



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

9 Σεπτεμβρίου 2022

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 170

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 66

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 305/1/26-11-2019). Τροποποίηση του π.δ. 104/2011 (Α' 237).

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 3 του ν. 1338/1983 (Α' 34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α' 101) και β) το άρθρο 4 του αυτού νόμου, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε, διαδοχικώς, με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α' 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α' 261), 22 του ν. 2789/2000 (Α' 21), 48 του ν. 3427/2005 (Α' 312), 91 του ν. 3862/2010 (Α' 113), 50 του ν. 4342/2015 (Α' 143) και 20 του ν. 4753/2020 (Α' 227).

2. Το άρθρο 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα», που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98), και το άρθρο 119 του ν. 4622/2019 «Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης» (Α' 133).

3. Τις διατάξεις του π.δ. 83/2019 « Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 121).

4. Τις διατάξεις του π.δ. 2/2021 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 2).

5. Την Υ70/30-10-2020 απόφαση του Πρωθυπουργού: «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομικών, Θεόδωρο Σκυλακάκη» (Β' 4805).

6. Την 274197/8-10-2021 εισήγηση του Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατά τα οριζόμενα στην περ. ε' της παρ. 5 του άρθρου 24 του ν. 4270/2014 («Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) - δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις», Α' 143), σύμφωνα με την οποία οι διατάξεις του παρόντος συνεπάγονται επί

του κρατικού προϋπολογισμού και επί του προϋπολογισμού των Φορέων Υλοποίησης (ΟΤΑ β' βαθμού, ν. π.ι.δ.) ετήσια δαπάνη από την εφαρμογή των άρθρων 3, 4, 5, 6 και 9, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα, όπως ο απαιτούμενος αριθμός ελέγχων, αξιολογήσεων, επιθεωρήσεων και ελεγκτών, που δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστούν κατά την έκδοση του παρόντος. Η δαπάνη θα προκληθεί κατά την εφαρμογή των κατά περίπτωση κείμενων διατάξεων, ευρίσκεται εντός των εγγεγραμμένων πιστώσεων του κρατικού προϋπολογισμού και των ορίων του ΜΠΔΣ.

7. Την 86/2022 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Με πρόταση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εσωτερικών, και Υποδομών και Μεταφορών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)
Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 104/2011.

1) Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2019 για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕΕΕ L 305/1/26-11-2019).

2) Το άρθρο 1 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1
Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1) Αντικείμενο του παρόντος είναι η καθιέρωση και η εφαρμογή διαδικασιών για τις εκτιμήσεις επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, τους ελέγχους οδικής ασφάλειας, τις επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας και τις αξιολογήσεις ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου της χώρας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος.

2) Το παρόν π.δ. ισχύει για τις οδούς που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, τους αυτοκινητόδρομους και τις άλλες κύριες οδούς είτε είναι σε στάδιο σχεδιασμού είτε υπό κατασκευή είτε σε λειτουργία.

3) Το παρόν εφαρμόζεται, επίσης, σε οδούς και σε έργα οδικών υποδομών που δεν καλύπτονται από την παρ. 2, βρίσκονται εκτός αστικών περιοχών, δεν εξυπηρετούν

παρόδιες ιδιοκτησίες και ολοκληρώνονται με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξαιρούνται οι οδοί που δεν είναι ανοικτές σε γενική κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως οι ποδηλατόδρομοι, ή οι οδοί που δεν έχουν σχεδιαστεί για γενική κυκλοφορία, όπως είναι οι οδοί προσπέλασης σε βιομηχανικές, γεωργικές ή δασικές τοποθεσίες.

4) Μπορεί να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος οι κύριες οδοί, που παρουσιάζουν χαμηλό κίνδυνο για την ασφάλεια, βάσει δέουσας αξιολόγησης που συνδέεται με τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τις στατιστικές ατυχημάτων.

Μπορεί να περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος οδοί, που δεν αναφέρονται στις παρ. 2 και 3. Προς τούτο η αρμόδια Διεύθυνση Οδικών Υποδομών (Δ 13) του άρθρου 32 του π.δ. 123/2017, σε συνεργασία με την Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ 14) του άρθρου 33 του π.δ. 123/2017 κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την έναρξη ισχύος του σχεδίου, τον κατάλογο των αυτοκινητοδρόμων και των κύριων οδών στην επικράτεια της χώρας, ως είχε στις 17 Δεκεμβρίου 2021, στη συνέχεια δε κοινοποιείται και κάθε μεταγενέστερη μεταβολή.

Επιπλέον, κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον κατάλογο των οδών που εξαιρούνται, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ή που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος και, στη συνέχεια, κάθε μεταγενέστερη μεταβολή.

5) Οι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται στις οδούς μέσα σε σήραγγες, των οποίων οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας καθορίζονται με το π.δ. 230/2007 (Α' 264)».

Άρθρο 2

(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)

Τροποποίηση του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011

1) Η παρ. 1 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«1) «Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο»: το οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αρ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

α. «αυτοκινητόδρομος»: οδός σύμφωνα με τον ν. 2696/1999 (Α' 57), η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και η οποία δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

αα) διαθέτει, εκτός από ορισμένες θέσεις της ή εκτός από προσωρινές διευθετήσεις, σε αμφότερες τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, χωριστά οδοστρώματα, τα οποία διαχωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα, που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία είτε, κατ'εξαίρεση, με άλλα μέσα

αβ) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, ποδηλατολωρίδα ή λωρίδα για πεζούς

αγ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα ως αυτοκινητόδρομος

β. «κύρια οδός»: οδός εκτός αστικών περιοχών που συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και

που ανήκει στην υψηλότερη κατηγορία οδού κάτω από την κατηγορία «αυτοκινητόδρομος» στην εθνική κατάταξη των οδών, όπως αυτή ισχύει στις 26 Νοεμβρίου 2019».

γ. Το δίκτυο της περίπτωσης 1β του άρθρου 2 του παρόντος καθορίζεται και εξειδικεύεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν εισήγησης της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών (Δ 13) της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών. Το ανωτέρω δίκτυο τροποποιείται με όμοια απόφαση αιτιολογημένα κατόπιν εισήγησης της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών (Δ 13) ανάλογα με τις ανάγκες και τη χρηστικότητα των οδών σε σχέση και με την ανά πενταετία αξιολόγηση ασφάλειας του δικτύου από τη Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ 14).

δ. Στην αρμοδιότητα της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών (Δ 13) ανήκει:

δα) η διαχείριση των διαδικασιών για τον χαρακτηρισμό και εξειδίκευση των «κύριων οδών» της παρ. 1β, καθώς και η τήρηση και επικαιροποίηση του σχετικού αρχείου

δβ) οι διαδικασίες για τη θέσπιση των προδιαγραφών οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης με έμφαση στην αναγνωσιμότητα και ανιχνευσιμότητα από τους οδηγούς και τα αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης, με βάση τις εφαρμοζόμενες βέλτιστες πρακτικές στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή/και τις διεθνείς προδιαγραφές.

2) Η παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ως «Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (Φ.Α.Ο.Υ)», σε εθνικό επίπεδο, ορίζεται η Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ 14) της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών με τις αρμοδιότητες του άρθρου 33 του π.δ. 123/2017.

3) Στην παρ. 3 και στην παρ. 4 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται η φράση «του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου» με τη φράση «του οδικού δικτύου των περιπτώσεων 1, 1α, 1β του άρθρου 2 του παρόντος διατάγματος».

4) Οι παρ. 7 και 8 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011 αντικαθίστανται ως εξής:

«7. «χαρακτηρισμός της ασφάλειας»: η κατάταξη των τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε κατηγορίες ανάλογα με την αντικειμενικά μετρούμενη ενυπόχουσα ασφαλεία τους.

8. «στοχευμένη επιθεώρηση οδικής ασφάλειας»: στοχευμένη έρευνα για να εντοπισθούν επικίνδυνες συνθήκες, ελαττώματα και προβλήματα που αυξάνουν τον κίνδυνο ατυχημάτων και τραυματισμών, με βάση επιτόπια εξέταση σε υφιστάμενη οδό ή τμήμα οδού».

5) Η παρ. 9 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«9. «περιοδική επιθεώρηση οδικής ασφάλειας»: ο τακτικός περιοδικός έλεγχος των χαρακτηριστικών και των ελαττωμάτων που απαιτούν εργασίες συντήρησης για λόγους ασφαλείας».

6) Η παρ. 11 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. «έργο υποδομής» είναι το έργο κατασκευής νέας οδικής υποδομής ή ουσιαστικής βελτίωσης του υπάρχοντος δικτύου, το οποίο επηρεάζει την κυκλοφοριακή ροή».

7) Στο άρθρο 2 του π.δ. 104/2011 προστίθενται παρ. 12 ως εξής:

«12. «ευάλωτος χρήστης οδικού δικτύου»: οι χρήστες του οδικού δικτύου που δεν χρησιμοποιούν αυτοκίνητο, μεταξύ των οποίων είναι, ιδίως, οι ποδηλάτες και οι πεζοί, καθώς και οι χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων».

Άρθρο 3

(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)

Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 104/2011

1) Στην παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 104/2011 η φράση «για όλα τα Έργα Υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου» να αντικατασταθεί με τη φράση «για όλα τα έργα οδικής υποδομής».

2) Η παρ. 2 του άρθρου 3 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια πραγματοποιείται κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού πριν να εγκριθεί το έργο υποδομής στα πλαίσια της αναγνωριστικής μελέτης και πριν την έγκρισή της, παράλληλα με τη διαδικασία του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (Π.Π.Π.Α.), λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια του Παραρτήματος Ι και τις Κατευθυντήριες Γραμμές κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8 του παρόντος».

3) Στην παρ. 3 του άρθρου 3 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται η φράση «οφέλους κόστους» με την φράση «κόστους οφέλους».

4) Το πρώτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 3 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η αξιολόγηση των επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια πραγματοποιείται με μέριμνα του Φ.Α.Ο.Υ. μετά από αίτημα του Φορέα Υλοποίησης και διενεργείται από πιστοποιημένους Ελεγκτές Οδικής Ασφάλειας».

Άρθρο 4

(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)

Τροποποίηση του άρθρου 4 του π.δ. 104/2011

1) Το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 104/2011 αντικαθίστανται ως εξής:

«2. Ο έλεγχος οδικής ασφάλειας στα οδικά έργα υποδομής είναι υποχρεωτικός και πραγματοποιείται: (α) κατά τα στάδια της προμελέτης και της οριστικής μελέτης (β) πριν την παράδοση του έργου στην κυκλοφορία και (γ) κατά το αρχικό στάδιο της λειτουργίας του. Ο έλεγχος αυτός διενεργείται από Ελεγκτή που διορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του π.δ. 104/2011 και στοχεύει στον έλεγχο των χαρακτηριστικών σχεδιασμού ενός έργου υποδομής ή από ομάδα εμπειρογνομόνων, στην οποία περιλαμβάνεται και ένας Ελεγκτής, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 9, οι οποίοι συντάσσουν σχετική Έκθεση Ελέγχου για καθένα από τα ανωτέρω στάδια».

2) Μετά την παρ. 3 του άρθρου 4 του π.δ. 104/2011 προστίθεται παρ. 4 ως εξής:

«4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται εμπειρογνώμονας ή συστήνεται Επιτροπή Εμπειρογνομόνων, με αρμοδιότητα τη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της κατάρτισης κατευθυντήριων γραμμών για τον σχεδιασμό «συγχωρητικών παρόδιων χώρων» [ήτοι οδών που έχουν σχεδιαστεί με έξυπνο τρόπο, ώστε να μειώνονται οι σοβαρές συνέπειες από ενδεχόμενα ατυχήματα κατά την οδήγηση] και «αυτοεξηγούμενων και αυτοεπιβαλλόμενων οδών» [ήτοι οδών που με την πληρότητα της σήμανσης και της ηλεκτρονικής πληροφόρησης καθιστούν απολύτως κατανοητό τον τρόπο της επιβαλλόμενης οδηγικής συμπεριφοράς] κατά τον αρχικό έλεγχο του σταδίου σχεδιασμού, καθώς και κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας σε σχέση με τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου».

Άρθρο 5

(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)

Τροποποίηση του άρθρου 5 του π.δ. 104/2011

Το άρθρο 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 5

Αξιολόγηση της ασφάλειας
στο σύνολο του οδικού δικτύου.

1. Ολόκληρο οδικό δίκτυο των περιπτώσεων 1,1α, 1β του άρθρου 2 του παρόντος, το οποίο ευρίσκεται σε λειτουργία, υπόκειται σε αξιολόγηση της ασφάλειάς του.

2. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου των περιπτώσεων 1,1α, 1β του άρθρου 2 του παρόντος αξιολογούν τον κίνδυνο ατυχήματος και τη σοβαρότητα της σύγκρουσης με βάση:

α) πρωτίστως, οπτική επιθεώρηση, είτε επιτόπου είτε με ηλεκτρονικά μέσα, των χαρακτηριστικών σχεδιασμού της οδού (ενυπάρχουσα ασφάλεια) και

β) ανάλυση τμημάτων του οδικού δικτύου τα οποία είναι σε λειτουργία για πάνω από τρία χρόνια και στα οποία έχει συμβεί μεγάλος αριθμός σοβαρών ατυχημάτων σε αναλογία με την κυκλοφοριακή ροή.

3. Η πρώτη αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου των περιπτώσεων 1,1α, 1β του άρθρου 2 του παρόντος διενεργείται το αργότερο έως το 2024. Οι μεταγενέστερες αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου διενεργούνται σε επαρκή συχνότητα, ώστε να εξασφαλίζονται κατάλληλα επίπεδα ασφάλειας, ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, διενεργούνται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη.

4. Όταν διενεργείται η αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία που καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ.

5. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της παρ. 1 και με σκοπό την ιεράρχηση των αναγκών για περαιτέρω δράση, ταξινομούνται όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου σε τουλάχιστον τρεις κατηγορίες σύμφωνα με το επίπεδο ασφάλειάς τους.»

Άρθρο 6
(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)
Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 104/2011
και προσθήκη νέων άρθρων

1) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
«Περιοδικές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας»

1. Στο οδικό δίκτυο των περιπτώσεων 1,1α, 1β του άρθρου 2 του παρόντος πραγματοποιούνται με επαρκή συχνότητα από τους φορείς συντήρησης περιοδικές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας, ούτως ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφάλειας στην υπό εξέταση οδική υποδομή.

2. Η ασφάλεια των τμημάτων του οδικού δικτύου που οδηγούν σε σήραγγες, των οποίων οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας καθορίζονται με το π.δ. 230/2007 (Α' 264), διασφαλίζεται με τη διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας, στις οποίες συμμετέχουν οι φορείς που είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή το παρόντος και της οδηγίας 2004/54/ΕΚ. Οι κοινές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διενεργούνται με επαρκή συχνότητα, ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφάλειας, αλλά, σε κάθε περίπτωση, διενεργούνται τουλάχιστον κάθε έξι έτη. Για τις κοινές επιθεωρήσεις ενημερώνεται και ο Φ.Α.Ο.Υ (άρθρο 2 παρ. 2)».

2) Μετά το άρθρο 6 προστίθενται άρθρα 6α, 6β, 6γ, και 6δ ως εξής:

«Άρθρο 6α
Διαδικασίες παρακολούθησης
για οδούς σε λειτουργία:

1. Ο Φ.Α.Ο.Υ. διασφαλίζει ότι τα ευρήματα των αξιολογήσεων ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 5, παρακολουθούνται είτε με στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας, είτε με άμεσα διορθωτικά μέτρα.

2. Όταν διενεργούνται στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας, μπορεί να λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία που καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙα.

3. Οι στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διεξάγονται από ομάδες εμπειρογνομόνων. Τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας εμπειρογνομόνων πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο στοιχείο α) της παρ. 3 του άρθρου 9.

4. Ο Φ.Α.Ο.Υ. διασφαλίζει ότι στα πορίσματα των στοχευμένων επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας δίνεται συνέχεια με αιτιολογημένες αποφάσεις, στις οποίες προσδιορίζεται εάν είναι αναγκαία η λήψη διορθωτικών μέτρων. Ειδικότερα, προσδιορίζονται τα οδικά τμήματα όπου είναι αναγκαίες βελτιώσεις της ασφάλειας των οδικών υποδομών και καθορίζεται η ιεράρχηση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των συγκεκριμένων οδικών τμημάτων.

5. Διασφαλίζεται ότι οι διορθωτικές δράσεις στοχεύουν πρωτίστως σε οδικά τμήματα με χαμηλά επίπεδα ασφάλειας, τα οποία προσφέρονται για την υλοποίηση μέτρων με υψηλό δυναμικό, για αύξηση της ασφάλειας και μείωση του κόστους των ατυχημάτων.

6. Οι φορείς συντήρησης καταρτίζουν και επικαιροποιούν τακτικά το σχέδιο δράσεων προτεραιότητας με βάση

τη διακινδύνευση για να παρακολουθούν την υλοποίηση των καθορισμένων διορθωτικών δράσεων. Προς τούτο ενημερώνεται και ο Φ.Α.Ο.Υ.

Άρθρο 6β
Προστασία ευάλωτων χρηστών
του οδικού δικτύου

Ο Φ.Α.Ο.Υ διασφαλίζει ότι συνυπολογίζονται οι ανάγκες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου κατά την εφαρμογή των διαδικασιών, που προβλέπονται στα άρθρα 3 έως 6α.

Άρθρο 6γ
Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση

1. Ο Φ.Α.Ο.Υ σε συνεργασία με τον αρμόδιο φορέα για την οδική ασφάλεια μεταφορών, ήτοι τη Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας (Δ 30) του άρθρου 67 του π.δ. 123/2017, μεριμνά, στις υφιστάμενες και μελλοντικές διαδικασίες για οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, ιδίως για την αναγνωσιμότητα και την ανιχνευσιμότητα από τους οδηγούς και τα αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν υπόψη τυχόν υφιστάμενες κοινές προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται εμπειρογνώμονες για τη θέσπιση κοινών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων διάφορων στοιχείων που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αποδοτικής χρήσης της οριζόντιας και της κατακόρυφης σήμανσης, προκειμένου να ενισχυθεί η δυνατότητα αποτελεσματικής αναγνωσιμότητας και ανιχνευσιμότητας της ανωτέρω σήμανσης, από τους οδηγούς και τα αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης. Οι εμπειρογνώμονες αυτοί συμμετέχουν στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, (άρθρο 6 γ παρ.2 της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 1 παρ. 6 της Οδηγίας 2019/1936).

Η ανωτέρω αξιολόγηση πραγματοποιείται λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) την αλληλεπίδραση μεταξύ των διάφορων τεχνολογιών υποβοήθησης του οδηγού και της υποδομής,
- β) την επίδραση των καιρικών και ατμοσφαιρικών φαινομένων καθώς και του κυκλοφοριακού φόρτου, στην υφιστάμενη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- γ) το είδος και τη συχνότητα των προσπαθειών συντήρησης που απαιτούνται για διάφορες τεχνολογίες, μαζί με εκτίμηση των δαπανών.

Άρθρο 6δ
Εθελοντική αναφορά

Ο Φ.Α.Ο.Υ είναι αρμόδιος να θεσπίσει εθνικό σύστημα εθελοντικής υποβολής αναφοράς, προσβάσιμο διαδικτυακά από όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου. Στόχος είναι να διευκολυνθεί η συλλογή στοιχείων των περιστατικών, που αναφέρονται από τους χρήστες του οδικού δικτύου και μεταδίδονται από τα οχήματα, καθώς και κάθε άλλη σχετική με την ασφάλεια πληροφορία,

την οποία ο αναφέρων θεωρεί ότι συνιστά πραγματικό ή δυνητικό κίνδυνο για την ασφάλεια των οδικών υποδομών».

Άρθρο 7

(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)

Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 104/2011

1) Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο Φ.Α.Ο.Υ. συντάσσει Έκθεση Ατυχημάτων σύμφωνα με το Παράρτημα IV, βάσει των στοιχείων που συλλέγονται από τη Διεύθυνση Τροχαίας για κάθε ατύχημα που συμβαίνει στο οδικό δίκτυο των περιπτώσεων 1, 1α, 1β του άρθρου 2 του παρόντος.»

2) Στο άρθρο 7 του π.δ. 104/2011 προστίθεται παρ. 3 ως εξής:

«3. Έως τις 31 Οκτωβρίου 2025 υποβάλλεται Έκθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ταξινόμηση ασφαλείας όλου του οδικού δικτύου, που αξιολογήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 5. Κατά περίπτωση, η Έκθεση καλύπτει επίσης τον κατάλογο των διατάξεων των εθνικών επικαιροποιημένων κατευθυντήριων γραμμών, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των βελτιώσεων, όσον αφορά την τεχνολογική πρόοδο και την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Από την 31η Οκτωβρίου 2025, οι εκθέσεις αυτές υποβάλλονται ανά πενταετία.»

Άρθρο 8

(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)

Τροποποίηση του άρθρου 8 του π.δ. 104/2011

1) Η παρ. 1 του άρθρου 8 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν γνώμης του Φ.Α.Ο.Υ και με βάση την πρόοδο της τεχνολογίας, επικαιροποιούνται οι Κατευθυντήριες Γραμμές, που εγκρίθηκαν με την υπό στοιχεία ΔΜΕΟ/ο/3616/28.9.2012 απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (Β' 3134)».

2) Στο άρθρο 8 προστίθεται παρ. 4 ως εξής:

«4. Σύμφωνα με τις αντίστοιχες κατευθυντήριες γραμμές δηλώνεται η σοβαρότητα του ατυχήματος, με συμπερίληψη του αριθμού των νεκρών και του αριθμού των τραυματιών.»

Άρθρο 9

(άρθρο 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936)

Τροποποίηση του άρθρου 9 του π.δ. 104/2011

1) Η παρ. 1 του άρθρου 9 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο Φ.Α.Ο.Υ επικαιροποιεί πιστοποιημένα προγράμματα εκπαίδευσης Οδικής Ασφάλειας που έχουν θεσπιστεί για Ελεγκτές Οδικής Ασφάλειας. Ο Φ.Α.Ο.Υ πιστοποιεί προγράμματα περιοδικής επιμόρφωσης για Ελεγκτές Οδικής Ασφάλειας.»

2) Μετά την παρ. 1 προστίθεται παρ. 1α ως εξής:

«1α) Σε σχέση με τους ελεγκτές οδικής ασφαλείας που εκπαιδεύονται από τις 17 Δεκεμβρίου 2024, ο Φ.Α.Ο.Υ διασφαλίζει ότι τα προγράμματα κατάρτισης για τους ελεγκτές οδικής ασφαλείας περιλαμβάνουν πτυχές, που

αφορούν ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και την υποδομή για αυτούς».

3) Στην παρ. 2 αντικαθίσταται η φράση «Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ» με την φράση «Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.».

Άρθρο 10

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1) Το άρθρο 14 του π.δ. 104/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος τα Παραρτήματα I, II, IIa, III και IV ως εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

1. Στοιχεία της αξιολόγησης των επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια:

- α) προσδιορισμός του προβλήματος,
- β) ισχύουσα κατάσταση και υποθετική περίπτωση «απραξίας»,
- γ) στόχοι οδικής ασφαλείας,
- δ) ανάλυση των επιπτώσεων των προτεινόμενων εναλλακτικών λύσεων στην οδική ασφάλεια,
- ε) σύγκριση των εναλλακτικών λύσεων, καθώς και ανάλυση κόστους/οφέλους,
- στ) παρουσίαση του εύρους πιθανών λύσεων.

2. Κριτήρια εκτίμησης:

- α) θάνατοι και ατυχήματα· στόχοι μείωσης έναντι της υποθετικής περίπτωσης «απραξίας»,
- β) επιλογή διαδρομής και μοντέλα κυκλοφορίας,
- γ) πιθανές επιπτώσεις στα υπάρχοντα δίκτυα (π.χ. έξοδοι, διασταυρώσεις, ισόπεδες διαβάσεις),
- δ) χρήστες των οδών συμπεριλαμβανομένων των ευάλωτων χρηστών (π.χ. πεζοί, ποδηλάτες, δικυκλιστές),
- ε) κυκλοφορία (π.χ. κυκλοφοριακός φόρτος, σύνθεση κυκλοφορίας), συμπεριλαμβανομένων των εκτιμώμενων ροών πεζών και ποδηλάτων που προσδιορίζονται από τα χαρακτηριστικά χρήσης της παρακείμενης γης,
- στ) εποχή του έτους και κλιματικές συνθήκες,
- ζ) λειτουργικότητα της οδού εντός του δικτύου, αποδεκτά είδη κυκλοφορίας στο δρόμο, ταχύτητα μελέτης, τυπική διατομή, μορφή και θέση κόμβου, ύπαρξη επαρκούς αριθμού ασφαλών χώρων στάθμευσης,
- η) σεισμική δραστηριότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ

ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Κριτήρια για το στάδιο προμελέτης:

- α) γεωγραφική θέση (π.χ. έκθεση σε κατολισθήσεις, πλημμύρες, χιονοστιβάδες, παγετός κ.λπ.), εποχή του έτους, κλιματικές συνθήκες και σεισμική δραστηριότητα,
- β) τύποι κόμβων και απόσταση μεταξύ τους,
- γ) αριθμός και τύποι λωρίδων,
- δ) αποδεκτοί τύποι και κατηγορίες οχημάτων στο νέο δρόμο,
- ε) λειτουργικότητα της οδού εντός του δικτύου,

- στ) μετεωρολογικές συνθήκες,
 ζ) ταχύτητες οδήγησης,
 η) διατομές (εύρος οδοστρώματος, ποδηλατόδρομοι, πεζοδρόμια κ.λπ.),
 θ) οριζοντιογραφία και μηκοτομή,
 ι) ορατότητα,
 ια) μορφή κόμβων,
 ιβ) δημόσια μέσα μεταφοράς και υποδομές,
 ιγ) ισόπεδες διασταυρώσεις οδών/σιδηροδρομικές διαβάσεις,
 ιδ) μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου,
 ι) μέτρα για τους πεζούς,
 ιι) μέτρα για τους ποδηλάτες συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης εναλλακτικών διαδρομών ή διατάξεων διαχωρισμού τους από την μηχανοκίνηση υψηλής ταχύτητας,
 ιιι) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
 ιιι) πυκνότητα και θέση των διασταυρώσεων για πεζούς και ποδηλάτες,
 ν) μέτρα για τους πεζούς και τους ποδηλάτες στις οδούς των περιοχών, που επηρεάζονται λόγω παρεμβάσεων,
 νι) διαχωρισμός των πεζών και ποδηλατών από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας ή ύπαρξη άμεσων εναλλακτικών διαδρομών σε οδούς χαμηλότερης κατηγορίας.
2. Κριτήρια για το στάδιο οριστικής μελέτης (λεπτομερούς σχεδιασμού):
 α) διαμόρφωση οδικού έργου,
 β) συμβατότητα κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης,
 γ) ηλεκτροφωτισμός οδών και κόμβων,
 δ) οδικός εξοπλισμός,
 ε) παράπλευρο οδικό περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της βλάστησης,
 στ) σταθερά εμπόδια παραπλεύρως της οδού,
 ζ) ύπαρξη ασφαλών χώρων στάθμευσης,
 η) μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου,
 ι) μέτρα για τους πεζούς,
 ιι) μέτρα για τους ποδηλάτες,
 ιιι) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
 θ) φιλική προς τον χρήστη προσαρμογή των συστημάτων αναχαίτισης οχημάτων (κεντρικές νησίδες και στηθαία ασφαλείας για την αποτροπή κινδύνων για ευάλωτους χρήστες).
3. Κριτήρια για το στάδιο πριν την παράδοση στην κυκλοφορία:
 α) ασφάλεια των χρηστών και ορατότητα υπό διαφορετικές συνθήκες, όπως π.χ. στο σκοτάδι και υπό ομαλές καιρικές συνθήκες,
 β) αναγνωρισιμότητα και αναγνωσιμότητα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης,
 γ) κατάσταση οδοστρωμάτων, ομαλότητα, επικλίσεις.
4. Κριτήρια στη φάση αρχικής λειτουργίας:
 α) αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας με βάση την πραγματική συμπεριφορά των χρηστών,
 β) ατυχήματα περιόδου αρχικής λειτουργίας,
 γ) ελλείψεις οδικού εξοπλισμού (συστημάτων αναχαίτισης οχημάτων, κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης).

Οι έλεγχοι σε οποιοδήποτε στάδιο μπορεί να οδηγήσουν στην ανάγκη επανεξέτασης των κριτηρίων για τα προηγούμενα στάδια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΑ
 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΩΝ
 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Χάραξη και διατομή οδού:

- α) ορατότητα και αποστάσεις ορατότητας,
 β) όριο ταχύτητας και ζώνες ταχύτητας,
 γ) «αυτοεξηγούμενη» χάραξη (δηλαδή χάραξη εύκολα κατανοητή από τους χρήστες του οδικού δικτύου),
 δ) πρόσβαση σε παρακείμενες ιδιοκτησίες και αναπτυξιακές εγκαταστάσεις,
 ε) πρόσβαση οχημάτων έκτακτης ανάγκης και οχημάτων εξυπηρέτησης,
 στ) απολήξεις συστημάτων αναχαίτισης οχημάτων σε γέφυρες και οχετούς,
 ζ) παράπλευρες διαμορφώσεις (ερείσματα, υψομετρική διαφορά μεταξύ ορίων οδοστρώματος και πλευρικού χώρου (drop-off) κλίσεις πρανών ορυγμάτων και επιχωμάτων, κράσπεδα).

2. Ισόπεδοι και ανισόπεδοι κόμβοι:

- α) καταλληλότητα του τύπου ισόπεδου /ανισόπεδου κόμβου,
 β) γεωμετρική διάταξη του ισόπεδου/ανισόπεδου κόμβου,
 γ) ορατότητα και αναγνωρισιμότητα (αντίληψη) των ισόπεδων κόμβων,
 δ) ορατότητα στον ισόπεδο κόμβο,
 ε) διαμόρφωση πρόσθετων λωρίδων στους ισόπεδους κόμβους,
 στ) έλεγχος της κυκλοφορίας στον ισόπεδο κόμβο (π.χ. με πινακίδα STOP, φωτεινή σηματοδότηση κλπ),
 ζ) ύπαρξη διαβάσεων πεζών και ποδηλατών.

3. Μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

- α) μέτρα για τους πεζούς,
 β) μέτρα για τους ποδηλάτες,
 γ) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
 δ) δημόσιες συγκοινωνίες και υποδομές,
 ε) ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις (επισήμανση κυρίως του τύπου των διαβάσεων και εάν αυτές είναι φυλασσόμενες, αφύλακτες χειροκίνητες ή αυτόματες).

4. Φωτισμός, οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση:

- α) συνεκτική κατακόρυφη σήμανση που δεν αποτελεί εμπόδιο στην ορατότητα,
 β) αναγνωρισιμότητα και αναγνωσιμότητα της κατακόρυφης σήμανσης (θέση, μέγεθος, χρώμα),
 γ) στύλοι στήριξης πινακίδων,
 δ) συνεκτικές διαγραμμώσεις και οριοδείκτες,
 ε) αναγνωρισιμότητα και αναγνωσιμότητα της οριζόντιας σήμανσης (θέση, διαστάσεις και οπισθοαντανεκλαστικότητα υπό συνθήκες ξηρασίας και υγρασίας),
 στ) κατάλληλη οπτική αντίθεση των οδικών διαγραμμώσεων,
 ζ) φωτισμός οδών και ισόπεδων κόμβων,
 η) κατάλληλος παρόδιος εξοπλισμός.

5. Φωτεινή Σηματοδότηση:
- α) λειτουργία,
 - β) ορατότητα.
6. Εμπόδια, ζώνες ελεύθερες εμποδίων και συστήματα αναχαίτισης οχημάτων:
- α) παρόδιο οδικό περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της βλάστησης,
 - β) παρόδιοι κίνδυνοι και απόσταση από τα όρια του οδοστρώματος ή του ποδηλατόδρομου,
 - γ) φιλική προς τον χρήστη προσαρμογή των συστημάτων αναχαίτισης οχημάτων (κεντρικές νησίδες και στηθαία ασφαλείας για την αποτροπή κινδύνων για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου),
 - δ) κατάλληλη διαμόρφωση απολήξεων των στηθαίων ασφαλείας,
 - ε) κατάλληλα στηθαία αναχαίτισης οχημάτων σε γέφυρες και οχετούς,
 - στ) περιφράξεις (σε οδούς περιορισμένης πρόσβασης).
7. Οδοστρώμα:
- α) βλάβες οδοστρώματος,
 - β) αντισιδηρότητα,
 - γ) χαλαρό υλικό/χάλικες/βραχώδη υλικά,
 - δ) συγκέντρωση υδάτων, αποστράγγιση ομβρίων.
8. Γέφυρες και σήραγγες:
- α) ύπαρξη και αριθμός γεφυρών,
 - β) ύπαρξη και αριθμός σηράγγων,
 - γ) στοιχεία στο οπτικό πεδίο του οδηγού που αντιπροσωπεύουν κινδύνους για την ασφάλεια της υποδομής.
9. Άλλα θέματα:
- α) πρόβλεψη ασφαλών χώρων στάθμευσης και χώρων ανάπαυσης,
 - β) μέτρα για την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων,
 - γ) θάμβωση από τους προβολείς των αντιθέτως κινούμενων οχημάτων,
 - δ) εκτελούμενα έργα στην οδό,
 - ε) επικίνδυνες παρόδιες δραστηριότητες,
 - στ) κατάλληλη ενημέρωση μέσω εξοπλισμού ITS (π.χ. πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων),
 - ζ) άγρια πανίδα και ζώα,
 - η) προειδοποιήσεις για σχολική ζώνη (κατά περίπτωση).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ
ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

1. Γενικά:
- α) Κατηγορία οδού ως προς τον τύπο και το μέγεθος των περιοχών/πόλεων που συνδέει,
 - β) μήκος οδικού τμήματος,
 - γ) τύπος περιοχής (υπεραστική, αστική),
 - δ) χρήση γης (εκπαιδευτική, εμπορική, βιομηχανική και βιοτεχνική, κατοικίες, γεωργική και αγροτική, μη αναπτυγμένες περιοχές),
 - ε) πυκνότητα σημείων πρόσβασης σε ιδιοκτησίες,
 - στ) ύπαρξη παράπλευρης οδού (π.χ. για εξυπηρέτηση καταστημάτων),
 - ζ) ύπαρξη εκτελούμενων έργων στην οδό,
 - η) ύπαρξη χώρου στάθμευσης.
2. Κυκλοφοριακοί φόρτοι:
- α) κυκλοφοριακοί φόρτοι (οχημάτων),

- β) παρατηρούμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι δικυκλιστών (μοτοσυκλετιστών και μοτοποδηλατιστών),
 - γ) παρατηρούμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι πεζών και Ε.Π.Η.Ο. (Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτροκίνητα Οχήματα) (έως 6 km/h) σε αμφότερες τις πλευρές, επισημαίνοντας «κατά μήκος» ή «κατά πλάτος»,
 - δ) παρατηρούμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. (έως 25 km/h) και στις δύο πλευρές, επισημαίνοντας «κατά μήκος» ή «κατά πλάτος»,
 - ε) παρατηρούμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι βαρέων φορτηγών οχημάτων,
 - στ) εκτιμώμενες ροές πεζών που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης,
 - ζ) εκτιμώμενες ροές ποδηλάτων που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης.
3. Δεδομένα ατυχημάτων:
- α) αριθμός, τοποθεσία, θέση, αριθμός και αιτία θανάτων ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου,
 - β) αριθμός, τοποθεσία, θέση, αριθμός και αιτία σοβαρών τραυματιών ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου.
4. Λειτουργικά χαρακτηριστικά:
- α) όριο ταχύτητας (γενικό, για δικυκλιστές, για φορτηγά),
 - β) λειτουργική ταχύτητα (85ο εκατοστημόριο),
 - γ) διαχείριση ταχύτητας ή/και μέτρων ήπιας κυκλοφορίας,
 - δ) ύπαρξη συσκευών ITS: ειδοποιήσεις αναμονής, πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων,
 - ε) προειδοποίηση για σχολική ζώνη,
 - στ) παρουσία επιβλέποντος σχολικής διάβασης σε καθορισμένες περιόδους.
5. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά:
- α) χαρακτηριστικά διατομής (αριθμός, τύπος και πλάτος λωρίδων, διάταξη και υλικό ερεισμάτων κεντρικών διαχωριστικών νησίδων, ποδηλατόδρομοι, πεζοδρόμια κ.λπ.), συμπεριλαμβανομένης της ποικιλομορφίας τους,
 - β) καμπυλότητα στην οριζοντιογραφία,
 - γ) κατά μήκος κλίση και μηκοτομή,
 - δ) ορατότητα και αποστάσεις ορατότητας.
6. Εμπόδια, ζώνες ελεύθερες εμποδίων και συστήματα αναχαίτισης οχημάτων:
- α) παρόδιο οδικό περιβάλλον και λωρίδες ελεύθερες εμποδίων,
 - β) παρόδια σταθερά εμπόδια (π.χ. ιστοί φωτισμού, δέντρα κ.λπ.),
 - γ) απόσταση εμποδίων στον παρόδιο χώρο,
 - δ) πυκνότητα εμποδίων,
 - ε) ταινίες ακουστικής προειδοποίησης,
 - στ) συστήματα αναχαίτισης οχημάτων.
7. Γέφυρες και σήραγγες:
- α) ύπαρξη και αριθμός γεφυρών, καθώς και πληροφορίες που τις αφορούν,
 - β) ύπαρξη και αριθμός σηράγγων, καθώς και πληροφορίες που τις αφορούν,
 - γ) οπτικά στοιχεία που αντιπροσωπεύουν κινδύνους για την ασφάλεια της υποδομής.
8. Ισόπεδοι κόμβοι:
- α) τύπος ισόπεδου κόμβου και αριθμός σκελών (σημειώνοντας ιδίως τον τύπο ελέγχου και την ύπαρξη προστατευόμενων στροφών),

β) ύπαρξη διαμορφώσεων για διοχέτευση κυκλοφορίας,
 γ) ποιότητα ισόπεδου κόμβου,
 δ) κυκλοφοριακός φόρτος της διασταυρούμενης οδού,
 ε) παρουσία ισόπεδων διαβάσεων (σημειώνοντας ιδίως τους τύπους διαβάσεων και εάν αυτές είναι φυλασσομένες ή αφύλακτες, χειροκίνητες ή αυτόματες) .

9. Συντήρηση:

α) βλάβες οδοστρωμάτων,
 β) αντιολισθηρότητα,
 γ) κατάσταση ερεισμάτων (συμπεριλαμβανομένης της βλάστησης),

δ) κατάσταση πινακίδων σήμανσης, οριζόντιας σήμανσης και οριοδεικτών,

ε) κατάσταση συστημάτων αναχαίτισης οχημάτων.

10. Διευκολύνσεις για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

α) διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων (ισόπεδες και ανισόπεδες διαβάσεις),

β) διαβάσεις για ποδήλατα (ισόπεδες και ανισόπεδες διαβάσεις),

γ) περίφραξη για τους πεζούς,

δ) ύπαρξη πεζοδρομίου ή διαχωριστική διάταξη,

ε) διευκολύνσεις για ποδήλατα και τύποι αυτών (ποδηλατόδρομοι, ποδηλατολωρίδες κλπ),

στ) ποιότητα των διαβάσεων πεζών αναφορικά με το αν είναι ευδιάκριτες και σήμανση κάθε διευκόλυνσης,

ζ) διευκολύνσεις διάβασης πεζών και ποδηλάτων σε κλάδο εισόδου δευτερεύουσας οδού στο δίκτυο,

η) ύπαρξη εναλλακτικών διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες, όπου δεν υπάρχουν διαχωρισμένες διατάξεις.

11. Συστήματα πριν και μετά τη σύγκρουση όσον αφορά τραυματισμούς από οδικά ατυχήματα και στοιχεία μετριασμού της σοβαρότητας:

α) κέντρα διαχείρισης του οδικού δικτύου και άλλοι μηχανισμοί περιπολίας,

β) μηχανισμοί ενημέρωσης των χρηστών της οδού για τις συνθήκες οδήγησης, ώστε να προλαμβάνονται ατυχήματα ή συμβάντα,

γ) συστήματα AID (αυτόματης ανίχνευσης συμβάντων): αισθητήρες και κάμερες,

δ) συστήματα διαχείρισης συμβάντων,

ε) συστήματα επικοινωνίας με υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
 ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΕΚΘΕΣΕΙΣ
 ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ**

Οι εκθέσεις ατυχήματος περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

1. τον τόπο και την θέση του ατυχήματος (όσο το δυνατόν πιο ακριβής), συμπεριλαμβανομένων των συντεταγμένων GNSS,

2. φωτογραφίες ή/και σκαριφήματα της θέσης όπου σημειώθηκε το ατύχημα,

3. ημερομηνία και ώρα του ατυχήματος,

4. πληροφορίες για τη θέση του ατυχήματος όπως τύπος περιοχής, και κατηγορία οδού, τύπος κόμβου, στις οποίες περιλαμβάνονται η οριζόντια σήμανση, ο αριθμός των λωρίδων, η κατακόρυφη σήμανση, τα χαρακτηριστικά της επιφάνειας της οδού, οι συνθήκες φωτισμού και οι καιρικές συνθήκες, το όριο ταχύτητας, τα εμπόδια παραπλεύρως της οδού,

5. σοβαρότητα του ατυχήματος,

6. χαρακτηριστικά των εμπλεκόμενων ατόμων όπως ηλικία, φύλο, εθνικότητα, επίπεδο αλκοολαιμίας, χρήση ή μη του εξοπλισμού ασφαλείας,

7. δεδομένα για τα εμπλεκόμενα οχήματα (τύπος, ηλικία, χώρα, ενδεχομένως εξοπλισμοί ασφαλείας, ημερομηνία τελευταίου περιοδικού τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία),

8. δεδομένα ατυχήματος όπως τύπος ατυχήματος, τύπος σύγκρουσης, όχημα και ελιγμός οδηγού,

9. στοιχεία σχετικά με το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της χρονικής στιγμής του ατυχήματος και της καταγραφής του συμβάντος ή της άφιξης των σωστικών συνεργείων.».

Άρθρο 11

Εξουσιοδοτική διάταξη

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιούνται τα Παραρτήματα του άρθρου 10.

Άρθρο 12

Καταργούμενες διατάξεις

Τα άρθρα 10, 11 και 12 του π.δ. 104/2011 καταργούνται.

Άρθρο 13

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 7 Σεπτεμβρίου 2022

Η Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΥ

Οι Υπουργοί

Αναπληρωτής
 Υπουργός Οικονομικών

Ανάπτυξης και
 Επενδύσεων

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ
 ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ**

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ
 ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

Εσωτερικών

Υποδομών και Μεταφορών

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ
 ΒΟΡΙΔΗΣ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
 ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**