

Π.Ο. Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΝΩΣΕΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Χαρ. Τρικούπη 7α, 106 78 ΑΘΗΝΑ

τηλ: 210-88.16.583 e-mail: emdydas@tee.gr URL: www.emdydas.gr

Αρ. Πρωτ.: 9972

Αθήνα, 31/08/2026

Προς: Υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης κ. Παπαστεργίου

Κοιν.: 1. Πρόεδρο και ΔΕ ΤΕΕ
2. Α' Βάθμιας ΕΜΔΥΔΑΣ

Θέμα: Ανέφικτες αποκλειστικές προθεσμίες του Παραρτήματος Χ του Ν. 4070/2012 για τη χορήγηση δικαιωμάτων διέλευσης δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών - Αναγκαιότητα άμεσης τροποποίησής τους σύμφωνα με την παρ. 18 του άρθρου 151 του Ν. 4727/2020

Κύριε Υπουργέ

Η ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ είναι το ανώτερο όργανο των Διπλωματούχων Μηχανικών που εργάζονται στον Δημόσιο Τομέα, με συνδικαλιστικό αλλά και επιστημονικό χαρακτήρα. Απευθυνόμαστε σε εσάς σχετικά με την επιστολή συναδέλφων μας του Τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων της ΠΕ Αργολίδας για τις ανέφικτες αποκλειστικές προθεσμίες του Παραρτήματος Χ του Ν. 4070/2012 για τη χορήγηση δικαιωμάτων διέλευσης δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών

Όπως θα γνωρίζετε, οι Τεχνικές Υπηρεσίες των Περιφερειών και των λοιπών φορέων της Δημόσιας Διοίκησης καλούνται καθημερινά να ασκήσουν ένα εξαιρετικά διευρυμένο και σύνθετο τεχνικό αντικείμενο, το οποίο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τη μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και εποπτεία οδικών υποδομών, την μελέτη, επίβλεψη και εκτέλεση και δημοσίων έργων, τη συντέλεση των διαδικασιών απαλλοτριώσεων, τη διαχείριση θεμάτων οδικής ασφάλειας, την ενίσχυση της πολιτικής προστασίας, την αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, τη διενέργεια διαγωνισμών έργων, την αστυνόμευση του οδικού δικτύου και των ρεμάτων, τη συμμετοχή σε μεγάλο πλήθος επιτροπών άλλων Υπηρεσιών (συμβούλια αρχιτεκτονικής, επιτροπές προμηθειών κτλ) καθώς και διάφορες άλλες αρμοδιότητες που συνοδεύονται από αυστηρές νομοθετικές και διοικητικές προθεσμίες.

Παρά ταύτα, στο πλαίσιο της διαδικασίας χορήγησης δικαιωμάτων διέλευσης τηλεπικοινωνιακών δικτύων, οι προβλεπόμενες αποκλειστικές προθεσμίες του Παραρτήματος Χ του Ν. 4070/2012 **παραμένουν εξαιρετικά σύντομες και δυσανάλογες σε σχέση με τις πραγματικές δυνατότητες στελέχωσης και λειτουργίας των αρμόδιων Υπηρεσιών και είναι ανθρωπίνως αδύνατο να τηρηθούν.**

Η κατάσταση αυτή πλέον βρίσκεται εκτός ελέγχου λόγω της δραματικής υποστελέχωσης των Τεχνικών Υπηρεσιών από Διπλωματούχους Μηχανικούς, γεγονός που έχει τεκμηριωθεί επανειλημμένα από την Π.Ο. Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Π.Ο. Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ.:

- Παρά τις προκηρύξεις περίπου 2.000 θέσεων μηχανικών κατά την τελευταία διετία και πλέον, διορίστηκαν μόλις περίπου 500 μηχανικοί στις δημόσιες υπηρεσίες, ενώ κατά το ίδιο διάστημα καταγράφηκαν περισσότερες από 750 αποχωρήσεις, με αποτέλεσμα τη μείωση του συνολικού αριθμού των υπηρετούντων μηχανικών πανελλαδικά από 8.150 σε περίπου 7.900.
- Η μέση ηλικία των υπηρετούντων μηχανικών ανέρχεται στα 54 έτη, ενώ το 69% των μελών της ΕΜΔΥΔΑΣ είναι άνω των 50 ετών και σχεδόν το 19% είναι άνω των 60 ετών και κοντά στη συνταξιοδότηση.
- Για την προκήρυξη 2ΒΓ/2025, από τις 1.629 προβλεπόμενες θέσεις ΠΕ Μηχανικών καλύφθηκαν μόλις 164, δηλαδή ποσοστό περίπου 10%, γεγονός που αποδεικνύει την αδυναμία στελέχωσης των υπηρεσιών με νέο επιστημονικό προσωπικό.
- Ακόμη και ο προγραμματισμός προσλήψεων για το 2026 προβλέπει αριθμό θέσεων σαφώς ανεπαρκή σε σχέση με τις πραγματικές ανάγκες των Τεχνικών Υπηρεσιών, ενώ το φαινόμενο των κενών θέσεων και της μη αποδοχής διορισμού έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις.

Ενδεικτικά, σάς αναφέρουμε ότι οι μηχανικοί των σχετικών Υπηρεσιών, με ειδικότητες σχετικές με το τεχνικό αντικείμενο των αδειών διέλευσης, έχουν μειωθεί κατά 45% σε σχέση με το 2017, ενώ το σύνολο των μηχανικών της εν λόγω Υπηρεσίας εργάζεται με μόνιμα παράλληλα καθήκοντα σε όλα τα Τμήματα της Διεύθυνσης επί 16 χρόνια! **Υπό αυτές τις συνθήκες, οι υπηρετούντες μηχανικοί καλούνται να διαχειριστούν ταυτόχρονα εκατοντάδες υποθέσεις, έργα και ελεγκτικές διαδικασίες, πολλές από τις οποίες επίσης διέπονται από αποκλειστικές προθεσμίες. Η συνεχής προσθήκη νέων υποχρεώσεων χωρίς την αντίστοιχη ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού καθιστά πρακτικά αδύνατη την εμπρόθεσμη και ουσιαστική εξέταση των αιτημάτων χορήγησης δικαιωμάτων διέλευσης.**

Ως αποτέλεσμα, η ισχύουσα νομοθεσία οδηγεί στην πράξη σε ένα ιδιαίτερα προβληματικό καθεστώς, κατά το οποίο σημαντικός αριθμός αιτημάτων θα εγκρίνεται αυτοδικαίως λόγω παρόδου των προθεσμιών και όχι κατόπιν ουσιαστικού τεχνικού ελέγχου από την αρμόδια Υπηρεσία.

Η εξέλιξη αυτή εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για:

- την ακεραιότητα και τη μακροχρόνια λειτουργικότητα των οδικών υποδομών,
- την προστασία υφιστάμενων τεχνικών έργων,
- την ορθή εκτέλεση των εκσκαφών και των αποκαταστάσεών τους,
- την ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου,
- την αποφυγή κυκλοφοριακών προβλημάτων και ατυχημάτων.

Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι, σε πολλές περιπτώσεις, λόγω των ίδιων ασφυκτικών προθεσμιών, **ακόμη και οι μελέτες προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ενδέχεται να θεωρούνται εγκεκριμένες αυτοδικαίως χωρίς τον απαιτούμενο έλεγχο της Υπηρεσίας, γεγονός που μπορεί να δημιουργήσει σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια**. Θα πρέπει δε, να επισημανθεί ότι ο νομοθέτης αντιμετωπίζει με την ίδια αποκλειστική προθεσμία περιπτώσεις στις οποίες το εύρος, η πολυπλοκότητα και ο απαιτούμενος τεχνικός έλεγχος διαφέρουν ουσιωδώς. Ειδικότερα, σύμφωνα με το Παράρτημα Χ του Ν. 4070/2012, όταν ο φορέας χορήγησης των δικαιωμάτων διέλευσης είναι διαφορετικός από τον φορέα συντήρησης της οδού, η μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, εργοταξιακής σήμανσης και ασφάλισης **υποβάλλεται υποχρεωτικά ήδη εγκεκριμένη** από την αρμόδια Τεχνική Υπηρεσία Μελετών του φορέα συντήρησης. Ως εκ τούτου, ο φορέας χορήγησης, παρότι εξακολουθεί να διενεργεί ουσιαστικό τεχνικό έλεγχο επί των λοιπών στοιχείων του φακέλου, **δεν επιβαρύνεται με το πιο σύνθετο, χρονοβόρο και**

κρίσιμο τμήμα της διαδικασίας, που είναι η αξιολόγηση και έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Αντίθετα, στις Περιφέρειες και στις λοιπές δημόσιες τεχνικές υπηρεσίες όπου η αρμοδιότητα συντήρησης της οδού και χορήγησης των δικαιωμάτων διέλευσης **ασκείται από τον ίδιο φορέα**, η ίδια Υπηρεσία καλείται εντός της ίδιας αποκλειστικής προθεσμίας των εξήντα (60) ημερών να ελέγξει και να εγκρίνει τη μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, να αξιολογήσει τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και στην κυκλοφορία, να εξετάσει τις τεχνικές λεπτομέρειες της όδευσης, των εκσκαφών και των αποκαταστάσεων και τελικά να εκδώσει την άδεια διέλευσης. Είναι συνεπώς προφανές ότι η επιβολή της ίδιας αποκλειστικής προθεσμίας σε διαδικασίες διαφορετικής πολυπλοκότητας και διαφορετικού εύρους τεχνικού ελέγχου **επιβαρύνει δυσανάλογα τις ήδη υποστελεχωμένες δημόσιες Τεχνικές Υπηρεσίες.**

Επιπλέον, παρότι στην παρ.1 του άρθρου 3 του Ν.4070/2012 γίνεται αναφορά σε **«προηγούμενη έγκριση»** συναρμόδιων φορέων, **ο νομοθέτης υπολογίζει στην ίδια αποκλειστική προθεσμία των εξήντα (60) ημερών όχι μόνο τον χρόνο που απαιτείται για τον ουσιαστικό τεχνικό έλεγχο από τον φορέα χορήγησης, αλλά και τον χρόνο αναμονής των αναγκαίων εγκρίσεων τρίτων συναρμόδιων υπηρεσιών (Εφορείες Αρχαιοτήτων, Δασικές Υπηρεσίες κ.λπ.), οι οποίες εξετάζουν το αίτημα παράλληλα, μέσω του πληροφοριακού συστήματος.** Ως αποτέλεσμα, ο πραγματικά διαθέσιμος χρόνος για την άσκηση του τεχνικού ελέγχου από τις ήδη υποστελεχωμένες Τεχνικές Υπηρεσίες συρρικνώνεται σημαντικά. Ταυτόχρονα, η αρμόδια Υπηρεσία χορήγησης υποχρεώνεται να διαθέτει πολύτιμο χρόνο για τον έλεγχο της αίτησης, την εξέταση των τεχνικών στοιχείων του φακέλου και την αξιολόγηση ή έγκριση της μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, **χωρίς να είναι εκ των προτέρων γνωστό εάν το έργο θα λάβει τελικά τις απαιτούμενες εγκρίσεις των λοιπών συναρμόδιων φορέων.** Έτσι, συχνά δαπανάται σημαντικός υπηρεσιακός χρόνος και τεχνική εργασία για αιτήματα που ενδέχεται τελικώς να απορριφθούν από την αρμόδια Εφορεία Αρχαιοτήτων ή άλλη συναρμόδια υπηρεσία, επιβαρύνοντας περαιτέρω τις ήδη υποστελεχωμένες τεχνικές υπηρεσίες χωρίς κανένα ουσιαστικό διοικητικό ή τεχνικό όφελος.

Οι διαδικασίες αδειοδότησης δεν θα πρέπει να λειτουργούν εις βάρος του ουσιαστικού τεχνικού ελέγχου και του δημοσίου συμφέροντος και ως εκ τούτου η επιτάχυνση των διαδικασιών αποτελεί θεμιτό στόχο μόνο όταν συνοδεύεται από επαρκή στελέχωση και κατάλληλα διοικητικά εργαλεία.

Επιπλέον, παρότι το πληροφοριακό σύστημα **e-Διέλευσις** αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο ψηφιοποίησης και παρακολούθησης της διαδικασίας, η λειτουργία του **δεν αντιμετωπίζει το βασικό πρόβλημα της υποστελέχωσης των αρμόδιων Υπηρεσιών, αφού η γραφειοκρατία δεν καταργείται, αλλά απλώς μετασχηματίζεται από αναλογική σε ψηφιακή. Ο δε απαιτούμενος τεχνικός και διοικητικός έλεγχος εξακολουθεί να διενεργείται από τους ίδιους, ελάχιστους πλέον, υπηρετούντες μηχανικούς.** Η ψηφιοποίηση διαδικασιών, όσο αναγκαία και χρήσιμη είναι, δεν υποκαθιστά την απαραίτητη στελέχωση των Υπηρεσιών, αφού κανένα πληροφοριακό σύστημα δεν μπορεί να αναπληρώσει την επιστημονική κρίση, την τεχνική αξιολόγηση και την ευθύνη που φέρει ο μηχανικός κατά τον έλεγχο αιτημάτων επεμβάσεων σε δημόσιες υποδομές. Διαφορετικά, το αποτέλεσμα θα είναι η θεσμοθέτηση μιας διαδικασίας «αυτοδίκαιων εγκρίσεων», όπου η έλλειψη προσωπικού θα οδηγήσει ουσιαστικά στην κατάργηση του ελέγχου, με προφανείς κινδύνους για την ασφάλεια των έργων, των οδικών υποδομών και των πολιτών. Ενδεικτικά σας αναφέρουμε ότι εντός του Ιουνίου του 2026 υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας μέσω του συστήματος e-ΔΙΕΛΕΥΣΙΣ, 11 αιτήσεις του ΟΤΕ για διελύσεις οι οποίες αφορούν συνολικό μήκος δικτύου εκατοντάδων χιλιομέτρων.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η μέχρι σήμερα εμπειρία μας από τη λειτουργία του συστήματος, καταδεικνύει ότι ούτε οι ίδιοι οι πάροχοι επιθυμούν στην πράξη την έκδοση αδειών μέσω αυτοδίκαιων

εγκρίσεων. Αντιθέτως, προτιμούν την ασφάλεια μιας ρητής εγκριτικής πράξης της αρμόδιας δημόσιας υπηρεσίας, η οποία διασφαλίζει σαφείς όρους εκτέλεσης και περιορίζει τους νομικούς και τεχνικούς κινδύνους. Συνεπώς, το ζήτημα δεν είναι η παράκαμψη του ελέγχου αλλά η δυνατότητα των υποστελεχωμένων υπηρεσιών να τον ασκούν ουσιαστικά και εμπρόθεσμα.

Για τους λόγους αυτούς ζητούμε:

- 1. Την άμεση αναθεώρηση των αποκλειστικών προθεσμιών του Παραρτήματος Χ του Ν. 4070/2012, οι οποίες έχουν αποδειχθεί ανεφάρμοστες στην πράξη, είτε με την επέκτασή τους στα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια της παρ. 18 του άρθρου 151 του Ν. 4727/2020 είτε με τη νομοθετική μετατροπή τους σε ενδεικτικές προθεσμίες, ώστε να αποφεύγεται η αυτοδίκαιη έγκριση αιτημάτων χωρίς ουσιαστικό τεχνικό έλεγχο και να προστατεύεται αποτελεσματικά το δημόσιο συμφέρον, η οδική ασφάλεια και η ακεραιότητα των υποδομών.**
2. Τη θεσμική αναγνώριση του διαφορετικού εύρους τεχνικού ελέγχου που απαιτείται ανά κατηγορία φορέα χορήγησης, ώστε να μην αντιμετωπίζονται με τις ίδιες προθεσμίες περιπτώσεις στις οποίες η μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων έχει ήδη εγκριθεί από άλλη αρμόδια υπηρεσία και περιπτώσεις στις οποίες ο φορέας χορήγησης υποχρεούται να διενεργήσει ο ίδιος τον έλεγχο και την έγκριση της μελέτης αυτής, καθώς και το σύνολο του λοιπού τεχνικού ελέγχου του φακέλου.
3. Την αναμόρφωση της διαδικασίας εγκρίσεων των συναρμόδιων φορέων, ώστε είτε οι απαιτούμενες εγκρίσεις να προηγούνται του κύριου τεχνικού ελέγχου από τον φορέα χορήγησης είτε ο χρόνος αναμονής τους να μην προσμετράται στην προθεσμία του φορέα χορήγησης, αποφεύγοντας την άσκοπη επιβάρυνση των ήδη υποστελεχωμένων Τεχνικών Υπηρεσιών σε αιτήματα που ενδέχεται τελικώς να απορριφθούν από άλλες αρμόδιες Υπηρεσίες.
4. Τη θεσμική διασφάλιση ότι οι αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες θα διαθέτουν εύλογο χρόνο για τον απαιτούμενο τεχνικό έλεγχο των αιτημάτων.
5. Την ουσιαστική στελέχωση των Τεχνικών Υπηρεσιών με μόνιμο προσωπικό Διπλωματούχων Μηχανικών, ώστε να καταστεί εφικτή η ανταπόκριση στις αυξανόμενες αρμοδιότητες που τους ανατίθενται.
6. Τη συνεργασία του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης και του ΤΕΕ για την εξεύρεση θεσμικής λύσης που θα συνδυάζει την ανάπτυξη των δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών με την ασφάλεια των υποδομών και την προστασία του δημοσίου συμφέροντος.

Η διατήρηση των σημερινών ασφυκτικών προθεσμιών δεν οδηγεί σε πραγματική επιτάχυνση των διαδικασιών, αλλά σε περιορισμό του αναγκαίου τεχνικού ελέγχου, με δυνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια των υποδομών και των πολιτών.

Κατόπιν των ανωτέρω, παρακαλούμε για τις άμεσες ενέργειές σας.

Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

Πετρόπουλος Δημήτρης
Ηλεκτρολόγος Μηχανικός



Ο Γεν. Γραμματέας

Βαγγελάκος Αλέξανδρος
Πολιτικός Μηχανικός