



ΜΙΛΩΝΤΑΣ ΜΕ έναν πολιτικό μηχανικό για ένα μεγάλο οδικό έργο όπως είναι αυτό της **Ολυμπίας Οδού**, περιμένεις με αναφραγή σε τεχνικά στοιχεία, να μιλήσει για τσιμέντα, υλικά, έργα διάνοιξης σπράγγων, αντιστηρίξεις και άλλα τέτοια.

Ευχάριστη έκπληξη λοιπόν όταν ο Παναγιώτης Παπανικόλας, διευθύνων σύμβουλος της **Ολυμπίας Οδού** ξεκινά μόνος του τη συζήτηση από τον τομέα «οδική ασφάλεια».

Με ευαισθησία και γνώση παραθέτει στοιχεία που είτε γνωρίζαμε και τα αγνοούσαμε υπό το βάρος του έργου αυτού καθαυτού είτε δεν γνωρίζαμε.

Τα τελευταία, αυτά που δεν ξέρουμε, δείχνουν ότι πέρα από τα τσιμέντα και την ασφάλτο, πίσω από τα φώτα της δημοσιότητας γίνεται δουλειά σημαντική και υπεύθυνη που δεν αφήνει στην τύχη ούτε την τελευταία λεπτομέρεια.

«**Άνεση και ασφάλεια**», είναι οι δυο λέξεις με τις οποίες ο κ. Παπανικόλας προσδιορίζει το χαρακτήρα του έργου και είναι προφανές πως αυτά είναι τα χαρακτηριστικά που ζητάμε όλοι από ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο.

Πηγαίνοντας λίγο πιο πίσω, μας προσδιορίζει τρεις χρονικές περιόδους του συγκεκριμένου δρόμου, συνδεδεμένες με την ασφάλεια. Την πρώτη περίοδο όταν είχαμε τη φονική «Κορίνθου-Πατρών», τη δεύτερη περίοδο όταν ξεκίνησαν τα έργα και τα ατυχήματα μειώθηκαν αισθητά και την τρίτη που ξεκινά με τα εγκαίνια του αυτοκινητόδρομου.

Ειδικά σε ό,τι αφορά στη δεύτερη ξεκαθαρίζει με

παρησία ότι η όποια μείωση οφείλεται στις ιδιαίτερες συνθήκες που δημιουργήθηκαν λόγω των έργων και οι οποίες δεν επέτρεπαν στους οδηγούς να αναπτύξουν ταχύτητες μεγάλες ή να επιχειρούν επικίνδυνα προσπεράσματα κ.τ.λ.

«**Η Ολυμπία Οδός** είχε τη δυσκολία και την ιδιαιτερότητα να κατασκευάζεται όχι σε ένα παρθένο έδαφος, αλλά σε μια διαδρομή, μια χάραξη που ήταν σε όλη τη διάρκεια του έργου σε χρήση. Αυτό είχε αποτέλεσμα την εκτόξευση πολλές φορές της ταλαιπωρίας των οδηγών με τις συνεχείς παρακάμψεις, αλλά και την επιμήκυνση της χρονικής διάρκειας ολοκλήρωσης του έργου».

- Και γιατί δεν κάνατε μια καινούργια χάραξη;

- «**Διότι θα εκτόξευε το κόστος του έργου στα ύψη**», είναι η απάντηση και έτσι είναι. «**Οι απαλοτριώσεις** θα ήταν αβάστακτες σε ό,τι αφορά το κόστος και ίσως και χρονοβόρες σε ό,τι αφορά σε δικαστικές διαμάχες που τυχόν θα προέκυπταν. Αλλά θα είχε και πρόσθετες περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Θα ήταν σαν μια δεύτερη ουλή πάνω σε ένα σώμα. Έτσι ακολουθήσαμε κατά βάση την παλιά χάραξη με κάποιες διαπλατώσεις και μόνον οι σπράγγες ήταν αυτές που βγήκαν εκτός «πεπατημένης»».

Ωστόσο το πιο δύσκολο κομμάτι που ήταν τα τούνελ τελείωσαν πρώτα, επισημαινουμε.

«**Και ναι και όχι**», μας απαντά. «**Μπορεί να τελείωσαν πρώτα, διότι εκεί όσοι δούλευαν, το έκαναν σε σημεία που δεν εμπλεκόνταν με την υπάρχουσα κυκλοφορία. Άρα ήταν πιο εύκολο να έχετε μια έντα-**



1. ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΟΛΑ

Μέσο:DRIVE

Ημ. Έκδοσης: . . .01/06/2017 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .19/05/2017

Σελίδα:23



Ο κ. Παναγιώτης Παπανικόλας, Διευθύνων Σύμβουλος της Ολυμπίας Οδού, στέκεται με ιδιαίτερη έμφαση στο δίπτυχο «άνεση και ασφάλεια» που ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος πρέπει να καλύπτει

ση εργασίας. Όμως στο τέλος, τα τούνελ ήταν αυτά που μας «κρέμασαν». Και τούτο διότι το τούνελ δεν είναι μια τρύπα την οποία φωτίζεις και τελειώσε. Στα σύγχρονα τούνελ, όπως αυτά της Ολυμπίας Οδού, υπάρχουν σημαντικές παράμετροι ασφαλείας που πρέπει να ικανοποιούνται στο 100% πριν δοθούν στην κυκλοφορία».

- Δεν αρκεί δηλαδή ο φωτισμός και η διαγράμμιση;

«Όχι. Η λειτουργία ενός τούνελ, και μάλιστα ενός μεγάλου τούνελ, θέλει συστήματα παρακολούθησης, αυτοματισμούς και μεγάλη έμφαση στην ασφάλεια. Υπάρχουν επιπλέον σενάρια συμβάντων που τα δοκιμάζουμε ξανά και ξανά και όχι μόνον στα χαρτιά, αλλά στην πράξη. Είναι υποχρεωτικό ότι για να πάρει το τούνελ πιστοποίηση πρέπει να δοκιμαστούν όλα τα συστήματα. Υπάρχει υπεύθυνος ασφαλείας σπράγγων που έχει ονοματεπώνυμο και είναι υπόλογος για οτιδήποτε πάει στραβά. Ο άνθρωπος αυτός δεν θα βάλει την υπογραφή του ελαφρά τη καρδία και στη συνέχεια θα κινδυνεύει με το πρώτο ατύχημα να πάει φυλακή».

Με λίγα λόγια δεν υπάρχει συμβάν που να μην έχει προβλεφθεί, να μην έχει γίνει η σχετική άσκηση γι' αυτό και να μην γνωρίζει το προσωπικό της Ολυμπίας Οδού το πώς θα αντιδράσει σε κάθε περίπτωση.

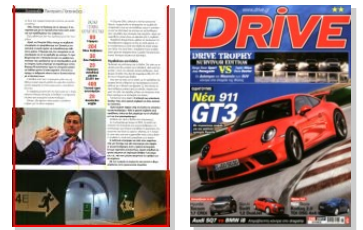
Ωστόσο, η ασφάλεια είναι κάτι που δεν βασίζεται πάντα σε σενάρια, αλλά και σε πραγματικές συνθήκες. Υποκίψαμε στον πειρασμό να ρωτήσουμε τι ακριβώς γίνεται με την ασυνόμευση του αυτοκινητόδρομου. Και αν έχουν τη δικαιοδοσία να ειδοποιούν την Τροχαία

1. ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΟΛΑ

Μέσο:DRIVE

Ημ. Έκδοσης: . . .01/06/2017 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .19/05/2017

Σελίδα:24



Συνέντευξη Παναγιώτης Παπανικόλας

αν δουν στις κάμερες διαχειριστές κάποιοι να κινείται επικίνδυνα.

«Ναι, έχουμε το δικαίωμα και το κάνουμε. Η συνεργασία μας με την Τροχαία είναι πολύ καλή, ασχέτως των προβλημάτων που υπάρχουν».

Εδώ μαθαίνουμε κάτι που ομολογούμε ότι δεν γνωρίζαμε:

«Εμείς, ως Ολυμπία Οδός, έχουμε τη συμβατική υποχρέωση να προμηθεύουμε την Τροχαία με αυτοκίνητα τα οποία πρέπει να αντικαθιστούμε κάθε πέντε χρόνια. Η Τροχαία έχει την υποχρέωση να τα επανδρώσει και να τα εφοδιάζει με καύσιμα. Το πρόβλημα είναι ότι η Πολιτεία δεν έχει τον αριθμό των στελεχών που χρειάζονται για να επανδρωθούν αυτά τα οχήματα. Εμείς μπορούμε για παράδειγμα να διαθέσουμε 40 αυτοκίνητα, όμως το υπουργείο μπορεί να διαθέσει μόνον 25 αστυνομικούς. Υπό αυτό το πρίσμα, οι άνθρωποι κάνουν όσο το δυνατό καλύτερα τη δουλειά τους».

Η αλήθεια είναι πως η οικονομική κρίση που για έβδομη συνεχή χρονιά μαστίζει τη χώρα δεν επιτρέπει κάποια πράγματα τα οποία όμως μόνον «πολυτέλεια» δεν είναι.

Για παράδειγμα εκτός από την Αστυνομία και η Πυροσβεστική δήλωσε αδυναμία να διαθέσει τα απαραίτητα κλιμάκια στο συγκριμένο αυτοκινητόδρομο.

Ωστόσο, εδώ φάνηκε πόσο μεγάλη ευαισθησία υπάρχει για την οδική ασφάλεια.

ΒΑΣΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- 80** Γέφυρες
- 204** Κάτω διαβάσεις
- 38** Άνω διαβάσεις
- 29** Σήραγγες συνολικού μήκους 25,601 km
- 400** Τεχνικά έργα αντιστήριξης
- 29** Ανισόπεδοι κόμβοι

Η Ολυμπία Οδός, αλλά και οι λοιποί αυτοκινητόδρομοι, συμφώνησαν να ξεπεράσουν τις συμβατικές υποχρεώσεις τους και να αναλάβουν αυτοί τη συντήρηση και τον εξοπλισμό των κτιρίων και να βοηθήσουν στην προμήθεια των καυσίμων όσο μπορούν, πέραν της προμήθειας αυτοκινήτων ως όφειλαν από τη σύμβαση.

Παράλληλα δεσμεύτηκαν, εφόσον το προσωπικό της Πυροσβεστικής παρέμενε το ίδιο για πέντε χρόνια, να το εκπαιδεύσουν με δικά τους έξοδα σε ειδικό κέντρο στη Γαλλία. Και αυτό διότι η επέμβαση σε ένα συμβάν, ειδικά μέσα σε σήραγγες όπως η μεγάλη Παναγοπούλα, απαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις και εξοπλισμό.

Περιβάλλον και διόδια

Πειρασμός να ρωτήσουμε για τα διόδια. Όχι τόσο για το κόστος (αυτό δεν μπορείς να το αλλάξεις), αλλά γιατί δεν επελέγη η λύση του κλειστού αυτοκινητόδρομου. Ενός δρόμου δηλαδή όπου δεν θα σταματάμε κάθε 20 ή 30 km για να πληρώνουμε διόδια.

Αυτό έχει να κάνει με την άνεση, με το περιβάλλον (το σταμάτα ξεκίνα επιβαρύνει με περισσότερους κρούσους), αλλά και με το δίκαιον της χρέωσης. Σε ένα κλειστό αυτοκινητόδρομο μπαινεις από μια εισοδα, παίρνεις ένα χαρτί που λέει πού ακριβώς μπηκές και πληρώνεις όταν βγεις ανάλογα με τα χιλιόμετρα που έκανες.

Η απάντηση είναι σαφής: **Η επιλογή των μετωπικών διοδίων ήταν στην αρχική σύμβαση και ήταν επιλογή της πολιτείας.**

«Εμείς είμαστε σαφώς υπέρ της λύσης του κλειστού αυτοκινητοδρόμου. Αλλά η αρχική σύμβαση αυτό προέβλεπε, οπότε και δεν μπορούμε να την αλλάξουμε ή να την προσπεράσουμε».

Αλήθεια πού πάνε τα διόδια που πληρώνουμε;

Αν τα επιμερίσουμε έχουμε το ΦΠΑ, το κόστος συντήρησης και λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου, την αποπληρωμή των δανείων και βέβαια τη φορολογία που προκύπτει στο τέλος του χρόνου. Μάλιστα, αν η είσπραξη είναι πάνω από ένα συμφωνηθέν ποσό, τότε με βάση τη σύμβαση το ποσό αυτό μοιράζεται με το κράτος.

Η συζήτηση επιστρέφει και πάλι στην ασφάλεια:

«Να μην ξεχνάμε πως κάτι καινούργιο που έφεραν οι αυτοκινητόδρομοι είναι ο τρόπος λειτουργίας: Έχουμε περιπολίες αυτοκινήτων, άμεση επέμβαση με άριστη σήμανση σε περίπτωση βλάβης ή ατυχήματος, κ.ά., κάτι που μείωσε σημαντικά τον αριθμό των ατυχημάτων».

Με την ευκαιρία να πούμε ότι στα τούνελ το θέμα ασφάλειας είναι πρωτεύουσας σημασίας.



1. ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΟΛΑ

Μέσο:DRIVE

Ημ. Έκδοσης: . . .01/06/2017 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .19/05/2017

Σελίδα:25



Όμως με λύπη διαπιστώνουμε πως ο Έλληνας επιδεικνύει άναρχη οδηγική συμπεριφορά, η οποία μέσα σε ένα τούνελ γίνεται ακόμη πιο επικίνδυνη διότι εκεί το λάθος δεν συγχωρείται.

Εμείς έχουμε προβλέψει όλες τις λεπτομέρειες. Για παράδειγμα στα μικρού μήκους τούνελ έχουμε έντονο φωτισμό παντού, διότι το ανθρώπινο μάτι δεν μπορεί να προσαρμοστεί τόσο εύκολα. Αντίθετα στα μεγάλου μήκους έχουμε έντονο φωτισμό στην είσοδο και στην έξοδο και στο ενδιάμεσο κομμάτι ο φωτισμός χαμηλώνει. Όλα αυτά δεν είναι τυχαία, έχουν εφαρμοστεί ύστερα από μελέτες».

Η αλήθεια είναι ότι οι επιπτώσεις ενός οδηγικού λάθους μέσα σε ένα τούνελ πολλαπλασιάζεται και μπορεί να προκαλέσει ακόμη και τραγωδίες.

Εδώ να πούμε ότι σε αντίθεση με τη συνεργασία της **Ολυμπίας Οδού** με την Αστυνομία και την Πυροσβεστική, δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο με το ΕΚΑΒ. Όμως είναι παρόντες σε όλες τις ασκήσεις που κάνουμε και έχουν και τη βοήθειά μας στην εκπαίδευση.

Το μέλλον

Στις 31 Μαρτίου είχαμε το ορόσημο της λειτουργικής ολοκλήρωσης. Το έργο παραδόθηκε στην κυκλοφορία με όλα τα βασικά στην εξυπηρέτηση του κοινού, όμως απομένουν κάποια μικρά ακόμα έργα. Το έργο είναι επί της ουσίας ολοκληρωμένο κατά 95%.

Οι σημαντικότερες εκκρεμότητες είναι ο κόμβος στο Ρίο και οι διασταυρώσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Έτσι, με βάση ένα αυστηρό χρονικό ορόσημο που υπάρχει, το έργο θα ολοκληρωθεί τον Αύγουστο με εξαίρεση τον υπέρ-κόμβο του Ρίου που θα είναι έτοιμος στο τέλος του χρόνου. Και αυτό διότι πρέπει ταυτόχρονα ο κόμβος και να λειτουργεί και να γίνονται έργα.

Πέρα από αυτό εκκρεμούν ακόμη 40 km για την ειδική αντιολισθητική επίστρωση.

Αυτό γίνεται διότι πρέπει πρώτα ο ενδιάμεσος τάπητας (που έχει καλά χαρακτηριστικά πρόσφυσης) να πάρει τις ανοχές του και ύστερα να περάσει από πάνω η τελική επίστρωση.

Αυτό δεν είναι όμως θέμα άμεσης ασφάλειας και οι εργασίες θα γίνουν σε επίπεδο βαριάς συντήρησης.

Επίσης πρέπει να συνδεθούν όλα τα τούνελ με τη Νέα Πέραμο, όπου βρίσκεται και το κέντρο διαχείρισης.

Να τονίσουμε ότι έχουμε δύο κέντρα ένα στη Νέα Πέραμο κι ένα στο Ρίο, το οποίο δεν είναι έτοιμο ακόμη. Τα δύο κέντρα μπορούν το ένα να αντικαταστήσει το άλλο σε περίπτωση προβλήματος στο ένα από αυτά.

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες το χρόνο

1025 Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης

2 Τομείς διαχείρισης Τομέας 1 Εφέυσια - Ξυλόκαστρο, Τομέας 2 Ξυλόκαστρο - Μιντιλόγηι

2 Κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας

4 Τεχνικές βάσεις λειτουργίας και συντήρησης

55 Οχήματα περιπολίας και επέμβασης, καθώς και Μηχανήματα Έργου και κινητός εξοπλισμός συντήρησης

4 Σημεία εξυπηρέτησης πελατών (Εφέυσια, Ισθμός, Κιάτο, Ρίο)

480 Άτομα προσωπικό



Αντί επιλόγου

Ευχάριστη έκπληξη, η ευαισθησία των υπευθύνων της **Ολυμπίας Οδού** για την ασφάλεια. Ακόμη πιο ελπιδοφόρο ότι στο άμεσο μέλλον προγραμματίζονται δράσεις που έχουν να κάνουν με την ενημέρωση του κοινού, την ευαισθητοποίηση του οδηγού, αλλά και την εκπαίδευσή του.

Δική μας αίσθηση ότι πολλά έχουν αλλάξει προς το καλύτερο. Δεν είναι θέμα κυβερνήσεων. Είναι θέμα ότι στην **Ολυμπία Οδό**, αλλά και στους άλλους νέους αυτοκινητόδρομους, η ιδιωτική πρωτοβουλία ακολουθεί πιστά τις διεθνείς προδιαγραφές, σέβεται τον πολίτη, φροντίζει γι' αυτόν.

Στην προκειμένη περίπτωση χαιρέσει πλέον να οδηγείς σε μια διαδρομή, όπου πριν από μερικά χρόνια την έκανες με... δαγκωμένη την ταυτότητα. Κι αυτό είναι το πιο σημαντικό. ☺

