

## Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2021-2030

Γιώργος Γιαννής<sup>1</sup>, Αλεξάνδρα Λαΐου<sup>1</sup>, Αναστάσιος Δραγομάνοβιτς<sup>1</sup>, Δημήτριος  
Νικολάου<sup>1</sup>, Κατερίνα Φώλλα<sup>1</sup>, Κωνσταντίνος Αποστολέρης<sup>1</sup>, Στέργιος Μαυρομάτης<sup>1</sup>,  
Στράτος Γεωργιόπουλος<sup>2</sup>, Μάνος Παρίσης<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
E-mail: [geyannis@central.ntua.gr](mailto:geyannis@central.ntua.gr), [alaiou@central.ntua.gr](mailto:alaiou@central.ntua.gr), [drana@teemail.gr](mailto:drana@teemail.gr),

[dnikolaou@mail.ntua.gr](mailto:dnikolaou@mail.ntua.gr), [katfolla@central.ntua.gr](mailto:katfolla@central.ntua.gr), [pydj79@hotmail.com](mailto:pydj79@hotmail.com), [stemavro@central.ntua.gr](mailto:stemavro@central.ntua.gr)

<sup>2</sup>Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

E-mail: [s.georgiopoulos@yme.gov.gr](mailto:s.georgiopoulos@yme.gov.gr), [m.parissis@yme.gov.gr](mailto:m.parissis@yme.gov.gr)

### Περίληψη

Το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2021-2030 εναρμονίζεται με το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής στρατηγικής που στοχεύει στη μείωση του αριθμού των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών στα οδικά ατυχήματα, κατά 50% έως το 2030, με έτος βάσης το 2019. Το Στρατηγικό Σχέδιο αποτελεί το μέσο πραγματοποίησης ενός νέου φιλόδοξου οράματος που στοχεύει στην εξάλειψη των ατυχημάτων με θανάτους και τραυματισμούς μέσω επιμέρους ρεαλιστικών στόχων. Βασίζεται στην ανάπτυξη και εφαρμογή της ασφαλούς κινητικότητας και θα υλοποιηθεί μέσω της αξιοποίησης καινοτόμων τεχνολογιών. Στο Σχέδιο υιοθετείται πλήρως και τίθεται ως απώτερος στόχος η Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος που προβλέπει την κοινή ευθύνη των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Το όραμα, οι στόχοι, η δομή, τα προγράμματα δράσεων και η εφαρμογή τους θα τίθενται ανά τακτά χρονικά διαστήματα σε ευρεία και οργανωμένη διαβούλευση όλων των δημόσιων και μη εμπλεκόμενων με την οδική ασφάλεια φορέων και τα αποτελέσματα της διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη στην οριστικοποίηση του Σχεδίου.

**Keywords:** Ελλάδα, στρατηγική, μέτρα, φιλόδοξο όραμα, ασφαλές σύστημα, διαβούλευση.

### 1. Εισαγωγή

Η Ελλάδα με 579 νεκρούς το 2020 (προσωρινά στοιχεία) εξακολουθεί να απέχει σημαντικά από τον αντίστοιχο μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρά τη σημαντική πρόοδο που σημείωσε στις επιδόσεις της οδικής ασφάλειας την τελευταία δεκαετία. Βρίσκεται αρκετά πίσω από τα 14 παλαιότερα κράτη μέλη, αλλά και από αρκετά νεότερα και λιγότερο αναπτυγμένα κράτη.

Η τεράστια οικονομική διάσταση του μείζονος αυτού κοινωνικού προβλήματος πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των Συγκοινωνιολόγων, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και υλικών ζημιών των καταγεγραμμένων οδικών ατυχημάτων με παθόντες εκτιμάται περίπου στα 2,4 δις ευρώ ετησίως (και ενδεχομένως τριπλασιάζεται εάν υπολογιστεί ο πραγματικός αριθμός των παθόντων αλλά και τα ατυχήματα με υλικές ζημιές μόνο).

Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο να εκπονηθεί, να υιοθετηθεί και να εφαρμοστεί ένα νέο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο, ώστε να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά το μείζον κοινωνικό και εθνικό θέμα των οδικών ατυχημάτων. Βασικός στόχος της εργασίας είναι η παρουσίαση της υπό εξέλιξη κατάρτισης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για τα μέτρα/δράσεις που πρέπει να αναληφθούν σε εθνικό επίπεδο, από όλους του αρμόδιους φορείς, για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας της χώρας κατά τη χρονική περίοδο 2021-2030. Επισημαίνεται ότι κατά το

διάστημα συγγραφής της παρούσας εργασίας, η κατάρτιση του Στρατηγικού Σχεδίου βρίσκεται σε εξέλιξη και συνεπώς δεν έχουν ολοκληρωθεί όλες οι προβλεπόμενες Ενότητες Εργασιών. Η παρούσα εργασία παρουσιάζει τα βασικά σημεία της μέχρι στιγμής προόδου και θα επικαιροποιηθεί με νεότερα αποτελέσματα πριν την τελική της υποβολή.

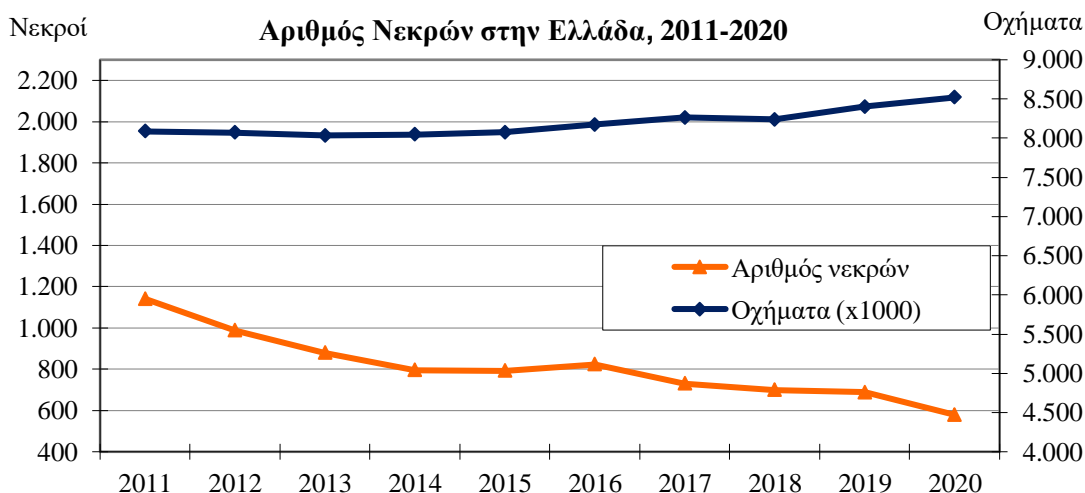
## 2. Οδική ασφάλεια στην Ελλάδα

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της σύγχρονης κοινωνίας. Η Ελλάδα με 579 νεκρούς το 2020 κατατάσσεται στην 20<sup>η</sup> θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία (2011-2020), η χώρα μας σημείωσε την πιο εντυπωσιακή βελτίωση στην οδική ασφάλεια ανάμεσα στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς καταγράφηκε μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 49%. Επιπλέον, παρατηρήθηκε μείωση των οδικών ατυχημάτων κατά 34% και των βαριά τραυματιών κατά 70%. Σημαντική είναι και η μείωση κατά 52% του ποσοστού των νεκρών ανά αριθμό οχημάτων. Αυτή η αξιολογη μεταβολή μπορεί να αποδοθεί στη συνδυαστική επίδραση:

- των πιο συστηματικών πρωτοβουλιών από πλευράς των Αρχών (εντατικοποίηση της αστυνόμευσης, κατασκευή και αναβάθμιση 2.200 χλμ αυτοκινητόδρομων, σχέδια αστικής κινητικότητας), και
- της βαθιάς οικονομικής ύφεσης, που έφερε νέα κυκλοφοριακά δεδομένα (λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα, λιγότερο επικίνδυνοι οδηγοί), καθώς και λιγότερο επιθετική οδηγική συμπεριφορά με πιο χαμηλές ταχύτητες

Με βάση τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 2020, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα **μειώθηκε κατά 16% σε σύγκριση με το 2019**. Αυτή η εντυπωσιακή μείωση μπορεί να αποδοθεί και στην πανδημία του κορωνοϊού και στα αντίστοιχα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας.

Στο Σχήμα 1 παρουσιάζεται η μεταβολή του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα για τη χρονική περίοδο 2011-2020.



**Σχήμα 1:** Αριθμός νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα, 2011-2020  
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Τ.Μ.Σ.Υ. / Ε.Μ.Π.)

Στον Πίνακα 1 αποτυπώνονται οι βασικοί δείκτες οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα για τη χρονική περίοδο 2011-2020.

**Πίνακας 1: Βασικοί δείκτες οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020**  
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Τ.Μ.Σ.Υ. / Ε.Μ.Π.)

Ελλάδα	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2020/2019	2020/2011
<b>Οδικά ατυχήματα</b>	13.849	12.398	12.109	11.690	11.440	11.318	10.848	10.737	10.712	9.105	-15,0%	-34%
<b>Νεκροί</b>	1.141	988	879	795	793	824	731	700	688	579	-15,8%	-49%
<b>Βαριά τραυματίες</b>	1.626	1.399	1.212	1.016	999	879	706	727	652	487	-25,3%	-70%
<b>Ελαφρά τραυματίες</b>	15.633	14.241	13.963	13.548	13.097	12.946	12.565	12.422	12.350	10.130	-18,0%	-35%
<b>Στόλος οχημάτων (x1000)</b>	8.087	8.070	8.035	8.048	8.076	8.173	8.263	8.237	8.402	8.519	1%	5%
<b>Νεκροί ανά εκ. οχ.</b>	141	122	109	99	98	101	88	85	82	68	-17%	-52%

\* προσωρινά στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Σύμφωνα με εξειδικευμένες αναλύσεις των στοιχείων ατυχημάτων στην Ελλάδα και τη συγκριτική τους εξέταση με αντίστοιχες αναλύσεις ([EC-ERSO](#), [ITF-IRTAD](#)) από την Ευρωπαϊκή πραγματικότητα προκύπτει ότι οι πιο κρίσιμοι παράγοντες (κατά σειρά σημασίας) που συμβάλουν στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων και ειδικά των σοβαρών ατυχημάτων, στην Ελλάδα είναι:

- η οδήγηση με υψηλές ταχύτητες,
- τα υψηλά ποσοστά κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών,
- τα χαμηλά ποσοστά χρήσης ζώνης και κράνους, ιδίως στους συνεπιβάτες
- η ανοργάνωτη και απροστάτευτη κυκλοφορία ευάλωτων χρηστών της οδού,
- η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και με χρήση κινητού τηλεφώνου,
- η γενικευμένη επιθετική οδήγηση.

Οι κρίσιμοι αυτοί παράγοντες αποτυπώνονται και στους επόμενους πίνακες.

**Πίνακας 2: Ποσοστά νεκρών ανά χαρακτηριστικά ατυχημάτων στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 2019**

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

% Νεκρών (2019)	Ελλάδα	Ευρωπαϊκή Ένωση
Εντός κατοικημένης περιοχής	54%	38%
Οδηγοί	68%	64%
Επιβάτες	11%	15%
Πεζοί	21%	20%
Μοτοσικλετιστές	36%	18%
Νέοι οδηγοί (18-24) (% οδηγοί)	13%	13%
Ηλικιωμένοι οδηγοί (64+) (% οδηγοί)	21%	23%
Ατυχήματα με ένα μόνο όχημα (% οδηγοί και επιβάτες)	52%	39%

**Πίνακας 3:** Ποσοστά νεκρών σε επιβατικά οχήματα με ή χωρίς χρήση ζώνης ασφαλείας, στην Ελλάδα, 2019

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

Νεκροί σε επιβατικά οχήματα (2019)		
Χρήση ζώνης ασφαλείας	Μη χρήση ζώνης /	Σύνολο
53	149	202
26%	74%	100%

**Πίνακας 4:** Ποσοστά νεκρών μοτοσυκλετιστών με ή χωρίς χρήση κράνους ασφαλείας, στην Ελλάδα, 2019

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

Νεκροί μοτοσυκλετιστές (2019)		
Χρήση κράνους ασφαλείας	Μη χρήση κράνους / Άγνωστο	Σύνολο
84	163	247
34%	66%	100%

### 3. Προηγούμενες πολιτικές οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, την τελευταία εικοσαετία, έχουν καταρτιστεί τρία Στρατηγικά Σχέδια για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας (2001-2005, 2006-2010 και 2011-2020). Σε καθένα από αυτά αναλύθηκε η τρέχουσα κατάσταση οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και διεθνώς, εξετάστηκαν καλές πρακτικές στην πολιτική οδικής ασφάλειας ειδικά σε κράτη με καλές σχετικές επιδόσεις και διατυπώθηκε ολοκληρωμένη πρόταση που περιλάμβανε κατάλληλη δομή, προγράμματα δράσεων, επικοινωνιακή πολιτική και σύστημα ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης. Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά στοιχεία των τριών προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων.

Το πρώτο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας καταρτίστηκε το 2001 και αφορούσε στην περίοδο 2001-2005. Στόχος αυτού του Στρατηγικού Σχεδίου ήταν η μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000, κατά 20% έως το έτος 2005 και κατά 40% έως το έτος 2015. Ο πρώτος στόχος σχεδόν επιτεύχθηκε καθώς οι νεκροί το έτος 2000 ήταν 2.037 και το έτος 2005 ήταν 1.658 δηλαδή μειώθηκαν κατά 18,6%. Σημειώνεται ότι ο στόχος για το 2015 επανακαθορίστηκε στα επόμενα Στρατηγικά Σχέδια. Σε συνέχεια της κατάρτισης του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2001-2005, το 2003, υλοποιήθηκε επέκτασή του με στόχο την ανάπτυξη - εξειδίκευση δράσεων που περιλαμβάνονταν στο Στρατηγικό Σχέδιο για τις οποίες είχε διαπιστωθεί η ανάγκη επείγουσας εφαρμογής τους και οι οποίες ήταν συμβατές με τις σχετικές πρωτοβουλίες σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι δράσεις προτεραιότητας που προτάθηκαν αφορούσαν στον Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας, στα μέτρα ασφάλειας στις θέσεις εκτέλεσης εργασιών επί των οδών και στην αποτελεσματική αστυνόμευση της χρήσης ζώνης ασφαλείας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της οδήγησης με υπερβολική ταχύτητα. Κάθε δράση προτεραιότητας αναπτύχθηκε και εξειδικεύθηκε και προτάθηκαν οι αντίστοιχες δράσεις ενημέρωσης. Επίσης, παρουσιάστηκαν δείκτες που επιτρέπουν τη διαχρονική παρακολούθηση της υλοποίησης των δράσεων

συνδυάζοντας τις δράσεις προτεραιότητας με δείκτες μεταβολής του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Το δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα ολοκληρώθηκε το 2005 και αφορούσε στην περίοδο 2006 έως 2010. Στο Σχέδιο αυτό υιοθετήθηκε ο αντίστοιχος ευρωπαϊκός στόχος που υπαγόρευε ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα το έτος 2010 να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2000. Ο στόχος αυτός δεν επιτεύχθηκε καθώς οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα το 2000 ήταν 2.037 και το 2010 μειώθηκαν σε 1.258, δηλαδή μειώθηκαν κατά 38%.

Το τρίτο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2011 και αφορούσε στην περίοδο 2011-2020. Όπως στο δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο έτσι και σε αυτό υιοθετήθηκε ο ευρωπαϊκός στόχος, σύμφωνα με τον οποίο, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020 να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2010. Με βάση τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. που ήταν διαθέσιμα κατά τη συγγραφή του Στρατηγικού Σχεδίου, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2010, ήταν 1.281. Κατά συνέπεια ο ποσοτικός στόχος που τέθηκε ήταν οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020, να είναι λιγότεροι από 640. Επιπλέον, καθορίστηκε ενδιάμεσος στόχος για την πρώτη πενταετία: οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2015 να είναι λιγότεροι από 880. Οι στόχοι αυτοί επιτεύχθηκαν καθώς οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα το 2015 ήταν 793 και το 2020 ήταν 579 (προσωρινά στοιχεία).

Εκτός από τον ποσοτικό στόχο, για πρώτη φορά διατυπώθηκε και ο σκοπός του Στρατηγικού Σχεδίου. Στον καθορισμό του σκοπού του Στρατηγικού Σχεδίου λήφθηκαν υπόψη οι πλέον πρόσφατες προσεγγίσεις οδικής ασφάλειας διεθνώς, δηλαδή η προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος, της βιώσιμης οδικής ασφάλειας και του οράματος μηδέν. Κατά συνέπεια, ορίστηκε ως θεμελιώδης σκοπός του Στρατηγικού Σχεδίου η ανάπτυξη 'Παιδείας Οδικής Ασφάλειας' (Road Safety Culture) που αναγνωρίζεται διεθνώς ως η στέρεη βάση για την επίτευξη επιμέρους στόχων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η Παιδεία Οδικής Ασφάλειας συνδέεται με θετική στάση για την οδική ασφάλεια και με απόρριψη των επικίνδυνων συμπεριφορών στην οδήγηση. Συνδέεται επίσης με την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος μέτρων οδικής ασφάλειας και με την αποδοχή τους από την κοινωνία.

#### **4. Ανασκόπηση στρατηγικών οδικής ασφάλειας διεθνώς**

Για την ανασκόπηση στρατηγικών οδικής ασφάλειας διεθνώς πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου το οποίο στάλθηκε αρχικά στα κράτη μέλη της Διεθνούς Ομάδας Δεδομένων και Ανάλυσης για την Ασφάλεια της Κυκλοφορίας (International Traffic Safety Data and Analysis Group - IRTAD) του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών (International Transport Forum - ITF) και στη συνέχεια, στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν συμμετέχουν στην Ομάδα IRTAD.

Το ερωτηματολόγιο περιελάμβανε τις εξής ερωτήσεις:

1. Υπάρχει Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας σε ισχύ; (Παρακαλούμε, δηλώστε αν υπάρχει κατά προτίμηση στην αγγλική γλώσσα - αρχείο ή διαδικτυακός σύνδεσμος). Εάν είναι υπό προετοιμασία, τότε αναμένεται να δημοσιευθεί;
2. Ποια είναι η Αρχή που είναι υπεύθυνη για το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας και ποιος είναι ο φορέας που το ανέπτυξε;

3. Ποια είναι η περίοδος που καλύπτεται από το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας
4. Ποιοι είναι οι στόχοι που έχουν τεθεί (θάνατοι και σοβαροί τραυματισμοί);
5. Ποιο είναι το έτος βάση για τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών;
6. Έχει υιοθετηθεί η Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος (Safe System Approach) στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας;
7. Έχει υιοθετηθεί το Όραμα Μηδέν (Vision Zero) στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας;

Συνολικά απάντησαν στην έρευνα 32 κράτη (Αυστραλία, Αυστρία, Βέλγιο, Καναδάς, Χιλή, Κροατία, Κύπρος, Τσεχία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ισλανδία, Ισραήλ, Ιταλία, Ιαπωνία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Νέα Ζηλανδία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σερβία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ).

Οι απαντήσεις που συλλέχθηκαν παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

Όπως φαίνεται στον πίνακα, ο στόχος που έχει υιοθετηθεί στα περισσότερα Εθνικά Στρατηγικά Σχέδια Οδικής Ασφάλειας είναι η μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50% έως το 2030. Για τα Στρατηγικά Σχέδια που αφορούν στην περίοδο 2021-2030, το έτος βάσης δεν είναι πάντοτε το ίδιο (συνήθως είναι το 2019 ή ο μέσος όρος της περιόδου 2017-2019).

Όπως διαπιστώθηκε, η προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος και το Όραμα Μηδέν υιοθετείται από όλο και περισσότερες χώρες.

**Πίνακας 5: Βασικά στοιχεία Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας διεθνώς**

Χώρα	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο	Χρονική Περίοδος	Αρχή	Στόχος			Υιοθέτηση		
				Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Έτος Βάση	Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος	Όραμα Μηδέν	Δημοσίευση
Αυστραλία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Γραφείο Οδικής Ασφάλειας	-50% (κατά κεφαλή)	-30% (κατά κεφαλή)	M.O. 2018-2020	Ναι	Ναι	εντός 2021
Αυστρία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Υπουργείο Μεταφορών	-50%	-50%	-	Ναι	Ναι (για παιδιά)	εντός 2021
Βέλγιο	Ναι - Υπό προετοιμασία								No
Γερμανία	Ναι	2021-2030	Υπουργείο Μεταφορών και Ψηφιακών Υποδομών	-40%	σημαντική μείωση	-	-	Ναι	Ναι
Δανία	Ναι	2021-2030	Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Δανίας	max 90	max 900	M.O. 2017-2019	Ναι	-	Ναι
Ελβετία	Ναι	Χωρίς χρονική περίοδο	Ομοσπονδιακό Συμβούλιο της Ελβετίας	100 έως το 2030	2500 έως το 2030	-	-	-	Ναι
Ελλάδα	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	-50%	-50%	2019	Ναι	Ναι	εντός 2021
Εσθονία	Ναι	2016-2025	πολυδιάστατες ομάδες εργασίας με επικεφαλής τη Διοίκηση Μεταφορών	max 40 (ως M.O. 3 ετών έως το 2025)	max 330 (ως M.O. 3 ετών έως το 2025)	M.O. 2012-2014	-	Ναι	Ναι
Η.Π.Α.	Όχι								
Ην. Βασίλειο	Ναι (Σχέδιο Δράσης)	2019-2021	Τμήμα Μεταφορών	-	-	-	-	-	Ναι
Ισπανία	Ναι	2021-2025	Ισπανική Κυβέρνηση (Γραφείο Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Τουρισμού, Αστυνομία)	max 2000 (24h)	max 22 000	-	-	-	Ναι
Ισλανδία	Ναι	2020-2034	Υπουργείο Μεταφορών	άθροισμα νεκρών και σοβαρά τραυματιών -5% ετησίως	άθροισμα νεκρών και σοβαρά τραυματιών -5% ετησίως	M.O. 2013-2017	Όχι	Όχι	Ναι
Ισπανία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Υπουργείο Εσωτερικών	-50%	-50%	2019	Ναι	Ναι	εντός 2021
Ισραήλ	Ναι - Υπό προετοιμασία	2020-2030	Υπουργείο Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας	-50%	-50%	-	-	-	No
Ιταλία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Υπουργείο Υποδομών και Βιώσιμης Κινητικότητας	-50%	-50%	-	Ναι	-	εντός 2021
Καναδάς	Ναι	2016-2025	Συμβούλιο Υπουργών αρμόδιο για την ασφάλεια των Μεταφορών	πιπτική τάση	πιπτική τάση	-	Ναι	Ναι	Ναι
Κροατία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Υπουργείο Εσωτερικών, αρμόδιο τμήμα Αστυνομίας για την Οδική Ασφάλεια	-50%	-50%	2019	Ναι	Ναι	εντός 2021
Κύπρος	Ναι	2021-2030	Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	-50%	-50%	M.O. 2018-2020	Ναι	Ναι	Ναι
Λιθουανία	Ναι	2020-2030	Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών	-50%	-50%	2019	Ναι	Ναι	Ναι
Λουξεμβούργο	Ναι (Σχέδιο Δράσης)	2019-2023	Κυβερνητική ομάδα εργασίας για την οδική ασφάλεια	-	-	-	-	Ναι	Ναι
Νέα Ζηλανδία	Ναι	2020-2030	Υπουργείο Μεταφορών	-40%	-40%	2018	Ναι	Ναι	Ναι
Ολλανδία	Ναι	2018-2030	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	0 το 2050	0 το 2050	-	"Βιώσιμη Ασφάλεια"	Ναι	Ναι
Ουγγαρία	Ναι	2020-2022	Υπουργείο Εσωτερικών & Υπουργός Μεταφορών	χωρίς αριθμητικό στόχο	χωρίς αριθμητικό στόχο	-	10 πυλώνες	Ναι	Ναι
Πολωνία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	-50%	-50%	-	-	-	εντός 2021
Πορτογαλία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Πορτογαλική Αρχή Οδικής Ασφάλειας	-50%	-50%	2019	Ναι	Ναι	εντός 2021
Σερβία	Όχι (αναμένεται πρόταση για νέα στρατηγική 2021-2030 έως το τέλος του 2021)								
Σλοβακία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2021-2030	Υπουργείο Μεταφορών και Κατασκευών, Τμήμα Οδικής Ασφάλειας	-50%	-50%	2020	Ναι	Ναι	εντός 2021
Σλοβενία	Ναι	2013-2022	Υπουργείο Υποδομών	-50%	-50%	2011	-	Ναι	Ναι
Σουηδία	Ναι	2020-2030	Σουηδική Διοίκηση Μεταφορών	-50%	-25%	M.O. 2017-2019	Ναι	Ναι	Ναι
Τσεχία	Ναι	2021-2030	Υπουργείο Μεταφορών	-50%	-50%	M.O. 2017-2019	-	Ναι	Ναι
Φινλανδία	Ναι - Υπό προετοιμασία	2022-2026	Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας (CONASET)	δεν έχει καθοριστεί ακόμα	δεν έχει καθοριστεί ακόμα	-	-	-	No
Χιλή	Ναι	2021-2030		-30%	-	M.O. 2011-2019	Ναι	Ναι	Ναι

## **5. Γενικό πλαίσιο Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021-2030**

Η ανάπτυξη του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου θα οδηγήσει στον καθορισμό, στην εφαρμογή, στην παρακολούθηση και στην αξιολόγηση των απαραίτητων δράσεων, για τη δραστική μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και του αριθμού των νεκρών και σοβαρά τραυματιών σε αυτά.

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο θα εναρμονίζεται με το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής που στοχεύει στη μείωση του αριθμού των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών στα οδικά ατυχήματα, κατά 50% έως το 2030, με έτος βάση το 2019 καθώς και με το γενικότερο επιστημονικό, τεχνολογικό και κοινωνικό πλαίσιο όπως αυτό εκφράζεται από τις προαναφερθείσες διεθνείς πολιτικές και στρατηγικές.

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο θα περιλαμβάνει και θα αποτελεί το μέσο πραγματοποίησης ενός νέου φιλόδοξου οράματος. Αυτό το φιλόδοξο όραμα θα στοχεύει σε μηδέν θανατηφόρα ατυχήματα, που θα επιτευχθεί μέσω επιμέρους ρεαλιστικών στόχων. Επιπλέον, θα βασίζεται στην ανάπτυξη και εφαρμογή της ασφαλούς κινητικότητας (M.M.M., χαμηλές ταχύτητες).

Το προτεινόμενο φιλόδοξο όραμα για την οδική ασφάλεια θα υλοποιηθεί μέσω της αξιοποίησης καινοτόμων τεχνολογιών. Συγκεκριμένα, θα στηριχθεί στην ψηφιακή διαχείριση του οδικού συστήματος συνολικά, στη δυναμική διασύνδεση φορέων και μέσων μεταφοράς και στην αυτοματοποίηση της κυκλοφορίας για τη δημιουργία ενός εναρμονισμένου ασφαλούς οδικού συστήματος.

Κλειδί για την επίτευξη του φιλόδοξου οράματος αποτελεί η αποτελεσματική υλοποίησή του. Η υλοποίηση θα πραγματοποιηθεί μέσω στοχευμένης και αποδοτικής χρηματοδότησης, από ισχυρή και ενήμερη διοίκηση για τη λήψη των σωστών πρωτοβουλιών και με την τήρηση συνεχούς παρακολούθησης, επανεξέτασης και βελτίωσης της.

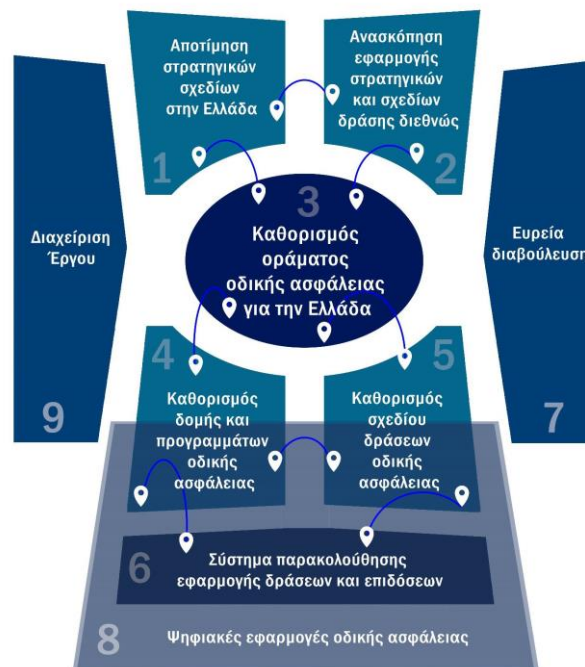
Επιπροσθέτως, ουσιαστικό ρόλο σε αυτή την ολιστική και ολοκληρωμένη προσέγγιση θα αναλάβει η κοινή ευθύνη όλων των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Υιοθετείται πλήρως και τίθεται ως απώτερος στόχος η Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος. Επιπλέον, τονίζεται η λογοδοσία και υπευθυνότητα των Αρχών υπερβαίνοντας τις συμβατικές προσεγγίσεις αρμοδιοτήτων επί τμημάτων του συστήματος. Τέλος, κρίσιμη συνεισφορά απαιτείται από την αλλαγή συνηθειών όλων των χρηστών της οδού, τόσο σε επίπεδο οδικής συμπεριφοράς (χαμηλές ταχύτητες, αμυντική οδηγική συμπεριφορά, προσοχή στους ευάλωτους χρήστες στις οδούς) όσο και σε επίπεδο μεταφορικών συνηθειών (αλλαγή στις επιλογές μέσου και στη στάθμευση, προώθηση κοινής χρήσης μέσων μεταφοράς).

Στο Σχήμα που ακολουθεί αποτυπώνεται η ολιστική προσέγγιση του νέου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας με τους τέσσερις κύριους "οδηγούς" του: Φιλόδοξο Όραμα, Αποτελεσματική Εφαρμογή, Καινοτόμες Τεχνολογίες και Κοινή Ευθύνη.



Σχήμα 2: Φιλόδοξο Όραμα για την Οδική Ασφάλεια

Για την επίτευξη των στόχων και την επιτυχή εκπόνηση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας προτείνεται μια αποτελεσματική μεθοδολογική προσέγγιση που αποτελείται από εννέα Ενότητες Εργασιών, οι οποίες απεικονίζονται συνοπτικά στο Σχήμα 2 και παρουσιάζονται αναλυτικά στις επόμενες παραγράφους.



Σχήμα 3: Δραστηριότητες ανάπτυξης Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας

Αρχικά, θα πραγματοποιηθεί γενική αποτίμηση της εφαρμογής των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και ανασκόπηση εφαρμογής



στρατηγικών και σχεδίων δράσης διεθνώς με έμφαση στις καλύτερες πρακτικές. Στη συνέχεια, θα καθοριστεί το όραμα και οι στόχοι Οδικής Ασφάλειας για την Ελλάδα τη δεκαετία 2021-2030. Με βάση το όραμα και τους στόχους θα διαμορφωθεί η δομή του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας (καθορισμός δομής και προγραμμάτων, σχέδιο δράσεων οδικής ασφάλειας) και θα αναπτυχθεί ολοκληρωμένο σύστημα παρακολούθησης της εφαρμογής των δράσεων και των επιδόσεων. Καθ' όλη τη διάρκεια ανάπτυξης του Στρατηγικού Σχεδίου τα αποτελέσματα ευρείας διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς θα λαμβάνονται υπόψη στην οριστικοποίηση των προτάσεων.

## **6. Καθορισμός οράματος και στόχων οδικής ασφάλειας για την Ελλάδα**

Με βάση τα θετικά και υποσχόμενα αποτελέσματα των χωρών και πόλεων που έχουν υιοθετήσει τη φιλοσοφία που διέπει το όραμα «Μηδέν Θανατηφόρα Ατυχήματα», η πορεία της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα προς την κατεύθυνση της παρούσας νοοτροπίας κρίνεται πλέον απαραίτητη. Το όραμα «Μηδέν Θανατηφόρα Ατυχήματα» βασίζεται στην ηθική άποψη ότι κανείς δεν πρέπει να σκοτωθεί ή να τραυματιστεί σοβαρά στο οδικό δίκτυο και πάνω σε αυτή την άποψη στηρίζονται όλες οι αποφάσεις και δράσεις από όλα τα εμπλεκόμενα μέλη (φορείς διαχείρισης οδικού δικτύου, αρμόδιες Αρχές, χρήστες της οδού κ.λπ.). Το πνεύμα της κοινής ευθύνης είναι καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη του στόχου των μηδενικών θανατηφόρων ατυχημάτων στο προσεχές μέλλον.

Ένα ασφαλές σύστημα απαιτεί από τους μεμονωμένους χρήστες της οδού αλλά και τα ενδιαφερόμενα μέλη να αναγνωρίσουν το ρόλο και την ευθύνη τους για την ασφάλεια της κυκλοφορίας. Η πρόληψη των οδικών ατυχημάτων περιλαμβάνει διάφορες κυβερνητικές υπηρεσίες και φορείς που αλληλεπιδρούν με την κοινωνία των πολιτών και τον ιδιωτικό τομέα. Η οργανωτική πολυπλοκότητα είναι μια πρόκληση από μόνη της και μπορεί να οδηγήσει σε κατακερματισμό. Με βάση τις αρχές της διαφάνειας και της συμμετοχής, η κοινή ευθύνη είναι η βάση για ολοκληρωμένες πολιτικές και συμπληρωματικές δράσεις.

Οι νέες τεχνολογίες εξελίσσονται συνεχώς, ανοίγοντας νέες δυνατότητες στα συγκοινωνιακά συστήματα, στις μεταφορές και τελικά στην οδική ασφάλεια. Η ψηφιοποίηση της συλλογής των δεδομένων αποτελεί το πρώτο και σημαντικότερο βήμα στην οικοδόμηση ενός Ασφαλούς Συστήματος που θα στηρίζεται στην αξιοποίηση καινοτόμων εφαρμογών προς όφελος της οδικής ασφάλειας. Παράλληλα, ένα Ασφαλές Σύστημα της νέας ψηφιακής εποχής δεν μπορεί να μη λάβει υπόψη του τις νέες τάσεις στον τομέα των μεταφορών που αφορούν στον αυτοματισμό και τη συνδεσιμότητα των οχημάτων. Η αυτοματοποίηση της κυκλοφορίας με την άφιξη των αυτόματων και συνδεδεμένων οχημάτων στο οδικό περιβάλλον θα αποτελεί τα επόμενα χρόνια αδιαχώριστο μέρος του συγκοινωνιακού συστήματος, υπογραμμίζοντας τη σημασία της εξέλιξης των νέων αυτών τάσεων σε ένα Ασφαλές Σύστημα.

Η αποτελεσματική εφαρμογή της Προσέγγισης του Ασφαλούς Συστήματος απαιτεί υποστήριξη πρωτοβουλιών οδικής ασφάλειας με διάφορες χρηματοδοτικές λύσεις. Είναι σημαντικό να παρέχεται σταθερότητα και συνοχή στη χρηματοδότηση λύσεων για αναβαθμίσεις υποδομής, άλλες δράσεις οδικής ασφάλειας καθώς και για την ανάπτυξη ικανοτήτων. Επιπλέον, επιτακτική κρίνεται η ανάγκη παροχής ισχυρής, σταθερής διοίκησης για τη μετατόπιση του ζητήματος της οδικής ασφάλειας σε ένα ασφαλές σύστημα. Σε πολιτικό και διοικητικό επίπεδο, η καθοδήγηση μιας χώρας ή πόλης μέσω μιας παραδειγματικής αλλαγής προσέγγισης απαιτεί την οικοδόμηση πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης για το όραμα των μηδενικών θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από οδικά ατυχήματα.

Ο απώτερος στόχος της στρατηγικής οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα θα πρέπει να είναι η επίτευξη ενός ασφαλούς συστήματος οδικής κυκλοφορίας όπου μακροπρόθεσμα δεν θα σημειώνονται θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί λόγω των οδικών ατυχημάτων. Η θέσπιση ποσοτικών στόχων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας παίζει καθοριστικό ρόλο στην υιοθέτηση και εφαρμογή αποτελεσματικότερων προγραμμάτων, στην καλύτερη χρήση των διατιθέμενων πόρων και, επιπλέον, στην κινητοποίηση και την ενίσχυση της συμμετοχής και του ρόλου των συναφών φορέων και των πολιτών. Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η θέσπιση ποσοτικών στόχων στο πλαίσιο Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας, συνεισφέρει στο να συντηρείται το ενδιαφέρον και να ενισχύεται η προσπάθεια για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Οι ποσοτικοί στόχοι του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την Ελλάδα την περίοδο 2021-2030 είναι εναρμονισμένοι με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Οδικής Ασφάλειας όσο και με το Σχέδιο Δράσης των Ηνωμένων Εθνών για τη 2η δεκαετία οδικής ασφάλειας, για την επόμενη δεκαετία, και είναι οι ακόλουθοι:

- Οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2030 να μειωθούν κατά 50% σε σχέση με το 2019
- Οι βαριά τραυματίες στα οδικά ατυχήματα το έτος 2030 να μειωθούν κατά 50% σε σχέση με το 2019

### **7. Καθορισμός δομής και προγραμμάτων οδικής ασφάλειας**

Για την επιτυχία ενός Στρατηγικού Σχεδίου και την επίτευξη των στόχων που τίθενται σε αυτό, καθίσταται απαραίτητη η εφαρμογή ενός συστήματος οδικής ασφάλειας, στο οποίο να καθορίζονται επακριβώς οι αρμοδιότητες και ο ρόλος του κάθε φορέα υλοποίησης, να ρυθμίζονται αποτελεσματικά τα θέματα συντονισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής των προγραμμάτων και δράσεων, καθώς επίσης να επικοινωνούνται οι στόχοι και τα αποτελέσματα της πολιτικής οδικής ασφάλειας τόσο στους εμπλεκόμενους φορείς όσο και στους πολίτες.

Στην παρούσα δραστηριότητα εργασιών, θα καθοριστεί η δομή του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την περίοδο 2021-2030, βασισμένη στο τρίπτυχο "Οργάνωση - Συντονισμός - Επικοινωνία".

Ο ρόλος, οι υποχρεώσεις και η οργάνωση των φορέων της Πολιτείας που δραστηριοποιούνται στην οδική ασφάλεια θα καθοριστούν, καθώς και όλων των εμπλεκόμενων φορέων με συγκεκριμένη πρόταση θεσμοθέτησής τους. Ανάμεσα στις βασικές αρμοδιότητες των φορέων που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό της δομής του Στρατηγικού Σχεδίου είναι:

- η χάραξη εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας,
- η παρακολούθηση γενικών και ενδιάμεσων στόχων οδικής ασφάλειας,
- η διασφάλιση και κατανομή απαιτούμενων πόρων για την υλοποίηση των Προγραμμάτων και δράσεων οδικής ασφάλειας,
- ο συντονισμός και ο έλεγχος όλων των φορέων υλοποίησης των προγραμμάτων και δράσεων,
- ο συντονισμός επικοινωνίας και κοινών δράσεων των συναρμόδιων φορέων,
- η δημιουργία συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των προγραμμάτων και δράσεων.

Με βάση την προτεινόμενη δομή του Στρατηγικού Σχεδίου θα προταθεί σειρά συγκεκριμένων Προγραμμάτων που θα αφορούν στο σύνολο των παραγόντων των οδικών ατυχημάτων (χρήστης της οδού, οδικό περιβάλλον, οχήματα, επιτήρηση, κοινωνικό, θεσμικό και οικονομικό περιβάλλον), και τα οποία θα περιγραφούν αναλυτικά.

Τα προγράμματα αυτά θα στηρίζονται στη διεθνή εμπειρία και θα είναι προσαρμοσμένα στην ελληνική πραγματικότητα, με έμφαση στα συμπεράσματα από την αποτίμηση των προηγούμενων στρατηγικών σχεδίων οδικής ασφάλειας (αποτελεσματικότητα μέτρων, δυνατότητες φορέων υλοποίησης, κτλ.). Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί επίσης στους πυλώνες και δράσεις του Στρατηγικού Σχεδίου 2021-2030 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή εναρμόνιση.

Κατόπιν αυτών, θα προταθεί ένας κατάλογος Προγραμμάτων που θα περιλαμβάνει ενδεικτικώς τα κάτωθι θέματα:

- Χρήστες Οδού, που θα περιλαμβάνει δράσεις σχετικά με την ασφάλεια των χρηστών της οδού
- Οδική Υποδομή, με δράσεις στοχευμένες στη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών υποδομών
- Οχήματα, με δράσεις σχετικά με την αύξηση της ασφάλειας των οχημάτων
- Επιτήρηση, που θα περιλαμβάνει δράσεις σχετικά με την επιτήρηση της εφαρμογής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας
- Εκπαίδευση, με δράσεις σχετικά με την εκπαίδευση των χρηστών της οδού
- Άμεση Επέμβαση, με δράσεις σχετικά με παροχή άμεσης βοήθειας μετά ο ατύχημα στους παθόντες και την ιατρική τους περίθαλψη
- Αστική Κινητικότητα, με δράσεις σχετικά με την ανάπτυξη ασφαλούς και βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις
- Τεχνολογικές Εφαρμογές, με δράσεις που στοχεύουν στην αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εξελίξεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας

Στο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, σε κάθε πρόγραμμα θα περιλαμβάνονται το αντικείμενο και ο στόχος του, ο υπεύθυνος φορέας υλοποίησης, οι απαιτούμενες συνεργασίες για την υλοποίηση των προγραμμάτων υπό το πρίσμα ενός πλαισίου με σαφείς ρόλους για τον κάθε φορέα, η αναλυτική περιγραφή των δράσεων, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, ο τρόπος παρακολούθησης της εφαρμογής των δράσεων και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων τους.

## **8. Καθορισμός σχεδίου δράσεων οδικής ασφάλειας**

Προκειμένου να καθοριστεί το σχέδιο δράσεων οδικής ασφάλειας, ένας εκτενής κατάλογος δράσεων οδικής ασφάλειας θα αναπτυχθεί, που θα περιλαμβάνει τόσο δράσεις απαραίτητες για την επίτευξη και την υλοποίηση της στρατηγικής οδικής ασφάλειας, όσο και τις απαραίτητες οργανωτικές δομές και οριζόντιες δράσεις για την επιτυχημένη υλοποίηση των προγραμμάτων.

Οι κύριες πηγές αναζήτησης θα είναι τα προηγούμενα Στρατηγικά Σχέδια για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, καθώς επίσης και τα στρατηγικά σχέδια οδικής ασφάλειας ευρωπαϊκών κρατών, όπως θα έχουν καταγραφεί κατά την αποτίμηση της διεθνούς πρακτικής. Ιδιαίτερο βάρος θα δοθεί στις προτεινόμενες δράσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση ανά πυλώνα οδικής ασφάλειας στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού Στρατηγικού Σχεδίου για την οδική ασφάλεια τη δεκαετία 2021-2030.

Οι συλλεχθείσες δράσεις θα κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τη συνάφειά τους στα Προγράμματα του στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας, ενώ παράλληλα θα υπάρξει μία κατηγοριοποίηση με βάση τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- βραχυπρόθεσμες / μακροπρόθεσμες δράσεις
- βαθμός εφαρμογής τους στο παρελθόν
- καταγεγραμμένη αποτελεσματικότητά τους και επιρροή τους στην εξέλιξη της οδικής ασφάλειας
- άμεσα εφαρμόσιμες ή προσαρμόσιμες στην ελληνική πραγματικότητα.

Ο τελικός κατάλογος δράσεων οδικής ασφάλειας θα περιλαμβάνει δράσεις που θα ανταποκρίνονται στην απαίτηση της προληπτικής διαχείρισης οδικής ασφάλειας, το οποίο αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο της προσέγγισης του ασφαλούς συστήματος, ενώ θα οριστεί σαφώς το πλαίσιο εφαρμογής τους περιλαμβάνοντας την περιγραφή του ρόλου των αρμόδιων φορέων, τα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης, τις εκθέσεις αναφοράς προόδου που θα παραδίδουν και τον τρόπο αξιολόγησης των αποτελεσμάτων τους.

### **9. Σύστημα παρακολούθησης εφαρμογής δράσεων και επιδόσεων**

Στο πλαίσιο της δραστηριότητας αυτής θα αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής δράσεων και επιδόσεων οδικής ασφάλειας. Η παρακολούθηση της εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας περιλαμβάνει τρία βασικά βήματα:

- Παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας, όπως ορίζονται στο Στρατηγικό Σχέδιο,
- Παρακολούθηση της επίδοσης της οδικής ασφάλειας ως προς τους στόχους που έχουν τεθεί στο Στρατηγικό Σχέδιο. Οι στόχοι αυτοί αφορούν τους μακροπρόθεσμους και επιμέρους στόχους για τη μείωση των θανάτων και βαριά τραυματιών από οδικά ατυχήματα, καθώς και στόχους σχετικά με την πρόοδο σε συγκεκριμένα θέματα οδικής ασφάλειας, βάσει των βασικών δεικτών επίδοσης (KPIs),
- Προσδιορισμός της αποτελεσματικότητας συγκεκριμένων δραστηριοτήτων οδικής ασφάλειας με βάση τη σύγκριση των επιδόσεων οδικής ασφάλειας πριν και μετά την εφαρμογή τους.

### **10. Ευρεία διαβούλευση**

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την περίοδο 2021-2030, τόσο το όραμα και οι στόχοι του, όσο και η δομή, τα προγράμματα, οι δράσεις και η εφαρμογή τους θα τίθενται ανά τακτά χρονικά διαστήματα σε ευρεία και οργανωμένη Ανοικτή Διαβούλευση όλων των δημόσιων και μη, εμπλεκομένων με την οδική ασφάλεια φορέων. Τα αποτελέσματα της Διαβούλευσης θα λαμβάνονται υπόψη στην οριστικοποίηση του Σχεδίου. Στόχος της Διαβούλευσης είναι η ευρεία συμμετοχή όλων στη διαμόρφωση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, σηματοδοτώντας το πέρασμα σε μια νέα, σύγχρονη και αποτελεσματική διαχείριση της οδικής ασφάλειας.

Η Διαβούλευση υποστηρίζεται από έναν δυναμικό και διαδραστικό δικτυακό τόπο ([www.nrso.ntua.gr/nrss2030](http://www.nrso.ntua.gr/nrss2030)) στον οποίο οποιοσδήποτε πολίτης ή φορέας (Δημόσιες Αρχές, Αυτοδιοίκηση, Δημόσιοι και Ιδιωτικοί Οργανισμοί και Επιχειρήσεις, Επαγγελματίες, Επιστήμονες, Σύλλογοι, ΜΚΟ) μπορεί να ενημερώνεται και να υποβάλει παρατηρήσεις, σχόλια και προτάσεις για τις δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Η παρούσα διαδικασία Ανοικτής Διαβούλευσης περιλαμβάνει δύο διακριτές φάσεις. Στην πρώτη φάση, οι φορείς και οι πολίτες θα έχουν τη δυνατότητα να εκφράσουν τις ιδέες και τις προτάσεις τους για το νέο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο και για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα ενώ στη δεύτερη φάση θα έχουν την ευκαιρία να εκφράσουν τις απόψεις τους επί του προτεινόμενου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου. Τέλος, τόσο στην πρώτη όσο και στη δεύτερη φάση της Διαβούλευσης θα πραγματοποιηθούν στοχευμένες Ημερίδες Διαβούλευσης.

### **Ευχαριστίες**

Η συγγραφή της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της Ανάπτυξης του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2021-2030 από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής για το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

### **Αναφορές**

1. ETSC (2001). *Transport safety performance indicators*. Brussels, European Transport Safety Council, 2001.
2. European Commission (2018). *Communication “Europe on the Move – Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean”*, COM(2018) 293 final
3. European Commission (2019). *EU road safety policy framework 2021-2030 - next steps towards “Vision Zero”*. Commission Staff Working Document. Brussels. 19.6.29. SWD (2019) 283 (Final)
4. Government Offices of Sweden (2016). *Renewed Commitment to Vision Zero. Intensified Efforts for Transport Safety in Sweden*.
5. ITF (2019). *Road Safety Annual Report 2019*. <https://www.itf-oecd.org/node/24096>
6. ITF (2016). *Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System*, OECD, Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en>
7. World Health Organization (2018). *Global status report on road safety*. Geneva (Switzerland): World Health Organization.