

ΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ειδικές Μεταφορές στο Οδικό Δίκτυο Αρμοδιότητας της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ» -
Έκθεση Ανάλυσης Βασικών Χαρακτηριστικών



ΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ειδικές Μεταφορές στο Οδικό Δίκτυο Αρμοδιότητας της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ» - Έκθεση Ανάλυσης Βασικών Χαρακτηριστικών

Το παρόν Κείμενο Εργασίας εκθέτει τη στατιστική και χωρική ανάλυση βασικών χαρακτηριστικών των ειδικών μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο 2007-2017 στο οδικό δίκτυο η αρμοδιότητα λειτουργίας/συντήρησης του οποίου ανήκει στην «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ». Η ανάλυση βασίστηκε στα στοιχεία των αντίστοιχων απαιτούμενων ειδικών αδειών διέλευσης που εκδόθηκαν. Αυτό το οδικό δίκτυο σήμερα έχει μήκος 920 χλμ. περίπου, και αποτελείται από τους άξονες/αυτοκινητοδρόμους (α) της Εγνατίας Οδού, (β) του κάθετου άξονα Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή, (γ) του κάθετου Άξονα Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνας (δ) του ΠΑΘΕ από Α/Κ Κλειδιού έως Ευζώνους και από Α/Κ Αξιού έως την είσοδο Θεσσαλονίκης, (ε) του κάθετου άξονα Κομοτηνή-Νυμφαία-Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, καθώς και (στ) της υποθαλάσσιας ζεύξης Ακτίου - Πρέβεζας.

Στο Κείμενο Εργασίας καταρχήν παρατίθενται συνοπτικές πληροφορίες για το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και για το εφαρμοζόμενο από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ σύστημα διαχείρισης για την έκδοση των αδειών διέλευσης για ειδικές μεταφορές. Στη συνέχεια η Εργασία παρουσιάζει τα αποτελέσματα της στατιστικής ανάλυσης των βασικών σχετικών δεδομένων, τόσο για τα υπέρβαρα όσο και για τα υπερμεγέθη οχήματα/φορτία, και κατόπιν εξετάζει τις σχετικές διαδρομές σε σχέση με το μήκος και τα σημεία προέλευσης-προορισμού αυτών των μεταφορών, αλλά και τον τύπο των φορτίων των εξεταζόμενων ειδικών μεταφορών. Η Εργασία καταλήγει με τη διατύπωση των βασικών συμπερασματικών παρατηρήσεων που προκύπτουν από την ανάλυση και εν κατακλείδι επισημαίνει την αναγκαιότητα επαναπροσδιορισμού των διαδικασιών που ακολουθούνται στην Ελλάδα σχετικά με την πραγματοποίηση των ειδικών μεταφορών. Στο Παράρτημα της Εργασίας παρατίθενται χάρτες του εξεταζόμενου οδικού δικτύου και χάρτες με τη χωρική αναπαράσταση της ανάλυσης προέλευσης-προορισμού των εξεταζόμενων ειδικών μεταφορών.

Το Κείμενο Εργασίας συνέταξε ο Βαγγέλης Βίσκος (Πολ. Μηχ. Συγκοινωνιολόγος MSc - Τμηματάρχης Κυκλοφορίας, Δ/νση Συντήρησης και Λειτουργίας Αυτοκινητοδρόμου & Υποδομών, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.) με την τεχνική υποστήριξη των στελεχών του Τμήματος Κυκλοφορίας (Ανέστη Μαραπίδη - Πολ. Μηχ. ΤΕ, Υπεύθ. Χορήγησης Αδειών, Αντώνη Μπαλασά - Φυσικό, Στέλεχος Χορήγησης Αδειών και Αντωνίας Χαλκίδου - Πολ. Μηχ. ΤΕ). Στην επιμέλεια της έκδοσης και τη σύνταξη των χαρτών συνέβαλαν οι Δημήτρης Ντούφας (Επιστ. Γεωπληροφορικής, Διαχειριστής Συστημάτων Παρατηρητηρίου, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ) και Βασίλης Φούρκας (Δρ. Χωροταξίας-Πολεοδομίας, Πολ. Μηχ. Προϊστάμενος Παρατηρητηρίου, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ).

Τα περιεχόμενα και οι τυχόν απόψεις που φιλοξενούνται στις εκθέσεις και τα Κείμενα Εργασίας του Παρατηρητηρίου δεν αντανakλούν απαραίτητα τη σύμφωνη γνώμη της εταιρείας ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με την προϋπόθεση ότι θα αναφέρεται η πηγή (Παρατηρητήριο - Εγνατία Οδός Α.Ε.).

Internet: <http://observatory.egnatia.gr> & <http://www.egnatia.eu>

© ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. 2018

1. Θεσμικό Πλαίσιο - Διαχείριση Έκδοσης Ειδικών Αδειών από «ΕΟΑΕ»

Τα μέγιστα όρια των διαστάσεων, του βάρους, του φορτίου και των ανά άξονα επιβαρύνσεων των αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων από αυτά, που μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας, έχουν καθοριστεί με αποφάσεις των αρμόδιων Υπουργών. Σύμφωνα με το άρθρο 53 του Κ.Ο.Κ., τα οχήματα των οποίων τα χαρακτηριστικά υπερβαίνουν τα καθοριζόμενα ανώτατα όρια της κάθε περίπτωσης, επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο ύστερα από ειδική άδεια (άδεια διέλευσης για ειδική μεταφορά), η οποία μπορεί να εκδοθεί από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ (ΥΠΟ.ΜΕ σήμερα) ή από εξουσιοδοτημένες απ' αυτόν αρχές. Στην άδεια αυτή καθορίζονται περιορισμοί για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών, με ειδική αναφορά 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 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 α) οι Κάθετοι Άξονες Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή (Α29) και Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνας (Α25) το Μάιο του 2011 και β) 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 εταιρία είναι και αρμόδια χορήγησης των αδειών για τις ειδικές μεταφορές, προσεγγίζει τα 920χλμ. συνολικά (Παράρτημα Α - Χάρτης). Επιπρόσθετα, η ΕΟΑΕ εξέδιδε προσωρινά (από το Μάιο του 2016 έως το τέλος του 2017) τις άδειες και για το νέο αυτοκινητόδρομο Φλώρινα-Νίκη (Α27).

Σύμφωνα με το ισχύον οργανόγραμμα της Εταιρίας η χορήγηση των αδειών διέλευσης γίνεται κεντρικά από το Τμήμα Κυκλοφορίας της Δ/νσης Συντήρησης & Λειτουργίας Αυτοκινητοδρόμου & Υποδομών. Κατά τον έλεγχο της δυνατότητας πραγματοποίησης της αιτούμενης μετακίνησης εμπλέκονται οι Περιφερειακές Υπηρεσίες της Εταιρίας και η Δ/νση Τεχνικής Υποστήριξης Έργων. Ο ρόλος του κάθε εμπλεκόμενου και γενικότερα η διαδικασία που ακολουθείται για τη χορήγηση μίας άδειας περιγράφονται στη Λειτουργική Διαδικασία ΛΔ-ΕΟΑΕ-ΛΕΣ-210 «Χορήγηση Αδειών Διέλευσης Υπερμεγεθών / Υπέρβαρων Οχημάτων και Μηχανημάτων Έργων από την Εγνατία Οδό» που έχει συνταχθεί στο πλαίσιο της διασφάλισης ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών της εταιρίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι εξ αρχής αποφασίσθηκε η αδειοδότηση για μία ειδική διέλευση από οποιοδήποτε οδικό τμήμα αρμοδιότητας της Εταιρίας να γίνεται από ένα γραφείο κεντρικά με σκοπό την καλύτερη και γρηγορότερη εξυπηρέτηση των μεταφορέων (έκδοση μίας μόνο άδειας - "εξυπηρέτηση σε μία στάση"), οι οποίοι πριν την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων της ήταν υποχρεωμένοι να λαμβάνουν περισσότερες από μία άδειες για τις μεγάλου μήκους διαδρομές (π.χ. 5 επιμέρους άδειες για τη μετακίνησή τους από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους).

Από το Μάρτιο 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 Διεύθυνσης Ανάπτυξης Συστημάτων και Τεχνολογιών). 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 χρήσιμων 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 σημαντικά και την «επικοινωνία» μεταξύ εταιρίας και ενδιαφερομένων (μεταφορέων), καθώς παρέχει τη δυνατότητα στους μεταφορείς να υποβάλλουν τις αιτήσεις τους και τα απαιτούμενα έγγραφα διαδικτυακά, να παρακολουθούν την πορεία των αιτήσεών τους και να εκτυπώνουν τις σχετικές άδειες μετά την έκδοσή τους.

Σημειώνεται ότι για κάποιες από τις ειδικές διελεύσεις λαμβάνονται ειδικά μέτρα διαχείρισης κυκλοφορίας (<http://www.egnatia.eu/page/default.asp?la=1&id=59>) ή/και διεξάγονται εξειδικευμένοι έλεγχοι στατικότητα των τεχνικών από τα οποία προβλέπεται να διέλθουν (τόσο κατά τη φάση ελέγχου της αίτησης όσο και κατά τη διέλευση του οχήματος από τα τεχνικά σε ορισμένες περιπτώσεις). Περισσότερες πληροφορίες, σχετικά με τη διαδικασία διαχείρισης από την ΕΟΑΕ του θέματος χορήγησης των αδειών, τους ελέγχους που γίνονται και τα μέτρα ασφάλειας/διαχείρισης της κυκλοφορίας που λαμβάνονται, δεν δίνονται στην παρούσα ανάλυση, καθώς η ανάλυση επικεντρώνεται στα χαρακτηριστικά των διερχόμενων «ειδικών» οχημάτων/φορτίων.

2. Στατιστική Ανάλυση Ειδικών Μεταφορών

2.1 Γενική Ανάλυση

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 αυτοκινούμενα μηχανήματα έργων.

Η περίοδος της ανάλυσης είναι σχεδόν 11 έτη (από 29/03/2007, ημέρα έναρξης λειτουργίας του VPMS, έως και 31/12/2017) και αφορά **63108** άδειες για **97013** ειδικές 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:

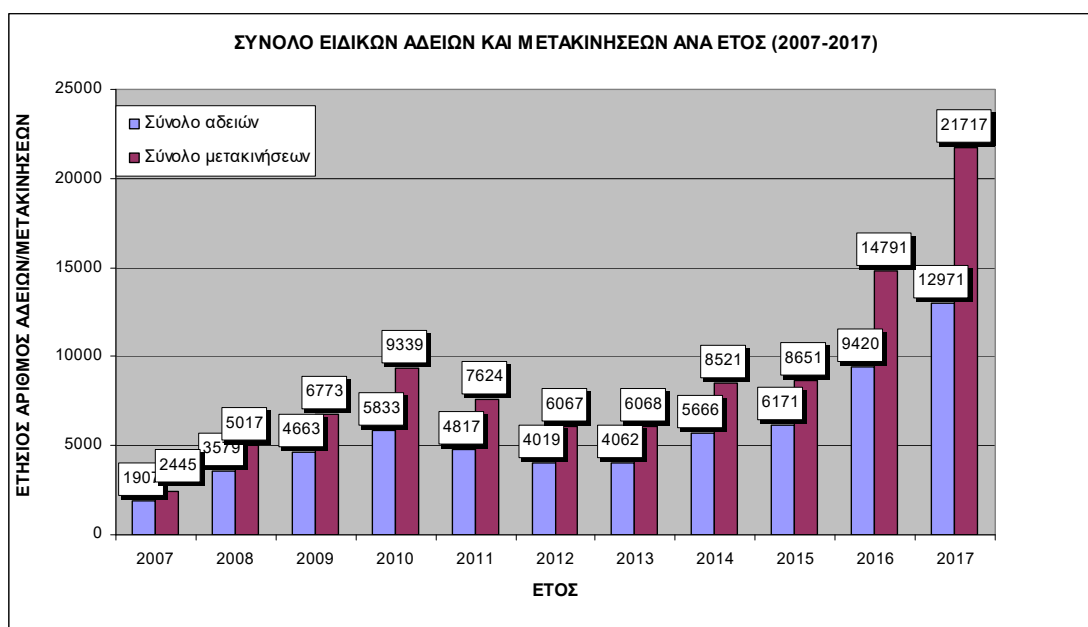
- μία (1) άδεια αντιστοιχεί σε μία (1) ή δυο (2) μετακινήσεις (εφόσον και για την επιστροφή απαιτείται άδεια) ακόμα και αν έχει εβδομαδιαία διάρκεια

(οπότε δυνητικά αλλά όχι νομότυπα θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν περισσότερες μετακινήσεις),

- πραγματοποιήθηκαν όλες οι μετακινήσεις για τις οποίες εκδόθηκαν άδειες (παρότι δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία ελέγχου).

Οι άδειες διέλευσης διακρίνονται σε δύο βασικούς τύπους, αυτές που αφορούν μετακίνηση οχημάτων που μεταφέρουν μεγάλα/βαριά φορτία και αυτές που αφορούν αυτοκινούμενα μεγάλα/βαριά μηχανήματα έργων. Στην περίοδο ανάλυσης, τη συντριπτική πλειοψηφία, 97,9% (94980 μετακινήσεις) αποτελούν οι ειδικές μεταφορές του πρώτου τύπου, ενώ μόλις το 2,1% (2033 μετακινήσεις) αφορούν αυτόνομες μετακινήσεις Μηχανημάτων Έργων.

Στο Σχήμα 1 παρουσιάζεται ο αριθμός του συνόλου των εγκεκριμένων αδειών και μετακινήσεων σε ετήσια βάση.



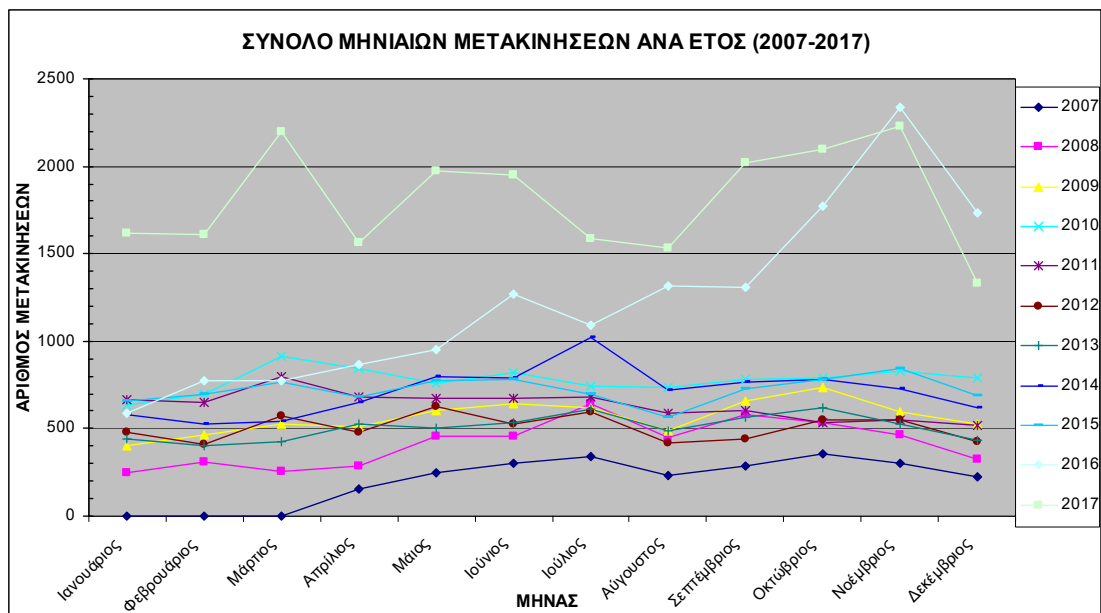
Σχήμα 1. Ετήσιος αριθμός ειδικών αδειών και εγκεκριμένων μετακινήσεων (2007-17)

Παρατηρείται ότι έως το 2010 υπήρχε μεγάλη αύξηση του αριθμού των αδειών/μετακινήσεων (ο κύριος άξονας της Εγνατίας Οδού κατασκευαζόταν σταδιακά και ολοκληρώθηκε στα μέσα του 2009), ενώ την επόμενη Ζετία παρατηρήθηκε μία μείωση στον αριθμό τους, ανάλογη με τη μείωση που παρατηρήθηκε στη γενικότερη κυκλοφορία, ως 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 (Α1) από Κλειδί έως Ευζώνους και από Α/Κ Αξιού 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 ακολούθησε την ανάλογη αύξηση του συνόλου της κυκλοφορίας. Η πολύ μεγάλη αύξηση που παρατηρείται ξανά το 2016

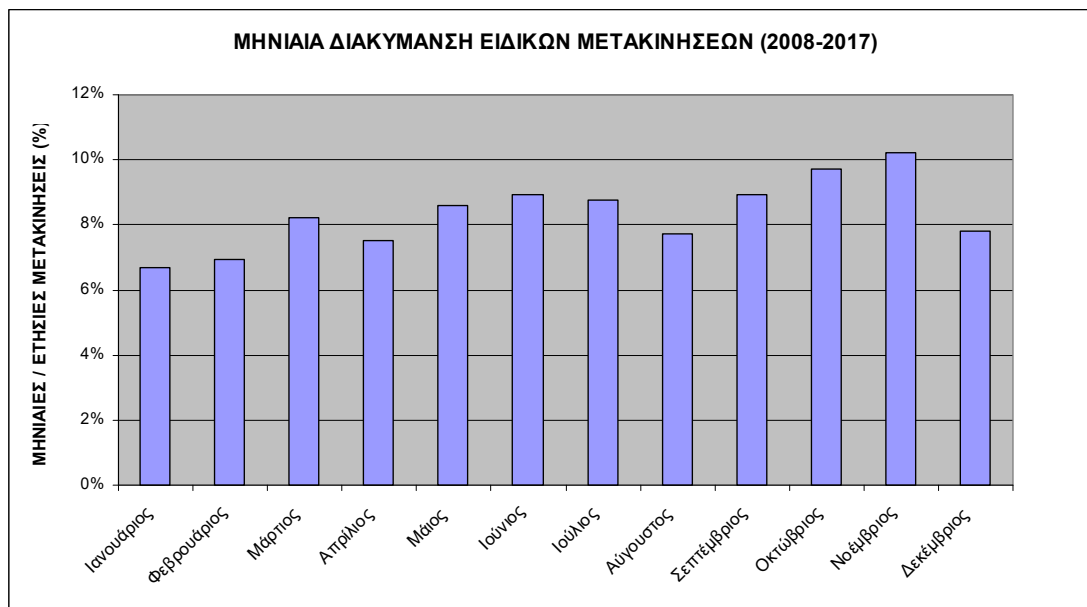
(~70%) και ειδικότερα στο 2ο εξάμηνο εκτιμάται ότι εν μέρει (ή σε μεγάλο βαθμό) οφείλεται στη σταδιακά αυξανόμενη χρήση της διαδικτυακής εφαρμογής Web-VPMS από τους μεταφορείς, που άρχισε να λειτουργεί στις αρχές του 2016 αλλά η ευρεία χρήση της φαίνεται να ξεκίνησε από τα μέσα περίπου του έτους. Η εφαρμογή 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).

Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται και από τη σύγκριση των στοιχείων του 2016 με τα αντίστοιχα του 2017 (βλ. Σχήμα 2), όπου φαίνεται ότι πριν ξεκινήσει η ευρεία χρήση του Web-VPMS το 2016, π.χ. κατά το πρώτο 5μηνο, οι άδειες/μετακινήσεις ήταν πολύ λιγότερες από αυτές του 2017 (αύξηση 126% το 2017), ενώ από την αντίστοιχη σύγκριση για το τελευταίο 7μηνο των δυο ετών προκύπτει μία πολύ μικρότερη αύξηση (18%). Ο ακριβής αριθμός αυτών των «αχρησιμοποίητων» αιτήσεων/αδειών δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια σήμερα αλλά γίνεται προσπάθεια να ελεγχθεί και να περιοριστεί μελλοντικά, όσο αυτό είναι δυνατό. Σημειώνεται ότι σήμερα για τη συντριπτική πλειοψηφία (~80%) των αιτήσεων που υποβάλλονται και των σχετικών αδειών που εκδίδονται χρησιμοποιείται η διαδικτυακή εφαρμογή.



Σχήμα 2. Διαχρονική μεταβολή αριθμού εγκεκριμένων ειδικών μετακινήσεων σε μηνιαία βάση (2007-17)

Όσον αφορά την ποσοστιαία κατανομή ανά μήνα σε σχέση με το σύνολο του έτους, αυτή παρουσιάζεται, για την 10ετία (2008-2017), στο παρακάτω Σχήμα 3. Σημειώνεται ότι δεν συμπεριλαμβάνονται τα στοιχεία του 2007 καθώς δεν υπάρχουν στοιχεία για το 1^ο 3μηνο.



Σχήμα 3. Μηνιαία διακύμανση εγκεκριμένων ειδικών μετακινήσεων (2008-2017)

Όπως φαίνεται από το παραπάνω σχήμα, κατά τους μήνες Νοέμβριο και Οκτώβριο πραγματοποιούνται οι περισσότερες ειδικές μετακινήσεις (10,2% και 9,7% των ετήσιων αντίστοιχα), ενώ οι λιγότερες πραγματοποιούνται τους χειμερινούς μήνες (π.χ. 6,7% των ετήσιων τον Ιανουάριο).

Όσον αφορά το είδος της υπέρβασης, εξαιτίας της οποίας απαιτήθηκε η έκδοση της ειδικής άδειας διέλευσης, τα αποτελέσματα της ανάλυσης έδειξαν ότι το σύνολο περίπου των ειδικών μετακινήσεων (99,9%) αφορούσαν υπερμεγέθη οχήματα/φορτία (με μεγαλύτερες διαστάσεις - δηλαδή μήκος, ύψος ή πλάτος - από τις επιτρεπόμενες), ενώ στις μισές περίπου ειδικές μετακινήσεις (45,6%) υπήρχε και υπέρβαση βάρους. Συμπεραίνεται δηλαδή ότι στις μισές περιπτώσεις τα υπερμεγέθη οχήματα/φορτία ήταν συγχρόνως και υπέρβαρα, ενώ σχεδόν όλα τα υπέρβαρα οχήματα που διήλθαν από το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας ΕΟΑΕ ήταν συγχρόνως και υπερμεγέθη.

Σημειώνεται ότι το τι συνιστά κανονικό φορτίο έχει οριστεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο από την Οδηγία 96/53 του 1996 (η οποία έχει ενσωματωθεί στο ελληνικό εθνικό δίκαιο με το Π.Δ.77/1998). Συνοπτικά, το μέγιστο επιτρεπτό 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 μικτό βάρος υπό προϋποθέσεις μπορεί να φτάσει τους 44t, ενώ ανά άξονα κυμαίνεται μεταξύ 10 και 24t ανάλογα με το είδος του άξονα.

Στη συνέχεια και πριν την αναλυτικότερη παρουσίαση κάποιων χαρακτηριστικών των ειδικών μετακινήσεων που ακολουθεί στις επόμενες παραγράφους, παρατίθενται συνοπτικά κάποια επιπλέον βασικά στατιστικά στοιχεία:

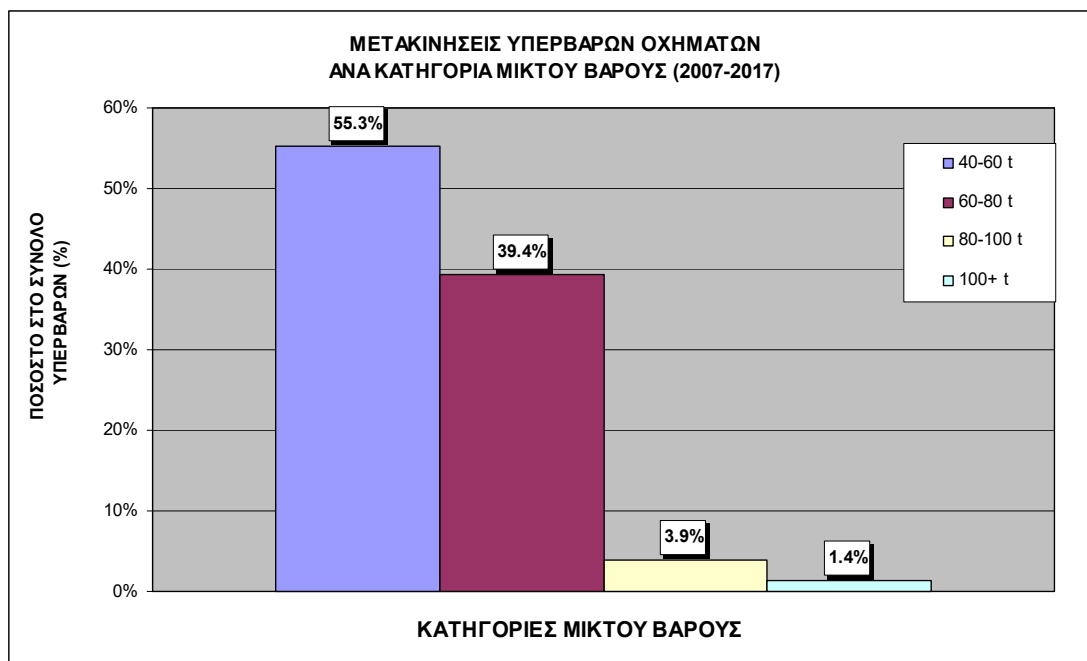
- Για όλη την περίοδο ανάλυσης σε κάθε εργάσιμη μέρα εγκρίθηκαν κατά μέσο όρο 39 περίπου ειδικές μετακινήσεις. Ειδικά για το τελευταίο έτος (2017) ο μέσος όρος ξεπερνάει τις 83 ειδικές μετακινήσεις ανά ημέρα.

- Το έτος 2017 καταγράφηκε η εργάσιμη εβδομάδα (30/10-03/11) με τις περισσότερες τέτοιες ειδικές μετακινήσεις, οι οποίες ανήλθαν σε 724 (145 περίπου ανά ημέρα).
- Ο μέγιστος αριθμός αδειών που εκδόθηκε σε μία ημέρα κατά την περίοδο ανάλυσης ήταν 279 άδειες (Παρασκευή 13/01/2017).
- Τα συνολικά για το 2017 διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα ειδικών μεταφορών εκτιμώνται σε 4,15 εκατομ., που αντιστοιχούν στο 0,9% περίπου των οχηματοχιλιομέτρων που διανύθηκαν στο δίκτυο της ΕΟΑΕ το ίδιο έτος από το σύνολο της βαριάς κυκλοφορίας.
- Στη βάση του VPMS είναι καταχωρημένοι περίπου 1400 ιδιοκτήτες/μεταφορείς και περίπου 7100 οχήματα με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα (άδειες κυκλοφορίας, ασφαλιστήρια συμβόλαια, πράσινες κάρτες κ.τ.λ.).

2.2 Ανάλυση για Υπέρβαρα Οχήματα

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ενός οχήματος που πραγματοποιεί εμπορευματικές μεταφορές (είτε μικτό είτε ανά άξονα ή ομάδα αξόνων) διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος των μεταφορών που πραγματοποιεί (εθνικές ή διεθνείς) και τον τύπο του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων (φορτηγό, αρθρωτό, συρμός κ.τ.λ.).

Στην ανάλυσή μας, για λόγους απλοποίησης, εξετάστηκαν μόνο οι υπερβάσεις του μικτού βάρους των ειδικών μετακινήσεων, δεν εξετάστηκαν δηλαδή ξεχωριστά τυχόν υπερβάσεις των αξονικών φορτίων καθώς θεωρούμε ότι θέτοντας ως κριτήριο την υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μικτού βάρους συμπεριλαμβάνουμε τη συντριπτική πλειοψηφία των υπέρβαρων οχημάτων.



Σχήμα 4. Κατανομή μικτού βάρους υπέρβαρων οχημάτων (2007-2017)

Στο παραπάνω Σχήμα 4 παρουσιάζεται η κατανομή σε 4 κατηγορίες (40-60t, 60-80t, 80-100t, >100t) του μικτού βάρους των υπέρβαρων οχημάτων που διήλθαν από το δίκτυο αρμοδιότητας της «ΕΟΑΕ» κατά την περίοδο ανάλυσης.

Παρατηρείται ότι στις περισσότερες από τις μισές υπέρβαρες μετακινήσεις το μικτό βάρος δεν υπερέβη τους 60t, ένα σημαντικό ποσοστό (39,4%) είχαν μικτό βάρος από 60 έως 80t, ενώ ένα ποσοστό 5,3% περίπου υπερέβη και τους 80t. Ειδικότερα, πραγματοποιήθηκαν και 612 μετακινήσεις (1,4%) με μικτό βάρος μεγαλύτερο των 100t.

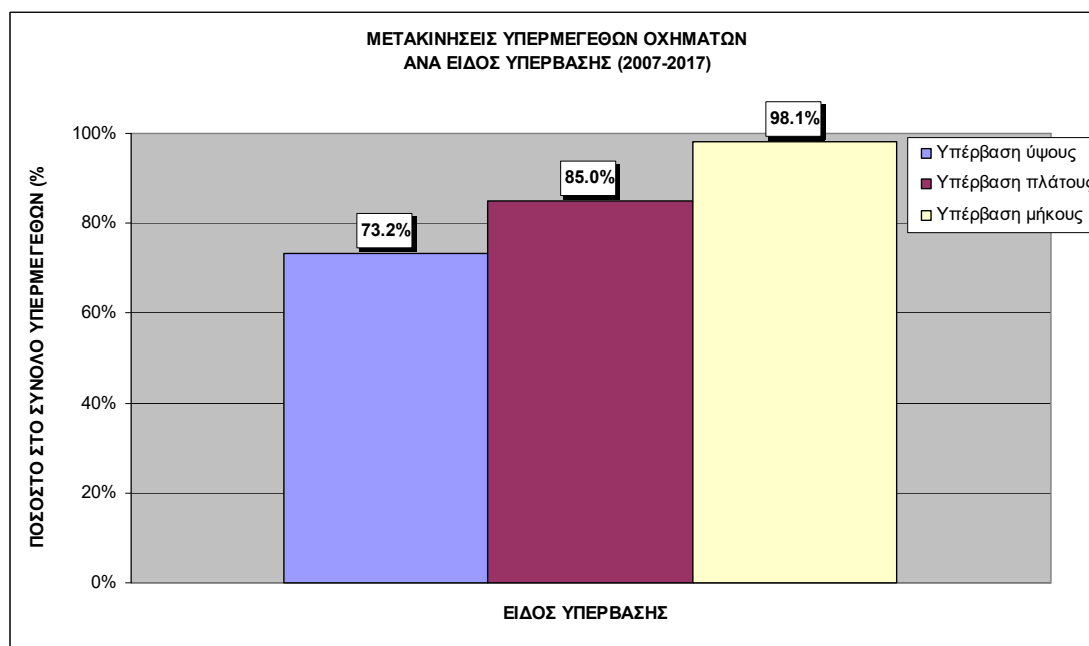
Σύμφωνα με τα στοιχεία, το μεγαλύτερο μικτό βάρος οχήματος/φορτίου που έχει διέλθει από την Εγνατία Οδό είναι οι 332t, με το βάρος του φορτίου (μετασχηματιστής της ΔΕΗ) να ανέρχεται στους 215t. Ο παραπάνω συρμός εισήλθε στην Εγνατία Οδό από τον ανισόπεδο κόμβο Κλειδίου (κόμβος σύνδεσης Εγνατίας Οδού / ΠΑΘΕ) και εξήλθε από τον Α/Κ Κοζάνης/Κοίλων (συμβολή με άξονα προς Πτολεμαΐδα), διανύοντας 84 χλμ. επί της Εγνατίας Οδού (Εικόνα 1).



Εικόνα 1. Μεταφορά μετασχηματιστή ΔΕΗ

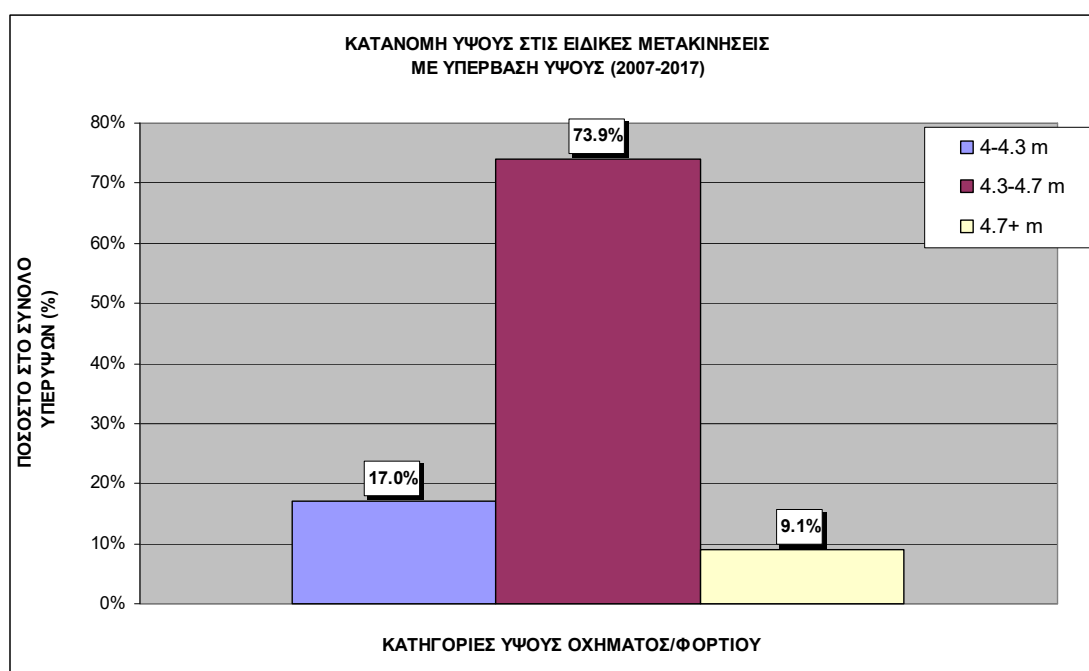
2.3 Ανάλυση για Υπερμεγέθη Οχήματα

Όσον αφορά το είδος της υπέρβασης (ύψους, πλάτους ή μήκους) που υπήρχε στις διαστάσεις των ειδικών μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο δίκτυο αρμοδιότητας της ΕΟΑΕ, από τα στοιχεία της ανάλυσης προκύπτει ότι τα περισσότερα υπερμεγέθη οχήματα υπερβαίνουν τα όρια και των τριών διαστάσεων, ενώ σχεδόν στο σύνολό τους υπερβαίνουν τουλάχιστον το επιτρεπόμενο μήκος (Σχήμα 5).



Σχήμα 5. Είδος υπέρβασης υπερμεγέθων οχημάτων (2007-2017)

Εξετάζοντας ξεχωριστά τις ειδικές μετακινήσεις στις οποίες υπήρχε υπέρβαση ύψους (>4 μ.), στο παρακάτω διάγραμμα (Σχήμα 6) μπορεί να δει κανείς την κατανομή τους σε 3 υποκατηγορίες ύψους (4 - 4,30 μ., 4,30 - 4,70 μ. και >4,70 μ.).

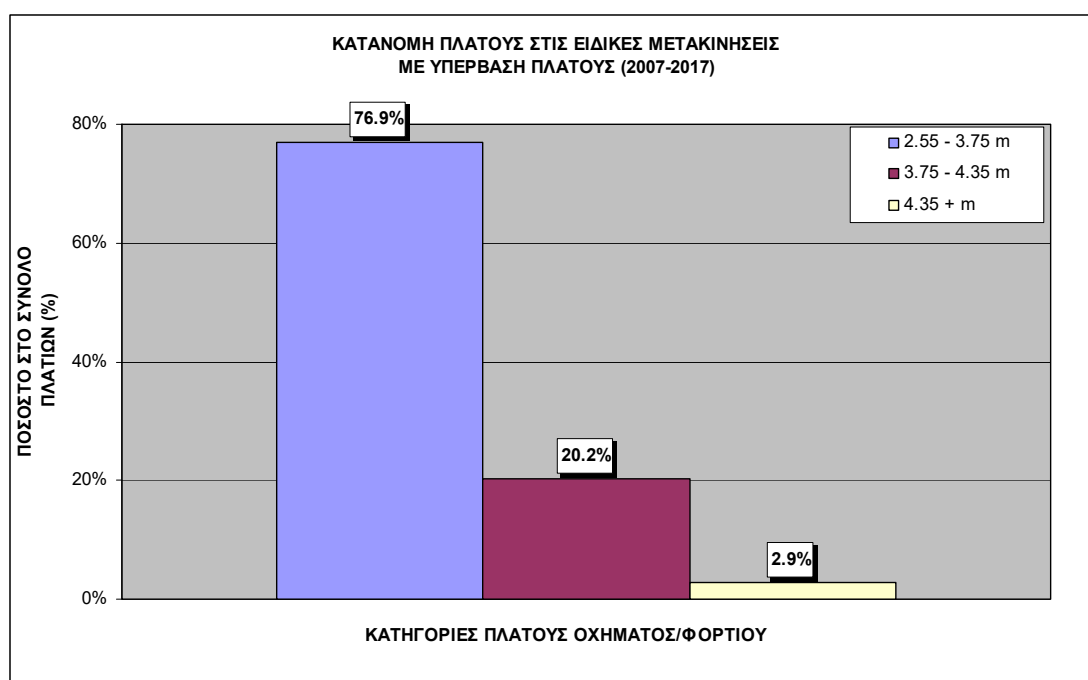


Σχήμα 6. Κατανομή ύψους υπέρυψων οχημάτων (2007-2017)

Φαίνεται ότι στα περισσότερα υπέρυψα οχήματα (ποσοστό 73,9%) που διήλθαν από το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας ΕΟΑΕ το ύψος κυμαίνεται μεταξύ των 4,30 - 4,70μ., ενώ ένα μικρό ποσοστό (9.1%) υπερβαίνει και τα 4,70 μ. Σημειώνεται ότι το διαθέσιμο ελεύθερο ύψος, στην πλειοψηφία των οδικών τμημάτων του δικτύου, περιορίζεται στα 4,9 - 5,0 μ. (ελεύθερα ύψη σηράγγων και άνω διαβάσεων), οπότε δεν είναι δυνατή η διέλευση κάποιου ψηλότερου οχήματος από αυτά τα τμήματα.

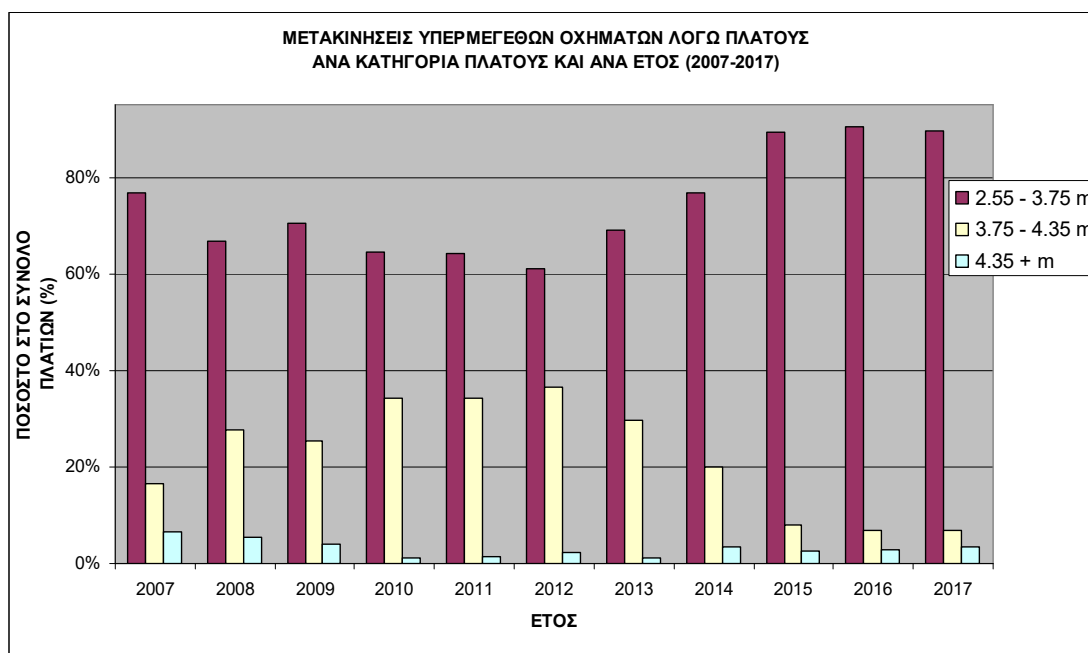
Το υψηλότερο όχημα/φορτίο που έχει καταγραφεί ήταν 5,90 μ. και αφορούσε τη μεταφορά δεξαμενής μέσω του οδικού τμήματος απόληξης του ΠΑΘΕ στη Θεσσαλονίκη (διαδρομή Α/Κ Κ16 Λαχαναγοράς - οδός Δάφνης / είσοδος Θεσ/νίκης μήκους 3 χλμ.).

Στο επόμενο διάγραμμα (Σχήμα 7) παρουσιάζεται η ανάλυση που αφορά τις ειδικές μετακινήσεις στις οποίες υπήρχε υπέρβαση του επιτρεπόμενου πλάτους. Τα οχήματα που υπερβαίνουν το επιτρεπόμενο πλάτος (2.55 - 2,60 μ.), κατατάσσονται πάλι σε 3 κατηγορίες πλάτους (2,55 - 3,75 μ., 3,75 - 4,35 μ. και >4,35 μ.).



Σχήμα 7. Κατανομή πλάτους πλατιών οχημάτων (2007-2017)

Φαίνεται ότι ένα ποσοστό περίπου 23% των «πλατιών» οχημάτων που διήλθαν από την Εγνατία Οδό είχε πλάτος μεγαλύτερο από το πλάτος μίας λωρίδας κυκλοφορίας (3,75 μ.). Σχετικά με το πλάτος των υπερμεγέθων οχημάτων που διήλθαν από το δίκτυο της ΕΟΑΕ ενδιαφέρον έχει να παρατηρήσει κανείς τη διαχρονική ανάλυση, όπου είναι εμφανής η μείωση των πολύ πλατιών οχημάτων (>3,75 μ.) την τελευταία 3ετία (Σχήμα 8), κυρίως λόγω της αυστηροποίησης των όρων διέλευσης αυτών των οχημάτων από την ΕΟΑΕ.

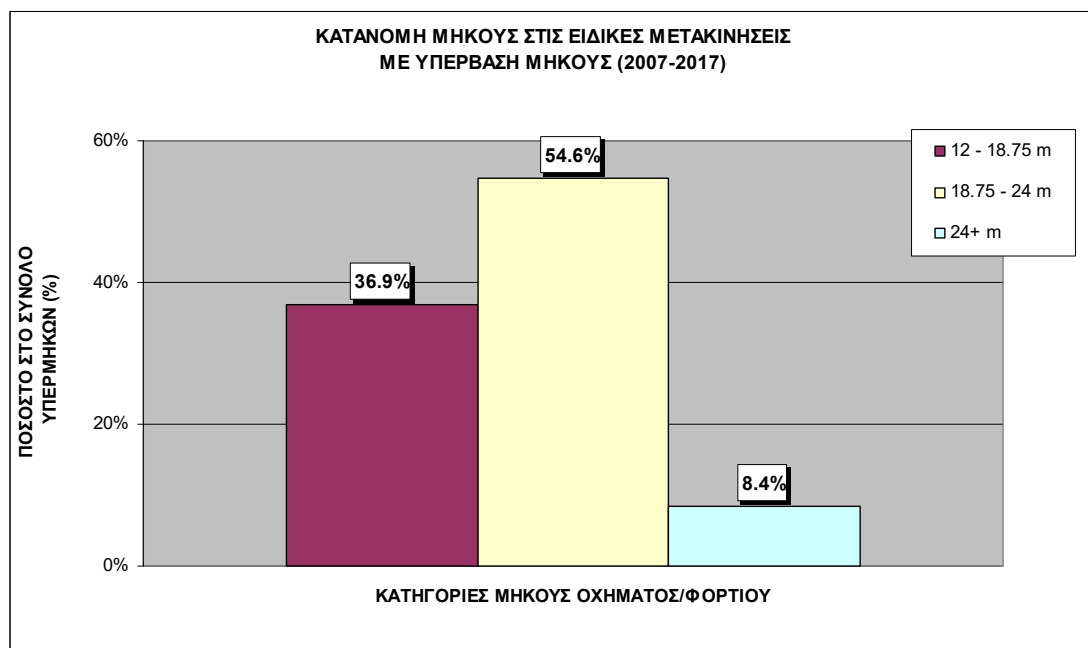


Σχήμα 8. Διαχρονική κατανομή πλάτους πλατιών οχημάτων (2007-2017)

Συγκεκριμένα, τα τελευταία έτη η εταιρία, λαμβάνοντας υπόψη τον διαρκώς αυξανόμενο αριθμό των ειδικών μετακινήσεων, απαγόρευσε τη διέλευση οχημάτων με πλάτος >3,75 μ. από τα τμήματα του δικτύου στα οποία υπάρχουν είτε μεγάλες είτε διαδοχικές μικρότερες σήραγγες χωρίς λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (όπου δηλαδή κατά τη διέλευση ενός τέτοιου υπερμεγέθους οχήματος/φορτίου γίνεται κατάληψη και των δυο λωρίδων κυκλοφορίας καθιστώντας αδύνατη την προσπέρασή του από οποιοδήποτε άλλο όχημα), εκτός και αν αυτά συνοδεύονται από περιπολικά της Τροχαίας ή υπάρχει διακοπή της υπόλοιπης κυκλοφορίας κατά τη διέλευσή τους από τα τμήματα αυτά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού τέτοιων αδειοδοτημένων διελεύσεων από το δίκτυό της. Το 2017, π.χ., το ποσοστό αυτό έφτανε μόλις το 10%.

Το πλατύτερο όχημα/φορτίο που διήλθε από οδικό τμήμα αρμοδιότητας ΕΟΑΕ από το 2007 έως σήμερα είχε πλάτος 7,40 μ. και αφορούσε τη μεταφορά αεροσκάφους της πολεμικής αεροπορίας (διαδρομή Α/Κ Αγ. Σύλλα - Η/Κ Πέρνης, μήκους 26 χλμ.).

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ανάλυση που αφορά τις ειδικές μετακινήσεις στις οποίες υπήρχε υπέρβαση του επιτρεπόμενου μήκους (Σχήμα 9). Τα οχήματα που υπερβαίνουν το επιτρεπόμενο μήκος, κατατάσσονται πάλι σε 3 κατηγορίες (12 - 18,75 μ., 18,75 - 24 μ. και >24 μ.).



Σχήμα 9. Κατανομή μήκους οχημάτων με υπέρβαση μήκους (2007-2017)

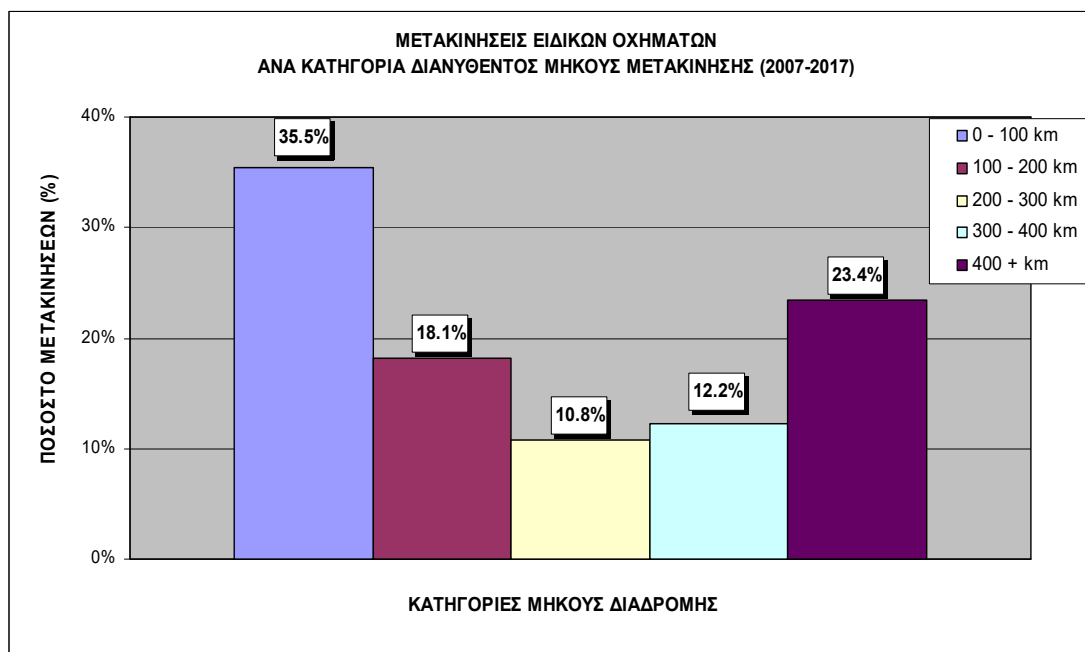
Το μακρύτερο όχημα/συρμός που διήλθε είχε συνολικό μήκος 60,5 μ. και αφορούσε τη μεταφορά πτερυγίου ανεμογεννήτριας (διαδρομή Α/Κ Λαχαναγοράς Κ16 - ειδική έξοδος υπέρυψων οχημάτων στο τμήμα Α/Κ Βέροιας - Α/Κ Πολυμύλου, μήκους 65 χλμ.) (Εικόνα 2).



Εικόνα 2. Μεταφορά πτερυγίου ανεμογεννήτριας

2.4 Ανάλυση Μήκους Διαδρομών Ειδικών Μετακινήσεων

Όπως προαναφέρθηκε, το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας ΕΟΑΕ προσεγγίζει τα 920 χλμ. συνολικά. Σύμφωνα με την ανάλυση που έγινε, σχετικά με το μήκος της διαδρομής των ειδικών μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκαν (ή για την ακρίβεια αδειοδοτήθηκαν ώστε να πραγματοποιηθούν) στο δίκτυο αυτό κατά την περίοδο ανάλυσης, προκύπτουν τα παρακάτω (Σχήμα 10):

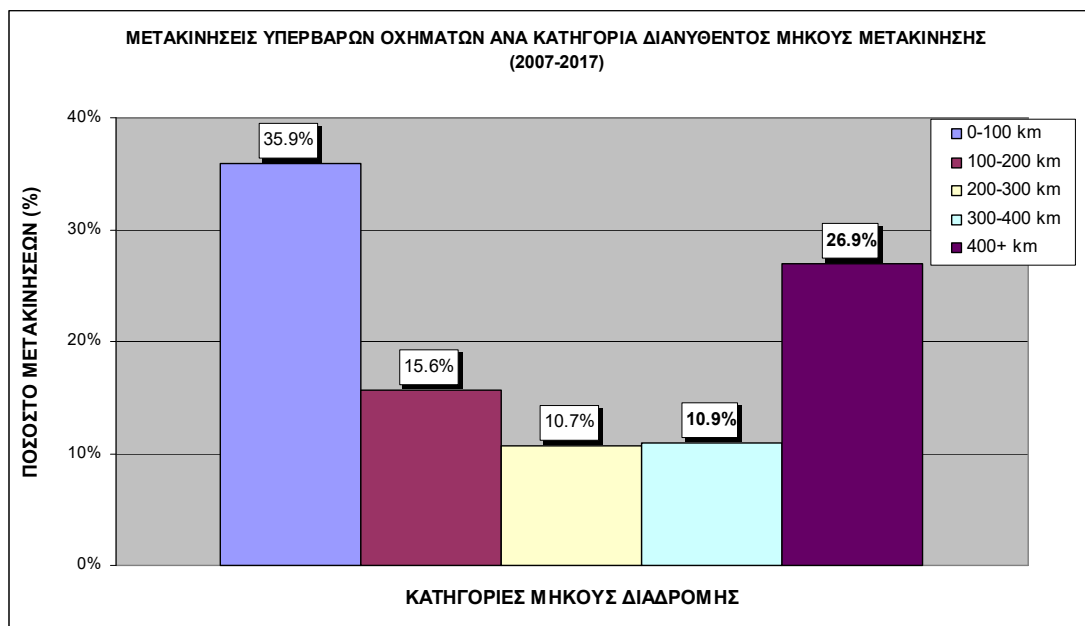


Σχήμα 10. Κατανομή μήκους διαδρομής συνόλου ειδικών μετακινήσεων (2007-2017)

Παρατηρείται ότι μία στις τρεις περίπου ειδικές μετακινήσεις (35,5%) είχε μήκος μικρότερο των 100 χλμ., ενώ ένα επίσης σημαντικό ποσοστό (23,4%) είχε μήκος μεγαλύτερο των 400 χλμ.

Σημειώνεται ότι η διαδρομή για την οποία αδειοδοτήθηκε το κάθε όχημα δεν συμπίπτει πάντα με τη διαδρομή την οποία αιτήθηκε ο μεταφορέας, καθώς, όπως προαναφέρθηκε, για κάποια τμήματα υπάρχουν ειδικοί περιορισμοί ή όροι που είχαν ως αποτέλεσμα την εξαίρεσή τους.

Η ίδια ανάλυση πραγματοποιήθηκε για την υποκατηγορία των ειδικών μετακινήσεων που αφορούσαν υπέρβαρα οχήματα/φορτία. Τα αποτελέσματα, όπως αυτά παρουσιάζονται στο Σχήμα 11, δεν φαίνεται να διαφοροποιούνται σημαντικά σε σχέση με τα αντίστοιχα για το σύνολο των ειδικών μετακινήσεων (υπέρβαρων και υπερμεγέθων).



Σχήμα 11. Κατανομή μήκους διαδρομής υπέρβαρων μετακινήσεων (2007-2017)

2.5 Ανάλυση Στοιχείων Προέλευσης-Προορισμού Ειδικών Μετακινήσεων

Στην παρούσα παράγραφο παρουσιάζονται τα βασικά αποτελέσματα που προέκυψαν από την ανάλυση των στοιχείων Προέλευσης και Προορισμού των ειδικών μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της ΕΟΑΕ. Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση αφορούσε τα σημεία εισόδου και εξόδου από το προαναφερόμενο δίκτυο, δηλαδή τους κόμβους εισόδου/εξόδου των μετακινήσεων αυτών, και όχι την αρχική προέλευση και τον τελικό προορισμό τους καθώς δεν διαθέτουμε αυτό το στοιχείο. Γνωρίζοντας βέβαια τους κόμβους εισόδου/εξόδου, στις περισσότερες περιπτώσεις μπορεί κάποιος να εκτιμήσει τις ευρύτερες περιοχές προέλευσης/προορισμού τους.

Στο Χάρτη Β-1 του Παραρτήματος Β παρουσιάζονται οι βασικοί κόμβοι εισόδου των ειδικών μετακινήσεων στο δίκτυο της ΕΟΑΕ. Συγκεκριμένα, η πληροφορία (ποσοστό μετακινήσεων που εισέρχονται στο συγκεκριμένο κόμβο στο σύνολο των μετακινήσεων του δικτύου) εμφανίζεται μόνο στους κόμβους που το ποσοστό αυτό ξεπερνάει το 1% του συνόλου των μετακινήσεων. Τα αποτελέσματα αυτά αφορούν το σύνολο της περιόδου ανάλυσης (2007-2017).

Εξετάζοντας μεμονωμένα τον κάθε κόμβο/είσοδο στο δίκτυο, παρατηρείται ότι οι δυο βασικότερες εισοδοί είναι η είσοδος από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας (αρχή Εγνατίας Οδού) και ο κόμβος Κλειδίου (είσοδος από Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου - δηλαδή μετακινήσεις που προέρχονται από τα τμήματα του Π.Α.Θ.Ε νότια του Κλειδίου), με ποσοστό που ξεπερνά το 10% του συνόλου και στις δυο περιπτώσεις. Σημαντικοί κόμβοι εισόδου είναι επίσης οι κόμβοι Καλοχωρίου, Αλεξανδρούπολης και Αρδανίου, με ποσοστό και στις τρεις περιπτώσεις της τάξης του 7%.

Αν εξετάσουμε τα ποσοστά σε επίπεδο πόλεων, δηλαδή ομαδοποιήσουμε κατά περίπτωση όλους τους κόμβους που χρησιμοποιούνται για τη σύνδεση μίας πόλης

με το δίκτυο της ΕΟΑΕ, παρατηρούμε ότι ένα ποσοστό που ξεπερνά το 20% αφορά την είσοδο στο δίκτυο ειδικών μετακινήσεων που προέρχονται από την πόλη/λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το 15% περίπου προέρχεται από την πόλη/λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το 9% περίπου από την πόλη/λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

Στο Χάρτη Β-2 παρουσιάζονται ενδεικτικά οι προορισμοί (κόμβοι εξόδου από το δίκτυο) των ειδικών μετακινήσεων που εισέρχονται στο δίκτυο αρμοδιότητας ΕΟΑΕ στον Α/Κ Κλειδίου, δηλαδή (όπως προαναφέρθηκε) σε έναν από τους σημαντικότερους κόμβους εισόδου.

Στην ανάλυση των μεμονωμένων κόμβων (βασικοί κόμβοι εισόδου των ειδικών μετακινήσεων στο δίκτυο της ΕΟΑΕ) για την τελευταία 3ετία μόνο (2015-17), Χάρτης Β-3, φαίνεται ότι εμφανίζονται και κάποιοι άλλοι κόμβοι ως «σημαντικοί» (όπως π.χ. οι κόμβοι Ελευθερούπολης, Άσπρων Χωμάτων, Ιάσμου κλπ). Η αύξηση των ποσοστών τους οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στις διαδρομές που ακολουθήθηκαν για τη μετακίνηση σωλήνων - ειδικές μεταφορές λόγω μεγάλου μήκους φορτίου - στο πλαίσιο των εργασιών κατασκευής του αγωγού ΤΑΡ που πραγματοποιούνται την τελευταία 3ετία.

Στους Χάρτες Β-4 και Β-5 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των αντίστοιχων αναλύσεων για τους βασικούς κόμβους εξόδου των ειδικών μετακινήσεων από το δίκτυο της ΕΟΑΕ. Σε γενικές γραμμές, δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση σε σχέση με τις αναλύσεις για τις εισόδους, καθώς οι ίδιοι κόμβοι αποτελούν και τους βασικούς κόμβους εξόδου με μικροδιαφοροποιήσεις ως προς τα ποσοστά. Εξαίρεση αποτελεί η απόληξη του Αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ στους Ευζώνους (Συνοριακός Σταθμός με ΠΓΔΜ), που συμπεριλαμβάνεται στις βασικές εξόδους από το δίκτυο της ΕΟΑΕ, ενώ δεν συμπεριλαμβανόταν στις βασικές εισόδους. Ειδικά για την τελευταία 3ετία, αποτελεί και μία από τις βασικότερες εξόδους, με ποσοστό που ξεπερνάει το 5% του συνόλου. Παρατηρείται δηλαδή, ότι ενώ υπάρχουν πολλές ειδικές μετακινήσεις από Ελλάδα προς ΠΓΔΜ (από τον αναλυτικότερο έλεγχο φαίνεται το 80% περίπου αυτών να ξεκινά από την πόλη/λιμάνι Θεσ/νίκης), δεν ισχύει το ίδιο και για την αντίθετη κατεύθυνση. Αντίθετα, στον μεγαλύτερο σε κυκλοφορία συνοριακό σταθμό οδικής σύνδεσης Ελλάδας-Βουλγαρίας (Σ.Σ. Προμαχώνα) φαίνεται να υπάρχει μία ισορροπία μεταξύ των δυο κατευθύνσεων (από Ελλάδα προς Βουλγαρία - από Βουλγαρία προς Ελλάδα) ως προς το πλήθος των ειδικών μετακινήσεων.

Οι ίδιες αναλύσεις πραγματοποιήθηκαν για τις μετακινήσεις των υπέρβαρων μόνο οχημάτων (υποκατηγορία δηλαδή του συνόλου των ειδικών μετακινήσεων). Παρατηρείται ότι τα χαρακτηριστικά προέλευσης/προορισμού τους (είσοδοι/έξοδοι στο δίκτυο της ΕΟΑΕ) δεν διαφοροποιούνται σημαντικά σε σχέση με το σύνολο των ειδικών μετακινήσεων. Όπως άλλωστε είναι αναμενόμενο, πάλι οι πόλεις/λιμάνια Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας και Αλεξανδρούπολης είναι οι βασικές προελεύσεις/προορισμοί των ειδικών μετακινήσεων. Ενδεικτικά παρουσιάζονται οι βασικές εισοδοι υπέρβαρων μετακινήσεων για την περίοδο 2007-17 στον Χάρτη Β-6. Μία μικρή διαφοροποίηση που μπορεί να διακρίνει κανείς (σε σχέση με το σύνολο των ειδικών μετακινήσεων) είναι ότι το ποσοστό που εισέρχεται από κόμβους της περιοχής Θεσσαλονίκης είναι ακόμα υψηλότερο, καθώς ξεπερνάει αθροιστικά το 27%.

Μία γενική παρατήρηση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στην αξιολόγηση των όποιων σχετικών συμπερασμάτων είναι ότι πολλές φορές οι αιτούμενοι (μεταφορείς) δεν προσδιορίζουν με ακρίβεια τους κόμβους εισόδου/εξόδου των μετακινήσεων τους αλλά δηλώνουν κατά προσέγγιση την περιοχή εισόδου/εξόδου τους. Για παράδειγμα, εκτιμάται ότι κάποιες φορές δηλώνεται ως έξοδος ο Α/Κ Αρδανίου ή ο Α/Κ Αλεξ/λης για μετακινήσεις που στην πράξη φτάνουν ως τα σύνορα, δηλαδή τον Σ.Σ. Κήπων. Είναι λοιπόν ασφαλέστερο, η ανάλυση στοιχείων Προέλευσης-Προορισμού των ειδικών μετακινήσεων να γίνεται σε επίπεδο ευρύτερων περιοχών (π.χ. Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη/Σύνορα) παρά σε επίπεδο μεμονωμένων κόμβων.

2.6 Ανάλυση Τύπων Φορτίων Ειδικών Μετακινήσεων

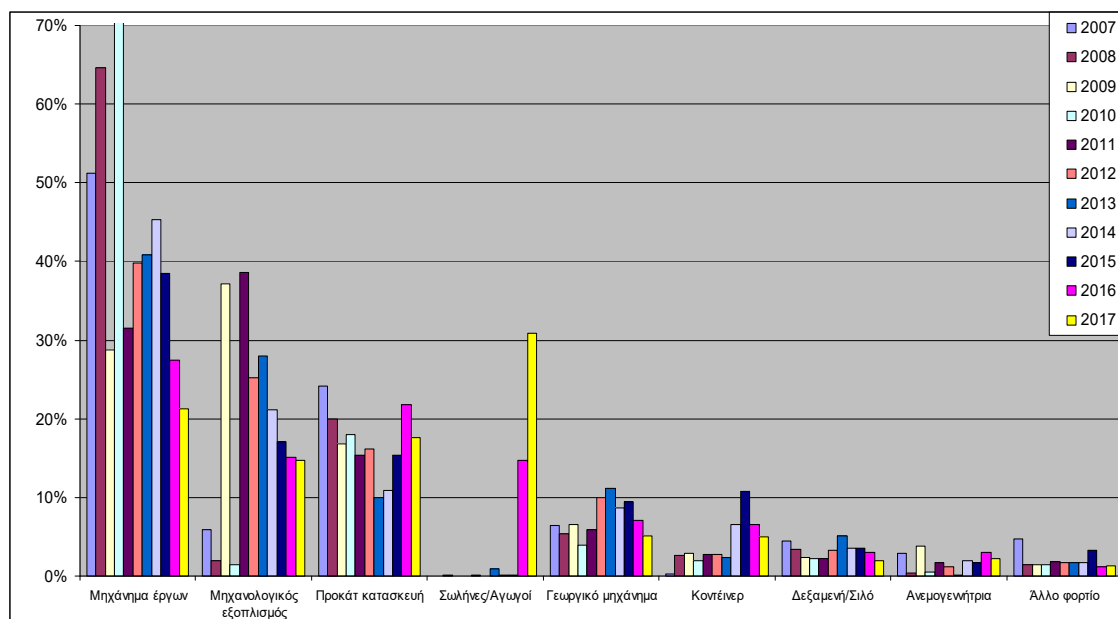
Στην παρούσα παράγραφο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης που αφορά τον τύπο των μεταφερόμενων φορτίων, οι διαστάσεις ή/και το βάρος των οποίων κατέστησαν αυτές τις μετακινήσεις «ειδικές».

Στον παρακάτω πίνακα και διάγραμμα (Σχήματα 12 και 13) παρουσιάζονται αντίστοιχα ο απόλυτος αριθμός μετακινήσεων αλλά και το ποσοστό στο σύνολο των ειδικών μετακινήσεων ανά τύπο φορτίου (σε ετήσια βάση).

ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τύπος Φορτίου	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2007-2017	% ΣΥΝΟΛ.
Μηχάνημα έργων	943	2451	1385	4300	1574	1692	1759	2784	2521	2855	3128	25392	37%
Μηχανολογικός εξοπλισμός	108	74	1789	87	1927	1070	1206	1298	1121	1574	2161	12415	18%
Προκάτ κατασκευή	446	757	811	1092	769	684	428	666	1004	2266	2596	11519	17%
Σωλήνες/Αγωγοί	0	3	0	1	7	1	37	6	11	1537	4532	6135	9%
Γεωργικό μηχάνημα	119	204	314	236	297	425	481	536	618	735	758	4723	7%
Κοντέινερ	5	102	138	118	135	117	102	406	706	689	734	3252	5%
Δεξαμενή/Σιλό	82	131	116	133	111	137	223	216	231	316	283	1979	3%
Ανεμογεννήτρια	54	13	182	29	83	51	3	124	115	313	319	1286	2%
Άλλο φορτίο	86	55	71	90	92	74	73	108	217	122	193	1181	2%
ΣΥΝΟΛΟ	1843	3790	4806	6086	4995	4251	4312	6144	6544	10407	14704	67882	100%

Σχήμα 12. Ετήσιος αριθμός ειδικών μετακινήσεων ανά τύπο μεταφερόμενου φορτίου (2007-2017)



Σχήμα 13. Κατανομή ειδικών μετακινήσεων ανά τύπο μεταφερόμενου φορτίου (2007-2017)

Παρατηρείται ότι για όλη την περίοδο ανάλυσης το μεγαλύτερο ποσοστό ειδικών μετακινήσεων αφορούσε τη μεταφορά (ως φορτίο) μηχανημάτων έργων (37%). Κάποια έτη μάλιστα (π.χ. 2008 και 2010) τα μηχανήματα έργων ήταν της τάξης του 65-70% του συνόλου των μεταφερόμενων φορτίων. Πιθανότατα, το πολύ υψηλό αυτό ποσοστό οφείλεται στα πολλά έργα κατασκευής της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων της που ήταν σε εξέλιξη εκείνα τα έτη.

Κοιτώντας τη διαχρονική εξέλιξη της κατανομής των ειδικών μετακινήσεων ανά τύπο μεταφερόμενου φορτίου, μπορεί κανείς να παρατηρήσει τη σημαντική αύξηση που είχαν για κάποια έτη ορισμένες κατηγορίες φορτίων, όπως:

- Οι αγωγοί/σωλήνες, οι μεταφορές των οποίων παρουσιάζουν πολύ μεγάλη αύξηση την τελευταία διετία (2016-2017) λόγω της κατασκευής του αγωγού ΤΑΡ.
- Οι προκατ κατασκευές, οι μεταφορές των οποίων επίσης παρουσιάζουν πολύ μεγάλη ανάπτυξη την τελευταία διετία (2016-2017), γεγονός που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην κατασκευή των κέντρων υποδοχής/φιλοξενίας προσφύγων.

3. Επίλογος / Συμπεράσματα / Προτάσεις

Παρακάτω παρατίθενται κάποιες διαπιστώσεις και συμπεράσματα στα οποία έχουμε καταλήξει από την ενασχόλησή μας με το αντικείμενο της διαχείρισης των θεμάτων που αφορούν την αδειοδότηση/διαχείριση των ειδικών μεταφορών στο δίκτυο αρμοδιότητας της ΕΟΑΕ, τα περισσότερα εκ των οποίων επιβεβαιώνονται και από τα στοιχεία των αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν και αναφέρθηκαν συνοπτικά στην παρούσα έκθεση:

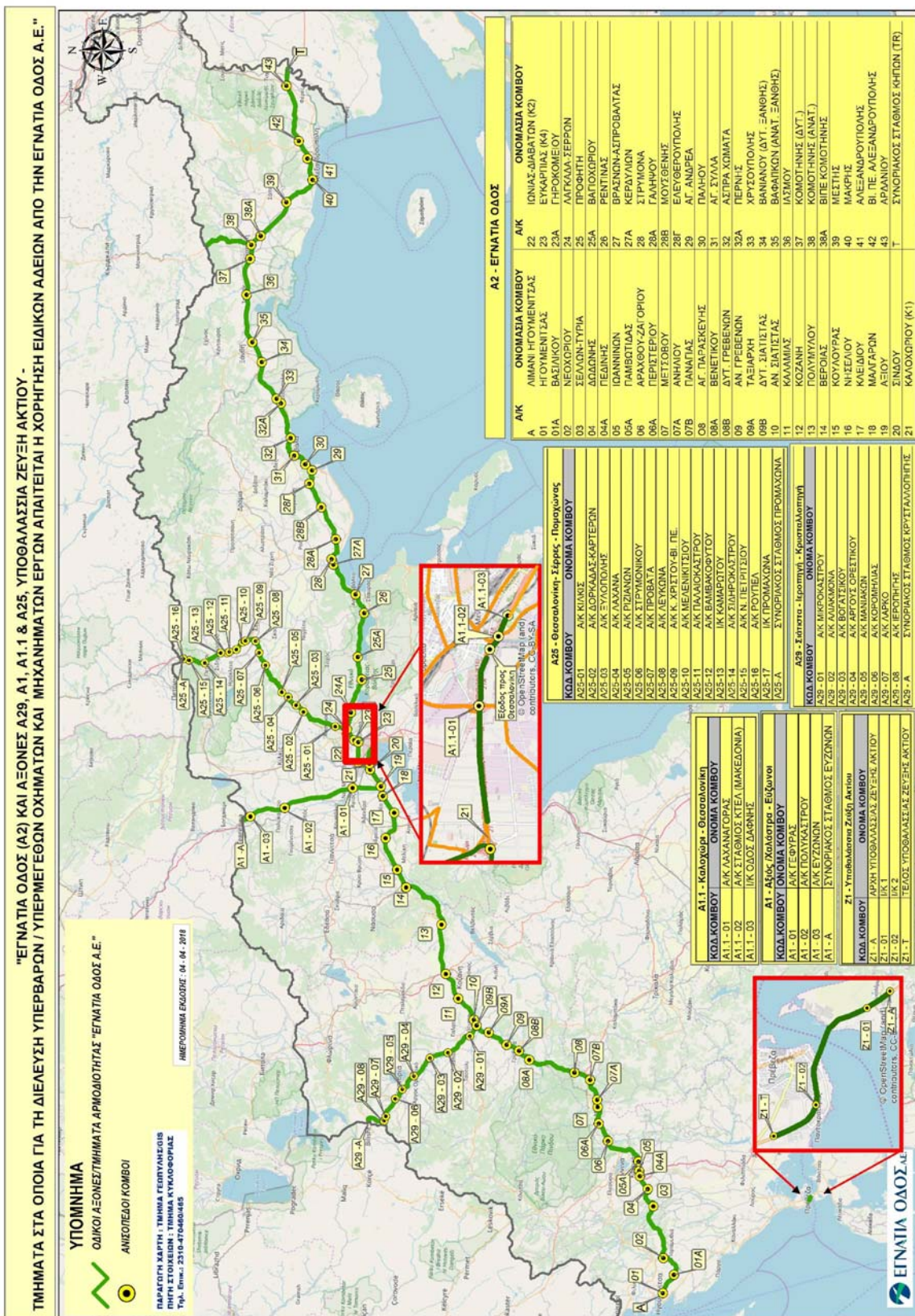
- Καθημερινά πραγματοποιείται ένας σημαντικός αριθμός ειδικών μεταφορών στο δίκτυο αρμοδιότητας της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ, κατόπιν έκδοσης των απαιτούμενων ειδικών αδειών διέλευσης. Π.χ., μία τυπική καθημερινή ημέρα του 2017, κατά μέσο όρο, υπολογίζεται ότι εκδίδονταν άδειες για 83 ειδικές μεταφορές.
- Κάποιο ποσοστό των ειδικών μεταφορών για τις οποίες έχει εκδοθεί άδεια δεν πραγματοποιούνται τελικά. Το ποσοστό αυτό, που δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια, φαίνεται να αυξάνεται όσο γίνεται πιο εύκολη η διαδικασία υποβολής αιτήσεων και αντίστοιχα εξασφάλισης των αδειών. Παρατηρείται δηλαδή ότι κάποιοι μεταφορείς φροντίζουν να εξασφαλίσουν άδειες για πολλούς πιθανούς συνδυασμούς οχημάτων/φορτίων/διαδρομών, ώστε σε περίπτωση που υπάρξει η ανάγκη να κάνουν μία ειδική μεταφορά να έχουν τη δυνατότητα άμεσης πραγματοποίησής της. Η λειτουργία της διαδικτυακής εφαρμογής Web-VPMS που διευκολύνει σημαντικά τους μεταφορείς φαίνεται (βάσει των αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν) να είχε ως αποτέλεσμα και την αύξηση του αριθμού των «αχρησιμοποίητων» αιτήσεων/αδειών.
- Εάν πραγματοποιούνταν όλες οι ειδικές μεταφορές για τις οποίες εκδόθηκαν άδειες το 2017, τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα ειδικών μεταφορών θα έφταναν το 0,9% περίπου των οχηματοχιλιομέτρων που διανύθηκαν στο δίκτυο της ΕΟΑΕ από το σύνολο της βαριάς κυκλοφορίας.
- Οι μισές περίπου ειδικές μεταφορές αφορούν μετακινήσεις υπέρβαρων οχημάτων/φορτίων. Όπως είναι γνωστό, η καταπόνηση που υφίσταται το οδόστρωμα αυξάνεται εκθετικά όσο αυξάνεται το βάρος των διερχόμενων αξόνων/οχημάτων.
- Σε πολλές περιπτώσεις, κατά τον έλεγχο στην οδό των ειδικών διελεύσεων, έχει αποδειχθεί ότι είτε τα στοιχεία διαστάσεων και βάρους που δηλώνονται από τους μεταφορείς δεν είναι τα πραγματικά είτε κάποιοι από τους όρους που αναγράφονται στην άδεια (π.χ. εγκεκριμένη διαδρομή, ειδικές ώρες διέλευσης κ.τ.λ.) δεν τηρούνται. Μάλιστα παρατηρείται το φαινόμενο, τα δηλωθέντα από τους μεταφορείς στοιχεία διαστάσεων των οχημάτων/φορτίων να «προσαρμόζονται» ψευδώς κατά περίπτωση, ώστε να μπορούν να εξασφαλίσουν την έγκριση της διέλευσης από οδικά τμήματα με ειδικούς περιορισμούς (π.χ. τμήματα στα οποία διεξάγονται εργασίες και είναι μειωμένο προσωρινά το διαθέσιμο πλάτος κυκλοφορίας της οδού, τμήματα με μεγάλες σήραγγες κ.τ.λ.). Τα μέσα και οι ανθρωπίνι πόροι που

διατίθενται σήμερα από την Τροχαία (και τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου) δεν επαρκούν για την αποτελεσματική αστυνόμευση/έλεγχο των ειδικών μεταφορών.

- Οι ειδικές μεταφορές (ειδικά σε έναν αυτοκινητόδρομο όπου τα υπόλοιπα οχήματα κινούνται με υψηλές ταχύτητες) πρέπει να γίνονται με ειδικούς όρους και προϋποθέσεις, ώστε να μειώνεται όσο είναι δυνατό η πιθανότητα πρόκλησης κάποιου ατυχήματος. Όσο αυξάνεται ο αριθμός τους καθίσταται πιο δύσκολος ο αποτελεσματικός έλεγχος και διαχείρισή τους και απαιτούν αυξημένους ανθρώπινους πόρους και μέσα, τόσο από τους φορείς διαχείρισης των οδών όσο και από την Τροχαία και τα Μ.Κ.Ε.
- Δεν υπάρχει ενιαίος τρόπος διαχείρισης του θέματος από τους κατά τόπο αρμόδιους λειτουργούς των οδών και άμεση συνεργασία μεταξύ τους (ΕΟΑΕ, Παραχωρησιούχοι, Περιφέρειες κ.τ.λ.) ούτε ενιαίοι κανόνες και προϋποθέσεις στην πραγματοποίηση των ειδικών διελεύσεων, με αποτέλεσμα να γίνεται πιο περίπλοκη για τους μεταφορείς η απόκτηση της απαιτούμενης άδειας όταν πρόκειται να χρησιμοποιήσουν διαδρομές των οποίων τα επιμέρους τμήματα ανήκουν στην αρμοδιότητα διαφορετικών φορέων. Η πολυπλοκότητα αυτή, σε κάποιες περιπτώσεις οδηγεί τους μεταφορείς στην υποβολή ψευδών στοιχείων ώστε να μπορέσουν να παρακάμψουν τυχόν απαγορεύσεις για τη χρήση οδικών τμημάτων του ενός φορέα (που θα είχαν ως συνέπεια την ανάγκη χρήσης κάποιων εναλλακτικών τμημάτων που ανήκουν όμως σε άλλο φορέα).
- Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω θεωρούμε ότι υπάρχει ανάγκη για επαναπροσδιορισμό των διαδικασιών που ακολουθούνται στην Ελλάδα σχετικά με την πραγματοποίηση των ειδικών μεταφορών, έχοντας ως στόχο:
 - α) Την απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης (π.χ. έκδοση από μία υπηρεσία των ειδικών αδειών για όλο το βασικό εθνικό δίκτυο, κατηγορία αδειών μακράς διάρκειας για τις διελεύσεις χωρίς «ακραία» χαρακτηριστικά, θέσπιση κανόνων/προϋποθέσεων που θα ισχύουν για όλο το δίκτυο για την έγκριση διέλευσης από «ειδικά» τμήματα - όπως τμήματα μεγάλων σηράγγων κ.τ.λ.).
 - β) Την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας κατά την πραγματοποίηση των ειδικών διελεύσεων, για την οποία απαιτείται η στενή συνεργασία των λειτουργών των οδών με την Τροχαία ώστε να υπάρχει καλύτερος έλεγχος και διαχείριση των διελεύσεων αυτών.
 - γ) Τον περιορισμό των ειδικών οδικών μεταφορών στις απολύτως απαραίτητες μόνο, δηλαδή σε αυτές που πραγματικά δεν είναι δυνατή η διάσπαση του μεταφερόμενου φορτίου ή η χρήση άλλου μέσου (ακτοπλοϊκά ή σιδηροδρομικά). Στην προσπάθεια περιορισμού τους θα συμβάλει και η επιβολή ειδικού τέλους/χρέωσης για την πραγματοποίησή τους (όπως συμβαίνει σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες), το ύψος της οποίας θα σχετίζεται με τα χαρακτηριστικά και τις συνέπειες της κάθε μετακίνησης (π.χ. μήκος διαδρομής, βάρη οχημάτων, τυχόν ανάγκη ειδικών μέτρων διαχείρισης κυκλοφορίας κ.τ.λ.).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Ενδεικτικοί χάρτες στοιχείων Προέλευσης-Προορισμού των Ειδικών Μετακινήσεων στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ

