

Ανάπτυξη στρατηγικού σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2006-2010

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| Γεώργιος Κανελλαΐδης <i>Καθηγητής ΕΜΠ</i> | Γιώργος Γιαννής <i>Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ</i> | Σοφία Βαρδάκη <i>Τοπογράφος Μηχανικός, Υποψήφια Διδάκτωρ</i> | Αναστάσιος Δραγομάνοβιτς <i>Πολιτικός Μηχανικός, Υποψήφιος Διδάκτωρ</i> | Αλεξάνδρα Λαΐου <i>Πολιτικός Μηχανικός Ερευνήτρια</i> |
|---|--|--|---|---|

Περίληψη

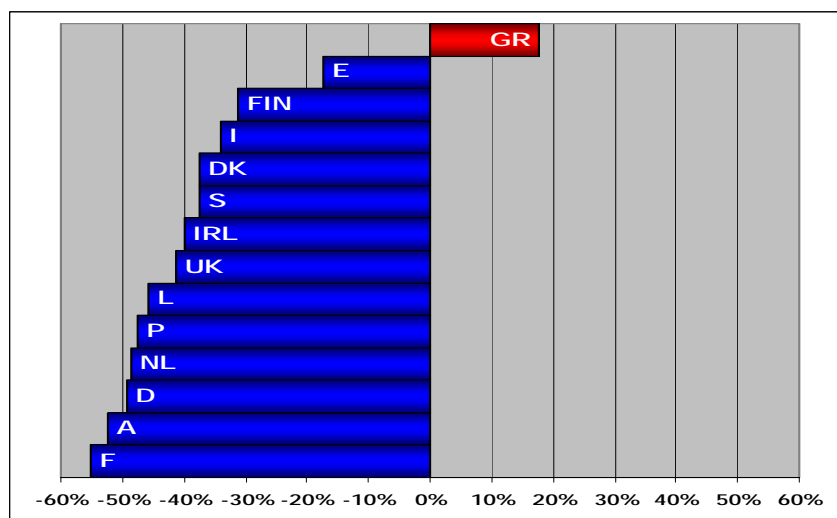
Αντικείμενο της εργασίας είναι η παρουσίαση της ανάπτυξης του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2006-2010, με στόχο ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα το έτος 2010 να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2000. Για την επίτευξη του στόχου αυτού αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε μεθοδολογία με βάση τη διεθνή εμπειρία, κατάλληλα προσαρμοσμένη στις ανάγκες και ιδιαιτερότητες της Ελλάδας. Αποτιμήθηκε συνολικά η αποτελεσματικότητα του προηγούμενου Στρατηγικού Σχεδίου στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, καταγράφηκε η υφιστάμενη κατάσταση οδικής ασφάλειας στη χώρα, εξετάστηκαν οι δυνατότητες και αδυναμίες των εμπλεκόμενων φορέων (κυβερνητικών και μη) και πραγματοποιήθηκε ανασκόπηση των διεθνών εξελίξεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, με ιδιαίτερη έμφαση στα νέα στρατηγικά σχέδια και τη διαδικασία εξέλιξής τους στα αναπτυγμένα από άποψη οδικής ασφάλειας κράτη. Με βάση τα παραπάνω καθορίστηκε ο βασικός στόχος του νέου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, διαμορφώθηκε η δομή του και προτάθηκε σειρά συγκεκριμένων προγραμμάτων δράσεων, που αφορούν στο σύνολο των παραγόντων των οδικών ατυχημάτων (χρήστης της οδού, οδικό περιβάλλον, οχήματα, επιτήρηση, κοινωνικό, θεσμικό και οικονομικό περιβάλλον). Τέλος, αναπτύχθηκε το πλαίσιο εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, το οποίο περιλαμβάνει συγκεκριμένες προτάσεις για θέματα θεσμικά, επικοινωνίας, χρονοδιαγράμματος, παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης του Σχεδίου.

1. Εισαγωγή

Κατά την τελευταία εικοσαετία η Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά την τελευταία θέση στην οδική ασφάλεια μεταξύ των 15 κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με 1.600 νεκρούς και 20.000 τραυματίες, το χρόνο, σε οδικά ατυχήματα, ως αποτέλεσμα της ουσιαστικής απουσίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας και της αποσπασματικότητας των σχετικών δράσεων.

Η εφαρμογή εθνικών Στρατηγικών Σχεδίων, με ποσοτικούς στόχους, για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί πρακτική που έχει διεθνώς επιφέρει σημαντικά αποτελέσματα στη μείωση του αριθμού των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα. Η υιοθέτηση ποσοτικών στόχων συνεισφέρει στο να συντηρείται το ενδιαφέρον, να τόνωνεται η προσπάθεια των αρμόδιων φορέων και των πολιτών και να χρησιμοποιούνται αποδοτικότερα οι διατιθέμενοι οικονομικοί πόροι (ETSC [1]).

Το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα απεικονίζεται χαρακτηριστικά στο Σχήμα 1, στο οποίο φαίνεται η ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU15), κατά την περίοδο 1980-2003. Η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην ΕΕ όπου ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε ατυχήματα αυξήθηκε και μάλιστα σημαντικά.



Σχήμα 1: Ποσοστιαία μεταβολή (%) του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα την περίοδο 1980-2003 (EU15)

Στην Ελλάδα, υπάρχει δυνατότητα σημαντικής βελτίωσης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας με την υιοθέτηση ολοκληρωμένης πολιτικής που θα επιτρέψει τον σαφή διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων και τον αποτελεσματικό συντονισμό των σχετικών δράσεων.

Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται το ερευνητικό έργο με τίτλο "Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2006-2010" το οποίο εκπονείται από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου για λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Στόχος και μεθοδολογία

Στόχος του ερευνητικού έργου είναι η ανάπτυξη του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, η εφαρμογή του οποίου θα οδηγήσει στον καθορισμό και την υλοποίηση των απαραίτητων δράσεων για την επίτευξη του Ευρωπαϊκού στόχου και στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον οποίο, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα το έτος 2010 πρέπει να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2000.

Για τη διαμόρφωση του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου, αξιοποιήθηκε η σχετική διεθνής εμπειρία, με έμφαση στα Στρατηγικά Σχέδια επιλεγμένων αναπτυγμένων, από άποψη οδικής ασφάλειας, κρατών. Ελήφθησαν στοιχεία από διεθνείς βάσεις δεδομένων για τα ατυχήματα, εξετάστηκαν στρατηγικά σχέδια και μέτρα οδικής ασφάλειας που εφαρμόζονται με επιτυχία διεθνώς και εξετάστηκε η σχετική διεθνής βιβλιογραφία. Πραγματοποιήθηκε συλλογή, καταγραφή και αξιοποίηση της σχετικής ελληνικής εμπειρίας, με εξέταση της βιβλιογραφίας για την οδική ασφάλεια (παρουσιάσεις σε συνέδρια, σχετικές μελέτες και έρευνες κ.λπ.), καθώς και με συναντήσεις με εκπροσώπους των περισσότερων εμπλεκόμενων Υπουργείων και φορέων. Αξιοποιήθηκε η διαδικασία διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους με την οδική ασφάλεια φορείς που πραγματοποιήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και περιελάμβανε συναντήσεις με εκπροσώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης, με εκπροσώπους άλλων συναρμόδιων για την οδική ασφάλεια Υπουργείων καθώς και με εκπροσώπους εμπλεκόμενων φορέων. Τέλος, αξιοποιήθηκε και η πλέον των είκοσι ετών εμπειρία σε θέματα οδικής ασφάλειας του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ.

3. Αποτίμηση εφαρμογής του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου

Η έλλειψη συστηματικής και ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης των δράσεων και των αποτελεσμάτων του πρώτου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου, παρά τη σχετική αναλυτική και συστηματική πρόβλεψη του Σχεδίου, είχε ως αποτέλεσμα να μην υπάρχουν σήμερα διαθέσιμα αξιόπιστα συγκεντρωτικά στοιχεία για την αξιολόγηση της επιτυχίας του. Παρατηρείται δυσκολία στην παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων και στην αξιολόγηση - αποτίμηση της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου και της επιρροής του στην οδική ασφάλεια.

Ο αριθμός των ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών κατά την τελευταία πενταετία παρουσίασε μείωση, η οποία μπορεί να αποδοθεί κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης και δευτερευόντως στην κατασκευή νέων οδικών έργων, υψηλότερων προδιαγραφών. Επισημαίνεται ότι θεωρείται απαραίτητο να διερευνηθούν συστηματικά οι λόγοι της μείωσης των

ατυχημάτων έτσι ώστε να εντοπιστούν οι επιτυχημένες δράσεις και να εντατικοποιηθεί η εφαρμογή τους.

Αναφορικά με τα επιμέρους προγράμματα οδικής ασφάλειας επισημαίνονται τα εξής: Από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων πραγματοποιήθηκαν συγκεκριμένες δράσεις για την οδική ασφάλεια, χωρίς όμως οργάνωση και συντονισμό και χωρίς να τηρηθούν οι βασικές κατευθύνσεις που καθορίστηκαν στο Στρατηγικό Σχέδιο. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ξεκίνησε προσπάθειες για την υλοποίηση δράσεων που μπορεί να συνεισφέρουν στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, επισημαίνεται όμως ότι πρόκειται ως επί το πλείστον για μέτρα μακροπρόθεσμου χαρακτήρα, που δεν αναμένεται να επιδράσουν άμεσα στο επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Οι δράσεις του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης επικεντρώνονται κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης, μέσω της αύξησης του αριθμού των ελέγχων. Ο αριθμός των ελέγχων για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, των παραβάσεων ορίων ταχύτητας και της χρήσης ζώνης ασφαλείας, αν και αυξάνεται κάθε χρόνο (με εξαίρεση το έτος 2004), είναι ακόμη ανεπαρκής σύμφωνα με τα διεθνή δεδομένα. Συνολικά, οι δράσεις του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης συνιστούν αξιόλογη προσπάθεια για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, απαιτείται όμως περαιτέρω εντατικοποίηση, μεθοδικότητα και διάρκεια στο χρόνο των δράσεων αστυνόμευσης, βελτίωση του συστήματος καταγραφής των οδικών ατυχημάτων καθώς και ανάπτυξη δράσεων για τη διαπίστωση της υπάρχουσας παραβατικότητας. Τέλος, υστέρηση εντοπίζεται στην εφαρμογή του προγράμματος του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (τέως Υγείας και Πρόνοιας), το οποίο εξακολουθεί να βρίσκεται σε στάδιο προγραμματισμού και προετοιμασίας των δράσεων.

Αξιολογώντας συνολικά την εφαρμογή του πρώτου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου επισημαίνεται ότι ουσιαστικά πρόκειται για την πρώτη προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων στη χώρα μας. Αποτέλεσε ένα πρώτο βήμα για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και έθεσε τις βάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Παρουσιάστηκαν όμως αδυναμίες που αφορούσαν στο συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου, καθώς δεν λειτούργησε ποτέ ο μηχανισμός υποστήριξης της Διυπουργικής Επιτροπής. Για την ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα θα πρέπει πλέον να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που εμφανίστηκαν κατά την εφαρμογή του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου και να υλοποιηθεί (σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο 2ο Στρατηγικό Σχέδιο) συστηματική, διαρκής και συντονισμένη προσπάθεια, με την ουσιαστική υποστήριξη της Πολιτείας, τη συναίνεση και συμμετοχή των πολιτών, την εξασφάλιση επαρκούς χρηματοδότησης και την ανάπτυξη αίσθησης του επείγοντος.

4. Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα

Τα τελευταία χρόνια το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα παρουσιάζει βελτίωση και οι απόλυτοι αριθμοί ατυχημάτων και νεκρών σημειώνουν μείωση. Εξαιρέση αποτελεί ο αριθμός των νεκρών κατά το έτος 2004, που σημείωσε μικρή αύξηση σε σχέση με το έτος 2003. Στον πίνακα 1 παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των νεκρών, των τραυματιών, των οδικών ατυχημάτων και των κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα, για την περίοδο 1999-2004. Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία του 2004 είναι προσωρινά.

Πίνακας 1: Αριθμός νεκρών, τραυματιών, οδικών ατυχημάτων και κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα στην περίοδο 1999-2004

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Αριθμός νεκρών | 2.116 | 2.037 | 1.880 | 1.634 | 1.605 | 1.619 |
| Αριθμός τραυματιών | 32.706 | 30.763 | 26.336 | 22.459 | 20.737 | 19.919 |
| Οδικά ατυχήματα | 24.231 | 23.001 | 19.671 | 16.809 | 15.751 | 15.509 |
| Κυκλοφ. οχήματα | 4.690.392 | 5.060.885 | 5.389.996 | 5.693.008 | 5.967.610 | 6.257.363 |

Αν και ο στόχος που τέθηκε στο πλαίσιο του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου (μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα κατά 20% έως το έτος 2005, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000) έχει ήδη επιτευχθεί, ο αριθμός των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα στη χώρα παραμένει πολύ υψηλός. Το γεγονός αυτό καθιστά απαραίτητη τη συνέχιση των προσπαθειών για τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Η πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζει την περιοχή της οδικής ασφάλειας καθιστά απαραίτητη τη συνεργασία πολλών φορέων για την αποτελεσματική εφαρμογή δράσεων με σκοπό την πρόληψη των οδικών ατυχημάτων αλλά και τη μείωση των συνεπειών τους. Στην Ελλάδα υπάρχει πλήθος φορέων που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα με την οδική ασφάλεια και έχουν αναπτύξει κατά καιρούς σχετικές πρωτοβουλίες όπως Υπουργεία, μη κυβερνητικοί οργανισμοί, Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και ερευνητικά ινστιτούτα. Για την καταγραφή των εμπλεκόμενων φορέων και των αρμοδιοτήτων τους πραγματοποιήθηκε συστηματική έρευνα αλλά και σειρά συναντήσεων των μελών της ομάδας εργασίας με επιλεγμένα αρμόδια στελέχη φορέων και εξετάστηκαν αναλυτικά οι δυνατότητες και αδυναμίες των φορέων αυτών.

Είναι σαφές ότι κατά τον προγραμματισμό και την εφαρμογή δράσεων οδικής ασφάλειας συχνά προκύπτουν δυσκολίες που οφείλονται σε θέματα οργάνωσης και διοίκησης των αρμόδιων φορέων της χώρας. Για την επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου είναι απαραίτητο να καθορίζονται ακριβώς οι αρμοδιότητες κάθε εμπλεκόμενου φορέα καθώς και θέματα συντονισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης του έργου του.

5. Διεθνείς εξελίξεις

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν σήμερα την κύρια αιτία θανάτου για τα άτομα κάτω των 45 ετών. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, περίπου 50.000 άτομα χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ το οικονομικό κόστος των οδικών ατυχημάτων ανέρχεται σε περισσότερα από 160 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, ποσό που αντιστοιχεί στο 2% του ΑΕΠ της Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή [2]).

Η αντιμετώπιση του προβλήματος της οδικής ασφάλειας στα αναπτυγμένα κράτη πραγματοποιήθηκε σε διαδοχικά στάδια, καθένα από τα οποία βασίζεται στα αποτελέσματα του προηγούμενου (Breen [3], Mulder [4]). Η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων και του αριθμού των ετήσιων διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων που παρατηρείται σε διάφορες χώρες είχε ως συνέπεια την αύξηση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα. Ως πρώτο στάδιο δράσεων οδικής ασφάλειας χαρακτηρίζεται η επισήμανση του προβλήματος και η διατύπωση αιτημάτων για λήψη μέτρων. Επόμενο στάδιο είναι η διαπίστωση ότι τα οδικά ατυχήματα αποτελούν κοινωνικό πρόβλημα, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη της νομοθεσίας και των κανόνων που σχετίζονται με την οδική κυκλοφορία. Το επόμενο στάδιο δράσεων αφορά στη βελτίωση της οδικής υποδομής, ειδικά εκτός κατοικημένων περιοχών. Ειδικά στην αρχή, τα μέτρα αυτά οδηγούν σε αξιόλογη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, σύντομα όμως τα περιθώρια βελτίωσης εξαντλούνται και είναι εμφανής η ανάγκη για νέα προσέγγιση του ζητήματος. Το επόμενο στάδιο δράσεων αποσκοπεί στη βελτίωση της συμπεριφοράς των χρηστών των οδών, με κατάλληλο συνδυασμό νομοθεσίας, ενημέρωσης, κυκλοφοριακής αγωγής, αστυνόμευσης και αλλαγών στην οδική υποδομή. Το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, των παραβάσεων των ορίων ταχύτητας, της μη χρήσης ζώνης ασφαλείας και στην προσαρμογή της οδικής υποδομής σε κατοικημένες περιοχές με στόχο τη μείωση της ταχύτητας. Οι δράσεις οδικής ασφάλειας πλέον αποφασίζονται και συντονίζονται μέσω ολοκληρωμένων Στρατηγικών Σχεδίων.

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 έπειτα, 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 περισσότερο αποτελεσματικών προγραμμάτων, στην καλύτερη χρήση των διατιθέμενων πόρων (Breen [3]), στην παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου εφαρμογής των προγραμμάτων οδικής ασφάλειας και επιπλέον στην κινητοποίηση και στην ενίσχυση της συμμετοχής και του ρόλου των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Στο πλαίσιο του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου εξετάστηκαν τα Σχέδια και Προγράμματα οδικής ασφάλειας που εφαρμόζονται σε κράτη της Ευρώπης, αναπτυγμένα στο θέμα της οδικής ασφάλειας (Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Γαλλία). Σε κάθε περίπτωση καταγράφηκαν τα χαρακτηριστικά των

Σχεδίων ή Προγραμμάτων (στόχος, διάρκεια, αρμόδιοι φορείς κ.λπ.) καθώς και μέτρα που υλοποιήθηκαν με επιτυχία στο πλαίσιο εφαρμογής αυτών και οδήγησαν σε θεαματική βελτίωση της οδικής ασφάλειας (British Department of the Environment, Transport and the Regions [5], Comité Interministériel de la Sécurité Routière [6], Ministry of Transport, Public Works and Water Management [7],[8],[9],[10],[11], Swedish Ministry of Industry, Employment and Communications [12], SNRA [13], SWOV [14],[15]). Στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται τα κύρια χαρακτηριστικά των Στρατηγικών Σχεδίων και Προγραμμάτων αυτών.

Πίνακας 2: Στρατηγικά Σχέδια / Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας σε επιλεγμένες χώρες

| α/α | Χώρα | Τίτλος | Χρονική Περίοδος | Στόχος |
|-----|------------------|--|------------------|--|
| | | | | Μείωση του αριθμού των νεκρών κατά: |
| 1. | 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 |
| 2. | Ηνωμένο Βασίλειο | Οδική Ασφάλεια: Τα επόμενα βήματα | 1987-2000 | 33% (του μ.ο. 81-85) το 2000 |
| | | Πορεία προς ασφαλέστερες οδούς | 1997-2010 | 33% (του μ.ο. 81-85) το 2000 |
| | | Οι δρόμοι του αύριο - Ασφαλέστεροι για όλους | 2000-2010 | 40% (του μ.ο. 94-98) το 2010 |
| 3. | 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 |
| 4. | 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 | |

Κατά την εξέταση των παραπάνω Προγραμμάτων δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στις καινοτόμες στρατηγικές οδικής ασφάλειας που εφαρμόζονται στη Σουηδία και την Ολλανδία. Τον Οκτώβριο του 1997 η Σουηδική Βουλή υιοθέτησε μια νέα, ιστορική για τα παγκόσμια δεδομένα, προσέγγιση στο θέμα της οδικής ασφάλειας, το "Όραμα Μηδέν" ("Vision Zero"), η οποία και αποτελεί πλέον τη βάση για την επιδίωξη των μακροπρόθεσμων στόχων οδικής ασφάλειας της χώρας (SNRA [13]). Βασική ιδέα της παραπάνω προσέγγισης είναι η δημιουργία

ενός συστήματος οδικών μεταφορών στο οποίο δεν θα σημειώνεται κανένας θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός σε οδικά ατυχήματα. Οι προσπάθειες δεν επικεντρώνονται πλέον στη βελτίωση της προσαρμογής των οδηγών σε ένα σύστημα οδικών μεταφορών με περιορισμούς. Αντίθετα, αναγνωρίζεται ότι δεν είναι πάντοτε δυνατό να αποφευχθεί ένα οδικό ατύχημα δεδομένου ότι συχνά σημειώνονται ανθρώπινα λάθη. Έτσι, στόχοι είναι αφενός τα ατυχήματα που συμβαίνουν να μην έχουν αποτέλεσμα το θάνατο ή τον σοβαρό τραυματισμό των χρηστών της οδού μέσω της βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας που παρέχεται από το οδικό δίκτυο και τα οχήματα και αφ' ετέρου να μειωθεί ο κίνδυνος ατυχήματος μέσω της κατανόησης της σπουδαιότητας της ασφαλούς οδικής συμπεριφοράς από τους χρήστες. Σύμφωνα με το "Όραμα Μηδέν", όλοι είναι υπεύθυνοι για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας: πολιτικοί, μελετητές, υπεύθυνοι συντήρησης του οδικού δικτύου, υπεύθυνοι των μέσων μαζικής μεταφοράς, αυτοκινητοβιομηχανίες και χρήστες του δικτύου (SWOV [15]).

Το 1998 στην Ολλανδία εγκρίθηκε η εφαρμογή ενός Σχεδίου Δράσεων με την ονομασία "Εναρκτήριο Πρόγραμμα" ("Start - Up Programme"), στο οποίο ενσωματώνονται οι αρχές της "Βιώσιμης Ασφάλειας" ("Sustainable Safety"). Η πολιτική της "Βιώσιμης Ασφάλειας", η οποία εμφανίζει πολλές ομοιότητες με την πολιτική της Σουηδίας "Όραμα Μηδέν", αποτελείται από τους παρακάτω βασικούς άξονες (ETSC [16], Wegman [17]):

- Οδικές υποδομές προσαρμοσμένες, μέσω κατάλληλου σχεδιασμού, στις περιορισμένες δυνατότητες των χρηστών και λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου.
- Οχήματα κατάλληλα εξοπλισμένα ώστε να διευκολύνουν το έργο της οδήγησης και να προσφέρουν υψηλά επίπεδα παθητικής ασφάλειας.
- Χρήστες της οδού, επαρκώς εκπαιδευμένοι και ενημερωμένοι, οι οποίοι, όπου θεωρείται απαραίτητο, αποτρέπονται από ανεπιθύμητες ή επικίνδυνες συμπεριφορές.

Βασικό στοιχείο του Σχεδίου είναι η αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων στη χρηματοδότηση, στην εφαρμογή και στην εξέλιξή του και η ίδρυση συνεργασιών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με στόχο τον επανασχεδιασμό του οδικού δικτύου (σε βάθος χρόνου) δίνοντας έμφαση στην οδική ασφάλεια.

Παράλληλα με τις παραπάνω καινοτόμες προσεγγίσεις, σε πολλές προηγμένες από άποψη οδικής ασφάλειας χώρες (π.χ. Ην. Βασίλειο) εξακολουθούν να εφαρμόζονται με επιτυχία πιο συμβατικές πολιτικές, με ιδιαίτερη όμως έμφαση στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μέτρων οδικής ασφάλειας, μέσω της θέσπισης ποσοτικών στόχων (γενικών και επιμέρους), της συνεχούς και αξιόπιστης ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης της επίτευξής τους, της σύνταξης και δημοσίευσης ενδιάμεσων απολογισμών, της επιστημονικής αποτίμησης της αποτελεσματικότητας των μέτρων με οικονομικούς όρους και της υλοποίησης σχεδίων προώθησης και ενημέρωσης.

Παράλληλα με την εξέταση των σχεδίων και προγραμμάτων οδικής ασφάλειας στα ανεπτυγμένα κράτη, πραγματοποιήθηκε και η ανάλυση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, όπως αυτή αποτυπώνεται μέσα από τα τρία Σχέδια Δράσης (1993, 1997 και 2003) (ETSC [18], European Commission [19],[20], Ευρωπαϊκή Επιτροπή [2],[21],[22],[23],[24]). Κατά το

διάστημα 1986 έως 1997 το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη παρουσίασε σημαντική βελτίωση, χωρίς όμως να φτάσει στα επιθυμητά επίπεδα. Η καθυστέρηση οφειλόταν κυρίως στις περιφερειακές και τοπικές αρχές των κρατών μελών, οι οποίες και όφειλαν να διαδραματίσουν τον κύριο ρόλο στην προώθηση της οδικής ασφάλειας, αλλά και στην περιορισμένη έμφαση που δόθηκε (σε συλλογικό επίπεδο) στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την οδική ασφάλεια.

Η σύνταξη και υλοποίηση μεγάλου μέρους του Δεύτερου Σχεδίου Δράσης για την Οδική Ασφάλεια κατά το διάστημα από το 1997 έως το 2001 οδήγησε σε σημαντική βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη. Πολλές δράσεις εφαρμόστηκαν επιτυχώς και πραγματοποιήθηκε πρόοδος σε στρατηγικά πεδία όπως η ορθότερη επιβολή κανόνων και κανονισμών στην κυκλοφορία, η περαιτέρω ενημέρωση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας και η συγκέντρωση και διάδοση των σχετικών πληροφοριών. Πρωταρχικής σημασίας βήμα για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη αποτελεί ο καθορισμός του ποσοτικού στόχου της μείωσης κατά 50% του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα το έτος 2010 σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000, αρχικά στη Λευκή Βίβλο (2001) και στη συνέχεια στο Τρίτο Σχέδιο Δράσης. Ο στόχος αυτός έγινε αποδεκτός από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και με τη διακήρυξη της Βερόνα το 2004 έγινε αποδεκτός και από το Συμβούλιο Υπουργών (ECMT [25]) και αποτελεί δέσμευση για όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

Κατά την ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα πρέπει να αξιοποιηθεί η συσσωρευμένη εμπειρία από τις δράσεις οδικής ασφάλειας σε διεθνές επίπεδο και ταυτόχρονα να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με την ευρωπαϊκή πολιτική οδικής ασφάλειας. Επισημαίνεται βεβαίως 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 τοπικές κατά περίπτωση συνθήκες (Wegman [26]).

6. Στόχος, Δομή και Δράσεις του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου

Σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό στόχο για την οδική ασφάλεια, καθορίστηκε ο ποσοτικός στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2006 - 2010: "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". Σύμφωνα με τον στόχο αυτό, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα θα πρέπει να μειωθεί από 2.037 νεκρούς το έτος 2000, σε 1.018 νεκρούς το έτος 2010.

Κατά τον καθορισμό της δομής του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου ορίστηκαν έξι κύριες κατευθύνσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που αντιστοιχούν σε έξι επιμέρους προγράμματα δράσεων. Η εκπόνηση και υλοποίηση κάθε προγράμματος αποτελεί ευθύνη ενός Υπουργείου. Η πρόοδος των εργασιών θα

ελέγχεται με την υποβολή ετήσιας έκθεσης ανεξάρτητα από την πορεία των υπολοίπων προγραμμάτων. Για τα θέματα που αποτελούν συναρμοδιότητα διαφόρων Υπουργείων είναι απαραίτητο να επιτυγχάνεται η κατάλληλη συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων τμημάτων για τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων ενώ σημαντικό ρόλο θα έχει και ο συντονισμός των περιφερειακών υπηρεσιών που θα εκτελέσουν τα επιμέρους Προγράμματα.

Πίνακας 3: Δράσεις επιμέρους Προγραμμάτων Οδικής Ασφάλειας

| | |
|--|--|
| 1. Ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών) | |
| <u>Βραχυπρόθεσμες δράσεις</u> | <u>Μεσοπρόθεσμες δράσεις</u> |
| 1. Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των Οδηγών | 8. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης |
| 2. Θέσπιση ειδικών μέτρων για τα βαρέα οχήματα | 9. Αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων |
| 3. Θέσπιση ειδικών μέτρων για τα σχολικά λεωφορεία | 10. Αναβάθμιση συστήματος εκπαίδευσης/εξετάσεων υποψηφίων οδηγών/εκπαιδευτών |
| 4. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των νέων οδηγών | 11. Βελτίωση και αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για την οδική ασφάλεια |
| 5. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των οδηγών δίκυκλων | 12. Βάσεις δεδομένων οχημάτων και οδηγών |
| 6. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ηλικιωμένων οδηγών | 13. Ανάπτυξη Μητρώου Ιατρικών δεδομένων οδηγών |
| 7. Κίνητρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας | 14. Έρευνα των αιτιών των οδικών ατυχημάτων |
| 2. Επιτήρηση για την οδική ασφάλεια (Υπουργείο Δημόσιας Τάξης) | |
| <u>Βραχυπρόθεσμες δράσεις</u> | <u>Μεσοπρόθεσμες δράσεις</u> |
| 1. Αύξηση της συχνότητας των ελέγχων | 4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης |
| 2. Ολοκληρωμένοι και πλήρεις έλεγχοι | 5. Αναβάθμιση υπηρεσιών και εξοπλισμού της Τροχαίας |
| 3. Συστηματική καταγραφή των ελέγχων και των παραβάσεων | 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 κατέακοιούθησ παραβατών οδηγών |
| | 10. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της Πυροσβεστικής |
| 3. Ασφαλές οδικό περιβάλλον (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων) | |
| <u>Βραχυπρόθεσμες δράσεις</u> | <u>Μεσοπρόθεσμες δράσεις</u> |
| 1. Μέτρα χαμηλού κόστους | 3. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης |
| 2. Προγράμματα συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου | 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. Σύνοψη Κανονισμών και Τεχνικών Προδιαγραφών |
| 4. Περιθαλψη μετά το ατύχημα (Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης) | |
| <u>Βραχυπρόθεσμες δράσεις</u> | <u>Μεσοπρόθεσμες δράσεις</u> |
| 1. Δημιουργία δικτύου κλίνσεων έκτακτης ανάγκης | 3. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης |
| 2. Ανάπτυξη σχεδίων επέμβασης και τοπ. κέντρων συντονισμού | 4. Αναβάθμιση εξοπλισμού μονάδων επέμβασης |
| | 5. Βελτίωση της άμεσης περιθαλψης 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) | |
| <u>Βραχυπρόθεσμες δράσεις</u> | <u>Μεσοπρόθεσμες δράσεις</u> |
| 1. Διδασκαλία κυκλοφοριακής αγωγής | 4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης |
| 2. Επιμόρφωση εκπαιδευτικών και σύνταξη εκπαιδευτικού υλικού κυκλοφοριακής αγωγής | 5. Δράσεις εκπαίδευσης στην οδική ασφάλεια στις Ένοπλες Δυνάμεις |
| 3. Δραστηριότητες προώθησης της κυκλοφοριακής αγωγής και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των μαθητών | |
| 6. Δράσεις Οδικής Ασφάλειας και Τοπική Αυτοδιοίκηση (Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης) | |
| <u>Βραχυπρόθεσμες δράσεις</u> | <u>Μεσοπρόθεσμες δράσεις</u> |
| 1. Αναβάθμιση λειτουργίας Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου | 4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης |
| 2. Ενίσχυση της ασφάλειας των σχολικών μεταφορών | 5. Ανάπτυξη δράσεων οδικής ασφάλειας από την τοπική αυτοδιοίκηση |
| 3. Εφαρμογή μέτρων χαμηλού κόστους | |

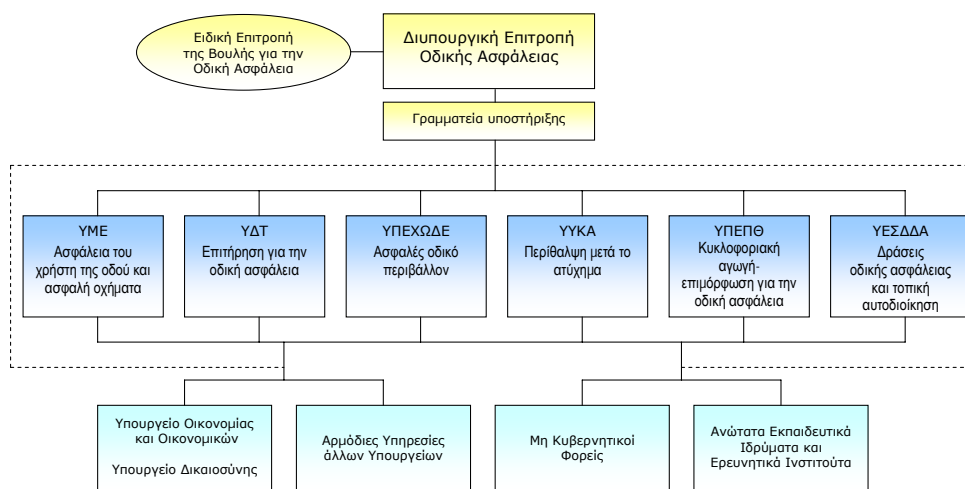
Για την επιτυχία των Προγραμμάτων είναι απαραίτητο, σε κάθε Υπουργείο, να προβλεφθεί η οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης που θα

φέρει την ευθύνη του συντονισμού των δράσεων αλλά και της παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητάς τους καθώς και η διάθεση ανάλογης χρηματοδότησης.

Η αποτελεσματική εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου απαιτεί έλεγχο και σωστό συντονισμό που αποτελεί κυβερνητική αρμοδιότητα και μάλιστα διαχωρισμένη από τα Υπουργεία που έχουν αναλάβει την εκτέλεσή του. Το συλλογικό κυβερνητικό όργανο που προτείνεται να έχει αυτό τον ρόλο είναι η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, η οποία θα προεδρεύεται από τον Πρωθυπουργό.

Η σπουδαιότητα και η πολυπλοκότητα του έργου της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας καθιστά απαραίτητη την υποστήριξή της από αντίστοιχη Γραμματεία. Η Γραμματεία Υποστήριξης πρέπει να είναι μια διοικητική μονάδα, η οποία θα έχει τη δυνατότητα να υποστηρίζει όλες τις αρμοδιότητες της Διυπουργικής Επιτροπής.

Για την εξασφάλιση συνέχειας και αποτελεσματικότητας των δράσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προς υποστήριξη του έργου της Διυπουργικής Επιτροπής προτείνεται η σύσταση και λειτουργία Ειδικής Επιτροπής της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια. Αντικείμενο της Μόνιμης αυτής Επιτροπής θα 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.



Σχήμα 2: Δομή του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα.

Εκτός των έξι Υπουργείων που φέρουν την κύρια ευθύνη για την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου και των Υπουργείων Οικονομίας και Οικονομικών και Δικαιοσύνης, φορείς όπως οι αρμόδιες υπηρεσίες των άλλων εμπλεκόμενων Υπουργείων, τα ΑΕΙ και τα ερευνητικά ινστιτούτα καθώς και οι μη κυβερνητικοί

οργανισμοί καλούνται να έχουν ουσιαστικό ρόλο στα διάφορα πεδία της οδικής ασφάλειας στα οποία δραστηριοποιούνται και να συνεισφέρουν σημαντικά στην επιτυχία του Σχεδίου με την εμπειρία τους. Ομοίως, νέοι φορείς που θα δημιουργηθούν μπορεί να συνεισφέρουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και να βοηθήσουν στην ευρύτερη διάδοση της προσπάθειας.

Στο Σχήμα 2 παρουσιάζεται η δομή του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Μετά από αναλυτική εξέταση των προτάσεων των αρμόδιων εμπλεκόμενων φορέων, της αποτίμησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων που περιλαμβάνονταν στα αντίστοιχα Προγράμματα του πρώτου Στρατηγικού Σχεδίου και της διεθνούς εμπειρίας προτάθηκαν από την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ τα επιμέρους Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας που παρουσιάζονται στον Πίνακα 3. Κάθε ένα από αυτά περιλαμβάνει δράσεις οδικής ασφάλειας άμεσης εφαρμογής (βραχυπρόθεσμες) και μεσοπρόθεσμης εφαρμογής.

7. Πλαίσιο εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου

Η επιτυχία του στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας προϋποθέτει την εκπόνηση και υλοποίηση συγκεκριμένου πλαισίου εφαρμογής. Στο πλαίσιο εφαρμογής του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου περιλαμβάνεται ολοκληρωμένο χρονοδιάγραμμα, που αναφέρεται αφενός στην περίοδο προετοιμασίας έως την έναρξη υλοποίησης του πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας και αφετέρου στην περίοδο υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου.

Περιλαμβάνεται επίσης πρόταση προώθησης του Σχεδίου και ενημέρωσης των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, με στόχο την εξασφάλιση της ενεργού συναίνεσης και συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων κυρίως πριν την έναρξη κάθε δράσης αλλά και σε τακτά διαστήματα κατά τη διάρκεια της υλοποίησης. Στην πρόταση αυτή περιλαμβάνονται δράσεις για τη συνολική προώθηση του Στρατηγικού Σχεδίου, δράσεις με στόχο τη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων στην υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου και τέλος, δράσεις για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Τέλος, στο πλαίσιο εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας περιλαμβάνεται πλήρες πρόγραμμα ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης και αξιολόγησης, με στόχο τη συστηματική και ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, της προόδου υλοποίησης και της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων, σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, με χρήση κατάλληλων πληροφοριακών συστημάτων συλλογής, επεξεργασίας και δημοσίευσης αξιόπιστων στοιχείων.

8. Επίλογος

Στην Ελλάδα δεν έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα να εμφανίζεται ένας ιδιαίτερα υψηλός αριθμός θυμάτων στο οδικά ατυχήματα σε σχέση με τα άλλα κράτη της Ευρώπης των 25. Το 1ο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα (2001-2005) αποτελεί την πρώτη προσπάθεια ανάπτυξης εθνικής πολιτικής, η οποία όμως δεν συνοδεύτηκε από τις απαραίτητες οργανωτικές αλλαγές με αποτέλεσμα να παραμένει αναξιοποίητο το μεγαλύτερο μέρος των προτάσεών του. Η πρόσφατη αναστροφή της μείωσης των θυμάτων των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα αποδεικνύει άλλωστε την έλλειψη βάθους στις προσπάθειες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Με το 2^ο Στρατηγικό Σχέδιο επιχειρείται εκ νέου η συστηματική διαμόρφωση ενός συνολικού πλαισίου για την ανάπτυξη συντονισμένων και αποτελεσματικών δράσεων οδικής ασφάλειας. Στο νέο αυτό Στρατηγικό Σχέδιο αξιοποιείται το δυναμικό των φορέων οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα αλλά και η σημαντική εμπειρία από τις επιτυχημένες προσπάθειες βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στα άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην προσαρμογή στην ελληνική πραγματικότητα εκείνων των δράσεων που οδήγησαν σε θεαματική μείωση των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη.

Στο 2^ο Στρατηγικό Σχέδιο υιοθετείται ο ευρωπαϊκός στόχος της μείωσης κατά 50% έως το 2010 του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα σε σχέση με τον αντίστοιχο αριθμό του 2000 και προτείνεται μία νέα δομή οργάνωσης και συντονισμού όλων των εμπλεκόμενων με την οδική ασφάλεια φορέων. Μέσα στο πλαίσιο αυτό έχει αναπτυχθεί μια σειρά δράσεων, η εφαρμογή των οποίων αναμένεται να οδηγήσει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Σε κάθε περίπτωση είναι σαφές ότι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα αποτελούν η ύπαρξη πολιτικής βούλησης, η συναίνεση και συμμετοχή των πολιτών, η διάθεση επαρκούς χρηματοδότησης και η ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος, οι οποίες αναμένεται να οδηγήσουν στην ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Βιβλιογραφία

- [1] European Transport Safety Council, *A strategic road safety plan for the European Union*, ETSC, 1997.
- [2] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια. Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους*, Ανακοίνωση της Επιτροπής, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, 2003.
- [3] Breen, J. *Road Strategies and Targets*, 64th RoSPA Congress "Road Safety Strategies and Targets", Ashford UK, 1999.

- [4] Mulder, J., Wegman, F. *A trail to a safer country*. SWOV Publication R-99-38E, 1999.
- [5] British Department of the Environment, Transport and the Regions *Tomorrow's roads: safer for everyone. The Government's road safety strategy and casualty reduction targets for 2010*, Integrated Transport, Great Britain, 2000.
- [6] Comité Interministériel de la Sécurité Routière, *Dossier de presse*, France, 2005.
- [7] Directorate-General of Transport, Public Works and Water Management, *Towards safer roads. Opportunities for a policy to bring about a sustainably safe traffic system*, Transport Research Centre (AVV), Rotterdam, The Netherlands, 1996.
- [8] Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *Long term policy for road safety*, Ministry of Transport and Public Works - Department of Road Safety, Netherlands, 1991.
- [9] Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *Long-range programme for road safety 1996-2000*, Hague, 1996.
- [10] Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *Putting policy into practise. Long-range programme for road safety 1996-2000*, Hague, Netherlands, 1996.
- [11] Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *At the start. Start-up Programme. Sustainable Road Safety 1997 - 2000*, Netherlands, 1997.
- [12] Swedish Ministry of Industry, Employment and Communications, *11- point programme for improving road traffic safety*, Memorandum, Stockholm, Sweden, 1999.
- [13] SNRA. *Vision Zero - from concept to action*. Swedish National Road Administration, 2000.
- [14] SWOV, *Towards a sustainable safe traffic system in the Netherlands*. National Road Safety Investigation 1990-2010, SWOV Institute for Road Safety Research, Netherlands, 1993.
- [15] SWOV, *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV Institute for Road Safety Research, Netherlands, 2002.
- [16] ETSC. *Visions, Targets & Strategies*. Newsletter on road safety management, European Transport Safety Council, Brussels, October 1998.
- [17] Wegman, F., Dijkstra, A., Schermes, G., Vliet, P. *Sustainable Safety in the Netherlands: the vision, the implementation and the safety effects*. 3rd International Symposium on Highway Geometric Design, Chicago, June 2005.
- [18] ETSC, *A strategic road safety plan for the European Union*, European Transport Safety Council, Brussels, 1997.
- [19] European Commission, *White Paper: European transport policy for 2010: Time to decide*, Luxemburg, 2001.
- [20] European Commission, *European Road Safety Action Programme*, Communication from the Commission, Brussels, 2003.

- [21] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Ανακοίνωση από την Επιτροπή προς το Συμβούλιο για ένα Πρόγραμμα Δράσης στην Οδική Ασφάλεια*, Ε.Ε.Κ. COM(93) 246, Βρυξέλλες, 1993.
- [22] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Λευκή βίβλος: Η μελλοντική ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής μεταφορών. μια συνολική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός Κοινοτικού πλαισίου για βιώσιμη κινητικότητα*, COM(92) 494 τελικό, Γραφείο επισήμων εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Λουξεμβούργο, 1993.
- [23] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Προωθώντας την οδική ασφάλεια στην ΕΕ: το πρόγραμμα 1997-2001*, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο COM(97) 131 τελικό, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, 1997.
- [24] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Προτεραιότητες στην οδική ασφάλεια στην ΕΕ, Έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων*, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο COM(2000) 125 τελικό, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, 2000.
- [25] ECMT. *Road Safety: Objective -50% killed by 2012*. European Conference of Ministers of Transport, Committee of Deputies, Brussels, 2004.
- [26] Wegman, F. *Central and local government partnership*, Best in Europe Road Safety Conference, European Road Safety Council, Brussels, 12th September 2000.

Development of a Strategic Plan for the improvement of Road Safety in Greece, 2006-2010

| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| George Kanellaidis <i>Professor NTUA</i> | George Yannis <i>Assistant Professor NTUA</i> | Sofia Vardaki <i>Rural & Surveying Engineer, PhD Candidate</i> | Anastasios Dragomanovits <i>Civil Engineer, PhD Candidate</i> | Alexandra Laiou <i>Civil Engineer, Research Associate</i> |
|--|---|--|---|---|

English summary

The objective of this paper is the presentation of the Development of the 2nd Strategic Plan for the Improvement of Road Safety in Greece, 2006-2010, the implementation of which can lead to achieving the European road safety target of decreasing the number of fatalities in road accidents in 2010 by 50%, compared to 2000. The applied methodology was based on relevant international experience, properly adjusted to the requirements and special characteristics of Greece. The implementation of the 1st Strategic Plan for the improvement of road safety was evaluated and a macroscopic analysis of road accident factors in Greece was carried out. Additionally, all authorities and other organisations, which are involved in road safety in Greece, were identified and their potential for improving road safety was examined. A thorough review of the evolution of road safety in Europe was performed, emphasizing on contemporary national strategic plans and their evolution in the best performing countries in the field of road safety. The main target of the 2nd Strategic Plan for the Improvement of Road Safety in Greece was determined, the structure of the Plan was developed and a series of specific Action Programs was proposed that deal with all road safety factors (road users, road environment, vehicles, enforcement, social, legal and economical environment). Finally, an implementation plan was developed that includes specific proposals regarding legislation, information campaigns, timetables, monitoring and assessment of the implementation of the 2nd Strategic Plan for the Improvement of Road Safety in Greece.