

---

## Συντάσσεται Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2021-2030

---

2019/03/14 08:58 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Τις δράσεις του υπουργείου Μεταφορών για την οδική ασφάλεια ανέλυσε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Θάνος Βούρδας στην τελετή έναρξης του οδοιπορικού του ΣΕΣ, με τίτλο «Ασφαλείς και Έξυπνες Μετακινήσεις στη δεκαετία 2020-2030».

Σύμφωνα με τον γενικό γραμματέα του υπουργείου Μεταφορών, αποβλέποντας στη διατήρηση της πτωτικής τάσης στους δείκτες των τροχαίων ατυχημάτων για την επίτευξη του ευρωπαϊκού και εθνικού στόχου για μείωση του αριθμού των νεκρών, αλλά και των σοβαρά τραυματιών κατά 50% στη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας, σχεδιάζονται τα εξής:

-Προετοιμασία για τη σύνταξη του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2021-2030.

-Μηχανισμός συλλογής και παρακολούθησης βασικών δεικτών απόδοσης (KPI) που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια.

Πέρα από την οδική ασφάλεια, ο κ. Βούρδας αναφέρθηκε στη θεσμοθέτηση, για πρώτη φορά, των διαδικασιών ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

### **Η ομιλία του γενικού γραμματέα Θ. Βούρδα**

Το πλαίσιο πολιτικής για την οδική ασφάλεια στη χώρα μας για την περίοδο 2021-2030, προϋποθέτει συντονισμένη δράση όλων των τομέων και για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στο πλαίσιο μιας δομής ενισχυμένης διακυβέρνησης.

Μιας δομής που θα περιλαμβάνει όλους τους συναρμόδιους φορείς και θα προϋποθέτει την ενεργό συμμετοχή όλων, θα στηρίζεται σε επαρκή και αξιόπιστα δεδομένα αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης και θα αξιοποιεί ανάλογα παραδείγματα και καλές πρακτικές που αποδείχτηκαν αποτελεσματικές για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Τα τελευταία 3 χρόνια μπορούμε να μιλάμε πια για ένα σύγχρονο εθνικό δίκτυο αυτοκινητόδρομων που υπηρετεί την αναπτυξιακή στρατηγική μας για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας αλλά συμβάλει και στην βελτίωσης της

καθημερινότητας του πολίτη, προσφέροντάς του ασφαλή και άνετη μετακίνηση και το γεγονός αυτό διαφαίνεται και στις στατιστικές που επιδεικνύουν μείωση στα θανατηφόρα ατυχήματα τα τελευταία έτη.

Στόχος σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για το κλείσιμο της δεκαετίας είναι η μείωση των θυμάτων κατά 50%. Ήδη είμαστε στο 44%. Έχουμε όμως αρκετό δρόμο να διανύσουμε ακόμα στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Παρά την αξιοσημείωτη πρόοδο των τελευταίων ετών, το επίπεδο οδικής ασφάλειας στη χώρα μας εξακολουθεί να παραμένει χαμηλό, καθώς εμφανίζουμε ιδιαίτερα αυξημένους δείκτες επικινδυνότητας, με περίπου 69 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος ανέρχεται στους 49.

Παράλληλα, λόγω της ιδιαιτερότητας, στη χώρα μας, μεγάλης κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών, παρατηρούμε ότι οι ευάλωτοι χρήστες της οδού έχουν ιδιαίτερω αυξημένο μερίδιο μεταξύ των θανόντων (36% των θανόντων είναι δικυκλιστές ενώ 16% πεζοί).

Το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030, το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2019, βασίζεται στην προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον καθορισμό σαφών στόχων που σχετίζονται άμεσα με την πρόληψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και την παρακολούθηση της προόδου βασικών δεικτών επιδόσεων (KPI) που σχετίζονται με την Οδική Ασφάλεια.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναμένεται να αποσαφηνίσει τις αρχές που θα διέπουν το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030 στο δεύτερο τρίμηνο του 2019 και από ότι έχει διαφανεί θα περιλαμβάνει τα εξής:

-κατάρτιση σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη καταλόγου βασικών δεικτών επιδόσεων (KPI) που θα συνδέονται με στοχευμένα αποτελέσματα.

-ενισχυμένη εντολή της ομάδας υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια (απαρτιζόμενη από υψηλόβαθμους εκπροσώπους των εθνικών διοικήσεων) ώστε να περιλαμβάνεται η παροχή στρατηγικών συμβουλών και τακτικών παρατηρήσεων και

-νέο ρόλο Ευρωπαίου Πρεσβευτή Οδικής Ασφάλειας —μιας προσωπικότητας αναγνωρισμένου κύρους— για να συντονίζει τις προσπάθειες που καταβάλλουν τα κράτη μέλη για την οδική ασφάλεια και να διαδίδει τις καλές πρακτικές τόσο εντός της ΕΕ όσο και διεθνώς.

Επί του παρόντος σε επίπεδο ΕΕ διενεργούνται συχνές τεχνικές συναντήσεις εκπροσώπων των κρατών μελών, στις οποίες συμμετέχει και η χώρα μας, για τον ακριβή προσδιορισμό των βασικών δεικτών απόδοσης και τη μεθοδολογία συλλογής

τους.

Οι βασικοί δείκτες απόδοσης έχει αποφασιστεί ότι θα αφορούν στην ταχύτητα, τη χρήση ζώνης και κράνους ασφαλείας, στη χρήση των μέσων συγκράτησης για παιδιά, στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, στον στόλο οχημάτων, στις οδικές υποδομές και τέλος στην περίθαλψη μετά το ατύχημα.

Η ΕΕ εκτιμά ότι η παρακολούθηση των δεικτών αυτών και η βελτίωση των τιμών τους θα συνεισφέρουν σημαντικά στην επίτευξη του στόχου για μείωση κατά 50% των νεκρών και σοβαρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα δεδομένα και αποβλέποντας αφενός στην διατήρηση της πτωτικής τάσης στους δείκτες των τροχαίων ατυχημάτων στην χώρα μας για την επίτευξη του ευρωπαϊκού και εθνικού στόχου για μείωση του αριθμού των νεκρών αλλά και των σοβαρά τραυματιών κατά 50% στη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας αλλά και στην τήρηση των υποχρεώσεων για τη συλλογή και παρακολούθηση των βασικών δεικτών απόδοσης (KPI) που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, σχεδιάζονται τα εξής:

### **-Προετοιμασία για τη σύνταξη του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2021-2030**

Η σπουδαιότητα του Στρατηγικού Σχεδιασμού έγκειται στο ότι με την επιτυχή εκπόνηση και εφαρμογή του, εξασφαλίζεται η δέσμευση της Πολιτείας για την επίτευξη των στόχων, η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής και η συναίνεση της Κοινωνίας. Επίσης, επιτυγχάνεται ο αποτελεσματικός συντονισμός όλων των δράσεων, η διαχρονικότητα των προσπαθειών, η επαρκής χρηματοδότηση και η παρακολούθηση και αξιολόγηση των δράσεων.

Για την ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που εμφανίστηκαν κατά την εφαρμογή των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων και να γίνουν συστηματικές, διαρκείς και συντονισμένες προσπάθειες, με την ουσιαστική δέσμευση και συνεργασία όλων των φορέων της Πολιτείας, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Στρατηγικού Σχεδίου.

### **-Μηχανισμός συλλογής και παρακολούθησης βασικών δεικτών απόδοσης (KPI) που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια**

Στο πλαίσιο υλοποίησης των υποχρεώσεων για τη συλλογή και παρακολούθηση των δεικτών απόδοσης, η Υπηρεσία μας έχει ξεκινήσει σειρά συνεργασιών με συναρμόδιες υπηρεσίες άλλων Υπουργείων, Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και επιστημονικούς φορείς (όπως ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων) για την καλύτερη δυνατή προετοιμασία και διασφάλιση της ετοιμότητας της χώρας μας στις ευρωπαϊκές απαιτήσεις για την επόμενη δεκαετία στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Πέραν αυτών, η προσπάθεια μας εντείνεται και θέτει εκ νέου ως ύψιστη προτεραιότητα την ανάπτυξη παιδείας και κουλτούρας οδικής ασφάλειας. Για το σκοπό αυτό στοχεύουμε στην επέκταση της συνεργασίας που ξεκίνησε το προηγούμενο σχολικό έτος, με το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων αλλά και τις περιφερειακές υπηρεσίες εκπαίδευσης της χώρας, για την επιμόρφωση του διδακτικού προσωπικού στο πλαίσιο της διδασκαλίας του μαθήματος «κυκλοφοριακή παιδεία και οδική ασφάλεια» με τη χρήση της πλατφόρμας «e-drive academy».

Συναφές στόχος μας για την ενημέρωση των παιδιών σε θέματα Οδικής Ασφάλειας είναι η διεύρυνση της θεματικής ενότητας σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες, πέραν της πρωτοβάθμιας που υφίσταται ήδη και για το σκοπό αυτό εργαζόμαστε από κοινού με το Υπουργείο Παιδείας.

Προς την κατεύθυνση αυτή στοχεύει και ο νέος Νόμος 4599/19 για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που ρυθμίζει θέματα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

Αποτελεί τομή στην αντιμετώπιση τη διαφθοράς, ενός συστήματος συναλλαγής που εμπλέκει εκπαιδευτές, εξεταστές και υποψήφιους οδηγούς.

Και βέβαια είναι απαραίτητο στην πρώτη ουσιαστική συναλλαγή των νέων ανθρώπων με το Ελληνικό Δημόσιο και το κράτος, ώστε να μην επικρατεί η λογική του “παράθυρου” και του “λαδώματος” αλλά η παροχή άρτιας εκπαίδευσης στον υποψήφιο οδηγό.

Τέλος, στο πλαίσιο λειτουργίας της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που λειτουργεί στο Υπουργείο μας, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι από όλους τους αρμόδιους φορείς, συμπεριλαμβανομένου και του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, βρίσκεται υπό επεξεργασία η αναμόρφωση του κυρωτικού πλαισίου του ΚΟΚ σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στις διατάξεις του πρόσφατου νόμου 4530/2018.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, υπό το πρίσμα της οδικής ασφάλειας, δεν συνιστά απλώς ένα ακόμη νομικό κείμενο, το οποίο οι πολίτες πρέπει να τηρούν, πρωτίστως για την προστασία της ίδιας της ανθρώπινης ζωής.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό εργαλείο οδικής ασφάλειας, και ως τέτοιο πρέπει να είναι σε θέση να καθοδηγεί την ανθρώπινη συμπεριφορά.

Απαιτείται η αναπροσαρμογή του στις μεταβαλλόμενες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, στην τεχνολογική εξέλιξη και τη βελτίωση της οδικής υποδομής και είναι αναγκαίο να συνοδεύεται από ένα στιβαρό κυρωτικό πλαίσιο, το οποίο λαμβάνει υπόψη την ανάλυση της συμπεριφοράς των Ελλήνων οδηγών και των άλλων χρηστών της οδού, την οποία στοχεύει να επηρεάσει.

Για το λόγο αυτό ακριβώς, με τον ν. 4530/18 προχωρήσαμε στην αναμόρφωση και τον εκσυγχρονισμό του ΚΟΚ. Εισήχθη μια νέα φιλοσοφία, όπου οι παραβάσεις του δεν αποτελούν πια μέσο είσπραξης προστίμων αλλά πρόληψη καλλιέργειας οδικής παιδείας κι ευσυνειδησίας.

Επιβάλλεται η κύρωση αφαίρεσης πινακίδων και διπλωμάτων για δύο μήνες αντί του χρηματικού προστίμου για ορισμένες σοβαρές παραβάσεις.

Τα προβλήματα της οδικής ασφάλειας, ειδικά για τις ευπαθείς ομάδες των χρηστών των οδών, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες, μπορούν να ελαχιστοποιηθούν όταν ο σχεδιασμός των υποδομών και υπηρεσιών υλοποιείται με γνώμονα τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Στο νόμο 4599/19 θεσμοθετήθηκαν για πρώτη φορά οι διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Με την ψήφιση του σχετικού άρθρου και την σύνταξη της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επιδιώκουμε να θέσουμε τις γενικές κατευθύνσεις προς τους ΟΤΑ, ώστε, με την ενεργή συμμετοχή και τη συνεργασία των φορέων και πολιτών, να σχεδιάζουν την κινητικότητα με τρόπο που να προωθεί το βιώσιμο, ασφαλές και περιβαλλοντικά φιλικό περιβάλλον.

Κυρίες και Κύριοι,

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πιστεύουμε ότι για την επίτευξη μίας ουσιαστικής και διαρθρωτικού χαρακτήρα βελτίωσης στους δείκτες οδικής ασφάλειας, που δε θα είναι προσωρινή αλλά θα έχει διάρκεια στο χρόνο, απαιτείται εκπαίδευση, ενημέρωση και αλλαγή νοοτροπίας.

Φιλοδοξία μας οφείλει να είναι η δημιουργία μίας νέας αντίληψης για την οδική ασφάλεια που θα προκαλέσει μία οριστική αλλαγή της σημερινής κατάστασης. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι μια προσπάθεια που στοχεύει στην αλλαγή της συμπεριφοράς του πολίτη, παιδιού ή ενήλικα ως προς τον τρόπο με τον οποίο κινείται στο δημόσιο χώρο.

Στόχος μας μεταξύ άλλων είναι να προετοιμάσουμε οδηγούς, οδηγούς γονείς που μεταφέρουν τα παιδιά τους, επιβάτες και πεζούς με επαρκείς γνώσεις και επίγνωση της ευθύνης που φέρουν όταν κυκλοφορούν στον δρόμο.

Αναμφίβολα ο χώρος της οδικής ασφάλειας αντιμετωπίζει πρόσθετες προκλήσεις ως αυτόνομο πεδίο πολιτικής: απαιτείται σταθερός στρατηγικός σχεδιασμός που να συνοδεύεται από επιχειρησιακό πλάνο και επαρκή χρηματοδότηση, ισχυρός διϋπουργικός συντονισμός, όπως επίσης συντονισμός και ανατροφοδότηση μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διοίκησης.

Στο πλαίσιο αυτό, τόσο η Δημόσια Διοίκηση όσο και οι ιδιωτικοί και επιστημονικοί φορείς, οφείλουν να συστήσουν ευέλικτες και λειτουργικές δομές, καθώς και να αποκτήσουν νέα εργαλεία συντονισμού και άσκησης πολιτικής, όπως είναι η κατανομή των διαθέσιμων πόρων.

Η ουσιαστική ενδυνάμωση του συντονισμού σε διοικητικό και τεχνικό επίπεδο είναι επίσης αναγκαία, ώστε να καταστεί δυνατή η πρακτική εφαρμογή των πολιτικών επιλογών.

Την ίδια στιγμή η συνδρομή και η συμβολή των επιστημονικών φορέων είναι αναγκαία, καθώς μπορούν να συμβάλλουν περαιτέρω και πιο ουσιαστικά στη διάχυση της γνώσης και την ευαισθητοποίηση της κοινωνίας στα ζητήματα αυτά.