

---

## «Φωνάζουν» τα φορτηγά για την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου. Παρουσίασαν μελέτη με στρεβλώσεις του μέτρου

---

2021/04/15 14:28 στην κατηγορία LOGISTICS

---

«Φωνάζουν» τα φορτηγά για την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου και εναλλακτικού οδικού δικτύου, η οποία έχει τεθεί σε ισχύ από το 2017.

Οι ιδιοκτήτες φορτηγών, δια μέσου του ΠΣΧΕΜ, παρουσίασαν μελέτη, η οποία – όπως υποστηρίζουν – **ανατρέπει τα δεδομένα**, καθώς παραθέτει χαρακτηριστικά παραδείγματα στρεβλώσεων του μέτρου.

Τα φορτηγά υπογραμμίζουν ότι η απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου δικτύου δημιουργεί δυσκολίες στην εύρυθμη διακίνηση των αγαθών, μεγιστοποιώντας το λειτουργικό κόστους τους και ότι – σε ορισμένες περιπτώσεις – δεν συνάδει με συγκοινωνιακά κριτήρια.

### Η ανακοίνωση του ΠΣΧΕΜ για τη μελέτη του παράπλευρου οδικού δικτύου

Ανατροπή δεδομένων στην απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου από τα φορτηγά.

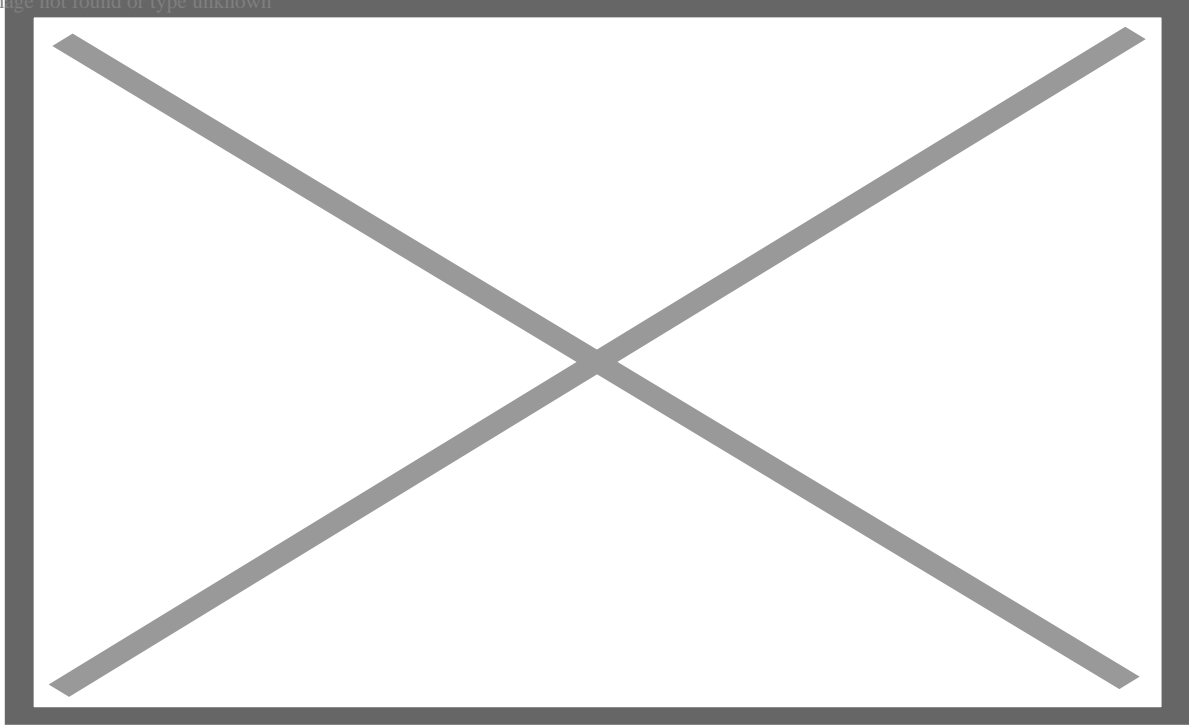
Μελέτη που επιμελήθηκε ο συγκοινωνιολόγος Πέτρος Παπαθανασόπουλος για λογαριασμό του **Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (ΠΣΧΕΜ)** καταδεικνύει τα σημαντικά προβλήματα που δημιουργεί στην εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών η απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου από τα φορτηγά.

Η μελέτη, η οποία περιέχει δεκάδες παραδείγματα, αναδεικνύει την ανάγκη άρσης της απαγόρευσης, με τεκμηριωμένα τεχνικό-οικονομικά επιχειρήματα και αναλύσεις.

Σχολιάζοντας τα αποτελέσματά της, ο πρόεδρος του ΠΣΧΕΜ, Πέτρος Σκουλικίδης δήλωσε ότι «η αδικία πρέπει να αρθεί. Η μελέτη, η οποία παραδόθηκε στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, παραθέτει με κάθε λεπτομέρεια τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, όχι μόνο οι μεταφορικές εταιρείες, αλλά το σύνολο της

εφοδιαστικής αλυσίδας από την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου και εναλλακτικού οδικού δικτύου».

Image not found or type unknown



**Ο πρόεδρος του ΠΣΧΕΜ, Πέτρος Σκουλικίδης**

## **Το αντικείμενο της μελέτης**

Το αντικείμενο της μελέτης αφορά στη διερεύνηση και στην κατάθεση προτάσεων για την άρση της απαγόρευσης διέλευσης βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων σε συγκεκριμένα τμήματα από αυτά που ορίζονται με το ΦΕΚ 3769/Β/26-10-2017.

Η παρούσα αφορά μόνο στους οδικούς άξονες για τους οποίους λήφθηκαν αναλυτικά στοιχεία, εκτός από το παράπλευρο και εναλλακτικό δίκτυο της Εγνατίας Οδού.

Στόχος είναι να αναδειχθούν τμήματα του οδικού δικτύου της χώρας, στα οποία πρέπει να αρθεί η απαγόρευση κυκλοφορίας, που επιβλήθηκε με το ΦΕΚ 3769/Β/26-10-2017 και η οποία δυσχεραίνει σημαντικά την εύρυθμη λειτουργία του μεταφορικού έργου που παρέχεται από τα φορτηγά οχήματα.

Προτού παρατεθούν τα αποτελέσματα της μελέτης, αξίζει να τονιστεί ότι σε κάθε περίπτωση υιοθετήθηκαν παράμετροι, όπως τα αναφερόμενα στο νόμο 4439/2016 που αφορούν το αυξημένο παρεχόμενο επίπεδο οδικής ασφάλειας, την αποτροπή της επιβάρυνσης και υποβάθμισης του εγγύς οικιστικού περιβάλλοντος και την αποφυγή έντονης καταπόνησης και ταχείας φθοράς του οδοστρώματος του οδικού δικτύου.

## **Τα προβλήματα και οι στρεβλώσεις που**

## ΕΝΤΟΠΙΣΤΗΚΑΝ

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης αξιοποιήθηκαν στοιχεία που συζητήθηκαν με εκπροσώπους του ΠΣΧΕΜ.

Από τους μεταφορείς σημειώνεται ότι η μερική εφαρμογή των απαγορεύσεων του ΦΕΚ 3769 ΤΕΥΧΟΣ Β 26/10/2017, που εκδόθηκε βάσει του Νόμου 4318/2016, από διάφορες Περιφέρειες και Δήμους της Χώρας, οδήγησε σε ανυπέβλητα προβλήματα στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου των επιχειρήσεων, αφού σε όλο το οδικό δίκτυο, εκτός των αυτοκινητοδρόμων, τόσο στην Αττική όσο και στο σύνολο της επικράτειας, απαγορεύεται η διέλευση για το σύνολο των φορτηγών οχημάτων άνω των 3,5 τόνων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι τα φορτηγά άνω των 3,5 τόνων που αξιοποιούνται στο μεταφορικό έργο αριθμούν, σύμφωνα με τα στοιχεία της Π.Σ.Χ.Ε.Μ., περίπου 850.000 οχήματα.

Σημειώνεται ότι στον ιστότοπο της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, ο αριθμός των φορτηγών οχημάτων που βρίσκονταν σε κυκλοφορία, το 2019, ήταν 1.360.000 οχήματα, αριθμός ο οποίος αφορά περίπου στο 16% του συνόλου των οχημάτων, που κυκλοφορούν στη χώρα (Ι.Χ., φορτηγά/λεωφορεία και δίκυκλα).

Η εφαρμογή του προαναφερόμενου ΦΕΚ, όπως αναφέρεται στη μελέτη, έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρότατων δυσχερειών στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου, δεδομένου ότι ο αποκλεισμός αυτός σε όλο το παράπλευρο / εναλλακτικό οδικό δίκτυο της χώρας επιβαρύνει με επιπλέον κόστη που αδυνατούν να καλύψουν οι 32.000 δημόσιοι μεταφορείς, αλλά και το σύνολο των επιχειρήσεων που διαθέτουν πάνω από 800.000 φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης άνω των 3,5 τόνων.

Πιο συγκεκριμένα, ζητήματα που έχουν επισημανθεί αναφορικά με το μεταφορικό έργο έχουν να κάνουν με τις ακόλουθες παραμέτρους:

\*Απαγορεύεται η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων σε κεντρικά οδικά δίκτυα, **που αποδεδειγμένα διαθέτουν τα λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αλλά και το απαιτούμενο παρεχόμενο επίπεδο οδικής ασφάλειας** και εξυπηρετούσαν τα προηγούμενα χρόνια τις ανάγκες του μεταφορικού έργου όλης της χώρας, όπως είναι τμήματα της Π.Ε.Ο. Αθηνών - Θεσσαλονίκης, η εθνική οδός Ελευσίνα - Θήβα, η Π.Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου κ.α.

\*Απαγορεύεται η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων σε κεντρικά οδικά δίκτυα που εξυπηρετούν χιλιάδες μικρές, μεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις, **οι οποίες βρίσκονται συγκεντρωμένες σε περιοχές ΒΙ.ΠΕ. κλπ., δυσχεραίνοντας κατά πολύ το μεταφορικό έργο.**

Συγκεκριμένα, η μετακίνηση από το Θριάσιο δύναται να πραγματοποιηθεί μόνο μέσω Αττικής Οδού, καθώς όλες οι υπόλοιπες οδικές αρτηρίες έχουν σε τμήματα τους απαγόρευση στη διέλευση βαρέων οχημάτων.

Ειδικά για την προσέγγιση του λιμένα Πειραιώς, η μόνη διαδρομή που επιτρέπεται είναι μέσω της Αττικής Οδού και της μονίμως υπερκορεσμένης Αθηνών - Λαμίας (Λεωφ. Κηφισού), γεγονός που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο το συγκεκριμένο οδικό δίκτυο και θα οδηγήσει σε ακόμα μεγαλύτερες καθυστερήσεις, ατυχήματα και κατ' επέκταση μεγαλύτερες οικονομικές επιβαρύνσεις.

\*Απαγορεύεται η κυκλοφορία σε οδικά δίκτυα (ή τμήματα του οδικού δικτύου που διακόπτουν την κυκλοφοριακή συνέχεια) η χρήση των οποίων εξοικονομεί σημαντικό χρόνο και σημαντική κατανάλωση καυσίμων. Τέτοια οδικά δίκτυα είναι:

-Η εθνική οδός Ελευσίνα - Θήβα, όπου η εναλλακτική που επιβάλλεται μέσω αυτοκινητοδρόμων απαιτεί τη διάνυση διπλάσιου αριθμού χιλιομέτρων (110 έναντι 55).

-Η εθνική οδός Ηγουμενίτσα - Πρέβεζα, όπου η εναλλακτική, που επιβάλλεται μέσω αυτοκινητοδρόμων, απαιτεί να διανυθούν 155 χιλιόμετρα έναντι 82.

-Η εθνική οδός Λιβαδειά - Λαμία, όπου η εναλλακτική, που επιβάλλεται μέσω αυτοκινητοδρόμων, απαιτεί να διανυθούν 150 χιλιόμετρα έναντι 95.

Καταλήγοντας και με βάση όσα αναφέρονται στη μελέτη υπάρχουν πάρα πολλά οδικά τμήματα για τα οποία η απαγόρευση διέλευσης δημιουργεί ιδιαίτερα μεγάλα προβλήματα στο μεταφορικό έργο και την εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία, ενώ συναντώνται πάρα πολλές οδοί στις οποίες απαγορεύεται η διέλευση βαρέων οχημάτων, παρόλο που αποτελούν τους μόνους οδικούς άξονες πρόσβασης σε Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙ.ΠΕ.) και άλλες εκτεταμένες περιοχές με πολύ μεγάλη πυκνότητα εμπορικών εγκαταστάσεων.

Τέλος, υπάρχουν περιπτώσεις που έχει γίνει απαγόρευση διέλευσης σε Πρωτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο (τμήμα Ν.Ε.Ο. Αγία Μαρίνα - Ράχες) ή σε εν δυνάμει οδούς ταχείας κυκλοφορίας, όπως θα είναι σε λίγα χρόνια ο οδικός άξονας Καρδίτσα - Τρίκαλα με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και εφαρμογή στηθαίου κεντρικής νησίδας για το διαχωρισμό των δύο ρευμάτων.