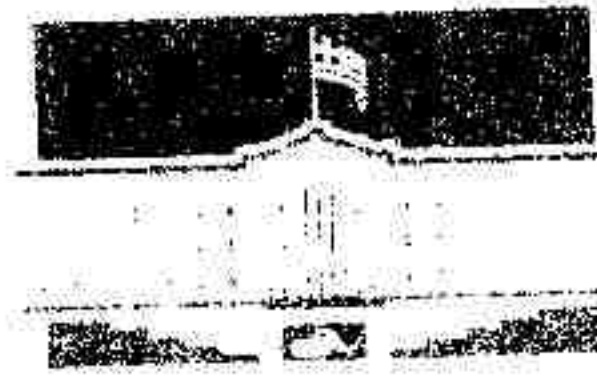




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τον υπουργό

- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

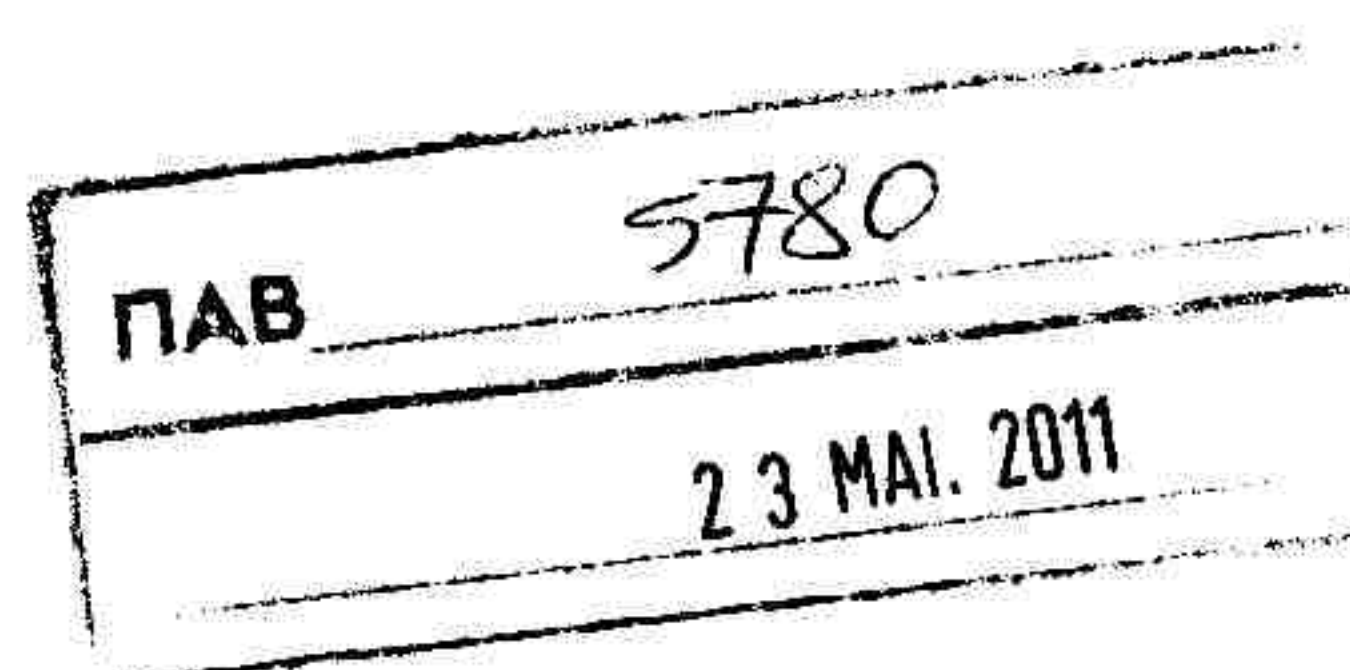
ΘΕΜΑ: «Ένας σύγχρονος δρόμος γεμάτος ελληνικά λάθη»

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΡΕΠΟΡΤΕΡ» που αφορά τις ατέλειες και τα κατασκευαστικά λάθη της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου στην Πάτρα, που δημιουργούν πολλά προβλήματα, ενός σύγχρονου δρόμου που δόθηκε στην κυκλοφορία τον Ιανουάριο έπειτα από πολλά χρόνια αναμονής.

Αρ. Πρωτ

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος



Ελευθερίου Βενιζέλου, ένας σύγχρονος δρόμος γεμάτος με... «ελληνικά» λάθη

Ατέλειες και κατασκευαστικά λάθη: Δημιουργήθηκε ένα φράγμα, που χωρίζει την πόλη στα δύο, καθότι οι κάτοικοι της περιοχής δεν μπορούν να διασχίζουν μεγάλο μήκος του δρόμου για να περάσουν απέναντι ♦ Η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη στις διασταυρώσεις καθυστερεί την κυκλοφορία των οχημάτων ♦ Ο δρόμος μετατράπηκε, ειδικά τα βράδια, σε πίστα αγώνων

Του **Γιάννη Πατρώνη**
Κοινωνιολόγου - Πολεοδόμου

Όταν το Γενάρη λειτούργησε η Ελευθερίου Βενιζέλου, ύστερα από πολλά χρόνια υπομονής και διαμαρτυριών για την καθυστέρηση των έργων, ανακουφιστικά, αλλά πολύ γρήγορα απογοητευτικά από τις ατέλειες και τα κατασκευαστικά λάθη, τα οποία, εν τέλει, δημιουργούν περισσότερα προβλήματα απ' όσα είχαν σκοπό να λύσουν.

Πρώτον, δημιουργήθηκε, αυτομάτως, ένα φράγμα που χωρίζει την πόλη στα δύο, καθότι οι κάτοικοι της περιοχής δεν μπορούν να διασχίζουν μεγάλο μήκος του δρόμου για να περάσουν απέναντι, επειδή οι διαβάσεις είναι αραιές και σπάνιες, και, παρά τους φωτεινούς σηματοδότες και τα σποτ που έχουν τοποθετηθεί, σχεδόν ποτέ οι οδηγοί δεν δίνουν προτεραιότητα, ως αρμόζουν, στους πεζούς, και αν συνυπολογίσουμε την παντελή απουσία πεζογεφυρών, τότε αντιλαμβανόμαστε τη δυσκολία μετακίνησης των κατοίκων.

Δεύτερο λάθος, ο μη έλεγχος της κυκλοφορίας των οχημάτων από την τροχαία ή την αστυνομία. Μετά από λίγες μέρες λειτουργίας και εφόσον ο δρόμος ανακαλύφθηκε από όλο και περισσότερους οδηγούς, ο δρόμος μετατράπηκε, ειδικά τα βράδια, σε πίστα αγώνων (μηχανές και αυτοκίνητα ακούγονται να τρέχουν με ιλιγγιώδεις ταχύτητες, πολλές φορές δε παραμένουν στην περιοχή αδικαιολόγητα και επιδίδονται σε παιχνίδια με το τιμόνι). Σχεδόν κανείς οδηγός δεν τηρεί τα όρια ταχύτητας, με αποτέλεσμα να είναι αυξημένος ο κίνδυνος ατυχήματος την στιγμή που ο δρόμος είναι γεμάτος με ποδηλάτες και πεζοί κυκλοφορούν αμέριμνοι στα παραπλεύρως πεζοδρόμια.

Τρίτον και σοβαρότερο, ο δρόμος κατασκευάστηκε, αν

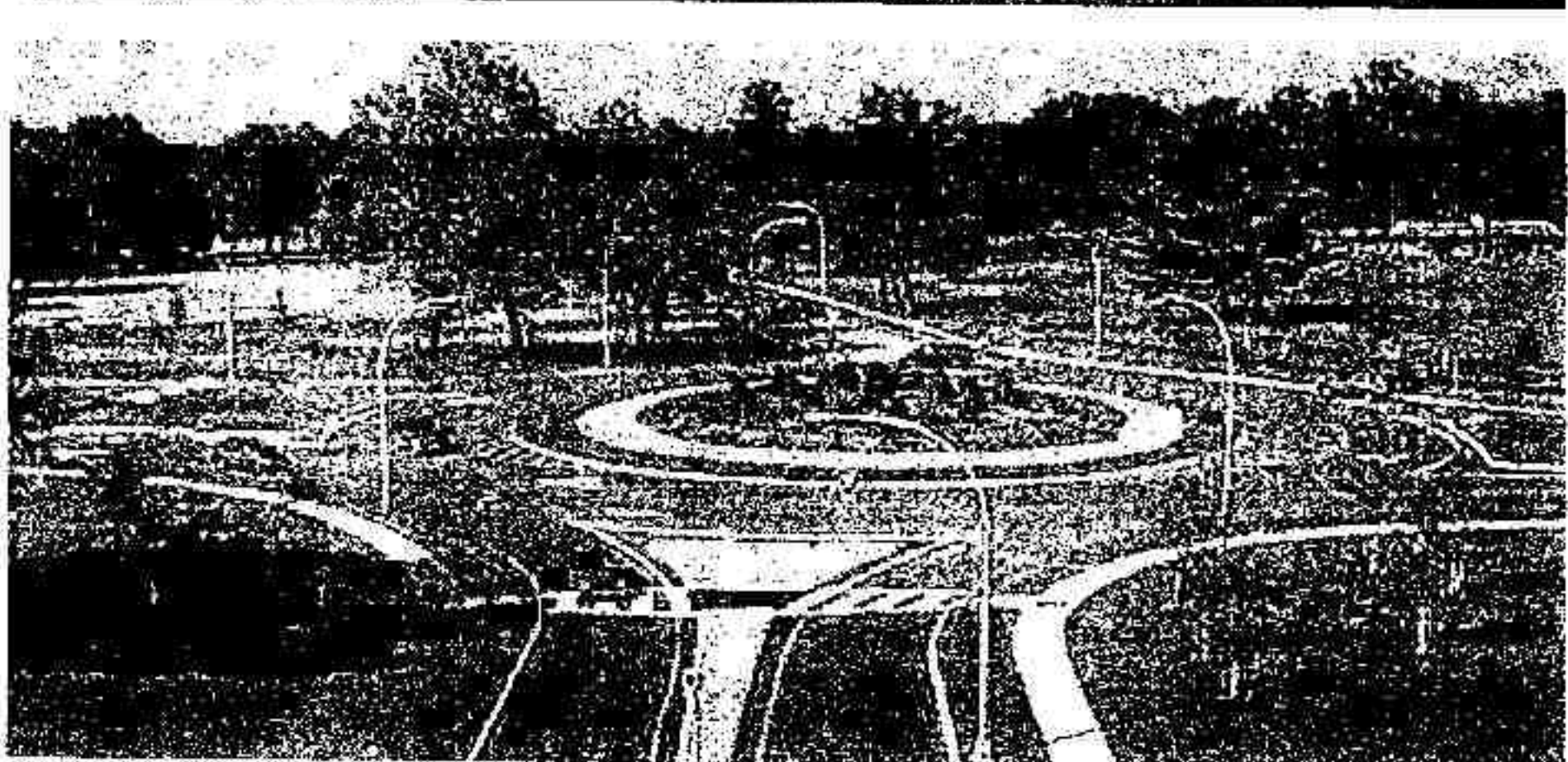
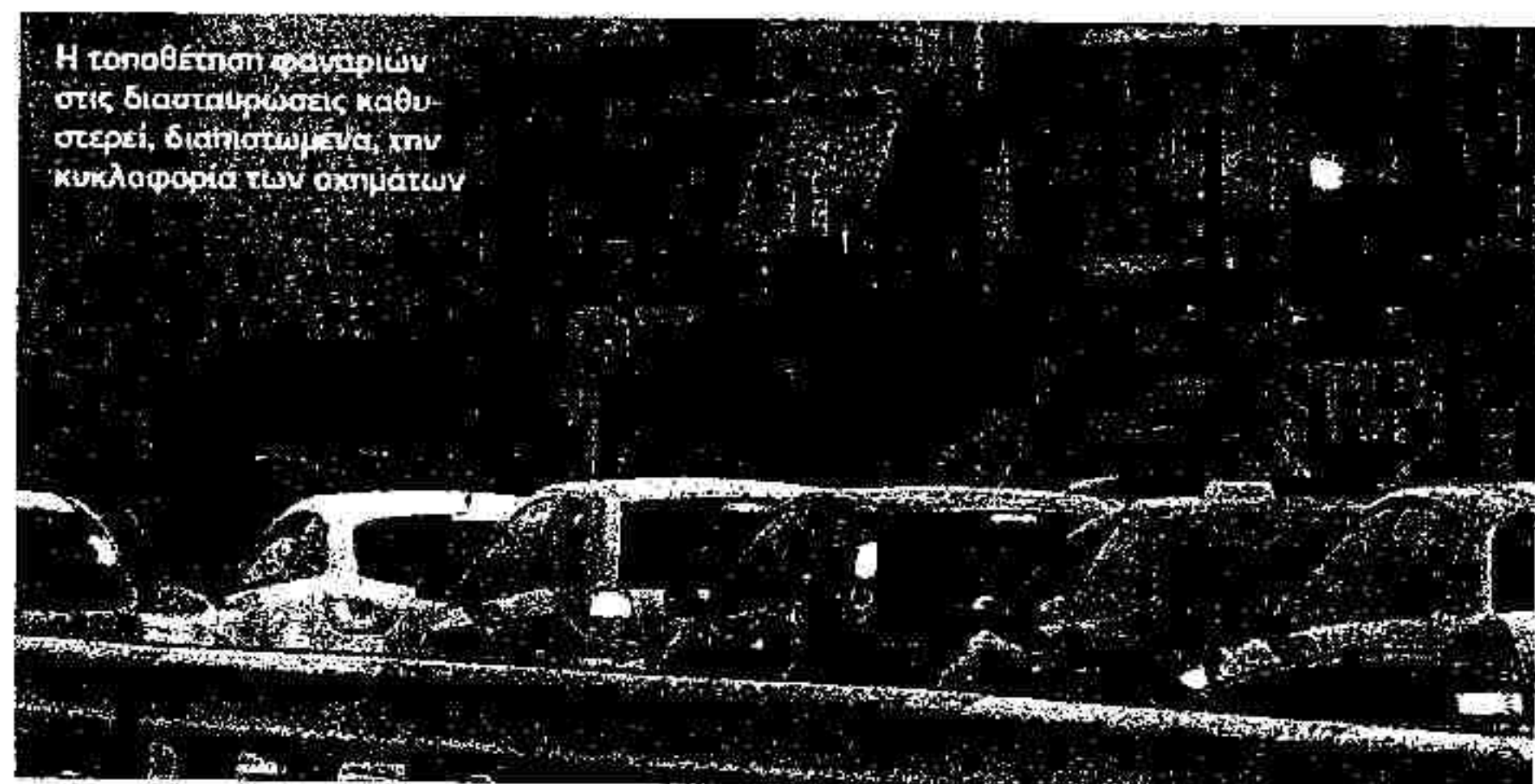
Η Ιταλία έχει γεμίσει κυκλικούς κόμβους

Η Ιταλία έχει γεμίσει κυκλικούς κόμβους παντού, και τα φανάρια είναι πολύ σπάνια και μόνο σε εξαιρετικά δύσκολες περιπτώσεις, ιστορικών κέντρων, όπου δεν υπάρχει διαθέσιμος χώρος για κυκλικό κόμβο. Σε μια πόλη μόνον της Ιταλίας, την Φεσκόρα, με μεγαλύτερο πληθυσμό από την Πάτρα, και σε μια χώρα με εκατομμύρια αυτοκίνητα, οι κυκλικοί κόμβοι είναι παντού και αποτελούν λύση στο κυκλοφοριακό πρόβλημα, καθώς μειώνονται τα μηχανοκίνητα και τα ατυχήματα, αλλά και οι πεζοί, κι εμείς, με σφάλματα, π.χ., επιπλέον, δεν υπάρχει ηχορύπανση λόγω της συνεχούς κυκλοφορίας (όχι σταμάτημα και ξεκίνημα), συνεπώς, ακόμα και στην μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και στη μείωση της εκπομπής καυσαερίων.

Σε όλες τις σύγχρονες ευρωπαϊκές χώρες, σε πόλεις, χωριά ακόμα και στην εξοχή, τοποθετούν, αντί για φωτεινούς σηματοδότες, τους γνωστούς στο εξωτερικό, αλλά σχετικά άγνωστους στην Ελλάδα, κυκλικούς κόμβους

Η Ιταλία έχει γεμίσει κυκλικούς κόμβους παντού, και τα φανάρια είναι πολύ σπάνια και μόνο σε εξαιρετικά δύσκολες περιπτώσεις ιστορικών κέντρων, όπου δεν υπάρχει διαθέσιμος χώρος για κυκλικό κόμβο

Μετά από λίγες μέρες λειτουργίας και εφόσον ο δρόμος ανακαλύφθηκε από όλο και περισσότερους οδηγούς, ο δρόμος μετατράπηκε, ειδικά τα βράδια, σε πίστα αγώνων



δεν κάνει λάθος, για να συνδεθεί γρήγορα και με ασφάλεια το νέο λιμάνι της πόλης με την Περιμετρική και φυσικά, να αποσυμφωνηθεί η κυκλοφορία στους άλλους δρόμους και στα στενά της πόλης (βλ. Ακρωτηρίου, Ιωνίας, Αγίας Τριάδας, Ευβοίας, Πατρών Κλάους). Αποτέλεσμα, συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, όπου η κίνηση σε ορισμένους μικρούς δρόμους διαφόρων γειτονιών σχεδόν εξαφανίστηκε, σε όσους δρόμους συναντώνται κάθετα με την Ελ. Βενιζέλου και ιδίως στην Ακρωτηρίου, εμφανίστηκε το φαινόμενο της απίστευτης καθυστέρησης όσων κινούνται για παράδειγμα, στην Ακρωτηρίου από Οβρυά, με κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης και αντίθετα από το κέντρο προς Οβρυά, εξαιτίας των φωτεινών

σηματοδοτών που τοποθετήθηκαν και οι οποίοι καθυστερούν πάρα πολύ την κυκλοφορία των οχημάτων ακόμα και όταν δεν υπάρχει καθόλου κίνηση από την Ελ. Βενιζέλου.

Και η απορία είναι η εξής: Ποιος και με ποιο σκοπευτικό αποτέλεσμά και έκρινε σωστότερη την τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών στις διασταυρώσεις ή υπήρξε άλλη σκοπιμότητα; Σε όλες τις σύγχρονες ευρωπαϊκές χώρες, σε πόλεις, χωριά ακόμα και στην εξοχή, τοποθετούν, αντί για φωτεινούς σηματοδότες, τους γνωστούς στο εξωτερικό, αλλά σχετικά άγνωστους στην Ελλάδα, κυκλικούς κόμβους (όπως έγινε με επιτυχία στα ΤΕΙ και στην Πατρών Κλάους τέρμα).

Για να αντιληφθεί κανείς την κακή λειτουργία των φωτεινών σηματοδοτών στο συγκεκριμένο δρόμο και το ότι

είναι λάθος και ότι πρέπει σύντομα κάποιοι να αποφασίσουν την κατάργησή τους και να κατασκευαστούν κυκλικοί κόμβοι, αρκεί να δει τα εξής: το κόκκινο φανάρι του ρεύματος της ανόδου από την Ελ. Βενιζέλου προς Ακρωτηρίου διαρκεί 1 λεπτό και 23 δευτερόλεπτα, ενώ το πράσινο μόνο 13". Φανταστείτε μόνο ότι χωρίς φανάρια ένα αμάξι θα κάλυπτε την απόσταση από την Αγία Τριάδα μέχρι την Πατρών Κλάους σε ένα μισό με δύο λεπτά το πολύ, όσο δηλαδή περιμένει στα φανάρια.

Μήπως πρέπει να γίνει άμεσα αναθεώρηση του συγκεκριμένου έργου για το καλό των πολιτών, των οδηγών και των κατοίκων; Αυτό άλλωστε δεν θα πρέπει να ήταν το κύριο μέλημα όσων σχεδιάζουν δημόσια έργα; Η απάντηση στην κρίση σας.