

# ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - "ΣΜΕ"

*Βριλησσού 82, 11476 Αθήνα*

*ΤΗΛ: 21 08829209*

*FAX: 21 08829385*

*E-mail: sme@tee.gr*

*Web: www.sme.com.gr*

Αθήνα, 27.10.2022

Αρ. Πρωτ. : 1427

**Προς :** τον Υφυπουργό Υποδομών & Μεταφορών  
κο Γ Κ

**Κοιν. :** τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών  
κο Κ Κ

**Θέμα :** Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων - Ελάχιστα Παραδοτέα - ΠΔ71

## Κύριε Υπουργέ,

Ο Σύλλογος Μελετητών Ελλάδος (ΣΜΕ) αποτελεί την πανελλαδική έκφραση των Ελλήνων Μελετητών ως προσώπων, ανεξάρτητα από την άσκηση της δραστηριότητας τους μέσω εταιρικών δομών ή ως φυσικών προσώπων. Με την εκπροσώπηση αυτού του τύπου θεωρούμε ότι ο ΣΜΕ έχει συνολική και σφαιρική άποψη για τον μελετητικό χώρο, καθώς από τα μέλη του έχει πληροφόρηση για οικονομικούς φορείς ανεξάρτητα μεγέθους, που δραστηριοποιούνται σε όλη τη χώρα.

Με την παρούσα επιστολή μας, θα θέλαμε να σας θέσουμε δύο προβλήματα που απασχολούν το μελετητικό δυναμικό και τα οποία είναι αποτέλεσμα διαχρονικά αποσπασματικών παρεμβάσεων που έχουν γίνει στο θεσμικό πλαίσιο που διέπει την υλοποίηση των δημοσίων υποδομών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποσπασματικών παρεμβάσεων είναι τα κάτωθι:

- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων.

Τα τελευταία είκοσι χρόνια έχουν εκδοθεί κατ' αρχήν ως σχέδια και στην συνέχεια ορισμένα από αυτά ως τελικά κείμενα, πολλαπλές Οδηγίες που αφορούν στον σχεδιασμό Οδικών Έργων στην σήμανση αυτών καθώς και στον σχεδιασμό ειδικών σημείων ή περιοχών (π.χ. παράπλευρος χώρος, ποδηλατόδρομοι κλπ). Στο παραπάνω πλαίσιο εντοπίζονται επικαλύψεις, επαναλήψεις, αντιφάσεις ενώ πολλές φορές δημιουργούνται συγχύσεις λόγω

της διάρθρωσης τους. Αντίστοιχη έλλειψη συμβατότητας, υπάρχει μεταξύ των προβλέψεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και των τεχνικών λύσεων που προβλέπουν οι ΟΜΟΕ.

Ο ΣΜΕ θεωρεί, ότι τα ανωτέρω προβλήματα είναι αποτέλεσμα της υπάρχουσας “αρχιτεκτονικής” στην σύνταξη των επιμέρους τμημάτων των θεσμοθετούμενων Οδηγιών και της έλλειψης συνολικής φιλοσοφίας που πρέπει να διέπει το θεσμικό πλαίσιο. Η χρήση διαφορετικών βάσεων αναφοράς από την διεθνή βιβλιογραφία, η χρονική διάρκεια θεσμοθέτησης και η έλλειψη ενιαίου κέντρου θεσμοθέτησης, δεν έχουν βοηθήσει στην δημιουργία ενός πλήρους και συνεκτικού πλαισίου. Επιπρόσθετα η έκδοση Οδηγιών από άλλες κυβερνητικές δομές (πχ. Υπ. Οικονομίας /ΜΟΔ, ΥΠΕΕΝ κλπ), που αφορούν σε θέματα παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο, επιτείνουν τα προβλήματα που καταγράφονται.

Η πρόσφατη πρόσκληση του Υπουργείου σας, για συμμετοχή σε διαβούλευση επί των τευχών 9,12,13 και 14 των ΟΜΟΕ (ΚΣΟ, ΠΖ, ΠΣΠ, ΟΣΟ), αποτελέσει ευκαιρία ανασκόπησης του συνολικού πλαισίου, για το οποίο σας επισυνάπτουμε εκτενή αναφορά σχολιασμού και ιστορικής αναδρομής καθώς και προτάσεων αναμόρφωσης.

Ο ΣΜΕ πιστεύει ότι υπάρχει άμεση ανάγκη “Διαχείρισης των Οδηγιών και των Κανονισμών Μελετών” καθώς το επισημανθέν πρόβλημα στις ΟΜΟΕ, έχει αντίστοιχες εκφάνσεις και σε άλλα επιστημονικά πεδία.

- Ελάχιστα Παραδοτέα Στοιχεία Ανά Στάδιο Και Ανά Κατηγορία Μελέτης (Αριθμός ΔΝ. Σβ/1732/Φν466 ΦΕΚ 1047 Β/2019)

Μετά την τριετή εφαρμογή των προβλέψεων της ανωτέρω Υπουργικής Απόφασης (ΥΑ), θα θέλαμε να παρατηρήσουμε και να επισημάνουμε την αστοχία που έχει προκύψει με τον χαρακτηρισμό του πονήματος της Ομάδας Εργασίας που υιοθετήθηκε ως “Ελάχιστα Παραδοτέα Μελετών” έναντι του ορθού που θα πρέπει να είναι κατά την άποψη του ΣΜΕ, “Πλαίσιο και Κατευθύνσεις Παραδοτέων Μελετών”.

Το αποτέλεσμα του έργου της Ομάδας Εργασίας αποτελεί ένα πλαίσιο για την εκπόνηση μελετών ΓΕΝΙΚΗΣ προσέγγισης, σε αντίθεση με τις “πραγματικές” απαιτήσεις μελετών, οι οποίες αντιστοιχίζονται με πραγματικές συνθήκες που απαιτούν προσαρμογές λόγω πολλαπλών παραγόντων (εκπόνηση τμημάτων μελέτης, αλληλεπίδραση, αιρέσεις, προσαρμογές απαιτήσεων ή απαγορεύσεων κλπ) και οι οποίες απαιτούν ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ , όπως ορίζει εξάλλου και ο ν.4412/16.

Στο άρθρο 196 § 2 του ανωτέρω νόμου, βάσει του οποίου εκδόθηκε η Υπουργική Απόφαση ορίζεται ότι με Απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής ή με ΥΑ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΕΤΑΙ το είδος των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης. Η πρόβλεψη / πρόθεση του νομοθέτη είναι σοφή, καθώς με τον όρο ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ, αναγνωρίζει την ανάγκη προσαρμογών σε κάθε σύμβαση και σε κάθε πρόβλημα που αντιμετωπίζει η κάθε μελέτη. Αντίθετα με την εισαγωγή του όρου “ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ”, ακυρώνεται η αναγκαιότητα της κατά περίπτωση εξειδίκευσης, η οποία είναι προς όφελος της μελέτης και του παραγόμενου αποτελέσματος. Αποτελεί αστοχία τόσο της ερμηνείας όσο και της ορθολογικής προσέγγισης, η αντικατάσταση της αναγκαίας ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ, όπως ορίζει ο νόμος, με την εισαγωγή ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ υποχρεωτικής ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ που προβλέπει η ΥΑ.

Οι Αναθέτουσες Αρχές (ΑΑ), που καλούνται να υλοποιήσουν την ανωτέρω ΥΑ, παρότι γνωρίζουν ότι πρέπει να εξειδικεύσουν τις απαιτήσεις, δεν έχουν την δυνατότητα ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ, καθώς στην ΥΑ υπάρχει ο ορισμός των “ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ” καθ’ υπέρβαση ή παρερμηνεία των προβλέψεων του ν.4412/16

Ο ΣΜΕ προτείνει την τροποποίηση του τίτλου των εγκεκριμένων κειμένων ως “Πλαίσιο και Κατευθύνσεις Μελετών Οδικών Έργων, Υδραυλικών Έργων, Λιμενικών Έργων και Κτηριακών Έργων” ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ του Άρθρου 196 του ν.4412/2016.

Κύριε Υπουργέ,

Με την ευκαιρία της παρούσας επιστολής μας, θα θέλαμε να επαναφέρουμε αιτήματα που έχουν διατυπωθεί από τον ΣΜΕ, όπως:

- Διακριτοποίηση και διαχωρισμός του πλαισίου διοίκησης έργων αναλόγως του μεγέθους αυτών, στην αναγκαιότητα των οποίων είχε συνηγορήσει η πολιτική ηγεσία του υπουργείου σας
- Αποφυγή στρεβλώσεων που υπάρχουν στο ΠΔ71 που προτίθεστε να τροποποιήσετε, καθώς ορισμένες προβλέψεις δεν αναιρούν τις υπάρχουσες στρεβλώσεις και αστοχίες (π.χ. εύρος μελετητικής δραστηριότητας, ασφάλιση του οικονομικού φορέα έναντι του έργου, μητρώο μελετών ιδιωτών και δημοσίων υπαλλήλων κλπ), για τις οποίες έχουμε καταθέσει αναλυτικά τις απόψεις μας και τις οποίες σας επισυνάπτουμε εκ νέου.

Κύριε Υπουργέ,

Θα σας παρακαλούσαμε να μας διαθέσετε λίγο από τον πολύτιμο χρόνο σας για την αντιμετώπιση των θεμάτων που σας αναφέραμε με τις λεπτομερέστερες αναφορές των συνημμένων.

Επανερχόμαστε στο αίτημα που είχαμε υποβάλει σε προηγούμενη επιστολή μας για την οργάνωση συνάντησης εργασίας, στην οποία θα μπορούσε να συζητηθεί και να ξεκινήσει ένα πλαίσιο ενεργειών που πιστεύουμε ότι θα πρέπει να αποτελεί κοινό μας τόπο.

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

Ο Γ.Γραμματέας

Α.Πλέσιας

Ι.Πρέσβελος

Συνημμένα :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α : Αναδρομή και Σχολιασμός του πλαισίου των ΟΜΟΕ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β : Απόψεις του ΣΜΕ για την τροποποίηση του ΠΔ71

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α**

**Αναδρομή και Σχολιασμός του πλαισίου των ΟΜΟΕ**

# ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - "ΣΜΕ"

Βριλησσού 82, 11476 Αθήνα

ΤΗΛ.: 21 08829209

FAX: 21 08829385

E-mail : sme@tee.gr

Web: www.sme.com.gr

**ΑΝΑΔΡΟΜΗ και ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ του πλαισίου των ΟΜΟΕ και οι προτεινόμενες προς σχολιασμό ΟΜΟΕ 9, 12,13, 14**

## **1.Ιστορικό των ΟΔΗΓΙΩΝ που εκδόθηκαν από το 2001 έως το 2015.**

1α.Το **2001** με Υπ. Απόφαση εγκρίθηκαν οι **ΟΜΟΕ ΛΚΟΔ ,Χ, Δ, ΚΑΟ, ΣΠΕΟ**

1β.Το **2002** εκδόθηκαν από την ΔΜΕΟ οι **Γενικές Οδηγίες** για Ποδηλατοδρόμους

1γ.Το **2008** με Υπ. Απόφαση ΔΜΕΟ εγκρίθηκε η "Ανάπτυξη **Πλαισίου Διαμόρφωσης Ταχυτήτων** στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο".Η Απόφαση αναφέρει ότι πρόκειται για **Τεχνικές Οδηγίες Καθορισμού Αξιόπιστων Ορίων Ταχύτητας**.

1δ.Το **2011** με Υπ. Απόφαση ΔΜΕΟ εγκρίθηκαν οι **ΟΜΟΕ ΚΣΑ ,ΣΕΕΟ, ΣΑΟ.**

1ε.**2011-2012** εγκρίθηκαν από τη ΔΜΕΟ ως **Σχέδια** οι **ΟΜΟΕ ΚΣΟ,ΙΚ,Κ<sup>3</sup>,ΚΚΟ** ως συνέχεια των Οδηγιών των προηγούμενων εδαφίων 1<sup>α</sup> και 1δ. Τα Σχέδια αυτά καθιερώνονται σταδιακά σε χρήση με

"ημιεπίσημη" μορφή .Το τεύχος ΙΚ-Ισόπεδων Κόμβων έχει εκτεταμένη κάλυψη του αντικειμένου της Οριζόντιας Σήμανσης . Το 2015 τα παραπάνω Σχέδια εντάχθηκαν στα Εγχειρίδια Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας, που εγκρίθηκαν με Υπουργική Απόφαση (ΥΑ), και στάλθηκαν στην ΕΕ μετά την δημοσίευσή του. Είναι αναρτημένα στην **επίσημη** ιστοσελίδα της ΕΕ και αποτελούν δέσμευση του κράτους - μέλους διότι με βάση αυτές πραγματοποιεί τους Ελέγχους Ο.Α.

Οι Οδηγίες των παραπάνω εδαφίων *1α έως 1δ* που εκδόθηκαν μέχρι και το 2012,αποτελούν **αυτοτελή επιστημονική ενότητα με βασικό κορμό** τις Γερμανικές Οδηγίες **προτελευταίας** γενιάς(RAS ,RAL κλπ) με προσαρμογή στην Ελληνική πραγματικότητα. Διαθέτουν τα πλεονεκτήματα της συμβατότητας ,της συνέχειας, της ομοιομορφίας και της ομοιογένειας μεταξύ τους. Απουσιάζει όμως η συμβατότητα που οφείλει να υπάρχει σχετικά με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση "σύγκουσης" υπερισχύει ο ΚΟΚ, διότι αποτελεί νόμο και έχει μεγαλύτερη ισχύ. Απαιτούνται κρίσιμες αλλαγές ή συμπληρώσεις (πχ. Δεν ορίζεται η ΛΠΧ, δεν προβλέπεται η νομιμοποιητική διαδικασία ισχύος των VMS κα) στον ΚΟΚ για την αποκατάσταση τής συμβατότητας.

1ε.Το **2013** με ΥΑ / ΔΜΕΟ εγκρίθηκαν οι **Τεχνικές Οδηγίες (Τ.Ο.)** Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στο Αστικό περιβάλλον για περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο Βελτίωσης της Οδικής Ασφάλειας. Σε αυτές τις ΤΟ, περιλαμβάνονται ενότητες Οριζόντιας Σήμανσης, Ανακλαστήρων Οδοστρώματος, Ακουστικών λωρίδων ,Κατακόρυφης Σήμανσης περιοχών Σχολικών Συγκροτημάτων.

## 2 . Ιστορικό Οδηγιών που εκδόθηκαν από το 2015 έως το 2019 και Παρατηρήσεις

**2α.** Το 2016\_5<sup>ος</sup> (Μάιος) με ΥΑ / ΔΟ Υ εγκρίθηκαν οι **Τ.Ο.** για Ποδηλατοδρόμους (Υποδομές Ποδηλάτων). Στις ΤΟ, περιλαμβάνεται εκτεταμένη ενότητα για την Οριζόντια και Κατακόρυφη Σήμανση. Οι **Τ.Ο.** προτείνουν νέες **συμπληρωματικές** πινακίδες που πρέπει να **περιληφθούν** σε **αναθεώρηση** του ισχύοντος ΚΟΚ. Συγκεκριμένα προτείνονται : **2** πινακίδες Κινδύνου, **3** Ρυθμιστικές πινακίδες και **17** Πληροφοριακές ,συνολικά **22** νέες πινακίδες Κατακόρυφης Σήμανσης. Η **εκκρεμότητα** αυτή παραμένει.

**2β.** Το 2018\_2ος με ΥΑ / ΔΟ Υ εγκρίθηκαν οι **Γενικές Κατευθυντήριες Οδηγίες** Κατακόρυφης Σήμανσης Οδικού δικτύου που καθορίζει τη Σήμανση απαγόρευσης της κυκλοφορίας στους Αυτοκινητόδρομους σε μηχανοκίνητα οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5<sup>t</sup>. Περιλαμβάνεται εκτεταμένο αντικείμενο Κατακόρυφης Σήμανσης με πλήθος **νέων** Ρυθμιστικών Πινακίδων που αποτελούν συνδυασμό υπαρχουσών στον ΚΟΚ πινακίδων που θα πρέπει **και αυτές** να περιληφθούν σε αναθεώρηση του ΚΟΚ υπό μορφή παραρτήματος. Στο τεύχος αυτό γίνεται εκτενής χρήση και αναφορά στο **Σχέδιο** των ΟΜΟΕ/ ΚΣΟ/2012.

**2γ.** Το 2019\_3ος με ΥΑ / ΔΟ Υ εγκρίνονται τα “*Ελάχιστα παραδοτέα στοιχεία ανά στάδιο και κατηγορία μελέτης συγκοινωνιακών έργων*”. Στην έκδοση αυτή προσδιορίζονται και οι **Προδιαγραφές εκπόνησης** των Μελετών, οι κανονισμοί Μελέτης ,οι **ΟΜΟΕ**, οι **Τεχνικές Οδηγίες** κά. με βάση τις οποίες πρέπει να συντάσσονται οι μελέτες. Στην ίδια Απόφαση προστίθενται και όροι όπως, **Γενικές Οδηγίες, Γενικές Κατευθυντήριες Οδηγίες ,Σχέδια ΟΜΟΕ.** Δηλαδή περιλαμβάνεται **Τεχνική Ορολογία** χωρίς να υπάρχει ο αντίστοιχος ορισμός με συνέπεια να δημιουργείται σύγχυση.

Επισημαίνεται επίσης ότι πέρα από τα ανωτέρω, υπάρχει συνολική αστοχία στην έγκριση των ελαχίστων παραδοτέων καθώς σύμφωνα με την νομοθεσία (άρθρο 196 του ν.4412), προβλέπεται η δυνατότητα **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ** των παραδοτέων.

## 3 . Ιστορικό Οδηγιών που εκδόθηκαν από το Μάρτιο 2019 ως σήμερα - πλην των ΣΑΟ

**3α.** Το 2019\_6<sup>ος</sup> η ΔΟ Υ ενέκρινε προς διαβούλευση τις “*ΟΜΟΕ -Οδηγίες ζωνών κατοικιών*”.

Αναφέρεται εισαγωγικά ότι οι αυτές δεν είναι αυτόνομες. Σε άλλο σημείο αναφέρεται ότι απαιτείται αναθεώρηση των :

1. Του άρθρου 38 παρ. 3 του ΚΟΚ, διότι τεχνικά είναι λανθασμένο διευκρινίζοντας ότι **συγγέονται** οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με τις ζώνες κατοικίας,
2. των πινακίδων Π-92 και Π-92α διότι **ισχύουν μόνο** για ζώνες κατοικίας. Σημειώνεται επίσης ότι δεν ορίζεται η οδός ήπιας κυκλοφορίας.

**3β.** Το 2019-6 το Υπ. Οικονομίας /ΜΟΔ ενέκρινε τον “*Οδηγό Ανασχεδιασμού αστικών οδών αρμοδιότητας Δήμων*”.

**3γ.** Το **2020\_2ος** με Υπ. Απόφαση του **Υπουργείου Περιβάλλοντος/** Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος, εγκρίθηκαν **“Τεχνικές Οδηγίες για τη δημιουργία Προσωρινών Διαδρόμων κίνησης Ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του Ορίου Ταχύτητας στα 30 χλμ/ω σε τοπικές οδούς ή οδούς κατοικιών”.**

Οι Οδηγίες των εδαφίων 3β και 3γ εμπλέκονται σαφώς με τις ΟΜΟΕ ή τις Τ.Ο. που εκδίδει το Υπουργείο Υποδομών στα αντίστοιχα γνωστικά πεδία, παρέμβαση επίσης που δημιουργεί ασάφειες, συγχύσεις και ανακολουθίες.

Σε κάθε περίπτωση είναι τουλάχιστον εντυπωσιακή η παρέμβαση του Υπ. Οικονομίας να θεσμοθετήσει επί του θέματος ανασχεδιασμού αστικών οδών αρμοδιότητας δήμων.

#### **4. Σχέδια ΟΜΟΕ 2022**

Πρόσφατα δόθηκαν προς διαβούλευση τα κατωτέρω τεύχη των ΟΜΟΕ

**4.1** Τεύχος 9 ΟΜΟΕ/ΚΣΟ **“Κατακόρυφη Σήμανση Οδών” 2022\_3ος**

**4.2** Τεύχος 12 ΟΜΟΕ-ΠΖ **“Οδηγίες Πληροφοριακής Σήμανσης Πεζών εντός Αστικών Περιοχών” 2022\_3ος**

**4.3** Τεύχος 13 ΟΜΟΕ ΠΣΠ **“Οδηγίες Ποδηλατιστών” 2022\_3**

**4.4** Τεύχος 14 ΟΜΟΕ ΟΣΟ **“Οδηγίες Οριζόντιας Σήμανσης Οδών” 2022\_3.**

*Το τεύχος 9 προσθέτει στο παλαιό σχέδιο ένα ιδιαίτερα εκτεταμένο κατάλογο πινακίδων Κατακόρυφης Σήμανσης -περί τις 115 – που πρέπει να ενταχθούν στον ΚΟΚ. Τούτο προστιθέμενο και στις προτεινόμενες από το 2016 πινακίδες ένταξης στον ΚΟΚ, ανεβάζει τον αριθμό στις 137. Το τεύχος 13 παρουσιάζει νέο αντικείμενο. Τα τεύχη 13 και 14 επικαλύπτουν αντικείμενα που έχουν σε μεγάλο βαθμό καλυφθεί από τις άλλες ΟΜΟΕ.*

#### **5. Βασικά Συμπεράσματα και Προτάσεις**

Όσα εκτέθηκαν παραπάνω οδηγούν σε σειρά διαπιστώσεων και συμπερασμάτων που αφορούν το γενικό πλαίσιο των Οδηγιών ,τη συνοχή και ομοιογένειά τους και στο βαθμό της αποτελεσματικής και παραγωγικής αξιοποίησής τους .

-Το θετικό γεγονός της ευρύτατης παραγωγής υψηλού επιπέδου Οδηγιών όπως διαμορφώνεται σήμερα, παρουσιάζει επικαλύψεις ,διασπορά ή επανάληψη, αντικειμένου, αντιφάσεις και σύγχυση λόγω της στριφνής διάρθρωσής τους. Λείπει η ευχερής και παραγωγική χρήση των Οδηγιών, μια αδυναμία που σε σημαντικό βαθμό, αλλά όχι μόνο οφείλεται στην “Αρχιτεκτονική”(Δομή) τους .Πιστεύεται, ότι η δημιουργία ενός **Τμήματος στο Υπουργείο/ΔΟ Υ** με αποκλειστικό αντικείμενο τη **“Διαχείριση των Οδηγιών και των Κανονισμών Μελετών”**, θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη.



Θα ήταν παράλληλα θετικό να συνοδεύεται και με ένα ενεργό ενημερωτικό ιστότοπο για πληροφορίες, διευκρινίσεις, ερωτήματα. Επισημαίνεται ότι η χρηστικότητα ενός ιστότοπου αυτού του τύπου, απαιτεί την παράλληλη συγκρότηση μηχανισμού υποστήριξης των χρηστών, αποφασιστικής αρμοδιότητας, ώστε οι απαντήσεις – λύσεις που δίδονται να έχουν διαχρονική εγκυρότητα.

- Αποτελεί κύριο πρόβλημα η απουσία πλήρους **συμβατότητας**, συνέχειας, ομοιογένειας τόσο μεταξύ των Οδηγιών όσο και με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας(ΚΟΚ) που ως νόμος υπερισχύει όλων. Προτείνεται η ενσωμάτωση στον ΚΟΚ πολλών ρυθμίσεων και νέων πινακίδων οι οποίες αθροίζονται σε μέγεθος που απαιτεί μεγάλη προεργασία και έργο μέχρι την πλήρη εφαρμογή τους. Το παράδειγμα των Οδηγιών Ποδηλατοδρόμων που εγκρίθηκαν με ΥΑ από το 2016 αποτελούν αρνητικά παραδείγματα. Η εκκρεμότητα ενσωμάτωσης 22 νέων πινακίδων παραμένει για έξη χρόνια.

Η υιοθέτηση για παράδειγμα της αρχής της **προτεραιότητας** για τους κινούμενους στο δακτύλιο των Κόμβων **Κυκλικής** Κίνησης (όπως ορθώς αναφέρεται στο σχέδιο Κ3), όπως προτείνουν οι ΚΣΟ, ισοδυναμεί με τροποποίηση της Κατακόρυφης και Οριζόντιας Σήμανσης εν υπαίθρω για εκοταντάδες Κόμβων. Η αλλαγή αυτή είναι εδώ και πολλά χρόνια επιβεβλημένη, αλλά δεν έχει υλοποιηθεί, ενώ δεν υπάρχει σχέδιο παρέμβασης για την απαιτούμενη προσαρμογή.

-Στη Γερμανία ισχύουν για πάνω από 15 χρόνια η **νέα γενιά Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων** με κορμό την Αρχιτεκτονική της **Δομής** που ακολουθεί :

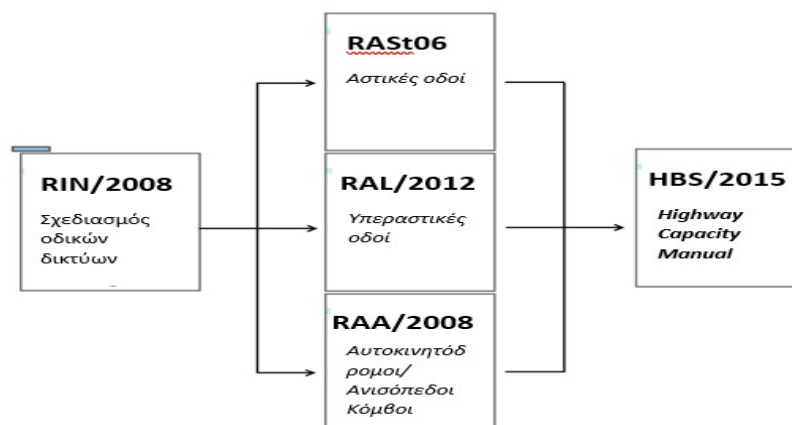
α. **RIN/2008** Οδηγίες **Ολοκληρωμένου Σχεδιασμού οδικών δικτύων.**

β. **RASt/06** Οδηγίες μελέτης **Αστικών Οδών.**

γ. **RAA/2008** Οδηγίες μελέτης **Αυτοκινητοδρόμων ( και Ανισοπέδων Κόμβων)**

δ. **RAL/2012** Οδηγίες μελέτης **υπεραστικών οδών** πλην Αυτ/μων/Αν.Κόμβων

ε. **HBS/2015** **Highway Capacity Manual (HCM)**-Εγχειρίδιο Κυκλοφοριακής **Ικανότητας** Οδών



Πηγή : World Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai. 10-15 July 2016  
Functional Structuring of Road Networks  
Markus Friedricha

Οι νέες Γερμανικές Οδηγίες διέπονται από άλλη **φιλοσοφία και λογική**. **Με το δεδομένο**, ότι η Ελλάδα έχει μια τεχνική ‘κουλτούρα’ που προσεγγίζει στις Γερμανικές Οδηγίες, θεωρείται ότι είναι σκόπιμο οι εκδιδόμενες Ελληνικές Οδηγίες να “**δομηθούν**” στη βάση των νέων Οδηγιών που εφαρμόζονται στη Γερμανία από το **2006**. Αυτό σημαίνει ότι είναι ανάγκη να αναθεωρηθούν και αντικατασταθούν το ταχύτερο οι ΟΜΟΕ/2001 Χάραξης, Διατομών, Λειτουργικής Κατάταξης και Κύριων Αστικών οδών. Οι τομείς της λειτουργικής κατάταξης ,του γεωμετρικού σχεδιασμού των αστικών οδών αποτελούν τα **βασικά** τεύχη των Οδηγιών επί των οποίων “κτίζεται” το δέντρο του συνόλου των Οδηγιών. Η πολύ περιορισμένη χρήση στη χώρα, της κυκλοφοριακής ικανότητας (HCM) καθώς και του επιπέδου εξυπηρέτησης (LoS) της οδού αποτελούν σοβαρές ελλείψεις. Επισημαίνεται ότι πολλοί περιφερειακοί φορείς προχωρούν στην μελέτη και κατασκευή σημαντικού αριθμού Κόμβων Κυκλικής Κίνησης (ορισμένοι εκ των οποίων είναι ακατάλληλοι), χωρίς την αξιολόγηση των ανωτέρω χαρακτηριστικών.

-Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αύξηση των οδικών έργων στις αστικές και περιαστικές περιοχές των Δήμων και των Περιφερειών, με αναβαθμίσεις αρτηριών ή συλλεκτήριων οδών, διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ,πεζοδρόμων ,ποδηλατοδρόμων, υποδομών ασφαλούς κίνησης πεζών και ευπαθών ομάδων, συνδυασμένων με σύγχρονο αστικό εξοπλισμό. Επειδή η επέμβαση στο αστικό περιβάλλον είναι θέμα πολύπλοκο, που απαιτεί την ικανοποίηση πολλών και συγκρουόμενων αναγκών, η ταχύτερη υιοθέτηση και εφαρμογή Ενιαίων Οδηγιών Μελετών Αστικών Οδών κρίνεται αναγκαία. Η υιοθέτηση των Γερμανικών RASt06 με τις όποιες απαραίτητες προσαρμογές ή η επιλογή ενός άλλου ενιαίου, πλήρους συστήματος οδηγιών (πχ αμερικανικοί κανονισμοί κλπ), θα αποτελέσει εργαλείο ώστε οι Ελληνικές πόλεις να υλοποιούν έργα σε ενιαίο πλαίσιο Οδηγιών τεχνικού και επιστημονικού υποβάθρου κάτι που αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αύξηση της ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

(η παρούσα άποψη του ΣΜΕ, στηρίζεται στην εισήγηση του συναδέλφου Α Κ, τον οποίο ευχαριστούμε και συγχαίρουμε για την ολοκληρωμένη και συνοπτική προσέγγιση)

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

**Απόψεις του ΣΜΕ για την τροποποίηση του ΠΔ71**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΣΜΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΔ71

### ΑΡΘΡΑ 1 -39

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 1**

Ο ΣΜΕ, θεωρεί την εγγραφή των Δημοσίων Υπαλλήλων (Δ.Υ.) σε Μητρώο θετική εξέλιξη. Ο ΣΜΕ θεωρεί ότι πρέπει να συγκροτηθεί παράλληλο Μητρώο ώστε τα κριτήρια εγγραφής αξιολόγησης και εξέλιξης να είναι κοινά στα δύο επιμέρους τμήματα του Μητρώου (τμήμα ιδιωτών και τμήμα Δημοσίων Υπαλλήλων).

Η πιστοποίηση της κατηγορίας, θα αφορά στην άσκηση των καθηκόντων του υπαλλήλου στο αντικείμενο των αρμοδιοτήτων του.

Η εφαρμογή κοινού μητρώου δημιουργεί αντιπαλότητες, στρεβλές καταστάσεις διότι στηρίζεται σε ανομοιογενή κριτήρια και δεξιότητες που αποκτούνται με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

**Η αρχική κατάταξη που προβλέπεται μόνο με βάση τον χρόνο από την λήψη πτυχίου, επιτείνει κατάφωρα τις επισημανθείσες ανισότητες μεταξύ ιδιωτών και δημοσίων υπαλλήλων ενώ θεωρείται ότι δημιουργούνται και συνταγματικά προβλήματα επί της αρχής της ισότητας.**

Η εφαρμογή ηλεκτρονικού μητρώου καθιστά ευχερή την εφαρμογή του τμήματος Δ.Υ.

Η πρόταση του ΣΜΕ, για την δημιουργία δύο τμημάτων του Μητρώου, επιλύει τα ανωτέρω θέματα.

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 2**

Ο ΣΜΕ θεωρεί ότι η πιστοποίηση της εμπειρίας και της εξέλιξης του μελετητή πρέπει να γίνεται σε δύο κατηγορίες μελετών. Η πρόβλεψη αυτή αποτελεί βασική αρχή της εξειδίκευσης και είναι δικαίωμα της αναθέτουσας αρχής να λαμβάνει εξειδικευμένες υπηρεσίες.

Το μητρώο οφείλει να παρέχει στοιχεία από τις εγγραφές του για την τεχνική ικανότητα των εγγεγραμμένων. Δεν είναι κατά κοινή ομολογία δυνατόν, να υπάρχει μελετητής με την μέγιστη εξειδίκευση (πχ Γ τάξης) σε δέκα διαφορετικά αντικείμενα. Η διατήρηση μίας πρόβλεψης που δεν είναι εφικτό να υλοποιείται, επισημοποιεί την δυνατότητα και την ευχέρεια δημιουργίας πλασματικών εγγραφών.

Ο ΣΜΕ θεωρεί ότι η εγγραφή μπορεί να γίνει σε όσες κατηγορίες έχει δικαίωμα πρόσβασης σύμφωνα με τα ακαδημαϊκά προσόντα.

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 3**

Η πιστοποίηση της εμπειρίας πρέπει να γίνεται με ενιαίο τρόπο, να εκφράζει φυσικό αντικείμενο και να το συναρτά με το μέγεθος και την πολυπλοκότητα του.

Η δημιουργία ενός υγιούς μητρώου μελετητών, πρέπει να έχει ως στόχο την πραγματική καταγραφή εμπειρίας και τεχνικών δεξιοτήτων. Η εφαρμογή διατάξεων για άλλους λόγους (πχ έλεγχος εκπτώσεων), αποτελεί στρέβλωση για το μητρώο, διότι αποδίδει διαφορετική εμπειρία για το ίδιο τεχνικό αντικείμενο.

Προτείνονται δύο εναλλακτικά σενάρια για την προσμέτρηση της εμπειρίας που λαμβάνουν υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση, όπως αποτιμάται στο ισχύον μητρώο. Η αλλαγή του status των υφισταμένων ορίων χωρίς να γίνει νέα συλλογή δεδομένων, με την οποία να τεκμηριώνεται η αναγκαιότητα της αλλαγής, αποτελεί αυθαιρεσία για τον μελετητικό χώρο με απροσδιόριστες συνέπειες.

Στο πρώτο σενάριο, κατά το οποίο η αποτίμηση γίνεται σύμφωνα με την προεκτιμώμενη αμοιβή (πρόταση ΣΜΕ), προτείνεται η διατήρηση των ορίων, όπως ισχύουν σήμερα για τις τρεις ομάδες μελετών, δηλαδή

βαθμίδα	Ομάδα 1	Ομάδα 2	Ομάδα 3
A	45.000	30.000	14.000
B	122.000	73.000	36.000
Γ	390.000	233.000	116.000

Στο δεύτερο σενάριο, κατά το οποίο η αποτίμηση γίνεται με την αξιολόγηση της συμβατικής αμοιβής προτείνεται η προσαρμογή των ορίων με θεώρηση ποσοστού έκπτωσης της τάξεως του 50-60%, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εύλογη διατήρηση του υφιστάμενου δυναμικού, δηλαδή

βαθμίδα	Ομάδα 1	Ομάδα 2	Ομάδα 3
A	20.000	12.000	5.000
B	55.000	32.000	16.000
Γ	170.000	100.000	50.000

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 4**

Προτείνεται για την εναρμόνιση με την πρόβλεψη του ν.4782/2021. Δεν θεωρείται εύλογη η θέσπιση διαφορετικής αντιμετώπισης μέσω ενός πΔ, ιδιαίτερα όταν υπάρχει πρόσφατη θεσμοθέτηση με διάταξη νόμου (άρθρο 25, του ν4782/21)

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 5**

- Η ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει την ασφάλιση του έργου ως προϊόντος είτε μέσα από την άμεση ασφάλιση του, είτε μέσα από την ασφάλιση του οικονομικού φορέα.
- Η ΕΑΑΔΗΣΥ στην γνώμη 34 επισήμανε την αναντιστοιχία του ΠΔ71 προς την νομοθεσία και εισηγείται την απόσυρση της σχετικής πρόβλεψης.
- Η ασφαλιστική κάλυψη δεν διασφαλίζει τους οικονομικούς φορείς από επικίνδυνες καταστάσεις στο μέλλον, διότι οι ασφαλιστικές εταιρείες καλύπτουν κύκλο εργασιών και ζητούν την αναφορά των έργων που καλύπτουν τον συγκεκριμένο προϋπολογισμό (δεν καλύπτουν δηλαδή συνολικά τον οικονομικό φορέα (Ο.Φ.)). Εξάλλου και στην διατύπωση του εδαφίου 3 του άρθρου 25, ορίζεται ότι η κάλυψη αφορά σε ΜΕΛΕΤΕΣ και κατά συνέπεια πρέπει να γίνεται εξειδικευμένη αναφορά.
- Για το δημόσιο είναι προφανές ότι είναι προτιμότερη η ασφαλιστική κάλυψη του έργου παρά του Ο.Φ.
- Εάν γίνει υποχρεωτική η ασφάλιση του Ο.Φ. θα υπάρξουν συνθήκες στρεβλής λειτουργίας της ασφαλιστικής αγοράς, με μη αποτιμώμενες συνέπειες.

#### **Προτείνεται**

- Η ασφαλιστική κάλυψη μελέτης μπορεί να είναι κατά σύμβαση ή μέσω της ασφάλισης του ΟΦ
- Η εγγραφή στο Μητρώο ασφαλιστηρίου συμβολαίου ΟΦ, πρέπει να είναι προαιρετική

- Η μη εγγραφή δηλώνει ότι ο ΟΦ κατά την εκδήλωση ενδιαφέροντος θα υποβάλει δήλωση με την οποία αναλαμβάνει να διαθέτει ασφαλιστήριο συμβόλαιο, προ της υπογραφής της σύμβασης, που θα καλύπτει το συγκεκριμένο αντικείμενο της σύμβασης.

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 6**

Διευκρινίζεται ότι τα όρια χρηματοοικονομικής επάρκειας, αφορούν στην συνολική δραστηριότητα του ΟΦ

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 7**

Θεωρείται ότι ο ανεκτός κύκλος εργασιών μελετητή γ' τάξης και επιχείρησης 3<sup>ης</sup> βαθμίδας είναι 30.000 ευρώ. Γίνονται οι αντίστοιχες προσαρμογές και αναγωγές για τις επιχειρήσεις 4<sup>ης</sup> και 5<sup>ης</sup> βαθμίδας με σύγκριση δυναμικού

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 8**

Προτείνεται η προσαρμογή των ορίων, εφ' όσον διατηρηθεί η αποτίμηση της τεχνικής εμπειρίας με εφαρμογή της συμβατικής αμοιβής.

Εάν δεν γίνει η προτεινόμενη προσαρμογή θα υπάρξει αναντιστοιχία μεταξύ του δυναμικού στελέχωσης και του δυναμικού πιστοποίησης του οικονομικού φορέα. Άλλωστε και με πραγματικά αριθμητικά παραδείγματα, για την ελληνική αγορά δεν είναι δυνατή η διατήρηση επαρκούς αριθμού οικονομικών φορέων για την διατήρηση υγιούς ανταγωνισμού.

Κατά τον ΣΜΕ, το Μητρώο, όπως θα διαμορφωθεί οφείλει να συμβάλει στην δημιουργία συνθηκών επαρκούς ανταγωνισμού και πρέπει να αποφευχθεί η θέσπιση διατάξεων που θα αποβάλει από το μητρώο μεγάλες ομάδες μελετητών και ΟΦ, διότι δεν είναι προς όφελος της χώρας.

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 9**

Πρέπει να διατηρηθεί το εδάφιο 3, διότι ενσωματώνει την φιλοσοφία της συμμετοχής σε διαγωνιστικές διαδικασίες, όπως προβλέπει ο ν.4782/21

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΜΕ 10**

Προτείνεται να εισαχθεί διευκρίνιση για την μεγαλύτερη διασφάλιση της κατανομής εμπειρίας στους συντάκτες των μελετών