

## **Εθνική Οδός Πατρών - Κορίνθου: Αφιερωμένο σε αυτούς που προτιμούν τα στέγαστρα Καλατράβα...**

**Categories :** [ΚΟΙΝΩΝΙΑ](#)

**Date :** Ιανουαρίου 17, 2006

6/5/2004

Επιστολή φίλων & συμφοιτητών του αδικοχαμένου Πάνου: *Ο φίλος μας Πάνος Μυλωνάς σκοτώθηκε σε τροχαίο στις 22/03/04 στο 145ο χιλιόμετρο της νέας εθνικής οδού Κορίνθου Πατρών ενώ πήγαινε να παρακολουθήσει τα μαθήματα του στο Πανεπιστήμιο της Πάτρας. Ο δρόμος αυτός αποτελεί πληγή για την αξιοπιστία της χώρας μας - κάθε χρόνο χάνουν τη ζωή τους δεκάδες συνάνθρωποι μας και αυτός είναι ο λόγος που στη συγκεκριμένη περιοχή υπάρχει 24ωρη μονάδα του ΕΚΑΒ. Εάν ο δρόμος αυτός είχε ένα διαχωριστικό κιγκλίδωμα πολύ πιθανό είναι ο Πάνος να ήταν μαζί μας σήμερα. Η οικογένεια του, οι φίλοι και συμφοιτητές του και οι συνάδελφοι του από το χώρο του αυτοκινήτου αποφασίσαμε να γράψουμε μία επιστολή και να τη στείλουμε στον Τύπο καθώς και να γίνει σχετική επερώτηση στη Βουλή. Με την επιστολή θα επισυναφθούν τα ονόματα όσων υποστηρίζουν την προσπάθεια μας για βελτίωση της κατάστασης του δρόμου. Η επιστολή επισυνάπτεται παρακάτω. Παρακαλούμε όσοι θα ήθελαν να επισυναφθεί το όνομα τους στην επιστολή να στείλουν ένα e-mail με το ονοματεπώνυμο τους στη διεύθυνση [forpanos@freemail.gr](mailto:forpanos@freemail.gr). Θα ήταν επίσης χρήσιμο να προωθήσετε σε όσους περισσότερους ανθρώπους μπορείτε το συγκεκριμένο e-mail ώστε να συγκεντρωθούν όσο το δυνατόν περισσότερα ονόματα.*

Σας ευχαριστούμε

Πριν από λίγες ημέρες χάσαμε απροσδόκητα τον φίλο και συμφοιτητή μας Πάνο Μυλωνά. Ο Πάνος ήταν 21 ετών και σκοτώθηκε σε ένα τροχαίο που συνέβη στο 145ο χιλιόμετρο της νέας εθνικής οδού Κορίνθου - Πατρών. Η είδηση του θανάτου του μας γέμισε όλους με θλίψη. Θλίψη γιατί ο Πάνος ήταν καλός φίλος. Θλίψη γιατί ο θάνατος του ήταν άδικος. Θλίψη γιατί δεν πρόλαβε να ζήσει και να εκπληρώσει τα όνειρα του. Θλίψη γιατί ο Πάνος πήγαινε να παρακολουθήσει τα μαθήματα του στην Πάτρα και δε γύρισε ποτέ. Θλίψη γιατί ο Πάνος ήταν γνώστης του αυτοκινήτου και προσεκτικός οδηγός. Παράπονο γιατί ο Πάνος είχε κατ' επανάληψη προφητικά αναφερθεί στην ασυνειδησία-αδιαφορία και επικινδυνότητα μεγάλης μερίδας οδηγών. Συναμα όμως μας γέμισε οργή. Οργή γιατί εαν υπήρχε ένα διαχωριστικό κιγκλίδωμα ο Πάνος θα ήταν πιθανότατα μαζί μας. Οργή για τους εν δυνάμει

δολοφόνους της ασφάλτου που κυκλοφορούν ανάμεσα μας. Οργή γιατί σε εκείνο το σημείο έχουν σημειωθεί κατά καιρούς πολλά δυστηχήματα και αυτός είναι ο λόγος που μονάδα του ΕΚΑΒ βρίσκεται σε 24ωρη βάση πλησίον της περιοχής. Οργή γιατί ενώ οι αρμόδιοι ξέρουν, αδρανούν με δολοφονικές συνέπειες.

Ο Πάνος αποτελεί μονάχα έναν απο τους τουλάχιστον 2000 νεκρούς απο τροχαία δυστυχήματα που θρηνεί η χώρα μας καθε χρόνο στον ακήρυχτο πόλεμο της ασφάλτου. Το άθλιο επαρχιακό οδικό δίκτυο της Ελλάδος πληρώνεται με όλο και περισσότερο αίμα: Οι νεκροί από 1.720 το 1986 έφτασαν τους 2.129 το 1997, οι τραυματίες, από 30.775 στους 32.855, το σύνολο των ατυχημάτων σε όλη τη χώρα, από 22.239 σε 24.667. Ένας μεγάλος αριθμός (σχεδόν 4 χιλιάδες άνθρωποι κάθε χρόνο) καθίστανται ανάπηροι. Πίσω όμως από τους ψυχρούς αυτούς αριθμούς κρύβονται αβάσταχτα ανθρώπινα δράματα.

Τι να πρωτοπεί κανείς για την 'εθνική οδό' και 'διεθνή αρτηρία' Πατρών Κορίνθου; Η Ν.Ε.Ο. Πατρών Κορίνθου κατασκευάστηκε με δεδομένα των αρχών της δεκαετίας του 1960, όσον αφορά και τους κυκλοφοριακούς φόρτους αλλά και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων της εποχής. Στο διάστημα της λειτουργίας της μέχρι σήμερα, ελάχιστες επεμβάσεις έχουν γίνει. Ο δρόμος χαρακτηρίζεται από τις κακοτεχνίες του οδοστρώματος, την έλλειψη προστατευτικών κιγκλιδωμάτων που σε άλλες χώρες της Ευρώπης υπάρχουν ακόμη και σε δευτερεύοντες επαρχιακούς δρόμους, την ελλιπή και λανθασμένη σηματοδότηση, τον ελλιπή φωτισμό...

Και όμως, αυτόν τον δρόμο θα χρησιμοποιήσουν οι χιλιάδες των τουριστών που θα παρευρεθούν στους ολυμπιακούς αγώνες. Είναι εξοργιστικό το γεγονός ότι υπάρχει πρόβλημα όσον αφορά τις προτεραιότητες που θέτει το Ελληνικό Κράτος. Τι είναι πιο σημαντικό και χρήσιμο για τους πολίτες της που έχει την ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ να προστατεύει, ένα στέγαστρο και χίλια δυο άλλα έργα βιτρίνας ή ένας δρόμος που θα επιτρέπει την ασφαλή μετακίνηση των πολιτών του...; Πόσοι πια ακόμα θα σκοτωθούν σε αυτόν τον δρόμο; Είμαστε χιλιάδες οι φοιτητές που χρησιμοποιούν την νέα εθνική οδό Πατρών Κορίνθου σχεδόν κάθε εβδομάδα και θα μπορούσε κάλλιστα να βρεθούμε και εμείς στη θέση του Πάνου παρ' ότι ήταν έμπειρος και προσεκτικός οδηγός. Η διαρκής υποβάθμιση του σιδηροδρόμου ως εναλλακτικού μέσου μεταφοράς έχει καταστήσει την οδική μεταφορά ως την μοναδική λύση μεταφοράς ανθρώπων και φορτίων.

Με γνωστά τα αίτια και επίσης γνωστό ποια μέτρα πρέπει να ληφθούν, είναι απορίας άξιο γιατί δεν προωθείται ένα πρόγραμμα αντιμετώπισης του προβλήματος, που πέραν όλων των άλλων έχει και τεράστιο οικονομικό κόστος. Και, βέβαια, όταν υπάρχει τόσο βαρύ ανθρώπινο κόστος, τόσοι νεκροί, τόσοι ανάπηροι, τόσοι τραυματίες, δεν χωρά καμιά αναφορά στις οικονομικές συνέπειες. Εάν, όμως, δαπανώνται κάθε χρόνο περισσότερα από 100 δις. δραχμές, για να καλύπτονται ορισμένες μόνον από τις συνέπειες του δράματος (υγειονομική περίθαλψη, κόστος πυροσβεστικής, ασθενοφόρου, αστυνομικής δύναμης που πάει στον τόπο του δυστυχήματος, πρόωρες συντάξεις) πρέπει, τουλάχιστον, να ξανασκεφτούμε τις πολιτικές που ακολουθούμε...

Επίσης δεν πρέπει να παραληφθεί ο ανθρώπινος παράγοντας. Υπάρχει ζήτημα κοινωνικού πολιτισμού. Υπάρχει ζήτημα νοοτροπίας. Υπάρχει ζήτημα ανευθυνότητας και ασυνειδησίας, που κάποιοι νομίζουν "μαγκιά". Και αυτοί, εάν δεν το καταλαβαίνουν, πρέπει να υποχρεωθούν να το καταλάβουν. Ένα είναι περισσότερο από βέβαιο: Ότι το περιβάλλον, στο οποίο κινείται ο οδηγός, επηρεάζει σοβαρά τη συμπεριφορά του. Και αυτό αφορά άμεσα το κράτος. Κρίσιμο στοιχείο σε ό,τι αφορά τον ανθρώπινο παράγοντα αποτελεί επίσης η εκπαίδευση του οδηγού. Δυστυχώς, όμως, δεν είναι λίγες οι φορές, που η εκπαίδευση υποκαθίσταται από τη μίζα, αφού τα διπλώματα οδήγησης μπορεί να πωλούνται και να αγοράζονται στα "μικρομάγαζα" του κατεστημένου. Είχε δίκιο ο Πάνος όταν έλεγε : «Για να έχεις ελπίδες να επιβιώσεις στη ζούγκλα της ασφάλτου πρέπει να θεωρείς όλους όσους κυκλοφορούν δίπλα σου άσχετους, παράφρονες, ασυνείδητους και εν δυνάμει εγκληματίες. Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υπάρχει σιγουριά πως θα τους αποφύγεις...». Είχε δίκιο ο Πάνος και δυστυχώς δεν τον απέφυγε.

Παρόλα αυτά, το τεράστιο θέμα της οδικής ασφάλειας ελάχιστα αναφέρθηκε κατά την διάρκεια της πρόσφατης προεκλογικής περιόδου. Κι όμως, μιλούμε για μια τραγωδία που επαναλαμβάνεται καθημερινά. Ένα λάθος που έχει προσλάβει, εδώ και καιρό, τεράστιες εθνικές διαστάσεις. Οι θάνατοι στην ασφαλτο είναι τόσοι, όσο και η αύξηση των γεννήσεων. Χάνονται τόσοι άνθρωποι, όσος ο πληθυσμός μιας μικρής πόλης. Είναι σαν να εξαφανίζεται κυριολεκτικά, κάθε χρόνο, μια μικρή πόλη.

Ας ευαισθητοποιηθούν επιτέλους οι αρμόδιοι φορείς και ας λάβουν δράση. Έχουμε την πολυτέλεια να χάνουμε τόσες ζωές;

Εμείς όλοι που θλιβόμαστε και αγανακτούμε για τον άδικο χαμό του Πάνου προσυπογράφουμε και διαμαρτυρόμαστε για να μην θρηνήσουμε ξανά θύματα της εγκληματικής αδιαφορίας των κυβερνήσεων των τελευταίων χρόνων. Εμείς, οι φίλοι, συμφοιτητές και συνάδελφοι του Πάνου, φοιτητές, εργαζόμενοι και ταξιδιώτες που συχνά χρησιμοποιούμε την Εθνική Οδό Αθηνών-Πατρών ζητάμε να αντιμετωπιστεί επιτέλους η ουσία του προβλήματος ώστε να υπάρξει και η αποτελεσματική επίλυσή του. Είναι φανερό πόσο λάθος κάνουμε, όταν αρκούμαστε να τρέχουμε πίσω από τα γεγονότα. Είναι πολύ λίγο να θυμούμαστε και να συζητούμε τα προβλήματα εκ των υστέρων. Ακόμη και εκεί που πρυτανεύει η διαχειριστική αντίληψη μπορεί να συνειδητοποιηθεί μια βασική αρχή: να διαθέτουμε περισσότερα στην πρόληψη για να μην θρηνούμε τόσες ζωές στην ασφαλτο. Και πρόληψη σημαίνει όχι μόνο την αυστηρή επιτήρηση των επικίνδυνων σημείων των εθνικών οδών αλλά οδηγική, κοινωνική συνείδηση και αγωγή όλων των οδηγών ήδη από το στάδιο της πρωτοβάθμιας παιδείας.

Συνημμένα παραθέτουμε επίσης έγγραφο του συλλόγου πολιτικών μηχανικών Ελλάδος που ίσως μπορεί να φανεί χρήσιμο. (<http://www.tee.gr/online/epikaira/1999/2046/pg110.shtml>)

και ακολούθως στοιχεία αναφορικά με το κόστος ενός ατυχήματος.

**ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ:**

- I. Λίστα ονομάτων που προσυπογράφουν.
- II. Έγγραφο του συλλόγου Πολιτικών Μηχανικών Ελλάδος
- III. Λίστα με κατηγορίες κόστους ενός τροχαίου ατυχήματος

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**

Τεύχος 2046 - Δευτέρα 05 Απριλίου 1999

**ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΧΑΪΑΣ**

Ν.Ε.Ο. Πατρών - Αθηνών

Ο ΣΠΜΕ με ανακοίνωσή του αναφέρεται στην προβληματική και επικίνδυνη κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Νέα Εθνική Οδός Πατρών - Αθηνών. Αναλυτικά σημειώνεται ότι:

Στον τοπικό Τύπο της περιοχής μας κυριαρχεί, με αφορμή σωρεία θανατηφόρων ατυχημάτων στην περιοχή Παναγοπούλας της Ν.Ε.Ο. Πατρών - Αθηνών, η συζήτηση για την αναβάθμιση του οδικού άξονα Πατρών - Κορίνθου.

Οι διαπιστώσεις που μπορεί να κάνει κανείς είναι οι εξής:

1) Η Ν.Ε.Ο. Πατρών - Κορίνθου κατασκευάστηκε με δεδομένα των αρχών της δεκαετίας του 1960, όσον αφορά και τους κυκλοφοριακούς φόρτους, αλλά και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων της εποχής.

2) Στο διάστημα της λειτουργίας της μέχρι σήμερα, ελάχιστες επεμβάσεις έχουν γίνει, με κύριες την τοποθέτηση διαχωριστικών νησίδων και αντιολισθηρών ταπήτων στα πιο επικίνδυνα κομμάτια.

3) Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, λόγω της λειτουργίας του λιμανιού ως βασικής πλέον εισόδου της χώρας από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχουν αυξηθεί κατακόρυφα τα τελευταία χρόνια.

4) Η διαρκής υποβάθμιση του σιδηρόδρομου ως εναλλακτικού μέσου μεταφοράς ανθρώπων και φορτίων, έχει καταστήσει την οδική μεταφορά ως τη μοναδική λύση μεταφοράς προς την πρωτεύουσα και την υπόλοιπη Ελλάδα.

Ο Σύλλογός μας θεωρεί καθήκον του να επισημάνει τα εξής:

1) Είναι γνωστό ότι η περιοχή μας μαστίζεται από την ανεργία και την αποβιομηχάνιση, παρόλο που διαθέτει και οργανωμένη ΒΙΠΕ, αλλά και σύγχρονο λιμάνι.

2) Στα πλαίσια του 2ου ΚΠΣ, κατασκευάζεται το νέο λιμάνι, μεγαλύτερο και σύγχρονο, που προβλέπεται να δεχθεί ακόμη μεγαλύτερα φορτία στο μέλλον.

Επίσης έργα, όπως η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, θα καταστήσουν την Πάτρα κυκλοφοριακό κόμβο στην περιοχή.

3) Παρ' όλα αυτά καμία προτεραιότητα δεν έχει δοθεί στην αναβάθμιση της οδικής σύνδεσης Πατρών - Κορίνθου, αλλά και στον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής

γραμμής Πατρών - Κορίνθου.

4) Το ΥΠΕΧΩΔΕ προκλητικά αγνοεί το τμήμα Πάτρας - Κορίνθου, ενώ συνεχώς μεταφέρει κονδύλια προς το τμήμα Κόρινθος - Εύζωνοι (πρόσφατα δόθηκαν 100 δισ. για τη ζεύξη του Μαλιακού και 32,5 δισ. για το τμήμα της Κατερίνης). Άλλωστε αυτό φαίνεται από πρόσφατη εγκύκλιο του ΥΠΕΘΟ, όπου για το τμήμα Πάτρα - Κόρινθος, προβλέπεται μόνο αναβάθμιση των συνθηκών ασφαλείας.

5) Ο εκσυγχρονισμός της Ν.Ε.Ο. Πατρών - Κορίνθου, πρέπει να γίνει μέσα από εντελώς καινούργιο σχεδιασμό της χάραξής της, καθόσον στην παλιά χάραξη υπάρχουν προβλήματα μορφολογίας, αλλά και αντοχής των εδαφών, που δεν επιδέχεται ουσιαστικές βελτιώσεις.

5) Η έλλειψη αυτών των βασικών υποδομών, θα οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη υποβάθμιση την ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Ελλάδας, παρ' όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει (ΒΙΠΕ, Νέο Λιμάνι, ΝΑΒΙΠΕ, κλπ.).

Πιστεύουμε ότι όλοι οι φορείς της πόλης και του νομού, πρέπει να δραστηριοποιηθούν δυναμικά και να πείσουν τις αρμόδιες αρχές, ώστε αυτά τα έργα (εκσυγχρονισμός Ν.Ε.Ο. Πατρών - Κορίνθου και σιδηροδρομικής γραμμής), να υλοποιηθούν στα πλαίσια του Πακέτου Σαντέρ.

Πρέπει κάποια στιγμή να αποδειχτεί και έμπρακτα η εκφρασμένη θέση του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Λίστα με το κόστος ενός ατυχήματος:

- Κόστος αξίας αυτοκινήτου
- Συνάλλαγμα που πάει στο εξωτερικό για αγορά του νέου αυτοκινήτου
- Κόστος πυροσβεστικής που πάει στο τόπο του δυστυχήματος ( απεγκλωβισμός, γερανός, καθαρισμός δρόμου, βενζίνη, κουβέρτες για κάλυψη νεκρών)
- Κόστος αστυνομικής δύναμews στον τόπο δυστυχήματος
- Κόστος νοσηλείας ( χειρουργεία, μονάδες εντατικής, κλπ..)
- Απώλεια ημερομισθίων από Εθνική οικονομία
- Αναρρωτικές άδειες ( ημερομίσθια)
- Πρόωρη συνταξιοδότηση ( απώλεια χιλιάδων ημερομισθίων)
- Έξοδα για μόνιμη αναπηρία (καροτσάκι μετακινήσεως, πατερίτσες φάρμακα...)
- Έξοδα κηδείας, κατασκευής τάφου, λουλουδιών
- Έξοδα για προστασία ανηλίκων , γερόντων