

Η αυταπάτη της ζεύξης του Μαλιακού

Από τον Ευθύμιο Λέκκα, αναπληρωτή Καθηγητή Πανεπιστημίου Αθηνών

Το τραγικό δυστύχημα στο πέταλο του Μαλιακού έδωσε την ευκαιρία σε κάποιους να επαναφέρουν το θέμα την ζεύξης του Μαλιακού κόλπου. Μιας ιδέας που πριν από επτά χρόνια αφού καθυστέρησε μια σειρά από έργα ζωτικής σημασίας, ακυρώθηκε, κυρίως γιατί απαιτούσε ένα υπερβολικό κόστος δυσανάλογο με την ωφέλεια του έργου.

Θυμίζω ότι είχαν εξετασθεί διάφορες λύσεις όπως η υπόγεια σήραγγα, το επικαθήμενο στο βυθό τούνελ και η καλωδιωτή γέφυρα με κέρδος 15-30 χιλιόμετρα διαδρομής έναντι μιας συμβατικής μεθόδου όπως η βελτίωση της υφιστάμενης χάραξης ή μιας νέας χάραξης με παράλληλη σύνδεση με τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (Ε-65) του οποίου η απουσία

χρόνια τώρα περιθωριοποιεί μεγάλο τμήμα της Δυτικής Θεσσαλίας και της Δυτικής Μακεδονίας.

Παρά το γεγονός ότι πολλοί επιστήμονες και τεχνικοί επεσήμαναν τότε τα τεράστια προβλήματα που υπήρχαν, εντούτοις οι θιασώτες της ζεύξης ουσιαστικά στηρίζονταν σε αυτά για να υποστηρίξουν το μεγάλο κόστος και να συμμετέχουν σε ένα έργο με μεγάλα κέρδη. Αυτοί ακριβώς οι θιασώτες επαναφέρουν και τώρα - άστοχα βέβαια - το θέμα της ζεύξης υποστηρίζοντας μάλιστα ότι ένα αντίστοιχο έργο η ζεύξη του Πατραϊκού κόλπου έχει μεγάλη επιτυχία, σύγκριση που όμως είναι εξαιρετικά επισφαλής.

Αγνοούν βέβαια συστηματικά κάποια σημαντικά προβλήματα τα οποία είχαν και τότε κατατεθεί ό-



πως:

■ Ο Μαλιακός κόλπος ίσως είναι ευαίσθητη γεωπεριβαλλοντική περιοχή στην οποία οι αλλαγές είναι έντονες και επηρεάζουν το κάθε τι. Η στενωπός των Θερμοπυλών μέσα σε δυο χιλιάδες χρόνια μετατράπηκε σε μια απέραντη πεδιάδα όπου ο

Σπερχειός ποταμός με τα συχνά πλημμυρικά φαινόμενα και τις τεράστιες στερεομεταφορές αποθέσεις αφενός και η έντονη ηφαιστειότητα από την άλλη συνθέτουν ένα μοναδικό αλλά και εξαιρετικό περιβάλλον.

■ Ο Μαλιακός κόλπος από γεωλογικής άποψης παρουσιάζει ένα "μοναδικό προνόμιο". Έχει τον πιο λεπτό γήινο φλοιό σε όλο σχεδόν τον Ελλαδικό χώρο μόλις λίγο πιο πάνω από μερικά χιλιόμετρα ενώ παράλληλα εκδηλώνεται και έντονη σεισμικότητα που εν πολλοίς αγνοείται δεδομένου ότι εκδηλώνεται σε πολύ αραιά χρονικά διαστήματα μεν αλλά με πολύ μεγάλα σεισμικά γεγονότα δε. Εδώ υπάρχει και η διαφορά με τον Πατραϊκό κόλπο ο οποίος παρουσιάζει τα αντίθετα ακριβώς χαρα-

κτηριστικά.

■ Στον Μαλιακό κόλπο οι γεωτεχνικές συνθήκες είναι εξαιρετικά αρνητικές για να θεμελιωθεί ένα τέτοιας κλίμακας έργο χωρίς τεράστιο κόστος αλλά και χωρίς μεγάλες αβεβαιότητες, ενώ αντίθετα οι συνθήκες στον Πατραϊκό κόλπο είναι σαφώς θετικότερες.

Όσοι μιλούν λοιπόν για ζεύξη ή είναι αδαείς σε θέματα επικινδυνότητας των μεγάλων έργων ή αναμένουν οφέλη από την τεράστια δαπάνη η οποία θα απαιτηθεί για μια συντόμευση της τάξης των 10 λεπτών στην διαδρομή

Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Ας μην υπάρχει λοιπόν άλλη παλινωδία. Η λύση είναι μια. Ταχεία προώθηση των έργων τόσο στις νέες χαράξεις όσο και βελτίωση στο υφιστάμενο δίκτυο καθώς επίσης και παράλληλη κατασκευή των άλλων οδικών αξόνων που χρόνια τώρα καρκινοβατούν προς τη Δυτική Θεσσαλία, την Ήπειρο και την Εγνατία Οδό. Μια λύση που θα βελτιώσει δραστικά την ασφάλεια του οδικού δικτύου. Μια λύση που θα βγάλει από την απομόνωση ένα υποβαθμισμένο μεγάλο τμήμα του Ελλαδικού χώρου!

Εκλογή δημάρχων από πρώτη Κυριακή

Εκλογικό σύστημα δημοτικών εκλογών, τρόπος ανάδειξης δημάρχων και δημοτικών συμβουλίων και "Καποδίστριας" βρίσκονται στην ατζέντα των θεμάτων συζήτησης, στο πλαίσιο κατάρτισης του νέου Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων. Η πρόταση που, σύμφωνα με πληροφορίες, θα τεθεί στο τραπέζι του διαλόγου, αφορά την εκλογή δημάρχου από την πρώτη Κυριακή με ποσοστό 42%, ενώ αλλαγές -περιορισμένης εμβέλειας - αναμένονται και στο πρόγραμμα "Καποδίστριας".

Οι πολιτικού χαρακτήρα αλλαγές, που αφορούν την εκλογή του δημάρχου, σύμφωνα με τον υπουργό Εσωτερικών κ. Προκόπη Παυλόπουλο, ο οποίος άνοιξε τον διάλογο με την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων για τη σύνταξη του κώδικα, έχουν βάση το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας και αναμένεται να διατυπωθούν από τον ίδιο, στο επικείμενο ετήσιο συνέδριο των δημάρχων.

Σύμφωνα με πληροφορίες, το σενάριο που κερδίζει έδαφος είναι η εκλογή δημάρχου με ποσοστό 42%, ενώ δεν αποκλείεται να υπάρξουν αλλαγές και στο οποίο κατανέμονται οι έδρες των δημοτικών συμβουλίων. Η όποια ρύθμιση εγκριθεί, πρόκειται να ισχύσει από τις δημοτικές εκλογές του 2006, ωστόσο έχει προκαλέσει ήδη διεργασίες στον χώρο

των δημάρχων, αλλά και των κομμάτων, όπου διατυπώνονται διαφορετικές απόψεις. Στον χώρο της Νέας Δημοκρατίας έχουν διατυπωθεί απόψεις, προερχόμενες κυρίως από αιρετούς μεγάλων πόλεων, που τάσσονται υπέρ της διατήρησης του ισχύοντος καθεστώτος στην εκλογή δημάρχου, άλλες που συμφωνούν με το 42% και άλλες που "θέλουν" δήμους δύο ταχυτήτων, με τους πληθυσμιακά μεγάλους να εκλέγουν δήμαρχο με το ισχύον καθεστώς και τους μικρούς με 42% από την πρώτη Κυριακή.

Όσον αφορά το ΠΑΣΟΚ, η θέση του είναι να μην υπάρξει καμία αλλαγή. Το ΚΚΕ τάσσεται σταθερά υπέρ της απλής αναλογικής, ενώ ο ΣΥΝφέρεται να μη διαφωνεί με το 42%, υπό την προϋπόθεση να συνδυαστεί με την απλή αναλογική στην κατανομή των εδρών.

Σε ό,τι αφορά τον "Καποδίστρια" και τις αλλαγές στον χάρτη των δήμων και των κοινοτήτων, στις προθέσεις του κ. Παυλόπουλου -όπως ο ίδιος δήλωσε- είναι να υπάρξουν ad hoc νομοθετικές ειδικές ρυθμίσεις για "σπάσιμο" δήμων, προκειμένου να αρθούν αδικίες, χωρίς ωστόσο να είναι γνωστά τα κριτήρια, με βάση τα οποία θα γίνει αυτό. Στον νέο κώδικα, εξάλλου, θα προβλεφθούν νέες συνενώσεις δήμων, σε εθελούσια βάση και με κίνητρα.

Τροχαία ατυχήματα: Ευθύνη οδηγών και πεζών

"Οδηγώ και σε σκέφτομαι", ελεγε ένα παλιό λαϊκό άσμα και προειδοποιούσε ότι "αυτό είναι επικίνδυνο". Αναλογιστείτε, λοιπόν, αν είναι επικίνδυνο να σκέφτεσαι κάτι άλλο, όταν βρίσκεσαι στο τιμόνι, πόσο μοιραίο μπορεί να αποβεί το να οδηγείς και να μην σκέφτεσαι καθόλου.

Ιδιαίτερα στη χώρα μας με τους κακότεχνους δρόμους, τα σημεία "καρμανιόλες", άλλα με ανεπαρκή ή χωρίς φωτισμό, χωρίς διαχωριστικά στηθαία και έπεται συνέχεια...

Ωστόσο, λίγοι υπολογίζουν όλους αυτούς τους κινδύνους που ελλοχεύουν στην ασφάλτο, αφού οι στατιστικές για το υπουργείο Δημόσιας Τάξης δείχνουν ότι οι οδηγοί ευθύνονται περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα για τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα στην Ελλάδα.

Στο πρώτο πεντάμηνο του 2004, σε σύνολο 7.197 τροχαίων, τα 5.804 οφείλονταν σε οδηγούς και 66 σε επιβάτες, ενώ ως σημαντικότερα αίτια διαπιστώνονται: η απόσπαση της προσοχής του οδηγού, η παραβίαση προτεραιότητας, η κίνηση στο αντίθε-



το ρεύμα κυκλοφορίας και η υπερβολική ταχύτητα.

Η ίδια εικόνα παρατηρήθηκε και το 2002 και το 2003. Από τα 20.804 τροχαία που έγιναν πέρυσι, τα 17.054 οφείλονταν στον ανθρώπινο παράγοντα και αναλυτικότερα σε: απόσπαση προσοχής οδηγού (3.144), παραβίαση προτεραιότητας (3.104), κίνηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας (1.636), υπερβολική ταχύτητα (1.362), σε άλλα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς (3.651) και 212 σε επιβάτες.

Το 2002, οφείλονταν σε: απόσπαση προσοχής οδηγού (3.545), παραβίαση προτεραιότητας (3.332), κίνηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας (1.592), υπερβολική ταχύτητα (1.378), άλλα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς (3.798) και 217 σε επιβάτες.

Τη δεύτερη θέση στη θλιβερή λίστα των τροχαί-

ων κατέχει και πάλι ο ανθρώπινος παράγοντας. Φέτος, τους πρώτους πέντε μήνες, οι πεζοί ήταν υπεύθυνοι για 587 τροχαία (δεν υπάκουσαν σε σήμα τροχονόμου ή φωτεινό σηματοδότη, δεν περπατούσαν στο πεζοδρόμιο ή στις διαβάσεις, διέσχισαν ξαφνικά και απερίσκεπτα το δρόμο, έδειχναν αναποφάιστοι για την κατεύθυνσή τους). Το 2003 και το 2002 ο αριθμός αυτός ήταν 1.751 και 1.660, αντίστοιχα.

Τρίτη αιτία οι δρόμοι

Ως τρίτη αιτία για τους θανάτους στους δρόμους αναφέρονται οι κακοτεχνίες, η περιορισμένη ορατότητα, οι απότομες στροφές, η ολισθηρότητα και η φθορά του οδοστρώματος, η έλλειψη στηθαίων ασφαλείας και οι καιρικές συνθήκες. Μέχρι τον περα-

σμένο Μάιο, εξαιτίας των αιτιών αυτών έγιναν 674 τροχαία, 1.579 το 2003 και 1.852 το 2002.

Πολύ μικρό ποσοστό πρόκλησης τροχαίων κατέχουν τα αίτια που σχετίζονται με την κατάσταση των οχημάτων (α' 5μηνο 2004: 66, 2003: 208, 2002: 263), δηλαδή οφείλονται σε βλάβη ή ελαττωματικότητα των φρένων, του συστήματος οδήγησης, των τροχών, έλλειψη ή ανεπαρκή φωτισμό (προβολείς - φώτα πορείας).

Αν προστεθεί ο αριθμός των τροχαίων που έχουν ως αιτία τον επιβάτη και τον πεζό και όχι εκείνα που αφορούν την κατάσταση του αυτοκινήτου (και για αυτό όμως έχουμε μεγάλο μερίδιο ευθύνης), καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι όχι μόνο... αυτοκτονούμε, αλλά παίρνουμε και άλλους μαζί μας στο θάνατο.

Συμπερασματικά:

■ Το 2002 είχαμε 23.861 θύματα σε 22.171, τροχαία για τα 20.056 από τα οποία ευθύνεται ο ανθρώπινος παράγοντας.

■ Το 2003 ο αριθμός των θυμάτων ήταν 22.176 σε 20.804 τροχαία, με ανθρώπινη ευθύνη για τα 19.017.

■ Το 2004 (Ιανουάριος - Μάιος) τα θύματα ήταν 7.825 σε 7.197 τροχαία, για τα 6.457 από τα οποία έχει ευθύνη ο άνθρωπος.