

## Οι πέντε άξονες του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Οδική Ασφάλεια (video)

2021/02/03 14:03 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια παρουσιάστηκε, σήμερα, σε ειδική εκδήλωση, παρουσία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή και τον υφυπουργό Γιάννη Κεφαλογιάννη.

Η παρουσίαση έγινε στο Μουσείο Αυτοκινήτου, με τη διεθνή εμπειρία να υποδεικνύει ότι μια επιτυχημένη στρατηγική πρέπει να εστιάζει στα εξής ζητήματα:

- Αξιόπιστα και ποιοτικά δεδομένα.
- Καλά μελετημένο στρατηγικό σχέδιο με συγκεκριμένους στόχους και μετρήσιμα αποτελέσματα που θα το υλοποιεί ένα σταθερό σύστημα διακυβέρνησης.
- Καλλιέργεια κυκλοφοριακής αγωγής μέσα από την εκπαίδευση και την επικοινωνία.
- Αποτελεσματικό σύστημα επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας
- Βελτίωση της ασφάλειας των υποδομών και των οχημάτων.

**Μπορεί να είναι εικόνα 1 άτομο**

Κατά την ομιλία του, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής δήλωσε: «Το σχέδιό μας εδράζεται σε ένα τετράπτυχο: **Ασφαλείς δρόμοι. Υπεύθυνοι οδηγοί. Κυκλοφοριακή παιδεία. Δίκαιοι κανόνες για όλους.**

Το πιο άμεσο και φλέγον, είναι να κάνουμε πιο ασφαλείς τους δρόμους μας. Κεντρική θέση σε αυτή την προσπάθεια έχει το Πρόγραμμα Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας σε 7.000 επικίνδυνα σημεία σε όλη τη χώρα.

Αλλά και το ειδικό πλέγμα στοχευμένων σημειακών παρεμβάσεων στον υφιστάμενο οδικό άξονα Πάτρας - Πύργου, μέχρι να ολοκληρωθεί ο νέος δρόμος.

Ξεμπλοκάρουμε επίσης μεγάλα οδικά έργα: Τον E-65, τον ΒΟΑΚ, το Καλαμάτα-Ριζόμυλος, τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού στην Αθήνα και το flyover στη Θεσσαλονίκη.

Με το σχέδιο νόμου για την εκπαίδευση και εξέταση υποψήφιων οδηγών, δημιουργούμε ένα νέο σύστημα, με διαφάνεια και αξιοπιστία. Να τελειώνουμε με την επικίνδυνη ελληνική πραγματικότητα, πολλοί οδηγοί πρώτα να παίρνουν το δίπλωμα και μετά, στο δρόμο, να μαθαίνουν όπως – όπως να οδηγούν!

Επιλογή και προσπάθεια της κυβέρνησής μας είναι να δίνουμε κίνητρα για την ανανέωσή του στόλου ΙΧ, γιατί τα νέα αυτοκίνητα εκτός του ότι ρυπαίνουν λιγότερο, είναι κατά κανόνα και πολύ ασφαλέστερα.

Προχωράμε επίσης σε αναθεώρηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Οι προβλέψεις του θα είναι δίκαιες, ρεαλιστικές και θα χτυπούν τα προβλήματα στη ρίζα τους.

Με λίγα λόγια, το σχέδιό μας προβλέπει συγκεκριμένα βήματα: για να γίνουμε όλοι μας **καλύτεροι οδηγοί, που οδηγούν πιο σύγχρονα οχήματα, σε πολύ ασφαλέστερους δρόμους και με δίκαιους κανόνες**».

Από την πλευρά του, ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών Γιάννης Κεφαλογιάννης δήλωσε: «Η νέα εθνική προσέγγιση για την οδική ασφάλεια είναι αυτή του Ασφαλούς Συστήματος που αναγνωρίζει ότι το ανθρώπινο λάθος είναι εγγενές στοιχείο της ανθρώπινης φύσης. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα μέρη ενός οδικού συστήματος πρέπει να αναλάβουν ευθύνη ώστε το αναπόφευκτο τροχαίο ατύχημα να μην είναι θανατηφόρο.

Η ευθύνη, λοιπόν, δεν μπορεί να ανήκει μόνο στον χρήστη ενός δρόμου. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος, η πολιτεία, οι διαχειριστές των δρόμων και η κοινωνία των πολιτών, πρέπει να έχουν ενεργό ρόλο στην αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Το ευρωπαϊκό όραμα για **μηδενικά θύματα από τροχαία το 2050** μπορεί να μοιάζει ουτοπικό, αλλά όσο παλεύουμε να το πετύχουμε ο αριθμός των θυμάτων θα μειώνεται».

Live | Παρουσίαση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. <https://t.co/9V2EVogPAR>

— Prime Minister GR (@PrimeministerGR) [February 3, 2021](#)

Αναλυτικότερα, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια αναπτύσσεται στις πέντε εξής ενότητες:

## 1<sup>η</sup> ΕΝΟΤΗΤΑ

### **Ποιοτικά Δεδομένα**

Οι δημόσιες πολιτικές για την οδική ασφάλεια πρέπει να στηρίζονται σε καλής ποιότητας δεδομένα και γι' αυτό θεσπίζουμε, για πρώτη φορά, **Εθνικό Παρατηρητήριο για την Οδική Ασφάλεια**. Τη λειτουργία του θα αναλάβει το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο μέσω σύμβασης που θα συνάψει με το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Το Εθνικό Παρατηρητήριο θα είναι αρμόδιο για τη συλλογή, επεξεργασία και τήρηση εθνικής βάσης δεδομένων για την οδική ασφάλεια. Σε ετήσια βάση θα δημοσιεύει ενημερωτικό δελτίο στατιστικών στοιχείων για την οδική ασφάλεια, η εγκυρότητα των οποίων θα επικυρώνεται από την ΕΛΣΤΑΤ.

Η Ελλάδα θα υιοθετήσει τα πιο έγκυρα διεθνώς πρωτόκολλα για τη συλλογή και επεξεργασία δεδομένων.

## 2<sup>η</sup> ΕΝΟΤΗΤΑ

### **Διακυβέρνηση και Στρατηγικό Σχέδιο**

Αποσκοπώντας στην επίτευξη των στόχων της μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων υιοθετείται ένα νέο σύστημα διακυβέρνησης για την οδική ασφάλεια που περιλαμβάνει τέσσερις άξονες:

- Η Κυβερνητική Επιτροπή θα συντονίζει το διυπουργικό έργο σε θεσμικό επίπεδο. Θα εγκρίνει και θα εποπτεύει την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021-2030, το οποίο θα γίνει νόμος με δράσεις δεσμευτικού χαρακτήρα για όλους τους αρμόδιους φορείς. Σκοπός η **μείωση των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών κατά 50%**.
- Η Εκτελεστική Επιτροπή θα εκτελεί τις αποφάσεις της Κυβερνητικής Επιτροπής και θα παρακολουθεί την υλοποίησή τους.
- Η τοπική αυτοδιοίκηση θα έχει την ευθύνη υλοποίησης των επιχειρησιακών σχεδίων. Βασικό εργαλείο θα είναι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία είναι δεσμευτικά για Δήμους άνω των 30.000 κατοίκων και θα περιλαμβάνουν υποχρεωτικά δράσεις οδικής ασφάλειας.
- Η κοινωνία των πολιτών. ΜΚΟ, ερευνητικά ινστιτούτα, επίσημοι σύμβουλοι της πολιτείας (ΤΕΕ), εκπαιδευτικά ιδρύματα, μέσα επικοινωνίας. Ένταξη του έργου τους υπέρ του στόχου της μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων.

## 3<sup>η</sup> ΕΝΟΤΗΤΑ

## **Εκπαίδευση και Επικοινωνία**

Σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας, από τον προσεχή Σεπτέμβριο, η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής θα γίνει υποχρεωτική στα σχολεία.

Επιπλέον, οι νέοι και νέες που έχουν συμπληρώσει **το 17<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας τους** θα μπορούν να παρακολουθήσουν θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα οδήγησης στις σχολές οδήγησης.

Τα θεωρητικά μαθήματα θα μπορούν να πιστοποιηθούν, πριν από τη συμπλήρωση του 18<sup>ου</sup> έτους της ηλικίας τους, ενώ με τη συμπλήρωση αυτού, θα έχουν δικαίωμα συμμετοχής στην πρακτική δοκιμασία.

Επιπλέον, αλλάζει η φιλοσοφία της θεωρητικής εξέτασης και της πρακτικής δοκιμασίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης:

- Νέα εγχειρίδια για την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών με την παιδαγωγική επιμέλεια του Ευγενίδου Ιδρύματος.
- Καταργείται το σύστημα εξέτασης που βασίζεται σε προκαθορισμένες ερωτήσεις με γνωστές απαντήσεις και δημιουργείται τράπεζα θεμάτων που προϋποθέτει τη διενέργεια θεωρητικών μαθημάτων στη σχολή οδήγησης.
- Ειδικό εκπαιδευτικό εγχειρίδιο και ειδική θεωρητική εξέταση για ειδικές ομάδες πληθυσμού: πολίτες που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, με μαθησιακές δυσκολίες καθώς και όσοι έχουν προβλήματα ακοής.
- Επιμόρφωση των εκπαιδευτικών με διεύρυνση της πλατφόρμας e-drive academy σε συνεργασία με το Υπ. Παιδείας και τη διοργάνωση προγραμμάτων μέσω του ΙΝ.ΕΠ. του ΕΚΔΑΑ
- Κατάρτιση εκπαιδευτών οδήγησης και πιστοποιημένη επιμόρφωση τουλάχιστον κάθε 3 χρόνια.

Επίσης, θεσπίζονται **προϋποθέσεις για να γίνει κάποιος εκπαιδευτής:**

1. Ελάχιστη ηλικία και κατοχή αδειών οδήγησης όλων των κατηγοριών.
2. Θα πρέπει να είναι κάτοχοι συγκεκριμένων ειδικοτήτων των επαγγελματικών λυκείων, απόφοιτοι συγκεκριμένων πανεπιστημιακών τμημάτων ή κάτοχοι μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου σπουδών σχετικών με την κυκλοφοριακή αγωγή και την οδική κυκλοφορία.
3. Να διαθέτουν πιστοποιητικό παιδαγωγικής επάρκειας.
4. Να μην έχουν υποπέσει ποτέ σε συγκεκριμένες παραβάσεις του Κ.Ο.Κ.

Με την ολοκλήρωση της εκπόνησης του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θα προκηρύξει διαγωνισμό, με αντικείμενο την εκπόνηση εθνικού σχεδίου επικοινωνιακής πολιτικής για την οδική

ασφάλεια.

## **4<sup>η</sup> ΕΝΟΤΗΤΑ**

### **Αποτελεσματικό Σύστημα Επιβολής**

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προχωρά στην αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στη βάση ορισμένων αρχών:

#### **1. Κατηγοριοποίηση των παραβάσεων του ΚΟΚ με βάση το βαθμό επικινδυνότητας και συχνότητας.**

Η έμφαση θα δοθεί στις πέντε πιο συχνές παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. που έχουν ως αποτέλεσμα είτε σοβαρούς τραυματισμούς είτε θανάτους σε ένα τροχαίο ατύχημα: υπερβολική ταχύτητα, μη χρήση ζώνης από όλους τους επιβαίνοντες, μη χρήση κράνους από οδηγό και συνοδηγό, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών, χρήση κινητού τηλεφώνου.

Οι παραβάσεις θα έχουν διαβαθμισμένα – και πάντως όχι υψηλά – χρηματικά πρόστιμα σε συνδυασμό με διοικητικές κυρώσεις.

#### **2. Διαχωρισμός των κυρώσεων με βασικό κριτήριο διαφοροποίησης την οδηγική συμπεριφορά ή την κατάσταση του οχήματος.**

Παράδειγμα: Στην περίπτωση οχήματος με ληγμένο ΚΤΕΟ, οχήματος που δεν λειτουργούν οι φανοί ή κυκλοφορεί με σπασμένους καθρέφτες θα «τιμωρείται» το όχημα π.χ. με αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας.

Στην περίπτωση παράβασης που σχετίζεται με την οδηγική συμπεριφορά, οι κυρώσεις θα επιβάλλονται στον οδηγό.

Η ευθύνη όμως θα πρέπει να επιμεριστεί και σε όσους η πολιτεία έχει αναθέσει την υποχρέωση ελέγχου για την κατάσταση των οχημάτων, δηλαδή στα ΚΤΕΟ.

Από την ίδρυση τους, το 2001, τα 204 ιδιωτικά και 28 δημόσια παραμένουν ανεξέλεγκτα, όσον αφορά την ποιότητα των ελέγχων τους.

Στην Ελλάδα, με έναν από τους πιο γηρασμένους στόλους της Ευρώπης το ποσοστό απόρριψης (επανελέγχου) στα ΚΤΕΟ είναι 4,5%, όταν στη Γερμανία είναι 35,5%.

Ένα στα τρία οχήματα δεν προσέρχεται για έλεγχο. Για τον αμελή ιδιοκτήτη, αν παρέλθει η διετία, το πρόστιμο εκπρόθεσμου (65€) ισούται με το κόστος ελέγχου που δεν έγινε, άρα καθίσταται συμφέρον.

Έτσι, στο νομοσχέδιο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα υπάρξει διάταξη για τη δημιουργία Μητρώου Εποπτών ΚΤΕΟ.

Οι επόπτες ΚΤΕΟ θα είναι διαπιστευμένοι ιδιώτες μηχανικοί Π.Ε. οι οποίοι θα πραγματοποιούν επανέλεγχο on the spot, στην «πόρτα» του ΚΤΕΟ, του οχήματος που μόλις διήλθε με επιτυχία.

Σε όσα οχήματα διαπιστωθεί ότι έγιναν πλημμελείς έλεγχοι θα υπάρχουν κυρώσεις που υπό προϋποθέσεις θα φθάνουν και στην αφαίρεση της άδειας λειτουργίας.

Επιπλέον, θα αυστηροποιηθεί το πρόστιμο για τον πλημμελή ιδιοκτήτη, ενώ θα επιβάλλονται και διοικητικές κυρώσεις όπως αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας.

### **3. Μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης στις αστικές περιοχές**

Όταν ένα αυτοκίνητο κινείται με ταχύτητα 30 χλμ./ώρα η πιθανότητα θανάσιμου τραυματισμού πεζού, τον οποίο θα χτυπήσει, είναι 10%.

Εάν το αυτοκίνητο κινείται με 50 χλμ./ώρα, η πιθανότητα θανάσιμου τραυματισμού του πεζού εκτοξεύεται στο 80%.

Για τον λόγο αυτό, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές **θα κατέβει στα 30χλμ/ώρα.**

### **4. Διασφάλιση της επιβολής και είσπραξης του προστίμου**

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία με τα υπουργεία Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Προστασίας του Πολίτη και Οικονομικών έχει ξεκινήσει τον επανασχεδιασμό και την υλοποίηση με ηλεκτρονικά μέσα της διαδικασίας βεβαίωσης και είσπραξης των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.

Ο στόχος είναι διττός: ο τερματισμός του καθεστώτος της γενικευμένης πεποίθησης ατιμωρησίας και η αύξηση των εσόδων των ΟΤΑ.

Κάθε παραβάτης του ΚΟΚ θα γνωρίζει ότι θα πρέπει να καταβάλει το προβλεπόμενο πρόστιμο και η διοικητική διαδικασία θα έχει ως εξής:

**α.** Βεβαίωση και καταχώρηση των παραβάσεων του ΚΟΚ με ηλεκτρονικά μέσα.

**β.** Πρόβλεψη ώστε η ευθύνη για παράβαση που επιβάλλεται απουσία του οδηγού (κάμερες, ραντάρ) να αποδίδεται στον ιδιοκτήτη του οχήματος.

**γ.** Δυνατότητα ηλεκτρονικής πληρωμής της παράβασης μέσω e banking ή ATM.

## **δ. Βεβαίωση της υπερήμερης οφειλής στο TAXIS.**

Βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, τα πρόστιμα του Κ.Ο.Κ. έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα και αποτελούν πόρους των ΟΤΑ στην περιοχή των οποίων συντελέστηκε η παράβαση.

Προτείνεται η θεσμοθέτηση ενός Εθνικού Ταμείου Οδικής Ασφάλειας. Τα ποσά από τα πρόστιμα του ΚΟΚ θα εξακολουθούν να αποδίδονται υπέρ του οικείου ΟΤΑ, αλλά θα διασφαλίζεται ότι θα επενδύονται σε πολιτικές ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας στο πλαίσιο υλοποίησης των ΣΒΑΚ.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του ταμείου θα είναι:

- Σύσταση νομικού προσώπου υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εσωτερικών με συμμετοχή εκπροσώπων των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και της ΚΕΔΕ.
- Το Ταμείο θα είναι ο βασικός μηχανισμός συλλογής των χρηματικών ποσών από τα πρόστιμα του ΚΟΚ. Θα κατανέμει τα ποσά στους Δήμους με βάση τη γεωγραφική κατανομή των προστίμων.
- Οι Δήμοι θα δίνουν αναφορά στο Ταμείο για τις δράσεις οδικής ασφάλειας που υλοποιούν.
- Το Ταμείο θα εγκαθιδρύσει μηχανισμό εποπτείας των δράσεων οδικής ασφάλειας στη βάση δεικτών επίτευξης/επίδοσης.
- Θα παρέχει τεχνογνωσία και συμβουλευτικό ρόλο στους Δήμους

## **5. Καθιέρωση ηλεκτρονικής διαδικασίας για την παρακολούθηση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.**

Πρώτον, μέσω του ανασχεδιασμού του συστήματος, ο παραβάτης θα γνωρίζει ότι οι προβλεπόμενοι πόνοι θα καταγράφονται σε εύλογο χρόνο.

Δεύτερον, θα γίνει εφικτή η άμεση online ενημέρωση των οδηγών για την καταγραφή των παραβάσεών τους και των πόντων που έχουν στο point system.

Τρίτον, η Τροχαία θα έχει τη δυνατότητα άμεσης ενημέρωσης για την οδηγική συμπεριφορά όλων των οδηγών.

Τέταρτον, θα αντλούνται στατιστικά στοιχεία για το είδος και τη συχνότητα της παραβατικότητας των Ελλήνων οδηγών.

## **5<sup>η</sup> ΕΝΟΤΗΤΑ**

### **Ασφαλές οδικό δίκτυο**

Το τετράπτυχο της οδικής ασφάλειας θεμελιώνεται στους ασφαλείς δρόμους, την υπεύθυνη οδήγηση, την κυκλοφοριακή παιδεία και τη θέσπιση δίκαιων κανόνων.

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τρέχει ένα εκτεταμένο Πρόγραμμα Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας:

- 000 επικίνδυνες θέσεις, σε 2.500 χιλιόμετρα, σε 80 οδικούς άξονες.
- 60 Μελέτες και στις 13 Περιφέρειες της χώρας.
- Μελετήθηκαν οδικά τμήματα μήκους 15.000 χιλιομέτρων.
- Αρωγός η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (δανειακή σύμβαση 450 εκατ. € με Εγνατία Οδό Α.Ε.)

Επιπλέον, πραγματοποιούνται στοχευμένες παρεμβάσεις στον υφιστάμενο οδικό άξονα Πάτρας - Πύργου με στόχο τη δραστική μείωση των ατυχημάτων έως να ολοκληρωθεί ο νέος αυτοκινητόδρομος.

Απεμπλοκή και προγραμματισμός μεγάλων έργων οδικών υποδομών:

-Πάτρα-Πύργος

-E65

-BOAK

-Καλαμάτα- Ριζόμυλος

-Επεκτάσεις Αττικής Οδού

-Flyover στη Θεσσαλονίκη

Ολοκλήρωση του οδικού δικτύου της Ελλάδας με νέους, σύγχρονους, ασφαλείς αυτοκινητόδρομους.