

Ημερίδα για την Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας Αθήνα, 19 Μαρτίου 2013

**Οι θέσεις του
Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
για την Οδική Ασφάλεια**



Γιώργος Γιαννής, Κώστας Αντωνίου,
Ματθαίος Καρλαύτης
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

- Την τελευταία δεκαετία, η **Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά μία από τις 2 - 3 χειρότερες θέσεις στην Ευρώπη των 27.**
- Το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και υλικών ζημιών των καταγεγραμμένων οδικών ατυχημάτων με παθόντες στην Ελλάδα ξεπερνάει τα **3 δις € ετησίως.**

Ενδεχομένως τριπλασιάζεται εάν υπολογιστεί ο πραγματικός αριθμός των παθόντων αλλά και τα ατυχήματα με υλικές ζημιές μόνο.



Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και στην Ευρώπη
(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., EC-CARE)

Ελλάδα	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Μεταβολή
Νεκροί	1.880	1.634	1.605	1.670	1.658	1.657	1.612	1.553	1.456	1.258	1.141	1.027	-45%
Τραυματίες	26.336	22.459	20.737	20.179	22.048	20.675	19.766	19.010	18.641	19.108	17.259	15.724	-40%
Ατυχήματα	19.671	16.809	15.751	15.509	16.914	16.019	15.499	15.083	14.789	15.032	13.849	12.353	-37%
Οχήματα (εκ.)	5.390	5.693	5.968	6.302	6.641	6.996	7.380	7.729	7.911	8.249	8.408	8.570	59%
Νεκροί/εκ.κατ.	172	149	146	151	150	149	144	138	129	112	102	91	-47%
Ευρώπη-27													
Νεκροί	53.909	53.090	49.857	46.836	45.131	42.952	42.495	38.877	35.041	30.921	30.108		-44%
Οχήματα (εκ.)	251,33	223,99	211,70	220,89	226,66	237,61	313,35	305,38	307,69	309,72	301,58		20%
Νεκροί/εκ.κατ.	111	110	102	96	92	87	86	78	70	61	59		-47%

Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά κατά την τελευταία δεκαπενταετία:

- υπερδιπλασιασμός κυκλοφορούντων οχημάτων
- συνεπαγόμενες αλλαγές στα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και της κυκλοφοριακής παιδείας των οδηγών
- μερική κινητοποίηση της Πολιτείας
- αναβάθμιση κατά την τελευταία δεκαετία του κύριου οδικού δικτύου της χώρας σε αυτοκινητόδρομους
- εξέλιξη της τεχνολογίας των οχημάτων
- εισαγωγή του νέου ΚΟΚ το 2007
- οικονομική κρίση και
- συνεπαγόμενη αλλαγή στα χαρακτηριστικά κυκλοφορίας και συμπεριφοράς των οδηγών



Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Οι Έλληνες πολίτες δεν αντιλαμβάνονται ότι στην πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, **ταχύτητα και ασφάλεια δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξουν**

Οδηγούν επιθετικά και με ταχύτητα ακατάλληλη για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, θεωρώντας ότι τα οδικά ατυχήματα συμβαίνουν μόνο στους άλλους και ποτέ στους ίδιους.

Στρατηγικά σχέδια οδικής ασφάλειας:

- εισαγωγή ανάγκης για οργανωμένο τρόπο αντιμετώπισης της οδικής ασφάλειας
- πλημμελής συνολική εφαρμογή

Η ανάλυση και οι προτάσεις του στρατηγικού σχεδίου 2011-2020 χρησιμοποιήθηκαν και στις παρούσες θέσεις του ΣΕΣ.



Προβλήματα και αιτίες

Κρίσιμοι παράγοντες πρόκλησης οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα (κατά σειρά σημασίας):

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

Βασικά χαρακτηριστικά οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα και στην Ευρώπη (πηγή: *ΕΛ.ΣΤΑΤ, EC-CARE*)

% Νεκρών 2009	Ελλάδα	Ευρώπη-24
Εντός κατοικημένης περιοχής	49%	38%
Πεζοί	20%	21%
Μοτοσικλετιστές	27%	14%
Νέοι οδηγοί (18-24 ετών)	10%	11%
Ηλικιωμένοι οδηγοί (>64 ετών)	9%	10%
Ατυχήματα ενός οχήματος	38%	32%

Προβλήματα και αιτίες

Βασικές **γενεσιουργές αιτίες** υψηλού αριθμού οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα:

- ανεπαρκής αστυνόμευση που δεν γίνεται αντιληπτή από τον οδηγό
- οδική υποδομή και συνολική οργάνωση του χώρου και της κυκλοφορίας στις πόλεις προσανατολισμένες στα ΙΧ και στην ταχύτητα
- υπεραστικό οδικό δίκτυο με ανεπαρκή συντήρηση και ατέλειες που επιφυλάσσουν επικίνδυνες εκπλήξεις στους οδηγούς και ταυτόχρονα δεν τους συγχωρούν τα λάθη
- ανεπάρκειες της Πολιτείας - κακό παράδειγμα για τους πολίτες
- αδιαφορία της Πολιτείας και των πολιτών για την τήρηση των κανόνων και τη σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά
- προβολή προτύπων κακής οδηγικής συμπεριφοράς



Προβλήματα και αιτίες

Βασικά **θεσμικά προβλήματα** οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα:

- αναποτελεσματική οργάνωση της Δημόσιας Διοίκησης
- ανυπαρξία οργανωμένων δομών της Πολιτείας με ευθύνη την οδική ασφάλεια και η μη λογοδοσία των φορέων της για την εφαρμογή των δράσεων τους
- ανυπαρξία κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας με ουσιαστική ευθύνη, με εξουσία στις υπηρεσίες της Πολιτείας και με λογοδοσία για τις δράσεις του
- ανεπαρκής χρηματοδότηση για την οδική ασφάλεια
- αδυναμία κατανόησης πως η οδική ασφάλεια είναι επιστήμη



Οι Προτάσεις του ΣΕΣ

- Στη δίνη της **οικονομικής και κοινωνικής κρίσης**, απαιτείται προτεραιότητα σε σοβαρές προσπάθειες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Ο ΣΕΣ, με συνεχή παρουσία τα τελευταία 35 χρόνια στα συγκοινωνιακά ζητήματα της χώρας, **επισημαίνει τα απαραίτητα βήματα** που απαιτούνται να γίνουν για να αναστραφεί η αρνητική σημερινή κατάσταση.
- Μία αποτελεσματική πολιτική οδικής ασφάλειας πρέπει να βασίζεται καταρχήν στη **θεμελιώδη αρχή που προβλέπει την ενσωμάτωση της ασφαλούς οδήγησης σε βάρος της ταχύτητας** σε κάθε μικρή ή μεγάλη επιλογή της Πολιτείας και των πολιτών.



Δράσεις προτεραιότητας

Κατά σειρά σημασίας:

- Δημιουργία και λειτουργία μίας **Κεντρικής Δημόσιας Αρχής**.
- **Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης** για την οδική ασφάλεια.
- **Συστηματική παρακολούθηση** της εφαρμογής των δράσεων.
- Ανάπτυξη και εφαρμογή ενός αποτελεσματικού **συστήματος διαχείρισης της οδικής υποδομής**.
- Ριζικός **επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής** και κυκλοφορίας στις πόλεις
- Σχεδιασμός και εφαρμογή **ολοκληρωμένης πολιτικής προώθησης** της ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς



Δημιουργία και λειτουργία Κεντρικής Δημόσιας Αρχής

Συνολική ευθύνη για όλες τις δράσεις οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και **τακτική λογοδοσία** για την πρόοδο των δράσεων και την επιρροή τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Αρχή **υπεύθυνη** για:

- τη θέσπιση και αναθεώρηση των στόχων,
- τη διασφάλιση και κατανομή των πόρων,
- το συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των δράσεων από τους φορείς της Πολιτείας,
- την επικοινωνιακή προώθηση της ασφαλούς συμπεριφοράς και
- την τακτική λογοδοσία στην Πολιτεία και στους πολίτες.



Εντατικοποίηση αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια

Έμφαση στις περισσότερο επικίνδυνες παραβάσεις συμπεριφοράς: ταχύτητα, χρήση ζώνης και κράνους, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή με χρήση κινητού τηλεφώνου.

Προϋποθέσεις για τη βελτίωση της συμπεριφοράς:

- πρόβλεψη χαμηλών προστίμων στον νέο ΚΟΚ
- συστηματική χρήση νέων τεχνολογιών
- απλοποίηση συστήματος βεβαίωσης παράβασης και είσπραξης προστίμων αλλά και επιβολή κυρώσεων με τρόπο απόλυτο και διαφανή
- λεπτομερής καταγραφή και δημοσιοποίηση του αριθμού των παραβάσεων, των ελέγχων και των αποτελεσμάτων τους
- σωστή και στοχευμένη εκπαίδευση των τροχονόμων καθώς και κατάλληλο εξοπλισμό για όλες τις παραπάνω δράσεις.



Συστηματική παρακολούθηση εφαρμογής δράσεων

Κατεξοχήν εργαλείο διοίκησης του συστήματος οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Η συλλογή, επεξεργασία, ανάλυση και δημοσιοποίηση των κατάλληλων στοιχείων επιτρέπει:

- τη σωστή τεκμηρίωση των αποφάσεων για την εφαρμογή των δράσεων και την αποφυγή των αναποτελεσματικών μέτρων
- την τόνωση των προσπάθειες υπηρεσιών και πολιτών για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων



Ανάπτυξη και εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της οδικής υποδομής

- Συστηματική οργάνωση, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής:
 - έλεγχος οδικής ασφάλειας (στη φάση της μελέτης και της λειτουργίας)
 - προληπτική και η έκτακτη συντήρηση
 - επεμβάσεις στις επικίνδυνες θέσεις
 - διαχείριση των συμβάντων και ατυχημάτων
 - αξιολόγηση οδικής ασφάλειας
 - μελέτες επιπτώσεων οδικής ασφάλειας κάθε έργου και επέμβασης.
- Ετοιμασία (ΥΑΑΥΠΜΕΔΙ) των απαραίτητων προδιαγραφών και οδηγιών και των αντίστοιχων εγχειριδίων καλών πρακτικών.
- Συστηματική εφαρμογή τους από όλες τις κεντρικές, περιφερειακές και τοπικές υπηρεσίες.
- Έγκριση της χρηματοδότησης κάθε έργου οδικής υποδομής μετά από την επιτυχημένη εκτέλεση των παραπάνω διαδικασιών ελέγχου.



Ριζικός επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής και κυκλοφορίας στις πόλεις

- Ένταξη του σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Δημιουργία υποδομής για την ασφαλή κίνηση πεζών και ποδηλάτων.
- Προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού από τα λάθη τα δικά τους αλλά και των άλλων χρηστών της οδού.
- Ετοιμασία (ΥΑΑΥΠΜΕΔΙ) και εφαρμογή (Δήμοι-σχετικές Αρχές), προδιαγραφών και οδηγιών επεμβάσεων στην αστική οδική υποδομή και κυκλοφορία με βάση και τις διεθνείς καλές πρακτικές.
- Συστηματικοί έλεγχοι καλής εφαρμογής και αξιολόγησης των επεμβάσεων για την επέκταση των επιτυχημένων μέτρων και την αποφυγή εκείνων που δεν φέρνουν αποτελέσματα.



Ολοκληρωμένη πολιτική προώθησης της ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς

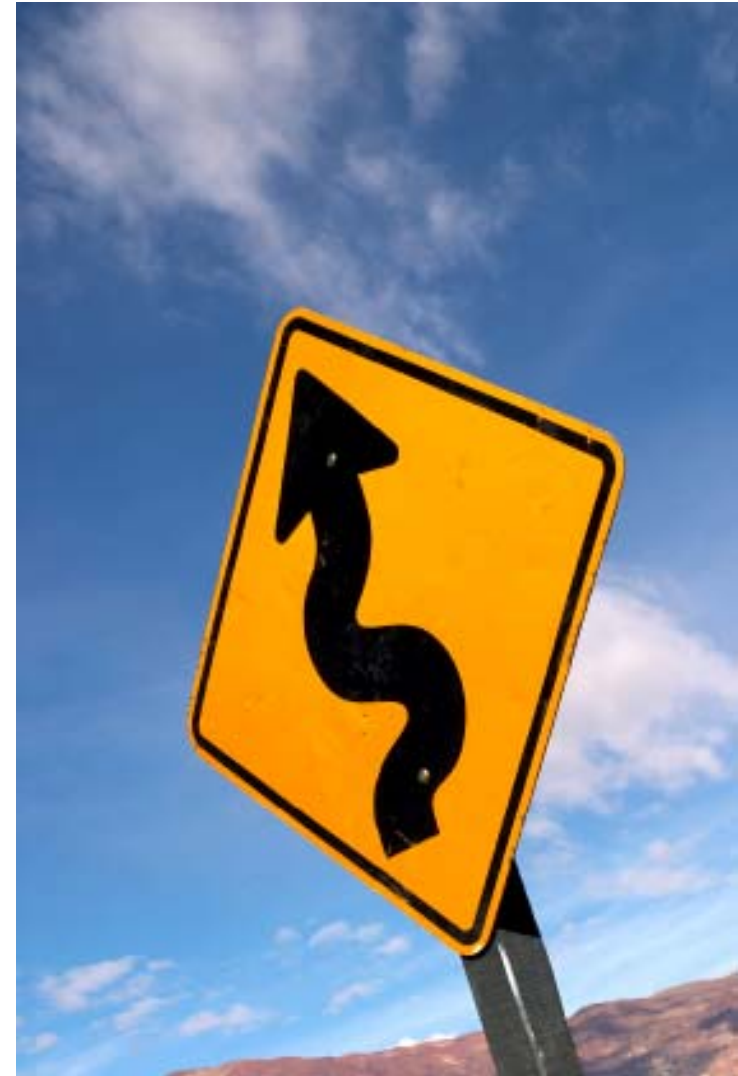
Στόχοι:

- κατανόηση της εγγενούς επικινδυνότητας της οδήγησης
- συνείδηση κάθε οδηγού, επιβάτη και πεζού ότι η σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά είναι διαρκής προσπάθεια τόσο της Πολιτείας όσο και των ίδιων των πολιτών που στοχεύουν σε μια κοινωνία ευθύνης και ευημερίας.
- Συστράτευση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων με κοινό και δυνατό επικοινωνιακό μήνυμα.
- Εκστρατείες με στόχο όλες τις ομάδες ευάλωτων χρηστών της οδού αλλά και εκείνους που απειλούν τις ομάδες αυτές σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες δράσεις αστυνόμευσης, επεμβάσεων στην υποδομή, κλπ.
- Μακροπρόθεσμα αποτελέσματα μέσω:
 - καλύτερης εκπαίδευσης υποψηφίων και νέων οδηγών
 - ενίσχυση της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολείο, στο σπίτι, στη δουλειά και σε όλη την καθημερινότητα.



Συμπεράσματα

- Βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα μόνο με συστηματική εφαρμογή και ένταξή τους **στο πλαίσιο των ευρύτερων πολιτικών σχεδιασμού του χώρου και της κινητικότητας εντός και εκτός πόλεων.**
- Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι θα συνεισφέρουν με κάθε τρόπο προς την κατεύθυνση εφαρμογής όλων των παραπάνω δράσεων προτεραιότητας.



Ημερίδα για την Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας Αθήνα, 19 Μαρτίου 2013

**Οι θέσεις του
Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
για την Οδική Ασφάλεια**



Γιώργος Γιαννής, Κώστας Αντωνίου,
Μαθαίος Καρλαύτης
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο