

**3<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας**  
Πάτρα, 10 - 11 Οκτωβρίου 2005

**ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ  
ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ  
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, 2006 - 2010**

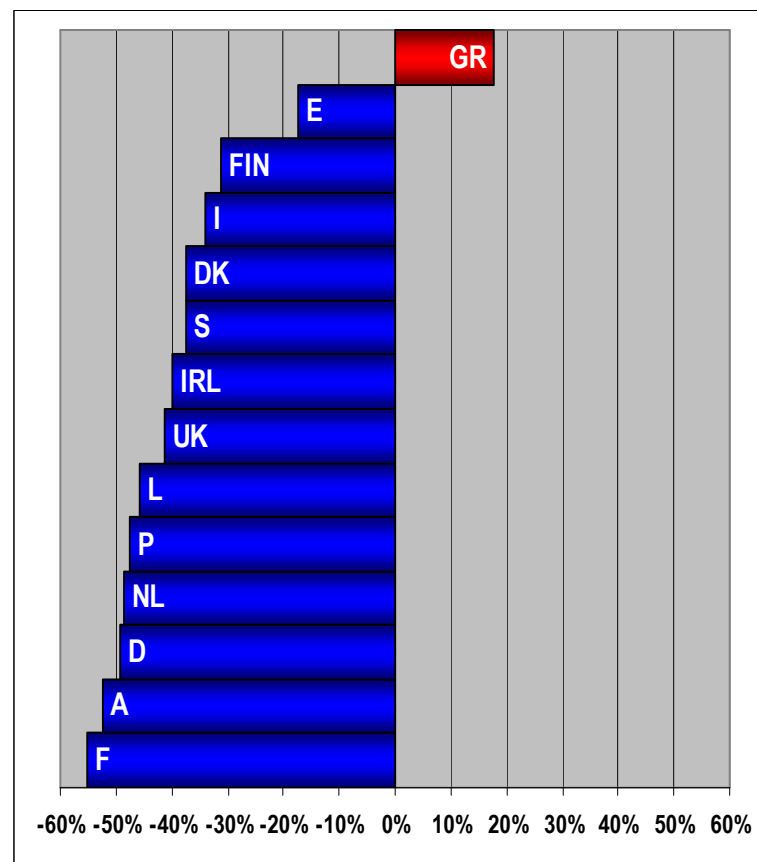
*Γ.Κανελλαΐδης, Γ.Γιαννής, Σ.Βαρδάκη, Α.Δραγομάνοβιτς, Α.Λαΐου*



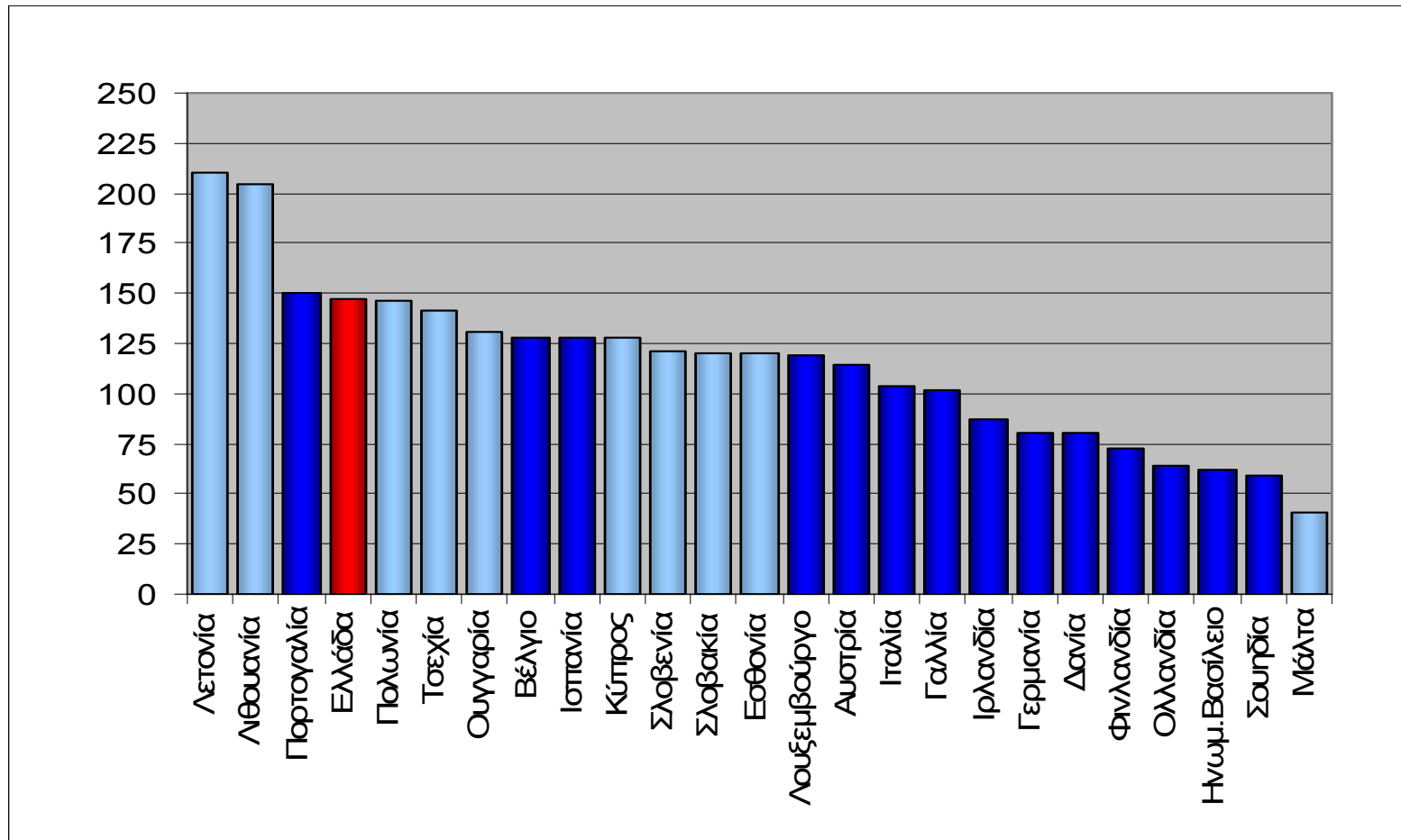
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών  
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής

## Ποσοστιαία μεταβολή (%) του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα την περίοδο 1980-2003 (EU15)

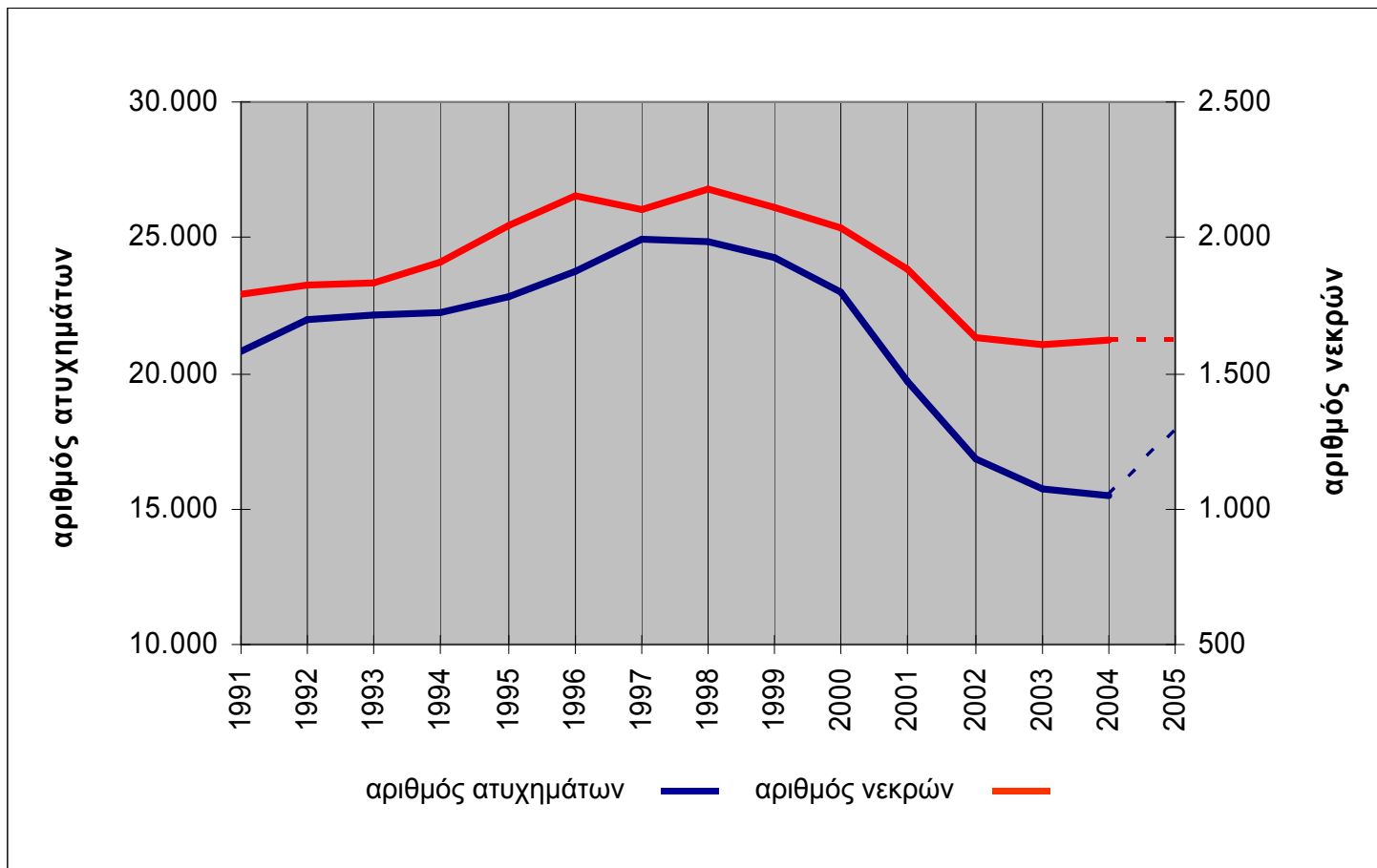
Αριθμός νεκρών			
	1980	2003	80-03 (%)
A	2.003	931	-54%
B	2.396	-	-
D	15.050	6.613	-56%
DK	690	432	-37%
E	6.522	5.394	-17%
F	13.672	6.058	-56%
FIN	551	379	-31%
GR	1.446	1.615	12%
I	9.220	6.015	-35%
IRL	564	339	-40%
L	98	53	-46%
NL	1.996	1.028	-48%
P	2.579	1.546	-40%
S	848	529	-38%
UK	6.239	3.658	-41%
EU 15	63.874	34.590	-46%



## Αριθμός νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων (2003) (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.**
- **Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή** των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των «αρμόδιων» φορέων.
- **Έλλειψη συνέχειας** στην εφαρμογή των δράσεων οδικής ασφάλειας.
- **Αποτυχία στην ουσιαστική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση** των πολιτών και στην επίτευξη συναίνεσής τους στην εφαρμογή των μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- **Ελλιπής εφαρμογή** του 1<sup>ου</sup> Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2001 – 2005.

## Σύγχρονα Στρατηγικά Σχέδια οδικής ασφάλειας διεθνώς

Χώρα	Τίτλος	Χρονική Περίοδος	Στόχος: Μείωση του αριθμού των νεκρών κατά:
Σουηδία	Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας	1995 – 2000	35% (του 93) το 2000
	Όραμα μηδέν	1997 – 2007	25% (του 96) το 2000 50% (του 96) το 2007
	Ειδικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας	2000 - 2007	50% (του 96) το 2007
Ηνωμένο Βασίλειο	Οδική Ασφάλεια: Τα Επόμενα Βήματα	1987 - 2000	*33% (του μ.ό. 81-85) το 2000
	Πορεία προς Ασφαλέστερες οδούς	1997 - 2010	*33% (του μ.ό. 81-85) το 2000
	Οι δρόμοι του Αύριο - Ασφαλέστεροι για όλους	2000 - 2010	*40% (του μ.ό. 94-98) το 2010
Ολλανδία	Περισσότερα χιλιόμετρα, λιγότερα ατυχήματα	1987 - 2000	25% (του 85) το 2000
	Φιλόδοξο, αλλά εφικτό	1989 - 2000	25% (του 85) το 2000
	Μακροπρόθεσμη πολιτική για την οδική ασφάλεια	1991 - 1996	50% (του 85) το 2010
	Μακροπρόθεσμη πολιτική για την οδική ασφάλεια	1996 - 2000	50% (του 85) το 2010
	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας	2001 - 2020	30% (του 85) το 2010 *25% (του 85) το 2010
Γαλλία	Ενίσχυση της νομοθεσίας για την οδική ασφάλεια	1982 - 1987	
	Δράσεις για την εκπαίδευση και τη συμπεριφορά των οδηγών	1988 - 2003	
	Αποφάσεις Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας	2002-σήμερα	

\* Η μείωση αφορά σε θύματα (νεκρούς και τραυματίες)

# Εμπόδια στην εφαρμογή προγραμμάτων οδικής ασφάλειας διεθνώς

## Πολιτική:

- απαιτούμενη προσπάθεια (οικονομικοί πόροι, χρόνος, κατάλληλη στελέχωση)
- πολιτικό κόστος
- έλλειψη ενδιαφέροντος από τους πολίτες
- μακροπρόθεσμος ορίζοντας πολιτικού οφέλους

## Γνώση:

- επικαλύψεις αρμοδιοτήτων στη συλλογή πληροφοριών για τα ατυχήματα και αδυναμίες στην ανταλλαγή εμπειρίας
- ανάγκη επιλογής των αποτελεσματικότερων μέτρων
- ανάγκη υψηλής ποιότητας έρευνας

## Αποτελεσματικότητα:

- επικαλύψεις – ασάφεια ευθύνης και αρμοδιοτήτων
- έλλειψη επαγγελματισμού και σχετικής εμπειρίας
- έλλειψη επικοινωνίας και συντονισμού
- αδυναμίες προγραμματισμού

## Διεθνείς εξελίξεις Πολιτικές οδικής ασφάλειας 1<sup>ης</sup> γενιάς

- Ανάπτυξη ολοκληρωμένων στρατηγικών σχεδίων με **δέσμευση της Πολιτείας και συναίνεση των ΠΟΛΙΤΩΝ**.
- **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.



## Διεθνείς εξελίξεις Πολιτική οδικής ασφάλειας 2<sup>ης</sup> γενιάς

- **Βασικές Αρχές:**
  - Δεν είναι αποδεκτό το Σύστημα οδικής κυκλοφορίας που κατά τη λειτουργία του σημειώνονται σοβαροί τραυματισμοί ή θάνατοι.
  - Η αναπτυσσόμενη κινητική ενέργεια σε ενδεχόμενες συγκρούσεις πρέπει να απορροφάται χωρίς να υπερβαίνει τη φυσική αντοχή του ανθρώπινου σώματος.
  - Υπεύθυνοι για την εφαρμογή των δύο προηγούμενων αρχών είναι οι εμπλεκόμενοι με τον σχεδιασμό και τη λειτουργία του Συστήματος οδικής κυκλοφορίας ενώ οι χρήστες είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των περιορισμών που επιβάλλονται.
  - Ο σχεδιασμός του Συστήματος οδικής κυκλοφορίας και των χρήσεων γης γίνεται υπό το πρίσμα της οδικής ασφάλειας.
- **Νέα προσέγγιση:**
  - Συναίνεση της κοινωνίας στις αναγκαίες αλλαγές.
  - Κύρια ευθύνη στους σχεδιαστές και στους εμπλεκόμενους με τη λειτουργία του Συστήματος οδικής κυκλοφορίας.
  - Εναρμονισμένη λειτουργία οδικής υποδομής, οχημάτων και χρηστών.

## Η σπουδαιότητα των Στρατηγικών Σχεδίων

Εφαρμογή δράσεων οδικής ασφάλειας, στο πλαίσιο Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας, ορισμένης χρονικής διάρκειας και με **συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους**.

Η επιτυχής εκπόνηση και εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου αποτελεί ανάγκη και ταυτόχρονα μοναδική ευκαιρία για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

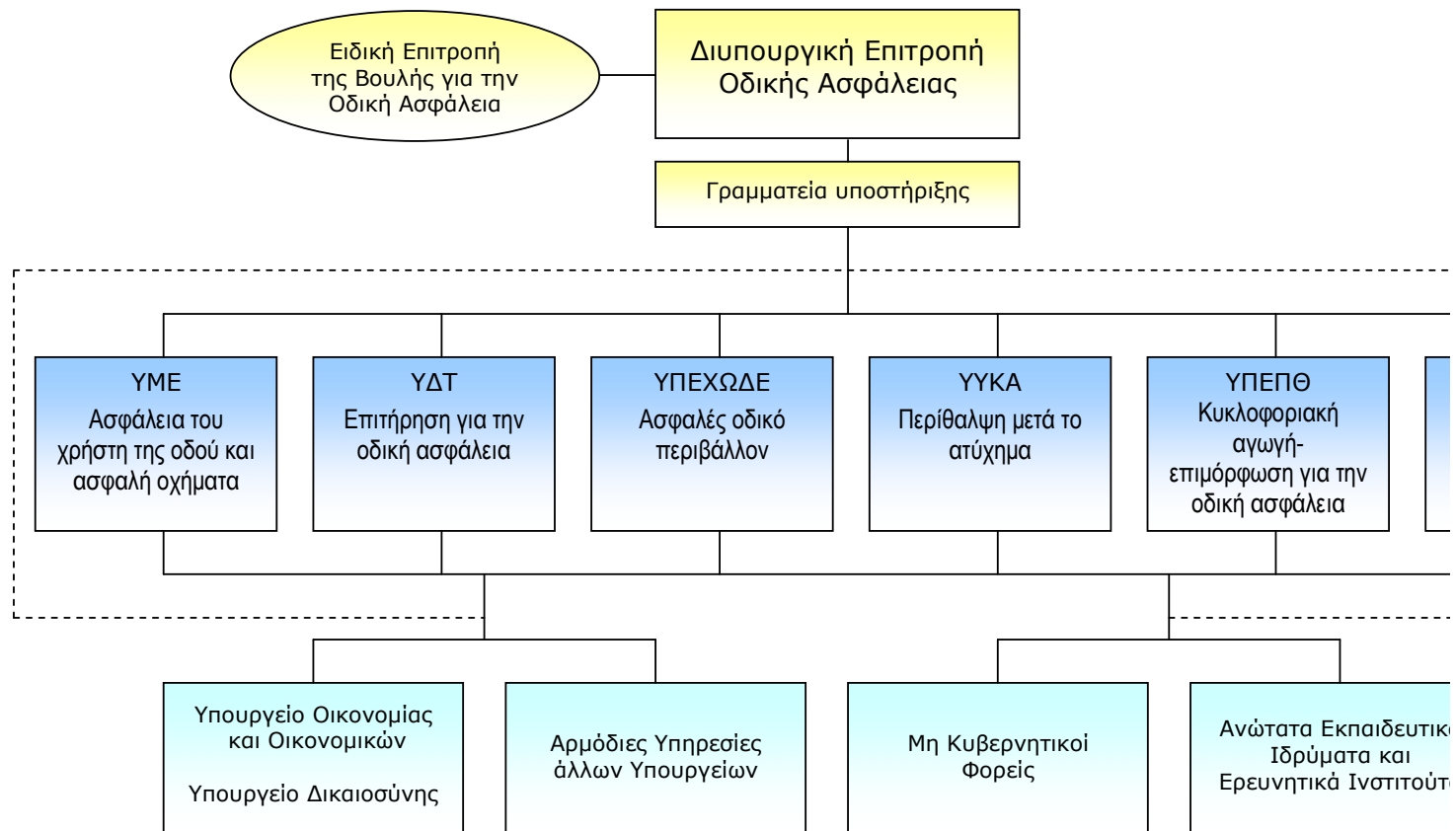
Εξασφαλίζονται:

- η εφαρμογή μιας **ολοκληρωμένης πολιτικής**,
- ο **αποτελεσματικός συντονισμός** όλων των δράσεων,
- η **ενεργός συμμετοχή** και δέσμευση των εμπλεκόμενων φορέων και η **συναίνεση** των πολιτών,
- η **επαρκής χρηματοδότηση**,
- η **παρακολούθηση** και αξιολόγηση των δράσεων.

## Στόχος του 2<sup>ου</sup> 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<sup>ου</sup> Στρατηγικού Σχεδίου



## Αρμοδιότητες φορέων οδικής ασφάλειας

- Η **Διυπουργική Επιτροπή οδικής ασφάλειας** θα συντονίζει και θα ελέγχει την αποτελεσματική εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου, την χρηματοδότηση, την επικοινωνιακή πολιτική και την παρακολούθηση.
- Η **Γραμματεία Υποστήριξης** θα υποστηρίζει όλες τις αρμοδιότητες της Διυπουργικής Επιτροπής και θα συνεργάζεται στενά με όλες τις υπηρεσίες των συναρμόδιων Υπουργείων.
- Η **Ειδική Επιτροπή της Βουλής** για την οδική ασφάλεια θα παρακολουθεί και θα αξιολογεί τις συνθήκες οδικής ασφάλειας και θα συνεισφέρει στη λήψη αποφάσεων και τη χάραξη της εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας.
- Κάθε ένα από τα έξι **αρμόδια Υπουργεία** θα φέρει την αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη της εκπόνησης και υλοποίησης του αντίστοιχου Προγράμματος οδικής ασφάλειας.
- **Οι αρμόδιες υπηρεσίες άλλων Υπουργείων και οι άλλοι φορείς εκτέλεσης** θα συμμετέχουν μέσω θεσμοθετημένων διαδικασιών στον σχεδιασμό και την κατάρτιση των Προγραμμάτων και θα συνεισφέρουν στην επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου με την εμπειρία τους.

# 1. Ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών)

## Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των οδηγών
2. Θέσπιση ειδικών μέτρων για τα βαρέα οχήματα
3. Θέσπιση ειδικών μέτρων για τα σχολικά λεωφορεία
4. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των νέων οδηγών
5. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των οδηγών δικύκλων
6. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ηλικιωμένων οδηγών
7. Κίνητρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας

## Μεσοπρόθεσμες δράσεις

8. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
9. Αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων
10. Αναβάθμιση συστήματος εκπαίδευσης / εξετάσεων υποψηφίων οδηγών / εκπαιδευτών
11. Βελτίωση και αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για την οδική ασφάλεια
12. Βάσεις δεδομένων οχημάτων και οδηγών
13. Ανάπτυξη Μητρώου ιατρικών δεδομένων οδηγών
14. Έρευνα των αιτιών των οδικών ατυχημάτων

## 2. Επιτήρηση για την οδική ασφάλεια (Υπουργείο Δημόσιας Τάξης)

### Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Αύξηση της συχνότητας των ελέγχων
2. Ολοκληρωμένοι και πλήρεις έλεγχοι
3. Συστηματική καταγραφή των ελέγχων και των παραβάσεων

### Μεσοπρόθεσμες δράσεις

4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
5. Αναβάθμιση υπηρεσιών και εξοπλισμού της Τροχαίας
6. Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των οδικών ατυχημάτων
7. Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων
8. Ολοκληρωμένο πρόγραμμα επιτήρησης της κυκλοφορίας
9. Προγράμματα επανένταξης των κατ'εξακολούθηση παραβατών οδηγών
10. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της Πυροσβεστικής

### 3. Ασφαλές οδικό περιβάλλον (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων)

#### Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Μέτρα χαμηλού κόστους
2. Προγράμματα συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου

#### Μεσοπρόθεσμες δράσεις

3. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
4. Πρόγραμμα επεμβάσεων σε επικίνδυνες θέσεις
5. Δημιουργία Μητρώου Οδών
6. Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης ταχυτήτων
7. Επεμβάσεις οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές
8. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας
9. Σύνταξη Κανονισμών και Τεχνικών Προδιαγραφών



## 4. Περίθαλψη μετά το ατύχημα (Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης)

### Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Δημιουργία δικτύου κλήσεων έκτακτης ανάγκης
2. Ανάπτυξη σχεδίων επέμβασης και τοπικών κέντρων συντονισμού

### Μεσοπρόθεσμες δράσεις

3. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
4. Αναβάθμιση εξοπλισμού μονάδων επέμβασης
5. Βελτίωση της άμεσης περίθαλψης των τραυματιών στα νοσοκομεία
6. Έρευνα για την αντιμετώπιση των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων
7. Συστηματική καταγραφή στατιστικών στοιχείων

## 5. Κυκλοφοριακή αγωγή - επιμόρφωση σχετικά με την οδική ασφάλεια (Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων)

### Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Διδασκαλία κυκλοφοριακής αγωγής
2. Επιμόρφωση εκπαιδευτικών και σύνταξη εκπαιδευτικού υλικού κυκλοφοριακής αγωγής
3. Δραστηριότητες προώθησης της κυκλοφοριακής αγωγής και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των μαθητών

### Μεσοπρόθεσμες δράσεις

4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
5. Δράσεις εκπαίδευσης στην οδική ασφάλεια στις Ένοπλες Δυνάμεις

## **6. Δράσεις Οδικής Ασφάλειας και Τοπική Αυτοδιοίκηση (Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης)**

### **Βραχυπρόθεσμες δράσεις**

1. Αναβάθμιση λειτουργίας Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου
2. Ενίσχυση της ασφάλειας των σχολικών μεταφορών
3. Εφαρμογή μέτρων χαμηλού κόστους

### **Μεσοπρόθεσμες δράσεις**

4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
5. Ανάπτυξη δράσεων οδικής ασφάλειας από την τοπική αυτοδιοίκηση

# Σχέδιο Προώθησης και Ενημέρωσης

- **Συνολική προώθηση του Στρατηγικού Σχεδίου,**  
για την οποία απαιτείται ο σχεδιασμός και η διεξαγωγή κατάλληλων εκστρατειών που αφορούν στη συστηματική ενημέρωση των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών σε θέματα του Στρατηγικού Σχεδίου.
- **Συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων,**  
στην προώθηση της υλοποίησης του Σχεδίου.
- **Ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης,**  
για την οποία απαιτείται ο σχεδιασμός και η διεξαγωγή κατάλληλων εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας που στοχεύουν στη βελτίωση της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς τους.

# Πρόγραμμα Ποσοτικοποιημένης Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Το Πρόγραμμα Ποσοτικοποιημένης Παρακολούθησης και Αξιολόγησης περιλαμβάνει τα τρία επιμέρους προγράμματα:

- Παρακολούθηση **επιπέδου οδικής ασφάλειας**.
- Παρακολούθηση της **προόδου υλοποίησης** του Στρατηγικού Σχεδίου.
- Παρακολούθηση της **αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων** (σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο).

## 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**.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή **αποτελεσματικών δράσεων**.
- Ο **επιτυχημένος συντονισμός** των δράσεων.
- Η συστηματική **παρακολούθηση και αξιολόγηση** των δράσεων.
- Η **δέσμευση και η ενεργός συμμετοχή** όλων των εμπλεκόμενων φορέων και η **συναίνεση** των πολιτών.
- Η **διαχρονικότητα** και η **συνοχή** της προσπάθειας.

## Επίλογος

- Το 1<sup>ο</sup> Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα **ουσιαστικά δεν εφαρμόστηκε.**
- Με το 2<sup>ο</sup> Στρατηγικό Σχέδιο και **με μεγάλη και συνεχή προσπάθεια όλων** θα επιτυγχάνονται βιώσιμες βελτιώσεις στην οδική ασφάλεια.
- 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.
- Η οδική ασφάλεια είναι **επιστημονική περιοχή** πλούσια σε στοιχεία και πτωχή σε κατανόηση.