

ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Άρθρο 1: Σκοπός - Αντικείμενο - Πεδίο εφαρμογής

1. Σκοπός της παρούσας απόφασης είναι η επικαιροποίηση των Κατευθυντήριων Γραμμών που εγκρίθηκαν με την ΔΜΕΟ/ο/3616/28.9.2012 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 3134/27-11-2012) και συντάσσεται σε εφαρμογή του άρθρου 8 του π.δ. 66/2022 που ενσωματώνει την Ευρωπαϊκή Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2019 που τροποποιεί την οδηγία 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 305/1/26-11-2019).
2. Αντικείμενο της παρούσας απόφασης είναι η παροχή κατευθυντήριων γραμμών για την διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής της υποδομής.
3. Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται σε οδούς είτε είναι σε στάδιο σχεδιασμού είτε υπό κατασκευή είτε σε λειτουργία.

Άρθρο 2: Ορισμοί

1. «**Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο**»: το οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αρ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
2. «**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 παρόδους ιδιοκτησίες και πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
α) 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·
β) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, ποδηλατολωρίδα ή λωρίδα για πεζούς·
γ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα ως αυτοκινητόδρομος
(παρ. 1.α του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022).
3. «**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.
(παρ. 1.β του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022)
4. «**Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών**»: σε εθνικό επίπεδο έχει ορισθεί η Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ14) της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών με τις αρμοδιότητες του άρθρου 33 του π.δ. 123/2017 (Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών).
(παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022)
5. «**Φορέας Υλοποίησης**»: ο φορέας/υπηρεσία που είναι αρμόδιος για την εκπόνηση μελέτης ή/και για την κατασκευή νέου έργου ή για βελτιώσεις ή επεμβάσεις επί του οδικού δικτύου των περιπτώσεων 1, 1α, 1β του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022.
(παρ. 3 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011)
6. «**Φορέας Συντήρησης**»: ο φορέας/υπηρεσία που είναι κάθε φορά αρμόδιος για τη συντήρηση επί του οδικού δικτύου των περιπτώσεων 1, 1α, 1β του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022.
(παρ. 4 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011)
7. «**Εκτίμηση των Επιπτώσεων της Οδικής Ασφάλειας**»: η στρατηγική συγκριτική ανάλυση επιπτώσεων που έχει μια νέα οδός ή η ουσιαστική βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου στις επιδόσεις ασφαλείας του οδικού δικτύου.
(παρ. 5 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011)
8. «**Έλεγχος της Οδικής Ασφάλειας**»: η ανεξάρτητη, λεπτομερής, συστηματική και τεχνική επαλήθευση της ασφάλειας των χαρακτηριστικών ενός οδικού έργου υποδομής, η οποία καλύπτει όλα τα στάδια, από τη μελέτη έως την αρχική λειτουργία του.

(παρ. 6 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011)

9. «**Χαρακτηρισμός της Ασφάλειας**»: η κατάταξη των τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε κατηγορίες ανάλογα με την αντικειμενικά μετρούμενη ενυπάρχουσα ασφάλειά τους.
(παρ. 4 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022)
10. «**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.
(παρ. 4 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022)
11. «**Περιοδική Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας**»: ο τακτικός περιοδικός έλεγχος των χαρακτηριστικών και των ελαττωμάτων που απαιτούν εργασίες συντήρησης για λόγους ασφάλειας.
(παρ. 5 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022)
12. «**Κατευθυντήριες Γραμμές**»: οι οδηγίες που εκδίδονται και επικαιροποιούνται καθώς και τα μέτρα που λαμβάνονται από τον ΦΑΟΥ, τα οποία καθορίζουν τα στάδια που πρέπει να ακολουθούνται και τα στοιχεία που πρέπει να εξετάζονται κατά την εφαρμογή των διαδικασιών για την διαχείριση της οδικής ασφάλειας που ορίζονται στο παρόν.
(παρ. 10 του άρθρου 2 του π.δ. 104/2011)
13. «**Έργο Υποδομής**»: είναι το έργο κατασκευής νέας οδικής υποδομής ή ουσιαστικής βελτίωσης του υπάρχοντος δικτύου, το οποίο επηρεάζει την κυκλοφοριακή ροή.
(παρ. 6 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022)
14. «**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.
(παρ. 7 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2022)

Άρθρο 3: Συντομογραφίες

ΔΟΔ: Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο

ΑΥΤ/ΜΟΣ: Αυτοκινητόδρομος

ΚΟΔ: Κύρια Οδός

ΦΑΟΥ: Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών σε εθνικό επίπεδο

ΚτΕ: Κύριος του Έργου

ΦΥ: Φορέας Υλοποίησης

ΦΣ: Φορέας Συντήρησης

ΜΕ: Μελετητής

ΠΕ: Πιστοποιημένος Ελεγκτής Οδικής Ασφάλειας

ΟΕμ, ΟΕΛ, ΟΕπ: Ομάδα Εμπειρογνομόνων, Ομάδα Ελέγχου, Ομάδα Επιθεώρησης

ΤΣ: Τεχνικός Σύμβουλος/Εμπειρογνώμονας

ΕΟΑ: Έλεγχος οδικής ασφάλειας.

ΑΕΠΟΑ: Αξιολόγηση Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας

ΕΠΟΑ: Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας

ΠΕΠΟΑ: Περιοδική Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας.

ΣΕΠΟΑ: Στοχευμένη Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας.

Θέση ΜΟΑ: Θέση Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας.

Άρθρο 4: Αξιολόγηση των Επιπτώσεων της Οδικής Ασφάλειας στα έργα υποδομής

1. 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.).

2. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας (ΑΕΠΟΑ) πραγματοποιείται στα νέα και στα προς βελτίωση έργα υποδομής κατά το στάδιο του λειτουργικού σχεδιασμού (αναγνωριστική/προκαταρκτική μελέτη), παράλληλα με τις εκπονούμενες τεχνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές και λοιπές μελέτες.

Η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας (ΑΕΠΟΑ) διενεργείται σε δύο φάσεις. Στην πρώτη φάση προσδιορίζονται δυνητικά ελλείμματα σχεδιασμού που μπορεί να επιφέρουν μείωση της οδικής ασφάλειας και προτείνονται δόκιμες βελτιώσεις/αλλαγές/τροποποιήσεις.

Στη δεύτερη φάση υπολογίζεται ο αριθμός των αναμενόμενων ατυχημάτων κάθε μίας εναλλακτικής λύσης σχεδιασμού του έργου προκειμένου να ληφθεί υπόψη στην συνολική συγκριτική αξιολόγηση για την επιλογή της προσηφορότερης λύσης.

3. Η ΑΕΠΟΑ πραγματοποιείται με μέριμνα του Φορέα Ασφάλεια Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ) μετά από αίτημα του Φορέα Υλοποίησης (ΦΥ) από Πιστοποιημένο Ελεγκτή Οδικής Ασφάλειας (ΠΕ) ή από Ομάδα Εμπειρογνομόνων (ΟΕμ) στην οποία επικεφαλής είναι Πιστοποιημένος Ελεγκτής (ΠΕ).
4. Κατά την εκπόνηση της εκτίμησης επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία του Παραρτήματος Ι του άρθρου 10 του π.δ. 66/2022, καθώς και τα ενδεικτικά στοιχεία που παρατίθενται στο συνημμένο Παράρτημα Α – Κατάλογος 1.
5. Αρχικά ο ΠΕ ή η ΟΕμ εξετάζει τις εκπονούμενες μελέτες και συντάσσει έκθεση σχετικά με τη συμβατότητα μεταξύ βασικών αρχών, παραμέτρων και παραδοχών:
 - κατηγορία σχεδιασμού
 - έτος στόχος
 - επιτρεπόμενα είδη κυκλοφορίας
 - τυπική διατομή σε σχέση με τον αναμενόμενο κυκλοφοριακό φόρτο
 - εφαρμοζόμενες οδηγίες εκπόνησης μελετών
 - ταχύτητα μελέτης
 - είδος κόμβων
 - περιβάλλον χώρος, προσβάσεις και παρόδιες χρήσεις
 - ευάλωτοι χρήστες.
6. Μετά την αποκατάσταση της συμβατότητας αναγκών και σχεδιασμού, ο ΠΕ ή η ΟΕμ προβαίνει σε εκτίμηση της αναμενόμενης μέσης συχνότητας ατυχημάτων κάθε εναλλακτικής λύσης, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής, στον χρόνο της αξιολόγησης και για κάθε έτος μέχρι το έτος στόχο λειτουργίας του έργου, λαμβάνοντας υπόψη τους κυκλοφοριακούς φόρτους, τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού, τις παρόδιες χρήσεις και τα καταγεγραμμένα ατυχήματα.
 - Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι λαμβάνονται από το κυκλοφοριακό μοντέλο που αναπτύσσεται στο πλαίσιο της μελέτης σκοπιμότητας ή αν δεν προβλέπεται τέτοιο, από την ανάπτυξη απλού μοντέλου (Simple Model) ή άλλη αποδεκτή εκτίμηση.
 - Τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού και οι παρόδιες χρήσεις της μηδενικής λύσης (υφιστάμενη κατάσταση) μπορούν να ληφθούν από τα στοιχεία αξιολόγησης της ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου που διαθέτει ο ΦΑΟΥ.
 - Τα καταγεγραμμένα ατυχήματα που διατίθενται επίσης από τον ΦΑΟΥ.

Συνιστάται η εφαρμογή δόκιμων και καθιερωμένων μεθόδων, όπως της Προγνωστικής Μεθόδου (Predictive Method - Highway Safety Manual [HSM]) των ΗΠΑ, με τις κατάλληλες προσαρμογές των παραμέτρων στις τοπικές συνθήκες, για την εκτίμηση της αναμενόμενης μέσης συχνότητας ατυχημάτων.

(Βλ. συνημμένο στις παρούσες επικαιροποιημένες κατευθυντήριες γραμμές Παράρτημα Δ).

Άρθρο 5: Έλεγχοι Οδικής Ασφάλειας στα Έργα Υποδομής

1. Ο Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ) είναι μια ανεξάρτητη, τυπική και συστηματική διαδικασία αξιολόγησης της οδικής ασφάλειας κατά την ωρίμανση των έργων υποδομής μέχρι και την απόδοση τους σε πλήρη λειτουργία. Στόχος είναι ο εντοπισμός δυνητικών ελλειμμάτων οδικής ασφάλειας σε όλα τα στάδια της μελέτης και κατασκευής πριν αυτά οδηγήσουν σε ατυχήματα και προτάσεις διορθωτικών μέτρων με εκτίμηση του κόστους και του οφέλους από την εφαρμογή τους. Ο έλεγχος εφαρμόζεται σε όλες τις λειτουργικές κατηγορίες των οδών και αφορά τόσο σε νέα έργα όσο και σε βελτιώσεις, αναβαθμίσεις και ανακατασκευές υφιστάμενων οδών.
2. Σκοπός του ΕΟΑ είναι η προληπτική αναγνώριση και η αποφυγή ατυχημάτων μέσω του εντοπισμού δυνητικών ελλειμμάτων ασφάλειας. Ο ΕΟΑ δεν αποτελεί τεχνικό έλεγχο συμμόρφωσης με τις ισχύουσες οδηγίες μελέτης αλλά μια προληπτική αξιολόγηση της οδού όσον αφορά στην ασφάλεια όλων των χρηστών, λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερα:
 - α) τους μηχανοκίνητους χρήστες (επιβατικά οχήματα, βαρέα οχήματα, μοτοσικλετιστές κ.λπ.),
 - β) τα μέσα μαζικής μεταφοράς,
 - γ) τους ποδηλάτες,
 - δ) τους πεζούς,
 - ε) τις λοιπές ευάλωτες ομάδες χρηστών (χρήστες ΕΠΗΟ, ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ, κ.λπ.).
3. Ο ΕΟΑ στοχεύει στη μείωση των ατυχημάτων και των συνεπειών τους, εντοπίζοντας ελλείμματα που μπορεί να μην είναι εμφανή κατά τη διαδικασία σχεδιασμού και μελέτης της οδού.
4. Ο ΕΟΑ στα οδικά έργα είναι υποχρεωτικός κατά την περίοδο μελέτης – κατασκευής των έργων υποδομής και ειδικότερα:
 - α) στο στάδιο της προμελέτης,
 - β) στο στάδιο της οριστικής μελέτης και της μελέτης εφαρμογής,
 - γ) με την ολοκλήρωση της κατασκευής και πριν την παράδοση του έργου στην κυκλοφορία, και
 - δ) στο αρχικό στάδιο λειτουργίας.
5. Ο ΕΟΑ περιλαμβάνει τις σήραγγες και τα λοιπά υπόγεια έργα μήκους μέχρι 500 μέτρα. Για σήραγγες μεγαλύτερου μήκους ισχύει η Οδηγία 2004/54/ΕΚ και το π.δ. 230/2007 με τις εκάστοτε αναθεωρήσεις τους.
6. Ο ΕΟΑ διενεργείται με μέριμνα του Φορέα Υλοποίησης (ΦΥ) ή του Φορέα Συντήρησης (ΦΣ) του έργου υποδομής από Πιστοποιημένο Ελεγκτή Οδικής Ασφάλειας (ΠΕ) ή από Ομάδα Ελέγχου (ΟΕΛ) στην οποία προϋσταται ΠΕ, οι οποίοι συντάσσουν σχετική Έκθεση Ελέγχου. Η διαδικασία που ακολουθεί ο ΦΥ ή ο ΦΣ κατά τον ΕΟΑ σε έργο υποδομής είναι η ακόλουθη:
 - Ο ΦΥ ή ο ΦΣ επιλέγει τον ΠΕ από τον επίσημο κατάλογο που τηρεί ο Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ) με βάση την εμπειρία του καθώς και τα λοιπά μέλη της ΟΕΛ.
 - Ο ΦΥ ή ο ΦΣ και ο Μελετητής (ΜΕ) παραδίδουν όλα τα διαθέσιμα στοιχεία και σχέδια στον ΠΕ ή στην ΟΕΛ πριν από τη διενέργεια του ΕΟΑ. Σε περίπτωση μεγάλου έργου συνιστάται μια πρώτη συνάντηση μεταξύ ΠΕ ή ΟΕΛ με τους ΦΥ ή ΦΣ και ΜΕ.
 - Ο ΠΕ ή η ΟΕΛ εξετάζουν τα διατιθέμενα στοιχεία, πραγματοποιούν αυτοψία στο έργο και συγκεντρώνουν επιπλέον στοιχεία (π.χ. φωτογραφίες) και πληροφορίες για την περιοχή διέλευσης, τον παρόδιο χώρο και τις αναγκαίες συνδέσεις. Ο ΠΕ ή τα μέλη της ΟΕΛ εξετάζουν αναλυτικά τα στοιχεία της μελέτης που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και προσδιορίζουν δυνητικά ελλείμματα. Στη φάση αυτή, εφόσον είναι αναγκαίο, πραγματοποιείται δεύτερη συνάντηση μεταξύ ΠΕ ή ΟΕΛ, ΜΕ και ΦΥ ή ΦΣ.

Σε περίπτωση ΕΟΑ πριν την παράδοση στην κυκλοφορία ή στο αρχικό στάδιο λειτουργίας του έργου, ο ΠΕ ή η ΟΕΛ οφείλει να πραγματοποιήσει αυτοψία κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας.

- Στη συνέχεια ο ΠΕ ή η ΟΕΛ συντάσσει Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας, την οποία και αποστέλλει στον ΦΥ ή ΦΣ και στον ΜΕ. Η Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας περιέχει σαφή και αιτιολογημένη περιγραφή των δυνητικών ελλειμμάτων οδικής ασφάλειας και των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων. Τα μέτρα πρέπει να είναι πρακτικά, εφαρμόσιμα και σε αναλογία με το κόστος του έργου. Κάθε διορθωτικό μέτρο πρέπει να συνοδεύεται από εκτίμηση της μείωσης των αναμενόμενων ατυχημάτων και του κόστους εφαρμογής του. Τα ελλείματα οδικής ασφάλειας που δεν βελτιώνονται μετά τις συστάσεις του ΠΕ ή της ΟΕΛ, επανεξετάζονται στον ΕΟΑ του επόμενου σταδίου.
 - Ο ΦΥ ή ο ΦΣ κατά τη διαβούλευση της Έκθεσης ΕΟΑ ζητεί τις απόψεις του ΜΕ. Ο ΜΕ απαντά σε κάθε πρόταση που διατυπώνει η Έκθεση του ΕΟΑ. Η απάντηση του ΜΕ προς τον ΦΥ ή τον ΦΣ περιέχει με σαφήνεια ποια ελλείματα οδικής ασφάλειας και ποια διορθωτικά μέτρα θεωρούνται αποδεκτά από αυτόν και ποια όχι καθώς και ποια άλλα πιθανά διορθωτικά μέτρα θα μπορούσαν εναλλακτικά να εφαρμοσθούν. Η απάντηση του ΜΕ κοινοποιείται στους ΦΥ ή ΦΣ και ΠΕ ή ΟΕΛ.
 - Ο ΦΥ ή ο ΦΣ έχοντας υπόψη την απάντηση του ΜΕ, μπορεί, εφόσον κρίνει σκόπιμο, να ζητήσει τη συμβολή ανεξάρτητου ΤΣ προκειμένου να συντάξει την απάντηση του προς τον ΠΕ ή την ΟΕΛ, με ενσωμάτωση των πιθανών εναλλακτικών μέτρων που αντιπρότεινε ο ΜΕ, τα οποία κρίνει εύλογα.
 - Ο ΠΕ ή η ΟΕΛ εξετάζει την απάντηση του ΦΥ ή του ΦΣ και αποστέλλει σ' αυτόν την αποδοχή ή την απόρριψη κάθε αντιπρότασης με κατάλληλη αιτιολόγηση, μέσω σύνταξης Έκθεσης Παρατηρήσεων. Η Έκθεση Παρατηρήσεων κοινοποιείται στον ΜΕ. Οι δυνατές απαντήσεις του ΠΕ ή της ΟΕΛ σε σχέση με τις αντιπροτάσεις του ΦΥ ή του ΦΣ είναι:
 - α) αποδοχή της εναλλακτικής πρότασης του ΦΥ ή του ΦΣ.
 - β) αποδοχή παραλλαγής της εναλλακτικής πρότασης του ΦΥ ή του ΦΣ.
 - γ) απόρριψη της εναλλακτικής πρότασης του ΦΥ ή του ΦΣ.
 - Αν δεν υπάρχουν διαφωνίες από τον ΠΕ ή την ΟΕΛ, ο ΦΥ ή ο ΦΣ δίνει εντολή στον ΜΕ για την εφαρμογή των συμφωνημένων διορθωτικών μέτρων στο έργο. Αν ο ΦΥ ή ο ΦΣ αποφασίσει να υλοποιήσει ένα μέρος των προτάσεων του ΠΕ ή της ΟΕΛ, τότε επιλέγει τα μέτρα με τη βέλτιστη σχέση κόστους/οφέλους και συντάσσει Φόρμα Απαλλαγής για κάθε ένα από τα μέτρα που επιλέγει να μην υλοποιήσει με την απαραίτητη αιτιολόγηση της απόφασής του. Όταν οι προτάσεις επιβάλλουν σημαντικές τροποποιήσεις, ενδέχεται να χρειάζεται εκ νέου ΕΟΑ για το συγκεκριμένο τμήμα του έργου με την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων. Τούτο αποφασίζεται από τον ΦΥ ή τον ΦΣ σε συνεργασία με τον ΠΕ ή την ΟΕΛ.
 - Στις περιπτώσεις όπου ο ΦΥ ή ο ΦΣ και ο ΠΕ ή η ΟΕΛ δεν μπορούν να συμφωνήσουν σε κοινά αποδεκτό διορθωτικό μέτρο για τη διευθέτηση ενός αποδεκτού ελλείματος οδικής ασφάλειας ο ΦΥ ή ο ΦΣ δεν αποδέχεται το έλλειμα που υποδεικνύει ο ΠΕ ή η ΟΕΛ, τότε συντάσσει Έκθεση Εξαίρεσης για κάθε ένα από τα αμφισβητούμενα θέματα. Στις περιπτώσεις όπου ο ΦΥ ή ο ΦΣ αποδέχεται το έλλειμα αλλά δεν μπορεί να βρεθεί μια κοινά αποδεκτή λύση, τότε η Έκθεση Εξαίρεσης θα πρέπει να περιγράφει τους λόγους για τους οποίους δεν μπορεί να εφαρμοστεί η πρόταση του ΠΕ ή της ΟΕΛ.
 - Όπου ο ΦΥ ή ο ΦΣ δεν αποδέχεται ότι υφίσταται θέμα οδικής ασφάλειας, η Έκθεση Εξαίρεσης θα πρέπει να περιέχει στοιχεία που να αιτιολογούν με επάρκεια την άποψή του.
7. Η Έκθεση ΕΟΑ περιλαμβάνει την παρουσίαση του ΠΕ ή της ΟΕΛ καθώς και σύντομη περιγραφή του έργου. Το κυρίως μέρος της Έκθεσης ΕΟΑ περιγράφει όλα τα εντοπισθέντα δυνητικά ελλείματα οδικής ασφάλειας του έργου και τα αντίστοιχα διορθωτικά μέτρα ή συστάσεις για την ολική ή μερική αντιμετώπιση τους. Τα μέτρα ή οι συστάσεις συνήθως αφορούν στην περιγραφή ως προς τη φύση

ή την κατεύθυνση της λύσης που πρέπει να ακολουθηθεί, με εκτίμηση του κόστους/οφέλους εφαρμογής της προκειμένου να είναι δυνατή η προτεραιοποίηση τους με βάση τη βέλτιστη σχέση κόστους/οφέλους. Ο ΠΕ ή η ΟΕΛ αποφασίζει εάν απαιτούνται σχέδια των θέσεων Μειωμένης οδικής ασφάλειας (ΜΟΑ) που θα συνοδεύουν την Έκθεση ΕΟΑ. Η Έκθεση ΕΟΑ αποστέλλεται στον ΦΣ ή στον ΦΥ με κοινοποίηση στον ΜΕ.

8. Θα πρέπει να δίνεται προσοχή στον τρόπο διατύπωσης των απαντήσεων στα ευρήματα και στην επιλογή των διορθωτικών μέτρων/συστάσεων του ΕΟΑ, καθώς μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως τεκμήρια υπαιτιότητας του ΦΥ ή του ΦΣ σε περίπτωση ατυχήματος. Ο ΦΥ ή ο ΦΣ διατηρεί τεκμηριωμένο αρχείο των διορθωτικών μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας που έχει εφαρμόσει στο έργο υποδομής αρμοδιότητας του.
9. Ενδεικτικά στοιχεία ελέγχου ανά στάδιο μελέτης παρουσιάζονται στο π.δ. 66/2022 (άρθρο 10, Παράρτημα ΙΙ). Ο ΠΕ ή η ΟΕΛ μπορεί να κάνει χρήση των καταλόγων ελέγχου οδικής ασφάλειας στα στάδια της προμελέτης, της οριστικής μελέτης και της μελέτης εφαρμογής, με την ολοκλήρωση της κατασκευής πριν την έναρξη κυκλοφορίας καθώς και στο αρχικό στάδιο λειτουργίας του έργου, από το συνημμένο στις παρούσες επικαιροποιημένες κατευθυντήριες γραμμές Παράρτημα Α – Κατάλογοι 2, 3, 5 και 6.

Άρθρο 6: Αξιολόγηση της ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου

1. Ολόκληρο οδικό δίκτυο των περιπτώσεων 1,1α, 1β του άρθρου 2 π.δ. 66/2022, που απαρτίζεται από το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΔΟΔ), τους Αυτοκινητόδρομους (ΑΥΤ/ΜΟΥΣ) και τις Κύριες Οδούς (ΚΟΔ) και βρίσκεται σε λειτουργία, υπόκειται σε αξιολόγηση της ασφάλειας του, η οποία διενεργείται από τον Φορέα Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ) τουλάχιστον κάθε πέντε έτη για την ταξινόμηση των επιμέρους τμημάτων του ανάλογα με το επίπεδο ασφάλειάς τους, με σκοπό την καταγραφή και ιεράρχηση των αναγκών για περαιτέρω δράση.
2. Αξιολογείται ο κίνδυνος ατυχήματος και η 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 του συνόλου του οδικού δικτύου εγκρίθηκε με την με αρ. πρωτ.: Δ14/γ/Φ-ΣΟΑ/177428/31-10-2025 (ΑΔΑ Ε3ΑΑ465ΧΘΞ-ΕΟΖ) απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
4. Η αξιολόγηση της ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου της παρ. 1 πραγματοποιήθηκε με χρήση του εγχειριδίου εφαρμογής της μεθοδολογίας αξιολόγησης της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο δικτύου «Network Wide Road Safety Assessment, Methodology and Implementation Handbook» (NWA), απόδοσή του στα Ελληνικά επισυνάπτεται στο Παράρτημα Β.
5. Το εγχειρίδιο «Network Wide Road Safety Assessment, Methodology and Implementation Handbook» (NWA), το οποίο εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2023 με σκοπό να παράσχει την απαιτούμενη καθοδήγηση σχετικά με την αποτελεσματική εφαρμογή της μεθοδολογίας αξιολόγησης της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο δικτύου, όπως εγκρίθηκε από τα κράτη μέλη κατά τη 13η συνεδρίαση της ολομέλειας της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των οδικών υποδομών (EGRIS) στις 21 Νοεμβρίου 2022, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936.
Στο εγχειρίδιο συνδυάζονται δύο προσεγγίσεις, η πρώτη για την αξιολόγηση της εγγενούς ασφάλειας των οδών (προληπτική μεθοδολογία, NWA-Proactive) και η δεύτερη για την αξιολόγηση με βάση την ανάλυση των ατυχημάτων (επαγωγική μεθοδολογία, NWA-Reactive). Οι δύο

προσεγγίσεις εφαρμόζονται στο ίδιο δίκτυο και τα αποτελέσματα που προκύπτουν, ενσωματώνονται μέσω της συνδυαστικής μεθοδολογίας (NWA-Integrated) για να προκύψει η τελική αξιολόγηση και κατάταξη επικινδυνότητας κάθε διακριτού τμήματος αξιολογούμενης οδού εντός της ομάδας οδών στην οποία εμπίπτει.

Οι διακριτές ομάδες των οδών με παραπλήσια χαρακτηριστικά ασφάλειας, όπως αυτές καθορίζονται στο εγχειρίδιο NWA-Handbook, είναι: Αστικοί Αυτοκινητόδρομοι, Υπεραστικοί Αυτοκινητόδρομοι, Οδοί με Διαχωρισμένο Οδόστρωμα και Οδοί με Ενιαίο Οδόστρωμα.

Η αξιολόγηση ακολουθεί την ίδια διαδικασία για όλες τις οδούς ανεξαρτήτως ομάδας, ωστόσο τα αποτελέσματα της αξιολόγησης είναι συγκρίσιμα μόνο μεταξύ των οδών της ίδιας ομάδας.

Το εγχειρίδιο συνδυάζει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της εγγενούς ασφάλειας (προγνωστική μέθοδος) και της αξιολόγησης με βάση την ανάλυση των καταγεγραμμένων ατυχημάτων (επαγωγική μεθοδολογία). Τα αποτελέσματα ενσωματώνονται μέσω μιας συνδυαστικής μεθοδολογίας ταξινόμησης για να προκύψει η τελική κατάταξη επικινδυνότητας κάθε διακριτού τμήματος αξιολογούμενης οδού στις ακόλουθες πέντε (5) κατηγορίες:

- α) κατηγορία πολύ υψηλής επικινδυνότητας (κατηγορία 5)
- β) κατηγορία υψηλής επικινδυνότητας (κατηγορία 4)
- γ) κατηγορία ενδιάμεσης επικινδυνότητας (κατηγορία 3)
- δ) κατηγορία χαμηλής επικινδυνότητας (κατηγορία 2)
- ε) κατηγορία πολύ χαμηλής επικινδυνότητας (κατηγορία 1)

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης της ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου, και έχοντας υπόψη, ότι η διαδικασία αξιολόγησης και οι συναφείς δράσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο της Οδηγίας έχουν ενδεικτικό χαρακτήρα, και ότι το τελικό Σχέδιο Δράσεων καθορίζεται από το οικείο κράτος μέλος λαμβάνοντας υπόψη το εθνικό, θεσμικό και πολιτικό πλαίσιο, τις προτεραιότητες πολιτικής και τις διαθέσιμες διοικητικές και οικονομικές δυνατότητες, εντός του χρονικού διαστήματος των πέντε ετών μέχρι την επόμενη αξιολόγηση, ακολουθούν οι παρακάτω ενέργειες ανάλογα με την κατηγορία προτεραιότητας κάθε οδικού τμήματος:

- α) Κατηγορία υψηλής προτεραιότητας με ενοποίηση των κατηγοριών 4 και 5 (υψηλή επικινδυνότητα και πολύ υψηλή επικινδυνότητα) κατά NWA: Διενεργείται ΣΕΠΟΑ, και σε συνέχεια αυτής εκπονούνται μελέτες έργων/παρεμβάσεων βελτίωσης οδικής ασφάλειας με ποσοτική εκτίμηση του κόστους, του οφέλους και του χρόνου υλοποίησής τους.
 - β) Κατηγορία ενδιάμεσης προτεραιότητας με τα τμήματα της κατηγορίας 3 κατά NWA: Εφόσον υπάρχει διαθέσιμη χρηματοδότηση, ακολουθείται η ίδια διαδικασία με τα οδικά τμήματα κατηγορίας υψηλής προτεραιότητας.
 - γ) Κατηγορία χαμηλής προτεραιότητας με ενοποίηση των κατηγοριών 1 και 2 (πολύ χαμηλή και χαμηλή επικινδυνότητα) κατά NWA: Δεν απαιτείται ενέργεια μέχρι την επαναξιολόγησή της.
6. Το σύνολο του οδικού δικτύου επαναξιολογείται ανά πενταετία. Για την επόμενη αξιολόγηση συνιστάται η εφαρμογή δόκιμων και καθιερωμένων μεθόδων, όπως της «Network Wide Road Safety Assessment, Methodology and Implementation Handbook» (NWA), με τις κατάλληλες προσαρμογές των παραμέτρων στις τοπικές συνθήκες. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης 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.
7. Λαμβάνονται υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία της αξιολόγησης οδικής ασφάλειας ολοκλήρου του οδικού δικτύου παρουσιάζονται στο π.δ.66/2022 (άρθρο 10, Παράρτημα ΙΙΙ). Το εγχειρίδιο της μεθόδου «Network Wide Road Safety Assessment, Methodology and Implementation Handbook» (NWA) με απόδοση στα ελληνικά περιλαμβάνεται στο συνημμένο Παράρτημα Β).

Άρθρο 7: Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας

1. Οι επιθεωρήσεις ασφάλειας στο οδικό δίκτυο σε λειτουργία διακρίνονται σε Περιοδικές Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας (ΠΕΠΟΑ) και σε Στοχευμένες Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας (ΣΕΠΟΑ).
2. Οι ΠΕΠΟΑ διενεργούνται στο σύνολο του οδικού δικτύου που βρίσκεται σε λειτουργία από τους Φορείς Συντήρησης (ΦΣ) σε ετήσια βάση, στο πλαίσιο της τακτικής επιθεώρησης συντήρησης με συμμετοχή Πιστοποιημένου Ελεγκτή (ΠΕ), προκειμένου να διασφαλίζεται ότι εντοπίζονται εγκαίρως τα δυνητικά ελλείμματα οδικής ασφάλειας στα κατασκευαστικά στοιχεία της υπό εξέταση οδικής υποδομής για όλες τις κατηγορίες χρηστών της οδού και προτείνονται κατάλληλα διορθωτικά μέτρα προς εφαρμογή.
3. Λαμβάνονται υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία τα ενδεικτικά στοιχεία των ελέγχων οδικής ασφάλειας των στοχευμένων επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας του π.δ. 66/2022, άρθρο 10, Παράρτημα II και IIα. ο ΠΕ κάνει χρήση του συνημμένου στις παρούσες επικαιροποιημένες κατευθυντήριες γραμμές Παράρτημα Α – Κατάλογος 6.
4. Για την ταχεία προτεραιοποίηση των δυνητικών ελλειμάτων και των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων, σε περίπτωση μη επαρκούς χρηματοδότησης για την υλοποίηση του συνόλου αυτών, ο ΠΕ συνιστάται να κάνει χρήση της μεθοδολογίας που περιγράφεται στο συνημμένο Παράρτημα Γ.
5. 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 ασφάλειας, στις οποίες συμμετέχουν οι φορείς που είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή της ΠΕΠΟΑ 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 ΦΑΟΥ.
6. Ο Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ) ενημερώνει για τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου τους Κυρίους των Έργων (ΚΤΕ). Για τα τμήματα υψηλής προτεραιότητας και, εφόσον υπάρχει διαθέσιμη χρηματοδότηση, για τα τμήματα ενδιάμεσης προτεραιότητας, οι αρμόδιοι Φορείς Συντήρησης (ΦΣ) υποχρεούνται να προβαίνουν είτε σε ΣΕΠΟΑ, είτε να εφαρμόζουν άμεσα διορθωτικά μέτρα. Η ΣΕΠΟΑ δύναται να πραγματοποιηθεί και σε οποιοδήποτε άλλο οδικό τμήμα, στο οποίο ο αρμόδιος ΦΣ κρίνει ότι απαιτείται με βάση τα αποτελέσματα της ΠΕΠΟΑ που έχει προηγηθεί.
7. Η ΣΕΠΟΑ διενεργείται από Ομάδα Επιθεώρησης (ΟΕΠ) η οποία αποτελείται από τουλάχιστον δύο (2) μέλη, εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα (1) μέλος είναι Πιστοποιημένος Εκλεκτής (ΠΕ). Στα μέλη μπορούν να προστεθούν μελετητές για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών φόρτων, την αποτύπωση των στοιχείων της οδού και τον προκαταρκτικό σχεδιασμό των προτεινόμενων μέτρων, προκειμένου να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις και το κόστος εφαρμογής τους.

Η διαδικασία της ΣΕΠΟΑ στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο είναι η ακόλουθη:

- Ο ΦΣ ορίζει τη χρονική διάρκεια απόδοσης των διορθωτικών μέτρων της οδικής ασφάλειας του επιθεωρούμενου τμήματος, η οποία δεν μπορεί να υπολείπεται των πέντε (5) ετών και να υπερβαίνει τα δέκα (10).
- Η ΟΕΠ διαιρεί το προς επιθεώρηση τμήμα σε κόμβους και σε οδικά υποτμήματα με ομοειδή χαρακτηριστικά.
- Στη συνέχεια προβαίνει σε εκτίμηση της αναμενόμενης μέσης συχνότητας ατυχημάτων της υφιστάμενης κατάστασης με βάση τους κυκλοφοριακούς φόρτους, τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού, τις παρόδεις χρήσεις και τα καταγεγραμμένα ατυχήματα.

- ο Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι λαμβάνονται από την ανάπτυξη απλού μοντέλου (Simple Model) με στοιχεία από κυκλοφοριακές έρευνες ή/και διαθέσιμους κυκλοφοριακούς φόρτους.
 - ο Τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού και οι παρόδιες χρήσεις μπορούν να ληφθούν από την αξιολόγηση της ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου που διαθέτει ο Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ), με κατάλληλη επικαιροποίηση τους.
 - ο Καταγεγραμμένα ατυχήματα χορηγούνται επίσης από τον ΦΑΟΥ.
 - Ακολουθώντας η ΟΕπ εντοπίζει δυνητικές θέσεις ή ζώνες μειωμένης οδικής ασφάλειας που οφείλονται στον σχεδιασμό και στη συνέχεια προβαίνει σε επιτόπια επιθεώρηση, κατά την οποία ελέγχει και καταγράφει όλα τα δυνητικά ελλείμματα οδικής ασφάλειας με χρήση των Καταλόγων Ελέγχου του Παραρτήματος Α – Κατάλογος 7).
 - Για κάθε έλλειμα ασφάλειας προτείνει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, υπολογίζει το κόστος εφαρμογής και εκτιμά την επίδοσή τους στην βελτίωση της ασφάλειας.
8. Η Έκθεση ΣΕΠΟΑ περιλαμβάνει παρουσίαση της ΟΕπ και σύντομη περιγραφή του επιθεωρηθέντος τμήματος. Το κυρίως μέρος της έκθεσης περιγράφει τα εντοπισθέντα δυνητικά ελλείμματα οδικής ασφάλειας με ειδική αναφορά στους ευάλωτους χρήστες και τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα ανά διαπιστωμένο έλλειμα, καταταγμένα με βάση το λόγο κόστους/οφέλους εκάστου.
9. Για την εκτίμηση του οφέλους συνιστάται η χρήση δόκιμων και καθιερωμένων διεθνών μεθόδων, όπως ο υπολογισμός της αναμενόμενης μέσης συχνότητας ατυχημάτων σύμφωνα με τη Προγνωστική Μέθοδο (Predictive Method - Highway Safety Manual [HSM]) των ΗΠΑ με τις κατάλληλες προσαρμογές στις τοπικές συνθήκες (Βλ. συνημμένο Παράρτημα Δ).
- Συνιστάται το κόστος των ατυχημάτων να λαμβάνεται από τον Οδηγό «Preparation of Feasibility Studies for Transport Investments - Guidance for Practitioners» που εξέδωσε το 2024 η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Προγράμματος «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» 2021-2027 (ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ) με την κατάλληλη αναπροσαρμογή του στο έτος εκτίμησης.
- Η αίτηση χρηματοδότησης των έργων υλοποίησης των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων συνοδεύεται από μελέτη κόστους οφέλους με χρήση του ανωτέρω Οδηγού «Preparation of Feasibility Studies for Transport Investments - Guidance for Practitioners».
10. 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 ασφάλειας, στις οποίες συμμετέχουν οι φορείς που είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή της ΣΕΠΟΑ 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 ΦΑΟΥ.

Άρθρο 8: Έλεγχος εκτελούμενων έργων σε οδούς

1. Κατά τη διάρκεια εκτελούμενων έργων διεξάγεται Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ) εφόσον τα έργα επηρεάζουν το εν λειτουργία οδικό δίκτυο.
2. Ο (ΦΑΟΥ) αποστέλλει στον Φορέα Υλοποίησης (ΦΥ) τον κατάλογο με τους Πιστοποιημένους Ελεγκτές (ΠΕ) καθώς και τα στοιχεία τους που περιγράφουν την εμπειρία τους στον έλεγχο εκτελούμενων έργων σε οδούς.
3. Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων σε τμήματα οδών υπό κατασκευή, ο ΠΕ ή η Ομάδα Ελέγχου (ΟΕΛ) επιλέγεται από τον ΦΥ. Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων υφιστάμενης οδού, η ΟΕΛ επιλέγεται από τον Φορέα Συντήρησης (ΦΣ). Τουλάχιστον ένα (1) μέλος της ομάδας ελέγχου είναι ΠΕ.

4. Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων σε οδούς υπό κατασκευή, ο ΠΕ ή ΟΕΛ παραλαμβάνει όλα τα διατιθέμενα στοιχεία από τον ΦΥ και τον Μελετητή (ΜΕ). Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων σε υφιστάμενη οδό ο ΠΕ ή η ΟΕΛ παραλαμβάνει όλα τα διατιθέμενα στοιχεία από τον ΦΣ.
5. Ο ΠΕ ή ΟΕΛ ελέγχει όλα τα θέματα ασφάλειας και σε σχέση με το εν λειτουργία δίκτυο και τους ευάλωτους χρήστες. Ο ΠΕ ή ΟΕΛ υποβάλλει την Έκθεσή της στον ΦΥ ή στον ΦΣ και τον ΜΕ.
6. Τα εξεταζόμενα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία ελέγχου εκτελούμενων έργων σε οδούς παρουσιάζονται στο συνημμένο Παράρτημα Α – Κατάλογος 4.
7. Λαμβάνονται υπόψη οι εγκεκριμένες οδηγίες ΟΜΟΕ– ΣΕΕΟ/2010 περί “Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων σε Οδούς” (ΦΕΚ 905/Β/20.05.2011) με τις αντίστοιχες αναθεωρήσεις τους και οι εν ισχύ αντίστοιχες Γερμανικές Οδηγίες κατόπιν σχετικής τεκμηρίωσης.

Άρθρο 9: Εκπαίδευση και Επιμόρφωση Πιστοποιημένων Ελεγκτών Οδικής Ασφάλειας

1. Το περιεχόμενο των μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης των Πιστοποιημένων Ελεγκτών (ΠΕ) συντάσσεται με ευθύνη του Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ). Τα μαθήματα εκπαίδευσης πραγματοποιούνται από Διπλωματούχους Μηχανικούς όπως αυτοί προσδιορίζονται στο άρθρο 9, παράγραφος 2 του π.δ. 104/2011 όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 66/2022, με κατάλληλα προσόντα σε θέματα ελέγχων ή επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζει ο ΦΑΟΥ, στις οποίες περιλαμβάνονται αναλύσεις και μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες καθώς και την υποδομή για αυτούς.
2. Για την παρακολούθηση του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης, οι υποψήφιοι ΠΕ θα πρέπει να διαθέτουν δεκαετή (10) εμπειρία σχετικά με τον σχεδιασμό των οδών, την τεχνολογία οδικής ασφάλειας και την ανάλυση ατυχημάτων.
3. Απαιτείται επίσης δεκαετία από την απόκτηση του διπλώματος. Ο Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ) αποφασίζει ποιες άλλες επιστημονικές ειδικότητες που διαθέτουν εμπειρία ή κατάρτιση στα στοιχεία της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου μπορούν να αποκτήσουν το πιστοποιητικό επάρκειας.
4. Η επιτυχής ολοκλήρωση του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης πιστοποιείται κατόπιν συμμετοχής των εκπαιδευμένων σε εξετάσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν και γραπτές δοκιμασίες. Στους επιτυχόντες χορηγείται πιστοποιητικό επάρκειας πενταετούς ισχύος.
5. Οι ΠΕ προκειμένου να ανανεώσουν το πιστοποιητικό τους παρακολουθούν περιοδικά προγράμματα επιμόρφωσης ανά πέντε (5) έτη. Εάν το πιστοποιητικό επάρκειας έχει λήξει πάνω από δύο (2) έτη, ο ελεγκτής οφείλει να παρακολουθήσει εκ νέου το πρόγραμμα αρχικής εκπαίδευσης. Για την ανανέωση του πιστοποιητικού επάρκειας ο ελεγκτής πρέπει επιπλέον να έχει εκπονήσει τουλάχιστον έναν Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ) ή μία Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας (ΠΕΠΟΑ ή ΣΕΠΟΑ).
6. Ο επικεφαλής των Ομάδων Εμπειρογνομόνων, Ελεγκτών και Επιθεώρησης (ΟΕμ, ΟΕΛ, ΟΕπ) είναι ΠΕ που διαθέτει τα ακόλουθα προσόντα:
 - έχει επάρκεια από παρακολούθηση τουλάχιστον ενός προγράμματος επιμόρφωσης,
 - έχει εκπονήσει τουλάχιστον δύο (2) ΕΟΑ ή/και επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας κατά τη διάρκεια ισχύος του τελευταίου πιστοποιητικού επάρκειας,
 - έχει συνολικά δέκα (10) έτη εμπειρίας ή κατάρτισης στον σχεδιασμό οδών, την τεχνολογία οδικής ασφάλειας και την ανάλυση ατυχημάτων, και
 - διαθέτει δέκα (10) έτη από την απόκτηση του διπλώματός του.
7. Τα αναφερόμενα στο άρθρο αυτό αποτελούν βασικές κατευθύνσεις για την σύνταξη εγκριτικής απόφασης την οποία εκδίδει ο Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ) και περιγράφονται λεπτομερώς όλα τα θέματα εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και πιστοποίησης ελεγκτών.
8. Ο Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (ΦΑΟΥ) διατηρεί κατάλογο ή Μητρώο με τους Πιστοποιημένους Ελεγκτές (ΠΕ) καθώς και τα βιογραφικά τους που διαθέτουν πιστοποιητικά επάρκειας σε ισχύ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α:
ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ 1-7 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β:
ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΚΤΥΟΥ «Network Wide Road Safety Assessment, Methodology and Implementation Handbook» (NWA).
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ:
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΑΧΕΙΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΛΛΕΙΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ:
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΓΝΩΣΤΙΚΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗΣ ΜΕΣΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΗSM ΤΩΝ ΗΠΑ (Predictive Method - Highway Safety Manual [HSM]).