



"Σύστημα έκδοσης αδειών για την πραγματοποίηση ειδικών μεταφορών διαμέσου του οδικού δικτύου αρμοδιότητας της Εγνατία Οδός Α.Ε."

Ανέστης Μαραπίδης

Πολιτικός Μηχανικός ΤΕ

Υπεύθυνος Χορήγησης Αδειών - Τμήμα Κυκλοφορίας

Δ/ση Συντήρησης και Λειτουργίας Αυτοκινητοδρόμου & Υποδομών

Εγνατία Οδός Α.Ε.

e-mail: amarapi@egnatia.gr

Ευάγγελος Βίσκος

Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος MSc - Τμηματάρχης Κυκλοφορίας

Δ/ση Συντήρησης και Λειτουργίας Αυτοκινητοδρόμου & Υποδομών

Εγνατία Οδός Α.Ε.

e-mail: eviskos@egnatia.gr

Κωνσταντίνος Λαζαρίδης

Τμηματάρχης Ανάλυσης / Ανάπτυξης Συστημάτων & Διοδίων

Διεύθυνση Ανάπτυξης Έργων, Συστημάτων & Εμπορικής Πολιτικής

Εγνατία Οδός Α.Ε.

e-mail: klazaridis@egnatia.gr

Περίληψη

Στο άρθρο παρουσιάζεται το σύστημα έκδοσης αδειών που έχει αναπτύξει και χρησιμοποιεί η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» (ΕΟΑΕ) και αφορά την πραγματοποίηση ειδικών μεταφορών (διέλευση υπέρβαρων/υπερμεγεθών οχημάτων) διαμέσου του οδικού δικτύου αρμοδιότητάς της. Αρχικά δίνονται πληροφορίες σχετικά με την ισχύουσα νομοθεσία για τις ειδικές αυτές μεταφορές και την ανάληψη της σχετικής αρμοδιότητας από την εταιρεία. Στη συνέχεια περιγράφεται η διαδικασία που ακολουθείται από την εταιρεία (κεντρική διαχείριση του θέματος, επικοινωνία με εμπλεκόμενους, ρόλοι εμπλεκόμενων υπηρεσιακών μονάδων, επιμέρους έλεγχοι και εγκρίσεις, μέτρα διαχείρισης κυκλοφορίας, κ.τ.λ.), ενώ επίσης δίνονται πληροφορίες για την εξειδικευμένη εφαρμογή (VPMS) που έχει αναπτύξει εσωτερικά η εταιρεία, μέσω της οποίας υποστηρίζεται η όλη διαδικασία. Επιπλέον, παρουσιάζονται συνοπτικά κάποια βασικά στατιστικά στοιχεία για τις ειδικές μεταφορές στο δίκτυο της «ΕΟΑΕ». Τέλος, αφού περιγράφονται συνοπτικά οι ακολουθούμενες πρακτικές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο και επισημαίνεται η «προβληματική» κατάσταση που υπάρχει στη χώρα, γίνεται μία πρόταση για τη δημιουργία ενός «Κεντρικού Γραφείου» που θα έχει την αρμοδιότητα για την αδειοδότηση των ειδικών μεταφορών για όλο το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της χώρας.

Λέξεις κλειδιά: Ειδικές μεταφορές, Άδειες διέλευσης υπέρβαρων/υπερμεγεθών οχημάτων, Εφαρμογή Vehicle Permits Management System, Αυτοκινητόδρομοι αρμοδιότητας Εγνατία Οδός ΑΕ, Κεντρικό Γραφείο αδειοδότησης, Οδική ασφάλεια.

Abstract

The paper presents the system that "EGNATIA ODOS SA" has developed and uses for the management of the issuance of abnormal road transport permits (transport of overweight/oversized



vehicles/loads through the motorways operated by the company). At first, information regarding the current legislation for abnormal road transport and the company's involvement is given. The procedure followed by the company (central management, communication with the involved authorities and transport companies, intermediate checks and approvals, traffic management plans, etc.) as well as the application (Vehicle Permits Management System) developed in-house specifically to support the whole procedure are also presented. In addition, some basic statistic results for the abnormal road transport through the "EOSA" network are presented. Finally, after a brief description of the followed practises in national and european level and some comments regarding the problematic situation in Greece, a proposal for the establishment of a "Central Office" which will be responsible for the management of the issuance of abnormal road transport permits for the whole national motorway network is presented.

Keywords: *Abnormal road transport permits, Vehicle Permits Management System, Egnatia Odos SA network, Permits issuance Central Office, Transport safety.*

1. Νομικό πλαίσιο – ιστορικό

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, στη γενικότερη προσπάθεια δημιουργίας ενός ενιαίου θεσμικού πλαισίου για τις οδικές μεταφορές στην Ευρώπη, εξέδωσε την Οδηγία 96/53 του 1996 (η οποία έχει ενσωματωθεί στο ελληνικό εθνικό δίκαιο με το Π.Δ.77/1998). Στην Οδηγία αυτή καθορίζονται μεταξύ άλλων και οι μέγιστες διαστάσεις και βάρη των «κανονικών» φορτίων και οχημάτων που μπορούν να κινούνται ελεύθερα στο οδικό δίκτυο. Οι μεταφορές που υπερβαίνουν αυτά τα όρια δεν απαγορεύονται πλήρως αλλά μπορούν να πραγματοποιούνται κατ' εξαίρεση (όταν δηλαδή πρακτικοί λόγοι, όπως η αδυναμία κατακερματισμού ενός φορτίου, το επιβάλλουν) με συγκεκριμένους όμως όρους και περιορισμούς κατόπιν σχετικής αδειοδότησης. Στην παρούσα εργασία, για λόγους συντομίας, θα αναφέρονται ως ειδικές μεταφορές. Όσον αφορά τα καθοριζόμενα όρια, συνοπτικά, ορίζεται ότι το μέγιστο μήκος είναι 12,0μ. (18,75μ για αρθρωτά οχήματα), το μέγιστο πλάτος 2,55μ (2,60μ για οχήματα - ψυγεία), το μέγιστο ύψος 4,0μ. και το συνολικό βάρος υπό προϋποθέσεις μπορεί να φτάσει τους 44 τόνους ενώ ανά άξονα κυμαίνεται μεταξύ 10 και 24 τόνων.

Ο λόγος που απαιτείται η αδειοδότηση για μία ειδική μεταφορά είναι για να εξασφαλίζεται ο τεχνικός έλεγχος της δυνατότητας πραγματοποίησής της αλλά και να λαμβάνονται τυχόν πρόσθετα μέτρα οδικής ασφάλειας και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Στον ελληνικό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., 1999), άρθρο 53, παράγραφο 2 αναφέρεται ότι «τα οχήματα των οποίων οι διαστάσεις, το βάρος, το φορτίο και οι ανά άξονα επιβαρύνσεις υπερβαίνουν τα καθοριζόμενα ανώτατα όρια της κάθε περίπτωσης, επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο ύστερα από ειδική άδεια, η οποία μπορεί να δοθεί από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (νυν Υποδομών και Μεταφορών) ή των εξουσιοδοτημένων απ' αυτόν αρχών. Στην άδεια αυτήν καθορίζονται περιορισμοί για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών αναφερόμενοι ειδικά στις οδούς διέλευσης, τις ημέρες και ώρες μετακίνησης, τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα και τα απαιτούμενα μέτρα οδικής ασφάλειας.»

Με το Ν. 3212/2003 ανατέθηκαν στην «Εγνατία Οδός Α.Ε. (ΕΟΑΕ)» οι αρμοδιότητες σχετικά με την ευθύνη συντήρησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού. Στην πράξη οι αρμοδιότητες αυτές, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και η χορήγηση των αδειών για τις ειδικές μεταφορές, ξεκίνησαν από την 01/07/2004. Με μεταγενέστερες αποφάσεις, στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της «ΕΟΑΕ»,



συμπεριλήφθηκαν και οι Κάθετοι Άξονες Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή (Α29) και Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνας (Α25) το Μάιο του 2011, τα τμήματα του ΠΑΘΕ από Α/Κ Κλειδιού έως Ευζώνους και από Α/Κ Αξιού έως την είσοδο Θεσσαλονίκης, καθώς και η υποθαλάσσια ζεύξη Ακτίου – Πρέβεζας το Μάρτιο του 2014. Σήμερα, το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της «ΕΟΑΕ», για το οποίο η εταιρεία είναι και αρμόδια χορήγησης των αδειών για τις ειδικές μεταφορές, προσεγγίζει τα 920χλμ συνολικά.

Αντίστοιχα, η αρμοδιότητα για τη χορήγηση των ειδικών αδειών διέλευσης από κάποιο οδικό τμήμα/άξονα του δικτύου της χώρας ανήκει στο διαχειριστή/λειτουργό του κάθε τμήματος (Υπηρεσίες Υπουργείου, Περιφέρειες, Δήμοι), με αποτέλεσμα για την πλειοψηφία των ειδικών διελεύσεων να απαιτείται η έκδοση περισσότερων της μίας αδειών. Η προβληματική κατάσταση που υπάρχει στη χώρα σχετικά με τη διαχείριση του θέματος περιπλέκεται ακόμα περισσότερο και από το γεγονός ότι για τους αυτοκινητοδρόμους που λειτουργούν υπό καθεστώς παραχώρησης, έως σήμερα δεν εκδίδονται τέτοιες άδειες, καθώς δεν είχε καταστεί εφικτή μία συμφωνία μεταξύ του Δημοσίου και των Παραχωρησιούχων σχετικά με τη διαδικασία αδειοδότησης (Δημητρόπουλος Ι., Βεγήρη Β., Καζάκος Σ., 2012).

2. Χορήγηση ειδικών αδειών διέλευσης στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.»

Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.», από την αρχή της ενασχόλησής της με τη χορήγηση των ειδικών αδειών διέλευσης και αντίθετα με τη γενικότερη πολιτική/πρακτική της εταιρείας, σύμφωνα με την οποία η διαχείριση/επίβλεψη της λειτουργίας και συντήρησης της οδού γίνεται μέσω των κατά τόπο αρμόδιων Περιφερειακών Υπηρεσιών της, έλαβε την απόφαση να διαχειρίζεται το θέμα κεντρικά (Τμήμα Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Συντήρησης και Λειτουργίας Αυτοκινητοδρόμου & Υποδομών) για όλο το δίκτυό της. Έτσι, επιτυγχάνονται τα εξής:

- Ενιαία διαχείριση του θέματος για όλο το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της «ΕΟΑΕ».
- Μείωση γραφειοκρατίας καθώς υπάρχει μόνο ένα σημείο επικοινωνίας με τους ενδιαφερόμενους/μεταφορείς και απαιτείται μία μόνο αίτηση.
- Επιτάχυνση και απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης.
- Καλύτερη γνώση, προγραμματισμός και έλεγχος για την εταιρεία των ειδικών μεταφορών που πραγματοποιούνται καθημερινά, άρα και καλύτερη διαχείρισή τους με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, κ.τ.λ.

Σημειώνεται ότι στο παρελθόν, πριν την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, για την πραγματοποίηση μιας ειδικής μεταφοράς, για παράδειγμα από την Ηγουμενίτσα στους Κήπους, οι μεταφορείς ήταν υποχρεωμένοι να κάνουν 5 αιτήσεις και αντίστοιχα να λαμβάνουν 5 άδειες από τις κατά τόπο αρμόδιες υπηρεσίες (οι 4 Διευθύνσεις Ελέγχου Συντήρησης Έργων των οικείων Περιφερειών και η ΕΥΔΕ Συντήρησης Αυτοκινητοδρόμων για το τμήμα του ΠΑΘΕ).

Η «ΕΟΑΕ», στο πλαίσιο της διασφάλισης ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών της εταιρίας, για την καλύτερη διαχείριση του θέματος αδειοδότησης των διελεύσεων των οχημάτων που εκτελούν τις παραπάνω ειδικές μεταφορές έχει αναπτύξει σχετική Λειτουργική Διαδικασία (Εγνατία Οδός Α.Ε., 2004), στην οποία περιγράφονται λεπτομερώς όλες οι εργασίες/δραστηριότητες και οι εμπλεκόμενες διοικητικές μονάδες της εταιρίας.

Από τον Απρίλιο του 2007, η εφαρμογή της όλης διαδικασίας βασίζεται σε ειδικό λογισμικό (εφαρμογή Vehicle Permits Management System - VPMS) που έχει αναπτυχθεί εσωτερικά



στην εταιρία (Τμήμα Ανάλυσης/ Ανάπτυξης Συστημάτων της Δ/σης Πληροφορικής και Επικοινωνιών). Με τη χρήση της εφαρμογής VPMS έχει απλουστευθεί και επιταχυνθεί σημαντικά η διαδικασία, καθώς μέσω αυτής γίνονται και όλες οι απαιτούμενες επικοινωνίες/εγκρίσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων. Δίνεται επίσης η δυνατότητα της διατήρησης πλήθους στοιχείων σε βάσεις δεδομένων, σχετικά με τις μετακινήσεις, τα οχήματα, τα απαιτούμενα έγγραφα κ.τ.λ., που συνδράμουν στον έλεγχο των αιτούμενων διελεύσεων αλλά και στην εξαγωγή διάφορων στατιστικών στοιχείων/αναλύσεων.

Από τις αρχές του 2016 έχει τεθεί σε λειτουργία και η διαδικτυακή έκδοση του VPMS (VPMS Web Application - <https://vpms.egnatia.gr>) που διευκολύνει περισσότερο και την «επικοινωνία» μεταξύ εταιρίας και ενδιαφερομένων (μεταφορέων).

Παρακάτω γίνεται μία συνοπτική παρουσίαση της διαδικασίας που ακολουθεί η «ΕΟΑΕ» χρησιμοποιώντας την εφαρμογή ενώ δίνονται και κάποια τεχνικά χαρακτηριστικά της εφαρμογής.

2.1 Περιγραφή της Διαδικασίας - Διαχείριση μέσω Εφαρμογής VPMS

Στην ιστοσελίδα της εταιρίας (<http://www.egnatia.eu> – ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΟΔΗΓΟΙ, Άδειες Διέλευσης) δίνονται οι απαραίτητες για τους ενδιαφερόμενους/μεταφορείς πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την αίτηση και χορήγηση άδειας πραγματοποίησης μίας ειδικής μετακίνησης (π.χ. νομοθεσία, οδικό δίκτυο αρμοδιότητας «ΕΟΑΕ», φόρμα αίτησης, περιορισμοί διαθέσιμου πλάτους και ύψους σε επιμέρους οδικά τμήματα κ.τ.λ.).

Ο ενδιαφερόμενος μεταφορέας αποστέλλει το αίτημά του για τη χορήγηση άδειας πραγματοποίησης μίας ειδικής μεταφοράς, με φαξ ή email συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα αίτησης στην οποία πρέπει να αναφέρονται όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες για την αιτούμενη μετακίνηση. Στην αίτηση αναφέρονται και όλα τα έγγραφα που πρέπει να συνοδεύουν την αίτηση.

Εναλλακτικά, ο ενδιαφερόμενος που έχει κάνει «εγγραφή» στη διαδικτυακή εφαρμογή (VPMS Web Application) και έχει λάβει «Κωδικό Χρήστη» και «Συνθηματικό» από την «ΕΟΑΕ», μπορεί να υποβάλλει/συμπληρώσει την αίτηση όπως και τα συνοδευτικά έγγραφα απευθείας (online) μέσω αυτής.

Ακολουθεί έλεγχος πληρότητας των στοιχείων και δικαιολογητικών αίτησης (π.χ. άδειες κυκλοφορίας, ασφαλιστήρια συμβόλαια κ.τ.λ.) από τον Υπεύθυνο Χορήγησης Αδειών (ΥΧΑ) και, εφόσον απαιτείται, επικοινωνία με το μεταφορέα για διευκρινίσεις ή συμπλήρωση ελλειπόν στοιχείων. Στη συνέχεια ο ΥΧΑ προβαίνει σε συγκεκριμένους αρχικούς ελέγχους σχετικά με τη δυνατότητα διέλευσης του συγκεκριμένου οχήματος/φορτίου από το δίκτυο αρμοδιότητας της «ΕΟΑΕ» για τη συγκεκριμένη διαδρομή. Οι έλεγχοι αυτοί αφορούν (ενδεικτικά):

- Έλεγχο πλάτους οχήματος/φορτίου σε σχέση με το διαθέσιμο στην οδό πλάτος σε σημεία όπου η διατομή της οδού δεν είναι η τυπική της ανοικτής οδού του αυτοκινητοδρόμου (π.χ. σταθμοί διοδίων, σήραγγες, κλάδοι εισόδου/εξόδου ανισόπεδων κόμβων κ.τ.λ.).
- Έλεγχο ύψους οχήματος/φορτίου σε σχέση με το διαθέσιμο ελεύθερο ύψος άνω διαβάσεων και σηράγγων.
- Έλεγχο τυχόν μειώσεων στο διαθέσιμο πλάτος κυκλοφορίας λόγω εκτέλεσης προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης της οδού κατά τις επιθυμητές ημερομηνίες διέλευσης.



Σημειώνεται ότι για τη διεξαγωγή των παραπάνω ελέγχων αξιοποιούνται, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία της βάσης δεδομένων της εφαρμογής Geoportal της Εγνατίας Οδού αλλά και του ηλεκτρονικού μητρώου γεφυρών που τηρεί η Διεύθυνση Τεχνικής Υποστήριξης Έργων (ΔΤΥΕ) της εταιρίας. Επίσης λαμβάνονται υπόψη και οι ειδικοί όροι που έχει καθορίσει η «ΕΟΑΕ» και αφορούν στη διαχείριση των πιο «δύσκολων» τέτοιων ειδικών μετακινήσεων, όπως για παράδειγμα η διέλευση οχημάτων με πλάτος >3.75μ. από οδικά τμήματα που περιλαμβάνουν μεγάλου μήκους σήραγγες.

Εάν η αίτηση αφορά σε μετακίνηση υπέρβαρων οχημάτων/φορτίων με συνολικό μεικτό βάρος μεγαλύτερο των 80 τόνων γίνεται ένας επιπλέον έλεγχος από τον αρμόδιο μηχανικό της ΔΤΥΕ, με χρήση ειδικού λογισμικού που διαθέτει, ο οποίος αφορά το στατικό έλεγχο ασφαλούς διέλευσης άνωθεν των γεφυρών και των τεχνικών της διαδρομής διέλευσης του οχήματος, βάσει των διατιθέμενων στοιχείων του συγκεκριμένου οχήματος/φορτίου. Στην περίπτωση που το συνολικό μικό βάρος υπερβαίνει τους 200 τόνους, απαιτείται ο μεταφορέας να υποβάλλει επιπλέον και μία Μελέτη Στατικής Τεκμηρίωσης που διενεργείται από μηχανικό ή γραφείο μελετών, σύμφωνα με οδηγίες που παρέχονται από τη ΔΤΥΕ. Εφόσον από τον παραπάνω στατικό έλεγχο επιβεβαιώνεται η δυνατότητα ασφαλούς διέλευσης του οχήματος άνωθεν των γεφυρών και τεχνικών της διαδρομής διέλευσης, η ΔΤΥΕ εγκρίνει τη σχετική αίτηση.

Αφού έχουν πραγματοποιηθεί οι επιμέρους απαραίτητες κατά περίπτωση εγκρίσεις (από ΥΧΑ και ΔΤΥΕ), στη συνέχεια ακολουθεί και ένας τελικός έλεγχος από τους Υπεύθυνους Μηχανικούς Συντήρησης των Περιφερειακών Υπηρεσιών (ΜΠΥ) της εταιρίας οι οποίοι έχουν την πλήρη γνώση της κατάστασης της οδού στα τμήματα αρμοδιότητάς τους. Ο έλεγχος αυτός συνήθως γίνεται 1-2 ημέρες πριν την αιτούμενη ημέρα διέλευσης και ουσιαστικά αφορά στην πιθανότητα να έχουν προκύψει κάποιοι νέοι έκτακτοι περιορισμοί (πχ έκτακτες εργασίες συντήρησης ή αποκατάστασης προβλημάτων) για τη συγκεκριμένη ημέρα, που δεν επιτρέπουν ή περιορίζουν τη δυνατότητα διέλευσης. Ακολουθώντας, οι ΜΠΥ εγκρίνουν τη διέλευση έχοντας και τη δυνατότητα να τροποποιήσουν την εγκριθείσα διαδρομή για την περιοχή ευθύνης τους ή/και να προσθέσουν ειδικά σχόλια.

Εάν κατά τη διενέργεια των παραπάνω ελέγχων διαπιστωθεί κάποιο σημείο ή σημεία από το οποίο δεν μπορεί να διέλθει το όχημα, ο ΥΧΑ επανακαθορίζει την εγκριθείσα επί του δικτύου αρμοδιότητας της «ΕΟΑΕ» διαδρομή (κόμβοι εισόδου/ εξόδου), ενημερώνοντας τον ενδιαφερόμενο μεταφορέα.

Μετά την περαίωση όλων των παραπάνω απαιτούμενων επιμέρους ελέγχων και εγκρίσεων (οι οποίοι/ες πρέπει να ολοκληρώνονται εντός συγκεκριμένων χρονικών προθεσμιών) και τον τελικό έλεγχο, τον καθορισμό των ωρών διέλευσης και την ηλεκτρονική υπογραφή του Τμηματάρχη Κυκλοφορίας, ο ΥΧΑ, λαμβάνοντας υπόψη και προσθέτοντας και τυχόν σχόλια που έχουν καταγραφεί, προχωράει στην παραγωγή/έκδοση της άδειας διέλευσης μέσω του VPMS. Σημειώνεται ότι συγχρόνως με την έκδοση μίας άδειας γίνεται και η αυτόματη αποστολή της στους μεταφορείς με φαξ ή email (μέσω Server) από το λογισμικό VPMS. Στην περίπτωση χρήσης από τους μεταφορείς της διαδικτυακής εφαρμογής οι εκδοθείσες άδειες διέλευσης δεν απαιτείται να αποστέλλονται, καθώς ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να «παραλαμβάνει» (download) την άδεια, σε μορφή αρχείου pdf, μέσω της εφαρμογής. Η διαδικτυακή εφαρμογή παρέχει επίσης τη δυνατότητα στο μεταφορέα να παρακολουθεί συνέχεια το στάδιο «έγκρισης» στο οποίο βρίσκεται η αίτησή του.

Επιπρόσθετα, κάθε (εργάσιμη) ημέρα, με την υπογραφή/έκδοση των αδειών που γίνεται συγχρόνως για όλες τις άδειες που εκδίδονται την ημέρα αυτήν, γίνεται αυτόματα από το



VPMS η δημιουργία ενός αρχείου με τα βασικά στοιχεία των αδειών αυτών και η αποστολή του με σκοπό την ενημέρωση προς α) τις οικείες Περιφερειακές Υπηρεσίες Συντήρησης της «ΕΟΑΕ», β) τα κατά τόπο αρμόδια Κέντρα Ελέγχου της Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) του αυτοκινητοδρόμου και γ) τις οικείες Διευθύνσεις & Τμήματα Αστυνομίας/Τροχαίας, ώστε κατά περίπτωση να κρίνουν για τα απαιτούμενα μέτρα ασφάλειας.

Οι παραπάνω διαδικασίες ελέγχου αφορούν τη συντριπτική πλειοψηφία των αιτούμενων ειδικών μετακινήσεων. Σε κάποιες πιο ειδικές περιπτώσεις, όπου για να πραγματοποιηθεί με ασφάλεια η μετακίνηση κρίνεται απαραίτητο να ληφθούν κάποια μέτρα ρύθμισης/διαχείρισης της κυκλοφορίας, γίνονται κάποιες επιπλέον ενέργειες.

Για παράδειγμα, όταν η ειδική μετακίνηση αφορά διέλευση οχήματος/φορτίου πλάτους μεγαλύτερου των 3,75μ. (πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας) από οδικά τμήματα που περιλαμβάνουν μεγάλους μήκους σήραγγες (στις οποίες δεν υπάρχει Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης και επομένως το διαθέσιμο πλάτος κυκλοφορίας περιορίζεται στα 7,5μ), καθιστώντας είτε αδύνατη είτε πολύ επικίνδυνη την προσπάθεια του ειδικού οχήματος εντός των σηράγγων, λαμβάνονται επιπλέον τα εξής μέτρα: α) η άδεια χορηγείται με την προϋπόθεση ότι ο μεταφορέας θα εξασφαλίσει τη συνοδεία Τροχαίας κατά τη διέλευσή του από τα τμήματα σηράγγων, ώστε να μπορεί να διασφαλιστεί η συμμόρφωση της λοιπής κυκλοφορίας στις τοπικά μειωμένες ταχύτητες κίνησης και β) ο μεταφορέας πρέπει να επικοινωνεί με τα κατά τόπο αρμόδια Κέντρα Ελέγχου της Κυκλοφορίας κατά την προσέγγιση του ειδικού οχήματος στα συγκεκριμένα οδικά τμήματα χρησιμοποιώντας τον 4ψήφιο τηλεφωνικό αριθμό ανάγκης (1077), ώστε κατά την ώρα της διέλευσης να εφαρμόζεται από τους χειριστές του ΚΕΚ το κατάλληλο σενάριο κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (μέσω του συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας που ελέγχει την ηλεκτρονική σήμανση της οδού/σηράγγων – VMS, LCS, φωτεινοί σηματοδότες κ.τ.λ.).

Σε κάποιες άλλες περιπτώσεις, όπου μετά από συνεννόηση με την Τροχαία κρίνεται ότι απαιτείται μερικός ή πλήρης αποκλεισμός της κυκλοφορίας των λοιπών οχημάτων κατά τη διέλευση του ειδικού οχήματος από κάποιο οδικό τμήμα, ο μεταφορέας υποχρεούται να υποβάλλει στην «ΕΟΑΕ» και ειδική μελέτη σήμανσης εκτροπής της κυκλοφορίας για μερικό ή πλήρη αποκλεισμό (αναλόγως των απαιτήσεων) του σχετικού οδικού τμήματος. Μετά την έγκριση της μελέτης από την «ΕΟΑΕ», αυτή προωθείται στις κατά τόπο αρμόδιες αστυνομικές διευθύνσεις για την έκδοση της σχετικής απόφασης.

2.2 Τεχνική Περιγραφή Εφαρμογής VPMS

Η εφαρμογή VPMS είναι ολοκληρωμένη εφαρμογή διαχείρισης αδειών διέλευσης υπέρβαρων και υπερμεγεθών οχημάτων. Αποτελείται από δύο διαφορετικά interfaces.

Το πρώτο αφορά την παραμετροποίηση και τη διαχείριση της εφαρμογής που γίνεται από εξουσιοδοτημένους χρήστες και έχει αναπτυχθεί με τεχνολογία Client-Server με Oracle Development tools της πλατφόρμας Oracle IDS6i (Oracle InterNet Development Suite 6i, Oracle Forms 6i, Oracle Reports 6i) σε γλώσσα PL/SQL και βασίστηκε σε βιβλιοθήκες της εταιρείας UniqueCom A.E.

Το δεύτερο interface αφορά την πρόσβαση των ενδιαφερομένων, για την λήψη άδειας διέλευσης, μεταφορέων στην εφαρμογή μέσω του διαδικτύου (internet). Αυτό έχει αναπτυχθεί σε περιβάλλον Dot.Net με MicroSoft Visual Studio 2010 σε γλώσσα προγραμματισμού C# και JavaScript με τη χρήση βιβλιοθηκών AJAX.



Η βάση δεδομένων, στην οποία καταχωρούνται τα δεδομένα, είναι ORACLE RDMS 10g και η γλώσσα στην οποία έχουν γραφτεί όλες οι ρουτίνες της βάσης είναι PL/SQL.

Με την κατάλληλη παραμετροποίηση δηλώνονται στην εφαρμογή ο κύριος και οι κάθετοι οδικοί άξονες της Εγνατίας Οδού με τους κόμβους και τα τμήματά τους και δίνεται μία σειρά πληροφοριών ανά οδικό τμήμα, όπως η κωδική του ονομασία [π.χ. Α/Κ(1) – Α/Κ(2)], η ονομασία του ως περιγραφή (π.χ. Α/Κ Ηγουμενίτσας – Α/Κ Βασιλικού), το μήκος του, η αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία και οι αντίστοιχοι υπεύθυνοι μηχανικοί που έχουν την αρμοδιότητα έγκρισης, η αρμόδια Τροχαία, τεχνικά στοιχεία που επηρεάζουν την επιλογή κατάλληλης διαδρομής (π.χ οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις πέραν των οποίων δεν μπορεί να διέλθει κάποιο όχημα/φορτίο) κ.τ.λ.

Επίσης στην εφαρμογή δηλώνονται οι αριθμοί κυκλοφορίας των οχημάτων και των μηχανημάτων έργων, καθώς και οι ιδιοκτήτες τους και αποθηκεύονται σκαναρισμένα τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφά τους (π.χ. άδεια κυκλοφορίας, τέλη χρήσης μηχανήματος, ασφαλιστήριο συμβόλαιο κ.τ.λ.).

Όταν εισάγεται στην εφαρμογή και εξετάζεται μία αίτηση ειδικής μεταφοράς, πραγματοποιούνται αυτόματα από την εφαρμογή (λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της αίτησης και τα παραμετρικά στοιχεία που είναι δηλωμένα στην εφαρμογή και αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο) κάποιες αρχικές ενέργειες/έλεγχοι, όπως ο προσδιορισμός της διαδρομής που μπορεί να εξυπηρετήσει τη συγκεκριμένη μετακίνηση (με την εξαίρεση τυχόν «προβληματικών» τμημάτων), ο προσδιορισμός και η ενημέρωση των εμπλεκόμενων μηχανικών/υπηρεσιών, ο εντοπισμός εγγράφων που δεν είναι σε ισχύ (π.χ. ληγμένο ασφαλιστήριο συμβόλαιο) κ.τ.λ.

Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικές εικόνες της εφαρμογής.

Αιτήσεις Αδειών Διέλευσης Οχημάτων
ΕΛΕΓΧΟΝΤΕ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Αρ. Πρωτ. Αίτησης: 1072371 | Ημερ./νία Αίτησης: 18/05/2017 | Αριθμός Αίτησης: 55850
 Τύπος: Υπερβαρό / Υπερμεγέθες Όχημα | ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΠΟ WEB | Αριθμός Αίτησης (Web): 10744
 Κατάσταση: 4 - ΠΡΟΣ ΕΚΔΟΣΗ (Εγκρίθηκε) | Χρήστης: Αντώνης Μπαλασάς | Ημ. Καταχώρ.: 18/05/2017
 Υπογράφων: | Ημ/νία Υπογραφής Άδειας: | Κωδ. Εγγράφ.: 001

Αρ. Πρωτ. Άδειας: | Ημ/νία Έκδοσης Άδειας: |

Γενικά Στοιχεία | **Στοιχεία Οχημάτων** | **Επιστολές Προς Ασπ. Τμήματα** | **Επιστολές Προς Περιφ. Υπηρεσίες**

Αρ. Πρωτ. Οχημ. 1: SK 1323 AH | Είδος: ΕΛΚ | Σχήμα: | Λήξη Ασφ. Συμβολαίου: 15/09/2017
 Αρ. Πρωτ. Οχημ. 2: SK 8046 AG | Είδος: ΡΜΚ | Σχήμα: | Λήξη Ασφ. Συμβολαίου: 15/09/2017

Διαστάσεις Οχημάτων

Μήκος L1 (m) (χωρίς Φορτίο)	16.50
Πλάτος B (m) (χωρίς Φορτίο)	2.50
Ολικό Μήκος (m)	16.50
Ολικό Πλάτος (m)	2.50
Ολικό Ύψος (m)	4.00

Άξονες & Βάρη Οχημάτων

Αριθμός Αξόνων Ελκυστήρα (a1)	2
Αριθμός Αξόνων Ρυμουλκούμενου (a2)	3
Σύνολο Αξόνων	5
Απόβαρο (kg)	12,000
Βάρος Φορτίου (kg)	35,400
Συνολικό Βάρος (kg)	47,400

Τύπος Φορτίου: Κοντέινερ

Σχήμα: | Σχήμα Μ.Τ.Ε.: |
 Ειδικό Σχήμα: | Ενημέρωση Μ.Τ.Ε.: ΧΩΡΙΣ Ενημέρωση Μ.Τ.Ε.

Ημερομηνίες Διέλευσης

1η Ημ/νία Έναρξης Ισχύος	24/05/2017	1η Ημ/νία Λήξης Ισχύος	26/05/2017
2η Ημ/νία Έναρξης Ισχύος	29/05/2017	2η Ημ/νία Λήξης Ισχύος	30/05/2017
3η Ημ/νία Έναρξης Ισχύος		3η Ημ/νία Λήξης Ισχύος	

Ώρες Διέλευσης: 06:04 - 20:18

Τμήματα Διέλευσης

Σχήμα 1. Ενδεικτική εικόνα εφαρμογής VPMS



ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.
Διεύθυνση Πληροφορικής & Επικοινωνιών
© Φεβρουάριος 2016

Συνδεδεμένος ως: ΔΗΜ. ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ ΕΙΔΙΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ι.Κ.Ε.
Home Στοιχεία Επικοινωνίας Ανακοινώσεις Διαχείριση Προφίλ Εξόδο

VPMS Web Application

Διαδικτυακή Εφαρμογή για Ηλεκτρονική Υποβολή Αιτήσεων Διέλευσης Υπέρβαρων/Υπερμεγεθών Οχημάτων & Μ.Ε. και παραλαβή των σχετικών Αδειών

ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΑΙΤΗΣΕΙΣ / ΝΕΑ ΑΙΤΗΣΗ **ΑΔΕΙΕΣ** ΟΧΗΜΑΤΑ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗΣ

Ημ/νία Από Ημ/νία Έως Αρ. Πρωτοκόλλου

Αναζήτηση

	Ημερ. Αίτησης	Αρ. Πρωτ. Αίτησης	Κατάσταση	Ημ. Έκδοσης Αδειας	Αρ. Πρωτ. Αδειας	Αιτηθείσα Ημ. Διέλευσης Από	Αιτηθείσα Ημ. Διέλευσης Έως	Εγκρεμ. Ημ/νία Διέλευσης Από	Εγκρεμ. Ημ/νία Διέλευσης Έως	Κόμβος Εισόδου	Κόμβος Εξόδου	Αρ. Πρωτοκόλλου 1	Αρ. Πρωτοκόλλου 2
Εκδοθείσα	2017/05/18 (09:46)	V072349	2 - Απορριφθηκε			2017/05/24	2017/05/30	2017/05/24	2017/05/30	(A25 - A)ΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	(A/K 17)A/K ΚΛΕΙΔΙΟΥ	BI 4135U	BAU 68XE
Εκδοθείσα	2017/05/17 (16:39)	V072348	0 - ΔΕΝ ΕΚΔΟΘΗΚΕ			2017/05/19	2017/05/25	2017/05/19	2017/05/25	(A25 - A)ΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	(A/K 17)A/K ΚΛΕΙΔΙΟΥ	W2 0607H	LRY 75XT
Εκδοθείσα	2017/05/17 (12:58)	V072347	2 - Απορριφθηκε			2017/05/19	2017/05/25	2017/05/19	2017/05/25	(A25 - A)ΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	(A/K 20)A/K ΣΙΝΔΟΥ	CB 4645 AX	M 0178 XE
Εκδοθείσα	2017/05/17 (12:54)	V072205	Εκδοθηκε	2017/05/18	V072257	2017/05/22	2017/05/26	2017/05/22	2017/05/26	(A)ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	(T)ΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΗΠΩΝ	IAE 5900	P 40634
Εκδοθείσα	2017/05/17 (12:52)	V072204	Εκδοθηκε	2017/05/18	V072256	2017/05/22	2017/05/26	2017/05/22	2017/05/26	(A)ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	(T)ΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΗΠΩΝ	IAE 5900	P 40635
Εκδοθείσα	2017/05/17 (12:50)	V072203	Εκδοθηκε	2017/05/18	V072255	2017/05/22	2017/05/26	2017/05/22	2017/05/26	(A)ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	(T)ΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΗΠΩΝ	IAE 5900	P 36418
Εκδοθείσα	2017/05/15 (10:22)	V071937	Εκδοθηκε	2017/05/16	V071967	2017/05/18	2017/05/24	2017/05/18	2017/05/24	(T)ΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΗΠΩΝ	(A/K 31)A/K ΑΓ. ΣΥΛΛΑ	27 AUZ 17	41 VJ 673

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 ...

Σχήμα 2. Ενδεικτική εικόνα εφαρμογής Web

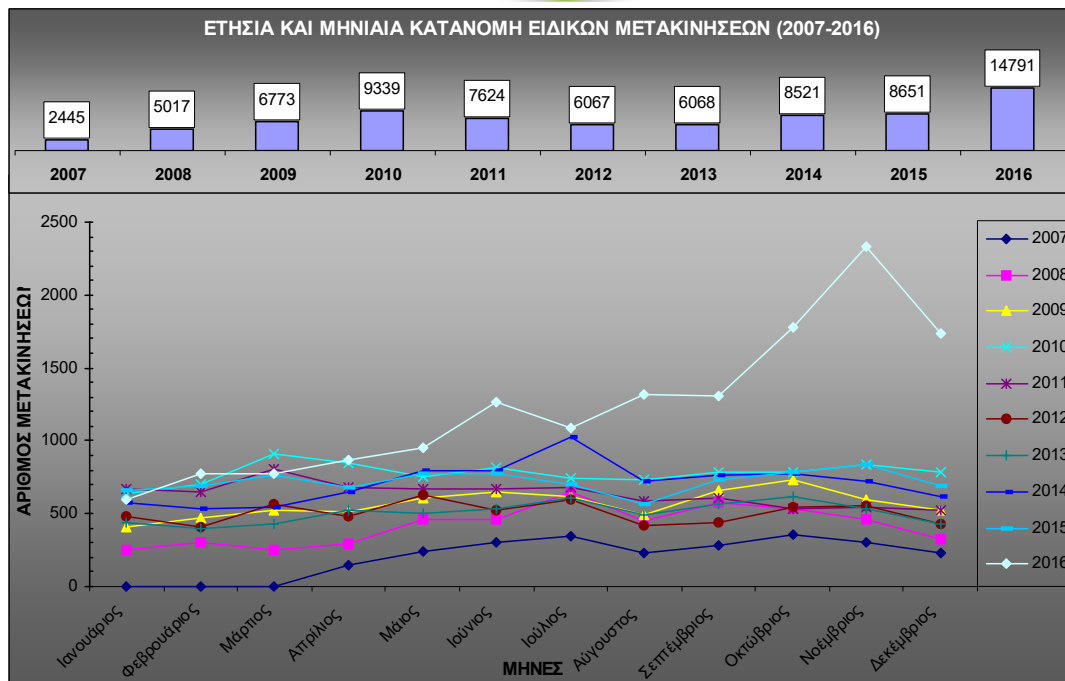
2.3 Στατιστική Ανάλυση Ειδικών Μεταφορών στο Οδικό Δίκτυο Αρμοδιότητας «ΕΟΑΕ»

Στην παρούσα ανάλυση ο όρος «ειδικές μετακινήσεις» συμπεριλαμβάνει όλες τις μετακινήσεις για τις οποίες απαιτείται και εκδόθηκε ειδική άδεια διέλευσης, είτε αυτές αφορούσαν υπερμεγέθη/υπέρβαρα οχήματα είτε συνδυασμούς οχημάτων είτε μηχανήματα έργων.

Η περίοδος της ανάλυσης είναι σχεδόν 10 έτη (από 29/03/2007, ημέρα έναρξης λειτουργίας του VPMS, έως και 31/12/2016) και αφορά 50137 άδειες για 75296 μετακινήσεις (καθώς κάποιες άδειες εκδίδονται για μετακινήσεις με επιστροφή), δείγμα που κρίνεται επαρκές ώστε να είναι δυνατή η εξαγωγή ορισμένων χρήσιμων και ασφαλών συμπερασμάτων και στατιστικών στοιχείων, μέρος των οποίων παρουσιάζεται στη συνέχεια. Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης έχουν γίνει οι παρακάτω παραδοχές:

- μία (1) άδεια αντιστοιχεί σε μία (1) ή δυο (2) μετακινήσεις (αν έχει και επιστροφή) ακόμα και αν έχει εβδομαδιαία διάρκεια (οπότε δυνητικά θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν περισσότερες μετακινήσεις).
- όλες οι μετακινήσεις για τις οποίες εκδόθηκαν άδειες πραγματοποιήθηκαν (παρότι δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία ελέγχου).

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται ανά έτος και σε μηνιαία βάση ο αριθμός των ειδικών μετακινήσεων για τις οποίες εκδόθηκαν άδειες.



Σχήμα 3. Ετήσια και μηνιαία κατανομή ειδικών μετακινήσεων (2007-2016)

Παρατηρείται ότι έως το 2010 υπήρχε μεγάλη αύξηση του αριθμού των αδειών/μετακινήσεων (ο κύριος άξονας της Εγνατίας Οδού ολοκληρώθηκε το 2009), ενώ την επόμενη 3ετία παρατηρήθηκε μία μείωση στον αριθμό τους, ανάλογη με τη μείωση που παρατηρήθηκε στη γενικότερη κυκλοφορία, συνέπεια κυρίως της οικονομικής κρίσης. Η σημαντική αύξηση που παρατηρείται το 2014 (~40%) οφείλεται κυρίως στην επέκταση του δικτύου αρμοδιότητας της εταιρίας με την έναρξη χορήγησης αδειών (Μάρτιος 2014) και για τα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ από Κλειδί έως Ευζώνους και από Α/Κ Αζίου έως την είσοδο Θεσσαλονίκης, καθώς και στη μικρή αύξηση της κυκλοφορίας που παρατηρήθηκε σε σχέση με το 2013.

Η μικρή αύξηση μεταξύ 2014 και 2015 (~2%) ακολούθησε την ανάλογη αύξηση του συνόλου της κυκλοφορίας. Η πολύ μεγάλη αύξηση που παρατηρείται ξανά το 2016 (~70%) και ειδικότερα στο 2ο εξάμηνο εκτιμάται ότι εν μέρει (ή σε μεγάλο βαθμό) οφείλεται στην έναρξη λειτουργίας της διαδικτυακής εφαρμογής Web-VPMS. Η εφαρμογή διευκολύνει σημαντικά τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων για τους μεταφορείς, με αποτέλεσμα να γίνεται κατάχρηση και να υποβάλλονται πολλές αιτήσεις (και αντίστοιχα να εκδίδονται άδειες) για διελεύσεις που δεν είναι σίγουρο ότι θα πραγματοποιηθούν και στην πράξη τελικά δεν πραγματοποιούνται (σε κάποιο βαθμό). Ο ακριβής αριθμός αυτών των «άχρηστων» αιτήσεων/αδειών δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια σήμερα αλλά γίνεται προσπάθεια να ελεγχθεί και να περιοριστεί μελλοντικά.

Στη συνέχεια παρατίθενται συνοπτικά κάποια επιπλέον βασικά στατιστικά στοιχεία:

- Για όλη την περίοδο ανάλυσης σε κάθε εργάσιμη μέρα εγκρίθηκαν κατά μέσο όρο 30 ειδικές μετακινήσεις.
- Το έτος 2016 καταγράφηκε η εργάσιμη εβδομάδα (07/11-11/11) με τις περισσότερες τέτοιες ειδικές μετακινήσεις, οι οποίες ανήλθαν σε 80 περίπου ανά ημέρα.

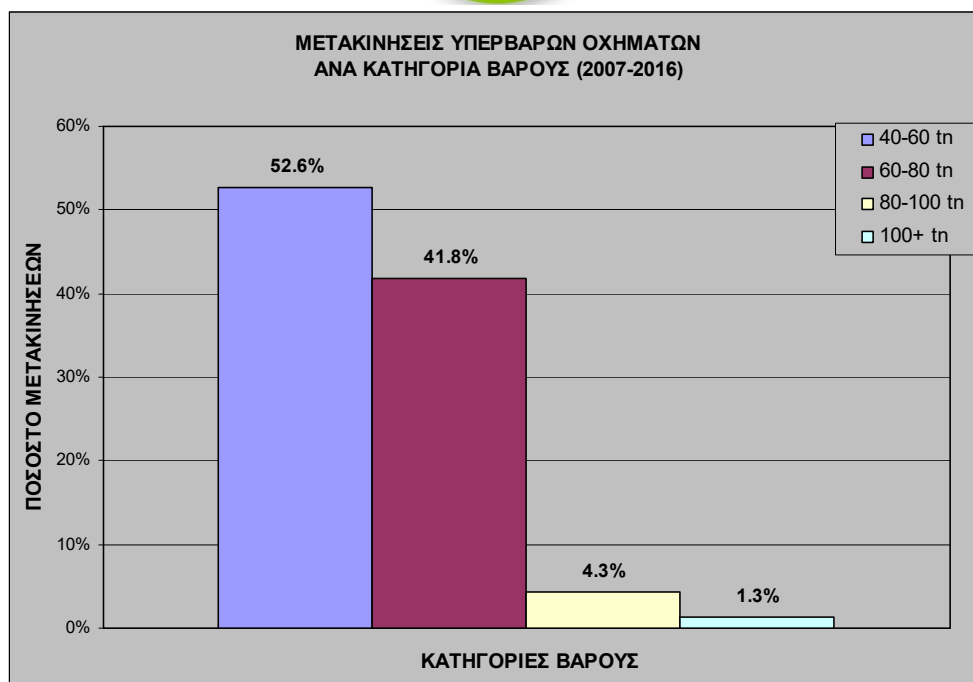


- Ο μέγιστος αριθμός αδειών που εκδόθηκε σε μία ημέρα κατά την περίοδο ανάλυσης ήταν 122 άδειες (11/10/2016).
- Σήμερα, για ποσοστό >90% των αιτήσεων που υποβάλλονται και των σχετικών αδειών που εκδίδονται χρησιμοποιείται η διαδικτυακή εφαρμογή (VPMS Web Application).
- Στη βάση του VPMS είναι καταχωρημένοι περίπου 1150 ιδιοκτήτες/μεταφορείς και περίπου 5900 οχήματα με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα.
- Μόλις το 2,5% των ειδικών μετακινήσεων αφορούσαν αυτόνομη μετακίνηση Μηχανήματος Έργων.
- Το 47% των ειδικών μετακινήσεων αφορούσαν υπέρβαρα οχήματα.
- Μέγιστες διαστάσεις/βάρος σε ειδικές διελεύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί:
 - Μέγιστο μήκος συρμού: 60μ. (μεταφορά μετασχηματιστή της ΔΕΗ, διαδρομή Α/Κ Κλειδίου – Α/Κ Κοζάνης μήκους 84χλμ.)



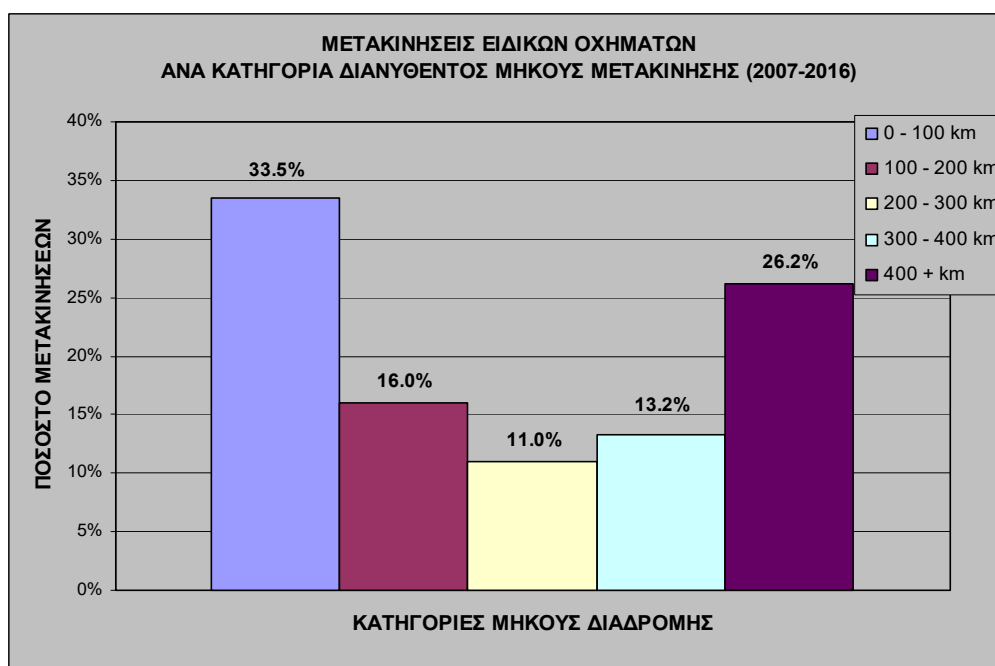
Σχήμα 4. Ειδική μεταφορά μετασχηματιστή ΔΕΗ

- Μέγιστο πλάτος φορτίου: 7,40μ. (μεταφορά αεροσκάφους πολεμικής αεροπορίας, διαδρομή Α/Κ Αγ. Σύλλα – Α/Κ Πέρνης μήκους 26χλμ.)
- Μέγιστο ύψος φορτίου: 5,90μ. (μεταφορά δεξαμενής, διαδρομή Α/Κ Κ16 Λαχαναγοράς – οδός Δάφνης / είσοδος Θεσ/νίκης μήκους 3 χλμ.)
- Μέγιστο συνολικό βάρος συρμού: 332 ton (μεταφορά μετασχηματιστή ΔΕΗ βάρους 215 tn., διαδρομή Α/Κ Κλειδίου - Α/Κ Κοζάνης μήκους 84 χλμ., δεξ Σχήμα 4).
- Σχετικά με την κατανομή των ειδικών διελεύσεων που αφορούσαν υπέρβαρα οχήματα, παρατηρείται ότι ένα ποσοστό 5,6% αφορούσε μετακίνηση με μικτό βάρος μεγαλύτερο των 80 τόνων.



Σχήμα 5. Κατανομή μετακινήσεων υπέρβαρων οχημάτων ανά κατηγορία βάρους

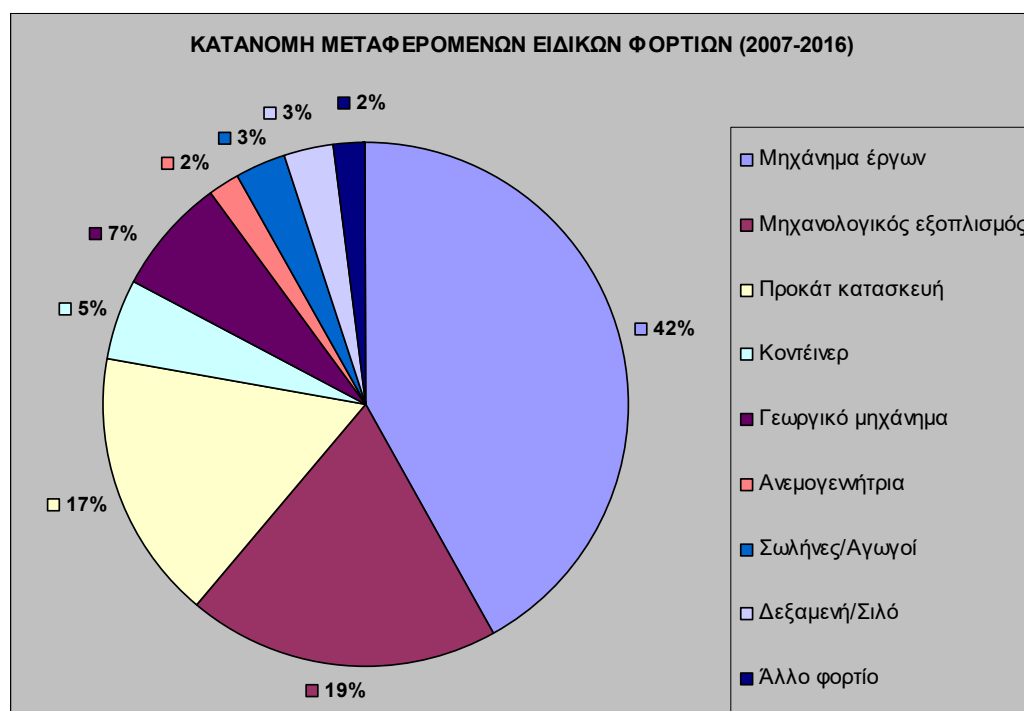
- Σχετικά με την κατανομή των ειδικών διελεύσεων ανάλογα με το διανυθέν μήκος διαδρομής παρατηρείται ότι ένα ποσοστό 26,2% αφορούσε μετακίνηση με μήκος διαδρομής εντός του δικτύου αρμοδιότητας «ΕΟΑΕ» μεγαλύτερο των 400 χλμ.



Σχήμα 6. Κατανομή ειδικών μετακινήσεων ανάλογα με το διανυθέν μήκος διαδρομής



- Σχετικά με την κατανομή των ειδικών διελεύσεων που αφορούσαν οχήματα/φορτία με υπέρβαση πλάτους, παρατηρείται ότι μία στις τέσσερις ειδικές μετακινήσεις (25,9%) αφορούσε μετακίνηση οχήματος/φορτίου με πλάτος μεγαλύτερο των 3,75μ. (πλάτος τυπικής λωρίδας κυκλοφορίας αυτοκινητοδρόμων αρμοδιότητας «ΕΟΑΕ»).
- Όσον αφορά την κατανομή των ειδικών διελεύσεων ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό τους (42%) σχετίζεται με τη μεταφορά μηχανημάτων έργων. Από τη διαχρονική ανάλυση του τύπου των μεταφερόμενων φορτίων εξάγονται και κάποια άλλα ενδιαφέροντα στοιχεία, όπως π.χ. η πολύ μεγάλη αύξηση κατά το τελευταίο έτος τόσο των μεταφερόμενων σωλήνων (λόγω της κατασκευής του Διαδριατικού Αγωγού - TAP) που αποτέλεσαν το 2016 το 15% των συνολικά μεταφερόμενων φορτίων, όσο και των προκάτ οικίσκων (λόγω κατασκευής των Κέντρων Υποδοχής Μεταναστών).



Σχήμα 7. Κατανομή ειδικών μετακινήσεων ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου

Τέλος, έχει πραγματοποιηθεί και ανάλυση των στοιχείων προέλευσης-προορισμού των ειδικών μετακινήσεων. Αναφέρεται ενδεικτικά ότι το μεγαλύτερο ποσοστό τους έχει ως ένα άκρο μετακίνησης την ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης συμπεριλαμβανομένου του λιμανιού (~25%), ενώ ακολουθεί το λιμάνι Ηγουμενίτσας (~17%).

3. Προβλήματα και πολυπλοκότητα στην αδειοδότηση των ειδικών μεταφορών

3.1 Υφιστάμενη Κατάσταση στην Ελλάδα

Όπως προαναφέρθηκε, η αρμοδιότητα για τη χορήγηση των ειδικών αδειών διέλευσης από κάποιο οδικό τμήμα/άξονα του δικτύου της χώρας ανήκει στο διαχειριστή/λειτουργό του κάθε τμήματος (Υπηρεσίες Υπουργείου, Περιφέρειες, Δήμοι). Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι όταν η διέλευση γίνεται μέσω οδικών δικτύων που διαχειρίζονται διαφορετικές υπηρεσίες, ο



μεταφορέας υποχρεούται να απευθύνεται στην κάθε μία από αυτές ξεχωριστά, ώστε να εξασφαλίσει τις σχετικές άδειες. Υποχρεούται δηλαδή να υποβάλει τα ίδια ή και διαφορετικά κάθε φορά δικαιολογητικά σε διαφορετικές υπηρεσίες με όποια προβλήματα και ταλαιπωρία μπορεί αυτό να προκαλεί καθώς ακολουθούνται διαφορετικές διαδικασίες, όροι και διαφορετικός χρόνος απόκρισης. Επίσης, εξακολουθεί να υπάρχει το «τυπικό κενό» για τη χορήγηση αδειών πραγματοποίησης των ειδικών μεταφορών διαμέσου των αυτοκινητοδρόμων υπό καθεστώς παραχώρησης, καθώς έως και σήμερα, οι ειδικές μεταφορές εξυπηρετούνται μεν αλλά μόνο μέσω προφορικών συνεννοήσεων που έχουν ενημερωτικό και μόνο χαρακτήρα.

Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι, με την υφιστάμενη κατάσταση, στις περισσότερες οδικές μεταφορές όπου απαιτείται άδεια διέλευσης:

- εμπλέκονται πολλοί διαφορετικοί φορείς/υπηρεσίες
- είναι πολύ δύσκολος ο συντονισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών και η διασταύρωση των στοιχείων των αιτήσεων και των οχημάτων
- η διαδικασία είναι πολύ χρονοβόρα και άκρως γραφειοκρατική
- μπορεί να χρησιμοποιούνται σε κάθε φορέα /υπηρεσία διαφορετικά έντυπα (αιτήσεις, άδειες)
- ποικίλλει ο απαιτούμενος χρόνος έκδοσης της άδειας
- ποικίλλει η διάρκεια ισχύος της άδειας
- υπάρχει υψηλό λειτουργικό κόστος (αποστολή πολλών αδειών με φαξ ή με ταχυδρομείο, φωτοαντίγραφα, αυξημένο κόστος τηλεφωνικής επικοινωνίας)
- δεν υπάρχει τελικά μία συνολική εικόνα και γνώση των ειδικών τέτοιων μεταφορών που πραγματοποιούνται καθημερινά στη χώρα, ώστε να μπορεί να υπάρχει ενιαία και αποτελεσματική διαχείρισή τους προς εξασφάλιση της απαιτούμενης οδικής ασφάλειας για τους λοιπούς χρήστες του οδικού δικτύου.

3.2 Υφιστάμενη Κατάσταση και Διατυπωμένες Προτάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Παρά την έκδοση και ενσωμάτωση στο Δίκαιο των κρατών-μελών της ΕΕ της Οδηγίας 96/53 παρατηρείται ότι εξακολουθούν να υπάρχουν αρκετές διαφοροποιήσεις μεταξύ των μελών στις διαδικασίες που ακολουθούνται για την αδειοδότηση των ειδικών μεταφορών. Τα προβλήματα που δημιουργούνται από αυτές τις διαφορές, κυρίως για τις διεθνείς τέτοιες ειδικές μεταφορές, οδήγησαν την ΕΕ (Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών) στη σύνταξη, σε συνεργασία με ομάδα ειδικών που ορίστηκαν από τα κράτη-μέλη, σχετικών οδηγιών βέλτιστης πρακτικής, European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports (European Commission, 2015). Ο τελικός στόχος αυτών των οδηγιών είναι η ενοποίηση όλων των διαδικασιών που αφορούν την αδειοδότηση των ειδικών μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι προτάσεις που διατυπώνονται μπορούν να αποτελέσουν έναν καλό οδηγό και για όλες τις αρχές/υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για την έκδοση των ειδικών αδειών διέλευσης προς τη βελτίωση των σχετικών διαδικασιών που ακολουθούν.

Αρχικά, στις οδηγίες αυτές αναφέρονται οι κυριότερες διαφορές, που εντοπίζονται σήμερα στη διαχείριση του θέματος, μεταξύ των διαφορετικών αρχών/χωρών. Οι σημαντικότερες είναι οι διαφορετικές απαιτήσεις για την έκδοση των αδειών διέλευσης, οι διαφορετικές φόρμες αιτήσεων και τα διαφορετικά απαιτούμενα έγγραφα, ο χρόνος που απαιτείται για την έκδοση της άδειας διέλευσης - ο οποίος μπορεί να κυμαίνεται από δύο εργάσιμες ημέρες έως δύο μήνες, η διάρκεια ισχύος των αδειών κ.λ.π.



Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων/διαφοροποιήσεων που συναντώνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προτείνονται στην οδηγία κάποιοι βασικοί κανόνες που συνοπτικά αναφέρονται στην παρούσα εργασία και αφορούν τα εξής:

- Αναγκαιότητα εισαγωγής της έννοιας «εξυπηρέτηση του μεταφορέα σε μία στάση» (one-stop-shop). Θα πρέπει δηλαδή η επικοινωνία των ενδιαφερόμενων για μια ειδική μεταφορά, να γίνεται με μία και μόνη υπηρεσία, η οποία θα φροντίζει για τις επαφές με όσες άλλες υπηρεσίες εμπλέκονται εντός της χώρας, αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τις διασυνοριακές μεταφορές.
- Χρήση ενιαίας φόρμας αίτησης. Προτείνεται η δημιουργία μιας ενιαίας αίτησης (με καθορισμένο έντυπο και πεδία προς συμπλήρωση) η οποία θα διαφοροποιείται μόνο ως προς τη γλώσσα (χρήση εθνικής γλώσσας του κάθε κράτους).
- Αναγκαιότητα διαμόρφωσης ενιαίου πλαισίου για την έκδοση αδειών διέλευσης μακράς διάρκειας. Σε κάποιες χώρες ήδη χρησιμοποιούνται άδειες μακράς διάρκειας. Προτείνεται η τυποποίηση με βάση συγκεκριμένους κανόνες και όρια και η χρήση τους από όλες τις χώρες.
- Χρόνος έκδοσης άδειας διέλευσης. Επειδή ο χρόνος έκδοσης διαφέρει σημαντικά σήμερα μεταξύ των διαφόρων χωρών, λόγω του πλήθους των εμπλεκόμενων υπηρεσιών/αρχών κατά περίπτωση, προτείνονται κάποιοι χρόνοι-στόχοι για την ολοκλήρωση της διαδικασίας έκδοσης μίας άδειας ανάλογα με το πλήθος των εμπλεκόμενων φορέων.

4. Συνοπτική περιγραφή πρότασης δημιουργίας «Κεντρικού Γραφείου Διαχείρισης Αδειών Ειδικών Μεταφορών» για το δίκτυο των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων

Η Εγνατία Οδός Α.Ε. λαμβάνοντας υπόψη αφενός την «προβληματική» κατάσταση που υπάρχει γενικά στην Ελλάδα, όσον αφορά τη χορήγηση/διαχείριση των ειδικών αδειών και αφετέρου τις παραπάνω σχετικές προτάσεις/οδηγίες βέλτιστης πρακτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει διαμορφώσει μία αρχική πρόταση για την κεντρική διαχείριση από ένα μόνο «Κεντρικό Γραφείο» των αδειών που αφορούν τις ειδικές αυτές διελεύσεις από όλους τους αυτοκινητόδρομους, τουλάχιστον σε πρώτη φάση, της χώρας. Σε μεταγενέστερη φάση θα μπορούσε να συμπεριληφθεί όλο το βασικό εθνικό οδικό δίκτυο.

Το ρόλο αυτό θα μπορούσε να τον αναλάβει η «Εγνατία Οδός Α.Ε.», βάσει της αποδεδειγμένης εμπειρίας επί του συγκεκριμένου θέματος, κατά τα πρότυπα του αντίστοιχου υφιστάμενου συστήματός της και της σχετικής λειτουργικής της διαδικασίας, με την απαιτούμενη βέβαια αναθεωρημένη οργάνωση, στελέχωση και εξοπλισμό. Απαραίτητη προϋπόθεση για να υλοποιηθεί η κεντρική διαχείριση είναι η συνεργασία με τις εταιρείες διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων που λειτουργούν με παραχώρηση και τους λοιπούς εμπλεκόμενους.

Πολύ συνοπτικά, σύμφωνα με αυτήν την πρόταση η κεντρική διαχείριση των ειδικών αδειών διέλευσης θα μπορούσε να γίνεται μέσω ειδικού λογισμικού, αντίστοιχου αυτού που έχει ήδη αναπτύξει η «ΕΟΑΕ» (VPMS / Web VPMS) ή άλλου που θα αναπτυχθεί με παρόμοια χαρακτηριστικά για τις αυξημένες ανάγκες του «Κεντρικού Γραφείου». Η σύνδεση όλων των εμπλεκόμενων διαχειριστών/λειτουργών των αυτοκινητοδρόμων με τον κεντρικό διαχειριστή θα γίνεται online/διαδικτυακά, όπως ακριβώς είναι σήμερα συνδεδεμένες με το κεντρικό σύστημα της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» οι Περιφερειακές της Υπηρεσίες.

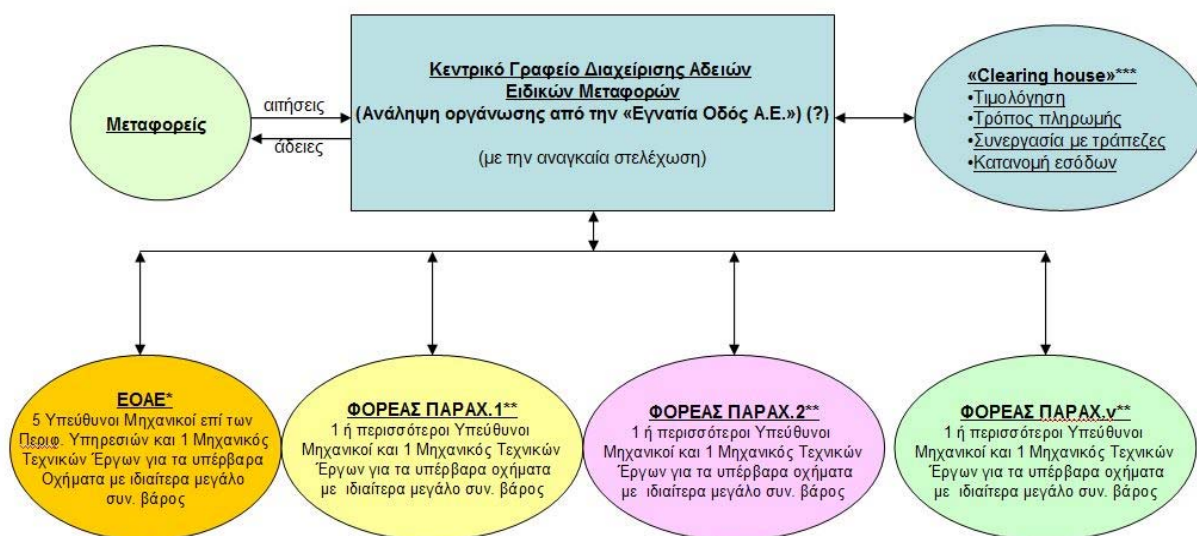


Η παραλαβή των αιτημάτων όπως και ο αρχικός έλεγχος και επεξεργασία θα γίνεται από το «Κεντρικό Γραφείο», με χρήση μίας φόρμας αίτησης για όλη τη διαδρομή. Στη συνέχεια θα ενημερώνεται μέσω της εφαρμογής ένας τουλάχιστον Υπεύθυνος Μηχανικός από κάθε αυτοκινητόδρομο ο οποίος θα ενεργεί με ανάλογο τρόπο όπως ενεργεί σήμερα ο Μηχανικός Συντήρησης των Περιφερειακών Υπηρεσιών (ΜΠΥ) στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.» (η εμπλοκή του περιγράφεται συνοπτικά στην Παράγραφο 2.1).

Μετά την ολοκλήρωση των όλων σχετικών ελέγχων και εγκρίσεων θα εκδίδεται από το «Κεντρικό Γραφείο» μία άδεια διέλευσης για το σύνολο της διαδρομής, εντός συγκεκριμένων χρονικών προθεσμιών.

Η υλοποίηση μίας τέτοιας πρότασης θα είχε ως αποτέλεσμα την «εξυπηρέτηση των μεταφορέων σε μία στάση» για τις ειδικές μεταφορές σε όλο το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της χώρας, με τη χρήση μίας μόνο φόρμας αίτησης και εντός προκαθορισμένων χρονικών προθεσμιών. Επιπρόσθετα, κατά τη διαδικασία διαμόρφωσης του νέου σχετικού νομοθετικού πλαισίου, θα μπορούσε να προωθηθεί και η δυνατότητα για έκδοση αδειών διέλευσης με μεγαλύτερη διάρκεια ισχύος (μακράς διάρκειας).

Μία ενδεικτική οργανωτική δομή του «Κεντρικού Γραφείου Διαχείρισης Αδειών Ειδικών Μεταφορών» παρουσιάζεται σχηματικά παρακάτω :



* Για το δίκτυο αρμοδιότητας της ΕΟΑΕ (συνολικό μήκος σε λειτουργία ~920 χλμ.), για το VPMS υπάρχουν σήμερα 2 κεντρικοί διαχειριστές Υ.Χ.Α. που λαμβάνουν και επεξεργάζονται κεντρικά τις αιτήσεις και 5 Υπεύθυνοι Μηχανικοί στις Περιφερειακές Υπηρεσίες.

** Για κάθε «φορέα παραχώρησης» θα απαιτηθεί τουλάχιστον ένας Υπεύθυνος Μηχανικός ή περισσότεροι ανάλογα με την οργανωτική δομή της εταιρείας.

*** Μπορεί να είναι τμήμα του γενικότερου clearing house που θα λειτουργεί για τη διαχείριση και καταμερισμό των εσόδων του μελλοντικού εθνικού διαλεπτικού συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων.

Σχήμα 8. Ενδεικτική οργανωτική δομή του «Κεντρικού Γραφείου Διαχείρισης Αδειών Ειδικών Μεταφορών»

4.1 Επιβολή χρέωσης για την έκδοση ειδικής άδειας διέλευσης

Καταρχήν πρέπει να γίνει σαφές ότι οι ειδικές άδειες διέλευσης αφορούν μεταφορές που ξεφεύγουν από τα όρια της κανονικότητας, δηλαδή από τα όρια που καθορίζονται από τη



νομοθεσία αλλά και το σχεδιασμό των οδών ως «επιτρεπτά». Οι ειδικές αυτές μεταφορές δεν απαγορεύονται πλήρως, για το λόγο ότι σε κάποιες περιπτώσεις ορισμένοι πρακτικοί λόγοι – π.χ. η αδυναμία κατακερματισμού συγκεκριμένων φορτίων – επιβάλλουν κατ'εξάιρεση να γίνονται ανεκτές κάποιες υπερβάσεις στις διαστάσεις ή/και το βάρος.

Όπως είναι γνωστό, η διέλευση ενός υπέρβαρου οχήματος επιβαρύνει και δημιουργεί σημαντικές φθορές στα δομικά στοιχεία της οδού σε πολλαπλάσιο βαθμό σε σχέση με τα λοιπά οχήματα, αυξάνοντας κατά συνέπεια το κόστος συντήρησης της υποδομής. Η καταπόνηση αυτή αυξάνεται εκθετικά με την αύξηση του βάρους του οχήματος. Επίσης, κατά τη διέλευση ενός υπερμεγέθους οχήματος από ένα οδικό τμήμα είναι προφανές πως δημιουργούνται επιπλέον απαιτήσεις στη λήψη μέτρων διαχείρισης κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω αλλά και το γεγονός ότι η διαχείριση του θέματος χορήγησης των ειδικών αυτών αδειών συνεπάγεται κάποιο κόστος για την αρμόδια αρχή/υπηρεσία, που αφορά τους ανθρώπινους πόρους και τα λειτουργικά έξοδα του σχετικού γραφείου, κρίνεται σκόπιμη η επιβολή κάποιας χρέωσης (τέλους) για τη χορήγηση μίας τέτοιας ειδικής άδειας.

Με την παρούσα προβληματική κατάσταση στη χώρα ως προς τη διαχείριση του θέματος της χορήγησης αυτών των ειδικών αδειών, η επιβολή μίας τέτοιας χρέωσης θα έκανε την κατάσταση ακόμα πιο περίπλοκη και θα είχε ως αποτέλεσμα εύλογες αντιδράσεις από τους μεταφορείς. Εφόσον όμως υλοποιηθεί μία πρόταση λειτουργίας ενός «Κεντρικού Γραφείου», όπως αυτή που περιγράφηκε παραπάνω, θα είναι δυνατή και η εισαγωγή ενός συστήματος χρέωσης για τις ειδικές αυτές μεταφορές, κατά τα πρότυπα και άλλων ευρωπαϊκών χωρών που ήδη εφαρμόζουν κάτι αντίστοιχο.

Άλλωστε, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 1999/62/ΕΚ, (Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1999), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2006/38/ΕΚ (Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2006) περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, δεν παρεμποδίζεται η χωρίς διακρίσεις εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών, επιβολή ειδικών φόρων ή τελών, σε οχήματα ή φορτία ιδιάζοντος βάρους ή διαστάσεων (Κεφάλαιο IV, Τελικές διατάξεις – Άρθρο 9 – Παράγραφος 1α) ανεξάρτητα και επιπλέον των επιβαλλόμενων τελών διόδων. Η επιβολή αυτής της χρέωσης συνάδει και με το πνεύμα των σχετικών οδηγιών της Ε.Ε. που θέλουν το κόστος λειτουργίας και συντήρησης ενός δρόμου να το επωμίζονται οι χρήστες του μέσω της πληρωμής τελών διόδων (και όχι όλοι οι πολίτες) και μάλιστα πληρώνοντας ανάλογα με τις «συνέπειες» που επιφέρει ο κάθε τύπος οχήματος (περιβαλλοντικές, φθοράς υποδομής, διαχείρισης κυκλοφορίας κ.λ.π.).

Ένα τέτοιο σύστημα χρέωσης για την αδειοδότηση των ειδικών μεταφορών θα μπορούσε να περιλαμβάνει ένα βασικό «διαχειριστικό» τέλος έκδοσης (που θα αφορά όλες τις ειδικές άδειες) και ένα τέλος «υπέρβαρου» (που θα αφορά μόνο τις διελεύσεις υπέρβαρων οχημάτων με χρέωση ανά διανυόμενο χλμ.). Το ύψος της χρέωσης θα πρέπει να διαφοροποιείται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της κάθε ειδικής μεταφοράς (υπερβάλλουσες διαστάσεις, υπερβάλλον βάρος αξονικό ή συνολικό, μήκος διαδρομής, διάρκεια άδειας, εμπλεκόμενοι φορείς κ.τ.λ.). Για τον ακριβή προσδιορισμό και την τεκμηρίωση του ύψους χρέωσης και των σχετικών πολλαπλασιαστών-συντελεστών σε σχέση με τα παραπάνω χαρακτηριστικά θα απαιτηθεί η εκπόνηση μίας σχετικής μελέτης.



Στην εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζεται ένα ενδεικτικό σύστημα χρέωσης που θα μπορούσε να εφαρμοστεί.

Δ1.	Βασικό τέλος:	3,5 €	
Δ2.	Αρχές που πρέπει γνωμοδοτήσουν για τη διέλευση (επιπλέον της μιας εμπλεκόμενης αρχής)	Όροι	Πολλαπλασιαστής
		Χρονικό διάστημα για την έκδοση	
Δ2.1	Καμία	εντός 5 εργάσιμων ημερών	1
Δ2.2	Μία	εντός 7 εργάσιμων ημερών	2
Δ2.3	Από 2 έως 5	εντός 10 εργάσιμων ημερών	3
Δ2.4	Περισσότερες από 5	εντός 15 εργάσιμων ημερών	4
Δ3.	Κατηγορία οχήματος		
Δ3.1	Κατηγορία Ι	μήκος ≤ 30 μ. πλάτος ≤ 3,75 μ. μεικτό βάρος ≤ 80 t	1
Δ3.2	Κατηγορία ΙΙ Περίλαμβάνει και τα Μηχ. Έργων	μήκος > 30 μ. πλάτος > 3,75 μ. μεικτό βάρος > 80 t	3
Δ4.	Περίοδος ισχύος της άδειας		
Δ4.1		μία (1) διέλευση	1
Δ4.2		μία (1) εβδομάδα (5 εργ.ημέρες)	2
Δ4.3		έναν (1) μήνα	3
Δ4.4		τρεις (3) μήνες	4
Δ4.5		έξι (6) μήνες	6
Δ4.6		δώδεκα (12) μήνες	8
Συνολικό διαχειριστικό τέλος (ΔΤ): (Δ1) * Πολλαπλ. (Δ2.1 ή Δ2.2. ή Δ2.3 ή Δ2.4) * Πολλαπλ. (Δ3.1 ή Δ3.2) * Πολλαπλ. (Δ4.1 ή Δ4.2. ή Δ4.3 ή Δ4.4 ή Δ4.5. ή Δ4.6)			
Β) Τέλος Υπέρβαρου (ΤΥ) (αφορά μόνο τις άδειες για υπέρβαρα και προστίθεται στο διαχειριστικό τέλος) Στην περίπτωση οχημάτων που είναι υπέρβαρα ορίζεται ένα πρόσθετο τέλος ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση. Π.χ.:			
	Υπέρβαση βάρους	Τέλος (€/χλμ.)*	
Υ1	Από 0.10 t έως 5.00 t περιλ.	0.05	
Υ2	Από 5.00 t έως 10.00 t περιλ.	0.10	
Υ3	Από 10.00 t έως 20.00 t περιλ.	0.15	
Υ4	Από 20.00 t έως 30.00 t περιλ.	0.20	
Υ5	Από 30.00 t έως 40.00 t περιλ.	0.25	
Υ6	Από 40.00 t έως 50.00 t περιλ.	0.30	
Υ7	Από 50.00 t έως 60.00 t περιλ.	0.35	
Υ8	πάνω από 60.00 t	0.70 + 1.50 για κάθε επιπλέον 10 t πάνω τους 60 t	
Ομοίως, το τέλος υπέρβαρου πολλαπλασιάζεται με τον αντίστοιχο συντελεστή (Δ4.1÷Δ4.6) ανάλογα με το διάστημα ισχύος της άδειας. Έτσι :			
Τέλος Υπέρβαρου (ΤΥ): (Μήκος διαδρομής) * Πολλαπλ. (Υ1 ή Υ2 ή Υ3 ή Υ4 ή Υ5 ή Υ6 ή Υ7 ή Υ8) * Πολλαπλ. (Δ4.1 ή Δ4.2. ή Δ4.3 ή Δ4.4 ή Δ4.5. ή Δ4.6)			
Επομένως :			
Συνολικό Τέλος Άδειας = Συνολικό διαχειριστικό τέλος (ΔΤ) + Τέλος υπέρβαρου (ΤΥ)			
*Σημείωση: Το ύψος των πολλαπλασιαστών-συντελεστών καθώς και των χρεώσεων είναι ενδεικτικό και παρουσιάζεται αποκλειστικά και μόνο για την καλύτερη κατανόηση του προτεινόμενου συστήματος χρέωσης. Ο τελικός προσδιορισμός τους θα αποτελέσει αντικείμενο σχετικής μελέτης.			

Σχήμα 9. Ενδεικτικό σύστημα χρέωσης/τελών αδειοδότησης ειδικών μεταφορών



Για τον προσδιορισμό των επιμέρους κατηγοριών που συμπεριλαμβάνονται στο σύστημα αυτό λήφθηκαν υπόψη οι αντίστοιχες κατηγορίες που αναφέρονται στις οδηγίες βέλτιστης πρακτικής της Ε.Ε. (π.χ. οι κατηγορίες που αναφέρονται στις σειρές Δ2.1÷Δ2.4 του πίνακα ταυτίζονται με τις κατηγορίες σχετικού πίνακα των οδηγιών). Τα ύψη των χρεώσεων είναι τελειώς ενδεικτικά και βασίστηκαν στα ύψη χρεώσεων που επιβάλλονται σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες (π.χ. Ουγγαρία και Βουλγαρία).

Τα οικονομικά οφέλη από την εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος δεν μπορούν να εκτιμηθούν, καθώς δεν υπάρχουν, ούτε κατά προσέγγιση, στοιχεία για τον αριθμό των ειδικών μεταφορών που γίνονται σε ετήσια βάση στο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της χώρας. Ενδεικτικά, με τις παραπάνω χρεώσεις, για την έκδοση μίας άδειας με τα εξής χαρακτηριστικά μεταφοράς: συνολικό μήκος 35 μ., συνολικό πλάτος 3,90 μ., συνολικό ύψος 4,30 μ., μικτό βάρος 75 τον. και διαδρομή από την Ηγουμενίτσα έως το συνοριακό σταθμό Κήπων (δηλαδή μήκους 658 χλμ. σε δίκτυο αρμοδιότητας μίας μόνο υπηρεσίας – της «ΕΟΑΕ») και διάρκεια ισχύος ένα μήνα, η χρέωση θα έφτανε τα 525€.

Σημειώνεται, ότι στην περίπτωση ανάπτυξης του συστήματος χρέωσης θα απαιτηθεί και η ύπαρξη ενός «Γραφείου Απόδοσης Εσόδων - clearing house» που θα κάνει τον τελικό καταμερισμό των εσόδων μεταξύ των διαφόρων διαχειριστών/λειτουργών των αυτοκινητοδρόμων (βάσει του μήκους χρήσης της κάθε οδού).

4.2 Οφέλη από τη δημιουργία του «Κεντρικού Γραφείου»

Το γενικότερο όφελος από την προτεινόμενη οργάνωση, εκτός από την προσέγγιση των βασικών αρχών της βέλτιστης πρακτικής για τη διαμόρφωση ενός ενιαίου θεσμικού πλαισίου στις ειδικές μεταφορές στον Ευρωπαϊκό χώρο, είναι πρωτίστως η διαμόρφωση ενός κοινού πλαισίου διαχείρισης του θέματος των ειδικών αδειών διέλευσης στην χώρα μας (τουλάχιστον για το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων). Με την κεντρική διαχείριση η διαδικασία έκδοσης των αδειών για τις ειδικές μεταφορές γίνεται απλούστερη και γρηγορότερη. Επιτυγχάνεται σημαντική μείωση της γραφειοκρατίας και μειώνεται το λειτουργικό κόστος των εμπλεκόμενων με άμεσο αποτέλεσμα τη διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας στον τομέα αυτό. Δίνεται επιπλέον η δυνατότητα καλύτερου ελέγχου στην ασφάλεια των μεταφορών με αποτελεσματικότερη διαχείριση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων. Τέλος με την επιβολή των παραπάνω χρεώσεων δημιουργείται μια πηγή εσόδων που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανταποδοτικά για την καλύτερη και πληρέστερη εξυπηρέτηση των μεταφορών (π.χ. ανάπτυξη υπηρεσιών συνοδείας και υποστήριξης ειδικών μεταφορών).

4.3 Βασικές προϋποθέσεις σύστασης και απαιτούμενες ενέργειες

Εφόσον αποφασιστεί η δημιουργία του παραπάνω προτεινόμενου «Κεντρικού Γραφείου» είναι απαραίτητη μια σειρά δράσεων από πλευράς των εμπλεκόμενων αρχών/υπουργείων ώστε να θεσμοθετηθεί και να οργανωθεί.

Αρχικά απαιτούνται κάποιες νομοθετικές ρυθμίσεις και αποφάσεις (π.χ. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την ανάθεση σε κεντρικό διαχειριστή, κατά την προτεινόμενη ονομασία «Κεντρικό Γραφείο Διαχείρισης Αδειών Ειδικών Μεταφορών», της ευθύνης έκδοσης των ειδικών αδειών οδικής διέλευσης διαμέσου του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων).

Επίσης θα απαιτηθεί η σύνταξη μνημονίων συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, όπου θα ρυθμίζονται οι αρμοδιότητες και υποχρεώσεις του καθενός καθώς και τεχνικές λεπτομέρειες (π.χ. τα τεχνικά στοιχεία - οδικό δίκτυο, ανισόπεδοι κόμβοι, χιλιομετρικές αποστάσεις, ελεύθερο ύψος άνω διαβάσεων κ.τ.λ - που είναι απαραίτητο να χορηγηθούν από



τους εμπλεκόμενους διαχειριστές/λειτουργούς των αυτοκινητοδρόμων ώστε να «στηθεί» το σύστημα).

Είναι επίσης αναγκαία και η ρύθμιση επιμέρους τεχνικών και διαδικαστικών θεμάτων που θα προσδιορίζουν το νέο τρόπο έκδοσης των αδειών διέλευσης, όπως η στελέχωση του νέου κεντρικού διαχειριστή έκδοσης αδειών διέλευσης, η αναβάθμιση-επέκταση της υφιστάμενης εφαρμογής ή ανάπτυξης νέας για τις αυξημένες ανάγκες κάλυψης όλων των εμπλεκόμενων φορέων, η ηλεκτρονική υποβολή αιτήσεων και έκδοση των αδειών μέσω διαδικτύου κ.τ.λ.

Στην περίπτωση που αποφασιστεί και η επιβολή ενός συστήματος χρεώσεων των αδειών των ειδικών μεταφορών, όπως το παραπάνω προτεινόμενο, θα απαιτηθούν σχετικές αποφάσεις (π.χ. Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού ΥΠΟ.ΜΕ) στις οποίες θα καθορίζεται το ύψος των τελών, ο τρόπος είσπραξής τους και η διαχείριση των εισπραττόμενων χρηματικών ποσών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή του. Για την τεκμηρίωση των παραπάνω χρεώσεων/τελών απαιτείται να προηγηθεί η εκπόνηση σχετικής μελέτης.

5. Συμπεράσματα – Επίλογος

Η διαχείριση της αδειοδότησης των ειδικών μεταφορών (διελεύσεις υπέρβαρων/υπερμεγεθών οχημάτων) δεν γίνεται με έναν ενιαίο και οργανωμένο τρόπο σήμερα, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Κρίνεται απαραίτητη η τροποποίηση/βελτίωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου στη Ελλάδα, ώστε να πάψει να υφίσταται κατακερματισμός των σχετικών αρμοδιοτήτων μεταξύ πολλών υπηρεσιών/αρχών, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των μεταφορέων αλλά και της οδικής ασφάλειας καθώς θα υπάρξει καλύτερος έλεγχος και διαχείριση των ειδικών μεταφορών.

Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.», που έχει την ευθύνη της σχετικής αδειοδότησης για το οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς της (~920χλμ), διαχειρίζεται το θέμα κεντρικά («εξυπηρέτηση του μεταφορέα σε μία στάση») για το σύνολο του δικτύου της, βάσει μίας λεπτομερούς λειτουργικής διαδικασίας που υποστηρίζεται από εξειδικευμένη εφαρμογή (VPMS) που έχει αναπτύξει εσωτερικά η εταιρεία. Ετησίως εκδίδει περισσότερες από 5.000 άδειες.

Η εταιρεία, βάσει της εμπειρίας της από την ενασχόληση με το θέμα των ειδικών μεταφορών και λαμβάνοντας υπόψη τις ευρωπαϊκές οδηγίες βέλτιστης πρακτικής, έχει ετοιμάσει μία αρχική πρόταση για τη δημιουργία ενός «Κεντρικού Γραφείου» που θα έχει την αρμοδιότητα για την αδειοδότηση των ειδικών μεταφορών για όλο το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της χώρας και θα λειτουργεί στα πρότυπα του συστήματος της «ΕΟΑΕ». Στην πρόταση αυτή εξετάζεται και το θέμα της επιβολής χρέωσης για την αδειοδότηση των ειδικών μεταφορών.

Ευχαριστίες

Οι συγγραφείς θα ήθελαν να ευχαριστήσουν τους Θ. Γιώτη, Χ. Δανελάτο, Κ. Κεραμυδά, Κ. Κωστίκα και Α. Χαλκίδου, που κατά τη διάρκεια της φοιτητικής πρακτικής τους άσκησης στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.», συνέδραμαν στη στατιστική ανάλυση των στοιχείων των ειδικών μετακινήσεων.



Αναφορές – Βιβλιογραφία

European Commission – Directorate-General for energy and transport (2015), “European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports”.

Εγνατία Οδός Α.Ε. (2004), «Χορήγηση Αδειών Διέλευσης Υπερμεγεθών/ Υπέρβαρων Οχημάτων και Μηχανημάτων Έργων από την Εγνατία Οδό / ΛΔ-ΕΟΑΕ-ΛΕΣ -210».

Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (1999), ν.2696/1999 και τροποποιήσεις του.

Δημητρόπουλος Ι., Βεγήρη Β., Καζάκος Σ. (2012), «Θεσμικό πλαίσιο ειδικών μεταφορών σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο», 5ο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, Βόλος.

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1996), «Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές».

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1999), «Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής».

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2006), «Οδηγία 2006/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής».