

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Γεώργιος Κανελλαΐδης, Καθηγητής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Ιωάννης Γκόλιας, Καθηγητής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Γιώργος Γιαννής, Επίκουρος Καθηγητής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σοφία Βαρδάκη, Τοπογράφος Μηχανικός - Υ.Δ., Ερευνήτρια
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αναστάσιος Δραγομάνοβιτς, Πολιτικός Μηχανικός - Υ.Δ., Ερευνητής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αλεξάνδρα Λαΐου, Πολιτικός Μηχανικός - Ερευνήτρια
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο πλαίσιο της συνεισφοράς του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ στην αντιμετώπιση του σοβαρού κοινωνικού προβλήματος των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα, εκπονήθηκαν από τον Τομέα ΜΣΥ, ΕΜΠ το πρώτο και το δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Σε καθένα από τα Στρατηγικά Σχέδια, καθορίστηκαν ποσοτικοί στόχοι για τη μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα, προτάθηκε συγκεκριμένη δομή οργάνωσης των συμμετεχόντων φορέων και αναπτύχθηκε ολοκληρωμένη πρόταση σχετικά με το πλαίσιο εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου. Η έλλειψη θεσμοθέτησης και η αποσπασματική υλοποίηση των προβλέψεων του πρώτου Στρατηγικού Σχεδίου είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των νεκρών μόνο κατά την πρώτη περίοδο εφαρμογής του. Για την επίτευξη του νέου στόχου του δεύτερου Στρατηγικού Σχεδίου για τη μείωση των νεκρών στα οδικά ατυχήματα απαιτείται σήμερα θεσμοθετημένη, συστηματική και σοβαρή προσπάθεια.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (Τομέας ΜΣΥ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου με περισσότερα από εικοσιπέντε χρόνια

ερευνητικών δραστηριοτήτων στην οδική ασφάλεια συνεισφέρει συστηματικά στην ελληνική κοινωνία μέσω της έρευνας των παραμέτρων που επηρεάζουν τα οδικά ατυχήματα και της πρότασης ολοκληρωμένων λύσεων. Στο πλαίσιο αυτό, ο Τομέας ΜΣΥ ανέπτυξε το πρώτο και το δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τα οποία αποτελούν ολοκληρωμένες προτάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα που δυστυχώς καταλαμβάνει σήμερα μια από τις πρώτες θέσεις στον αριθμό των νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκων (περίπου 150) στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η συνοπτική παρουσίαση των δραστηριοτήτων που αφορούν στον Στρατηγικό Σχεδιασμό για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

Τα τελευταία εικοσιπέντε χρόνια οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες έχουν ξεκινήσει συντονισμένες προσπάθειες βελτίωσης της οδικής ασφάλειας αναπτύσσοντας ολοκληρωμένα Στρατηγικά Σχέδια. Από τις αρχές της δεκαετίας του '90 και μετά, πολλές χώρες υιοθετούν συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους οδικής ασφάλειας (1988 Δανία, 1990 Σουηδία, 1992 Αυστραλία) και διευρυμένα προγράμματα δράσεων. Η θέσπιση ποσοτικών στόχων συμβάλλει στην υιοθέτηση αποτελεσματικών προγραμμάτων, στην καλύτερη χρήση των διατιθέμενων πόρων, στην παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου εφαρμογής των προγραμμάτων οδικής ασφάλειας και επιπλέον στην κινητοποίηση και στην ενίσχυση του ρόλου των συνεργαζόμενων φορέων και των πολιτών (Breen, 1999).

Κατά την τελευταία δεκαετία έχει αλλάξει σημαντικά ο τρόπος που αντιμετωπίζεται, στις προηγμένες στην οδική ασφάλεια χώρες, το πρόβλημα των οδικών ατυχημάτων. Σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις, δεν είναι πλέον αποδεκτό ένα Σύστημα οδικής κυκλοφορίας που κατά τη λειτουργία του σημειώνονται σοβαροί τραυματισμοί ή θάνατοι. Βασική αρχή που πρέπει να τηρείται είναι ότι η αναπτυσσόμενη κινητική ενέργεια σε ενδεχόμενες συγκρούσεις δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τη φυσική αντοχή του ανθρώπινου σώματος. Η ουσιαστική αλλαγή έγκειται στο γεγονός ότι υπεύθυνοι για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εφαρμογή των παραπάνω αρχών είναι κυρίως οι συμμετέχοντες στον σχεδιασμό, τη μελέτη και τη λειτουργία του Συστήματος οδικής κυκλοφορίας ενώ οι χρήστες είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των περιορισμών που επιβάλλονται.

Στο Στρατηγικό Σχέδιο της Σουηδίας, "Vision Zero", 1997-2007, βασική ιδέα είναι η δημιουργία ενός συστήματος οδικών μεταφορών στο οποίο δεν θα σημειώνεται κανένας θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός σε οδικά

ατυχήματα (SNRA 2000). Το Σχέδιο του Ην. Βασιλείου, “Towards Safer Roads”, 1997-2010, αναφέρεται σε δέκα βασικά θέματα μεταξύ των οποίων είναι η βελτίωση της ασφάλειας ευπαθών ομάδων όπως τα παιδιά, οι πεζοί και οι δικυκλιστές, η βελτίωση της υποδομής και των οχημάτων, η εκπαίδευση και η εξέταση των οδηγών, η επιτήρηση και η προώθηση της ασφαλέστερης χρήσης της οδού (British Department of the Environment, Transport and Regions 2000). Στην Ολλανδία εφαρμόζεται το πρόγραμμα “Advancing Sustainable Safety” (2005-2020) με έμφαση στην προσαρμογή της οδικής υποδομής, μέσω κατάλληλου σχεδιασμού, στις περιορισμένες δυνατότητες των χρηστών, στη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, στον εξοπλισμό των οχημάτων ώστε να διευκολύνεται η οδήγηση και να προσφέρεται υψηλό επίπεδο παθητικής ασφάλειας καθώς και στη συνεχή εκπαίδευση και ενημέρωση των χρηστών της οδού (SWOV 2006). Επισημαίνεται ότι τα κράτη μέλη της Ένωσης και οι κοινωνίες τους διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους τόσο σε επίπεδο δομής όσο και σε πολιτιστικό επίπεδο και έτσι οι αποδεδειγμένα επιτυχημένες δράσεις οδικής ασφάλειας διεθνώς δεν μπορεί να υιοθετούνται άκριτα, αλλά αντίθετα επιβάλλεται να υφίστανται κατάλληλη επεξεργασία και να προσαρμόζονται στις ιδιαίτερες κατά περίπτωση συνθήκες.

3. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ως αποτέλεσμα της ουσιαστικής απουσίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας και της αποσπασματικότητας των σχετικών δράσεων, η Ελλάδα κατέχει σταθερά κατά την τελευταία δεκαετία, την τελευταία θέση μεταξύ των 15 παλαιότερων μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μια από τις τελευταίες θέσεις μεταξύ των 27 μελών της διευρυμένης πλέον Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στο επίπεδο της οδικής ασφάλειας. Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται στοιχεία οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα από το 2000 έως το 2006. Όπως φαίνεται, κατά την τετραετία 2000-2003 σημειώθηκε μείωση στον αριθμό των οδικών ατυχημάτων (με τραυματίες και νεκρούς) και των νεκρών, όμως κατά την τριετία 2004-2006 υπήρξε σταθεροποίηση του αριθμού των νεκρών γεγονός που υποδεικνύει την ανάγκη για τη λήψη νέων μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Στην προσπάθεια αντιμετώπισης του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα παρουσιάζονται σημαντικές δυσκολίες. Ο κυριότερος ανασταλτικός παράγοντας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι ότι στο θέμα αυτό δεν έχει δοθεί από την Πολιτεία αλλά και την κοινωνία γενικότερα, προτεραιότητα ανάλογη με τις σοβαρές απώλειες σε νεκρούς και τραυματίες. Οι κυβερνήσεις δείχνουν απροθυμία για εφαρμογή μη δημοφιλών μέτρων (π.χ. περιορισμοί στην ταχύτητα) και για εφαρμογή δράσεων οδικής ασφάλειας που θα έχουν θετικά αποτελέσματα σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Οι πολίτες επίσης

παρουσιάζουν μειωμένο ενδιαφέρον για θέματα οδικής ασφάλειας καθώς, για τους περισσότερους, η αντιληπτή πιθανότητα εμπλοκής τους σε ατύχημα είναι μηδαμινή και δίνεται προτεραιότητα στην κινητικότητα έναντι της ασφάλειας.

Ουσιαστική δυσκολία επίσης είναι ότι δεν έχει γίνει κατανοητό ότι η οδική ασφάλεια είναι επιστήμη και η ερασιτεχνική αντιμετώπισή της απλώς δαιωνίζει το πρόβλημα. Επιπλέον, υπάρχουν αδυναμίες που σχετίζονται με την ύπαρξη επικαλύψεων και ασάφειας όσον αφορά στις αρμοδιότητες των φορέων οδικής ασφάλειας, καθώς και με την έλλειψη επαγγελματισμού και σχετικής εμπειρίας αλλά και επικοινωνίας και συντονισμού των διαφόρων υπηρεσιών. Υπάρχουν επίσης αδυναμίες στον προγραμματισμό, στην υλοποίηση και στην παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων. Γενικά, οι αδυναμίες αυτές είναι αποτέλεσμα της ανυπαρξίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας, της αποσπασματικότητας στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και της έλλειψης διαχρονικής αντιμετώπισης του προβλήματος καθώς και συντονισμού. Τέλος, αναφέρεται ότι η δυσκολία στην επιτυχημένη εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας προέρχεται κυρίως από την αποτυχία ουσιαστικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών και επίτευξης της συναίνεσής τους.

Πίνακας 1. Στοιχεία οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Έτος	Οδικά ατυχήματα με τραυματίες και νεκρούς	Νεκροί	Οχήματα (x1000)
2000	23,001	2037	5061
2001	19,671	1880	5390
2002	16,809	1634	5693
2003	15,751	1605	5968
2004	15,509	1670	6302
2005	16,914	1658	6885
2006	15,921	1657	7212

4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

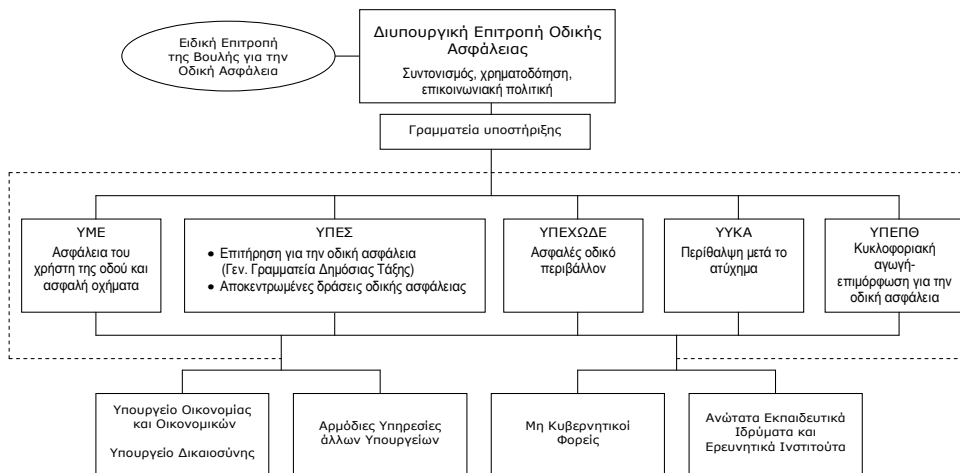
Από τον Τομέα ΜΣΥ, ΕΜΠ εκπονήθηκαν το πρώτο και το δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Το πρώτο Στρατηγικό Σχέδιο εκπονήθηκε κατά την περίοδο 1999-2001 και αφορούσε στην πενταετία 2001-2005 ενώ το δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο

εκπονήθηκε κατά την περίοδο 2004-2005 και αφορά στην πενταετία 2006-2010.

Η έλλειψη θεσμοθέτησης του στρατηγικού σχεδιασμού και η μη ολοκληρωμένη εφαρμογή και ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση των δράσεων και των αποτελεσμάτων του πρώτου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου, παρά τη σχετική αναλυτική και συστηματική πρόβλεψη του Σχεδίου, είχαν ως αποτέλεσμα ο αριθμός των ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών να παρουσιάσει μείωση μόνο κατά την πρώτη περίοδο εφαρμογής του πρώτου Στρατηγικού Σχεδίου (2000-2003), η οποία μπορεί να αποδοθεί κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης (ΕΜΠ, 2005).

Στο δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο υιοθετήθηκε ο στόχος που έχει τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με τη μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα με ορίζοντα το έτος 2010, δηλαδή μείωση κατά 50% σε σχέση με το 2000. Κατά τον καθορισμό της δομής του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου (Εικόνα 1) ορίστηκαν πέντε κύριες κατευθύνσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που αντιστοιχούν σε έξι επιμέρους προγράμματα δράσεων. Η εκπόνηση και υλοποίηση κάθε προγράμματος αποτελεί ευθύνη του αντίστοιχου αρμόδιου Υπουργείου (ΕΜΠ, 2005).

Ο καθορισμός των γενικών στόχων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η διασφάλιση και κατανομή των απαραίτητων κονδυλίων, η παρακολούθηση της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου, ο συντονισμός, ο έλεγχος-απολογισμός και η επικοινωνιακή πολιτική αποτελεί αρμοδιότητα της Διυπουργικής Επιτροπής υπό την προεδρία του Πρωθυπουργού.



Εικόνα 1: Δομή 2^{ου} Στρατηγικού Σχεδίου

Κάθε ένα από τα επιμέρους Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας περιλαμβάνει δράσεις οδικής ασφάλειας άμεσης εφαρμογής (βραχυπρόθεσμες) και μεσοπρόθεσμης εφαρμογής. Ενδεικτικά αναφέρονται επιλεγμένες δράσεις από το κάθε Πρόγραμμα. Στο Πρόγραμμα "Ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα" του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών περιλαμβάνονται δράσεις σχετικά με το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των οδηγών, τη βελτίωση της εκπαίδευσης και της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ηλικιωμένων οδηγών. Το Πρόγραμμα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Τάξης του Υπουργείου Εσωτερικών με τίτλο "Επιτήρηση για την οδική ασφάλεια" περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν στην αύξηση της συχνότητας και την πληρότητα των ελέγχων και τη συλλογή αξιόπιστων στοιχείων ατυχημάτων. Η εφαρμογή μέτρων χαμηλού κόστους στο οδικό δίκτυο και η αναβάθμιση της λειτουργίας των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου είναι ενδεικτικές δράσεις του Προγράμματος "Αποκεντρωμένες δράσεις οδικής ασφάλειας" που πραγματοποιείται από τους φορείς Αυτοδιοίκησης (Υπουργείο Εσωτερικών). Στο Πρόγραμμα "Ασφαλές οδικό περιβάλλον" του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων προτείνονται προγράμματα συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου, πρόγραμμα επεμβάσεων σε επικίνδυνες θέσεις και εφαρμογή μέτρων χαμηλού κόστους. Το Πρόγραμμα "Περίθαλψη μετά το ατύχημα" εκπονείται από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και προβλέπεται δημιουργία δικτύου κλήσεων έκτακτης ανάγκης και δράσεις για την ταχεία διακομιδή και βελτίωση της άμεσης περίθαλψης των τραυματιών στα νοσοκομεία. Στο Πρόγραμμα "Κυκλοφοριακή αγωγή - επιμόρφωση σχετικά με την οδική ασφάλεια" του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων προβλέπονται δράσεις σχετικά με την κυκλοφοριακή αγωγή, την ασφάλεια των σχολικών μεταφορών και την ασφαλή πρόσβαση των μαθητών στο σχολείο.

Τέλος, στο προτεινόμενο πλαίσιο εφαρμογής περιλαμβάνεται χρονοδιάγραμμα, πρόγραμμα ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης και αξιολόγησης και πρόταση επικοινωνιακής πολιτικής για την οδική ασφάλεια.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην Ελλάδα δεν έχει εφαρμοστεί μέχρι σήμερα ολοκληρωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα να εμφανίζεται ένας ιδιαίτερα υψηλός αριθμός θυμάτων στο οδικά ατυχήματα σε σχέση με όλα σχεδόν τα άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 1^ο και το 2^ο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα αποτελούν μία πρώτη σοβαρή προσπάθεια ανάπτυξης εθνικής πολιτικής, η οποία όμως δεν έχει έως σήμερα συνοδευτεί από τις απαραίτητες θεσμικές και οργανωτικές αλλαγές

με αποτέλεσμα η Ελλάδα να απομακρύνεται από την επίτευξη των εθνικών και ευρωπαϊκών στόχων μείωσης κατά 50% των νεκρών στα οδικά ατυχήματα έως το 2010.

Επισημαίνεται με έμφαση ότι βασικές προϋποθέσεις για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα είναι η εκδήλωση πολιτικής βούλησης στο επίπεδο του Πρωθυπουργού της χώρας με τη θεσμοθέτηση του στρατηγικού σχεδιασμού, η δέσμευση και η ενεργός συμμετοχή όλων των συμμετεχόντων φορέων, η ευαισθητοποίηση και συναίνεση των πολιτών και η ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος στην Πολιτεία και την κοινωνία. Επιπλέον, απαιτείται συντονισμένη και διαχρονική εφαρμογή, παρακολούθηση και αξιολόγηση των δράσεων οδικής ασφάλειας που εφαρμόζονται. Τέλος, απαραίτητο στοιχείο είναι να αναδειχθούν και να αντιμετωπιστούν οι απώλειες στα οδικά ατυχήματα ως ένα σοβαρό κοινωνικό πρόβλημα δημόσιας υγείας που αποτελεί την πρώτη αιτία θανάτου για τις ηλικίες κάτω των 40 ετών.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Breen, J. "Road Strategies and Targets", 64th RoSPA Congress "Road Safety Strategies and Targets", Ashford, UK (1999).
2. British Department of the Environment, Transport and the Regions "Tomorrow's roads: safer for everyone", Integrated Transport, Great Britain (2000).
3. OECD/ECMT "Achieving Ambitious Road Safety Targets", European Conference of Ministers of Transport, Technical Report (2005).
4. SNRA "Vision Zero - from concept to action", Swedish National Road Administration (2000).
5. SWOV "Advancing Sustainable Safety: National Road Safety Outlook for 2005-2020", Wegman, F., Aarts, L. (2006).
6. ΕΜΠ "Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 - 2005", Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Τεχνική Έκθεση (2001).
7. ΕΜΠ "Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2006 - 2010", Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Τεχνική Έκθεση (2005).