

ExpoSec 2006
5^ο Συνέδριο και Έκθεση για Θέματα Ασφάλειας
Αθήνα, 28-29 Μαρτίου 2006

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

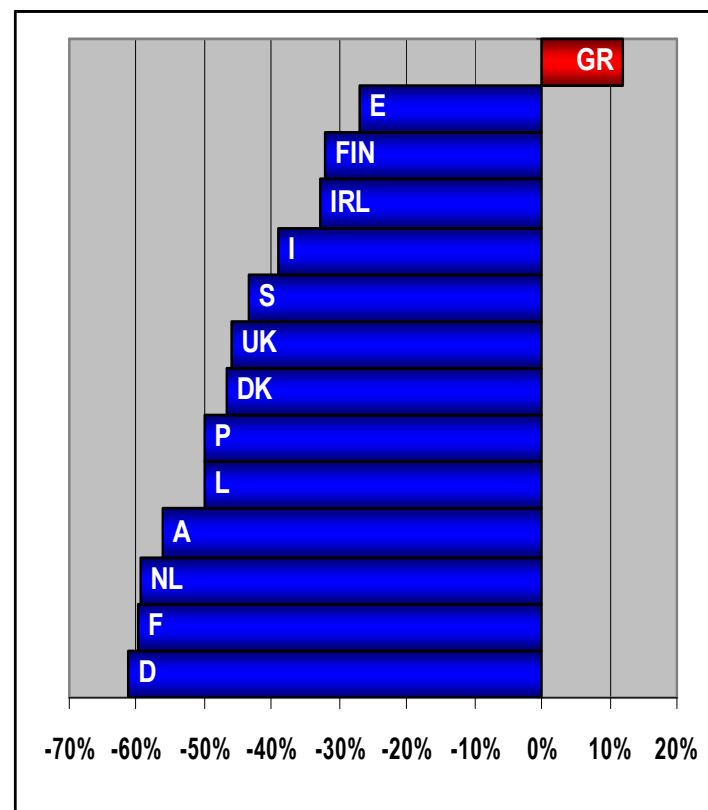
Γ.Κανελλαΐδης, Γ.Γιαννής, Σ.Βαρδάκη, Α.Δραγομάνοβιτς, Α.Λαΐου



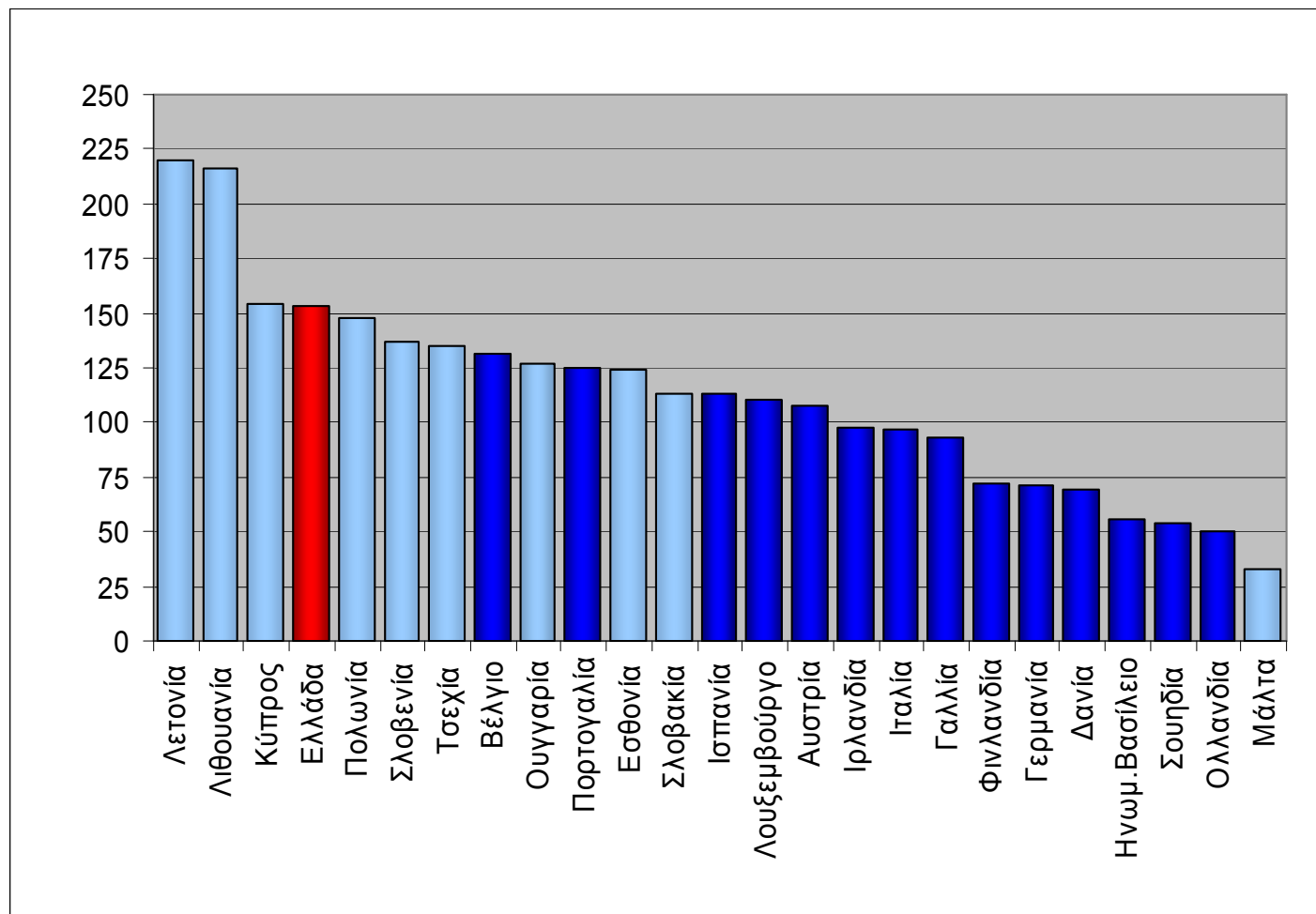
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής

Ποσοστιαία μεταβολή (%) του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα την περίοδο 1980-2004 (EU15)

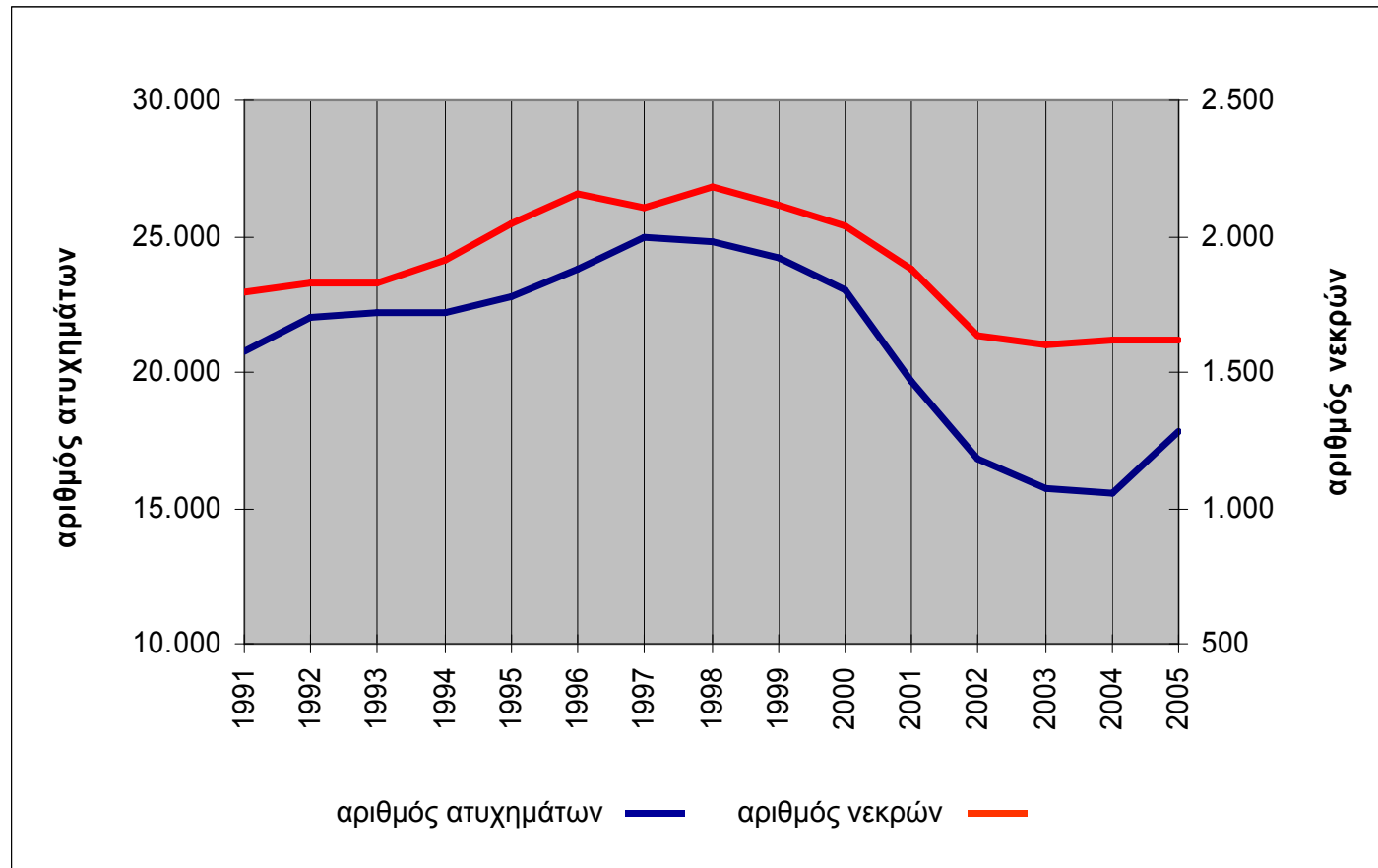
Αριθμός νεκρών			
	1980	2004	80-04 (%)
A	2.003	878	-56%
B	2.396	-	-
D	15.050	5.842	-61%
DK	690	369	-47%
E	6.522	4.749	-27%
F	13.672	5.530	-60%
FIN	551	375	-32%
GR	1.446	1.619	12%
I	9.220	5.625	-39%
IRL	564	379	-33%
L	98	49	-50%
NL	1.996	804	-60%
P	2.579	1.294	-50%
S	848	480	-43%
UK	6.239	3.368	-46%
EU15	63.874	31.361	-56%



Αριθμός νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων (2004) (EU25)



Αριθμός νεκρών και ατυχημάτων στην Ελλάδα (1991-2005)



Αδυναμίες στην αντιμετώπιση του προβλήματος στην Ελλάδα

- **Απουσία ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας.**
- **Επικαλύψεις και ασάφεια αρμοδιοτήτων.**
- **Εμπειρική προσέγγιση του προβλήματος.**
- **Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων.**
- **Αποτυχία στην ουσιαστική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών.**
- **Ελλιπής εφαρμογή του 1^{ου} Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2001 – 2005.**

Σύγχρονα Στρατηγικά Σχέδια οδικής ασφάλειας διεθνώς με συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους

Χώρα	Τίτλος	Χρονική Περίοδος
Σουηδία	Όραμα μηδέν	1997 – 2007
Ηνωμένο Βασίλειο	Οι δρόμοι του Αύριο - Ασφαλέστεροι για όλους	2000 - 2010
Ολλανδία	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας	2001 - 2020
Γαλλία	Αποφάσεις Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας	2002 - σήμερα

Διεθνής εμπειρία Παραδοσιακή πολιτική οδικής ασφάλειας

- Ανάπτυξη ολοκληρωμένων στρατηγικών σχεδίων με **δέσμευση της Πολιτείας και συναίνεση των πολιτών**.
- **Συντονισμένες προσπάθειες** σε τοπικό και εθνικό επίπεδο με επαρκή προϋπολογισμό.
- Συστηματικός εντοπισμός προβλημάτων οδικής ασφάλειας και **τεκμηριωμένη αποτελεσματική εφαρμογή** μέτρων.
- Έμφαση στις δράσεις για τη **βελτίωση της συμπεριφοράς** των χρηστών.

Διεθνής εμπειρία Σύγχρονη πολιτική οδικής ασφάλειας

- **Δεν είναι αποδεκτοί** σοβαροί τραυματισμοί ή θάνατοι στην οδική κυκλοφορία.
- Κύρια ευθύνη στους **σχεδιαστές** και στους **εμπλεκόμενους με τη λειτουργία** του Συστήματος οδικής κυκλοφορίας.
- Οι χρήστες είναι υπεύθυνοι για την **τήρηση των περιορισμών** που επιβάλλονται.
- Αναδεικνύονται οι απώλειες στα οδικά ατυχήματα ως **πρόβλημα δημόσιας υγείας**.
- Επίτευξη **συναίνεσης της κοινωνίας** στις αναγκαίες αλλαγές.

Εμπόδια στην εφαρμογή προγραμμάτων οδικής ασφάλειας διεθνώς

Πολιτική:

- απαιτούμενη προσπάθεια
- πολιτικό κόστος
- έλλειψη ενδιαφέροντος από τους πολίτες
- μακροπρόθεσμος ορίζοντας απόδοσης

Γνώση:

- αδυναμίες στη συλλογή πληροφοριών για τα ατυχήματα
- ανάγκη επιλογής των αποτελεσματικότερων μέτρων
- ανάγκη υψηλής ποιότητας έρευνας

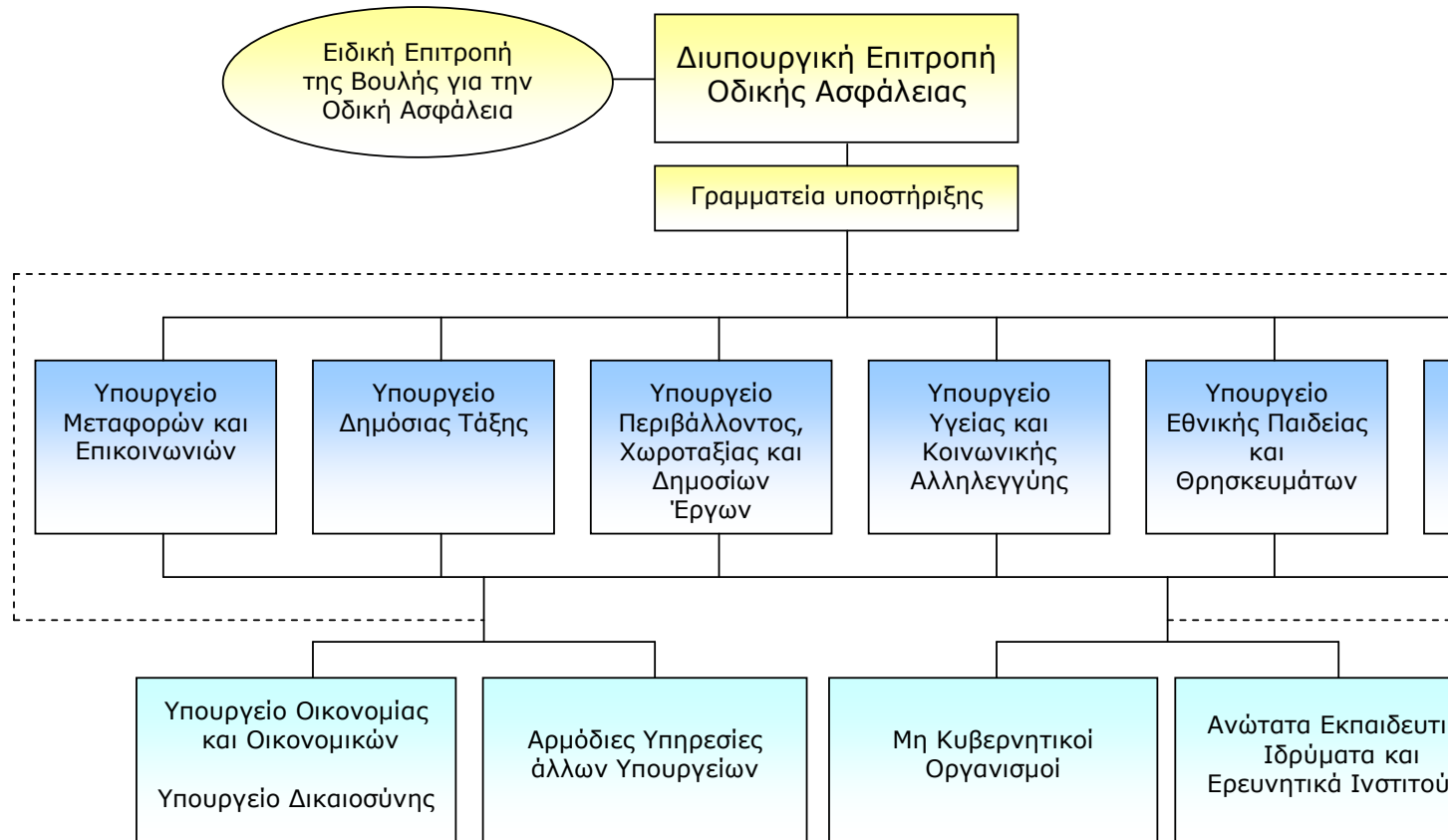
Αποτελεσματικότητα:

- ασάφεια και επικαλύψεις ευθύνης - αρμοδιοτήτων
- έλλειψη επαγγελματισμού και σχετικής εμπειρίας
- αδυναμίες στον συντονισμό

Στόχος του 2^{ου} Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας

*Ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα
στην Ελλάδα το έτος **2010**,
να είναι **μειωμένος κατά 50%**
σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους **2000**.*

Δομή του 2^{ου} Στρατηγικού Σχεδίου



Προϋποθέσεις για την επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου οδικής ασφάλειας, 2006-2010

- Η εκδήλωση πολιτικής βούλησης στο επίπεδο του **Πρωθυπουργού** της χώρας.
- Η διάθεση **επαρκούς χρηματοδότησης**.
- Η ανάπτυξη της **αίσθησης του επείγοντος**.
- Η ουσιαστική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών και η επίτευξη **συναίνεσης** για τις απαιτούμενες δράσεις.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή **αποτελεσματικών δράσεων**.
- Ο **επιτυχημένος συντονισμός** των δράσεων.
- Η συστηματική **παρακολούθηση** και **αξιολόγηση** των δράσεων.
- Η **διαχρονικότητα** και η **συνοχή** της προσπάθειας.

Επίλογος

- Οι απώλειες στα οδικά ατυχήματα πρέπει να αναδειχθούν και να αντιμετωπισθούν ως ένα **σοβαρό κοινωνικό πρόβλημα Δημόσιας Υγείας** που αποτελεί την πρώτη αιτία θανάτου για τις ηλικίες κάτω των 40 ετών.
- Απαιτείται συντονισμένη και διαχρονική εφαρμογή αποτελεσματικών μέτρων οδικής ασφάλειας, στο πλαίσιο **ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδιασμού**.
- Φιλότιμες αλλά **μεμονωμένες** προσπάθειες **δεν αρκούν** για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.