

**Δώσε κίνηση
στην πόλη σου**



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

16 & 17 Ιανουαρίου
[Πέμπτη & Παρασκευή]

Μέτρα Οδικής Ασφάλειας στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



Γιώργος Γιαννής, Καθηγητής

Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής ΕΜΠ

Αστική Οδική Ασφάλεια - Ερωτήματα

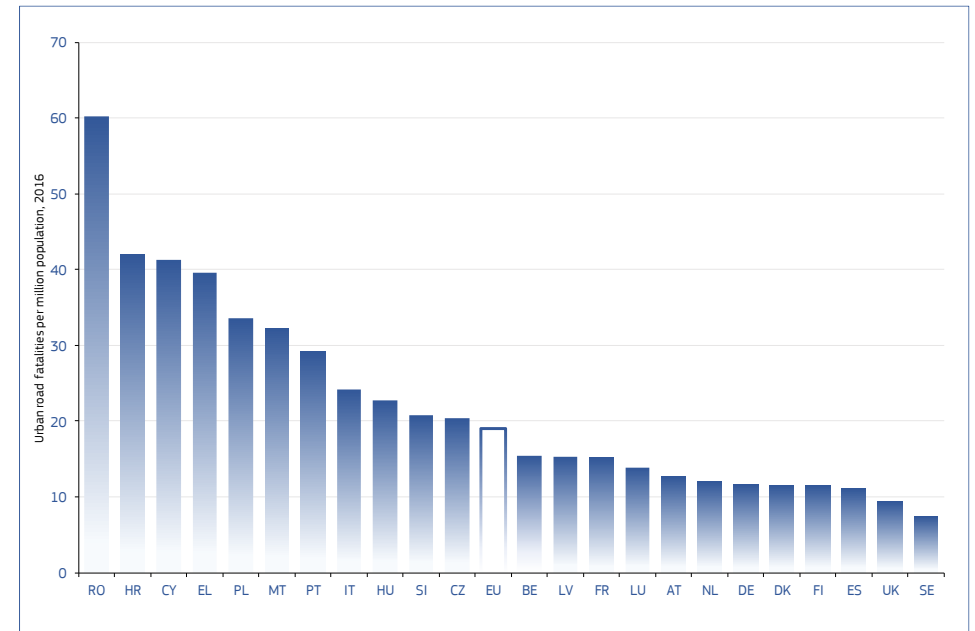
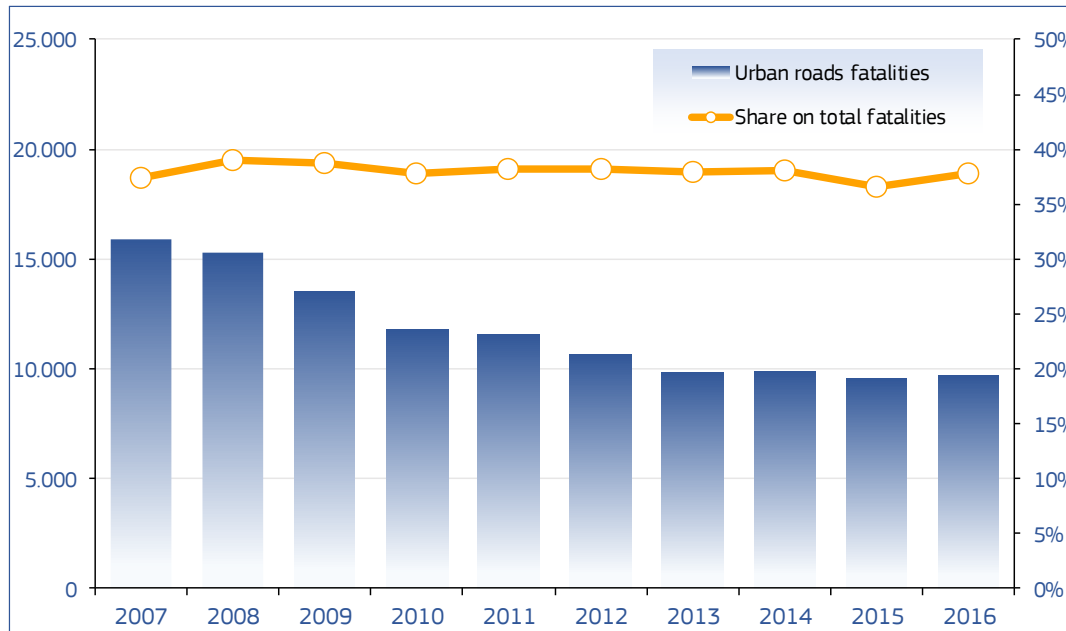
- Ποιοι είναι οι **κρίσιμοι παράγοντες** πρόκλησης οδικών ατυχημάτων στις ελληνικές πόλεις;
- Ποια είναι τα απαραίτητα για τις αποφάσεις **στοιχεία**;
- Πόσο εφαρμόσιμες είναι οι επιτυχημένες **λύσεις** σε άλλες πόλεις;
- Πως ενσωματώνεται η οδική ασφάλεια στα **ΣΒΑΚ**;
- Πως μπορεί η οδική ασφάλεια να ανταγωνιστεί τις προτεραιότητες της **κινητικότητας**, της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος της ενέργειας;
- Είναι έτοιμοι οι πολίτες και η πολιτεία για τις απαραίτητες **επιλογές**;



Διαφορετική πρόοδος στα διαφορετικά κράτη (1/2)

Μείωση αριθμού νεκρών στα ατυχήματα 2008-2017 (πηγή: CARE)

	Αστικές Περιοχές	
	Εντός	Εκτός
Βόρειο-Δυτικά κράτη	-28,8%	-28,1%
Νότια κράτη	-31,5%	-39,0%
Ανατολικά κράτη	-48,7%	-43,6%



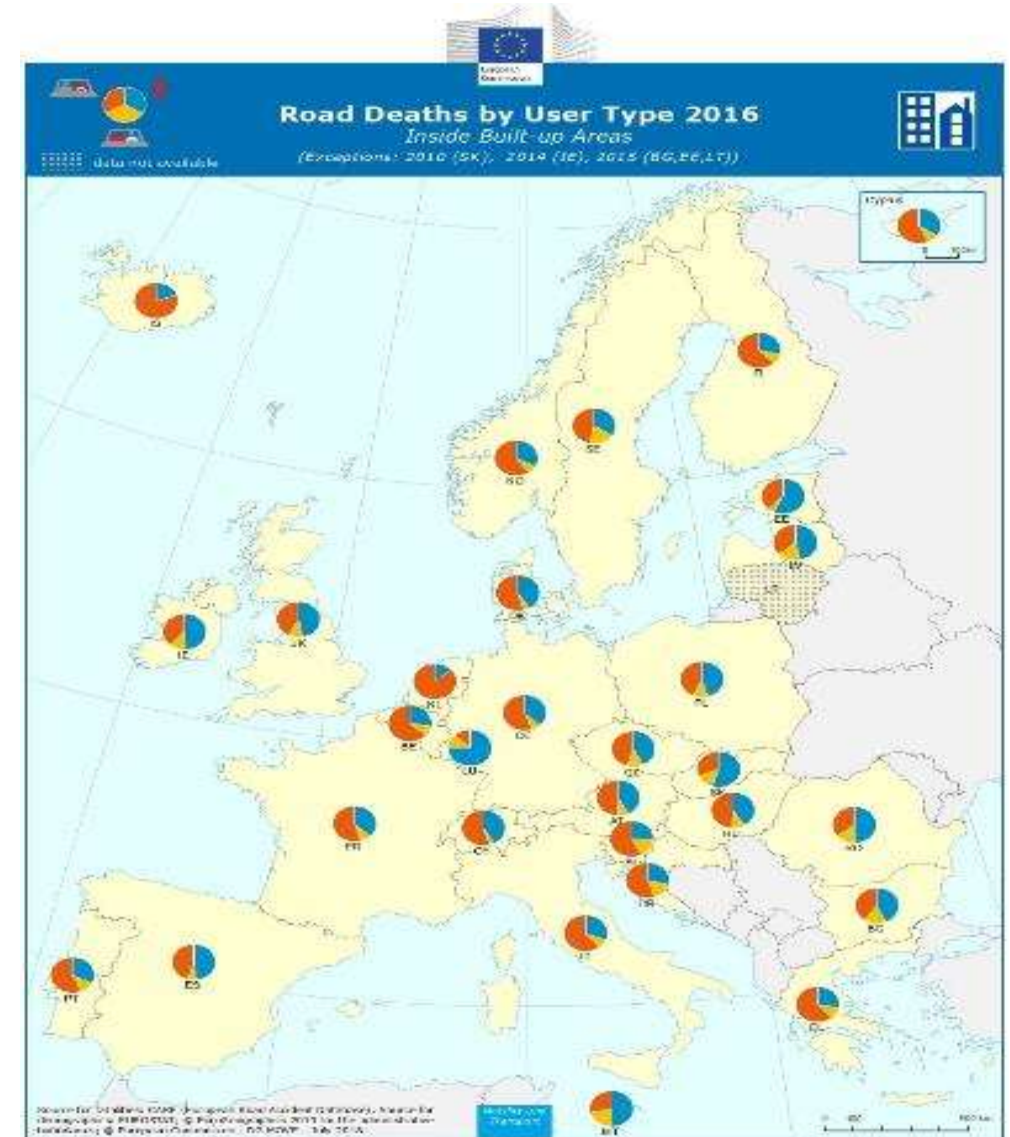
Διαφορετική πρόοδος στα διαφορετικά κράτη (2/2)

Αριθμός νεκρών στα ατυχήματα 2016 (πηγή: CARE)

Μοτοσυκλετιστές	Αστικά	Σύνολο	%
Βόρειο-Δυτικά κράτη	667	3.344	20%
Νότια κράτη	822	2.693	31%
Ανατολικά κράτη	274	3.404	8%

Ποδηλάτες	Αστικά	Σύνολο	%
Βόρειο-Δυτικά κράτη	531	3.344	16%
Νότια κράτη	196	2.693	7%
Ανατολικά κράτη	388	3.404	11%

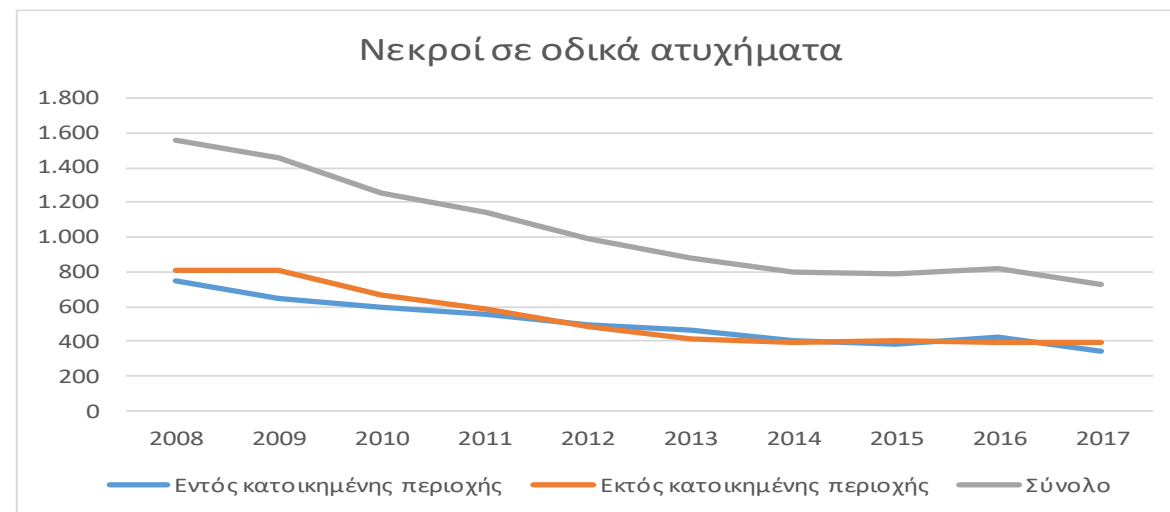
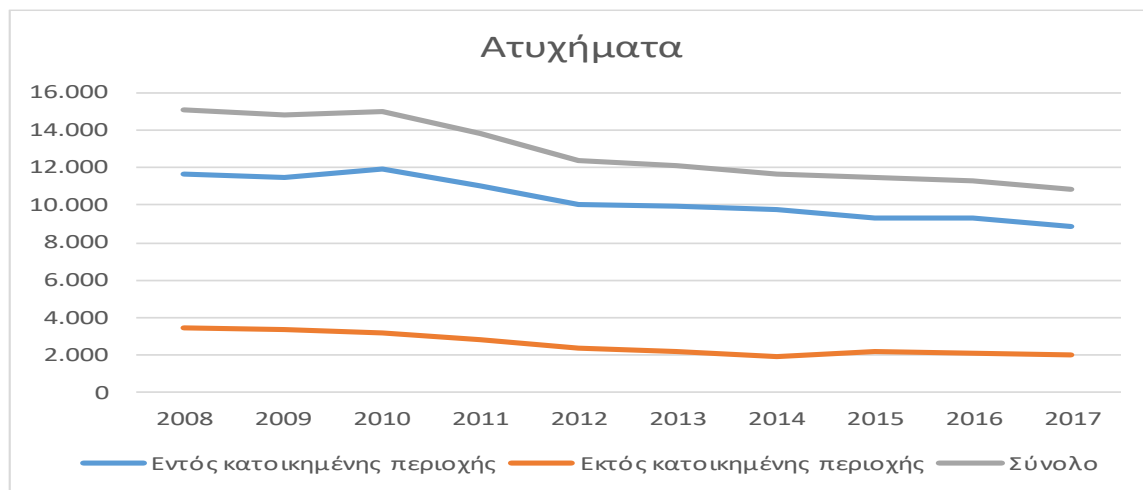
Πεζοί	Αστικά	Σύνολο	%
Βόρειο-Δυτικά κράτη	1.182	3.344	35%
Νότια κράτη	920	2.693	34%
Ανατολικά κράτη	1.561	3.404	46%



Βασικοί δείκτες οδικής ασφάλειας ανά τύπο περιοχής στην Ελλάδα

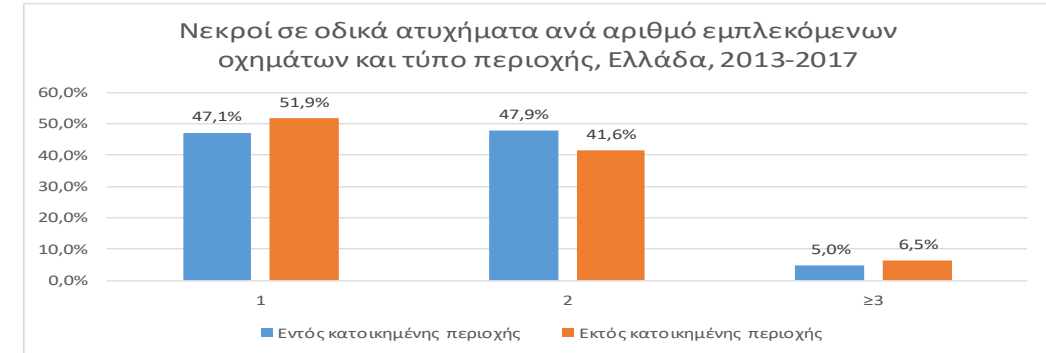
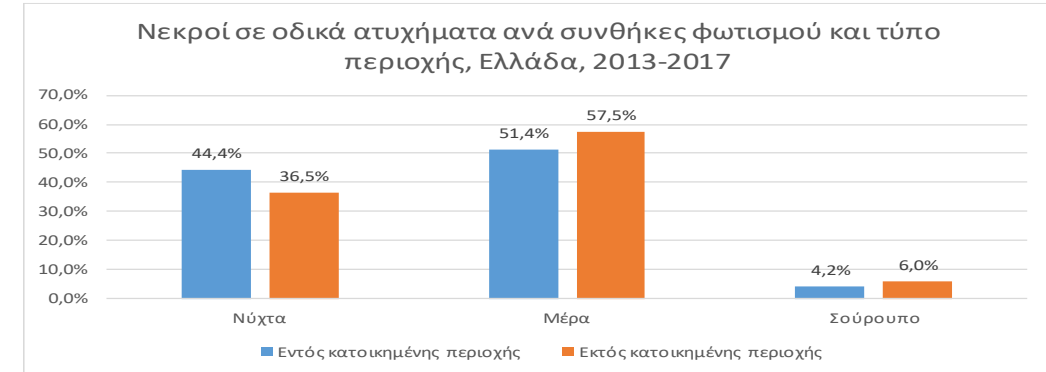
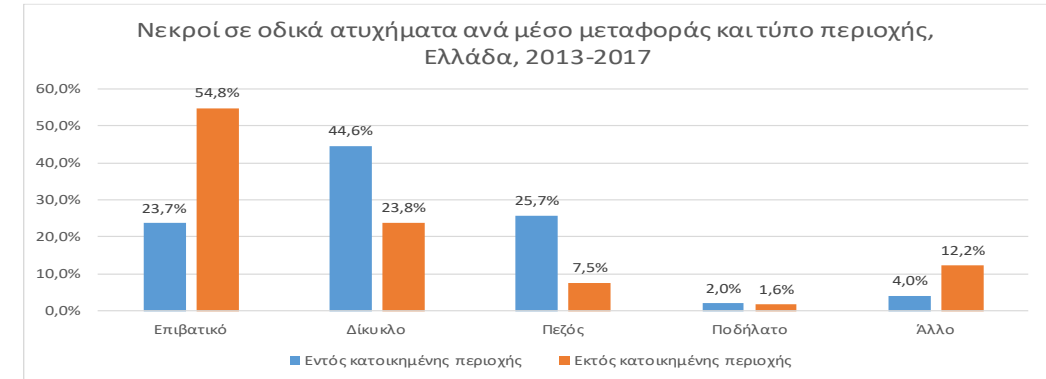
- Το μεγαλύτερο ποσοστό των οδικών **ατυχήματων** συμβαίνει εντός κατοικημένων περιοχών (**80,5%**).
- Το ποσοστό των **νεκρών** σε οδικά ατυχήματα εντός και εκτός κατοικημένης περιοχής είναι περίπου το ίδιο.
- Το ποσοστό των **τραυματιών** (βαριά και ελαφρά) είναι υψηλότερο εντός κατοικημένων περιοχών (63,2% και 79,4% αντίστοιχα).

		Μεταβολή 2017/2008	% ανά τύπο περιοχής
Ατυχήματα	Κατοικημένη	-23,7%	80,5%
	Μη Κατοικημένη	-42,8%	19,5%
	Σύνολο	-28,1%	100,0%
Νεκροί	Κατοικημένη	-54,3%	48,9%
	Μη Κατοικημένη	-51,7%	51,1%
	Σύνολο	-52,9%	100,0%
Βαριά τραυματίες	Κατοικημένη	-58,8%	62,3%
	Μη Κατοικημένη	-66,9%	37,7%
	Σύνολο	-62,3%	100,0%
Ελαφρά τραυματίες	Κατοικημένη	-22,0%	79,4%
	Μη Κατοικημένη	-41,2%	20,6%
	Σύνολο	-26,7%	100,0%



Νεκροί ανά τύπο περιοχής στην Ελλάδα

- Το υψηλότερο ποσοστό των νεκρών εντός κατοικημένων περιοχών αντιστοιχεί στους **δικυκλιστές** (44,6%) και ακολουθούν οι **πεζοί** (25,7%).
- Ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα **κατά τη διάρκεια της νύχτας** εντός κατοικημένων περιοχών είναι ιδιαίτερα υψηλός (44,4%), παρ' ότι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι χαμηλότεροι.
- Το ποσοστό των νεκρών σε οδικά ατυχήματα με **ένα εμπλεκόμενο όχημα** (ταχύτητα) εντός κατοικημένων περιοχών είναι αρκετά υψηλό (47,1%).



Αστική Κινητικότητα και επιλογές οδικής ασφάλειας

Η πολυπλοκότητα του αστικού περιβάλλοντος κάνει αρκετά δύσκολες τις επιλογές οδικής ασφάλειας, επιχειρώντας να ισορροπήσει αντικρουόμενες κοινωνικές ανάγκες και οικονομικούς περιορισμούς.

- **Αποτελεσματικότητα Κυκλοφορίας (Ταχύτητα)** απέναντι στην **Οδική Ασφάλεια**
- **Οχήματα** απέναντι στους **Ευάλωτους Χρήστες της Οδού**
- **Ακριβά** αλλά ασφαλή απέναντι σε **Φθηνά** αλλά ανασφαλή (οχήματα, υποδομή, διαχείριση)
- **Προτεραιότητες** σε μέτρα, προγράμματα, πολιτικές



Επιλογές οδικής ασφάλειας στις πόλεις (1/2)

- Πρώτα έρχεται η ασφάλεια και ακολουθεί η ταχύτητα και αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας.
- **Εναλλακτικές** για γρήγορες μετακινήσεις :
 - Διοχέτευση ταχύτερης κυκλοφορίας σε περιφερειακούς άξονες γύρω ή εκτός πόλης
 - Ανάπτυξη και υποστήριξη περισσότερων και καλύτερων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM)
- Προτεραιότητα πρέπει να δίδεται στα **MMM και στις ήπιες (και ευάλωτες) μορφές μετακίνησης.**



Επιλογές οδικής ασφάλειας στις πόλεις (2/2)

- Οι ανάγκες των ευάλωτων χρηστών της οδού πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον βασικό σχεδιασμό της υποδομής και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.
- Μέγιστος διαχωρισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων από εκείνη των πεζών και των ποδηλατών.
- Μέγιστος διαχωρισμός ανάμεσα στις επιβατικές και εμπορευματικές αστικές μεταφορές.
- Σε πολύπλοκες περιοχές (κόμβοι, κλπ.):
 - βέλτιστη αναγνωσιμότητα κατευθύνσεων,
 - συνεκτικό οδικό περιβάλλον (χωρίς εκπλήξεις)
 - συγχωρητικό οδικό περιβάλλον.



Βασικές κατευθύνσεις για τις επιλογές αστικής οδικής ασφάλειας

- Η οδική ασφάλεια πρέπει να ενσωματώνεται όχι μόνο στην **ανάπτυξη των ΣΒΑΚ** αλλά και στους ελέγχους και οδηγίες οδικής ασφάλειας και να αποτυπώνεται σε κοινούς στόχους.
- Τα ΣΒΑΚ πρέπει να περιλαμβάνουν μια ξεκάθαρη **ιεράρχηση των μετακινουμένων**, με προτεραιότητα στους επιβάτες των ΜΜ, στους ποδηλάτες και στους πεζούς.
- Τα **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς** είναι τα ασφαλέστερα μέσα οδικής κυκλοφορίας.
- Η πραγματική και η αντιληπτή ασφάλεια στο σύνολο της διαδρομής μπορεί να έχουν **καθοριστική επιρροή στην επιλογή μέσου**



Ξεκάθαροι στόχοι οδικής ασφάλειας

- Οι στόχοι της αστικής οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι **ξεκάθαροι** και να μην ανακατεύονται με άλλους - θεμιτούς αλλά λιγότερο σημαντικούς - στόχους (διαχείρισης κυκλοφορίας, στάθμευσης, οικολογικής οδήγησης).
- **Ασφάλεια και Ταχύτητα** στις αστικές περιοχές είναι δύο αντίθετοι στόχοι και οι τοπικές κοινωνίες μαζί με τις τοπικές Αρχές οφείλουν να κάνουν τις επιλογές τους.



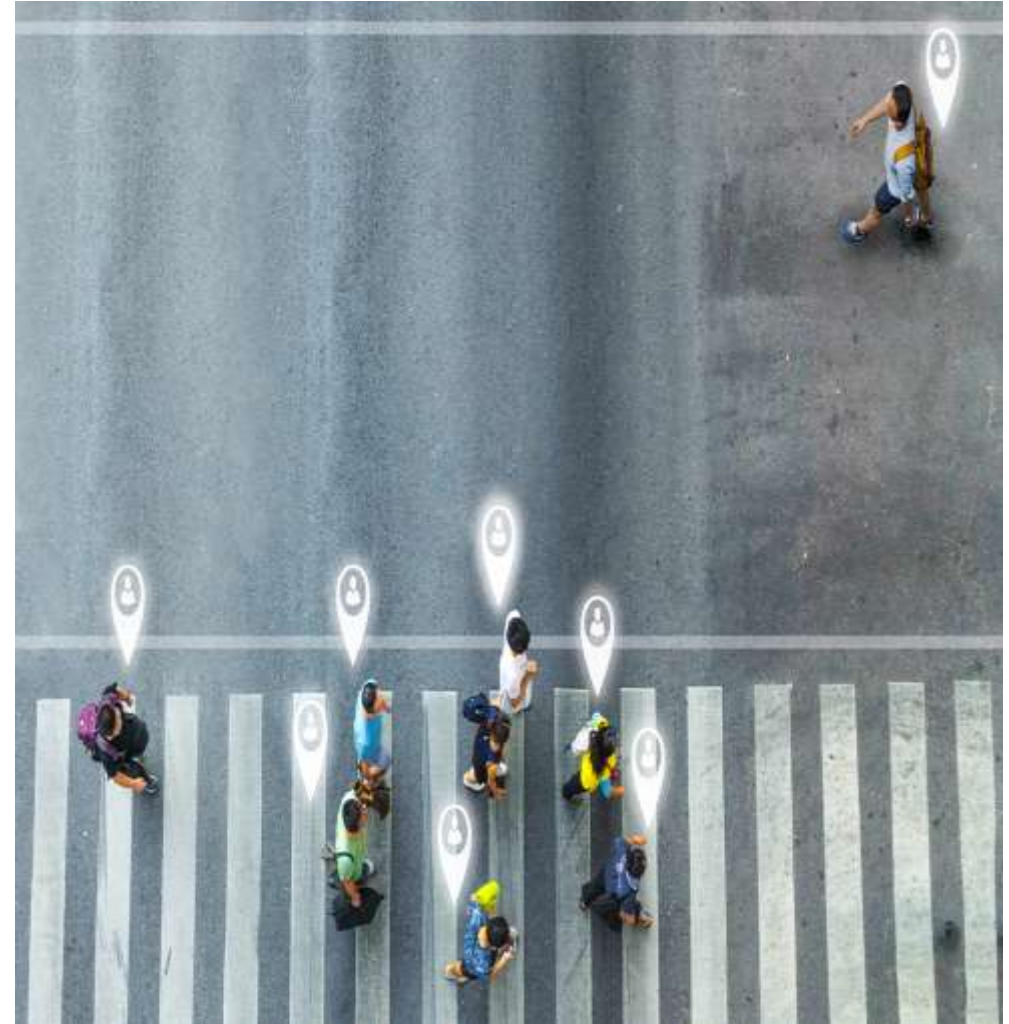
Ο ρόλος των Αρχών (1/2)

- Καθορισμός ξεκάθαρων στόχων για δραστική μείωση της ταχύτητας.
- Εφαρμογή αποτελεσματικού προγράμματος επιτήρησης κυρίως για τις κύριες παραβάσεις.
- Επανακαθορισμός των ορίων ταχύτητας σε όλες τις αστικές οδούς και τις ζώνες με όρια 30km/h και 40km/h.
- Αναπροσαρμογή μετά από μελέτη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Εφαρμογή συστηματικού προγράμματος ελέγχου και συντήρησης των οδοστρωμάτων και όλων των στοιχείων της οδού.



Ο ρόλος των Αρχών (2/2)

- Εξέταση των απαραίτητων **επεμβάσεων** ασφάλειας στην οδική υποδομή, ενσωμάτωσή τους στα σχέδια των μελετών και κατάλληλη εφαρμογή τους.
- Κινητοποίηση όλων των τοπικών δυνάμεων για να αλλάξει δραστικά η **συμπεριφορά** των οδηγών και των πεζών.
- Συστηματική **παρακολούθηση** και τακτική δημοσίευση των στοιχείων οδικών ατυχημάτων, της εφαρμογής των μέτρων και της αποτελεσματικότητάς τους.



Μέτρα οδικής ασφάλειας στη Λάρισα

- Έχει ληφθεί υπόψη η οδική ασφάλεια στο ΣΒΑΚ της Λάρισας;
- Ποια είναι τα κατά προτεραιότητα μέτρα οδικής ασφάλειας στη Λάρισα; (ζώνες 30km/h, ασφάλεια μοτοσυκλετιστών, κλπ.)
- Έχετε καταρτίσει σχέδιο εφαρμογής;
- Ποια είναι τα κύρια εμπόδια στην εφαρμογή τους;
- Πως θα μπορούσε να βοηθήσει η Περιφέρεια και τα Υπουργεία;
- Έχετε μετρήσει την αποτελεσματικότητα των μέτρων που εφαρμόστηκαν;





**Δώσε κίνηση
στην πόλη σου**



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

16 & 17 Ιανουαρίου
[Πέμπτη & Παρασκευή]

Μέτρα Οδικής Ασφάλειας στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



Γιώργος Γιαννής, Καθηγητής

Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής ΕΜΠ