

# Ο ΕΠΙΤΕΛΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (ΓΕΦΥΡΕΣ, ΣΗΡΑΓΓΕΣ, ΦΡΑΓΜΑΤΑ)

Εισήγηση

**Δημήτριος Αντ. Νικολάου**

Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π

π. Γενικός Διευθυντής

Φεβρουάριος 2016

**Ερώτηση:** Έχει το Υπουργείο ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. την αρμοδιότητα να ασκεί επιτελικό ρόλο - εποπτεία σε θέματα που άπτονται της ασφάλειας ειδικών τεχνικών έργων, όπως είναι οι γέφυρες, οι σήραγγες και τα φράγματα;

**Απάντηση:** ΝΑΙ, όπως αποτυπώνεται σε διατάξεις του καταργηθέντος Οργανισμού, αλλά και σε διατάξεις του Π.Δ. 109/2014 νέος 'Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων' (άρθρα 37,38,44,48,49,54).

**Ερώτηση:** Δικαιολογείται οι οποιεσδήποτε δομικές - γραφειοκρατικές ατέλειες του νέου Οργανισμού του Υπουργείου να αποτελούν τροχοπέδη στην άσκηση αυτού του επιτελικού του ρόλου;

**Απάντηση:** ΟΧΙ, αρκεί να υπάρχει παράλληλη βούληση της Πολιτικής και της Φυσικής Ηγεσίας του Υπουργείου. Μέσα από τις διατάξεις που δομούν το νέο Οργανισμό του Υπουργείου προβλέπεται και ο επιτελικός του ρόλος σε θέματα προγραμματισμού, μελέτης, κατασκευής, συντήρησης και ελέγχου των έργων.

Ειδικότερα, η Διεύθυνση Κανόνων και Ποιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Τεχνικής Υποστήριξης μπορεί και οφείλει να αποτελέσει τον κεντρικό πυλώνα επιτελικής υποστήριξης της διαδικασίας παραγωγής και συντήρησης των έργων.

Συνήθως περιορίζουμε το παραγωγικό ενδιαφέρον στη μελέτη και στην κατασκευή των έργων, παραμελώντας συστηματικά τη συντήρηση αυτών, διότι η δραστηριότητα αυτή θεωρείται 'δεύτερης διαλογής προϊόν', αν και αποτελεί σημαντικότερο παράγοντα διασφάλισης της ποιότητας και της ασφάλειας κατά τη διάρκεια ζωής των έργων.

**Ερώτηση:** Πώς ασκείται ο επιτελικός ρόλος του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. για την ασφάλεια των σήραγγων;

**Απάντηση:** Μετά το πολύνεκρο δυστύχημα στη σήραγγα του Mont Blanc, στα σύνορα Ιταλίας- Γαλλίας, το 1999, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την Οδηγία 2004/54/ΕΚ, η οποία με το Π.Δ. 230/2007 ενσωματώθηκε στην Ελληνική Νομοθεσία. Στο ανωτέρω Π.Δ. περιλαμβάνονται οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας για τις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, καθώς επίσης και η σύσταση μίας Διοικητικής Αρχής για την εποπτεία υλοποίησης των διατάξεων του εν λόγω Π.Δ.. Στο νέο Οργανισμό του Υπουργείου (Π.Δ. 109/2014) περιλαμβάνεται ως δομή η Διοικητική Αρχή Σηράγγων (άρθρο 54).

Ως πρώτος Πρόεδρος αυτής της Διοικητικής Αρχής, μπορώ να πω με βεβαιότητα, ότι η Αρχή λειτούργησε αμέσως και αποδοτικά, και από ότι γνωρίζω συνεχίζει το έργο της. Μεταξύ άλλων, πραγματοποιούνται επιθεωρήσεις και έλεγχοι σε σήραγγες, οι οποίες πριν δοθούν σε χρήση αδειοδοτούνται από τη Διοικητική Αρχή Σηράγγων.

**Ερώτηση:** Ποιός είναι ο επιτελικός ρόλος του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. για την ασφάλεια των φραγμάτων;

**Απάντηση:** Μέχρι σήμερα ήταν σχεδόν ανύπαρκτος. Τώρα κάτι κινείται. Σπεύδω δε να επισημάνω, ότι σχετική Κοινοτική Οδηγία δεν υφίσταται. Εν τούτοις, πολλές άλλες χώρες αντελήφθησαν έγκαιρα τη σοβαρότητα του θέματος, εκπόνησαν και εφαρμόζουν Κανονισμούς ή Οδηγίες σχετικά με την ασφάλεια των φραγμάτων. Στη χώρα μας, τα τελευταία 25 χρόνια, διάφοροι φορείς άρχισαν να μελετούν και να κατασκευάζουν φράγματα, μη έχοντας όλοι και την ανάλογη γνώση και εμπειρία. Τα αποτελέσματα ήταν αναμενόμενα, σφάλματα και αστοχίες.

Το 2009, η Ελληνική Επιτροπή Μεγάλων Φραγμάτων (Ε.Ε.Μ.Φ.) πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει ένα σχέδιο Κανονισμού για την ασφάλεια των Φραγμάτων, το οποίο καταθέσαμε για πρώτη φορά στο Υπουργείο, το Σεπτέμβριο 2011.

Κάθε φορά που άλλαζε ο Υπουργός το καταθέταμε εκ νέου στο Υπουργείο, για τις δικές του ενέργειες.

Τελικά, το Δεκέμβριο 2014 η προηγούμενη Πολιτική Ηγεσία ενέταξε σε ένα νόμο σχετική διάταξη, με βάση την οποία η σημερινή Πολιτική Ηγεσία προχωρά τις διαδικασίες υλοποίησης Κανονισμού για την ασφάλεια των φραγμάτων.

ΑΝΑΜΕΝΟΥΜΕ και ΕΥΕΛΠΙΣΤΟΥΜΕ

**Ερώτηση:** Και με τις γέφυρες τι γίνεται;

**Απάντηση:** ΔΥΣΤΥΧΩΣ, τα περισσότερα από αυτά τα τεχνικά έργα έχουν μείνει απροστάτευτα. Απουσιάζει ένας Γενικός Κανονισμός- Οδηγία με τις διαδικασίες και τα συστήματα επιθεωρήσεων, ελέγχων και συντήρησης των γεφυρών, ώστε να διασφαλίζεται ο κύκλος ζωής τους. Οι αστοχίες παλαιών γεφυρών από φυσικά αίτια και εξωτερικές τυχηματικές δράσεις είναι πάμπολες στη χώρα μας. Η συντριπτική πλειοψηφία αυτών θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί, εάν είχε πραγματοποιηθεί η κατάλληλη, κατά περίπτωση, συντήρηση.

Βεβαίως τα τελευταία 25 – 30 χρόνια, που μελετήθηκε και κατασκευάστηκε ένας μεγάλος αριθμός σημαντικών γεφυρών, η μελέτη αυτών συνοδεύεται και από αντίστοιχα εγχειρίδια συντήρησης.

Όμως η εφαρμογή των προβλέψεων αυτών των εγχειριδίων επαφίεται στην πρωτοβουλία κάθε αρμόδιου φορέα.

Ας ελπίσουμε, ότι οι προτάσεις και τα συμπεράσματα της σημερινής Ημερίδας, το υλικό της μελέτης των κ.κ Λεπίδα και Σπινάσα, που έμεινε ανεκμετάλλευτο για 7 περίπου χρόνια, αλλά και οι πρωτοβουλίες που μπορεί να αναλάβει η καθ' ύλην αρμόδια Φυσική Ηγεσία του Υπουργείου, και αναφέρομαι στη Γενική Διεύθυνση Τεχνικής Υποστήριξης και στη Διεύθυνση Κανόνων και Ποιότητας, θα ερεθίσουν την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου, ώστε να καταστρωθεί και να δρομολογηθεί άμεσα ένα σχέδιο δράσεων για τη διασφάλιση αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας των γεφυρών σε πανελλαδικό επίπεδο.

ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΣΗΡΑΓΓΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΦΡΑΓΜΑΤΑ,  
ΗΡΘΕ Η ΣΕΙΡΑ ΤΩΝ ΓΕΦΥΡΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΑΣ

