



Ημερίδα Οδικής Ασφάλειας
Καλαμάτα, 17 Σεπτεμβρίου 2014

**Πολιτικές και μέτρα μείωσης
των οδικών ατυχημάτων**



Παναγιώτης Παπαντωνίου
Πολιτικός Μηχανικός, Υπ. Διδάκτωρ
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

- Την τελευταία δεκαετία, η **Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά μία από τις τελευταίες θέσεις στην Ευρώπη των 27.**
- Το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και υλικών ζημιών των καταγεγραμμένων οδικών ατυχημάτων με παθόντες στην Ελλάδα ξεπερνάει τα **3 δις € ετησίως.**
- Ενδεχομένως **τριπλασιάζεται** εάν υπολογιστεί ο πραγματικός αριθμός των παθόντων αλλά και τα ατυχήματα με υλικές ζημιές μόνο.



Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και στην Ευρώπη
(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., EC-CARE, επεξεργασία: Ε.Μ.Π.)

Ελλάδα	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Μεταβολή
Νεκροί	1.634	1.605	1.670	1.658	1.657	1.612	1.553	1.456	1.258	1.141	984	-40%
Τραυματίες	22.459	20.737	20.179	22.048	20.675	19.766	19.010	18.641	19.108	17.259	15.724	-30%
Ατυχήματα	16.809	15.751	15.509	16.914	16.019	15.499	15.083	14.789	15.032	13.849	12.353	-27%
Οχήματα (εκ.)	5,693	5,968	6,302	6,641	6,996	7,380	7,729	7,911	8,062	8,087	8,070	42%
Νεκροί/1000οχ.	287	269	265	250	237	218	201	184	156	141	122	-58%
Νεκροί/εκ.κατ.	149	146	151	150	149	144	138	129	112	102	88	-41%

Ευρώπη-27

Νεκροί	53.090	49.857	46.836	45.131	42.952	42.495	38.877	35.041	30.895	30.145	27.821	-48%
Οχήματα (εκ.)	223,99	211,70	220,89	226,66	237,61	313,35	305,38	307,69	309,72	301,58	292,53	31%
Νεκροί/1000οχ.	237	236	212	199	181	136	127	114	100	100	95	-60%
Νεκροί/εκ.κατ.	110	102	96	92	87	86	78	70	61	59	55	-50%

Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

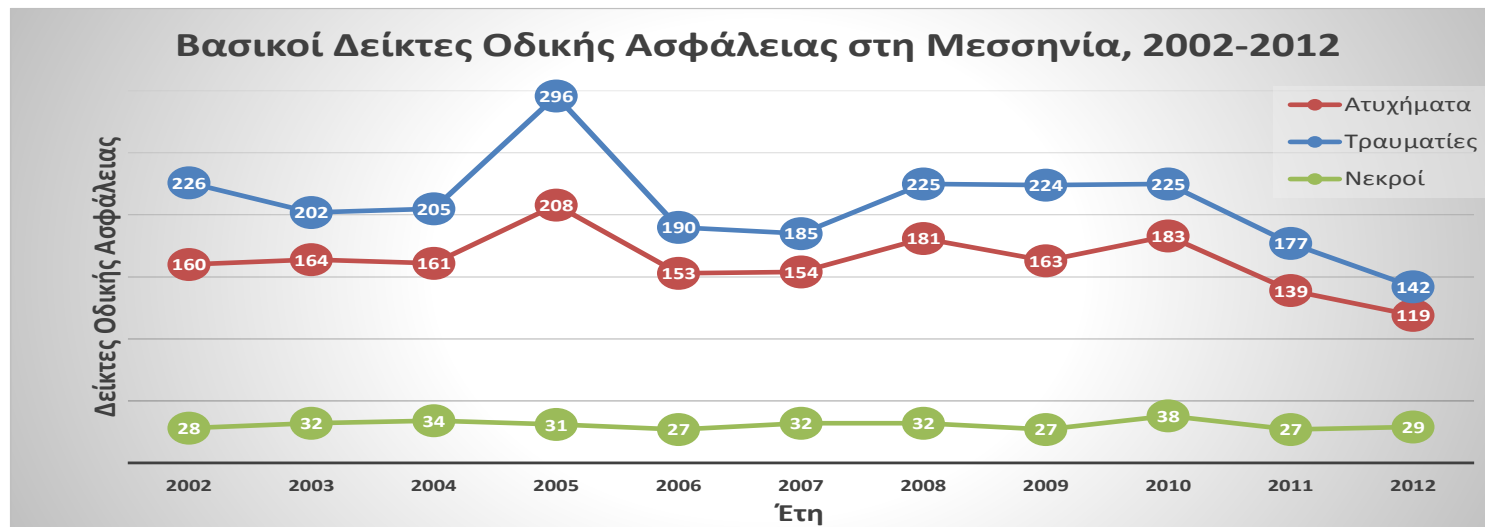
Σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά κατά την τελευταία δεκαετία:

- υπερδιπλασιασμός κυκλοφορούντων οχημάτων και συνεπαγόμενες αλλαγές στα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και της κυκλοφοριακής παιδείας των οδηγών
- μερική κινητοποίηση της Πολιτείας
- αναβάθμιση κατά την τελευταία δεκαετία του κύριου οδικού δικτύου της χώρας σε αυτοκινητόδρομους
- εξέλιξη της τεχνολογίας των οχημάτων
- εισαγωγή του νέου ΚΟΚ το 2007
- οικονομική κρίση και συνεπαγόμενη αλλαγή στα χαρακτηριστικά κυκλοφορίας και συμπεριφοράς των οδηγών



Η Οδική Ασφάλεια στη Μεσσηνία

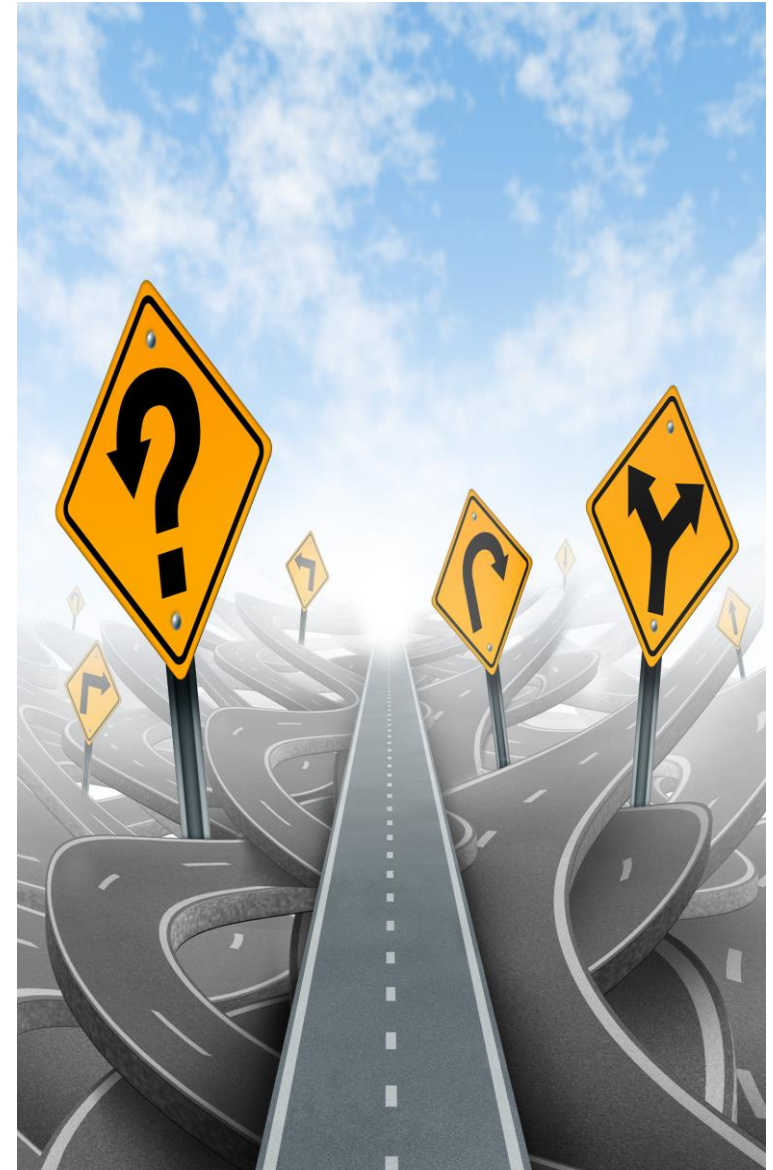
Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Περιφερειακή Ενότητα Μεσσηνίας
(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., επεξεργασία: Ε.Μ.Π.)



Μεσσηνία	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Μεταβολή
Νεκροί	28	32	34	31	27	32	32	27	38	27	29	4%
Τραυματίες	226	202	205	296	190	185	225	224	225	177	142	-37%
Ατυχήματα	160	164	161	208	153	154	181	163	183	139	119	-26%
Οχήματα	54.530	56.665	59.312	62.437	65.549	68.819	71.771	72.903	74.428	74.678	74.562	37%
Νεκροί/οχήματα	51	56	57	50	41	46	45	37	51	36	39	-24%

Η Οδική Ασφάλεια στη Μεσσηνία

- Οι βασικοί δείκτες Οδικής Ασφάλειας παρουσιάζουν τη χαμηλότερη τιμή τους τα έτη 2011 και 2012
- Δεν παρατηρείται σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων την τελευταία δεκαετία
- Το 1/3 των ατυχημάτων έλαβαν χώρα τους καλοκαιρινούς μήνες (Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο)
- Η πιο επικίνδυνη μέρα αποδεικνύεται ότι είναι η Παρασκευή (26% των ατυχημάτων).
- Ιδιαίτερα αυξημένο το ποσοστό παράσυρσης πεζού (14% των ατυχημάτων).



Προβλήματα και αιτίες

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

- οδήγηση με υψηλές ταχύτητες
- 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
- γενικευμένη επιθετική οδήγηση



Προβλήματα και αιτίες

Βασικές **γενεσιουργές αιτίες** υψηλού αριθμού οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα:

- ανεπαρκής αστυνόμευση που δεν γίνεται αντιληπτή από τον οδηγό
- οδική υποδομή και συνολική οργάνωση του χώρου και της κυκλοφορίας στην πόλη προσανατολισμένη στα ΙΧ και στην ταχύτητα
- υπεραστικό οδικό δίκτυο με ανεπαρκή συντήρηση και ατέλειες που επιφυλάσσουν επικίνδυνες εκπλήξεις στους οδηγούς και ταυτόχρονα δεν τους συγχωρούν τα λάθη
- ανυπαρξία κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας με ουσιαστική ευθύνη
- αδιαφορία της Πολιτείας και των πολιτών για την τήρηση των κανόνων και τη σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά
- ανεπαρκής χρηματοδότηση για την οδική ασφάλεια



Βασικοί άξονες δράσεων

- Στη δίνη της **οικονομικής και κοινωνικής κρίσης**, απαιτείται προτεραιότητα σε σοβαρές προσπάθειες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Η **Παιδεία Οδικής Ασφάλειας** αποσκοπεί στη θετική στάση του οδηγού με απόρριψη των επικίνδυνων συμπεριφορών στην οδήγηση
- Μία αποτελεσματική πολιτική οδικής ασφάλειας πρέπει να βασίζεται καταρχήν στη **θεμελιώδη αρχή που προβλέπει την ενσωμάτωση της ασφαλούς οδήγησης σε βάρος της ταχύτητας**



Δράσεις προτεραιότητας

Κατά σειρά σημασίας:

- 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 στην Καλαμάτα
- 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 για την οδική ασφάλεια

Έμφαση στις περισσότερο επικίνδυνες παραβάσεις συμπεριφοράς: ταχύτητα, χρήση ζώνης και κράνους, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή με χρήση κινητού τηλεφώνου.

Προϋποθέσεις για τη βελτίωση της συμπεριφοράς:

- συστηματική χρήση νέων τεχνολογιών
- απλοποίηση συστήματος βεβαίωσης παράβασης και είσπραξης προστίμων αλλά και επιβολή κυρώσεων με τρόπο διαφανή
- λεπτομερής καταγραφή και δημοσιοποίηση του αριθμού των παραβάσεων, των ελέγχων και των αποτελεσμάτων τους
- σωστή και στοχευμένη εκπαίδευση των τροχονόμων καθώς και κατάλληλο εξοπλισμό για όλες τις παραπάνω δράσεις.



Συστηματική παρακολούθηση εφαρμογής δράσεων

Κατεξοχήν εργαλείο διοίκησης του συστήματος οδικής ασφάλειας

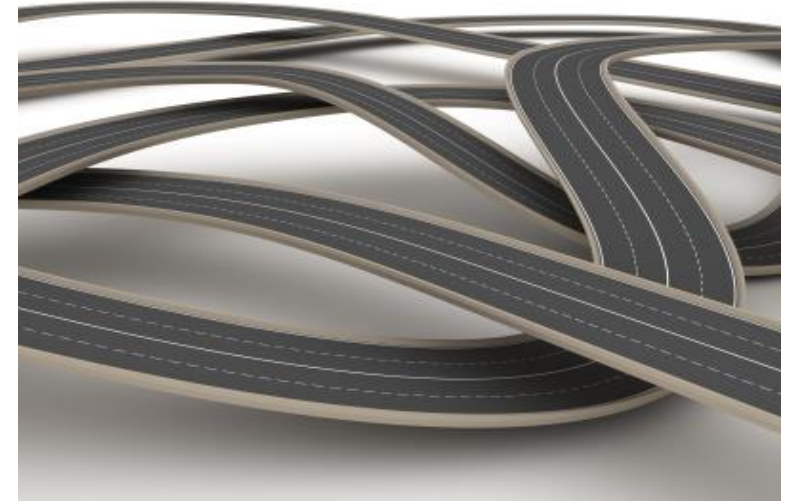
Η συλλογή, επεξεργασία, ανάλυση και δημοσιοποίηση των κατάλληλων στοιχείων επιτρέπει:

- τη σωστή τεκμηρίωση των αποφάσεων για την εφαρμογή των δράσεων και την αποφυγή των αναποτελεσματικών μέτρων
- την τόνωση των προσπάθειες υπηρεσιών και πολιτών για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων



Ανάπτυξη και εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της οδικής υποδομής

- Συστηματική οργάνωση, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής:
 - έλεγχος οδικής ασφάλειας (στη φάση της μελέτης και της λειτουργίας)
 - προληπτική και η 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 της οδικής υποδομής και κυκλοφορίας

- Ένταξη του σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ).
- Δημιουργία υποδομής για την ασφαλή κίνηση πεζών και ποδηλάτων.
 - Προστασία τους από τα λάθη τα δικά τους αλλά και των άλλων χρηστών της οδού.
 - Οι συνθήκες ποδηλάτου ταυτίζονται με τις συνθήκες της βιώσιμη πόλη: μικρές ταχύτητες αυτοκινήτων, καθαρός αέρας, χαμηλά επίπεδα θορύβου, όμορφο οδικό περιβάλλον, συστηματικά συντηρούμενο αστικό δάπεδο, επαρκής εξοπλισμός σήμανσης και πληροφόρησης
- Συστηματικοί έλεγχοι καλής εφαρμογής και αξιολόγησης των επεμβάσεων για την επέκταση των επιτυχημένων μέτρων και την αποφυγή εκείνων που δεν φέρνουν αποτελέσματα.



Ολοκληρωμένη πολιτική προώθησης της 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 που στοχεύουν σε μια κοινωνία ευθύνης και ευημερίας.
- Συστράτευση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων με κοινό και δυνατό επικοινωνιακό μήνυμα.
- Εκστρατείες με στόχο όλες τις ομάδες ευάλωτων χρηστών της οδού αλλά και εκείνους που απειλούν τις ομάδες αυτές σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες δράσεις αστυνόμευσης, επεμβάσεων στην υποδομή, κλπ.
- Μακροπρόθεσμα αποτελέσματα μέσω:
 - καλύτερης εκπαίδευσης υποψηφίων και νέων οδηγών
 - ενίσχυση της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολείο, στο σπίτι, στη δουλειά και σε όλη την καθημερινότητα.



Εκδήλωση Οδικής Ασφάλειας στην Καλαμάτα

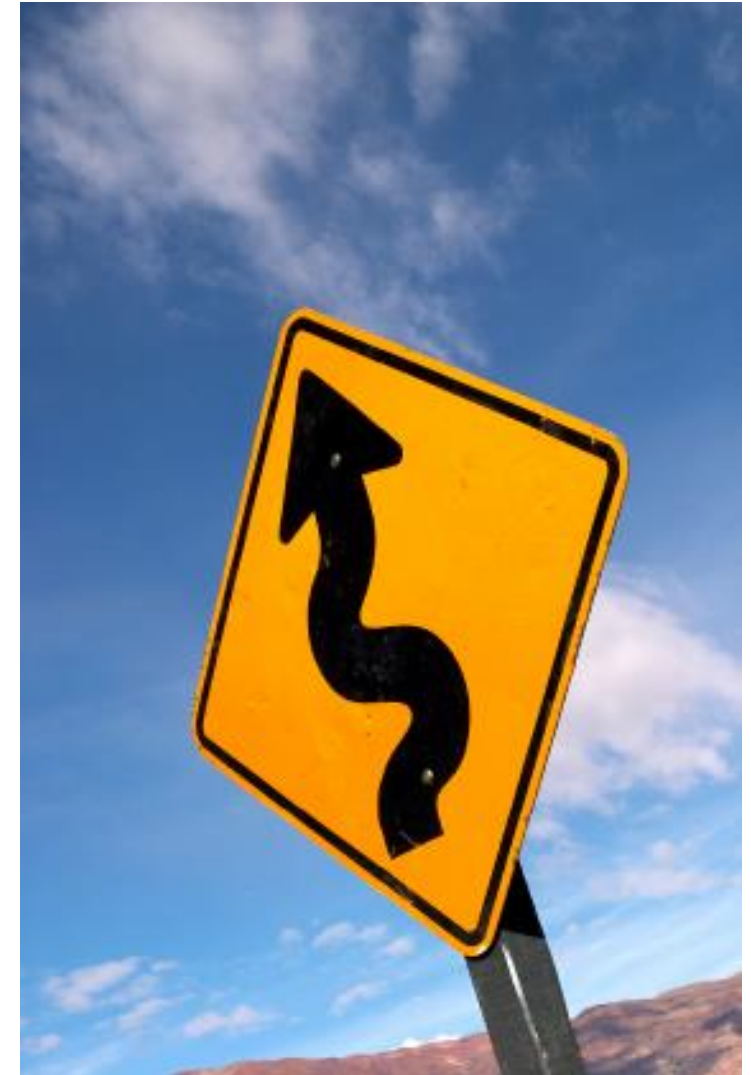
9-11 Οκτωβρίου, Κεντρική Πλατεία Καλαμάτας

- Συνδιοργανωτές
 - Δήμος Καλαμάτας
 - Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας “Πάνος Μυλωνάς”
- Εξοπλισμός Βιωματικής εκπαίδευσης
 - Προσομοιωτή ανατροπής οχήματος
 - Προσομοιωτή πρόσκρουσης
 - Ειδικά γυαλιά προσομοίωσης κατανάλωσης αλκοόλ
 - “Ζυγαριά” συσχέτισης βάρους-ταχύτητας
 - Συσκευή Μέτρησης Χρόνου Αντίδρασης και Απόστασης Ακινητοποίησης
- Πρόγραμμα
 - πρωινές ώρες - Προσέλευση μαθητών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και άλλων οργανωμένων επισκέψεων
 - απογευματινές ώρες - Ελεύθερη προσέλευση κοινού



Συμπεράσματα

- Οι οδηγοί δεν αντιλαμβάνονται ότι στην πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, **ταχύτητα και ασφάλεια δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξουν.**
- Οδηγούν επιθετικά και με ταχύτητα ακατάλληλη για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, θεωρώντας ότι τα οδικά ατυχήματα συμβαίνουν μόνο στους άλλους και ποτέ στους ίδιους.
- Βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα μόνο με συστηματική εφαρμογή και ένταξή τους **στο πλαίσιο των ευρύτερων πολιτικών σχεδιασμού.**





Ημερίδα Οδικής Ασφάλειας
Καλαμάτα, 17 Σεπτεμβρίου 2014

**Πολιτικές και μέτρα μείωσης
των οδικών ατυχημάτων**



Παναγιώτης Παπαντωνίου
Πολιτικός Μηχανικός, Υπ. Διδάκτωρ
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο