



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών  
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής

# Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020

Περίληψη

Αθήνα, Ιούνιος 2011

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



## Πλαίσιο του έργου

Η Ελλάδα, με περίπου 1.300 νεκρούς ετησίως, καταλαμβάνει μία από τις τελευταίες θέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27. 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 έργο με τίτλο "Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020" εκπονήθηκε από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (Τομέας Μ.Σ.Υ.) της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Ε.Μ.Π.) για λογαριασμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ.).

Στόχος του έργου είναι η ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2011 - 2020, με συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους και κατάλληλη δομή, που θα οδηγήσει στον καθορισμό, στην εφαρμογή, στην παρακολούθηση και στην αξιολόγηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών σε αυτά και την επίτευξη του Ευρωπαϊκού στόχου και στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον οποίο, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020 πρέπει να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2010.

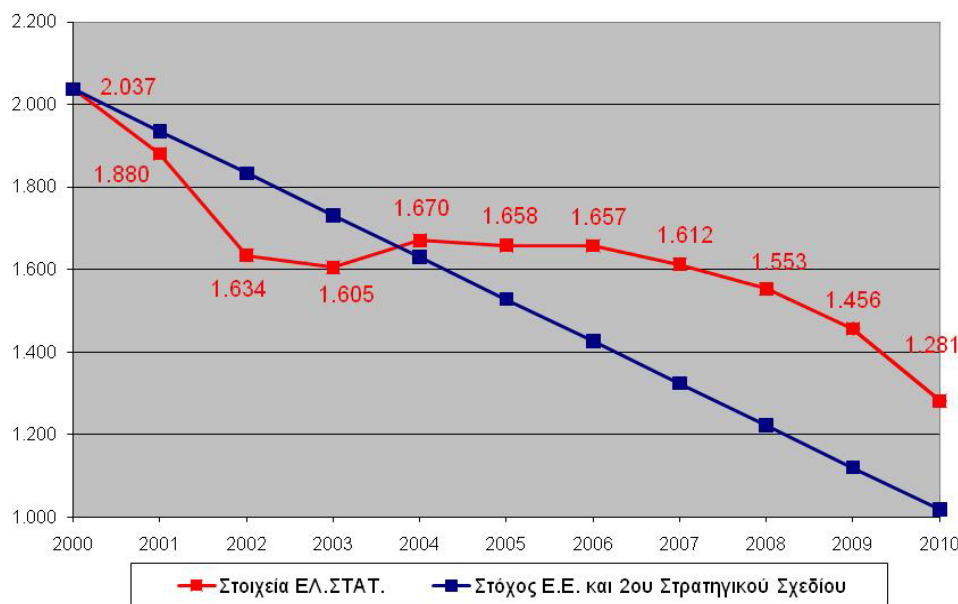
## Αποτίμηση της εφαρμογής των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας

Στο πλαίσιο αποτίμησης της εφαρμογής των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων παρουσιάζονται συνοπτικά ορισμένα βασικά στοιχεία για το 1<sup>ο</sup> και το 2<sup>ο</sup> Στρατηγικό Σχέδιο και καταγράφονται και αξιολογούνται τα στοιχεία που προκύπτουν από την εφαρμογή τους. Εντοπίζονται τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν και αποτιμάται συνολικά η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής του 1<sup>ου</sup> και του 2<sup>ου</sup> Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Η περίοδος 2001 - 2010 μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια ακόμα, 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 μείωση, όμως οι βελτιώσεις αυτές ήταν από τις χαμηλότερες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η χώρα μας, την 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

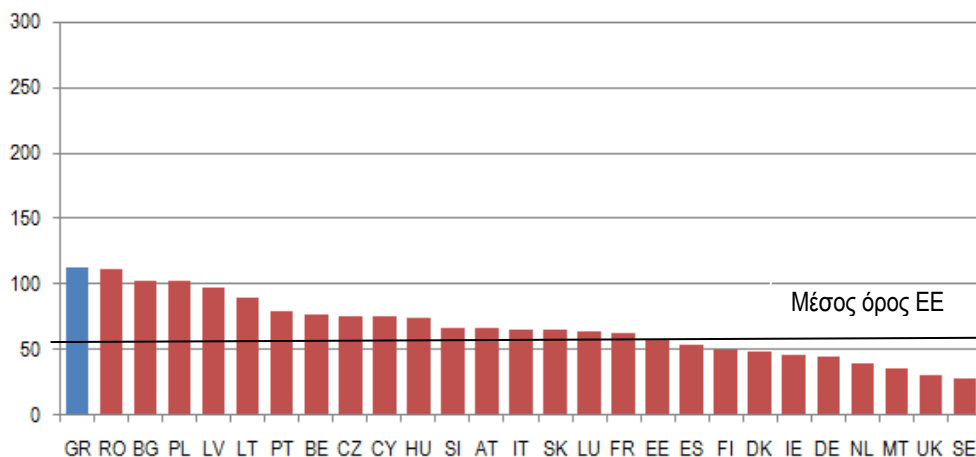
Ευρωπαϊκή Ένωση (Σχήμα 1).



**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: Τ.Μ.Σ.Υ. / Ε.Μ.Π.)

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. Κατά την περίοδο 2002 - 2008 παρουσιάζεται παγίωση του αριθμού των νεκρών, ενώ μετά το 2008 υπάρχει μείωση. Επισημαίνεται όμως ότι το 2010 δεν σημειώθηκε, όπως και το 2005, 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).

2010



**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 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 ταχυτήτων μεγαλύτερων της κατάλληλης, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή 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.

## Καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των ευρωπαϊκών και διεθνών εξελίξεων στην οδική ασφάλεια

Κατά την τελευταία δεκαετία, στις προηγμένες στην οδική ασφάλεια χώρες, όπως η Σουηδία και η Ολλανδία, 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»:

- 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, 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**

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. 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. 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. 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.

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:

- 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 επήρεια 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

## Σκοπός και Στόχοι του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, 2011-2020

**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 και με απόρριψη των επικίνδυνων συμπεριφορών στην οδήγηση. Συνδέεται επίσης 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, στις αξιολογήσεις, στις επιδιώξεις 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' αφορά 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.

Με βάση τα προσωρινά στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2010, ήταν 1.281. Σε συμφωνία με τον ευρωπαϊκό στόχο **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.

## Δομή του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, 2011-2020

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, ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Προστασίας του Πολίτη, Υγείας) και θα εφαρμοσθούν σε Εθνικό, Περιφερειακό και Τοπικό επίπεδο από τα Υπουργεία, τις Περιφέρειες και τους Δήμους.

**Η Διυπουργική 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 Διυπουργικής Επιτροπής αποτελεί η ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας, μέσω και της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης των πολιτών για θέματα οδικής ασφάλειας. Στις αρμοδιότητες της Διυπουργικής 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).

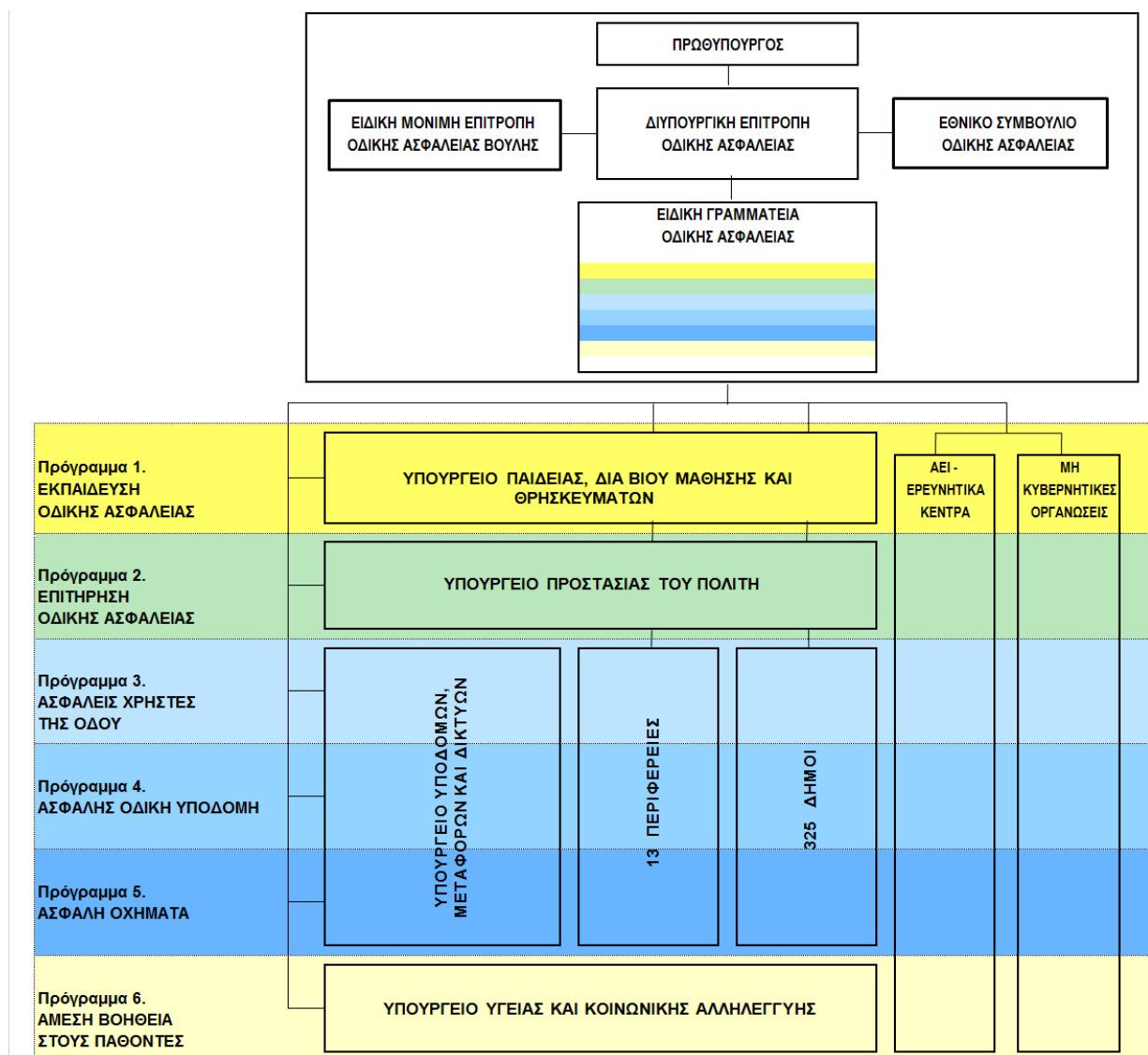
Λόγω της ανάγκης για εκδήλωση ισχυρής πολιτικής βούλησης στο ανώτατο Πολιτειακό και Πολιτικό επίπεδο, καθώς και για ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος, προτείνεται στη Διυπουργική Επιτροπή να προεδρεύει ο Πρωθυπουργός, τον οποίο θα αναπληρώνει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Λόγω της σπουδαιότητας και της πολυπλοκότητας του έργου της Διυπουργικής 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 υποστηρίζει όλες τις αρμοδιότητες της Διυπουργικής Επιτροπής.

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής (διακομματική) ενισχύει και συνεισφέρει στο έργο της Διυπουργικής 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 (Ε.Σ.Ο.Α.), 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 Διυπουργικής Επιτροπής.



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

## Ανάπτυξη προγραμμάτων και δράσεων οδικής ασφάλειας

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 αναπτυγμένες από άποψη οδικής ασφάλειας χώρες, όπως η Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Σουηδία 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.

### **Πίνακας 2. Προγράμματα 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. 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. Συστηματική καταγραφή στατιστικών στοιχείων

## Ανάπτυξη πλαισίου εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης

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.

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.

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.

## Ομάδα Εργασίας

Το Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020, αναπτύχθηκε από την ομάδα του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (Τομέα Μ.Σ.Υ.) της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, η οποία αποτελείται από τους:

- Γεώργιο Κανελλαΐδη, Καθηγητή (Επιστημονικό Υπεύθυνο),
- Γιώργο Γιαννή, Αναπληρωτή Καθηγητή,
- Σοφία Βαρδάκη, Διδάκτορα, Ερευνήτρια,
- Αλεξάνδρα Λαΐου, Ερευνήτρια,
- Χρυσούλα Βούλγαρη, Ερευνήτρια,

σε συνεργασία και με την κα. Μάγδα Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, Καθηγήτρια ΑΠΘ.