VOICE Country Sheet

December 07

Ευπαθείς χρήστες του οδικού δικτύου στην Ελλάδα

VOICE

Vulnerable Road User Organisations in cooperation across Europe (Οργανώσεις Ευπαθών Χρηστών του Οδικού Δικτύου σε Πανευρωπαϊκή Συνεργασία)

Το VOICE είναι ένα δίκτυο που έχει σκοπό να εξασφαλίσει, ότι οι συνήθως παραμελημένες φωνές των ευπαθών χρηστών του οδικού δικτύου θα ακούγονται πλέον σε όλες τις συζητήσεις που αφορούν στο θέμα των μεταφορών.

Ο συνασπισμός VOICE αποτελείται στην παρούσα φάση από τους παρακάτω φορείς: AGE - Πλατφόρμα Ευρωπαίων Ηλικιωμένων, ANEC - Ευρωπαϊκή Καταναλωτική Φωνή στην Τυποποίηση, Συμμαχία Υγείας και Περιβάλλοντος Ευρωπαϊκή Συμμαχία Ασφάλειας Παιδιών, Ευρωπαϊκό Φόρουμ Ανικανότητας, Ευρωπαϊκή Συμμαχία Δημόσιας Υγείας, Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον, Voetgangersbeweging – Κίνημα για τους Πεζούς , BEUC – Ευρωπαϊκή Οργάνωση Καταναλωτών, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών

Περισσότερες πληροφορίες: **www.etsc.be/Voice.php**

ΜΕΡΟΣ Ι - Ελλάδα

Εισαγωγή

Η Ελλάδα έχει βιώσει τα τελευταία χρόνια μια σημαντική μείωση του αριθμού των τραυματισμών και θανάτων από τροχαία δυστυχήματα, όμως το γεγονός ότι έχει ακόμα ένα πολύ χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας παραμένει. Με 152 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων έναντι 95[1] κατά μέσο όρο στην ΕΕ, ταξινομείται ως η τέταρτη χειρότερη χώρα μεταξύ των 25 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.[2] Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών, τα τροχαία δυστυχήματα στην Ελλάδα αποτελούν την αιτία για το θάνατο 5 πολιτών περίπου ανά ημέρα. Κάθε χρόνο άνω των 20.000 τροχαίων δυστυχημάτων με θύματα καταγράφονται στους ελληνικούς δρόμους, στους οποίους περισσότεροι από 2.000 οδηγοί, επιβάτες και πεζοί χάνουν τη ζωή τους και περίπου 30.000 τραυματίζονται.[3]

Η αποσπασματική εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας, όσον αφορά στη συμπεριφορά των χρηστών, στην επιθεώρηση των οχημάτων και στη βελτίωση της οδικής υποδομής, καθώς επίσης και η ανεπαρκής επιβολή μέτρων και η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των εμπλεκομένων Αρχών, είναι οι κύριοι λόγοι για τα χαμηλά επίπεδα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.[4]

Όλα αυτά είχαν μια αρνητική επίδραση στην αποτελεσματική διαμόρφωση και εφαρμογή πολιτικής οδικής ασφάλειας. Επιπλέον στην Ελλάδα δεν έχει διεξαχθεί, καμία αξιολόγηση των μέτρων οδικής ασφάλειας, εκτός από μερικές πρωτοβουλίες που λαμβάνονται από τα πανεπιστήμια.[5]

Από αυτή την άποψη, το δεύτερο πενταετές στρατηγικό σχέδιο (2006-2010) που έχει αναπτυχθεί από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιών Υποδομής του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου της Αθήνας αποτελεί ένα βήμα προς τα εμπρός. Το σχέδιο αυτό επιδιώκοντας την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για μείωση των μοιραίων περιστατικών στο 50% μέχρι το 2010, εστιάζει στη συμπεριφορά των οδηγών, ιδιαίτερα στην επιβολή της οδικής ασφάλειας (κυρίως σε θέματα υπερβολικής ταχύτητας και οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος), σε εκστρατείες για την προώθηση της οδικής ασφάλειας και σε ένα πρόγραμμα ανάπτυξης του δικτύου αυτοκινητόδρομων και συντήρησης του υπεραστικού οδικού δικτύου.[6]

Πεζοί και άλλοι ευπαθείς χρήστες

Για τους πεζούς τα μοιραία περιστατικά ήταν σχεδόν ίσα με αυτά των οδηγών επιβατικών αυτοκινήτων στις προηγούμενες δεκαετίες.[7] Μόνο την προηγούμενη δεκαετία έχει καταγραφεί μια ορατή μείωση των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα, από 417 το 1998 σε 234 το 2005 (σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας).[8] Εντούτοις, το ποσοστό των μοιραίων περιστατικών για τους πεζούς παραμένει σχετικά υψηλό, αφού αντιστοιχεί στο 15% των συνολικών θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων. Περισσότερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην ασφάλεια των πεζών στις διαβάσεις



Vasssiliki Danelli-Mylonas, RSI Panos Mylonas

και πρέπει να ερευνηθούν νέα μέτρα ασφαλείας και πρόληψης (τεχνητός φωτισμός, βελτίωση του οπτικού πεδίου για τους πεζούς, κ.λπ.).[9]

Οι τραυματισμοί που αφορούν στα δίτροχα οχήματα αποτελούν περισσότερο από το 25% όλων των τροχαίων τραυματισμών στην Ελλάδα, ενώ η πλειοψηφία των αναβατών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών που συμμετέχουν στα τροχαία ατυχήματα είναι έφηβοι και νέοι ενήλικες. Το 2005 σκοτώθηκαν 395 άτομα, εκ των οποίων 130 ήταν στην ηλικία μεταξύ 15-24 ετών. Έχει υπολογιστεί ότι περίπου 200 ζωές θα μπορούσαν να έχουν σωθεί, εάν όλοι οι αναβάτες δίτροχων οχημάτων φορούσαν τα κράνη τους.[10]

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση έχει γίνει εντονότερη τις τελευταίες δεκαετίες, με αποτέλεσμα τα περισσότερα τροχαία μοιραία περιστατικά να συμβαίνουν μέσα στις αστικές περιοχές.[11] Ωστόσο – παραδόξως - η αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση έχει οδηγήσει εξίσου σε μια μείωση της μέσης ταχύτητας στην οδήγηση, και κατά συνέπεια σε λιγότερο σοβαρούς τραυματισμούς στην Ελλάδα, σύμφωνα με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας "Πάνος Μυλωνάς".

Μια ανάλυση των παραγόντων των τροχαίων ατυχημάτων, που διενεργείται στα πλαίσια του στρατηγικού σχεδίου για το 2001-2005, δείχνει ότι και ο ίδιος ο χρήστης - εκτός από το κυκλοφοριακό περιβάλλον - αποτελεί μια από τις κύριες αιτίες των ατυχημάτων στη χώρα.[12] Η συμπεριφορά του Έλληνα οδηγού, συμπεριλαμβανομένης της υπερβολικής ταχύτητας, θεωρείται ότι ασκεί σημαντική επίδραση στους τραυματισμούς και στα μοιραία ατυχήματα. Ακόμα κι αν η συμπεριφορά των οδηγών έχει αναγνωριστεί ότι χρήζει βελτίωσης, λείπει ακόμα η συστηματική εφαρμογή της επιβολής κυρώσεων σε παραβάσεις που αφορούν στην οδική ασφάλεια.[13] Υπάρχει λοιπόν η ανάγκη για αυστηρότερα μέτρα επιβολής και για περισσότερες εκστρατείες δημόσιας ευαισθητοποίησης.

Ταχύτητα

Ο αριθμός των Ι.Χ. οχημάτων αυξήθηκε απότομα στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών, γεγονός το οποίο οδήγησε στη συνέχεια σε μείωση της μέσης ταχύτητας στο αστικό και υπεραστικό οδικό δίκτυο της Ελλάδας. [14]

Το όριο ταχύτητας στις αστικές περιοχές είναι 50 χλ/ώρα και μειώνεται στα 40 χλ/ώρα για τα επιβατηγά, καθώς επίσης για τα μοτοποδήλατα, τα γεωργικά οχήματα (τρακτέρ, κ.λπ.) και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις κατασκευές (μπετονιέρες, οδοστρωτήρες, κ.λπ.). Άλλες περιπτώσεις, όπου οι οδηγοί



Vasssiliki Danelli-Mylonas, RSI Panos Mylonas

πρέπει να μειώνουν ταχύτητα, αποτελούν συνήθως οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας στις κατοικημένες περιοχές. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι διαβάσεις κοντά σε σχολεία, καθώς και οι περιοχές όπου γίνονται συχνές στάσεις για επιβίβαση / αποβίβαση ατόμων.[15]

Σύμφωνα με τον ελληνικό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σε ορισμένες περιπτώσεις υπό ορισμένες συνθήκες, απαιτούνται ρυθμίσεις στην ταχύτητα, ειδικά στις σηματοδοτημένες διασταυρώσεις και πιο συγκεκριμένα σε μέρη που έχουν επιλεγεί για τις διαβάσεις των πεζών, και γενικότερα κατά τη διάρκεια των εναλλαγών κατεύθυνσης. Οι οδηγοί που παραβιάζουν τους κανόνες αυτούς αναμένεται να πληρώσουν ένα πρόστιμο 100 Ευρώ και πέντε βαθμούς ποινής στο Σύστημα Έλεγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (στους 25 βαθμούς ποινής εντός μιας περιόδου 3 ετών - 2 ετών για τους επαγγελματίες οδηγούς - η άδεια οδήγησης ακυρώνεται). Εντούτοις, στην πράξη, αυτό δεν επιβάλλεται αποτελεσματικά στις αστικές περιοχές και επομένως δεν καθιερώνεται ως κοινή πρακτική ακόμα.[16] Ενώ ο αριθμός των παραβάσεων ταχύτητας μειώθηκε από 382. 970 το 2004 σε 374.712 το 2005, παρατηρήθηκε πρόσφατα μια αύξηση των μοιραίων περιστατικών, η οποία μπορεί να αποδοθεί στις λιγότερο εντατικές προσπάθειες επιβολής του νόμου.[17]

Οδήγηση και Αλκοόλ

Η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος εμφανίζεται εξίσου ως ένα πρόβλημα, αλλά σε έναν χαμηλότερο βαθμό.[18] Το γενικό όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα (Blood Alcohol Concentration) είναι 0.50 g/l (γραμμάρια ανά λίτρο). Οι παραβιάσεις υποδιαιρούνται σε τρεις κατηγορίες με αυξητική τάση στα πρόστιμα: Η περιεκτικότητα σε αλκοόλ από 0.5 έως 0.8 g/l τιμωρείται με πρόστιμο 200 ευρώ και πέντε βαθμούς ποινής στο Σ.Ε.Σ.Ο. Η κατηγορία 0.8 - 1.1 g/l οδηγεί σε 700 ευρώ πρόστιμο και σε 9 βαθμούς ποινής, καθώς επίσης και στην αφαίρεση της άδειας του οδηγού για 3 μήνες. Η περιεκτικότητα σε αλκοόλ πάνω από 1.1 g/l ισοδυναμεί με πρόστιμο 1.200 ευρώ, την αφαίρεση της άδειας του οδηγού για 6 μήνες και με φυλάκιση τουλάχιστον 2 μηνών.[19] Η επιβολή κυρώσεων στην οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος έχει ενταθεί κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών, ενώ ο αριθμός των παραβάσεων φαίνεται να μειώνεται ελαφρώς.[20] Ο αριθμός των ελέγχων στην χρήση οινοπνεύματος στην οδήγηση αυξήθηκε από 1.281.102 (2004) σε 1.376.307 (2005), ενώ ο αριθμός των παραβάσεων που ανιχνεύθηκαν ανέβηκε από 40.986 (2004) σε 46.938 (2005). Οι περισσότεροι οδηγοί στην Ελλάδα πιστεύουν ότι υπάρχει μεγαλύτερη πιθανότητα σήμερα να ελεγχθούν με αλκοτέστ παρά στο παρελθόν.[21]

Υποδομή οδικού δικτύου

Το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα είναι ανεπαρκές και η συντήρησή του υποτυπώδης, τόσο εντός των αστικών περιοχών, όσο και εκτός αυτών. Πολλές επεμβάσεις έχουν πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια ετών, αλλά πάντα αποσπασματικά και χωρίς ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια.[22]

Οι υποδομές για τους πεζούς και τους άλλους ευπαθείς χρήστες δεν έχουν αναπτυχθεί συστηματικά και βάσει σχεδίου. Αντιθέτως, αυτό έχει συμβεί σε ορισμένες περιπτώσεις ως συνέπεια σημαντικών γεγονότων. Για παράδειγμα, όταν επελέγη η πόλη της Αθήνας για να φιλοξενήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες, τότε πραγματοποιήθηκε μια εκτεταμένη ανακαίνιση των υφισταμένων πεζοδρομίων κατά μήκος των οδικών αρτηριών και άλλων κεντρικών δρόμων. Η ανακατασκευή περιελάμβανε τη διάταξη ειδικά σχεδιασμένων διαδρομών για την διευκόλυνση των χρηστών με ειδικές ανάγκες, όπως είναι οι τυφλοί πεζοί και οι χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων.[23]

Στο στρατηγικό σχέδιο του 2006-2010 συμπεριλαμβάνονται και διάφορες δράσεις που αφορούν στη βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος: Ο προσδιορισμός και αποκατάσταση των επικίνδυνων θέσεων, η βελτίωση της οδικής σήμανσης και σηματοδότησης και η βελτίωση των συνθηκών φωτισμού είναι μερικά από τα μέτρα που αφορούν στο οδικό δίκτυο. Εντούτοις, πολλές από αυτές τις ενέργειες δεν εφαρμόζονται ακόμα. Μερικά μέτρα χαμηλού κόστους έχουν εφαρμοστεί σε μια περιορισμένη έκταση τόσο στο αστικό όσο και στο υπεραστικό δίκτυο, όπως ο διαχωρισμός των δρόμων (διαχωριστικό διάζωμα), τα εμπόδια ασφάλειας στις άκρες του δρόμου, απομάκρυνση εμποδίων από το οδόστρωμα.[24]

Πρέπει επομένως να δοθεί περισσότερη προσοχή στην ασφάλεια των πεζών στις διαβάσει των δρόμων και πρέπει να μελετηθούν νέα μέτρα, όπως ο τεχνητός φωτισμός, η βελτίωση της ορατότητας των πεζών, κλπ.

Εκστρατείες ευαισθητοποίησης και εκπαίδευση

Οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης είναι λιγοστές στην Ελλάδα, όπου δεσπόζει μια μεγάλη εθνική εκστρατεία που οργανώνεται κάθε δύο έτη. Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και μερικοί ιδιωτικοί οργανισμοί αναλαμβάνουν σποραδικά κάποιες συγκεκριμένες εκστρατείες.[25] Ακόμα κι εάν η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας στα σχολεία είναι υποχρεωτική από το 2002, δεν έχουν εκτελεσθεί μέχρι στιγμής προγράμματα πληροφόρησης, με εξαίρεση μερικές μεμονωμένες πρωτοβουλίες. Μεταξύ αυτών είναι το πρόγραμμα εκπαίδευσης «Όλα γύρω από την Ασφάλεια» που έχει αναπτυχθεί από το Κέντρο για την Έρευνα και την Πρόληψη των Τραυματισμών (CEREPRI) προκειμένου να προωθηθεί η ιδέα της οδικής ασφάλειας στα παιδιά και στους έφηβους. Μέχρι σήμερα, έχουν συμμετάσχει στο πρόγραμμα περίπου 80.000 μαθητές / σπουδαστές. Επίσης, στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος APOLLO («Στρατηγικές και Πρακτικές για τη Μείωση των Τραυματισμών»), το CEREPRI έχει αναπτύξει πρόσφατα τον Ευρωπαϊκό Κώδικα κατά των Τραυματισμών (ECAI), ο οποίος στοχεύει στη αύξηση της δημόσιας ευαισθησίας για τα διαθέσιμα προληπτικά μέτρα για όλους τους τύπους των ακούσιων τραυματισμών.

Εντούτοις, υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκούς συντονισμού σχετικά με την πολιτική οδικής ασφάλειας, πράγμα το οποίο έχει

επιπτώσεις στον τρόπο που οι πληροφορίες μεταδίδονται στο κοινό.

Κατά περιόδους έχουν οργανωθεί εκστρατείες που στοχεύουν στην ευαισθητοποίηση των ανθρώπων σχετικά με τους κινδύνους των πεζών σε εθνική βάση. Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» έχει οργανώσει δημόσιες εκστρατείες επάνω στα θέματα της ταχύτητας, της οδήγησης και του αλκοόλ, της χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους, της πρόσδεσης των παιδιών στο αυτοκίνητο, καθώς επίσης έχει επιστήσει τη δημόσια προσοχή στις στατιστικές που δείχνουν τον υψηλό αριθμό μοιραίων περιστατικών στην Ελλάδα. Οι περισσότεροι από τους Ραδιοφωνικούς και τηλεοπτικούς σταθμούς στην Ελλάδα μεταδίδουν τακτικά αυτές τις κοινωνικές διαφημίσεις - μηνύματα



Vasssiliki Danelli-Mylonas, RSI Panos Mylonas

καθ' όλη την περίοδο του 2006 και του 2007. Επίσης, κατά τη διάρκεια της 1ης Παγκόσμιας Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας τον Απρίλιο του 2007 περίπου 5.000 αφίσες με παρόμοια μηνύματα είχαν αναρτηθεί στις δημόσιες συγκοινωνίες στην Αθήνα και σε άλλες πόλεις στην Ελλάδα. Επίσης αντιπροσωπείες της Τροχαίας επισκέπτονται σχολεία σε όλη τη χώρα στην αρχή κάθε ακαδημαϊκού έτους. Η Αστυνομία έχει συμμετάσχει επίσης στην οργάνωση εκστρατειών, υπογραμμίζοντας στους πεζούς ότι είναι αναγκαίο να δίνουν περισσότερη προσοχή στην οδική ασφάλεια, όπως για παράδειγμα όταν διασχίζουν τις διαβάσεις στους δρόμους κλπ.[26] Εντούτοις, είναι απαραίτητη η συστηματικότερη οργάνωση και η διάδοση των εκστρατειών συνειδητοποίησης που εστιάζουν στους πεζούς και στους οδηγούς.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ - Τι λειτουργεί καλύτερα; Παραδείγματα από την Ευρώπη

Είναι απαραίτητο να ληφθούν μέτρα που να στοχεύουν τόσο στους ευπαθείς χρήστες του οδικού δικτύου όσο και στους οδηγούς, προκειμένου να βελτιωθεί η οδική συμπεριφορά και να αυξηθεί η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα. Ο έλεγχος των συνήθων παραβιάσεων των κανόνων κυκλοφορίας από τους οδηγούς, όπως η υπερβολική ταχύτητα και η οδήγηση σε κατάσταση μέθης, έχει αποδειχθεί αποτελεσματικός σε διάφορες χώρες. Τα παρακάτω παραδείγματα αποτυπώνουν τις ενέργειες άλλων ευρωπαϊκών χωρών στην αντιμετώπιση παρομοίων θεμάτων.

Ταχύτητα

Στην Κύπρο έχουν θεσπιστεί πρόσφατα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (κυρίως σαμαράκια). Αυτά έχουν εφαρμοσθεί κυρίως έξω από σχολεία καθώς και στους δρόμους που διασχίζουν τα χωριά, αλλά και σε σημεία του οδικού δικτύου όπου συνδυάζονται οι υψηλές ταχύτητες με τις διαβάσεις ευπαθών χρηστών.[27]

Η Αυστρία αυτήν την περίοδο έχει ως προτεραιότητα την ενίσχυση του διαφανούς ελέγχου της ταχύτητας. Η αστυνομία χρησιμοποιεί σταθερές φωτογραφικές κάμερες, σημεία ελέγχου ανά διαστήματα, κινητά ραντάρ, βιντεοκάμερες στα αυτοκίνητα της αστυνομίας και συσκευές μέτρησης με λέιζερ για την επιβολή του νόμου. Οι περιοχές όπου υπάρχουν σταθερές φωτογραφικές κάμερες και σημεία ελέγχου έχουν ευκρινή προειδοποιητική σήμανση. Ο έλεγχος της ταχύτητας στοχεύει στις περιοχές υψηλού κινδύνου, αλλά έχει επεκταθεί και σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο. Ο έλεγχος στην ταχύτητα είναι εντονότερος κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών, κατά τους οποίους οι οδηγοί είναι περισσότερο επιρρεπείς σε ατυχήματα, καθώς και στις αστικές περιοχές. Κατά συνέπεια, οι θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα έχουν μειωθεί σταθερά από περίπου 1.000 το 2000 σε λιγότερο από 900 το 2005.[28]

Στη Γαλλία είχε καθιερωθεί μια ολόκληρη σειρά μέτρων η οποία οδήγησε σε μία θεαματική μείωση του αριθμού των παραβάσεων ταχύτητας. Ένα σύστημα βαθμών ποινής στην άδεια οδήγησης, προκειμένου να τιμωρούνται οι παραβάτες οδηγοί, σε συνδυασμό με τον αυξημένο έλεγχο και τη βελτιωμένη διαχείριση ταχύτητας, που βασίζεται σε ένα νέο σύστημα φωτογραφικών μηχανών, συνετέλεσαν περίπου στο 75% της γενικής μείωσης των μοιραίων δυστυχημάτων μεταξύ 2002 και 2005. Από το 2003 ως το 2005, το ποσοστό των οχημάτων που ταξιδεύουν με 10 και πλέον km/h επάνω από το επιτρεπτό όριο μειώθηκαν από 35% σε 20%. Ο αριθμός οχημάτων που υπερβαίνει το όριο περισσότερο από 30 km/h μειώθηκε κατά 80%. Οι μέσες ταχύτητες μειώθηκαν κατά 5 km/h.[29]

Αλκοόλ

Στην Ολλανδία τα αλκοτέστ έχουν εντατικοποιηθεί μετά από την ένταξη των «ομάδων ταχύτητας» ("Speed Teams") μεταξύ 2000 και 2003 και ο αριθμός των παραβιάσεων που ανιχνεύτηκαν αυξήθηκε αισθητά. Το 2004 εξετάστηκαν από την Ολλανδική Κεντρική Δικαστική Συλλεκτική Αντιπροσωπεία 25.000 μικρές παραβάσεις, αριθμός που αντιπροσωπεύει μια αύξηση άνω του 50% από το 2003, όταν ήταν σχεδόν 12.500. Ο εντατικότερος έλεγχος συνδυάζεται με την βελγικού μοντέλου καμπάνια οδηγών "Bob" ή «Επιλεγμένου Οδηγού», η οποία είχε καθιερωθεί το 2001. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ τα Σαββατοκύριακα σε 3.9% το 2003 και τα αντίστοιχα τροχαία θανατηφόρα ατυχήματα να αποτελούν λιγότερο από το 17% του συνόλου.[30]

Στην Αυστρία το 2005 εφαρμόστηκε νέα νομοθεσία για να επιτρέψει τους διαγνωστικούς ελέγχους στο δρόμο στην αντιμετώπιση της οδήγησης σε κατάσταση μέθης. Ένα πιλοτικό πρόγραμμα που είχε εφαρμοστεί από την Αυστριακή Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας (KfV) έδειξε ότι η χρήση των συσκευών διάγνωσης μπορεί να δεκαπλασιάσει των αριθμό των ελέγχων χωρίς να χρειάζεται να αυξηθεί το ανθρώπινο δυναμικό. Σύμφωνα με το KfV, η αποδοτική εφαρμογή αυτών των συσκευών θα μπορούσε να σώσει από 50 μέχρι 100 ζωές ετησίως. Τα νέα αυτά όργανα πρέπει επομένως να χρησιμοποιούνται σε κάθε ελέγχου στους δρόμους.[31]

Εθνικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας

Πλήρως εμπεριστατωμένες πολιτικές εφαρμόζονται μέσω συγκεκριμένων πρωτοβουλιών. Συγχρόνως, είναι σαφές ότι μόνο ολοκληρωμένες προσεγγίσεις μπορούν να οδηγήσουν στη βέλτιστη επίτευξη των επιδιώξεων και των στόχων της οδικής ασφάλειας.[32]
Το πρόγραμμα SUNflower είναι μια από τις πιο πρόσφατες προσπάθειες στην αξιολόγηση του υπόβαθρου των επιτυχών στρατηγικών οδικής ασφάλειας βάσει της εμπειρίας της Σουηδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και των Κάτω Χωρών. Η μεθοδολογία της μελέτης έχει σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τις συγκριτικές μελέτες μεταξύ άλλων χωρών. Οι δείκτες κινδύνου μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως σημεία αναφοράς για την απόδοση στους διαφορετικούς τομείς της οδικής ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τα διαφορετικά εθνικά προβλήματα. Τα αποτελέσματα[33] προτείνουν ότι η ΕΕ και όλα τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρύνουν την εφαρμογή μεγάλης κλίμακας μέτρων υποδομής, καθώς επίσης και την εντεταμένη αστυνόμευση σε θέματα όπως η υπερβολική ταχύτητα και η οδήγηση σε κατάσταση μέθης.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ - Συμβολή όλων των εμπλεκομένων

Τα παραδείγματα επιτυχίας στις διάφορες χώρες αποτυπώνουν κυρίως το τι μπορούν να κάνουν οι εθνικές και τοπικές αρχές για να βελτιώσουν την προστασία των ευπαθών οδικών χρηστών. Αλλά οι Εθνικοί και Ευρωπαίοι ιθύνοντες έχουν επίσης έναν ρόλο να παίξουν πάνω σε αυτό. Σε εθνικό επίπεδο η κυβέρνηση πρέπει να θεσπίσει τα πλαίσια που εξασφαλίζουν τη μεγαλύτερη δυνατή τοπική υποστήριξη της δράσης και να υποκινήσει τη διάδοση των πρωτοβουλιών που είναι επιτυχείς. Στην Ελλάδα, οι τομείς που πρέπει συγκεκριμένα να ενισχυθούν είναι η αστυνόμευση στην αντιμετώπιση των σχετικών με την ταχύτητα τροχαίων ατυχημάτων, καθώς επίσης και οι καλύτερα συντονισμένες εκστρατείες για τη βελτίωση της οδικής υποδομής, καθώς και οι συνεχείς προσπάθειες να εκπαιδευτούν όλοι και ειδικά οι ευάλωτοι οδικοί χρήστες.

Μέτρα προστασίας ευπαθών χρηστών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε έναν φιλόδοξο στόχο για να υποδιπλασιάσει τον αριθμό των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα μέχρι το 2010 (**Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τις Μεταφορές, 2001**). Προκειμένου να προετοιμάσει το έδαφος προς την επίτευξη αυτού του στόχου, η **Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε στη συνέχεια ένα Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης Οδικής Ασφάλειας (COM (2003) 311 τελικό)**. Τόνισε την ανάγκη για την καλύτερη προστασία των ευάλωτων οδικών χρηστών. Συγκεκριμένα, έδωσε έμφαση στη σημασία των εκστρατειών εκπαίδευσης και συνειδητοποίησης που έχουν ως στόχο τους ευπαθείς οδικούς χρήστες και στη σημασία των δοκιμών που διενεργήθηκαν από το EuroNCAP (Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αξιολόγησης Νέων Αυτοκινήτων) σχετικά με την παθητική ασφάλεια, η οποία αφορά την προστασία από τον τραυματισμό σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος.

Τα ασφαλέστερα πρόσθια μέρη των αυτοκινήτων για τους πεζούς και τους ποδηλάτες πρέπει να είναι μια προτεραιότητα στη δράση της ΕΕ. Έχοντας υπόψη το γεγονός ότι κάθε χρόνο περίπου 8.000 πεζοί και ποδηλάτες σκοτώνονται και επιπλέον 300.000 τραυματίζονται στους ευρωπαϊκούς δρόμους, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο εξέδωσαν μια **Οδηγία (2003/102/EC)** που στοχεύει να μειώσει τη σοβαρότητα των τραυματισμών στους πεζούς με τον καθορισμό των δοκιμών και την εισαγωγή αλλαγών στο εμπρός μέρος των οχημάτων, που επικεντρώνονται ουσιαστικά στο καπό και τον προφυλακτήρα. Αυτές θα μπορούσαν να βοηθήσουν να αποτραπούν μέχρι και 2.000 θάνατοι πεζών ετησίως. Οι Ευρωπαίοι, Ιάπωνες και Κορεάτες κατασκευαστές αυτοκινήτων είχαν συμφωνήσει ήδη να παραγάγουν αυτοκίνητα που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του πρώτου βήματος αυτής της οδηγίας, καθώς επίσης και με μία σειρά άλλων μέτρων ασφαλείας, τα οποία θα μειώσουν τον κίνδυνο σοβαρών ή μοιραίων τραυματισμών για τους πεζούς. Το δεύτερο στάδιο αυτής της οδηγίας έχει αναθεωρηθεί και η Επιτροπή θα προτείνει τροποποιημένα πρότυπα, αυτή τη φορά μία κανονιστική ρύθμιση, η οποία θα προσαρμόσει τα πρότυπα για να εξασφαλίσει τη δυνατότητα πραγματοποίησής της μεταξύ 2007 και 2009. Τα τελικά πρότυπα που υιοθετούνται τελικά από το Συμβούλιο των Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρέπει να δώσουν υψηλή προτεραιότητα στην προστασία των ευπαθών χρηστών του οδικού δικτύου.



Vasssiliki Danelli-Mylonas, RSI Panos Mylonas

Ελληνικοί Οργανισμοί που δραστηριοποιούνται σε θέματα οδικής ασφάλειας

Διάφοροι κυβερνητικοί οργανισμοί εμπλέκονται στη διατύπωση και στην εφαρμογή των διαφορετικών πτυχών της πολιτικής οδικής ασφάλειας: **Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών** (www.yme.gr), **Υπουργείο Δημόσιας Τάξης** (www.ydt.gr), **Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων** (www.minenv.gr), **Υπουργείο Δημόσιας Υγείας** (www.ypyp.gr), **Υπουργείο Εσωτερικών** (www.ypes.gr), **Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων** (www.ypepth.gr), **Υπουργείο Ανάπτυξης** (www.ypan.gr). Η **Εθνική Στατιστική Υπηρεσία** της Ελλάδας (www.statistics.gr) συλλέγει και επεξεργάζεται τις ζωτικής σημασίας στατιστικές των οδικών μεταφορών. Το Κέντρο για την Έρευνα και την Πρόληψη Τραυματισμών (CEREPRI), που εδρεύει και λειτουργεί στο Τμήμα Υγιεινής, Επιδημιολογίας και Ιατρικών Στατιστικών της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, πραγματοποιεί έρευνα και επιτήρησης, και παρέχει επιστημονική πραγματογνωμοσύνη για την ανάπτυξη των στρατηγικών ασφαλούς οδικής κυκλοφορίας (www.euroipn.org/cerepri). Το **Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς** (www.rsi-panosmylonas.gr ή www.ioas.gr) αφιερώνεται στην πρόληψη και τη μείωση του αριθμού τροχαίων ατυχημάτων μέσω της προώθησης δραστηριοτήτων που αφορούν στην οδική ασφάλεια, στη βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών και στην έρευνα. Το **Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών - HIT** (www.hit.certh.gr), διενεργεί και υποστηρίζει εφαρμοσμένες ερευνητικές πρωτοβουλίες στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της οδικής ασφάλειας. Διάφορα άλλα ακαδημαϊκά κέντρα, όπως ο **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων** (www.ses.gr), το **Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης** (www.auth.gr), το **Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο (NTUA)** (www.ntua.gr), το **Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών** (www.uoa.gr), συμβάλλουν στο επιστημονικό σκέλος των εκστρατειών για την οδική ασφάλεια. Μερικοί ιδιωτικοί οργανισμοί, όπως η **Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος** (www.eaee.gr) και η **Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου & Περιηγήσεων** (www.elpa.gr) επίσης αναλαμβάνουν συγκεκριμένες εκστρατείες στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Αναφορές:

1 See ETSC Road Safety Performance Index Flash 6: http://www.etsc.be/documents/PIN%20Flash%206.pdf
2 Country report on road safety performance – Greece, Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, July 2006
3 SUNFlower+6 – A comparative study of the development of road safety in Greece, Portugal, Spain and Catalonia, 2005
4 eSafety website: http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/index_en.htm
5 OECD/ECMT country report
6 SEC Belt Monitor
7 OECD/ECMT country report
8 SUNFlower+6
9 SUNFlower+6
10 "Petridou E, Skalkidou A, Ioannou N, Trichopoulos D, and the Hellenic Road Traffic Police. Fatalities from non-use of seat belts and helmets in Greece: a nationwide appraisal. Accid Anal Prev 1998;30:87-91" and "Skalkidou A, Petridou E, Papadopoulos FC, Dessypris N, Trichopoulos D. Factors affecting motorcycle helmet use in the population of Greater Athens, Greece. Inj Prev 1999;5:264-7"
11 OECD/ECMT country report
12 Greece Country Profile, EU CARE databse, October 2005
13 OECD/ECMT country report
14 SEC Belt Monitor
15 SUNFlower+6
16 SUNFlower+6
17 SEC Belt Monitor
18 EC Country Profile
19 SUNFlower+6
20 OECD/ECMT country report
21 Traffic Law Enforcement across the EU – Time for a Directive (ETSC), 2007.
22 OECD/ECMT country report
23 SUNFlower+6
24 OECD/ECMT country report
25 Traffic Law Enforcement across the EU – Time for a Directive (ETSC), 2007.
26 SUNFlower+6
27 ETSC (2005), The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The "SEC Belt") - www.etsc.be/documents/Safety_Vulnerable_Road_Users.pdf.
28 ETSC (2006) Traffic Law Enforcement Across the EU- An Overview - www.etsc.be/documents/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU_An_Overview_May_2006_ETSC.pdf.
29 Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005). Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2006.
30 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
31 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
32 ETSC (2006), "A Mehtodological Approach to National Road Safety Policies" - www.etsc.be/documents/A_methodological_approach_to_national_road_safety_policies.pdf.
33 SUNflower project http://europa.eu.int/comm/transport/road/publications/projectfiles/sunflower_en.htm . The SUNflower 6 Plus reports (http://sunflower.swov.nl) include an analysis of the experiences of the Czech Republic, Hungary and Slovenia.

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Avenue des Celtes 20 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be