



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, 30 Δεκεμβρίου 2024
Αρ. πρωτ. Δ30/Δ8/244405

ΕΠΕΙΓΟΝ – ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ 03-01-2025

Δ/ση : Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
Πληρ. : Ε. Άκουρου
Τηλ. : 210 650 8506
Fax. : 210 650 8613
Email : e.akourou@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ : Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού
Σχεδιασμού Μεταφορών & Οδικής
Ασφάλειας

ΚΟΙΝ/ΣΗ:

Θέμα : Η υπ' αριθ. 2168/13-12-2024 Ερώτηση του βουλευτή κ. Πέτρου Δημητριάδη.

Σχετ. : Το υπ. αριθ. πρωτ. 242040/23-12-2024 έγγραφο της Υπηρεσίας Συντονισμού, Γραφείου Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων.

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού που αφορά την Ερώτηση του βουλευτή κ. Πέτρου Δημητριάδη και σε ότι αφορά τις αρμοδιότητές μας, σας ενημερώνουμε τα εξής:

1. Στην κατεύθυνση υποστήριξης της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την οδική ασφάλεια για την επόμενη δεκαετία 2021 – 2030 και τον στόχο που έχει τεθεί για τη μείωση τόσο του αριθμού των νεκρών όσο και των σοβαρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα κατά 50% έως το 2030, η ΕΕ εντείνοντας τις πιέσεις στα κράτη-μέλη (κ-μ), τα παρακινεί στη λήψη των κατάλληλων μέτρων προκειμένου να επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι. Προς αυτή την κατεύθυνση, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προχώρησε στη σύνταξη του νέου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030 στο οποίο αποτυπώνεται μεταξύ άλλων το εθνικό σχέδιο δράσης για όλη την επικράτεια. Το στρατηγικό σχέδιο συντάχθηκε κατόπιν ανοικτού διαγωνισμού από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ. Σημειώνεται ότι καθ' όλη τη διάρκεια του έργου βασική προϋπόθεση αποτέλεσε η διαδικασία διαβούλευσης ώστε να αποτυπωθούν τα προβλήματα και να αναζητηθούν οι κατάλληλες λύσεις με συμμετοχή όλων των συναρμόδιων φορέων, υπηρεσιών και πολιτών.

Επιπλέον, σας γνωρίζουμε ότι με την υπ. αριθ. ΠΥΣ 7/29-3-2021 (ΦΕΚ 70/Α) συστάθηκε και συγκροτήθηκε η Κυβερνητική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, συντονιστικό όργανο σε επίπεδο μελών της Κυβέρνησης, για τη διαμόρφωση, υλοποίηση, εποπτεία, αξιολόγηση και αναθεώρηση του στρατηγικού σχεδιασμού των δράσεων στο πεδίο της οδικής ασφάλειας. Πρόεδρος της Κυβερνητικής Επιτροπής ορίστηκε με την ΠΥΣ ο Υφυπουργός Υποδομών και

Μεταφορών αρμόδιος για θέματα Μεταφορών και συμμετέχουν ως μέλη Αναπληρωτές Υπουργοί και Υφυπουργοί από τα συναρμόδια Υπουργεία (Προστασίας του Πολίτη, Εσωτερικών, Υγείας, Παιδείας, Ψηφιακής Διακυβέρνησης). Επίσης, προβλέφθηκε η σύσταση Εκτελεστικής Επιτροπής για την υποβοήθηση του έργου της Κυβερνητικής Επιτροπής η οποία και συστάθηκε με απόφαση της Κυβερνητικής Επιτροπής. Αρμοδιότητες της Κυβερνητικής Επιτροπής είναι μεταξύ άλλων η διαμόρφωση, έγκριση και εποπτεία της εθνικής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια, καθώς και η έγκριση και εποπτεία της υλοποίησης των επιμέρους δράσεων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους. Η Επιτροπή προχώρησε στην ομόφωνη έγκριση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.

Η υλοποίηση των μέτρων του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας κατά λόγο αρμοδιότητας με σχετική προτεραιοποίηση αυτών σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο δρομολογείται και όπως έχει ήδη δημοσιοποιηθεί το προσεχές διάστημα αναμένεται να προωθηθεί από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σχέδιο νόμου με το νέο κυρωτικό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και λοιπές διατάξεις ασφαλούς κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα με το εν λόγω σχέδιο νόμου, επιχειρείται στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης πολιτικής επιτήρησης της οδικής ασφάλειας, με την επεξεργασία και έγκριση της αρμόδιας Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ, η διατύπωση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής ποινών για τις παραβάσεις οδικής ασφάλειας που εντάσσονται στον ΚΟΚ. Το κυρωτικό πλαίσιο επικεντρώνεται στην οδική ασφάλεια χωρίς να έχει τιμωρητικό χαρακτήρα. Στόχος είναι η συμμόρφωση των οδηγών, η επιβολή δίκαιων ποινών που να αντιστοιχούν στη σοβαρότητα/επικινδυνότητα της κάθε παράβασης αλλά και η διασφάλιση της είσπραξης των προστίμων. Οι ποινές όπως προβλέπεται στο σχέδιο νόμου αφορούν κυρίως στον οδηγό (χρηματικό πρόστιμο, αφαίρεση άδειας οδήγησης, βαθμοί ποινής ΣΕΣΟ) και όχι στο όχημα (αφαίρεση άδειας κυκλοφορίας) καθώς αυτό μπορεί να χρησιμοποιείται από περισσότερους από έναν οδηγούς. Οι ποινές είναι ανάλογες των παραβάσεων με βάση κατηγοριοποίηση αυτών ως προς την επικινδυνότητά τους (αυτές που μπορεί να προκαλέσουν σοβαρό ατύχημα π.χ. η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, η υπερβολική ταχύτητα ή η αντικανονική προσπέραση, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ), τις λιγότερο επικίνδυνες παραβάσεις (π.χ. παράνομη στάθμευση, και τις διοικητικές παραβάσεις (π.χ. οδήγηση χωρίς ο οδηγός να φέρει μαζί του τα νόμιμα έγγραφα). Επιπλέον, προβλέπεται κλιμάκωση των ποινών για τους οδηγούς που υποπίπτουν συχνά σε παραβάσεις.

Επιπρόσθετα, ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται για τους ευάλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, μεταφορά παιδιών, κ.λπ.) οι οποίοι έχουν αυξημένες ανάγκες ασφάλειας που πρέπει να

καλύπτονται από ειδικές ρυθμίσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν στη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών καθορίζοντας τόσο τη συμπεριφορά των ίδιων όσο και τη συμπεριφορά των υπολοίπων χρηστών της οδού απέναντι στους ευάλωτους. Για το λόγο αυτό μια σειρά παραβάσεων του ΚΟΚ χαρακτηρίζονται ως αντικοινωνικές και επιφέρουν επιπρόσθετα διοικητικά μέτρα.

2. Στο σχέδιο νόμου που περιγράφεται στην προηγούμενη παράγραφο και συγκεκριμένα στο πλαίσιο των λοιπών διατάξεων για την ασφαλή κινητικότητα, θεσπίζεται και στην Ελλάδα το όριο ταχύτητας των 30 χλμ/ώρα εντός κατοικημένων περιοχών κατ' αναλογία άλλων μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων. Το μέτρο αυτό κρίνεται για τη χώρα μας ιδιαίτερα σημαντικό δεδομένων του υψηλού αριθμού νεκρών από τροχαία ατυχήματα εντός κατοικημένων περιοχών (54% έναντι 39% στην Ε.Ε.) και του υψηλού ποσοστού θανάτων που αφορά σε πεζούς (21%) και μοτοσικλετιστές (36% έναντι 18% στην Ε.Ε.). Επιπλέον, με την εν λόγω ρύθμιση καθορίζεται και η διαδικασία με την οποία οι αρμόδιες για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίες, μπορούν μόνο κατόπιν μελέτης να διαφοροποιούν το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας σε συγκεκριμένες οδούς εντός κατοικημένων περιοχών (π.χ. οδούς με αυξημένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά).
3. Το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας (ΕΠΟΑ) αποτελεί ένα ανοικτό σύστημα υποστήριξης των αποφάσεων της Πολιτείας και όλων των εμπλεκόμενων φορέων και της κοινωνίας. Το ΕΠΟΑ είναι το βασικό εργαλείο για την παρακολούθηση της εφαρμογής του συνόλου των δράσεων του Στρατηγικού Σχεδίου καθώς και των επιδόσεων οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και εκτιμάται ότι θα αυξήσει σημαντικά την αποτελεσματικότητα του Στρατηγικού Σχεδίου και θα οδηγήσει στην επίτευξη των στόχων του και στη σημαντική μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά στην Ελλάδα. Ως δράση προτεραιότητας του Στρατηγικού Σχεδίου το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα χρηματοδότησης ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027 μέσω των άυλων δράσεων και δρομολογούνται διαδικασίες για τον χρονοπρογραμματισμό του έργου και τη σύσταση – συγκρότησή του Παρατηρητηρίου.
4. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Τομέα Μεταφορών έχει προχωρήσει σε θεσμικού επιπέδου πρωτοβουλίες που αφορούν στους πυλώνες Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας και Συμπεριφορά Χρήστη της Οδού όπου ενδεικτικά και μεταξύ άλλων αναφέρονται: το θεσμικό πλαίσιο για την κυκλοφορία οχημάτων μικροκινητικότητας δεδομένου ότι πανευρωπαϊκά δεν υφίστανται ενιαίοι κανόνες για την αντιμετώπιση των οχημάτων αυτών, σχέδιο νόμου για το νέο κυρωτικό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις για την ασφαλή κινητικότητα όπου επιχειρείται η ενίσχυση του αποτρεπτικού χαρακτήρα των κυρώσεων για παραβάσεις του ΚΟΚ μέσω κατηγοριοποίησης αυτών και περιλαμβάνονται επίσης ρυθμίσεις για την ασφαλή

κυκλοφορία και στάθμευση δικύκλων, τη μείωση του ορίου ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές στα 30 χλμ/ώρα, την ασφαλή φόρτωση οχημάτων και την αντιμετώπιση των καθ' υποτροπή παραβατών. Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι σε όλα τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που υλοποιούν οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, υιοθετούνται δράσεις οδικής ασφάλειας και προτείνονται περαιτέρω μέτρα ενίσχυσης της ασφάλειας των μετακινήσεων και εκπαίδευσης/ενημέρωσης των πολιτών. Περαιτέρω, για τα θέματα εκπαίδευσης/εξέτασης νέων οδηγών έχει ήδη ανατεθεί και ολοκληρώνεται άμεσα, μέσω του Ιδρύματος Ευγενίδου, η συγγραφή των δύο πρώτων εγχειριδίων εκπαίδευσης νέων οδηγών για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες.

Επίσης, για τα θέματα οδικής ασφάλειας το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συμμετέχει ενεργά σε όλες τις ομάδες εργασίας της Ε.Ε. και λοιπών διεθνών οργανισμών για τη συνδιαμόρφωση Ευρωπαϊκών Οδηγιών που αφορούν στις άδειες οδήγησης και στη διασυννοριακή επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις του ΚΟΚ και σε ευρωπαϊκά έργα όπως το Road Safety Exchange για την ανταλλαγή τεχνογνωσίας σε θέματα οδικής ασφάλειας μεταξύ των κρατών-μελών. Τέλος, εκπρόσωποι του Υπουργείου συμμετέχουν στην Εκτελεστική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, επεξεργάζονται και σχεδιάζουν μέτρα οδικής ασφάλειας που εμπλέκουν και Υπουργεία πέραν του Υποδομών και Μεταφορών, ορισμένα εκ των οποίων μέτρα αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους.

5. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συμμετέχει ενεργά σε πολιτικό και υπηρεσιακό επίπεδο τόσο σε ευρωπαϊκούς όσο και διεθνείς πρωτοβουλίες, συμβούλια, ομάδες ή έργα φορέων και ομάδων εργασίας που αφορούν την οδική ασφάλεια. Σε ανώτατο υπηρεσιακό επίπεδο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο οποίο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συμμετέχει ανελλιπώς, αναφέρεται το High Level Group για την οδική ασφάλεια. Σημειώνεται ότι το Στρατηγικό Σχέδιο έχει ενσωματώσει όλες τις διεθνείς τάσεις και συμπεράσματα μεταξύ των οποίων την Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030 (Παγκόσμιο Σχέδιο Ηνωμένων Εθνών), Στόχοι 3.6 και 11.2 για την οδική ασφάλεια (Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών), Αρχές και κατευθύνσεις για τη δεκαετία 2021-2030 (Διακήρυξη της Στοκχόλμης-Φεβρουάριος 2020).

Ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης

α/α

Αθανάσιος Κλέντος