

Οδική ασφάλεια ευάλωτων χρηστών της οδού

«Πρώτη Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια»

Κρήτη, 9-18 Νοεμβρίου 2013

Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Αλεξάνδρα Λαΐου, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Πέτρος Ευγενικός, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Βασικά στοιχεία για την οδική ασφάλεια

«Πρώτη Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια»

Κρήτη, 9-18 Νοεμβρίου 2013

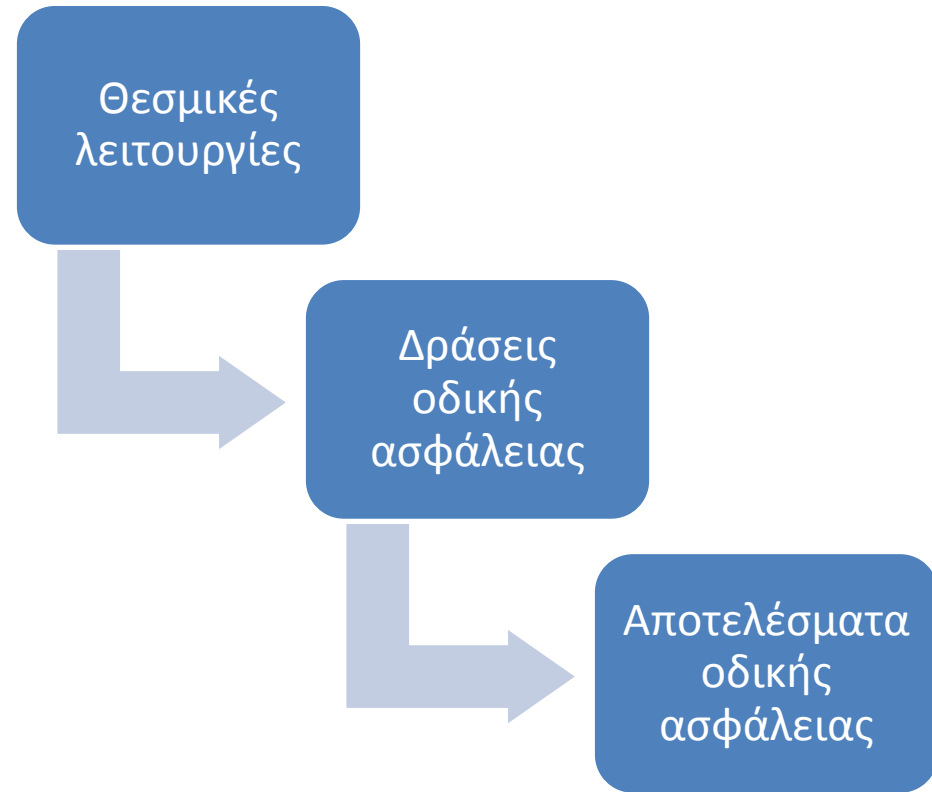
Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Αλεξάνδρα Λαΐου, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Πέτρος Ευγενικός, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Διαχείριση της οδικής ασφάλειας

Η διαχείριση της οδικής ασφάλειας επικεντρώνεται στην «παραγωγή» οδικής ασφάλειας μέσω μιας διαδικασίας διαχείρισης σε τρία επίπεδα.



Jointly for our common future

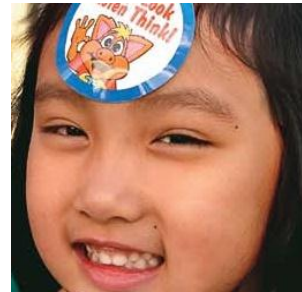
Βασικά στοιχεία του συστήματος της οδικής ασφάλειας

Ένα οδικό ατύχημα είναι συνήθως το αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης των τριών στοιχείων του οδικού συστήματος δηλ. των χρηστών, των οδών και των οχημάτων. Το αποτέλεσμα του ατυχήματος ως προς τη σοβαρότητά του εξαρτάται και από το επίπεδο της παρεχόμενης περίθαλψης μετά το ατύχημα.

Οδοί



**Χρήστες της
οδού**



Οχήματα



**Περίθαλψη
μετά το
ατύχημα**



Jointly for our common future

Οδικά ατυχήματα και κίνδυνος τραυματισμού

Ο κίνδυνος τραυματισμού σε ένα οδικό ατύχημα είναι αποτέλεσμα:

- ανθρώπινων λαθών
- της έντασης και του είδους της σύγκρουσης
- της αντοχής του εμπλεκόμενου στη σύγκρουση
- της ποιότητας της παρεχόμενης βοήθειας μετά το ατύχημα

Οι βασικοί παράγοντες κινδύνου που συμβάλουν στη συχνότητα και στη σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων αφορούν:

- στην έκθεση σε κίνδυνο
- στην εμπλοκή σε ατύχημα
- σε στοιχεία που επηρεάζουν τη συχνότητα και τη σοβαρότητα
- σε στοιχεία που επηρεάζουν την παρεχόμενη βοήθεια μετά το ατύχημα



Jointly for our common future

Οδικά ατυχήματα και κίνδυνος τραυματισμού

Παράγοντες που επηρεάζουν την έκθεση σε κίνδυνο

- οικονομικοί παράγοντες
- δημογραφικοί παράγοντες
- πρακτικές χρήσης γης
- μίξη της κυκλοφορίας
- λειτουργία της οδού σε σχέση με τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά



Παράγοντες που επηρεάζουν την εμπλοκή σε ατύχημα

- ταχύτητα
- κούραση, κατανάλωση αλκοόλ/φαρμάκων
- τύπος χρήστη της οδού (ευάλωτοι χρήστες)
- χαρακτηριστικά χρηστών της οδού (φύλο, ηλικία κ.λπ.)
- ελαττώματα των οχημάτων



Jointly for our common future

Οδικά ατυχήματα και κίνδυνος τραυματισμού

Παράγοντες που επηρεάζουν τη σοβαρότητα

- ταχύτητα
- χρήση ζώνης, κράνους, παιδικού καθίσματος
- ύπαρξη προστατευτικού εξοπλισμού στον παρόδιο χώρο
- ανεπαρκής εξοπλισμός του οχήματος για την αποφυγή σύγκρουσης
- κατανάλωση αλκοόλ/φαρμάκων



Παράγοντες που επηρεάζουν την παρεχόμενη βοήθεια

- καθυστέρηση εντοπισμού του ατυχήματος
- καθυστέρηση μεταφοράς σε νοσοκομείο
- πυρκαγιά, διαρροή επικίνδυνων υλικών
- διαδικασία διάσωσης, απεγκλωβισμού, απομάκρυνσης
- ελλιπής αντιμετώπιση τραύματος και αποκατάσταση



Jointly for our common future

Ρόλοι και αρμοδιότητες για την οδική ασφάλεια



Βασικά θέματα οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού

«Πρώτη Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια»

Κρήτη, 9-18 Νοεμβρίου 2013

Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Αλεξάνδρα Λαΐου, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Πέτρος Ευγενικός, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Ευάλωτοι χρήστες της οδού

- Πεζοί και ποδηλάτες ως μη προστατευόμενοι χρήστες
- Μοτοσυκλετιστές ως, σε μεγάλο βαθμό, μη προστατευόμενοι χρήστες που επιπλέον κινούνται με πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες από τους πεζούς και τους ποδηλάτες
- Παιδιά λόγω της απειρίας τους
- Ηλικιωμένοι λόγω των μειωμένων ικανοτήτων τους και της αυξημένης σωματικής ευπάθειάς τους



Ένα όχημα προσφέρει μερική προστασία από τις εξωτερικές δυνάμεις στα άτομα που επιβαίνουν σε αυτό. Για τον λόγο αυτό οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσυκλετιστές είναι μη προστατευόμενοι χρήστες.



Σε ένα ατύχημα, οι ηλικιωμένοι χρήστες της οδού είναι περισσότερο ευάλωτοι από τους νεότερους λόγω αλλαγών στο σώμα που επέρχονται με την ηλικία.

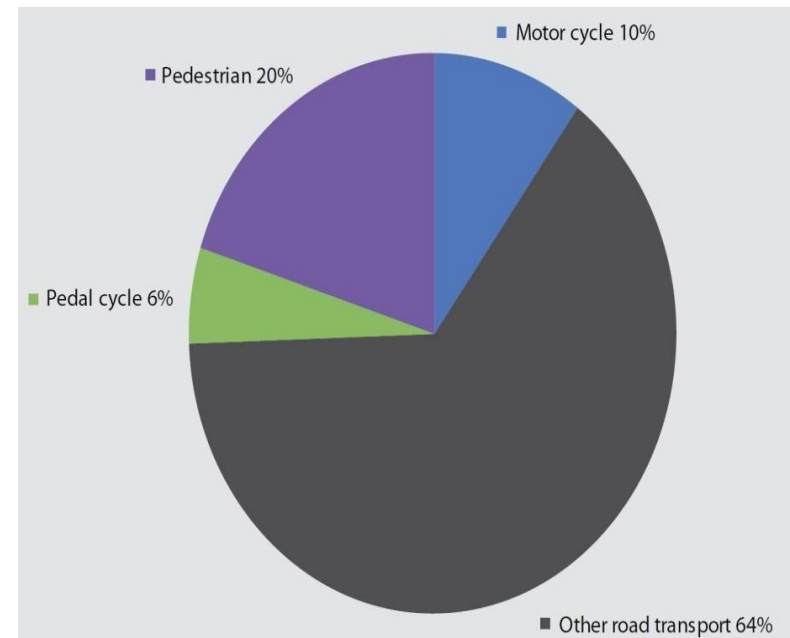
Jointly for our common future

Το πρόβλημα των ευάλωτων χρηστών της οδού

Περίπου τα 2/3 των τραυματισμών σε οδικά ατυχήματα στην ΕΕ αφορούν σε ευάλωτους χρήστες.

Το 2011, το 1/3 των νεκρών σε οδικά ατυχήματα ήταν ευάλωτοι χρήστες (20% πεζοί, 10% μοτοσυκλετιστές και 6% ποδηλάτες)

Παρόλο που οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα στην ΕΕ μειώνεται, οι νεκροί ευάλωτοι χρήστες μειώνονται με μικρότερο ρυθμό.

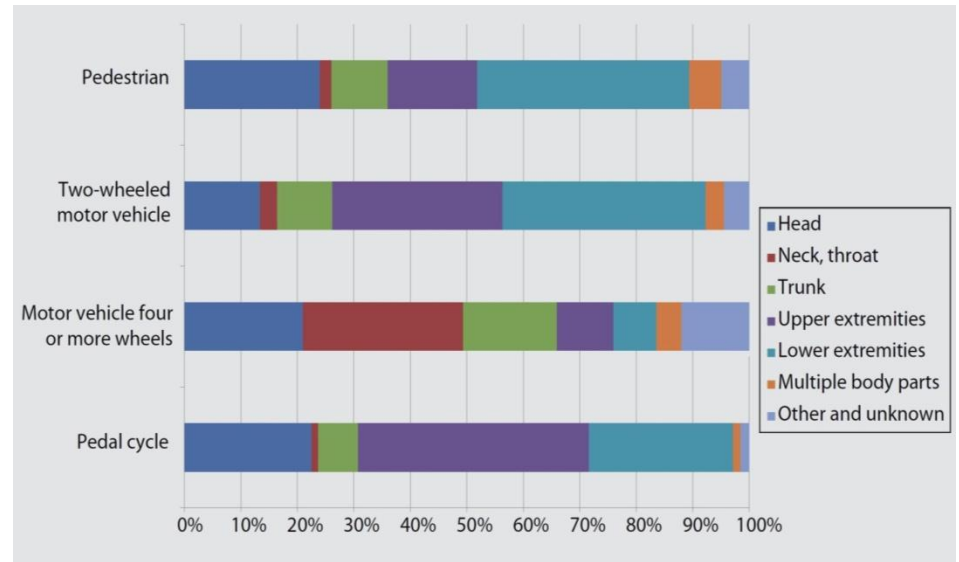
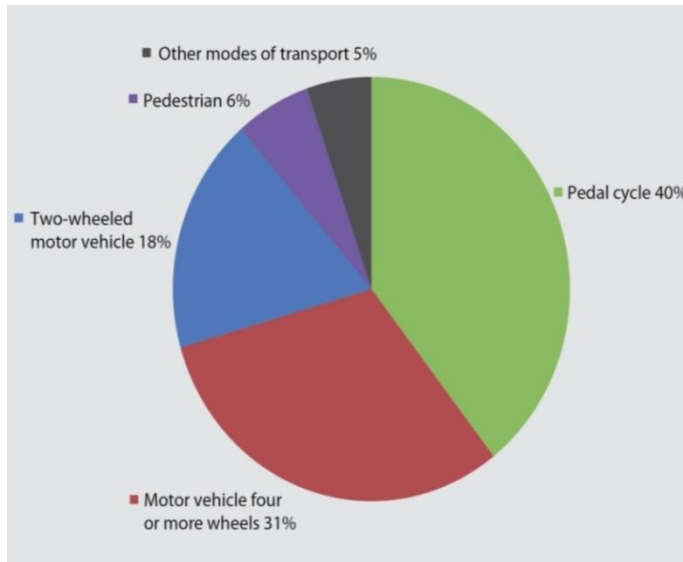


Νεκροί σε οδικά ατυχήματα στην ΕΕ ανά τύπο χρήστη
Πηγή: WHO MDB

Το πρόβλημα των ευάλωτων χρηστών της οδού

Σύμφωνα με τις Αρχές (Αστυνομία, Τροχαία), 1,7 εκατομμύρια άτομα τραυματίζονται κάθε χρόνο σε οδικά ατυχήματα (1,4 εκατομμύρια σοβαρά και 300.000 βαριά).

Σύμφωνα με την ΕΕ, εκτιμάται ότι 4,2 εκατομμύρια άτομα νοσηλεύονται κάθε χρόνο λόγω οδικού ατυχήματος.



Τραυματίες σε οδικά ατυχήματα στην ΕΕ ανά τύπο χρήστη
Πηγή: EU IDB

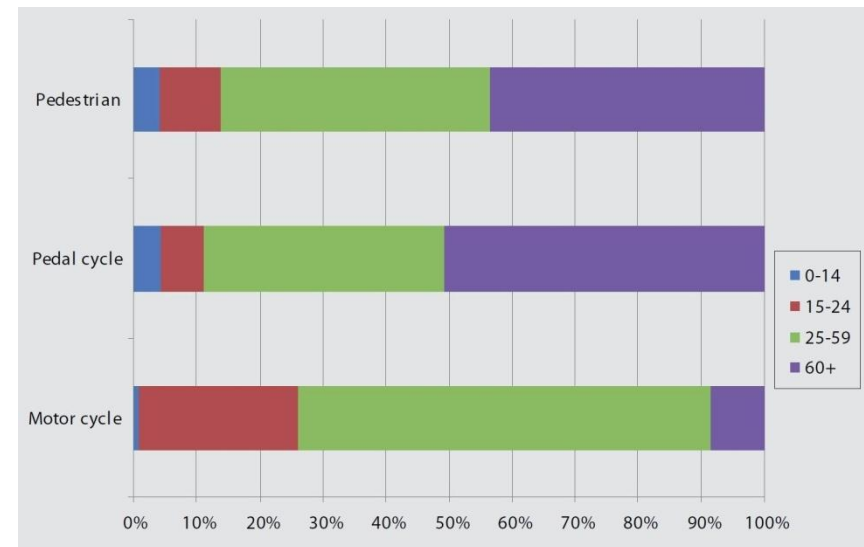
Τραυματίες σε οδικά ατυχήματα στην ΕΕ ανά τύπο χρήστη και σημείο τραυματισμού
Πηγή: EU IDB

Το πρόβλημα των ευάλωτων χρηστών της οδού

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν τη δεύτερη συχνότερη αιτία τραυματισμού για άτομα άνω των 65 ετών (περίπου 20%).

Στις ηλικίες 15-24, τα οδικά ατυχήματα αφορούν στο 46% του συνόλου των θανατηφόρων τραυματισμών (περίπου 16.000 νεκροί/ έτος στην ΕΕ).

Στις ηλικίες 15-24, τα οδικά ατυχήματα αφορούν στο 32% του συνόλου των θανατηφόρων τραυματισμών (περίπου 3.000 νεκροί/ έτος στην ΕΕ).



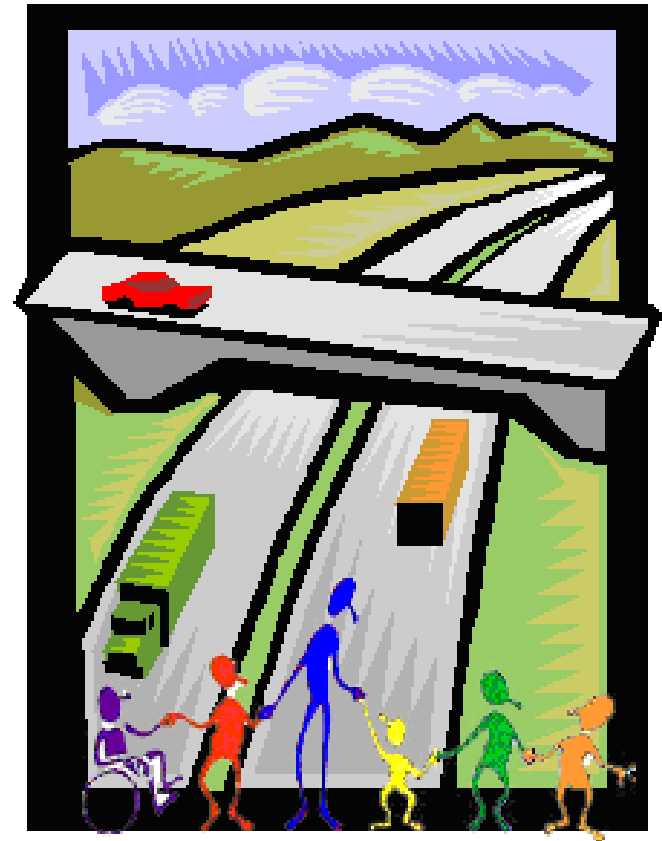
Νεκροί σε οδικά ατυχήματα στην ΕΕ ανά τύπο χρήστη και ηλικία
Πηγή: EU IDB

Προτάσεις για το πρόβλημα των ευάλωτων χρηστών της οδού

Στα οδικά ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται μόνο ευάλωτοι χρήστες, η αποφυγή ή ο περιορισμός των τραυματισμών επιτυγχάνεται συνήθως με βελτίωση της οδικής υποδομής.

- Οι ευάλωτοι χρήστες προστατεύονται μέσω της μείωσης της ταχύτητας των μηχανοκίνητων οχημάτων και με τον διαχωρισμό των διαφορετικών τύπων χρηστών.

Η βελτίωση της παθητικής ασφάλειας (π.χ. συγκωρητικά μέτωπα, μέσα προστασίας σε περίπτωση σύγκρουσης με φορτηγό) των οχημάτων συμβάλλει επίσης στη μείωση της σοβαρότητας των τραυματισμών των ευάλωτων χρηστών.



Jointly for our common future

Ασφάλεια μοτοσυκλετιστών, ποδηλατών και πεζών

«Πρώτη Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια»

Κρήτη, 9-18 Νοεμβρίου 2013

Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Αλεξάνδρα Λαΐου, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Πέτρος Ευγενικός, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Βασικά στοιχεία για την οδήγηση μοτοσυκλετών

- Οικονομικός τρόπος μετακίνησης
- Ανάπτυξη ευχάριστων συναισθημάτων
- Πιο επικίνδυνη από την οδήγηση άλλων μέσων



- Συχνός τύπος ατυχήματος των μοτοσυκλετιστών είναι οι πλαγιομετωπικές συγκρούσεις με αυτοκίνητα κατά τις οποίες οι μοτοσυκλετιστές είτε χάνουν την ισορροπία τους πριν τη σύγκρουση είτε “εκτοξεύονται” κατά τη σύγκρουση.
- Η ανάλυση των ατυχημάτων μοτοσυκλετιστών συχνά φανερώνει απώλεια ελέγχου της μοτοσυκλέτας υπό έκτακτες συνθήκες.

Jointly for our common future

Κύρια προβλήματα σχετικά με την οδήγηση μοτοσυκλετών

Ευπάθεια:

- Οι μοτοσυκλέτες είναι πιο ασταθείς, πιο δύσκολα ορατές και προσφέρουν μικρότερη προστασία στους αναβάτες σε σχέση με τα αυτοκίνητα.
- Οι μοτοσυκλετιστές εμπλέκονται σε δυσανάλογα περισσότερα θανατηφόρα ή σοβαρά ατυχήματα.
- Στην ΕΕ, οι μοτοσυκλετιστές αποτελούν το 2% των χρηστών της οδού όμως το 17% των νεκρών σε οδικά ατυχήματα.
- 1 στους 3 νεκρούς μοτοσυκλετιστές είναι κάτω των 25 ετών.

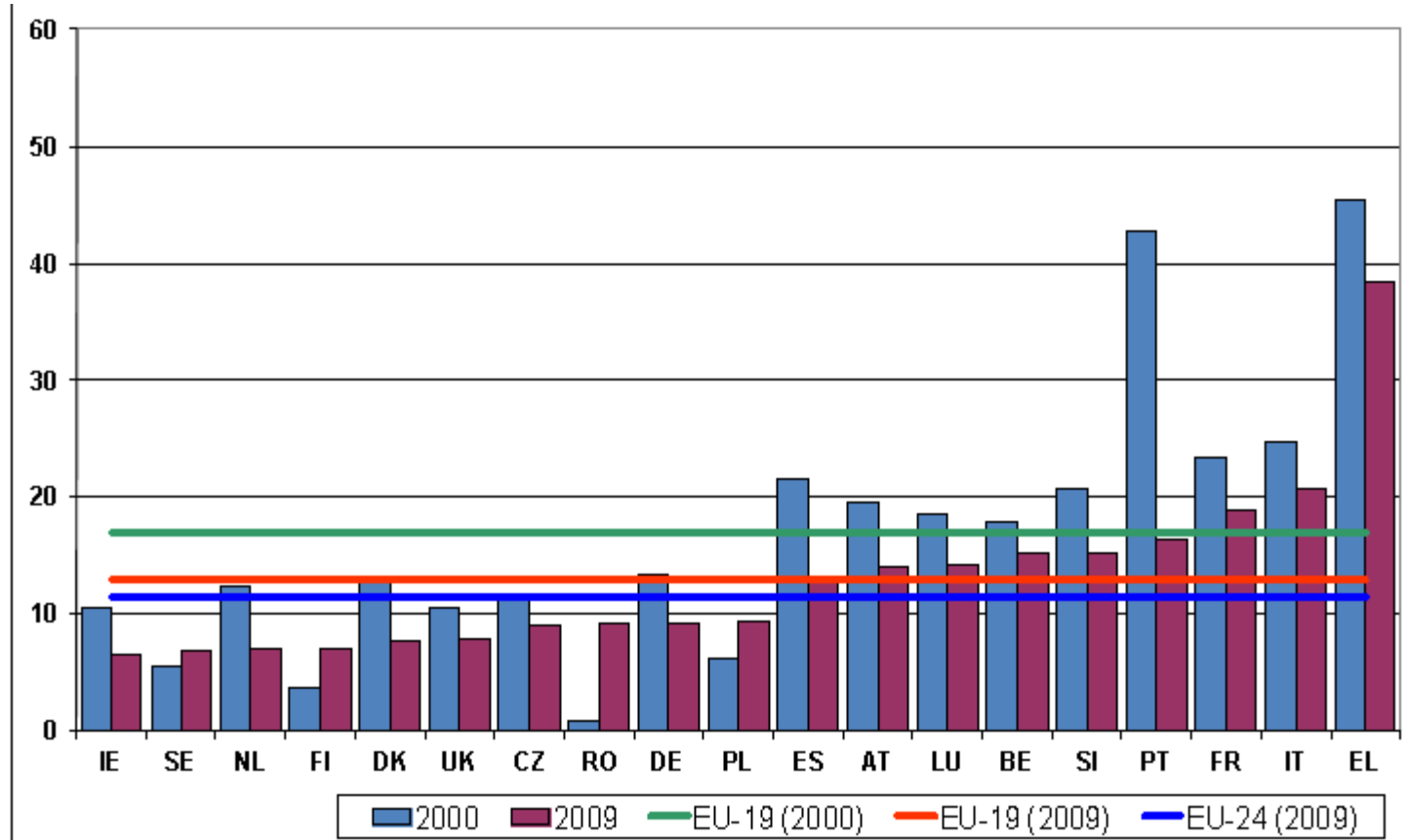
Δημοτικότητα:

- Μικρότερο κόστος αγοράς, ασφάλισης και συντήρησης σε σχέση με τα αυτοκίνητα.
- Πρακτικός και ευχάριστος εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης στις πόλεις.
- Τα τελευταία χρόνια, πολλοί πρώην μοτοσυκλετιστές στρέφονται σε μοτοσυκλέτες μεγάλου κυβισμού χωρίς τις απαραίτητες γνώσεις και ικανότητες για την οδήγηση μοτοσυκλετών



Jointly for our common future

Νεκροί μοτοσυκλετιστές ανά εκατομμύριο πληθυσμού στην ΕΕ (2000 και 2009)



Source: CARE Database / EC
 Date of query: November 2011
 Source of population data: Eurostat

mon future

Στοιχεία ατυχημάτων μοτοσυκλετιστών στην Κρήτη

Σύνολο Κρήτης

	Νεκροί	Βαριά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
2007	32%	42%	33%
2008	34%	47%	34%
2009	43%	40%	29%
2010	27%	53%	40%
2011	30%	50%	36%

Περιφερειακή Ενότητα Χανίων

	Νεκροί	Βαριά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
2007	30%	41%	36%
2008	29%	55%	40%
2009	39%	52%	32%
2010	32%	60%	41%
2011	56%	54%	35%

Jointly for our common future

Στόχοι για τη βελτίωση της ασφάλειας των μοτοσυκλετιστών

Ευρωπαϊκός στόχος οδικής ασφάλειας:

μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα το 2020 κατά 50% σε σχέση με το 2010 (περίπου 20.000 νεκροί/έτος).

Για τους μοτοσυκλετιστές οι στόχοι μπορεί να αφορούν σε:

- Αύξηση κατά 50% του αριθμού των μοτοσυκλετιστών:
 - που φορούν κράνος
 - που φορούν ειδικό προστατευτικό εξοπλισμό
 - που χρησιμοποιούν φώτα πορείας κατά τη διάρκεια της ημέρας
- Έλεγχο όλων των νέων οδικών έργων ως προς την ασφάλεια των μοτοσυκλετιστών.
- Απομάκρυνση όλων των στοιχείων του οδικού περιβάλλοντος που μπορεί να αποτελούν κίνδυνο για τους μοτοσυκλετιστές, ειδικά σε περιοχές με αυξημένη πιθανότητα ατυχήματος.



Jointly for our common future

Το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης

Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις αναπτύσσονται δημόσια συστήματα χρήσης του ποδηλάτου με στόχο την υιοθέτησή του ως κύριο μέσο για τις αστικές μετακινήσεις.

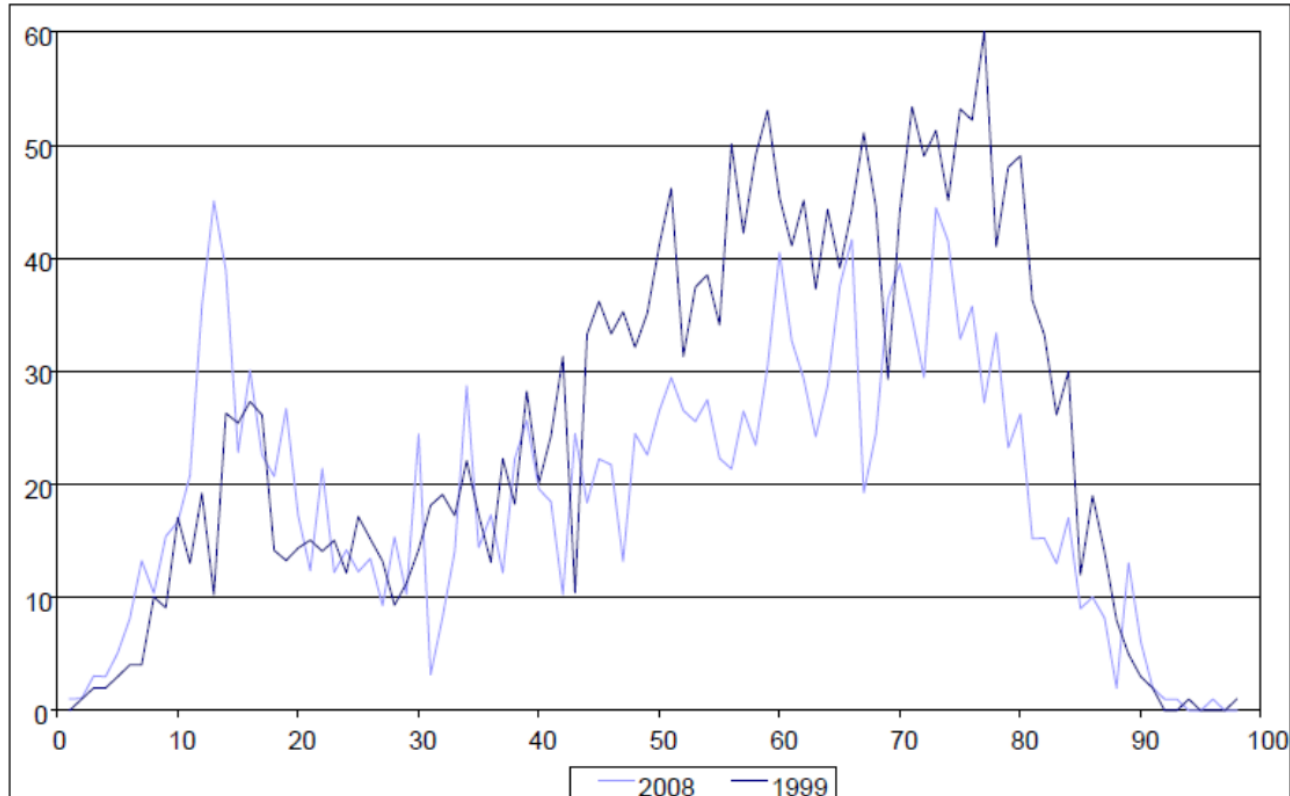
Πλεονεκτήματα της χρήσης ποδηλάτου:

- Οικονομικός τρόπος μετακίνησης από πόρτα σε πόρτα - ευέλικτος όσο το περπάτημα που επιτρέπει όμως την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων με μεγαλύτερες ταχύτητες.
- Εναλλακτική λύση στα αυτοκίνητα που επιτρέπει μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων από ότι οι προγραμματισμένες υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών.
- Κατάλληλος τρόπος εξυπηρέτησης του μεγάλου αριθμού των σύντομων διαδρομών που χαρακτηρίζουν την αστική κινητικότητα.



Jointly for our common future

Αριθμός νεκρών ποδηλατών ανά ηλικία (ΕΕ-16, 1999 και 2008)



Source: CARE Database / EC
Date of query: February 2011

Jointly for our common future

Στοιχεία ατυχημάτων ποδηλατών

Στην ΕΕ, το 2008, 2.440 νεκροί ποδηλάτες (6,5% του συνόλου των νεκρών).
 60% των θανάτων ποδηλατών σημειώθηκαν σε αστικές περιοχές.
 Περίπου 40% των θανάτων ποδηλατών σημειώθηκαν σε διασταυρώσεις.
 Περίπου 70% των νεκρών ήταν άνδρες.

Σύνολο Κρήτης

	Νεκροί	Βαριά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
2007	0	1	5
2008	1	1	1
2009	0	0	3
2010	1	2	5
2011	1	2	9

Περιφερειακή Ενότητα Χανίων

	Νεκροί	Βαριά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
2007	0	1	1
2008	0	0	1
2009	0	0	2
2010	1	1	3
2011	1	1	5

Jointly for our common future

Καταλληλότητα του οδικού δικτύου για χρήση του ποδηλάτου

- Το οδικό σύστημα δεν έχει σχεδιασθεί ώστε να επιτρέπει την ασφαλή κυκλοφορία μεγάλων οχημάτων που κινούνται με υψηλές ταχύτητες παράλληλα με μη προστατευόμενους, μικρότερους και πιο αργούς χρήστες όπως οι ποδηλάτες.
- Αν και η ποδηλασία είναι σημαντική συνιστώσα της αστικής κινητικότητας, οι ποδηλάτες συχνά θεωρούνται “εισβολείς” στο οδικό δίκτυο.
- Στο σύστημα της κυκλοφορίας δεν λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ποδηλατών:
 - Είναι ιδιαίτερα ευέλικτοι και συχνά απρόβλεπτοι.
 - Οι ικανότητές τους διαφέρουν σημαντικά.
 - Επιδιώκουν να ελαχιστοποιούν την κατανάλωση ενέργειας.
 - Χάνουν εύκολα την ευστάθειά τους και είναι σχετικά δύσκολα ορατοί λόγω του μεγέθους τους (την ημέρα) και της απουσίας/ ανεπάρκειας του φωτισμού τη νύχτα.

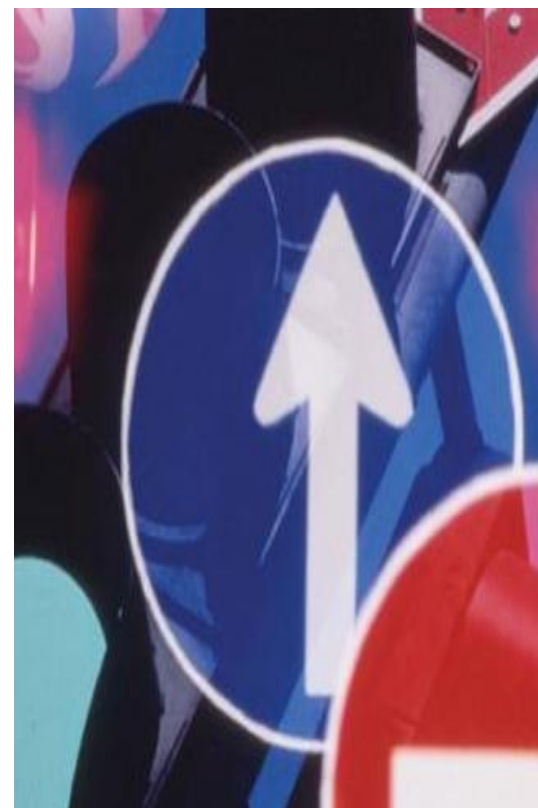


Jointly for our common future

Οι ποδηλάτες στις πολιτικές μεταφορών

Ο ορθός σχεδιασμός των πολιτικών που αυξάνουν τον αριθμό των ποδηλατών εξασφαλίζει ότι δεν θα συμβάλλουν απαραίτητα σε μείωση της ασφάλειας / αύξηση των ατυχημάτων.

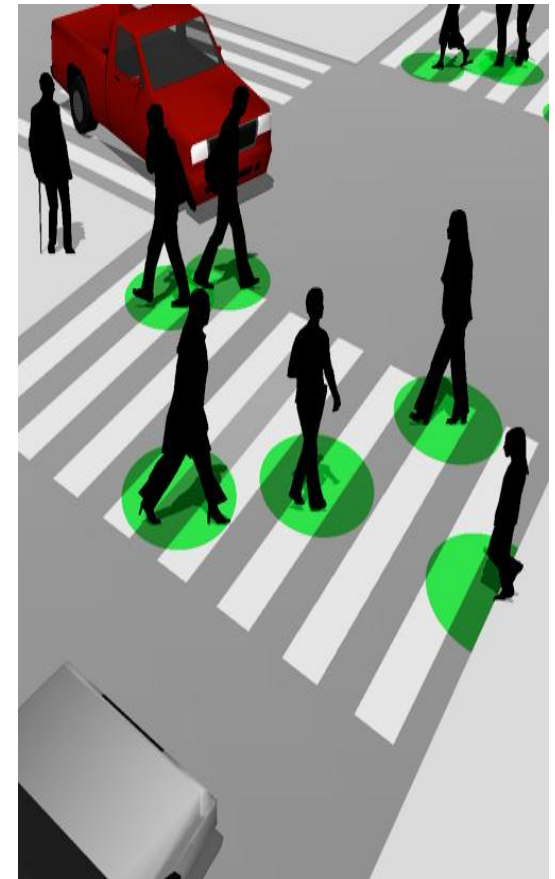
Αν είναι εφικτό, και όπου δεν επηρεάζεται η ποιότητά τους, τα δίκτυα για ποδήλατα πρέπει να βρίσκονται μακριά από την οδική κυκλοφορία - ειδικά στα τμήματα του οδικού δικτύου όπου τα αυτοκίνητα επιταχύνουν (ανωφέρειες, ευθυγραμμίες μεγάλου μήκους κ.λπ.)



Jointly for our common future

Το περπάτημα ως μέσο μετακίνησης

- Το περπάτημα είναι ένας βασικός και κοινός τρόπος μεταφοράς με οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις η διάνυση μεγάλων διαδρομών πεζή μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο κίνδυνο ατυχήματος.
- Κάθε χρόνο πάνω από 270.000 πεζοί χάνουν τη ζωή τους παγκοσμίως.
- Παγκοσμίως, οι πεζοί αποτελούν το 22% των νεκρών σε οδικά ατυχήματα. Σε ορισμένες χώρες το ποσοστό αγγίζει το 66%.
- 48% των θανάτων πεζών σημειώνονται κατά τη διάρκεια της νύχτας.



Jointly for our common future

Στοιχεία ατυχημάτων πεζών στην Κρήτη

Πεζοί - Σύνολο Κρήτης

	Νεκροί	Βαριά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
2007	12%	10%	12%
2008	8%	13%	9%
2009	9%	16%	9%
2010	11%	18%	8%
2011	16%	20%	10%

Πεζοί - Περιφερειακή Ενότητα Χανίων

	Νεκροί	Βαριά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
2007	12%	9%	11%
2008	13%	9%	15%
2009	9%	12%	12%
2010	9%	17%	8%
2011	6%	19%	9%

Jointly for our common future

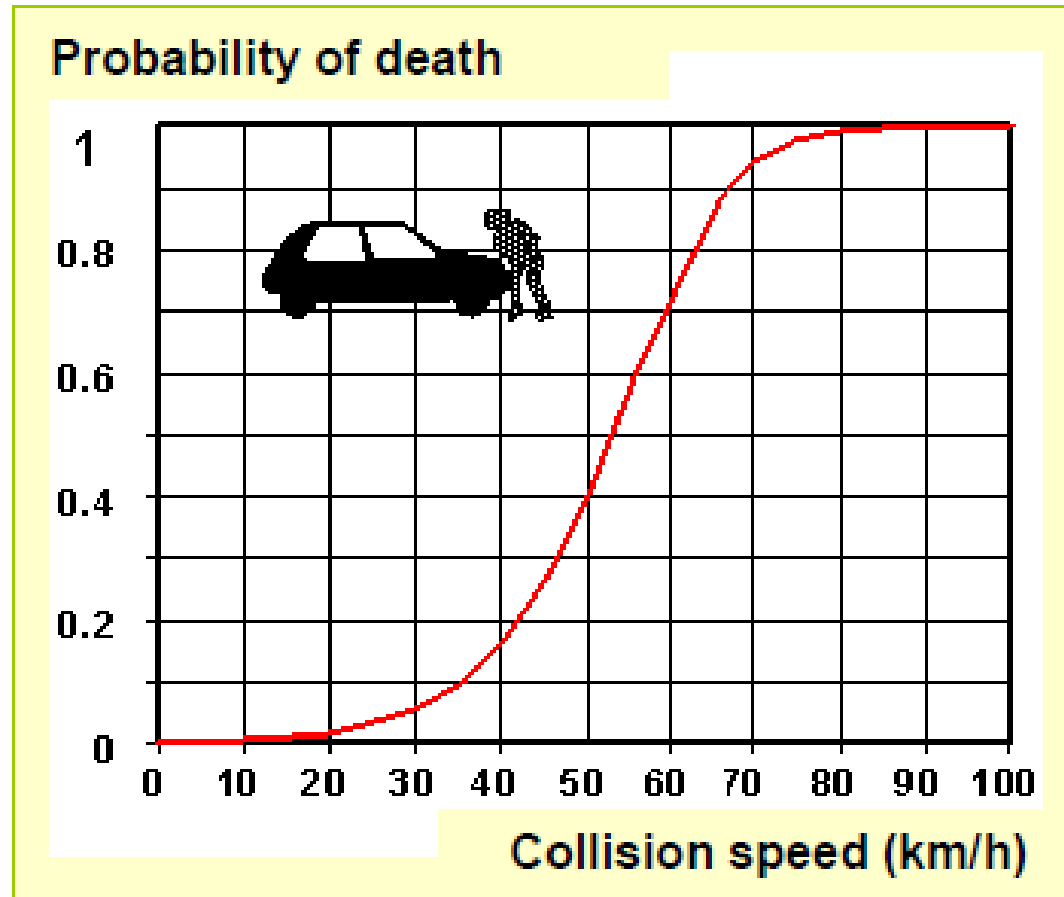
Κύριοι κίνδυνοι για τους πεζούς

- Συμπεριφορά των οδηγών ιδιαίτερα σε σχέση με την επιτάχυνση και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.
- Υποδομή όσον αφορά στην έλλειψη ειδικών εγκαταστάσεων για τους πεζούς: πεζοδρόμια, διαβάσεις και νησίδες.
- Σχεδιασμός των οχημάτων και ειδικά των μετώπων τους που δεν είναι συγχωρητικά για τους πεζούς σε περίπτωση ατυχήματος.
- Ελλειπείς υπηρεσίες περίθαλψης των τραυματιών που σε πολλές περιπτώσεις ματαιώνουν τις προσπάθειες για παροχή επείγουσας βοήθειας.



Jointly for our common future

Πιθανότητα θανάτου πεζού ανάλογα με την ταχύτητα του οχήματος



Jointly for our common future

Ποιοι πεζοί διατρέχουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο

Οι ηλικιακές ομάδες πεζών με το υψηλότερο ποσοστό θανάτων είναι:

- Τα παιδιά κάτω των 10 ετών
- Ενήλικες άνω των 65 ετών

Οι περισσότεροι τραυματισμοί πεζών συμβαίνουν σε αστικές περιοχές.

Συγκρούσεις με πεζούς συμβαίνουν συχνά σε εγκαταστάσεις που έχουν σχεδιαστεί για την εξυπηρέτησή τους όπως οι διαβάσεις πεζών.



Jointly for our common future

Παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας ευάλωτων χρηστών της οδού

«Πρώτη Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια»

Κρήτη, 9-18 Νοεμβρίου 2013

Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Αλεξάνδρα Λαΐου, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Πέτρος Ευγενικός, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Κοινωνικές αντιλήψεις για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου

- Η κατανόηση των κοινωνικών αντιλήψεων για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και την ασφάλειά τους είναι σημαντική για την ανάπτυξη και την ενίσχυση των προγραμμάτων που αποσκοπούν στη μείωση των ατυχημάτων τους.
- Η γνώση των κοινωνικών αντιλήψεων για τους ευάλωτους χρήστες συμβάλλει στον καθορισμό των δράσεων ευαισθητοποίησης του κοινού για τους οδικούς κινδύνους των ευάλωτων χρηστών.
- Στοιχεία αξιολόγησης των κοινωνικών αντιλήψεων για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου συλλέγονται μέσω σχετικής έρευνας κοινής γνώμης.



Jointly for our common future

Αλλαγή των στάσεων έναντι των ευάλωτων χρηστών της οδού

- Ανάπτυξη εκστρατειών ενημέρωσης για τις ανάγκες των ευάλωτων χρηστών.
- Συμμετοχή των τοπικών μέσων ενημέρωσης για την προβολή των θεμάτων των ευάλωτων χρηστών.
- Συμμετοχή των κύριων ενδιαφερομένων και των κοινοτήτων στην ανάπτυξη προσεγγίσεων για τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών.
- Προσέγγιση - συμμετοχή δημοσίων προσώπων στις δράσεις ενημέρωσης.



Jointly for our common future

Δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών

Οδοί

- Σχεδιασμός χρήσεων γης με στόχο τη μείωση της μικτής κυκλοφορίας
- Βελτίωση του σχεδιασμού των οδών με εγκαταστάσεις ειδικά για τους ευάλωτους χρήστες
- Εφαρμογή Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας από την άποψη των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου
- Βελτίωση του οδικού φωτισμού
- Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας
- Κατασκευή ελεγχόμενων οδικών διαβάσεων και νησίδων

Οχήματα

- Βελτίωση του σχεδιασμού των οχημάτων με “συγχωρητικά” για τους πεζούς μέτωπα.



Jointly for our common future

Δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών

Επιτήρηση

- Έλεγχοι ταχύτητας
- Έλεγχοι οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ

Περίθαλψη μετά το ατύχημα

Βελτίωση του χρόνου απόκρισης και των παρεχόμενων υπηρεσιών

Ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση του κοινού

- Εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, πρωτοβουλίες ενημέρωσης και κατάρτισης με στόχο πληθυσμούς υψηλού κινδύνου (ηλικιωμένοι, παιδιά)
- Εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού
- Προώθηση της χρήσης εξοπλισμού (ρούχων) υψηλής διακριτότητας
- Εκπαίδευση παιδιών σχολικής ηλικίας σε θέματα πεζών και χρήσης ποδηλάτου
- Εκπαίδευση των ευάλωτων χρηστών σε θέματα οδήγησης



Jointly for our common future

Δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των μοτοσυκλετιστών

- Θέματα νομοθεσίας (χορήγηση αδειών, εκπαίδευση οδηγών)
- Αύξηση της χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας - Κράνος και κατάλληλα ρούχα
- Ασφαλής διαμόρφωση παρόδιου χώρου - απομάκρυνση στοιχείων που αποτελούν πιθανό κίνδυνο
- Βελτίωση οδών (κατάσταση οδοστρώματος, σήμανση, ασφάλιση κ.λπ.)
- Θέματα συντήρησης των οδών
- Διακριτότητας των μηχανοκίνητων δικύκλων- χρήση φώτων πορείας κατά την ημέρα



Jointly for our common future

Δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των πεζών και των ποδηλατών

Πεζοί

- Κατασκευή πεζοδρομίων και σύνδεση των προτιμώμενων διαδρομών πεζών
- Διαμόρφωση κρασπέδων για τη διέλευση αναπηρικών αμαξιδίων
- Δείκτες αφής για τους τυφλούς χρήστες του οδικού δικτύου



Ποδηλάτες

- Εκπαίδευση στη χρήση ποδηλάτου
- Ανάπτυξη υποδομών για ποδηλάτες (ειδικές λωρίδες, διαδρόμους, διαμόρφωση κόμβων, κ.λπ.)
- Μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων - μέτρα ήπιας κυκλοφορίας με ειδικές ρυθμίσεις για ποδηλάτες
- Αύξηση της χρήσης κράνους



Jointly for our common future

Παρακολούθηση και αξιολόγηση δράσεων για τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού

«Πρώτη Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια»

Κρήτη, 9-18 Νοεμβρίου 2013

Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Αλεξάνδρα Λαΐου, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Πέτρος Ευγενικός, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Βασικά στοιχεία για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση δράσεων

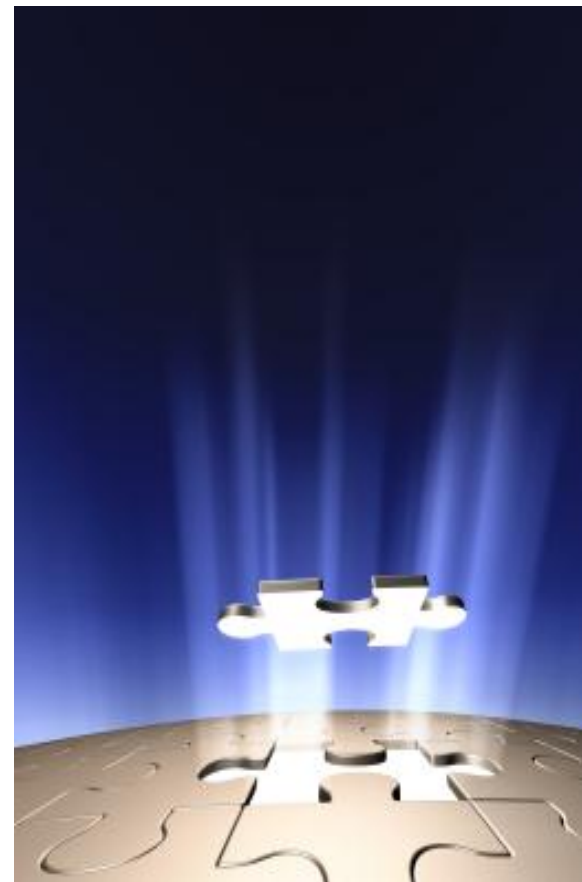
Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση δράσεων επιτρέπουν:

- τη διαπίστωση της αποτελεσματικότητας ή μη των δράσεων
- την επανεξέταση και βελτίωση του σχεδίου δράσης με βάση την εμπειρία
- τη συλλογή στοιχείων για την περαιτέρω υποστήριξη δράσεων

Στόχος είναι ο προσδιορισμός του βαθμού επίτευξης των καθορισμένων στόχων.

Τύποι αξιολόγησης δράσεων:

- αξιολόγηση διαδικασιών
- αξιολόγηση επιπτώσεων
- αξιολόγηση αποτελεσμάτων



Jointly for our common future

Τύποι αξιολόγησης δράσεων

Αξιολόγηση διαδικασιών:

- εξετάζεται αν οι δράσεις υλοποιήθηκαν σύμφωνα με τον σχεδιασμό τους και όχι τα αποτελέσματά τους
- αναπτύσσονται δείκτες που αφορούν στους στόχους του σχεδίου δράσης
- τα αποτελέσματα αξιοποιούνται για τον προσδιορισμό των θετικών και των αρνητικών στοιχείων του σχεδίου δράσης

Αξιολόγηση επιπτώσεων:

- καθορίζονται αλλαγές που οφείλονται στην εφαρμογή του σχεδίου δράσης
- οι επιπτώσεις αφορούν σε συγκεκριμένες ομάδες-στόχους

Αξιολόγηση αποτελεσμάτων:

Τα αποτελέσματα καταγράφονται για να διαπιστωθεί η επιτυχία του σχεδίου δράσης



Jointly for our common future

Δημοσιοποίηση αποτελεσμάτων

Είναι απαραίτητο τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των δράσεων να κοινοποιούνται σε όλους τους αρμόδιους φορείς.

Η δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων μπορεί να συμβάλει στην περαιτέρω υποστήριξη ενός επιτυχημένου σχεδίου δράσης.

Η δημοσιότητα μπορεί να ενισχύσει την επιρροή του σχεδίου δράσης.



Jointly for our common future

Οδική ασφάλεια ευάλωτων χρηστών της οδού

«Πρώτη Προτεραιότητα: Οδική Ασφάλεια»

Κρήτη, 9-18 Νοεμβρίου 2013

Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Αλεξάνδρα Λαΐου, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ

Πέτρος Ευγενικός, Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΜΠ