



19.05.2008

### **Δελτίο Τύπου**

Με αφορμή τα πρόσφατα δημοσιεύματα του Τύπου, σύμφωνα με τα οποία «... η κυβέρνηση, μέσω του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, έδωσε πράσινο φως στα φορτηγά και βυτιοφόρα να μπαίνουν στα τούνελ και να κινούνται στις εθνικές οδούς τις Παρασκευές ...», ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, με συνεχή παρουσία για περισσότερο από 30 έτη στο Συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας, επισημαίνει τα ακόλουθα:

#### **A. Διέλευση των βυτιοφόρων οχημάτων στις σήραγγες (τούνελ)**

- A1. Η δυνατότητα ελεύθερης ή μη διέλευσης των βυτιοφόρων οχημάτων μεταφοράς υγρών καυσίμων και γενικότερα των οχημάτων με επικίνδυνα φορτία από τις σήραγγες του εθνικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων αποτελεί ένα θέμα που συνδέεται άρρηκτα με την ασφάλεια των σηράγγων και την εν γένει οδική ασφάλεια των χρηστών.
- A2. Η ασφάλεια των σηράγγων είναι θέμα κρίσιμο και πολυσύνθετο, για το οποίο υπάρχει τόσο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (Οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου) όσο και πρόσφατα σε Εθνικό επίπεδο (ΠΔ 230/07, ΦΕΚ Α'264, Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην προαναφερθείσα Οδηγία του ΕΚ) θεσμικό πλαίσιο που - ανάμεσα σε άλλα - περιγράφει τα απαιτούμενα μέτρα προστασίας, πώς αυτά προκύπτουν, καθώς και το πώς αποφασίζεται και υλοποιείται η επιβολή ή μη των περιορισμών στη διέλευση των οχημάτων επικινδύνων φορτίων στις σήραγγες.
- A3. Ειδικότερα όσον αφορά την πρόσβαση στις σήραγγες των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα εφαρμόζονται τα εξής μέτρα, όπως αυτά ορίζονται στη σχετική ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων:
- πριν από τη θέσπιση κανονισμών και απαιτήσεων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων μέσω σήραγγας εκτελείται ανάλυση επικινδυνότητας, κατά την οποία λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παράγοντες σχεδιασμού και οι συνθήκες κυκλοφορίας που επηρεάζουν την ασφάλεια, όπως τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας, το μήκος της σήραγγας, ο τύπος κυκλοφορίας και η γεωμετρία της σήραγγας, καθώς και ο προβλεπόμενος αριθμός διερχόμενων βαρέων φορτηγών οχημάτων ανά ημέρα.
  - εγκαθίσταται κατάλληλη σήμανση για την επιβολή των κανονισμών πριν από την τελευταία δυνατή έξοδο πριν από τη σήραγγα και στις εισόδους της σήραγγας, καθώς και αρκετά πριν, ώστε οι οδηγοί να είναι σε θέση να επιλέγουν εναλλακτικές διαδρομές,
  - εξετάζεται το ενδεχόμενο λήψης ειδικών μέτρων λειτουργίας με σκοπό τη μείωση των επικινδυνότητων, τα οποία σχετίζονται με το σύνολο ή μέρος των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα στις σήραγγες, όπως δήλωση πριν από την είσοδο ή διέλευση σε φάλαγγες που πλαισιώνονται από οχήματα συνοδείας, κατά περίπτωση και μετά την προαναφερόμενη ανάλυση επικινδυνότητας.

#### **B. Ωράριο επιτρεπόμενης κίνησης των φορτηγών οχημάτων στις Εθνικές Οδούς**

- B1. Οι περιορισμοί στην κίνηση των φορτηγών οχημάτων στοχεύουν στην αποσυμφόρηση του δικτύου, τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, την αύξηση της οδικής ασφαλείας και την εν γένει καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας κατά τις περιόδους των κυκλοφοριακών αιχμών,

όπως είναι τα Σαββατοκύριακα ιδιαίτερα κατά την περίοδο του θέρους ή άλλες εορταστικές περιόδους καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

B2. Είναι εύκολα αντιληπτό ότι τα αποτελέσματα του εν λόγω μέτρου έχουν διαφορετικό επίπεδο κρισιμότητας ανάλογα με την κάθε περίπτωση Εθνικής Οδού. Η κάθε περίπτωση έχει τα δικά της λειτουργικά χαρακτηριστικά και δυνατότητες. Κάποιες από αυτές είναι Αυτοκινητόδρομοι με 3 λωρίδες κυκλοφορίας και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση (π.χ. τμήμα Μεταμόρφωση - Σχηματάρι) ή άλλες απλά τμήματα Οδών ταχείας κυκλοφορίας με περιορισμένα χαρακτηριστικά (π.χ. υφιστάμενο τμήμα Κορίνθου - Πατρών).

#### Συμπεραίνοντας:

- Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω, το εν λόγω θέμα δεν είναι εύλογο να μπαίνει στο τραπέζι της διαπραγμάτευσης αιτημάτων μιας μερίδας επαγγελματιών και να λαμβάνονται και να ανακοινώνονται για αυτό με ευκολία και με τρόπο απλουστευτικό αποφάσεις που αφορούν γενικευμένα το σύνολο των περιπτώσεων των σήραγγων της χώρας.
- Άλλωστε, δεν πρέπει κανείς να λησμονεί ότι η οδηγία 2004/54 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, εκδόθηκε ώστε να μεταφερθούν στην πράξη, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα μαθήματα που αντλήθηκαν από τα τραγικά δυστυχήματα τα οποία συνέβησαν στις σήραγγες των Άλπεων λίγα χρόνια νωρίτερα.
- Θα πρέπει να καθοριστούν σαφώς οι προϋποθέσεις (μελέτες επικινδυνότητας) για να επιτραπεί η διέλευση οχημάτων με επικίνδυνα φορτία από τις σήραγγες, σύμφωνα με τα μέτρα που καθορίζονται από τη σχετική ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία, ώστε τελικά να αποφασισθεί σε ποιες από τις σήραγγες που πληρούν τις προϋποθέσεις αυτές θα επιτρέπεται η διέλευσή τους.
- Επίσης, η αλλαγή του ωραρίου απαγόρευσης της διέλευσης φορτηγών οχημάτων από τις εθνικές οδούς θα πρέπει να αποφασίζεται κατά περίπτωση μόνο μετά από μελέτη των ειδικών συνθηκών για την περίπτωση αυτή (κυκλοφοριακοί φόρτοι, κυκλοφοριακή ικανότητα, δείκτης ατυχημάτων, καταλληλότητα εναλλακτικών διαδρομών κλπ).