

Οι χερσαίες μεταφορές στον Ν. Κεφαλληνίας και Ιθάκης

Των κ. **Διον. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ**
και κ. **Κωνστ. ΜΠΡΟΚΑΛΑΚΗ**
Πολιτ. Μηχανικών

Γενικές¹ προτάσεις σε επίπεδο Νομού

Το οδικό δίκτυο είναι εκτεταμένο και εξυπηρετεί σε ικανοποιητικό βαθμό τις σημερινές ανάγκες του Νομού. Από την άποψη όμως της ποιότητας, στο δίκτυο απαιτούνται αρκετές παρεμβάσεις βελτίωσης. Γενικά, η φιλοσοφία των παρεμβάσεων σε ό,τι αφορά την οδική υποδομή, θα πρέπει να είναι:

Περιορισμός στο ελάχιστο νέων διανοίξεων.

Βελτίωση υπάρχοντος δικτύου.

Πρέπει να υπάρξει ιδιαίτερος προβληματισμός για την περίπτωση κατασκευής νέων δρόμων ή βελτίωσης υπαρχόντων, όταν δεν υπάρχουν επαρκείς πιστώσεις για την απλή συντήρηση των υφιστάμενων δρόμων.

Βασικά έργα στο σύνολο του δικτύου στα οποία πρέπει να δοθεί προτεραιότητα για την βελτίωση της ποιότητας και ασφαλείας του είναι:

1. Έργα βελτίωσης του Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού δικτύου του Νομού όπως διαπλατύνσεις, συντήρηση οδοστρώματος (επούλωση λάκκων κ.ά.).

2. Ασφαλτόστρωση τμημάτων οδικών αξόνων, κατά προτεραιότητα με ασφαλτοτάπητα, γιατί η στρώση κυκλοφορίας τους είναι κατεστραμμένη.

3. Τοποθέτηση προστατευτικών πλευρικών κιγκλιδωμάτων - στηθαίων ασφαλείας, σε όλο το μήκος.

4. Σήμανση - φωτισμός - προειδοποιητικές ενημερωτικές σηματοδοτήσεις.

5. Αντιμετώπιση των προβλημάτων ανάμιξης τοπικής και υπερτοπικής κυκλοφορίας, κυρίως στα τμήματα των αρτηριών, που διέρχονται εντός των οικισμών.

6. Προστασία από τα πρηνή του δρόμου, όπως και από τα αφύλακτα ζώα των κτηνοτρόφων.

1. Το κείμενο περιλαμβάνεται στην Διπλωματική Εργασία, των σ. που εκπονήθηκε υπό την εποπεία του Καθηγητού Αναπλ. κ. Ε.-Γ. Κ. ΜΑΤΣΟΥΚΗ στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Πατρών.

Απαιτείται συνολική αντιμετώπιση του θέματος «αποχέτευση οδών» για να λυθεί το πρόβλημα των ήδη υφιστάμενων οχετών και τάφρων.

Πρέπει επίσης να λυθούν τα γεωτεχνικά προβλήματα για όλο τον Νομό (κατολισθήσεις σε Χάρακα, Βουνί, Αργίνια, περιοχή Ζόρου) με τοποθέτηση συρματοπλεγμάτων.

Απαιτείται η εκπόνηση μελετών για κόμβους σε επικίνδυνες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου, όπως ο Κόμβος Κουτάβου, και η συμβολή δρόμων στη θέση Χάνι Λαμπρινού.

Η ανάπτυξη των κομβικών σημείων εισόδου-εξόδου από και προς τα νησιά και η απαραίτητη βελτίωση των οδικών δικτύων τους, θα οδηγήσουν σε μία ενδυνάμωση ορισμένων οικισμών εκτός των εδρών των Επαρχιών. Έτσι, πέραν του Αργοστολίου, του Ληξουρίου, του Βαθέως και της Σάμης, ο Πόρος, η Σκάλα, η Αγία Ευφημία, το Φισκάρδο και οι Φρίκες, σε συνδυασμό και με τους προηγούμενους παράγοντες, θα αποκτήσουν μία σημαντική τοπική εμβέλεια.

Εκτιμάται, ότι πέραν αυτών, είναι δυνατόν ορισμένοι μικροί αγροτικοί οικισμοί, που και σήμερα έχουν μία κεντρική θέση, μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να ενδυναμωθούν.

Η πρόταση νέου δικτύου, με βάση και την υπάρχουσα χάραξη, μπορεί να χρησιμοποιήσει τις εξής βασικές αρχές:

1. Παρακάμψη όλων των αστικών συγκεντρώσεων.
2. Δημιουργία δευτερογενών συνδέσεων των αστικών συγκεντρώσεων με πρωτεύον δίκτυο.
3. Κατασκευή οδού δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με ενδιάμεσο διαχωριστικό στο πρωτεύον δίκτυο.
4. Διαμόρφωση ειδικών προσβάσεων προς και από τις τερματικές εγκαταστάσεις (λιμένες, μαρίνες και αεροδρόμιο).
- 5 Αντιμετώπιση του θέματος «Κυκλοφορικές συνδέσεις» για να λυθούν προβλήματα συνδέσεων εγκαταστάσεων και δευτερευόντων δρόμων με τους βασικούς δρόμους του Νομού.

Επίσης, πρέπει να προωθηθούν οι διαδικασίες της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Μία καινούργια χάραξη πρέπει να αντιμετωπίζεται, με μία σειρά δοκιμαστικών χαράξεων, από τις οποίες εκλέγεται ως τελική χάραξη αυτή που αντιπροσωπεύει αφ' ενός μεν την τεχνικά άψογη κατασκευή και αφ' ετέρου την οικονομία. Άψογη κατασκευή σημαίνει, ότι ο δρόμος έχει σωστές κλίσεις, κατάλληλα τεχνικά χαρακτηριστικά, σωστά διαμορφωμένα πρανή με τοίχους αντιστήριξης, όπου είναι απαραίτητο, και όταν κατασκευάζεται σε χαλαρά εδάφη, να έχει στέρεο εγκιβωτισμό, για να μην εμφανίζεται το φαινόμενο των τοπικών καθιζήσεων.

Όσον αφορά τον φορέα, που εξυπηρετεί τις επιβατικές μετακινήσεις στον Νομό, δηλαδή το ΚΤΕΛ, αν και η εξυπηρέτησή του κρίνεται ικανοποιητική δεν θα πρέπει την χειμερινή περίοδο να κόβονται όλα τα βραδινά δρομολόγια, τουλάχιστον από και προς τα μεγαλύτερα χωριά. Εδώ πρέπει να σημειωθεί, ότι σε ορισμένες περιπτώσεις, ενώ έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από τους ιδιοκτήτες για αντικατάσταση των Δ.Χ. λεωφορείων τους, δεν είναι κατορθωτό λόγω βατότητας δρόμων να περάσουν λεωφορεία 50 θέσεων αντί 32. Μετά από συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση πρέπει να εξε-

Το περιβάλλον και η υγεία θέμα Συνεδρίου εν Αθήναις

Με ιδιαίτερη επιτυχία ολοκληρώθηκαν τον Δεκέμβριο τρ. έτ. στην Αθήνα οι εργασίες του Τρίτου Πανελληνίου Συνεδρίου με θέμα «Περιβάλλον και Υγεία: το πρόβλημα και η αντιμετώπισή του», που ωργάνωσε, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, το Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο/Μαιευτήριο «Έλενα Βενιζέλου».

Οι Εισηγήσεις αναφέρονταν σε θέματα Μέσων Μαζικής Επικοινωνίας, οικολογικών προβλημάτων, επιπτώσεων του περιβάλλοντος στην προγενετική ζωή, πολιτικών επί του περιβάλλοντος, ποιότητας τροφίμων κ.ά.

Βασικοί Εισηγητές ήταν, μεταξύ άλλων, Καθηγητές Πανεπιστημίων, Στελέχη του Π.Γ.Ν./Μ. «Έλενα Βενιζέλου», Ειδικοί Επιστήμονες, Δημοσιογράφοι κ.ά.

Σ.

τασθεί η περίπτωση συγκοινωνιακής κάλυψης από το ΚΤΕΛ της Ιθάκης, που σήμερα δεν υπάρχει. Απαραίτητος είναι ο συντονισμός φορέων, υπηρεσιών και ΚΤΕΛ για επέκταση των εσωτερικών λεωφορειακών γραμμών και την προσθήκη νέων γραμμών τους καλοκαιρινούς μήνες τουλάχιστον, εφ' όσον τούτο είναι δυνατόν.

Η πρόταση που ακολουθεί και αφορά τα νησιά Κεφαλληνίας και Ιθάκης, ουσιαστικά παρεμβαίνει βελτιώνοντας τις υπάρχουσες χαράξεις, ενώ ταυτόχρονα ιεραρχεί το δίκτυο έτσι, ώστε να κατευθύνει την κυκλοφοριακή φόρτιση διαχωρίζοντάς την, δηλαδή αποφεύγοντας την ανάμιξη της εμπορευματικής και τουριστικής - ψυχαγωγικής κίνησης. Η λογική των εύκολων χαράξεων που χαρακτήρισε την δεκαετία του 1950 και 1960, όπου πρωτεύοντα δίκτυα ακολουθούν παραλιακές τροχιές, δεν μπορεί παρά να εγκαταλειφθεί σήμερα, που οι παραλίες και οι όμοροι οικισμοί είναι σπάνιοι και περιζήτητοι για την εθνική και διεθνή ψυχαγωγία.

Ταυτόχρονα, η αύξηση των ταχυτήτων κίνησης, που έχει ως αποτέλεσμα την κατακόρυφη αύξηση των ατυχημάτων, προϋποθέτει την απομάκρυνση των πρωτεύουσών τροχιών από το εσωτερικό των αστικών συγκεντρώσεων και χώρων αναψυχής. Παράλληλα, ο νησιωτικός χώρος ανάπτυξης απαιτεί ίση πρόσβαση των οικισμών από το πρωτεύον δίκτυο, οδηγώντας έτσι τον σχεδιασμό στην επιλογή των κυκλικών οδών. Σύμφωνα με τις βασικές αρχές που προαναφέρθηκαν, προκύπτει η ανάγκη αναβάθμισης κλάδων του δικτύου τόσο της Κεφαλληνίας, όσο και της Ιθάκης, με στόχο την υλοποίηση των προαναφερόμενων αρχών.

Κεφαλληνία

1. Νότιος κλάδος (βρόγχος) που αναφέρεται στη διαδρομή: Αργοστόλι - Σάμη - Κατάρραχος - Τζανάτα - Πόρος - Τζανάτα - Πάστρα - Βλαχάτα - Αργοστόλι, συνολικού μήκους 90 περίπου χλμ.

2. Βόρειος κλάδος (βρόγχος) και πρόσβαση Ληξουρίου που αναφέρεται στη διαδρομή: Αργοστόλι - Φάρσα - Διβαράτα - Φισκάρδο - Μεσοβούνια - Πλαγιά - Νεοχώριο - Φερεντινάτα - Διβαράτα - Θηναία - Λιβάδι - Ληξούρι, συνολικού μήκους 100 περίπου χιλμ.

3. Κλάδος Αεροδρομίου που αναφέρεται στη διαδρομή: Αργοστόλι - Σαμικόν - Σβορώνατα, συνολικού μήκους 16 περίπου χλμ.

Δ Ο Κ Ι Μ Ε Σ

ΕΚΔΟΣΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΦΟΙΤΗΤΩΝ
του Τμήματος Κοινωνιολογίας του Παντείου
Πανεπιστημίου Κοιν. Πολ. Επιστ.
Τεύχος 5

Περιεχόμενα

Β. ΒΑΜΒΑΚΑΣ: Αλβανοί μετανάστες
στον ημερήσιο τύπο:

Αναπαραστάσεις της λαθραίας
ύπαρξης * **Α. ΘΕΟΥ:** Το λογοτεχνικό
σχήμα μιας διυποκειμενικής
υποκατάστασης: Γιάννης Σκαρίμπας.

Τρεις άδειες καρέκλες * **Τ.**

ΚΑΦΕΤΖΑΚΗ: Λογοτεχνικές
αφηγήσεις της άφιξης των μικρασιατών
προσφύγων στην Ελλάδα * **Δ.**

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ιστοριογραφικός
πλουραλισμός και επιστημονική
επανάσταση (16ος-17ος αιώνες) * **Γ.**

ΚΑΤΣΙΑΜΠΟΥΡΑ: Μισέλ Φουκώ:
Από τις Λέξεις και τα Πράγματα στην
Αρχαιολογία της Γνώσης. Μια πορεία
από το ειδικό στο γενικό και από την
εφαρμογή στη μέθοδο * **Β.**

ΚΑΡΑΚΟΛΤΣΙΔΟΥ, ΕΛ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ, Χ. ΤΑΤΑΡΙΔΟΥ:
Φυλακή και «φυλακή» στον Ισοβίτη του
Αρκά * **Α.-Μ. ΓΚΑΡΝΤΟΖΟ:** Εικόνες
ιερότητας: Συμβολισμός της εξουσίας
στις μοναρχίες της Πορτογαλίας και της
Καστίλης (15ος-17ος αιώνες) * **Γ.**

ΚΟΥΜΠΟΥΡΛΗΣ: Γ. Σκληρός: Η
τάξική πάλη στην υπηρεσία της εθνικής
ολοκλήρωσης * **ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ:** Ν.

ΠΕΡΓΙΑΛΗΣ: Για το θέατρο σκιών στις
λαϊκές γειτονίες της Αθήνας και τον
καραγκιοζοπαίχτη Δ. Μανωλόπουλο
(επιμ. Γιάννης Κουρής) *

ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ:

Π. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ:
Σωματικότητα και ιστοριογραφία.
Αφηγηματικές στρατηγικές
αντιμετώπισης του ιστορικού
αναθεωρητισμού

Αθήναι, Άνοιξη 1997

4. Βελτίωση και ολοκλήρωση παραλια-
κής σύνδεσης Σκάλας - Πόρου, μήκους 12
χλμ. περίπου.

5. Βελτίωση περιφερειακής οδού Παλ-
λικής.

Ιθάκη

1. Βόρειος κλάδος (βρόγχος) που ανα-
φέρεται στην διαδρομή: Κιόνιο - Ανωγή -
Μονή Καθαρών - Διασταύρωση (Άγιος
Ιωάννης - Λεύκη) - Σταυρός - Κιόνιο συνο-
λικού μήκους 40 χλμ.

2. Νότιος κλάδος (βρόγχος) - ορεινός
περιφερειακός που αναφέρεται στην δια-
δρομή: Βαθύ - Περαχώρι - Μονή Ταξιαρ-
χών - Μαραθίας - Βαθύ - συνολικού μή-
κους περίπου 14 χλμ.

3. Σύνδεση Βαθέως με Πισαετό και δια-
σταύρωση Αγ. Ιωάννη που αναφέρεται
στη διαδρομή: Διασταύρωση (Αγ Ιωάν-
νης) - Πισαετός - Βαθύ συνολικού μήκους
περίπου 10 χλμ.

4. Σύνδεση Σταυρού - Ανωγής συνολι-
κού μήκους 3 χλμ.

Προτάσεις για τους κύριους άξονες

1. Οδικός άξονας Αργοστολίου - Πό- ρου

Τα προβλήματα που παρουσιάζει ο εν
λόγω άξονας είναι σημαντικά λόγω της συ-
νεχώς αυξανόμενης κυκλοφορίας του, α-
φού το λιμάνι του Πόρου αναπτύσσεται με
γρήγορους ρυθμούς με αποτέλεσμα να με-
γαλώνει και ο φόρτος του άξονα αυτού.

Στο σημείο αυτό θα προταθούν κάποι-
ες ικανοποιητικές λύσεις που θα αναβαθ-
μίζουν την ποιότητα των μεταφορών του
οδικού αυτού άξονα. Οι λύσεις αυτές ό-
μως θα πρέπει να είναι υλοποιήσιμες, δη-
λαδή το κόστος πραγματοποίησής τους να
είναι μίας εφικτής τάξης μεγέθους. Πρέπει
να αποκλειστεί η σκέψη μίας συνολικής ε-
πέμβασης και ανάπλασης στο σύνολο του
μήκους αυτής της οδικής σύνδεσης και να

ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΕΙΣ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ

τεύχος 2/1997

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Η ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΝΟΜΑΡΧΗ - ΡΑΤΣΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΛΑΣΙΘΙΟΥ Α.Ε. - ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ -
ΕΥΡΩΠΗ - Η ΥΓΕΙΑ ΣΤΟ ΛΑΣΙΘΙ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ -
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

προτιμηθεί η μελέτη και πραγματοποίηση των απαιτούμενων έργων στα τμήματα εκείνα στα οποία κρίνεται απαραίτητο. Έτσι, προτείνονται μέχρι τον οικισμό Κοκολάτα οριζοντιογραφικές βελτιώσεις της χάραξης ώστε να αποκτήσει ο δρόμος ικανοποιητικά χαρακτηριστικά. Θα χρειασθεί να γίνουν διαπλατύνσεις (ολικό πλάτος, καταστρώματος 9,0 μέτρα) ενώ προτείνεται ύπαρξη νησίδας καθώς και ποδηλατόδρομου. Επίσης προτείνεται η κατασκευή παράπλευρου δρόμου, ο οποίος θα λύσει το μεγάλο πρόβλημα, γιατί συμβάλλουν στον κυρίως δρόμο πολλοί αγροτικοί με αποτέλεσμα να μικραίνει η ταχύτητα κυκλοφορίας του. Παράλληλα, η κατασκευή του παράπλευρου δρόμου είναι θετική και για την ασφάλεια, αφού θα εξαλειφθούν πλέον οι πολλές διασταυρώσεις του κυρίως άξονα με τους αγροτικούς δρόμους, που οδηγούν σε γειτονικά κτήματα.

Μία τέτοια πρόταση όμως δημιουργεί την ανάγκη να γίνουν απαλλοτριώσεις, που όπως γίνεται αντιληπτό, ενώ κάτι τέτοιο μπορεί να είναι εφικτό για τις περιοχές εκτός των οικισμών, είναι σχεδόν αδύνατο να εφαρμοσθεί μέσα στους οικισμούς, δεδομένου ότι θα σήμαινε πιθανές απαλλοτριώσεις σπιτιών.

Μία δεύτερη πρόταση είναι να γίνει εξ' αρχής σχεδιασμός και μελέτη κατασκευής ενός καινούργιου δρόμου, πάνω στον ήδη χαραγμένο «παλιό ενετικό» δρόμο. Ο «παλιός ενετικός» είναι χαραγμένος (όπως φανερώνει και το όνομά του) από την εποχή της Ενετοκρατίας. Ξεκινάει από το χωριό Κοκολάτα και καταλήγει μέχρι τον οικισμό Βλαχάτα. Η σημερινή του κατάσταση είναι πολύ άσχημη αφού σε ορισμένα τμήματά του διακόπτεται εντελώς, ενώ στα υπόλοιπα υπάρχουν πολλοί χωματόδρομοι.

Η κατασκευή του δρόμου αυτού μπορεί να αποτελέσει εναλλακτική λύση του κυρίως άξονα Αργοστολίου - Πόρου και στο τμήμα του από το χωριό Κοκολάτα μέχρι τα Βλαχάτα. Θα πρόκειται για έναν παράλληλο άξονα, που θα έχει ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες ταχύτητες κυκλοφορίας. Μεγάλο πρόβλημα για την ασφάλεια των διερχόμενων οχημάτων, αλλά και για τις χαμηλές ταχύτητες κυκλοφορίας, αποτελούν οι μεγάλες διαμήκεις κλίσεις και οι έντονοι οριζοντιογραφικοί ελιγμοί του τμήματος του άξονα μετά τον οικισμό Πάστρα. Ο δρόμος αυτός λίγο πριν τον Πόρο διέρχεται μέσα από ένα στενό φαράγγι.

Για την λύση του προβλήματος αυτού και την αποφυγή των έντονων κλίσεων, προτείνεται να εξετασθεί η εκτροπή του οδικού άξονα Αργοστολίου - Πόρου στο σημείο μετά τον οικισμό Πλατειές.

Συνεχίζεται...