



## **ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ – ΠΑΤΡΩΝ VS. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ**

Το κόστος της  
αναποτελεσματικότητας του κράτους

ΚΕΦίΜ – Μάρκος Δραγούμης  
Κωνσταντίνος Σαραβάκος



**ΚΕΦίΜ**  
Μάρκος Δραγούμης



## Κύρια Ευρήματα

Το ελληνικό κράτος δαπανούσε επί χρόνια πάνω από 120 εκ. ευρώ ετησίως για να καλύψει τις ζημιές της ελλειμματικής Ολυμπιακής, ενώ με κόστος μόλις 50 εκ. ευρώ ετησίως θα μπορούσε να μειώσει δραστικά την απώλεια ανθρώπινων ζώων από τροχαία δυστυχήματα.

Η συχνότητα των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στον οδικό άξονα Κορίνθου-Πατρών μειώθηκε κατά 90% σε σχέση με την προ του 2008 περίοδο μετά την ολοκλήρωση του έργου από την κοινοπραξία «Ολυμπία Οδός».

Βάσει αυτής της μείωσης, αν ο οδικός άξονας Κορίνθου-Πατρών είχε ολοκληρωθεί το 2005, τότε τα επόμενα τρία έτη που τη διαχείρισή του την είχε ως επί το πλείστον το κράτος, θα είχαν σωθεί 84 ανθρώπινες ζωές ή 28 άνθρωποι ετησίως.

Στην πορεία υλοποίησης του έργου, ο συνδυασμός της εκτέλεσης των τεχνικών εργασιών και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (2009-2010 και 2014-2016) είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της συχνότητας των θανάτων από τροχαία κατά 39% σε σχέση με την προ του 2008 περίοδο.

Το διάστημα 2011-2013, κατά το οποίο είχαν διακοπεί τα έργα αλλά παρέμεναν σε ισχύ οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, η συχνότητα των θανάτων από τροχαία μειώθηκε κατά 77% σε σχέση με την προ του 2008 περίοδο.

Η Ελλάδα κατατάσσεται στην 5<sup>η</sup> χειρότερη θέση ανάμεσα σε 26 ευρωπαϊκές χώρες ως προς τους κατά κεφαλή θανάτους από τροχαία δυστυχήματα, βάσει των στοιχείων για το 2016.

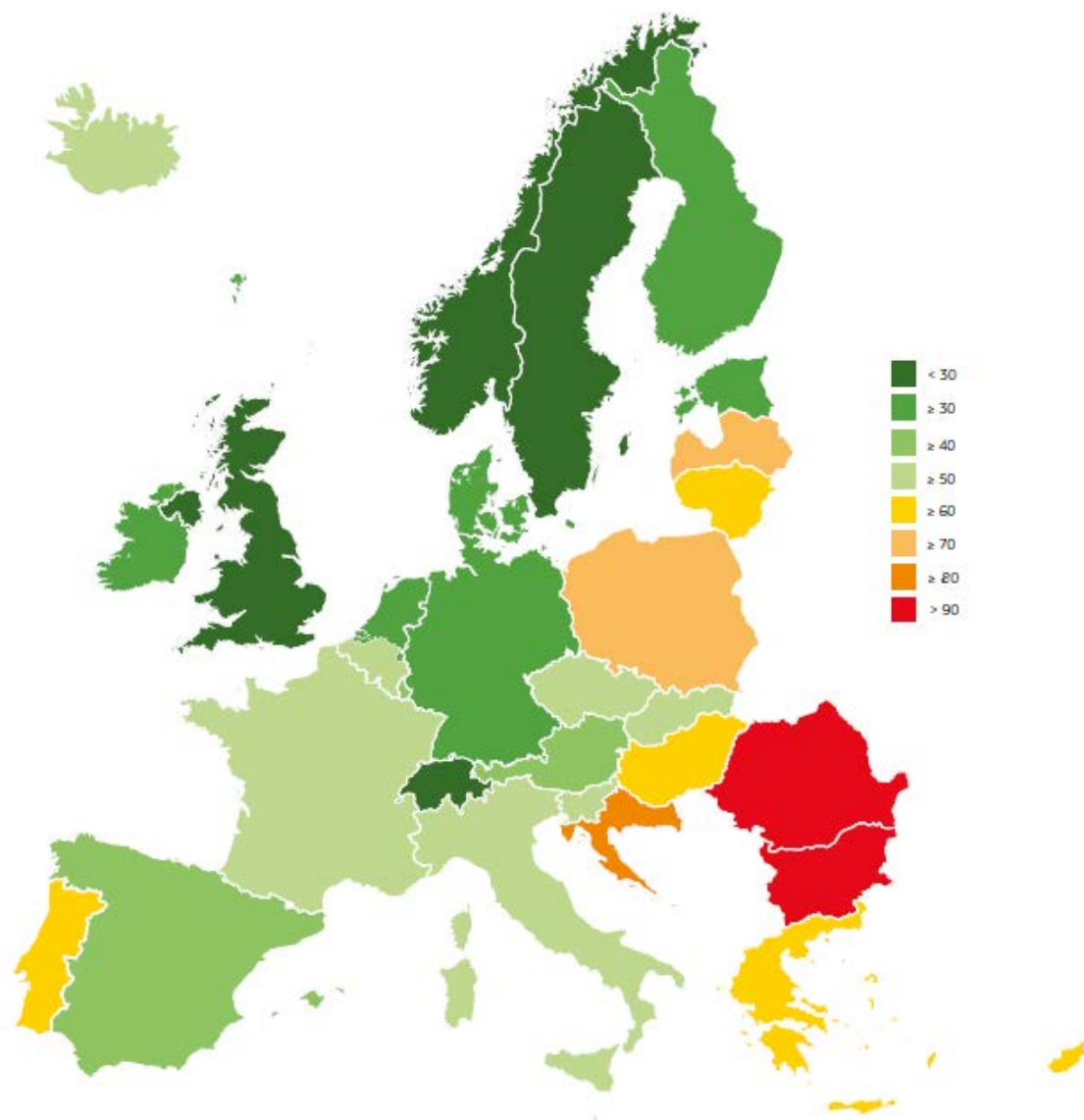
Η παράδοση και λειτουργία αυτοκινητοδρόμων κατά την τελευταία δεκαετία συνέβαλε καθοριστικά στη μείωση των θανάτων από τροχαία κατά 52%. Στις Περιφέρειες Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας, Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου όπου το πρόβλημα ήταν οξύτερο, η μείωση ανήλθε στο 70%, 54%, 50% και 52% αντίστοιχα.

Οκτώ στους δέκα Έλληνες (82%) δηλώνουν πως η ποιότητα των δημόσιων υπηρεσιών δεν αντιστοιχεί στο επίπεδο των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που καταβάλλουν.

## Εισαγωγή

Παρά τη σημαντική μείωση των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην Ελλάδα κατά 60% σε σχέση με το 2001<sup>1</sup>, ο αριθμός των θυμάτων παραμένει υψηλός. Βάσει των στοιχείων του 2016, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 5<sup>η</sup> χειρότερη θέση ανάμεσα σε 26 ευρωπαϊκές χώρες ως προς τους κατά κεφαλή θανάτους από τροχαία δυστυχήματα, αποκλίνοντας σημαντικά από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο<sup>2</sup>.

Γράφημα 1. Θανατηφόρα δυστυχήματα ανά 1 εκ. πληθυσμού στις χώρες της Ευρώπης, 2017.



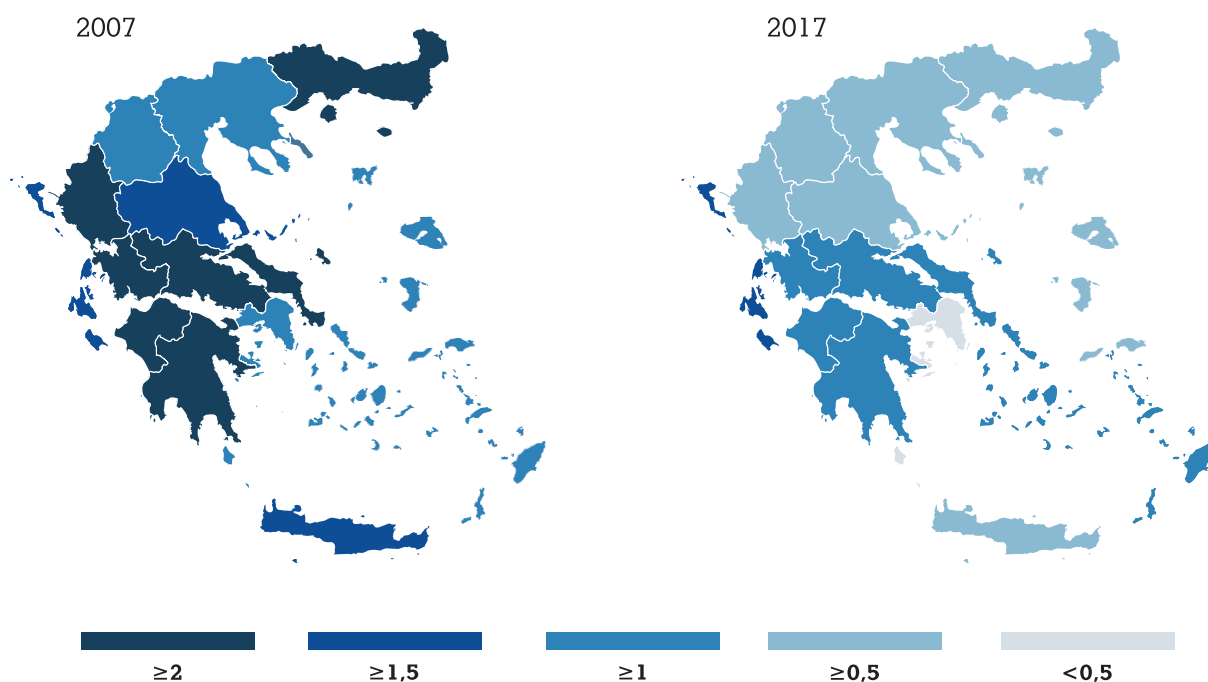
Πηγή: European Commission, 2018, σ. 9

1. Βλ. Γράφημα 1, Παράρτημα.
2. Βλ. Γράφημα 2, Παράρτημα.

Το Γράφημα 2 παρουσιάζει τη γεωγραφική κατανομή των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην Ελλάδα, και την εξέλιξή τους μέσα σε μία δεκαετία (2007-2017). Το 2007, το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπιζόταν στην Ήπειρο, τη Δυτική και Στερεά Ελλάδα, και την Πελοπόννησο. Δέκα χρόνια αργότερα, το 2017, οι θάνατοι από τροχαία στις περιφέρειες αυτές μειώθηκαν κατά 70%, 54%, 50% και 52% αντίστοιχα<sup>3</sup>, σε μεγάλο βαθμό χάρη στην ολοκλήρωση στις περιοχές αυτές μεγάλων έργων αναβάθμισης και κατασκευής νέων και ασφαλών οδικών δικτύων: της Εγνατίας, της Ιονίας και της Ολυμπίας Οδού, καθώς και του Μορέα.

Η σημαντικότερη αυτή συσχέτιση υπογραμμίζει emphaticά τη σημασία της χρηστής διαχείρισης των δημόσιων πόρων. Όπως καταδεικνύεται στη συνέχεια, οι κρατικοί πόροι που απαιτήθηκαν για τη δραστική μείωση των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στον οδικό άξονα Κορίνθου-Πατρών είναι μόνο ένα κλάσμα των χρημάτων που επί χρόνια δαπανούσε η Ελλάδα για να καλύπτει τις ζημιές της ελλειμματικής Ολυμπιακής.

Γράφημα 2. Θάνατοι από τροχαία ανά 10 χιλιάδες κάτοικους και ανά περιφέρεια, 2007 και 2017.



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019. Επεξεργασία: ΚΕΦίΜ

3. Βλ. Πίνακα 1, Παράρτημα.

# Ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου – Πατρών

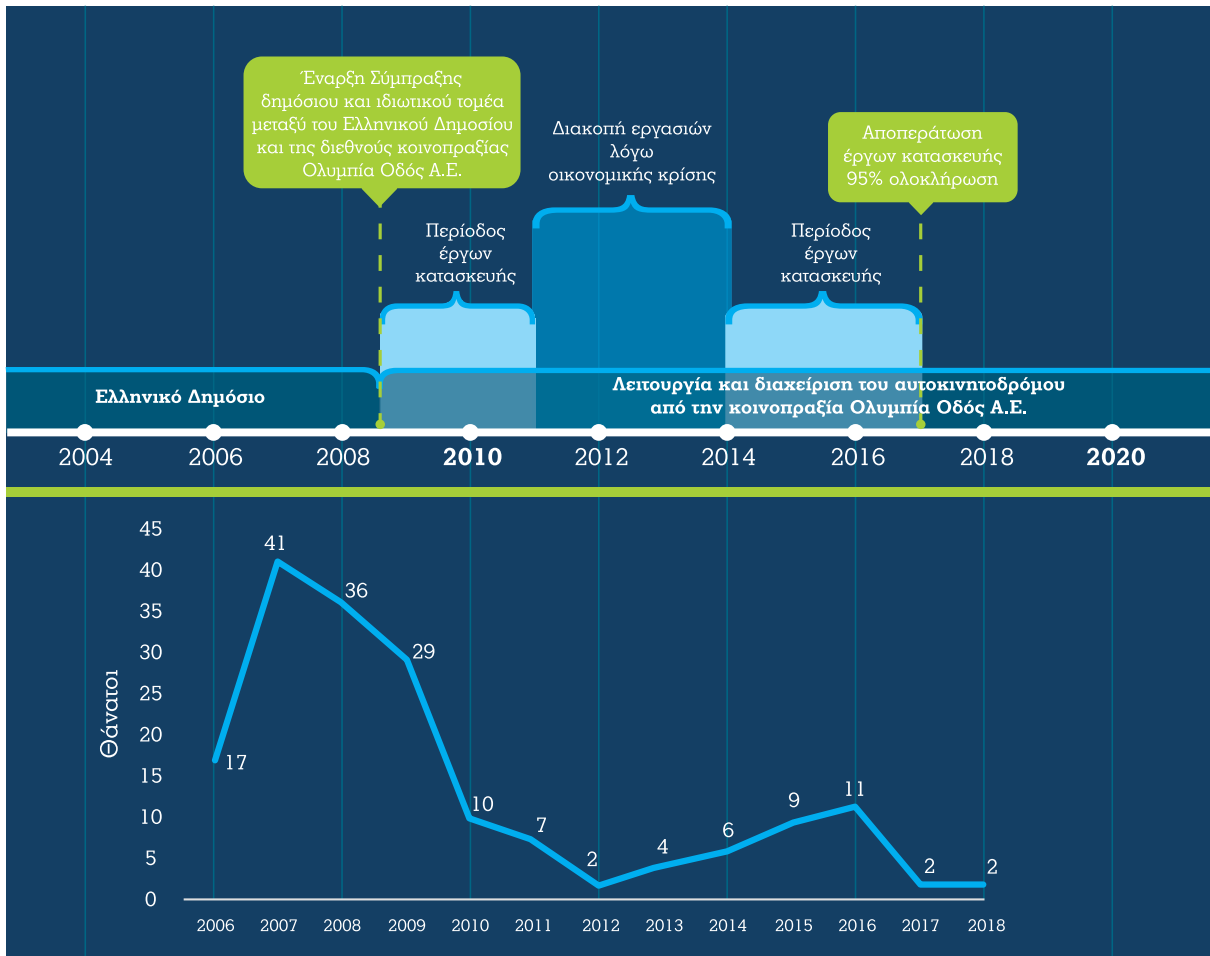
Ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου-Πατρών είναι μέρος του οδικού δικτύου της Ολυμπίας Οδού (Α8), που ξεκινά από την Ελευσίνα και καταλήγει στο Ρίο.

Μολονότι η κατασκευή αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα Ελευσίνα-Κόρινθος ολοκληρώθηκε ήδη από την δεκαετία του 1990<sup>4</sup>, το τμήμα Κόρινθος-Πάτρα παρέμενε ασυντήρητο και υποβαθμισμένο ως το 2008. Το 2007, το κράτος προχώρησε σε σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα με τη διεθνή κοινοπραξία Ολυμπία Οδός ΑΕ<sup>5</sup>, στην οποία ανατέθηκε η κατασκευή και συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου για 30 έτη, με τη συμφωνία πως το έργο θα ολοκληρωνόταν σε έξι χρόνια. Η παραχώρηση ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2008.

Οι εργασίες κατασκευής διακόπηκαν λόγω οικονομικών δυσκολιών το 2011. Λύση δόθηκε στα τέλη του 2013 και οι εργασίες ξεκίνησαν ξανά το 2014. Τον Απρίλιο του 2017 παραδόθηκε στην κυκλοφορία το 95% του έργου και εντός του έτους ολοκληρώθηκαν οι υπόλοιπες εργασίες (βλ. Γράφημα 3).

- 
4. Εκτός ενός ορισμένου τμήματος στην Κακιά Σκάλα, βλ. [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%AF%CE%B1\\_%CE%9F%CE%B4%CF%8C%CF%82#cite\\_note-1](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%AF%CE%B1_%CE%9F%CE%B4%CF%8C%CF%82#cite_note-1)
  5. ν. 3621/2007

Γράφημα 3. Πορεία κατασκευής της Ολυμπίας Οδού και θάνατοι από τροχαία, 2006-2018.



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019, Ολυμπία Οδός ΑΕ, 2019. Επεξεργασία: ΚΕΦίΜ.

Η συνολική συμμετοχή του ελληνικού κράτους στις δαπάνες κατασκευής του οδικού άξονα Κορίνθου-Πατρών ανήλθε σε σχεδόν 1,5 δις. Ο Πίνακας 1 καταγράφει τον επιμερισμό του κόστους, σύμφωνα με τον απολογισμό που παρουσίασε ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών κ. Γιώργος Δέδες, στο «1ο Συνέδριο Υποδομών-Μεταφορών: Προοπτικές Ανάπτυξης» τον Μάιο του 2017.

Πίνακας 1. Επιμερισμός της κρατικής χρηματοδότησης του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Πατρών

Χρηματοδότηση	Ποσό (σε εκ. €)
Τμήμα μελέτης - κατασκευής με βάση την προσφορά (2008)	785
Αποζημίωση κατασκευαστή λόγω καθυστέρησης της έναρξης παραχώρησης, συμφωνηθείσα το έτος 2008	86
Αποζημιώσεις του κατασκευαστή που αφορούν παράταση της συνολικής περιόδου κατασκευής και των αποκλειστικών τμηματικών προθεσμιών, περιλαμβανομένης και της δαπάνης αποκατάστασης των καθυστερήσεων	361
Δαπάνες αρχαιολογίας	20
Δαπάνες συμπληρωματικών εργασιών και μετακινήσεων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας (Τεχνικά ευθύνης ΕΡΓΟΣΕ κλπ.)	17
Δαπάνες για εφαρμογή των ΟΜΟΕ ΣΑΟ <sup>1</sup> στα πλευρικά σπηθαία του αυτοκινητοδρόμου	25
Καταβληθείσες δαπάνες αρχαιολογικών ερευνών και τεκμηρίωσης μέσω Υπουργείου Πολιτισμού (μέχρι 31-12-2016)	16,7
Καταβληθείσες δαπάνες απαλλοτριώσεων (μέχρι 31-12-2016)	176
Σύνολο	1486,7

1. Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Συστήματα Αναχαίτησης Οχημάτων.

Πηγή: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2017. Επεξεργασία: ΚΕΦΙΜ

Με την έναρξη των έργων αναβάθμισης του αυτοκινητοδρόμου από την κοινοπραξία Ολυμπία Οδός ΑΕ τον Αύγουστο του 2008, εφαρμόστηκαν οι παρακάτω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις<sup>6</sup>:

- Αντικατάσταση κατεστραμμένων σπηθαίων ασφαλείας και βελτίωση υφιστάμενων συνολικού μήκους 74 χλμ.
- Βελτίωση αντισιδητικής ικανότητας οδοστρωμάτων συνολικής επιφάνειας 66 χλμ.
- Τοπικές επισκευές οδοστρώματος συνολικής επιφάνειας 50.000 τ.μ.
- Εργασίες διαγράμμισης συνολικού μήκους 240 χλμ.
- Βελτίωση ορατότητας και αύξηση του ωφέλιμου πλάτους της οδού με τον καθαρισμό/κλάδεμα θάμνων και δέντρων παραπλεύρως της οδού συνολικού μήκους 176 χλμ.
- Καθαρισμός και αντικατάσταση 1.000 φθαρμένων πινακίδων.

6. Παπανδρέου, Χανδάνος, & Θεοχάρη, 2012, σ. 3.



- Καθαρισμός/αλλαγή 17.700 ανακλαστήρων σπηθαίων ασφαλείας.
- Επιδιόρθωση οδοφωτισμού συνολικού μήκους 38 χλμ.
- Καθαρισμός των ερεισμάτων από φυτά, χώματα και απορρίμματα και διάνοιξη των ρείθρων απορροής υδάτων συνολικού μήκους 242 χλμ.
- Εγκατάσταση «μαπιών γάτας» στις άκρες του δρόμου συνολικού μήκους 25 χλμ.
- Τακτοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης με διαγράμμιση, σπηθαία και πινακίδες σήμανσης.

Όπως καταδεικνύει ο Πίνακας 2, κατά την περίοδο της εφαρμογής αυτών των ρυθμίσεων, οι θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα μειώθηκαν δραστικά.

Πίνακας 2. Δυστυχήματα και θάνατοι στην Κορίνθου – Πατρών, 2006-2018

	Έτος	Θανατηφόρα Δυστυχήματα	Θάνατοι	Όγκος κυκλοφορίας <sup>1</sup>
Ελληνικό Δημόσιο	2006	15	17	9,20
	2007	25	41	9,15
	2008 (έως 5/8)	20	29	5,55
	2008 (από 6/8)	6	7	3,78
	2009	18	29	9,43
	2010	7	10	8,23
	2011	5	7	6,81
Ολυμπία Οδός ΑΕ	2012	2	2	5,77
	2013	3	4	5,39
	2014	5	6	5,33
	2015	8	9	5,35
	2016	10	11	5,51
	2017	2	2	6,32
	2018	2	2	6,62

1. Ο όγκος κυκλοφορίας δίνεται σε 100 εκ. διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα.

Πηγή: Ολυμπία Οδός ΑΕ

Ο Πίνακας 3 υπολογίζει τη συχνότητα των θανάτων από τροχαία ανά 100 εκ. οχηματοχιλιόμετρα, ώστε να ληφθεί υπόψη η μείωση της κίνησης λόγω της οικονομικής κρίσης και των τεχνικών εργασιών. Η σύγκριση

παραμένει εντυπωσιακή: Το 2012, έτος κυκλοφοριακών ρυθμίσεων αλλά όχι υλοποίησης έργων, η συχνότητα των θανάτων μειώθηκε κατά 93% σε σχέση με το 2007. Η ίδια μείωση (93%) παρατηρείται και το 2018, έτος πλήρους λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου.

Πίνακας 3. Συχνότητα δυστυχημάτων και θανάτων από τροχαία στην Κορίνθου – Πατρών, και ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το 2007, 2006-2018.

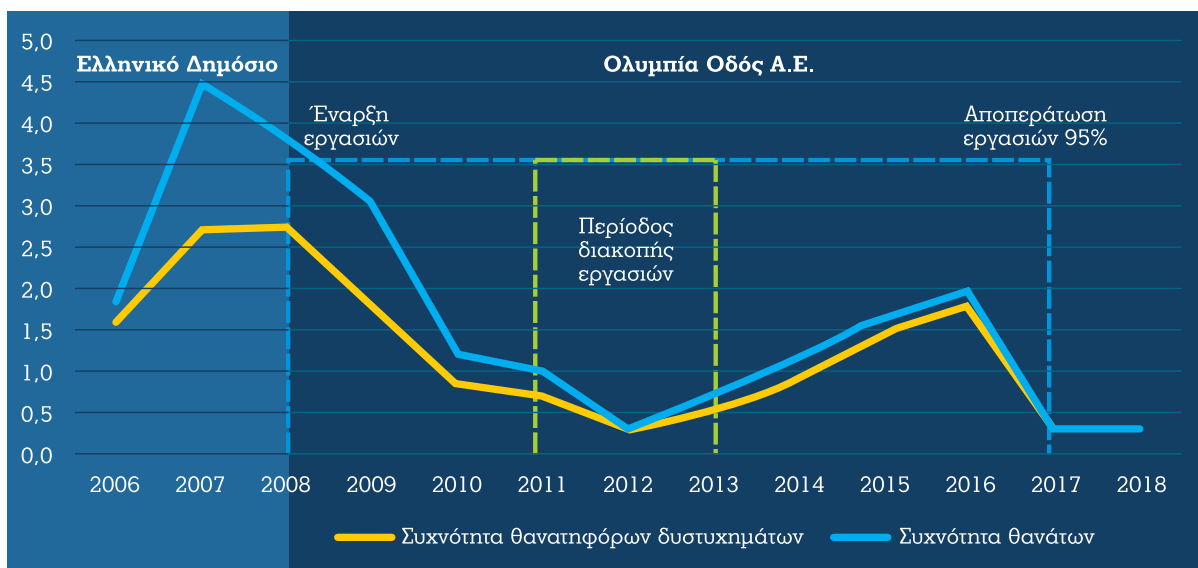
	Έτος	Συχνότητα Θανατηφόρων Δυστυχημάτων <sup>1</sup>	Συχνότητα Θανάτων <sup>1</sup>	Μεταβολή συχνότητας θανάτων σε σχέση με το 2007
Ελληνικό Δημόσιο	2006	1,6	1,8	-
	2007	2,7	4,5	0%
	2008 (έως 5/8)	3,6	5,2	+17%
	2008 (από 6/8)	1,6	1,9	-59%
	2009	1,9	3,1	-31%
	2010	0,9	1,2	-73%
	2011	0,7	1,0	-77%
	2012	0,3	0,3	-92%
Ολυμπία Οδός ΑΕ	2013	0,6	0,7	-83%
	2014	0,9	1,1	-75%
	2015	1,5	1,7	-62%
	2016	1,8	2,0	-55%
	2017	0,3	0,3	-93%
	2018	0,3	0,3	-93%

1. Ανά 100 εκ. οχηματοχιλιόμετρα

Πηγή: Ολυμπία Οδός ΑΕ. Επεξεργασία: ΚΕΦΙΜ

Η εξέλιξη της συχνότητας των θανατηφόρων δυστυχημάτων και των θανάτων από τροχαία στον άξονα Κορίνθου-Πατρών αποτυπώνεται στο Γράφημα 4.

Γράφημα 4. Εξέλιξη της συχνότητας των θανατηφόρων δυστυχημάτων και των θανάτων στην Κορίνθου – Πατρών, 2006-2018.



1. Ανά 100 εκ. οχηματοχιλιόμετρα

Πηγή: Ολυμπία Οδός ΑΕ. Επεξεργασία: ΚΕΦιΜ

Η πορεία υλοποίησης των έργων του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Πατρών μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις διακριτές φάσεις:

- Κατά την πρώτη φάση (2006 – 2007) ο δρόμος ήταν στην ευθύνη του ελληνικού δημοσίου και δεν υλοποιούνταν έργα ούτε εφαρμόζονταν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Η δεύτερη φάση (2009-2010 και 2014-2016) εκκινεί με την σύμπραξη του ελληνικού δημοσίου με την κοινοπραξία. Κατά τη φάση αυτή υλοποιούνταν κατασκευαστικά έργα και εφαρμόζονταν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Κατά την τρίτη φάση (2011-2013) διακόπηκαν οι εργασίες κατασκευής, διατηρήθηκαν ωστόσο οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Κατά την τέταρτη φάση (2017-2018) σχεδόν το σύνολο του αναβαθμισμένου οδικού άξονα έχει παραδοθεί και λειτουργεί.

Ο Πίνακας 4 καταγράφει για κάθε φάση λειτουργίας τη συχνότητα των θανατηφόρων τροχαίων και των θανάτων (ανά 100 εκ. οχηματοχιλιόμετρα) καθώς και την ποσοστιαία μεταβολή τους σε σχέση με περίοδο 2006-2007. Το αποτέλεσμα είναι και πάλι εντυπωσιακό: Μόνο με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (2011-2013), η συχνότητα των θανάτων μειώθηκε κατά 77%, ενώ με την αποπεράτωση των εργασιών και την πλήρη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου (2017-2018) η μείωση έφτασε το 90%.

Πίνακας 4. Συχνότητα θανατηφόρων δυστυχημάτων και θανάτων ανά φάση λειτουργίας της Κορίνθου – Πατρών

Φάση	Περίοδος	Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις	Κατασκευαστικές Εργασίες	Συχνότητα θανατηφόρων δυστυχημάτων <sup>1</sup>	Συχνότητα θανάτων <sup>1</sup>	Μεταβολή συχνότητας θανάτων σε σχέση με την περίοδο 2006-7
Πρώτη φάση	2006 - 2007	Όχι	Όχι	2,2	3,2	-
Δεύτερη φάση	2009-2010 και 2014-2016	Ναι	Ναι	1,4	1,9	-39%
Τρίτη φάση	2011-2013	Ναι	Όχι (διακοπή)	0,6	0,7	-77%
Τέταρτη φάση	2017-2018	-	Ολοκληρωμένες	0,3	0,3	-90%

1. Ανά 100 εκ. οχηματοχιλιόμετρα

Πηγή: Ολυμπία Οδός ΑΕ. Επεξεργασία: ΚΕΦίΜ

## Το κόστος των πολιτικών επιλογών

Δεδομένου του ότι η συνολική κρατική δαπάνη για την πλήρη αναβάθμιση του αυτοκινητοδρόμου ανήλθε σε περίπου 1,5 δις ευρώ για 30 χρόνια, όσο δηλαδή διαρκεί η παραχώρηση στην Ολυμπία Οδό ΑΕ, η μείωση της συχνότητας των θανάτων από τροχαία κατά 90% στην Κορίνθου-Πατρών ισοδυναμεί με ετήσιο κόστος περίπου 50 εκ. ευρώ. Ακόμη όμως και με πολύ μικρότερο κόστος, με την εφαρμογή μόνο προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, η συχνότητα των θανάτων μειώθηκε κατά περισσότερο από 75%.

Τα στοιχεία αυτά υπογραμμίζουν emphaticά τη σημασία της χρηστής και σωστά ιεραρχημένης διάθεσης των δημόσιων πόρων.

Είναι χαρακτηριστικό πως ενώ τα έργα για την αναβάθμιση του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Πατρών δεν υλοποιούνταν με τίμημα δεκάδες ανθρώπινες ζωές κάθε χρόνο, το κράτος επί χρόνια δαπανούσε τεράστια ποσά σε άλλα πεδία, όπως για την κάλυψη των ελλειμμάτων της Ολυμπιακής.

Το 2008, σε έκθεση του τότε Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών για το σχέδιο αποκρατικοποίησης της Ολυμπιακής αναφέρεται πως οι συσσωρευμένες ζημίες της ξεπερνούσαν τα 2,6 δις ευρώ, με καταγεγραμμένες ζημίες 124 εκ. ευρώ το 2005, 142 εκ. ευρώ το 2006 και 133 εκ. ευρώ το 2007. Συνεπώς, η χρηματοδότηση των έργων αναβάθμισης του οδικού άξονα Κορίνθου-Πατρών θα απαιτούσε περίπου το 40% των ετήσιων κρατικών δαπανών για την Ολυμπιακή. Σε επίπεδο οφέλους, η αποφυγή των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα δεν συγκρίνεται με τη λειτουργία μιας κρατικής επιχείρησης, οι υπηρεσίες της οποίας μπορούσαν να προσφερθούν – και τα τελευταία χρόνια προσφέρονται με επιτυχία - από τον ιδιωτικό τομέα.

Η ανορθολογική αυτή ιεράρχηση των αναγκών διάθεσης δημόσιων πόρων αντανακλάται στα αποτελέσματα πρόσφατης μελέτης του ΟΟΣΑ σύμφωνα με την οποία οκτώ στους δέκα Έλληνες (82%) δηλώνουν πως η ποιότητα των δημόσιων υπηρεσιών δεν αντιστοιχεί στο επίπεδο των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που καταβάλλουν. Αυτό το ποσοστό είναι το υψηλότερο ανάμεσα στις 21 χώρες της έρευνας και πάνω από 20 ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερο από τον μέσο όρο (βλ. Γράφημα 5).

Οι πολιτικές επιλογές κοστίζουν – και μερικές φορές το κόστος τους

μετριέται σε ανθρώπινες ζωές. Όσο πιο γρήγορα οι πολίτες το συνειδητοποιήσουμε, τόσο το καλύτερο.

Γράφημα 5. Ποσοστό απαντήσεων «Διαφωνώ» και «Διαφωνώ Απολύτως» στην πρόταση: «Νιώθω πως λαμβάνω ένα μερίδιο δημόσιων ωφελημάτων που αντιστοιχεί προς τους φόρους και τις κοινωνικές εισφορές που καταβάλλω»<sup>7</sup>



Πηγή: (OECD, 2019, σ. 23). Επεξεργασία: ΚΕΦΙΜ

7. Η σχετική ερώτηση είχε ως εξής: Please indicate the degree to which you agree or disagree with the following statement: "I feel that I receive a fair share of public benefits, given the taxes and social contributions I pay."

## Αναφορές

European Commission. (2018). *Road safety in the European Union: trends, statistics and main challenges*. European Commission.

European Commission. (2019, 03 13). *Mobility and Transport*. Ανάκτηση από Road Safety Atlas: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/map-viewer/](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/)

OECD. (2019). *Risks that Matter*. OECD. Ανάκτηση 03 20, 2019, από <http://www.oecd.org/els/soc/Risks-That-Matter-2018-Main-Findings.pdf>

ΕΛΣΤΑΤ. (2019, 03 14). *ΕΛΣΤΑΤ*. Ανάκτηση από Οδικά Τροχαία Ατυχήματα - Ετήσια / 2017: <https://www.statistics.gr/statistics/-/publication/SDT04/->

Ολυμπία Οδός ΑΕ. (2019, 03 15). *Ολυμπία Οδός*. Ανάκτηση από <https://www.olympiaodos.gr/>

Παπανδρέου, Κ., Χανδάνος, Γ., & Θεοχάρη, Θ. (2012). «*Μακροσκοπική Ανάλυση Ατυχημάτων στην Ολυμπία Οδό*» «*Macroscopic Analysis of Road Accidents at Olympia Odos*». Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

Παπανδρέου, Κ., Ρουγ, Τ., & Καραδήμας, Χ. (2012). «*Ειδικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την Κατασκευή του Αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Πατρών*» «*Special Traffic Arrangements for the Construction of Korinthos-Patras Motorway*». Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. (2008). *Μόνιμη και βιώσιμη λύση για την Ολυμπιακή*. Αθήνα: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (2017, 05 24). *Ομιλία του Γενικού Γραμματέα Υποδομών κ. Γιώργου Δέδε στο «1ο Συνέδριο Υποδομών-Μεταφορών: Προοπτικές Ανάπτυξης*». Ανάκτηση από Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών: <http://www.yme.gr/index.php?tid=21&aid=5532>

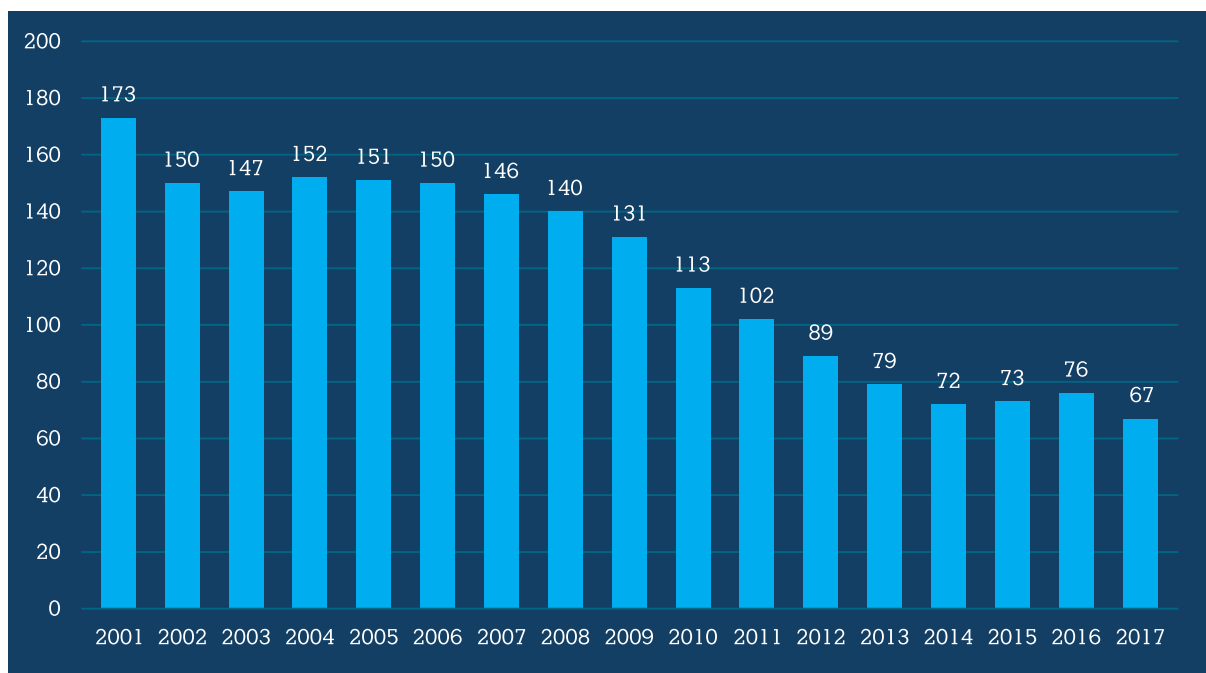
## Ευχαριστίες

Το ΚΕΦΙΜ ευχαριστεί θερμά την εταιρεία Ολυμπία Οδό ΑΕ για την παροχή των στοιχείων των θανατηφόρων δυστυχημάτων, των θανάτων και του όγκου κυκλοφορίας στον οδικό άξονα Κορίνθου Πατρών, τον συντάκτη της Καθημερινής κ. Γιώργο Λιάλιο για την βοήθειά του στην αναζήτηση στοιχείων για το κόστος του έργου και τον Δημήτρη – Νικόλαο Μπενέκο για την ουσιαστική συμβολή του στην ολοκλήρωση της μελέτης.



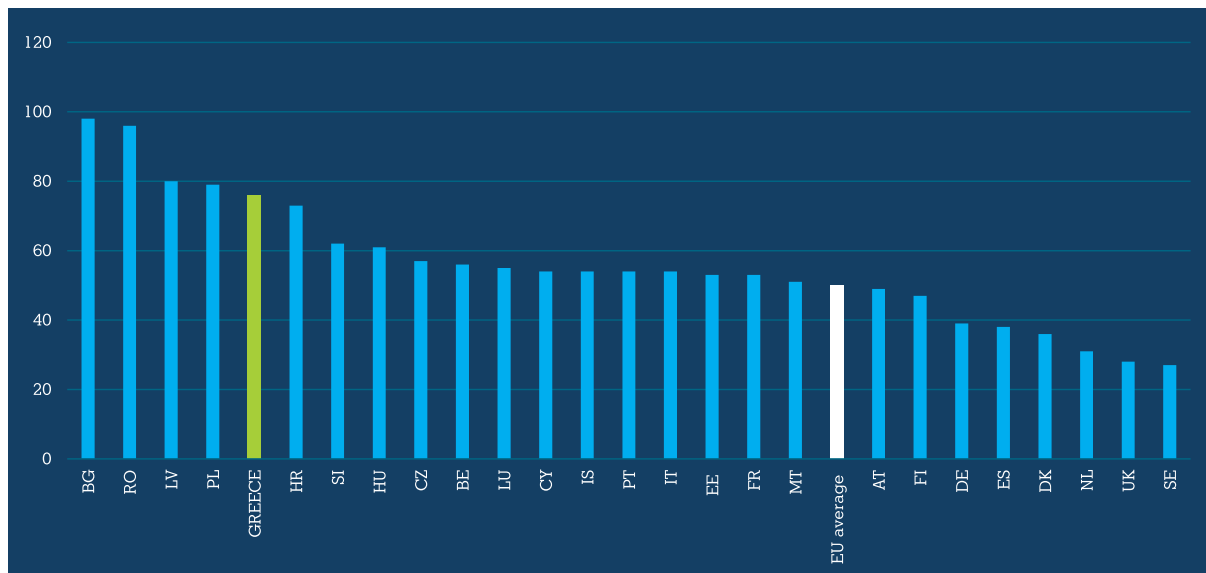
# Παράρτημα

Γράφημα 1. Θάνατοι από τροχαία ανά 1 εκ. κατοίκους στην Ελλάδα, 2001-2017



Πηγή: European Commission, 2019. Επεξεργασία: ΚΕΦΙΜ

Γράφημα 2. Θάνατοι από τροχαία ανά 1 εκ. κατοίκους σε χώρες της Ευρώπης, 2016



Πηγή: European Commission, 2019. Επεξεργασία: ΚΕΦΙΜ

Πίνακας 1. Θάνατοι ανά 10 χιλιάδες κατοίκους και ποσοπαία μεταβολή κατά περιφέρεια, 2007 και 2017

Περιφέρεια	Θάνατοι ανά 10,000 2007	Θάνατοι ανά 10,000 2017	Ποσοπαία Μεταβολή 2007-2017
Στερεά Ελλάδα	2,4	1,2	-50%
Δυτική Ελλάδα	2,4	1,1	-54%
Πελοπόννησος	2,3	1,1	-52%
Ήπειρος	2,3	0,7	-70%
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	2,2	0,7	-68%
Νότιο Αιγαίο	1,7	1,2	-29%
Κρήτη	1,7	0,8	-53%
Ιόνιοι Νήσοι	1,6	1,5	-6%
Θεσσαλία	1,5	0,7	-53%
Κεντρική Μακεδονία	1,3	0,6	-54%
Βόρειο Αιγαίο	1,3	0,6	-54%
Δυτική Μακεδονία	1,2	0,5	-58%
Αττική	1	0,4	-60%
Σύνολο Επικράτειας	23	11	-52%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019. Επεξεργασία: ΚΕΦίΜ

Πίνακας 2. Συνολική κρατική δαπάνη του έργου, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 α: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ			
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΤΡΑΣ			
A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ / ΚΑΤΑΒΛΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ €	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	Τμήμα Μελέτης - Κατασκευής με βάση την Προσφορά (2008) - ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΘΗΚΕ	1314	1) Συγχρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε. 2) Το ποσόν του Δημοσίου παρέμεινε αναλλοίωτο και μετά την αφαίρεση, το έτος 2013, των μη εκτελεσθεισών εργασιών του τμήματος Πάτρα - Πύργος - Τακρίνα συνολικού ύψους (κατά την Προσφορά) 785 εκατομμυρίων €
2	Αποζημίωση Κατασκευαστή λόγω Καθυστερήσης της Εναρξης Παραχώρησης συμφωνηθείσα το έτος 2008	86	Χρηματοδοτήθηκε μόνο από Εθνικούς πόρους.
3	Αποζημιώσεις του κατασκευαστή που αφορούν παράταση της συνολικής περιόδου κατασκευής και των αποκλειστικών τμηματικών προθεσμιών, περιλαμβανομένης και της δαπάνης αποκατάστασης των καθυστερήσεων	361	Χρηματοδοτήθηκε μόνο από Εθνικούς πόρους
4	Δαπάνες λόγω Αρχαιολογίας (τροποποίηση σχεδιασμού στις περιοχές Κερύνηας, Λουτρού, Αρχαίας Κορίνθου, καταχώσεις και εξοπλισμού και προσωπικού που προσλήφθηκε μέσω του Κατασκευαστή για επιτάχυνση των ερευνών)	20	Συγχρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε.
5	Δαπάνες Συμπληρωματικών εργασιών και μετακινήσεων ΟΚΩ (Τεχνικά ευθύνης ΕΡΓΟΣΕ κλπ)	17	Χρηματοδοτήθηκε μόνο από Εθνικούς πόρους
6	Δαπάνες για εφαρμογή των ΟΜΟΕ ΣΑΟ στα πλευρικά στηθαία του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Πάτρα	25	Συγχρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε.
7	Συμβατικές εργασίες ενίσχυσης Τεχνικών στα Υφιστάμενα Τμήματα Ελευσίνας - Κορίνθου και Ευρείας Παράκαμψης Πάτρας (μη περιλαμβανομένων στο Τμήμα Μελετών - Κατασκευών)	11	
8	<b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ</b>	<b>1.834,00</b>	
9	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΡΧΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ (*)</b>	<b>34</b>	(*) Δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες ενίσχυσης τεχνικών που προβλέπονταν συμβατικά στο άρθρο 6.5.2 της Ξ.Π.  (*) Στο ποσοστό μεταβολής του αρχικού κόστους κατασκευής δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες για την εφαρμογή των ΟΜΟΕ ΣΑΟ, οι πάσης φύσεως για αρχαιολογικές έρευνες και τροποποιήσεις βασικού σχεδιασμού λόγω αρχαιολογίας, για συμπληρωματικές εργασίες ευθύνης ΕΡΓΟΣΕ και για μετακινήσεις ΟΚΩ, οι οποίες αφορούν νέο τεχνικό αντικείμενο που δεν περιλαμβάνονταν στο αρχικό Τμήμα Μελετών - Κατασκευών. Περιλαμβάνονται όλες οι αποζημιώσεις του Κατασκευαστή.  (*) Στα ποσά των αποζημιώσεων δεν περιλαμβάνονται αυτά που αφορούν τις εν εξελίξει δικαστικές δίκες.
10	ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ (μέχρι 31-12-2016)	223	Συγχρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση και περιλαμβάνουν και το τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Πύργος μήκους 76 χλμ για το οποίο έχουν καταβληθεί για απαλλοτριώσεις 47 εκατομμύρια € (μέχρι την 31-12-2016) .
11	ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΚΑΙ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ (μέχρι 31-12-2016)	16,7	Συγχρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι την 31-12-2015.
	<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.073,70</b>	

Πηγή: (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2017)



Στέγη Μάρκου Δραγούμη

Μαιζώνος 38, Αθήνα

T: +30 210 523 8373

[www.kefim.org](http://www.kefim.org)

[info@kefim.org](mailto:info@kefim.org)

[f facebook.com/kefim.org.gr/](https://www.facebook.com/kefim.org.gr/)

[t twitter.com/kefimgr](https://twitter.com/kefimgr)

[y youtube.com/c/ΚεΦιΜΜάρκοςΔραγούμης](https://www.youtube.com/c/ΚεΦιΜΜάρκοςΔραγούμης)