



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ Α' – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ, ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
& ΚΑΝΟΝΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Παπάγου, Σεπτεμβρίου 2021
Αρ. πρωτ. Δ30/Δ8/248620

ΕΠΕΙΓΟΝ

Δ/νση : Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
Πληρ. : Ε. Άκουρου
Τηλ. : 210 650 8613
Email : e.akourou@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Ιδίου Υπουργείου
tkvel@yme.gov.gr
ΚΟΙΝ/ΣΗ: Γραφείο Γενικού Διευθυντή Στρατηγικού
Σχεδιασμού Μεταφορών & Οδικής
Ασφάλειας
Email: gdsmoa@yme.gov.gr

Θέμα : Η υπ' αριθ. 8962/13-09-2021 Ερώτηση της βουλευτού της Ελληνικής Λύσης κ. Αναστασίας – Αικατερίνης Αλεξοπούλου.

Σχετ. : Η με αρ. πρωτ. 245227/14.09.2021 βεβαίωση καταχώρησης του τμήματος Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού που αφορά στην Ερώτηση της βουλευτού της Ελληνικής Λύσης κ. Αναστασίας – Αικατερίνης Αλεξοπούλου με θέμα «Μείωση του πληθυσμού της Ελλάδας εξ αιτίας τροχαίων δυστυχημάτων», σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Σε ότι αφορά τα στατιστικά των τροχαίων ατυχημάτων και των θυμάτων τους στη χώρα μας, τα επίσημα στοιχεία προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) και ως πρωτογενή στοιχεία χρησιμοποιούνται τα δεδομένα των Δελτίων Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων – Δ.Ο.Τ.Α. της Ελληνικής Αστυνομίας. Σύμφωνα λοιπόν με τα επίσημα προσωρινά στοιχεία που έχουν ανακοινωθεί έως και τον Ιούνιο του 2021 και συγκριτικά με εκείνα προηγούμενων ετών του 2020 και του 2019 και αποτυπώνεται στον Πίνακα που ακολουθεί δεν παρατηρείται ουσιαστική μεταβολή στο πλήθος των νεκρών από οδικά ατυχήματα για το έτος 2021 σε σχέση με το 2020 τους αντίστοιχους μήνες (Ιανουάριος – Ιούνιος), ενώ παρουσιάζεται μια σημαντική μείωση των νεκρών σε σχέση με το αντίστοιχο 1^ο εξάμηνο του 2019 κατά 66 νεκρούς.

Πίνακας : Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντες για το διάστημα Ιανουαρίου-Ιουνίου των ετών 2019, 2020 και 2021*

2019			2020		2021*
	Ιανουάριος - Ιούνιος	Σύνολο έτους	Ιανουάριος - Ιούνιος	Σύνολο έτους*	Ιανουάριος - Ιούνιος
Ατυχήματα	5.066	10.712	4.116	9.098	4.508
<i>Ετήσια Μεταβολή (%)</i>			-18,8	-15,1	9,5
Νεκροί	311	688	245	585	245
<i>Ετήσια Μεταβολή (%)</i>			-21,2	-15,0	0,0
Βαριά τραυματίες	302	652	227	506	236
<i>Ετήσια Μεταβολή (%)</i>			-24,8	-22,4	4,0
Ελαφρά τραυματίες	5.792	12.350	4.701	10.235	4.868
<i>Ετήσια Μεταβολή (%)</i>			-18,8	-17,1	3,6

* Προσωρινά στοιχεία

2. Το Υπουργείο μας, αναγνωρίζοντας την ανάγκη οι δράσεις για τη βελτίωση των δεικτών οδικής ασφάλειας να τεθούν σε έναν ευρύτερο σχεδιασμό με στόχους και χρονοδιάγραμμα, έχει ξεκινήσει τις διαδικασίες για τη σύνταξη από κοινού με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια για τα έτη 2021-2030. Το Στρατηγικό Σχέδιο αποτελεί το βασικό εργαλείο της Πολιτείας για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο σύνολο της χώρας και αφορά σε δράσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων που θα καταστήσουν εφικτή τη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Για την επόμενη δεκαετία 2021 – 2030, ο Ευρωπαϊκός στόχος που έχει τεθεί αφορά στη μείωση κατά 50% τόσο των νεκρών όσο και των σοβαρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα. Η Ελλάδα σε στενή συνεργασία με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης προετοιμάζει τον Εθνικό Στρατηγικό Σχεδιασμό για την επόμενη δεκαετία σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικών που φέρει τον τίτλο “EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards (Vision Zero)”. Επίσης, βασικό εργαλείο για την επίτευξη του Ευρωπαϊκού Στόχου είναι η υιοθέτηση και η παρακολούθηση των βασικών δεικτών απόδοσης που σχετίζονται με την Οδική Ασφάλεια (KPI).

Επιπρόσθετα, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια το οποίο ανακοινώθηκε από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου μας παρουσία του Πρωθυπουργού εστιάζει σε πέντε ενότητες που αφορούν στα Ποιοτικά Δεδομένα για την Οδική Ασφάλεια, τη Διακυβέρνηση και το Στρατηγικό Σχέδιο, την Εκπαίδευση και Επικοινωνία σε θέματα Ασφαλούς Οδικής Συμπεριφοράς, το Αποτελεσματικό Σύστημα Επιβολής για την Παραβίαση Διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τέλος το Ασφαλές Οδικό Δίκτυο. Πιο αναλυτικά οι δράσεις για κάθε μία από τις ενότητες παρατίθενται στη συνέχεια:

1η ΕΝΟΤΗΤΑ

Ποιοτικά Δεδομένα

Οι δημόσιες πολιτικές για την οδική ασφάλεια πρέπει να στηρίζονται σε καλής ποιότητας δεδομένα και γι' αυτό θεσπίζεται, για πρώτη φορά, Εθνικό Παρατηρητήριο για την Οδική Ασφάλεια. 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.

2η 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 η οποία έχει ήδη συσταθεί, 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.

3η ΕΝΟΤΗΤΑ

Εκπαίδευση και Επικοινωνία

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής γίνεται υποχρεωτική στα σχολεία. Επιπλέον, οι νέοι και νέες που έχουν συμπληρώσει το 17ο 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 18ου 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:

Ελάχιστη ηλικία και κατοχή αδειών οδήγησης όλων των κατηγοριών.

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.

Να διαθέτουν πιστοποιητικό παιδαγωγικής επάρκειας.

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.

4η ΕΝΟΤΗΤΑ

Αποτελεσματικό Σύστημα Επιβολής

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προχωρά στην αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) στη βάση ορισμένων αρχών:

Κατηγοριοποίηση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. 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 όχι υψηλά - χρηματικά πρόστιμα σε συνδυασμό με διοικητικές κυρώσεις. Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο επικαιροποίησης του Κ.Ο.Κ. επιδιώκονται τα εξής:

- I. Διαχωρισμός των κυρώσεων με βασικό κριτήριο διαφοροποίησης την οδηγική συμπεριφορά ή την κατάσταση του οχήματος.
- II. Μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης στις αστικές περιοχές.
- III. Διασφάλιση της επιβολής και είσπραξης του προστίμου.
- IV. Καθιέρωση ηλεκτρονικής διαδικασίας για την παρακολούθηση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.

5η ΕΝΟΤΗΤΑ

Ασφαλές οδικό δίκτυο

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τρέχει ένα εκτεταμένο Πρόγραμμα Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας που αφορούν:

7.000 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 εκ. € με Εγνατία Οδό Α.Ε.). Επιπλέον, πραγματοποιούνται στοχευμένες παρεμβάσεις στον υφιστάμενο οδικό άξονα Πάτρας – Πύργου με στόχο τη δραστική μείωση των ατυχημάτων έως ότου να ολοκληρωθεί ο νέος αυτοκινητόδρομος. Τέλος, επιχειρείται απεμπλοκή και προγραμματισμός μεγάλων έργων οδικών υποδομών όπως το Πάτρα-Πύργος, ο Ε65, ο ΒΟΑΚ, το Καλαμάτα- Ριζόμυλος, οι Επεκτάσεις Αττικής Οδού και το Flyover στη Θεσσαλονίκη με στόχο την ολοκλήρωση του οδικού δικτύου της Ελλάδας με νέους, σύγχρονους, ασφαλείς αυτοκινητόδρομους.

Ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης

Ε. Ν. Παρίσης