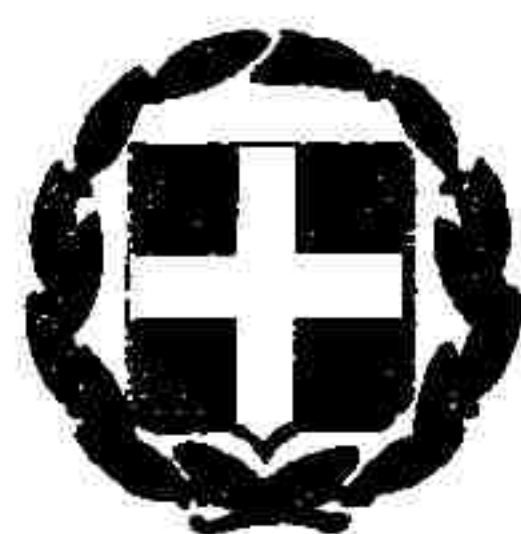




Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
Ταχ.Δ/ση: Π. Κανελλοπούλου 4
Τ.Κ.101 77 ΑΘΗΝΑ
☎ 210 69 20 287-FAX 210 69 94 841
ΑΡΙΘ.ΠΡΩΤ. : 7017/4/13653

Αθήνα, 17 Ιουλίου 2011 ✓

1 ΙΟΥΛ. 2011

ΠΡΟΣ: ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ
ΕΝΤΑΥΘΑ

ΚΟΙΝ.: 1. Βουλευτή κ. Κ. ΓΕΙΤΟΝΑ
2. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ/
156 69
(Γραφείο κ. Υπουργού)
3. ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ :
α) Γραφείο κ. Αρχηγού
β) Δ/ση Τροχαίας

ΘΕΜΑ : Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την οδική ασφάλεια.

ΣΧΕΤ. : ΕΡΩΤΗΣΗ 18938/ 07-07-2011.

Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. ΓΕΙΤΟΝΑΣ, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, η χώρα μας πληρώνει κάθε χρόνο βαρύ «φόρο αίματος» από τροχαία ατυχήματα, αφού συνάνθρωποί μας χάνουν τη ζωή τους, ενώ χιλιάδες είναι αυτοί που τραυματίζονται. Το φαινόμενο αυτό πληγώνει την οικογενειακή και κοινωνική μας ζωή. Ζημιώνει την οικονομία μας και το εθνικό σύστημα υγείας. Κοστίζει με άλλα λόγια σε ανθρώπινες ζωές, σε ανθρώπινο πόνο και σε πολύτιμους πόρους για την εθνική μας οικονομία. Στο πλαίσιο αυτό και επειδή το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας παραμένει οξύ, πολύπλοκο, με πολλές διαστάσεις και με δεδομένο ότι η αντιμετώπισή του και η αύξηση της οδικής ασφάλειας είναι κατ' εξοχήν υπόθεση της Πολιτείας, η συλλογική προσπάθεια των συναρμόδιων Υπουργείων, για μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, συνεχίζεται με συνέπεια μέχρις ότου επιτευχθεί ο στρατηγικός στόχος μας.

Τέλος, για την πληρέστερη ενημέρωσή σας, σας καταθέτουμε σε φωτοαντίγραφο την τελική έκθεση «Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020», που συντάχθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, όπου αναφέρονται οι στόχοι και οι κύριοι άξονες δράσεις του εν λόγω Στρατηγικού Σχεδίου. Επίσης, σας καταθέτουμε το Παράρτημα εξειδικευμένων δράσεων υλοποίησης των στόχων και προτεραιοτήτων για την οδική ασφάλεια, οι οποίες περιλαμβάνονται στον επιχειρησιακό Σχεδιασμό του προγράμματος Αντεγκληματικής Πολιτικής του Υπουργείου μας και του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας για τα έτη 2010-2014, καθώς και το από 14-07-2011 Δελτίο Τύπου με τίτλο «Ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων θανάτων και παραβάσεων για το Δ' εξάμηνο του 2011».

5

Καθορισμός στόχων και διαμόρφωση δομής του Στρατηγικού Σχεδίου

5.1. Σκοπός και Στόχοι του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2011-2020

5.1.1. Εισαγωγή

Η τελική επιδίωξη της Στρατηγικής Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα είναι η επίτευξη ενός ασφαλούς συστήματος οδικής κυκλοφορίας όπου δεν θα σημειώνονται θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί όταν συμβαίνουν οδικά ατυχήματα. Η προσέγγιση «Ασφαλούς Συστήματος» της οδικής κυκλοφορίας (βλ. παράγραφο 4.1.1.1.) υπογραμμίζει την ανάγκη για συστημική και συνολική θεώρηση, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα μέρη του συστήματος της οδικής κυκλοφορίας είναι αλληλένδετα και αλληλοεπηρεάζονται. Η προσέγγιση αυτή αντανακλά τις σύγχρονες αντιλήψεις διεθνώς και είναι ένας νέος, ανθρωπιστικός και ανθρωποκεντρικός, τρόπος αντιμετώπισης των θεμάτων της οδικής ασφάλειας όπου η ανθρώπινη ζωή αναγνωρίζεται ως υπέρτατη αξία. Ο σχεδιασμός του συστήματος προσαρμόζεται στις ανάγκες και στους περιορισμούς των χρηστών, διαμορφώνεται συγχωρητικό οδικό περιβάλλον για τα λάθη των χρηστών και αναπτύσσεται επίσης συγχωρητική συμπεριφορά στην κυκλοφορία. Βεβαίως, ο μηδενισμός των θανάτων και των αναπηριών στα οδικά ατυχήματα δεν είναι δυνατόν να συμβεί στη χρονική διάρκεια του παρόντος Στρατηγικού Σχεδίου. Πιστεύεται όμως ότι με την εφαρμογή των προτεινόμενων δράσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας θα υπάρχουν στην Ελλάδα ασφαλέστερες οδοί, ασφαλέστερες ταχύτητες, ασφαλέστερα οχήματα και ασφαλέστεροι χρήστες της οδού.

5.1.2. Ανάπτυξη 'Παιδείας Οδικής Ασφάλειας' - η διαρκής εθνική μας προσπάθεια

Η ανάπτυξη 'Παιδείας Οδικής Ασφάλειας' (Road Safety Culture) αποτελεί θεμελιώδη σκοπό του Στρατηγικού Σχεδίου. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, απαιτούνται συνεχείς και συστηματικές συλλογικές προσπάθειες και μακρόπνοος σχεδιασμός.

Αναγνωρίζεται σήμερα διεθνώς ότι η 'Παιδεία Οδικής Ασφάλειας' είναι η στέρεη βάση για την επίτευξη επιμέρους στόχων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας (Ward et al, 2010).

Η Παιδεία Οδικής Ασφάλειας συνδέεται με θετική στάση για την οδική ασφάλεια και με απόρριψη των επικίνδυνων συμπεριφορών στην οδήγηση. Συνδέεται επίσης με την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος μέτρων οδικής ασφάλειας και με την αποδοχή τους από την Κοινωνία.

Η παιδεία οδικής ασφάλειας αναφέρεται στην ουσιαστική καλλιέργεια της προσωπικότητας του ατόμου, στον τρόπο σκέψης και συμπεριφοράς του, στα ενδιαφέροντά του, στις αξιολογήσεις, στις επιδιώξεις του, στην αίσθηση ορίων και στις επιθυμίες του. Στο πλαίσιο αυτό η οδική ασφάλεια πρέπει να αναδειχθεί σε αξία, να αναγνωρίζεται δηλαδή από ένα σύνολο ανθρώπων ως σημαντική για τους ίδιους και να αποτελέσει μέτρο αξιολόγησης προσώπων και συμπεριφοράς.

Η έννοια της 'Παιδείας Οδικής Ασφάλειας' αναφέρεται στις αξίες, στις στάσεις και στις συμπεριφορές όχι μόνο των μεμονωμένων ατόμων αλλά και της οικογένειας, της κοινότητας, των επικεφαλής των δραστηριοποιούμενων οργανισμών και φορέων, των οργάνων λήψης απόφασης, των μελών του κοινοβουλίου και της Κυβέρνησης, και (Ward et al, 2010).

Η διαρκής βελτίωση της οδικής ασφάλειας προϋποθέτει τη συνεργασία της πολιτείας, των αρμόδιων φορέων και της κοινωνίας. Πρέπει να αλλάξει ο τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων της οδικής ασφάλειας σε όλα τα επίπεδα μέσω δημόσιου διαλόγου με αυτοκριτικό απολογισμό κυρίως για τι δεν έχει γίνει. Η κατάλληλη εκπαίδευση οδικής ασφάλειας στο σχολείο, ως βασικό στοιχείο της δια βίου μάθησης, συμβάλλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της παιδείας οδικής ασφάλειας η οποία συνδέεται με θετικές για την οδική ασφάλεια αλλαγές στις στάσεις και τη συμπεριφορά σε όλα τα επίπεδα (ατομικό, οικογενειακό, οργανισμών και φορέων, κοινότητας και κοινωνίας).

Το συλλογικό καθήκον είναι η ανάπτυξη της 'Παιδείας Οδικής Ασφάλειας', έτσι ώστε η ασφάλεια να είναι εγγενής σε όλη τη διαδικασία λήψης αποφάσεων που επιδρούν στο σύστημα της οδικής κυκλοφορίας σε όλες τις φάσεις σχεδιασμού, λειτουργίας και χρήσης του (ΑΤC, 2010).

Η οδική ασφάλεια είναι κοινωνικό ζήτημα που επηρεάζει άμεσα την υγεία και την ευημερία των πολιτών και οι δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας πρέπει να υποστηρίζονται από την κοινωνία. Για να αναπτυχθεί η κοινωνική υποστήριξη για τις δράσεις του Στρατηγικού Σχεδίου, απαιτούνται μέτρα για την ενίσχυση της συμμετοχής της κοινωνίας και τη διεύρυνση της κατανόησης της χρησιμότητας αυτών των δράσεων. Ομάδες του κοινωνικού συνόλου με ουσιαστική επιρροή πρέπει να συμμετέχουν στην προσπάθεια της ευαισθητοποίησης των πολιτών (π.χ. καλλιτέχνες, συγγραφείς, αθλητές, κοινωνικά δίκτυα, κ.λπ.).

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου είναι η διαμόρφωση της πεποίθησης στην ελληνική κοινωνία ότι μόνον με την κοινή προσπάθεια (Πολιτείας και πολιτών) και την υπεύθυνη οδική συμπεριφορά μπορεί να υπάρξει βελτίωση στην οδική

ασφάλεια. Η υποστήριξη των βασικών αρχών και των δράσεων του Στρατηγικού Σχεδίου από τους πολιτικούς φορείς, με διακομματική συναίνεση, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο είναι καθοριστικής σημασίας για την δραστηριοποίηση των πολιτών. Πρέπει να υποστηριχθούν και να προβληθούν οι αρχές του “Ασφαλούς Συστήματος”, το γεγονός ότι είναι δυνατή η μείωση των οδικών ατυχημάτων καθώς και τα οφέλη για την οδική ασφάλεια από την εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου.

Επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας πρέπει να θεωρηθεί ως μέρος της προσπάθειας για τη βελτίωση της Εθνικής μας Παιδείας, που συνδέεται με την πραγμάτωση ενός πιο συναινετικού και δημιουργικού τρόπου δημόσιου διαλόγου, συναπόφασης και εθνικής κινητοποίησης για το συλλογικό συμφέρον, σε περιβάλλον δικαιοσύνης και ελευθερίας.

5.1.3. Ποσοτικοί στόχοι

Στο Ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια που ανακοινώθηκε πρόσφατα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και αφορά στην περίοδο 2011 – 2020, οι ποσοτικοί στόχοι συνοψίζονται στη μείωση των νεκρών σε οδικά ατυχήματα μέχρι το 2020 κατά 50% σε σχέση με το έτος 2010 (European Commission, 2010a).

Με βάση τα προσωρινά στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2010, ήταν 1.281. Σε συμφωνία με τον ευρωπαϊκό στόχο καθορίζεται ως ποσοτικός στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2011 - 2020:

- **Οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020, να είναι λιγότεροι από 640.**

Επιπλέον, καθορίζεται ενδιάμεσος στόχος για την πρώτη πενταετία: οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2015 να είναι λιγότεροι από 880.

Με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα καθώς και τη σχετική ανάλυση της βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας στις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες εκτιμάται ότι την επόμενη δεκαετία, η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα έχει περιθώρια σημαντικής βελτίωσης και κατά συνέπεια ο παραπάνω στόχος μπορεί να επιτευχθεί εφόσον υπάρξει συστηματική εφαρμογή, παρακολούθηση και αξιολόγηση του Στρατηγικού Σχεδίου.

Η θέσπιση ποσοτικών στόχων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας έχει καθοριστικό ρόλο στην υιοθέτηση και εφαρμογή αποτελεσματικότερων προγραμμάτων, στην καλύτερη χρήση των διατιθέμενων πόρων και, επιπλέον, στην κινητοποίηση και την ενίσχυση της συμμετοχής και του ρόλου των συναφών φορέων και των πολιτών. Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η θέσπιση ποσοτικών στόχων στο πλαίσιο Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας, συνεισφέρει στο να συντηρείται το ενδιαφέρον και να τονώνεται η προσπάθεια για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ο στόχος υπήρξε προσιτός, επιτεύχθηκε σε διάστημα μικρότερο από το αναμενόμενο και στη συνέχεια τέθηκαν πλέον φιλόδοξοι στόχοι (π.χ. Σουηδία). Σε άλλες χώρες όπου υπήρξε δυσκολία στην επίτευξη του στόχου έγινε αναθεώρησή του και τέθηκε νέος, λιγότερο φιλόδοξος στόχος (π.χ. Δανία). Για την παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη η ύπαρξη αξιόπιστων στατιστικών στοιχείων ατυχημάτων, κυκλοφοριακών φόρτων, παραβατικότητας και συμπεριφοράς των οδηγών (π.χ. οδήγηση με μη κατάλληλη ταχύτητα ή υπό την επήρεια αλκοόλ, μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους) καθώς και στοιχεία για τον βαθμό και τον τρόπο εφαρμογής των προγραμματισμένων δράσεων. Η συστηματική και συνδυαστική ανάλυση των στοιχείων αυτών, στο πλαίσιο συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης του Στρατηγικού Σχεδίου, επιτρέπει την αξιολόγηση των εφαρμοζόμενων δράσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την αναθεώρησή τους όταν αυτή κριθεί απαραίτητη.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι η **εκδήλωση ισχυρής πολιτικής βούλησης** στο ανώτατο Πολιτειακό και Πολιτικό επίπεδο, η ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος, η συντονισμένη και διαχρονική εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου, η συνεχής αξιολόγηση δια μέσου της ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης της εκτέλεσης όλων των επιμέρους προγραμμάτων και δράσεων οδικής ασφάλειας, η δέσμευση και η ενεργός συμμετοχή όλων των αρμόδιων φορέων, η ευαισθητοποίηση και η συναίνεση των πολιτών καθώς και η αντίστοιχη επαρκής χρηματοδότηση.

5.2. Δομή του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2011-2020

Για την επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου και την επίτευξη των στόχων που τίθενται σε αυτό, είναι απαραίτητο να εφαρμοστεί ένα σύστημα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, στο οποίο να **καθορίζονται επαρκώς οι αρμοδιότητες και οι ρόλοι** του κάθε φορέα υλοποίησης και να ρυθμίζονται αποτελεσματικά όλα τα θέματα συντονισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του συνόλου των προγραμμάτων και δράσεων.

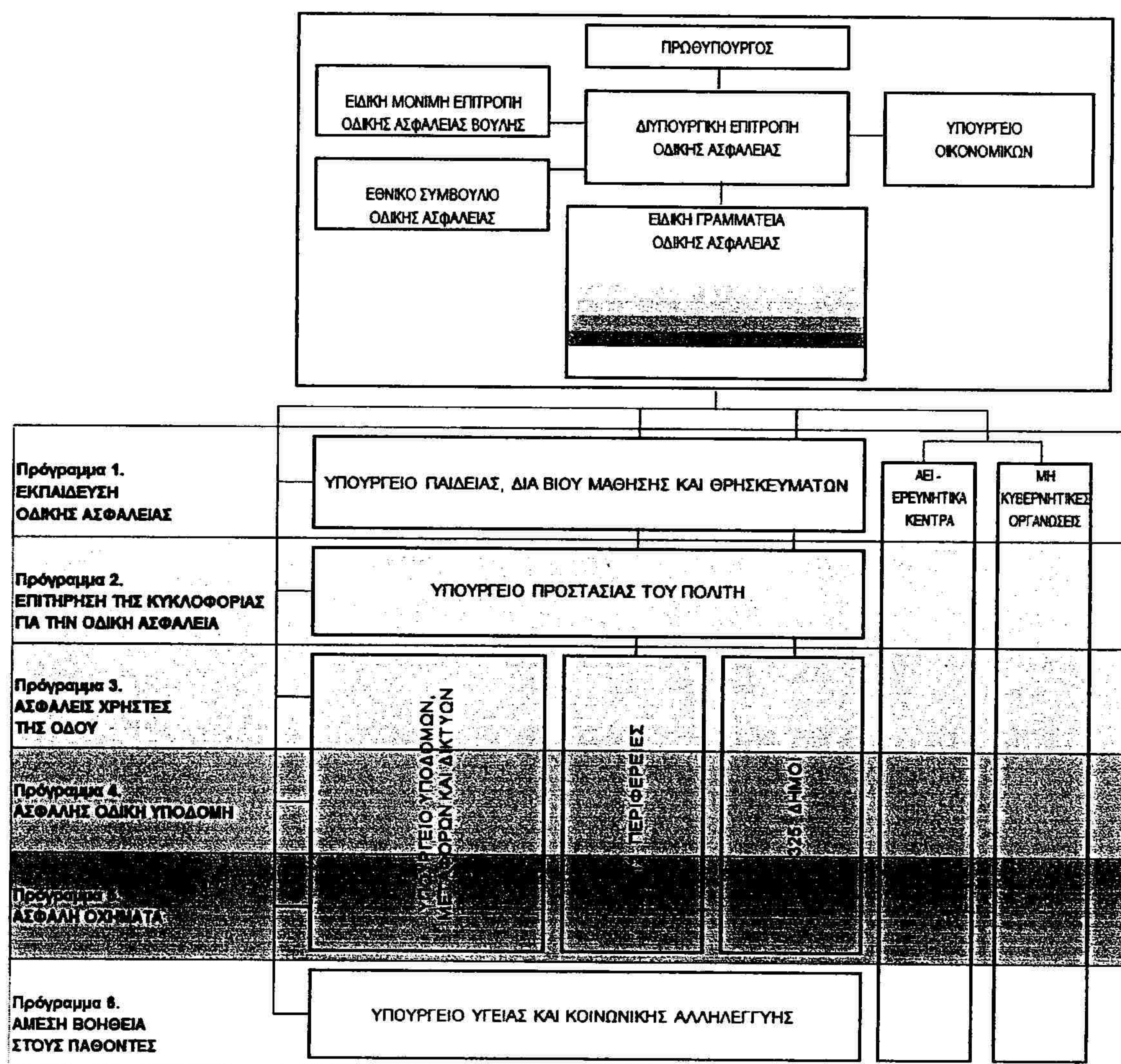
Η δομή του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την περίοδο 2011-2020, προέκυψε από την εμπειρία της εφαρμογής των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων στην Ελλάδα, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Υπηρεσιών της Πολιτείας που δραστηριοποιούνται στην οδική ασφάλεια στην Ελλάδα, καθώς και από τις επιτυχημένες πρακτικές που εφαρμόζονται σε χώρες με υψηλές επιδόσεις στην οδική ασφάλεια, όπως αυτά παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα Κεφάλαια.

Για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των επιμέρους δράσεων αναπτύχθηκαν προγράμματα που θα εξειδικευθούν από τέσσερα υπουργεία (Παιδείας, ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Προστασίας του Πολίτη, Υγείας) και θα εφαρμοσθούν σε Εθνικό, Περιφερειακό και Τοπικό επίπεδο από τα Υπουργεία, τις Περιφέρειες και τους Δήμους. Με την εφαρμογή, παρακολούθηση και αξιολόγηση των προγραμμάτων και των δράσεων του

Στρατηγικού Σχεδίου θα υπάρξει ένα σύστημα οδικής κυκλοφορίας με πιο ασφαλείς ταχύτητες και οδούς, ασφαλέστερα οχήματα και πιο ασφαλείς χρήστες.

Η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει την ευθύνη για τη χάραξη της εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας, τον καθορισμό και παρακολούθηση των γενικών και επιμέρους στόχων, τη διασφάλιση και κατανομή των απαιτούμενων πόρων για την υλοποίηση των επιμέρους Προγραμμάτων και την υποστήριξη, τον συντονισμό και τον συνεχή έλεγχο όλων των κεντρικών και περιφερειακών φορέων υλοποίησης των Προγραμμάτων και των δράσεων.

Στο Σχήμα 5.1 παρουσιάζεται η δομή του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.



Σχήμα 5.1. Δομή Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα,
Αναπτύσσονται έξι κύρια Προγράμματα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και καθορίζονται οι ρόλοι κάθε φορέα υλοποίησης στην εφαρμογή των έξι Προγραμμάτων.

1. Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας

Υπουργείο Παιδείας, Δια βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, Ερευνητικά Κέντρα, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις

2. Επιτήρηση της Κυκλοφορίας για την Οδική Ασφάλεια

Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, Ερευνητικά Κέντρα, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις

3. Ασφαλείς Χρήστες της Οδού

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιφέρειες, Δήμοι, Ερευνητικά Κέντρα, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις

4. Ασφαλής Οδική Υποδομή

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιφέρειες, Δήμοι, Ερευνητικά Κέντρα, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις

5. Ασφαλή Οχήματα

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιφέρειες, Δήμοι, Ερευνητικά Κέντρα, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις

6. Άμεση Βοήθεια στους Παθόντες

Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Ερευνητικά Κέντρα, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις

5.3. Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας

Ο ρόλος της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας καθορίζεται με την από 25/1/2010 Απόφαση του Πρωθυπουργού (ΦΕΚ Β'63/27-1-2010). Σύμφωνα με την Απόφαση, στη Διυπουργική Επιτροπή προεδρεύει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και μέλη της είναι:

- ο Υπουργός Προστασίας του Πολίτη,
- ο Υπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,
- ο Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης,
- ο Υπουργός Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων,
- ο Υπουργός Οικονομικών.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής αναπληρώνεται κατά τη συνεδρίαση από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη και, εν απουσία του, από άλλον παρόντα Υπουργό με τη σειρά που αναφέρονται πιο πάνω, ενώ οι Υπουργοί μέλη της Επιτροπής αναπληρώνονται, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος, από τον οριζόμενο από αυτούς Υφυπουργό ή Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου τους. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής είναι δυνατό να προσκληθούν και άλλοι Υπουργοί, Υφυπουργοί, Σύμβουλοι του Πρωθυπουργού και υπηρεσιακοί παράγοντες, εφόσον συζητούνται θέματα της αρμοδιότητάς τους, ή και άλλοι εμπειρογνώμονες για θέματα της ειδικότητάς τους.

Στις αρμοδιότητες της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας (ΦΕΚ Β'63/27-1-2010) εντάσσονται:

- η διαμόρφωση εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια και η εξέταση των θεμάτων που αφορούν στην οδική ασφάλεια,

- η κατάρτιση σχετικών βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων Προγραμμάτων και η παρακολούθηση της εφαρμογής τους,
- ο συντονισμός όλων των συναρμόδιων Υπηρεσιών για τη σωστή εφαρμογή των προγραμμάτων και μέτρων, ειδικά εκείνων που αφορούν περισσότερες από μία υπηρεσίες,
- ο συντονισμός των αρμόδιων Υπηρεσιών για τη συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών και άλλων στοιχείων για την υποστήριξη των αποφάσεων για τα απαραίτητα μέτρα οδικής ασφάλειας,
- η παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, η εποπτεία των επιμέρους δράσεων και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους.

Στο πλαίσιο της διαμόρφωσης εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, η Διυπουργική Επιτροπή θεσπίζει τους γενικούς στόχους για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ανάλογα με τους στόχους του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας προσδιορίζονται και εφαρμόζονται οι επιμέρους δράσεις και τα μέτρα που θα ληφθούν για την επίτευξή τους.

Η διασφάλιση των απαιτούμενων πόρων για την υλοποίηση Προγραμμάτων Οδικής Ασφάλειας αποτελεί αρμοδιότητα της Διυπουργικής Επιτροπής. Η χρηματοδότηση των δράσεων οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι καταρχήν ανάλογη των δράσεων και επιπλέον εξασφαλισμένη και συνεχής ώστε να ολοκληρώνονται τα σχεδιασμένα προγράμματα δράσεων. Οι αποσπασματικές ή ανολοκλήρωτες ενέργειες όχι μόνο δεν βελτιώνουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας αλλά δημιουργούν αίσθηση δυσπιστίας στο κοινό αναφορικά με τις προθέσεις της Πολιτείας.

Στο πλαίσιο της παρακολούθησης της εφαρμογής της εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, λαμβάνει υπόψη της την αναλυτική ετήσια έκθεση - απολογισμό που συντάσσεται από την Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας (ενότητα 5.4) στην οποία θα περιγράφονται οι δράσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους στο πλαίσιο του αντίστοιχου Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας, τα αποτελέσματα που προέκυψαν, το αντίστοιχο κόστος και οι εκτιμηθείσες ωφέλειες για την οδική ασφάλεια. Οι εκθέσεις αυτές θα αποτελούν βασικό στοιχείο για την αξιολόγηση της εφαρμογής κάθε επιμέρους Προγράμματος και την πρόταση διορθωτικών επεμβάσεων, όπου αυτό κριθεί απαραίτητο.

Στο πλαίσιο της γενικότερης παρακολούθησης της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας είναι απαραίτητη η ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης και αξιολόγησης. Η ανάπτυξη αυτού του συστήματος κρίνεται απαραίτητη ώστε να εξασφαλίζεται η συλλογή των απαραίτητων στοιχείων και να τεκμηριώνεται άμεσα η κατάλληλη αναπροσαρμογή των στόχων και των επιμέρους προγραμμάτων και δράσεων.

Η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας θα υποβάλει ετήσια έκθεση - απολογισμό προς την Ειδική Επιτροπή της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια, επιτρέποντας έτσι στο Κοινοβουλευτικό αυτό όργανο να εισηγείται σχετικά με τον επανακαθορισμό των κατευθύνσεων και προτεραιοτήτων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο πλαίσιο του

Στρατηγικού Σχεδίου. Η ετήσια έκθεση - απολογισμός θα ετοιμάζεται από την Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας και θα αποτελεί τη σύνθεση των αντίστοιχων εκθέσεων των φορέων εκτέλεσης των επιμέρους Προγραμμάτων του Στρατηγικού Σχεδίου, σε συνδυασμό και με τα αποτελέσματα του συστήματος ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης.

Λόγω της ανάγκης για εκδήλωση ισχυρής πολιτικής βούλησης στο ανώτατο Πολιτειακό και Πολιτικό επίπεδο, καθώς και για ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος, προτείνεται στη Διυπουργική Επιτροπή να προεδρεύει ο Πρωθυπουργός, τον οποίο θα αναπληρώνει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας, μέσω και της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης των πολιτών για θέματα οδικής ασφάλειας αποτελεί την πρωταρχική αρμοδιότητα της Διυπουργικής Επιτροπής. Στις αρμοδιότητες επίσης της Διυπουργικής Επιτροπής ανήκει η εξασφάλιση συνεργασιών μεταξύ διαφορετικών φορέων υλοποίησης στην περίπτωση που υπάρχει ανάγκη για συνδυασμένη και συντονισμένη εφαρμογή διαφόρων δράσεων (π.χ. εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σε συνδυασμό με δράσεις επιτήρησης).

5.4. Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας

Η Γραμματεία της Διυπουργικής Επιτροπής για την Οδική Ασφάλεια υπάγεται απ' ευθείας στον Πρόεδρο αυτής - Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες (ΦΕΚ Β'845/16-5-2011):

- α) Συνεπικουρεί τη Διυπουργική Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής της πολιτικής για την οδική ασφάλεια, που προσδιορίζει η Διυπουργική Επιτροπή με σχετικές αποφάσεις της,
- β) εισηγείται προς τη Διυπουργική Επιτροπή για τον συντονισμό σχετικών προγραμμάτων έρευνας που εφαρμόζονται από τα αρμόδια Υπουργεία,
- γ) αξιολογεί τα αποτελέσματα των προγραμμάτων αυτών,
- δ) συντονίζει την επικοινωνία και τις κοινές δράσεις μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων, στο πλαίσιο των αποφάσεων της Διυπουργικής Επιτροπής,
- ε) συνεργάζεται με όλες τις υπηρεσίες των κεντρικών και περιφερειακών φορέων και ιδιαίτερα με τα αντίστοιχα τμήματα σχεδιασμού, συντονισμού και παρακολούθησης των επιμέρους προγραμμάτων, για τη συστηματική υποστήριξη αλλά και παρακολούθηση του έργου τους,
- στ) τηρεί στατιστικά στοιχεία των οδικών ατυχημάτων της χώρας σε συνεργασία με τις αντίστοιχες Υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και προβαίνει σε αναλύσεις και αξιολογήσεις αυτών, καθώς και στην ανάλυση των αιτιών των ατυχημάτων,
- ζ) προβαίνει στην αξιολόγηση του Στρατηγικού Σχεδίου, των προγραμμάτων και δράσεων αυτού, κοινοποιώντας τα συμπεράσματα σε όλες τις συναρμόδιες Υπηρεσίες και φορείς,

η) συνεργάζεται επιστημονικά με το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας που συστήθηκε με τον ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α΄) για όσα θέματα καθορίζει ο Πρόεδρος της Επιτροπής,

θ) αναλαμβάνει οποιαδήποτε άλλη αρμοδιότητα της ανατεθεί με απόφαση του Προέδρου της Διυπουργικής Επιτροπής.

Λόγω της σπουδαιότητας και της πολυπλοκότητας του έργου της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας θεωρείται απαραίτητη η υποστήριξή της από αντίστοιχη Ειδική Γραμματεία. Η Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας προτείνεται να είναι μια ειδική διοικητική μονάδα, η οποία θα έχει τη δυνατότητα να υποστηρίζει όλες τις αρμοδιότητες της Διυπουργικής Επιτροπής.

Στο πλαίσιο της ανάλυσης των στατιστικών στοιχείων των οδικών ατυχημάτων, η Γραμματεία θα συνεργάζεται και με την Ελληνική Στατιστική Αρχή, εκτός από τις αντίστοιχες Υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Ταυτόχρονα, μέσω ολοκληρωμένου συστήματος ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης, θα μπορεί εγκαίρως να συλλέγει πληροφορίες για τις επιτυχημένες δράσεις που πρέπει να συνεχιστούν και για τις αποτυχημένες δράσεις που πρέπει να επανακαθοριστούν.

Η κατανομή των πόρων θα συνδέεται άμεσα τόσο με την πρόοδο της εφαρμογής των δράσεων κάθε φορέα όσο και με τα αποτελέσματα των δράσεων αυτών. Κάθε φορέας υλοποίησης θα υποβάλει στην Ειδική Γραμματεία, ετήσια Έκθεση Προόδου σχετικά με την εφαρμογή των δράσεων της αρμοδιότητάς του. Με βάση τα στατιστικά στοιχεία ατυχημάτων, η Ειδική Γραμματεία θα συντάσσει ετήσια Έκθεση Προόδου που θα περιλαμβάνει τόσο την πρόοδο της εφαρμογής των δράσεων όσο και τα αποτελέσματα των δράσεων αυτών ανά φορέα. Επομένως, η συνέχιση της χρηματοδότησης των δράσεων οδικής ασφάλειας του κάθε φορέα υλοποίησης θα εξαρτάται τόσο από τον βαθμό υλοποίησης των δράσεων που δεσμεύτηκε ότι θα υλοποιήσει ο φορέας όσο και από τα αποτελέσματα των δράσεων αυτών, όπως αυτά αποτυπώνονται στους αριθμούς των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων που καταγράφονται σε κάθε περιοχή ευθύνης των φορέων αυτών.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την αποτελεσματική λειτουργία της Γραμματείας είναι η στελέχωσή της από ικανό αριθμό στελεχών που θα διαχειρίζονται την υλοποίηση και παρακολούθηση των έργων, καθώς και από ειδικούς επιστήμονες στον τομέα της οδικής ασφάλειας και της ανάλυσης και αξιολόγησης στοιχείων (συγκοινωνιολόγους, στατιστικούς αναλυτές, ψυχολόγους, επιστήμονες πληροφορικής, κ.λπ.). Τα στελέχη αυτά θα είναι σε συνεχή επικοινωνία με τις Υπηρεσίες των συναρμόδιων Υπουργείων και φορέων για την υποστήριξη της υλοποίησης των δράσεων που έχουν αναλάβει.

Η Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας θα συνεπικουρεί τη Διυπουργική Επιτροπή για την ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας και την προετοιμασία και τον συντονισμό των εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για θέματα οδικής ασφάλειας.

5.5. Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής

Το έργο της Διυπουργικής Επιτροπής υποστηρίζεται από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής. Αντικείμενο της Επιτροπής 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.

5.6. Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας

Το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.), το οποίο θεσμοθετήθηκε με τον Νόμο 3897/2010 (ΦΕΚ Α'208/10-12-2010) υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα. Συνεδριάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα και γνωμοδοτεί επί όλων των θεμάτων αρμοδιότητας της Διυπουργικής Επιτροπής. Περισσότερα στοιχεία σχετικά με το Ε.Σ.Ο.Α. περιγράφονται αναλυτικά στην παράγραφο 2.4.2.2. της παρούσας Έκθεσης.

5.7. Φορείς υλοποίησης των δράσεων

Κάθε φορέας υλοποίησης ενός Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας (Υπουργείο, Περιφέρεια, Δήμος) είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την εξειδίκευση και υλοποίηση των δράσεων της αρμοδιότητάς του που περιλαμβάνονται στο αντίστοιχο Πρόγραμμα, με βάση τον προϋπολογισμό που του έχει διατεθεί, ανεξάρτητα από την πορεία των υπολοίπων Προγραμμάτων. Η υλοποίηση αλλά και η αποτελεσματικότητα των δράσεων του κάθε Προγράμματος, όπως θα προκύπτει από προκαθορισμένες διαδικασίες ετήσιας αξιολόγησης, θα κρίνει και τη συνέχιση και το ύψος της χρηματοδότησης. Προφανώς, στις περιπτώσεις όπου τα αποτελέσματα αναμένονται σε βάθος χρόνου θα προσαρμόζονται αντίστοιχα οι σχετικές διαδικασίες.

Για την επιτυχία των Προγραμμάτων είναι απαραίτητη η σύσταση και λειτουργία ειδικού τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης σε κάθε φορέα, που θα φέρει την ευθύνη του συντονισμού των δράσεων αλλά και της παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητάς τους. Τον ρόλο αυτό μπορεί να έχουν υφιστάμενες ή νέες μονάδες Οδικής Ασφάλειας ή και παρακολούθησης σχετικών δράσεων, κατάλληλα στελεχωμένες, οι οποίες, μεταξύ άλλων, θα είναι υπεύθυνες για τη σύνταξη εκθέσεων προόδου των δράσεων οδικής ασφάλειας που υπάγονται στην αρμοδιότητα του εκάστοτε φορέα, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, και την υποβολή τους στη Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας.

Τα έξι επιμέρους Προγράμματα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2011-2020, θα υλοποιηθούν κυρίως από τα τέσσερα συναρμόδια Υπουργεία, τις Περιφέρειες και τους Δήμους. Οι αρμόδιες Υπηρεσίες άλλων Υπουργείων, όπως είναι εκείνες του Υπουργείου Οικονομικών, του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, κ.λπ., θα αναλάβουν την υλοποίηση δράσεων της αρμοδιότητάς τους, σε συνεργασία με τους φορείς που θα υλοποιήσουν τα έξι επιμέρους Προγράμματα. Ο τρόπος συνεργασίας θα καθορίζεται από κοινού, ανάλογα με τη φύση της δράσης.

Επιπλέον, τα ΑΕΙ και τα ερευνητικά ινστιτούτα, καθώς και οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί, καλούνται να έχουν καθοριστικό ρόλο στα διάφορα πεδία της οδικής ασφάλειας, στα οποία δραστηριοποιούνται, και να συνεισφέρουν σημαντικά στην επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου με την εμπειρία τους. Ομοίως, νέοι φορείς που ενδεχομένως θα δημιουργηθούν, μπορεί επίσης να συνεισφέρουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και να βοηθήσουν στην ευρύτερη διάδοση της προσπάθειας.

Τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας και τα Ερευνητικά Ινστιτούτα μπορούν να συνεισφέρουν σε σειρά θεμάτων ανάλυσης των ατυχημάτων και των σχετικών μέτρων αντιμετώπισής τους, υποστήριξης των διαφόρων δράσεων αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων και γενικότερα σε αρκετά εξειδικευμένα θέματα έρευνας σε κάθε πεδίο της επιστήμης της οδικής ασφάλειας. Ιδιαίτερο ρόλο μπορεί να έχουν τα ΑΕΙ και ερευνητικά κέντρα στην απαραίτητη έρευνα για την προσαρμογή των διεθνών κανονισμών και πρακτικών στην ελληνική πραγματικότητα.

Οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στην πρόληψη και αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα όπως το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ), ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), η Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων (ΕΛΠΑ), η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος (ΕΑΕΕ), η Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων (ΕΥΘΥΤΑ), το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας - Πάνος Μυλωνάς (ΙΟΑΣ), η Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία Ελλάδας (ΜΟΤΟΕ), οι Φίλοι του Ποδηλάτου, η Απτική Οδός, η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) κ.λπ. μπορεί να αναλάβουν την υλοποίηση επιμέρους δράσεων, το συνολικό αποτέλεσμα των οποίων μπορεί να οδηγήσει στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα. Επισημαίνεται ότι ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη ορισμένες σχετικές πρωτοβουλίες από μη κυβερνητικούς οργανισμούς (όπως η λειτουργία ομάδων εργασίας για την οδική ασφάλεια από το ΤΕΕ και τον ΣΕΣ και επικοινωνιακές δράσεις οδικής ασφάλειας από την ΕΥΘΥΤΑ, το ΙΟΑΣ και άλλους φορείς), οι οποίες όμως δεν θα έχουν τα προβλεπόμενα από τους οργανισμούς αυτούς αποτελέσματα, αν δεν αναπτυχθούν στο πλαίσιο του Στρατηγικού Σχεδίου και δεν ενταχθούν στον γενικότερο σχεδιασμό για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα με συντονισμό από τη Διυπουργική Επιτροπή.

Στο πλαίσιο των Προγραμμάτων του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, οι φορείς αυτοί θα πρέπει να αναλάβουν δράσεις της αρμοδιότητάς τους σε συνεργασία με τις αρμόδιες κεντρικές ή περιφερειακές Υπηρεσίες. Οι φορείς θα συμμετέχουν μέσω θεσμοθετημένων διαδικασιών στον σχεδιασμό και την κατάρτιση των Προγραμμάτων, καθώς και στη σχετική διαδικασία ανάδρασης και επανακαθορισμού των Προγραμμάτων αυτών.

6.2. Πρόγραμμα «Επιτήρηση της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια»

Η ενίσχυση της επιτήρησης των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, ειδικά στην περίπτωση των επικίνδυνων παραβάσεων, όπως η ανάπτυξη μη κατάλληλων ταχυτήτων, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους και η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, αποτελεί αποτελεσματική παρέμβαση για να επιτευχθεί η ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε σχετικά σύντομο διάστημα.

Κύριος στόχος των προγραμμάτων επιτήρησης - ελέγχου της οδικής κυκλοφορίας είναι η μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων και η αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς των χρηστών η οποία συνδέεται με αλλαγή στάσεων για τις επικίνδυνες συμπεριφορές οδήγησης. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ανάπτυξη της παιδείας οδικής ασφάλειας που αποτελεί και τον σκοπό του Στρατηγικού Σχεδίου. Οι συστηματικοί έλεγχοι σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου και χρονικές περιόδους οδηγούν σε περισσότερο αντιληπτή επιτήρηση από τους οδηγούς, με αποτέλεσμα την αλλαγή της συμπεριφοράς τους και τη μείωση της παραβατικότητας, η οποία με τη σειρά της οδηγεί στη μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.

Έχει αποδειχθεί ότι η αύξηση της αντικειμενικής και της αντιληπτής πιθανότητας εντοπισμού των παραβατών έχει οδηγήσει σε σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων που οφείλονται στην παραβατικότητα. Η αποτίμηση της εφαρμογής των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας κατέδειξε ότι η μείωση του αριθμού των ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών, κυρίως στο διάστημα 2001-2003, μπορεί να αποδοθεί κυρίως στην εντατικοποίηση της επιτήρησης και δευτερευόντως στους άλλους παράγοντες. Έχει επίσης αποδειχθεί, διεθνώς, ότι η εκπόνηση και εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης σε συνδυασμό με δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων και των θυμάτων σε αυτά.

Το πρόγραμμα "Επιτήρηση της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια" αφορά κυρίως σε δράσεις επιτήρησης της συμμόρφωσης με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Οι δράσεις αυτές αναφέρονται στο σύνολο της χώρας και κατά συνέπεια η υλοποίησή τους αφορά σε όλα τα επίπεδα αρμοδιοτήτων των υπηρεσιών του Υπουργείου.

Η λειτουργία τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης στη Διεύθυνση Τροχαίας του ΥΠΠ είναι καθοριστική για την επιτυχημένη υλοποίηση του Προγράμματος «Επιτήρηση της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια». Το τμήμα αυτό καλείται να αντιμετωπίσει σειρά βασικών θεμάτων που αφορούν σε όλες τις προτεινόμενες δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, με πρωταρχικά θέματα τον συντονισμό των κεντρικών, περιφερειακών και τοπικών υπηρεσιών του Σώματος της Τροχαίας, που είναι υπεύθυνες για την υλοποίηση των δράσεων, καθώς και την υποστήριξη της παρακολούθησης και αξιολόγησης των δράσεων με τη συλλογή και επεξεργασία των απαραίτητων στοιχείων. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην ύπαρξη διαρκούς και άμεσης ενημέρωσης και ανταλλαγής στοιχείων μεταξύ των αρμόδιων βαθμίδων της ιεραρχίας.

Αναλυτικότερα, οι βασικές επιμέρους δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο τμήμα συντονισμού και παρακολούθησης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη προτείνεται να είναι τα ακόλουθα:

- Οριστικοποίηση των δράσεων οδικής ασφάλειας που θα εντάσσονται στο Πρόγραμμα του Υπουργείου.
- Συνεργασία με τη Διυπουργική Επιτροπή και την Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας.
- Συνεργασία με τα άλλα αρμόδια για την οδική ασφάλεια Υπουργεία, υπηρεσίες και φορείς, αφού μια σειρά από δράσεις του συγκεκριμένου Υπουργείου απαιτούν τη συνδυασμένη προσπάθεια με τον συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.
- Συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της σχετικής υπάρχουσας εμπειρίας.

6.2.1. Οργάνωση της επιτήρησης της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια

6.2.1.1. Ολοκληρωμένο πρόγραμμα επιτήρησης

Η εκπόνηση και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια, με έμφαση στους πιο επικίνδυνους παράγοντες πρόκλησης και σοβαρότητας των ατυχημάτων (ταχύτητα, αλκοόλ, ζώνη, κράνος, κινητό τηλέφωνο) είναι θεμελιώδης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Τα κύρια στοιχεία ενός τέτοιου προγράμματος είναι τα εξής:

- Εντατικοποίηση της επιτήρησης και παρουσία της Τροχαίας στο οδικό δίκτυο.
- Κατάλληλη επιλογή θέσεων ελέγχου.
- Κατάλληλη επιλογή ωρών ελέγχου, με όσο το δυνατόν αύξησή τους.
- Εντατικοποίηση της επιτήρησης ειδικών κατηγοριών χρηστών της οδού (νέοι-μη έμπειροι οδηγοί, δικυκλιστές, οδηγοί φορτηγών).
- Αναβάθμιση των υπηρεσιών και του εξοπλισμού της Τροχαίας.
- Στελέχωση των αρμόδιων Υπηρεσιών με το απαραίτητο προσωπικό.
- Τεχνική και επικοινωνιακή κατάρτιση του προσωπικού της Τροχαίας.
- Συστηματική παρακολούθηση και δημοσιοποίηση του αριθμού των ελέγχων καθώς και της πιστοποιούμενης και της υπάρχουσας παραβατικότητας.
- Επιβολή εύλογων προστίμων, αυξανόμενων ανάλογα με την επικινδυνότητα των παραβάσεων και στις περιπτώσεις υποτροπής.
- Αποτελεσματική είσπραξη προστίμων.

Η εντατικοποίηση της επιτήρησης, η παρουσία της Τροχαίας στο οδικό δίκτυο καθώς και η αύξηση της συχνότητας των ελέγχων αποτελούν μέτρα υψηλής προτεραιότητας με δυνατότητα άμεσης εφαρμογής. Όσον αφορά στην ένταση και στη διάρκεια του εκάστοτε προγράμματος επιτήρησης, οι έλεγχοι θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου και κατάλληλες χρονικές περιόδους, ανάλογα πάντα

και με το είδος της παράβασης στην οποία επικεντρώνεται η αντίστοιχη δράση επιτήρησης. Εξίσου σημαντική είναι η κυκλοφορία των οχημάτων της Τροχαίας στο οδικό δίκτυο, εκτός των ωρών διεξαγωγής των προγραμματισμένων ελέγχων και ιδιαίτερα σε μέρες και ώρες με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους (π.χ. κατά την έξοδο και την επιστροφή σε περιόδους εορτών και αργίες). **Η συνεχής κυκλοφορία οχημάτων της Τροχαίας μπορεί να λειτουργήσει τόσο ανασταλτικά για να μην γίνονται παραβάσεις όσο και παρεμβατικά με την ταχύτερη επέμβαση σε περίπτωση ατυχήματος.**

Προκειμένου να αυξηθεί η υποκειμενική πιθανότητα εντοπισμού των παραβάσεων και επομένως η αποτελεσματικότητα της επιτήρησης, είναι σημαντικό οι έλεγχοι της Τροχαίας:

- να συνοδεύονται από επαρκή δημοσιότητα,
- να λαμβάνουν χώρα σε τακτά χρονικά διαστήματα και για μεγάλη χρονική περίοδο,
- να είναι απρόβλεπτοι (ως προς τον χρόνο και τη θέση ελέγχου),
- να είναι ευδιάκριτοι,
- να είναι δύσκολο να τους αποφύγουν οι χρήστες της οδού.

Η επιτήρηση πρέπει να εστιάζεται στις κυκλοφοριακές παραβάσεις που έχουν άμεση και αποδεδειγμένη σχέση με την οδική ασφάλεια και θεωρούνται διεθνώς ως οι παραβάσεις με τη μεγαλύτερη επιρροή στο επίπεδο οδικής ασφάλειας. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην πληρότητα των ελέγχων, ώστε να μην αγνοούνται παραβάσεις, οι οποίες δεν αποτελούν τον βασικό στόχο του εκάστοτε προγράμματος επιτήρησης κατά τη συγκεκριμένη περίοδο. Πρέπει να ελέγχονται οι οδηγοί και τα οχήματα και για άλλες πιθανές παραβάσεις (π.χ. μη χρήση ζώνης ασφαλείας, κράνους, χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, κ.λπ.), ώστε να καταστεί σαφές στους οδηγούς ότι οποιαδήποτε στιγμή είναι πιθανό να ελεγχθούν για κάθε παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

6.2.1.2. Κατάλληλη στελέχωση των Υπηρεσιών της Τροχαίας

Η στελέχωση της Τροχαίας με το κατάλληλο προσωπικό που θα απασχολείται αποκλειστικά με θέματα επιτήρησης για την οδική ασφάλεια, καθώς και η εξασφάλιση της άρτιας και συνεχούς εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού της, με την ίδρυση και λειτουργία ειδικών σχολείων μετεκπαίδευσης και ειδίκευσης σε θέματα οδικής ασφάλειας, που θα καθιστούν τα στελέχη της ικανά να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις του Προγράμματος, είναι επίσης κρίσιμοι παράγοντες για την αποτελεσματική υλοποίηση των δράσεων επιτήρησης. Προτείνεται, επίσης, η καθιέρωση κινήτρων για την υπηρεσία στην Τροχαία, η οποία τονίζεται ότι είναι επίπονη και αποτελεί ουσιαστική κοινωνική προσφορά και πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη στην υπηρεσιακή εξέλιξη του προσωπικού.

Κρίνεται σκόπιμη η αναδιάρθρωση των υπηρεσιών της Τροχαίας με στόχο την εντατικοποίηση του ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών σε ολόκληρη την Ελλάδα και τη σύσταση, για αυτό τον λόγο, Γραφείων Τροχαίας σε όλα τα επαρχιακά Αστυνομικά Τμήματα και στα Τμήματα Τροχαίας. Τέλος, απαιτείται αύξηση του αριθμού των τμημάτων

Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων και σταδιακή αναβάθμισή τους σε Κέντρα Διοίκησης Αυτοκινητοδρόμων, στα οποία θα συστεγάζονται, πέραν των υπηρεσιών Τροχαίας, υποσταθμοί του ΕΚΑΒ, οχήματα Οδικής Βοήθειας και δυνάμεις της Πυροσβεστικής.

6.2.1.3. Αναβάθμιση του εξοπλισμού της Τροχαίας

Για την αναβάθμιση των υπηρεσιών της Τροχαίας είναι αναγκαίος ο εξοπλισμός των μονάδων της με όλα τα **απαραίτητα τεχνικά μέσα**. Ειδικότερα, απαιτείται η σταδιακή ενίσχυση των υπηρεσιών με πρόσθετο αριθμό περιπολικών, δικύκλων, ανακριτικών και συμβατικών οχημάτων καθώς και άλλων ειδικών οχημάτων, όπως είναι τα οχήματα για τον μαζικό έλεγχο της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ (**highly visible Booze-buses**) καταλλήλως εξοπλισμένων με τα απαραίτητα συστήματα επικοινωνίας (φορητοί πομποδέκτες, πομποδέκτες οχημάτων, σταθμοί βάσεως ασυρμάτου επικοινωνίας, αναμεταδότες ασυρμάτου επικοινωνίας κ.λπ.).

Εξίσου απαραίτητη είναι η προμήθεια ικανοποιητικού αριθμού αυτόματων και ημιαυτόματων συσκευών και **συστημάτων μέτρησης της ταχύτητας** και αυτόματου προσδιορισμού των παραβατών (ραντάρ, ψηφιακές συσκευές φωτογράφισης, κ.λπ.), μέτρησης της περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα του οδηγού (σύγχρονα αλκοολόμετρα), κ.λπ. Χρήσιμη θα ήταν επίσης και η προμήθεια συσκευών καταγραφής και ένδειξης στον οδηγό του ορίου ταχύτητας και της δικής του ταχύτητας κυκλοφορίας και η τοποθέτησή τους σε επιλεγμένες θέσεις του εθνικού και επαρχιακού δικτύου (π.χ. σε οδικούς άξονες που περνούν εντός κατοικημένων περιοχών).

Χρήσιμη θα ήταν επίσης η προμήθεια της Τροχαίας με **ηλεκτρονικές συσκευές καταγραφής των στοιχείων** που αφορούν σε κάθε ένα οδικό ατύχημα και περιλαμβάνονται στο Δελτίο Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος (Δ.Ο.Τ.Α.) σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται και στην Ευρωπαϊκή Οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (2008/96/EC). Οι συσκευές θα πρέπει να είναι εξοπλισμένες με λογισμικό που να μην επιτρέπει την καταχώρηση των στοιχείων αν δεν συμπληρωθούν όλα τα πεδία στη σχετική φόρμα, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η πλήρης καταγραφή των στοιχείων του ατυχήματος. Επιπλέον, η συσκευή θα πρέπει να διαθέτει και σύστημα εντοπισμού θέσης (G.P.S.) για την ακριβή καταγραφή της θέσης του ατυχήματος

Μια από τις προτεραιότητες των αρμόδιων υπηρεσιών σε κάθε περίπτωση οδικού ατυχήματος, είναι η **όσο το δυνατόν ταχύτερη απομάκρυνση των οχημάτων** που συμμετείχαν στο ατύχημα από το συγκεκριμένο σημείο, ο καθαρισμός της επιφάνειας του οδοστρώματος από τυχόν υλικά και η αποκατάσταση της κυκλοφορίας στην περιοχή. Για την ταχύτερη απομάκρυνση των οχημάτων είναι σκόπιμο να υπάρχουν διαθέσιμα ρυμουλκά φορτηγά, σε διάφορες θέσεις που να καλύπτουν το σύνολο του οδικού δικτύου της χώρας, τα οποία θα καλούνται άμεσα και θα διευκολύνουν την κυκλοφορία. Το ρυμουλκό θα μπορεί να κληθεί και σε κάθε άλλη περίπτωση ακινητοποίησης οχήματος στο οδικό δίκτυο ώστε να επιταχύνεται η απομάκρυνση του οχήματος και να μειώνεται ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος. Το μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί με συνεργασία των

6.2.1.5. Διασυνοριακή συνεργασία στην επιτήρηση οδικής ασφάλειας

Επιπλέον, θα πρέπει να ενταθούν οι προσπάθειες για την προώθηση της διασυνοριακής συνεργασίας στην επιτήρηση για την οδική ασφάλεια. Υπάρχει έντονη η ανάγκη για την οριστικοποίηση της θέσπισης νομοθεσίας για εναρμόνιση της επιτήρησης μεταξύ των κρατών μελών (εναρμονισμένα ενιαία πρόστιμα για τις παραβάσεις και σύγκλιση των ελεγκτικών μηχανισμών μέσω εναρμόνισης των συστημάτων επιτήρησης). Επιπλέον, μέσω της συνεργασίας με τα υπόλοιπα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ανταλλαγής τεχνογνωσίας και των απαραίτητων πληροφοριών στον τομέα της οδικής ασφάλειας (προταθείσα οδηγία 2008/0062) θα είναι δυνατή η δυνατότητα επιβολής κυρώσεων στους αλλοδαπούς παραβάτες οδηγούς.

6.2.2. Επιτήρηση της συμμόρφωσης με τους Κανόνες Οδικής Κυκλοφορίας

6.2.2.1. Συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας

Η συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας επηρεάζει άμεσα το επίπεδο ασφάλειας καθώς οδήγηση με ταχύτητα πολύ μεγαλύτερη από την κατάλληλη για τις συνθήκες της κυκλοφορίας και της οδού αποτελεί την αιτία μεγάλου αριθμού οδικών ατυχημάτων.

Οι οδηγοί σπανίως έχουν εμπειρία των επιπτώσεων από την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων. Μετά από ατυχήματα, αναζητείται το λάθος που τα προκάλεσε και αγνοείται πολλές φορές ότι η πιθανότητα διόρθωσης του λάθους ή μείωσης των συνεπειών του εξαρτάται από την ταχύτητα των συμμετεχόντων στο ατύχημα. Για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου, είναι απαραίτητη η συστηματική ενημέρωση του κοινού με ειδικά σχεδιασμένες εκστρατείες για τις συνέπειες που μπορεί να έχει η οδήγηση με μεγάλες ταχύτητες στην οδική ασφάλεια. Πρέπει να ενημερωθούν οι οδηγοί για τις επιπτώσεις της ταχύτητας στη μείωση των διαθέσιμων περιθωρίων στον οδηγό για πρόσληψη και επεξεργασία πληροφοριών από το κυκλοφοριακό και οδικό περιβάλλον και κατάλληλη και έγκαιρη αντίδραση.

Προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να γνωρίζουν οι οδηγοί ότι η πιθανότητα για σοβαρό τραυματισμό αυξάνεται όταν η ταχύτητα αυξάνεται, τόσο σε αστικό όσο και σε υπεραστικό περιβάλλον. Πρέπει επίσης να γίνει προσπάθεια, να πειστούν οι οδηγοί, ότι η ανάπτυξη μη κατάλληλων ταχυτήτων για τις οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες, είναι επικίνδυνη και αντικοινωνική συμπεριφορά.

Διεθνώς, εφαρμόζονται διάφορες μέθοδοι επιβολής μέτρων συμμόρφωσης προς τα καθορισμένα όρια ταχύτητας. Η χρήση αυτόματων συστημάτων επιτήρησης για τη συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας θεωρείται μια από τις πιο αποτελεσματικές, λόγω της συνεχούς λειτουργίας τους και, κατά συνέπεια, της ιδιαίτερα υψηλής αντικειμενικής πιθανότητας εντοπισμού των παραβατών. Η αποτελεσματικότητα των αυτόματων συστημάτων είναι μεγαλύτερη όταν ο κάτοχος του οχήματος και όχι ο οδηγός καθίσταται υπεύθυνος για την παράβαση, λόγω του ότι ο κάτοχος εντοπίζεται ευκολότερα και γρηγορότερα σε σχέση με τον οδηγό.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά στον έλεγχο της τήρησης των ορίων ταχύτητας, προτείνεται η απόκτηση εξοπλισμού, ο οποίος ανάλογα με την τεχνολογία του, επηρεάζει και τον προγραμματισμό της επιτήρησης. Στον απαιτούμενο εξοπλισμό περιλαμβάνονται σύγχρονα περιπολικά, ραντάρ για τον έλεγχο της ταχύτητας και σταθερές ή κινητές ψηφιακές εικονοληπτικές συσκευές (κάμερες). Οι **σταθερές αλλά και οι κινητές κάμερες** αποτελούν μια πολύ γνωστή μέθοδο αυτοματοποιημένης επιτήρησης της συμμόρφωσης με τα όρια ταχύτητας που εφαρμόζεται σε πολλές χώρες στην Ευρώπη και διεθνώς και λόγω της ψηφιακής τους μορφής έχουν το πλεονέκτημα της πιο γρήγορης και αποτελεσματικής επεξεργασίας των στοιχείων που καταγράφονται.

Για την επιτήρηση της συμμόρφωσης με τα όρια ταχύτητας σε ολόκληρο το εθνικό δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων, με άμεση εφαρμογή στις σήραγγες λόγω της υψηλής επικινδυνότητας, πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά τα αυτόματα συστήματα με ψηφιακές εικονοληπτικές συσκευές. Σημαντικό στοιχείο για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των παραβάσεων των ορίων ταχύτητας είναι και η καθιέρωση των απαραίτητων διαδικασιών για τη **διαχείριση όλων των παραβάσεων** που καταγράφονται από τα αυτοματοποιημένα συστήματα παρακολούθησης και την επιβολή των προστίμων στους παραβάτες. Η διαδικασία επιβολής προστίμων ενδείκνυται να είναι αυτοματοποιημένη, όταν η επιτήρηση εφαρμόζεται με εικονοληπτικές συσκευές και ραντάρ. Με την αυτοματοποιημένη διαδικασία η επιβολή των διοικητικών μέτρων και των προστίμων είναι αντικειμενική και εξασφαλισμένη.

Η επιτυχημένη διαμόρφωση των προγραμμάτων επιτήρησης των ορίων ταχύτητας βασίζεται σε δύο προσεγγίσεις: α) στη συνέχιση γενικών μέτρων που η εφαρμογή τους κατά τα προηγούμενα χρόνια αποδείχτηκε αποτελεσματική και β) στην πρόταση νέων ειδικών μέτρων που επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες περιοχές και ομάδες χρηστών. Επιπλέον, για την επιτυχία των προγραμμάτων επιτήρησης της ταχύτητας προτείνονται τα παραπάνω γενικά και ειδικά μέτρα να ενσωματωθούν σε **τρεις επιμέρους άξονες δράσεων**:

- **Συστηματική καταγραφή των ελέγχων και των παραβάσεων** η οποία πρέπει να υποστηρίζεται από τον κατάλληλο εξοπλισμό. Κατά την εκτέλεση των ελέγχων, θα πρέπει να καταγράφεται τουλάχιστον ο αριθμός και το είδος των οχημάτων που πέρασαν από μια θέση ελέγχου και όχι μόνο οι παραβάσεις. Η χρήση των σταθερών ή κινητών εικονοληπτικών συσκευών επιτρέπει αφενός την καταγραφή του συνολικού αριθμού και του είδους των οχημάτων που πέρασαν την ώρα ελέγχου από τη διατομή ελέγχου και αφετέρου διευκολύνει την αυτοματοποιημένη διαδικασία εντοπισμού των παραβατών και επιβολής προστίμων αφού επιτρέπει την αναγνώριση στοιχείων ταυτοποίησης (αριθμός κυκλοφορίας) του οχήματος. Επίσης θα πρέπει ανεξάρτητα από την αυτοματοποιημένη καταγραφή των ελέγχων και παραβάσεων να γίνεται αισθητή στους χρήστες της οδού και η φυσική παρουσία των τροχονόμων ώστε να αυξάνεται η αντιληπτή επιτήρηση. Τέλος, αξίζει να μελετηθεί η δυνατότητα εφαρμογής ενός πιο αποτελεσματικού Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.), γνωστού και ως πόντ σύστεμ (point system)

καθώς και επιβολή υψηλότερων προστίμων στους υπότροπους παραβάτες οδηγούς σε συνδυασμό με υποχρεωτική παρακολούθηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την οδική ασφάλεια. Επισημαίνεται η ανάγκη συνδυασμού των προγραμμάτων επιτήρησης με εκστρατείες ενημέρωσης με τον συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.

- **Επιλογή των θέσεων ελέγχου και της διάρκειας του προγράμματος επιτήρησης.** Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η αποτελεσματικότητα της επιτήρησης αυξάνεται σημαντικά με την αύξηση του αριθμού των θέσεων ελέγχου καθώς και του αριθμού των ωρών επιτήρησης. Καθώς στόχος των προγραμμάτων επιτήρησης της ταχύτητας είναι η μείωση της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας, οι θέσεις ελέγχου πρέπει να καλύπτουν ευρύτερες περιοχές και όχι μεμονωμένα σημεία του οδικού δικτύου (wide area system application). Επίσης είναι σημαντικό να υπάρχει ένας ικανοποιητικός αριθμός θέσεων ελέγχου σε αστικές οδούς (κατοικημένες περιοχές) όπου μικρές μειώσεις στις ταχύτητες έχουν μεγάλη επίπτωση στη μείωση της σοβαρότητας των ατυχημάτων, κυρίως για τους ευάλωτους χρήστες (πεζούς, δικυκλιστές). Επιπλέον, οι θέσεις ελέγχου δεν θα πρέπει να είναι σταθερές διαχρονικά για να μην δημιουργείται η αντίληψη της περιπτώσιακής αντιμετώπισης των ελέγχων και οι οδηγοί που περνούν τακτικά από τις θέσεις αυτές μπορεί να αποφύγουν τον έλεγχο μειώνοντας την ταχύτητά τους ή ειδοποιώντας συνθηματικά τους άλλους οδηγούς, με αποτέλεσμα τη μείωση της αξιοπιστίας του έργου της Τροχαίας. Μεγαλύτερη συχνότητα ελέγχων θα πρέπει να εφαρμόζεται σε θέσεις με μεγάλο αριθμό ατυχημάτων λόγω ταχύτητας. Με αυτό τον τρόπο, ακόμα και αν είναι αναμενόμενη η θέση, οι έλεγχοι μπορεί να οδηγήσουν σε μείωση των ατυχημάτων λόγω ταχύτητας στη θέση αυτή. Για τον έλεγχο της ταχύτητας προτείνεται ως στόχος, ο έλεγχος ενός στους τέσσερις οδηγούς ετησίως. Αναφορικά με τη διάρκεια του προγράμματος επιτήρησης της ταχύτητας, ενδεικτικά σημειώνεται ότι σε σχετική έρευνα εντοπίστηκαν αισθητά αποτελέσματα επιτήρησης 9 ωρών ανά ημέρα και διάρκειας 6 εβδομάδων, σε διάστημα μέχρι 8 εβδομάδες μετά τη λήξη της.
- **Δημοσιοποίηση του αριθμού των ελέγχων και των παραβάσεων.** Θα πρέπει να γίνεται εμφανές ότι η μείωση του αριθμού ατυχημάτων και των θυμάτων σε αυτά προέκυψαν από μεγάλο αριθμό ελέγχων σε όλες τις περιοχές της επικράτειας τόσο στο αστικό όσο και στο υπεραστικό οδικό δίκτυο.

Επισημαίνεται ότι προϋπόθεση για την ορθή εφαρμογή προγραμμάτων επιτήρησης της οδήγησης με ταχύτητα μη κατάλληλη για τις υπάρχουσες συνθήκες κυκλοφορίας και υποδομής και για την αποδοχή τους από το κοινό, είναι απαραίτητος ο ορθολογικός καθορισμός αξιόπιστων και ρεαλιστικών ορίων ταχύτητας. Όσο πιο κοινά αποδεκτό είναι ένα σύστημα επιτήρησης τόσο μεγαλύτερη είναι η αποτελεσματικότητά του. Η σχετική δράση για τον ορθολογικό καθορισμό των ορίων ταχύτητας στο οδικό δίκτυο της χώρας περιλαμβάνεται στο σχετικό Πρόγραμμα για ασφαλέστερη οδική υποδομή (Υποκεφάλαιο 6.4).

6.2.2.2. Οδήγηση χωρίς την επήρεια αλκοόλ

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αποτελεί ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα οδικής ασφάλειας σε πολλές χώρες καθώς είναι επιστημονικά αποδεδειγμένο, ότι η κατανάλωση αλκοόλ πριν την οδήγηση μειώνει την ικανότητα οδήγησης και αποτελεί αιτία πρόκλησης οδικών ατυχημάτων. Το νόμιμο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα διαφέρει μεταξύ των χωρών. Η πλειονότητα των ευρωπαϊκών χωρών έχουν καθορίσει το όριο αλκοολαιμίας στα 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,50 g/l), που είναι το όριο που συνιστά και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ή χαμηλότερα. Παρόλο που οι παραβάσεις για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ είναι λιγότερο συχνές από εκείνες της οδήγησης με μη κατάλληλη ταχύτητα, η επίπτωση στην οδική ασφάλεια είναι ουσιώδης. Εκτιμάται ότι το 20-25% των νεκρών στα οδικά ατυχήματα σχετίζεται με την υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ.

Για την υλοποίηση των προγραμμάτων επιτήρησης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ προτείνεται πλήρης και συστηματική καταγραφή των στοιχείων των ελεγχόμενων οδηγών, της ημέρας και ώρας των ελέγχων και της θέσης στο οδικό δίκτυο όπου έγινε ο έλεγχος. Η παρακολούθηση της συμπεριφοράς των οδηγών με αυτό τον τρόπο, βοηθάει στην αντιμετώπιση του προβλήματος με ολοκληρωμένο τρόπο και η επιτήρηση μπορεί να οδηγήσει σε καλύτερα αποτελέσματα ανά κατηγορία οδηγών.

Αναφορικά με τον αριθμό και την αξιοπιστία των ελέγχων καθώς και με τον τρόπο άσκησής τους, ο διαθέσιμος εξοπλισμός πρέπει να είναι επαρκής για την εκτέλεση του απαιτούμενου αριθμού ελέγχων που θα προσδιορίζεται κάθε φορά στο πλαίσιο της οργανωμένης στρατηγικής επιτήρησης σε αυτό το θέμα. Οι έλεγχοι ενδείκνυται να γίνονται τυχαία σε διάφορες ημέρες και ώρες της ημέρας και κυρίως σε ώρες και περιοχές όπου είναι αυξημένη η πιθανότητα οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ (βράδια, κοντά σε κέντρα διασκέδασης, κ.λπ.). Οι δράσεις επιτήρησης θα πρέπει να πραγματοποιούνται συστηματικά και για ικανά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να αυξάνεται η αντιληπτή πιθανότητα εντοπισμού των παραβατών. Επίσης, προτείνεται και η διεξαγωγή μαζικών ελέγχων των οδηγών με τη χρήση ειδικών οχημάτων (highly visible Booze buses) κατά την οποία δημιουργείται μια σκόπιμα και τεχνητά έντονα φορτισμένη ατμόσφαιρα με στόχο τη δημιουργία των επιθυμητών εντυπώσεων και πεποιθήσεων περί της επιτήρησης στους οδηγούς. Από τη νομοθεσία ορίζεται σαφώς ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να εκτελούνται οι έλεγχοι και αυτός πρέπει να εφαρμόζεται με συνέπεια. Αναφορικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ προτείνεται ως στόχος ο έλεγχος ενός στους τέσσερις οδηγούς ετησίως.

Και στα προγράμματα επιτήρησης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ προτείνεται η δημοσιοποίηση των ελέγχων και των αποτελεσμάτων τους.

6.2.2.3. Χρήση ζώνης ασφαλείας, κράνους και μέσων συγκράτησης των παιδιών

Έρευνες, διεθνώς, έχουν αποδείξει ότι η ορθή χρήση της ζώνης ασφαλείας, του κράνους και των μέσων συγκράτησης των παιδιών μπορεί να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική για τη μείωση ή και την εξάλειψη των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων. Συγκεκριμένα, η

χρήση των λεγόμενων μέσων παθητικής ασφάλειας έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της ενέργειας στην οποία εκτίθεται το ανθρώπινο σώμα κατά το ατύχημα. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται σοβαρές κρανιο-εγκεφαλικές και εσωτερικές κακώσεις, οι οποίες συχνά οδηγούν στον θάνατο. Κατά συνέπεια, τα μέσα αυτά είναι περισσότερο αποτελεσματικά στην αποφυγή των μοιραίων παρά των σοβαρών τραυματισμών. Η αποτελεσματικότητα της ζώνης ασφαλείας, του κράνους και των μέσων συγκράτησης για τα παιδιά συνδέεται άμεσα με την ταχύτητα κίνησης και αυξάνεται όσο μικρότερη είναι η ταχύτητα.

Για να θεωρηθεί ένα πρόγραμμα επιτήρησης της χρήσης μέσων παθητικής ασφάλειας επιτυχημένο, πρέπει οι χρήστες της οδού να το αντιλαμβάνονται ως τμήμα της διαδικασίας που ακολουθείται για την καλύτερη προστασία τους και όχι ως επιβολή ελέγχου. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει το πρόγραμμα να συνδυάζεται με εκστρατείες ενημέρωσης, κατάλληλα σχεδιασμένες, με στόχο να ευαισθητοποιηθούν οι χρήστες αναφορικά με τη χρησιμότητα των μέσων παθητικής ασφάλειας. Στις εκστρατείες αυτές είναι δυνατόν να παρουσιαστούν απλά παραδείγματα για την προστασία που παρέχεται με τα μέσα παθητικής ασφάλειας και τους κινδύνους από τη μη χρήση τους αλλά και οδηγίες για την ορθή χρήση τους καθώς έχει παρατηρηθεί η πρόκληση σοβαρών τραυματισμών εξαιτίας λανθασμένου τρόπου εφαρμογής της ζώνης, του κράνους και των μέσων συγκράτησης των παιδιών.

Για την υλοποίηση των προγραμμάτων επιτήρησης της χρήσης μέσων παθητικής ασφάλειας προτείνεται η συστηματική καταγραφή της συμπεριφοράς των οδηγών και επιβατών που ελέγχονται ανεξάρτητα με το αν είναι παραβάτες ή όχι. Για λόγους στατιστικής παρακολούθησης, κρίνεται χρήσιμη και η καταγραφή των ατομικών στοιχείων των οδηγών και των επιβατών (φύλο, ηλικία, επάγγελμα, κ.λπ.) που ελέγχονται, καθώς και το είδος του οχήματος και η θέση τους σε αυτό. Επίσης, θα ήταν χρήσιμη η καταγραφή της ημέρας και ώρας ελέγχου καθώς και η θέση στο οδικό δίκτυο. Με τον τρόπο αυτό μπορεί να γίνεται αποτελεσματικότερη επιτήρηση και επανασχεδιασμός των μέτρων για την αύξηση του ποσοστού της χρήσης μέσων παθητικής ασφάλειας.

Επιπλέον, όσον αφορά στη διάρκεια και στην ένταση των προγραμμάτων, η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι έντονες και μικρής διάρκειας δράσεις επιτήρησης, οδηγούν σε θεαματική αύξηση του ποσοστού της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, το οποίο όμως παύει να ισχύει μόλις σταματήσουν οι δράσεις. Κάτι τέτοιο μπορεί να έχει διαχρονικό αποτέλεσμα μόνο σε περίπτωση συνεχούς επανάληψης των δράσεων αυτών σε μη τακτικά αλλά πυκνά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να αυξηθεί η αντιληπτή πιθανότητα εντοπισμού των παραβατών. Εναλλακτικά, μπορεί οι έλεγχοι να γίνονται σε μικρότερη ένταση αλλά συνεχόμενα. Σύμφωνα με οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004/345/EC), εντατική επιτήρηση της χρήσης ζώνης ασφαλείας για διάρκεια τουλάχιστον δύο εβδομάδων, πρέπει να εφαρμόζεται τουλάχιστον τρεις φορές ανά έτος, στις περιοχές όπου έχει παρατηρηθεί συχνή μη χρήση της ζώνης και σε περιοχές με αυξημένη επικινδυνότητα. Επιπλέον, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι οι προβλεπόμενες κυρώσεις εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση που παρατηρείται μη χρήση της ζώνης και ακινητοποιείται το όχημα.

Αναφορικά με την τακτική επιλογής των οχημάτων για έλεγχο, αυτή θα πρέπει να γίνεται τυχαία, σε διάφορες ημέρες και ώρες της ημέρας, ενώ μπορεί να εντείνεται σε περιοχές με αυξημένο αριθμό σοβαρών ατυχημάτων. Παρόλο που ο έλεγχος της χρήσης ζώνης ασφαλείας είναι δυσκολότερος κατά τη διάρκεια της νύχτας, είναι απαραίτητο να πραγματοποιούνται έλεγχοι σε θέσεις με επαρκή τεχνητό φωτισμό. Ιδιαίτερα όσον αφορά στους ελέγχους για χρήση της ζώνης ασφαλείας στα πίσω καθίσματα, θα πρέπει να εφαρμόζονται σε ίδια βάση με τους ελέγχους για τη χρήση ζώνης ασφαλείας στα μπροστινά καθίσματα. Διεθνώς, διαπιστώνεται σχέση αλληλεξάρτησης όσον αφορά τη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους από οδηγούς και επιβάτες. Απώτερος στόχος, στο τέλος του 2020, είναι η επίτευξη χρήσης της ζώνης ασφαλείας και του κράνους από οδηγούς και επιβάτες σε ποσοστό 100%. Για τη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους θεωρείται εφικτή η χρήση ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς και τους επιβάτες στα μπροστινά καθίσματα σε ποσοστό που να ξεπερνάει το 90% (σήμερα είναι 77%) και από τους επιβάτες στα πίσω καθίσματα σε ποσοστό 76% (σήμερα είναι 23%) στο τέλος της πρώτης πενταετίας εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου. Αναφορικά με τη χρήση κράνους, θεωρείται ικανοποιητική η χρήση του από τους οδηγούς και επιβάτες σε ποσοστό που να ξεπερνάει το 90% (σήμερα είναι 75% για τους οδηγούς και 45% για τους επιβάτες) στο τέλος της πρώτης τετραετίας εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου. Τα ποσοστά αυτά υπολογίστηκαν με βάση τους αντίστοιχους μέσους όρους χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους στις χώρες με τις καλύτερες επιδόσεις στην οδική ασφάλεια.

Τέλος, κρίνεται σκόπιμη η συστηματική δημοσιοποίηση των ελέγχων και των αποτελεσμάτων τους σε συνδυασμό και με τη δημοσιοποίηση της μεταβολής στο επίπεδο οδικής ασφάλειας (αριθμός ατυχημάτων και παθόντων), ώστε να καταδεικνύεται η χρησιμότητα των ελέγχων αυτών.

6.2.2.4. Μη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση

Η αυξανόμενη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση και ο κίνδυνος ατυχήματος που συνδέεται με τη χρήση του καθιστά αναγκαία την εντατικοποίηση της επιτήρησης για τη μη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση. Κατά την εφαρμογή των σχετικών προγραμμάτων επιτήρησης προτείνεται να γίνεται πλήρης και συστηματική καταγραφή των στοιχείων των ελεγχόμενων οδηγών, της ημέρας και ώρας των ελέγχων και της θέσης στο οδικό δίκτυο όπου έγινε ο έλεγχος, ώστε η επιτήρηση να οδηγήσει σε καλύτερα αποτελέσματα ανά κατηγορία οδηγών. Οι έλεγχοι πρέπει να πραγματοποιούνται σε διάφορες ημέρες και ώρες της ημέρας, ενώ μπορεί να εντείνονται σε περιοχές με αυξημένο αριθμό σοβαρών ατυχημάτων λόγω της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση.

6.2.3. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της Πυροσβεστικής

Για την αποτελεσματικότερη επέμβαση των Υπηρεσιών της Πυροσβεστικής στον τόπο του ατυχήματος είναι απαραίτητο να εντατικοποιηθεί η σχετική εκπαίδευση των

Πυροσβεστών, να βελτιωθεί ο σχετικός εξοπλισμός και να οργανωθεί καλύτερα ο τρόπος επέμβασης, σε συντονισμό και με το απαραίτητο Ενιαίο Κέντρο Επιχειρήσεων.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην άρτια και συνεχή εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού του Πυροσβεστικού Σώματος (σχολεία, κύκλοι διαρκούς εκπαίδευσης και συνεχής πρακτική εκπαίδευση στις κατά τόπους μονάδες) με στόχο τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της επέμβασης της Πυροσβεστικής στον τόπο του ατυχήματος.

Επιπλέον, είναι αναγκαίος ο εξοπλισμός των μονάδων του Πυροσβεστικού Σώματος με τον απαραίτητο αριθμό ειδικών οχημάτων (διασωστικά, γερανοφόρα) και σχετικών διασωστικών σειρών για την υποστήριξη των δράσεων που αφορούν στη διάσωση εγκλωβισμένων ατόμων μετά από ατύχημα, στην κατάσβεση των σχετικών πυρκαγιών, στη μετακίνηση των οχημάτων που συμμετείχαν σε ατύχημα σε ασφαλές σημείο κ.λπ. Ταυτόχρονα, δεν πρέπει να παραλειφθεί η συνεχής υποστήριξη του Πυροσβεστικού Σώματος με κατάλληλη υποδομή (κτίρια και σχετικό εξοπλισμό).

Όπου είναι εφικτό (π.χ. Αυτοκινητόδρομοι) οι Υπηρεσίες Επέμβασης της Πυροσβεστικής πρέπει να βρίσκονται στους ίδιους χώρους με τις υπόλοιπες Υπηρεσίες επέμβασης (ΕΚΑΒ, Τροχαία).

6.2.4. Παρακολούθηση της παραβατικότητας και των οδικών ατυχημάτων

Για τον προσδιορισμό της αποτελεσματικότητας της επιτήρησης είναι απαραίτητο να συγκεντρώνονται τα στοιχεία παραβατικότητας και οδικών ατυχημάτων, να πραγματοποιούνται οι ειδικές αναλύσεις και να προσδιορίζονται αφενός οι πρακτικές με υψηλή αποτελεσματικότητα, ώστε να επαναλαμβάνονται, και αφετέρου οι πρακτικές με χαμηλή αποτελεσματικότητα, ώστε να αποφεύγονται.

Επισημαίνεται ότι για τη σωστή ανάλυση των αιτιών των ατυχημάτων και των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισής τους χρειάζεται η συλλογή και ανάλυση στοιχείων από διάφορες πηγές, με αποτελέσματα χρήσιμα για το σύνολο των Προγραμμάτων του Στρατηγικού Σχεδίου και κατά συνέπεια η ευθύνη του συντονισμού της συλλογής και της ανάλυσης στοιχείων ανήκει στη Διυπουργική Επιτροπή.

6.2.4.1. Συστηματική καταγραφή παραβατικότητας

Η μείωση της παραβατικότητας οδηγεί στη μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων και για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητη η συστηματική καταγραφή της παραβατικότητας. Η παρακολούθηση της παραβατικότητας αφορά αφενός στην καταγραφή της υπάρχουσας παραβατικότητας, και αφετέρου στην πιστοποιούμενη παραβατικότητα, δηλαδή στον αριθμό των παραβάσεων που καταγράφονται από τους ελέγχους της Τροχαίας.

Ως δράσεις άμεσης εφαρμογής, όσον αφορά στη συστηματική καταγραφή της παραβατικότητας με έμφαση στις πιο επικίνδυνες παραβάσεις (ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή με χρήση κινητού και μη χρήση ζώνης και κράνους), προτείνονται:

- Τακτικές έρευνες για τη διαπίστωση της υπάρχουσας παραβατικότητας.
- Συνεχής καταγραφή της πιστοποιούμενης παραβατικότητας.
- Συστηματική καταγραφή των ελέγχων.
- Παρακολούθηση και ανάλυση της αποτελεσματικότητας της επιτήρησης.

Η τακτική δημοσιοποίηση τόσο των στοιχείων του προγράμματος (σημεία με φωτογραφικές συσκευές, ελεγχόμενες παραβάσεις κ.λπ.), όσο και των αποτελεσμάτων ελέγχων και παραβάσεων (αποτελέσματα ελέγχου, συμβάντα ανά περιφέρεια κ.λπ.), είναι απαραίτητη για την ευαισθητοποίηση του κοινού στις παραβάσεις που μπορεί να αποτελέσουν αιτίες οδικών ατυχημάτων καθώς και για την προβολή της αποτελεσματικότητας και των θετικών αποτελεσμάτων των δράσεων επιτήρησης, ως μέρους της συνολικής στρατηγικής για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα.

6.2.4.2. Βελτίωση καταγραφής των οδικών ατυχημάτων

Το υφιστάμενο σύστημα καταγραφής των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα αποτελεί μία καλή βάση, η οποία πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω ώστε να υποστηρίζει σωστά τις απαραίτητες αναλύσεις και τις αποφάσεις για τα καταλληλότερα μέτρα οδικής ασφάλειας. Για να υπάρξουν τα αναγκαία διδάγματα που θα βοηθήσουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, κυρίως από τα οδικά ατυχήματα με νεκρούς, είναι αναγκαία η επικέντρωση σε κάθε ένα ξεχωριστό οδικό ατύχημα με νεκρούς, η συγκέντρωση όλων των στοιχείων με τη βοήθεια της σύγχρονης τεχνολογίας (συντεταγμένες θέσης, φωτογραφίες του οδικού περιβάλλοντος κ.λπ.), η επί τόπου σύνταξη του Δ.Ο.Τ.Α. με Η/Υ μετά τις απαραίτητες προσαρμογές καθώς και η συγκρότηση στη Διεύθυνση της Τροχαίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, μιας ομάδας ειδικών που θα συντάσσει επίσημη ετήσια έκθεση με όλες τις πληροφορίες για τα οδικά ατυχήματα με νεκρούς και θα την υποβάλει στη Διυπουργική Επιτροπή και στη Μόνιμη Ειδική Επιτροπή της Βουλής. Συγκεκριμένα είναι απαραίτητα τα εξής:

- Οι Υπηρεσίες της Τροχαίας πρέπει να φροντίσουν να βελτιώσουν την αξιοπιστία των πληροφοριών που καταγράφονται στα Δελτία Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος (Δ.Ο.Τ.Α.), με έμφαση στην ακρίβεια της θέσης του ατυχήματος και των χαρακτηριστικών των συμμετεχόντων στο ατύχημα. Για τη σωστότερη συμπλήρωση του Δ.Ο.Τ.Α. είναι απαραίτητο η καταγραφή του μεγαλύτερου μέρους των σχετικών στοιχείων να γίνεται επί τόπου και σε διάστημα πολύ σύντομο από την ώρα του ατυχήματος, οπότε και είναι άμεσα διαθέσιμες οι περισσότερες πληροφορίες. Για την ορθότερη συμπλήρωση του Δ.Ο.Τ.Α. είναι σκόπιμο να πραγματοποιείται σχετική εκπαίδευση των Τροχονόμων σε τακτά διαστήματα και με τη συμμετοχή στελεχών από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) που έχει και την ευθύνη κωδικοποίησης και δημοσίευσης των στοιχείων.
- Το Δελτίο Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος (Δ.Ο.Τ.Α.) πρέπει να βελτιωθεί ώστε να περιλάβει το σύνολο των στοιχείων που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 2008/96/EC, δηλαδή να προστεθούν τα στοιχεία σχετικά με τη σήμανση, το όριο

αρμόδιων Υπουργείων και Φορέων Τοπικής Αυτοδιοίκησης με ασφαλιστικές εταιρείες που θα αποστέλλουν το ρυμουλκό στο σημείο του ατυχήματος αμέσως μετά την αναφορά του.

6.2.1.4. Ενημέρωση – ευαισθητοποίηση του κοινού για τις δράσεις επιτήρησης για την οδική ασφάλεια

Είναι σημαντικό να ενισχυθούν οι γνώσεις και η αντίληψη των χρηστών για τις σοβαρές επιπτώσεις των επικίνδυνων συμπεριφορών στην ασφάλειά τους και για τη συμβολή των δράσεων επιτήρησης στην προστασία της ζωής τους.

Οι χρήστες της οδού μπορεί να παρακινηθούν να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους σε μικρό χρονικό διάστημα με αποτελεσματικά αποτρεπτικά μέσα και κατάλληλη δημοσιότητα, όπως είναι ένας συνδυασμός επιτήρησης και εκστρατειών ενημέρωσης / ευαισθητοποίησης του κοινού. Αυτή η προσέγγιση εξαρτάται από τις απόψεις των χρηστών της οδού που ανησυχούν να μην εντοπιστούν και να υποστούν τις συνέπειες.

Επειδή πολλοί οδηγοί πιστεύουν ότι η πιθανότητα να εμπλακούν οι ίδιοι σε ατύχημα είναι μηδαμινή, ο φόβος του προστίμου για παράβαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας είναι πιο ισχυρός από τον φόβο εμπλοκής σε ατύχημα.

Επομένως πρέπει οι πολίτες να ενημερώνονται για τις δράσεις επιτήρησης με κατάλληλες εκστρατείες. Επισημαίνεται, επίσης, ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την αποδοχή και την υποστήριξη του προγράμματος επιτήρησης αποτελεί η ανάπτυξη πεποίθησης του κοινού για την επιβολή και την εξασφαλισμένη είσπραξη των προστίμων. Είναι απαραίτητο τα ποσά που προέρχονται από τα πρόστιμα να διατίθενται για επενδύσεις σε δράσεις που αφορούν στην οδική ασφάλεια και να γίνεται η σχετική δημοσιοποίηση. Επισημαίνεται ότι η ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας μέσω κατάλληλων εκστρατειών ενημέρωσης, ανήκει στις αρμοδιότητες της Διυπουργικής Επιτροπής. Η ενημέρωση της Διυπουργικής για την ανάγκη των εκστρατειών θα γίνεται έγκαιρα, με πρωτοβουλία των Υπουργείων.

Για την επιτυχή λειτουργία των αυτόματων συστημάτων επιτήρησης θα πρέπει να ενημερωθούν και να προετοιμασθούν οι χρήστες πριν από την έναρξη της λειτουργία τους. Η προετοιμασία του κοινού πρέπει να γίνει με οργανωμένες εκστρατείες από τα μέσα ενημέρωσης, που θα εστιάζουν σε συγκεκριμένες ομάδες, με τη χρήση συγκεκριμένης φρασεολογίας και με στόχο την αποδοχή του προτεινόμενου συστήματος επιτήρησης από το κοινό. Σημαντικά ζητήματα σχεδιασμού του συστήματος επιτήρησης θα πρέπει να συζητηθούν σε εθνικό επίπεδο. Τα ζητήματα αυτά περιλαμβάνουν θέματα όπως: η αναμενόμενη μείωση των ατυχημάτων, το ύψος των προστίμων, πώς θα διατεθούν τα χρήματα που εισπράττονται από πρόστιμα, τους βαθμούς ποινής για κάθε παράβαση, τη χρήση κρυφής κάμερας κ.λπ.

ταχύτητας, τα εμπόδια εκτός οδού και τον χρόνο άφιξης των μονάδων επέμβασης καθώς και φωτογραφίες από τον τόπο του ατυχήματος.

- Για το εθνικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων προτείνεται, σε συνεργασία με τις εταιρείες λειτουργίας, να καθιερωθεί ένας ενιαίος τηλεφωνικός αριθμός έκτακτης ανάγκης και επίσης να υπάρξει ενιαίος τρόπος καταγραφής των ατυχημάτων μέσω συστημάτων εντοπισμού θέσης (G.P.S.) και όλων των στοιχείων των ατυχημάτων που προβλέπονται στην ευρωπαϊκή οδηγία 2008/96/EC. Η εφαρμογή αυτή θα αποτελέσει και πολύτιμη εμπειρία ώστε να επεκταθεί σε όλο το οδικό δίκτυο της χώρας.
- Για τη βελτίωση της αξιοπιστίας των συλλεγόμενων στοιχείων των οδικών ατυχημάτων είναι χρήσιμη και η χρήση ηλεκτρονικών συσκευών καταγραφής των στοιχείων του Δ.Ο.Τ.Α., ώστε να αυτοματοποιηθεί η διαδικασία εισαγωγής τους στη τελική βάση δεδομένων. Οι συσκευές αυτές πρέπει να διαθέτουν και σύστημα εντοπισμού θέσης (G.P.S.) για την ακριβή καταγραφή της θέσης του ατυχήματος.
- Τα στοιχεία οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά, που συλλέγονται από την Τροχαία να συμπληρώνονται με τα αντίστοιχα στοιχεία που συλλέγονται από άλλους φορείς (εταιρείες παραχώρησης, υπεύθυνους λειτουργίας), ώστε να υπάρχει μία, ενιαία και αξιόπιστη εικόνα για τα στοιχεία των ατυχημάτων και των παθόντων στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας.
- Επίσης τα στοιχεία των παθόντων στα οδικά ατυχήματα, που συλλέγονται από την Τροχαία και κωδικοποιούνται στη βάση δεδομένων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) πρέπει να οριστικοποιούνται μετά τη λήψη των αντίστοιχων στοιχείων των Νοσοκομείων ώστε να προκύπτει αφενός ο συνολικός αριθμός των παθόντων και αφετέρου η ακριβής σοβαρότητα των τραυματισμών, όπως αναφέρεται και στο υποκεφάλαιο 6.6.

Παράρτημα

Εξειδικευμένες Δράσεις υλοποίησης των στόχων και προτεραιοτήτων

Προτεραιότητες για τη βελτίωση του περιβάλλοντος ασφάλειας

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

ΣΤΟΧΟΙ

ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ

Οδική Ασφάλεια

Ο.Α.1

Διυπουργική Συνεργασία για την οδική ασφάλεια

Επισπεύδουσα Διεύθυνση:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ/Κ.Α.Τ./Α.Ε.Α.

- Οριοθέτηση νέου στρατηγικού στόχου για την πενταετία 2011-2015 θα γίνει ύστερα από την εκπόνηση αντίστοιχου εξειδικευμένου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου (2011-2015) Οδικής Ασφάλειας.
- Συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς για βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος.

Ο.Α.2

Εφαρμογή ολοκληρωμένων προγραμμάτων τροχονομικής αστυνόμευσης ανά νομό, με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Επισπεύδουσα Διεύθυνση:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ/Κ.Α.Τ./Α.Ε.Α.

- Αποτελεσματικός έλεγχος επικίνδυνων παραβάσεων.
- Αυστηρός έλεγχος των παραβάσεων που συνδέονται με την παρεμπόδιση της ομαλής κυκλοφορίας οχημάτων στις οδούς των αστικών κέντρων.
- Αυστηρός έλεγχος παραβάσεων που οδηγούν στην παρεμπόδιση της ομαλής κυκλοφορίας πεζών και ιδίως ευάλωτων πληθυσμιακών ομάδων (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, κ.α.).

- Εφαρμογή νέου στρατηγικού σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2011-2015
- Συνεργασία με αρμόδιους φορείς για άμεση εφαρμογή Διεθνών Συνθηκών και Ευρωπαϊκών Κανονισμών – Οδηγιών, που αφορούν την οδική ασφάλεια.
- Συνεργασία – ενημέρωση μεγάλων ομάδων πληθυσμού (ΚΑΠΗ, εργοστάσια, συλλόγους αλλοδαπών, εργαζομένων κ.λπ)
- Συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς για αποξήλωση των παράνομων διαφημιστικών πινακίδων.
- Εφαρμογή πρακτικών οι οποίοι είχαν εφαρμοσθεί στο παρελθόν με επιτυχή αποτελέσματα για την πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.
- Συνεργασία με συναρμόδιους φορείς – Υπηρεσίες για οργάνωση μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία προσταρμωμένων ηλικιακά με τη συμμετοχή εκπαιδευτικών και αστυνομικών.
- Συνέχιση των προσπάθειών ενημέρωσης του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας, με την διοργάνωση εκθέσεων τροχαίας, ημερίδων κ.λπ
- Ενημέρωση πολιτών – χρηστών των οδών, μέσω των Μ.Μ.Ε.
- Δημιουργία νέων τρόπων επικοινωνίας – ενημέρωσης των πολιτών, με τηλεοπτική καμπάνια με «σκληρά» σποτ και διαδικτυακή καμπάνια.
- Διενέργεια μαζικών και συντονισμένων ελέγχων.
- Αυστηρή εφαρμογή του Κ.Ο.Κ.
- Επακριβής καθορισμός (τοπικά – χρονικά) των σημείων ελέγχων που θα είναι εμφανή εναλλασσόμενα και κατάλληλα για την διενέργεια τους με τη χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών καθώς και των συμβατικών αυτοκινήτων με πλήρη αξιοποίηση του υλικότεχνικού εξοπλισμού.
- Χρήση – αξιοποίηση βάσεων δεδομένων διεθνών οργανισμών.
- Προσαρμογή προγράμματος τροχονομικής αστυνόμευσης με μοναδικό σκοπό την επίτευξη των στόχων.
- Βέλτιστη αξιοποίηση των δυνάμεων της τροχαίας με όλα τα διατιθέμενα μέσα (προσωπικό - οχήματα). Επικέντρωση ελέγχων παραβατικών συμπεριφορών που επιδρούν στην ποιότητα ζωής του πολίτη (παράνομη στάθμευση, κίνηση Α.Μ.Ε.Α., κ.λπ.)
- Εντατικοποίηση ελέγχων, μεγάλης χρονικής διάρκειας και κατάλληλα καταναμεμένων χρονικά, ώστε να δημιουργείται κοινή πεποίθηση στους χρήστες των οδών και κυρίως στους οδηγούς, ότι η πιθανότητα να υποστούν, ανά πάσα στιγμή, έλεγχο της κυκλοφοριακής τους συμπεριφοράς, είναι μεγάλη.
- Μηδενική ανοχή στην ακύρωση κλήσεων.

Χαρτογράφηση-ανάλυση τροχαίων
ατυχημάτων

Επισπεύδουσα Διεύθυνση:
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ/Κ.Α.Τ./Α.Ε.Α.

- Ορθή καταγραφή και μελέτη τροχαίων ατυχημάτων (χρόνος, τρόπος, αίτια, κατάσταση οδικού δικτύου, κ.λπ.).

Ο.Α.4

Στοχευμένες επιχειρησιακές
δράσεις Τροχαίας για την πρόληψη
και αποτροπή τροχαίων
ατυχημάτων

Επισπεύδουσα Διεύθυνση:
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ/Κ.Α.Τ./Α.Ε.Α.

- Κεντρικός στόχος η μείωση των νεκρών από τροχαία ατυχήματα κατά 100 νεκρούς λιγότερους, ανά έτος, σε σχέση με κάθε προηγούμενο έτος.

Σημ.: Με Διαταγή της Δ/σης Τροχαίας/
ΑΕΑ θα καθορίζονται κάθε χρόνο οι
ποσοτικοί και ποιοτικοί στόχοι.

- Προσαρμογή του προγράμματος τροχονομικής αστυνόμευσης, βασισμένη στη μελέτη των δεδομένων

- Συνεχής και εμφανής Τροχονομική παρουσία σε όλο το Οδικό Δίκτυο.
- Αυστηριοποίηση ελέγχων για οδήγηση υπό την επίδραση αλκοόλ, χρήση ζωνών ασφαλείας – κράνους, καταλληλότητας οχημάτων, παραβάσεις που οδηγούν σε τροχαία ατυχήματα.



Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη
Αρχηγείο
Ελληνικής Αστυνομίας
Γραφείο Τύπου

Π. Κανελλοπούλου 4, Τ.Κ. 101 77, Αθήνα
Τηλ: 210-6924558, 210-6977505 | Fax: 210-6929764

Web: www.astynomia.gr | Email: press@astynomia.gr

Αθήνα, 14 Ιουλίου 2011

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Απολογισμός τροχαίων ατυχημάτων - θυμάτων και παραβάσεων για το Α' εξάμηνο του 2011

***Σημαντική μείωση στα τροχαία ατυχήματα και στα θύματα,
σε σχέση με το Α' εξάμηνο του 2010***

***Στις «επικίνδυνες» παραβάσεις εξακολουθούν να οφείλονται
τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα***

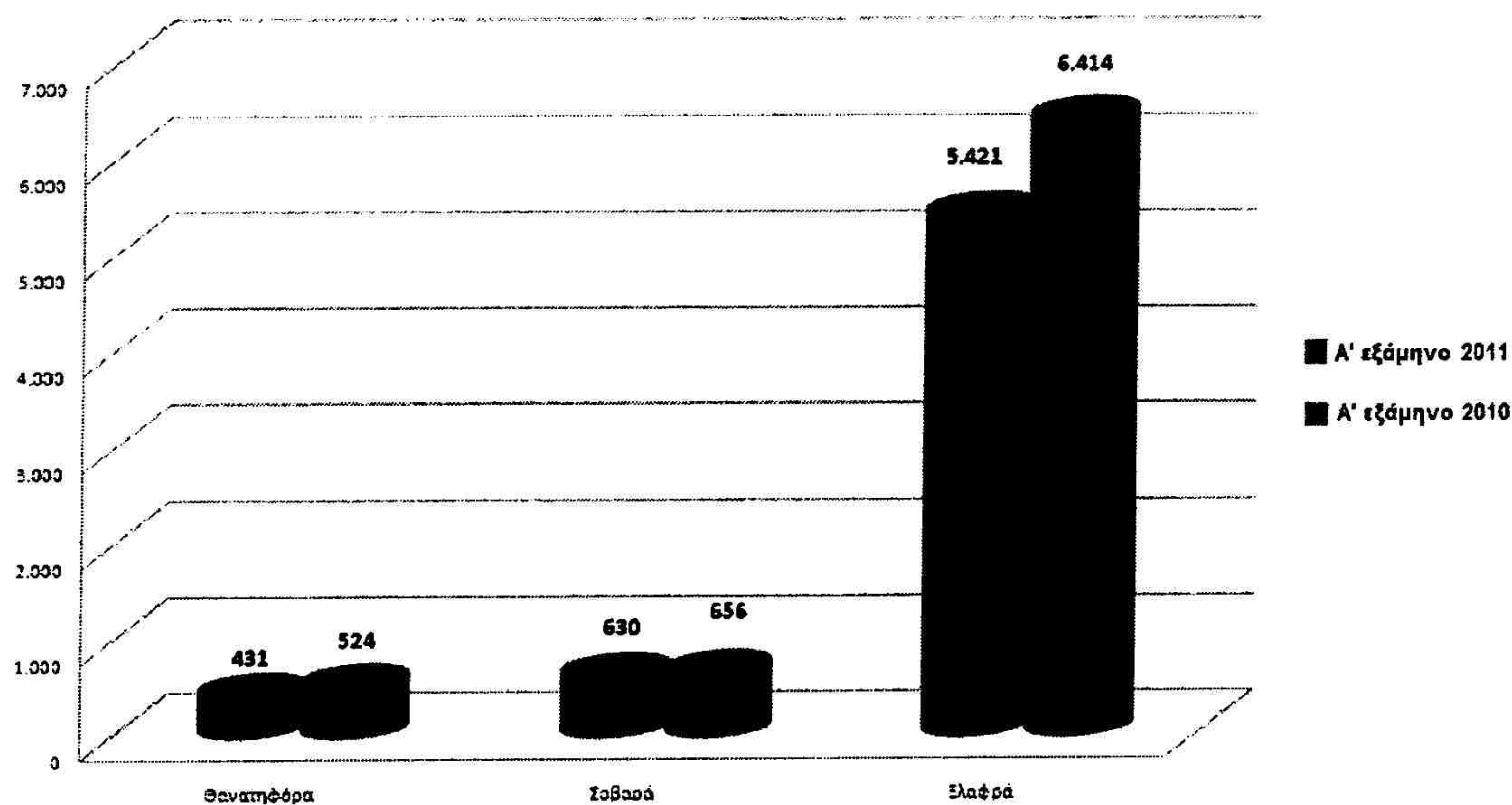
Λιγότερα είναι τα τροχαία ατυχήματα και τα θύματα το Α' εξάμηνο του 2011, σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2010. Συγκεκριμένα σημειώθηκαν **(1.112)** λιγότερα τροχαία ατυχήματα και **(1.598)** λιγότερα θύματα. Όσον αφορά τα θανατηφόρα τροχαία καταγράφηκαν **(93)** λιγότερα, σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα και **(107)** λιγότεροι θανόντες.

Υπενθυμίζεται ότι, στο πλαίσιο της αντεγκληματικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, ο στρατηγικός στόχος για μείωση των θανόντων από τροχαία ατυχήματα, κατά 100 ανά έτος, σε σχέση με κάθε προηγούμενο έτος, καθορίστηκε και πάλι για την πενταετία 2011-2015.

Το Α' εξάμηνο του 2011 σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2010 σημειώθηκαν σε όλη την επικράτεια:

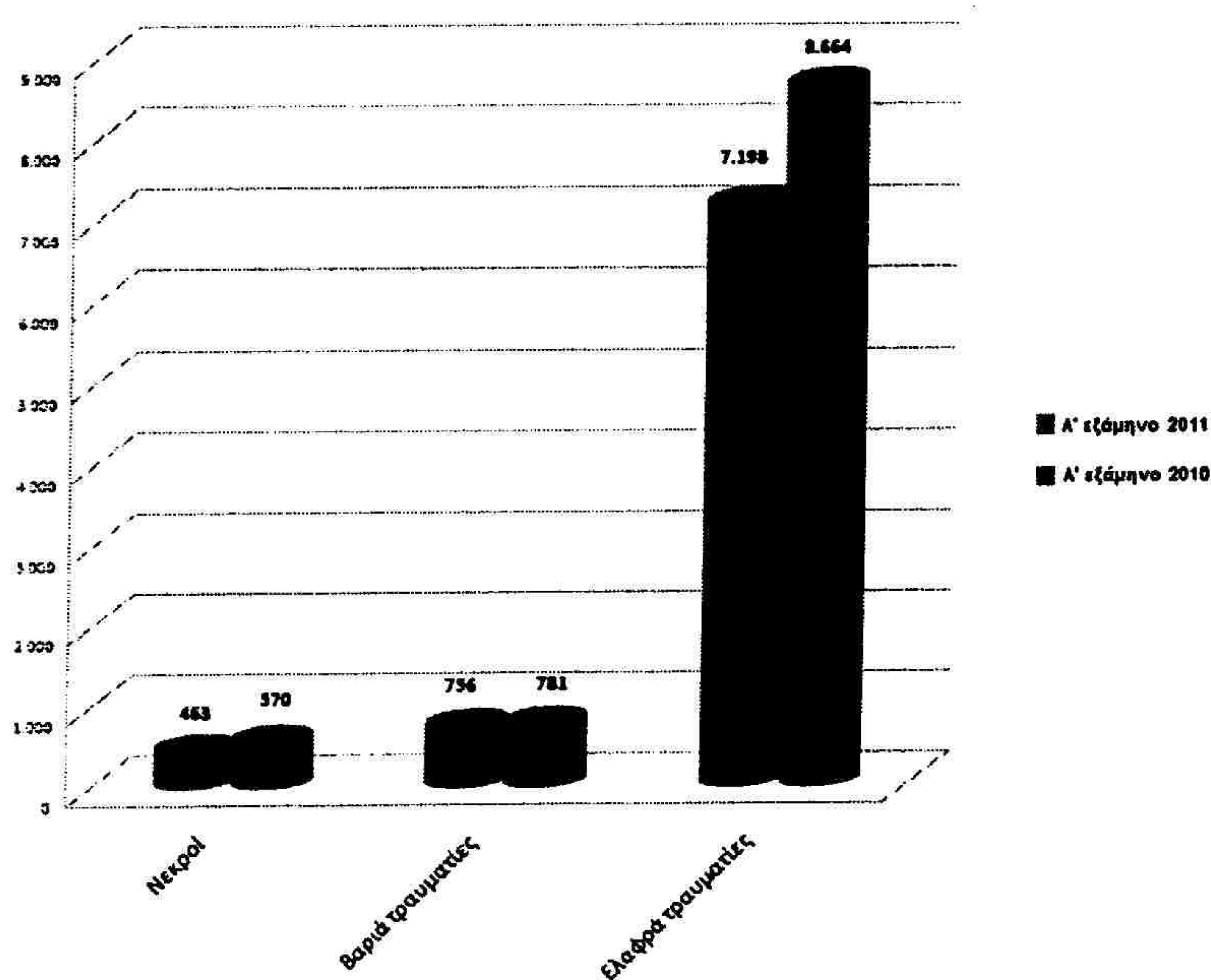
- **93 λιγότερα** θανατηφόρα τροχαία **(431)** έναντι **(524)** το Α' εξάμηνο του 2010
- **26 λιγότερα** σοβαρά ατυχήματα **(630)** έναντι **(656)**
- **993 λιγότερα** ελαφρά ατυχήματα **(5.421)** έναντι **(6.414)**

**ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Α' ΕΞΑΜΗΝΟΥ 2011
ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟ Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2010**



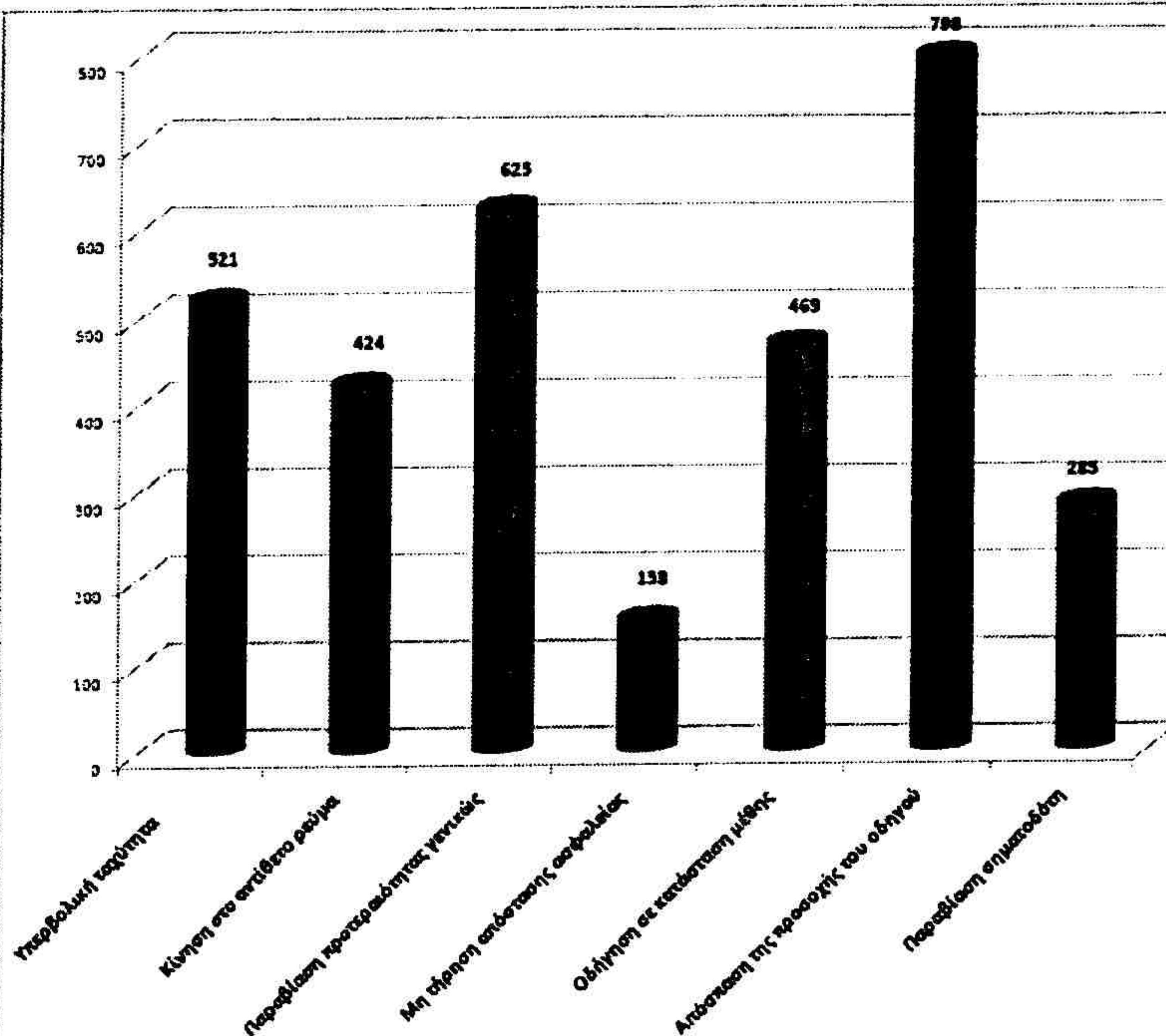
Επιπλέον οι θανόντες – τραυματίες από τα ατυχήματα αυτά είναι:

- **107 λιγότεροι** θανόντες
(463) έναντι (570) το Α' εξάμηνο του 2010
- **25 λιγότεροι** βαριά τραυματίες
(756) έναντι (781)
- **1.466 λιγότεροι** ελαφρά τραυματίες
7.198 έναντι 8.664 αντίστοιχα



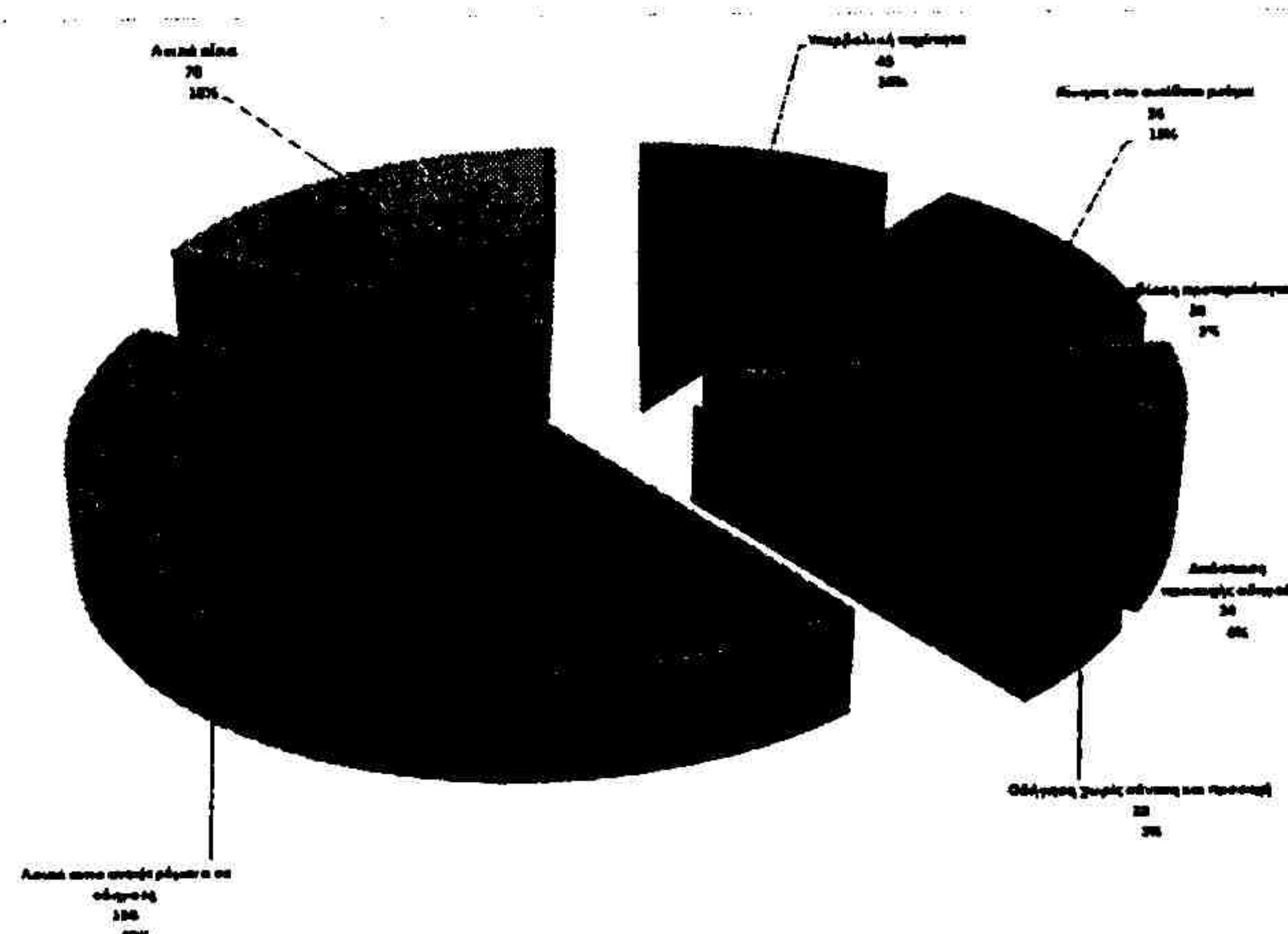
Ειδικότερα, ως προς τα αίτια των ατυχημάτων οι «επικίνδυνες» παραβάσεις εξακολουθούν να αποτελούν τις βασικότερες αιτίες για την πρόκλησή τους, καθώς από το σύνολο των **(6.482)** τροχαίων ατυχημάτων, τα περισσότερα οφείλονται:

- **798** στην απόσπαση προσοχής του οδηγού
- **521** στην υπερβολική ταχύτητα
- **424** στην κίνηση στο αντίθετο ρεύμα
- **625** στην παραβίαση προτεραιότητας
- **469** στην οδήγηση υπό την επήρρεια μέθης
- **285** στην παραβίαση σηματοδότη



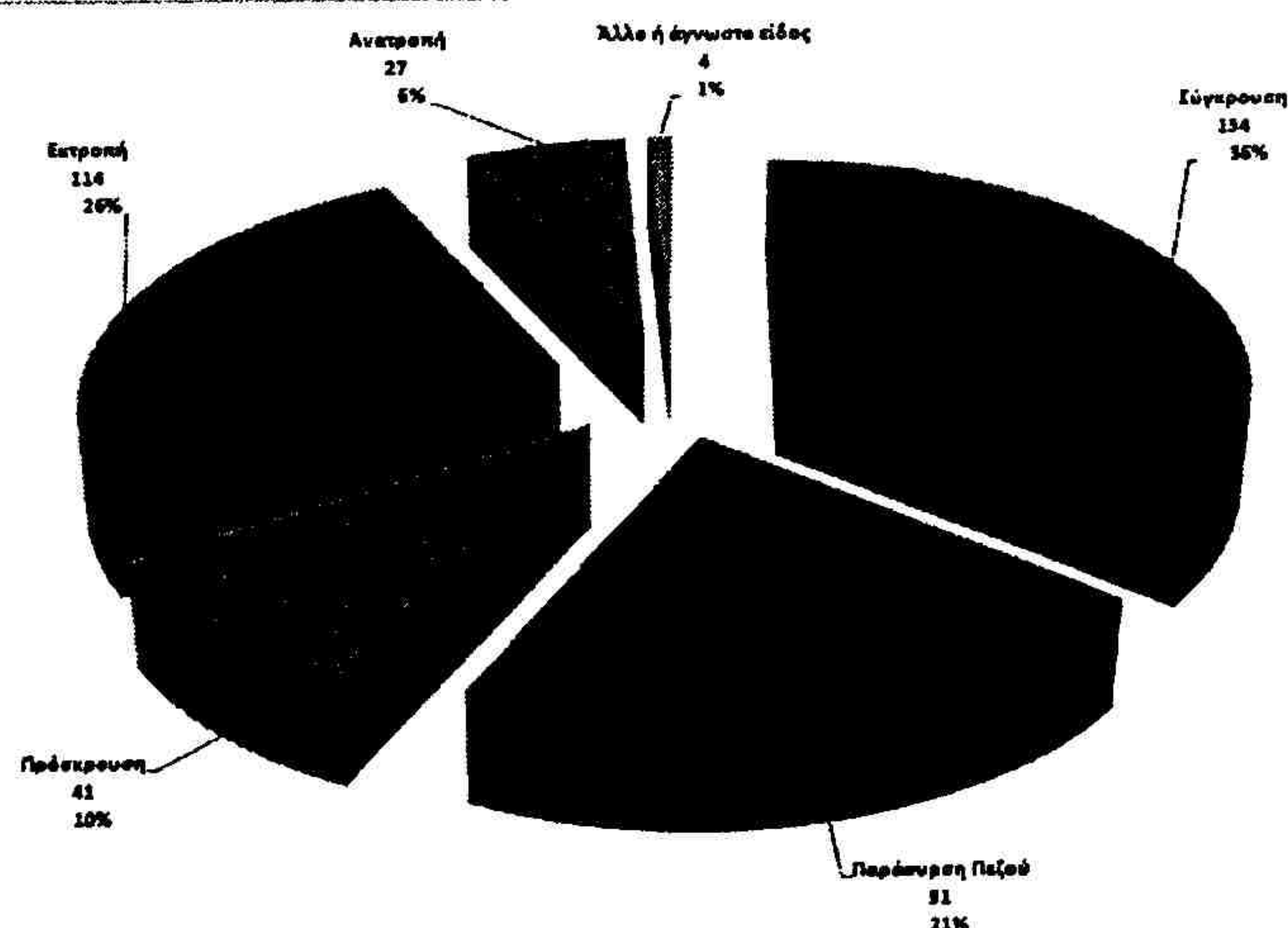
Ειδικότερα, ως προς τα θανατηφόρα τροχαία τα περισσότερα από τα **(431)** έχουν ως αίτια :

- **184** αίτια που σχετίζονται με οδηγική συμπεριφορά (μέθη κ.λπ.)
- **54** την κίνηση στο αντίθετο ρεύμα
- **45** την υπερβολική ταχύτητα
- **24** την απόσπαση προσοχής του οδηγού
- **23** την οδήγηση χωρίς σύνεση και προσοχή
- **23** την παραβίαση προτεραιότητας

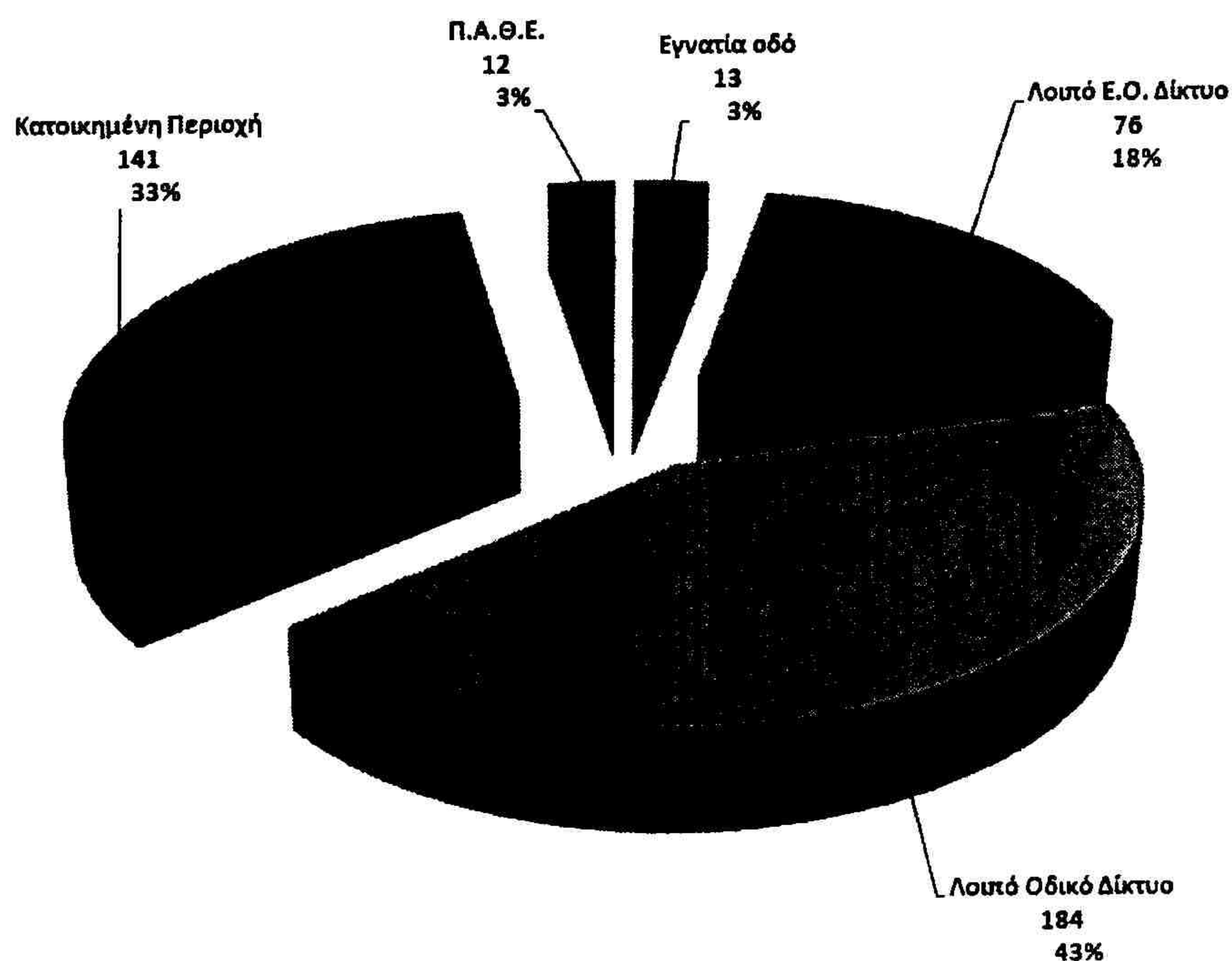


Επίσης, από την ανάλυση των θανατηφόρων τροχαίων προκύπτει ότι οφείλονται :

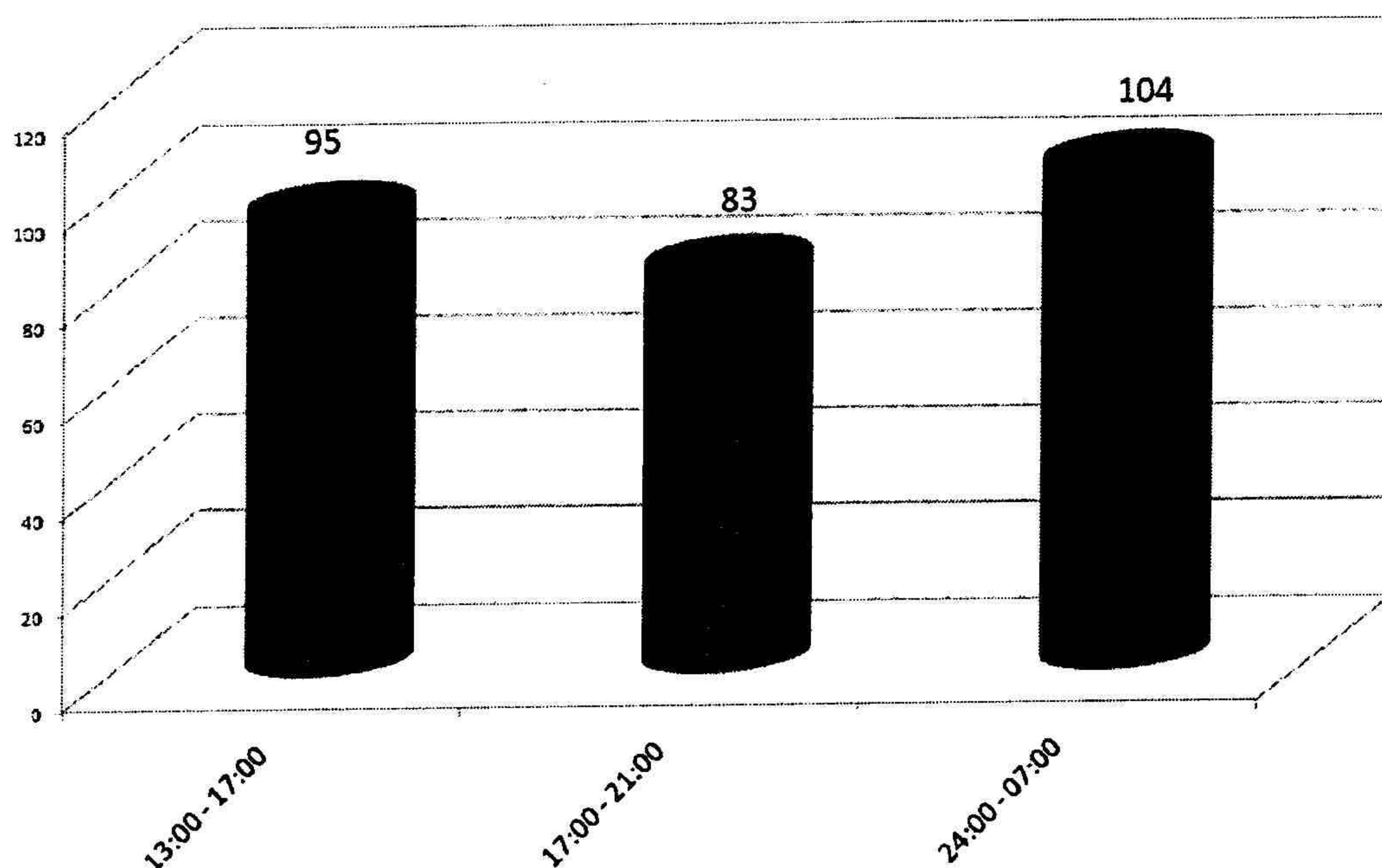
- **154** σε σύγκρουση,
- **114** σε εκτροπή,
- **91** σε παράσυρση πεζού,
- **41** σε πρόσκρουση
- **27** σε ανατροπή



Η πλειοψηφία των θανατηφόρων τροχαίων συνέβησαν στο δευτερεύον οδικό δίκτυο (**260**) και στις κατοικημένες περιοχές (**141**). Στην Π.Α.Θ.Ε. συνέβησαν (**12**) και στην Εγνατία Οδό (**13**) ατυχήματα.



Το μεγαλύτερο ποσοστό των θανατηφόρων τροχαίων συνέβησαν κατά τις ώρες 24.00' έως 07.00' (**104 ατυχήματα**) και ακολούθως κατά τις ώρες 13.00' έως 17.00' (**95 ατυχήματα**).



Επιπλέον κατά το Α' εξάμηνο του 2011, από τις Υπηρεσίες Τροχαίας, βεβαιώθηκαν συνολικά **(225.919)** «επικίνδυνες παραβάσεις» σε όλη την Επικράτεια. Οι κυριότερες παραβάσεις που βεβαιώθηκαν ήταν :

- **118.304** παραβάσεις ταχύτητας
- **35.752** παραβάσεις επαγγελματικών οχημάτων
- **18.787** μη χρήση κράνους
- **17.756** μη χρήση ζώνης ασφαλείας
- **9.040** χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση
- **7.021** κίνηση στο αντίθετο ρεύμα
- **5.852** παραβιάσεις ερυθρού σηματοδότη
- **4.168** αντικανονικό προσπέρασμα
- **2.553** για φθαρμένα ελαστικά
- **1.995** αντικανονικοί ελιγμοί

Ειδικότερα, για τις παραβάσεις, που σχετίζονται με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σημειώνεται ότι το Α' εξάμηνο του 2011, συγκροτήθηκαν **(24.584)** συνεργεία αστυνομικών ελέγχων, ελέγχθησαν **(828.832)** οδηγοί και βεβαιώθηκαν **(16.494)** παραβάσεις.

Σημειώνεται ότι, οι Υπηρεσίες Τροχαίας καθ' όλο το διάστημα της καλοκαιρινής περιόδου, όπου παρατηρείται μεγάλη κίνηση οχημάτων κυρίως στις τουριστικές περιοχές, εφαρμόζουν εξειδικευμένα προγράμματα τροχονομικής αστυνόμευσης με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Υπενθυμίζεται σε όλους τους οδηγούς και τους χρήστες του οδικού δικτύου ότι **η οδική ασφάλεια είναι υπόθεση όλων μας.**

Οδηγώ με ασφάλεια σημαίνει :

- Μαθαίνω και εφαρμόζω τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
- Όταν οδηγώ δεν έχω καταναλώσει οινοπνευματώδη ποτά
- Δεν παραβιάζω τα όρια ταχύτητας
- Φορώ πάντα ζώνη ασφαλείας
- Τοποθετώ τα παιδιά στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου και τους φορώ ζώνη ασφαλείας
- Σε περίπτωση που οδηγώ ή είμαι συνεπιβάτης σε μοτοσικλέτα φορώ πάντα κράνος
- Δεν κάνω αντικανονικά προσπεράσματα
- Δεν παραβιάζω τον κόκκινο σηματοδότη
- Σταματώ στο STOP και δίνω προτεραιότητα
- Δεν μιλώ στο κινητό όταν οδηγώ
- Δίνω προτεραιότητα στους πεζούς
- Σέβομαι τα σήματα και τις υποδείξεις των τροχονόμων.

Στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Αστυνομίας υπάρχουν αναλυτικά τα στατιστικά στοιχεία