



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

### Κατάταξη των Εθνικών Οδών σε Βασικό και Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο

Στη συνέχεια παρουσιάζεται απόσπασμα από το Φύλλο 30 της Εφημερίδας της Κυβέρνησης (Τεύχος Δεύτερο-19 Ιανουαρίου 1996) με βάση το οποίο γίνεται η κατάταξη των Εθνικών Οδών στις κατηγορίες Βασικό, Δευτερεύον και Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Το ενδιαφέρον μας συγκεντρώνεται, όπως θα δούμε και παρακάτω, στην σύγκριση του Βασικού με το Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο, οπότε περιγράφονται παρακάτω αναλυτικά οι οδοί που αντιστοιχούν σε αυτές τις κατηγορίες:

#### Α. ΒΑΣΙΚΟ ΕΘΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

1. Νέα Εθνική Οδός Αθήνα (από εκβολές Κηφισού)- Λαμία- Λάρισα (ανατολική παράκαμψη από Κ. Νίκαιας μέχρι Κ. Γυρτώνης)- Τέμπη- Κατερίνη- Θεσσαλονίκη (μέχρι κόμβο Δικαστηρίων)- Εύζωνοι (από κόμβο Χαλάστρας μέχρι Μεθοριακό Σταθμό).
2. Θεσσαλονίκη ( από Κ1 δια της Εξωτερικής Περιφερειακής μέχρι τη συνάντηση της με την Εσωτερική Περιφερειακή στον κόμβο Κ5)- Δερβένι- Γέφυρα Στρυμώνα- Ν.Πέραμος- Καβάλα( δια της προβλεπόμενης οδού παράκαμψης Καβάλας)- Ξάνθη- Κομοτηνή-( οδός παράκαμψης με τους συνδετήριους εισόδου και εξόδου Κομοτηνής)- Μέσση- Μάκρη( νέο τμήμα)- Αλεξανδρούπολη- Γέφυρα Κήπων.
3. Νέα Εθνική Οδός Δερβένι- Λευκώνας( Σέρρες)- Προμαχώνας.
4. Ρίο (Ανισόπεδος κόμβος Ρίου της Ε.Ο. Κορίνθου- Πατρών)- Αντίρριο- Μεσολόγγι- Αγρίνιο- Αμφιλοχία- Άρτα- Φιλιπιάδα- Ιωάννινα- Καλπάκι- Κακαβιά( Μεθοριακός Σταθμός).
5. Αθήνα( από ανισόπεδο κόμβο με την Δυτ. Περιφερειακή Αιγάλεω)- Κόρινθος (δια της προβλεπόμενης νέας Γέφυρας Ισθμού και νέας οδού παράκαμψης σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη), μέχρι τον Α.Κ. Εξαμιλίων.
6. Εγνατία Οδός
7. Εξωτερική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης( από κόμβο Κ1 μέχρι κόμβο Κ5).
8. Η Ε.Ο. 51 «Αρδάνιο- Σουφλί- Διδυμότειχο- Ορεστιάς (μέσω των παρακάμψεων των πόλεων)- Καστανιές- Ελληνοτουρκικά σύνορα» και «Καστανιές (μέσω της παράκαμψης)- Ορμένιο- Ελληνοβουλγαρικά σύνορα».

## Β. ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

1. Οι παράπλευροι (SR) των οδικών αξόνων του Πρωτεύοντος Εθνικού Δικτύου.
2. Η Ε.Ο. 53 «Αλεξανδρούπολη- Αισύμη- Μέγα Δέρειο- Μικρό Δέρειο και η επέκτασή της προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα.
3. Το τμήμα της Ε.Ο. 2 στην περιοχή της Κομοτηνής στο οποίο κατασκευάσθηκε και λειτουργεί η παράκαμψη Κομοτηνής.
4. Η Ε.Ο. 14 «Δράμα( από την Εθνική Οδό 23)- Παρανέστι- Σταυρούπολη- Ξάνθη».
5. Το τμήμα της Π.Ε.Ο. 12 που βρίσκεται εντός των ορίων οικισμών Προβατά- Παλαιοκάστρου- Βαμβακόφυτου.
6. Η Ε.Ο. 16 «Θεσσαλονίκη- Γαλάτιστα- Άγιος Πρόδρομος- Αρναία- Παλαιχώριο- Στρατώνι- Ιερισός».
7. Η Ν.Ε.Ο. 16<sup>α</sup> «Άγιος Πρόδρομος- Πολύγυρος».
8. Η Ε.Ο. 67 «Θεσσαλονίκη- Αεροδρόμιο».
9. Η Ε.Ο. « Ανατολική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης».
10. Η Ε.Ο. «Εσωτερική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης».
11. Η Ε.Ο. «Νέα Διαγώνιος» και η επέκτασή της (Θεσσαλονίκη- Ν. Καλλικράτεια- Ν. Μουδανιά).
12. Η Ε.Ο. 12 στο τμήμα της «Σέρρες (Περιαστική Σερρών- Ν. Ζίχνη- Δράμα- Καβάλα».
13. Η Ε.Ο. 57 «Δράμα- Κάτω Νευροκόπι- Ελληνοβουλγαρικά σύνορα».
14. Η Ε.Ο. 59 «Μεσσοράχη- Αμφίπολη».
15. Η Ν.Ε.Ο. «Θεσσαλονίκη( περιοχή Λητής)- Ν. Σάντα- Κιλκίς (παράκαμψη πόλης με τους συνδετήριους κλάδους)- Δροσάτο (με την πρόσβαση προς τον Μεθοριακό Σταθμό Δοϊράνης)- Ροδόπολη».
16. Η Ε.Ο. 2 στα τμήματα:
  - α) «Θεσσαλονίκη- Γέφυρα- Χαλκηδόνα- Γιαννιτσά- Έδεσσα- Παραβεγορίτιδα Οδός( Άρμισσα- Αντίγονος)- συνάντηση με την Εθνική Οδό 3- Βεύη».
  - β) «Από Εθνική Οδό 3- Φλώρινα- Πισοδέρι- Βατοχώρι- Ελληνοαλβανικά σύνορα».
17. Η Ε.Ο. 15 «Γέφυρα Μουργκάνι- Γρεβενά- Μπάρα- Νεάπολη (μέσω νέας χάραξης) – Δισπηλιό- Καστοριά- Τρίγωνο- Άγιος Γερμανός».
18. Η Ε.Ο. 20 στο τμήμα της: «Κοζάνη- Νεάπολη- Πεντάλοφος- Επταχώρι- Κόνιτσα- Καλπάκι».

19. Η Ε.Ο. 3 «Ελευσίνα- Θήβα- Λιβαδειά (μέσω της παράκαμψης Λιβαδειάς και των συνδετηρίων)- Χάνι Κατίκου- Μπράλλος- Λαμία- Δομικός- Φάρσαλα- Λάρισα- Παράκαμψη Λάρισας (από Α.Κ. Λάρισας – Ι.Κ. Φαρσάλων- Ι.Κ. Γεωργικής Σχολής)- Τύρναβος- Ελασσόνα- Σέρβια- Κοζάνη- Πτολεμαΐδα (μέσω της παρακαμπτηρίου των εγκαταστάσεων ΔΕΗ στο Αμύνταιο)- Βεύη- Φλώρινα- Νίκη- Σύνορα».

20. Η Ε.Ο. 4 «Αλεξάνδρεια- Βέροια (Νότια παράκαμψη Βέροιας)- Καστανιά- Πολύμυλος- Κοζάνη».

21. Η Ε.Ο. 6 «Βόλος- Α.Κ. Βελεστίνου- Λάρισα- Τρίκαλα (μέσω της Βόρειας και Ανατολικής παράκαμψης της πόλης)- Καλαμπάκα- Γέφυρα Μουργκάνι- Κατάρρα- Μέτσοβο- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα» και η ενωτική οδός Ε.Ο. 6 και Ε.Ο. 20 που διασχίζει την Ελεούσα.

22. Η Ε.Ο. 30 στα τμήματα:

α) «Βόλος- Ν. Αγχίαλος- Μικροθήβες- Α.Κ. με Ν.Ε.Ο. 1».

β) «Ν. Μοναστήρι- Σοφάδες (μέσω της παράκαμψης – Καρδίτσα (μέσω ανατολικής παράκαμψης)- Τρίκαλα- Πύλη- Ελάτη- Περτούλι».

23. Η Ε.Ο. 19 στο τμήμα της: «Από Ε.Ο. 6- Νεράιδα- Φιλιάτες- Σαγάδα» και «Πρέβεζα- Αρχάγγελος».

24. Η Ε.Ο. «Ηγουμενίτσα- Μόρφη- Πρέβεζα -Άκτιο- Βόνιτσα( Παραλιακή)».

25. Η Ε.Ο. 21 «Φιλιπιάδα (από Ε.Ο.5)- Πρέβεζα».

26. Η Ε.Ο. Ενωτική της Παραλιακής «Ηγουμενίτσα- Πρέβεζα» και της Ε.Ο. μέσω κόμβου Φραξήλα και κόμβου Λιμποχωβίτη.

27. Η Ε.Ο. «Αμφιλοχία- Βόνιτσα- Λευκάδα» και οι διακλαδώσεις από Βόνιτσα προς Άκτιο και από Άγιο Νικόλαο προς Άκτιο.

28. Η ενωτική των Ε.Ο.1 και 3 που παρακάμπτει τη Λαμία.

29. Η Ε.Ο. 38 στο τμήμα της «Λαμία- Καρπενήσι- Αργίριο».

30. Η Ε.Ο. 44 «Θήβα- Χαλκίδα- Ν. Λάμψακος (μέσω της παράκαμψης)- Αλιβέρι- Λέπουρα».

31. Η Ε.Ο. 77 «Χαλκίδα- Ν. Αρτάκη- Ψαχνά (μέσω παράκαμψης)-Ιστιαία- Αιδηψός- Λουτρά Αιδηψού».

32. Η Ε.Ο. «Ιτέα (και η διακλάδωση προς Δελφούς)- Ναύπακτος (μέσω της παράκαμψης)- Αντίρριο».

33. Η Ε.Ο. «Σχηματάρι- Χαλκίδα (μέσω του νέου Α.Κ. με τον Αυτ/μο)».

34. Η Ε.Ο. 27 «Άμφισσα- Μπράλλος».

35. Η Ε.Ο. 48 στο τμήμα της: «Λιβαδειά- Αράχωβα- Δελφοί- Άμφισσα- Λιδωρίκι- Ξηροπήγαδο».

36. Η Π.Ε.Ο. 1 στα τμήματα:

α) Από τον Α.Κ. Μαλακάσας μέχρι Στυλίδα τα λειτουργούντα τμήματα.

β) Νότια παράκαμψη Λάρισας (από κόμβο Νίκαιας μέχρι κόμβο Γυρτώνης).

γ) Π.Ε.Ο. «Κατερίνη- Αιγίνειο- Αλεξάνδρεια- Χαλκηδόνα- Γέφυρα».

37. Η Λεωφόρος Ελευσίνας- Σταυρού- Α/Δ Σπάτων( νέος άξονας).

38. Η οδός από Επιβατικό Λιμάνι Πειραιά (Ακτή Κονδύλη)- Δραπετσώνα- Λιμάνι Κερατσινίου-Σχιστό- Σκαραμαγκά.

39. Η Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω (από Εθνική Οδό Αθηνών- Κορίνθου μέχρι την Εθνική Οδό Ελευσίνας- Σταυρού).

40. Η Περιφερειακή Υμηττού (από Βάρη μέχρι Σταυρό) με τις επεκτάσεις της μέχρι τη συνάντηση με τη Λ. Ελευσίνας- Σταυρού- Λαυρίου και την επέκταση προς Ραφήνα.

41. Η σύνδεση αεροδρομίων Ελληνικού- Σπάτων μέσω σήραγγας Υμηττού.

42. Η Λεωφόρος Κύμης.

43. Η Ε.Ο. 54 «Αγ. Παρασκευή- Σταυρός- Ραφήνα».

44. Η Ε.Ο. 79 « Αγ. Μερκούριος- Μήλεσι (παράκαμψη)- Σκάλα Ωρωπού».

45. Η Ε.Ο. 83 «Κηφισιά- Οίον (Μπογιατί)- Μαραθώνας- Ραφήνα».

46. Η Ε.Ο. 91 «Βάρκιζα- Σούνιο» στο εκτός σχεδίου τμήμα της.

47. Η Π.Ε.Ο. 8 «Αθήνα- Κόρινθος».

48. Το τμήμα της Ν.Ε.Ο. «Αθήνα- Κόρινθος» Αθήνα- Ανισόπεδος κόμβος με Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω.

49. Η Ε.Ο. Σταυρού- Λαυρίου στη νέα χάραξη.

50. Τα τμήματα της Ε.Ο. «51» που διασχίζουν τις πόλεις.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

### Ποινές Σ.Ε.Σ.Ο.

Πίνακας 1: Παραβάσεις και οι αντίστοιχες ποινές.

α/α	Άρθρο/παράγρ/περίπτωση ΚΟΚ	Περιγραφή Παράβασης	Κωδικός ποινής (ΚΠ)	Βαθμοί ποινής (ΒΠ)
1.	Άρθρο 3	Παραβίαση των σημάτων των τροχονόμων	Γ1	3
2.	Άρθρο 4 παρ.11	Παραβίαση των πινακίδων Ρ-1, Ρ-2, Ρ-71, Ρ-72 ή του συνδυασμού αυτών με πρόσθετες πινακίδες	Θ1	9
	Άρθρο 4/ παρ. 11	Παραβίαση των πινακίδων Ρ-5, Ρ-6, Ρ-7, Ρ-8, Ρ-9, Ρ-10, Ρ-12, Ρ-13, Ρ-14, Ρ-19, Ρ-20, Ρ-26, Ρ-27, Ρ-28, Ρ-29, Ρ-30, Ρ-31, Ρ-32, Ρ-45, Ρ-46, Ρ-47, Ρ-48, Ρ-49, Ρ-50, Ρ-50α, Ρ-50δ, Ρ-51α, Ρ-51δ, Ρ-52, Ρ-52α, Ρ-52δ, Ρ-53, Ρ-54, Ρ-55, Ρ-59, Ρ-60, Ρ-65, Ρ-66, Ρ-67, Ρ-73α, Ρ-73δ, Ρ-74α, Ρ-74δ, Ρ-75 ή του συνδυασμού αυτών με πρόσθετες πινακίδες	Ε1	5
3.	Άρθρο 5/παρ.8	Παραβίαση της οριζόντιας σήμανσης (περιπτώσεις α', β', γ', δ', ια')	Ζ2	7
		Παραβίαση της οριζόντιας σήμανσης (περιπτώσεις ε', ζ, ιγ)	Γ2	3
4.	Άρθρο 6/ παρ.1/ περ. β', ε', η', ι'	Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη	Θ2	9
5.	Άρθρο 12/ παρ.1	Αντικανονική συμπεριφορά οδηγού προς τους χρήστες της οδού	Γ3	3
	Άρθρο 12/ παρ.2, 5, 6	Διασκόρπιση στο οδόστρωμα υλικών που μπορούν να προκαλέσουν κίνδυνο - Μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή μη κανονική χρήση της ή έλλειψη ειδικών μέσων συγκράτησης για παιδιά - Οδήγηση μοτοποδηλάτου, μοτοσικλέτας ή τρικύκλου χωρίς κουβούκλιο χωρίς ο οδηγός και ο επιβάτης να φοράει κράνος	Ε2	5
	Άρθρο 12/ παρ.8	Οδήγηση οδικών οχημάτων για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμό, ανταγωνισμό ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων	Θ3	9
6.	Άρθρο 13/ παρ.2	Οδήγηση αυτοκινήτου με χρήση ηχητικών συσκευών ή τηλεόρασης - Οδήγηση με χρήση κινητού τηλεφώνου χωρίς ανοικτή ακρόαση ή χωρίς ασύρματη επικοινωνία	Γ4	3
7.	Άρθρο 16/ παρ. 4	Κίνηση αντίθετα στην κυκλοφορία, σε πεζοδρόμια, πλατείες κλπ	Ε3	5
8.	Άρθρο 17/ παρ. 3/ περ. α', β', ε', στ', ζ' & παρ. 4	Αντικανονική συμπεριφορά κατά το προσπέρασμα	Ζ3	7
	Άρθρο 17 (λοιπές διατάξεις)	Αντικανονική συμπεριφορά κατά το προσπέρασμα	Γ5	3
9.	Άρθρο 19/ εκτός των παρ. 5, 6	Γενικές διατάξεις που αφορούν την ταχύτητα και αποστάσεις ασφαλείας	Γ6	3
10.	Άρθρο 20/ παρ.10, 12, 13	Υπέρβαση της ταχύτητας μεταξύ των 20 και 30 Km/h Αντικανονική χρήση ταχογράφου και περιοριστή ταχύτητας	Ε4	5
11.	Άρθρο 21/ παρ. 4	Συνεχείς ελιγμοί	Θ4	9
12.	Άρθρο 25	Παραβίαση ειδικών κανόνων για τα οχήματα των δημοσίων συγκοινωνιών	Γ7	3
13.	Άρθρο 26/ παρ. 1, 2	Παρακάλυψη κυκλοφορίας σε ισόπεδο κόμβο	Γ8	3

Πίνακας 2: Παραβάσεις και οι αντίστοιχες ποινές (συνέχεια).

14.	Άρθρο 27/ παρ. 1/ περ. β', γ', δ'	Παραβίαση σιδηροδρομικών διαβάσεων	Θ5	9
15.	Άρθρο 29/ παρ.1, 3, 4, 5, 6	Κυκλοφορία μοτοποδηλάτων στον αυτοκινητόδρομο - Μη σήμανση με προειδοποιητικό τρίγωνο ή ρυμούλκηση στον αυτοκινητόδρομο - Κυκλοφορία βαρέων οχημάτων στην 3η λωρίδα στον αυτοκινητόδρομο - Αντικανονική είσοδος και έξοδος στον αυτοκινητόδρομο	E5	5
	Άρθρο 29/ παρ.2, 8, 9	Αναστροφή κίνησης, οπισθοπορεία και κίνηση στη κεντρική διαχωριστική λωρίδα στον αυτοκινητόδρομο Αναστροφή κίνησης, οπισθοπορεία και μη χρήση φώτων στις σήραγγες - Κίνηση στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης στον αυτοκινητόδρομο	Θ6	9
16.	Άρθρο 32/ παρ.2, 4, 5, 6, 7	Ακατάλληλη φόρτωση του φορτίου (δεν είναι καλά τοποθετημένο ή περιορίζει την ορατότητα του οδηγού ή δεν είναι καλά σημασμένο ή σύρεται στο έδαφος)	Γ9	3
17.	Άρθρο 33/ παρ.2/ περ. α', γ'	Αντικανονική μεταφορά επιβατών και παιδιών με μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες	Z5	7
18.	Άρθρο 39	Αντικανονική συμπεριφορά οδηγών προς πεζούς	Z6	7
19.	Άρθρο 40/ παρ. 1, 2	Μη εφαρμογή των ειδικών κανόνων για τους οδηγούς μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων	E6	5
20.	Άρθρο 42/ παρ.7α	Οδήγηση υπό την επίρεια αλκοόλ (Περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα από 0,50 g/l έως 0,80 g/l μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 έως 0,40 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολόμετρου)	E7	5
	Άρθρο 42/ παρ.7β	Οδήγηση υπό την επίρεια αλκοόλ (Περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα από 0,80 g/l έως 1,10 g/l μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,40 έως 0,60 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολόμετρου)	Θ7	9
	Άρθρο 1 της κ.υ.α. 43500/5691/2002 (ΦΕΚ 1055/Β') (για ειδικές κατηγορίες οδηγών)	Οδήγηση υπό την επίρεια αλκοόλ (Περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα από 0,20 g/l έως 0,80 g/l μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,10 έως 0,40 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολόμετρου)	Z7	7
21.	Άρθρο 44/ παρ. 3/ περ. γ'	Ακολούθηση των οχημάτων άμεσης ανάγκης	E8	5
22.	Άρθρο 52/ παρ. 6	Κίνηση ή στάθμευση στις οδούς ή λωρίδες που κυκλοφορούν μόνο τα μέσα μαζικής μεταφοράς	E9	5
23.	Άρθρο 68	Φώτα τροχοπέδησης	Φ1	3

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄

### Επιτρεπόμενα βάρη σε Ελλάδα και Ευρώπη

Πίνακας 3: Επιτρεπόμενα βάρη οχημάτων σε Ελλάδα και Ευρώπη.



PERMISSIBLE MAXIMUM WEIGHTS OF LORRIES IN EUROPE (in tonnes)							
Country	Weight per non-drive axle	Weight per drive axle	Lorry 2 axles	Lorry 3 axles	Road Train 4 axles	Road Train 5 axles and +	Articulated Vehicle 5 axles and +
Albania	10	11.5 (3)	18	26 (2)	36	40	44
Armenia	10	10	18	22	36 (19)	36 (19)	36 (19)
Austria	10	11.5	18	26	36	40 / 44 (10)	40 / 44 (10)
Azerbaijan	10	10	18	24	36	42	44
Belarus	10	10 / 11.5	18 / 20	25	38 / 40	40 / 42	42 / 44
Belgium	10	12	19	26	39	44	44 (1)
Bosnia-Herzegovina	10	11.5	19	26	38	40	40
Bulgaria	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40
Croatia	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40 / 44 (10)
Czech Republic	10	11.5	18	26 (2)	36	42 / 48 (2)	42 / 48
Denmark	10	11.5	18	26 (36)	38	42 / 56 (35)	42 / 56 (12, 35)
Estonia	10	11.5	18	26 (2, 34)	36 (4)	40 (5)	40 / 44 (5, 13)
Finland (6)	10	11.5	18	26 (2)	36	44 / 76 (7)	42 / 48
France	13 / 12 (31)	13 / 12 (31)	19	26	38	40 / 44 (32)	40 / 44 (32)
FYROM	10	11.5	18	25	31	40	40
Georgia	10	11.5			44	44	44
Germany	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40
Greece	7 / 10	13	19	26	33 (20) / 38 (21)	42	42 / 44 (13)
Hungary	10 (37)	11.5 (37)	18 (38)	25 (39)	36 (40)	40	40 / 44 (8)
Iceland	10	11.5	18	26 (2)	36	40	44
Ireland	10	11.5 (9)	18	26 (43)	36	44 (2) / 46 (44)	44 (2) / 46 (45)
Italy	12	12	18	26 (2)	40	44	44
Latvia	10	11.5	18	25 / 26 (46)	36	40	40 / 44 (13)
Liechtenstein	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40
Lithuania	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40 / 44 (10)
Luxembourg	10	12 (11)	19	26	44	44	44
Malta	10	11.5	18	25	36	40	40 / 44 (8)
Moldova	10	11.5	20	24	36	40	40 / 44 (8)
Montenegro	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40 / 44 (8)
Netherlands (12)	10	11.5	21.5	21.5 / 30.5 (22)	40	50	50
Norway (12)	10	11.5	19	26	39	46 / 50 (23)	46 / 50 (24)
Poland	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40
Portugal	10 / 12 (49)	12	19	26	37	40 / 44 (25) / 60 (49)	40 / 44 (26)
Romania	10	11.5	18	25 / 26 (46)	36	40	40 / 44 (13)
Russia	10	10 / 11.5 (27)	18	25 / 28 (28)	36 / 32 (29)	40 / 44 (41)	40 / 44 (41)
Serbia	10	11.5	18	25 / 26 (34)	36 / 38 (33, 1)	40	40 / 44 (8, 25)
Slovakia	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40
Slovenia	10	11.5	18	25 / 26 (34)	36	40	40 / 44 (47)
Spain	10	11.5	18	25 / 26 (34)	36 (33)	40	44 (13) / 42 (14)
Sweden	10	11.5	18	26 (46)	38	46 / 64 (30)	48 / 64 (30)
Switzerland	10	11.5	18	26 (2)	36	40	40
Turkey	10	11.5	18	25 / 26 (16)	36 / 32 (29) / 38 (48)	40	40 / 44 (10)
Ukraine	11	11	16 (17)	22 (17)	38 (17)	38 (17)	38 (17)
United Kingdom	10	11.5	18	26 (42)	38	40 / 44 (18)	40 / 44 (10, 18)



## Επιτρεπόμενες διαστάσεις σε Ελλάδα και Ευρώπη

Πίνακας 4: Επιτρεπόμενα βάρη σε Ελλάδα και Ευρώπη.

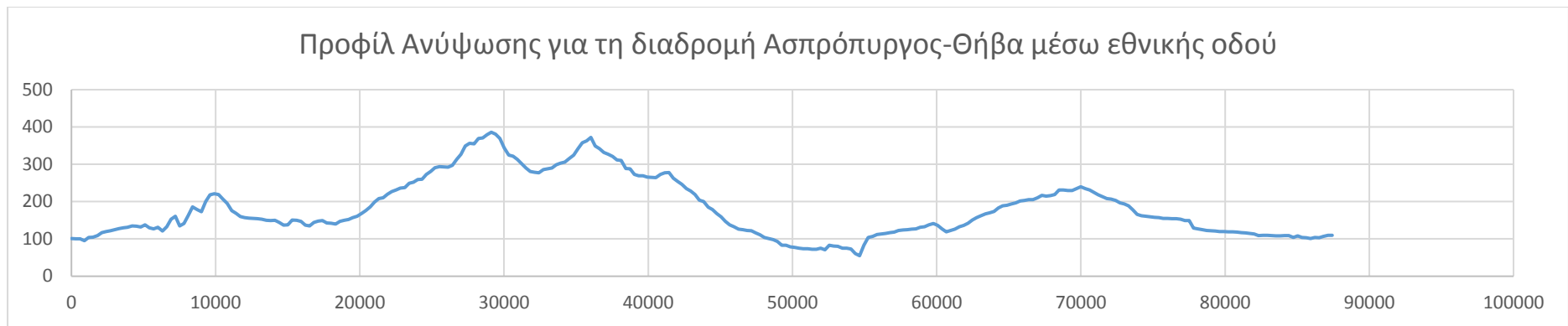


PERMISSIBLE MAXIMUM DIMENSIONS OF LORRIES IN EUROPE					
Country	Height	Width	Length		
			Lorry or Trailer	Road Train	Articulated Vehicle
Albania	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Armenia	4 m	2.55 m	12 m	20 m	20 m
Austria	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Azerbaijan	4 m	2.55 m	12 m	20 m	
Belarus	4 m	2.55 m (3)	12 m	20 m	24 m
Belgium (8)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Bosnia-Herzegovina	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Bulgaria	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Croatia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (13)	16.50 m
Czech Republic (4)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Denmark	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Estonia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Finland (1)	4.40 m	2.60 m (8)	12 m	25.25 m	16.50 m
France	not defined	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
FYROM	4 m (2a)	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Georgia	4 m (18)	2.55 m (3)	12 m	20 m	20 m
Germany	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Greece	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Hungary	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (14)	16.50 m
Iceland	4.20 m	2.55 m (3)	12 m	22 m	18.75 m
Ireland	4.65 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (7)	16.50 m
Italy (2)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Latvia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Liechtenstein	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Lithuania	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (4)	16.50 m
Luxembourg	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Malta	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Moldova	4 m (9)	2.60 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Montenegro	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Netherlands (8)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Norway	not defined	2.55 m (3)	12 m	19.50 m (10)	17.50 m
Poland	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Portugal (2)	4 m / 4.15 m (2)	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Romania	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Russia	4 m	2.55 m (3)	12 m	20 m	20 m
Serbia	4 m	2.55 m (3) / 3.00 m (15)	12 m	18.75 m	16.50 m / 21.00 m (16)
Slovakia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Slovenia	4.2 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (17)	16.50 m
Spain	4 m (11)	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (12)	16.50 m
Sweden	not defined	2.60 m	24 m	25.25 m (5)	24 m
Switzerland	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Turkey	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Ukraine	4 m (9)	2.60 m	22 m	22 m	22 m
United Kingdom	not defined	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m

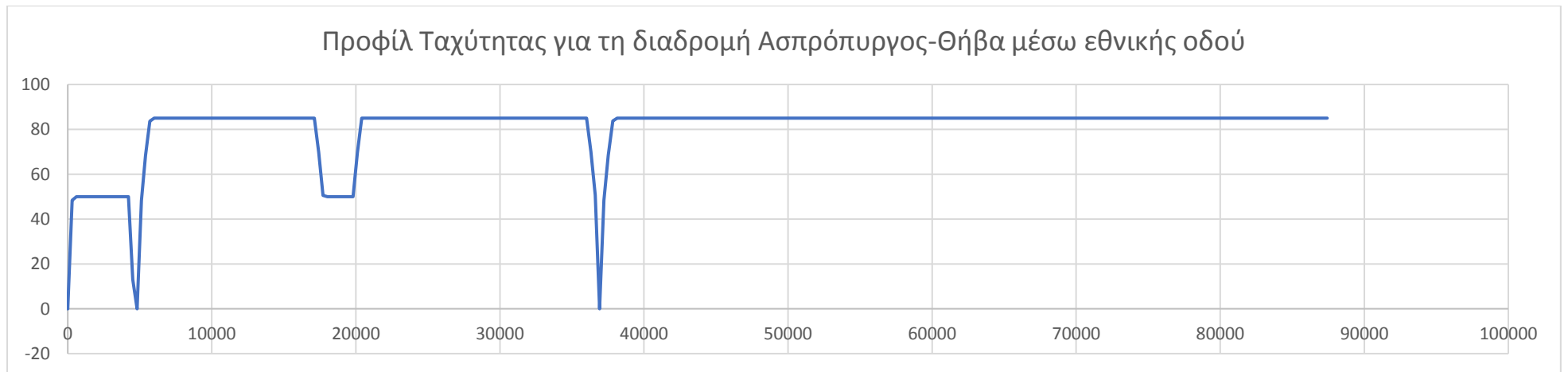
## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄



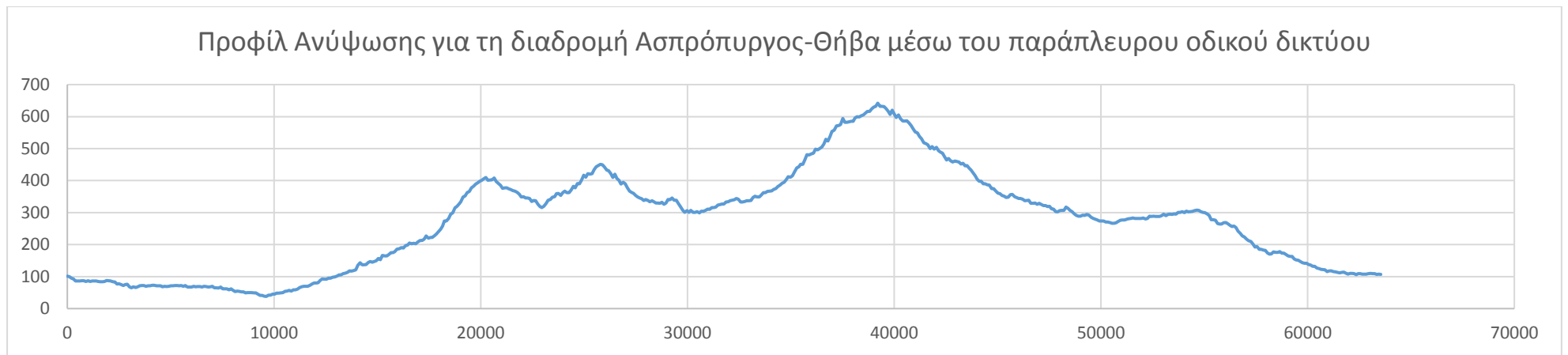
Εικόνα 1: Παρουσίαση των δύο εναλλακτικών διαδρομών για το Ασπρόπυργος-Θήβα.



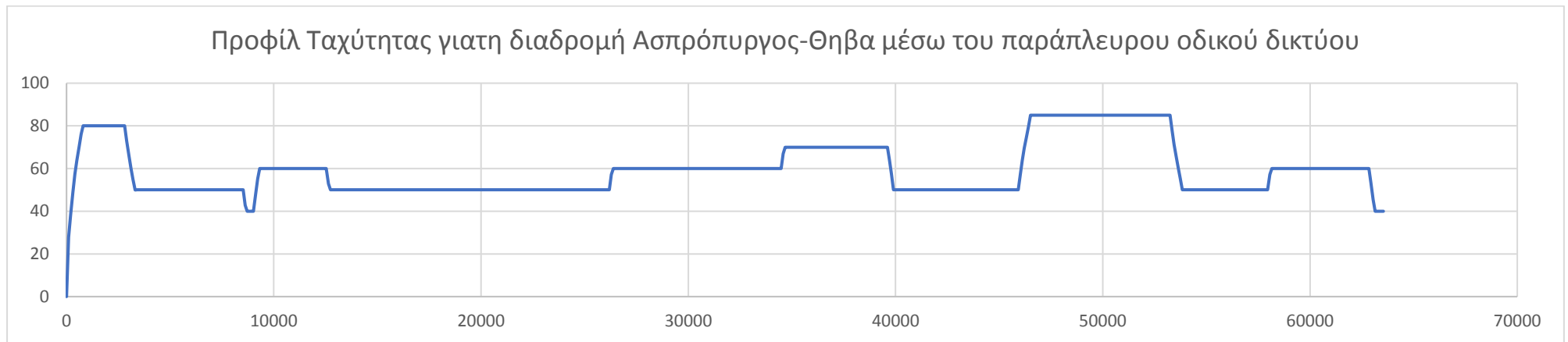
**Διάγραμμα 1:** Προφίλ ανύψωσης για τη διαδρομή Ασπρόπυργος-Θήβα μέσω εθνικής οδού.



**Διάγραμμα 2:** Προφίλ ταχύτητας για το Ασπρόπυργος-Θήβα μέσω εθνικής οδού.



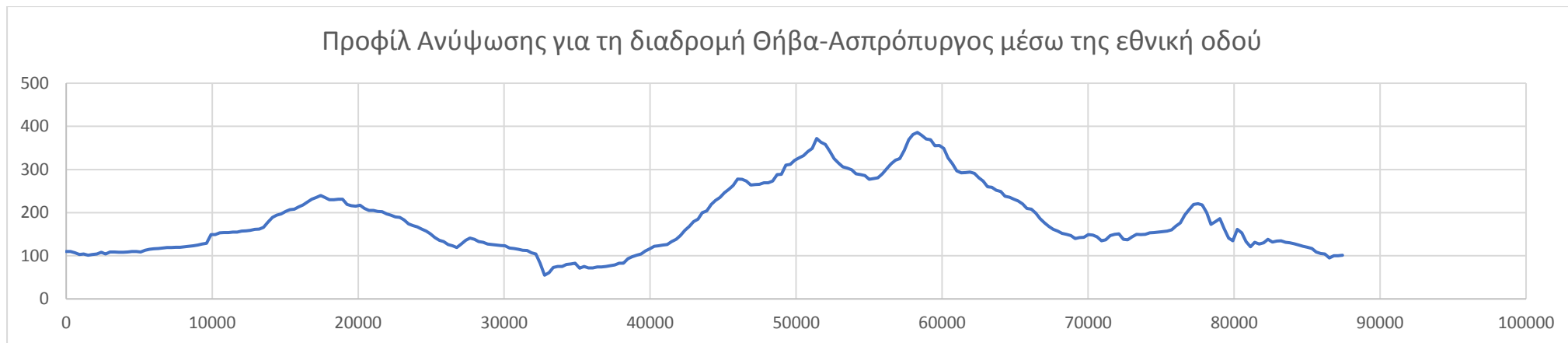
**Διάγραμμα 3:** Προφίλ ανύψωσης για τη διαδρομή Ασπρόπυργος-Θήβα μέσω του παράπλευρου οδικού δικτύου.



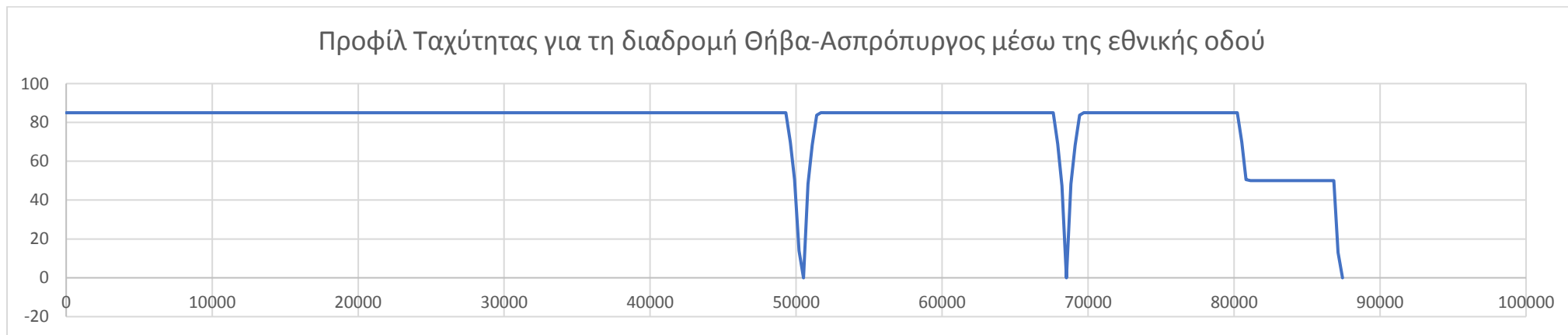
**Διάγραμμα 4:** Διάγραμμα ταχύτητας για τη διαδρομή Ασπρόπυργος-Θήβα μέσω του παράπλευρου οδικού δικτύου.



Εικόνα 2: Θήβα-Ασπρόπυργος μέσω των δύο εναλλακτικών διαδρομών.



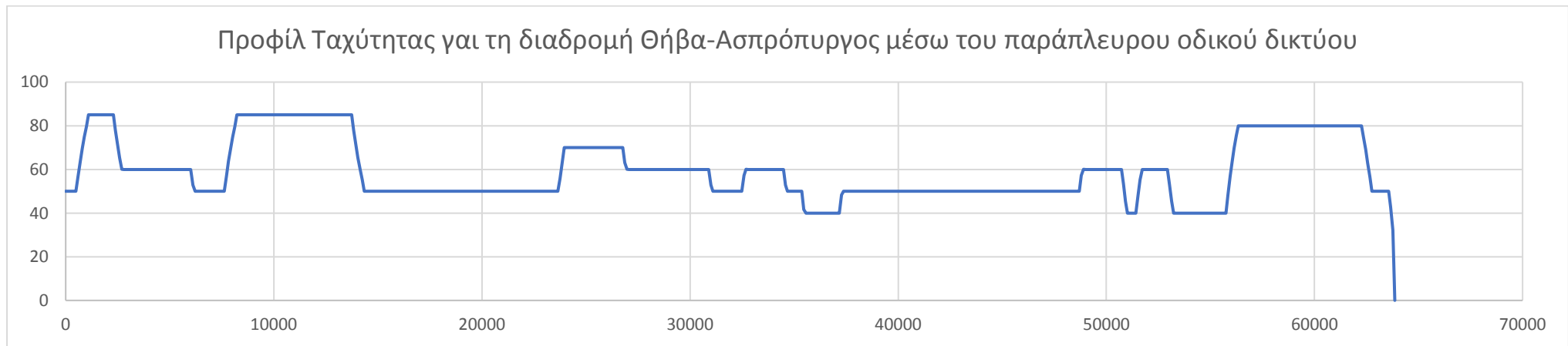
**Διάγραμμα 5:** Προφίλ ανύψωσης για τη διαδρομή Θήβα-Ασπρόπυργος μέσω της εθνικής οδού.



**Διάγραμμα 6:** Προφίλ ταχύτητας για τη διαδρομή Θήβα-Ασπρόπυργος μέσω της εθνικής οδού.



**Διάγραμμα 7:** Προφίλ ανύψωσης για τη διαδρομή Θήβα-Ασπρόπυργος μέσω του παράπλευρου οδικού δικτύου.

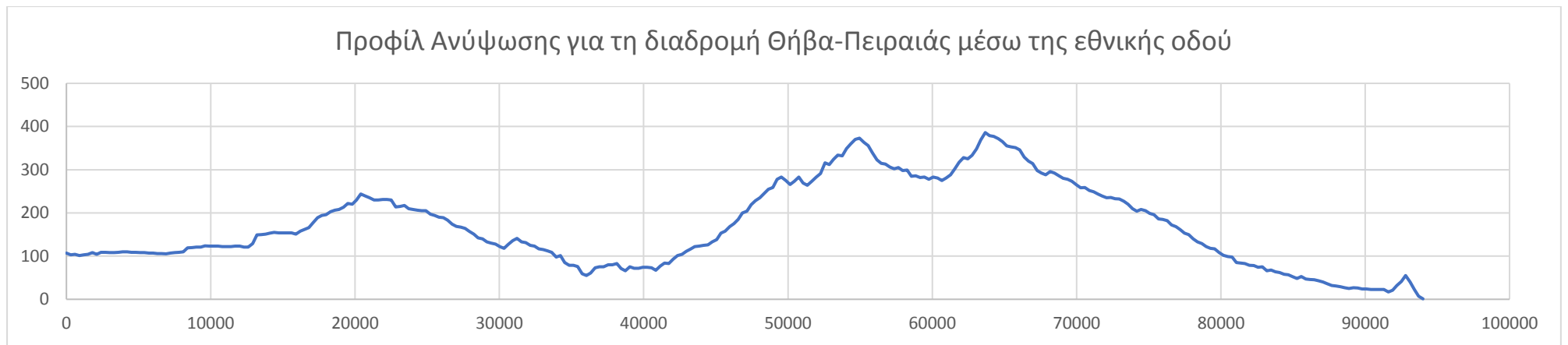


**Διάγραμμα 8:** Προφίλ ταχύτητας για τη διαδρομή Θήβα-Ασπρόπυργος μέσω του παράπλευρου οδικού δικτύου.

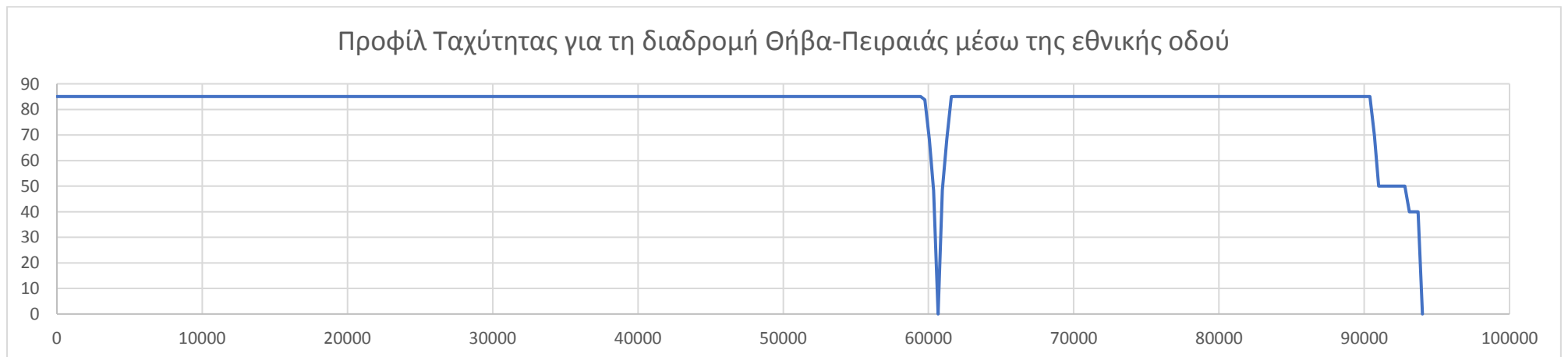


Εικόνα 3: Διαδρομή Θήβα-Πειραιάς για τις δύο εναλλακτικές διαδρομές.





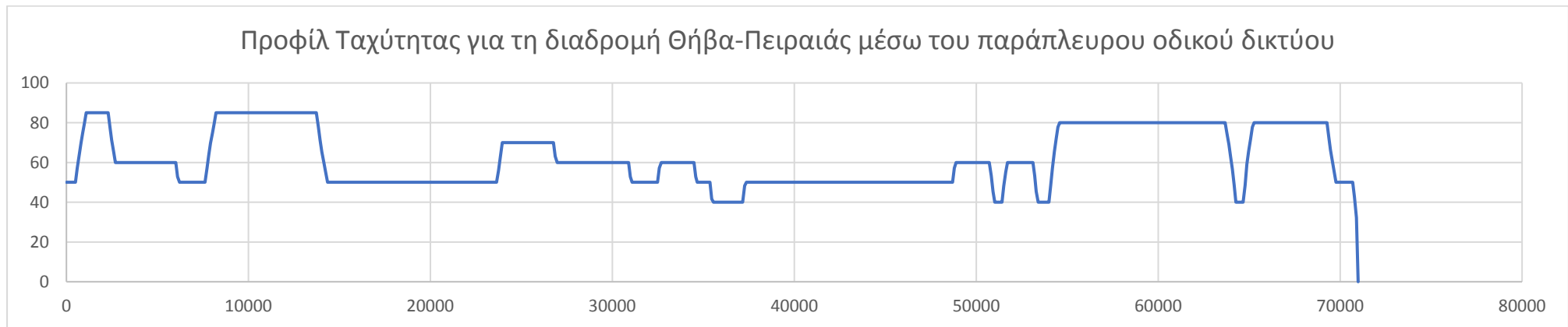
**Διάγραμμα 9:** Προφίλ ανύψωσης για τη διαδρομή Θήβα-Πειραιάς μέσω της εθνικής οδού.



**Διάγραμμα 10:** Προφίλ ταχύτητας για τη διαδρομή Θήβα-Πειραιάς μέσω της εθνικής οδού.



**Διάγραμμα 11:** Προφίλ ανύψωσης για τη διαδρομή Θήβα-Πειραιάς μέσω του παράπλευρου οδικού δικτύου.



**Διάγραμμα 12:** Προφίλ ταχύτητας για τη διαδρομή Θήβα-Πειραιάς μέσω του παράπλευρου οδικού δικτύου.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄

### Ερωτήσεις για τον Ο.Φ.Α.Ε.

Η παρακάτω συνέντευξη έγινε στις 17/1/2018 στα γραφεία του Ο.Φ.Α.Ε. στα Άνω Πατήσια με συνεντευξιαζόμενο τον πρόεδρο του Ο.Φ.Α.Ε. κ. Κεσανίδη Απόστολο τον οποίο και ευχαριστώ για το χρόνο που διέθεσε και τις χρήσιμες πληροφορίες που μου παρείχε.

Καλημέρα σας είμαι προπτυχιακός φοιτητής της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του ΕΜΠ και κάνουμε διπλωματική στο Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής. Θέμα της διπλωματικής μας είναι η διερεύνηση του λειτουργικού κόστους διέλευσης των φορτηγών οχημάτων από το παράπλευρο οδικό δίκτυο. Πιο συγκεκριμένα σκοπός μας είναι η σύγκριση του κόστους για διελεύσεις φορτηγών από δυο εναλλακτικές διαδρομές από τον Ασπρόπυργο μέχρι τη Θήβα και από τον Πειραιά μέχρι τη Θήβα:

α)μέσω της Παλαιάς Εθνικής Οδού (παράπλευρο οδικό δίκτυο)

β)μέσω της Νέας Εθνικής Οδού Α/Τ ΠΑΘΕ/Ε75/Α1 (κύριος άξονας με διόδια)

Η σύγκριση αυτή προκύπτει βάσει του νέου νόμου (**ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4388/2016**) που απαγορεύει στα βαρέα οχήματα άνω των 3,5 tn την χρήση του παράπλευρου οδικού δικτύου. Επίσης με την **ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΝΣγ/οικ.70849/ΦΝ 393/ΦΕΚ Β 3769/26.10.2017** καθορίστηκαν οι οδοί και τα τμήματα οδών στα οποία επιβάλλεται η απαγόρευση της κυκλοφορίας σύμφωνα με τις διατάξεις της **παραγράφου 8 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 28 παρ. 1 του ν. 4439/2016.**

Αρχικά θα ήθελα να ρωτήσω:

- Αποκαταστάθηκε το πρόβλημα στην παλαιά εθνική μετά τις καταστροφές που προκάλεσε η πλημμύρα, αν όχι ξέρετε πότε θα παραδοθεί στην κυκλοφορία;

-Είπε πως δεν έχει παραδοθεί ακόμα ολόκληρο στην κυκλοφορία.

- Τι γνώμη έχετε για το νόμο που απαγορεύει τη διέλευση των βαρέων οχημάτων από το παράπλευρο οδικό δίκτυο;

- Ο πρόεδρος απάντησε πως ο νέος νόμος δεν είναι λειτουργικός καθώς κάνει μη βιώσιμη τη μεταφορά τονίζοντας πως οι μόνοι που ωφελούνται είναι οι παραχωρησιούχοι. Σαν παράδειγμα έφερε το δρομολόγιο Μάνδρα-Ερυθρές, το

οποίο συνδέεται και με τις δικές μας διαδρομές, όπου σύμφωνα με το νέο νόμο οι οδηγοί υποχρεούνται να κάνουν το κύκλο αφού δεν τους επιτρέπει να χρησιμοποιήσουν το παράπλευρο δίκτυο με αποτέλεσμα να χάσουν αρκετό χρόνο και τελικά ο πελάτης να επιλέξει άλλο όχημα για τη μεταφορά των προϊόντων του. Άλλο ένα σημαντικό πρόβλημα είναι πως αν προκύψει κάποια παραλαβή εμπορεύματος κατά τη διάρκεια ενός δρομολογίου το οποίο βολεύει τον οδηγό εκείνος δεν θα μπορεί να κάνει ενδιάμεση στάση για να παραλάβει το φορτίο καθώς δεν θα έχει το δελτίο φόρτωσης με το οποίο δικαιολογείται η χρήση του παράπλευρου οδικού δικτύου.

Συνέχισε λέγοντας πως οι βασικοί άξονες έχουν πολλές ελλείψεις και ειδικά η Εγνατία ο οποίος είναι ένας δρόμος 750 km που δεν υπάρχουν ούτε χώροι στάθμευσης ή ανεφοδιασμού αλλά ούτε και συνεργεία με αποτέλεσμα αν παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα ή αν ο οδηγός θέλει να ξεκουραστεί να σταματάει πάνω στον Α/Τ αυξάνοντας τον κίνδυνο ατυχημάτων.

Επίσης σε καμία χώρα της Ευρώπης δεν σε αναγκάζουν να χρησιμοποιήσεις το βασικό οδικό άξονα.

- Αν ο νόμος εφαρμόζεται στην πράξη, γίνονται έλεγχοι, έχουν αναφερθεί τυχόν παραβάσεις και πρόστιμα;

-Απάντησε πως ο νόμος εφαρμόζεται με την τροχαία να κάνει τους ελέγχους, υπήρξαν και πρόστιμα. Έχουν μπει απαγορευτικές πινακίδες σε αρκετούς δρόμους.

- Μετά την εφαρμογή του νέου νόμου πόσο κοστίζει στον ιδιοκτήτη του οχήματος το Ελευσίνα-Θήβα και Πειραιάς-Θήβα (μέσω του Ε75) και πόσο διαρκεί το δρομολόγιο;

-Είναι αρκετά μεγαλύτερο καθώς μιλάμε για 20 επιπλέον χιλιόμετρα διαδρομής συν τα διόδια και της Εθνικής και της Αττικής οδού.

- Υπάρχει κάποια έκπτωση στα διόδια, ενδεχομένως κάποια πακέτα για τη συχνή χρήση των Α/Τ;

-Ο πρόεδρος απάντησε πως δεν υπάρχει καμία έκπτωση σε αντίθεση με την Ευρώπη όπου υπάρχουν διάφορα εκπτώτικα πακέτα για τη χρήση των Α/Τ.

- Πιστεύετε πως μία μείωση των διοδίων θα έλυσε το πρόβλημα; Αν όχι γιατί;

-Η απάντηση του ήταν αρνητική καθώς τόνισε πως το πρόβλημα δεν είναι τα διόδια αλλά η βιωσιμότητα της μεταφοράς πρότεινε μάλιστα να μπουν διόδια και στο παράπλευρο οδικό δίκτυο όπως για παράδειγμα στην Ουγγαρία. Επίσης στα διόδια δεν δέχονται κάρτες αφού δεν διαθέτουν POS πράγμα που υποχρεώνει τους οδηγούς να κυκλοφορούν με σημαντικά ποσά πράγμα δύσκολο για τα σημερινά δεδομένα με τα capital controls. Ενδεικτικά για μια διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη ο οδηγός ενός αρθρωτού οχήματος τριών αξόνων πληρώνει περίπου 78 ευρώ, ενώ για ένα συρμό με τέσσερις και πάνω άξονες το ποσό αυτό είναι περίπου 110 ευρώ.

- Πως σας φαίνεται το νέο ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων που για τα επαγγελματικά οχήματα θα επιτρέπει την παρακολούθηση και καταγραφή της θέσης και της πορείας τους με τη βοήθεια δορυφόρων (τεχνολογία GNSS);

-Είπε πως το νέο σύστημα είναι πιο αντικειμενικό αλλά ήταν επιφυλακτικός καθώς υπάρχουν πολλές διαφορετικές εταιρείες που διαχειρίζονται τα διόδια οπότε θα είναι δύσκολο να βγει ένα κοινό μηχάνημα που να ισχύει σε όλους τους βασικούς άξονες παρόλ' αυτά είναι ένα μέτρο προς τη σωστή κατεύθυνση που ισχύει και στην υπόλοιπη Ευρώπη.

- Κατά τη γνώμη σας το συγκεκριμένο τμήμα είναι αντιπροσωπευτικό για να αναδείξουμε το πρόβλημα;

-Η απάντηση του ήταν καταφατική μιας και στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν αρκετές βιομηχανικές περιοχές οι οποίες δεν συνδέονται με τον κύριο άξονα αλλά με το δευτερεύων δίκτυο ή με το επαρχιακό.

- Ξέρετε περίπου τον φόρτο των βαρέων οχημάτων που χρησιμοποιούσαν το συγκεκριμένο οδικό τμήμα τη μέρα ή το μήνα; Ποιες ώρες πραγματοποιούνταν τα περισσότερα δρομολόγια;

-Δεν είχε στοιχεία για τον αριθμό των οχημάτων που χρησιμοποιούσαν το συγκεκριμένο τμήμα γιατί από τα 33.000 οχήματα υπάρχουν περίπου 25.000 ιδιοκτήτες πράγμα που καθιστά δύσκολη τη συλλογή στοιχείων. Τα δρομολόγια όμως πραγματοποιούνταν απογευματινές και βραδινές ώρες μετά τις 6 καθώς ένας οδηγός χρειάζεται να παραλάβει εμπορεύματα από διαφορετικά σημεία και σε συνδυασμό με τη φόρτωση τους, που σε αρκετές περιπτώσεις δεν είναι απλή διαδικασία. Αυτοί είναι οι λόγοι που ένα φορτηγό ξεκινάει ουσιαστικά το

δρομολόγιο του το απόγευμα και επομένως η συμμετοχή του στη συμφόρηση είναι μικρή καθώς δεν κυκλοφορεί με εμπόρευμα τις ώρες αιχμής.

- Πείτε μας για τα αλλοδαπά οχήματα που εκτελούν δρομολόγια στον ελληνικό χώρο, χρησιμοποιούν το κύριο οδικό άξονα; Ισχύουν οι ίδιες απαγορεύσεις για αυτά τα οχήματα;

-Όλα τα αλλοδαπά οχήματα χρησιμοποιούσαν το παράπλευρο οδικό δίκτυο και μάλιστα σε περίπτωση προστίμου αυτά δεν πληρώνονταν καθώς σε αντίθεση με την Ευρώπη εδώ δεν υπάρχει η επί τόπου καταβολή προστίμου αλλά κλήση η οποία και αγνοούνταν από τους αλλοδαπούς οδηγούς και τις εταιρείες. Στην Ευρώπη αν δεν καταβληθεί ολόκληρο το ποσό του προστίμου αφαιρείται το δίπλωμα και η άδεια μέχρις ότου αυτό πληρωθεί. Στην χώρα μας δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο ήταν η απάντηση του προέδρου.

- Πόσο εύκολο είναι να ενταχθεί ένα όχημα στις απαλλάξεις που αφορούν τη διέλευση από το παράπλευρο;

-Είναι μια σχετικά απλή διαδικασία στην οποία συμπληρώνεις ένα έγγραφο που βεβαιώνει πως η έδρα του οδηγού ή της εταιρείας είναι σε όμορο δήμο με το αντίστοιχο οδικό δίκτυο στο οποίο έχει απαγορευτεί η διέλευση βαρέων οχημάτων.

Τέλος πρόσθεσε πως δεν υπάρχει αιτιολογική έκθεση για το νόμο το οποίο είναι πρωτόγνωρο, ενώ ο υπουργός κ.Σπίρτζης σε σχετική ερώτηση που του έγινε από τον ίδιο απέφυγε να απαντήσει. Επίσης ένα πρόβλημα που προκύπτει είναι ότι σε αρκετά τμήματα του παράπλευρου οδικού δικτύου τα βαρέα οχήματα ήταν οι μόνοι ουσιαστικοί χρήστες οπότε μετά την απαγόρευση της κυκλοφορίας τα τμήματα αυτά δεν θα χρησιμοποιούνται πρακτικά από κανέναν. Τόνισε πως το σημαντικότερο πρόβλημα του ελληνικού στόλου είναι πως είναι από τους γηραιότερους στην Ευρώπη και πως η πολιτεία αδιαφορεί για αυτό καθώς δεν έχει δοθεί εδώ και χρόνια καμία σχετική επιδότηση. Ακόμα είπε πως είναι άδικο να τους αναγκάζει η πολιτεία να πληρώνουν διόδια την ώρα που τα τέλη κυκλοφορίας είναι τόσο αυξημένα.

