



**ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ  
ΔΗΜΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ**

**ΔΣ04329012025**

## **ΠΡΑΚΤΙΚΟ**

Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Κ.Ε.Δ.Ε.  
της 29<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2025

Στην Αθήνα σήμερα, 29 Ιανουαρίου 2025, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11:00, συνήλθε σε συνεδρίαση, δια ζώσης και με τηλεδιάσκεψη (μεικτή), σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 5043/2023 (Α' 91), το Διοικητικό Συμβούλιο της Κ.Ε.Δ.Ε., ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της, κ. Λάζαρου Κυρίζογλου, Δημάρχου Αμπελοκήπων-Μενεμένης και υπό την προεδρία του.

Κατά τη συνεδρίαση παρέστησαν οι Δήμαρχοι: Αλεξόπουλος Γρηγόρης Δυτικής Αχαΐας, Αμπατζόγλου Θεόδωρος Αμαρουσίου, Αποστολόπουλος Ηλίας Παπάγου-Χολαργού, Γκουντάρας Αντώνιος Αγιάς, Δανιηλίδης Συμεών Νεάπολης-Συκεών, Δούκας Χάρης Αθηναίων, Κασρινός Αλέξιος Πηνειού, Καφατσάκη-Βλάχου Σταματία Ζωγράφου, Κούλης Ευστάθιος Γορτυνίας, Κωνσταντέλλος Γρηγόριος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, Μαμάκος Αθανάσιος Λαρισαίων, Μπέγκας Θωμάς Ιωαννιτών, Παπαναστασίου Γεώργιος Αग्रινίου, Πελετίδης Κωνσταντίνος Πατρέων, Ραβιόλος Ελευθέριος Καρύστου, Τσακίρης Παντελεήμων Ωραιοκάστρου, Τσιάκος Βασίλειος Καρδίτσας και οι Δημοτικοί Σύμβουλοι: Γιαλιτάκης Νικόλαος Ηρακλείου, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος Αθηναίων, Καραμαλάκης Μιχαήλ Ηρακλείου, Καταβούτας Γεώργιος Τρικκαίων, Καφαντάρης Δημήτριος Πύλου-Νέστορος, Μουράτογλου Ιωάννης Έδεσσας, Μπαρμπάκος Ευάγγελος Καλλιθέας, Μπίρμπας Δημήτριος Αιγάλεω, Τεντόμας Χρήστος Αθηναίων, Τζιαχρήστας Δημήτριος Δομοκού, Τσιαντής Δημήτριος Λίμνης Πλαστήρα, Υδραίου Μερόπη-Σπυριδούλα Κεντρικής Κέρκυρας και Διαποντίων Νήσων.

Απόντες ο Δήμαρχος Παγγαίου Αναστασιάδης Φίλιππος.

Αφού διαπιστώθηκε η απαρτία του Σώματος και γενομένης συζητήσεως, πάρθηκε η παρακάτω απόφαση:

### **Απόφαση 43<sup>η</sup>**

**ΘΕΜΑ:** Παρατηρήσεις – Προτάσεις της ΚΕΔΕ επί του σχεδίου νόμου για τον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΚΕΔΕ άκουσε εισήγηση από τον κ. Γ. Κωνσταντέλλο, Α' Αντιπρόεδρο της ΚΕΔΕ, σχετικά με Παρατηρήσεις – Προτάσεις της ΚΕΔΕ επί του σχεδίου νόμου για τον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και αφού έλαβε γνώση του κειμένου με τις Παρατηρήσεις,

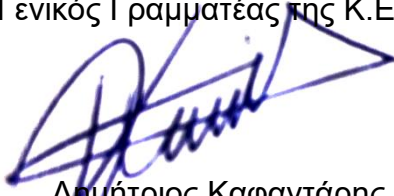
ύστερα από διαλογική συζήτηση

**Αποφασίζει ομόφωνα**

Εγκρίνει τις Παρατηρήσεις – Προτάσεις της ΚΕΔΕ επί του σχεδίου νόμου για τον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οι οποίες επισυνάπτονται.

.....  
**ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Ο Γενικός Γραμματέας της Κ.Ε.Δ.Ε.

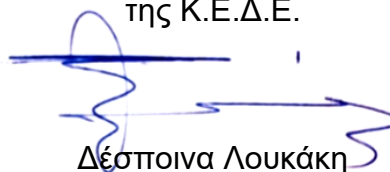


Δημήτριος Καφαντάρης  
Δημοτικός Σύμβουλος Πύλου-Νέστορος

Ο Πρόεδρος της Κ.Ε.Δ.Ε.

Λάζαρος Κυρίζογλου  
Δήμαρχος Αμπελοκήπων-Μενεμένης

Η Αναπληρώτρια Γενική Διευθύντρια  
της Κ.Ε.Δ.Ε.



Δέσποινα Λουκάκη



---

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ  
ΔΗΜΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΝΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΝΕΟ  
ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

---

Ιανουάριος, 2025

## Άρθρο 3

### Τροποποιήσεις στο Άρθρο 2 του ΚΟΚ

1. Στον ορισμό του «*Ηλεκτροκίνητο λεωφορείο (τρόλλεϋ)*»: *Το με ηλεκτροκινητήρα, αλλά όχι επί σιδηροτροχιών, κινούμενο αυτοκίνητο λεωφορείο που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή.*

**Σχόλιο - πρόταση:** Τώρα έχουμε ηλεκτροκίνητα λεωφορεία χωρίς να είναι τρόλλεϋ και χωρίς να τροφοδοτούνται από ηλεκτροφόρο γραμμή.

2. Στον ορισμό «*Λωρίδα κυκλοφορίας*»: *Μία των κατά μήκος ζωνών στις οποίες χωρίζεται το οδόστρωμα με ή χωρίς διαγραμμίσεις ή άλλα κατάλληλα διαχωριστικά μέσα, **πλάτους επαρκούς** για την κυκλοφορία μιας σειράς (στοίχου) οδικών οχημάτων.*

**Σχόλιο - πρόταση:** Να αντικατασταθεί το «**πλάτους επαρκούς**» με ελάχιστα πλάτη λωρίδων σε ευθυγραμμία ανά είδος οδού (αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας 3,50μ, αρτηρίες 3,25μ., συλλεκτήριες οδούς 3,0μ και τοπικές οδούς 2,70μ).

3. Στον ορισμό «*Μοτοσικλέτα*»: *Κάθε δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα με ή χωρίς καλάθι, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών.*

**Σχόλιο - ερώτηση/επισήμανση:** Δεν θα έπρεπε να αναφέρεται και η αντίστοιχη ισχύς σε kW?

4. Στον ορισμό «*Πεζοδρόμιο*»: *Το υπερυψωμένο ή άλλως διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για πεζούς.*

**Σχόλιο - πρόταση:** Προτείνεται να προστεθεί «προορίζεται **αποκλειστικά για την κίνηση και στάση των πεζών**».

5. Στον ορισμό «*Πεζόδρομος*»: *Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο - έξοδο οχημάτων προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παρόδιων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης. Είναι δυνατή η κυκλοφορία ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 52.»*

**Σχόλιο - πρόταση:** Για την ομαλή κίνηση των οχημάτων τα οποία επιτρέπεται να κινούνται σε πεζόδρομους μπορούν να εφαρμόζονται μονοδρομήσεις.

6. Στον ορισμό «*Ποδηλατοδρόμος*»: *Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο. Στους ποδηλατοδρόμους που καταλαμβάνουν όλο το πλάτος της οδού (οδοί ποδηλάτων επιτρέπονται η είσοδος - έξοδος οχημάτων και η κυκλοφορία πεζών σύμφωνα με την παρ. 5Α του άρθρου 40.*

**Σχόλιο - πρόταση:** Ποδηλατοδρόμοι μπορούν να καταλαμβάνουν και μέρος των πεζοδρομίων (βλέπε σχετικό ΦΕΚ Β 1053/2016) και ως εκ τούτου προτείνεται

αναδιατύπωση του ορισμού.

**Προτείνεται να ενταχθούν ορισμοί για:** Αστική Αρτηρία, Συλλεκτήρια Οδός, Τοπική Οδός, Παράπλευρη Οδός, Σχολικό Λεωφορείο, Αστικό Λεωφορείο, Υπεραστικό Λεωφορείο, Αστική Λεωφορειακή Γραμμή, Υπεραστική Λεωφορειακή Γραμμή, Στάση ΜΜΜ, και Ενιαίος Οδικός Κυκλοφοριακός Χώρος.

## **Άρθρο 5**

### **Τροποποιήσεις στο Άρθρο 4 του ΚΟΚ**

Στην παρ. 11 του Άρθρου 4 προσδιορίζονται διοικητικά πρόστιμα και άλλες ποινές σε σχέση με τις παραβάσεις των ρυθμιστικών πινακίδων (Ρ-1 έως Ρ-77).

Ειδικά για τις πινακίδες Ρ-69 «Χώρος Ελεγχόμενης Στάθμευσης» και Ρ-70 «Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων π.χ. ΤΑΧΙ» που χρησιμοποιούνται η μεν πρώτη (Ρ-69) για τη σήμανση των χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης επισκεπτών και η δεύτερη (Ρ-70) για θέσεις αποκλειστικά για κατοίκους. Στον ισχύοντα ΚΟΚ τα προβλεπόμενα διοικητικά πρόστιμα είναι 10€ και 40€ αντίστοιχα με στόχο να αποτρέπονται οι σταθμεύσεις επισκεπτών σε χώρους στάθμευσης κατοίκων.

Στο Σχέδιο Νόμου οι παραβάσεις των πινακίδων αυτών κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Α. με προβλεπόμενο ενιαίο πρόστιμο 30€ (Άρθρο 105<sup>Α</sup>). **Έτσι πλέον, πρακτικά, καταργείται η διαφοροποίηση των θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης και δεν διασφαλίζεται η στάθμευση των κατοίκων.**

**Πρότασή μας είναι το ύψος προστίμου για παράβαση της πινακίδας Ρ-69 να αποφασίζεται από το Δημοτικό Συμβούλιο και να εναρμονίζεται με την τιμολογιακή πολιτική στάθμευσης η οποία ήδη αποφασίζεται από το Δημοτικό Συμβούλιο. Επίσης, για τη διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων προτείνεται η ένταξη της παράβασης της πινακίδας Ρ-70 στην κατηγορία Ε1-Β, στην ίδια δηλαδή κατηγορία με τις άλλες σχετικές με τη στάθμευση πινακίδες, Ρ-39 και Ρ-40.**

Άλλες επισημάνσεις και προτάσεις σχετικές με το Άρθρο 4 του ΚΟΚ είναι οι παρακάτω:

Οι δύο παραπάνω πινακίδες είναι οπτικά ίδιες με μόνη διαφορά στη μεν Ρ-69 να αναγράφεται εντός λευκού παραλληλόγραμμου συνήθως «ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ» στη δε Ρ-70 συνήθως «ΚΑΤΟΙΚΟΙ» ή «ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΜΕ ΑΔΕΙΑ». Δημιουργείται σύγχυση στους οδηγούς και για το λόγο αυτό **προτείνεται ανασχεδιασμός της πινακίδας Ρ-70 ώστε να είναι διακριτή.**

**Προτείνεται οι πινακίδες Π-21, «Διάβαση πεζών», Π-21<sup>α</sup> «Διάβαση ποδηλάτων», Π - 21<sup>β</sup> «Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων» και Π - 21<sup>γ</sup> «Κοινή διάβαση πεζών και ποδηλάτων» να γίνουν ρυθμιστικές και να προβλέπεται πρόστιμο για την παράβασή τους όπου προτεραιότητα έχουν οι πεζοί.**

Επισημαίνεται ότι υπάρχει σύγχυση στους οδηγούς όσον αφορά την ρυθμιστική πινακίδα Ρ - 49 - κυκλική με βέλος προς τα επάνω «Υποχρεωτική πορεία ευθεία» και την πληροφοριακή πινακίδα Π - 23 μπλε ορθογωνική με βέλος επίσης προς τα επάνω «Μονόδρομος».

**Προτείνεται** οι πινακίδες **Π - 28 «Στάση λεωφορείου ή τρόλεϊ» και Π - 28" «Στάση Τροχιοδρόμου»** να γίνουν ρυθμιστικές με πρόστιμα της κατηγορίας Ε1-Α. Τα προβλεπόμενα 12 μέτρα απαγόρευσης στάθμευσης που αναφέρονται στο Άρθρο 34 του ΚΟΚ να μετρώνται από το σημείο τοποθέτησής των πινακίδων και μετά. Έτσι δεν θα υπάρχει σύγχυση, που υπάρχει σήμερα, για το πού χωροθετούνται τα 12 μέτρα.

Η εργοταξιακή σήμανση με πινακίδες του ΚΟΚ δεν προσδιορίζεται επαρκώς. Υπάρχει η πινακίδα Κ- 20 «Κίνδυνος λόγω εκτελουμένων έργων στην οδό» και επιπλέον παρέχεται η δυνατότητα, (περιπτ. (α) παρ. 9) να τοποθετούνται οι πινακίδες « *επί καταλλήλου υποβάθρου μεγαλύτερου μεγέθους από την πινακίδα»* Δεν αναφέρεται σχετική υποχρέωση.

## **Άρθρο 6**

### **Τροποποιήσεις στο Άρθρο 5 του ΚΟΚ**

**Προτείνεται** να συμπληρωθούν οι προσωρινές διαγραμμίσεις - οριζόντιες σημάνσεις - κατά την εκτέλεση έργων στις οδούς.

**Προτείνεται** να παρέχεται η δυνατότητα να βάφεται με κίτρινο ή κόκκινο χρώμα λωρίδα του οδοστρώματος επί της οποίας θα γίνεται η λευκή διαγράμμιση των πεζοδιαβάσεων. (Προσθήκη στην παρ. 4περίπτ. γ).

**Προτείνεται** οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, όλη η επιφάνειά τους να καλύπτονται με κυανό χρώμα και πικτόγραμμα ΑμεΑ στο κέντρο.

## **Άρθρο 13**

### **Τροποποιήσεις στο Άρθρο 13 του ΚΟΚ**

Στην παρ. 2 φαίνεται να υπάρχει αντίφαση όσον αφορά τη χρήση ακουστικών κατά την οδήγηση όταν (α) πρόκειται για συνδεδεμένων με ραδιόφωνο και (β) όταν πρόκειται για ακουστικά ασύρματης επικοινωνίας με κινητό τηλέφωνο.

## **Άρθρο 19**

### **Τροποποιήσεις στο Άρθρο 19 του ΚΟΚ**

**Προτείνεται** στην παραγρ. 3 να προσδιορίζεται συγκεκριμένη μείωση του ισχύοντος ορίου ταχύτητας σε περιπτώσεις ομίχλης, βρεγμένου οδοστρώματος και χιονιού -π.χ. μείωση

κατά 10 χλμ./ώρα.

## Άρθρο 20

### Τροποποιήσεις στο Άρθρο 20 του ΚΟΚ

**Η τροποποίηση της παρ. 1** δεν μας βρίσκει σύμφωνους για τους εξής λόγους:

Το όριο των 30 χλμ./ώρα δεν μπορεί να αστυνομευθεί και θα λειτουργήσει απαξιωτικά για τη σοβαρότητα διατάξεων του ΚΟΚ. Προτείνεται να παραμείνει το όριο των 50χλμ./ώρα. Για ποιους λόγους ορίζεται να επιτρέπεται το όριο 50 χλμ./ώρα σε οδούς δύο κατευθύνσεων όπου η πιθανότητα μετωπικών και πλαγιομετωπικών συγκρούσεων είναι πολύ υψηλότερη και τα σοβαρά ατυχήματα πολύ περισσότερα ενώ στους μονόδρομους μάς λωρίδας κυκλοφορίας η επικινδυνότητα είναι πολύ χαμηλότερη και οι συγκρούσεις ηπιότερες. Δρόμοι διπλής κατεύθυνσης υπάρχουν πάρα πολλοί στην κατηγορία των «τοπικών οδών» με πολύ στενές λωρίδες κυκλοφορίας.

**Προτείνεται** στον πίνακα με τα ανώτατα όρια ταχύτητας να προστεθεί στήλη και με τα κατώτατα σε κάποιες κατηγορίες οδών.

**Σχετικά με τα οριζόμενα στην παρ.6 προτείνεται** τα όρια ταχύτητος να έχουν τη δυνατότητα να τα μεταβάλλουν όχι οι φορείς που έχουν την αρμοδιότητα «*επίβλεψης και συντήρησης*» αλλά οι φορείς που είναι αρμόδιοι για τις οδούς - οι Δήμοι για τις δημοτικές οδούς, οι Περιφέρειες για το Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο, για το Βασικό Οδικό Δίκτυο (ΒΑΟΔ) και για το Πρωτεύων Αστικό Οδικό Δίκτυο (ΠΑΟΔ) και η Κεντρική Κυβέρνηση για τους Αυτοκινητοδρόμους.

**Σχετικά με τα οριζόμενα στην παρ. 7<sup>Α</sup>** ισχύει η πρότασή μας όπως διατυπώνεται στην παρ. 6.

Η παρ. 11 **προτείνεται** να διατυπωθεί ως εξής. «*Ο έλεγχος της ταχύτητος των οδικών οχημάτων μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές με τεχνικά ή ηλεκτρονικά μέσα*»

## Άρθρο 25

### Τροποποιήσεις στο Άρθρο 25 του ΚΟΚ

**Προτείνεται** στο τέλος της παρ. 1 να προστεθεί «*τον αναγκαίο ελιγμό για την εκκίνηση από τις καθορισμένες στάσεις*» και για την είσοδο προς και έξοδο από τις λεωφορειολωρίδες.

**Προτείνεται** να συμπληρωθεί το άρθρο με παράγραφο για τη τήρηση των εγκεκριμένων από την αρμόδια Αρχή διαδρομών των τακτικών γραμμών αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας.

## **Άρθρο 34**

### **Τροποποιήσεις στο Άρθρο 34 του ΚΟΚ**

Όσον αφορά την περιπ. β της παρ. 2 επαναλαμβάνουμε την πρότασή μας για τοποθέτηση πινακίδας στάσης Π-28 στην αρχή του σημείου μέτρησης των 12 μέτρων σε συνδυασμό με πινακίδα Ρ-40 (στον ίδιο στύλο) και υποπινακίδιο «Εξαιρούνται Λεωφορεία» Επισημαίνουμε ότι η ισχύς των πινακίδων ΚΟΚ αρχίζει από το σημείο της τοποθέτησής τους και μετά και όχι από το σημείο από το οποίο είναι ορατές.

**Προτείνεται** στην περίπτωση η) της παραγράφου 2 η αναφερόμενη απόσταση των τριών (3) μέτρων να αφορά αρτηρίες και κύριες συλλεκτήριες οδούς ενώ όταν πρόκειται για τοπικές και δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδούς η ελάχιστη απόσταση να είναι 2,70μ.

## **Άρθρο 38**

### **Τροποποιήσεις στο Άρθρο 38 του ΚΟΚ**

**Προτείνεται** στην παρ.4 α) «*Αν υπάρχουν στο οδόστρωμα διαβάσεις πεζών, να τις χρησιμοποιούν υποχρεωτικά εφόσον βρίσκονται σε απόσταση μέχρι 50μ. από το σημείο στο οποίο βρίσκεται ο πεζός. Στις διαβάσεις πεζών να υπάρχει πάντα γραμμή στοπ με λευκή διαγράμμιση στην πλευρά κίνησης των οχημάτων προς τη διάβαση.*

## **Άρθρο 50**

### **Τροποποιήσεις στο Άρθρο 52 του ΚΟΚ**

**Προτείνεται** να προστεθεί περίπτωση στην παρ. 1 όπου ρητά να αναφέρεται ότι οι μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης θα εγκρίνονται και θα υλοποιούνται μόνο με αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων.

*Σημ. Κείμενό με σχετική τεκμηρίωση παρατίθεται στη συνέχεια*



## **Απόψεις – Προτάσεις για την Έγκριση της Χωροθέτησης Θέσεων Ελεγχόμενης Στάθμευσης από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση.**

Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 52 του ΚΟΚ όπως ισχύει σήμερα απαιτείται έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όπου μεταξύ αυτών αναφέρεται και η στάθμευση. Συγκεκριμένα στην παρ. 1 του Άρθρου 52 αναφέρεται:

*«1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στην εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον «Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος αποφαινεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την κοινοποίηση της απόφασης του Περιφερειακού Συμβουλίου και εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του δεύτερου εδαφίου, η χορήγηση της έγκρισης τεκμαίρεται.»*

**Τι τελικά εγκρίνει η Αποκεντρωμένη Διοίκηση όσον αφορά την ελεγχόμενη στάθμευση;** Όπως έχω διαβάσει σε έγγραφα της εγκρίνει τη χωροθέτηση - δεν εγκρίνει ημέρες και ώρες λειτουργίας, δεν εγκρίνει τιμολόγια στάθμευσης, δεν εγκρίνει τρόπους πληρωμής, δεν εγκρίνει κατανομή των θέσεων σε κατηγορίες χρηστών (επισκέπτες, κάτοικοι) κλπ. Εγκρίνει μόνο αν προβλέπονται θέσεις ΑμεΑ σε ποσοστό τουλάχιστον 5%. Γενικά η Αποκεντρωμένη Διοίκηση δεν ελέγχει παραμέτρους λειτουργίας παρά μόνο την παράμετρο της χωροθέτησης και αν προβλέπεται το 5% των θέσεων για ΑμεΑ..

### **Όσον αφορά την παράμετρο χωροθέτησης τι ελέγχει;**

Ελέγχει τη νομιμότητα δηλαδή αν έχουν χωροθετηθεί θέσεις στάθμευσης σύμφωνα με τις γενικές και ειδικές διατάξεις του ΚΟΚ (άρθρο 34 του ΚΟΚ) όπως π.χ. σε απόσταση μικρότερη από πέντε μέτρα από ρυμοτομικές γραμμές, σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα μέτρα από πινακίδα P-2 (STOP) ή μικρότερη από είκοσι μέτρα από φωτεινό σηματοδότη, ή σε απόσταση μικρότερη από πέντε μέτρα από διάβαση πεζών, ή σε απόσταση μικρότερη από πέντε μέτρα από πυροσβεστικό κρουνό, κλπ. Μα αυτά γιατί να ελέγχονται από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση; Είναι δουλειά της Τροχαίας, της Δημοτικής Αστυνομίας κλπ.

**Οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης χωροθετούνται παρά το κράσπεδο εκεί όπου σήμερα υπάρχει νόμιμη ελεύθερη στάθμευση** Τι ελέγχει λοιπόν η Αποκεντρωμένη Διοίκηση;

Αξιζει να σημειωθεί ότι σε έγγραφο της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής που έχει στη διάθεσή του ο Δήμος αναφέρεται ότι **είναι αρμόδια να ελέγχει και να εγκρίνει ρυθμιστικές παρεμβάσεις δηλαδή ό,τι σημαίνεται με τις ρυθμιστικές πινακίδες του ΚΟΚ**. Η ελεγχόμενη στάθμευση σημαίνεται με την ορθογωνικού σχήματος ρυθμιστική πινακίδα, την P-69 του ΚΟΚ, η οποία είναι μεν ρυθμιστική όμως αναφέρεται στην επιβολή περιορισμών και προϋποθέσεων που δεν σχετίζονται με τη χωροθέτηση γιατί **η χωροθέτηση γίνεται σε νόμιμες κατά το άρθρο 34 του ΚΟΚ θέσεις στάθμευσης. Είναι ρυθμιστική πρακτικά για έναν και μόνο λόγο. Για να παρέχεται η δυνατότητα επιβολής προστίμου για παραβάσεις των λειτουργικών παραμέτρων του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.**

Αξιοσημείωτο είναι και το ότι τον τελευταίο καιρό δημιουργούνται θέσεις στάθμευσης παρα την οδό για φόρτιση ηλεκτρικών αυτοκινήτων στα πλαίσια προτάσεων μελετών ΣΦΗΟ που χρηματοδοτείτο Πράσινο Ταμείο. Αυτές έχουν, πρέπει να έχουν έγκριση της Αποκεντρωμένης;

Ένα ακόμη θέμα που θέλω να αναδείξω αφορά τις μεταβολές χωροθέτησης που συνεχώς θα γίνονται με την πάροδο του χρόνου. **Χρειάζεται για καθεμιά από αυτές να γίνεται έγκριση από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση;**

Παραθέτω στη συνέχεια χαρακτηριστικές περιπτώσεις της καθημερινότητας.

Κατά την εκπόνηση της μελέτης χωροθέτησης θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης οι μελετητές προσδιόρισαν σε κάποια «Χ» πλευρά οικοδομικού τετραγώνου π.χ. 32 νόμιμες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης οι οποίες στη συνέχεια εγκρίθηκαν από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση.

Μεταγενέστερα στην πλευρά αυτή χωροθετήθηκε στάση αστικών λεωφορείων. Πρέπει να δεσμευθεί, σύμφωνα με το άρθρο 34 του ΚΟΚ (παρ.2 περ. β) χώρος 12μ. για τη στάση δηλαδή να καταργηθούν δύο θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης. **Χρειάζεται έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης;**

Άλλη περίπτωση. Στην επόμενη διασταύρωση όπου ίσχυε η εκ δεξιών προτεραιότητα, τοποθετήθηκε πινακίδα P-2 (STOP). Αυτό συνεπάγεται ότι ενώ πριν η χωροθέτηση στάθμευσης ξεκινούσε σε απόσταση πέντε μέτρων πίσω από τη ρυμοτομική γραμμή, τώρα η απαιτούμενη απόσταση αυξάνει σε δώδεκα μέτρα (Άρθρο 34παρ. 2 περ.θ). Καταργείται έτσι μία θέση ελεγχόμενης στάθμευσης. **Χρειάζεται έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης;**

Άλλη περίπτωση. Σε κενό οικόπεδο με πρόσοψη π.χ. 24 μέτρων στην πλευρά οικοδομικού τετραγώνου όπου έχουν χωροθετηθεί εγκεκριμένες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, ξεκινά ανέγερση οικοδομής. Σύμφωνα με τον ΝΟΚ μπορεί να δεσμευτεί μέχρι το 50% του μήκους της πρόσοψης για την είσοδο/έξοδο των οχημάτων στους υποχρεωτικούς χώρους στάθμευσης εντός της ιδιοκτησίας. Καταργούνται λοιπόν δύο θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, **Χρειάζεται έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης;**

Άλλη περίπτωση. Κάπου σε ενδιάμεση θέση της πλευράς οικοδομικού τετραγώνου δημιουργείται διάβαση πεζών πλάτους τεσσάρων μέτρων. Αυτό συνεπάγεται κατάργηση τριών θέσεων (5,0μ. + 4,0μ. + 5,0μ.) ελεγχόμενης στάθμευσης σύμφωνα με τον ΚΟΚ (Άρθρο 34 παρ.2 περ. α). **Χρειάζεται έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης;**

Άλλη περίπτωση. Δημιουργία ράμπας ΑμεΑ και απαγόρευση στάθμευσης εκατέρωθεν της.

**Χρειάζεται έγκριση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης;**

Υπάρχουν και πολλές άλλες παρόμοιες περιπτώσεις .

**Επομένως τι νόημα έχει η έγκριση από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση της αρχικής μελέτης χωροθέτησης των θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης; Κατά τη γνώμη μου καμία. Απλώς πρόκειται για γραφειοκρατική διαδικασία η οποία θα πρέπει να καταργηθεί άμεσα.**

Στο ίδιο **Άρθρο 52** στην παράγραφο 4 περίπτωση α) να προστεθεί μετά « ΟΑΣΑ» ο αντίστοιχος φορέας αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης.

## **ΜΕΡΟΣ Β: ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ, ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ, ΘΕΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

**Προτείνεται** να διατυπωθεί σε κάποιο από τα Άρθρα του Μέρους Β ο απαιτούμενος εξοπλισμός σε λεωφορεία για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ.

### **Άρθρο 100/ Τροποποιήσεις στο Άρθρο 104 του ΚΟΚ**

Η παρ. 4 του προτείνεται να διατυπωθεί ως εξής. « Τα τεχνικά ή ηλεκτρονικά μέσα με τα οποία διενεργείται η διαπίστωση παραβάσεων, δύνανται να τοποθετούνται **σε σταθερά σημεία σε διασταυρώσεις και κατά μήκος οδικών τμημάτων από τους φορείς που έχουν την αρμοδιότητα επίβλεψης και συντήρησης των οδών καθώς και σε οχήματα έκτακτης ανάγκης του άρθρου 44, σε οχήματα των ΟΤΑ** και δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς επιβατών και επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνον »