



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής

Αθήνα, 12 Ιανουαρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα

ΘΕΜΑ: Κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια και την εφοδιαστική αλυσίδα από την απόφαση απαγόρευσης κυκλοφορίας φορτηγών ADR στην Εγνατία Οδό

Κύριε Υπουργέ,

Έντονο προβληματισμό και σοβαρά προβλήματα έχει προκαλέσει η εφαρμογή απαγόρευσης κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) σε τμήμα της Εγνατίας Οδού, στο πλαίσιο των περιοριστικών μέτρων που αφορούν τη διέλευση από σήραγγες στο οδικό τμήμα Α/Κ Πολυμύλου – Α/Κ Βέροιας, καθώς πρόκειται για μια πρόχειρη διοικητική επιλογή, χωρίς επαρκή τεχνική τεκμηρίωση, χωρίς σχέδιο και χωρίς ανάληψη πολιτικής ευθύνης.

Το μέτρο αυτό, όπως εφαρμόζεται, δημιουργεί ένα ουσιαστικό ρυθμιστικό και λειτουργικό αδιέξοδο. Τα βυτιοφόρα οχήματα εκτρέπονται εκτός του αυτοκινητοδρόμου προς το παλαιό εθνικό οδικό δίκτυο, ενώ την ίδια στιγμή η κυκλοφορία οχημάτων άνω των 3,5 τόνων απαγορεύεται καθολικά στο σύνολο του παλαιού εθνικού δικτύου. Ως αποτέλεσμα, οι επιχειρήσεις μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων καλούνται να συμμορφωθούν με αντικρουόμενες απαγορεύσεις, χωρίς να υφίσταται νόμιμη και ασφαλής εναλλακτική διαδρομή.

Είναι σαφές ότι η εν λόγω απόφαση προκαλεί σημαντικές δυσλειτουργίες και έχει ως αποτέλεσμα:

- την πρακτική διακοπή της οδικής σύνδεσης της Δυτικής Μακεδονίας και της Ηπείρου με τη Βόρεια Ελλάδα,
- την αδυναμία μεταφοράς καυσίμων και λοιπών κρίσιμων εμπορευμάτων,
- τον άμεσο κίνδυνο διακοπής τροφοδοσίας νοσοκομείων με ιατρικά αέρια (οξυγόνο, άζωτο),
- σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή της περιοχής.

Πέραν των σοβαρών λειτουργικών και οικονομικών επιπτώσεων για τις μεταφορικές επιχειρήσεις και τις τοπικές κοινωνίες, η πρακτική αυτή αναιρεί στην πράξη τον ίδιο τον στόχο της ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας. Η υποχρεωτική διοχέτευση βυτιοφόρων σε οδικά τμήματα χαμηλότερων τεχνικών προδιαγραφών και σε περιοχές με αυξημένη παρουσία ανθρώπινης δραστηριότητας και οικισμών μεταφέρει τον κίνδυνο εκτός του ελεγχόμενου αυτοκινητοδρόμου, αυξάνοντας τις πιθανότητες σοβαρών συμβάντων.

Ιδιαίτερα προβληματικό είναι το γεγονός ότι η απαγόρευση επιβλήθηκε χωρίς να έχει παρουσιαστεί δημόσια επικαιροποιημένη ανάλυση κινδύνου, χωρίς σαφή κατάταξη των σηράγγων βάσει ADR, χωρίς καθορισμένο χρονικό ορίζοντα ισχύος και χωρίς εξέταση αναλογικών εναλλακτικών λύσεων, όπως χρονικά παράθυρα διέλευσης ή διαφοροποίηση ανά κατηγορία επικίνδυνου φορτίου – πρακτικές που εφαρμόζονται σε άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μάλιστα, η μοναδική εναλλακτική διαδρομή που υποδείχθηκε (Π.Ε.Ο. Κοζάνης – Αλεξάνδρειας) απαγορεύεται ρητά από τη νομοθεσία για βαρέα οχήματα άνω των 3,5 τόνων, ενώ η χρήση του παράπλευρου οδικού δικτύου επισύρει πρόστιμο 1.000 ευρώ και ακινητοποίηση οχήματος, σύμφωνα με τον ΚΟΚ (ν. 4388/2016 και ν. 5209/2025).

Επιπλέον, το μέτρο τέθηκε σε εφαρμογή κατά τη μεταβατική περίοδο αλλαγής του φορέα διαχείρισης της Εγνατίας Οδού, γεγονός που δημιουργεί σύγχυση ως προς τις αρμοδιότητες, δυσχέρεια στην ενημέρωση των επαγγελματικών φορέων και σοβαρό έλλειμμα θεσμικής λογοδοσίας.

Δεδομένου ότι η οδική ασφάλεια δεν επιτυγχάνεται με καθολικές απαγορεύσεις ούτε με τη μεταφορά του κινδύνου από έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο στις τοπικές κοινωνίες.

Δεδομένου ότι προκύπτει άμεση ανάγκη θεσμικής αποσαφήνισης του νομικού πλαισίου της απαγόρευσης, δημοσιοποίηση των στοιχείων και της τεχνικής τεκμηρίωσης που τη στηρίζουν και επανεξέταση του μέτρου με βάση την αρχή της αναλογικότητας και την πραγματική ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Δεδομένου ότι πρόκειται για ζήτημα που αφορά την οδική ασφάλεια, τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, την προστασία των τοπικών κοινωνιών και την αξιοπιστία του πλαισίου διαχείρισης κρίσιμων υποδομών.

Δεδομένου ότι υπάρχουν τεχνικά εφικτές, άμεσα εφαρμόσιμες και διεθνώς δοκιμασμένες λύσεις που επιτρέπουν την ασφαλή και ελεγχόμενη διέλευση φορτηγών ADR, όμως καμία από αυτές δεν εξετάστηκε ή δεν τέθηκε στο τραπέζι από την κυβέρνηση και τους αρμόδιους φορείς.

Δεδομένου ότι η κυκλοφοριακή ασφάλεια πρέπει να διασφαλίζεται χωρίς να καταλύεται η νομιμότητα και η λειτουργικότητα του εθνικού οδικού δικτύου.

Δεδομένου ότι δεν είναι θεσμικά ανεκτό κρίσιμες αποφάσεις να λαμβάνονται χωρίς συντονισμό με το αρμόδιο Υπουργείο.

Ενόψει των ανωτέρω ερωτάται ο αρμόδιος κ. Υπουργός:

1. Ποιο ήταν το καθεστώς κυκλοφορίας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) στις συγκεκριμένες σήραγγες της Εγνατίας Οδού πριν την 29η Δεκεμβρίου 2025 και με ποια δεδομένα ασφάλειας λειτουργούσαν έως τότε;
2. Ποια ουσιώδη μεταβολή των συνθηκών ασφάλειας ή ποια νέα τεχνικά στοιχεία προέκυψαν, ώστε να ληφθεί απόφαση καθολικής απαγόρευσης ADR ακριβώς στις 29/12/2025, ενώ έως τότε η διέλευση επιτρεπόταν;
3. Για ποιο λόγο η λήψη και ανακοίνωση του μέτρου πραγματοποιήθηκε κατά τη μεταβατική περίοδο αλλαγής παραχωρησιούχου, δηλαδή λίγο πριν τη λήξη της διαχείρισης από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και πριν την πλήρη ανάληψη αρμοδιοτήτων από τη ΝΕΑ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.;
4. Πώς διασφαλίστηκε η θεσμική συνέχεια, η σαφήνεια αρμοδιοτήτων και η λογοδοσία, δεδομένου ότι κατά το χρονικό αυτό διάστημα εκκρεμούσε η ολοκλήρωση της διοικητικής συγκρότησης του νέου φορέα (σύσταση Δ.Σ., ορισμός αρμοδίων οργάνων);
5. Είχε ενημερωθεί το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την απόφαση της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. περί απαγόρευσης διέλευσης οχημάτων ADR από τις συγκεκριμένες σήραγγες;
6. Ποιο είναι το ακριβές νομικό και κανονιστικό έρεισμα της απαγόρευσης κυκλοφορίας φορτηγών ADR στο συγκεκριμένο τμήμα της Εγνατίας Οδού και σε ποια διοικητική πράξη γενικής ισχύος στηρίζεται;
7. Έχει εκπονηθεί και εγκριθεί επικαιροποιημένη ανάλυση κινδύνου (risk assessment) για τις συγκεκριμένες σήραγγες και ποια είναι η κατάταξή τους βάσει ADR;
8. Πώς διασφαλίζεται η νόμιμη και ασφαλής κυκλοφορία των οχημάτων ADR, όταν απαγορεύεται τόσο η διέλευση από τον αυτοκινητόδρομο όσο και η κυκλοφορία οχημάτων άνω των 3,5 τόνων στο παλαιό εθνικό οδικό δίκτυο;
9. Ποια νόμιμη και ασφαλής οδός διέλευσης υποδεικνύεται για τα βαρέα οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, δεδομένου ότι τόσο το παράπλευρο όσο και το υφιστάμενο επαρχιακό δίκτυο απαγορεύονται από την κείμενη νομοθεσία;
9. Προτίθεται η κυβέρνηση να εξετάσει αναλογικά και τεχνικά εφικτά εναλλακτικά μέτρα, αντί της καθολικής απαγόρευσης (π.χ. χρονικά παράθυρα, διαφοροποίηση ανά κατηγορία φορτίου, ελεγχόμενη διέλευση);
10. Ποιος φέρει την ευθύνη για την οδική ασφάλεια στις διαδρομές εκτροπής που σήμερα χρησιμοποιούνται από τα βυτιοφόρα, καθώς και για τις επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες και στην εφοδιαστική αλυσίδα;

11. Ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη για τον κίνδυνο διακοπής τροφοδοσίας κρίσιμων υποδομών στη Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο;
12. Προτίθεται το Υπουργείο να παρέμβει άμεσα ώστε να αποκατασταθεί η κυκλοφοριακή σύνδεση ή να θεσπιστεί άμεσα νόμιμη και εφαρμόσιμη εναλλακτική λύση;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Νικολαΐδης Αναστάσιος

Αχμέτ Ιλχάν

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις)

Πάνας Απόστολος

Παππός Πέτρος

Παραστατίδης Στέφανος

Τσίμαρης Ιωάννης