



Προτάσεις για την Οδική Ασφάλεια στην εποχή της ύφεσης Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς'

1 Οδική Ασφάλεια: Ανθρωπισμός, πολιτισμός αλλά και ανάπτυξη

Στην Ελλάδα της κρίσης, οποιαδήποτε πολιτική περαιτέρω μείωσης των τροχαίων συμβάντων αποτελεί τόσο κοινωνική όσο και αναπτυξιακή πολιτική, γιατί μειώνει άμεσα και μακροπρόθεσμα τις οικονομικές επιπτώσεις και απελευθερώνει πόρους για την ελάφρυνση άλλων κοινωνικών προβλημάτων ή τη χρήση των πόρων για άλλες αναπτυξιακές υποδομές. Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) 'Πάνος Μυλωνάς' εργάζεται ακατάπαυστα για τη μείωση των τροχαίων σε τρεις άξονες: υποδομές, πολιτική και ενημέρωση/εκπαίδευση. Από τους 3 άξονες έμφαση τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί στην ενημέρωση και εκπαίδευση που αποσκοπούν στην αλλαγή της συμπεριφοράς. Η οδηγική συμπεριφορά και ο ανθρώπινος παράγοντας από μόνος του ή σε συνδυασμό με το όχημα και το δρόμο, προκαλεί το 95% των τροχαίων ατυχημάτων, και μόνο το 5% οφείλεται αποκλειστικά στο δρόμο ή το όχημα.

Το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' αποσκοπώντας στη μόνιμη αλλαγή οδηγικής συμπεριφοράς εκπονεί τα τελευταία 10 χρόνια ακατάπαυστα καμπάνιες ενημέρωσης σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Παράλληλα, υλοποιεί εκπαιδευτικά προγράμματα που αποσκοπούν στην αλλαγή της νοοτροπίας, τόσο των οδηγών όσο και των πεζών και στη δημιουργία και καλλιέργεια κυκλοφοριακής παιδείας στους πολίτες.

2 Το πρόβλημα

Σύμφωνα με το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, τα τροχαία ατυχήματα, πέραν των αδιαμφισβήτητων επιπτώσεων στην ανθρώπινη ζωή και αρτιμέλεια, κοστίζουν στη χώρα μας περίπου 2% του ΑΕΠ. Παγκοσμίως το κόστος των ατυχημάτων κυμαίνεται από 1%-3% με το χαμηλό ποσοστό να αντιστοιχεί στις πιο ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες και το υψηλό στις λιγότερο ανεπτυγμένες, παρότι κυκλοφορούν γενικά λιγότερα οχήματα. Το κόστος για την οικονομία κάθε θανάτος από τροχαίο ατύχημα στην Ελλάδα είναι περίπου 1.600.000 ευρώ (ΕΜΠ).

Στοιχεία του European Transport Safety Council (ETSC) καταδεικνύουν πως από το 2001 μέχρι και το 2010 στην Ελλάδα έχει παρατηρηθεί μείωση των θανάτων από τροχαία (ανά εκατομμύριο πληθυσμού) της τάξεως του 33% (116 νεκροί / εκατομμύριο πληθυσμού σήμερα). Επίσης τα τελευταία 3 χρόνια οι θάνατοι μειώνονται κατά μέσο όρο 10% το έτος, λόγω των παρενεργειών της οικονομικής κρίσης. Παρόλα αυτά η

χώρα μας παραμένει στη κορυφή, με τους περισσότερους θανάτους και τραυματισμούς στην Ε.Ε., γεγονός που κάνει ακόμα πιο επιτακτική την ανάγκη άμεσης και συστηματικής αντιμετώπισης του θέματος.

3 Κόστος Οδικής Ασφάλειας και Ανταποδοτικότητα

Είναι γεγονός ότι οι πολυάριθμες και ολοένα και εντονότερες δράσεις του Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' μέχρι σήμερα είχαν μεγάλο κοινωνικό αλλά και οικονομικό όφελος για τη χώρα. Παρόλα αυτά η σημερινή δυσκολία κάλυψης ακόμα και των λειτουργικών δαπανών από ιδιωτικές πρωτοβουλίες (όπως γινόταν μέχρι σήμερα) και η αβεβαιότητα για τη βιωσιμότητα του Ινστιτούτου δεν αφήνει περιθώρια για την επέκταση των δραστηριοτήτων του σε όλη την Ελλάδα σε μεγαλύτερη κλίμακα, παρόλο που το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' διαθέτει και την τεχνογνωσία και την εμπειρία αλλά και τη δυνατότητα συσπείρωσης μεγάλου όγκου εθελοντών για να επιτύχει κάτι τέτοιο. Όλα τα παραπάνω δυστυχώς έχουν ως αποτέλεσμα το κοινωνικό σύνολο και η χώρα να στερείται των μαζικών αποτελεσμάτων αυτών των δράσεων. Η επένδυση ενός μικρού μόνο ποσοστού από τους πόρους που εξοικονομούνται από τις δράσεις του Ινστιτούτου για την περαιτέρω δημιουργία κουλτούρας οδικής ασφάλειας και τη στήριξη του Ινστιτούτου για τη συνέχιση και εξάπλωση του έργου του θα συνέβαλε θεαματικά στη μείωση των ατυχημάτων και στην περαιτέρω εξοικονόμηση πόρων, καθιστώντας τις δράσεις για την οδική ασφάλεια μοχλό βιώσιμης ανάπτυξης.

Είναι απαραίτητη η υλοποίηση προγράμματος, το οποίο θα καλύπτει δράσεις εκπαίδευσης και ενημέρωσης στα πρότυπα που έχει θέσει το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' και η ευρωπαϊκή κοινοπραξία AVENUE που θα καλύπτουν όλη την Ελλάδα σε συνεργασία με τις κατά τόπους Περιφέρειες και τους τοπικούς φορείς. Ο σχεδιασμός, η πιλοτική εφαρμογή, η αξιολόγηση και η υλοποίηση του πρότυπου Κέντρου Αναφοράς για την Οδική Ασφάλεια - Networks and Education for Safety in Traffic (K.A.O.A – NEST's), μοντέλο που αναπτύχθηκε μετά από πρωτοβουλία του Ι.Ο.ΑΣ. και προτάθηκε στην Ε.Ε., ήταν αποτέλεσμα επίπονης διαδικασίας που διήρκεσε 2 χρόνια σε συνεργασία με 13 φορείς από 9 χώρες και κόστος περίπου 3.000.000 ευρώ.

Πέραν των ενεργειών του Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' είναι αναγκαίο να γίνει καθολική υιοθέτηση των επιτυχημένων και ώριμων πρακτικών από την πολιτεία, εφόσον η μεθοδολογία έχει αναπτυχθεί και δοκιμαστεί στην πράξη και είναι πλήρως ανταποδοτική.

Η τεχνογνωσία αυτή πρέπει να αξιοποιηθεί σε όλη την Ελλάδα με συστηματικό και στοχευμένο τρόπο.

4 Προτάσεις για την Οδική Ασφάλεια

Ο καθημερινός αγώνας του Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' για τη βελτίωση της κατάστασης στην Ελλάδα μας φέρνει σε επαφή με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της κοινωνίας και της πολιτείας και μας έχει βοηθήσει να έχουμε μία ξεχωριστή οπτική των προβλημάτων, αλλά και των θετικών συνεπειών της μείωσης των τροχαίων. Ακολουθεί μια σύντομη αναφορά στις κύριες προτάσεις του Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' που εκπορεύονται από αυτήν την εμπειρία, αλλά και τη συνεργασία με εξειδικευμένους επιστήμονες όλων των εμπλεκόμενων ειδικοτήτων.

4.1 Δημιουργία Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας

Απαιτείται η κατάρτιση ενός εξειδικευμένου σχεδίου δράσεων οδικής ασφάλειας, από εξειδικευμένο φορέα με διεθνή εμπειρία στον τομέα αυτό. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει:

- Να έχει συγκεκριμένο ορίζοντα δημιουργίας και ολοκλήρωσης με καθορισμένο χρόνο και φάσεις (π.χ. δύο 5ετείς περιόδους).
- Να προβλέπει συγκεκριμένες δράσεις ανά φορέα αρμοδιότητας (ΥΑνΑντΥΜεΔι, Περιφέρειες, Δήμοι) και ανά φάση και προτεραιότητες δράσεων ανά φάση.
- Να προβλέπει και να εξασφαλίζει συγκεκριμένα κονδύλια για όλους τους αρμόδιους φορείς.
- Να προβλέπει χρηματοδοτικό πρόγραμμα εποπτευόμενο από το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' για δημιουργία Κέντρων Αναφοράς για την Οδική Ασφάλεια (Κ.Α.Ο.Α – NEST's) στα πρότυπα που έχει θέσει το πρόγραμμα AVENUE υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- Να ιδρυθεί παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια εποπτευόμενο από τη διυπουργική επιτροπή με την ενεργή συμμετοχή του Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς'. Το παρατηρητήριο στα πρότυπα που έχουν θέσει άλλες χώρες (π.χ. Ισπανία) θα έχει ως σκοπό τη διάγνωση των προβλημάτων, αλλά θα έχει και νομοθετικές/εκτελεστικές αρμοδιότητες σε άμεση συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, όπου οι αρμοδιότητες αυτές δεν είναι συμβατές με το σύνταγμα.

4.2 Τροχονόμοι και εκπαίδευσή τους

- Εφοδιασμός της Τροχαίας με σύγχρονα μέσα για την καταγραφή των παραβάσεων, αλλά και για τη μελέτη και έρευνα των τροχαίων ατυχημάτων.
- Εκπαίδευση των Αστυνομικών της Τροχαίας στα σύγχρονα ηλεκτρονικά τεχνικά μέσα.
- Ποιοτική αναβάθμιση των Υπηρεσιών της Τροχαίας και προσαρμογή στα σύγχρονα ευρωπαϊκά δεδομένα διαμέσου παρακολούθησης σεμιναρίων (τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς) από το προσωπικό της.
- Εφοδιασμός οχημάτων τροχαίας με GPS (για την ακριβή και αξιόπιστη καταγραφή των θέσεων των παραβάσεων/ατυχημάτων) και radar-ταχύτητας.
- Επανεξέταση και βελτίωση Δ.Ο.Τ.Α.
- Προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης αστυνομικών της Τροχαίας και σε θέματα διερεύνησης τροχαίων ατυχημάτων από ειδικούς εμπειρογνώμονες και κέντρα εκπαίδευσης.

4.3 Χρήση ηλεκτρονικών τεχνικών μέσων

- Σχεδιασμός και δημιουργία σύγχρονου δικτύου με κάμερες παρακολούθησης σε όλο το οδικό δίκτυο.
- Χρήση των ηλεκτρονικών τεχνικών μέσων για την καταγραφή επικίνδυνων παραβάσεων:
 - υπερβολικής ταχύτητας
 - παραβίασης προτεραιότητας
 - παραβίασης ερυθρού σηματοδότη
 - επικίνδυνων ελιγμών
- Απλοποίηση της διαδικασίας επεξεργασίας των παραβάσεων από ηλεκτρονικά τεχνικά μέσα.

Πριν υιοθετηθεί οποιαδήποτε σχετική πρόταση, θα πρέπει να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος που θα εφαρμοστεί. Πιο συγκεκριμένα, να έχει εξασφαλισθεί η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων, η συνεχής συντήρηση του εξοπλισμού, η συνεχής επιμόρφωση του προσωπικού και εν γένει η ομαλή λειτουργία του συστήματος σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

4.4 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε κατοικημένες περιοχές

Θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά σε περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Εφαρμογή μέτρων για τη διασφάλιση της ήπιας κυκλοφορίας (ζώνες ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ώρα, traffic calming measures, area-wide schemes, κ.λπ.).

4.5 Ενεργοποίηση Σ.Ε.Σ.Ο. (PointSystem)

Απευθείας συνεργασία των αρμόδιων Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

4.6 Τροχονομική επιτήρηση

- Κατανομή-γνωστοποίηση της δύναμης της Τροχαίας κατά περιφέρεια και περιοχή
- Κατάρτιση προγράμματος συστηματικών περιπολιών ανά περιοχή (αντικείμενο, διαδρομή και συχνότητα επανάληψης κάθε περιπολίας) και όχι μόνο για αστυνόμευση ταχύτητας, αλλά και για άλλες παραβάσεις, όπως για παράδειγμα την παράνομη στάθμευση σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης, σε πεζοδρόμια και αλλού. Ως προς το ίδιο θέμα η Δημοτική Αστυνομία θα μπορούσε να αξιοποιηθεί και να έχει ουσιαστικό ρόλο σε θέματα στάθμευσης σε συνεργασία με την Τροχαία.
- Εντατικοποιημένοι και ποιοτικοί έλεγχοι σχετικά με τα βαρέα οχήματα, την παραβίαση ορίου παραγωγής ρύπων, την κατοχή διπλώματος και ασφάλειας και γενικότερων θεμάτων φόρτωσης, συμπεριφοράς, κ.λπ..
- Ενίσχυση των Υπηρεσιών Τροχαίας με ανθρώπινο δυναμικό για ποιοτικότερη παροχή υπηρεσιών προς το κοινωνικό σύνολο (κυκλοφορία, τροχαία ατυχήματα, αστυνόμευση με τεχνικά μέσα, συνεργεία ελέγχων επικίνδυνων παραβάσεων, μέθη). Προσανατολισμός της Αστυνόμευσης στα σύγχρονα ηλεκτρονικά τεχνικά μέσα. Εντατικοποίηση αστυνόμευσης τις νυχτερινές ώρες, κυρίως για την πρόληψη παραβίασης της ταχύτητας και της κατανάλωσης αλκοόλ από οδηγούς Ι.Χ. και δικυκλιστές.
- Εξασφάλιση πόρων από την είσπραξη των προστίμων και διάθεση αυτών για την οδική ασφάλεια ακολουθώντας την πρακτική άλλων χωρών.

4.7 Ασφάλεια οδικού περιβάλλοντος

- Διαχείριση Ασφάλειας Οδικών Υποδομών (Road Safety Audit)
 - Πλήρης ενσωμάτωση και εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2008/96/EC:
 - Επεξεργασία Οδηγίας και προσαρμογή της στις ελληνικές συνθήκες (συχνότητα επιθεωρήσεων, εκθέσεις επιθεωρήσεων, κ.λπ.).
 - Θεσμοθέτηση, οργάνωση, στελέχωση όλων των αρμόδιων φορέων.
 - Θεσμοθέτηση κονδυλίων.
 - Ανάπτυξη διαδικασιών πιστοποίησης και εκπαίδευσης επιθεωρητών οδικής ασφάλειας.
 - Εφαρμογή της Οδηγίας στο στάδιο της μελέτης οδικών έργων.
 - Πραγματοποίηση συστηματικών περιοδικών επιθεωρήσεων βάσει της Οδηγίας.
- Τακτική Συντήρηση Οδών
 - Οργάνωση, στελέχωση όλων των αρμόδιων φορέων.
 - Θεσμοθέτηση απαραίτητων κονδυλίων.
- Ανά αρμόδιο φορέα:
 - Καθορισμός αντικειμένου, μεθόδου, εξοπλισμού, συχνότητας επιθεωρήσεων και επεξεργασίας στοιχείων.

- Σύνταξη τεχνικών εγχειριδίων επιθεώρησης δικτύου, επεξεργασίας στοιχείων και ανάπτυξης προϋπολογισμού συντήρησης.
- Προμήθεια απαιτούμενου λογισμικού και εξοπλισμού.
- Συστηματική επιθεώρηση και επεξεργασία στοιχείων δικτύου και ανάπτυξη μέτρων συντήρησης των οδών.
- Βελτίωση ποιότητας επιφανειακών ασφαλτικών στρώσεων και προδιαγραφών οδοστρωμάτων.
- Βελτίωση σηματοδοτούμενων και μη σηματοδοτούμενων κόμβων
- Εκπόνηση μελετών που θα συσχετίσουν τις θέσεις ατυχημάτων με την εμπειρία των φορέων (τοπικών Υπηρεσιών/φορέων & κατοίκων), για να εντοπίσουν τους προς βελτίωση προβληματικούς κόμβους:
 - Βελτίωση γεωμετρίας, ορατότητας, σήμανσης προβληματικών κόμβων.
 - Εντοπισμός κόμβων όπου απαιτείται φωτεινή σηματοδότηση
 - Επανεξέταση φάσεων σε υφιστάμενους σηματοδοτημένους κόμβους με προβλήματα.

4.8 Αξιοποίηση του θεσμού των Σχολικών Τροχονόμων

Θεσμοθέτηση των απαραίτητων κονδυλίων για τη μόνιμη και απρόσκοπτη εφαρμογή του θεσμού των σχολικών τροχονόμων.

4.9 Εκσυγχρονισμός Κ.Ο.Κ.

Τροποποίηση του Κ.Ο.Κ., ώστε να ενσωματώσει τις σύγχρονες εξελίξεις και διεθνείς πρακτικές (ενσωμάτωση κυκλοφορίας ποδηλάτων, αναμόρφωση προστίμων παραβάσεων, κ.λπ.).

Ρεαλιστική επανεκτίμηση των ποινών (προστίμων και pointsystem) λαμβάνοντας υπ' όψιν π.χ. τη συμπεριφορά του οδηγού σε βάθος χρόνου και την οικονομική του επιφάνεια (εισόδημα). Πρόβλεψη στον Κ.Ο.Κ. ποινών π.χ. κοινωνικής προσφοράς (εργασία σε ιδρύματα αποκατάστασης αναπήρων, νοσοκομεία, δωρητές οργάνων κλπ.) για τους υπαίτιους θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, συμβάντων με εγκατάλειψη και γενικά επικίνδυνων συμπεριφορών.

4.10 Εκστρατείες ενημέρωσης κοινού

- Εκστρατείες ενημέρωσης κοινού με στοχευμένη θεματολογία. Προτεραιότητα στην κάλυψη των ευπαθών χρηστών της οδού (παιδιών, ηλικιωμένων, δικυκλιστών, κ.λπ.)
- Εκστρατείες εκπαίδευσης οδηγών με στοχευμένη θεματολογία:
 - Αμυντική/οικολογική οδήγηση
 - Αλκοόλ και οδήγηση
 - Θέματα απόσπασης προσοχής (π.χ. τσιγάρο, φαγητό, κ.α.)
 - Εξειδίκευση στη χρήση του κινητού τηλεφώνου
 - Χρήση ζώνης ασφάλειας
 - Χρήση κράνους
 - Καλή υγεία για ασφαλή οδήγηση
 - Χρήση ουσιών (φαρμάκων, ναρκωτικών κτλ.)
 - Ευγένεια στο Δρόμο
- Εισαγωγή κυκλοφοριακής αγωγής στη διδακτική ύλη των σχολείων

- Ενημέρωση/ευαισθητοποίηση των νέων μέσω των socialmedia για την αποτελεσματικότερη «επιρροή» τους

Συντονιστικό ρόλο στις εκστρατείες ενημέρωσης κοινού δύναται να έχει το Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς, στηριζόμενο στην δεκαετή εμπειρία του σε πανελλαδικό επίπεδο και με τη στήριξη των εθελοντών του έχοντας ήδη και διεθνή εμπειρία και δράση στο θέμα.

4.11 Χορήγηση διπλωμάτων οδήγησης

- Αντικειμενικό-αξιόπιστο σύστημα εξέτασης οδηγών.

4.12 Υιοθέτηση πρότυπου ISO 39001

Το πρότυπο ISO 39001 "Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας" είναι ένα διεθνές πρότυπο, η εφαρμογή του οποίου θέτει για τους Οργανισμούς που το υιοθετούν τις βάσεις για τη σημαντική βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων.

Η πρώτη έκδοση του διεθνούς προτύπου ISO 39001 δημοσιεύτηκε την 1^η Οκτωβρίου, 2012. Το πρότυπο θα πρέπει να υιοθετηθεί για όλο το στόλο των οχημάτων του δημοσίου τομέα. Επίσης θα πρέπει να υπάρξουν σημαντικά κίνητρα για τις εταιρίες του ιδιωτικού τομέα που θα υιοθετήσουν το πρότυπο. Η μείωση των τροχαίων θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους για τις ασφαλιστικές εταιρίες και ένα μέρος της μείωσης του κόστους θα πρέπει να επιστραφεί στους πελάτες ως επιβράβευση για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας.

4.13 Διάφορα

- Σαφής οριοθέτηση και θεσμοθέτηση δικτύου ανά φορέα αρμοδιότητας (Υπουργείο, Περιφέρεια, Δήμος) σε όλες τις αστικές περιοχές.
- Εφαρμογή συστήματος μετρήσεων, κατανομή αρμοδιοτήτων και εξοπλισμού ανά Περιφέρεια και αστικό κέντρο, εγκατάσταση περιορισμένου αριθμού μόνιμων μετρητών κυκλοφορίας. Ανά αστικό κέντρο κατάρτιση σταθερού προγράμματος μετρήσεων με φορητούς μετρητές.
- Στις μεγάλες πόλεις (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο): κωδικοποίηση κύριου δικτύου, ανάπτυξη GIS και Βάσης Δεδομένων για το κύριο οδικό δίκτυο (χαρακτηριστικά κόμβων και συνδέσμων, φόρτος κυκλοφορίας), εισαγωγή ατυχημάτων σε Βάση Δεδομένων και Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών.
- Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων ανά Περιφέρεια για όλες τις μικρότερες πόλεις (χαρακτηριστικά κόμβων και συνδέσμων, φόρτος κυκλοφορίας, ατυχήματα).
- Διασύνδεση και συνεργασία όλων των υφιστάμενων Βάσεων Δεδομένων και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών που διαθέτουν οι διάφοροι Οργανισμοί/Φορείς/Υπηρεσίες.
- Επανεξέταση οδικού δικτύου που εφάπτεται σε σχολεία και διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής μέτρων αποτροπής της κυκλοφορίας, μέσω μείωσης ταχύτητας και γενικότερα μέτρων βελτίωσης οδικής ασφάλειας.
- Θεσμοθέτηση υποχρέωσης του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων για μελέτη από ειδικούς εξασφάλισης ασφαλούς πρόσβασης των παιδιών στο σχολείο.

5 Κέντρα Αναφοράς για την Οδική Ασφάλεια

Η πολύχρονη προσπάθεια έφερε ως αποτέλεσμα μέσω της ανταγωνιστικής συμμετοχής του Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' σε ευρωπαϊκές προκηρύξεις, τη δημιουργία της πρώτης εφαρμοσμένης υποδομής για την οδική ασφάλεια.

Το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς', με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ιδιωτικών φορέων από τον Οκτώβριο του 2011 έχει ξεκινήσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσεων για την ενημέρωση και επιμόρφωση σε θέματα οδικής ασφάλειας δημιουργώντας Κέντρα Αναφοράς για τα θέματα Οδικής Ασφάλειας και Κυκλοφοριακής Αγωγής των πολιτών (Κ.Α.Ο.Α.) στην Ελλάδα και την Ευρώπη, μέσω του προγράμματος AVENUE (Actions for Vulnerable, Elderly, Novice drivers and road Users in Europe) for Traffic Safety.



Το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' ηγείται του εν λόγω προγράμματος, εκπροσωπώντας την Ελλάδα και συντονίζοντας την κοινοπραξία που συμπεριλαμβάνει εταιρίες και φορείς από το Βέλγιο, τη Βουλγαρία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ισπανία, την Πολωνία, το Λουξεμβούργο καθώς και την Ολλανδία, στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού προγράμματος δράσεων για την οδική ασφάλεια για την τριετία 2011–2013. Η πρόταση για την πιλοτική δημιουργία Κ.Α.Ο.Α., αξιολογήθηκε ως η καλύτερη από επιτροπή ειδικών αξιολογητών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μεταξύ όλων των προτάσεων.



Εθνικό Κέντρο Οδικής Ασφάλειας (National NEST) – Κέντρο Πολιτισμού «Ελληνικός Κόσμος»

Στην Ελλάδα μέχρι σήμερα το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' έχει δημιουργήσει 3 τέτοια Κέντρα (NEST;s): Το Εθνικό Κέντρο Οδικής Ασφάλειας που εδρεύει στην Αθήνα, φιλοξενείται σε χώρο του Κέντρου Πολιτισμού «Ελληνικός Κόσμος» και λειτουργεί ως κέντρο προώθησης δράσεων σε όλη τη χώρα και δημιουργίας αξόνων για επιμόρφωση στην οδική ασφάλεια, ένα Τοπικό Κέντρο σε κτίριο του Μουσείου Επιστημών και Τεχνολογίας του Πανεπιστημίου Πατρών που εξυπηρετεί ανάγκες των πολιτών και των φορέων στις γύρω περιοχές και μία Κινητή Μονάδα Οδικής Ασφάλειας, η οποία ταξιδεύει σε όλη τη χώρα καλύπτοντας ανάγκες που υπάρχουν σε περιοχές όπου η ενημέρωση με βιωματικό τρόπο, με τη χρήση προσομοιωτών και εξειδικευμένου προσωπικού είναι δύσκολη.



Κινητή μονάδα

Τοπικό Κέντρο Οδικής Ασφάλειας,
Μουσείο Επιστημών και Τεχνολογίας,
Πανεπιστήμιο Πάτρας

Τα NESTs όντας η καρδιά της αλληλεπίδρασης για την Οδική Ασφάλεια εφαρμόζουν επιλεγμένες βέλτιστες πρακτικές και καινοτόμες προσεγγίσεις που εφαρμόζονται σε όλο τον κόσμο. Όλοι οι πολίτες μπορούν να ενημερωθούν για την Οδική Ασφάλεια, την πρόληψη και τους κανόνες που δεν πρέπει να ξεχνούν, καθώς και να δοκιμάσουν υψηλής τεχνολογίας προσομοιωτές, οι οποίοι καθιστούν την επιμόρφωση και ευαισθητοποίηση πιο άμεση και αποτελεσματική. Κύριος στόχος του προγράμματος είναι η εξάπλωση των Κ.Α.Ο.Α. στην Ευρώπη και φυσικά την Ελλάδα. Έχοντας το Κ.Α.Ο.Α. ως θεμέλιο, το πρόγραμμα οργανώνει δράσεις για τους πολίτες δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στους πιο ευάλωτους χρήστες του δρόμου και τους νέους οδηγούς, μέσα από ειδική εκπαίδευση, αλληλεπίδραση αλλά και υψηλής ποιότητας εκστρατείες κι εκδηλώσεις με σκοπό να επηρεάσει τη συμπεριφορά τους με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο. Η ενεργή συμμετοχή των συμπολιτών μας, η συνεργασία με

ειδικούς επαγγελματίες για την οδική ασφάλεια και η κινητοποίηση μεγάλου αριθμού εθελοντών διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα αυτών των παρεμβάσεων.

Τα κέντρα χρησιμοποιούν ένα σύνολο βέλτιστων πρακτικών από πολλές ευρωπαϊκές χώρες μαζί με καινοτομικά προγράμματα που αναπτύχθηκαν εσωτερικά από το Ινστιτούτο. Χρησιμοποιείται βιωματική εκπαίδευση με τη χρήση προηγμένων προσομοιωτών και προσωποποιημένα προγράμματα εκπαίδευσης για διάφορες ηλικιακές ομάδες, ομάδες εργαζομένων, υψηλού κινδύνου, παραβατικών νέων, με ενεργή συμμετοχή του κοινού. Από τα κέντρα οδικής ασφάλειας εκπορεύονται επίσης δεκάδες δράσεις για την οδική ασφάλεια σε όλη την Ελλάδα με τη συμμετοχή και την υποστήριξη 150 περίπου φορέων πανελλαδικά.

Παρόμοιες δράσεις στο εξωτερικό, σε χώρες με ήδη χαμηλά στατιστικά τροχαίων, όταν χρησιμοποιήθηκαν, οδήγησαν σε μείωση των τροχαίων 20 έως και 30%. Στην Ελλάδα έχουμε ήδη τα πρώτα μετρήσιμα αποτελέσματα, όπου αυτό είναι εφικτό, και τα οποία είναι πολύ ενθαρρυντικά. Το κυριότερο είναι ότι η ζήτηση από φορείς της κοινωνίας έχει αυξηθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Παραβατικοί νέοι εκπαιδεύονται στην
Οδική Ασφάλεια

Μέσα από τα προγράμματα που έχει δημιουργήσει για όλες τις ηλικιακές ομάδες (προγράμματα τα οποία είναι εγκεκριμένα από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο και εφαρμόζονται υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Παιδείας), το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς' τα τελευταία χρόνια έχει ενημερώσει και εκπαιδεύσει πάνω από 80.000 μαθητές (όλων των βαθμίδων), συμπολίτες μας, στελέχη εταιριών, κ.α. μέσα από το Εθνικό Κέντρο Οδικής Ασφάλειας, το Τοπικό Κέντρο για τη Δυτική Ελλάδα στο Πανεπιστήμιο Πατρών και την Κινητή Μονάδα Οδικής Ασφάλειας.