

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΣΠΥΡΟΥ ΒΟΥΓΙΑ
ΕΠΙ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΤΟΥ
3^{ου} ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ

A. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Στατιστικά και Αιτίες:

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία των ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΡΟΧΑΙΑΣ όλης της χώρας, που αναφέρονται στο χρονικό διάστημα του 9μήνου του 2010 σε σύγκριση με το 9μηνο του 2009, προκύπτουν οι παρακάτω συμπερασματικές αξιολογήσεις:

1. Σοβαρή μείωση των νεκρών:

2009	1.119		
2010	<u>959</u>		
Διαφορά:	- 160,	ποσοστιαία:	-14,3%
2. Αύξηση των βαριά τραυματισθέντων:

2009	1.321		
2010	<u>1.345</u>		
Διαφορά:	+24,	ποσοστιαία:	+1,8%
3. Αισθητή αύξηση των ελαφρά τραυματισθέντων:

2009	12.701		
2010	<u>13.228</u>		
Διαφορά:	+ 527,	ποσοστιαία:	4,1%
4. Παρατηρήθηκε αύξηση του συνόλου των ατυχημάτων κατά 3,2% και αύξηση του συνόλου των παθόντων κατά 2,6%.
5. Η μεγαλύτερη **αριθμητική** μείωση των νεκρών σημειώθηκε στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (-37) και ακολουθούν η Αττική (-26), η Στερεά Ελλάδα (-23), η Ανατολική Μακεδονία-Θράκη (-20) και η Πελοπόννησος (-16).
6. Τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα σημειώθηκαν στο Λοιπό Οδικό Δίκτυο (41,8%)· ακολουθούν οι κατοικημένες περιοχές (28,2%) και το Λοιπό Εθνικό Δίκτυο (21,9%). Τα **λιγότερα θανατηφόρα** σημειώθηκαν στην Αττική Οδό (0,6%) και ακολουθούν η Ε.Ο.

Αντιρρίου-Ιωαννίνων (1,1%) και η Εγνατία Οδός (1,4%), **ενώ στο σύνολο των ατυχημάτων σημειώθηκε τεράστια αύξηση (72%) σε κατοικημένες περιοχές.**

7. Ως πιο επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά για την πρόκληση **θανατηφόρου** ατυχήματος καταγράφεται η **υπερβολική** ταχύτητα και η οδήγηση χωρίς σύνεση και προσοχή (**επιθετική** οδήγηση), ενώ υψηλό είναι το ποσοστό εμπλοκής **των δίκυκλων** (36%) σε θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα, ενώ στο σύνολο των ατυχημάτων την πρωτεύουσα θέση κατέχει η απόσπαση της προσοχής του οδηγού (1.502) (ενοχοποιείται η χρήση του κινητού και η ύπαρξη άλλων στοιχείων-παραστάσεων κατά μήκος των δρόμων) και ακολουθούν η οδήγηση σε κατάσταση μέθης (1.148) και η παραβίαση της προτεραιότητας (1.319).
8. Στο σύνολο των ατυχημάτων, τα περισσότερα συνέβησαν σε μη κατοικημένη περιοχή (5.704), την ημέρα (5.721), το Σάββατο (2.353) και μεταξύ των ωρών 24.00' – 04.00' (1.968).

B. Θέματα προς Συζήτηση

1. Διαχείριση αστικής κυκλοφορίας για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και της σοβαρότητάς τους
 - Φωτεινοί σηματοδότες, τροχονόμοι, εκπαίδευση τροχονόμων
 - Κάμερες κυκλοφορίας, κάμερες αστυνόμευσης (παραβίαση ερυθρού φωτεινού σηματοδότη, υπερβολική ταχύτητα), κάμερες λεωφορειολωρίδων
 - Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (ζώνες ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα, traffic calming measures and area-wide schemes)
 - Αστυνόμευση (για μείωση ταχύτητας, χρήση φορητών ραντάρ)
2. Ασφάλεια οδικού περιβάλλοντος
 - Διαχείριση ασφάλειας οδικών υποδομών (Road Safety Audit)
 - Συντήρηση οδών

- Παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις
- Πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι (προδιαγραφές αστικού εξοπλισμού πεζοδρομίων, πλάτος/επαναπροσδιορισμός πλάτους πεζοδρομίων, απομάκρυνση εμποδίων από τα πεζοδρόμια, δημιουργία ποδηλατοδρόμων)
- Βελτίωση μη σηματοδοτούμενων (οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, ορατότητα) και σηματοδοτούμενων κόμβων (αλλαγή φάσεων σηματοδοτών)

3. Εκστρατείες ενημέρωσης κοινού

- Ευπαθείς χρήστες οδού (πεζοί – παιδιά/ηλικιωμένοι, ασφαλής πρόσβαση στο σχολείο, δικυκλιστές)
- Αμυντική/ οικολογική οδήγηση
- Αλκοόλ και οδήγηση
- Κινητό τηλέφωνο και οδήγηση
- Χρήση ζώνης ασφαλείας/ κράνους

4. Δημιουργία **Master Plan Αστικής Οδικής Ασφάλειας**

Η δημιουργία ενός Master Plan αστικής οδικής ασφάλειας έχει δυο κυρίως στόχους:

α) παρέχει στους αρμόδιους της τοπικής αυτοδιοίκησης σε θέματα οδικής ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας/ προσπελασιμότητας τα αναγκαία εφόδια και εργαλεία για τον σωστό και επιτυχή σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της αστικής οδικής ασφάλειας και

β) παρέχει τη δυνατότητα καθορισμού κοινών στόχων καθώς και δημιουργίας κοινών διαδικασιών, μεθοδολογιών και προδιαγραφών, κατόπιν συμφωνίας, για την ανάλυση και επίλυση προβλημάτων οδικής ασφάλειας των δήμων, οι οποίες θα μπορούν να χρησιμοποιούνται και συγκριτικά μεταξύ αυτών και να αποφασίζονται κοινά και ομοιογενή μέτρα και σχέδια δράσης

Γ. Δράσεις του Υ.Υπο.Με.Δι. για την Οδική Ασφάλεια στον Αστικό Ιστό

1. Πιλοτική Εφαρμογή Προδιαγραφών Οδικής Ασφάλειας στους Άξονες Λ. Αθηνών – Οδό Πειραιώς.
2. Μελέτη σκοπιμότητας επιλογής θέσεων ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στους οδικούς άξονες αρμοδιότητας της ΓΓΔΕ στο Λεκανοπέδιο Αττικής.
3. Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου Οδικής Ασφάλειας σε επικίνδυνες θέσεις στο Λεκανοπέδιο Αττικής.
4. Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου Οδικής Ασφάλειας σε επικίνδυνες θέσεις του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.
5. Αποξήλωση παράνομων διαφημιστικών πινακίδων από κεντρικούς οδικούς άξονες στον αστικό ιστό.
6. Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια για τα έτη 2011 – 2020.
7. Σχέδιο Άμεσων Μέτρων Δράσης για τη βελτίωση της κατάστασης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Δ. Προτάσεις

Το πλαίσιο προτάσεων που ακολουθεί και αφορά σε κάθε ένα από τα ανωτέρω προς συζήτηση θέματα, ως πρωταρχικό στόχο έχει τη διασφάλιση συνθηκών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας η οποία και αποτελεί το εργαλείο για την επίτευξη ασφαλών μετακινήσεων στο αστικό περιβάλλον.

1. *Διαχείριση αστικής κυκλοφορίας για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και της σοβαρότητάς τους*
 - 1.1. Μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης στον αστικό ιστό μέσω επανακαθορισμού του ανώτατου ορίου ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές, καθιερώνοντας ζώνες ήπιας κυκλοφορίας και ζώνες ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 και 40 χλμ/ώρα.

- 1.2. Ολοκληρωμένο και συνεχές πρόγραμμα τροχονομικού ελέγχου των βασικών παραβάσεων οδικής ασφάλειας (ταχύτητα, αλκοόλ, χρήση της ζώνης και του κράνους ασφαλείας, χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση) και με τη χρήση σύγχρονων ηλεκτρονικών μέσων.
- 1.3. Ενημέρωση – Εκπαίδευση του προσωπικού της Τροχαίας με βασικό γνώμονα τη διασφάλιση ασφαλών μετακινήσεων δίνοντας έμφαση στους ευάλωτους χρήστες των οδών (πεζοί, ποδηλάτες).
- 1.4. Συμπλήρωση - Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με ειδική μέριμνα για τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης (σήμανση ποδηλατοδρόμων, χρήση κράνους ασφαλείας από ποδηλάτες, υποχρεώσεις πεζών, κ.λπ.).
- 1.5. Συνεχής παρακολούθηση και αξιοποίηση των δεδομένων - στατιστικών στοιχείων ατυχημάτων που καταγράφονται από τις υπηρεσίες της Τροχαίας. Συνεργασία Υ.Υπο.Με.Δι με το Υπ. Προστασίας του Πολίτη για την επεξεργασία αυτών και την καταγραφή επικίνδυνων σημείων και συμπεριφορών.

2. Ασφάλεια οδικού περιβάλλοντος

- 2.1 Θεσμοθέτηση διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής και στο αστικό οδικό δίκτυο.
- 2.2 Σύνταξη αναλυτικών προδιαγραφών σχεδιασμού με μέριμνα στον ελάχιστο απαιτούμενο χώρο που πρέπει να αποδοθεί στις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, για επεμβάσεις στην οδική υποδομή (πεζοδρόμια, παρόδιος εξοπλισμός, ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, σηματοδότηση, διαβάσεις πεζών) με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και τη διασφάλιση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας.
- 2.3 Καθιέρωση συστηματικού προγράμματος επιθεώρησης και συντήρησης των οδικών υποδομών την παρακολούθηση του οποίου οφείλει να αναλάβει ένας ενιαίος κεντρικός φορέας ο οποίος θα έχει τη δυνατότητα υποβολής εισηγήσεων για συγκεκριμένες παρεμβάσεις.

2.4 Διαμόρφωση ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος σε χώρους συνάθροισης κοινού (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, παρόδιες χρήσεις, κ.λπ.). Ειδικά για τα σχολεία έχει ξεκινήσει συνεργασία με τον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων ώστε να ενταχθούν στις προδιαγραφές των υπό κατασκευή σχολείων μέτρα και δράσεις ασφαλούς πρόσβασης (σχολικός δακτύλιος).

3. *Εκστρατείες ενημέρωσης κοινού*

3.1 Σχεδιασμός και υλοποίηση ολοκληρωμένου προγράμματος ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών, σε θέματα που αφορούν στο σεβασμό στο δημόσιο χώρο, την επιθετική οδήγηση, την παραβατική οδική συμπεριφορά, την προώθηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

3.2 Ενημέρωση/ευαισθητοποίηση των νέων για την Οδική Ασφάλεια μέσω των social media έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικότερη και αμεσότερη η επιρροή τους.

3.3 Συμμετοχή όλων των φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της οδικής ασφάλειας και αξιοποίηση του υπάρχοντος ενημερωτικού υλικού. Προώθηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και δράσεων ΜΚΟ προς την κατεύθυνση αυτή.

3.4 Υποχρέωση των φορέων των Αστικών Συγκοινωνιών να προβάλουν θέματα Οδικής Ασφάλειας στους χώρους που διαθέτουν για διαφήμιση.

3.5 Ευαισθητοποίηση των πολιτών μέσω της συμμετοχής τους, με τη δημιουργία ιστοσελίδας, ανάλογης με το “illegalsigns”, για την επισήμανση επικίνδυνων θέσεων στο αστικό οδικό δίκτυο.

4. *Δημιουργία Master Plan Αστικής Οδικής Ασφάλειας*

4.1 Πρόβλεψη στο νέο Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια να περιληφθεί πρόγραμμα δράσεων και στοχοθεσία για τη μείωση των ατυχημάτων και των θυμάτων τους στις αστικές περιοχές.

- 4.2 Διερεύνηση της δυνατότητας αξιοποίησης του υπάρχοντος «εγχειριδίου τεχνικών προδιαγραφών για την υλοποίηση επιλεγμένων βέλτιστων επεμβάσεων για τυπικά προβλήματα οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές» το οποίο έχει συνταχθεί από τη Δ.Μ.Ε.Ο. του Υ.Υπο.Με.Δι., αφού ελεγχθεί και εγκριθεί από το Ε.Σ.Ο.Α.. Το εγχειρίδιο θα μπορούσε να αναπαραχθεί και να διατεθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες των Ο.Τ.Α..
- 4.3 Πρόβλεψη χρηματοδότησης των Ο.Τ.Α. για την υλοποίηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας όπως περιγράφονται στο Master Plan, μετά από μελέτες κόστους – οφέλους.

Ε. Συμπεράσματα

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας στον αστικό ιστό αποτελεί βασική συνιστώσα μιας **ευρύτερης προσπάθειας για τη διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στις σύγχρονες πόλεις**. Πόλεις που είναι φιλικές προς όλους τους χρήστες της οδού με ιδιαίτερη έμφαση στους ευάλωτους και **ενίσχυση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης** (MMM, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Με ρυθμίσεις τέτοιες που εξασφαλίζουν την ομαλή και ασφαλή συνύπαρξή τους και επιφέρουν οφέλη όχι μόνο ως προς τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων αλλά και ως προς τη ποιότητα ζωής, τη μείωση της ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης και κατ' επέκταση την υγεία.

Το Ε.Σ.Ο.Α. έχει τη θέληση και διαθέτει τη γνώση για την προώθηση ενός πλαισίου δράσεων μέσω των αρμόδιων υπηρεσιών, για τη διαμόρφωση ενός ασφαλέστερου αστικού οδικού περιβάλλοντος. Τόσο η πολιτεία και οι φορείς της, όσο και ο κάθε πολίτης χωριστά οφείλουν να κατανοήσουν και να συμπαρασταθούν στη προσπάθεια αυτή, προκειμένου να φθάσουμε σε στόχους πλέον ασφαλών και κύρια φιλικών προς τους πολίτες πόλεων.