



Διαδικτυακό σεμινάριο:
Τροχαία Ατυχήματα - «Δεν μένω θεατής - Δηλώνω παρών»
Διασώστες Ρόδου



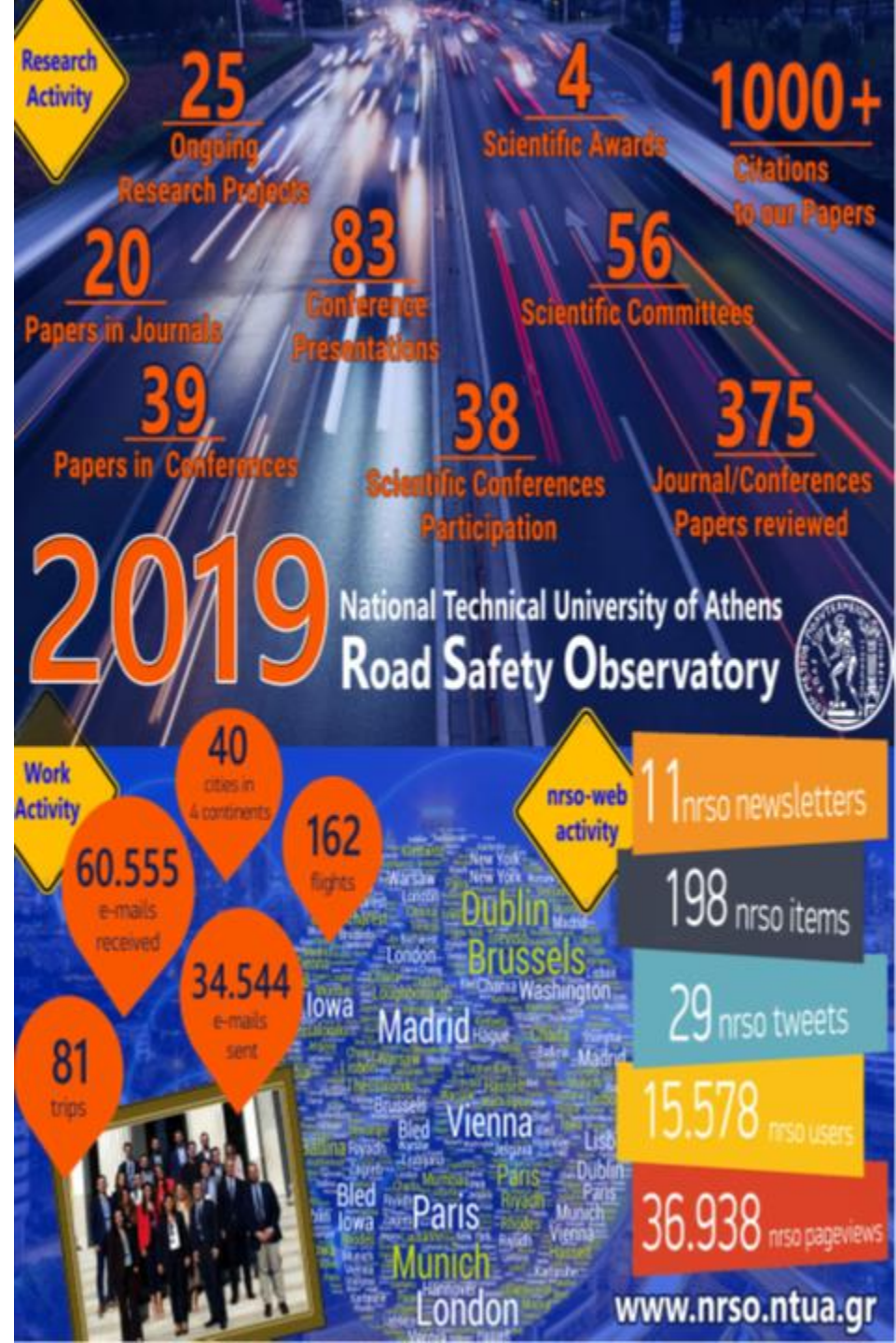
19 Δεκεμβρίου 2020

Κρίσιμα Προβλήματα και Δράσεις Προτεραιότητας για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Γιώργος Γιαννής, Καθηγητής ΕΜΠ
Παναγιώτης Παπαντωνίου, Πρόεδρος ΣΕΣ



- 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 & 6 Διδακτορικές Διατριβές
 - Περισσότερα από 100 ερευνητικά έργα, κυρίως ανταγωνιστικά
 - Περισσότερες από 600 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



Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

- Ο **φορέας** των επιστημόνων και επαγγελματιών που ασχολούνται με το σχεδιασμό, τη λειτουργία, τη διαχείριση και την αξιολόγηση συγκοινωνιακών συστημάτων και υποδομών στην Ελλάδα
- Διανύει το **44^ο έτος** επιστημονικής και κοινωνικής προσφοράς στον τόπο
- Αποτελείται από 845 μέλη τα οποία δραστηριοποιούνται στον **ιδιωτικό** και **δημόσιο** τομέα, καθώς και στον **ακαδημαϊκό** χώρο
- Αποτελεί βασικό φορέα διαλόγου με την Πολιτεία σε θέματα μεταφορών και οδικής ασφάλειας



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

<http://www.ses.gr>
info@ses.gr



Η Οδική Ασφάλεια διεθνώς

- Ο ετήσιος αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανέρχεται σε **1,35 εκατομμύρια παγκοσμίως** και σε **22.800 στην Ευρώπη** των 27 (WHO 2018, European Commission 2020)
- Τα οδικά ατυχήματα είναι πρώτη αιτία θανάτου σε **ηλικίες 5-29** και 8η αιτία θανάτου συνολικά
- Οι ζωές που χάνονται ετησίως από **τροχαία ατυχήματα** είναι αριθμός μεγαλύτερος από αυτόν που οφείλεται σε θανάτους που προκαλούνται από ασθένειες, χρήση ναρκωτικών, αυτοκτονία, βία ή γεγονότα που σχετίζονται με πόλεμο



Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

- Η Ελλάδα καταλαμβάνει την **21^η θέση** στην Ευρώπη των 27
- Το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και υλικών ζημιών των καταγεγραμμένων οδικών ατυχημάτων με παθόντες στην Ελλάδα εκτιμάται περίπου στα **2,4 δις €** ετησίως
- Ενδεχομένως **τριπλασιάζεται** εάν υπολογιστεί ο πραγματικός αριθμός των παθόντων αλλά και τα ατυχήματα με υλικιές ζημιές μόνο



Βασικοί δείκτες οδικής ασφάλειας

Greece 2010 - 2019

Basic road safety figures



www.nrso.ntua.gr

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2010
Injury Road accidents	15,032	13,849	12,398	12,109	11,690	11,440	11,318	10,848	10,737	10,762	-28%
Fatalities	1,258	1,141	988	879	795	793	824	731	700	699	-44%
Serious Injuries	1,709	1,626	1,399	1,212	1,016	999	879	706	727	636	-63%
Slight Injuries	17,399	15,633	14,241	13,963	13,548	13,097	12,946	12,565	12,422	12,059	-31%
Vehicle Fleet (x1000)	8,062	8,087	8,070	8,035	8,048	8,076	8,173	8,263	8,237	8,402	4%
Fatalities per million vehicles	156	141	122	109	99	98	101	88	85	83	-47%
Speed infringements	263,382	238,033	186,675	178,816	156,892	173,476	176,592	208,190	213,333	234,169	-11%
Drink & drive infringements	38,033	34,992	30,707	30,853	29,597	29,191	33,192	32,964	33,394	31,557	-17%
Seat belt infringements	49,703	37,120	33,722	35,478	34,526	29,611	34,831	31,510	33,380	34,594	-30%
Helmet infringements	51,526	47,250	47,736	58,122	54,354	52,783	63,971	59,405	52,706	52,089	1%



Η θέση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

- Το 2019, κατέγραψε **65** νεκρούς σε οδικά ατυχήματα ανά εκατομμύριο πληθύσμου πλησιάζοντας τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (51)
- Η Ελλάδα κατέγραψε **σημαντική μείωση** του αριθμού των νεκρών ανά εκατομμύριο πληθυσμού σε οδικά ατυχήματα της τάξης του 42,5% την περίοδο 2010-2019 η οποία **μπορεί να αποδοθεί** στην:
 - κατασκευή και αναβάθμιση 2.200 χλμ αυτοκινητοδρόμων
 - σχέδια αστικής κινητικότητας
 - βαθιά οικονομική ύφεση

European Union 2010 - 2019

Road fatalities per million population

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019
LU	64	64	65	84	64	64	56	42	60	36	-43.8%
EL	113	103	89	80	73	73	76	69	65	65	-42.5%
IE	46	41	35	41	42	36	39	33	29	29	-37.0%
SK	69	61	65	46	54	51	51	51	48	45	-34.8%
EE	59	76	66	61	59	51	54	36	51	39	-33.9%
LV	103	86	88	99	106	95	80	70	77	69	-33.0%
LT	95	97	101	86	91	83	66	67	62	66	-30.5%
BE	77	80	69	65	65	65	56	54	53	54	-29.9%
DK	48	40	30	34	32	31	37	30	30	34	-29.2%
ES	52	44	41	36	36	36	39	39	39	37	-28.8%
AT	66	62	63	54	51	56	50	47	46	47	-28.8%
SI	67	69	63	61	52	58	63	50	44	49	-26.9%
HR	99	97	92	86	73	82	73	80	77	73	-26.3%
PL	103	110	94	88	84	77	80	75	75	77	-25.2%
CZ	77	67	71	62	65	70	58	55	62	58	-24.7%
FI	50	54	47	48	42	49	47	42	43	38	-24.0%
SE	28	34	30	27	28	27	27	25	32	22	-21.4%
PT	80	74	68	61	61	57	54	58	68	63	-21.3%
IT	66	64	63	57	56	56	54	56	55	52	-21.2%
FR	62	61	56	50	51	52	54	51	49	50	-19.4%
CY	73	85	59	51	52	67	54	62	57	59	-19.2%
EU	63	61	56	51	51	51	50	49	52	51	-19.0%
RO	117	100	102	93	91	95	97	99	96	96	-17.9%
DE	45	50	45	41	42	43	39	39	40	37	-17.8%
HU	74	64	61	60	63	65	62	64	65	62	-16.2%
BG	105	89	82	83	91	98	99	96	87	90	-14.3%
NL	39	40	34	28	28	31	31	31	35	34	-12.8%
MT	36	51	22	40	24	26	51	41	38	32	-11.1%

(Figures in italics are provisional data, 2019 data for NL are estimated)

Issued:

June 25th, 2020

About the data: www.nrso.ntua.gr/wp-content/uploads/nrso-data-eu5.pdf

Sources: European Commission, ETSC 2020 PIN Annual Report

Processing: NTUA - Road Safety Observatory

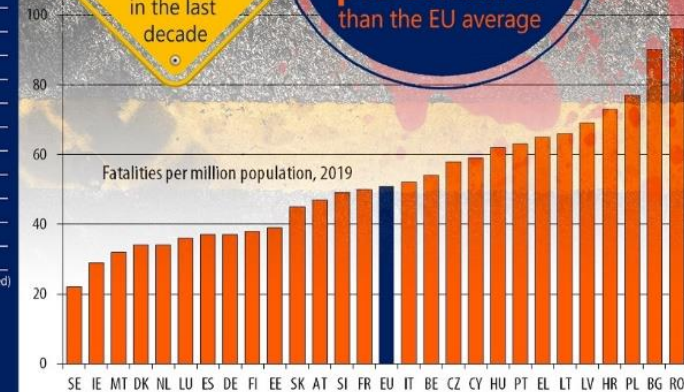


www.nrso.ntua.gr

Sweden ranked **first** with 22 fatalities/mil. inh. and **17th** in terms of last decade reduction (-21%)
Romania ranked **last** in 2019, with 96 fatalities/mil. inh. and **22nd** in terms of last decade reduction (-18%)

Greece and Luxembourg reached more than **42%** reduction in road fatalities in the last decade

14 countries have a better performance than the EU average



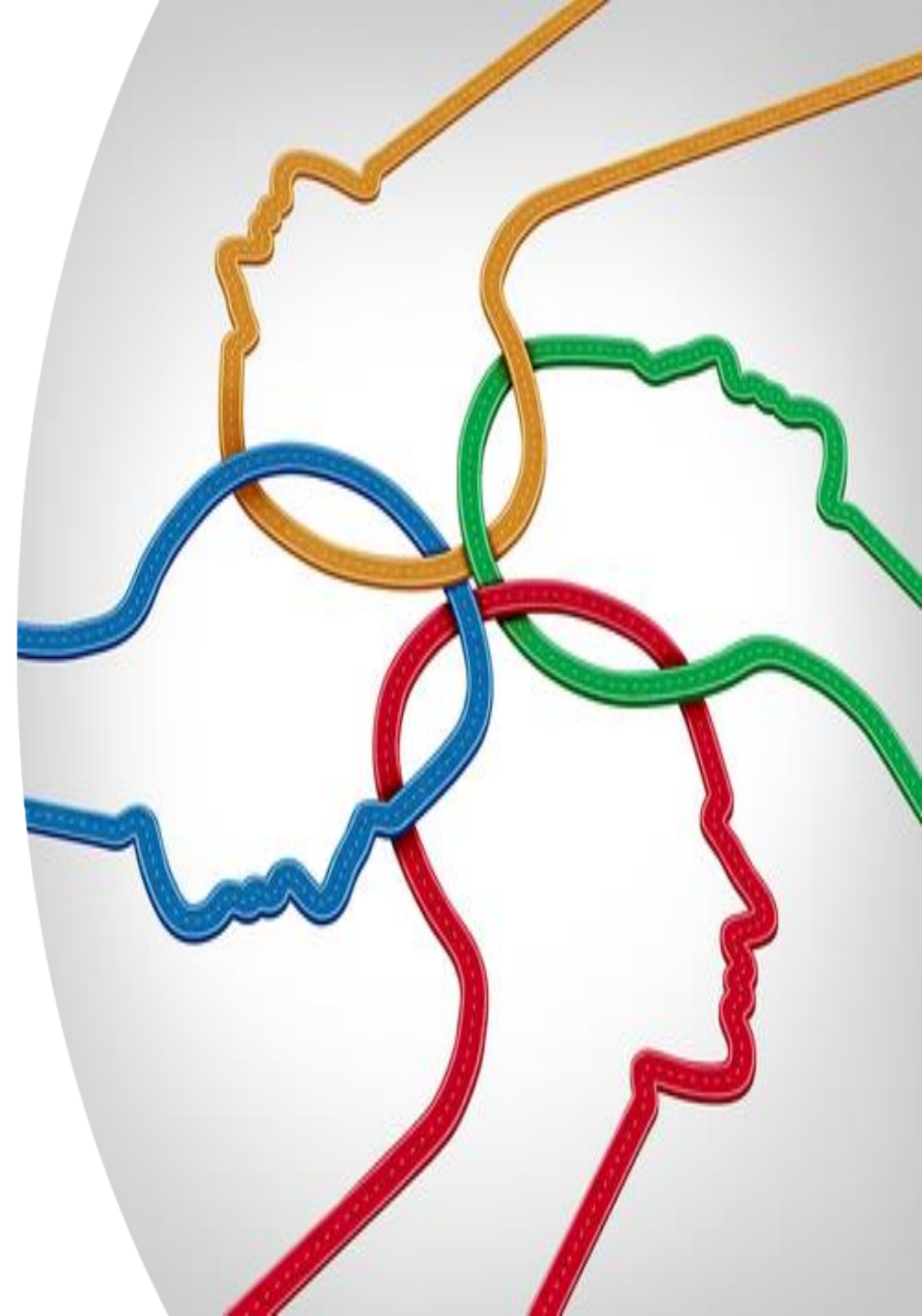
Προβλήματα και αιτίες

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



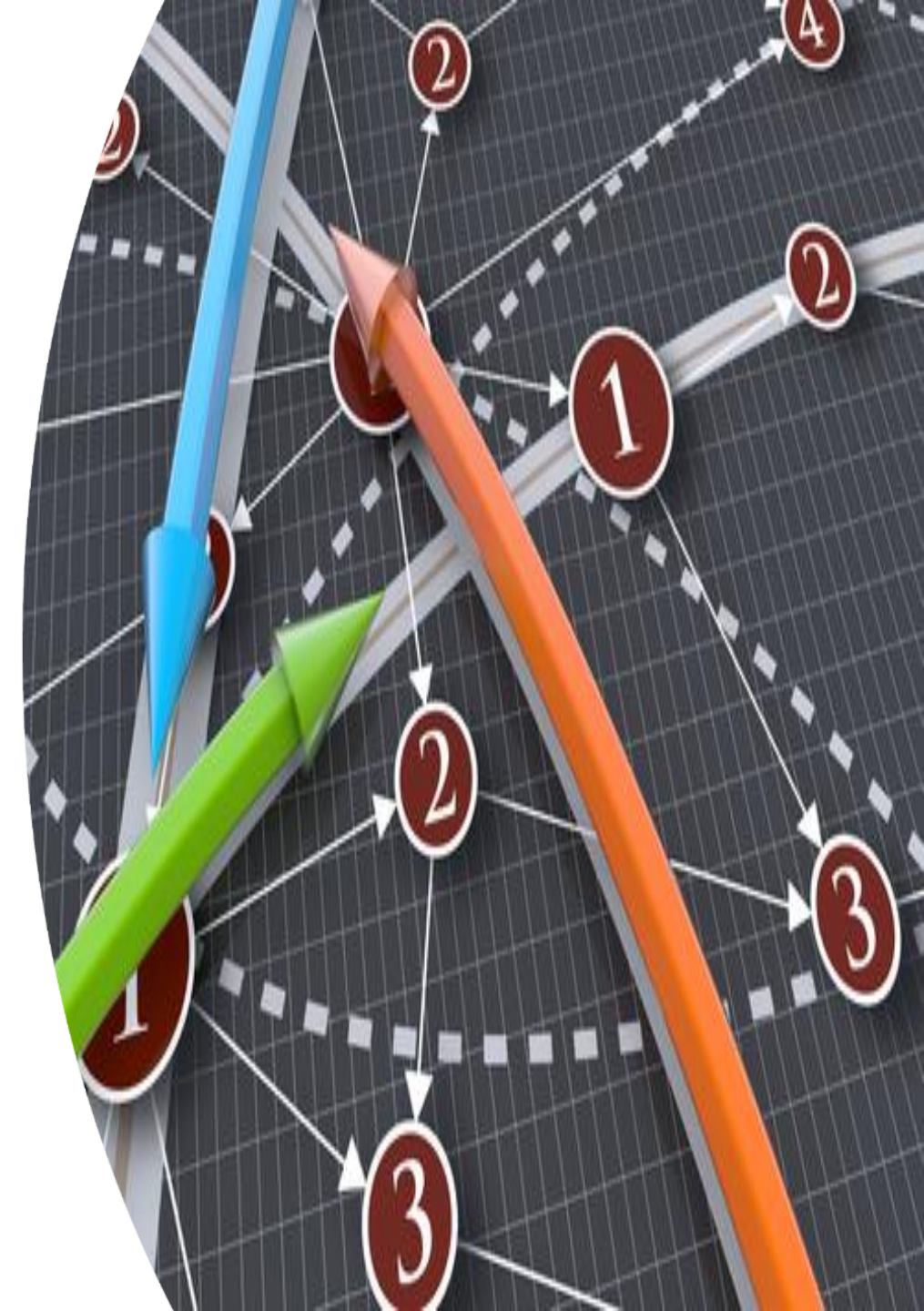
Βασικοί άξονες δράσεων

- Προτεραιότητα σε σοβαρές προσπάθειες για τη **βελτίωση της οδικής ασφάλειας**
- Τρεις είναι οι κρίκοι της αλυσίδας ενός οδικού ατυχήματος
 - Όχημα
 - Οδικό περιβάλλον
 - **Χρήστης της οδού**
- Η **Παιδεία Οδικής Ασφάλειας** αποσκοπεί στη θετική στάση του οδηγού με απόρριψη των επικίνδυνων συμπεριφορών στην οδήγηση



Δράσεις προτεραιότητας

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



Δημιουργία και λειτουργία Κεντρικής Αρχής

- **Συνολική ευθύνη** για όλες τις δράσεις οδικής ασφάλειας 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
 - την επικοινωνιακή προώθηση της ασφαλούς συμπεριφοράς και
 - την τακτική λογοδοσία στο φορέα και στους πολίτες



Εντατικοποίηση αστυνόμευσης

- Έμφαση στις περισσότερο **επικίνδυνες παραβάσεις** συμπεριφοράς:
 - ταχύτητα
 - χρήση ζώνης και κράνους
 - οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ
 - χρήση κινητού τηλεφώνου
- Λεπτομερής **καταγραφή** και **δημοσιοποίηση**:
 - του αριθμού των παραβάσεων
 - των ελέγχων
 - των αποτελεσμάτων



Συστηματική παρακολούθηση εφαρμογής δράσεων

- Κατεξοχήν **εργαλείο διοίκησης** του συστήματος οδικής ασφάλειας
- 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 προσπάθειών των υπηρεσιών και των πολιτών για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων



Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης Οδικής Υποδομής

- Συστηματική οργάνωση, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής:
 - **έλεγχος οδικής ασφάλειας** (στη φάση της μελέτης και της λειτουργίας)
 - προληπτική και έκτακτη **συντήρηση**
 - επεμβάσεις στις επικίνδυνες θέσεις
 - **διαχείριση** των συμβάντων και ατυχημάτων
 - **αξιολόγηση** οδικής ασφάλειας
 - **μελέτες** επιπτώσεων οδικής ασφάλειας κάθε έργου και επέμβασης
- Ετοιμασία των απαραίτητων **προδιαγραφών** και των αντίστοιχων εγχειριδίων καλών πρακτικών
- **Συστηματική εφαρμογή** τους από όλες τις περιφερειακές και τοπικές υπηρεσίες



Επανασχεδιασμός οδικής υποδομής και κυκλοφορίας

- Συστηματική οργάνωση, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής
 - **Εντοπισμός επικίνδυνων θέσεων**
 - Διορθωτικές επεμβάσεις
 - Συστηματικοί έλεγχοι καλής εφαρμογής και αξιολόγησης των επεμβάσεων
 - Διαχείριση των συμβάντων και ατυχημάτων
- Δημιουργία υποδομής για την **ασφαλή κίνηση** πεζών και ποδηλάτων
- Συστηματικοί έλεγχοι καλής εφαρμογής και **αξιολόγησης** των επεμβάσεων



Πρωώθηση ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς

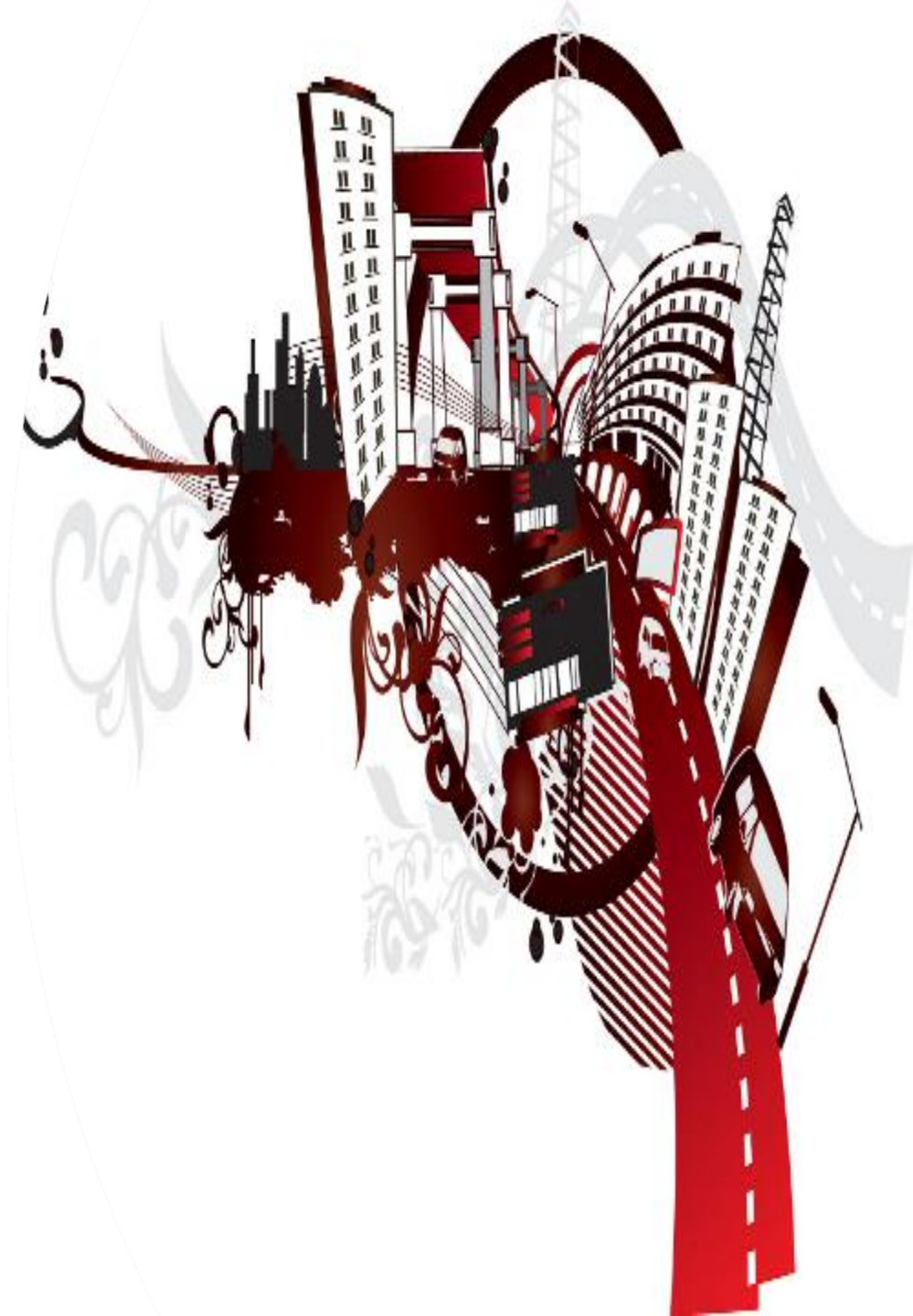
➤ Στόχοι:

- 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

➤ Δράσεις κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στα **σχολεία**

➤ **Εκστρατείες** με στόχο όλες τις ομάδες ευάλωτων χρηστών της οδού

➤ **Συστράτευση** δημόσιων και ιδιωτικών φορέων με κοινό και δυνατό επικοινωνιακό μήνυμα



Συμπεράσματα

- Η αποτελεσματικότητα της στρατηγικής που θα εφαρμοσθεί για την προώθηση της οδικής ασφάλειας, βασίζεται στον **συνδυασμό των προτεινόμενων μέτρων** κι όχι στην αποσπασματική εφαρμογή τους
- Η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελέσει βασική προτεραιότητα σε ένα νέο **μοντέλο ανάπτυξης** της χώρας
- Οι Έλληνες **Συγκοινωνιολόγοι** θα συνεισφέρουν με κάθε τρόπο προς την κατεύθυνση εφαρμογής όλων των παραπάνω δράσεων προτεραιότητας





Διαδικτυακό σεμινάριο:
Τροχαία Ατυχήματα - «Δεν μένω θεατής - Δηλώνω παρών»
Διασώστες Ρόδου



19 Δεκεμβρίου 2020

Κρίσιμα Προβλήματα και Δράσεις Προτεραιότητας για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Γιώργος Γιαννής, Καθηγητής ΕΜΠ
Παναγιώτης Παπαντωνίου, Πρόεδρος ΣΕΣ

