

Στο 80% θα είναι οι εργασίες στο Πάτρα - Πύργος στα τέλη του 2024. Τα στοιχεία οδικής ασφάλειας

2024/01/26 15:30 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Για την οδική ασφάλεια στην εθνική οδό Πατρών - Πύργου απάντησε στη Βουλή ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, σε επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, Ανδρέα Παναγιωτόπουλου, με θέμα την οδική ασφάλεια στην Εθνική Οδό Πατρών - Πύργου.

Κατά την πρωτολογία του, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας ανέφερε:

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με Απόφαση Υπουργού, όρισε αρμοδιότητες Αναθέτουσας, Προϊσταμένης Αρχής και Διευθύνουσας Υπηρεσίας, την Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Κατασκευής και Συντήρησης Συγκοινωνιακών Υποδομών, για σύνταξη μελετών, ωρίμανση, δημοπράτηση και υλοποίηση του έργου «Επείγουσες παρεμβάσεις αναβάθμισης οδικής ασφάλειας στη Εθνική Οδό Πατρών - Πύργου».

Η σύμβαση για την εκτέλεση του έργου υπογράφηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2021, πριν από 2 μόλις χρόνια.

Η συγκεκριμένη διαχείριση του Υπουργείου προέκυψε από το γεγονός καταγραφής πολλαπλών τροχαίων ατυχημάτων στο οδικό τμήμα Πατρών - Πύργου.

Συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που ελήφθησαν από την τροχαία Πατρών, Αμαλιάδας και Πύργου για την πενταετία 2016 - 2020, των αιτιών των ατυχημάτων και των 53 θανατηφόρων, προχώρησε στην σύνταξη μελετών και εκτέλεση έργων βελτίωσης και αναβάθμισης της Οδικής Ασφάλειας στην Εθνική Οδό, κυρίως έως ότου ολοκληρωθεί η κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου «Πάτρα - Πύργος».

Στόχος ήταν η μείωση των ατυχημάτων και δυστυχημάτων, χωρίς τροποποίηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του δρόμου, καθόσον, μετά την ολοκλήρωση του νέου αυτοκινητοδρόμου Πατρών - Πύργου, που ήδη υλοποιείται, η οδός δεν θα λειτουργεί ως αυτοκινητόδρομος, αλλά θα μετατραπεί σε οδό με τοπικές μετακινήσεις, με κυκλικούς κόμβους και χαμηλή ταχύτητα, αναβαθμίζοντας συνολικά την περιοχή.

Το έργο βρίσκεται πλέον στην χρονική διάρκεια της υποχρεωτικής συντήρησης (15

μήνες) των εργασιών που εκτελέστηκαν από την υπόψη εργολαβία.

Την αρμοδιότητα λειτουργίας και συντήρησης του υπόψη οδικού άξονα έχει η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Ως προς τα επιμέρους ερωτήματά σας, έχω να κάνω τις εξής παρατηρήσεις:

Ο υφιστάμενος οδικός άξονας Πάτρα – Πύργος, από το τέλος της παράκαμψης Πατρών μέχρι την αρχή της παράκαμψης Πύργου, έχει μήκος περίπου 70 χλμ.

Η κυκλοφορία του είναι σημαντική, αφού αποτελεί το πρώτο τμήμα του Δυτικού Οδικού Άξονα της Πελοποννήσου.

Συνδέει την Πάτρα με το αεροδρόμιο του Αράξου, το λιμάνι της Κυλλήνης, την Αμαλιάδα, τον Πύργο, την Αρχαία Ολυμπία.

Παρότι ο υπόψη οδικός άξονας είναι υπεραστική οδός με όριο ταχύτητας τα 90 χλμ./ώρα, στην πραγματικότητα αναπτύσσονταν πολύ υψηλές ταχύτητες, λόγω της ευθυτενούς χάραξης και του πεδινού εδάφους, ενώ παράλληλα ο έλεγχος των προσβάσεων ήταν πλημμελής, με συνέπεια ο δρόμος να παρουσιάζει έναν από τους υψηλότερους δείκτες ατυχημάτων στην χώρα.

Στο χρονικό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση του νέου αυτοκινητόδρομου Πατρών – Πύργου, προτάθηκαν μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας χαμηλού κόστους και άμεσης εφαρμογής, χωρίς – δηλαδή – να απαιτούνται περιβαλλοντικές ή άλλες αδειοδοτήσεις και πρόσθετες απαλλοτριώσεις.

Αποτέλεσμα των επεμβάσεων είναι τα θανατηφόρα ατυχήματα, που την τελευταία πενταετία ανέρχονταν – κατά μέσο όρο – σε πάνω από 10 κατ' έτος, να περιορισθούν σημαντικά ήδη από την έναρξη κατασκευής των εργασιών αναβάθμισης, υπερβαίνοντας κατά πολύ τον στόχο του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, που είναι η μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων έως 50% μέχρι το 2030.

Έτσι, για το έτος 2022, έτος υλοποίησης εργασιών με ταυτόχρονη χρήση της οδού, καταγράφηκαν δύο θανατηφόρα.

Το έτος 2023, καταγράφηκε ένα θανατηφόρο.

Και το έτος 2024, καταγράφηκε αυτό που συνέβη πρόσφατα.

Είναι σαφές ότι ο στόχος του Υπουργείου να περιορίσει τα εκτεταμένα τροχαία ατυχήματα, και δει τα θανατηφόρα, επιτεύχθηκε σε σημαντικό βαθμό.

Είναι βέβαια εξαιρετικά δύσκολο να μην συμβαίνουν τροχαία ατυχήματα και δεν

δύναται να αποτραπούν όταν παραβιάζεται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) από τους χρήστες του Οδικού Άξονα.

Κατά τη δευτερολογία του, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, ανέφερε:

Ως προς τα επιμέρους ερωτήματα, οι τεχνικές επεμβάσεις που υλοποιήθηκαν με την παρούσα σύμβαση είναι οι ακόλουθες:

Διαχωρισμός των κατευθύνσεων κυκλοφορίας με εύκαμπτα πλαστικά κολωνάκια σήμανσης, η οποία βοηθά στην αποτροπή της κίνησης στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και στη διατήρηση της εγρήγορσης των οδηγών κατά τις νυκτερινές ώρες.

Διευθέτηση των ανεξέλεγκτων προσβάσεων, με απαγόρευση αριστερών στροφών, διαμόρφωση εισόδων - εξόδων όπου είναι εφικτό, ή και κλείσιμο αυτών.

Εφαρμογή διατομής τύπου «β2+1» στα υπεραστικά τμήματα, με ενδιάμεση εναλλασσόμενη λωρίδα μήκους 800 - 2.000μ στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας κατά τη διεθνή πρακτική αλλά και κανονισμών για ασφαλείς προσπεράσεις, χωρίς τον κίνδυνο εμφάνισης οχήματος στην ίδια λωρίδα από την αντίθετη κατεύθυνση, με κατάλληλη αναδιαμόρφωση των κόμβων.

Σύμφωνα με τις ελληνικές και τις διεθνείς οδηγίες σχεδιασμού (π.χ. Γερμανικές, Σουηδικές κλπ), δεν προβλέπεται λωρίδα έκτακτης ανάγκης σε οδούς μίας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με πρόσθετη ενδιάμεση λωρίδα προσπέρασης, διότι σκοπός είναι ο πλήρης καθορισμός των ζωνών προσπέρασης σε κάθε κατεύθυνση, χωρίς δυνατότητα κίνησης των οχημάτων στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, και συνακόλουθα την αποφυγή των μετωπικών συγκρούσεων.

Επιπλέον, έχουν προβλεφθεί κατά μήκος της οδού θέσεις προσωρινής στάθμευσης έκτακτης ανάγκης.

Κατασκευή αντι-ολισθηρής στρώσης κυκλοφορίας σε όλο το μήκος της οδού και αποκατάσταση του ασφαλτοτάπητα στα τμήματα της οδού που έχουν υποστεί φθορές.

Διαγράμμιση του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της οδού.

Φωτεινή σηματοδότηση σε 18 κόμβους, κατασκευή οδοφωτισμού σε 7 κόμβους καθώς και 5 νέες σηματοδοτούμενες διαβάσεις πεζών.

Ειδική διαμόρφωση στις εισόδους των οικισμών - οικιστικών πυκνώσεων, με πρόσθετα μέτρα προειδοποίησης και περιορισμού της ταχύτητας.

Βελτίωση/συμπλήρωση της κατακόρυφης σήμανσης.

Τοποθέτηση νέων στηθαίων ασφαλείας, σε μήκος περίπου 45χλμ.

Κλαδοκοπές και φυτοκοπές της παράπλευρης βλάστησης και καθαρισμός των τάφρων κατά μήκος της οδού.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά στις προδιαγραφές των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών των αστικών και υπεραστικών γραμμών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, αυτές καθορίζονται, από το 2001, με αποφάσεις των οικείων τότε Νομαρχών (νυν Περιφερειάρχων).

Συμπερασματικά, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου επετεύχθη κυρίως με τον διαχωρισμό των κατευθύνσεων κυκλοφορίας, με την εφαρμογή πρόσθετης λωρίδας αποκλειστικής ασφαλούς προσπέρασης, με την βελτίωση των ισόπεδων κόμβων, με την αποτροπή των ανεξέλεγκτων εγκάρσιων διελεύσεων και με την οριοθέτηση της ανώτατης ταχύτητας κατά τμήματα της οδού, ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες.

Ταυτόχρονα, προχωρά, με ταχείς ρυθμούς, η κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου Πάτρα - Πύργος, μήκους περίπου 75 χιλιομέτρων.

Εκτιμούμε ότι οι εκτελεσμένες εργασίες θα υπερβούν το 50% τον Ιούνιο του 2024.

Και θα προσεγγίσουν το 80% στο τέλος του έτους.

Με την ολοκλήρωση του έργου να επιτυγχάνεται, όπως έχουμε δεσμευτεί, μέσα στο 2025, πιθανότατα κοντά στο πρώτο μισό του έτους.

Συνεπώς η Κυβέρνηση, μαζί με τον ιδιωτικό τομέα, υλοποιεί, με συνέπεια, ένα ακόμη εμβληματικό έργο, με σημαντικό αναπτυξιακό και κοινωνικό πρόσημο, αναγκαίο για την οδική ασφάλεια των διαδρομών στη Δυτική Πελοπόννησο.

Η χώρα αναπτύσσεται, αναβαθμίζεται, ισχυροποιείται.