

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Α'. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ

Τού κ. Γ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ, μηχανικού
Διευθυντού τής «ΟΔ.ΟΜ.ΕΛ.»

*Ασφαλιστοί
όδοι

Βασικοί
όδοι

Παλαιά Έλλάς 6.582 χλμ. 2.194 χλμ.
Νέα Έλλάς 3.325 > 1.343 >

Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ἑλληνικοῦ οἰκονομικοῦ ἀρχαίαι ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς χώρας ἐκ τοῦ τουρκικοῦ ζυγοῦ, ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξήλθεν κατεστραμμένη καὶ καθυστερημένη ἀπὸ πάσης ἀπόψεως. Οὕτως, ἡ πρώτη ἐδαφικὴ ἔκτασις τῶν 47.500 τετραγωνικῶν χιλιομέτρων, ἣτις ἀπετέλεσε τὸν πυρῆνα τοῦ νεωτέρου ἑλληνικοῦ κράτους, εὑρίσκειτο ἀπὸ ἀπόψεως ὁδῶν εἰς πρωτόγονον κατάστασιν.

Δὲν ὑπῆρχεν οὔτε ἕνας ἐπιγεῖαις συγκοινωνιών καὶ τὰ πάντα ἔπρεπε νὰ δημιουργηθῶν ἐξ ἀρχῆς. Πλὴν ὅμως, ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις καὶ λοιπαὶ ἀνωμαλίας συνετέλεσαν, ὥστε ἡ ἐξέλιξις τῆς ὁδοποιίας ἐν Ἑλλάδι νὰ εἶναι βραδυτάτη. Ἡ ταυτὴ βραδυτάτη ἐξέλιξις τοῦ οἰκονομικοῦ δικτύου καὶ ὁ αἶμα ἡ μέχρι πρό τινας δεκαετηρίδων ὀφθαλμῶν ζημιῶν τραχηλῶν ἐστερημένων οἰκισθῆναι ταχύτητα καὶ ἀνάσσει, ἔδεικεν ὄψιν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν θαλασσίων

μεταφορῶν, διὰ τὰς ὁποίας ὑπῆρχε μεγάλη σχετικὴ εὐχέρεια.

Μὲ τὴν ἀνάπτυξιν, ὅμως, τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐφ' ἑβρατεύοντο αἱ ὑπερπόντιοι καὶ τοπικαὶ παράκτιοι συγκοινωνιακαὶ ἀνάγκαι, δὲν ἔλαστο τὸ ζήτημα τῶν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, καίτοι εἶχεν ἀναπτυχθῆναι παραλλήλως μέχρι ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος ἐπαρκῆς σχετικῶς ἀσφραδοδρομικὸν δίκτυον.

Κατὰ τὰς πρώτας ἀπὸ τῆς ανεξαρτησίας τοῦ Κράτους δεκαετηρίδας, ἡ κατασκευὴ τῶν ὁδῶν ἐγένετο ὅλως συμπτωματικῆς καὶ πρὸς θεραπειᾶν ἀπολύτως τοπικῶν ἀναγκῶν. Ἡ πρώτη ὁδὸς ἐν Ἑλλάδι ἦτο ἡ ὁδὸς ΠΥΛΟΥ —

ΜΕΘΩΝΗΣ μήκους 15 περίπου χλμ., κατασκευασθεῖσα ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ στρατοῦ τὸν Μαΐου.

Μετὰ ταῦτα ἐπεκταθῆσαν ἡ κατασκευὴ τῆς ὁδοῦ Ναυπλίου — Τίρυντος μήκους 5 χλμ. Ἀξιοσημείωτος ἐπίσης προσπάθεια ἐγένετο ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Τεχνικῆς Ἀποστολῆς κατὰ τὸ 1882 — 1888.

Γενικῶς ἀπὸ τοῦ 1867 καὶ μέχρι τοῦ 1925 εἶναι ἀλήθης ὅτι ἀνεπιληψίως καταβλήθησαν προσπάθειαι διὰ τὴν κατασκευὴν ὁδῶν, ἰδίως διὰ τοῦ νόμου ΣΣΓ' τοῦ 1867 ἐπεὶ ὁδοποιίαν καὶ τὸ ἐπὶ τῶν αὐτῶν δόσεων στερηθέντος νόμου ΓΥΚΣ' τοῦ 1909, αἵτινες ὅμως ἐναυγίσθησαν κατὰ τὸ πλείστον, διότι ἔλειπον ἡ μέθοδος ἐν τῇ κατασκευῇ τῶν ὁδῶν εἰς τοὺς πολίτας καὶ ἡ ἐπιστημονικότης ἐν τῇ κατατάξει τῶν ὁδῶν εἰς κατηγορίας.

Πάντως, δὲν ν' ἀναγνωρισθῆ ἡ σημαντικὴ προσπάθεια, τὴν ὁποίαν κατέβαλεν ἡ Ἑλλάς ἐπὶ Τριετείᾳ κατὰ τὴν ἔτη 1883 — 1892, κατὰ τὴν ὁποίαν κατασκευάσθησαν ὁδοὶ 1.346 χλμ.

Ἡ πρόδοσις κατασκευῆς ὁδῶν κατὰ τὸ ἔτη 1835 — 1892 ἦτο ἡ ἀκόλουθος:

1835—1862 χλμ.	150	δρ.	—
1863—1872 >	162	>	—
1873—1882 >	385	>	—
1883—1892 >	1.346	>	—

Σύνολον > 2.043 49.565.000
(δραχμῶν εἰς προπολεμικὰς δρ.)

Μέχρι τοῦ 1923 τὸ σύνολον τῶν ὁδῶν ἦτο:

Ἡ ἐνασχολία τῶν ἔργων ὁδοποιίας εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀρχαίαι, ὅπως εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἀπ' οὗτο ὁ ἀποκρίθησαν ἐπεβλήθη ἐξ ἑσῶν συγκοινωνίας. Ἡ περίοδος αὕτη διὰ τὴν Ἑλλάδα ἀρχαίαι μετὰ τὸν Α' παγκόσμιον πόλεμον.

Οὕτω, τὸ 1919 τὸ σύνολον τῶν ἀποκρίθησαν ἐν Ἑλλάδι ἦτο μόλις 1.112 (ἰ.β.α.τ.α.τ. 1.007, φορηγὰ 68, λεωφορεία 37), ἐπὶ τὸ 1925 ἐβρασαν τὰ 11.555 ἀποκρίθησαν (ἐπιδατικά 7.802, φορηγὰ 2.202, λεωφορεία 1.551).

Τὴν ἀποφασιστικὴν ὅμως ἐξέλιξιν διὰ τὴν ὁδοποιίαν ἐν Ἑλλάδι ἀπέτελεσαν ἡ κατὰ τὸ 1925 εἰσαγωγή τῆς ἐκπεριλαλοῦ ἀσφαλτοῦ (μάλθης) καὶ τὸν νέον ἐπὶ τῆς ἐπιχορηγούμενων ὁδοποιητικῶν μεθόδων, τὸ πρῶτον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Γ. Μακρῆ, ὅστις καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰσηγήθη εἰς τὸ Κράτος καὶ ἐξετέλεσε διὰ τῶν μεγαλύτερων τότε Ἑλλήνων ἐργοδότων, πρωτοφανῆς διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκτετατὴν πρόγνωση ἀνακατασκευῆς καὶ κατασκευῆς Ἑθνικῶν ὁδῶν. Τὸ ἔργον τοῦ ἐπιχορηγοῦσθαι κυρίως ἐπὶ Κυβερνήσεως Ε. Βενιζέλου, ἦεν δέθηκε πρὸς τοῦτο πλέον τῶν τριῶν ἑκατομμυρίων λίρῶν στερλινῶν ἐκ τοῦ παραγωγικοῦ δικτύου ἀπὸ τοῦ 1929 μέχρι τοῦ 1932, συμπληρωθέντων οὕτω σημαντικῶν ἀσφαλτοῦ χιλιομέτρων νέων ὁδῶν τῶν περισσότερων μὲ ἀσφαλτικὴν ἐπέλεψιν.

Ἡ περίοδος αὕτη ἀποτελεῖ σταθμὸν διὰ τὴν ἑλληνικὴν ὁδοποιίαν. Διὰ τὴν πρώτην συνετέλεσαν μελέται εἰρήσας προοπτικῆς καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κανόνων κυκλοφορίας ἀποκρίθησαν.

Ἡ οἰκονομικὴ κρίσις τοῦ 1932 ἀνα-

κόπτει καὶ πάλιν τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων ὁδοποιίας.

Ἡ προσπάθεια αὕτη συνεχίζεται ἀπὸ τοῦ 1936, ἐπὶ Κυβερνήσεως Ἰ. Μεταξᾶ, ὅτε κατασκευάσθησαν καὶ νέαι ὁδοὶ στρατηγικῆς κυρίως σημασίας, εἰς τρόπον ὥστε πρὸ τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου νὰ ἔχουν κατασκευασθῆ περιτὰ 3.000 χιλιομ. νέων ὁδῶν. Μὲ τὴν θύελλαν τοῦ πολέμου τοῦ 1940 ἀνακόπτεται καὶ πάλιν ἡ ἐκτέλεσις ἔργων ὁδοποιίας. Ἡ ἐπακολουθήσασα κατοχὴ, ὅχι μόνον ἀνακόπτει πᾶσαν ἐκτέλεσιν

ἔργων, ἀλλὰ τούναντίον ἀποτελεῖ περίοδον ὀπισθοδρομήσεως. Ἄπασαι αἱ ἐθνικαὶ ὁδοὶ καὶ αἱ γέφυραι ὑπέστησαν τεραστίαν καταστροφάς. Εἰς πολλὰ σημεία εἶχον καταστραφῆ ἀκόμη καὶ οἱ τοῖχοι ἀντιστηρίξεως. Αἱ ἐκ τοῦ πολέμου ζημίαι τοῦ ὁδικοῦ δικτύου Ἑλλάδος ἀνέρχονται εἰς τὰς 3.838.000.000 προπολεμικῶν δραχμῶν. Ἀφ' ἑτέρου δὲ παρουσιάζονται κατὰ τὴν περίοδον ταύτην τεράστια ἀπώλεια εἰς αὐτοκίνητα, ὡς ἐμφαίνεται εἰς τὸν ἀμέσως κατωτέρω πίνακα :

	Ἐπιβατικά	Φορτηγὰ	Λεωφορεῖα
Ἐκτελεσθέντα	8.700	5.900	2.600
Ὁλικαὶ ἀπώλεια	5.650 ἢ 65%	3.550 ἢ 60%	2.100 ἢ 70%
Μερικαὶ ἀπώλεια	1.525 ἢ 18%	1.175 ἢ 20%	250 ἢ 10%

Ἡ περίοδος τοῦ συμμοριτοπολέμου ἀποτελεῖ νέαν περίοδον σκληρῶν δοκιμασιῶν διὰ τὴν ὁδοποιίαν. Οὕτω δὲ ἐφθάσαμεν εἰς τὸ 1948 μέ :

— 1384 γεφύρας, συνολικοῦ μήκους 18.000 μέτρων περίπου εἰς ἐρείπια.

— Ὅλον σχεδὸν τὸ ἐκ 17.000 χλμ. περίπου ὁδικὸν δίκτυον ἐξουθενωμένον.

Ἀπὸ τοῦ 1948 ἄρχεται μία νέα περίοδος, σταθμὸς διὰ τὴν ἑλληνικὴν ὁδοποιίαν, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς γενικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς χώρας. Κατ' ἀρχὰς δι' Ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν καὶ Ἑλλήνων ἐργολάβων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1949 μόνον δι' Ἑλλήνων ἤρχισαν ἐκτελούμενα σοβαρὰ ἔργα ἀνακαινίσεως ἐπὶ τῶν κεντρικωτέρων ἀρτηριῶν τῆς χώρας καὶ ἐξακολουθοῦν νὰ ἐκτελοῦνται καὶ σήμερον. Οὕτω, μέχρι σήμερον, ἐπετεύχθησαν τὰ κάτωθι :

— Ἀνακατεσκευάσθησαν περιτὰς

1249 γέφυραι ἐκ τῶν 1384 ἀνατιναχθεισῶν, ἐξ ὧν αἱ 888 διὰ μόνιμου κατασκευῆς, ἐνῶ ἐκ παραλλήλου ἐλήφθησαν μέτρα πρὸς βελτίωσιν τῆς βατότητος τοῦ εἰς ἀθλίαν κατάστασιν δευτερεύοντος ὁδικοῦ δικτύου.

— Μέγα μέρος τῶν κεντρικῶν ἀρτηριῶν ἐπανήλθεν εἰς τὴν προπολεμικὴν του κατάστασιν καὶ ἐν πολλοῖς εἰς καλύτεραν, διὰ τῆς κατὰ μόνιμώτερον τρόπον κατασκευῆς τῶν ὁδοστρωμάτων.

— Πολλὰ δευτερεύουσαι ὁδοὶ ἐβελτιώθησαν ἀπὸ ἀπόψεως βατότητος.

— Προσετέθησαν εἰς τὴν κυκλοφορίαν νέαι ὁδοὶ στοιχειώδους μορφῆς.

Οὕτω, σήμερον, τὸ ὅλικόν μήκος τοῦ ἐν χρήσει ὁδικοῦ δικτύου ἀνέρχεται εἰς 30.150 χιλιόμετρα (περιλαμβάνεται καὶ τὸ δίκτυον Δωδεκανήσου), ὡς ἐμφαίνεται λεπτομερέστερον εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα :

ΓΕΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΠΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

α) Ἐκτασις ὁδικοῦ δικτύου κατὰ κατηγορίας (στοιχεῖα μέχρι 31.12.54) :

Κατηγορία ὁδῶν	Χρησιμοποιούμενον δίκτυον εἰς χλμ. (α)	Ὅδοι ἡμιτελεῖς καὶ προβλεπόμεναι εἰς χλμ.	Σύνολον
— Ἐθνικαὶ (6)	14.137	2.538	16.675
— Ἐπαρχιακαὶ (6)	6.997	4.876	11.873
— Κοινοτικά	9.016 (γ)	3.936 (δ)	12.952
— Ἀγροτικά			
Ἄθροισμα	30.150	11.350	41.500
	===	===	===

(α) Περιλαμβάνονται καὶ ἡμιτελῆ τμήματα, ἐφ' ὧν ὁμως ἡ κυκλοφορία ὀχημάτων εἶναι δυνατὴ τοῦλάχιστον κατὰ τὰς ξηρὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους.

(6) Ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν αἱ μέχρι 31.12.54 ἰσχύουσαι διατάξεις σχετικῶς μὲ

τὸν χαρακτηρισμὸν Ἐθνικῶν καὶ Ἐπαρχιακῶν ὁδῶν.

(γ) Περιλαμβάνονται καὶ 780 χιλιόμετρα ὁδῶν Δωδεκανήσου, δι' ἃς δὲν εἶχε ρυθμισθῆ μέχρι 31.12.54 νομοθετικῶς ὁ χαρακτηρισμὸς των.

(δ) Περιλαμβάνονται καὶ 150 χλμ. ὁδῶν Δωδεκανήσου μὴ χαρακτηρισθεισῶν εἰσέτι.