

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, 2011-2020

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΝΕΛΛΑΪΔΗΣ<sup>1</sup>, Καθηγητής ΕΜΠ  
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ  
ΣΟΦΙΑ ΒΑΡΔΑΚΗ, Δρ. Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός - Ερευνήτρια ΕΜΠ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΛΑΪΟΥ, Πολιτικός Μηχανικός MSc - Ερευνήτρια ΕΜΠ

<sup>1</sup>Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Ηρώων Πολυτεχνείου 5, 15773, Ζωγράφου, Αθήνα,  
e-mail: g-kanel@central.ntua.gr

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της εργασίας είναι η παρουσίαση της ανάπτυξης του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2011-2020. Στο Στρατηγικό Σχέδιο έχει τεθεί ως στόχος η μείωση κατά 50% του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα το έτος 2020, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2010 και ως θεμελιώδης σκοπός η ανάπτυξη παιδείας οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Στην εργασία, αρχικά, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της αποτίμησης της αποτελεσματικότητας των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Στη συνέχεια πραγματοποιείται ανασκόπηση των διεθνών εξελίξεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας με έμφαση στην προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος. Διατυπώνονται ο σκοπός και οι στόχοι του νέου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας και παρουσιάζεται η δομή του. Ακολουθεί συνοπτική παρουσίαση των προγραμμάτων και των δράσεων οδικής ασφάλειας που προτείνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο και δίνονται αναλυτικότερα στοιχεία σχετικά με την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας καθώς και για τον Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας. Τέλος, παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με το προτεινόμενο πλαίσιο εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.

### ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

οδική ασφάλεια, στρατηγικός σχεδιασμός, εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, προσέγγιση ασφαλούς συστήματος

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα, με περίπου 1.300 νεκρούς ετησίως, καταλαμβάνει μία από τις τελευταίες θέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 (Yannis, 2007). Το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα οφείλεται στο γεγονός ότι τα οδικά ατυχήματα ποτέ δεν αντιμετωπίστηκαν επαρκώς αποτελεσματικά. Οι φορείς της Πολιτείας (Υπουργεία, Αυτοδιοίκηση), πολλές φορές χωρίς οργάνωση, με αποσπασματικές παρεμβάσεις χωρίς συντονισμό και διαχρονικό χαρακτήρα, δεν επιτυγχάνουν να φέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα και να ενημερώσουν και να ευαισθητοποιήσουν τους πολίτες για τη σοβαρότητα του προβλήματος και για την ανάγκη υπεύθυνης συμπεριφοράς οδήγησης.

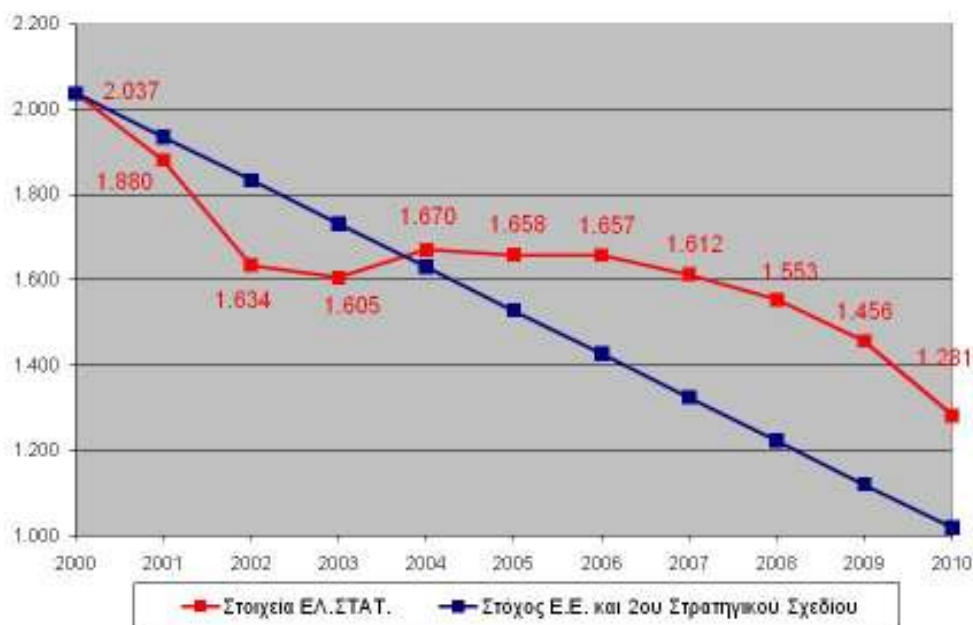
Το 1<sup>ο</sup> Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα (2001 - 2005) εκπονήθηκε το χρονικό διάστημα 1999 - 2001 από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (Τομέα ΜΣΥ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ), σε συνεργασία με το Australian Road Research Board (ARRB Transport Research), για λογαριασμό του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Ο στόχος του 1<sup>ου</sup> Στρατηγικού Σχεδίου ήταν η μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000, κατά 20% έως το έτος 2005 και κατά 40% έως το έτος 2015.

Το 2<sup>ο</sup> Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα (2006 - 2010), εκπονήθηκε από τον Τομέα ΜΣΥ του ΕΜΠ και ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2005, για λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το 2<sup>ο</sup> Στρατηγικό Σχέδιο αφορούσε στον καθορισμό και στην εφαρμογή των απαραίτητων δράσεων για την επίτευξη του Ευρωπαϊκού στόχου και στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον οποίο, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2010 έπρεπε να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2000. Σύμφωνα με τον στόχο αυτό, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα θα έπρεπε να μειωθεί από 2.037 νεκρούς το έτος 2000, σε 1.018 νεκρούς το έτος 2010.

Η περίοδος 2001 - 2010 μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια ακόμη, μη επαρκώς αξιοποιηθείσα περίοδος για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα, αφού οι προσπάθειες της Πολιτείας και των πολιτών θα μπορούσαν να ήταν σαφώς πιο αποτελεσματικές ώστε να προσεγγιστούν περισσότερο οι στόχοι. Βασικοί δείκτες οδικής ασφάλειας παρουσίασαν βελτίωση, όμως οι βελτιώσεις αυτές ήταν από τις χαμηλότερες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η χώρα μας, τη δεκαετία αυτή, διατηρήθηκε στις τελευταίες, ως προς την οδική ασφάλεια, θέσεις μεταξύ των 27 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

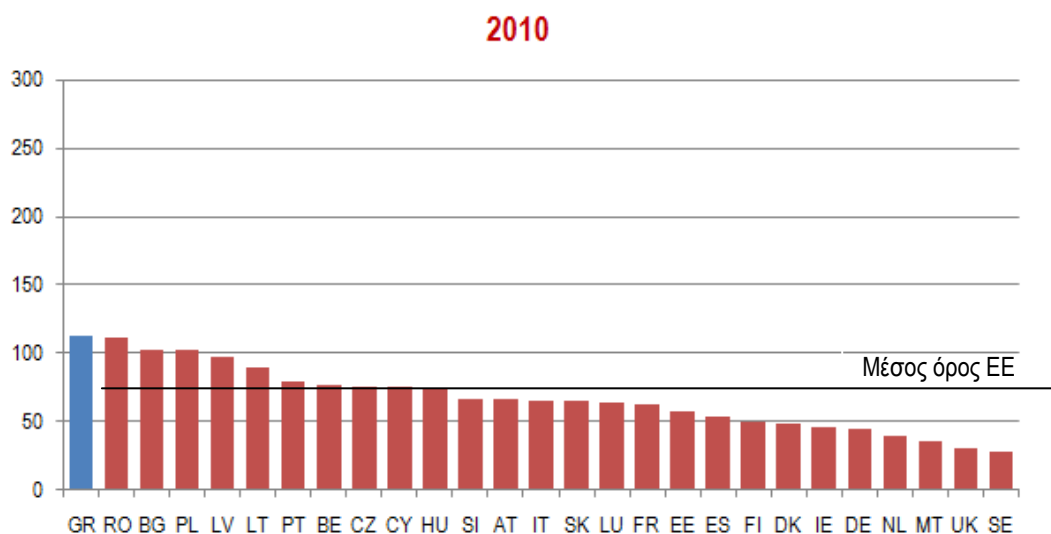
Η μείωση του αριθμού των νεκρών την περίοδο 2000 - 2010 ήταν 37,1%. Η μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και των τραυματιών ήταν 34,5% και 39,0% αντίστοιχα. Κατά συνέπεια, αν και υπάρχει σημαντική μείωση στον αριθμό των νεκρών, εμφανίζεται και σημαντική απόκλιση από τον στόχο που τέθηκε τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση (-50%) (Σχήμα 1).

Η απόκλιση από τον στόχο είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη απόκλιση του 1<sup>ου</sup> Στρατηγικού Σχεδίου και οφείλεται ενδεχομένως τόσο στο γεγονός ότι ο στόχος του 2<sup>ου</sup> Στρατηγικού Σχεδίου ήταν περισσότερο φιλόδοξος, όσο και στο ότι δεν αξιοποιήθηκε επαρκώς η δυναμική για βελτίωση της οδικής ασφάλειας που δημιουργήθηκε στο 1<sup>ο</sup> Στρατηγικό Σχέδιο (ΕΜΠ, 2005). Κατά την περίοδο 2002 - 2008 παρουσιάζεται παγίωση του αριθμού των νεκρών, ενώ μετά το 2008 υπάρχει μείωση.



Σχήμα 1. Εξέλιξη αριθμού νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα, 2000 - 2010 και στόχος Ευρωπαϊκής Ένωσης και 2ου Στρατηγικού Σχεδίου (2006 - 2010) (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ETSC, Επεξεργασία: ΤΜΣΥ / ΕΜΠ)

Επισημαίνεται όμως ότι το 2010 δεν σημειώθηκε, βελτίωση στη θέση της Ελλάδας σε σχέση με τα άλλα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως προς τον αριθμό των νεκρών στα οδικά ατυχήματα (Σχήμα 2).



Σχήμα 2. Αριθμός νεκρών στα οδικά ατυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 2010 (Πηγή: ETSC, 2011)

Αξιολογώντας συνολικά την εφαρμογή των δύο πενταετών Στρατηγικών Σχεδίων, επισημαίνεται ότι ουσιαστικά πρόκειται για την πρώτη προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων στη χώρα μας. Έγινε ένα πρώτο βήμα για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και τέθηκαν οι βάσεις για μία αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος. Παρουσιάστηκαν όμως σοβαρές αδυναμίες που αφορούσαν κυρίως στον συντονισμό και στην παρακολούθηση της εφαρμογής των Στρατηγικών Σχεδίων, καθώς δεν λειτούργησε ποτέ ο μηχανισμός υποστήριξης της Διυπουργικής Επιτροπής, ενώ δεν διατέθηκαν και οι απαιτούμενοι πόροι για τη χρηματοδότηση των δράσεων. Έτσι οι

προσπάθειες των αρμόδιων και συναρμόδιων φορέων παρέμειναν περιορισμένες.

Η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας λειτούργησε (χωρίς μηχανισμό υποστήριξης) την περίοδο 2001 - 2003 και συστάθηκε εκ νέου τον Ιανουάριο του 2010. Για να επιτελέσει βέβαια την αποστολή της χρειάζεται να λειτουργήσει αποτελεσματικά η ειδική Γραμματεία της Διυπουργικής Επιτροπής.

Από την ανάλυση των στοιχείων των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα και όλων των σχετικών δεικτών οδικής ασφάλειας (δείκτες ατυχημάτων, δείκτες συμπεριφοράς οδηγών, κλπ.) που πραγματοποιήθηκε προκύπτει ότι, στην Ελλάδα, οι σημαντικότερες παραβάσεις των κανόνων οδικής κυκλοφορίας είναι η ανάπτυξη μη κατάλληλων ταχυτήτων, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η οδήγηση με χρήση κινητού και η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους. Επίσης, προκύπτει ότι οι δείκτες ατυχημάτων είναι υψηλότεροι για τους μοτοσυκλετιστές, τους μοτοποδηλάτες και τους πεζούς.

Η ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020, που παρουσιάζεται στην παρούσα εργασία, ανατέθηκε στον Τομέα ΜΣΥ του ΕΜΠ από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΜΕΔΙ) και ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2011.

## 2. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ, ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Κατά την τελευταία δεκαετία, στις προηγμένες στην οδική ασφάλεια χώρες, όπως η Σουηδία (SNRA, 2006) και η Ολλανδία (SWOV, 2006), έχει αλλάξει σημαντικά ο τρόπος που αντιμετωπίζεται το πρόβλημα των οδικών ατυχημάτων, με την υιοθέτηση της προσέγγισης του ασφαλούς συστήματος. Σύμφωνα με τις βασικές αρχές του “ασφαλούς συστήματος” (OECD/ITF, 2008):

- Δεν είναι αποδεκτό σήμερα διεθνώς, να σημειώνονται θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί στην οδική κυκλοφορία.
- Η κύρια ευθύνη για την Οδική Ασφάλεια ανήκει στους αρμόδιους για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία του Συστήματος της Οδικής Κυκλοφορίας. Οι χρήστες είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.
- Η αντιμετώπιση των θεμάτων οδικής ασφάλειας γίνεται με συστημική προσέγγιση (και όχι με αποσπασματική θεώρηση των επιμέρους θεμάτων), λαμβάνοντας υπόψη ότι τα μέρη του συστήματος της οδικής κυκλοφορίας είναι αλληλένδετα και αλληλοεπηρεάζονται.
- Απαιτείται η προσαρμογή του σχεδιασμού του συστήματος στις ανάγκες και στους περιορισμούς των χρηστών (και όχι το αντίστροφο) και η διαμόρφωση συγχωρητικού οδικού περιβάλλοντος και συγχωρητικής συμπεριφοράς στην κυκλοφορία.

Σύμφωνα με τις αρχές της Βιώσιμης Οδικής Ασφάλειας της Ολλανδίας (SWOV, 2006), το οδικό περιβάλλον και οι απαιτήσεις οδήγησης που επιβάλλονται από αυτό θα πρέπει να προσαρμόζονται στο επίπεδο που η πλειοψηφία των χρηστών της οδού μπορούν να αντιμετωπίσουν, έτσι ώστε να προληφθούν σοβαρά ακούσια λάθη. Οι βασικές αρχές της βιώσιμης ασφάλειας φαίνονται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1: Αρχές για την επίτευξη Βιώσιμης Οδικής Ασφάλειας (SWOV, 2006)

Αρχή οδικής ασφάλειας	Συνοπτική περιγραφή
Μια μόνο καθοριστική λειτουργία σε κάθε οδό.	Ανεμπόδιστη ροή κυκλοφορίας ή συλλογή/κατανομή κυκλοφορίας ή πρόσβαση σε ένα ιεραρχικά δομημένο δίκτυο.
Ομοιογένεια στη μάζα, στην ταχύτητα και στην κατεύθυνση.	Εναρμόνιση των μαζών, των ταχυτήτων και των κατευθύνσεων των οχημάτων που κινούνται στην οδό σε μέτριες ή μεγάλες ταχύτητες.
Προβλεψιμότητα της πορείας της οδού και της συμπεριφοράς των χρηστών της, μέσω αναγνωρίσιμου σχεδιασμού.	Ομοιογένεια στον σχεδιασμό της οδού ώστε το οδικό περιβάλλον και η συμπεριφορά των χρηστών της οδού να αντιστοιχούν στις προσδοκίες του χρήστη.
Συγχωρητικό οδικό περιβάλλον και συγχωρητική συμπεριφορά των χρηστών της οδού.	Περιορισμός των επιπτώσεων των συγκρούσεων, μέσω ανάπτυξης “συγχωρητικού” οδικού περιβάλλοντος και κοινωνικής “συγχωρητικότητας”.
Οι χρήστες της οδού έχουν επίγνωση της κατάστασής τους και των δυνατοτήτων τους.	Ικανότητα του χρήστη για αυτοαξιολόγηση των ικανοτήτων του σε κάθε χρονική στιγμή.

Διεθνώς, θεωρείται αναγκαία πλέον, η ολοκληρωμένη προσέγγιση της οδικής ασφάλειας η οποία επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη και εφαρμογή Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας. Στο πλαίσιο των Στρατηγικών Σχεδίων προβλέπεται η εφαρμογή δράσεων οδικής ασφάλειας, ορισμένης χρονικής διάρκειας και με συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους (OECD/ITF, 2008). Η σπουδαιότητα του Στρατηγικού Σχεδιασμού έγκειται στο ότι με την επιτυχή εκπόνηση και εφαρμογή του εξασφαλίζεται η δέσμευση της Πολιτείας για την επίτευξη των στόχων, η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής και η συναίνεση της Κοινωνίας (Κανελλαΐδης & Βαρδάκη, 2011). Επίσης, επιτυγχάνεται ο αποτελεσματικός συντονισμός όλων των δράσεων, η διαχρονικότητα των προσπαθειών, η επαρκής χρηματοδότηση και η παρακολούθηση και αξιολόγηση των δράσεων.

Οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία των στόχων οδικής ασφάλειας είναι η ισχυρή πολιτική βούληση, το σταθερό πλαίσιο διοίκησης, ο συντονισμός όλων των φορέων, η συμμετοχή των πολιτών, η συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων και η επαρκής χρηματοδότηση (Κανελλαΐδης, 2009). Ο φορέας που έχει τον συντονιστικό ρόλο στην εφαρμογή της εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας, στα παραδείγματα καλής πρακτικής διεθνώς, είναι ένας κυβερνητικός φορέας που φέρει την ευθύνη της ανάπτυξης της στρατηγικής οδικής ασφάλειας με επικέντρωση στα αποτελέσματα (COWI A/S, 2010).

Τις τελευταίες δεκαετίες, πολλά μέτρα οδικής ασφάλειας έχουν εφαρμοστεί διεθνώς και για αρκετά από τα μέτρα αυτά η αποτελεσματικότητά τους έχει αξιολογηθεί. Αυτά τα μέτρα αφορούν στη βελτίωση της ασφάλειας των χρηστών της οδού, της οδικής υποδομής και των οχημάτων, καθώς και στη βελτίωση της άμεσης βοήθειας στους παθόντες. Τα πιο αποτελεσματικά από αυτά τα μέτρα και εκείνα με το μεγαλύτερο δυναμικό για την Ελλάδα συνοψίζονται ως εξής (ΕΜΠ, 2011):

- Εκπαίδευση οδικής ασφάλειας και εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την οδική ασφάλεια.

- Επιτήρηση της κυκλοφορίας με ελέγχους για οδήγηση με ταχύτητα μεγαλύτερη της κατάλληλης, χωρίς χρήση ζώνης, κράνους και μέσων συγκράτησης των παιδιών, υπό την επίρεια αλκοόλ και με χρήση κινητού τηλεφώνου.
- Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Audit).
- Συστήματα διαχείρισης της ταχύτητας στο αστικό και στο υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- Επισήμανση επικίνδυνων θέσεων και εφαρμογή διορθωτικών μέτρων.
- Βελτίωση της άμεσης βοήθειας στους παθόντες.

### 3. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η ανάπτυξη “Παιδείας Οδικής Ασφάλειας” (Road Safety Culture) αποτελεί θεμελιώδη σκοπό του Στρατηγικού Σχεδίου. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, απαιτούνται συνεχείς και συστηματικές συλλογικές προσπάθειες και μακρόπνοος σχεδιασμός. Αναγνωρίζεται σήμερα διεθνώς ότι η ‘Παιδεία Οδικής Ασφάλειας’ είναι η στέρεη βάση για την επίτευξη επιμέρους στόχων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Η Παιδεία Οδικής Ασφάλειας συνδέεται με θετική στάση για την οδική ασφάλεια, με απόρριψη των επικίνδυνων συμπεριφορών στην οδήγηση, με την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος μέτρων οδικής ασφάλειας και με την αποδοχή τους από την Κοινωνία.

Η Παιδεία Οδικής Ασφάλειας αναφέρεται στην ουσιαστική καλλιέργεια της προσωπικότητας του ατόμου, στον τρόπο σκέψης και συμπεριφοράς του, στα ενδιαφέροντά του, στην αίσθηση ορίων και στις επιθυμίες του. Στο πλαίσιο αυτό η οδική ασφάλεια πρέπει να αναδειχθεί σε αξία, να αναγνωρίζεται δηλαδή από ένα σύνολο ανθρώπων ως σημαντική για τους ίδιους και να αποτελέσει μέτρο αξιολόγησης προσώπων και συμπεριφοράς.

Η έννοια της ‘Παιδείας Οδικής Ασφάλειας’ αναφέρεται στις αξίες, στις στάσεις και στις συμπεριφορές όχι μόνο των μεμονωμένων ατόμων αλλά και της οικογένειας, της κοινότητας, των επικεφαλής των δραστηριοποιούμενων οργανισμών και φορέων, των οργάνων λήψης απόφασης, των μελών του κοινοβουλίου και της Κυβέρνησης.

Επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας πρέπει να θεωρηθεί ως μέρος της προσπάθειας για τη βελτίωση της Παιδείας στην Ελλάδα, που συνδέεται με την πραγμάτωση ενός πιο συναινετικού και δημιουργικού τρόπου δημόσιου διαλόγου, συναπόφασης και εθνικής κινητοποίησης για το συλλογικό συμφέρον, σε περιβάλλον δικαιοσύνης και ελευθερίας (ATC,2011; TRB, 2010).

Με βάση τα προσωρινά στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2010, ήταν 1.281. Σε συμφωνία με τον ευρωπαϊκό στόχο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010) καθορίζεται ως ποσοτικός στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2011 - 2020:

- Οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020, να είναι λιγότεροι από 640.

Επιπλέον, καθορίζεται ενδιάμεσος στόχος για την πρώτη πενταετία: οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2015 να είναι λιγότεροι από 880.

#### 4. ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η δομή του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την περίοδο 2011-2020, προέκυψε από την εμπειρία της εφαρμογής των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων στην Ελλάδα, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Υπηρεσιών της Πολιτείας που δραστηριοποιούνται στην οδική ασφάλεια στην Ελλάδα, καθώς και από τις επιτυχημένες πρακτικές που εφαρμόζονται σε χώρες με υψηλές επιδόσεις στην οδική ασφάλεια.

Για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των επιμέρους δράσεων αναπτύχθηκαν έξι προγράμματα που θα εξειδικευθούν από τέσσερα υπουργεία (Παιδείας, ΥΜΕΔΙ, Προστασίας του Πολίτη, Υγείας) και θα εφαρμοστούν σε Εθνικό, Περιφερειακό και Τοπικό επίπεδο από τα Υπουργεία, τις Περιφέρειες και τους Δήμους (Σχήμα 3).

Η Διπυργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει την ευθύνη για τη χάραξη της εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας, τον καθορισμό και παρακολούθηση των γενικών και επιμέρους στόχων, τη διασφάλιση και κατανομή των απαιτούμενων πόρων για την υλοποίηση των Προγραμμάτων και την υποστήριξη, τον συντονισμό και τον συνεχή έλεγχο όλων των κεντρικών και περιφερειακών φορέων υλοποίησης των Προγραμμάτων και των δράσεων.

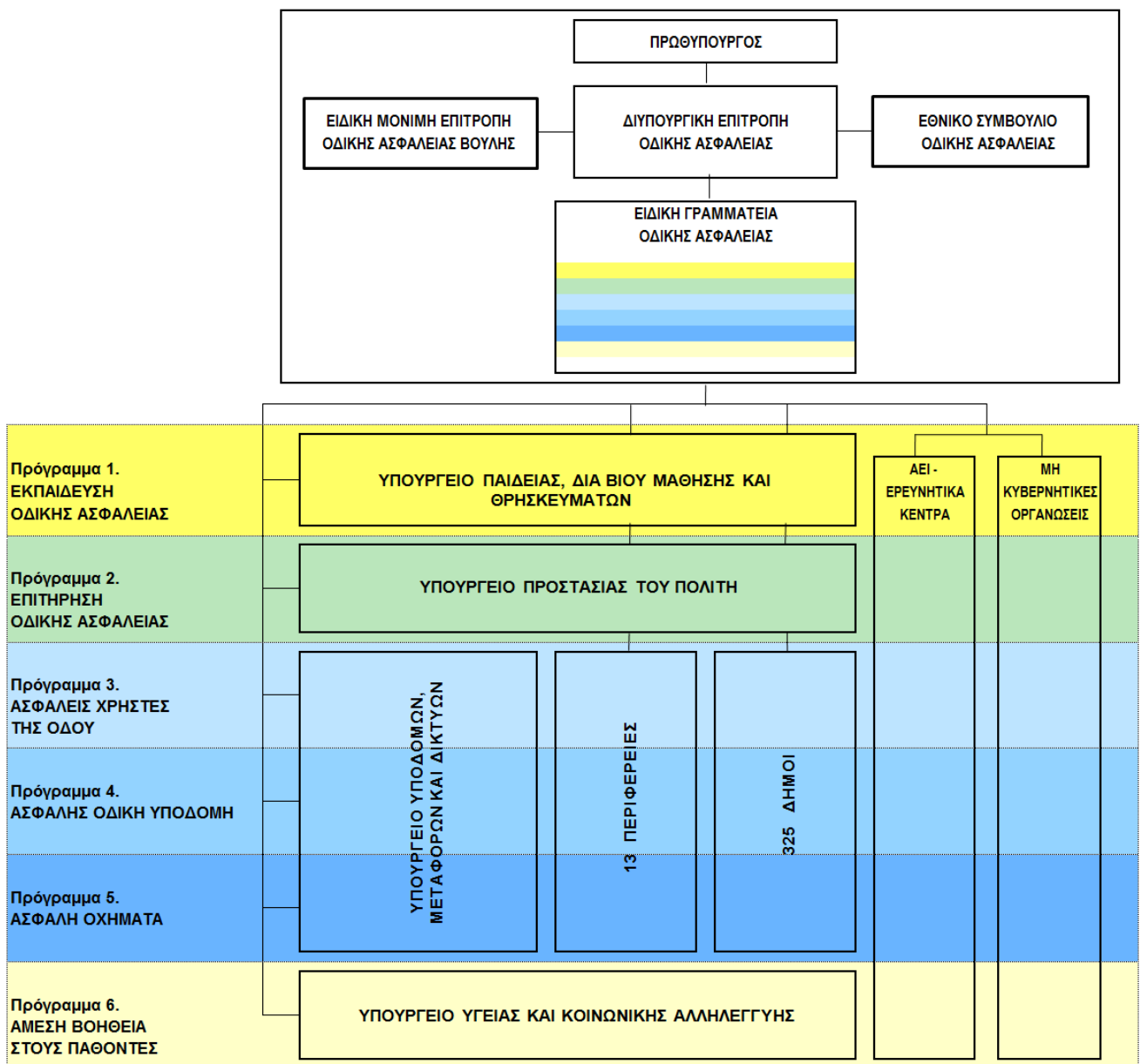
Πρωταρχική αρμοδιότητα της Διπυργικής Επιτροπής αποτελεί η ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας, μέσω και της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης των πολιτών για θέματα οδικής ασφάλειας. Στις αρμοδιότητες της Διπυργικής Επιτροπής ανήκει επίσης, η εξασφάλιση συνεργασιών μεταξύ των διαφορετικών φορέων υλοποίησης στην περίπτωση που υπάρχει ανάγκη για συνδυασμένη και συντονισμένη εφαρμογή διαφόρων δράσεων (π.χ. εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σε συνδυασμό με δράσεις επιτήρησης).

Λόγω της ανάγκης για εκδήλωση ισχυρής πολιτικής βούλησης στο ανώτατο Πολιτειακό και Πολιτικό επίπεδο, καθώς και για ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος, προτείνεται στη Διπυργική Επιτροπή να προεδρεύει ο Πρωθυπουργός, τον οποίο θα αναπληρώνει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Λόγω της σπουδαιότητας και της πολυπλοκότητας του έργου της Διπυργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας θεωρείται απαραίτητη η υποστήριξή της από αντίστοιχη Ειδική Γραμματεία. Η Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας είναι μια ειδική διοικητική μονάδα, η οποία με την κατάλληλη στελέχωση θα έχει τη δυνατότητα να υποστηρίξει όλες τις αρμοδιότητες της Διπυργικής Επιτροπής.

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής (διακομματική) ενισχύει και συνεισφέρει στο έργο της Διπυργικής Επιτροπής. Αντικείμενο της Επιτροπής είναι η παρακολούθηση και αξιολόγηση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και η συμβουλευτική συνεισφορά της στη λήψη αποφάσεων και τη χάραξη της εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας.

Το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ), υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα. Συνεδριάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα και εισηγείται επί όλων των θεμάτων αρμοδιότητας της Διπυργικής Επιτροπής.



Σχήμα 3. Δομή Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020

## 5. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Για την ανάπτυξη των έξι Προγραμμάτων Οδικής Ασφάλειας (Πίνακας 2), ελήφθησαν υπόψη τα προβλήματα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, τα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που έχουν ήδη ληφθεί και τα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που υλοποιήθηκαν με επιτυχία διεθνώς. Έμφαση δόθηκε σε δράσεις οδικής ασφάλειας που εφαρμόστηκαν επιτυχώς σε αναπτυσσόμενες από άποψη οδικής ασφάλειας χώρες, όπως η Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Αυστραλία.

Επισημαίνεται ότι για εκείνες τις δράσεις ενός προγράμματος που είναι απαραίτητη η συνεργασία υπηρεσιών από δύο ή και περισσότερα Υπουργεία, θα υπάρχει πρόβλεψη για καλή και αποτελεσματική συνεργασία μέσα σε ένα πλαίσιο σαφώς καθορισμένων ρόλων και αρμοδιοτήτων με συντονισμό από τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Επιπλέον, η εξειδίκευση των δράσεων που αφορούν στα προτεινόμενα προγράμματα οδικής ασφάλειας και η ανάπτυξη των



προγραμμάτων εφαρμογής των δράσεων αυτών θα πραγματοποιηθεί σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

## Πίνακας 2: Τα Προγράμματα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, 2011-2020

<b>1. Πρόγραμμα «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας»</b>
1.1. Περιεχόμενο και πλαίσιο ανάπτυξης της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας για παιδιά και νέους μέχρι 17 ετών
1.2. Δραστηριότητες εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας σε συνεργασία με άλλα Υπουργεία
<b>2. Πρόγραμμα «Επιτήρηση της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια»</b>
2.1. Οργάνωση της επιτήρησης της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια
2.2. Επιτήρηση της συμμόρφωσης με τους Κανόνες Οδικής Κυκλοφορίας
2.3. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της Πυροσβεστικής
2.4. Παρακολούθηση της παραβατικότητας και των οδικών ατυχημάτων
<b>3. Πρόγραμμα «Ασφαλείς Χρήστες της Οδού»</b>
3.1. Σύστημα εκπαίδευσης και εξετάσεων για την άδεια οδήγησης νέων-αρχάριων οδηγών
3.2. Εκπαίδευση εκπαιδευτών
3.3. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων
3.4. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ποδηλατών
3.5. Θέματα ευαισθητοποίησης / εκπαίδευσης και ανανέωσης αδειών οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας
3.6. Ενίσχυση της ασφάλειας των σχολικών μεταφορών
3.7. Έρευνα αιτιών ατυχημάτων
3.8. Αρχείο αδειών οδήγησης
<b>4. Πρόγραμμα «Ασφαλής Οδική Υποδομή»</b>
4.1. Εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος για τη διαχείριση της ασφάλειας της οδικής υποδομής
4.2. Σύστημα διαχείρισης ταχυτήτων
4.3. Διαμόρφωση της οδικής υποδομής με συνεκτίμηση των αναγκών των ηλικιωμένων χρηστών
4.4. Πρόγραμμα για ασφαλή οδική υποδομή στις αστικές περιοχές
4.5. Προγράμματα συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου
4.6. Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης της ασφάλειας στις επικίνδυνες θέσεις
4.7. Μητρώο Οδών
4.8. Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός προδιαγραφών και οδηγιών σχεδιασμού των οδών
<b>5. Πρόγραμμα «Ασφαλή Οχήματα»</b>
5.1. Αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων
5.2. Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου
5.3. Κίνητρα για πιο ασφαλή οχήματα
5.4. Ειδικές ρυθμίσεις για τα βαρέα οχήματα
5.5. Ειδικές ρυθμίσεις για τα σχολικά λεωφορεία
5.6. Ευφυή συστήματα υποστήριξης των οδηγών
5.7. Ευδιάκριτα οχήματα
5.8. Αξιοπιστία μητρώου οχημάτων
<b>6. Πρόγραμμα «Άμεση Βοήθεια στους Παθόντες»</b>
6.1. Μονάδες επέμβασης του Ε.Κ.Α.Β.
6.2. Ειδικές Μονάδες Κέντρων Τραύματος
6.3. Εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες
6.4. Αποτελεσματική απόκριση εκτάκτου ανάγκης
6.5. Ψυχολογική υποστήριξη για τα θύματα οδικών ατυχημάτων
6.6. Σύστηματική καταγραφή στατιστικών στοιχείων

Στη συνέχεια παρουσιάζονται δράσεις σχετικά με την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας που εντάσσονται στο πρόγραμμα “Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας” και στο πρόγραμμα “Ασφαλείς Χρήστες της Οδού”) καθώς και για τον Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας που υπάγεται στην εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος για τη διαχείριση της ασφάλειας της οδικής υποδομής (πρόγραμμα “Ασφαλής Οδική Υποδομή”).

### 5.1 Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι ένας από τους βασικούς άξονες της προσπάθειας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων που λαμβάνονται με στόχο τη θετική επιρροή στην οδική συμπεριφορά. Έχει στόχο την ασφαλή συμμετοχή στην κυκλοφορία

και την εκμάθηση ασφαλών τεχνικών βραχυπρόθεσμα, και ασφαλούς και υπεύθυνης συμπεριφοράς μακροπρόθεσμα.

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελέσει μέρος μιας δια βίου διαδικασίας μάθησης. Το Πρόγραμμα “Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας” αφορά στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας που προσφέρεται στο σχολείο, καθώς και μέσω σχετικών εξωσχολικών δραστηριοτήτων, σε παιδιά και εφήβους μέχρι 17 ετών. Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας συνεχίζεται με την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών για την απόκτηση της άδειας οδήγησης (Πρόγραμμα “Ασφαλείς χρήστες της οδού”), με τα προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των οδηγών για ασφαλή οδήγηση και τέλος, ολοκληρώνεται με προγράμματα ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης μέσω εγχειριδίων ασφαλούς οδήγησης και μέσω σχετικών εκστρατειών ενημέρωσης για τους οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας.

Στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας δίνεται έμφαση:

- Στον εμπλουτισμό της γνώσης και στην κατανόηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.
- Στη βελτίωση των δεξιοτήτων με την εξάσκηση και την εμπειρία.
- Στην ενίσχυση ή και στην αλλαγή των στάσεων για την οδική ασφάλεια, στην επίγνωση των κινδύνων και στην ευαισθητοποίηση για την ασφάλεια σε προσωπικό και συλλογικό επίπεδο.

Επίσης, δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη κινήτρων για συμμόρφωση με τους κανόνες ασφαλούς κυκλοφορίας, αποφυγή κινδύνων, ασφαλή και κοινωνικά υπεύθυνη συμπεριφορά, καθώς και στη δέσμευση για βιώσιμους τρόπους μετακίνησης και περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους κινητικότητας.

#### Πρόγραμμα “Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας”

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας γίνεται με μαθήματα εντός της τάξης και πρακτική εξάσκηση σε προστατευμένες περιοχές, στο πραγματικό κυκλοφοριακό περιβάλλον, καθώς επίσης αξιοποιώντας την εκπαιδευτική δυναμική των συζητήσεων, της ομαδικής εργασίας, της έρευνας, των παρουσιάσεων σε κοινό και των δημιουργικών αναζητήσεων όπως το θέατρο στην εκπαίδευση. Η εξάσκηση των δεξιοτήτων των παιδιών σε ρεαλιστικό περιβάλλον είναι σημαντικός παράγοντας επιτυχίας. Οι γονείς πρέπει να συμμετέχουν ενεργά στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας στο σχολείο.

Είναι απαραίτητη η προτυποποίηση της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας με υιοθέτηση μακροπρόθεσμων στρατηγικών και βραχυπρόθεσμων βελτιώσεων. Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας πρέπει να εντάσσεται στο σχολικό πρόγραμμα κατ’ ελάχιστο είκοσι ώρες τον χρόνο στα Νηπιαγωγεία, στα Δημοτικά και στα Γυμνάσια και να έχει στόχο την ανάπτυξη δεξιοτήτων για πεζούς, ποδηλάτες, οδηγούς δικύκλων, μελλοντικούς οδηγούς και επιβάτες. Για το Λύκειο, λόγω του όγκου της διδακτέας ύλης και του περιορισμένου χρόνου, προτείνεται η κατάλληλη ένταξη και σύνδεση των θεμάτων της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας με σχετικά αντικείμενα άλλων μαθημάτων καθώς και ο συντονισμός και η συνεργασία των διδασκόντων. Όπως σε κάθε γνωστικό αντικείμενο μόνον με την επανάληψη των διαφόρων θεμάτων υπάρχουν αποτελέσματα με διάρκεια. Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας χρειάζεται επαρκή χρόνο. Οι δράσεις εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας πρέπει να έχουν τον χαρακτήρα προγραμμάτων και όχι μεμονωμένων παρεμβάσεων.

Σημαντικό στοιχείο για την αποτελεσματική εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι η εθελοντική συμμετοχή διδασκόντων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται το ουσιαστικό τους ενδιαφέρον για την προσπάθεια αυτή.

Για τους έφηβους που βρίσκονται στη φάση πριν την οδήγηση είναι βασικό να αποτελέσουν

ομάδα-στόχο και να προσεγγισθούν με την κατάλληλη γλώσσα. Ο όρος εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι πιο κατάλληλος και ελκυστικός από τον όρο κυκλοφοριακή αγωγή, ειδικά γι' αυτή την ομάδα.

Είναι επίσης αναγκαία η εκπόνηση και εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων εξωσχολικής εκπαίδευσης για την ασφαλή κυκλοφοριακή συμπεριφορά, η συμμετοχή στον σχεδιασμό των προγραμμάτων εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας ειδικών επιστημόνων ψυχολόγων καθώς και η αξιολόγηση, σε τακτά χρονικά διαστήματα, της ποιότητας των προγραμμάτων εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας.

Για την αποτελεσματική εκπαίδευση οδικής ασφάλειας απαιτείται η ανάπτυξη δράσεων και πρωτοβουλιών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ενώ ρόλο έχουν και ιδιωτικοί φορείς, παραχωρησιούχοι αυτοκινητοδρόμων, εθελοντικές ενώσεις, ενώσεις αυτοκινητιστών, ασφαλιστικές εταιρείες κ.λπ.

### Πρόγραμμα “Ασφαλείς χρήστες της οδού”

Στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2010), η πρώτη από τις επτά θεματικές περιοχές των προσανατολισμών της Ευρωπαϊκής πολιτικής οδικής ασφάλειας αφορά στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης και τη βελτίωση της ικανότητας και της επίδοσης των χρηστών της οδού.

Στο πλαίσιο του Προγράμματος του Υπουργείου ΥΜΕΔΙ “Ασφαλείς Χρήστες της Οδού” προτείνεται η ενίσχυση της υφιστάμενης υποχρεωτικής εκπαίδευσης για την απόκτηση των βασικών δεξιοτήτων οδήγησης και των απαραίτητων γνώσεων για την ασφαλή οδήγηση. Προτείνεται η διαμόρφωση εκπαιδευτικού πρωτόκολλου και η προσαρμογή του στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των χρηστών, λαμβάνοντας υπόψη εγγενείς αδυναμίες και δυνατότητες της κάθε ηλικίας. Η ικανότητα αντίληψης κινδύνων, η αυτοαξιολόγηση και η επίγνωση των δυνατοτήτων τους, οι θετικές στάσεις και τα κίνητρα για ασφαλή οδηγική συμπεριφορά σε όλα τα επίπεδα του έργου οδήγησης θα πρέπει να τεθούν ως στόχοι της εκπαίδευσης των οδηγών.

Συγκεκριμένα στην εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών θα πρέπει να δοθεί έμφαση:

- στην αντίληψη και πρόβλεψη των κινδύνων στο οδικό περιβάλλον και στην κυκλοφορία με ταυτόχρονη αποτροπή των επικίνδυνων συμπεριφορών
- στην αποφυγή ανάπτυξης υπερβολικής αυτοπεποίθησης και στην ανάπτυξη ασφαλών στάσεων και ρεαλιστικής εκτίμησης των ικανοτήτων του (αυτογνωσία).

Η αντίληψη κινδύνου είναι σύνθετη γνωστική ικανότητα οδήγησης που συνδέεται με την αναζήτηση και τον εντοπισμό του κινδύνου, την αξιολόγησή του, την επιλογή των κατάλληλων ενεργειών και την επιτέλεσή τους. Προτείνεται η υιοθέτηση κατάλληλων μεθόδων διαδραστικής διδασκαλίας κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξάσκησης. Ο εκπαιδευτής θα πρέπει να υποδεικνύει τους κινδύνους αλλά και να προτρέπει τους υποψήφιους οδηγούς να τους αναγνωρίζουν και να τους επισημαίνουν οι ίδιοι. Είναι απαραίτητη η ευαισθητοποίηση των εκπαιδευτών και η συμβολή τους στη διαμόρφωση του κατάλληλου εκπαιδευτικού περιεχομένου και διδακτικής μεθόδου που θα εφαρμόσουν έτσι ώστε η θεωρητική και η πρακτική εκπαίδευση να είναι στοχευμένες στην αναγνώριση εμφανών και μη εμφανών κινδύνων στο οδικό και κυκλοφοριακό περιβάλλον, στην επισήμανση των περιορισμένων δυνατοτήτων του αρχάριου οδηγού και στην αποφυγή καταστάσεων που ενέχουν κινδύνους.

Με στόχο την ανάπτυξη ασφαλών στάσεων (που συνδέονται με την ασφαλή συμπεριφορά) το θεωρητικό μέρος θα πρέπει να διαμορφωθεί έτσι ώστε να λειτουργήσει ως υπόβαθρο γνώσης και ανάπτυξης κινήτρων:

- για την αποφυγή καταστάσεων που ενέχουν κινδύνους, για παράδειγμα πως επιδρά και ποιες συνέπειες έχει η απόσπαση προσοχής κατά την οδήγηση
- για την ανάπτυξη συγχωρητικής οδηγικής συμπεριφοράς και γνώσεων ιδιαίτερα σε σχέση με τους ευάλωτους χρήστες (πεζοί, παιδιά, ηλικιωμένοι οδηγοί, δικυκλιστές).

Η εκπαίδευση-εξάσκηση σε ελιγμούς, παράλληλα με την εξάσκηση στην αντίληψη κινδύνων και στις ασφαλείς στρατηγικές αποφυγής τους, θα πρέπει να γίνεται στο πλαίσιο εκπαίδευσης η οποία περιλαμβάνει επίσης στοιχεία ανάπτυξης θετικών στάσεων και κινήτρων και αυτοαξιολόγησης.

## 5.2. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας

Στο πλαίσιο του Προγράμματος του Υπουργείου ΥΜΕΔΙ “Ασφαλής Οδική Υποδομή” προτείνονται δράσεις που αφορούν στον Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ), στο πλαίσιο εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου προγράμματος για τη διαχείριση της ασφάλειας της οδικής υποδομής. Επιπλέον, προτείνεται η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός προδιαγραφών και οδηγιών σχεδιασμού των οδών.

Στην Ευρωπαϊκή Οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (2008/96/ΕΚ), στην οποία προσαρμόστηκε η Ελληνική Νομοθεσία με το Π.Δ.104/2011, αναφέρεται ότι ο ΕΟΑ εφαρμόζεται σε υπό μελέτη ή κατασκευαζόμενα οδικά έργα ενώ η Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας (ΕπΟΑ) εφαρμόζεται σε υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Επισημαίνεται, ότι στον όρο “Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας”, σύμφωνα με τα σύγχρονα σχετικά εγχειρίδια, διεθνώς, περιλαμβάνεται και η Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας. Στο Στρατηγικό Σχέδιο, ο όρος Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας καλύπτει και την Επιθεώρηση Οδικής Ασφάλειας.

Ο ΕΟΑ αφορά στην ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, ιδίως των ευάλωτων χρηστών και των ηλικιωμένων, παρέχοντας ένα ασφαλέστερο οδικό περιβάλλον. Η ασφαλής ταχύτητα αποτελεί ένα βασικό στοιχείο του ασφαλούς οδικού συστήματος. Η εφαρμογή της διαδικασίας του ελέγχου οδικής ασφάλειας από τα πρώτα στάδια του σχεδιασμού των οδών είναι μια ευκαιρία για υποστήριξη της ασφαλούς συμπεριφοράς των χρηστών μέσω του σχεδιασμού. Είναι αναγκαίο, οι υπεύθυνοι μηχανικοί για τον σχεδιασμό των οδών να βλέπουν την οδό μέσα από τα μάτια των απλών οδηγών και να κατανοήσουν γιατί, πού και πότε οι χρήστες της οδού κάνουν λάθη. Ο ΕΟΑ διασφαλίζει τον σχεδιασμό ενός ασφαλέστερου οδικού περιβάλλοντος, χωρίς εκπλήξεις για τους χρήστες, με ελεγχόμενη παροχή πληροφοριών και με επαναλαμβανόμενες πληροφορίες ειδικά για την επισήμανση των κινδύνων, το οποίο είναι “συγχωρητικό” για τα λάθη των χρηστών.

Ο ΕΟΑ μπορεί να αποτελέσει καταλύτη για τη βελτίωση του σχεδιασμού των οδών, έτσι ώστε η εμπειρία από την εφαρμογή των αρχών του ασφαλούς σχεδιασμού σε υπό μελέτη ή υφιστάμενη οδό να συμβάλει στη βελτίωση των μελλοντικών μελετών. Μέσω της διαδικασίας αυτής, αναπτύσσεται η Παιδεία οδικής ασφάλειας μεταξύ των μελετητών των οδών. Στις ευκαιρίες για ανάδραση της αποκτηθείσας γνώσης και εμπειρίας από τους Ελέγχους Οδικής Ασφάλειας περιλαμβάνονται:

- Μετάδοση γνώσης. Οι εκθέσεις των ελέγχων οδικής ασφάλειας και των διορθωτικών επεμβάσεων θα πρέπει να είναι διαθέσιμες και να αποτελούν αντικείμενο συζήτησης μεταξύ των μελετητών και των αρμόδιων μηχανικών στις υπηρεσίες για τον σχεδιασμό των οδών.
- Οι αρμόδιες υπηρεσίες και οι επιστημονικές επιτροπές για τα εγχειρίδια και τις προδιαγραφές μελετών οδικών έργων πρέπει να ενημερώνονται για όλες τις περιπτώσεις μελέτης οδών που, ενώ τα στοιχεία τους σχεδιάστηκαν σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές, από τον έλεγχο οδικής ασφάλειας προέκυψε ότι η ασφάλεια είναι υποβαθμισμένη και απαιτούνται αλλαγές, ώστε να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές και αναθεωρήσεις στις σχετικές προδιαγραφές.

Πρόσφατα έχουν εφαρμοσθεί στην Ελλάδα, ατύπως, κυρίως σε υπό μελέτη ή σε λειτουργία αυτοκινητοδρόμους ΕΟΑ. Τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα των ελέγχων και επιθεωρήσεων αυτών

έδειξαν ότι για την αξιοποίησή τους απαιτείται, πέρα από την πολιτική βούληση, και η μελέτη και προσαρμογή του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου κατά τρόπο τέτοιο ώστε να ρυθμίζονται τα θέματα των νομικών συνεπειών για τις αρμόδιες υπηρεσίες και τους ελεγκτές που συνδέονται με τον ΕΟΑ. Οι δράσεις που προτείνονται σχετικά με τον ΕΟΑ είναι (ΕΜΠ, 2011):

- Εκσυγχρονισμός υφιστάμενων οδηγιών και σύνταξη σχετικού εγχειριδίου καθώς και ανάπτυξη σχετικών νομοθετικών ρυθμίσεων.
- Ανάπτυξη εκπαιδευτικού υλικού και εκπαίδευση μηχανικών σε θέματα ΕΟΑ.
- Διεξαγωγή ΕΟΑ σε οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου και επέκτασή του και σε άλλες κύριες υπεραστικές και αστικές οδούς.
- Υλοποίηση βελτιωτικών επεμβάσεων στις θέσεις που εντοπίστηκαν κατά τους ΕΟΑ και τις ΕπΟΑ.
- Δημιουργία πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των ελέγχων και των βελτιωτικών επεμβάσεων.

Σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της ασφάλειας των οδών έχουν οι σχετικές προδιαγραφές, που αφορούν στον γεωμετρικό σχεδιασμό των οδών, στα έργα σήμανσης - ασφάλισης, στη σήμανση στις θέσεις εκτέλεσης έργων επί της οδού, στην επιλογή και υλοποίηση μέτρων χαμηλού κόστους σε επικίνδυνες θέσεις, στη διεξαγωγή ΕΟΑ κ.λπ. Η σύνταξη και αναθεώρηση των σχετικών προδιαγραφών / εγχειριδίων αποτελεί σημαντική προτεραιότητα στα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας διεθνώς.

Στην Ελλάδα, δεν υπάρχουν σύγχρονες ελληνικές προδιαγραφές – οδηγίες για τον σχεδιασμό των οδών. Για την ολοκλήρωση των οδικών έργων χρησιμοποιούνται είτε αντίστοιχες προδιαγραφές – οδηγίες άλλων χωρών (κυρίως Γερμανίας και ΗΠΑ), οι οποίες όμως βασίζονται σε παραδοχές που συνήθως δεν ικανοποιούνται στη χώρα μας, είτε σχετικές ελληνικές οδηγίες (Ο.Μ.Ο.Ε., Ο.Σ.Μ.Ε.Ο., διατάξεις Κ.Μ.Ε., κ.λπ.), οι οποίες όμως αντιμετωπίζουν διαφορετικά τα ίδια στοιχεία σχεδιασμού.

Για τον λόγο αυτό προτείνεται η άμεση σύσταση, από το ΥΜΕΔΙ, Μόνιμης Επιστημονικής Επιτροπής για τη σύνταξη, την επικαιροποίηση, τον εκσυγχρονισμό και την αναμόρφωση των προδιαγραφών οδοποιίας, κατ' αντιστοιχία με τις Μόνιμες Επιστημονικές Επιτροπές για τον Αντισεισμικό Κανονισμό και τον Κανονισμό Σκυροδέματος.

## 6. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Για την επιτυχημένη εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη η συστηματική και ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, της προόδου υλοποίησης και της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων δράσεων, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, με χρήση κατάλληλων πληροφοριακών συστημάτων συλλογής, επεξεργασίας και δημοσίευσης αξιόπιστων στοιχείων.

Στο προτεινόμενο πρόγραμμα ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου ελήφθησαν υπόψη οι σχετικές εξελίξεις διεθνώς και οι συνθήκες της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Επιπλέον αναπτύσσονται θέματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για τις δράσεις οδικής ασφάλειας, με στόχο την εξασφάλιση της ενεργού συμμετοχής και συναίνεσής τους, που είναι προϋπόθεση για την επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου.

Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας πραγματοποιείται με τη διεξαγωγή κατάλληλων εκστρατειών, οι οποίες πρέπει να επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες συμπεριφορές και να δρουν ενισχυτικά σε άλλα μέτρα οδικής ασφάλειας, όπως π.χ. δημοσιοποιημένες δράσεις επιτήρησης, νέες νομοθετικές ρυθμίσεις και προγράμματα εκπαίδευσης. Στόχος των εκστρατειών πρέπει να είναι αφενός οι πολίτες να υιοθετήσουν την οδική ασφάλεια ως αντικειμενικό σκοπό τους σε προσωπικό επίπεδο και αφετέρου να κατανοήσουν τους λόγους θέσπισης κανόνων οδικής κυκλοφορίας και την αναγκαιότητα επιτήρησης της εφαρμογής τους.

Οι δράσεις για την προβολή του Στρατηγικού Σχεδίου αφορούν στον σχεδιασμό και υλοποίηση κατάλληλων εκστρατειών με στόχο αφενός τη συστηματική ενημέρωση των πολιτών σε θέματα του Στρατηγικού Σχεδίου και αφετέρου την ευαισθητοποίηση του κοινού ώστε να εξασφαλιστεί η αποδοχή και υποστήριξη της εφαρμογής του Σχεδίου.

## 7. ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. ΕΜΠ (2011), *Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011 – 2020*, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Τεχνική Έκθεση.
2. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010), *Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020*, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών COM(2010) 389 τελικό, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, 20 Ιουλίου.
3. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2008), *Οδηγία 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008 για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών*.
4. Κανελλαΐδης, Γ. (2009), *Σύγχρονες εξελίξεις στην πολιτική οδικής ασφάλειας διεθνώς και η εφαρμογή τους στην Ελλάδα*. Κεντρική Ομιλία, 4<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, Αθήνα (*Δημοσίευση στο ενημερωτικό δελτίο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων Νο.170*).
5. Κανελλαΐδης, Γ., Βαρδάκη, Σ. (2011), *Road Safety Strategy in Greece*. Ομιλία κατόπιν προσκλήσεως στη Διημερίδα της FERSI *Ευρωπαϊκές Βέλτιστες Πρακτικές στην Οδική Ασφάλεια*, Αθήνα.
6. ATC (2010), *National Road Safety Strategy 2011 – 2020*. Australian Transport Council, Australia.
7. COWI A/S (2010), *Technical Assistance in support of the Preparation of the European Road Safety Action Programme 2011-2020*. Final Report, Denmark.
8. ETSC (2011), *Road Safety Target Outcome: 100.000 fewer deaths since 2001*. 5th Road Safety PIN Report, European Transport Safety Council, Belgium.
9. Kanellaidis G., Vardaki S. (2011), Highway geometric design from the perspective of recent safety developments, *ASCE Journal of Transportation Engineering*, Forum piece, Vol. 137, Is. 12, December, pp. 841-844.
10. OECD/ITF (2008), *Towards zero, ambitious road safety targets and the safe system approach*. Organisation for Economic Cooperation and Development / International Transport Forum, France.
11. SNRA (2006), *Safe Traffic, Vision Zero on the move*. Swedish National Road Administration, Sweden.
12. SWOV (2006), *Advancing Sustainable Safety: National Road Safety Outlook for 2005-2020*. Wegman, F., Aarts, L., The Netherlands.
13. TRB (2010), *Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety*. White Papers for the web Stakeholder Workshop, Transportation Research Board August 25-26, Washington, D.C., USA.
14. Yannis, G. (2007), Road Safety in Greece. *Journal of IATSS*, Vol 31, No 2, pp. 110-112.