ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας

Ελλάδα 2030

Μάιος 2022

Εθνική Πολιτική Οδικής Ασφάλειας

- Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια για όλους
- Ένα Σύγχρονο Στρατηγικό Σχέδιο
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030

Ένα Σύγχρονο Στρατηγικό Σχέδιο

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανέπτυξε το **Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας** για την περίοδο 2021-2030, υπό τον συντονισμό της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και με την επιστημονική υποστήριξη του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

- Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των **απαραίτητων δράσεων** για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα.

- Η ανάπτυξη του νέου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας βασίστηκε σε όλες τις **νέες διεθνείς τάσεις**, στη λεπτομερή ανάλυση των δυνατοτήτων της **ελληνικής πραγματικότητας** καθώς και στη συστηματική ευρεία διαβούλευση.

Το παρόν τεύχος αποτελεί τη σύνοψη όλων των βασικών στοιχείων του αναλυτικού Στρατηγικού Σχεδίου.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030

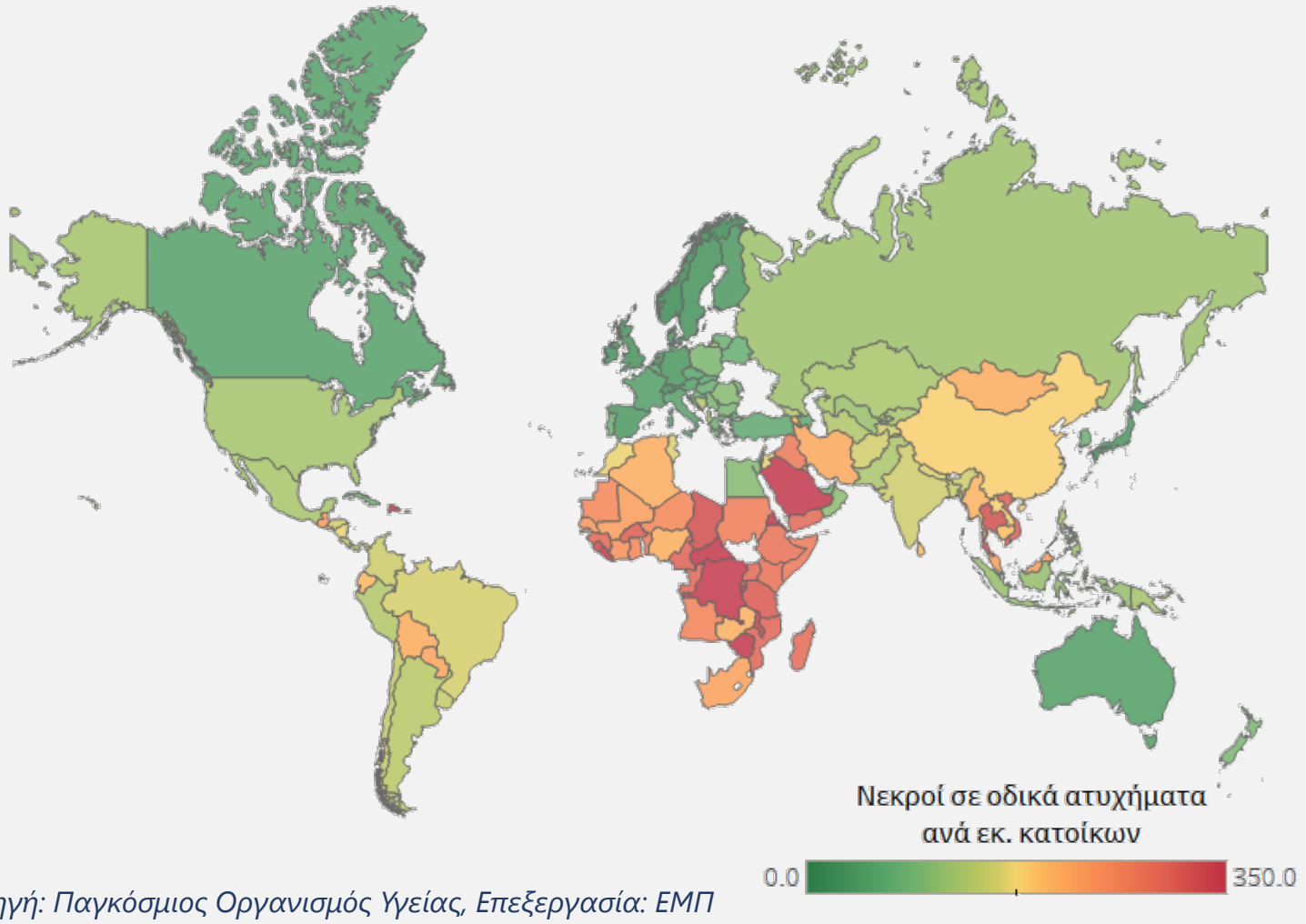
Περιεχόμενα

- **Διεθνείς Τάσεις** στην Οδική Ασφάλεια
- **Υφιστάμενη Κατάσταση** Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα
- Όραμα και **Στόχοι**
- **Δομή** Υλοποίησης Στρατηγικού Σχεδίου
- **Δράσεις** και Μέτρα Οδικής Ασφάλειας
- Κύριες Δράσεις **Προτεραιότητας**
- Συστηματική **Παρακολούθηση** Δράσεων και Επιδόσεων
- Καινοτόμες **Τεχνολογίες** Οδικής Ασφάλειας

Διεθνείς Τάσεις στην Οδική Ασφάλεια

- Νεκροί σε οδικά ατυχήματα διεθνώς
- Στόχοι Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Οδική Ασφάλεια
- Κατάταξη Κρατών Μελών Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Τάσεις Οδικής Ασφάλειας σε Παγκόσμιο επίπεδο
- Τάσεις Οδικής Ασφάλειας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο

Νεκροί σε οδικά ατυχήματα διεθνώς



Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, Επεξεργασία: ΕΜΠ

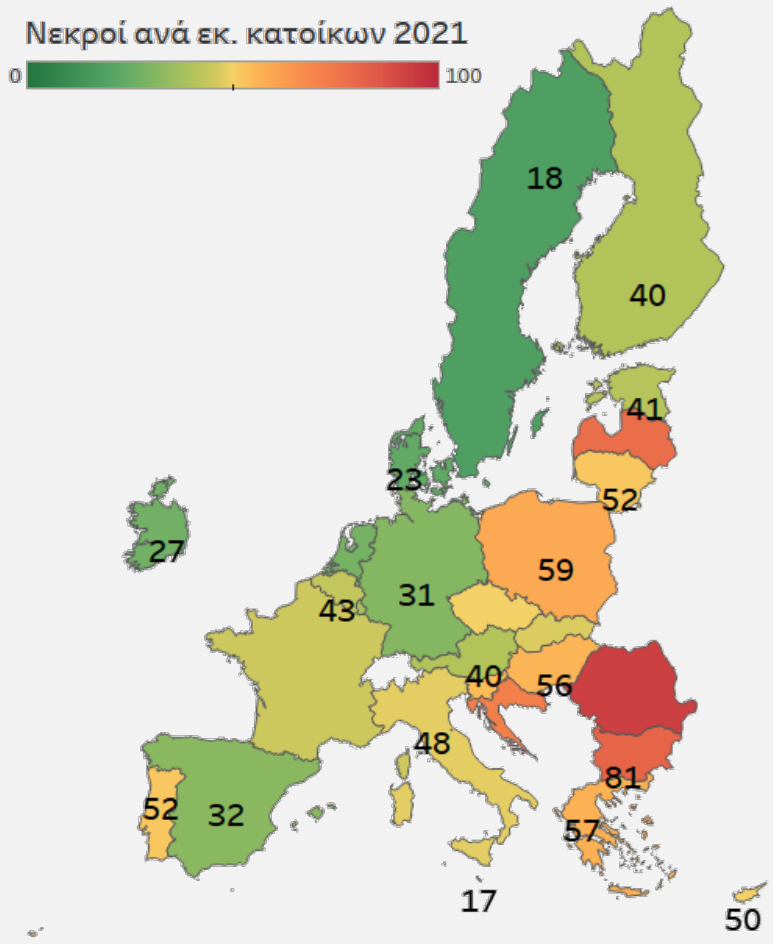
1,35 εκατομμύρια άνθρωποι χάνουν ετησίως τη ζωή τους σε οδικά ατυχήματα παγκοσμίως.

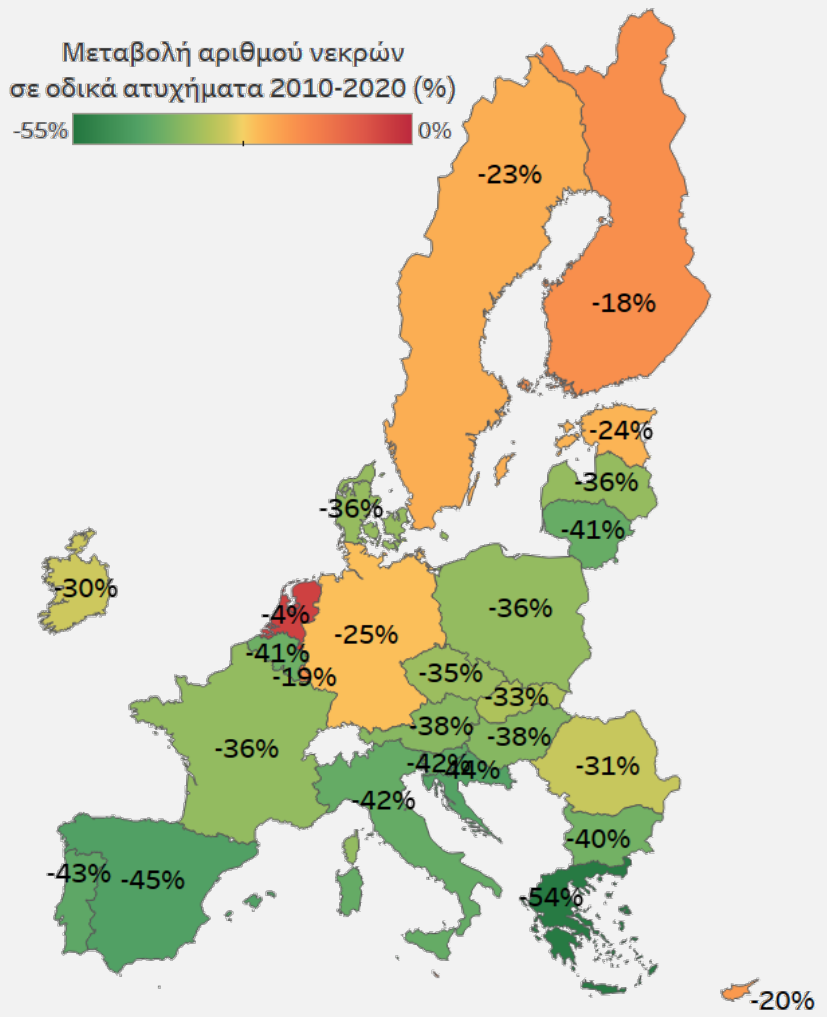
Οι τραυματισμοί στα οδικά ατυχήματα αποτελούν την **8η αιτία θανάτου** όλων των ηλικιών παγκοσμίως, ενώ για τους νέους ηλικίας 5-29 ετών, είναι η 1η αιτία θανάτου.

Η **Ευρώπη** παρουσιάζει τις καλύτερες επιδόσεις συγκριτικά με τις υπόλοιπες ηπείρους.

Ο κίνδυνος θανάσιμου τραυματισμού σε οδικό ατύχημα είναι **τρεις φορές υψηλότερος** σε χώρες με χαμηλό εισόδημα συγκριτικά με τις χώρες με υψηλό εισόδημα.

Στόχοι Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Οδική Ασφάλεια





Πηγή: CARE, Επεξεργασία: ΕΜΠ

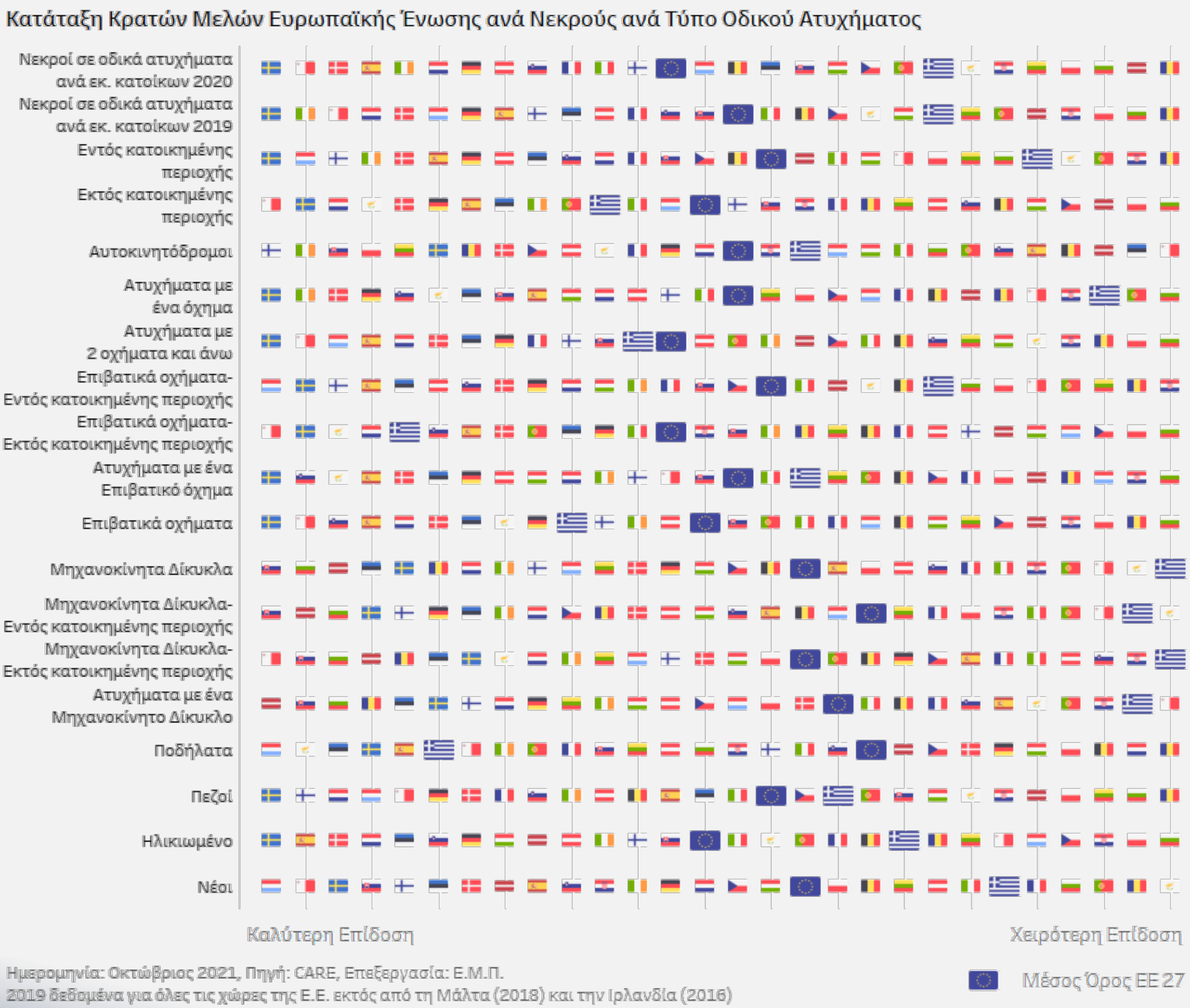
Το 2010, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε το «Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας», το οποίο είχε ως στόχο τη μείωση των νεκρών σε οδικά ατυχήματα **κατά 50%** την περίοδο 2010-2020.

Παρά τη σημαντική μείωση που καταγράφηκε (36%), **δεν κατέστη δυνατό να επιτευχθεί** ο συλλογικός στόχος δεκαετίας.

Η **Ελλάδα** ήταν η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που πέτυχε τον στόχο για το έτος 2020, με 54% μείωση των νεκρών σε οδικά ατυχήματα.

Το 2021, η Ελλάδα κατέλαβε την 22η θέση με **57 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων**.

Κατάταξη Κρατών Μελών Ευρωπαϊκής Ένωσης σε Νεκρούς ανά Τύπο Οδικού Ατυχήματος, 2019



https://www.nrso.ntua.gr/nrso-ec2/

Τάσεις Οδικής Ασφάλειας Παγκοσμίως

- **Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος**
  Η ευθύνη μοιράζεται ανάμεσα στις Αρχές και στους πολίτες

- **Όραμα Μηδέν** Θάνατοι σε Οδικά Ατυχήματα στον ορίζοντα 2050

- **Δεκαετία Δράσης** για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030
  Παγκόσμιο Σχέδιο Ηνωμένων Εθνών

- **Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης** των Ηνωμένων Εθνών
  Στόχοι 3.6 και 11.2 για την οδική ασφάλεια

- **Διακήρυξη της Στοκχόλμης** - Φεβρουάριος 2020
  Αρχές και κατευθύνσεις για τη δεκαετία 2021-2030

- **Όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα** εντός κατοικημένων περιοχών

Η Οδική Ασφάλεια στις Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης

- **Στρατηγικό Σχέδιο** Δράσης για την Οδική Ασφάλεια – Μάιος 2018

- **Στόχοι** και Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας – Μάιος 2018

- Κανονισμός για τα Νέα Χαρακτηριστικά Ασφαλείας **Οχημάτων** – Νοέμβριος 2019

- Πολιτική Καινοτομίας και Συνεργατικών **Έξυπνων Συστημάτων** – Μάρτιος 2019

- Πολιτική **Βιώσιμης Κινητικότητας** – Δεκέμβριος 2020

- Ευρωπαϊκή **Πράσινη Συμφωνία** – Ιούλιος 2021

Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια - Ευρωπαϊκή Ένωση 2021-2030

- Ενισχυμένη **διακυβέρνηση** της οδικής ασφάλειας
- Ισχυρότερη **χρηματοδοτική** στήριξη της οδικής ασφάλειας
- Ασφαλές **οδικό** και παρόδιο δίκτυο
- Ασφαλή **οχήματα**
- Ασφαλής **κυκλοφορία** στο οδικό δίκτυο
- Άμεση και αποτελεσματική επέμβαση σε καταστάσεις **έκτακτης ανάγκης**
- Μελλοντική βιωσιμότητα του οδικού δικτύου – **αυτοματοποίηση**
- Ο **παγκόσμιος ρόλος** της ΕΕ: εξαγωγή της οδικής ασφάλειας

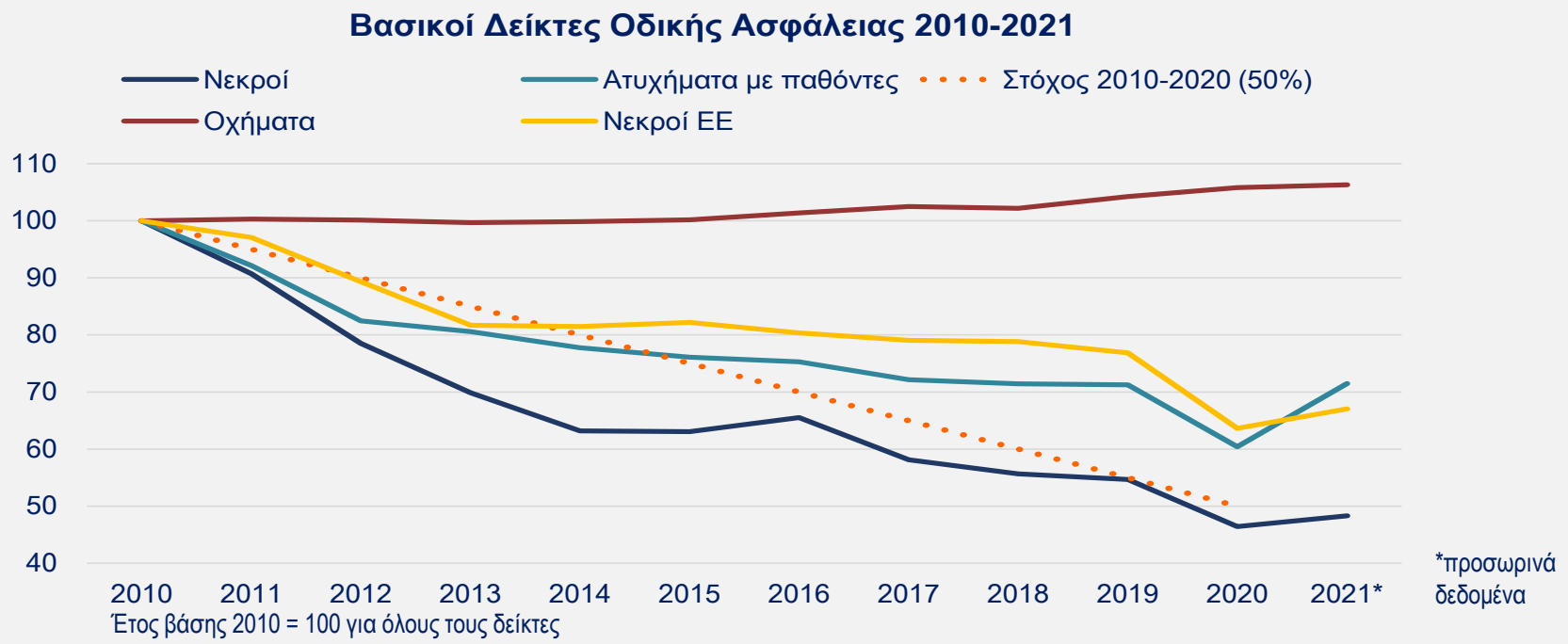
Υφιστάμενη Κατάσταση Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα

- Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα
- Κατάταξη Περιφερειών
- Βασικές Αιτίες
- Κρίσιμοι Παράγοντες Οδικών Ατυχημάτων
- Βασικά Θεσμικά Ζητήματα
- Ανάλυση SWOT

Συνεχής Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα

Την τελευταία δεκαετία (2010-2020), η Ελλάδα σημείωσε την πιο εντυπωσιακή βελτίωση στην οδική ασφάλεια ανάμεσα στα κράτη της ΕΕ, καθώς καταγράφηκε **μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 54%,** πετυχαίνοντας τον στόχο για μείωση του αριθμού των νεκρών κατά 50%.

Επιπλέον, παρατηρήθηκε μείωση των **οδικών ατυχημάτων κατά 39%** και των βαριά τραυματιών κατά 72%.



Οι **Περιφέρειες** με τις συνολικά χειρότερες επιδόσεις είναι το Νότιο και Βόρειο Αιγαίο (μοτοσυκλέτες) και η Πελοπόννησος (ταχύτητα επιβατικών οχημάτων), ενώ εκείνες με τις καλύτερες επιδόσεις είναι η Αττική, η Θεσσαλία και η Κεντρική Μακεδονία.

Κατάταξη Περιφερειών σε Νεκρούς ανά Τύπο Οδικού Ατυχήματος, 2019

https://www.nrso.ntua.gr/nrso-gc12/

Βασικές Αιτίες: Ταχύτητα και Μοτοσυκλέτες

Η σύγκριση των στατιστικών στοιχείων οδικών ατυχημάτων με τα αντίστοιχα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναδεικνύει τα **σημαντικότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας** στην Ελλάδα.

Ένα από αυτά είναι το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό νεκρών (36%) οδικών ατυχημάτων με **μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα**, διπλάσιο από εκείνο της ΕΕ (μέση τιμή ΕΕ: 18%).

Η Ελλάδα σημειώνει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά (54%) νεκρών σε οδικά ατυχήματα **εντός κατοικημένης περιοχής** (μέση τιμή ΕΕ: 39%), κυρίως λόγω των ατυχημάτων μοτοσυκλετών.

Το 41% των νεκρών οδηγών και επιβατών σε οδικά ατυχήματα είναι **με ένα εμπλεκόμενο όχημα** (μέση τιμή ΕΕ: 31%), κυρίως λόγω της ακατάλληλα υψηλής ταχύτητας των οχημάτων.

Το 64% των νεκρών οδηγών σε οδικά ατυχήματα είναι **άνδρες** (μέση τιμή ΕΕ: 55%), κυρίως λόγω της υψηλότερης κυκλοφορίας των ανδρών αλλά και της πιο επικίνδυνης συμπεριφοράς τους.

Εξέλιξη Βασικών Αιτιών

Κατά τη δεκαετία 2010-2019 παρατηρήθηκε, συγκριτικά με τη μέση συνολική μείωση του αριθμού των νεκρών σε ατυχήματα (-45%):

- σημαντική μείωση στον αριθμό νεκρών στα **επιβατικά οχήματα, στα βαρέα οχήματα, στους επιβάτες και στα παιδιά** (0-14 ετών)
- πολύ μικρή μείωση στον αριθμό νεκρών **πεζών, ποδηλατών και ηλικιωμένων οδηγών** (65+ ετών)

	Ελλάδα			ΕΕ27
	2019	2010-2019 (%)	2019 (%)	2019 (%)
Συνολικός αριθμός νεκρών	**688**	**-45%**	100%	100%
Οδηγοί	470	-44%	68%	65%
Επιβάτες	73	-70%	11%	15%
Πεζοί	145	-19%	21%	20%
Εντός κατοικημένης περιοχής	370	-38%	54%	39%
Εκτός κατοικημένης περιοχής	318	-52%	46%	61%
Σε αυτοκινητόδρομο	50	-43%	7%	9%
Επιβατικά ΙΧ	202	-63%	29%	44%
Μοτοσυκλετιστές/Μοτοποδήλατα	247	-55%	36%	18%
Ποδηλάτες	22	-4%	3%	9%
Νέοι οδηγοί (18-24)	61	-54%	9%	8%
Ηλικιωμένοι οδηγοί (65+)	99	-24%	14%	15%
Παιδιά (0-14)	12	-60%	2%	2%
Άνδρες οδηγοί	441	-43%	64%	55%
Γυναίκες οδηγοί	29	-52%	4%	8%
Σε ατυχήματα με Βαρέα Φορτηγά	40	-61%	6%	13%
Οδηγοί/επιβάτες σε ατχ.με 1 εμπλεκ.όχημα	280	-44%	41%	31%

Πηγή: CARE, ΕΛ.ΣΤΑΤ.,
Επεξεργασία: Τ.Μ.Σ.Υ. / Ε.Μ.Π.

Βασικές Αιτίες: μη χρήση ζώνης και κράνους

Το 79% (438 από 557) των νεκρών οδηγών σε επιβατικά οχήματα **δεν φορούσε ή δεν καταγράφηκε ζώνη ασφαλείας**, ενώ το 21% (119 από 557) των νεκρών οδηγών σε επιβατικά οχήματα φορούσε ζώνη ασφαλείας.

Το 69% (460 από 662) των νεκρών οδηγών σε μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα **δεν φορούσε ή δεν καταγράφηκε κράνος**, ενώ το 31% (202 από 662) των νεκρών οδηγών σε μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα φορούσε κράνος.

Παρόμοια συμπεριφορά με εκείνη των νεκρών οδηγών παρατηρήθηκε και στο σύνολο των νεκρών επιβατών.

Επιπλέον, το 55% (418 από 754) των νεκρών σε επιβατικά οχήματα και το 43% (306 από 712) των νεκρών σε μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα ήταν με ένα εμπλεκόμενο όχημα, κυρίως λόγω της **ακατάλληλα υψηλής ταχύτητας** των οχημάτων.

Βασικές Αιτίες:
μη χρήση ζώνης και κράνους

	Νεκροί σε Επιβατικά ΙΧ			Νεκροί σε Μοτοσυκλέτες/Μοτοποδήλατα		
	Χρήση Ζώνης	Μη Χρήση Ζώνης/ Δεν καταγράφηκε	Σύνολο	Χρήση Κράνους	Μη Χρήση Κράνους/ Δεν καταγράφηκε	Σύνολο
Οδηγοί						
2017	40	167	207	62	166	228
2018	34	156	190	59	143	202
2019	45	115	160	81	151	232
Σύνολο	**119**	**438**	**557**	**202**	**460**	**662**
Ποσοστό	**21%**	**79%**	**100%**	**31%**	**69%**	**100%**
Επιβάτες						
2017	14	64	78	5	15	20
2018	13	64	77	3	12	15
2019	8	34	42	3	12	15
Σύνολο	**35**	**162**	**197**	**11**	**39**	**50**
Ποσοστό	**18%**	**82%**	**100%**	**22%**	**78%**	**100%**

	Νεκροί σε Επιβατικά ΙΧ			Νεκροί σε Μοτοσυκλέτες/Μοτοποδήλατα		
	Με ένα εμπλεκόμενο όχημα	Συνολικά	%	Με ένα εμπλεκόμενο όχημα	Συνολικά	%
2017	163	285	57%	90	248	36%
2018	130	267	49%	105	217	48%
2019	125	202	62%	111	247	45%
Σύνολο	**418**	**754**	**55%**	**306**	**712**	**43%**

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Τ.Μ.Σ.Υ. / Ε.Μ.Π.

Κρίσιμοι Παράγοντες Οδικών Ατυχημάτων στην Ελλάδα

Οι πιο **κρίσιμοι παράγοντες** (κατά σειρά σημασίας) που συμβάλουν στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα, είναι:

- η οδήγηση με ακατάλληλα **υψηλές ταχύτητες** όλων των οχημάτων
- η υψηλή και επικίνδυνη κυκλοφορία των **μοτοσυκλετιστών**
- τα χαμηλά ποσοστά χρήσης **ζώνης ασφαλείας και κράνους**
- η οδήγηση με χρήση **κινητού τηλεφώνου**
- η οδήγηση υπό την επήρεια **αλκοόλ**

Βασικά Θεσμικά Ζητήματα

Οι **ατέλειες στην οργάνωση και στελέχωση της Δημόσιας Διοίκησης** οδηγούν στην αδυναμία αποτελεσματικής εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας.

Η **έλλειψη οργανωμένων δομών της Πολιτείας** με αποκλειστική ευθύνη την οδική ασφάλεια και η μη λογοδοσία των φορέων της για την εφαρμογή των δράσεων τους οδηγούν σε περιορισμένα αποτελέσματα.

Η **μη λειτουργία κεντρικού φορέα** οδικής ασφάλειας με συγκεκριμένες αρμοδιότητες και εξουσίες συντονισμού καθώς και ουσιαστική ευθύνη για την υλοποίηση των δράσεων οδικής ασφάλειας.

Η **ανεπαρκής χρηματοδότηση** για την οδική ασφάλεια η οποία συχνά εξαντλείται γρήγορα χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Η αδυναμία κατανόησης πως η **οδική ασφάλεια είναι επιστήμη**, μάλιστα αρκετών και διαφορετικών ειδικοτήτων, και ότι απαιτείται σωστή και διαρκής έρευνα και τεκμηρίωση των κάθε είδους αποφάσεων με επαρκή και αξιόπιστα δεδομένα.

Ανάλυση SWOT

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	Πυλώνας
Βελτιωμένη συμπεριφορά οδηγών λόγω οικονομικής κρίσης	Συμπεριφορά
Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης από ΜΚΟ	Συμπεριφορά
Βελτιωμένο κύριο υπεραστικό οδικό δίκτυο	Υποδομή
Ασφαλέστερα νέα οχήματα	Όχημα
Σημαντικό επιστημονικό δυναμικό	Διαχείριση
Νέο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο	Διαχείριση

ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ	Πυλώνας
Εκτεταμένη παραβατικότητα στην οδική κυκλοφορία	Συμπεριφορά
Μεγάλος αριθμός δικυκλιστών	Συμπεριφορά
Απουσία συντήρησης οδικού δικτύου	Υποδομή
Ανεπαρκείς υποδομές για πεζούς/ποδηλάτες/πατίνια στις πόλεις	Υποδομή
Αναποτελεσματική διαχείριση ασφάλειας οδικής υποδομής	Υποδομή
Μεγάλη ηλικία οχημάτων	Όχημα
Υποστελεχωμένες Τεχνικές Υπηρεσίες	Διαχείριση
Έλλειψη λογοδοσίας	Διαχείριση

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	Πυλώνας
Οικονομική ανάπτυξη οδηγεί σε καλύτερη κουλτούρα οδικής ασφάλειας	Συμπεριφορά
Οι δράσεις για την κλιματική αλλαγή ευνοούν την οδική ασφάλεια	Συμπεριφορά -Υποδομή
Καινοτόμες τεχνολογίες υποστήριξης οδηγών και οχημάτων	Συμπεριφορά -Όχημα
Περισσότεροι πόροι για τις οδικές υποδομές	Υποδομή
Αυξανόμενος αριθμός νέων ασφαλέστερων οχημάτων	Όχημα
Σημαντικές Κοινοτικές επιδοτήσεις	Διαχείριση
Ψηφιακή οργάνωση Δημόσιας Διοίκησης	Διαχείριση
Νόμος, Προϋπολογισμός και Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας	Διαχείριση

ΑΠΕΙΛΕΣ	Πυλώνας
Αύξηση κυκλοφορίας πεζών, ποδηλατών και ηλεκτρικών πατινιών	Συμπεριφορά
Μη διάθεση πόρων για την οδική ασφάλεια	Διαχείριση
Απουσία παρακολούθησης δράσεων	Διαχείριση
Μη επαρκής στελέχωση και οργάνωση της Πολιτείας	Διαχείριση

Όραμα και Στόχοι

- Όραμα
- Στόχοι Μείωσης Παθόντων σε Οδικά Ατυχήματα
- Στόχοι Βελτίωσης Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας
- Επιμέρους Στόχοι Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας
- Κατευθύνσεις Στρατηγικού Σχεδίου

Όραμα Μηδέν Νεκροί

Βασικοί πυλώνες για την ανάπτυξη του Οράματος του Στρατηγικού Σχεδίου αλλά και των βασικών κατευθύνσεων του αποτελούν δύο βασικές διεθνείς τάσεις της οδικής ασφάλειας:

- το **Όραμα "Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα"** και
- η **Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος**.

- Η Ελλάδα με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας υιοθετεί το "Όραμα Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα", θέτοντας τον μακροπρόθεσμο στόχο **να εξαλειφθούν οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα έως το 2050.**

Σύμφωνα με την Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος:

- Όλα τα στοιχεία του συστήματος μεταφορών, από τον σχεδιασμό έως τη λειτουργία του οδικού δικτύου, **δρουν συμπληρωματικά** για την αποφυγή ενδεχόμενου σοβαρού ή θανατηφόρου τραυματισμού.
- Όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (Αρχές – χρήστες οδού) έχουν **κοινή ευθύνη** για την παροχή ενός ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος, με μεγάλο μέρος της ευθύνης να μετατίθεται σε εκείνους που σχεδιάζουν και διαχειρίζονται το σύστημα οδικών μεταφορών.

Στόχοι Μείωσης Νεκρών και Βαριά Τραυματιών σε Οδικά Ατυχήματα

Με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα και σε εναρμόνιση με τους Ευρωπαϊκούς στόχους για την οδική ασφάλεια, καθορίστηκαν **οκτώ ποσοτικοί στόχοι** για τη μείωση των παθόντων σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα για τη δεκαετία 2021-2030.

	Στόχοι			Στόχοι (Ποσοστιαία μείωση)			Ζωές που θα σωθούν (ετησίως)	
	Έτος αναφοράς 2019	2025	2030	Έτος αναφοράς 2019	2025	2030	2025	2030
1. Νεκροί	688	482	344	-	30%	50%	206	344
2. Νεκροί Μοτοσικλετιστές	247	148	84	-	40%	66%	99	163
3. Πόλεις με μηδέν νεκρούς*	9	40	49	-	-	-	85	105
4. Νεκροί σε αυτοκινητόδρομους	50	10	0	-	80%	100%	40	50
5. Νεκροί στη νησιωτική Ελλάδα	124	74	50	-	40%	60%	50	74
6. Νεκροί σε ατχ. ενός οχήματος	280	152	95	51%**	40%**	35%**	128	185
7. Επίδοση οδικής ασφάλειας (νεκροί/κατ.κάτω του μ.ο. ΕΕ)	688	*482***	*344***	21η θέση	16η θέση	13η θέση	*206***	*344***
8. Βαριά Τραυματίες	652	456	326	-	30%	50%	196****	326****

* *Πόλεις με πληθυσμό μεταξύ 50.000 και 100.000 κατοίκων*

** *Ποσοστό νεκρών σε ατυχήματα ενός οχήματος ως προς το σύνολο των νεκρών επιβαινόντων (επιβατών και οδηγών)*

*** *Για την εκτίμηση των τιμών λήφθηκαν υπόψη οι πληθυσμιακές προβλέψεις για την Ελλάδα της Παγκόσμιας Τράπεζας, καθώς και η παραδοχή ότι διατηρείται ο ίδιος ρυθμός μείωσης των νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανά εκ. πληθυσμού με εκείνον της δεκαετίας 2021-2030 για όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και η Ελλάδα επιτυγχάνει τον στόχο μείωσης των νεκρών κατά 50%.*

**** *Βαριά Τραυματίες που σωθούν ετησίως*

Στόχοι Βελτίωσης Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας

Καθορίστηκαν επιπλέον **στόχοι για οκτώ δείκτες επίδοσης** οδικής ασφάλειας (καθορισμένοι από ΕΕ), οι οποίοι συνδέονται άμεσα με την πρόληψη των θανάτων σε οδικά ατυχήματα, προκειμένου να δοθεί έμφαση στη στρατηγική παρέμβασης και στην επίτευξη αποτελεσμάτων.

Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας	Έτος αναφοράς 2019	Στόχος 2025	Στόχος 2030
1. Υπέρβαση ταχύτητας	40%	<25%	<20%
2. Χρήση ζώνης	70%	>85%	>95%
3. Χρήση κράνους	70%	>85%	>95%
4. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ	-	-30%*	-50%*
5. Χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση	10%	<5%	<2%
6. Ποσοστό νέων οχημάτων με 5 αστέρια EuroNCAP	50%	70%	>99%
7. Ποσοστό μήκους συνολικού ΔΕΔ-Μ (≥3 αστέρια i-RAP/ΕΕ)	50%**	65%	80%
8. Χρόνος απόκρισης υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης	-	-20%*	-35%*

** Ποσοστιαία μείωση σε σχέση με το έτος αναφοράς*

***Εκτίμηση ομάδας έργου προς επιβεβαίωση μετά την πραγματοποίηση της σχετικής αποτίμησης οδικής ασφάλειας σε επίπεδο δικτύου (Network-wide road safety assessment)*

Επιμέρους Στόχοι Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας

Επιμέρους Στόχοι Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας	Έτος αναφοράς 2019	Στόχος 2025	Στόχος 2030
Χρήση Κράνους Οδηγού			
Αστικό δίκτυο	85%	>90%	>98%
Υπεραστικό δίκτυο*	87%	>90%	>98%
Αυτοκινητόδρομοι	95%	>98%	100%
Χρήση Κράνους Επιβάτη			
Αστικό δίκτυο	47%	>75%	>90%
Υπεραστικό δίκτυο*	50%	>80%	>95%
Αυτοκινητόδρομοι	65%	>90%	100%
Χρήση Ζώνης Οδηγού			
Αστικό δίκτυο	60%	>90%	>95%
Υπεραστικό δίκτυο*	65%	>95%	100%
Αυτοκινητόδρομοι	78%	>95%	100%
Χρήση Ζώνης Επιβάτη			
Αστικό δίκτυο	45%	>80%	>90%
Υπεραστικό δίκτυο*	50%	>85%	100%
Αυτοκινητόδρομοι	65%	>90%	100%
Χρήση Κινητού Τηλεφώνου			
Αστικό δίκτυο	12%	<7%	<4%
Υπεραστικό δίκτυο*	10%	<5%	<2%
Αυτοκινητόδρομοι	8%	<2%	<2%
Υπέρβαση Ταχύτητας			
Αστικό δίκτυο	50%	<30%	<25%
Υπεραστικό δίκτυο*	25%	<15%	<10%
Αυτοκινητόδρομοι	20%	<10%	<5%

** Στο υπεραστικό δίκτυο ανήκουν οι οδοί εκτός κατοικημένων περιοχών, εξαιρουμένων των αυτοκινητοδρόμων*

Κατευθύνσεις Στρατηγικού Σχεδίου

Δεδομένων των αρχών του Οράματος Μηδέν και της Προσέγγισης του Ασφαλούς Συστήματος, υιοθετήθηκε **νέα ολιστική προσέγγιση της ασφάλειας του συστήματος οδικών μεταφορών** στην Ελλάδα για τη δεκαετία 2021-2030 με απώτερο στόχο την επίτευξη του φιλόδοξου οράματος για το 2050.

Δομή Υλοποίησης Στρατηγικού Σχεδίου

- Ανοικτή Διαβούλευση
- Δομή Υλοποίησης
- Δράσεις και Μέτρα

Ανοικτή Διαβούλευση

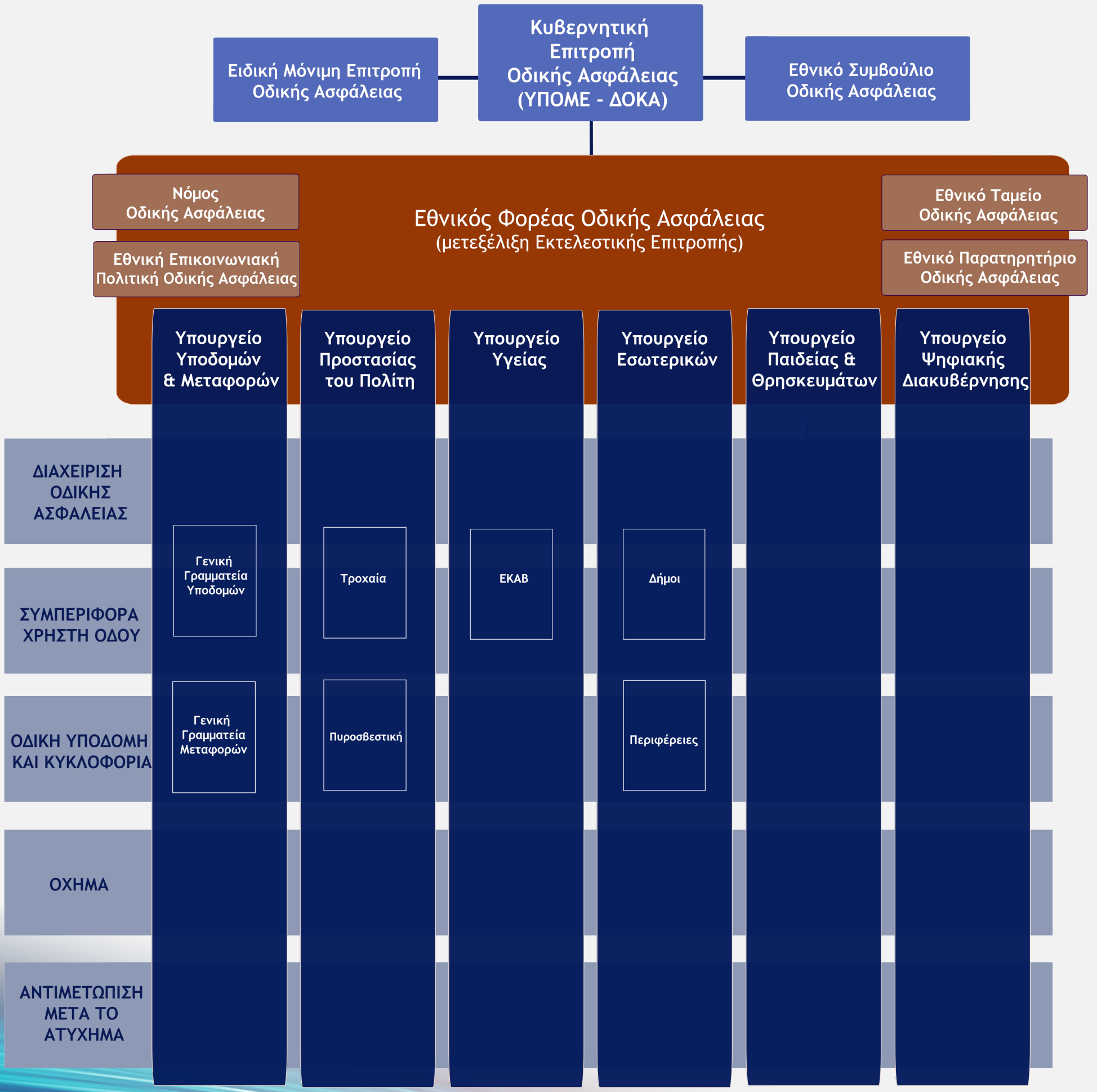
Στο πλαίσιο διαμόρφωσης του Σχεδίου, πραγματοποιήθηκε ευρεία και οργανωμένη **Ανοικτή Διαβούλευση** όλων των δημόσιων και μη, εμπλεκομένων με την οδική ασφάλεια φορέων.

Λειτουργία Δικτυακού Τόπου
(www.nrso.ntua.gr/nrss2030)
- ενημερωτικού για την ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου
- υποστήριξης της οργανωμένης Ανοικτής Διαβούλευσης

Α΄ Κύκλος Διαβούλευσης (Δεκέμβριος 2021 - Μάρτιος 2022)
Ιδέες και προτάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας από:
Δημόσιες Αρχές
Φορείς οδικής ασφάλειας
Όλους τους πολίτες

Β΄ Κύκλος Διαβούλευσης (Μάιος 2022)
Έγκριση/Προτάσεις Δράσεων από Συναρμόδια Υπουργεία (μέλη Κυβερνητικής Επιτροπής)
- Δημοσιοποίηση Τελικού Προσχεδίου
- Πρόσκληση για σχόλια από όλους (Ανοικτή Διαβούλευση)

Δομή Αρχών Υλοποίησης Στρατηγικού Σχεδίου



Δράσεις και Μέτρα Οδικής Ασφάλειας

Οι Δράσεις και τα Μέτρα Οδικής Ασφάλειας κατανέμονται στους **5 Πυλώνες** Οδικής Ασφάλειας και στις αντίστοιχες **Αρχές Υλοποίησης** και καθορίστηκαν με βάση:

- την εμπειρία από άλλα κράτη και τις κατευθύνσεις της **Ευρωπαϊκής Ένωσης**
- τα συγκεκριμένα προβλήματα οδικής ασφάλειας στην **Ελλάδα** (μοτοσυκλέτες, ταχύτητα, αστικές περιοχές, κλπ.)
- την **επιρροή** τους στην επίτευξη των στόχων που τέθηκαν

Πυλώνες		Δράσεις	Μέτρα
M	Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας	9	40
B	Συμπεριφορά Χρήστη Οδού	8	40
I	Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία	14	64
V	Όχημα	7	28
P	Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα	6	28
	Σύνολο	**44**	**200**

Δράσεις και Μέτρα Οδικής Ασφάλειας

- Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας
- Συμπεριφορά Χρήστη Οδού
- Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία
- Όχημα
- Επέμβαση μετά το ατύχημα

Δράσεις Διαχείρισης Οδικής Ασφάλειας

Μ1. Ολοκληρωμένη Δομή Διοίκησης Οδικής Ασφάλειας

Μ2. Νόμος Οδικής Ασφάλειας

Μ3. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας

Μ4. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας

Μ5. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Μ6. Διαχείριση Συστήματος Παραβάσεων

Μ7. Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας

Μ8. Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας

Μ9. Έρευνα Οδικής Ασφάλειας

Μέτρα
Διαχείρισης Οδικής Ασφάλειας

Δράσεις Μέτρα		Δήμοι	Περιφ.	ΥΠΠ	ΓΓΔΕ	ΓΓΜ	ΥΠΥΓ	ΥΠΕΣ	ΥΠΘ	ΥΨΔ	Νομο-θεσία	***	**	*
M1 Ολοκληρωμένη Δομή Διοίκησης Οδικής Ασφάλειας														
M1.1	Κυβερνητική Επιτροπή	-	-	√	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-
M1.2	Εκτελεστική Επιτροπή	-	-	√	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-
M1.3	Οργάνωση Μονάδων Οδικής Ασφάλειας	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-
M1.4	Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-	√
M1.5	Πιστοποίηση ISO 39001	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-	√
M2 Νόμος Οδικής Ασφάλειας														
M2.1	Θεσμοθέτηση αρμοδιοτήτων	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-
M2.2	Θεσμοθέτηση λογοδοσίας	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M3 Ταμείο Οδικής Ασφάλειας														
M3.1	Λειτουργία Αρχής Διαχείρισης Ταμείου	-	-	-	-	√	-	√	-	-	√	√	-	-
M3.2	Σύστημα Εσόδων Ταμείου Οδικής Ασφάλειας	-	-	-	-	√	-	√	-	√	√	√	-	-
M3.3	Κατανομή και Εκτέλεση Προϋπολογισμού	-	-	-	-	√	-	√	-	-	√	√	-	-
M4 Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας														
M4.1	Συλλογή στοιχείων Ατυχημάτων	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
M4.2	Συλλογή στοιχείων Κυκλοφορίας	√	√	-	√	√	-	-	-	-	-	-	√	-
M4.3	Συλλογή στοιχείων Δεικτών Επίδοσης	√	√	√	√	√	√	-	-	-	-	-	√	-
M4.4	Συλλογή στοιχείων Αντιλήψεων	√	√	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√
M4.5	Τεχνικές Αναλύσεις	√	√	√	√	√	√	-	-	-	-	√	-	-
M4.6	Παρακολούθηση προόδου δράσεων	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-	√	-	-
M4.7	Δημοσιοποίηση Στατιστικών και Αποτελεσμάτων	-	-	√	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-
M4.8	Διεθνείς Κατατάξεις	-	-	√	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√
M5 Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας														
M5.1	Ολοκληρωμένη πολιτική ποινών	-	-	√	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M5.2	Ρυθμίσεις για ευάλωτους χρήστες της οδού	-	-	√	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M5.3	Κωδικοποίηση Νομοθεσίας	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M6 Διαχείριση Συστήματος Παραβάσεων														
M6.1	Αλλαγή Νομικού Πλαισίου	-	-	√	-	√	-	-	-	√	√	√	-	-
M6.2	Ψηφιακή καταγραφή παραβάσεων	-	-	√	-	-	-	-	-	√	√	√	-	-
M6.3	Οργάνωση Κέντρου Διαχείρισης Παραβάσεων	-	-	√	-	-	-	-	-	√	√	√	-	-
M6.4	Αυτοματοποίηση Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών	-	-	√	-	√	-	-	-	√	√	√	-	-
M6.5	Σύστημα ενημέρωσης χρηστών της οδού για τις παραβάσεις τους	-	-	√	-	-	-	-	-	√	√	√	-	-
M7 Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας														
M7.1	Κεντρική δεκαετής εκστρατεία οδικής ασφάλειας	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-	-
M7.2	Ετήσιες θεματικές εκστρατείες οδικής ασφάλειας	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-	-
M7.3	Ειδικές Δράσεις Επικοινωνίας	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-
M7.4	Εκστρατείες ενημέρωσης σε τουριστικές περιοχές	√	√	√	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-
M7.5	Συνεργασία με Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης	√	√	√	√	√	√	√	√	-	√	-	√	-
M8 Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας														
M8.1	Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας σε Δήμους	√	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M8.2	Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας σε Περιφέρειες	-	√	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M8.3	Εθνικό Σχέδιο Δράσης Οδικής Ασφάλειας Μηχανοκίνητων Δικύκλων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M8.4	Εθνικό Σχέδιο Δράσης Διαχείρισης Ταχυτήτων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
M8.5	Σχέδιο Δράσης Οδικής Ασφάλειας σε Τουριστικές Περιοχές	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
M8.6	Σχέδιο Δράσης Προσαρμογής στην Αυτόματη Κυκλοφορία	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
M9 Έρευνα Οδικής Ασφάλειας														
M9.1	Διεπιστημονική Έρευνα Οδικής Ασφάλειας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
M9.2	Έρευνα για την αυτόματη κυκλοφορία	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
M9.3	Ανάδειξη αποτελεσμάτων έρευνας οδικής ασφάλειας	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
9	**40**	**12**	**12**	**21**	**11**	**33**	**10**	**11**	**8**	**12**	**25**	**25**	**11**	**4**

*** Μέτρα Υψηλής Προτεραιότητας
** Μέτρα Μεσαίας Προτεραιότητας
* Μέτρα Χαμηλής Προτεραιότητας

Δράσεις Συμπεριφοράς Χρήστη Οδού

B1. Επιτήρηση

B2. Άδειες Οδήγησης

B3. Εκπαίδευση Οδηγών

B4. Σχολική Εκπαίδευση

B5. Εκστρατείες Ενημέρωσης

B6. Προτεραιότητες βελτίωσης συμπεριφοράς οδηγού

B7. Χρήση Προστατευτικών Μέσων

B8. Τηλεματική

Μέτρα Συμπεριφοράς Χρήστη Οδού

Δράσεις	Μέτρα	Δήμοι	Περιφ.	ΥΠΠ	ΓΓΔΕ	ΓΓΜ	ΥΠΥΓ	ΥΠΕΣ	ΥΠΘ	ΥΨΔ	Νομο-θεσία	***	**	*
B1 Επιτήρηση														
B1.1	Συστηματική και στοχευμένη επιτήρηση οδικής ασφάλειας	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
B1.2	Παρακολούθηση και δημοσιοποίηση αποτελεσμάτων επιτήρησης	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-	√	-	-
B1.3	Νέα Περιπολικά	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
B1.4	Κάμερες επιτήρησης	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
B1.5	Εξοπλισμός αλκοτέστ και ουσιών	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
B1.6	Εξοπλισμός καταγραφής παραβάσεων και ατυχημάτων	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
B1.7	Διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων παραβάσεων	-	-	√	-	√	-	-	-	√	√	–	√	-
B2 Άδειες Οδήγησης														
B2.1	Αναβάθμιση συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης των οδηγών	-	-	–	-	√	-	-	-	–	√	–	√	-
B2.2	Εκπαίδευση και εξέταση στην αντίληψη κινδύνου	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
B2.3	Συνοδευόμενη οδήγηση	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
B2.4	Συνεχής εκπαίδευση επαγγελματιών οδηγών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
B2.5	Εκπαίδευση και επανεξέταση ηλικιωμένων οδηγών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
B3 Εκπαίδευση Οδηγών														
B3.1	Προγράμματα συνεχιζόμενης εκπαίδευσης οδηγών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
B3.2	Εκπαίδευση στα νέα συστήματα υποστήριξης οδηγού	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
B3.3	Εκπαίδευση και έλεγχος απόδοσης επαγγελματιών οδηγών από εταιρείες	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
B3.4	Διαγνωστική (κυκλοφοριακή-ψυχολογική) αξιολόγηση παραβατών	-	-	-	-	√	√	-	-	-	√	-	√	-
B3.5	Επανεκπαίδευση υποτροπιαζόντων παραβατών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
B3.6	Εκπαίδευση με χρήση προσομοιωτή	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
B4 Σχολική Εκπαίδευση														
B4.1	Προγράμματα εκπαίδευσης παιδιών (<12 ετών)	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B4.2	Προγράμματα εκπαίδευσης - εκπαίδευση εφήβων	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B4.3	Προγράμματα εκπαίδευσης εκπαιδευτών	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	-	√	-
B4.4	Προγράμματα εκπαίδευσης γονέων	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	-	-	√
B4.5	Εισαγωγή Κυκλοφοριακής Αγωγής στις Παιδαγωγικές Σχολές	-	-	-	-	-	-	-	√	-	√	-	-	√
B4.6	Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής	√	-	-	-	√	-	-	√	-	-	-	-	√
B5 Εκστρατείες ενημέρωσης														
B5.1	Συντονισμός εκστρατειών ενημέρωσης Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-
B5.2	Συστηματικές εκστρατείες ενημέρωσης	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-	√	-	-
B5.3	Συνεργασίες Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα	√	√	√	√	√	√	√	√	-	-	-	-	√
B5.4	Συντονισμένες εκστρατείες με δράσεις επιτήρησης και υποδομής	√	√	√	√	√	-	-	-	-	-	-	√	-
B6 Προτεραιότητες βελτίωσης συμπεριφοράς οδηγού														
B6.1	Διαχείριση ταχυτήτων	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B6.2	Απόσπαση προσοχής	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B6.3	Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B6.4	Οδήγηση υπό κούραση	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B6.5	Παραβίαση προτεραιότητας	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B7 Χρήση Προστατευτικών Μέσων														
B7.1	Κράνος	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B7.2	Ζώνη	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B7.3	Συστήματα συγκράτησης παιδιών	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	√	-	-
B7.4	Εξοπλισμός ασφάλειας δικυκλιστών	-	-	√	-	√	-	-	√	-	-	-	√	-
B8 Τηλεματική														
B8.1	Προώθηση παρακολούθησης συμπεριφοράς οδηγού με τηλεματική	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√
B8.2	Υποχρεωτική ασφάλιση με τηλεματική σε κατηγορίες οδηγών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
B8.3	Τηλεματική στη διαχείριση ασφάλειας στόλου	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-
8	**40**	**4**	**3**	**23**	**3**	**33**	**3**	**2**	**17**	**2**	**14**	**17**	**14**	**9**

*** Μέτρα Υψηλής Προτεραιότητας
** Μέτρα Μεσαίας Προτεραιότητας
* Μέτρα Χαμηλής Προτεραιότητας

Δράσεις Οδικής Υποδομής και Κυκλοφορίας

I1. Προώθηση ΜΜΜ

I2. Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας

I3. Διαχείριση ταχυτήτων

I4. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας

I5. Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις Υπεραστικού Οδικού Δικτύου

I6. Επεμβάσεις στο υπεραστικό οδικό δίκτυο

I7. Μεγάλα Έργα Υποδομής

I8. Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο

I9. Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας

I10. Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών

I11. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία

I12. Διαχείριση εκτέλεσης εργασιών επί της οδού

I13. Επικοινωνία Οχήματος - Οδικής Υποδομής (V2I)

I14. Κανονισμοί

Μέτρα
Οδικής Υποδομής και Κυκλοφορίας

Δράσεις	Μέτρα	Δήμοι	Περιφ.	ΥΠΠ	ΓΓΔΕ	ΓΓΜ	ΥΠΥΓ	ΥΠΕΣ	ΥΠΘ	ΥΨΔ	Νομο-θεσία	***	**	*
I1 Προώθηση ΜΜΜ														
I1.1	Αναβάθμιση και στελέχωση ΜΜΜ	√	√	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-	-
I1.2	Διασφάλιση προτεραιότητας στα ΜΜΜ	√	-	√	-	√	-	-	-	-	-	√	-	-
I1.3	Βελτίωση ασφάλειας στις στάσεις	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I2 Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας														
I2.1	Έλεγχος καταλληλότητας ορίων ταχύτητας	√	√	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I2.2	Ζώνες 30 km/h σε κέντρα αστικών περιοχών	√	√	√	-	-	-	-	-	-	√	√	-	-
I2.3	Μείωση ορίων ταχύτητας 80km/h στο υπεραστικό δίκτυο	√	√	√	-	-	-	-	-	-	√	-	√	-
I2.4	Εισαγωγή μεταβλητών ορίων ταχύτητας σε αυτοκινητοδρόμους	-	-	√	√	-	-	-	-	-	√	-	-	√
I3 Διαχείριση ταχυτήτων														
I3.1	Αναπροσαρμογή της υποδομής	√	√	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I3.2	Έλεγχος ταχύτητας σε οδικά τμήματα	-	-	√	√	-	-	-	-	-	√	-	-	√
I3.3	Δυναμικές πινακίδες ένδειξης ταχύτητας	-	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-	-	√
I4 Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας														
I4.1	Ψηφιακό Μητρώο Οδών	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I4.2	Αξιολόγηση ασφάλειας οδικού δικτύου	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I4.3	Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας Υφιστάμενου Υπεραστικού Δικτύου	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I4.4	Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας Υφιστάμενου Αστικού Δικτύου	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I4.5	Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας Νέων Οδικών Έργων	√	√	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I5 Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις Υπεραστικού Οδικού Δικτύου														
I5.1	Σήμανση	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I5.2	Στηθαία ασφαλείας	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I5.3	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I5.4	Διαμόρφωση παρόδιου χώρου οδού	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I5.5	Έλεγχος και βελτίωση ορατότητας	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I5.6	Συντήρηση οδοστρωμάτων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I5.7	Αναβάθμιση σήμανσης, στ. ασφαλείας, ηλεκτροφ., βλάστησης	√	√									√		
I5.8	Επεμβάσεις στις ισόπεδες διαβάσεις τρένων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I6 Επεμβάσεις στο υπεραστικό οδικό δίκτυο														
I6.1	Επανασχεδιασμός χάραξης οδού	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I6.2	Τροποποίηση διατομής οδού	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I6.3	Επανασχεδιασμός κόμβων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I6.4	Δημιουργία κυκλικών κόμβων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I6.5	Ανισοπεδοποίηση κόμβων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I7 Μεγάλα Έργα υποδομής														
I7.1	Αναβάθμιση οδών σε αυτοκινητόδρομους	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I7.2	Δημιουργία παρακαμπτήριων οδών οικισμών	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I7.3	Εκπόνηση και εφαρμογή σχεδίων ασφάλειας σηράγγων	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I7.4	Υπογειοποίηση σιδηροδρομικών γραμμών στις πόλεις	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√

*** *Μέτρα Υψηλής Προτεραιότητας*
** *Μέτρα Μεσαίας Προτεραιότητας*
* *Μέτρα Χαμηλής Προτεραιότητας*

Μέτρα
Οδικής Υποδομής και Κυκλοφορίας

Δράσεις	Μέτρα	Δήμοι	Περιφ.	ΥΠΠ	ΓΓΔΕ	ΓΓΜ	ΥΠΥΓ	ΥΠΕΣ	ΥΠΘ	ΥΨΔ	Νομο-θεσία	***	**	*
I8 Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο														
I8.1	Επανασχεδιασμός διασταυρώσεων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I8.2	Δημιουργία κυκλικών κόμβων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I8.3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I8.4	Συντήρηση οδοστρωμάτων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I8.5	Αναβάθμιση σήμανσης, στ. ασφαλείας, ηλεκτροφ., βλάστησης	√	√									√		
I9 Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας														
I9.1	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I9.2	20 km/h έξω από όλα τα Σχολεία	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	√	-	-
I9.3	Αναβάθμιση διαβάσεων πεζών	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I9.4	Δημιουργία πεζοδρόμων	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I10 Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών														
I10.1	Δημιουργία υποδομών για κυκλοφορία ποδηλάτων	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I10.2	Διαμόρφωση Διασταυρώσεων	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-
I10.3	Ειδική σήμανση διαβάσεων πεζών	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I10.4	Επικαιροποίηση κανόνων κυκλοφορίας ποδηλάτων	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-	√
I11 Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία														
I11.1	Βελτίωση φωτεινής σηματοδότησης	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I11.2	Μονοδρομήσεις οδών	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I11.3	Διαχείριση στάθμευσης	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I11.4	Ελέγχος εισόδου σε αυτοκινητόδρομους	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I11.5	Περιορισμοί κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I11.6	Δημιουργία λωρίδων προσπέρασης	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I11.7	Διαχείριση δυσμενών καιρικών συνθηκών	√	√	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I12 Διαχείριση εκτέλεσης εργασιών επί της οδού														
I12.1	Εφαρμογή κατάλληλης σήμανσης	√	√	√	√	-	-	-	-	-	√	√	-	-
I12.2	Μείωση χρόνου εργασιών	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I12.3	Σωστή επαναφορά οδοστρωμάτων	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I12.4	Σωστή επαναφορά οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I12.5	Εκστρατείες ενημέρωσης οδηγών	√	√	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I13 Επικοινωνία Οχήματος - Οδικής Υποδομής (V2I)														
I13.1	Δυναμική πληροφόρηση για κίνδυνο ατυχήματος	-	√	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I13.2	Δυναμική πληροφόρηση για καιρικές συνθήκες	-	√	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√
I13.3	Προσαρμογή υποδομής για επικοινωνία με όχημα	-	√	-	√	-	-	-	-	-	√	-	-	√
I14 Κανονισμοί														
I14.1	Επικαιροποίηση και συμπλήρωση οδηγιών και κανονισμών	-	-	-	√	-	-	-	-	-	√	√	-	-
I14.2	Διαχείριση παρόδιων χρήσεων γης	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
I14.3	Επικαιροποίηση και συμπλήρωση πολεοδομικών κανονισμών	√	√	-	√	-	-	-	-	-	√	-	√	-
I14.4	Ενσωμάτωση Οδικής Ασφάλειας στα ΣΒΑΚ	√	√	-	-	1	-	-	-	-	√	√	-	-
14	**64**	**48**	**40**	**7**	**21**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**	**27**	**12**	**25**

*** Μέτρα Υψηλής Προτεραιότητας
** Μέτρα Μεσαίας Προτεραιότητας
* Μέτρα Χαμηλής Προτεραιότητας

Δράσεις Οχήματος

V1. Ανανέωση στόλου οχημάτων

V2. Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων

V3. Νέα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας

V4. Νέα συστήματα παθητικής ασφάλειας

V5. Κανονισμοί

V6. Διαχείριση ασφάλειας στόλου

V7. Αυτοματοποιημένα και Συνδεδεμένα Οχήματα

Μέτρα Οχήματος

Δράσεις	Μέτρα	Δήμοι	Περιφ.	ΥΠΠ	ΓΓΔΕ	ΓΓΜ	ΥΠΥΓ	ΥΠΕΣ	ΥΠΘ	ΥΨΔ	Νομο-θεσία	***	**	*
V1 Ανανέωση στόλου οχημάτων														
V1.1	Κίνητρα για ανανέωση στόλου ΙΧ οχημάτων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
V1.2	Κίνητρα για ανανέωση στόλου επαγγελματικών οχημάτων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V1.3	Προνόμια για την κυκλοφορία ασφαλών οχημάτων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
V1.4	Συστηματική ενημέρωση αποτελεσμάτων EuroNCAP	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-	-
V2 Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων														
V2.1	Συστηματικοί έλεγχοι οχημάτων	-	√	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√	-
V2.2	Ειδικός τεχνικός έλεγχος οχημάτων για τουρισμό	-	√	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
V2.3	Έλεγχος αξιοπιστίας τεχνικού ελέγχου οχημάτων	-	√	-	-	√	-	-	-	√	-	√	-	-
V2.4	Τεχνικός έλεγχος μοτοποδηλάτων	-	√	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
V2.5	Ψηφιακή ταυτότητα οχημάτων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
V3 Νέα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας														
V3.1	Συστήματα προειδοποίησης οδηγού	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V3.2	Συστήματα υποστήριξης οδηγού	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V3.3	Σύστημα κλειδί-ανιχνευτής αλκοόλ	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
V3.4	Εγκατάσταση μαύρου κουτιού σε όλα τα οχήματα	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V3.5	Καθρέπτες τυφλού σημείου στα φορτηγά	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
V3.6	Αισθητήρες εντοπισμού πεζών/δικυκλιστών στα φορτηγά	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
V4 Νέα συστήματα παθητικής ασφάλειας														
V4.1	Νέα συστήματα συγκράτησης παιδιών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V4.2	Συστήματα προστασίας πεζών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V4.3	Συστήματα προστασίας μοτοσυκλετιστών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V5 Κανονισμοί														
V5.1	Εφαρμογή Ευρωπαϊκών Οδηγιών και Κανονισμών	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	√	-	-
V5.2	Επικοινωνία Οχήματος με άλλα οχήματα, υποδομή και χρήστες (V2X)	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V5.3	Εφαρμογή Κανονισμού για Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V5.4	Ελεγχος ασφάλισης οχημάτων	-	-	-	-	√	-	-	-	√	√	√	-	-
V6 Διαχείριση ασφάλειας στόλου														
V6.1	Θέσπιση φορέα πιστοποίησης ασφάλειας στόλου οχημάτων	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V6.2	Προώθηση συστημάτων ασφάλειας στόλου στις επιχειρήσεις	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
V6.3	Δημόσιες Συμβάσεις μόνο με πιστοποιημένες εταιρείες	√	√	-	√	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V7 Αυτοματοποιημένα και Συνδεδεμένα Οχήματα														
V7.1	Νομοθετικές προσαρμογές για τα αυτόματα οχήματα	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
V7.2	Ανάπτυξη τεχνολογικών υποδομών για αυτόματα οχήματα	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
V7.3	Οργάνωση Αυτόματης Κυκλοφορίας	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
7	**28**	**1**	**5**	**0**	**1**	**28**	**0**	**0**	**0**	**2**	**25**	**9**	**6**	**13**

*** *Μέτρα Υψηλής Προτεραιότητας*
** *Μέτρα Μεσαίας Προτεραιότητας*
* *Μέτρα Χαμηλής Προτεραιότητας*

Δράσεις Αντιμετώπισης μετά το ατύχημα

P1. Μείωση Χρόνου Επέμβασης

P2. Ενίσχυση Μονάδων Άμεσης Επέμβασης

P3. Εκπαίδευση οδηγών στις πρώτες βοήθειες

P4. Βελτίωση νοσοκομειακής περίθαλψης

P5. Ανάπτυξη Μητρώου Τραύματος

P6. Υποστήριξη θυμάτων οδικών ατυχημάτων

Μέτρα Αντιμετώπισης μετά το ατύχημα

Δράσεις	Μέτρα	Δήμοι	Περιφ.	ΥΠΠ	ΓΓΔΕ	ΓΓΜ	ΥΠΥΓ	ΥΠΕΣ	ΥΠΘ	ΥΨΔ	Νομο-θεσία	***	**	*
P1 Μείωση Χρόνου Επέμβασης														
P1.1	Προώθηση συστήματος eCall	-	-	√	-	-	√	-	-	-	√	√	-	-
P1.2	Προώθηση κλήσης 112	-	-	√	-	-	√	-	-	-	√	√	-	-
P1.3	Δείκτες επίδοσης χρόνου απόκρισης	-	-	√	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-
P1.4	Διασφάλιση Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
P1.5	Οργάνωση οχημάτων έκτακτης ανάγκης σε ΣΕΑ	-	-	√	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-
P1.6	Σχέδια χωροθέτησης μονάδων άμεσης επέμβασης	-	-	√	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-
P1.7	Ανάπτυξη δικτύου ειδικών σωστικών μέσων	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
P1.8	Οργάνωση συστήματος αεροδιακομιδών	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
P2 Ενίσχυση Μονάδων Άμεσης Επέμβασης														
P2.1	Επαρκής στελέχωση μονάδων με διασώστες	-	-	√	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-
P2.2	Εκπαίδευση στελεχών άμεσης επέμβασης	-	-	√	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
P2.3	Νέα Οχήματα Πυροσβεστικής	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
P2.4	Νέος Εξοπλισμός Πυροσβεστικής	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	√	-	-
P2.5	Νέα Ασθενοφόρα	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-
P2.6	Νέος Εξοπλισμός Ασθενοφόρων	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-
P2.7	Δημιουργία Κινητών Ιατρικών Μονάδων	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
P3 Εκπαίδευση οδηγών στις πρώτες βοήθειες														
P3.1	Εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών στις πρώτες βοήθειες	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	√	-
P3.2	Δια βίου εκπαίδευση όλων των πολιτών στις πρώτες βοήθειες	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
P3.3	Εκπαίδευση οδηγών στη διαχείριση ατυχήματος	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-	√
P4 Βελτίωση νοσοκομειακής περίθαλψης														
P4.1	Οργάνωση μονάδων άμεσης περίθαλψης	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
P4.2	Δημιουργία Κέντρων Τραύματος	-	-	-	-	-	√	-	-	-	√	-	-	√
P4.3	Οργάνωση δικτύου κέντρων περίθαλψης	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
P4.4	Πρωτόκολλα φροντίδας πολύ-τραυματιών (διαλογή)	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	√	-	-
P4.5	Τράπεζα Αίματος για τους τραυματίες των ατυχημάτων	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	√	-
P5 Ανάπτυξη Μητρώου Τραύματος														
P5.1	Ανάπτυξη Ηλεκτρονικού Μητρώου Τραύματος	-	-	-	-	-	√	-	-	-	√	√	-	-
P5.2	Εφαρμογή πρωτοκόλου MAIS3+	-	-	-	-	-	√	-	-	-	√	√	-	-
P6 Υποστήριξη θυμάτων οδικών ατυχημάτων														
P6.1	Δημιουργία κέντρων αποκατάστασης τραυματιών	-	-	-	-	-	√	-	-	-	√	-	-	√
P6.2	Ψυχολογική υποστήριξη θυμάτων οδικών ατυχημάτων	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
P6.3	Επιμόρφωση δικαστικών λειτουργών	-	-	-	-	-	√	-	-	-	-	-	-	√
6	**28**	**0**	**0**	**10**	**0**	**3**	**22**	**0**	**0**	**0**	**9**	**12**	**4**	**12**

*** *Μέτρα Υψηλής Προτεραιότητας*
** *Μέτρα Μεσαίας Προτεραιότητας*
* *Μέτρα Χαμηλής Προτεραιότητας*

Συμμετοχές Αρχών Υλοποίησης σε Δράσεις και Μέτρα ανά Πυλώνα Οδικής Ασφάλειας

	Συμμετοχές Αρχών σε Δράσεις					
	ΔΙΑΧ	ΣΥΜΠ	ΥΠΟΔ	ΟΧΗΜ	ΑΜΤΑ	Σύνολο
Δήμοι	5	2	13	1	0	**21**
Περιφέρειες	5	1	12	2	0	**20**
ΥΠΠ	6	5	4	0	2	**17**
ΓΓΔΕ	4	1	8	1	0	**14**
ΓΓΜ	8	8	2	7	1	**26**
ΥΠΥΓ	4	2	0	0	5	**11**
ΥΠΕΣ	5	1	0	0	0	**6**
ΥΠΘ	4	4	0	0	0	**8**
ΥΨΔ	4	1	0	2	0	**7**
Σύνολο	**45**	**25**	**39**	**13**	**8**	**130**

	Συμμετοχές Αρχών σε Μέτρα					
	ΔΙΑΧ	ΣΥΜΠ	ΥΠΟΔ	ΟΧΗΜ	ΑΜΤΑ	Σύνολο
Δήμοι	12	4	48	1	0	**65**
Περιφέρειες	12	3	41	5	0	**61**
ΥΠΠ	21	23	7	0	10	**61**
ΓΓΔΕ	11	3	21	1	0	**36**
ΓΓΜ	33	33	3	28	3	**100**
ΥΠΥΓ	10	3	0	0	22	**35**
ΥΠΕΣ	11	2	0	0	0	**13**
ΥΠΘ	8	17	0	0	0	**25**
ΥΨΔ	12	2	0	2	0	**16**
Σύνολο	**130**	**90**	**120**	**37**	**35**	**412**

ΥΠΠ: Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη
ΓΓΔΕ: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων
ΓΓΜ: Γενική Γραμματεία Μεταφορών
ΥΠΥ: Υπουργείο Υγείας

ΥΠΕΣ: Υπουργείο Εσωτερικών
ΥΠΘ: Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων
ΥΨΔ: Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης
Δήμοι, Περιφέρειες

Κύριες Δράσεις Προτεραιό-τητας

- Νέος Νόμος Οδικής Ασφάλειας
- Σύστημα Διαχείρισης Παραβάσεων
- Συστηματική Επιτήρηση
- Βελτιώσεις στο Υπεραστικό Δίκτυο
- Επεμβάσεις στις Πόλεις
- Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας
- Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας
- Δεκαετής Επικοινωνιακή Πολιτική

Νέος Νόμος Οδικής Ασφάλειας

Η **θεσμοθέτηση αρμοδιοτήτων** είναι απαραίτητη για την αύξηση της αποτελεσματικότητας της Δημόσιας Διοίκησης και των προβλεπόμενων επιμέρους Δράσεων και Μέτρων Οδικής Ασφάλειας.

Στον Νέο Νόμο Οδικής Ασφάλειας **θα ορίζονται με ακρίβεια και σαφήνεια οι αρμοδιότητες** της κάθε Δημόσιας Αρχής για την Οδική Ασφάλεια (Υπουργεία και επιμέρους υπηρεσίες και Φορείς αυτών, Περιφέρειες, Δήμοι) ως προς το αντικείμενο, τις υποχρεώσεις, τις απαιτήσεις συνεργασίας, τις επιμέρους δράσεις και μέτρα με συγκεκριμένους προϋπολογισμούς και χρονοδιαγράμματα.

Επιπλέον, στον νέο Νόμο Οδικής Ασφάλειας θα συμπεριληφθούν **αναλυτικές διαδικασίες παρακολούθησης και λογοδοσίας** των αρμοδίων Αρχών ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια και η συνέπεια των δράσεων και να παρακολουθείται η επιρροή τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Παραβάσεων

Για την αποτελεσματική ανάπτυξη και λειτουργία ενός νέου Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Παραβάσεων προβλέπεται **σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών** που θα αφορούν:

- στις **αρμοδιότητες** όλων των εμπλεκόμενων φορέων
- στις **διαδικασίες** πιστοποίησης των παραβάσεων και των παραβατών
- στον εντοπισμό των παραβατών με **μηχανικά μέσα**
- στα ζητήματα **προσωπικών δεδομένων**
- στους **φορείς** - αποδέκτες των προστίμων
- στο **σύστημα είσπραξης** των προστίμων

Προς αυτή την κατεύθυνση, θα συμβάλλουν η ψηφιακή καταγραφή των παραβάσεων, η οργάνωση ενός **Κέντρου Διαχείρισης Παραβάσεων** το οποίο θα είναι πλήρως αυτοματοποιημένο και συνδεδεμένο με όλες τις σχετικές βάσεις δεδομένων, η αυτοματοποίηση του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (ΣΕΣΟ) καθώς και η ανάπτυξη ενός online συστήματος ενημέρωσης των χρηστών της οδού για τις παραβάσεις τους.

Συστηματική Επιτήρηση

Η **εντατικοποίηση της επιτήρησης** οδικής ασφάλειας από την Τροχαία αποτελεί αποδεδειγμένα (στην Ελλάδα και διεθνώς) το κατεξοχήν μέτρο το οποίο μπορεί να οδηγήσει στην άμεση βελτίωση της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού και στη σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων.

Συγκεκριμένα, η επιτήρηση θα είναι συστηματική και στοχευμένη στο χώρο και στο χρόνο , δίνοντας ιδιαίτερη **έμφαση στις διεθνώς αναγνωρισμένες βασικές επικίνδυνες συμπεριφορές** των χρηστών της οδού, όπως:

- η ταχύτητα κυκλοφορίας όλων των οχημάτων
- η μη χρήση ζώνης ασφαλείας από οδηγούς και επιβάτες
- η μη χρήση κράνους από οδηγούς και επιβάτες
- η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης
- οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή τοξικών ουσιών

Εκτεταμένες Βελτιώσεις στο Υπεραστικό Δίκτυο

Η υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων και εκτεταμένων επεμβάσεων στο **υπεραστικό οδικό δίκτυο** (πλην αυτοκινητοδρόμων) μπορεί να αναβαθμίσει σημαντικά το παρεχόμενο επίπεδο οδικής ασφάλειας συμβάλλοντας σημαντικά στον περιορισμό των οδικών ατυχημάτων και των συνέπειών τους.

Βασικές βελτιώσεις στο υπεραστικό δίκτυο, συνήθως μετά από τους σχετικούς ελέγχους οδικής ασφάλειας:

- Μείωση ορίων ταχύτητας σε 80km/h
- Επανασχεδιασμός χάραξης οδού, τροποποίηση διατομών, επανασχεδιασμός κόμβων, ανισοπεδοποίηση κόμβων, δημιουργία κυκλικών κόμβων
- Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις:
  σήμανση, στηθαία ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμός, διαμόρφωση παρόδιου χώρου, ορατότητα, συντήρηση οδοστρωμάτων, σήμανσης, στηθαίων ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμού και βλάστησης, επεμβάσεις στις ισόπεδες διαβάσεις τρένων)

Συστηματικές Επεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας στις Πόλεις

Η **συνύπαρξη όλων των χρηστών του οδικού δικτύου** στο αστικό περιβάλλον (πεζοί, αυτοκίνητα, λεωφορεία, φορτηγά, μοτοσυκλέτες, ποδήλατα, οχήματα μικροκινητικότητας κ.α.) καθιστούν επιτακτική την ανάγκη εκπόνησης και εφαρμογής των νέων Σχεδίων Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας καθώς και συστηματικών ελέγχων οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου και συστηματικών επεμβάσεων οδικής ασφάλειας όπως:

- Ζώνες 30 χλμ./ώρα σε όλες τις κεντρικές αστικές περιοχές
- Δημιουργία κυκλικών κόμβων
- Επανασχεδιασμός διασταυρώσεων
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων
- Αναβάθμιση οδοστρωμάτων, σήμανσης, στηθαίων ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμού, συντήρηση βλάστησης
- Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα έξω από όλα τα Σχολεία
- Αναβάθμιση διαβάσεων πεζών
- Δημιουργία υποδομών για κυκλοφορία ποδηλάτων

Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας

Η δέσμευση **συγκεκριμένου προϋπολογισμού** αποκλειστικά για τις δράσεις και τα μέτρα οδικής ασφάλειας αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.

Ο προϋπολογισμός αυτός θα αφορά στο **σύνολο της δεκαετίας** 2021-2030 με επιμέρους χρονοδιαγράμματα και συγκεκριμένα έσοδα και αποτελεσματικό τρόπο κατανομής και εκτέλεσης για την υλοποίηση των προβλεπόμενων Δράσεων και Μέτρων.

Το Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας θα λειτουργεί στο πλαίσιο της Κυβερνητικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, υπό τον έλεγχο της Σχετικής Εκτελεστικής Επιτροπής και ειδικούς **κανόνες λειτουργίας**.

Τα **έσοδα** του Εθνικού Ταμείου Οδικής Ασφάλειας θα προέρχονται από:

- το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
- το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ)
- το Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΕΣΑΑ)
- άλλους ευρωπαϊκούς πόρους (Connecting Europe Facility, EIB, κλπ.)
- διάφορα τέλη (ΚΤΕΟ, άδειες οδήγησης, άδειες κυκλοφορίας, κλπ.)
- τα πρόστιμα των παραβάσεων του ΚΟΚ
- κάθε είδους χορηγίες και δωρεές από ιδιώτες

Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας

Η χρήση **δεδομένων υψηλής ποιότητας** για την οδική ασφάλεια είναι απαραίτητη σε κάθε στάδιο του κύκλου χάραξης πολιτικής (καθορισμός οράματος και στρατηγικής, προσδιορισμός προβλημάτων, καθορισμός και στόχων προτεραιοτήτων, προσδιορισμός κατάλληλων Δράσεων και Μέτρων, παρακολούθηση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων).

Η **ανάπτυξη και η συνεχής λειτουργία Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας**, θα αξιοποιεί όλες τις σύγχρονες τεχνολογίες και θα περιλαμβάνει:

- τη συστηματική συλλογή και ανάλυση όλων των απαραίτητων στοιχείων (ατυχημάτων, κυκλοφορίας, δεικτών επίδοσης, αντιλήψεων),
- τη διεξαγωγή εξειδικευμένων αναλύσεων στοχευμένων στα κρίσιμα επιμέρους προβλήματα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα με έμφαση στην παρακολούθηση της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου,
- τη συνεχή ενημέρωση και δημοσιοποίηση όλων των στοιχείων και αποτελεσμάτων των Δράσεων και των αντίστοιχων επιδόσεων οδικής ασφάλειας σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

Δεκαετής Επικοινωνιακή Πολιτική

Η Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας καλύπτει **όλη τη διάρκεια** του Στρατηγικού Σχεδίου με στόχο να δημιουργήσει μια καλύτερη συμπεριφορά και κουλτούρα οδικής ασφάλειας τόσο στους χρήστες της οδού όσο και στις Αρχές Υλοποίησης.

Η υλοποίηση της Εθνικής Επικοινωνιακής Πολιτικής Οδικής Ασφάλειας θα είναι **μαζική και υψηλής διείσδυσης σε όλη την κοινωνία**, που θα περιλαμβάνει όλους τους τρόπους ενημέρωσης (ΜΜΕ, κοινωνικά δίκτυα, κλπ.) στοχεύοντας τις επιμέρους ομάδες υψηλού κινδύνου (μοτοσυκλετιστές, νέοι, κλπ.).

Επιπλέον, θα έχει **κεντρικό θέμα** προώθησης της οδικής ασφάλειας για το σύνολο της δεκαετίας που θα συμπληρώνεται από επιμέρους ετήσια και άλλα στοχευμένα προγράμματα.

Δεδομένης της διάρκειας του προγράμματος, το θέμα που θα επιλεχθεί θα είναι **στην κατεύθυνση της επίτευξης του μακροπρόθεσμου οράματος** του Στρατηγικού Σχεδίου για εξάλειψη των νεκρών στα οδικά ατυχήματα (κανένας θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός δεν είναι αποδεκτός).

Συστηματική Παρακολούθηση Δράσεων και Επιδόσεων

- Παρακολούθηση Εφαρμογής Δράσεων
- Παρακολούθηση Επιδόσεων
- Οδικής Ασφάλειας
- Αξιολόγηση Αποτελεσματικότητας Δράσεων

Παρακολούθηση Εφαρμογής Δράσεων

Απαιτούμενες ενέργειες ώστε να καταστεί **εφικτή η παρακολούθηση εφαρμογής των Δράσεων** Οδικής Ασφάλειας, μέσω του Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας:

- **Συστηματική συλλογή πληροφοριών** για την εφαρμογή και την υλοποίηση των Δράσεων που προβλέπονται στο Στρατηγικό Σχέδιο

- **Απολογισμός προόδου** του έργου των αρμόδιων Αρχών Υλοποίησης των Δράσεων κάθε 6 μήνες στην Κυβερνητική Επιτροπή μέσω αναφορών με αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φυσικό και οικονομικό αντικείμενο των Δράσεων και Μέτρων

- Χρήση **δεικτών παρακολούθησης**, μέσω των οποίων θα καταγράφεται το ποσοστό υλοποίησης των δράσεων, αλλά και θα αξιολογείται σε επόμενο βήμα η αποτελεσματικότητα των Αρχών Υλοποίησης στην επανακατανομή των προϋπολογισμών.

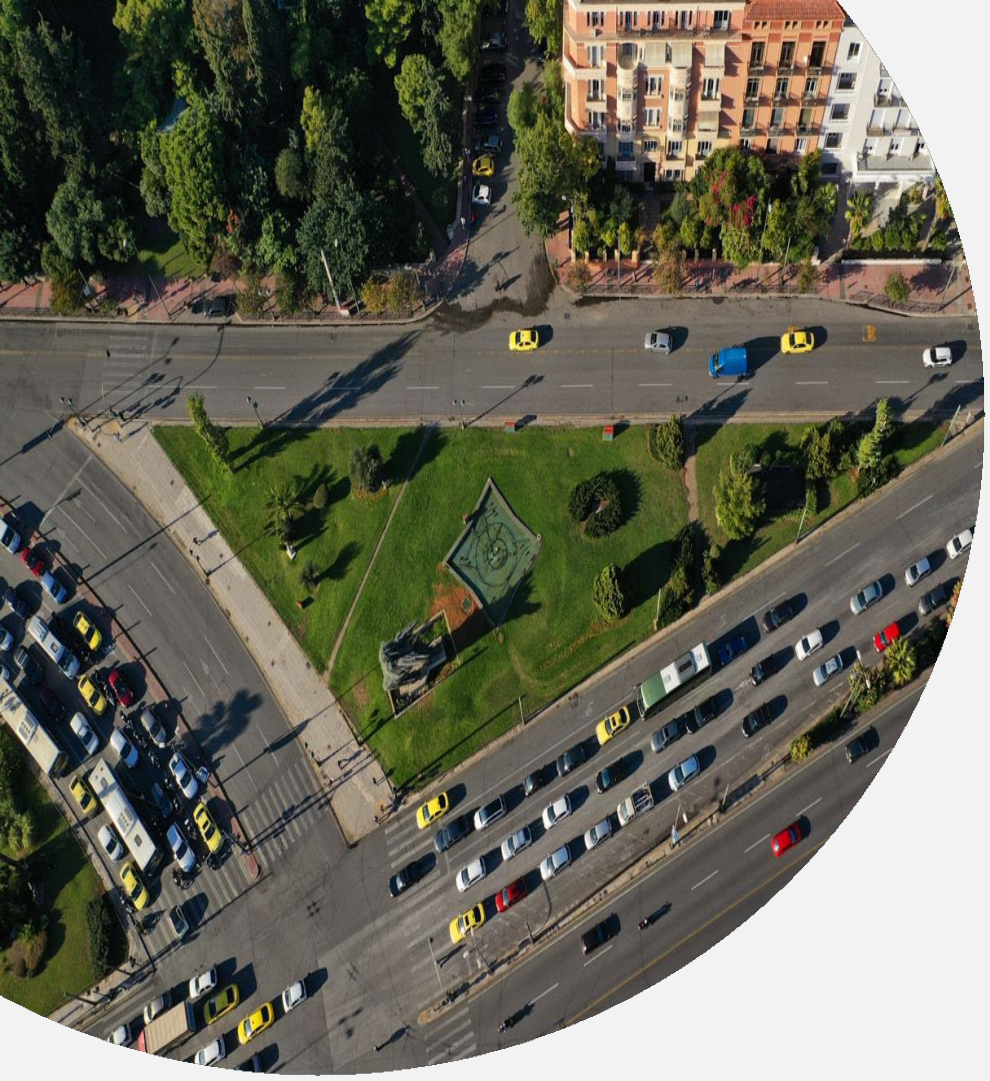
Παρακολούθηση Επιδόσεων Οδικής Ασφάλειας

Η παρακολούθηση των επιδόσεων οδικής ασφάλειας θα πραγματοποιείται σε **Εθνικό, Περιφερειακό και Τοπικό** επίπεδο.

Για την αποτελεσματική παρακολούθηση των επιδόσεων της οδικής ασφάλειας έχει καθοριστεί σειρά **ποσοτικών δεικτών**, που αφορούν στα:

- **τελικά αποτελέσματα** της οδικής ασφάλειας (ατυχήματα και παθόντες σε αυτά)

- **ενδιάμεσα αποτελέσματα,** που σχετίζονται με τη συμπεριφορά των χρηστών της οδού (ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, απόσπαση προσοχής οδηγού, χρήση προστατευτικών μέσων), την ασφάλεια της υποδομής, των οχημάτων και την έγκαιρη παροχή περίθαλψης αμέσως μετά το ατύχημα



Αξιολόγηση Αποτελεσματικότητας Δράσεων και Μέτρων

Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των Δράσεων και Μέτρων Οδικής Ασφάλειας, προσφέρει την **απαραίτητη τεκμηρίωση** της κάθε Δράσης και Μέτρου για την αποτελεσματικότητα και την καταλληλότητα ως προς το ζήτημα οδικής ασφάλειας που αφορά και τους αντίστοιχους γενικούς και ειδικούς ποσοτικούς στόχους που έχουν τεθεί.

Περιλαμβάνει **τέσσερα επιμέρους στάδια** τα οποία αφορούν στη:

- συλλογή των απαραίτητων στοιχείων,
- επιλογή και εφαρμογή των κατάλληλων μεθόδων και δεικτών αξιολόγησης για κάθε κατηγορία Δράσεων και Μέτρων,
- αξιόπιστη εφαρμογή των μεθόδων αξιολόγησης για τις συγκεκριμένες περιοχές και χρονικές περιόδους,
- δημοσιοποίηση και προβολή των αποτελεσμάτων αξιολόγησης.

Καινοτόμες Τεχνολογίες Οδικής Ασφάλειας

- Ψηφιακή Υποστήριξη Δράσεων Οδικής Ασφάλειας
- Δεδομένα Ευρείας Κλίμακας Οδικής Ασφάλειας
- Νέες Τεχνολογίες Ενεργητικής και Παθητικής Ασφάλειας Οχημάτων
- Συνδεδεμένα και Αυτοματοποιημένα Οχήματα και Κυκλοφορία

Ψηφιακή Υποστήριξη Δράσεων Οδικής Ασφάλειας

Η οργάνωση και υλοποίηση αρκετών Δράσεων και Μέτρων Οδικής Ασφάλειας μπορεί να αξιοποιήσει σημαντικά τις νέες δυνατότητες της **ψηφιακής εποχής**.

Η Εκτελεστική Επιτροπή και το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας θα αξιοποιήσουν όλες τις τεχνολογικές εξελίξεις για:

- τη γρήγορη και αξιόπιστη **συλλογή και ανάλυση** όλων των απαραίτητων δεδομένων
- την ενσωμάτωση των **νέων υπολογιστικών δυνατοτήτων** στην υποστήριξη των αποφάσεων των Αρχών,
- την αποτελεσματική **διασύνδεση και συντονισμό** όλων των εμπλεκομένων Αρχών και άλλων Φορέων.

Το Νέο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Παραβάσεων θα αξιοποιήσει όλες τις νέες τεχνολογικές εφαρμογές τόσο για την ταχεία βεβαίωση των παραβάσεων (προηγμένες κάμερες και υπολογιστικά συστήματα) όσο και για την ταχεία διεκπεραίωση τους (**προηγμένο Κέντρο Διαχείρισης Παραβάσεων**), συμπεριλαμβανομένης της άμεσης ενημέρωσης των οδηγών.

Δεδομένα Ευρείας Κλίμακας Οδικής Ασφάλειας

Η αξιοποίηση των νέων δεδομένων ευρείας κλίμακας (big data) αναμένεται να υποστηρίξει σημαντικά τις δράσεις και τα μέτρα οδικής ασφάλειας με:

- γρήγορη και αξιόπιστη συλλογή **δεδομένων ευρείας κλίμακας (big data)** για τα ατυχήματα, την κυκλοφορία, τους δείκτες επίδοσης και την πρόοδο των Δράσεων από κάθε δημόσια ή μη πηγή,
- αξιοποίηση δεδομένων από **ειδικούς αισθητήρες** επί της της οδού, επί των οχημάτων και επί των έξυπνων κινητών τηλεφώνων καθώς και από την ανάλυση εικόνας βίντεο, τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και την τηλεματική,
- αξιοποίηση των πιο προηγμένων τεχνικών **τεχνητής νοημοσύνης** και μηχανικής εκμάθησης για τη μετατροπή των δεδομένων σε χρήσιμους δείκτες, αλλά και για την πολυ-επίπεδη και πολύ-παραμετρική ανάλυση των αιτιών των οδικών ατυχημάτων,
- την **υποστήριξη σε πραγματικό χρόνο** των στρατηγικών, τακτικών και λειτουργικών αποφάσεων των Αρχών.

Νέες Τεχνολογίες Ασφάλειας Οχημάτων

Θα καταβληθεί κάθε προσπάθεια για την ταχεία εισαγωγή όλων των νέων τεχνολογιών **ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας** των οχημάτων σε όλα τα νέα οχήματα με τις απαραίτητες Νομοθετικές Ρυθμίσεις και Οικονομικά Κίνητρα, με έμφαση στην:

- παρακολούθηση και έγκαιρη **συμμόρφωση** με όλους τους νέους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς για τα νέα χαρακτηριστικά ασφάλειας των νεών οχημάτων,

- **υποχρεωτική εισαγωγή** όλων των νέων συστημάτων ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας των οχημάτων, με ειδική εκπαίδευση όλων των οδηγών στα συστήματα αυτά,

- **προώθηση** των Προηγμένων Συστημάτων Υποστήριξης Οδηγού τόσο στα καινούργια όσο και στα παλιά οχήματα (με μετασκευή).

Συνδεδεμένα και Αυτοματοποιημένα Οχήματα και Κυκλοφορία

Η εισαγωγή συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων στην κυκλοφορία αναμένεται να **ελαχιστοποιήσει το ανθρώπινο λάθος** και να οδηγήσει σταδιακά σε ιδιαίτερα σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά. Για τον λόγο αυτό, με συστηματική παρακολούθηση όλων των διεθνών εξελίξεων:

- θα ετοιμαστούν έγκαιρα όλοι οι **νέοι κανονισμοί** για την κυκλοφορία των συνδεδεμένων και αυτόματων οχημάτων,
- θα ρυθμιστούν όλα τα **ζητήματα προσωπικών δεδομένων**, κυβερνο-ασφάλειας και αστικής ευθύνης,
- θα γίνουν έγκαιρα όλες οι **απαραίτητες προσαρμογές** της οδικής υποδομής και των κέντρων διαχείριση κυκλοφορίας,
- θα προβλεφθεί η **επανεκπαίδευση** των οδηγών των αυτόματων οχημάτων,
- θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη **μεταβατική περίοδο** μικτής κυκλοφορίας συμβατικών και αυτόματων οχημάτων, αλλά και στη διεπαφή τους με τους ευάλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές).