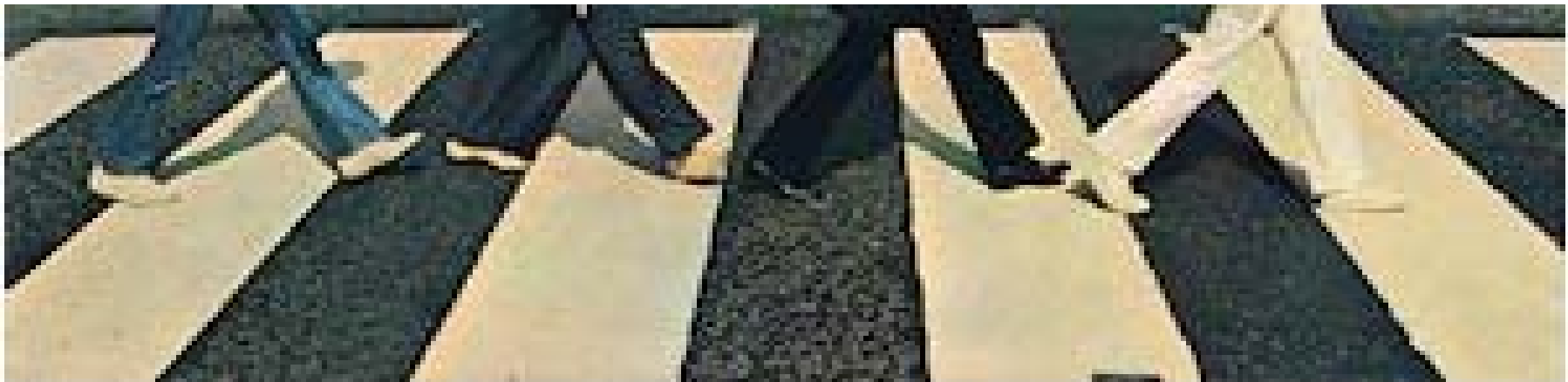


Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων  
Κυκλοφοριακά Θέματα Δήμων Λεκανοπεδίου Αττικής  
*Αθήνα, 9 Φεβρουαρίου 2011*

## Μέτρα και πολιτικές μείωσης των ατυχημάτων στο αστικό οδικό δίκτυο



Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ  
Πρόεδρος Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας ΣΕΣ

## Στόχος

Η ανάδειξη των βασικών ζητημάτων και των απαραίτητων βημάτων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις ελληνικές πόλεις

## Μεθοδολογία

Αξιοποίηση των προσφάτων θέσεων του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για την Οδική Ασφάλεια στον Αστικό Χώρο ([www.ses.gr](http://www.ses.gr)), όπως αυτές προέκυψαν από τη συσσωρευμένη εμπειρία των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

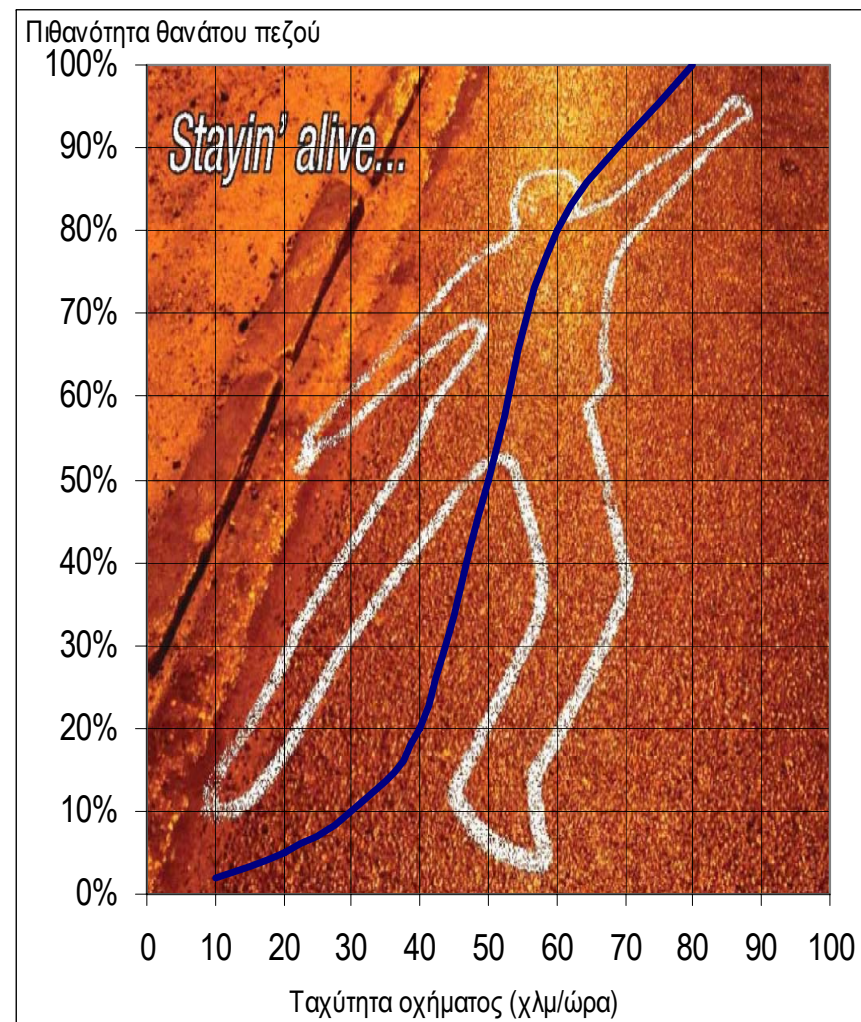


# Ταχύτητα και ασφάλεια στον αστικό χώρο

Η ταχύτητα είναι υπαίτια τόσο για την **πρόκληση** όσο και για τη **σοβαρότητα** των οδικών ατυχημάτων,

ιδιαίτερα στο αστικό περιβάλλον όπου κυκλοφορούν πολλοί **ευάλωτοι χρήστες** της οδού, δηλαδή πεζοί, μοτοσικλετιστές, ποδηλάτες, παιδιά, ηλικιωμένοι.

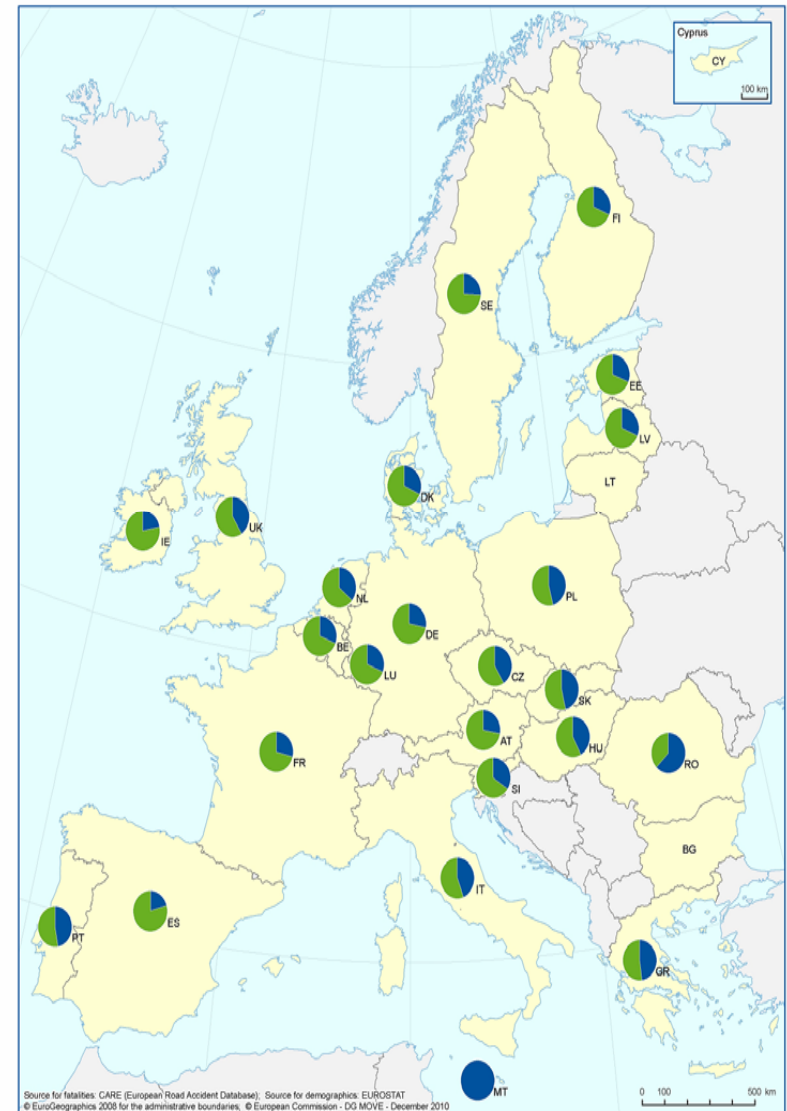
Τα μέτρα οδικής ασφάλειας **αντιστρατεύονται ευθέως την ταχύτητα** των οχημάτων και την αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας γενικότερα.



# Η οδική ασφάλεια στον ελληνικό αστικό χώρο

## Οδικά ατυχήματα στις ελληνικές πόλεις

- 11.476 ατυχήματα με θύματα, με 646 νεκρούς, 1.018 βαριά και 12.909 ελαφρά τραυματίες (2009)  
Στην Αττική: 7.826 ατυχήματα με 321 νεκρούς (2009)
- 73% των **οδικών ατυχημάτων** με παθόντες
- 48% του συνόλου των **νεκρών** στα οδικά ατυχήματα (38% στην ΕΕ).
- 82% του συνόλου των νεκρών **πεζών** (70% στην ΕΕ)
- 67% του συνόλου των νεκρών **δικυκλιστών** (45% στην ΕΕ)

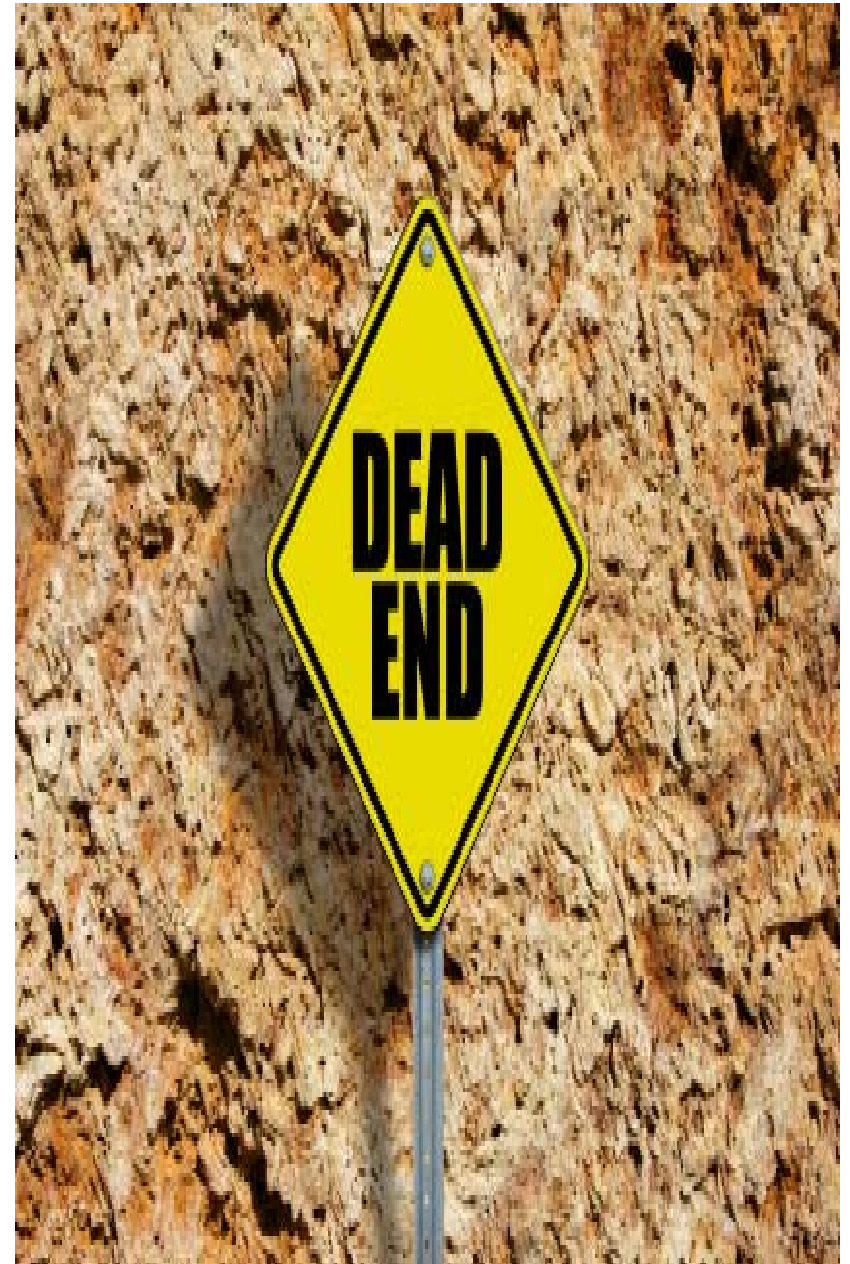


# Το κακό παράδειγμα της Πολιτείας

Στις ελληνικές πόλεις βασικό κακό παράδειγμα αποτελεί η **πλημμελής συντήρηση** των οδών, των οδοστρωμάτων, των πεζοδρομίων και όλων των παρόδιων στοιχείων (φωτισμός, φύτευση, κλπ.) με αποτέλεσμα επικίνδυνες εκπλήξεις για τους οδηγούς και τους πεζούς.

Άλλο κακό παράδειγμα αποτελεί η **κακή ή/και λανθασμένη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση** που προκαλεί αναξιοπιστία ή/και παραπλανεί τους οδηγούς και δίνει το κακό παράδειγμα για επιπολαιότητα στην αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας από τους οδηγούς και τους πεζούς.

Οι μελέτες για **βελτιώσεις στις επικίνδυνες θέσεις** δεν εφαρμόζονται, όπως οι πρόσφατες πλήρεις μελέτες για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη





# Έλλειψη προδιαγραφών ανάπτυξης της υποδομής

Παντελής ανυπαρξία αναλυτικών προδιαγραφών για τον σχεδιασμό (ΟΜΟΕ) και τις επεμβάσεις στις αστικές οδούς (πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, μέτρα για ήπια κυκλοφορία, παρόδιος εξοπλισμός, κλπ).

Οι αστικές οδοί κατασκευάζονται, βελτιώνονται και συντηρούνται **χωρίς ενιαίους κανόνες**, συχνά με αυτοσχεδιασμούς ή/και κακοτεχνίες

με αποτέλεσμα οι οδηγοί στις πόλεις να έρχονται συχνά αντιμέτωποι με ένα οδικό περιβάλλον **"δυσανάγνωστο"** και γεμάτο **εκπλήξεις**, που τελικά τους οδηγεί σε ατυχήματα.



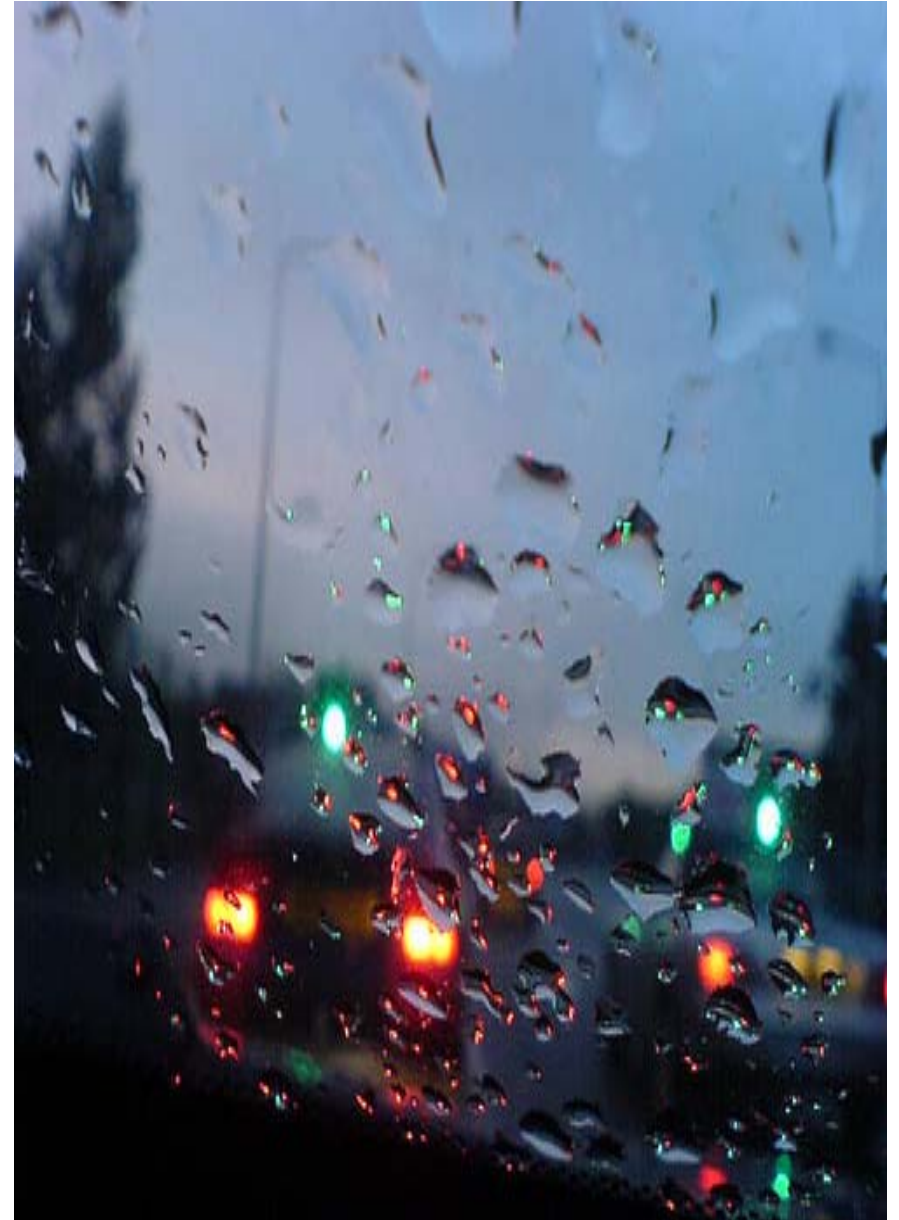
# Μέτρα οδικής ασφάλειας στον ελληνικό αστικό χώρο

Έχουν κατά καιρούς εφαρμοστεί **διάφορα μέτρα** σε διάφορες πόλεις.

Παρά τα κάποια θετικά αποτελέσματα, **η συνολική επιρροή των μέτρων αυτών είναι πολύ περιορισμένη** αφού και οι πόλεις που εφαρμόζονται είναι λίγες, αλλά και η έκταση και η διάρκεια των μέτρων είναι περιορισμένες.

Σπάνια εντάσσονται σε μία ολοκληρωμένη πολιτική αστικής βιώσιμης κινητικότητας διαχείρισης των μετακινήσεων και των χρήσεων γης.

Σχεδόν **ποτέ δεν αξιολογήθηκαν** τα αποτελέσματά τους για να επιβεβαιωθεί η χρησιμότητά τους.



# Απουσία σοβαρής προσπάθειας

Τα τελευταία 20 χρόνια στην οδική ασφάλεια στις ελληνικές πόλεις διατυπώνονται συνεχώς ωραίες ιδέες, κατά καιρούς εκπονούνται και ορισμένες μελέτες, κάποιες φορές καταρτίζονται και προγράμματα, αλλά τελικώς ελάχιστα εφαρμόζονται αφού **απουσιάζουν παντελώς:**

- οι ξεκάθαροι στόχοι (δηλαδή ασφάλεια εις βάρος της ταχύτητας)
- η κατάλληλη οργάνωση των υπηρεσιών των Δήμων,
- η επαρκής χρηματοδότηση, αλλά και
- η ειλικρινής αποδοχή από τους πολίτες.





# Η οδική ασφάλεια στον αστικό χώρο διεθνώς

Τα επιτυχημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ήταν εκείνα που εντάσσονταν σε **σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας**, έτσι ώστε η μετακίνηση να οργανώνεται ταυτόχρονα με όρους εξυπηρέτησης και ασφάλειας.

**Ξεκάθαροι στόχοι** οδικής ασφάλειας βασισμένοι κυρίως στον με κάθε τρόπο (συμπεριφορά οδηγού και υποδομή) δραστικό περιορισμό της ταχύτητας κυκλοφορίας.

## **Συστηματικές προσπάθειες:**

- εγχειρίδια «καλών πρακτικών» με τα περισσότερα επιτυχημένα μέτρα
- επεμβάσεις στην οδική υποδομή,
- συνεχής αστυνόμευση,
- εκστρατείες ευαισθητοποίησης-ενημέρωσης



# Ολοκληρωμένη πολιτική

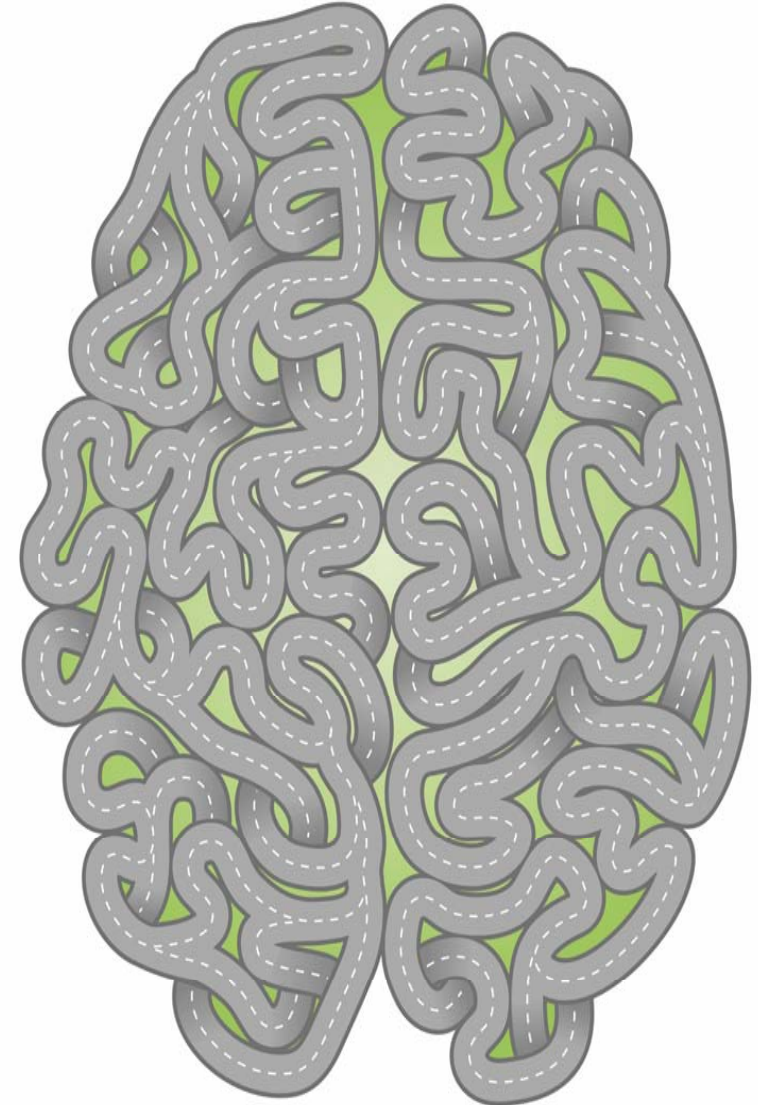
- υιοθέτηση ολοκληρωμένης στρατηγικής βιώσιμης αστικής κινητικότητας,
- με ξεκάθαρους στόχους οδικής ασφάλειας,
- με συντονισμό από τη Διυπουργική Επιτροπή,
- με υποστήριξη και κατευθύνσεις από τα αρμόδια Υπουργεία ,
- **με σοβαρή δουλειά σε βάθος χρόνου από τους Δήμους,**
- με σωστή μελέτη των προβλημάτων και των μέτρων αντιμετώπισης,
- με συστηματική εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων,
- με συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των δράσεων.



# Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στην υφιστάμενη στρατηγική **αστικής κινητικότητας** (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008) η μετακίνηση οργανώνεται ταυτόχρονα με όρους εξυπηρέτησης και ασφάλειας και μπορεί να αποτελέσει μια πολύ καλή βάση για τις δράσεις των Δήμων:

- ενιαίος χωροταξικός, πολεοδομικός και συγκοινωνιακός **σχεδιασμός**,
- αποτελεσματική **διαχείριση κυκλοφορίας** με έμφαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς,
- αναπλάσεις για **ήπιες** μορφές μετακίνησης και περιορισμό της χρήσης του ΙΧ,
- τεχνολογίες και μέτρα για το **περιβάλλον**.



# Ξεκάθαροι στόχοι οδικής ασφάλειας

Οι στόχοι της πολιτικής οδικής ασφάλειας στον αστικό χώρο πρέπει να είναι ξεκάθαροι και να μην συγχέονται με άλλους - θεμιτούς αλλά λιγότερο σημαντικούς - στόχους διαχείρισης της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή/και οικολογικής οδήγησης.

(π.χ., τροχονόμοι στις διασταυρώσεις, κάμερες στις λεωφορειολωρίδες, κλπ.)

**Ασφάλεια και ταχύτητα εντός του αστικού ιστού αποτελούν δύο αντίθετους στόχους και οι τοπικές κοινωνίες και οι Αρχές που τους εκπροσωπούν πρέπει να επιλέξουν με ειλικρίνεια ανάμεσα σε έναν από τους δύο αυτούς στόχους.**





## Ο ρόλος των Δημοτικών Αρχών (1/2)

- να θέσουν **ξεκάθαρους στόχους** δραστηκής μείωσης της ταχύτητας,
- να εφαρμόσουν συνεχές πρόγραμμα **αστυνόμευσης** των βασικών παραβάσεων οδικής ασφάλειας,
- να επανακαθορίσουν τα **όρια ταχύτητας** σε όλες τις οδούς του Δήμου, καθώς και ζώνες με όριο 30 και 40 χλμ./ώρα,
- να επανεξετάσουν μετά από σοβαρή μελέτη το σύνολο της κατακόρυφης και της οριζόντιας **σήμανσης**,
- να εφαρμόσουν συστηματικό πρόγραμμα **επιθεώρησης και συντήρησης** των οδών, των οδοστρωμάτων, των πεζοδρομίων και όλων των παρόδιων στοιχείων.



## Ο ρόλος των Δημοτικών Αρχών (2/2)

- να μελετήσουν σωστά τις απαραίτητες **επεμβάσεις στην οδική υποδομή** και στη συνέχεια να τις εντάξουν στα σχέδια αναπλάσεων και να τις εφαρμόσουν σωστά, χωρίς να λοξοκοιτάνε στην εξυπηρέτηση της ταχύτητας των οχημάτων,
- να ενσωματώσουν στα νέα σχέδια πόλης, οδηγίες και "**καλές πρακτικές**" σχεδιασμού άλλων χωρών, με έμφαση στην προστασία της ήπιας κυκλοφορίας,
- να κινητοποιήσουν όλες τις δυνάμεις της τοπικής κοινωνίας για να αλλάξει δραστικά η **συμπεριφορά των οδηγών** αλλά και των πεζών,
- να **παρακολουθούν** και να δημοσιοποιούν συστηματικά τα στοιχεία για τα οδικά ατυχήματα και για την εφαρμογή και αποτελεσματικότητα των δράσεων.



# Ο ρόλος του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη

- οφείλει να θέσει ως εθνικό στόχο της Τροχαίας την **αστυνόμευση της ταχύτητας** και των άλλων παραβάσεων οδικής ασφάλειας, και όχι την εξυπηρέτηση των ΙΧ (και της ταχύτητάς τους),
- πρέπει να φροντίσει ώστε οι δυνάμεις της Τροχαίας σε κάθε αστική περιοχή να **εντατικοποιήσουν την αστυνόμευση** των βασικών παραβάσεων οδικής ασφάλειας (ταχύτητα, αλκοόλ, ζώνη και κράνος, κινητό) σε συνεχή βάση (όχι περιστασιακά),



# Ο ρόλος του Υπουργείου Υποδομών

- να καθορίσει την εθνική στρατηγική για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις αστικές περιοχές, ξεκαθαρίζοντας τους στόχους και θεσμοθετώντας τις **μελέτες επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια** για κάθε επέμβαση,
- να μελετήσει και να θεσμοθετήσει αναλυτικές **προδιαγραφές** σχεδιασμού όλων των κατηγοριών αστικών οδών (ΟΜΟΕ), και να διαμορφώσει και να μοιράσει στις υπηρεσίες όλων των Δήμων εγχειρίδια καλών πρακτικών,
- να μελετήσει και να θεσμοθετήσει όλες τις απαραίτητες **διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής** (έλεγχος, επιθεωρήσεις, επικίνδυνες θέσεις, κλπ) και στο αστικό οδικό δίκτυο.





# Τεκμηριωμένες αποφάσεις

Για να είναι οι δράσεις αποτελεσματικές χρειάζονται σωστά τεκμηριωμένες αποφάσεις:

- με τις απαραίτητες **έρευνες και μελέτες** για την προσαρμογή των επιτυχημένων διεθνώς μέτρων στην ελληνική πραγματικότητα,
- με τη σωστή μελέτη των προβλημάτων και τον προσδιορισμό και **ιεράρχηση** των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισης,
- με τη συστηματική **παρακολούθηση και αξιολόγηση** των δράσεων για να επαναλαμβάνονται οι επιτυχημένες και να αποφεύγονται οι αποτυχημένες δράσεις.



# Συμπέρασμα

Η **πολυετής αδιαφορία** των πολιτών και της Πολιτείας που από κοινού έχουν θέσει ως προτεραιότητα τη διευκόλυνση και την αύξηση της ταχύτητας του αυτοκινήτου έχει ως αποτέλεσμα ένα άναρχο, ανασφαλές και μη βιώσιμο αστικό περιβάλλον.

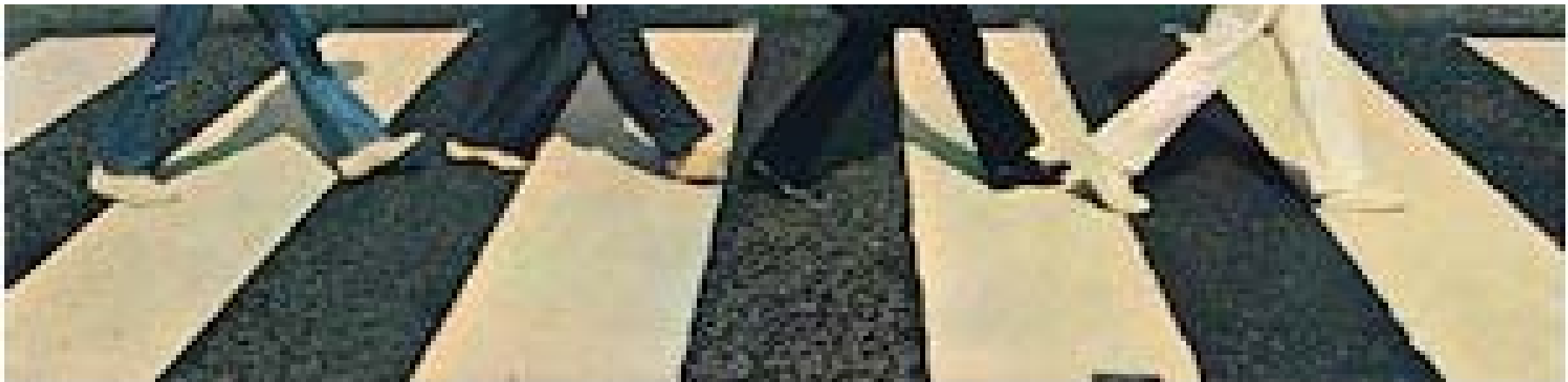
Εφόσον υπάρξει **ειλικρινής θέληση για σοβαρό περιορισμό της ταχύτητας** και λήψη μέτρων επανασχεδιασμού και επεμβάσεων στην αστική υποδομή με γνώμονα την οδική ασφάλεια και έλεγχο της κακής οδηγικής συμπεριφοράς, η μείωση των ατυχημάτων και κυρίως των θυμάτων σε αυτά μπορεί να είναι θεαματική σε βάθος χρόνου.

Χρειάζονται όμως ξεκάθαροι στόχοι μέσα σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και **συστηματική δουλειά** από όλους.



Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων  
Κυκλοφοριακά Θέματα Δήμων Λεκανοπεδίου Αττικής  
*Αθήνα, 9 Φεβρουαρίου 2011*

## Μέτρα και πολιτικές μείωσης των ατυχημάτων στο αστικό οδικό δίκτυο



Γιώργος Γιαννής, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ  
Πρόεδρος Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας ΣΕΣ