



**Ημερίδα
«Οι συγκοινωνιολόγοι συζητούν και προτείνουν:
Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές»**

Επιτροπή Οδικών Μεταφορών (Ε1)

Δευτέρα 27 Ιανουαρίου 2025

Επιτροπή Οδικών Μεταφορών ΣΕΣ (Ε1)

Οι βασικοί τομείς που αποτελούν αντικείμενο του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού και σχετίζονται με τις οδικές υποδομές, είναι ενδεικτικά οι ακόλουθοι:

- Μελέτη και Κατασκευή Οδικών Υποδομών
- Διαχείριση και Λειτουργία Οδικών Υποδομών
- Οδική Ασφάλεια
- Οδικές Μεταφορές στη Σύγχρονη Ψηφιακή Εποχή



Επιτροπή Οδικών Μεταφορών (Ε1) ΣΕΣ

- Αναγνωστόπουλος Απόστολος
- Αποστολέρης Κωνσταντίνος - Πρόεδρος
- Βαρδάκη Σοφία
- Γαϊτανίδου Ευαγγελία
- Γαλάνης Αθανάσιος
- Γιαννής Γεώργιος
- Ευσταθιάδης Στέλιος
- Μαυρομάτης Στέργιος
- Παπαδοπούλου Ευθυμία
- Ποριώτης Νικόλαος
- Πρόιος Απόστολος
- Τσακλίδου Ελένη
- Χουλιάρα Στρατηγούλα - Γραμματέας

Περιεχόμενα Παρουσίασης

1. Οδηγίες Σχεδιασμού, Συντήρησης

- a. Σύνταξη/Αναθεώρηση/Επικαιροποίηση Τεχνικών Οδηγιών
- b. Προσαρμογή Οδηγιών στις Σύγχρονες Απαιτήσεις
- c. Σεμινάρια, Προγράμματα Κατάρτισης, Ενημέρωση Κοινού

2. Οδικές Υποδομές

- a. Στρατηγικός Σχεδιασμός Νέων Οδικών Υποδομών
- b. Συντήρηση και Διαχείριση Οδικών Υποδομών
- c. Νέες Οδικές Υποδομές και Αναβάθμιση Υφιστάμενων
- d. Επεμβάσεις Βελτίωσης Υπεραστικών Οδικών Υποδομών
- e. Επεμβάσεις Βελτίωσης Αστικών Οδικών Υποδομών

3. Όρια ταχύτητας

- a. Καθορισμός και Εφαρμογή Ορίων Ταχύτητας Υπεραστικών Οδών
- b. Όριο 30χλμ/ώρα εντός Κατοικημένων Περιοχών

4. Συλλογή και Διάθεση Στοιχείων

- a. Συλλογή Διαθέσιμων Δεδομένων
- b. Δημιουργία Μητρώων Οδών και Ατυχημάτων
- c. Καταγραφή σε Βάσεις Δεδομένων

5. Οδική Ασφάλεια

- a. Πυλώνες Οδικής Ασφάλειας
- b. Εφαρμογή Στρατηγικού Σχεδίου 2021-2030



Σύνταξη/Αναθεώρηση/Επικαιροποίηση Τεχνικών Οδηγιών

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

- 1976
 - 1984
 - 1995
 - 2006
 - 2008
 - 2012
 - 2025
- (Αναμένεται)

ΑΜΕΡΙΚΗ

- 1984
 - 1990
 - 1994
 - 2001
 - 2004
 - 2011
 - 2018
 - 2025
- (Αναμένεται)

ΕΛΛΑΔΑ

- 1960-62
- 2001
- ??????

Είναι ιδιαίτερα κρίσιμο να δρομολογηθούν:

- Η Αναθεώρηση των υφιστάμενων οδηγιών σύνταξης μελετών (ΟΜΟΕ-Χ, Δ, ΚΑΟ, ΣΕΕΟ κ.α.) και η επικαιροποίηση και έγκριση των μη εγκεκριμένων (ΟΜΟΕ-ΙΚ, ΑΚ, Κ3, ΕπΟΑ, ΚΚΟ κ.α.)
- Η σύνταξη πρόσθετων οδηγιών που δεν έχουν μέχρι σήμερα εκπονηθεί (π.χ. για κυκλοφοριακές μελέτες, μελέτες οδοστρωμάτων, μελέτες φωτεινής σηματοδότησης κ.α.).
- Η σύνταξη κανονισμών κατασκευής οδικών έργων και αξιολόγηση και επέκταση κανονισμών που αφορούν την ποιότητα των υλικών, τις μεθόδους κατασκευής και τις προδιαγραφές ασφαλείας.
- Η σύνταξη κανονισμών για τη συντήρηση και τη λειτουργία των οδικών υποδομών.

Η ύπαρξη υψηλής ποιότητας και επίκαιρων προδιαγραφών αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την άρτια εκπόνηση κάθε είδους μελέτης, καθώς επίσης και για την άρτια κατασκευή, την ασφαλή λειτουργία και την τακτική συντήρηση κάθε οδικού έργου.

Προσαρμογή οδηγιών στις Σύγχρονες Απαιτήσεις

Καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται ραγδαία, θα πρέπει να ενταχθούν στο σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των οδικών υποδομών σύγχρονα εργαλεία όπως:

- **BIM:** Η ενσωμάτωση της τεχνολογίας BIM (Building Information Modeling) στις μελέτες/κατασκευές οδικών υποδομών προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα, βελτιώνοντας την αποτελεσματικότητα, τη συνεργασία και την ποιότητα των έργων.
- **Ευφυή Συστήματα Μεταφορών:** ενσωμάτωση στον σχεδιασμό τεχνολογιών έξυπνης μεταφοράς (ITS) στις οδικές υποδομές.
- **Βιώσιμη Ανάπτυξη:** Στρατηγικές για την υλοποίηση βιώσιμων λύσεων (π.χ. πράσινες υποδομές, χρήση ανανεώσιμων υλικών).
- **Ασφάλεια και Προσβασιμότητα:** Προτάσεις για την βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου.



1c

Σεμινάρια, Προγράμματα Κατάρτισης, Ενημέρωση Κοινού

Η διαρκής επιμόρφωση επαγγελματιών και μηχανικών δημοσίου και η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με τις σύγχρονες απαιτήσεις των οδικών υποδομών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωσή τους. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται:

- **Διεξαγωγή Σεμιναρίων για μηχανικούς και Ανάπτυξη προγραμμάτων κατάρτισης (με την συμμετοχή και του ιδιωτικού τομέα)** για μηχανικούς και άλλους επαγγελματίες στον τομέα των οδικών υποδομών, καλύπτοντας θέματα όπως η διαχείριση έργων, οι περιβαλλοντικές εκτιμήσεις, οι σύγχρονες τεχνολογίες, οι βιώσιμες πρακτικές και οι νέες νομοθεσίες
- **Υλοποίηση εκστρατειών ενημέρωσης** για να κατανοήσει το κοινό τη σημασία των οδικών υποδομών και την ανάγκη για βιώσιμες και ασφαλείς λύσεις.
- **Οργάνωση δημοσίων συναντήσεων** ή φόρουμ όπου οι πολίτες μπορούν να εκφράσουν απόψεις και ανησυχίες σχετικά με τα έργα υποδομής, ενθαρρύνοντας τη συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.



Οδικά Ατυχήματα

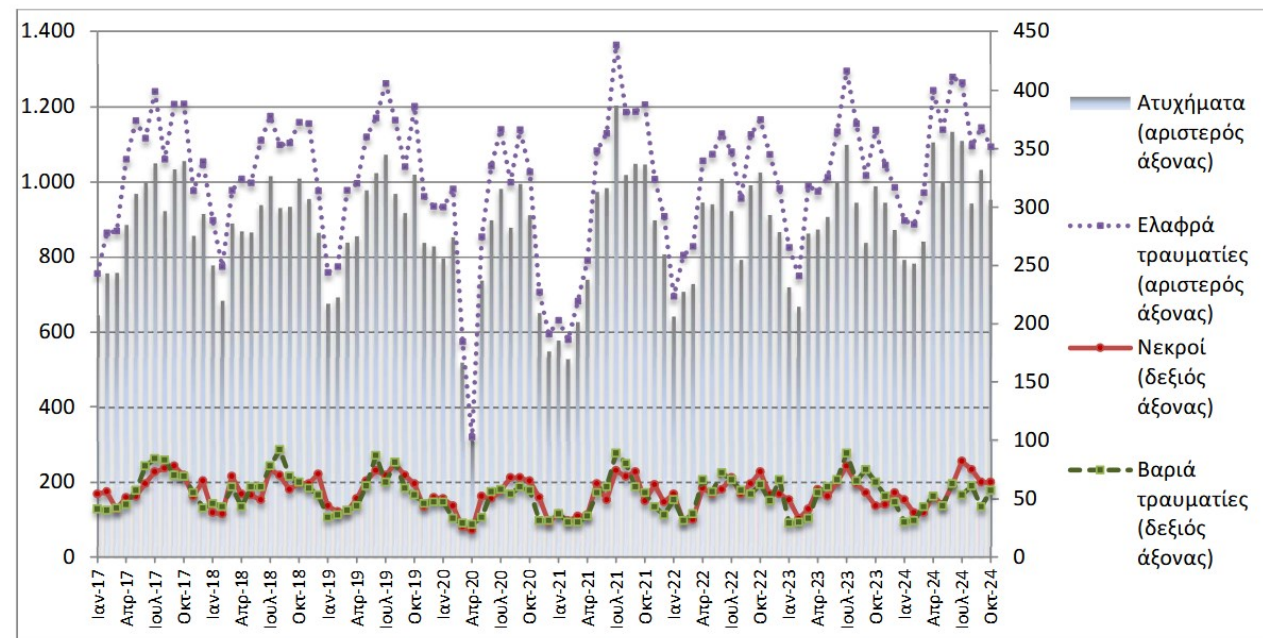
Στατιστικά Στοιχεία (ΕΛΣΤΑΤ)

ΕΤΟΣ	Ατυχήματα	Νεκροί	Βαριά Τραυματίες	Ελαφρά Τραυματίες
2017	10.848	731	706	12.565
2018	10.737	700	727	12.422
2019	10.712	688	652	12.350
2020	9.083	584	518	10.300
2021	10.454	624	610	11.746
2022	10.487	654	664	11.961
2023	10.720	637	665	12.311
2024*	μέχρι Οκτ.	569	477	11.005
	Αναγωγή	669	576	13.033



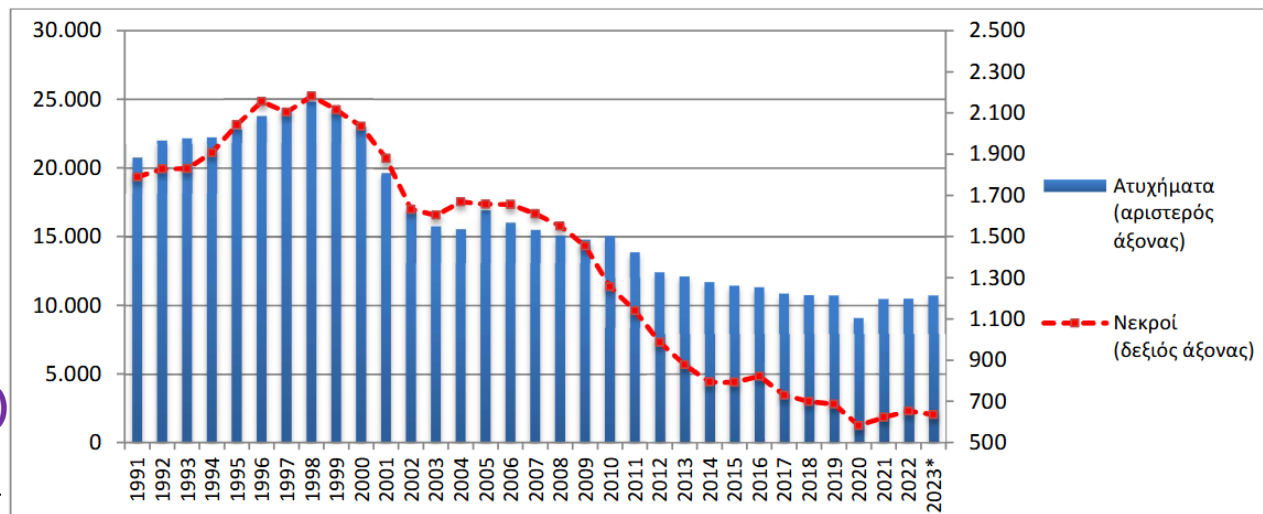
Μείωση 50% Νεκρών (312) και βαριά τραυματιών (305) από οδικά ατυχήματα έως το 2030.

Γράφημα 1: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντες, Ιανουάριος 2017 – Οκτώβριος 2024



Προσωρινά στοιχεία για το διάστημα Νοεμβρίου 2023 – Οκτωβρίου 2024

Γράφημα 5: Σύνολο οδικών τροχαίων ατυχημάτων και νεκρών, 1991 – 2023*



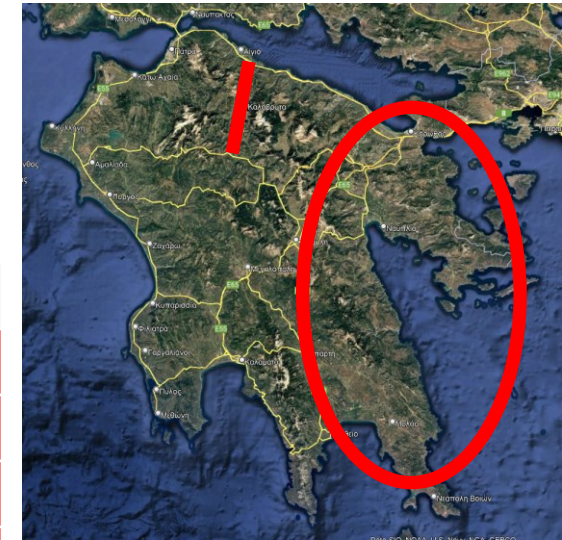
* Προσωρινά στοιχεία για το διάστημα Νοεμβρίου 2023 – Δεκεμβρίου 2023

Στρατηγικός Σχεδιασμός Νέων Οδικών υποδομών

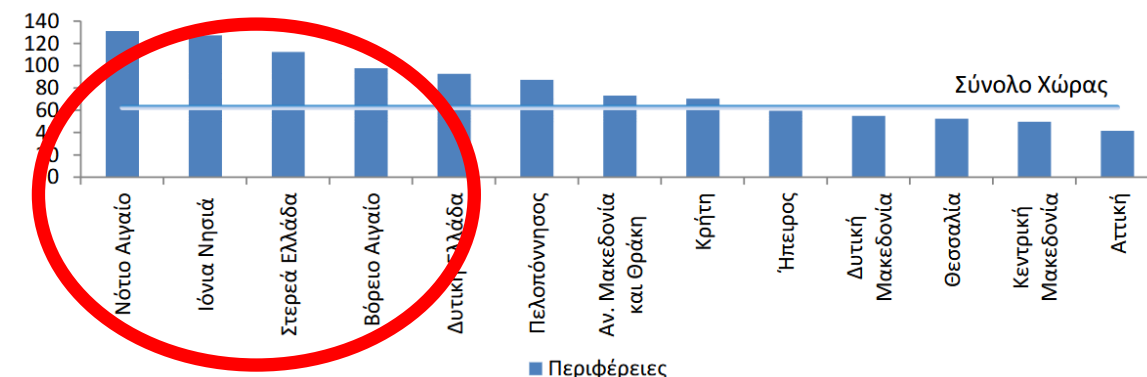
Είναι ιδιαίτερα κρίσιμο να δρομολογηθεί στρατηγικός σχεδιασμός για την επόμενη 30ετία που θα περιλαμβάνει όλα τα συστήματα μεταφορών (Οδικούς & Σιδηροδρομικούς Άξονες, ΜΜΜ, λιμάνια, αεροδρόμια κτλ) όπου για τις οδικές υποδομές θα εξεταστούν ενδεικτικά και όχι περιοριστικά:

- Παρακάμψεις μεγάλων πόλεων, κωμοπόλεων, οικισμών, χωριών
- Αναβάθμιση οδικού δικτύου σύνδεσης μεγάλων πόλων έλξης (π.χ. Λαμία – Αγρίνιο).
- Νέο οδικό δίκτυο σε περιοχές έντονης ανάπτυξης (κυρίως τουριστικής), όπως είναι η ανατολική Πελοπόννησος.
- Αναβάθμιση υφιστάμενου οδικού δικτύου νήσων

	Στατιστικά Στοιχεία (ΕΛΣΤΑΤ) - Νεκροί			
	2000	2013	2022	Ιουλ. - Αυγ. 2024
Ιόνια Νησιά	46	30	26	5
Βόρειο Αιγαίο	28	10	19	4
Νότιο Αιγαίο	51	32	43	16
ΣΥΝΟΛΟ	125	72	88	25



Γράφημα 5: Αριθμός νεκρών, κατά Περιφέρεια, ανά 1.000.000 κατοίκους, 2022



2b

Συντήρηση και διαχείριση υφιστάμενων οδικών Υποδομών

Πρώτη προτεραιότητα πρέπει να αποτελεί η **συντήρηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών**. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να υπάρχει σαφής προγραμματισμός τακτικής συντήρησης και εργασιών αποκατάστασης για κρίσιμα στοιχεία της οδικής υποδομής όπως είναι η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, τα στηθαία ασφαλείας, ο οδοφωτισμός, η κατάσταση του οδοστρώματος κ.α.

Δεύτερη προτεραιότητα αποτελεί η **διαχείριση της κυκλοφορίας** στους μεγάλους οδικούς άξονες π.χ. Λεωφ. Κηφισού (παράδειγμα Αττικής Οδού). Η χρήση έξυπνων συστημάτων για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, μπορεί να βελτιώσει σημαντικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες και την οδική ασφάλεια.



Νέες Οδικές Υποδομές & Αναβάθμιση Υφιστάμενων

Απαιτούνται περιφερειακά οδικά δίκτυα (με σκοπό τον περιορισμό της κυκλοφορίας στα κέντρα των πόλεων)

Ενδεικτικά για την Αττική αναφέρονται :

- Επέκταση των αυτοκινητοδρόμων Αττικής (κλάδοι προς Ραφήνα, Ελληνικό, Δυτική Περιφερειακή).
- Κατασκευή αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα Ελευσίνα – Οινόφυτα.
- Ανισοπεδοποίηση ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε πολύ κρίσιμους κύριους οδικούς άξονες εντός Αττικής (π.χ. Λεωφ. Βουλιαγμένης)
- Βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Λεωφ. Κηφισού (πέρα των μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων)
- Η επέκταση της Λεωφ. Κύμης

Επιτάχυνση των διαδικασιών για την εκκίνηση κρίσιμων μείζονος σημασίας υπεραστικών οδικών έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη:

- Η αναβάθμιση του ΒΟΑΚ σε αυτοκινητόδρομο
- Η συντήρηση και αναβάθμιση των αξόνων της Εγνατίας Οδού (Α1, Α2, Α25 και Α29)

Ωρίμανση οδικών έργων που θα προκύψουν από στρατηγικό σχεδιασμό και ρεαλιστικές μελέτες σκοπιμότητας / κόστους - οφέλους

2d

Επεμβάσεις Βελτίωσης Υπεραστικών Οδικών Υποδομών

Υφιστάμενη Κατάσταση

Το 55% όλων των θανάτων από οδικά ατυχήματα στην Ε.Ε. συμβαίνουν σε υπεραστικό δίκτυο εκτός αυτοκινητοδρόμων. Είναι κρίσιμο να εκπονηθούν Μελέτες Επεμβάσεων Βελτίωσης της Οδικής Υποδομής από τις οποίες να αναδειχθούν και να υλοποιηθούν βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις μικρού κόστους.

Έμφαση πρέπει να δοθεί στα τμήματα του Εθνικού και Επαρχιακού οδικού δικτύου που παρουσιάζουν μεγάλο δείκτη ατυχημάτων και αυξημένη κυκλοφορία.



Προτεινόμενα Μέτρα

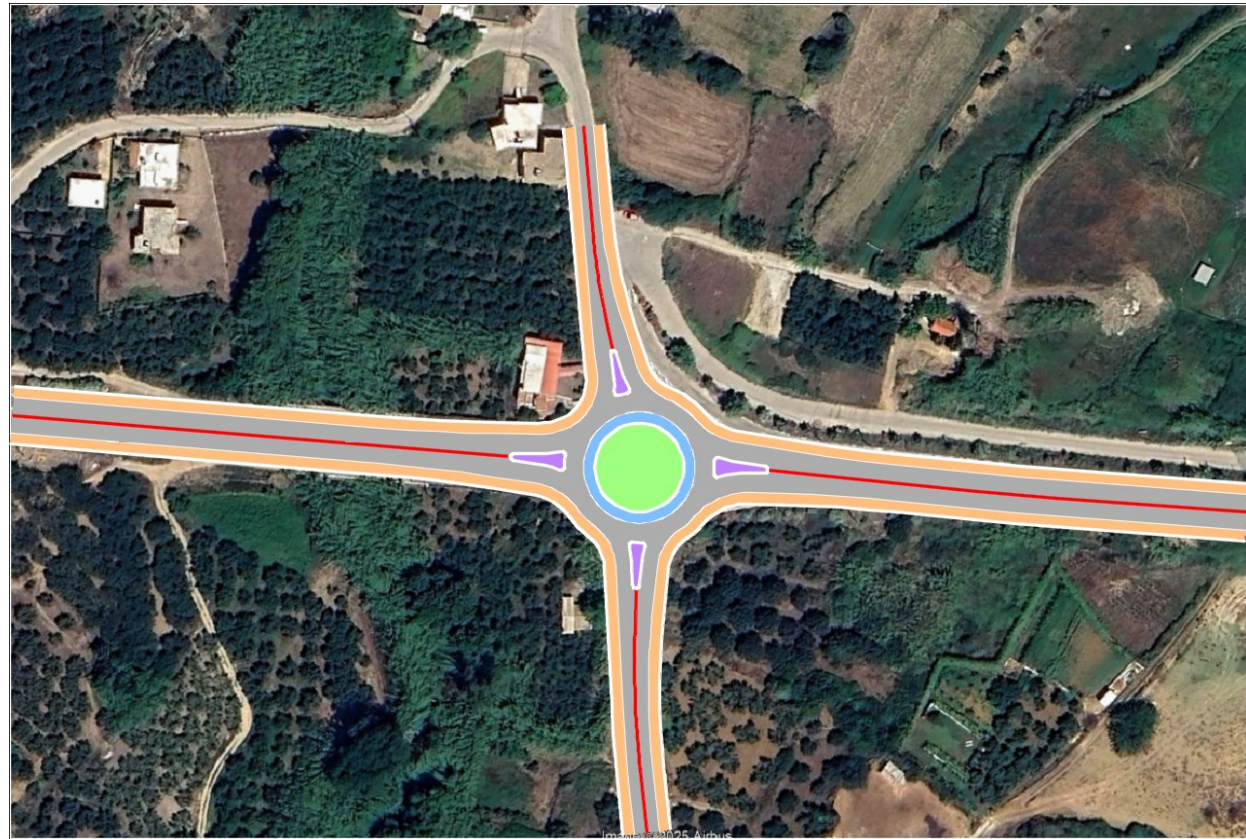


2d

Μέτρα Άμεσης Υλοποίησης

Υφιστάμενη Κατάσταση

Αναβάθμιση σε κυκλικό



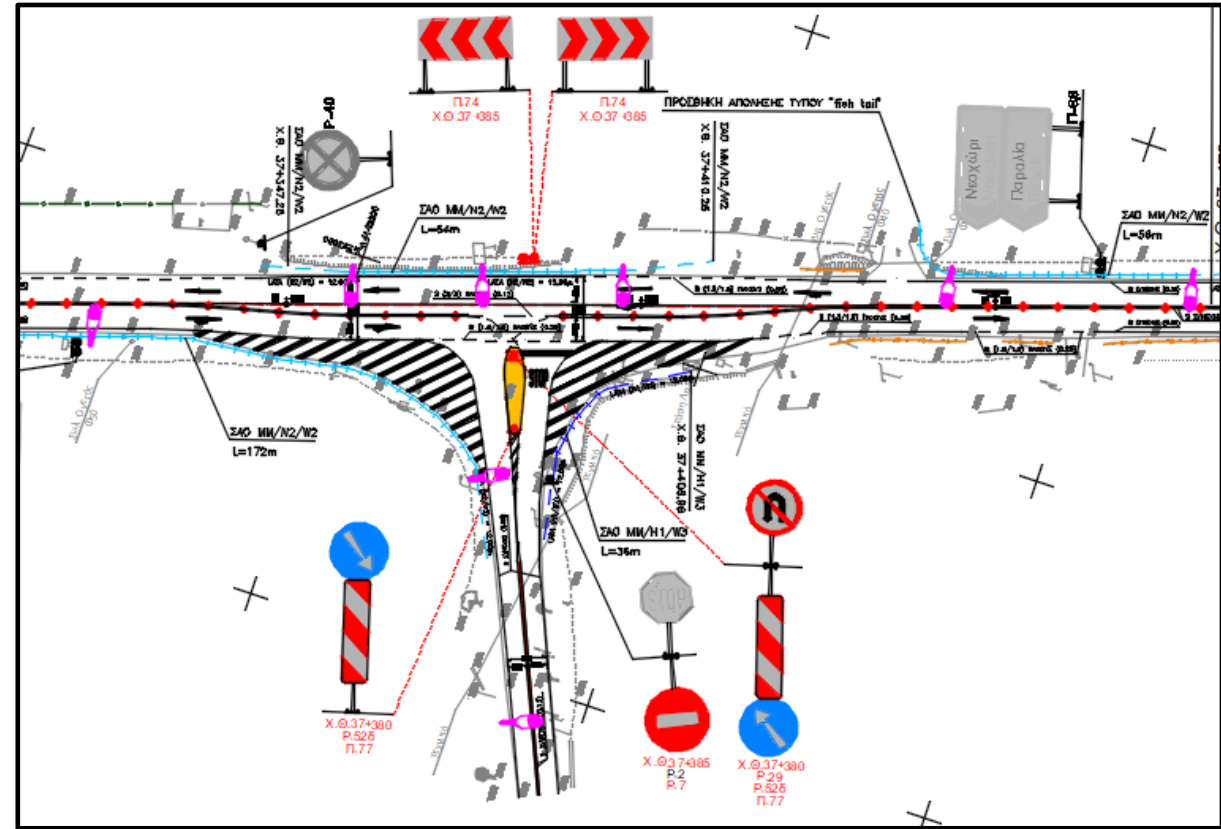
2d

Μέτρα Μικρού Κόστους

Υφιστάμενη Κατάσταση



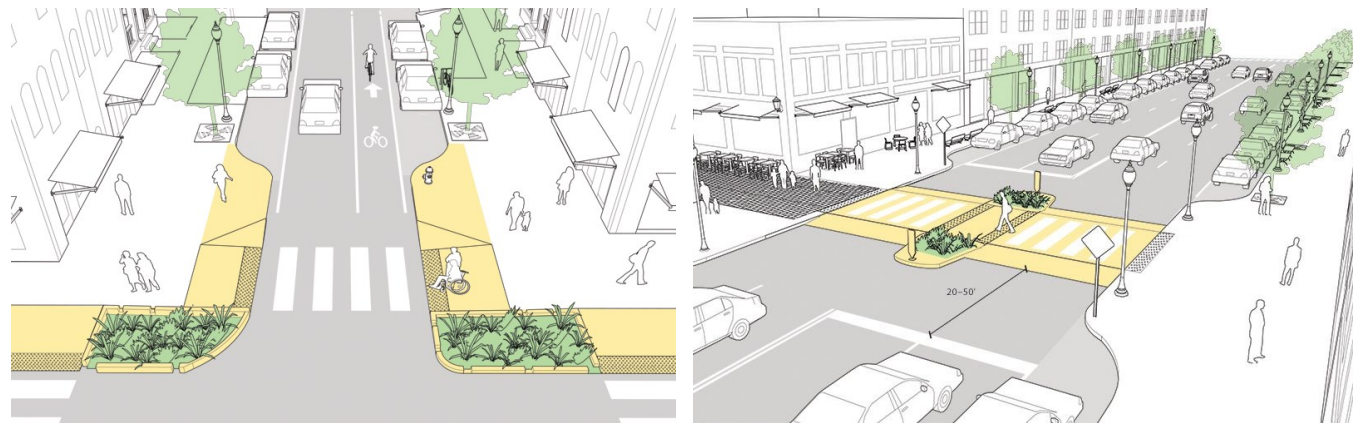
Προτεινόμενα Μέτρα



Επεμβάσεις Βελτίωσης Αστικών Οδικών Υποδομών

Στη χώρα μας σχεδόν το 50% των θανάτων από οδικά ατυχήματα (48% το 2022 και 50% το 2021) συμβαίνουν εντός αστικών περιοχών. Είναι επιτακτική ανάγκη να εκπονηθούν μελέτες επιθεώρησης οδικής ασφάλειας (Επ.Ο.Α.) σε όλους του Δήμους της Χώρας.

Το πρώτο στάδιο των μελετών θα αφορά τον εντοπισμό των προβλημάτων οδικής ασφάλειας και σε γενικές προτάσεις παρεμβάσεων, ενώ στο δεύτερο στάδιο τα μέτρα θα εξειδικεύονται και θα προτείνονται στοχευμένες παρεμβάσεις βελτίωσης σε συνδυασμό και με μέτρα αναβάθμισης της βιώσιμης κινητικότητας.



Καθορισμός Ορίων Ταχύτητας στο Οδικό Δίκτυο

Από το 2006 έχουν εκπονηθεί Τεχνικές Οδηγίες Καθορισμού Ορίων Ταχύτητας στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο, οι οποίες δεν έχουν αξιοποιηθεί. Ο καθορισμός αντιπροσωπευτικών επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας αποτελεί έναν από τους κρισιμότερους παράγοντες καθορισμού του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Σήμερα στην πλειοψηφία των οδικών αξόνων, το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας δεν είναι σαφές καθώς η κατακόρυφη σήμανση είναι ανεπαρκής, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου το αναγραφόμενο όριο στις πινακίδες του Κ.Ο.Κ. είναι σημαντικά μεγαλύτερο από αυτό που επιτρέπουν τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου.

Συνεπώς κρίνεται επιτακτική η ανάγκη να δρομολογηθεί η εκπόνηση μελετών καθορισμού ορίων ταχύτητας για το σύνολο του οδικού δικτύου της Χώρας και να προγραμματιστεί η άμεση τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας μετά από εκπόνηση της σχετικής οριστικής μελέτης.

3b

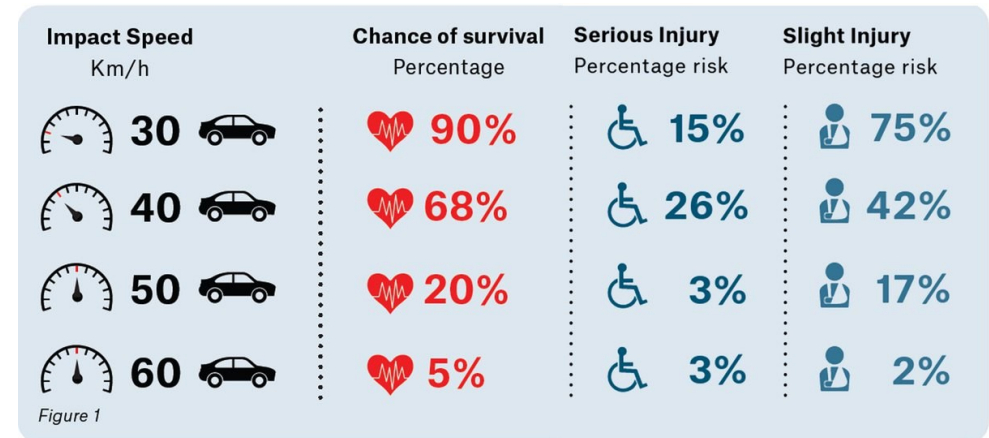
Όριο 30χλμ/ώρα εντός Κατοικημένων Περιοχών

ΝΕΟΣ Κ.Ο.Κ. και ΣΥΝΟΔΑ ΜΕΤΡΑ

Η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα εντός κατοικημένων περιοχών αποτελεί μέτρο που κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Σε κάθε περίπτωση **απαιτείται μελέτη και κατάλληλη συμπληρωματική σήμανση** που να καθορίζει ποιοι δρόμοι δεν θα έχουν όριο 30χλμ/ώρα αλλά θα έχουν όριο 40 ή 50 χλμ/ώρα ή και παραπάνω, με βάση τα γεωμετρικά και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της οδού και όχι αν είναι μονόδρομος ή διπλής κατεύθυνσης.

Σε κάθε περίπτωση η εφαρμογή των μειωμένων ορίων θα πρέπει **να συνοδεύεται από ένα πλέγμα συνοδών μέτρων** ώστε η μείωση των ταχυτήτων να επιτευχθεί στην πράξη (κάμερες, βελτιώσεις στην υποδομή, υπερυψωμένες διασταυρώσεις κ.α.)



Μητρώο Οδικών Υποδομών

Δημιουργία **Μητρώου Οδικών Υποδομών** που θα περιλαμβάνει ανά οδικό τμήμα ενδεικτικά και όχι περιοριστικά:

- αναλυτικά στοιχεία γεωμετρίας (στοιχεία χάραξης, διατομή κ.λπ.),
- στοιχεία του υφιστάμενου οδικού εξοπλισμού και του παρόδιου χώρου (ιστοί οδοφωτισμού, στηθαία ασφαλείας, πινακίδες, γέφυρες και λοιπά τεχνικά έργα, τάφρους, οχετούς, κλπ),
- διαθέσιμα στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων.

Έχει γίνει μία πρώτη προσπάθεια δημιουργίας βάσης δεδομένων το 2015 από την Εγνατία Οδό με το πρόγραμμα ΜΕΒΟΑ, για 15.000 χλμ εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου, η οποία αφενός χρήζει αναθεώρησης και αφετέρου ουδέποτε αξιοποιήθηκε.

Οδικό Δίκτυο της Χώρας

- ~ 2.400 χλμ αυτοκινητοδρόμων
- ~ 48.200 χλμ εθνικών και επαρχιακών οδών (9.300 χλμ εθνικό οδικό δίκτυο, 38.900 χλμ επαρχιακό οδικό δίκτυο)
- ~ 76.000 χλμ λοιπού αγροτικού, αστικού και περιαστικού δημοτικού οδικού δικτύου.



Καταγραφή Ατυχημάτων – Βάση Δεδομένων

Η βάση δεδομένων οδικών ατυχημάτων της ΕΛΣΤΑΤ πρέπει να εκσυγχρονιστεί προκειμένου να ενσωματώσει τον μεγάλο όγκο των δεδομένων της σύγχρονης ψηφιακής εποχής. Συνεπώς:

- Είναι απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός του τρόπου καταγραφής των οδικών ατυχημάτων. Τα χάρτινα Δ.Ο.Τ.Α. πρέπει να αντικατασταθούν με ηλεκτρονικές συσκευές (π.χ. tablet) όπως αυτές που χρησιμοποιούν οι ασφαλιστικές εταιρείες στο πεδίο.
- Υποχρεωτικά ο προσδιορισμός της θέσης του ατυχήματος πρέπει να γίνεται με συντεταγμένες (και όχι με κωδικό οδού και χιλιομέτρηση, όπως γίνεται σήμερα),
- Είναι κρίσιμο να αξιοποιηθούν τα σύγχρονα εργαλεία της τεχνολογίας για τη συλλογή δεδομένων όπως π.χ. οι αισθητήρες έξυπνων κινητών τηλεφώνων, οι κάμερες, οι εσωτερικοί καταγραφείς των σύγχρονων οχημάτων κ.α.
- Να γίνει υποχρεωτική η διάθεση όλων των στοιχείων καταγραφής συμβάντων που γίνονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες στην ΕΛΣΤΑΤ.
- Είναι κρίσιμη η διασύνδεση της βάσης δεδομένων ατυχημάτων που τηρείται από την ΕΛΣΤΑΤ με το προαναφερθέν Μητρώο Οδικών Υποδομών.
- Ο ελεύθερος διαμοιρασμός μεταξύ διαχειριστικών αρχών, εταιρειών/επιχειρήσεων και ερευνητών αποτελεί κλειδί για την αξιοποίηση του τεράστιου πλούτου δεδομένων.

Πυλώνες Οδικής Ασφάλειας

Στο πλαίσιο του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για τη δεκαετία 2021-2030 καθορίστηκαν συγκεκριμένοι πυλώνες οδικής ασφάλειας που αφορούν στο σύνολο των παραγόντων των οδικών ατυχημάτων, όπως αυτοί αναφέρονται στο πρόγραμμα δράσης των Ηνωμένων Εθνών για τη δεκαετία 2021-2030:

- Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Management)
- Συμπεριφορά Χρήστη Οδού (Road User Behaviour)
- Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία (Infrastructure and Traffic)
- Όχημα (Vehicle)
- Αντιμετώπιση μετά το Ατύχημα (Post-crash Care)

Για καθένα από τους πέντε πυλώνες οδικής ασφάλειας καθορίστηκαν Δράσεις και επιμέρους Μέτρα οδικής ασφάλειας προσαρμοσμένα στην ελληνική πραγματικότητα.



Εφαρμογή Στρατηγικού Σχεδίου 2021-2030

Πρόσφατα εκπονήθηκε από το Ε.Μ.Π. για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το νέο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας για την επόμενη δεκαετία. Η ολοκληρωμένη εφαρμογή του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια (2021-2030) αποτελεί άμεση προτεραιότητα. Ειδικότερα απαιτείται:

- Συντονισμός, Τακτική και όχι περιοδική **συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων**
- **Ίδρυση Φορέα Οδικής Ασφάλειας** που θα έχει την συνολική ευθύνη για τις δράσεις οδικής ασφάλειας στη χώρα
- Δημιουργία **Εθνικού Ταμείου Οδικής Ασφάλειας** με έσοδα από πηγές όπως (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, ΕΣΠΑ, Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, διάφορα τέλη (ΚΤΕΟ, άδειες οδήγησης κ.α.), πρόστιμα των παραβάσεων του ΚΟΚ, χορηγίες και δωρεές από ιδιώτες κ.α.)
- **Χρηματοδότηση Μελετών και Έργων Οδικής Ασφάλειας**. Αξιοποίηση του δυναμικού πιστοποιημένων ελεγκτών οδικής ασφάλειας (Υπάρχει ο θεσμός – είναι ανεκμετάλλευτος)
- **Σαφή Οριοθέτηση των Υποχρεώσεων της Πολιτείας** που άπτονται των θεμάτων Οδικής Ασφάλειας, με απώτερο σκοπό την ισχυρότερη δέσμευσή τους στην εφαρμογή αυτών.

Εφαρμογή Στρατηγικού Σχεδίου 2021-2030

- **Εντατικοποίηση και εκσυγχρονισμός της αστυνόμευσης.** Είναι αναγκαίο να δοθεί έμφαση στις παραβάσεις που αποτελούν τις κυριότερες αιτίες οδικών ατυχημάτων (ταχύτητα, χρήση ζώνης και κράνους, επήρεια αλκοόλ, χρήση κινητού, κλπ). Χρήση αυτομάτων συστημάτων καταγραφής και άλλων σύγχρονων μεθόδων που δεν απαιτούν μεγάλη απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού. Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και την υιοθέτηση μεθόδων που έχουν ήδη εφαρμοσθεί και σε άλλες χώρες
- **Δράσεις στοχευμένης ενημέρωσης σε σχολεία και σε ομάδες υψηλού κινδύνου ατυχημάτων** (δικυκλιστές, πεζοί, νέοι οδηγοί, περιοχές με υψηλή κατανάλωση αλκοόλ, κλπ) - Συνεργασία Πολιτείας με Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας για την πληρέστερη ενημέρωση των πολιτών
- **Υποχρεωτική διδασκαλία του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα σχολεία** ώστε να αποτελέσει εφαλτήριο για τη δημιουργία μιας νέας γενιάς χρηστών της οδού με την απαραίτητη κουλτούρα οδικής ασφάλειας. Η διαπαιδαγώγηση αυτή, θα πρέπει να ξεκινά από τα νηπιακά χρόνια, ενώ στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής θα πρέπει να ενταχθεί στο ωρολόγιο πρόγραμμα.

Οι Θέσεις του ΣΕΣ για τις Οδικές Μεταφορές

Επιτροπή Οδικών
Μεταφορών ΣΕΣ