

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ-«ΚΛΕΙΔΙΑ» ΓΙΑ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΙΛΚΙΣ

Τέσσερις προτάσεις-«κλειδιά» για τη βελτίωση του οδικού δικτύου και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στο νομό Κιλκίς, καταθέτει τετραμελής ομάδα εργασίας της νομαρχιακής επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ, αποτελούμενη από τους συναδέλφους Χρήστο και Κυριάκο Κωφίδη, Παναγιώτη Ντέντα και Στυλιανό Καρέλη.

Πρώτον, η ομάδα εργασίας προτείνει να βγουν οι δρόμοι έξω από τους οικισμούς και να τοποθετηθούν στις εισόδους και τις εξόδους τους ειδικά «σαμάρια» και αυτόματες φωτογραφικές μηχανές για τη μείωση των παραβάσεων. Η πρόταση αυτή έχει ως στόχο να περιορισθεί ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχημάτων, που σήμερα είναι αυξημένος, καθώς πολλοί δρόμοι του επαρχιακού δικτύου διέρχονται μέσα από κατοικημένες περιοχές, στις οποίες τα οχήματα αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα.

Δεύτερον, οι τέσσερις μελετητές επισημαίνουν την ανάγκη δημιουργίας θέσεων στάθμευσης σε εθνικές οδούς και σε επαρχιακά δίκτυα με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο. Μια τέτοια παρέμβαση κρίνεται σημαντική, αφού στο οδικό δίκτυο δημιουργείται έντονο πρόβλημα, κυρίως λόγω της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων, όπως π.χ. φορτηγά.

Τρίτον, η διαγράμμιση του οδικού δικτύου προτείνεται να γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, διότι κατά τις νυκτερινές ώρες και ιδίως σε περίπτωση βροχοπτώσεων, η ορατότητα είναι κατά πολύ μειωμένη και αυξάνεται ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχημάτων.

Τέταρτον, η ομάδα εργασίας εισηγείται τη δημιουργία παράλληλων χωματόδρομων και κόμβων σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου, για την είσοδο αγροτικών οχημάτων στην κύρια οδό. Σήμερα, οι διασταυρώσεις με αγροτικές οδούς παραμένουν επικίνδυνες, λόγω της ανέλεγκτης εισόδου και εξόδου αγροτικών οχημάτων, με αποτέλεσμα να προκαλούνται ατυχήματα.

Οι προτάσεις αυτές είναι καίριας σημασίας στη σημερινή συγκυρία, καθώς μέσω του νομού Κιλκίς γίνεται η οδική σύνδεση της Ελλάδας με τα κράτη της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, αλλά και με τις βαλκανικές χώρες. Ιδίως την τελευταία δεκαετία, μετά τις αλλαγές που κατεγράφησαν στη «χερσόνησο του Αίμου», έχει αυξηθεί και η εμπορική δραστηριότητα μεταξύ των χωρών της περιοχής, με αποτέλεσμα την αύξηση των οδικών μεταφορών.

Το οδικό δίκτυο του Κιλκίς αποτελείται συνολικά από 609 χιλιόμετρα: εθνικό δίκτυο μήκους 152 χλμ και επαρχιακό 457 χλμ. Στον νομό κυκλοφορούν σε καθημερινή βάση περί τα 35.000 οχήματα διαφόρων κατηγοριών, ενώ η πλειοψηφία των τροχοφόρων που εμπλέκονται σε ατυχήματα είναι Ι.Χ.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΣΗΜΕΙΑ

Στο μεταξύ, η ομάδα εργασίας εντόπισε τα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου, όπου παρουσιάζεται συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων. Αναλυτικότερα, στη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών-Ευζώνων (ΠΑΘΕ) εντοπίστηκαν τρία σημεία που θέλουν ιδιαίτερη προσοχή (στις χιλιομετρικές θέσεις 519, 531 και 532 αντίστοιχα).

Στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Κιλκίς, τα επικίνδυνα σημεία είναι περισσότερα και εντοπίζονται στις χιλιομετρικές θέσεις 21, 26-30, 40 και 43-45. Πάντως, τα «πρωτεία» από άποψη αριθμού επικίνδυνων σημείων κατέχει η εθνική οδός Κιλκίς-Νέου Πετριτσίου Σερρών, όπου οι οδηγοί θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί σε αρκετές χιλιομετρικές θέσεις (και συγκεκριμένα στις 1-3, 8, 12, 14, 17-18, 31-32 και 35).

«Η συγκεκριμένη οδός παρουσιάζει ιδιαίτερα αυξημένη κυκλοφορία, δεχό-



18ο χλμ Εθν. Οδού Κιλκίς - Ν. Πετριτσίου

μενη και μεγάλο αριθμό βαρέων οχημάτων, που κινούνται από και προς τα τελωνεία Δοϊράνης και Προμαχώνα. Επιπλέον, είναι ευθεία σε μεγάλο μήκος, με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τα διερχόμενα οχήματα και διασταυρώνεται σε όλο της το μήκος με επαρχιακούς και αγροτικούς δρόμους, από όπου εξέρχονται ανεξέλεγκτα γεωργικά μηχανήματα. Επιπρόσθετα, έχει μικρό πλάτος οδοστρώματος, χωρίς ειδικό χώρο στάθμευσης. Για τη δραστηκή μείωση των ατυχημάτων στο παραπάνω τμήμα της οδού κρίνεται επιβεβλημένη η διαπλάτυνση της οδού με επιπλέον μία λωρίδα και η κατασκευή χώρων στάθμευσης κατά μήκος αυτής», αναφέρει η ομάδα εργασίας.

Ως επικίνδυνο σημείο θεωρείται και η χιλιομετρική θέση 9 (Μ.Βρύση) στην εθνική οδό Κιλκίς-Πολυκάστρου. Σημειώνεται ότι τα επικίνδυνα σημεία του δικτύου επισημάνθηκαν με βάση τα ατυχήματα, ενώ φωτογραφίστηκαν χαρακτηριστικά σημεία και κόμβοι και καταρτίστηκαν τεκμηριωμένες προτάσεις για καθένα από αυτά (πχ, με διαπλάτυνσεις οδού, βελτίωση σήμανσης και κλίσεων, με διαγραμμίσεις, αποχετεύσεις ομβρίων κτλ).

ΣΤΟ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ

Εξάλλου, η τετραμελής ομάδα συγκέντρωσε και στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα της τελευταίας τριετίας. Κατά το έτος 2002 συνέβησαν στον νομό Κιλκίς 68 τροχαία, εκ των οποίων τα 17 ήταν θανατηφόρα (με 21 νεκρούς), τα 18 σοβαρά (με 25 σοβαρά τραυματισμένους) και τα 33 ελαφριά (77 τραυματίες).

Τα περισσότερα ατυχήματα (26) συνέβησαν στο επαρχιακό δίκτυο, τα 21 στο εθνικό, τα 16 σε κατοικημένες περιοχές και τα έξι σε άλλα σημεία. Η πλειοψηφία των τροχαίων έγινε πέρσι κατά τις βραδινές ώρες (36 ατυχήματα από τις 7.30 το βράδυ έως τις 6.30 τα ξημερώματα), ενώ η «μερίδα του λέοντος» των εμπλεκόμενων οχημάτων αντιστοιχεί σε ΙΧ αυτοκίνητα (62 επί συνόλου 88).

«Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής δεν εξαντλήθηκαν -ούτε και ήταν δυνατό κάτι τέτοιο- όλα τα σημεία που έχουν πρόβλημα και αυτό είναι ένα διαρκές έργο των αρμόδιων υπηρεσιών. Η συγκεκριμένη εργασία αποτελεί ένα εργαλείο το οποίο μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι αρμόδιοι φορείς, για να βελτιώσουν το οδικό δίκτυο του νομού Κιλκίς», καταλήγουν οι μελετητές ■



22ο χλμ Εθν. Οδού Θεσσαλονίκης - Ν. Πετριτσίου



15ο χλμ Εθν. Οδού Πολυκάστρου - Θεσσαλονίκης