

# Τους εθνικούς άξονες για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας παρουσίασε ο Κεφαλογιάννης

Κεντρικούς άξονες της πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την οδική ασφάλεια παρουσίασε ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. [Γιάννης Κεφαλογιάννης](#), σε εκδήλωση του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (IMET) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ).

Η εκδήλωση αφορούσε στο ευρωπαϊκό ερευνητικό έργο HORIZON 2020 «SAFE STRIP – Safe and green Sensor Technologies for self-explaining and forgiving Road Interactive». Πρόκειται για μια ελληνική ευρεσιτεχνία, η οποία μεταδίδει σε πραγματικό χρόνο δυναμικές πληροφορίες που αφορούν στον δρόμο, τις περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές συνθήκες στα οχήματα, μέσω εφαρμογής.

Ο κ. Κεφαλογιάννης είχε την ευκαιρία να διαπιστώσει τις δυνατότητες της εφαρμογής από τη θέση του οδηγού.

## **Ακολουθεί το κείμενο της ομιλίας του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών:**

«Το έργο SAFE STRIP είναι μια εξαιρετική αφορμή για να επιβεβαιώσουμε τη σημασία της τεχνολογίας στην προώθηση της οδικής ασφάλειας, αλλά και να επαινέσουμε την προσπάθεια που κάνουν Έλληνες επιστήμονες σε έναν απαιτητικό τομέα, όπως η νανοτεχνολογία.

Η δική μας προσπάθεια στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι να ενεργοποιήσουμε τους αισθητήρες της πολιτείας στην οδική ασφάλεια, ένα ζήτημα εθνικής προτεραιότητας.

Το 2019 η Ελλάδα θρήνησε 699 νεκρούς στην άσφαλο. Οι αριθμοί δείχνουν μείωση των θυμάτων κατά 45% σε σχέση με το 2010, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης. Σε κάθε περίπτωση, κανείς δεν μπορεί να δηλώνει ευχαριστημένος με εκατοντάδες νεκρούς κάθε χρόνο σε τροχαία.

Ρόλος της πολιτείας είναι να κατανοήσει όλες τις παραμέτρους που συμβάλλουν σε ένα ατύχημα, προτείνοντας μέτρα που θα μπορούσαν να το έχουν αποτρέψει και κατ' επέκταση, να προλάβουν το επόμενο.

Το λάθος είναι εγγενές στοιχείο της ανθρώπινης φύσης και οι φυσικές αντοχές του σώματος πεπερασμένες.

Έτσι, η οδική ασφάλεια συνεπάγεται την ανάληψη κοινής ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων μερών στον σχεδιασμό και τη λειτουργία ενός οδικού συστήματος. Η ευθύνη, λοιπόν, δεν βαρύνει μόνο τον χρήστη.

Αυτή είναι μια βασική παραδοχή για να υιοθετήσουμε την προσέγγιση «Vision Zero», τον στόχο για μηδενικό αριθμό νεκρών και σοβαρά τραυματισμένων από τροχαία ατυχήματα.

Ακούγεται ουτόπικο, αλλά όσο εργάζεται κανείς με αυτή τη στοχοπροσήλωση, αναπόφευκτα, βελτιώνει τα δεδομένα.

Προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του οράματος είναι η καλή ανάλυση των δεδομένων και η εφαρμογή εργαλείων και καλών πρακτικών που εκπληρώνουν αυτές τις αρχές.

Σε αυτό το τελευταίο πεδίο θα ήθελα να επικεντρωθώ, σήμερα, με αφορμή το έργο Safe Strip.

Η διαμόρφωση της δημόσιας πολιτικής για την οδική ασφάλεια απαιτεί μια αξιόπιστη βάση δεδομένων, εξαρτάται, δηλαδή, από την ορθή πληροφόρηση.

Ακριβώς για να διασφαλιστεί ότι οι δράσεις θα επικεντρωθούν στους παράγοντες που συμβάλλουν στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα.

Για τη συλλογή και την έρευνα ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων, καθώς και την παρακολούθηση βασικών δεικτών απόδοσης (KPI) για την οδική ασφάλεια, η Ελλάδα, μέσω του υπουργείου, συμμετέχει σε μια κοινοπραξία είκοσι ευρωπαϊκών χωρών για τη λήψη χρηματοδότησης από την ΕΕ στη συλλογή αυτών των δεικτών.

## **Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας**

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προχωρά στην κατάρτιση Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια για την περίοδο 2021 -2030. Το Στρατηγικό Σχέδιο θα περιλαμβάνει μέτρα/δράσεις δεσμευτικού χαρακτήρα που πρέπει να αναληφθούν σε εθνικό επίπεδο από όλους τους αρμόδιους φορείς για την επίτευξη του στόχου της μείωσης των νεκρών, αλλά και των σοβαρά τραυματιών κατά 50%, με έτος αναφοράς το 2020.

Από την πλευρά της πολιτείας, η υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου περιλαμβάνει μέτρα θεσμικού χαρακτήρα, όπως η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

### **Οι σημαντικότερες παρεμβάσεις αφορούν:**

- Την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων του ΚΟΚ ανά βαθμό επικινδυνότητας με έμφαση στις παραβάσεις που αυξάνουν την πιθανότητα θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος.
- Τον διαχωρισμό των κυρώσεων με βασικό κριτήριο την οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια του οχήματος.
- Τη μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης στις κατοικημένες περιοχές.
- Την ενσωμάτωση νέων κατηγοριών οχημάτων όπως αυτό της μικροκινητικότητας. Ρυθμίζουμε το πλαίσιο ασφαλούς κυκλοφορίας για τα πατίνια, τα αυτοπροωθούμενα οχήματα τύπου Segway ή τα ηλεκτρικά ποδήλατα.
- Την υποχρεωτική χρήση προστατευτικού κράνους για χρήστες ποδηλάτου ηλικίας έως 12 ετών.

– Η ευθύνη για παράβαση που επιβάλλεται απουσία του οδηγού (κάμερες, ραντάρ) να αποδίδεται στον ιδιοκτήτη του οχήματος.

### **Βασικά σημεία παρέμβασης:**

– Βεβαίωση και καταχώρηση των παραβάσεων του ΚΟΚ με ηλεκτρονικά μέσα.

– Ενημέρωση του παραβάτη-οδηγού με ηλεκτρονικά μέσα για την τέλεση της παράβασης, ιδίως εάν ο οδηγός δεν ήταν παρών (πχ παράβαση παράνομης στάθμευσης, υπερβολική ταχύτητα).

– Δυνατότητα ηλεκτρονικής πληρωμής της παράβασης μέσω e banking ή ΑΤΜ.

### **Επιδιωκόμενοι στόχοι:**

– Κάθε παραβάτης του ΚΟΚ πρέπει να γνωρίζει ότι θα καταβάλει το προβλεπόμενο πρόστιμο από την παράβαση που έχει τελέσει.

– Ο παραβάτης που δεν καταβάλει το πρόστιμο εμπροθέσμως, θα το βλέπει να βεβαιώνεται στο ΤΑΧΙΣ.

– Η εγκαθίδρυση μηχανισμού ώστε τα πρόστιμα να επενδύονται σε έργα ενίσχυσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, στον ίδιο Δήμο μέσω ενός Ταμείου Οδικής Ασφάλειας. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί να αξιοποιήσει αυτούς τους πόρους και μέσα από τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Άλλωστε, έχουμε σχεδόν ολοκληρώσει τη σχετική νομοθετική παρέμβαση για την απλούστευση της διαδικασίας των ΣΒΑΚ και θα υπάρχει πλέον ένα ομοιογενές μοντέλο.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία με το Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθιερώνει ηλεκτρονικές διαδικασίες ελέγχου των παραβάσεων του ΚΟΚ και της οδικής συμπεριφοράς των καθ' έξιν παραβατών οδηγών, ενεργοποιεί το (Point System)

### **Βασικά σημεία παρέμβασης:**

– Η δυνατότητα online ενημέρωσης των πολιτών για τους βαθμούς

τους στο point system.

- Εξοπλισμός των υπηρεσιών τροχονομικού ελέγχου με συσκευές για την επί τόπου παρακολούθηση της υποτροπής των οδηγών.
- Δημιουργία εθνικού μητρώου οδηγών/παραβατών
- Εξοικονόμηση ανθρώπινου δυναμικού/πόρων μέσω διαλειτουργικότητας όλων των εμπλεκόμενων υπηρεσιών σε πραγματικό χρόνο.

### **Επιδιωκόμενοι στόχοι:**

- Ο παραβάτης θα γνωρίζει ότι οι πόντοι θα καταγράφονται μέσα σε εύλογο χρόνο.
- Θα επιτρέπεται η άμεση online ενημέρωση των οδηγών για τις παραβάσεις και τους πόντους που έχουν στο point system.
- Το νέο point system θα αποτελεί μέρος του ευρύτερου μηχανισμού αντιμετώπισης των παραβατών οδηγών, με διαδικασίες επαναξιολόγησης της ικανότητας οδήγησης, εναλλακτικές μορφές κυρώσεων: υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων οδήγησης κ.λπ.)

Όλα αυτή η δραστηριότητα που σας ανέπτυξα συνοπτικά βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη. Θυμίζω επίσης ότι τον Ιανουάριο με το IMET / EKETA και την HELLASTRON συνήψαμε Μνημόνιο συνεργασίας.

Σκοπός, ακριβώς, αυτής της συνεργασίας είναι η συλλογή και ανταλλαγή δεδομένων για την οδική ασφάλεια, με βάση τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων της σχετικής Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών και τη μείωση των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα. Σε αυτό το πλαίσιο, θα δημιουργείται ετησίως ένας χάρτης επικινδυνότητας των ελληνικών δρόμων.

Κλείνοντας, επιτρέψτε μου να πω ότι το έργο Safe Strip, έχει έναν συμβολισμό, καθώς η χρήση τέτοιων αισθητήρων σε έναν ελληνικό δρόμο, σηματοδοτεί τη μετάβαση σε μια νέα εποχή, που θέλουμε να φτάσουμε.

Μια ελληνική πατέντα που θα παρέχει πληροφορίες για τα δεδομένα κυκλοφορίας στους χρήστες σε πραγματικό χρόνο. Ένα ευφυές σύστημα μεταφοράς, που θα δίνει πληροφορίες στον χρήστη μέσω του κινητού του τηλεφώνου ή απευθείας στο όχημα όταν υπάρχει η ανάλογη τεχνολογία.

Μια ιδέα που γίνεται πράξη και θα συμβάλλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας!»