



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6 Φεβρουαρίου 2020

Ευρωπαϊκή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας και Καλές Πρακτικές Διεθνώς

Γιώργος Γιαννής,
Καθηγητής ΕΜΠ



Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής,
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ

- Το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ (www.nrso.ntua.gr) αποτελεί ένα **Ερευνητικό Κέντρο Καινοτομίας και Αριστείας** στην οδική ασφάλεια με παγκόσμια αναγνώριση [κατάταξη: 2ο στην Ευρώπη και 6ο παγκοσμίως (AAP 2018)]
- Μία **Ομάδα 25+ επιστημόνων**, με διεθνώς αναγνωρισμένους Καθηγητές, Μεταδιδάκτορες, Υποψήφιους Διδάκτορες και Επιστήμονες Μηχανικούς
- Ένα **πληροφοριακό σύστημα** υποστήριξης των αποφάσεων διεθνούς αναφοράς με τα πιο επίκαιρα δεδομένα και γνώσεις με:
 - περισσότερες από 3.000 επισκέψεις το μήνα
 - δεκάδες αναρτήσεις ετησίως στα κοινωνικά δίκτυα
 - περισσότερα από 100 ηλεκτρονικά περιοδικά από το 2004
- Μια εξαιρετική **ερευνητική δραστηριότητα**:
 - Περισσότερες από 100 Διπλωματικές Εργασίες & 5 Διδακτορικές Διατριβές
 - Περισσότερα από 100 ερευνητικά έργα, κυρίως ανταγωνιστικά
 - Περισσότερες από 500 επιστημονικές δημοσιεύσεις (> 200 σε περιοδικά)
 - Περισσότερες από 100 επιστημονικές επιτροπές
 - Διεθνείς Συνεργασίες με Ευρωπαϊκή Επιτροπή, UN/ECE, OECD/ITF, WHO, World Bank, EIB, CEDR, FEHRL, ERF, IRF, UITP, ETSC, WCTR, TRB, δεκάδες Πανεπιστήμια και Ερευνητικά Κέντρα

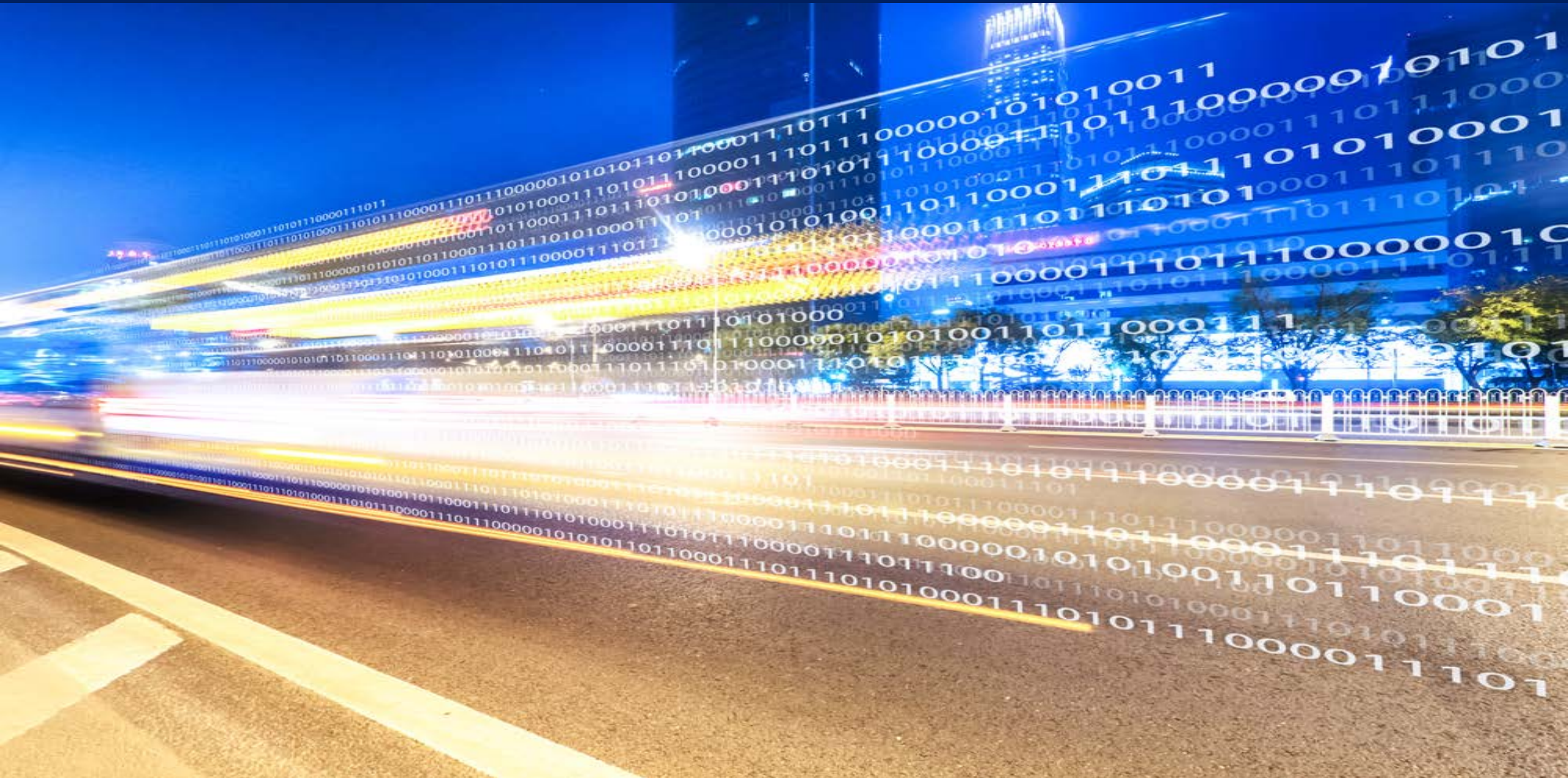


Δομή Παρουσίασης

1. Εισαγωγή (2)
2. Στρατηγικό σχέδιο δράσης της Ε.Ε. για την οδική ασφάλεια 2020-2030 (8)
3. Καλύτερες Πρακτικές Οδικής Ασφάλειας Διεθνώς (20)
4. Συμπεράσματα (3)

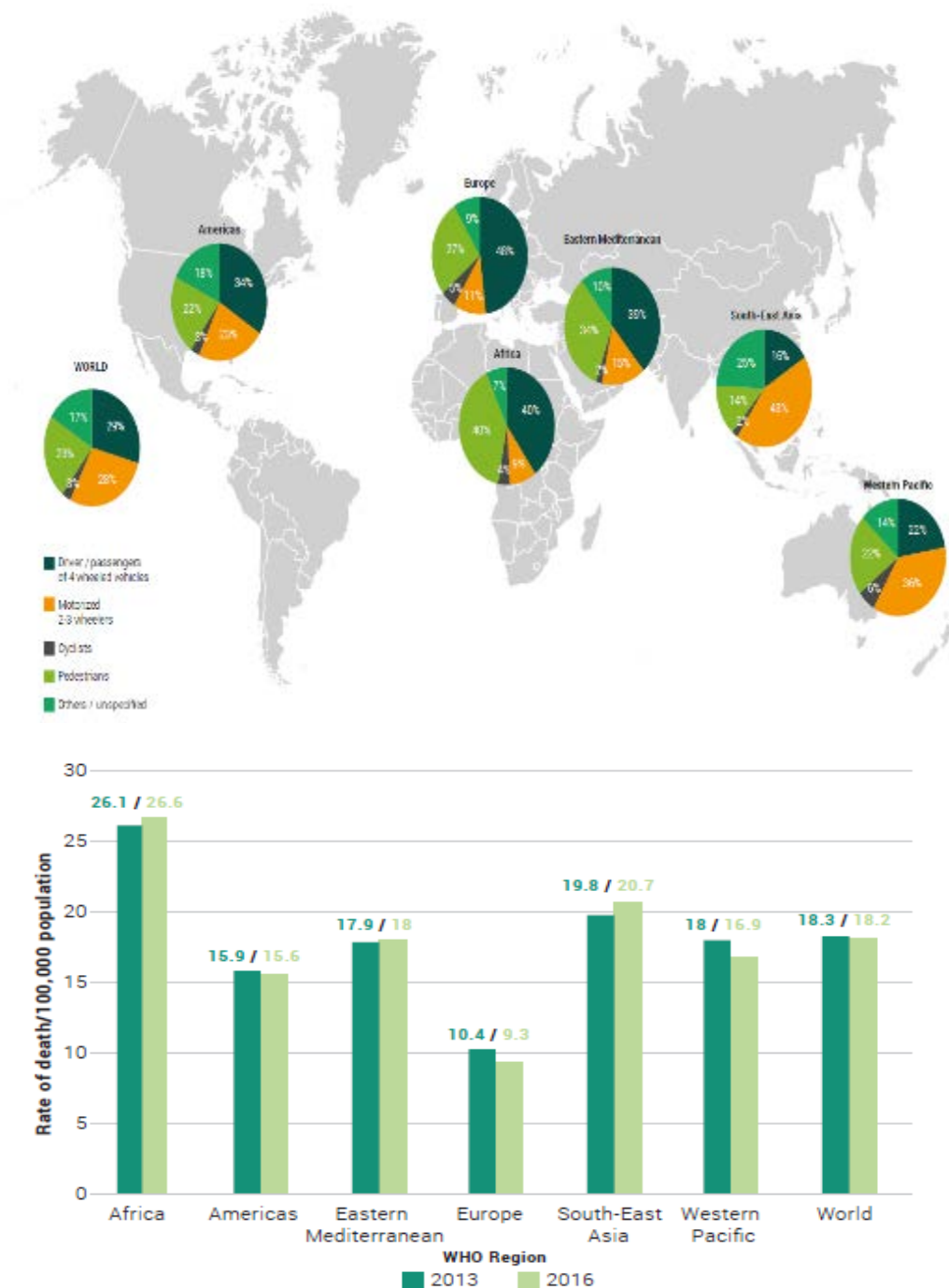


Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας Διεθνώς



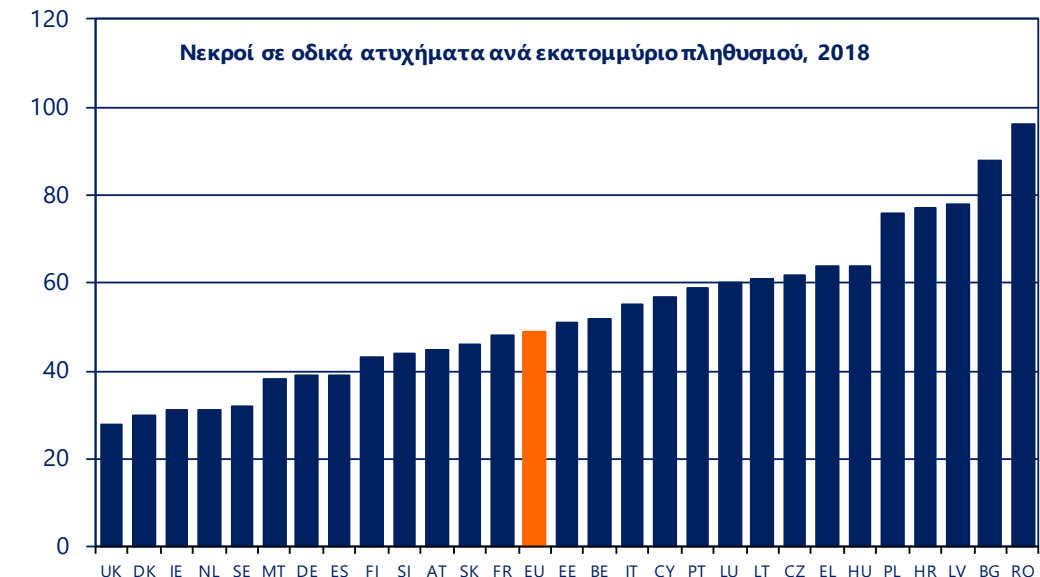
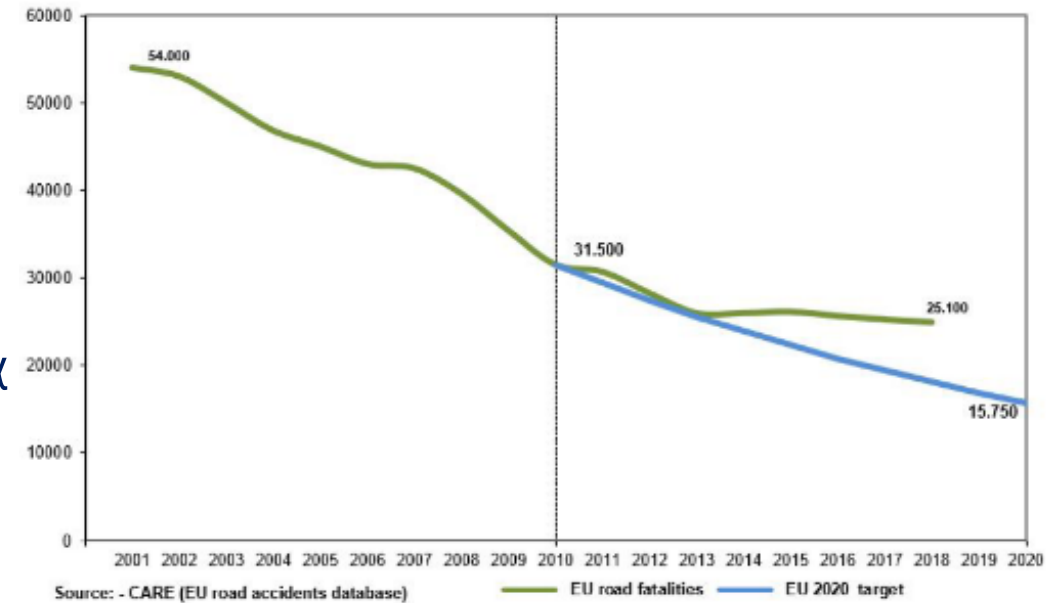
Οδική Ασφάλεια Διεθνώς

- 1,35 εκατομμύρια νεκροί σε οδικά ατυχήματα παγκοσμίως.
- Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν την **όγδοη αιτία θανάτου**. Είναι η πρώτη αιτία θανάτου σε ηλικίες 5-29 ετών.
- Η **Ευρώπη** παρουσιάζει τη χαμηλότερη θνησιμότητα σε οδικά ατυχήματα παγκοσμίως.
- Η **Αφρική** εμφανίζει τις χειρότερες επιδόσεις οδικής ασφάλειας (έως και 10 φορές περισσότεροι νεκροί σε σχέση με τα καλύτερα Ευρωπαϊκά κράτη).
- Το ποσοστό των νεκρών **ευάλωτων χρηστών της οδού** παγκοσμίως είναι ιδιαίτερα υψηλό (54%).



Οδική Ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση

- Το 2018, καταγράφηκαν περίπου 25.100 θάνατοι σε οδικά ατυχήματα στην Ε.Ε.
- Είναι σχεδόν **απίθανο να επιτευχθεί ο στόχος** για μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 50% μέχρι το 2020.
- Υπάρχουν **μεγάλες διαφορές** στις επιδόσεις οδικής ασφάλειας ανάμεσα στα 28 κράτη της Ε.Ε
- Απαιτούνται επιπλέον **συντονισμένες προσπάθειες** σε όλα τα επίπεδα και σε όλους τους τομείς.



Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Οδική Ασφάλεια (2020-2030)



Ευρωπαϊκή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας (1986-2020)

- Τα πρώτα βήματα (1986-1993)
Ευρωπαϊκό έτος οδικής ασφάλειας 1986, Έκθεση Gerondeau
- Πρώτο σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια (1993-1996)
Ποιοτικοί στόχοι και προτεραιότητες
- Δεύτερο σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια (1997-2001)
Στόχος μείωσης νεκρών κατά 18.000
- Τρίτο σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια (2003-2010)
Στόχος μείωσης νεκρών κατά 50%, παρακολούθηση προόδου
- Σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια (2011-2020)
Στόχος μείωσης νεκρών κατά 50%, δράσεις και στόχοι προτεραιότητας



Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης της Ε.Ε. για την Οδική Ασφάλεια (2020-2030)

- Τον Μάιο 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε το **Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης της Ε.Ε. για την οδική ασφάλεια** για την περίοδο 2021-2030.
- Το στρατηγικό σχέδιο δράσης της Ε.Ε. δημοσιεύθηκε **στο πλαίσιο της 3ης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα**, η οποία περιλαμβάνει επίσης την αναθεώρηση της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών και στρατηγική για τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα.



Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης της Ε.Ε. για την Οδική Ασφάλεια (2020-2030)

Οκτώ πυλώνες δράσεων:

- Διακυβέρνηση οδικής ασφάλειας
- Οικονομική στήριξη οδικής ασφάλειας
- Ασφαλείς οδοί
- Ασφαλή οχήματα
- Ασφαλής συμπεριφορά
- Αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης
- Νέες τεχνολογίες οδικής ασφάλειας
- Παγκόσμιος ρόλος της Ε.Ε.

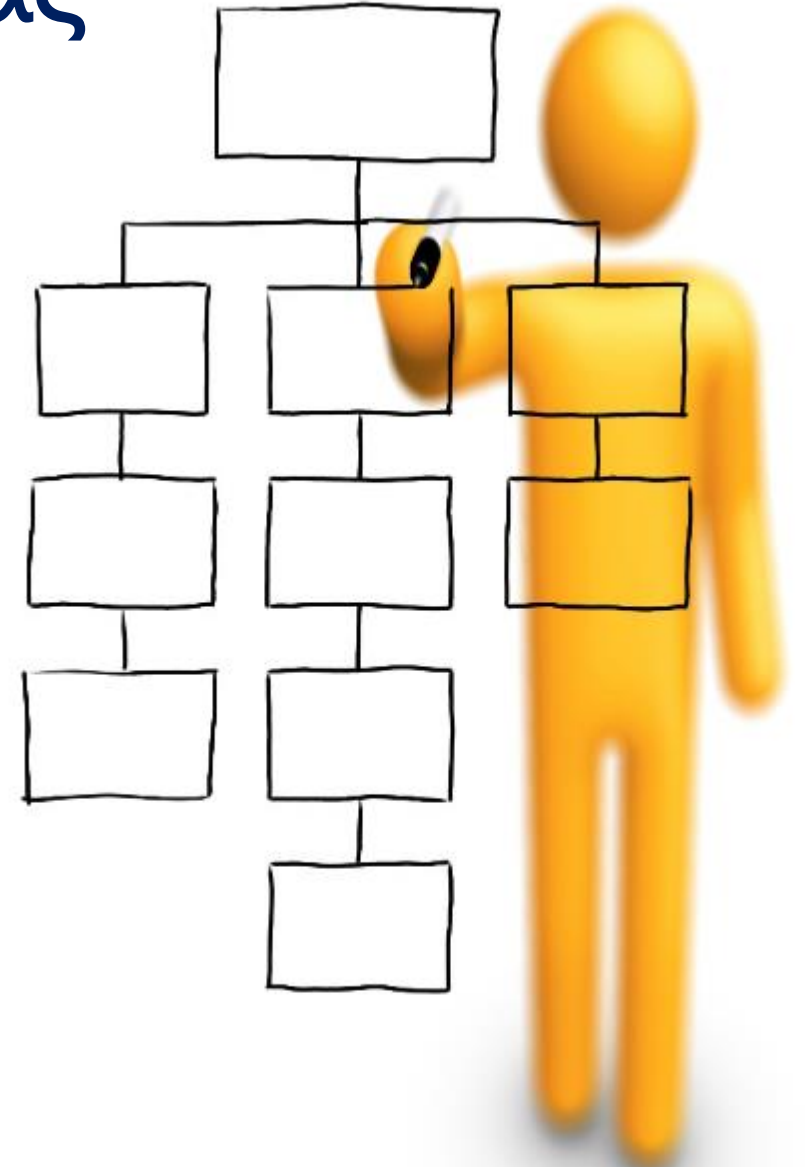


Διακυβέρνηση οδικής ασφάλειας

- Το πλαίσιο πολιτικής της Ε.Ε. για την οδική ασφάλεια 2021-2030 βασίζεται στην **προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος**.
- Απαιτείται η συντονισμένη δράση όλων των τομέων και όλων των χρηστών της οδού στο πλαίσιο μιας ενισχυμένης δομής διακυβέρνησης.

Βασικές δράσεις

- **δείκτες επίδοσης οδικής ασφάλειας (KPIs)** που θα συνδέονται με τα αποτελέσματα έχουν στοχευθεί
- εντολή να **συμπεριληφθούν στρατηγικές συμβουλές** και συχνή ανατροφοδότηση



Οικονομική στήριξη

Παροχή σταθερότητας και συνοχής στη χρηματοδότηση λύσεων για αναβάθμιση υποδομών και άλλες δράσεις οδικής ασφάλειας.

Βασικές δράσεις

- ενθάρρυνση χρήσης της χρηματοδοτικής στήριξης της Ε.Ε. από τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία και ταμεία επενδύσεων για την αναβάθμιση της ασφάλειας των υποδομών.
- διερεύνηση εξασφάλισης σταθερότητας στη χρηματοδότηση για την στήριξη δράσεων οδικής ασφάλειας (π.χ. κοινές διασυνοριακές επιχειρήσεις επιτήρησης της οδικής ασφάλειας).



Ασφαλείς οδοί

Αναθεώρηση της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών

- καθιέρωση **αξιολόγησης** σε επίπεδο οδικού δικτύου
- **διαφάνεια** και παρακολούθηση των διαδικασιών
- **επέκταση του πεδίου εφαρμογής** της οδηγίας σε όλο το πρωτεύον οδικό δίκτυο
- καθορισμός γενικών απαιτήσεων για τις οδικές σημάνσεις και τις οδικές πινακίδες για τη διευκόλυνση των **συνεργατικών, συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων συστημάτων** κινητικότητας
- υποχρεωτική η συνεκτίμηση των **ευάλωτων χρηστών** της οδού



Ασφαλή Οχήματα

- Αναθεώρηση Κανονισμών Ασφάλειας Οχημάτων και Πεζών για **υποχρεωτικά συστήματα ασφαλείας** (π.χ. έξυπνη προσαρμογή ταχύτητας, αυτόνομη πέδηση έκτακτης ανάγκης κτλ.)

Βασικές δράσεις

- αξιολόγηση για οικονομικά εφικτό **εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος στόλου** με προηγμένα συστήματα υποστήριξης οδηγών.
- **εθνικά κίνητρα για τη χρήση τεχνολογιών** (π.χ. προμηθειών, πολιτικών για ασφαλείς μετακινήσεις, φορολογικών και ασφαλιστικών κινήτρων)



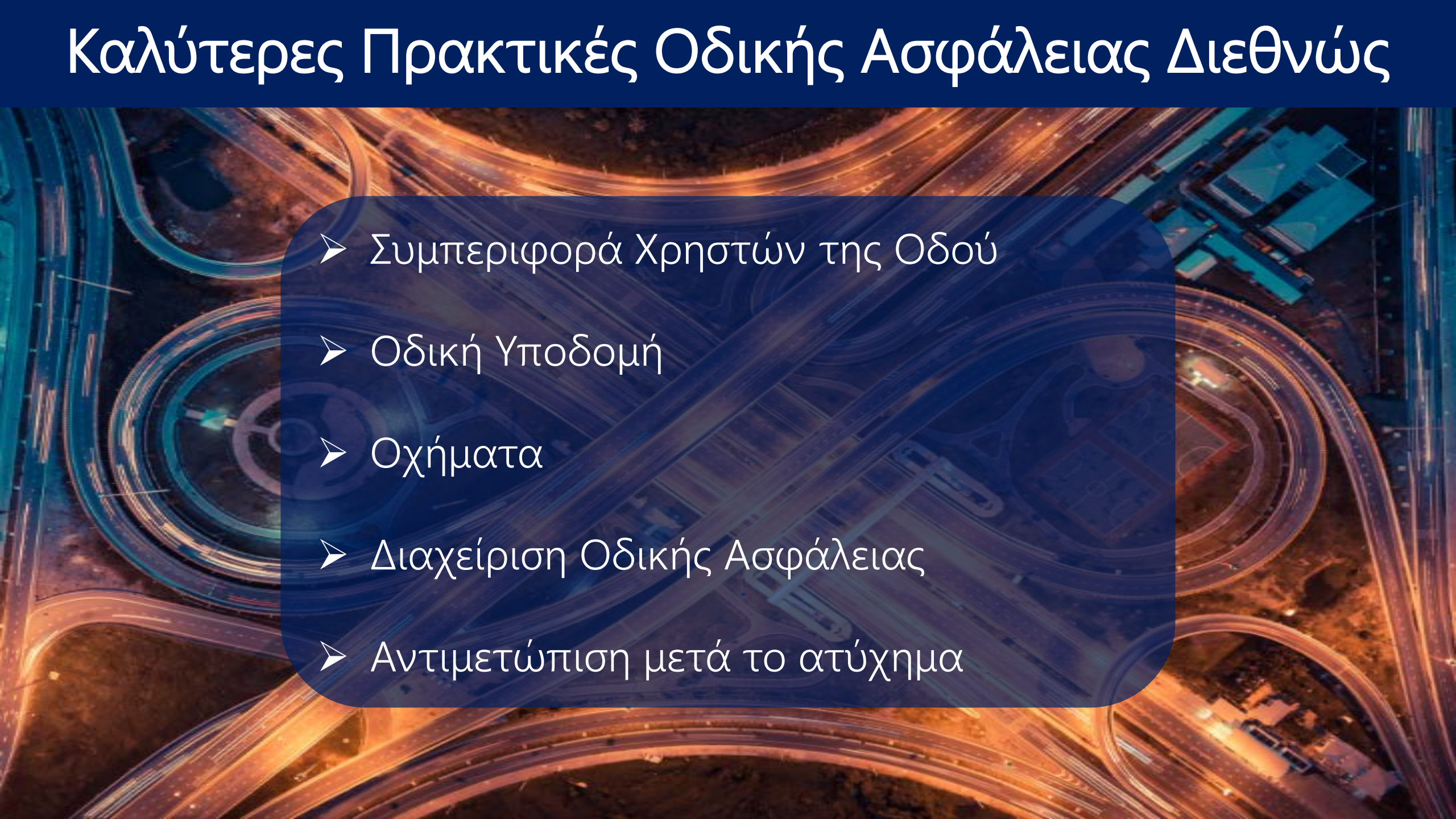
Ασφαλής Συμπεριφορά

Βασικές δράσεις

- διασυννοριακή επιτήρηση των τροχαίων παραβάσεων
- αμοιβαία αναγνώριση της **αφαίρεσης άδειας οδήγησης**
- υποχρεωτικά συστήματα **υπενθύμισης ζώνης ασφαλείας** για όλες τις θέσεις
- λειτουργία της **έξυπνης προσαρμογής ταχύτητας**, καθώς και ψηφιακή διαχείριση των ορίων ταχύτητας
- σύσταση Ε.Ε. για την επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε **αλκοόλ** στο αίμα



Καλύτερες Πρακτικές Οδικής Ασφάλειας Διεθνώς

- 
- Συμπεριφορά Χρηστών της Οδού
 - Οδική Υποδομή
 - Οχήματα
 - Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας
 - Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα

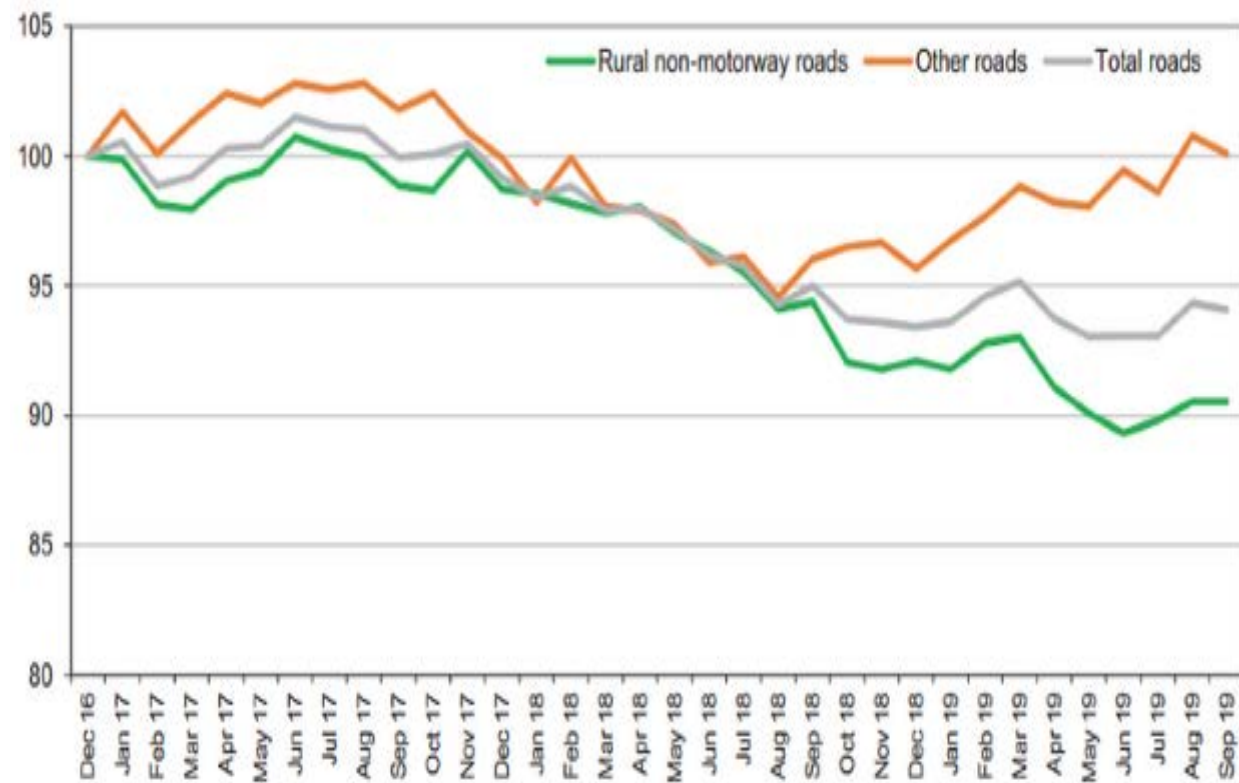


Συμπεριφορά Χρηστών της Οδού

- Έμφαση στην επικίνδυνη συμπεριφορά (ταχύτητα, αλκοόλ, απόσπαση προσοχής)
- Έμφαση στην προστασία (ζώνη, κράνος)
- Έμφαση στους εύαλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές)
- Συστηματική επιτήρηση
- Εκπαίδευση και ενημέρωση

Μείωση ορίων ταχύτητας- Γαλλία

- Μείωση ορίου ταχύτητας στις **επαρχιακές οδούς** από 90 χλμ/ώρα στα 80 χλμ/ώρα από 01/07/2018.
- Στο 2^ο εξάμηνο 2018, οι **νεκροί σε οδικά ατυχήματα μειώνονται** μόνο στις επαρχιακές οδούς, ενώ αυξάνονται στο υπόλοιπο δίκτυο
- Από τη σύγκριση των μέσων όρων των περιόδων Ιανουάριος-Ιούνιος 2019 και Ιανουάριος-Ιούνιος 2013-2017, η **επίδοση στις επαρχιακές οδούς είναι καλύτερη** από το υπόλοιπο δίκτυο.



Εξέλιξη νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανά μήνα και τύπο οδού, Γαλλία, 2016-2019 (100=Δεκέμβρης 2016) (Πηγή: OINSR, 2019)



Μείωση ορίων ταχύτητας

Λουξεμβούργο

- Μείωση ορίου ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους από 130 χλμ/ώρα στα 90 χλμ/ώρα τις πρωινές ώρες αιχμής για ένα μήνα.



Ολλανδία

- Μείωση ορίου ταχύτητας από 130χλμ/ώρα στα 100χλμ/ώρα κατά τη διάρκεια της ημέρας.



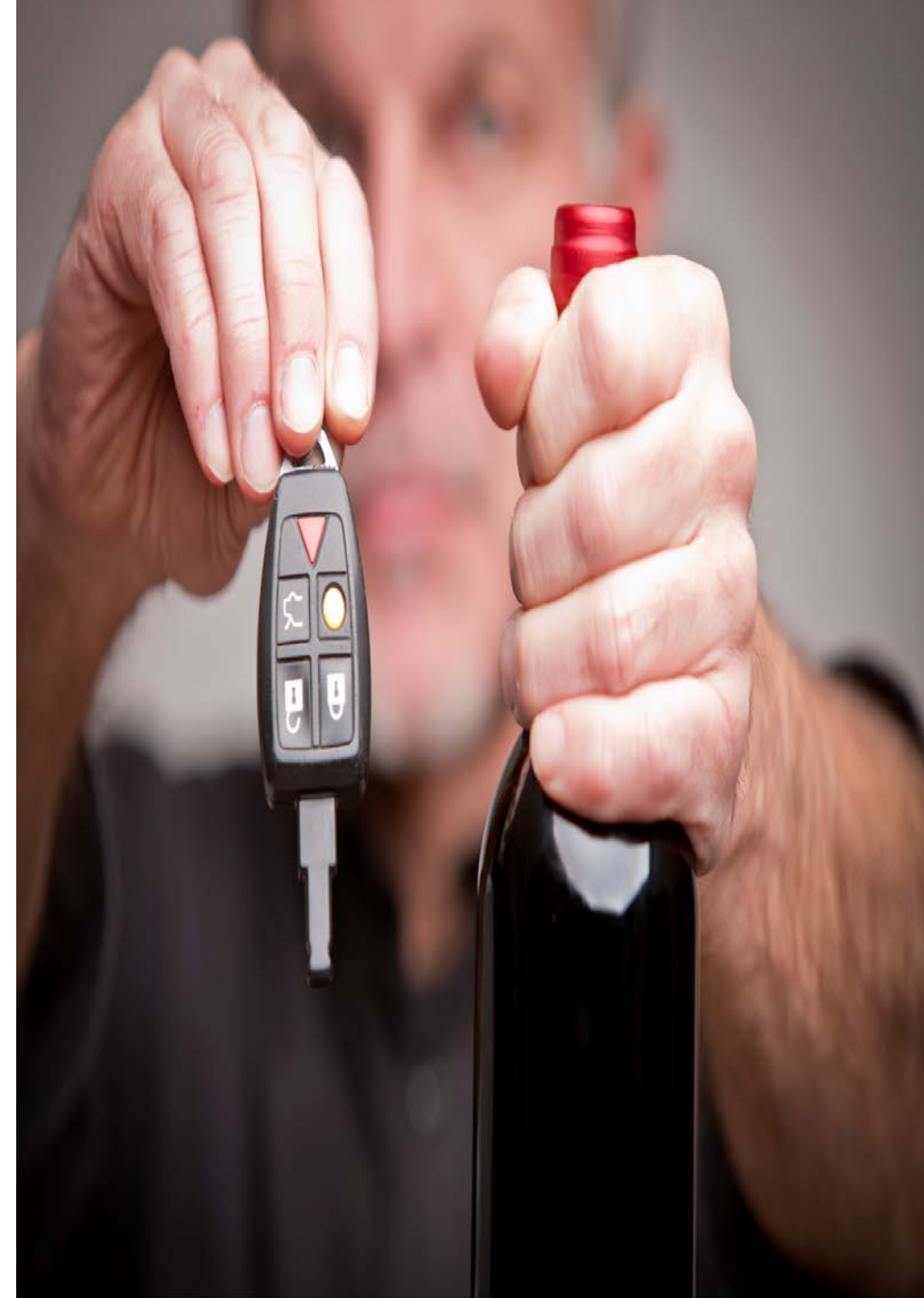
Αλκοόλ

Βέλγιο

- Οι παραβάτες οδηγοί με συγκέντρωση οινόπνεύματος στο αίμα άνω των 1,8g/l και οι οδηγοί που συλλαμβάνονται να οδηγούν δύο φορές σε διάστημα 3 ετών με 1,2g/l και άνω πρέπει να εγκαταστήσουν στο όχημα τους το «**σύστημα ανίχνευσης αλκοόλ**». Ο δικαστής μπορεί επίσης να επιβάλει την εγκατάσταση του συστήματος και για παραβάτες που οδηγούν με 0,8g/l ή περισσότερο.

Γαλλία

- Τα σχολικά λεωφορεία έχουν εξοπλιστεί υποχρεωτικά με το «σύστημα ανίχνευσης αλκοόλ» από το 2010. Το 2015, το σύστημα έγινε υποχρεωτικό για όλα τα λεωφορεία.



Απόσπαση Προσοχής

Ηνωμένο Βασίλειο

- Από το 2017, για τη χρήση κινητού τηλεφώνου επιβάλλεται αφαίρεση 6 βαθμών ποινής. Για τους νέους οδηγούς 6 βαθμοί ποινής αντιστοιχούν σε επανάληψη της διαδικασίας απόκτησης άδειας οδήγησης. Ένα χρόνο μετά την εφαρμογή του νέου νόμου παρατηρήθηκε μείωση κατά 8% των οδηγών που παραδέχεται τη χρήση κινητού κατά την οδήγηση.

Επιπλέον λύσεις

- Συστήματα αυτόματης φραγής κλήσεων και μηνυμάτων
- Εκπαίδευση σχετικά με την απόσπαση της προσοχής κατά την απόκτηση άδειας οδήγησης
- Ενημερωτικές εκστρατείες



Μοτοσυκλέτες - Ισπανία

- Εφαρμογή Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για Μοτοποδήλατα και Μοτοσυκλέτες (2008).
 - Ασφαλής οδήγηση (πρόσβαση, εκπαίδευση),
 - Διαχείριση κυκλοφορίας
 - Προσαρμογή υποδομών
 - Εξοπλισμός οχημάτων και αναβατών
 - Προληπτικές ενέργειες και κυρώσεις για επικίνδυνη οδήγηση
- Το πρόγραμμα είχε **μεγάλη επιτυχία** και οι νεκροί δικυκλιστές μειώθηκαν κατά 50% την περίοδο 2008-2010.
- Στο Στρατηγικό Σχέδιο της Ισπανίας για την περίοδο 2011-2020, τέθηκε ειδικός στόχος για μείωση των νεκρών και βαριά τραυματιών μοτοσυκλετιστών κατά **20%**.





Οδική Υποδομή

- Διαχείριση ταχυτήτων
- Συστηματική συντήρηση οδών
- Μέτρα οδικής ασφάλειας χαμηλού κόστους
- Ενσωμάτωση στην πολιτική αστικής κινητικότητας
- Αξιολόγηση επιδόσεων ασφάλειας οδών

Μέτρα οδικής ασφάλειας χαμηλού κόστους -Νορβηγία

- Μετατροπή διασταυρώσεων σε κυκλικούς κόμβους
- Απομάκρυνση παρόδιων εμποδίων
- Σήμανση επικίνδυνων καμπυλών
- Οδικός φωτισμός
- Αναβάθμιση σημαντικών διαβάσεων πεζών
- Γέφυρες πεζών - υπόγειες διαβάσεις

Μέτρα υψηλής ανταποδοτικότητας αφού ο λόγος κόστους-ωφέλειας υπερβαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις το 1:10



Ζώνες με όριο ταχύτητας 30km/h

- Το όριο ταχύτητας των 30 χλμ/ώρα θεσπίζεται συνεχώς σε περισσότερες κεντρικές περιοχές σε περισσότερες Ευρωπαϊκές πόλεις με σημαντικά οφέλη στην οδική ασφάλεια, ειδικά των ευάλωτων χρηστών της οδού
- Στη **Βαρκελώνη** και στο **Δουβλίνο** έχει αποφασιστεί η εφαρμογή του ορίου ταχύτητας των 30km/h σε όλες τις περιοχές κατοικίας.
- Η **Πορτογαλία** και η **Ελβετία** έχουν θεσπίσει το μέγιστο όριο ταχύτητας 20 χλμ/ώρα σε συγκεκριμένες κατοικημένες περιοχές.





Οχήματα

- Ανανέωση στόλου οχημάτων
- Συστηματικός τεχνικός έλεγχος οχημάτων
- Συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας
- Προηγμένα συστήματα υποστήριξης οδηγού
- Αξιολόγηση επιδόσεων ασφάλειας οχημάτων (EuroNCAP)

Προηγμένα Συστήματα Υποστήριξης Οδηγού

- **Έξυπνη προσαρμογή ταχύτητας (ISA):** προτείνει ταχύτητα οδήγησης βασισμένη σε πληροφορίες πάνω στην υφιστάμενη κατάσταση της οδού (όριο ταχύτητας, καιρός κ.α.) και σε περίπτωση υπέρβασης του ορίου ταχύτητας ειδοποιεί τον οδηγό μέσω ηχητικού σήματος ή μειώνει αυτόματα την ταχύτητα.
- **Σύστημα διατήρησης λωρίδας (LKA):** επαναφέρει ομαλά το όχημα όταν αυτό πλησιάζει τα όρια της λωρίδας.
- **Σύστημα ελέγχου διασταύρωσης (IC):** βασίζεται στην επικοινωνία με τους φωτεινούς σηματοδότες και στην πρόβλεψη της πορείας όλων των οχημάτων στη διασταύρωση και προειδοποιεί τον οδηγό κατά την είσοδο του σε διασταύρωση.



Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αξιολόγησης Νέων Αυτοκινήτων

- Το EuroNCAP ιδρύθηκε το 1997 και αφορά σε σύστημα αξιολόγησης ασφαλείας πέντε αστέρων, μέσω δοκιμών που αντιπροσωπεύουν σημαντικά σενάρια πραγματικών ατυχημάτων με τραυματίες.
- Το σύστημα αξιολόγησης εξελίσσεται συνεχώς με νέες δοκιμές και πρωτόκολλα.
- Η αξιολόγηση βασίζεται στη **βαθμολογία 4 τομέων**:
 - Προστασία ενηλίκων (οδηγοί και επιβάτες)
 - Προστασία παιδιών
 - Προστασία πεζών
 - Τεχνολογίες υποβοήθησης ασφάλειας





Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας

- Στρατηγικά σχέδια και στόχοι
- Προσέγγιση ασφαλούς συστήματος - Όραμα μηδέν
- Κεντρική αρχή οδικής ασφάλειας
- Προϋπολογισμοί οδικής ασφάλειας
- Παρακολούθηση επιδόσεων οδικής ασφάλειας

Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος

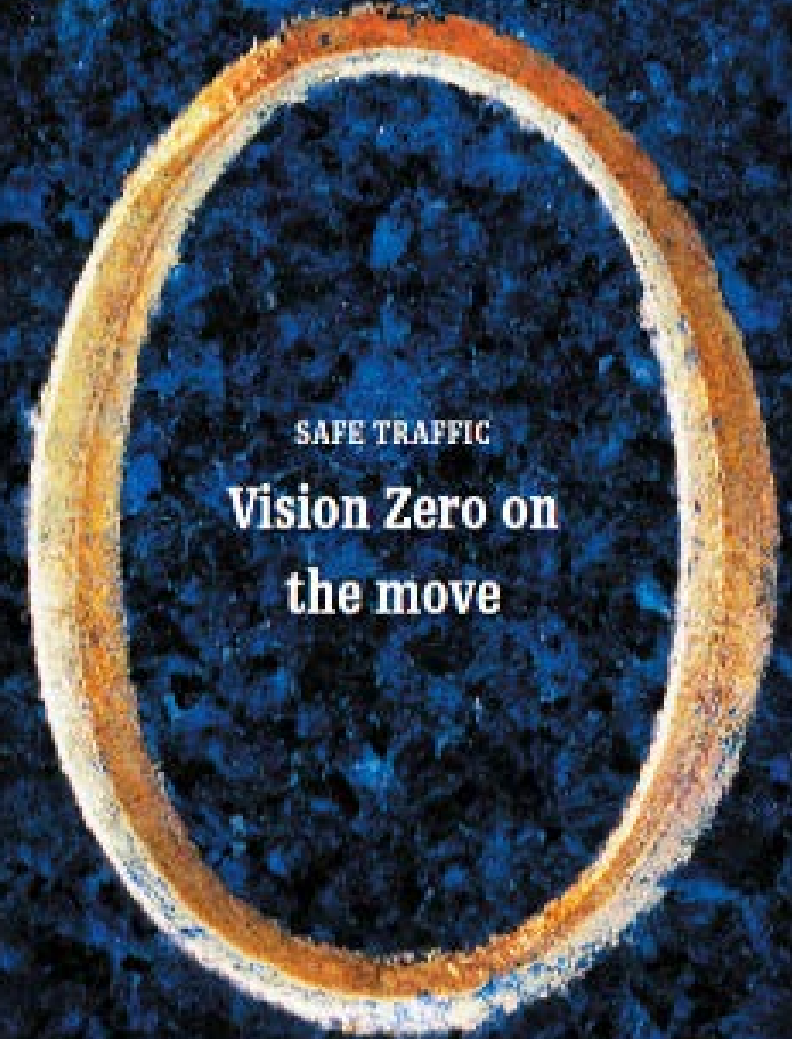
- Οι άνθρωποι κάνουν λάθη που μπορούν να οδηγήσουν σε ατυχήματα. Ωστόσο, κανείς δεν πρέπει να πεθάνει ή να τραυματιστεί σοβαρά λόγω αυτών
- Η οδική ασφάλεια αποτελεί **κοινή ευθύνη όλων**, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζουν, κατασκευάζουν, λειτουργούν και χρησιμοποιούν το οδικό σύστημα
- Όλα τα τμήματα του οδικού συστήματος πρέπει να **ενισχυθούν συνδυαστικά**, ώστε εάν ένα μέρος αποτύχει, τα άλλα να μπορούν να προστατεύουν τους ανθρώπους

**SAFETY
FIRST**



Όραμα Μηδέν

- Πολιτική ασφάλειας της κυκλοφορίας που αναπτύχθηκε στη **Σουηδία** (1997), που θέτει ως απώτερο στόχο την εξάλειψη των νεκρών και βαριά τραυματιών σε οδικά ατυχήματα.
- Η **ευθύνη για τα ατυχήματα** και τους τραυματισμούς κατανέμεται μεταξύ των διαχειριστών του συστήματος και των χρηστών του οδικού δικτύου.
- Όταν οι χρήστες της οδού κάνουν λάθη ή παραβιάζουν τους κανόνες, η **ευθύνη επιστρέφει στους σχεδιαστές συστημάτων** για να διασφαλίσει ότι αυτές οι αποτυχίες δεν θα οδηγήσουν σε θάνατο ή σοβαρούς τραυματισμούς.
- Η φιλοσοφία έχει υιοθετηθεί σε **εθνικό επίπεδο**, αλλά και σε **επίπεδο πόλεων**: Αυστραλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, Καναδάς, ορισμένες Πολιτείες των Η.Π.Α., Ε.Ε.



Παρακολούθηση Επιδόσεων Οδικής Ασφάλειας – Ιρλανδία

- 4 Στρατηγικά Σχέδια Οδικής Ασφάλειας από το 1998
- Δημιουργία ειδικής κρατικής υπηρεσίας οδικής ασφάλειας (Road Safety Authority – RSA)
- Συνεχής αξιολόγηση δράσεων και επιδόσεων
 - Δεδομένα έκθεσης στον κίνδυνο (με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες της οδού)
 - Δείκτες επίδοσης οδικής ασφάλειας
- Το 2019 βραβεύτηκε με το **ETSC Road Safety PIN Award**, για τη θεαματική πρόοδο, καταλαμβάνοντας την 3η καλύτερη επίδοση στην οδική ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ενώ το 2005 κατείχε την 10η θέση)



Παρατηρητήρια Οδικής Ασφάλειας

- Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ([ERSO](http://www.erso.eu))
- Ευρωπαϊκό Σύστημα Υποστήριξης Αποφάσεων για την Οδική Ασφάλεια ([SafetyCube – DSS](http://www.roadsafety-dss.eu))
- Το παγκόσμιο μοντέλο οδικής ασφάλειας ([SafeFITS](http://www.unep.org/safefits))
- Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ([NRSO](http://www.nrso.ntua.gr))



European Transport Safety Council

- Ανεξάρτητος μη κερδοσκοπικός οργανισμός με έδρα στις Βρυξέλλες που ιδρύθηκε το 1993
- Στοχεύει στη μείωση των νεκρών και των τραυματιών στις μεταφορές στην Ευρώπη
- Παρέχει συμβουλές από ειδικούς σε θέματα ασφάλειας των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στα κράτη μέλη.





Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα

- eCall (112)
- Οργάνωση και εξοπλισμός υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης
- Κέντρα τραύματος

Συμπεράσματα



Σύνοψη

- Η ταχύτητα είναι πολύ παρεξηγημένη από όλους
- Οι ευάλωτοι χρήστες της οδού δεν λαμβάνονται σοβαρά υπόψη
- Υπερβολική επίκληση της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος παντού
- Μη ρεαλιστικές προσδοκίες της τεχνολογίας (ιδιαίτερα των αυτοματοποιημένων οχημάτων)
- Πάρα πολλά δεδομένα, ελάχιστη χρήση τους



Προοπτικές πολιτικής για την οδική ασφάλεια

- Προσοχή πρέπει να δοθεί στους βασικούς παράγοντες κινδύνου οδικών ατυχημάτων:
 - Ταχύτητα, Ταχύτητα και Ταχύτητα
 - Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ
 - Απόσπαση προσοχής
 - Μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους
- Προσαρμογή της διαχείρισης της αστικής κινητικότητας για την κάλυψη και εξισορρόπηση τρεχουσών και μελλοντικών αναγκών κινητικότητας και ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές): Μείωση της ταχύτητας παντού.
- Ανάπτυξη ισχυρής κουλτούρας οδικής ασφάλειας των αρχών και των ενδιαφερομένων μερών (προσέγγιση ασφαλούς συστήματος), καθώς και του συνόλου του πληθυσμού.



Προοπτικές τεχνολογίας για την οδική ασφάλεια

- Η **τεχνολογία** μπορεί να είναι η νέα κινητήρια δύναμη οδικής ασφάλειας, μέσω:
 - συνεργασιών δημόσιου ιδιωτικού τομέα
 - σαφών αναλύσεων προβλημάτων (σαφώς καθορισμένοι στόχοι)
 - συστηματικής παρακολούθησης της αποτελεσματικότητας των μέτρων και πολιτικών
- Μεγάλη **ανάγκη** για:
 - περισσότερα δεδομένα και γνώσεις
 - καλύτερη εκμετάλλευση των δεδομένων
 - ευρύτερη γεωγραφική κάλυψη
- Πλήρη **δεδομένα** οδικής ασφάλειας:
 - ακριβέστερα δεδομένα για τα οδικά ατυχήματα
 - δεδομένα έκθεσης σε κίνδυνο και δείκτες επίδοσης οδικής ασφάλειας
 - αξιολόγηση αποτελεσματικότητας μέτρων και πολιτικών





ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6 Φεβρουαρίου 2020

Ευρωπαϊκή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας και Καλές Πρακτικές Διεθνώς

Γιώργος Γιαννής,
Καθηγητής ΕΜΠ



Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής,
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο