελεί πλέον παρελθόν- για όποιον το επιθυμεί. Μάλιστα η μεσαία από τις τρεις σήραγγες είναι η μεγαλύτερη στην Ελλάδα, κάνοντας για τον Έλληνα οδηγό εμπειρία την διάσχισή της. Το 2015 παραδόθηκε στην κυκλοφορία το τελευταίο τμήμα του Μαλιακού κόλπου. Η ανακατασκευή της εθνικής οδού από την Σκάρφεια έως τις Ράχες Φθιώτιδας ολοκληρώθηκε με πολλά χρόνια καθυστέρηση, κλείνοντας επιτέλους το τραγικό κεφάλαιο των πολύνεκρων τροχαίων ατυχημάτων στην περιοχή. Η μόνη προσθήκη που έγινε στην εθνική οδό Αθηνών-Λαμίας έκτοτε ήταν η «διόρθωση» ενός μικρού τμήματος, μόλις ενός χιλιομέτρου στην Υλίκη, λόγω κακής κλίσης μιας στροφής. Αυτό που απέμενε ήταν η κοιλάδα των Τεμπών και η περιοχή του Πλαταμώνα. Με τα έργα ο Κίσαβος «δαμάστηκε» από τους μηχανικούς και ένας νέος, ασφαλής δρόμος 25 χιλιομέτρων από τον Ευαγγελισμό Λάρισας έως τη Σκοτίνα Πιερίας παραδόθηκε πλέον στην κυκλοφορία.



## Η ΝΕΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Η κοιλάδα των Τεμπών, μια μοναδικής φυσικής ομορφιάς περιοχή που ανήκει στο δίκτυο Natura παρακάμπτεται με δύο διίδυμες σήραγγες (ξεχωριστό τούνελ για κάθε ρεύμα κυκλοφορίας). Οδηγώντας από την Αθήνα προς Θεσσαλονίκη ο οδηγός θα διασχίσει τα πρώτα 2,5 χλμ του νέου δρόμου, που περνά πάνω από τις διίδυμες γέφυρες του ΟΣΕ και τον αγωγό του φυσικού αερίου. Κατόπιν μπαίνει στην πρώτη από τις σήραγγες, μήκους 2 χιλιομέτρων. Ακολουθεί ένα μικρό ανοιχτό τμήμα, μήκους 1 χλμ και κατόπιν ο οδηγός μπαίνει στην μεγαλύτερη σήραγγα της χώρας (και των Βαλκανίων), μήκους 6 χιλιομέτρων. Το επίπεδο του εδάφους (οι πλαγιές του Κισσάβου) βρίσκεται από 30 έως και 300 μέτρα υψηλότερα από τη σήραγγα και έτσι εκτός από το «οριζόντιο» σύστημα αερισμού διαθέτει και «καπνοστάσια», δηλαδή εγκάρσιους αεραγωγούς.

Μετά τη μεγάλη σήραγγα ακολουθεί τρίτο «ανοιχτό» τμήμα, μήκους 3 χλμ. Το τμήμα περιλαμβάνει έξι γέφυρες, με μεγαλύτερη αυτή του Πηνειού (μήκους 200 μέτρων). Το τμήμα «κουμπώνει» με υφιστάμενο κομμάτι, που είχε κατασκευαστεί με χαρακτηρισικά αυτοκινητόδρομου την προηγούμενη δεκαετία και κατόπιν μπαίνει σε δεύτερο νέο τμήμα, μήκους 5,5 χλμ. Ο νέος αυτοκινητόδρομος σε αυτό το τμήμα «τρέχει» παράλληλα και δυτικά της παλαιάς εθνικής οδού και περιλαμβάνει οκτώ μικρές γέφυρες (η μεγαλύτερη 40 μέτρων).

Τέλος ο οδηγός μπαίνει στην τρίτη διίδυμη σήραγγα, μήκους 3 χλμ. Ήταν και η πιο δύσκολη, από τεχνικής άποψης, καθώς τα εδάφη ήταν πολύ χαλαρά. Η σήραγγα βγαίνει αμέσως μετά τον Πλαταμώνα και ακολουθεί 1,5 χλμ μέχρι τη σύνδεση του αυτοκινητόδρομου με τον υφιστάμενο, στο ύψος της Σκοτίνας.

Να σημειωθεί ότι οι σήραγγες των Τεμπών (οι οποίες διαθέτουν και λωρίδα έκτακτης ανάγκης) είναι εξοπλισμένες με τα πλέον σύγχρονα συστήματα: πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης, ακουστικής ενημέρωσης και ραδιοεπικοινωνίας, ηλεκτρονικής διαχείρισης των εγκαταστάσεων, ανίχνευσης συμβάντων κλπ. Να σημειωθεί ότι υπάρχει πρόβλεψη ώστε μέσα στις σήραγγες να λειτουργούν κανονικά τα κινητά των διερχόμενων.

## ΠΑΛΑΙΑ ΕΘΝΙΚΗ

Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι η παλαιά εθνική οδός στα Τέμπη και τον Πλαταμώνα θα παραμείνει σε λειτουργία ως εναλλακτική οδός στις σήραγγες και μάλιστα θα συντηρείται από την Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου (σε μήκος 32 χλμ.). Θα έχει όμως και έναν σταθμό διοδίων (με παράλληλη κατάργηση του σταθμού Πυργετού), ο οποίος θα βρίσκεται στην παλαιά θέση, στη νότια είσοδο των Τεμπών. Η κυκλοφορία οχημάτων άνω των τριών αξόνων στην παλαιά εθνική οδό θα απαγορευτεί. Ενδεικτικά, για ένα ΙΧ η διαδρομή Ραχών- Κλειδιού μέσω των σηράγγων θα κοστίζει 15,10 ευρώ ενώ μέσω της παλαιάς εθνικής σε Τέμπη και Πλαταμώνα 14,80 ευρώ.

Το έργο κατασκεύασε η κοινοπραξία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, η οποία θα έχει την ευθύνη του τμήματος από τις Ράχες Φθιώτιδας έως το Κλειδί Ημαθίας (σημείο συνάντησης με την Εγνατία οδό) μέχρι το 2038. Την Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου αποτελούν οι εταιρίες Hochtief PPP Solutions (35%), ΑΚΤΩΡ Παραχωρήσεις (20%), J&P ΑΒΑΞ (16,25%), Vinci Concessions (10%) και Αθηνά ΑΤΕ (5%). Ο προϋπολογισμός του έργου ξεπερνά το 1,3 δισ. ευρώ εκ των οποίων ίδια κεφάλαια ήταν το 10%, 44% δανεισμός, 23% Δημόσιο και Ε.Ε. και 23% έσοδα από τα διόδια.



# ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΓΙΝΑΝ

Στην ολοκλήρωση του οδικού τμήματος Πάτρας-Πύργου, ώστε να «κλείσει» ουσιαστικά το μεγαλύτερο μέρος της πρόσβασης στη Δυτική Πελοπόννησο ελπίζουν κάτοικοι και φορείς της Ηλείας και της Μεσσηνίας. Οι εξελίξεις στο οδικό τμήμα είναι πολύ αργές, αλλά το τοπίο φαίνεται ότι θα ξεκαθαρίσει μέσα στο καλοκαίρι. Όλοι ελπίζουν ότι δεν θα έχει την τύχη του άξονα Ακτίου-Αμβρακίας, που επίσης τεμαχίστηκε και ανατέθηκε με πολύ μεγάλες εκπτώσεις και εξακολουθεί να μην έχει κατασκευαστεί, τέσσερα χρόνια μετά το πέρας της αρχικής προθεσμίας.

Η ιστορία του οδικού τμήματος είναι ιδιαίτερη. Η κατασκευή των 75 χλμ. της διαδρομής Πάτρας - Πύργου σε νέα χάραξη περιλαμβανόταν αρχικά στη σύμβαση παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού. Όμως με την επανεκκίνηση των έργων (ν. 4219/13), το τμήμα «κόπηκε» οριστικά, καθώς δεν θεωρούνταν βιώσιμο οικονομικά και το Δημόσιο αποφάσισε να το αναθέσει ως δημόσιο έργο.

Εκτοτε το έργο άρχισε να... «φουσκώνει». Η προηγούμενη ηγεσία του υπουργείου Υποδομών όρισε τον προϋπολογισμό του έργου στα 443 εκατ. ευρώ, 103 εκατ. ευρώ περισσότερα απ' ό,τι είχε αρχικά υπολογιστεί (σημειώνοντας ότι θα χρειαστούν επιπλέον 32 εκατ. ευρώ για συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις και αρχαιολογικές εργασίες). Εν συνεχεία η σημερινή ηγεσία του υπουργείου Υποδομών «ανέβασε» τον προϋπολογισμό στα 510 εκατ. ευρώ, επίσης χωρίς ουσιαστική αιτιολόγηση. Όλα αυτά για ένα ημιτελές οδικό τμήμα στο οποίο έχουν ήδη πραγματοποιηθεί εργασίες 100 εκατ. ευρώ χωρίς τεχνικές δυσκολίες (το μεγαλύτερο τεχνικό έργο είναι η γέφυρα του Πηνειού που είχε ολοκληρωθεί από την Ολυμπία Οδό).

Μάλιστα το υπουργείο Υποδομών αποφάσισε (με σκοπό να προσέλθουν περισσότερες εταιρίες) να χωρίσει το έργο σε οκτώ κομμάτια. Τα πρώτα τέσσερα, από τον Πύργο έως τη Βάρδα (συνολικά 37 χλμ, προϋπολογισμού 249,5 εκατ. ευρώ) δημοπρατήθηκαν σταδιακά πέρυσι και φέτος. Στους τέσσερις διαγωνισμούς επικράτησε η ίδια κοινοπραξία (Τοξότης-Ομάδα Κατασκευών, συμφερόντων ομίλου Καλογρίτσα) με σημαντικές εκπτώσεις, από 50-55%. Καμία σύμβαση δεν έχει ακόμα υπογραφεί, με το υπουργείο Υποδομών να υποστηρίζει ότι αυτό θα συμβεί αφού δημοπρατηθεί η πέμπτη εργολαβία και εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η χρηματοδότηση του έργου. Το κακό είναι ότι η ημερομηνία υπογραφής μετατίθεται συνεχώς από μήνα σε μήνα και το έργο δείχνει να μην μπορεί να μπει σε μια συγκεκριμένη τροχιά.

Πολλές βέβαια είναι και οι επιφυλάξεις για την ικανότητα της συγκεκριμένης κοινοπραξίας να αναλάβει τα έργα και οι ανησυχίες για τις καθυστερήσεις που θα ακολουθήσουν σε περίπτωση προβλήματος. Σε κάθε περίπτωση, οι επόμενες τέσσερις εργολαβίες, που το υπουργείο υποστηρίζει ότι θα δημοπρατηθούν έως το Μάιο είναι οι Βάρδα- Σαγέικα, Σαγέικα- Κάτω Αχαγιά, Κάτω Αχαγιά- ΒΙΠΕ, ΒΙΠΕ- Μιντιλόγλι.

## ΑΚΤΙΟ- ΑΜΒΡΑΚΙΑ

Λίγο βορειότερα υπάρχει ένας οδικός άξονας με ανάλογο παρελθόν με το Πάτρα-Πύργος, η τύχη του οποίου δεν προκαλεί ισοδοξία. Πρόκειται για τον οδικό άξονα Ακτίου-Αμβρακίας, μήκους 48,5 χλμ, ο οποίος θα συνδέει μια μεγάλη περιοχή με την Ιόνια Οδό.

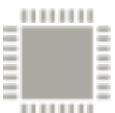
Ο άξονας χωρίστηκε σε τέσσερα τμήματα και δημοπρατήθηκε το 2009. Οι συμβάσεις υπογράφηκαν το 2010 και τα έργα έπρεπε να παραδοθούν έως την άνοιξη του 2013. Ανάδοχος στα πρώτα τρία ήταν η ΑΕΓΕΚ και η θυγατρική της Ιόνιος, ενώ στο τέταρτο η ιταλική Consorzio Stabile Italimpresa, με πολύ μεγάλες εκπτώσεις (50-52%).

Τα έργα σηματοδεύτηκαν από τις γνωστές καθυστερήσεις (απαλλοτριώσεις, αρχαιολογικά, εγκρίσεις μελετών), αλλά και τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισαν όλοι οι κατασκευαστές του, πιθανότατα και λόγω των τεράστιων εκπτώσεων που είχαν προσφέρει για να επικρατήσουν στον διαγωνισμό. Σε αυτά ήρθαν να προστεθούν και τα γεωλογικά προβλήματα, που επέτειναν τις δυσκολίες κατασκευής.

Το υπουργείο Υποδομών προσανατολιζόταν να αναθέσει την ολοκλήρωση των εργασιών που καθυστέρησαν με ευθύνη του Δημοσίου μέσω συμπληρωματικών συμβάσεων και τα υπολειπόμενα τμήματα με μια εργολαβία-σκούπα. Τελικώς στις αρχές του μήνα ανακοινώθηκε ότι θα υπογραφεί συμπληρωματική σύμβαση μόνο για το πρώτο από τα τέσσερα τμήματα του δρόμου, λόγω αντιρρήσεων του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων. Έτσι μέχρι το καλοκαίρι θα δημοπρατηθεί μια υπερ-εργολαβία, ύψους 165 εκατ. ευρώ (όταν τα τέσσερα τμήματα είχαν ανατεθεί με συνολικό προϋπολογισμό 142 εκατ. ευρώ). Το μόνο τμήμα που θα παραδοθεί νωρίς, μέσα στο 2018, είναι τα πρώτα 15 χλμ, του δρόμου: το «νωρίς» είναι βεβαίως σχετικό, καθώς η αρχική ημερομηνία ολοκλήρωσης ήταν το 2013.

Εκτός από τα δύο «τεμαχισμένα» οδικά τμήματα είναι και εκείνα που ουδέποτε ξεκίνησαν. Πρόκειται για το τμήμα Πύργου-Τσακώνας και Τσακώνας-Καλού Νερού (σύνδεση με Μορέα). Τα δύο τμήματα περιλαμβάνονταν αρχικά στη σύμβαση παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού. Το τμήμα Πύργου-Τσακώνας «κόπηκε» γρήγορα λόγω κακού σχεδιασμού (διέλευση μέσα από την προστατευόμενη -και πληγείσα από τις πυρκαγιές του 2007- περιοχή του Καϊάφα), μετά από απόφαση του ΣτΕ και την έναρξη της διαδικασίας παραπομπής στο Ευρωδικαστήριο. Το δεύτερο τμήμα, Καλό Νερό-Τσακώνα «κόπηκε» κατά την αναθεώρηση των συμβάσεων παραχώρησης το 2013.

Πριν από μερικούς μήνες, στα εγκαίνια του τελευταίου τμήματος της περιμετρικής Καλαμάτας, ο υπουργός Υποδομών θύμισε ότι ο Μορέας θα παραδώσει σε λίγο καιρό μελέτες για το Καλό Νερό - Τσακώνα, την αναβάθμιση του τμήματος Καλαμάτας - Ριζόμυλου και του οδικού τμήματος Ρυζόμυλου - Πύλου (παράκαμψη Μεθώνης). Η ωρίμανση των έργων βοηθά στην αναζήτηση χρηματοδότησης, ωστόσο είναι δεδομένο ότι τα έργα δεν μπορούν να διεκδικήσουν κοινοτική χρηματοδότηση πριν από το 2020.



### Δημόσιος Τομέας

Οικονομική Ανάλυση • Στοχοθεσία • Παρακολούθηση Στοχοθεσίας • Ισολογισμός • Προϋπολογισμός • Διαχείριση Εσόδων/Εξόδων ΔΕΔΔΗΕ • Συγκριτική Στάθμιση Εσόδων/Δαπανών • Ανάλυση Τηλεπικοινωνιακών Δαπανών • Business Intelligence • Διαχείριση Στόλου Οχημάτων • Αξιολόγηση Δομών • Διαχείριση Αιτημάτων Πολιτών • Time Management • e-Payments • Διαχείριση & εξοικονόμηση Ενέργειας • Καταγραφή δικτύου ηλεκτροφωτισμού • Εφαρμογές back-office ΟΤΑ & ΝΠΔΔ • Υποστήριξη Χρηστών ΟΤΑ & ΝΠΔΔ

### Μονάδες Υγείας

Παρακολούθηση βασικών δεικτών και ανάλυση στοιχείων νοσηλείας • Λογιστική υποστήριξη μονάδων υγείας • Τεχνική υποστήριξη

### Ιδιωτικός Τομέας

Διαχείριση δραστηριότητας επιχειρήσεων • Λογισμικό ERP • Διαχείριση ξενοδοχειακών μονάδων • Διαχείριση πρατηρίων υγρών καυσίμων • Λύσεις για λογιστικά γραφεία • Τεχνική υποστήριξη • Συμβουλευτική χρηστών ιδιωτικού τομέα



[www.ionionet.gr](http://www.ionionet.gr)

ΣΥΝΤΟΜΑ ... ONLINE

Συνδέουμε τόπους  
και ανθρώπους... διαδικτυακά  
με το μεγαλύτερο portal της Δυτικής Ελλάδας



**ELITE**  
CITY RESORT  
K • A • L • A • M • A • T • A

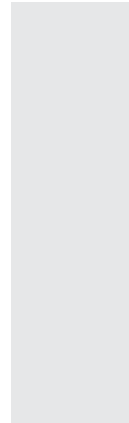


End of Navarinou st., 241 00 Kalamata, Greece • T: +30 27210 22434, F: +30 27210 84369  
[info@elite.com.gr](mailto:info@elite.com.gr) • [www.elite.com.gr](http://www.elite.com.gr)



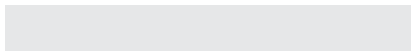
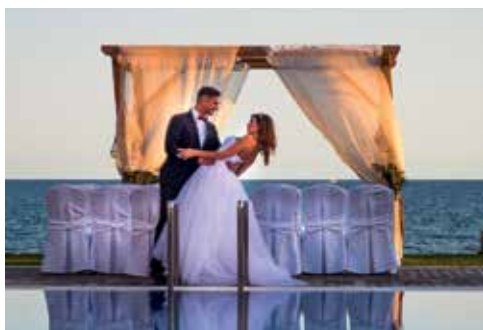
# ZANTE PARK

RESORT & SPA



# GALAXY

BEACH RESORT



## ZANTE HOSPITALITY GROUP

ZANTE PARK RESORT & SPA: Λαγανάς - Ζάκυνθος / Laganas - Zakynthos | τηλ. / tel +30 26950 52310 | [www.zanteparkhotels.gr](http://www.zanteparkhotels.gr)  
GALAXY BEACH RESORT: Λαγανάς - Ζάκυνθος / Laganas - Zakynthos / Zakynthos | τηλ. / tel +30 26950 51171 | [www.zhg.gr](http://www.zhg.gr)



παροχή υπηρεσιών  
24 ώρες/μέρα  
365 μέρες/χρόνο

Τηλέφωνο  
εξυπηρέτησης  
22960 95555

Η Ολυμπία Οδός δεν είναι μόνο ο αυτοκινητόδρομος Ελευσίνας-Κορίνθου-Πατρών.  
Είναι κυρίως οι άνθρωποί της. Αυτοί που εργάζονται καθημερινά σε αυτήν,  
αυτοί που την χρησιμοποιούν, αυτοί που ζουν κατά μήκος της.

**Ένα έργο, πολλοί πρωταγωνιστές**



[www.olympiados.gr](http://www.olympiados.gr)



Επιχειρησιακό Πρόγραμμα  
Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας  
Επενδύοντας στο μέλλον σας

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

