



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ**

Ταχ.Δ/ση: ΝΕΟ Πατρών-Αθηνών 32
264 41 ΠΑΤΡΑ
Τηλέφωνο :2613-613 531, 507
Email : grafeio.pde@pde.gov.gr

ΠΡΟΣ: Υπουργείο Εσωτερικών
Γεν. Δ/ση Οικονομικών Υπηρεσιών
& Διοικητικής Υποστήριξης/
Δ/ση Διοικητικής Υποστήριξης/
Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών

Θέμα: Απάντηση Κοινοβουλευτικής Ερώτησης με θέμα **«Ανάγκη ανακατασκευής συγκεκριμένου σημείου επί του οδικού δικτύου της Εθνικής Οδού Αργινίου - Καρπενησίου, εξαιτίας επικίνδυνων κατολισθήσεων».**

Σχετ.: Το αρ. πρωτ. 57322/30-10-2025 έγγραφο του Υπουργείου Εσωτερικών/ Γεν. Δ/ση Οικονομικών Υπηρεσιών & Διοικητικής Υποστήριξης/ Δ/ση Διοικητικής Υποστήριξης/ Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών.

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού εγγράφου σας, σχετικά με την αρ. 500/21-10-2025 Κοινοβουλευτική Ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυρ. Βελόπουλου με θέμα **«Ανάγκη ανακατασκευής συγκεκριμένου σημείου επί του οδικού δικτύου της Εθνικής Οδού Αργινίου - Καρπενησίου, εξαιτίας επικίνδυνων κατολισθήσεων»**, σας ενημερώνουμε τα παρακάτω:

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας εντός των δημοσιονομικών περιθωρίων εκτελεί έργα συντήρησης των ανωτέρω οδών και ειδικότερα για τον οδικό άξονα Αργίνιο – Θέρμο και Αργίνιο – Καρπενήσι έχουν εκτελεστεί οι παρακάτω εργολαβίες συντήρησης:

- ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ Ε.Ο. 38 "ΑΓΡΙΝΙΟ - ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ" & "ΑΓΡΙΝΙΟ - ΘΕΡΜΟ" με σύμβαση 953.532,61 €
- ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ Ε.Ο.Δ. ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΘΕΡΜΟΥ ΚΑΙ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2019-2020 με σύμβαση 1.864.047,27 €
- Αντιμετώπιση βλαβών τοιχίων και κατολισθήσεων στην Ε.Ο. 38 “Αργίνιο-Καρπενήσι” με σύμβαση 1.794.678,82 €.
- Αντιμετώπιση κατολίσθησης στην Ε.Ο. 38 “Αργίνιο-Καρπενήσι” στη θέση Φραγκόσκαλα με σύμβαση 539.777,05 €.

Σε ότι αφορά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού για το τμήμα Αγρίνιο-Καρπενήσι έχει μελετηθεί και κατασκευάζεται νέα χάραξη από το Υπουργείο Υποδομών από Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων.

Ειδικότερα σε ότι αφορά τις κατολισθήσεις στο 56ο Χιλιόμετρο της Εθνικής Οδού σας πληροφορούμε ότι :

Με την εργολαβία **«Αντιμετώπιση βλαβών τοιχίων και κατολισθήσεων στην Ε.Ο. 38 “Αγρίνιο–Καρπενήσι”»** υλοποιήθηκαν παρεμβάσεις σε διάφορα σημεία της Εθνικής Οδού, που περιλάμβαναν κατασκευές τοιχίων αντιστήριξης, αποκαταστάσεις του οδοστρώματος και λοιπές εργασίες συντήρησης. Η εργολαβία είχε γενικό χαρακτήρα και δεν εξειδικευόταν αποκλειστικά στο σημείο του 56ου χιλιομέτρου, το οποίο αναφέρεται στην ερώτηση.

Το συγκεκριμένο σημείο είχε ελεγχθεί από γεωλόγους της αρμόδιας Υπηρεσίας, προκειμένου να εκτιμηθεί η φύση και η έκταση της κατολίσθησης και να προταθούν κατάλληλα μέτρα αντιμετώπισης. Από τον γεωτεχνικό αυτό έλεγχο προέκυψε ότι, λόγω του μεγάλου ύψους του πρανούς και της ιδιαίτερης γεωλογικής σύστασης του εδάφους, απαιτούνταν έργα σημαντικής κλίμακας και εξειδικευμένα μέτρα (όπως αγκυρώσεις, βαθιές αποστραγγίσεις, βραχοπαγίδες κ.ά.), τα οποία ήταν **εκτός του αντικειμένου και των δυνατοτήτων της συγκεκριμένης εργολαβίας.**

Για τον λόγο αυτό επιλέχθηκε μια ενδιάμεση, τεχνικά ορθή και οικονομικά εφικτή λύση, με την τοποθέτηση μεταλλικού πλέγματος μικρής οπής, η οποία προσφέρει ένα ικανοποιητικό επίπεδο προσωρινής προστασίας, έως ότου καταστεί εφικτή η υλοποίηση μόνιμων έργων γεωτεχνικής σταθεροποίησης. Το πλέγμα αυτό είχε σκοπό τη συγκράτηση των κορημάτων, δηλαδή των μικρών πετρωδών θραυσμάτων και γεωδών υλικών που αποσπώνται σταδιακά λόγω της μηχανικής αποσάθρωσης των βραχωδών επιφανειών. Με τον τρόπο αυτό περιοριζόταν η πτώση υλικών στο οδόστρωμα και μειωνόταν ο κίνδυνος για τα διερχόμενα οχήματα.

Ήταν εξ αρχής γνωστό ότι το πλέγμα δεν θα μπορούσε να συγκρατήσει ογκόλιθους μεγάλου μεγέθους, ωστόσο η ύπαρξή του λειτουργεί ανασχετικά, μειώνοντας την ορμή και την ταχύτητα των βραχοπτώσεων. Είναι, δε, αναμενόμενο —και τεχνικά αποδεκτό— σε ορισμένες περιπτώσεις η πρόσκρουση βράχων να προκαλεί τοπικές φθορές ή ακόμη και διάρρηξη του πλέγματος, γεγονός που αποτελεί μέρος του τρόπου λειτουργίας του συστήματος: η ενέργεια της πτώσης απορροφάται εν μέρει από το πλέγμα, με αποτέλεσμα οι βράχοι να επιβραδύνουν ή να σταματούν προτού φθάσουν στο οδόστρωμα ή σε παρακείμενες ιδιοκτησίες.

Μέχρι σήμερα, η συμπεριφορά του συστήματος έχει επιβεβαιώσει τη λειτουργικότητά του:

- Μικρά κορήματα εγκλωβίστηκαν στο έρεισμα της οδού, αποτρέποντας την είσοδό τους στο οδόστρωμα.
- Μεγαλύτεροι βράχοι, που αποκολλήθηκαν από το ανώτερο τμήμα του πρανούς, κύλισαν και προσέκρουσαν στο πλέγμα, προκαλώντας τοπικές καταστροφές σε αυτό. Ωστόσο, η πρόσκρουση περιόρισε σημαντικά την κινητική τους ενέργεια, με αποτέλεσμα, αν και ορισμένοι βράχοι έφτασαν έως το οδόστρωμα, να μην αποκτήσουν την απαιτούμενη ορμή ώστε να διασχίσουν την οδό ή να προκαλέσουν ζημιές στις απέναντι ιδιοκτησίες.

Κατά συνέπεια, οι τοπικές φθορές του πλέγματος δεν συνιστούν αστοχία, αλλά αναμενόμενο αποτέλεσμα της λειτουργίας του ως ενεργητικού συστήματος ανάσχεσης βραχοπτώσεων, το οποίο απορροφά και διαχέει μέρος της ενέργειας πρόσκρουσης. Η εγκατάστασή του λειτούργησε προστατευτικά και αποτελεσματικά, μειώνοντας τον κίνδυνο τόσο για το οδόστρωμα όσο και για τις παρακείμενες ιδιοκτησίες, έως ότου εκτελεστούν τα απαιτούμενα μόνιμα έργα γεωτεχνικής σταθεροποίησης της περιοχής.

Ο ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ