



Αθήνα, 24 Ιανουαρίου 2025

Θέμα: Σχόλια του ΣΕΣ στο πλαίσιο της διαβούλευσης του νομοσχεδίου «ΝΕΟ ΚΥΡΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ»

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), με παρουσία σχεδόν πενήντα ετών στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας, χαιρετίζει το σχέδιο Νόμου «**ΝΕΟ ΚΥΡΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ**», το οποίο κινείται προς την σωστή κατεύθυνση, αποτελεί ένα ιδιαίτερα θετικό βήμα της Πολιτείας και ενσωματώνει πολλές από τις προτάσεις του ΣΕΣ. Ωστόσο υπάρχουν διατάξεις που χρήζουν είτε μικρών τροποποιήσεων / συμπληρώσεων (π.χ. διαφορετικές ποινές ή διατυπώσεις) είτε σημαντικές τομές με σκοπό την αντιμετώπιση διαχρονικών παθογενειών που εμποδίζουν την λήψη μέτρων για την οδική ασφάλεια και την βιώσιμη κινητικότητα.

Γενικά (επί της διαδικασίας) επισημαίνουμε ότι η μη συστηματική παρακολούθηση και αναθεώρηση του ΚΟΚ επίσης αποτελεί μια σημαντική παθογένεια που χρήζει αντιμετώπισης. Προτείνουμε να οριστεί τεχνικός σύμβουλος με αρμοδιότητα αποκλειστικά την παρακολούθηση του ΚΟΚ (με θητεία τουλάχιστον 6 έτη), ο οποίος θα αναλάβει να παρακολουθεί συστηματικά, να αξιολογεί και να προτείνει βελτιωτικές τροποποιήσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές εξελίξεις στην Ελλάδα και διεθνώς. Ο τεχνικός σύμβουλος θα παρουσιάζει την εργασία του, τουλάχιστον 3 φορές το χρόνο στην γνωμοδοτική νομοπαρασκευαστική επιτροπή του ΚΟΚ. Στην επόμενη αναθεώρηση / συμπλήρωση του Κώδικα οδικής κυκλοφορίας, που ευελπιστούμε να μην αργήσει, είναι σκόπιμο να ενσωματωθούν και διατάξεις σχετικά με την κωδικοποίηση της οριζόντιας διαγράμμισης, καθώς και διατάξεις που θα προωθούν την κινητικότητα που ρυπαίνει σημαντικά λιγότερο.

Ακολουθούν σχόλια για τον υπό διαβούλευση νέο Κ.Ο.Κ.:

- Προβλέπει καλύτερη και απλοποιημένη κατηγοριοποίηση των ποινών ανάλογα με την επικινδυνότητα και αντικοινωνικότητα της παράβασης. Η διαχρονική σχετική θέση του ΣΕΣ είναι υπέρ του σχετικά χαμηλού ύψους προστίμων σε συνδυασμό με εντατικοποίηση της επιτήρησης - αστυνόμευσης. Οι μεγάλες ποινές σε συχνές



παραβάσεις πιθανόν να οδηγήσουν στην μη εφαρμογή του ΚΟΚ, όπως ισχύει και σήμερα σε πολλές κατηγορίες παραβάσεων. Για το ύψος του προστίμου και της διοικητικής ποινής, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο νέος ΚΟΚ προωθεί την σύγχρονη αυτοματοποιημένη αστυνόμευση (π.χ. κάμερες) καθώς και την ψηφιοποίηση του συστήματος καταγραφής και βεβαίωσης παραβάσεων (που εξασφαλίζει ότι οι ποινές και τα πρόστιμα αποδίδονται συστηματικά και δύσκολα ακυρώνονται). Αυτό είναι πολύ σημαντικό. Επιμέρους τροποποιήσεις σε συγκεκριμένα άρθρα αναφέρονται ενδεικτικά παρακάτω:

- Το πρόστιμο για μη χρήση ζώνης ή κράνους) στον οδηγό να είναι αντίστοιχο με αυτό του συνοδηγού (δηλαδή να γίνει Ε2Β).
- Να εξισωθεί το ύψος του προστίμου για μη συμμόρφωση στις πινακίδες P-47 έως P-52δ όμοια με το πρόστιμο για μη συμμόρφωση στις πινακίδες P-7, P-8, P-27 έως και P-29 (Ε2Β), διότι αφορούν ουσιαστικά την ίδια παράβαση.
- Η παράβαση για στάθμευση σε πλευρά οδού που έχει διαγραμμιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) να αυστηροποιηθεί (Ε2Β).
- Επίσης προτείνουμε αυστηριοποίηση των παραβάσεων στην τροφοδοσία και σε μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης κυκλοφορίας καθώς και της οδήγησης ΕΠΗΟ σε οδούς με όριο ταχύτητας άνω των 50χμλ/ώρα.

Θα αποσταλεί σχετικός αναλυτικός κατάλογος με το σύνολο των προτεινόμενων αλλαγών.

- Κρίνουμε θετικά την προσέγγιση να μην τιμωρείται το όχημα αλλά ο οδηγός. Ωστόσο θα πρέπει να εξεταστεί ο τρόπος εφαρμογής χωρίς να απαιτείται σημαντική γραφειοκρατική διαδικασία π.χ. στις παραβάσεις που ελέγχονται με κάμερες.
- Πολύ σημαντικό στοιχείο του νέου ΚΟΚ αποτελεί η **θέσπιση της υποτροπιάζουσας παραβατικής και αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς**, με πολύ σημαντικές ποινές σε περιπτώσεις επανάληψης της ίδιας σοβαρής παράβασης εντός ενός έτους, ή τρεις φορές εντός πέντε ετών. Αν και γενικά κρίνεται ως θετικό στοιχείο, χρειάζεται προσεκτική ρύθμιση αναφορικά με ποιες ακριβώς παραβάσεις θα αφορά, καθώς και με την κλιμάκωση της σοβαρότητας της παράβασης, ειδικά για παραβάσεις που υπάρχει πρόθεση της πολιτείας για αυτοματοποιημένη επιτήρηση (με κάμερες, άρα αυξημένη πιθανότητα βεβαίωσης παράβασης). Για παράδειγμα, σύμφωνα με το υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου, η υποτροπή υπέρβασης ορίου ταχύτητας εντός ενός έτους έχει όμοια ποινή (1.000€ πρόστιμο και αφαίρεση άδειας οδήγησης έως 180 ημέρες), ανεξάρτητα από το ύψος του ορίου ή το μέγεθος της υπέρβασης. Προτείνουμε η εξειδίκευση της ποινής υποτροπής για την κάθε παράβαση να ορίζεται από Υπουργική απόφαση, ώστε να διευκολύνεται η τακτική αξιολόγηση και



ενδεχόμενη αναθεώρηση των ποινών ανάλογα και με την εξέλιξη της εφαρμογής των σύγχρονων συστημάτων αστυνόμευσης.

Επισημαίνουμε επιπλέον ότι η επιβολή πολύ βαριάς διοικητικής ποινής (π.χ. αφαίρεση διπλώματος για 7 έτη) σε υποτροπές παραβάσεων που ενδέχεται να καταγράφονται συχνά, λόγω και της εφαρμογής αυτοματοποιημένης αστυνόμευσης (π.χ. υπέρβαση του ορίου ταχύτητας) θα έχει ως αποτέλεσμα σημαντικός αριθμός οδηγών-παραβατών που δεν έχουν άλλες δυνατότητες μετακίνησης εκτός από το Ι.Χ. αυτοκίνητο (π.χ. στην επαρχία, σε απομονωμένες περιοχές) να οδηγεί χωρίς δίπλωμα, με προφανείς δυσμενείς επιπτώσεις (αυξημένο κίνητρο για εγκατάλειψη σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος κ.λπ.).

Επιπλέον προτείνουμε:

- Να αυστηροποιηθεί η οδήγηση χωρίς άδεια διπλώματος (διοικητικό και ποινικό πρόστιμο).
 - Να εισαχθεί η περίπτωση υποτροπής για τις περιπτώσεις του άρθρου 43 (εγκατάλειψη τροχαίου ατυχήματος), προβλέποντας την οριστική αφαίρεση της άδειας οδήγησης.
 - Να ενσωματωθεί ειδική διάταξη για ορισμένες περιπτώσεις υποτροπής απαιτώντας και ψυχιατρική / ιατρική εξέταση πέραν της διαδικασίας υποχρέωσης εξετάσεων για νέο δίπλωμα οδήγησης.
- Στον νέο ΚΟΚ, περιέχονται τροποποιήσεις όσο αφορά στην **απαγόρευση στάθμευσης** οι οποίες κρίνονται ως πολύ θετικές. Προτείνουμε επιπρόσθετα την κατάργηση της περίπτωσης ι) απαγόρευση στάθμευσης σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή «ρυμοτομικών» γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων. Επίσης προτείνουμε να προστεθεί διάταξη (και καθορισμός ποινής) για την απαγόρευση παράνομης διέλευσης και στάθμευσης σε ιδιωτικό χώρο, χωρίς την άδεια του ιδιοκτήτη (θα πρέπει να αλλάξουν και γενικότερες διατάξεις του ΚΟΚ ώστε να έχει ισχύ και σε συγκεκριμένες παραβάσεις σε ιδιωτικούς χώρους). Για τις παραβάσεις που αφορούν στη στάθμευση και προβλέπεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης, όταν αυτή δεν ενεργείται αμέσως και επί τόπου από τον βεβαιούντα της παράβασης, προτείνεται να προβλεφθεί επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας (πινακίδες) του οχήματος, τα οποία να επιστρέφονται στον κάτοχο με την προσκόμιση της άδειας οδήγησης (Δεν είναι ξεκάθαρο αν ισχύει αυτό από τον νέο ΚΟΚ).



- Η προσέγγιση του νέου ΚΟΚ για τη **διήθηση των δικύκλων** επιχειρεί να θέσει περιορισμούς και κανόνες σε κάτι που σήμερα συμβαίνει ανεξέλεγκτα και δεν είναι ρεαλιστικά εφικτή η πλήρης αποτροπή του, και υπό αυτή την έννοια κρίνεται ως θετική. Ωστόσο θα πρέπει να αστυνομευθεί η διήθηση που θα παραβαίνει τους κανόνες του νέου ΚΟΚ, π.χ. η διήθηση σε οδούς με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Είναι κρίσιμο να ακολουθήσει καμπάνια ενημέρωσης ώστε οι δικυκλιστές να συμμορφωθούν και να ακολουθήσουν τους νέους κανόνες. Σε κάθε περίπτωση είναι ένα εντελώς νέο για την Ελλάδα μέτρο που θα αξιολογηθεί στην πράξη και αν απαιτηθεί θα πρέπει να γίνουν βελτιώσεις.
- Όσο αφορά το **όριο ταχύτητας των 30χλμ/ώρα** εντός αστικών περιοχών, αποτελεί μια διαχρονική θέση του ΣΕΣ ότι η μείωση των ορίων ταχύτητας στις πόλεις αποτελεί αναγκαίο μέτρο για την οδική ασφάλεια, και επομένως η νέα διάταξη είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Εντούτοις, ο τρόπος ενσωμάτωσης στον ΚΟΚ είναι περιορισμένος και δημιουργεί αντιφάσεις (π.χ. τοπικές αστικές οδοί δύο κατευθύνσεων με πολύ μικρή κυκλοφορία να έχουν όριο ταχύτητας 50χλμ./ώρα και γειτονικές συλλεκτήριες οδοί μιας κατεύθυνσης να έχουν 30 χλμ./ώρα). Σε κάθε περίπτωση (ανεξάρτητα του γενικού ορίου των 30 χλμ./ώρα) απαιτείται μελέτη και κατάλληλη συμπληρωματική σήμανση που να καθορίζει ποιοι δρόμοι δεν θα έχουν όριο 30χλμ/ώρα αλλά θα έχουν όριο 40 ή 50 χλμ/ώρα ή και παραπάνω, με βάση τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της οδού και όχι αν είναι μονόδρομος ή διπλής κατεύθυνσης. Προτείνουμε να αντικατασταθεί η παράγραφος 1 του άρθρου 20 με την εξής διατύπωση:
"Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 30 χιλιόμετρα την ώρα εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Εξαιρέση αποτελούν οι οδοί διπλής κατεύθυνσης με διαχωριστική νησίδα όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 50 χλμ/ώρα εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Η διάταξη αυτή τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2026. Μέχρι τότε το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, παραμένει 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση."
Σημειώνουμε ότι στον Κ.Ο.Κ. καθορίζεται το πλαίσιο και οι γενικοί κανόνες αναφορικά με τα όρια ταχύτητας, ωστόσο είναι σημαντικό σε κάθε περίπτωση να ακολουθήσει ένα πλέγμα συνοδών μέτρων για μείωση των ταχυτήτων στην πράξη. Ως ΣΕΣ έχουμε υποβάλλει σχετική πρόταση.
- Προτεραιότητα στους κυκλικούς κόμβους. Αυτοί που κινούνται εντός κυκλικού κόμβου να έχουν προτεραιότητα έναντι αυτών που εισέρχονται στον κυκλικό



κόμβο, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Ως ΣΕΣ έχουμε υποβάλλει σχετική πρόταση.

ΘΕΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- Να προστεθεί στο Άρθρο 34 - παράγραφος 12 ότι: Στην περίπτωση που το πεζοδρόμιο (ή η νησίδα) δεν είναι υπερυψωμένο, επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) εφόσον αυτά δεν χωροθετούνται εντός των λωρίδων κυκλοφορίας των οχημάτων (όπως αυτές οριοθετούνται με την οριζόντια σήμανση), κατόπιν κυκλοφοριακής μελέτης. Επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) σε περιπτώσεις επισήμανσης απαγόρευσης στάθμευσης, εξασφάλισης διαδρόμου κίνησης πεζών, οριοθέτησης λωρίδων κυκλοφορίας, ανεξαρτήτως ύπαρξης ή όχι πεζοδρομίων, κατόπιν κυκλοφοριακής μελέτης. Στις κατοικημένες περιοχές, κάδοι αποκριμάτων, μικροί χώροι αναψυχής και λοιπός αστικός εξοπλισμός τοποθετούνται εκτός του διαδρόμου πεζών του πεζοδρομίου. Δύνανται να καταλαμβάνουν μέρος της οδού, κατόπιν απόφασης από την αρμόδια αρχή που συντηρεί την οδό, εφόσον δεν εμπλέκονται με τις λωρίδες κυκλοφορίας των οχημάτων (όπως αυτές οριοθετούνται με την οριζόντια σήμανση) και σε κάθε περίπτωση για λόγους ορατότητας ισχύουν για την χωροθέτηση τους, οι επιτρεπόμενες αποστάσεις του παρόντος άρθρου που ισχύουν και για την στάθμευση των οχημάτων.

ΆΡΘΡΟ 52: ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕΤΡΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

- Σημαντική παθογένεια για την μη λήψη μέτρων οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων αποτελεί το άρθρο 52 του Κ.Ο.Κ., το οποίο πρέπει να αλλάξει. Συγκεκριμένα θα πρέπει να αφαιρεθεί από την διαδικασία εγκρίσεων η αποκεντρωμένη διοίκηση των περιφερειών. Στον αντίποδα, προτείνουμε την θέσπιση τεχνικού συμβουλίου συγκοινωνιακών μελετών στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το οποίο θα γνωμοδοτεί μόνο σε τυχόν παρεκκλίσεις από τις τεχνικές προδιαγραφές. Εάν υπάρχει αιτιολογημένη ένσταση, αυτή θα εξετάζεται π.χ. κατόπιν δικαστικής παραγγελίας από το τεχνικό συμβούλιο συγκοινωνιακών μελετών. Η δομή και η λειτουργία του τεχνικού συμβουλίου συγκοινωνιακών μελετών μπορεί να εξειδικευτεί μέσω Υπουργικής Απόφασης. Το παραπάνω είναι μείζων θέμα και πρέπει να λυθεί στον νέο Κ.Ο.Κ.



Σε κάθε περίπτωση να προστεθεί στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 52:

- Μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που αφορούν στην άμεση ανάγκη για την αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας επικίνδυνων σημείων ή οδικών τμημάτων όπου παρουσιάζονται ατυχήματα ή υπάρχει υπαρκτός κίνδυνος για την πρόκληση οδικών ατυχημάτων ή αφορά μείωση ορίων ταχύτητας και μέτρα για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, εγκρίνονται και λαμβάνονται κατ' εξαίρεση του πρώτου εδαφίου με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες ή για λογαριασμό των Τεχνικών υπηρεσιών από συγκοινωνιολόγο μηχανικό, κάτοχο μελετητικού πτυχίου στην κατηγορία των συγκοινωνιακών έργων.

Να προστεθεί στην δεύτερη παράγραφο:

- Προσωρινά μέτρα ρύθμισης κυκλοφορίας κατά την διάρκεια της κατασκευής έργων λαμβάνονται με την σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους και με απόφαση των κατά τόπους αρμοδίων Διευθύνσεων Αστυνομίας ή Διευθύνσεων Τροχαίας, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες ή από συγκοινωνιολόγους μηχανικούς.

ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΕ ΜΙΚΡΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- Να προστεθεί νέα διάταξη: Προβλέπεται η μετατροπή θέσεων στάθμευσης, επί ή εκτός της οδού, σε μικρούς κοινόχρηστους χώρους αναψυχής, με φυσικό διαχωρισμό από την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων. Οι χώροι αναψυχής διαμορφώνονται με φύτευση, τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων και άλλο αστικό εξοπλισμό είτε με συνδυασμό των παραπάνω και πρέπει να εξασφαλίζουν την ασφαλή πρόσβαση και παραμονή των χρηστών τους σε αυτούς. Στους χώρους αυτούς απαγορεύεται η είσοδος, στάση και στάθμευση οχημάτων, εκτός της σύντομης στάσης ποδηλάτων και άλλων οχημάτων μικροκινητικότητας. Η μετατροπή θέσεων στάθμευσης σε μικρούς κοινόχρηστους χώρους αναψυχής πραγματοποιείται έπειτα από εισήγηση της αρμόδιας Τεχνικής Υπηρεσίας και έκδοση σχετικής απόφασης του Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου, στις περιοχές αρμοδιότητάς τους.

ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ



- Να προστεθεί νέα διάταξη: Προβλέπεται η συνύπαρξη πεζών και ποδηλάτων σε πεζοδρόμους. Η κίνηση των ποδηλάτων σε συνθήκες συνύπαρξης με τους πεζούς είναι διπλής κατεύθυνσης και οι πεζοί έχουν προτεραιότητα έναντι των ποδηλατών. Ο ποδηλάτης θα πρέπει να μεταφέρει το ποδήλατο πεζή ή να κινείται με ταχύτητα πεζού.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

- Να προστεθεί διάταξη που να επιτρέπει την διενέργεια κυκλοφοριακών μετρήσεων / ερευνών από συγκοινωνιολόγους μηχανικούς με την χρήση ειδικού εξοπλισμού που δύναται να τοποθετηθεί στην οδό όπως τα αυτόματα μηχανήματα καταγραφής φόρτων με λάστιχα.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

- Προτείνουμε να αυστηροποιηθούν σημαντικά τα πρόστιμα (διοικητικά και ποινικά) σχετικά με την μη τήρηση των προδιαγραφών κατά την εφαρμογή. Για παράδειγμα παράβαση άρθρου 5, παράγραφος 9 - Χάραξη διαγραμμίσεων χωρίς προδιαγραφές και άρθρο 9 - Παράλειψη τοποθέτησης, συντήρησης σήμανσης εργασιών που εκτελούνται στις οδούς και παράλειψη αφαίρεσης μετά την ολοκλήρωση μέσων σήμανσης εκτελούμενων εργασιών.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

- Να ξεκαθαριστεί το πλαίσιο αρμοδιοτήτων μελέτης, επικαιροποίησης και εγκρίσεων φωτεινής σηματοδότησης ιδιαίτερα στις μητροπολιτικές περιοχές.