

3.4.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ & ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ - ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΣΗΜΕΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (ΜΟΑ)

3.4.2.1 Προγραμματισμός και καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης

Για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης απαιτείται επισκόπηση στο ύπαιθρο των οδικών δικτύων, η οποία τεκμηριώνεται με βιντεοσκόπηση (χωριστά για κάθε κατεύθυνση του οδικού δικτύου. Στις εργασίες καταγραφής περιλαμβάνονται (α) η καταγραφή των οριογραμμών των οδών προκειμένου να προσδιοριστεί η γεωμετρία των αξόνων τους, (β) η καταγραφή χαρακτηριστικών θέσεων, (γ) η καταγραφή των φθορών στο οδόστρωμα και (δ) φωτογραφική τεκμηρίωση.

Ακολουθεί προετοιμασία των υποβάθρων Οριζοντιογραφίας, με λήψη ορθοφωτοχαρτών με πρόγραμμα της ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ Α.Ε.

Ο εντοπισμός των προβλημάτων της υφιστάμενης οδικής υποδομής που δημιουργούν αρνητικές προϋποθέσεις για την οδική ασφάλεια, προκύπτει από στοιχεία καταγραφής επικίνδυνων σημείων από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες της Περιφέρειας, από στοιχεία ατυχημάτων, από φωτογραφική τεκμηρίωση και καταγραφή φθορών οδοστρώματος, από την εξέταση ως προς τη φυσική και λειτουργική κατάσταση της υφιστάμενης οδικής υποδομής σε όλο το μήκος της και ειδικότερα σε θέσεις καμπυλών με μη αποδεκτή ποιότητα σχεδιασμού, σύμφωνα με τα κριτήρια ασφαλείας των ΟΜΟΕ-Χ, καθώς και έλεγχος της γεωμετρίας χάραξης του εξεταζόμενου οδικού δικτύου ως προς τα δύο πρώτα (I και II) κριτήρια ασφαλείας των ΟΜΟΕ-Χ.

3.4.2.2 Αξιολόγηση και διαπίστωση προβλημάτων

Από επεξεργασία και αξιολόγηση των στοιχείων που συλλέγονται κατά τις πρόδρομες ενέργειες, διαπιστώνονται τα προβλήματα της οδικής υποδομής που οφείλονται σε αδυναμίες σχεδιασμού της, ή και της φυσικής και λειτουργικής κατάστασής της.

Η διαπίστωση των προβλημάτων αφορούν στις θέσεις μειωμένης οδικής ασφαλείας (ΜΟΑ), για τις οποίες και προσδιορίζονται τρεις γενικές κατηγορίες μειωμένης οδικής ασφαλείας (ΜΟΑ) οι οποίες είναι :

- Α. Θέσεις **ΜΟΑ-Α** : Μειωμένης οδικής ασφαλείας από ατυχήματα
- Β. Θέσεις **ΜΟΑ-Β** : Μειωμένης οδικής ασφαλείας από μαρτυρίες
- Γ. Θέσεις **ΜΟΑ-Δ** : Μειωμένης οδικής ασφαλείας δυνητικά

3.4.2.3 Κατάταξη επεμβάσεων σε Βραχυπρόθεσμες και Μεσοπρόθεσμες

Στις θέσεις-περιοχές που έχουν διαπιστωθεί προβλήματα, προτείνονται επεμβάσεις οι οποίες κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες, που αναπτύσσονται παρακάτω ως **Βραχυπρόθεσμες και Μεσοπρόθεσμες επεμβάσεις.**

► Επεμβάσεις Βραχυπρόθεσμες

Η υλοποίησή τους περιλαμβάνει, εν γένει, συγκεκριμένες εργασίες μικρής και σε εξαιρετικές περιπτώσεις μεσαίας κλίμακας σε μέγεθος και χρόνο. Αφορούν σε εργασίες που είναι υλοποιήσιμες σε σύντομο χρονικό διάστημα, έχουν άμεσα αποτελέσματα στο επίπεδο της

παρεχόμενης οδικής ασφάλειας και εφαρμόζονται σε θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας (ΜΟΑ) και ιδίως σε θέσεις του οδικού δικτύου που παρουσιάζουν μεγάλη συγκέντρωση ατυχημάτων (ΜΟΑ-Α). Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν π.χ. σε τμήμα οδού, σε θέση μιας οριζόντιας καμπύλης, σε θέση διέλευσης πεζών, σε περιοχή ισόπεδου κόμβου κ.λ.π.

Η κατάταξη των θέσεων ΜΟΑ για την υλοποίηση των Βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων γίνεται κατά σειρά προτεραιότητας, με πρώτες τις ΜΟΑ-Α, στη συνέχεια τις ΜΟΑ-Μ και τελευταίες τις ΜΟΑ-Δ.

Οι Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις ΜΟΑ, ομαδοποιούνται σε :

→ Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις θέσεων ΜΟΑ Α' προτεραιότητας

Η επιλογή των ΜΟΑ για βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις Α' προτεραιότητας από τα συνολικά, προκύπτει με το κριτήριο των σημαντικότερων ΜΟΑ από άποψη επικινδυνότητας. Η επιλογή τους έγινε με τις ακόλουθες παραδοχές και επισημάνσεις:

- α. Από τα ΜΟΑ-Δ λόγω ελέγχου γεωμετρίας εντάσσονται στα ΜΟΑ βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων δεύτερης προτεραιότητας αυτά που έχουν ΔV85 μεταξύ 20 km/h - 40 km/h, με το κριτήριο της επικινδυνότητας.
- β. Από τα ΜΟΑ-Δ λόγω ισόπεδων κόμβων εντάσσονται στα ΜΟΑ βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων δεύτερης προτεραιότητας οι ισόπεδοι κόμβοι που δεν είναι σημαντικοί, καθώς και αυτοί που είναι στην αρχή και στο τέλος της χάραξης όταν δεν υπάρχουν στοιχεία για τους δύο δρόμους που συμβάλλουν.
- γ. Από τις θέσεις ΜΟΑ-Μ εντάσσονται στα ΜΟΑ βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων δεύτερης προτεραιότητας τα ΜΟΑ-Μ-διαφυγόντα που έχουν χαμηλή ΔV85 (π.χ. έως 40 km/h). Επίσης για τα ΜΟΑ-Μ μεγάλου μήκους εφαρμόστηκε η ακόλουθη μεθοδολογία αντιμετώπισης προκειμένου οι επεμβάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας να επικεντρωθούν στις πραγματικά επικίνδυνες θέσεις μικρότερου μήκους:
 1. εντοπίστηκαν εντός του δηλωθέντος τμήματος ΜΟΑ-Μ οι θέσεις ΜΟΑ-Δ με ΔV85>30 Km/h, οι οποίες και αναβαθμίστηκαν σε ξεχωριστές θέσεις ΜΟΑ-Μ
 2. εξετάστηκαν λεπτομερώς εντός του δηλωθέντος τμήματος ΜΟΑ-Μ η ύπαρξη ιχνών διαφυγόντων ατυχημάτων και οι περιοχές στις οποίες εντοπίστηκαν τέτοια ίχνη αναβαθμίστηκαν σε ξεχωριστές θέσεις ΜΟΑ-Μ,
 3. επιπλέον των ιχνών από διαφυγόντα ατυχήματα, εξετάστηκε ευρύτερα η δηλωθείσα περιοχή ως ΜΟΑ-Μ (με βάση και το πρόβλημα για το οποίο υπάρχει μαρτυρία) και επιλέχθηκαν κατά την κρίση του μελετητή τμήματά της ως επικίνδυνα, για να μελετηθούν ως ξεχωριστές θέσεις ΜΟΑ-Μ.
- δ. Εφαρμόστηκε το κριτήριο ιεράρχησης οδικών αξόνων σύμφωνα με το e-mail της Υπηρεσίας και σύμφωνα με αυτό εντάχθηκαν στα ΜΟΑ βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων δεύτερης προτεραιότητας επί πλέον ΜΟΑ από τα συνολικά.

Χαρακτηρίζονται ΜΟΑ βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων πρώτης προτεραιότητας καθώς σε αυτά θα συνταχθούν τεύχη δημοπράτησης.

→ Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις θέσεων ΜΟΑ Β' προτεραιότητας.

Χαρακτηρίζονται ΜΟΑ βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων δεύτερης προτεραιότητας καθώς σε αυτά η διαχείρισή τους θα γίνει με τα πρότυπα σχέδια της ΕΟΑΕ.

► **Επεμβάσεις Μεσοπρόθεσμες**

Σε αυτές περιλαμβάνονται τοπικές ή και εκτεταμένες επεμβάσεις μεσαίου και μεγάλου χρόνου και κόστους υλοποίησης. Η υλοποίηση των Μεσοπρόθεσμων επεμβάσεων μπορεί να απαιτούν τον επανασχεδιασμό και την ανακατασκευή οδικών τμημάτων ή και την κατασκευή εξ ολοκλήρου νέων έργων (π.χ. η ανακατασκευή οδικών τμημάτων ή κόμβων), εργασίες αποκατάστασης πρανών λόγω καταπτώσεων ή και κατολισθήσεων, διαπλατύνσεις, ανακατασκευή – αναμόρφωση κόμβων, επεμβάσεις σε υφιστάμενους οχετούς και γέφυρες καθώς και την κατασκευή εξ ολοκλήρου νέων έργων, όπως π.χ. υπό ορισμένες προϋποθέσεις εύκολα υλοποιήσιμες παρακάμψεις οικισμών.

Η υλοποίηση των Μεσοπρόθεσμων επεμβάσεων μπορεί να προχωρήσει με τις ακόλουθες προϋποθέσεις :

- i) Εκπόνηση μελετών, π.χ. μιας ή περισσότερων κατηγοριών όπως τοπογραφικών, οδοποιίας, υδραυλικών, γεωλογικών, γεωτεχνικών, στατικών, Η/Μ κ.λ.π.
- ii) Εξασφάλιση απαιτούμενων εγκρίσεων από άλλους φορείς.
- iii) Περιβαλλοντική αδειοδότηση.
- iv) Απαλλοτρίωση της έκτασης που ενδεχομένως θα απαιτηθεί για την υλοποίηση των επεμβάσεων.

3.5 Δράσεις επεμβάσεων για τη βελτίωση οδικής ασφάλειας Περιφέρειας Κρήτης

3.5.1. Επεμβάσεις για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας του Οδικού Δικτύου Περιφέρειας Κρήτης – Μελέτη σκοπιμότητας για την «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας και της οδικής ασφάλειας της Περιφέρειας Κρήτης»

Η Περιφέρεια Κρήτης στα πλαίσια των δράσεων για την αναβάθμιση του συστήματος των οδικών μεταφορών, διαπιστώνει, καταγράφει και αξιολογεί τα πολλαπλά υφιστάμενα προβλήματα, ιεραρχεί τις ανάγκες για τη βελτίωση των οδικών υποδομών και προγραμματίζει εκτέλεση έργων για την άρση των επικινδυνοτήτων και τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών.

Για το λόγο αυτό, συντάχθηκε το Μάιο του 2014, η μελέτη σκοπιμότητας για την «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας και της οδικής ασφάλειας της Περιφέρειας Κρήτης», από την Γενική Δ/ση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Περιβάλλοντος & Υποδομών της Περιφέρειας Κρήτης.

Στη αναφερόμενη μελέτη σκοπιμότητας περιλαμβάνονται παρεμβάσεις-δράσεις που υπάγονται στον τομέα των Μεταφορών και αφορούν τις οδικές μεταφορές, με κύριες κατηγορίες παρεμβάσεων στην ανάπτυξη των οδικών μεταφορικών υποδομών και τη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών αξόνων και κατ' επέκταση τη βελτίωση των οδικών υπηρεσιών, θέτοντας δύο κύριους στρατηγικούς στόχους:

- Τη βελτίωση ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, με έμφαση στη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, στη βελτίωση ασφάλειας των μεταφορών και στην αύξηση του επιπέδου ασφάλειας και εξυπηρέτησης των χρηστών του οδικού δικτύου της Κρήτης, με παρεμβάσεις συντήρησης και οδικής ασφάλειας. [Πίνακας 1.A].
- Τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών τόσο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών σε Εθνικό και Περιφερειακό επίπεδο και την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, με εκτέλεση παρεμβάσεων για την άρση ασυνεχειών και δυσλειτουργιών των οδών, [Πίνακας 1.B].

Στους πίνακες 1.Α και 1.Β που ακολουθούν παρουσιάζονται τα έργα όπως έχουν ομαδοποιηθεί σε φάσεις (Α-Β-Γ & Δ) λαμβάνοντας υπόψη αφενός την ωριμότητά τους ως προς τη δυνατότητα υλοποίησής τους και αφετέρου αποτελούν κύριο μεσοπρόθεσμο στόχο επίτευξης που θα συμβάλλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των μεταφορικών υποδομών της Κρήτης.

Τα αναφερόμενα έργα αναμένεται να έχουν αντίκτυπο στην μελλοντική ανάπτυξη του νησιού. Θα επιτρέψουν την ταχύτερη και ασφαλέστερη μετακίνηση στις οδικές μεταφορές σε τοπικό, εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο.

Θα ενισχύσουν την προσβασιμότητα και την μετακίνηση σε κοινότητες που απαιτούν πολλές ώρες επικίνδυνης οδήγησης, προκειμένου να προσεγγιστούν.

Θα σταματήσει η συνεχής ετήσια απώλεια της ανθρώπινης ζωής που οφείλεται σε ανεπάρκειες σημαντικών έργων οδοποιίας.

Οι συνολικές εκτιμώμενες δαπάνες για τους δύο κύριους στρατηγικούς στόχους, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΑΠΑΝΩΝ παρεμβάσεων Οδικής Ασφάλειας	
Πίνακας 1.Α : Έργα συντήρησης και οδικής ασφάλειας	125.050.000
Πίνακας 1.Β : Άρση ασυνεχειών και δυσλειτουργιών Οδικών Υποδομών	292.800.000
Συνολική Δαπάνη	417.850.000

ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.Α - ΕΡΓΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Α' ΦΑΣΗ

Α/Α έργου	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
2	«ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΥ ΑΥΓΕΝΙΚΗ – ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ . (Χ.Θ18+541 – Χ.Θ.21+145)2ο Υποέργο: «ΕΡΓΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ– ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ (Χ.Θ. 21+14 ΕΩΣ Χ.Θ. 22+200) ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΜΟΙΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ ».	1.150.000	ΕΡΓΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ- ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΚΑΤΟΛΙΣΘΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΑΓ. ΔΕΚΑ
3	«ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΗ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΛΑΙΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΒΙΑΝΝΟΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΗΘΑΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ. 2ο Υποέργο: «ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΒΙΑΝΝΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΟΔΩΝ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟ Ι.Κ. ΣΚΑΛΑΝΙΟΥ ΜΕΧΡΙ Α.Κ. ΑΓ. ΣΩΖΟΝΤΑ»	400.000	ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΑΚΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ
5	« ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ Ε.Ο.Δ. ΣΗΤΕΙΑΣ - ΠΑΧΕΙΑ ΑΜΜΟΣ»	1.500.000	ΕΡΓΟ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ
6	«ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΚΑΣΤΕΛΛΙ-ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ»	1.000.000	ΕΡΓΟ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ-ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ
7*	«ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΣΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ 5ο ΥΠΟΕΡΓΟ: "ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΡΗΤΗΣ- Β' ΦΑΣΗ (ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ Η/Μ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ)»	600.000	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΚΛΠ)
8*	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ Β.Ο.Α.Κ	10.000.000	ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
9*	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΒΕΛΤΙΩΣΗ Π.Ε.Ο ΡΕΘΥΜΝΟ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1.000.000	ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
11*	ΜΕΛΕΤΗ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕ ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΜΟΙΡΕΣ - ΤΥΜΠΑΚΙ -ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΓΟΥΒΕΣ - ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ - ΜΑΛΙΑ(Π.Ε.Ο.) ΚΑΙ ΧΑΝΙΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ (Π.Ε.Ο)	8.600.000	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΛΑΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ
14*	ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ-ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ	800.000	ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
		25.050.000	

**ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.Α - ΕΡΓΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Β' ΦΑΣΗ

A/A	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
16*	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΘΕΣΕΩΝ Μ.Ο.Α. ΣΤΟΥΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥΣ ΔΡΟΜΟΣ	30.000.000	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
17*	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	25.000.000	ΜΕ ΒΑΣΗ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ
		55.000.000	

Γ' ΦΑΣΗ

A/A	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
18*	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΘΕΣΕΩΝ Μ.Ο.Α. ΣΤΟΥΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥΣ ΔΡΟΜΟΣ	30.000.000	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
21*	ΤΜΗΜΑΤΙΚΗ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΘΑΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ	15.000.000	ΕΡΓΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
		45.000.000	

Δ' ΦΑΣΗ

A/A	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
		0	

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΑΠΑΝΩΝ	
ΔΑΠΑΝΗ : Α ΦΑΣΗ	25.050.000
ΔΑΠΑΝΗ : Β ΦΑΣΗ	55.000.000
ΔΑΠΑΝΗ : Γ ΦΑΣΗ	45.000.000
ΔΑΠΑΝΗ : Δ ΦΑΣΗ	0
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ	125.050.000

**ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.Β - ΑΡΣΗ ΑΣΥΝΕΧΕΙΩΝ & ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Α' ΦΑΣΗ

Α/Α έργου	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	« ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΟΔΟΥ ΤΥΛΙΣΣΟΣ –ΑΝΩΓΕΙΑ ΤΜΗΜΑ ΤΥΛΙΣΣΟΣ –ΟΡΟΠΕΔΙΟ ΣΤΡΟΥΜΠΟΥΛΑ –ΑΣΤΥΡΑΚΙ & ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ. 3ο Υποέργο (ΝΕΟ): «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ –ΤΥΛΙΣΣΟΣ – ΑΝΩΓΕΙΑ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΟΡΟΠΕΔΙΟ ΣΤΡΟΥΜΠΟΥΛΑ ΕΩΣ ΚΟΜΒΟ ΑΣΤΥΡΑΚΙΟΥ»	9.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΜΗΚΟΥΣ 5,5 Km, ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΟΡΕΙΝΟΥ ΟΓΚΟΥ ΜΥΛΟΠΟΤΑΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
4	« ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΑΡΑΝΥΜΦΩΝ- ΤΡΙΩΝ ΕΚΚΛΗΣΙΩΝ – ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΣΤΕΡΟΥΣΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΡΧΑΝΩΝ ΑΣΤΕΡΟΥΣΙΩΝ» .	2.500.000	
10	ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΒΙΑΝΝΟΣ & ΧΟΥΔΕΤΣΙ-ΠΥΡΓΟΣ 3ο ΥΠΟΕΡΓΟ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΣΥΝΔΕΤΗΡΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΒΙΑΝΝΟΣ & ΧΟΥΔΕΤΣΙ-ΠΥΡΓΟΣ	7.500.000	
12	ΟΔΙΚΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΑΞΟΥ	7.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ - ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Α ΦΑΣΗΣ		26.000.000	

Β' ΦΑΣΗ

Α/Α	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
15	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΑΓΙΟΙ ΔΕΚΑ (α) ΤΜΗΜΑ ΓΟΥΡΝΕΣ-ΣΤΑΥΡΑΚΙΑ & (β) ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΓΕΦΥΡΑ ΣΙΒΑ	30.000.000	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΤΡΑΙΧΝΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ ΣΕ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΑΓ. ΔΕΚΑ ΜΗΚΟΥΣ 5,5 Km
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Β ΦΑΣΗΣ		30.000.000	

Γ' ΦΑΣΗ

Α/Α	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
19	ΚΟΜΒΟΣ ΑΡΚΑΛΟΧΩΡΙΟΥ & ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ	12.000.000	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΟΜΒΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΟΥ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ 3ο ΚΠΣ
20	ΚΟΜΒΟΣ ΚΟΥΝΑΒΩΝ	7.000.000	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΟΜΒΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΕΡΓΟΥ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ 3ο ΚΠΣ
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Γ ΦΑΣΗΣ		19.000.000	

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ, 2016-2020

Δ' ΦΑΣΗ

Α/Α	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΥΠ/ΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
22	ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΩΝ ΔΗΜΩΝ ΠΟΛΕΩΣ ΧΑΝΙΩΝ	13.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΜΗΚΟΥΣ 4,9 ΧΛΜ
23	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ-ΚΑΡΕΣ	2.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ
24	ΓΕΦΥΡΑ ΒΑΓΙΩΝΙΑ	2.000.000	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΓΕΦΥΡΑΣ-ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ
25	ΓΕΦΥΡΑ ΣΑΡΑΝΤΑΔΩΝ	600.000	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΓΕΦΥΡΑΣ-ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ
26	ΔΡΟΜΟΣ ΠΡΟΣ ΟΡΟΠΕΔΙΟ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	28.500.000	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΜΕ ΜΕΓΑΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΟ ΛΟΓΩ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
27	ΔΡΟΜΟΣ ΠΡΟΣ ΜΑΛΑΔΕΣ	21.000.000	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΜΕ ΜΕΓΑΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΟ ΛΟΓΩ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
28	ΒΑΣΙΛΙΚΗ - ΚΡΟΤΟΣ	8.500.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΓΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ
29	ΔΡΟΜΟΣ ΑΓ. ΚΥΡΙΛΛΟΣ - ΓΕΡΟ ΚΑΜΠΟΣ	2.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΓΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ
30	ΓΕΦΥΡΑ ΠΟΤΑΜΟΥ ΑΝΑΠΟΔΑΡΗ ΣΤΑ ΚΑΛΥΒΙΑ	3.000.000	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΓΕΦΥΡΑΣ-ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ
31	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ. ΤΜΗΜΑ ΑΡΜΕΝΟΙ - ΠΑΛΑΙ. ΤΜΗΜΑ Α.	7.200.000	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΝΟΤΙΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ, ΜΕ ΜΕΓΑΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΟ ΛΟΓΩ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
32	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ. ΤΜΗΜΑ ΑΡΜΕΝΟΙ - ΠΑΛΑΙ. ΤΜΗΜΑ Β.	6.700.000	ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΜΕ ΝΟΤΙΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ, ΜΕ ΜΕΓΑΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΟ ΛΟΓΩ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
33	ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΝΕΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ "ΡΕΘΥΜΝΟ-ΦΡΑΓΜΑ ΠΟΤΑΜΩΝ", ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 13	10.300.000	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΗ - ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ 2.200.000
34	ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΝΕΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ "ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ-ΦΟΥΡΦΟΥΡΑΣ", ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 13	17.000.000	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΗ - ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ 4.300.000
35	ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΝΕΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ "ΦΟΥΡΦΟΥΡΑΣ-ΜΑΝΤΡΕΣ", ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ 13	29.500.000	ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΗ - ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ 4.750.000
36	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΕΛΟΥΝΤΑΣ	2.500.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΜΗΚΟΥΣ 3 ΧΛΜ, ΛΟΓΩ ΜΕΓΑΛΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΑΠΟ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ, 2016-2020

37	ΝΟΤΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ-ΦΕΡΜΑ	11.000.000	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΧΑΡΑΞΗΣ ΜΗΚΟΥΣ 8 ΧΛΜ, ΛΟΓΩ ΜΕΓΑΛΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΑΠΟ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
38	ΝΟΤΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΠΙΛΑΛΗΜΑΤΑ - ΣΗΤΕΙΑ	2.500.000	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΧΑΡΑΞΗΣ ΛΟΓΩ ΜΕΓΑΛΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΑΠΟ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
39	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΜΟΙΡΩΝ	16.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΜΗΚΟΥΣ 5,5 ΧΛΜ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ ΜΟΙΡΩΝ ΜΕ ΜΕΓΑΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΟ ΛΟΓΩ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
40	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ	19.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΜΗΚΟΥΣ 7,5 ΧΛΜ ΛΟΓΩ ΜΕΓΑΛΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΑΠΟ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
41	ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΓΙΑΣ ΓΑΛΗΝΗΣ	2.000.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΜΗΚΟΥΣ 1,5 ΧΛΜ ΛΟΓΩ ΜΕΓΑΛΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΑΠΟ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
42	« ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΟΔΟΥ ΤΥΛΙΣΣΟΣ –ΑΝΩΓΕΙΑ ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΤΙΜΙΟ ΣΤΑΥΡΟ ΕΩΣ ΑΝΩΓΕΙΑ	13.500.000	ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ 5 Km, ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΟΡΕΙΝΟΥ ΟΓΚΟΥ ΜΥΛΟΠΟΤΑΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Δ ΦΑΣΗΣ		217.800.000	

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΑΠΑΝΩΝ	
ΔΑΠΑΝΗ : Α ΦΑΣΗ	26.000.000
ΔΑΠΑΝΗ : Β ΦΑΣΗ	30.000.000
ΔΑΠΑΝΗ : Γ ΦΑΣΗ	19.000.000
ΔΑΠΑΝΗ : Δ ΦΑΣΗ	217.800.000
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ	292.800.000

3.5.2 Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις βελτίωσης επιπέδου οδικής ασφάλειας Εθνικού και Επαρχιακού Οδικού Δικτύου Περιφέρειας Κρήτης (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.)

Στα πλαίσια εκπόνησης των μελετών οδικής ασφάλειας στο Επαρχιακό και Εθνικό Δίκτυο της χώρας εκπονείται από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ Α.Ε., σχετική μελέτη επεμβάσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στο Οδικό Δίκτυο (Επαρχιακό και Εθνικό) της Περιφέρειας Κρήτης.

Σύμφωνα με το αντικείμενο της μελέτης και τα καταγεγραμμένα μέχρι σήμερα δεδομένα, συνοπτικά στοιχεία παρουσιάζονται στη συνέχεια.

→ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Το οδικό δίκτυο που μελετήθηκε αφορά σε **συνολικό μήκος άξονα 234 Km** (έναντι του συνολικού μήκους των 1100 Km) στο οποίο έχουν καταγραφεί 360 θέσεις ΜΟΑ.

Για τις Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις Α' Προτεραιότητας έχουν εκπονηθεί αντίστοιχες μελέτες έργων, προϋπολογισμού περίπου **6.250.000,00** ευρώ.

Στον πίνακα 3.5.2.[1] που ακολουθεί παρουσιάζονται οι οδικοί άξονες που μελετήθηκαν, ο αριθμός των θέσεων ΜΟΑ που επιλέχθηκαν ως Α' Προτεραιότητας και το συνολικό μήκος των επεμβάσεων στις θέσεις αυτές.

Για τις εντοπισμένες θέσεις των Βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων Β' Προτεραιότητας, επεξεργάζονται και αξιολογούνται τα υπάρχοντα δεδομένα, ώστε να συνταχθούν οι σχετικές μελέτες των έργων.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Κωδικός άξονα	Μήκος άξονα (μέτρα)	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ) -Α' Προτεραιότητας	Μήκος επεμβάσεων - Α' Προτεραιότητας	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ)-Β' Προτεραιότητας	
Ε.Ο. 92	15.564	12	2.454	14	
ΕΠ 1	4.157	1	39	6	
ΕΠ 11	30.099	13	3.924	53	
ΕΠ 18	11.601	3	368	10	
ΕΠ 20	4.382	2	400	2	
ΕΠ 21	3.737	2	307	1	
ΕΠ 22	21.840	11	1.652	32	
ΕΠ 25	19.385	5	988	11	
ΕΠ 27	20.246	9	650	10	
ΕΠ 30_1	5.309	1	200	8	
ΕΠ 30_2	5.207	2	111	8	
ΕΠ 33	23.247	7	828	31	
ΕΠ 39	13.315	2	210	10	
ΕΠ 44	21.266	9	2.056	36	
ΕΠ 48	5.619	4	515	3	
ΕΠ 53	22.178	11	1.668	20	
ΕΠ 67	6.999	2	446	9	Σύνολο ΜΟΑ
Σύνολο	234.151	96	16.816	264	360

Πίνακας 3.5.2.[1]

→ **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΕΘΥΜΝΟΥ**

Το οδικό δίκτυο που μελετήθηκε αφορά σε **συνολικό μήκος άξονα 222 Km** (έναντι του συνολικού μήκους των 600 Km) στο οποίο έχουν καταγραφεί 358 θέσεις ΜΟΑ.

Για τις Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις Α' Προτεραιότητας έχουν εκπονηθεί αντίστοιχες μελέτες έργων, προϋπολογισμού περίπου **7.000.000,00** ευρώ.

Στον πίνακα 3.5.2.[2] που ακολουθεί παρουσιάζονται οι οδικοί άξονες που μελετήθηκαν, ο αριθμός των θέσεων ΜΟΑ που επιλέχθηκαν ως Α' Προτεραιότητας και το συνολικό μήκος των επεμβάσεων στις θέσεις αυτές.

Για τις εντοπισμένες θέσεις των Βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων Β' Προτεραιότητας, επεξεργάζονται και αξιολογούνται τα υπάρχοντα δεδομένα, ώστε να συνταχθούν οι σχετικές μελέτες των έργων.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΕΘΥΜΝΟΥ

Κωδικός άξονα	Μήκος άξονα (μέτρα)	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ) -Α' Προτεραιότητας	Μήκος επεμβάσεων - Α' Προτεραιότητας	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ)-Β' Προτεραιότητας	
ΕΠ 3	48.280	26	6.308	-	
ΕΠ 4	18.370	9	1.676	-	
ΕΠ 9	14.280	12	1.737	-	
ΕΠ 13_1	20.000	3	1.337	-	
ΕΠ 13_2	34.890	13	2.161	-	
ΕΠ 14	11.060	2	368	-	
ΕΠ 22	15.720	22	5.014	-	
ΕΠ 24	23.510	7	444	-	
ΕΠ 25	5.510	8	1.028	-	
ΕΠ 27	8.790	6	753	-	
ΕΠ 29	16.450	5	504	-	
ΕΠ 32	5.220	2	457	-	
Σύνολο	222.080	115	21.787	243	Σύνολο ΜΟΑ 358

Πίνακας 3.5.2.[2]

→ **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ**

Το οδικό δίκτυο που μελετήθηκε αφορά σε **συνολικό μήκος άξονα 226 Km** (έναντι του συνολικού μήκους των 900 Km) στο οποίο έχουν καταγραφεί 426 θέσεις ΜΟΑ.

Για τις Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις Α' Προτεραιότητας έχουν εκπονηθεί αντίστοιχες μελέτες έργων, προϋπολογισμού περίπου **9.500.000,00** ευρώ.

Στον πίνακα 3.5.2.[3] που ακολουθεί παρουσιάζονται οι οδικοί άξονες που μελετήθηκαν, ο αριθμός των θέσεων ΜΟΑ που επιλέχθηκαν ως Α' Προτεραιότητας και το συνολικό μήκος των επεμβάσεων στις θέσεις αυτές.

Για τις εντοπισμένες θέσεις των Βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων Β' Προτεραιότητας, επεξεργάζονται και αξιολογούνται τα υπάρχοντα δεδομένα, ώστε να συνταχθούν οι σχετικές μελέτες των έργων.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ

Κωδικός άξονα	Μήκος άξονα (μέτρα)	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ) -Α' Προτεραιότητας	Μήκος επεμβάσεων - Α' Προτεραιότητας	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ)-Β' Προτεραιότητας	
Π.Ε.Ο 90	29.200	24	9.042	-	
ΕΠ 1	9.500	6	962	-	
ΕΠ 5	23.100	9	2.066	-	
ΕΠ 14	51.000	19	3.387	-	
ΕΠ 27	10.100	7	1.335	-	
ΕΠ 32	12.800	11	619	-	
ΕΠ 54	33.700	22	2.262	-	
ΕΠ 31	22.100	1	200	-	
ΕΠ 36	23.100	15	2.616	-	
ΕΠ 21	11.500	7	680	-	Σύνολο ΜΟΑ
Σύνολο	226.100	121	23.169	305	426

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

- α) Η **επαρχιακή οδός ΕΠ 5** που μελετήθηκε αφορά σε μήκος 14.200 μέτρων Πρωτεύοντος Επαρχιακού Δικτύου και σε μήκος 8.900 μέτρων Δευτερεύοντος Επαρχιακού Δικτύου
- β) Η **επαρχιακή οδός ΕΠ 36** που μελετήθηκε αφορά σε μήκος 2.900 μέτρων Πρωτεύοντος Επαρχιακού Δικτύου και σε μήκος 20.200 μέτρων Δευτερεύοντος Επαρχιακού Δικτύου

Πίνακας 3.5.2.[3]

→ **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΣΙΘΙΟΥ**

Το οδικό δίκτυο που μελετήθηκε αφορά σε **συνολικό μήκος άξονα 242,50 Km** (έναντι του συνολικού μήκους των 840 Km), στο οποίο έχουν καταγραφεί 527 θέσεις ΜΟΑ.

Για τις Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις Α' Προτεραιότητας έχουν εκπονηθεί αντίστοιχες μελέτες έργων, προϋπολογισμού περίπου **7.250.000,00** ευρώ.

Στον πίνακα 3.5.2.[4] που ακολουθεί παρουσιάζονται οι οδικοί άξονες που μελετήθηκαν, ο αριθμός των θέσεων ΜΟΑ που επιλέχθηκαν ως Α' Προτεραιότητας και το συνολικό μήκος των επεμβάσεων στις θέσεις αυτές.

Για τις εντοπισμένες θέσεις των Βραχυπρόθεσμων επεμβάσεων Β' Προτεραιότητας, επεξεργάζονται και αξιολογούνται τα υπάρχοντα δεδομένα, ώστε να συνταχθούν οι σχετικές μελέτες των έργων.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΣΙΘΙΟΥ

Κωδικός άξονα	Μήκος άξονα (μέτρα)	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ) -Α' Προτεραιότητας	Μήκος επεμβάσεων - Α' Προτεραιότητας	Αριθμός θέσεων επεμβάσεων (ΜΟΑ)-Β' Προτεραιότητας	
Π.Ε.Ο 90	27.300	20	2.765	-	
ΕΠ 1	16.200	12	2.149	-	
ΕΠ 9	38.700	21	2.408	-	
ΕΠ 15	9.500	3	548	-	
ΕΠ 16	8.200	4	1.024	-	
ΕΠ 17	2.800	4	449	-	
ΕΠ 28	56.900	23	4.859	-	
ΕΠ 41	19.000	8	896	-	
ΕΠ 42	17.000	4	484	-	
ΕΠ 47	12.200	10	798	-	
ΕΠ 29	27.500	12	1.134	-	
ΕΠ 50	7.200	3	127	-	Σύνολο ΜΟΑ
Σύνολο	242.500	124	17.641	403	527

Πίνακας 3.5.2.[4]

Συγκεντρωτικά στοιχεία

Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας Εθνικού & Επαρχιακού Οδικού Δικτύου	Προϋπολογισμός ΜΟΑ Α' Προτερ.	Θέσεις ΜΟΑ Α' Προτεραιότητας	Θέσεις ΜΟΑ Β' Προτεραιότητας	Θέσεις ΜΟΑ
Περιφερειακή Ενότητα Χανίων	9.500.000	121	305	1.671
Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου	7.000.000	115	243	
Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου	6.250.000	96	264	
Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου	6.250.000	124	403	
Σύνολα	30.000.000	456	1.215	

3.5.3 Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις σε τμήματα και θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας στους άξονες (α) Ηράκλειο-Μοίρες-Τυμπάκι-Αγία Γαλήνη, (β) Ηράκλειο-Γούβες-Χερσόνησος-Μάλια(Π.Ε.Ο.), (γ) Χανιά-Ρέθυμνο (Π.Ε.Ο.)

ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ - Δ/ΝΣΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Η Διεύθυνση Συντήρησης Οδικών Έργων (Δ3) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σχεδίασε έργο βραχυπρόθεσμων παρεμβάσεων, δηλαδή παρεμβάσεων άμεσης απόδοσης σε τμήματα και θέσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας των οδικών αξόνων:

Ηράκλειο - Μοίρες - Τυμπάκι - Αγία Γαλήνη,
Ηράκλειο - Γούβες - Χερσόνησος - Μάλια (Π.Ε.Ο.),
Χανιά - Ρέθυμνο (Π.Ε.Ο.),
με προϋπολογισμό **8.600.000,00** ευρώ.

Στους προαναφερθέντες άξονες, σύμφωνα με την σχετική μελέτη που εκπονήθηκε, έχουν εντοπιστηκαν συνολικά 29 θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας (Μ.Ο.Α.), τόσο σε υπεραστικά τμήματα όσο και σε ισόπεδους κόμβους και σε τμήματα εντός οικισμών ή με αστικές χρήσεις, στις οποίες προβλέπονται βραχυπρόθεσμα μέτρα μικρού κόστους για τη μείωση της επικινδυνότητας.

Σε γενικές γραμμές, οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις στις θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας αφορούν κυρίως αναβάθμιση και αντικατάσταση του εξοπλισμού της οδού, όπως διαγράμμιση, πινακίδες σήμανσης, ανακλαστικές οδοστρώματος, γραμμική οροσήμανση, ακουστικές ταινίες, στηθαία ασφαλείας κλπ. Σε μικρότερο βαθμό και τοπικά, προβλέπεται συμπλήρωση - ανακατασκευή της υποδομής, όπως κατασκευή αντιολισθηρής ασφαλικής στρώσης, μικρή διαπλάτυνση του οδοστρώματος, αποξήλωση εμποδίων και αποψίλωση ζωνών που εμποδίζουν την ορατότητα, συμπλήρωση ή κατασκευή ερείσματος, καθώς και έργα βελτίωσης της αποχέτευσης ομβρίων, εφ' όσον απαιτούνται.

Επίσης, στη σχετική μελέτη προβλέπεται η μελέτη και κατασκευή μιας μεταλλικής πεζογέφυρας περί τη χ.θ. 15+100 της Π.Ε.Ο. Ηράκλειο - Γούβες - Χερσόνησος - Μάλια στην περιοχή Γούρνες, καθώς και η κατασκευή δύο κάτω διαβάσεων πεζών στο τμήμα Γεωργιούπολη – Επισκοπή του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), στις χ.θ. 40+505 και 40+805. (περιοχή Καβρού στο Ν. Χανίων).

Στις περιοχές των κόμβων προβλέπεται κατασκευή νησίδων και πεζοδρομίων, καθώς και η εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης (σε δύο κόμβους).

Στον πίνακα 3.5.[1] που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις ΜΟΑ των οδικών αξόνων που μελετήθηκαν, ο αριθμός των επιλεγθέντων θέσεων ΜΟΑ, το συνολικό μήκος των επεμβάσεων στις θέσεις αυτές και οι απαιτούμενες κατασκευές πεζοδιαβάσεων.

**ΜΟΑ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ: α) Ηράκλειο-Αγία Γαλήνη
β) Ηράκλειο-Γούβες-Χερσόνησος-Μάλια Π.Ε.Ο.
γ) Χανιά-Ρέθυμνο Π.Ε.Ο.**

Κωδικός άξονα	Θέσεις επεμβάσεων	Μήκος Επέμβασης	
ΜΟΑ Οδικός Άξονας Ηράκλειο - Αγία Γαλήνη	1	1000	
	2	1000	
	3	1000	
	4	1000	
	5	1000	
	6	500	Ισόπεδος Κόμβος Φαιστού
	7	1300	
	8	1200	
	9	1000	
	10	600	
	11	1000	
	12	1000	
ΣΥΝΟΛΟ	12		11600
Κωδικός άξονα	Θέσεις επεμβάσεων	Μήκος Επέμβασης	
ΜΟΑ Οδικός Άξονας Ηράκλειο-Γούβες- Χερσόνησος-Μάλια Π.Ε.Ο.	1	500	
	2	1000	
	3	1000	
	4	1000	
	5	1000	
	6	500	Ισόπεδος Κόμβος Γουβών
	7	900	
	8	1000	
	9	500	Ισόπεδος Κόμβος Αγριανών
	10	1000	
	11	1000	
ΣΥΝΟΛΟ	11		9400
Κωδικός άξονα	Θέσεις επεμβάσεων	Μήκος Επέμβασης (μέτρα)	
ΜΟΑ Οδικός Άξονας Χανιά - Ρέθυμνο Π.Ε.Ο.	1	3000	
	2	700	
	3	1000	
	4	1000	
	5	1200	
	6	1000	
ΣΥΝΟΛΟ	6		7900
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	29		28900

Πίνακας 3.5.3.[1]

ΠΕΖΟΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

1. Μεταλλική πεζογέφυρα περί τη Χ.Θ. 15+130 του τμήματος
Ηράκλειο-Γούβες-Χερσόνησος-Μάλια
2. Κάτω διάβαση πεζών περί τη Χ.Θ. 40+505 του τμήματος
Γεωργιούπολη -Επισκοπή του Β.Ο.Α.Κ. (Χανιά)
3. Κάτω διάβαση πεζών περί τη Χ.Θ. 40+805 του τμήματος
Γεωργιούπολη -Επισκοπή του Β.Ο.Α.Κ. (Χανιά)
4. Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις των δύο κάτω διαβάσεων

Πίνακας 3.5.3[1]

Συγκεντρωτικά στοιχεία

<p>Βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις σε τμήματα ΜΟΑ στους άξονες (α) Ηράκλειο-Αγία Γαλήνη, (β) Ηράκλειο-Μάλια (Π.Ε.Ο.), (γ) Χανιά-Ρέθυμνο (Π.Ε.Ο.)</p>	<p>Προϋπολογισμός</p>	<p>Θέσεις ΜΟΑ</p>
<p>Σύνολα</p>	<p>8.600.000</p>	<p>29</p>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

4.1. Σκοπός και Στόχοι του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας (2011-2020), Ελλάδας

4.1.1. Εισαγωγή

Ο τελικός στόχος 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. Στην προσέγγιση «Ασφαλούς Συστήματος» της οδικής κυκλοφορίας (Ενότητα 4.1.1.1. του Στρατηγικού Σχεδίου οδικής Ασφάλειας Ελλάδας, 2011-2020) υπογραμμίζεται η ανάγκη για συστηματική 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 ανθρωπιστικός και ανθρωποκεντρικός τρόπος αντιμετώπισης των θεμάτων της οδικής ασφάλειας όπου η ανθρώπινη ζωή αναγνωρίζεται ως υπέρτατη αξία. Ο σχεδιασμός του συστήματος της οδικής κυκλοφορίας προσαρμόζεται στις ανάγκες και στους περιορισμούς των χρηστών, διαμορφώνεται συγχωρητικό οδικό περιβάλλον για τα λάθη των χρηστών και αναπτύσσεται επίσης συγχωρητική συμπεριφορά στην κυκλοφορία. Ο μηδενισμός των θανάτων και των αναπηριών στα οδικά ατυχήματα πιθανόν δεν θα 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.

4.1.2. 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).

4.1.3. 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).

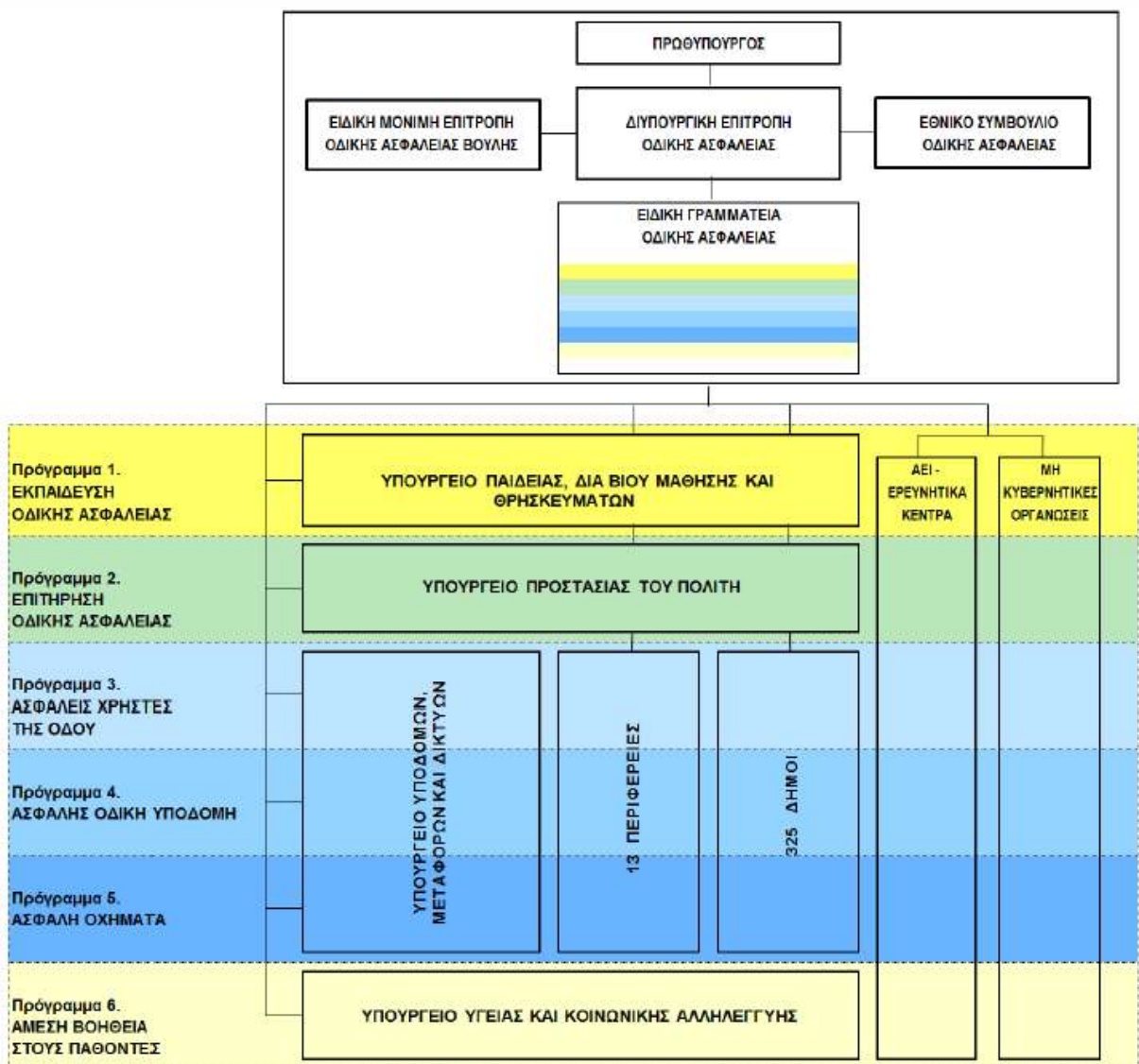
Με βάση τα προσωρινά στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα το έτος 2010, ήταν 1.281. Σε συμφωνία με τον ευρωπαϊκό στόχο καθορίζεται ως ποσοτικός στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2011 - 2020:

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

4.2. 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 επακριβώς οι αρμοδιότητες και ο ρόλος** του κάθε φορέα υλοποίησης και να ρυθμίζονται αποτελεσματικά όλα τα θέματα συντονισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του συνόλου των προγραμμάτων και δράσεων.

Στο Σχήμα 4.1 παρουσιάζεται η δομή του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.



Σχήμα 4.1 Δομή Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020

Αναπτύσσονται **έξι Προγράμματα** για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και καθορίζεται ο ρόλος κάθε φορέα υλοποίησης στην εφαρμογή των 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

4.2. Σκοπός - Στόχοι Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Κρήτη (2015-2020)

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών το έτος 2013 ήταν 66.

Σε συμφωνία με τον ποσοτικό στόχο του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα (2011-2020) που αφορά στη μείωση των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 50% μέχρι το 2020, καθορίζεται ως **ποσοτικός στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση οδικής Ασφάλειας στην Κρήτη (2015-2020):**

► **Οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020, να είναι λιγότεροι από 33.**

Λαμβάνοντας υπόψη τη δομή του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020 και όπως σαφώς φαίνεται και στο Σχήμα 4.1, για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των αναφερόμενων έξι Προγραμμάτων, **η Περιφέρεια Κρήτης, ως φορέας υλοποίησης των Προγραμμάτων, οφείλει να αναπτύξει Προγράμματα και Δράσεις οδικής ασφάλειας, στα Προγράμματα (3): Ασφαλείς χρήστες οδού - (4): Ασφαλής οδική υποδομή και (5): Ασφαλή οχήματα** όπως αναφέρθηκαν παραπάνω. Με πρωτοβουλία της θα αναπτύξει Πρόγραμμα και δράση οδικής ασφάλειας και στο **Πρόγραμμα (6): Άμεση βοήθεια στους παθόντες**, ενώ θα καταβάλλει και προσπάθειες για το **Πρόγραμμα (1) : Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας** και το **Πρόγραμμα (2) : Επιτήρηση της κυκλοφορίας για την Οδική Ασφάλεια.**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (2011-2020)
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Στο πλαίσιο του Στρατηγικού Σχεδίου για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020 έχουν προταθεί έξι Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας και αντίστοιχες δράσεις. Ο καθορισμός των Προγραμμάτων και ο προσδιορισμός των δράσεων αποτελεί ευθύνη της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, ενώ η εξειδίκευση των δράσεων αποτελεί ευθύνη των φορέων υλοποίησης με βάση τα διαθέσιμα κονδύλια και σε συνεργασία με τη Διυπουργική Επιτροπή και την Ειδική Γραμματεία που την υποστηρίζει. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι το περιεχόμενο των Προγραμμάτων και οι δράσεις αναθεωρούνται ετησίως με βάση τυχόν νέα στοιχεία, τα αποτελέσματα της εφαρμογής των δράσεων και τη διαθέσιμη χρηματοδότηση.

Για την ανάπτυξη των έξι Προγραμμάτων Οδικής Ασφάλειας, ελήφθησαν υπόψη τα προβλήματα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, τα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που έχουν ήδη ληφθεί και τα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που υλοποιήθηκαν με επιτυχία διεθνώς. Έμφαση δόθηκε σε δράσεις οδικής ασφάλειας που εφαρμόστηκαν επιτυχώς σε αναπτυγμένες από άποψη οδικής ασφάλειας χώρες, όπως η Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Αυστραλία.

Επισημαίνεται ότι για εκείνες τις δράσεις ενός προγράμματος που είναι απαραίτητη η συνεργασία υπηρεσιών από δύο ή και περισσότερα Υπουργεία, θα υπάρξει πρόβλεψη για καλή και αποτελεσματική συνεργασία μέσα σε ένα πλαίσιο σαφώς καθορισμένων ρόλων και αρμοδιοτήτων με συντονισμό από τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα έξι Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα (2011-2020).

5.1. Πρόγραμμα «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας»

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι ένας από τους βασικούς άξονες της προσπάθειας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων που λαμβάνονται με στόχο τη θετική επιρροή στην οδική συμπεριφορά. Έχει στόχο την ασφαλή συμμετοχή στην κυκλοφορία και την εκμάθηση ασφαλών τεχνικών βραχυπρόθεσμα, και ασφαλούς και υπεύθυνης συμπεριφοράς μακροπρόθεσμα.

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελέσει μέρος μιας δια βίου διαδικασίας μάθησης. Το συγκεκριμένο Πρόγραμμα «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας» αφορά στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας που προσφέρεται στο σχολείο, καθώς και μέσω σχετικών εξωσχολικών δραστηριοτήτων, σε παιδιά και εφήβους μέχρι 17 ετών. Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας συνεχίζεται με την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών για την απόκτηση της άδειας οδήγησης (Πρόγραμμα Ασφαλείς χρήστες της οδού), με τα προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των οδηγών για ασφαλή οδήγηση και τέλος, ολοκληρώνεται με προγράμματα ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης μέσω εγχειριδίων ασφαλούς οδήγησης και μέσω σχετικών εκστρατειών ενημέρωσης για τους οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας.

Για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας» είναι απαραίτητη η οργάνωση τμήματος στο Υπουργείο Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, που θα αναλάβει τον σχεδιασμό, την εξειδίκευση και την αξιολόγηση του προτεινόμενου πλαισίου ανάπτυξης της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας για παιδιά και νέους μέχρι 17 ετών.

Το κατάλληλα στελεχωμένο τμήμα συντονισμού και παρακολούθησης του Υπουργείου θα αναλάβει επίσης και τη:

- 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 άλλους φορείς με τον συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.
- Συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της υπάρχουσας σχετικής εμπειρίας.

5.1.1. Προϋποθέσεις για την επιτυχία της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας

Έχει ευρέως αναγνωρισθεί ότι η αποτελεσματική εκπαίδευση οδικής ασφάλειας δημιουργεί και αλλάζει στάσεις για να είναι θετικές προς την ασφαλή και κοινωνικά υπεύθυνη συμπεριφορά. Η σύγχρονη εκπαίδευση οδικής ασφάλειας θα πρέπει να αντιμετωπισθεί ως μέτρο αυτοπροστασίας για τα παιδιά, τους εφήβους και όλους τους χρήστες της οδού.

Προϋπόθεση της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας είναι η ευαισθητοποίηση της κοινωνίας για τον ρόλο και τη λειτουργία της. Προτείνεται η δημιουργία συνεργασιών μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, π.χ. υπηρεσίες/φορείς υγείας, αθλητικές ομοσπονδίες, κέντρα νεότητας, καθώς και η ανάπτυξη δράσεων μέσω των οποίων

θα διευκολύνεται η προώθηση αυτών των συνεργασιών. Υπάρχει ανάγκη σαφούς ρόλου και προγράμματος για κάθε συνεργαζόμενο φορέα και επίσης απαιτείται ο αποτελεσματικός συντονισμός τους με ευθύνη του σχολείου.

Βασική προϋπόθεση για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου εκπαίδευσης είναι ο προσδιορισμός της έκτασης, του περιεχομένου και του γενικού πλαισίου της διδακτέας ύλης. Η διαμόρφωσή της είναι ζήτημα στρατηγικής συζήτησης στην οποία θα πρέπει να συμμετέχουν οι δυνητικά ενδιαφερόμενοι φορείς. Οι εκπαιδευτικοί και το προσωπικό της Τροχαίας έχουν βασικό ρόλο. Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας θα πρέπει να περιληφθεί ως υποχρεωτικό μάθημα στο σχολικό πρόγραμμα και να προσφέρεται επιπλέον πρακτική εκπαίδευση σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι ανταγωνιστική με άλλες προτεραιότητες στη διδακτέα ύλη. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, όπως προκύπτει από την προηγούμενη εμπειρία της κυκλοφοριακής αγωγής, δεν ήταν τόσο ελκυστική και σε ένα βαθμό είναι συνδεδεμένη με ξεπερασμένη μέθοδο με επίκεντρο τα μικρότερα παιδιά. Οι έφηβοι έχουν μεγάλη συμμετοχή στα ατυχήματα και θα πρέπει να αποτελέσουν μια κύρια ομάδα-στόχο της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας. Για να είναι ελκυστική στους εφήβους, το περιεχόμενο, η μέθοδος και τα μέσα επικοινωνίας (είναι σαφώς κρίσιμη πτυχή της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας η πρόσωπο με πρόσωπο επαφή) πρέπει να είναι κατάλληλα σχεδιασμένα και να βασίζονται σε τύπους αλληλεπίδρασης ελκυστικούς σε αυτές τις ηλικίες. Σε ορισμένη ηλικία οι συνομήλικοι λειτουργούν ως πρότυπα ενώ η επιρροή των ενηλίκων, γρήγορα και σημαντικά, περιορίζεται. Η παθητική διδασκαλία από έναν ενήλικα μπορεί να γίνει αντιπαραγωγική. Εκτός του σχολείου, διάλους επικοινωνίας μπορεί να αποτελέσουν τα κέντρα νεότητας και οι αθλητικές λέσχες. Παρεμβάσεις που αποτελούν παραδείγματα καλής πρακτικής περιλαμβάνουν χρήση πολυμέσων για μηνύματα οδικής ασφάλειας, ενίσχυση κοινωνικής ευαισθητοποίησης και υπευθυνότητας μεγαλύτερων εφήβων και συζητήσεις με άτομα που είχαν εμπλακεί σε οδικά ατυχήματα.

Οι έφηβοι επηρεάζονται έντονα από τα συναισθήματά τους και η πίεση από τους συνομηλικούς επηρεάζει τη συμπεριφορά και τις στάσεις τους. **Η εκπαίδευση θα πρέπει να στοχεύει στη μετάβαση από τον έλεγχο του κινδύνου στην αποφυγή του κινδύνου.** Η αυτο-αξιολόγηση και η κατάλληλη επισήμανση (έκφραση) των προσωπικών και τεχνικών ορίων είναι κρίσιμα σημεία της εκπαίδευσης.

Οι γονείς έχουν έναν κρίσιμο ρόλο στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας για τα παιδιά έως την ηλικία των 12 ετών. Είναι τα πρόσωπα που πρώτα προσφέρουν εκπαίδευση οδικής ασφάλειας. Οι γονείς έχουν τον ρόλο προτύπων για τα παιδιά τους και επίσης λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με την ασφάλειά τους στην κυκλοφορία και τους τρόπους μετακίνησής τους, οι οποίες αφορούν στον βαθμό της έκθεσης των παιδιών στην κυκλοφορία, στον βαθμό που αυτά συνοδεύονται, στον βαθμό που μετακινούνται ανεξάρτητα και στη χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας. Για την αποτελεσματικότερη εκπαίδευση οδικής ασφάλειας θα πρέπει να γίνεται ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ γονέων και δασκάλων ώστε να ενισχυθεί η ευαισθητοποίηση σε αντίστοιχες στρατηγικές. Οι γονείς θα πρέπει να ευαισθητοποιηθούν για τον ρόλο τους και να αποκτήσουν κίνητρα για να ενεργοποιηθούν. Οι δυνατότητες και η προσφορά τους θα πρέπει να ενισχυθούν.

Τα MMM είναι σχετικά ασφαλή και η προώθηση της χρήσης τους στο πλαίσιο της ευαισθητοποίησης για την ασφάλεια και το περιβάλλον είναι απαραίτητη. Η συμμετοχή των γονέων στην κατεύθυνση αυτή είναι σημαντική καθώς λειτουργούν ως πρότυπα που διαμορφώνουν τις επιλογές/τρόπους μετακίνησης των παιδιών. Η χρήση των MMM θα πρέπει να αποτελεί παράδειγμα για την εκμάθηση κοινωνικά υπεύθυνης συμπεριφοράς.

Ο συνδυασμός της εκπαίδευσης με την επιτήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και την εφαρμογή παρεμβάσεων βελτίωσης της υποδομής συμβάλλει στην ευρύτερη αποδοχή της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας από την κοινωνία. Συνδυασμένες δράσεις θα έχουν αποτέλεσμα αυξημένη ευαισθητοποίηση. Βασικό σημείο είναι η παρότρυνση των ενδιαφερομένων μερών σε επίπεδο Δήμων να συμμετέχουν σε αυτές τις προσπάθειες.

5.2. 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, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, η επικίνδυνη οδήγηση και η μη κανονική οδήγηση (π.χ. οδήγηση στη ΛΕΑ) 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 δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο τμήμα συντονισμού και παρακολούθησης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη προτείνεται να είναι οι ακόλουθες:

- Εξειδίκευση 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.

5.2.1. Οργάνωση της επιτήρησης της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια

Για την επιτυχία του αναφερόμενου Προγράμματος απαιτείται :

- 6.2.1.1. Ολοκληρωμένο πρόγραμμα επιτήρησης
- 6.2.1.2. Κατάλληλη στελέχωση των Υπηρεσιών της Τροχαίας
- 6.2.1.3. Αναβάθμιση του εξοπλισμού της Τροχαίας
- 6.2.1.4. Ενημέρωση – ευαισθητοποίηση του κοινού για τις δράσεις επιτήρησης για την οδική ασφάλεια
- 6.2.1.5. Διασυνοριακή συνεργασία στην επιτήρηση οδικής ασφάλειας

5.3. Πρόγραμμα «Ασφαλείς Χρήστες της Οδού»

Το Πρόγραμμα για τους Ασφαλείς Οδηγούς περιλαμβάνει **σειρά αντίστοιχων δράσεων** που καλύπτουν το σύνολο των σύγχρονων ζητημάτων για τη βελτίωση της ασφάλειας των οδηγών. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει μέτρα που αφορούν στο σύστημα εκπαίδευσης και εξετάσεων για την άδεια οδήγησης των νέων-αρχάριων οδηγών, στην εκπαίδευση των εκπαιδευτών, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ποδηλατών, σε θέματα ευαισθητοποίησης / εκπαίδευσης και ανανέωσης αδειών οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας, στην ενίσχυση της ασφάλειας των σχολικών μεταφορών, στην έρευνα αιτιών ατυχημάτων και στο αρχείο αδειών οδήγησης.

Για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος «Ασφαλείς Χρήστες της Οδού» είναι απαραίτητη η οργάνωση τμήματος, σε κάθε αρμόδιο φορέα (Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Περιφέρειες, Δήμοι), που θα αναλάβει τον συντονισμό και την παρακολούθηση των προτεινόμενων, στο πλαίσιο του Προγράμματος, δράσεων.

Οι δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο τμήμα συντονισμού και παρακολούθησης είναι:

- ▶ Εξειδίκευση 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 άλλους φορείς με τον συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.
- ▶ Συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της σχετικής υπάρχουσας εμπειρίας.

Για την επιτυχία του αναφερόμενου Προγράμματος απαιτείται :

- 5.3.1. Σύστημα εκπαίδευσης και εξετάσεων για την άδεια οδήγησης νέων- αρχάριων οδηγών.
- 5.3.3. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων.
- 5.3.4. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ποδηλατών.
- 5.3.5. Θέματα ευαισθητοποίησης / εκπαίδευσης και ανανέωσης αδειών οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας.
- 5.3.6. Ενίσχυση της ασφάλειας των σχολικών μεταφορών.
- 5.3.7. Έρευνα αιτιών ατυχημάτων.
- 5.3.8. Αρχείο αδειών οδήγησης.

5.4. Πρόγραμμα «Ασφαλής Οδική Υποδομή»

Το οδικό σύστημα πρέπει να σχεδιάζεται συνειδητοποιώντας ότι οι χρήστες κάνουν λάθη και ότι τα οδικά ατυχήματα δεν μπορεί να αποφευχθούν πλήρως. Στην προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος (Ενότητα 4.1.1.1.) γίνεται αποδεκτό να συμβαίνουν οδικά ατυχήματα, που όμως δεν θα έχουν ως συνέπεια αναπηρίες ή θανάτους. Η θεώρηση των περιορισμών των χρηστών και η ευπάθεια του ανθρώπου είναι θεμελιώδους σημασίας για τον σχεδιασμό ενός ασφαλούς οδικού συστήματος. Με βάση αυτή τη θεώρηση, έχουν θεσπιστεί οριακές τιμές για την ταχύτητα. Οι περισσότεροι πεζοί επιβιβάζουν αν χτυπηθούν από ένα αυτοκίνητο που κινείται με 30 χλμ/ώρα, ένα ασφαλές αυτοκίνητο προστατεύει τους επιβαίνοντες για ταχύτητες έως 50 χλμ/ώρα σε μια πλευρική σύγκρουση και για ταχύτητα έως 70 χλμ/ώρα σε μια μετωπική σύγκρουση.

Για την επίτευξη ασφαλούς οδικής υποδομής πρέπει να εφαρμόζονται οι βασικές αρχές της βιώσιμης ασφάλειας, δηλαδή της *λειτουργικότητας*, που αναφέρεται στην ύπαρξη μίας μόνο καθοριστικής λειτουργίας των οδών σε ένα ιεραρχικά δομημένο οδικό δίκτυο, της *ομοιογένειας*, που αφορά στην εναρμόνιση των ταχυτήτων, των κατευθύνσεων και των μαζών των οχημάτων που κινούνται στην οδό, της *προβλεψιμότητας*, που συνδέεται με την υποστήριξη των προσδοκιών και της κατανόησης των χρηστών μέσω της ομοιογένειας και της συνέχειας στον σχεδιασμό των οδών και της *συγκωρητικότητας*, που σχετίζεται με την ανάπτυξη συγκωρητικού οδικού περιβάλλοντος καθώς επίσης και κοινωνικής συγκωρητικότητας.

Οι κυκλικοί κόμβοι, οι οδοί με “2+1” λωρίδες, τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας σε κατοικημένες περιοχές, τα όρια ταχύτητας που αντικατοπτρίζουν το επίπεδο ασφάλειας της οδού καθώς και το συγκωρητικό οδικό περιβάλλον (εύκαμπτα πλευρικά στηθαία ασφαλείας, στύλοι με ολισθαίνουσα βάση κ.λπ.) αποτελούν κάποια από τα επιτυχημένα μέτρα οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με την προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος.

Για την επίτευξη της βιώσιμης ασφάλειας είναι επίσης απαραίτητο, ο σχεδιασμός της οδικής υποδομής να επικεντρώνεται στον χρήστη, δηλαδή να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των χρηστών για πληροφορίες από το οδικό και κυκλοφοριακό περιβάλλον καθώς και στους περιορισμούς και στις ικανότητές τους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, όπως προαναφέρθηκε, με σχεδιασμό των οδών που να είναι εύκολα κατανοητός από τους χρήστες και να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες τους.

Ο προσδιορισμός και η αντιμετώπιση, κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού των οδών και των διορθωτικών επεμβάσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, του προβλήματος των εν δυνάμει αντιφατικών, συγκεχυμένων ή μη διαθέσιμων πληροφοριών θεωρείται διεθνώς ως ένα από τα σημαντικότερα καθήκοντα των μηχανικών που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό των οδών.

Το Πρόγραμμα για την Ασφαλή Οδική Υποδομή περιλαμβάνει **σειρά αντίστοιχων δράσεων** που καλύπτουν σύγχρονα ζητήματα για τη βελτίωση της ασφάλειας στην οδική υποδομή. Ειδικότερα, οι δράσεις αφορούν στην εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος για τη διαχείριση της ασφάλειας της οδικής υποδομής, στο σύστημα διαχείρισης ταχυτήτων,

στη διαμόρφωση της οδικής υποδομής με συνεκτίμηση των αναγκών των ηλικιωμένων οδηγών, στο πρόγραμμα για ασφαλή οδική υποδομή στις αστικές περιοχές, στα προγράμματα συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου, στην εφαρμογή μέτρων χαμηλού κόστους για τη βελτίωση της ασφάλειας στις επικίνδυνες θέσεις στο οδικό δίκτυο, στο μητρώο οδών και στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό των προδιαγραφών και των οδηγιών σχεδιασμού των οδών.

Η εφαρμογή του προγράμματος αυτού αφορά και στις Περιφέρειες και στους Δήμους, που έχουν πλέον σχετικές αρμοδιότητες σε μεγάλα τμήματα του αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας.

Για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος «Ασφαλής Οδική Υποδομή» είναι απαραίτητη η οργάνωση τμημάτων, στο Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., στις Περιφέρειες και στους Δήμους, που θα αναλάβουν τον συντονισμό και την παρακολούθηση των προτεινόμενων, στο πλαίσιο του Προγράμματος, δράσεων.

Οι δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο τμήμα συντονισμού και παρακολούθησης είναι:

- ▶ Οριστικοποίηση των δράσεων οδικής ασφάλειας που θα εντάσσονται στο Πρόγραμμα του Υπουργείου, των Περιφερειών και των Δήμων.
- ▶ 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 άλλους φορείς με τον συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.
- ▶ Συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της σχετικής υπάρχουσας εμπειρίας.

Για την επιτυχία του αναφερόμενου Προγράμματος απαιτείται :

5.4.1. Εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος για τη διαχείριση της ασφάλειας της οδικής υποδομής.

Με απαραίτητες προϋποθέσεις τα ακόλουθα :

5.4.1.1. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας

Οι δράσεις που προτείνονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας είναι:

- Εκσυγχρονισμός υφιστάμενων οδηγιών και σύνταξη σχετικού **εγχειριδίου** καθώς και ανάπτυξη σχετικών νομοθετικών ρυθμίσεων.
- Ανάπτυξη **εκπαιδευτικού υλικού** και εκπαίδευση μηχανικών σε θέματα Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας.
- Διεξαγωγή ΕΟΑ σε οδούς του **διευρωπαϊκού δικτύου** και επέκτασή του και σε άλλες κύριες υπεραστικές και αστικές οδούς.
- **Υλοποίηση βελτιωτικών επεμβάσεων** στις θέσεις που εντοπίστηκαν από τους Ελέγχους και τις Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας.
- Δημιουργία **πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης** και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των ελέγχων και των βελτιωτικών επεμβάσεων.

5.4.1.2. Εντοπισμός και επεμβάσεις στις επικίνδυνες θέσεις

Ειδικότερα, στο πλαίσιο της δράσης, περιλαμβάνονται τα παρακάτω μέτρα:

- Βελτίωση των υφιστάμενων **προδιαγραφών μελετών** εντοπισμού επικίνδυνων θέσεων τόσο για το αστικό όσο και για το υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- Εκπόνηση **μελετών εντοπισμού** επικίνδυνων θέσεων και καθορισμού επεμβάσεων.
- Σύνταξη εγχειριδίου **προδιαγραφών επεμβάσεων** στις επικίνδυνες θέσεις, τόσο για το αστικό όσο και για το υπεραστικό οδικό δίκτυο. **Εφαρμογή επεμβάσεων στις επικίνδυνες θέσεις.**
- Δημιουργία και λειτουργία πληροφοριακού συστήματος **παρακολούθησης** των αποτελεσμάτων **των επεμβάσεων.**
- **Αξιολόγηση** της αποτελεσματικότητας των επεμβάσεων.

5.4.1.3. Αξιολόγηση των επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια

Για τη σωστή εφαρμογή της αξιολόγησης των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητο να είναι διαθέσιμα τα **κατάλληλα στοιχεία** και να πραγματοποιούνται οι σχετικές έρευνες και μελέτες για τη συσχέτιση των ατυχημάτων με τα χαρακτηριστικά οδικού περιβάλλοντος (γεωμετρία οδού, κυκλοφορία, κ.λπ.). Επιπλέον, απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση των αρμόδιων μηχανικών αλλά και κατάλληλες προδιαγραφές, οι οποίες θα καθοδηγούν τους ασχολούμενους με την RSIA φορείς κατά τη σύνταξη αλλά και τον έλεγχο των σχετικών μελετών.

5.4.2. Σύστημα διαχείρισης ταχυτήτων

Η προτεινόμενη δράση αφορά στην επικαιροποίηση/βελτίωση του υπάρχοντος συστήματος διαχείρισης ταχυτήτων και στη συνέχεια στον προγραμματισμό των απαραίτητων δράσεων για την αποτελεσματική εφαρμογή του. Προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να ληφθούν υπόψη τρεις βασικές αρχές που πρέπει να διασφαλίζονται κατά τη διαχείριση των ταχυτήτων: i) **λειτουργικότητα**, να είναι δηλαδή τα όρια ταχύτητας συμβατά με τη λειτουργία της οδού ii) **ομοιογένεια**, να υπάρχει δηλαδή ομοιογένεια στον τύπο και την ταχύτητα των οχημάτων που χρησιμοποιούν ένα οδικό στοιχείο, ειδάλλως πρέπει αυτά να διαχωρίζονται κατάλληλα και τέλος iii) **προβλεψιμότητα** δηλαδή ο ίδιος ο σχεδιασμός των οδών να κατευθύνει τους οδηγούς για την επιλογή των σωστών ορίων ταχύτητας. Επίσης πρέπει να ληφθούν υπόψη τα όρια ταχυτήτων που ισχύουν σύμφωνα με τον Ν3542/02.03.2007/ΦΕΚ50 για τις διάφορες κατηγορίες οδών και οχημάτων και να γίνει προσπάθεια για επαναπροσδιορισμό των ορίων ταχύτητας σε επιμέρους οδικούς άξονες με την εφαρμογή της παρακάτω μεθοδολογίας:

- **Καταγραφή και αξιολόγηση των αναπτυσσόμενων ταχυτήτων**
- **Διερεύνηση των απόψεων των Ελλήνων οδηγών** σε θέματα ταχύτητας.
- **Καθορισμός νέων ορίων ταχύτητας σε αστικές οδούς με την εφαρμογή ολοκληρωμένων σχημάτων οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές.**
- **Με βάση τα παραπάνω η δημιουργία ψηφιακών χαρτών και βάσεων δεδομένων των ορίων ταχύτητας για όλες τις περιοχές** (σε αστικό και υπεραστικό επίπεδο) ώστε να υπάρξει η δυνατότητα για τη μελλοντική χρήση τους σε ευφυή συστήματα ρύθμισης ταχύτητας.

5.4.3. Διαμόρφωση της οδικής υποδομής με συνεκτίμηση των αναγκών των ηλικιωμένων χρηστών.

Η ασφάλεια των ηλικιωμένων πεζών μπορεί να βελτιωθεί με :

- τη μείωση της απόστασης διάσχισης με την κατασκευή μιας νησίδας πεζών ή επεκτάσεων στο πεζοδρόμιο
- την τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών σε περισσότερες θέσεις διέλευσης
- την προσαρμογή της φωτεινής σηματοδότησης, ώστε να δίνεται περιθώριο για πιο αργή ταχύτητα βαδίσματος των ηλικιωμένων πεζών
- τη μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων ή τον αποκλεισμό των οχημάτων εξ ολοκλήρου από περιοχές με πολλούς πεζούς.

5.4.4. Πρόγραμμα για ασφαλή οδική υποδομή στις αστικές περιοχές.

Οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ασφαλή οδική υποδομή στις αστικές περιοχές γενικότερα είναι :

1. Κατασκευή συνεχών πεζοδρομίων και διαπλάτυνση υφισταμένων.
2. Καθορισμός ήπιων ζωνών κυκλοφορίας.
3. Σχεδιασμός και υλοποίηση αστικού οδικού περιβάλλοντος με έμφαση στην κατάλληλη πληροφόρηση των χρηστών.
4. Δημιουργία κατάλληλων διαμορφωμένων κόμβων
5. Δημιουργία μεταβατικών ζωνών μεταξύ υπεραστικών και αστικών περιοχών.
6. Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης.
7. Πρόγραμμα καθαρισμού πινακίδων σήμανσης.
8. Εφαρμογή και τήρηση διατάξεων για τοποθέτηση διαφημιστικών πινακίδων, συνέχιση και απλοποίηση λειτουργίας μηχανισμού αφαίρεσης παράνομων πινακίδων.
9. Δημιουργία διαβάσεων πεζών.
10. Κατασκευή υπέργειων και υπόγειων διαβάσεων πεζών.
11. Κατασκευή ραμπών και τοποθέτηση πομπών εκπομπής ηχητικού σήματος στους φωτεινούς σηματοδότες για διευκόλυνση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
12. Ρυθμίσεις για την ασφαλή κίνηση πεζών στην περιοχή στάσεων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
13. Ειδικές ρυθμίσεις στη οδική υποδομή για την ασφαλή κίνηση των μαθητών και πρόβλεψη-εξασφάλιση ασφαλών διαβάσεων από και προς τα σχολεία.
14. Ρυθμίσεις για προτεραιότητα στα ΜΜΜ.
15. Ειδικές ρυθμίσεις για την ταχύτερη πρόσβαση στα Νοσηλευτικά Ιδρύματα.
16. Παραγωγή και κεντρικό επίπεδο σειράς εγχειριδίων και οδηγιών για την εφαρμογή των μέτρων αυτών.

5.4.5. Προγράμματα συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου.

Η τακτική συντήρηση του αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου εξασφαλίζει τη γρήγορη και αποτελεσματική αντιμετώπιση αλλά και την αποφυγή προβλημάτων που μπορεί να αποτελέσουν αιτία οδικών ατυχημάτων.

Οι αρμοδιότητες συντήρησης θα πρέπει να είναι σαφώς κατανεμημένες μεταξύ Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Περιφερειών και Δήμων με προσδιορισμό, για το κάθε οδικό τμήμα, του υπεύθυνου και υπόλογου φορέα για τη συντήρησή του και του αντίστοιχου κονδυλίου χρηματοδότησης.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για την επίτευξη του αναφερόμενου προγράμματος είναι τα ακόλουθα :

5.4.5.1. Βελτίωση σήμανσης και ασφάλισης.

Στη διεθνή βιβλιογραφία επισημαίνεται η μεγάλη σημασία της προβλεψιμότητας της πορείας της χάραξης από τους οδηγούς και ειδικά από τις ευάλωτες ομάδες (ηλικιωμένοι, μη εξοικειωμένοι, κ.λπ.). Ιδιαίτερα, σε πολύπλοκες και δύσκολες περιοχές του οδικού δικτύου (κόμβοι, περιοχές εκτέλεσης εργασιών, επικίνδυνες θέσεις, κ.λπ.) η έγκαιρη και σωστή καθοδήγηση των οδηγών μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την οδική ασφάλεια. Η ορθή σήμανση του οδικού δικτύου, οριζόντια και κατακόρυφη, σε συνδυασμό με την επαρκή ασφάλιση αυτού αποτελούν βασικές προϋποθέσεις εξασφάλισης ικανοποιητικού επιπέδου οδικής ασφάλειας.

5.4.5.2. Βελτίωση αντιολισθητικότητας και ομαλότητας των οδοστρωμάτων.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την οδική ασφάλεια αποτελεί η εξασφάλιση **επαρκών αντιολισθητικών χαρακτηριστικών** της επιφάνειας του οδοστρώματος, με ιδιαίτερη σημασία στις περιοχές, όπου υπάρχουν αυξημένες απαιτήσεις τέτοιων χαρακτηριστικών, όπως για παράδειγμα καμπύλα τμήματα οδών, είσοδοι και έξοδοι σε περιοχές κόμβων, τμήματα προσαρμογής κ.λπ. Εξαιτίας της χρήσης ασβεστολιθικών πετρωμάτων για την παραγωγή των αδρανών υλικών των ασφαλικών στρώσεων το πρόβλημα της εξασφάλισης επαρκών αντιολισθητικών χαρακτηριστικών στην επιφάνεια των οδοστρωμάτων στη χώρα γίνεται οξύτερο.

Για την αντιμετώπιση της κατάστασης κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή μέτρων που σχετίζονται με τη χρήση **αντιολισθηρών επιστρώσεων**. Συγκεκριμένα προτείνονται:

- Άμεση **καταγραφή και αξιολόγηση** των αντιολισθητικών χαρακτηριστικών των επιφανειών των υφιστάμενων οδοστρωμάτων με συμβατικές και αντιολισθηρές επιστρώσεις.
- Καθορισμός **κριτηρίων επεμβασιμότητας** για την εξασφάλιση αποδεκτού επιπέδου επιφανειών κυλίσεως, από πλευράς αντιολισθητικότητας σε υφιστάμενες οδούς, και προτεραιοτήτων επέμβασης ανάλογα με τη σημασία, την κατάσταση των διαφόρων οδικών τμημάτων και τα ατυχήματα που σημειώνονται.
- Βελτίωση σχετικών **προδιαγραφών** για τις αντιολισθηρές επιστρώσεις, με την αξιοποίηση της υφιστάμενης εμπειρίας και των σχετικών πορισμάτων διαφόρων επιτροπών που κατά καιρούς έχουν συσταθεί, και επιλογή τεχνολογιών αντιολισθηρών επιστρώσεων κατάλληλων για τους ελληνικούς οδικούς άξονες / αυτοκινητόδρομους. Εφαρμογή σε δοκιμαστικά τμήματα.
- Αξιοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης **πηγών σκληρών αδρανών**.

- Κατασκευή **αντιολισθηρών επιστρώσεων**.
- Αξιολόγηση τόσο της εξέλιξης των αντιολισθητικών χαρακτηριστικών στο χρόνο όσο και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Αξιοποίηση των **σύγχρονων μεθόδων πρόβλεψης** της εξέλιξης της αντιολισθητικότητας.
- Υιοθέτηση συστήματος **ελέγχου και διασφάλισης** ποιότητας στην εφαρμογή των τεχνολογιών που θα επιλεγούν.

Εκτός από την αντιολισθητικότητα και η **ομαλότητα των οδοστρωμάτων** φαίνεται να σχετίζεται με τη συχνότητα των ατυχημάτων. Η ομαλότητα των οδοστρωμάτων, που προσδιορίζεται πλέον ευκολότερα και οικονομικότερα μέσω σύγχρονων μεθόδων και εξοπλισμού, υποβαθμίζεται με την πάροδο του χρόνου και εμφανίζονται διάφορες μορφές αστοχίας, οι οποίες προκαλούνται από τον συνδυασμό των περιβαλλοντικών συνθηκών και της χρήσης της οδού. Η δημιουργία ανωμαλιών στο οδόστρωμα, εκτός από τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια έχει ως άμεση συνέπεια τη συσσώρευση υδάτων που υπό προϋποθέσεις μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια ελέγχου του οχήματος λόγω υδρολίσθησης.

Η αποκατάσταση της ομαλότητας του οδοστρώματος, σε περίπτωση που διαπιστώνονται φθορές ή ανωμαλίες αποτελεί υψηλή προτεραιότητα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου. Για τον λόγο αυτό απαιτείται ο τακτικός έλεγχος της κατάστασης του οδικού δικτύου.

5.4.5.3. Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού.

Ο **επαρκής φωτισμός** των οδών κατά τη διάρκεια της νύχτας συμβάλλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, διευκολύνοντας τους οδηγούς να διακρίνουν την οδό, το οδικό περιβάλλον και τα υπόλοιπα οχήματα μέσα στο σκοτάδι. Το κύριο αστικό οδικό δίκτυο είναι κατά κανόνα εξοπλισμένο με συστήματα ηλεκτροφωτισμού σε μεγάλο βαθμό, στο υπεραστικό δίκτυο όμως πολύ λίγα οδικά τμήματα ηλεκτροφωτίζονται. Αναφορικά με το υπεραστικό οδικό δίκτυο θα πρέπει να ηλεκτροφωτίζονται κατά προτεραιότητα οι κόμβοι, οι οδοί κοντά σε κατοικημένες περιοχές και οι οδοί με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους ή υψηλές λειτουργικές ταχύτητες.

Κατά τη διάρκεια της νύχτας η **ορατότητα μειώνεται** αισθητά με αποτέλεσμα να γίνεται δυσκολότερη η οδήγηση και να παρατηρούνται αυξημένοι δείκτες ατυχημάτων με νεκρούς. Από πολυάριθμες αναλύσεις διεθνώς προκύπτει ότι η οδική ασφάλεια κατά τη νυκτερινή οδήγηση μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά αν εξασφαλισθεί ο επαρκής τεχνητός φωτισμός.

Ο τεχνητός φωτισμός αφορά σε μεγαλύτερο βαθμό κάποιες **ευάλωτες κατηγορίες χρηστών**, όπως είναι οι ηλικιωμένοι οδηγοί, οι πεζοί κ.λπ. Μελέτες που πραγματοποιήθηκαν τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα, έχουν δείξει ότι η οδήγηση κατά τη νύχτα αποτελεί ένα από τα βασικότερα προβλήματα - εμπόδια των ηλικιωμένων οδηγών, εξαιτίας της μειωμένης ορατότητας. Επιπλέον, η βελτίωση του τεχνητού φωτισμού σε διαβάσεις πεζών μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των ατυχημάτων.

Συνεπώς, τα μέτρα που σχετίζονται με τη βελτίωση του ηλεκτροφωτισμού των αστικών οδικών δικτύων, καθώς και των κόμβων των αυτοκινητόδρομων, κρίνονται ως μείζονος

σημασίας. Ειδικότερα, προτείνονται:

- Εκπόνηση αναλυτικών **προδιαγραφών** εγκατάστασης και λειτουργίας του δικτύου ηλεκτροφωτισμού στα αστικά οδικά δίκτυα αλλά και στους κόμβους των αυτοκινητόδρομων.
- Εκπόνηση μελετών **αξιολόγησης** της πληρότητας του υφισταμένου δικτύου ηλεκτροφωτισμού (εντοπισμός θέσεων ανεπαρκούς ηλεκτροφωτισμού) αλλά και του επιπέδου λειτουργίας (τύπος λαμπτήρων, ένταση φωτισμού, χρόνος λειτουργίας).
- Εκπόνηση **μελετών εντοπισμού** των "προβληματικών" θέσεων στις οποίες απαιτείται βελτίωση του δικτύου ηλεκτροφωτισμού.
- **Εφαρμογή επεμβάσεων** στις "προβληματικές", όσον αφορά στον ηλεκτροφωτισμό, θέσεις.
- Δημιουργία πληροφοριακού **συστήματος παρακολούθησης** των επιπτώσεων από τις επεμβάσεις, απαραίτητου για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και την περαιτέρω αναβάθμισή τους.

5.4.6. Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης της ασφάλειας στις επικίνδυνες θέσεις.

Τα **μέτρα χαμηλού κόστους** (ΜΧΚ) είναι τεχνικά μέτρα που εφαρμόζονται για να αντιμετωπιστούν συγκεκριμένα προβλήματα οδικής ασφάλειας στις θέσεις υψηλής επικινδυνότητας, έχουν μικρό οικονομικό κόστος και είναι εφαρμόσιμα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η εφαρμογή ΜΧΚ χρησιμοποιείται με επιτυχία ευρέως από τις περισσότερες δυτικές χώρες, ως μέτρο βελτίωσης του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας στις θέσεις υψηλής επικινδυνότητας, τόσο σε αστικές όσο και σε υπεραστικές οδούς.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται παραδείγματα συνηθισμένων τεχνικών μέτρων χαμηλού κόστους. Επισημαίνεται ότι για την ορθή επιλογή των μέτρων που είναι κατάλληλα σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να προηγηθεί ανάλυση των χαρακτηριστικών των ατυχημάτων μετά και από αυτοψία και επιλογή και σχεδιασμό των **κατάλληλων μέτρων** από άρτια καταρτισμένο τεχνικό και επιστημονικό προσωπικό.

Με απαραίτητες προϋποθέσεις τα ακόλουθα :

5.4.6.1. Τοπικές βελτιώσεις στην οδό και στο οδικό και κυκλοφοριακό περιβάλλον στις επικίνδυνες θέσεις

- Τοποθέτηση **μέσων διαχωρισμού των λωρίδων κυκλοφορίας** σε οδούς με υψηλές ταχύτητες και αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους.
- **Εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας** με ανακλαστήρες σε όλο το μήκος τους, στις θέσεις υψηλής επικινδυνότητας. Πρόβλεψη για τοποθέτηση μεταλλικών στηθαίων με δεύτερη, επίπεδη, προστατευτική λεπίδα στο χαμηλότερο τμήμα του στηθαίου σε περιοχές όπου καταγράφεται μεγάλος αριθμός ατυχημάτων με μοτοσυκλέτες.
- **Πρόβλεψη συνεχών πλευρικών ερεισμάτων** σε θέσεις υψηλής επικινδυνότητας.
- **Διάστρωση αντιολισθηρής ασφαλτικής στρώσης** με στόχο την αύξηση του συντελεστή τριβής σε θέσεις υψηλής επικινδυνότητας.

- Τοπικές επεμβάσεις για τη **βελτίωση της κατακόρυφης και της οριζόντιας σήμανσης**. Συγκεκριμένα:
 - αφαίρεση τυχόν παραπλανητικών παλαιών πινακίδων
 - εγκατάσταση κατάλληλων ρυθμιστικών πινακίδων ή πινακίδων αναγγελίας κινδύνου σε επικίνδυνες καμπύλες
 - ορθή τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων (κατεύθυνσης, αρίθμησης, χιλιομέτρησης, τοπωνυμίων, εγκαταστάσεων κ.λπ.)
 - τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης που να είναι σύμφωνες με την κατηγορία της οδού και την ταχύτητα μελέτης ως προς το μέγεθος και την αντανακλαστικότητα τους
 - συντήρηση και αποκατάσταση της οριζόντιας σήμανσης
 - χρήση υλικών οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης υψηλής αντανακλαστικότητας
 - τοποθέτηση ανακλαστήρων επιφάνειας κυκλοφορίας ("μάτια γάτας") ή ταινιών ακουστικής προειδοποίησης ειδικά σε περιοχές όπου η οπτική καθοδήγηση έχει ιδιαίτερη σημασία όπως περιοχές κόμβων και οριζοντιογραφικές καμπύλες μικρής ακτίνας
 - διαγράμμιση κίτρινου χρώματος του άξονα και των οριογραμμών της οδού σε τμήματα αυξημένης επικινδυνότητας κ.λπ.
 - χρήση ανάγλυφων διαγραμμίσεων κοντά στα ερείσματα κ.λπ.
 - εξασφάλιση ομοιογένειας της οριζόντιας και της κατακόρυφης σήμανσης
- **Πρόβλεψη πρόσθετων λωρίδων για αριστερά στροφές και λωρίδων επιβράδυνσης για δεξιά στροφές** σε περιοχές ισόπεδων κόμβων.
- **Επεμβάσεις στην υψομετρική διαμόρφωση των κόμβων** με τροποποιήσεις στις μηκοτομές και στις επικλίσεις στην άμεση περιοχή του κόμβου και των προσβάσεων του για την ομαλή συναρμογή των επικλίσεων και την αποτελεσματική απορροή των ομβρίων υδάτων.
- **Απομάκρυνση παρόδιων στοιχείων** που συνιστούν κίνδυνο για την κυκλοφορία και τοποθέτηση πλευρικών στηθαίων ασφαλείας στις θέσεις των πινακίδων και των γεφυρών σήμανσης που είναι απαραίτητο να τοποθετηθούν κοντά στο οδόστρωμα. Στο σημείο αυτό τονίζεται η ανάγκη για την πλήρη απομάκρυνση των διαφημιστικών πινακίδων, ένα έργο το οποίο ήδη έχει αρχίσει.
- Έλεγχος των **συνθηκών ορατότητας** στις προσβάσεις στην οδό και στους ισόπεδους κόμβους και περιορισμός των συχνών προσβάσεων με κατάλληλη ενοποίησή τους. Η επάρκεια των διατιθέμενων μηκών ορατότητας πρέπει να ελέγχεται, μακροσκοπικά ή με σχετικές έρευνες πεδίου, σε σχέση με τα απαιτούμενα σύμφωνα με την ταχύτητα λειτουργίας της οδού και τις κυκλοφοριακές απαιτήσεις. Έμφαση πρέπει να δίνεται στην επάρκεια του μήκους ορατότητας για στάση προ ακινήτου εμποδίου σε κάθε θέση της οδού.
- **Βελτίωση του φωτισμού** ειδικά σε κόμβους και περιοχές εξυπηρέτησης των χρηστών της οδού (σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών, ανεφοδιασμού κ.λπ.).
- **Τοποθέτηση ειδικών αντιθαμβωτικών πετασμάτων** σε οδούς ενιαίου οδοστρώματος ή κλάδους ανισόπεδων κόμβων, σε όλες τις περιπτώσεις όπου απαντάται αντίθετα κινούμενη κυκλοφορία (π.χ. παράλληλες ή συγκλίνουσες οδοί) καθώς και σε περιπτώσεις όπου φωτισμός από άλλες πηγές (απευθείας ή ανακλώμενος) μπορεί να προκαλέσει θάμβωση στους οδηγούς.
- **Φύτευση παρόδιας βλάστησης**, κατόπιν σχεδιασμού, για σταθεροποίηση απότομων πρανών και προστασία του εδάφους από διαβρώσεις και ολισθήσεις, συγκράτηση και παροχέτευση υδάτων και προστασία των οχημάτων από πλάγια ώθηση σε περίπτωση ισχυρών ανέμων. Επιπλέον, απαιτείται τακτική συντήρηση της υπάρχουσας παρόδιας βλάστησης ώστε να μην λειτουργεί αρνητικά για την οδική ασφάλεια μειώνοντας την

ορατότητα ή παρεμποδίζοντας την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, ειδικά η βλάστηση στις μεσαίες νησίδες αποκλεισμού με στηθαία ασφαλείας Τύπου New Jersey στις αριστερά στροφές.

- **Η εξασφάλιση χρήσης και πρόσβασης συγκεκριμένων προμελετημένων επιχειρησιακών διαδρομών** ταχείας επέμβασης είναι απαραίτητη σε περίπτωση οδικού ατυχήματος. Είναι σκόπιμο, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας όπου αυτό είναι δυνατόν, να προβλέπεται ανάλογη λωρίδα με τη λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) όπως ισχύει για τους αυτοκινητοδρόμους ή να διαμορφώνεται ως παράπλευρος διάδρομος που να εντάσσεται στη διαδρομή εφόσον το επιτρέπουν οι σχετικές προδιαγραφές. Σημειώνεται ότι η ΛΕΑ προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για την κίνηση οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων συντήρησης των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών ή των εταιρειών που, μετά από παραχώρηση από το Δημόσιο, λειτουργούν, συντηρούν και εκμεταλλεύονται αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας, για την αντιμετώπιση εκτάκτων γεγονότων, περιστατικών ή άλλων αναγκών ως και για την προσωρινή στάθμευση οχημάτων που έχουν ακινητοποιηθεί λόγω βλάβης.

5.4.6.2. Βελτιώσεις στην κυκλοφοριακή λειτουργία των κόμβων στις επικίνδυνες θέσεις

- **Βελτίωση στις συνθήκες προτεραιότητας και πρόσβασης** σε ισόπεδους κόμβους με την τοποθέτηση των απαραίτητων ρυθμιστικών πινακίδων και την κατασκευή νησίδων, σταγόνων και διαβάσεων πεζών, για τη σαφή καθοδήγηση όλων των χρηστών της οδού.
- **Κατασκευή κυκλικών κόμβων** στις θέσεις τετρασκελών ή πολυσκελών ισόπεδων κόμβων με στόχο τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.
- **Εγκατάσταση ή βελτίωση στη ρύθμιση της φωτεινής σηματοδότησης.** Ανάλογα με το είδος των ατυχημάτων και τον κυκλοφοριακό φόρτο, εξέταση του ενδεχομένου εγκατάστασης επενεργούμενης σηματοδότησης η οποία πιθανόν να λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια αυξημένης κίνησης (θερινή περίοδος, αργίες). Προσαρμογή της φωτεινής σηματοδότησης σε περιοχές με αυξημένη κυκλοφορία πεζών, ώστε να δίνεται περιθώριο για πιο αργή ταχύτητα βαδίσματος των πεζών που το έχουν ανάγκη (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑΜΕΑ).

5.4.6.3. Τοπικές μεταβολές στην οδό και στο οδικό περιβάλλον με στόχο την αλλαγή της συμπεριφοράς των χρηστών στις επικίνδυνες θέσεις

- **Κατασκευή συνεχών πεζοδρομίων** σε θέσεις υψηλής επικινδυνότητας. Εξασφάλιση συνέχειας στην κίνηση των πεζών με την κατασκευή πεζοδρομίων που πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές ως προς τις διαστάσεις τους ώστε να διευκολύνεται η μετακίνησή τους.
- **Δημιουργία κατάλληλα διαμορφωμένων κόμβων στους οποίους και μόνο θα επιτρέπονται οι αριστερές στροφές και αναστροφές.**
- **Κατασκευή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας** που επεμβαίνουν και αλλάζουν τη γεωμετρία της οδού με στόχο τον περιορισμό της ταχύτητας των οχημάτων (όπως τοπικές υπερυψώσεις στο οδόστρωμα ή μειωτές ταχύτητας από καουτσούκ, κατασκευή στενώσεων της οδού, προεξοχές πεζοδρομίων και διακοπές της ευθύγραμμης χάραξης της οδού).

- **Μετάθεση των χώρων στάθμευσης και απαγόρευση στάθμευσης επί του οδικού άξονα.** Δημιουργία κατάλληλων εσοχών για στάθμευση παρά την οδό.

5.4.7. Μητρώο Οδών.

Το Μητρώο Οδών υλοποιείται από τη Δ.Μ.Ε.Ο. του Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. με τα ακόλουθα τρία έργα:

- ▶ Δημιουργία Βάσης Δεδομένων Οδικού Δικτύου □ για το πρωτεύον, δευτερεύον, τριτεύον εθνικό και πρωτεύον και δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο
- ▶ Καταγραφή οδικού δικτύου □
- ▶ Ανάπτυξη γεωγραφικού συστήματος πληροφοριών και ανάπτυξη εφαρμογών του εθνικού μητρώου οδών.

Με το έργο “ Δημιουργία Βάσης Δεδομένων Οδικού Δικτύου” καταγράφηκε οδικό δίκτυο μήκους 49.542 χλμ. Για την υλοποίηση του έργου “Καταγραφή Οδικού Δικτύου” συλλέχθηκαν πληροφορίες με βάση επιτόπια καταγραφή οδικών τμημάτων του Διευρωπαϊκού Δικτύου με σύγχρονα συστήματα καταγραφής. Συλλέχθηκαν γεωμετρικά και στοιχεία της επιδομής συνολικού μήκους 900 χλμ. περίπου. Το έργο “Ανάπτυξη γεωγραφικού συστήματος πληροφοριών και ανάπτυξη εφαρμογών του εθνικού μητρώου οδών” έχει ως βασικό στόχο τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη εφαρμογών σε περιβάλλον γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών για την ολοκληρωμένη διαχείριση δεδομένων και συμβάντων στο οδικό δίκτυο.

Είναι αναγκαία η ολοκλήρωση των τριών έργων που έχουν ήδη ανατεθεί στο πλαίσιο του Μητρώου Οδών για το διευρωπαϊκό, το εθνικό και το επαρχιακό οδικό δίκτυο της χώρας (Ενότητα 2.2.1.2. του Στρατηγικού Σχεδίου Ελλάδας) ώστε να είναι δυνατή η ολοκληρωμένη διαχείριση των στοιχείων του οδικού δικτύου με προτεραιότητα στα στοιχεία ατυχημάτων, χάραξης και δομικής και λειτουργικής κατάστασης του οδοστρώματος. Επισημαίνεται ότι είναι αναγκαία η δημιουργία ιδιαίτερου ενιαίου δικτύου δεδομένων για τους αυτοκινητόδρομους, σε συνεργασία με τις εταιρείες παραχώρησης.

Πρέπει επίσης να πραγματοποιηθεί με άμεση προτεραιότητα η λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου της χώρας με σύγχρονες μεθόδους που εφαρμόζονται διεθνώς καθώς και σαφής κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Περιφερειών και Δήμων ώστε για κάθε τμήμα του οδικού δικτύου της χώρας να υπάρχει μια μόνον υπεύθυνη υπηρεσία με υποχρέωση λογοδοσίας.

5.4.8. Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός προδιαγραφών και οδηγιών σχεδιασμού των οδών.

Σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της ασφάλειας των οδών έχουν οι σχετικές **προδιαγραφές**, που αφορούν στον γεωμετρικό σχεδιασμό των οδών, τα έργα σήμανσης - ασφάλισης, τη σήμανση στις θέσεις εκτέλεσης έργων επί της οδού, την επιλογή και υλοποίηση μέτρων χαμηλού κόστους σε επικίνδυνες θέσεις, τη διεξαγωγή Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας κ.λπ. Η σύνταξη και αναθεώρηση των σχετικών προδιαγραφών/εγχειριδίων αποτελεί σημαντική προτεραιότητα στα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας διεθνώς.

Στην Ελλάδα, δεν υπάρχουν **σύγχρονες ελληνικές προδιαγραφές – οδηγίες** για τον σχεδιασμό των οδών. Για την ολοκλήρωση των οδικών έργων χρησιμοποιούνται είτε αντίστοιχες προδιαγραφές – οδηγίες άλλων χωρών (κυρίως Γερμανίας και ΗΠΑ), οι οποίες όμως βασίζονται σε παραδοχές που συνήθως δεν ικανοποιούνται στη χώρα μας, είτε σχετικές ελληνικές οδηγίες (Ο.Μ.Ο.Ε., Ο.Σ.Μ.Ε.Ο., διατάξεις Κ.Μ.Ε., κ.λπ.), οι οποίες όμως και αντιμετωπίζουν διαφορετικά τα ίδια στοιχεία σχεδιασμού.

5.5. Πρόγραμμα «Ασφαλή Οχήματα»

Η κατάσταση και ο εξοπλισμός ασφαλείας του οχήματος αποτελούν βασικές παραμέτρους που καθορίζουν τόσο την πιθανότητα συμμετοχής σε ατύχημα όσο και τη σοβαρότητα του ατυχήματος. Τις τελευταίες δεκαετίες έχει σημειωθεί ιδιαίτερη πρόοδος στην **τεχνολογία ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας** των οχημάτων, η οποία είναι πλέον διαθέσιμη σε πολλά νέα οχήματα, με αποτέλεσμα τόσο την πρόληψη σημαντικού αριθμού οχημάτων όσο και την αποφυγή πολλών σοβαρών και ελαφρών τραυματισμών σε περίπτωση ατυχήματος.

Δεδομένου ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει βιομηχανία οχημάτων, η έμφαση για ασφαλέστερα οχήματα πρέπει να δοθεί στη **διασφάλιση της καλής κατάστασης του οχήματος καθώς και στον κατάλληλο εξοπλισμό** του με όλα τα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στα βαρέα οχήματα (φορτηγά, λεωφορεία), στον εξοπλισμό για την προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού, αλλά και στα σχετικά ευφυή συστήματα υποστήριξης του οδηγού.

Για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος «Ασφαλή Οχήματα» είναι απαραίτητη η οργάνωση τμήματος, σε κάθε αρμόδιο φορέα (Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Περιφέρειες, Δήμοι), που θα αναλάβει τον συντονισμό και την παρακολούθηση των προτεινόμενων, στο πλαίσιο του Προγράμματος, δράσεων.

Οι δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο τμήμα συντονισμού και παρακολούθησης είναι:

- ▶ 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 άλλους φορείς με τον συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.
- ▶ Συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της σχετικής υπάρχουσας εμπειρίας

Για την επιτυχία του αναφερόμενου Προγράμματος απαιτείται :

5.5.1. Αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων

5.5.2. Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου

5.5.3. Κίνητρα για πιο ασφαλή οχήματα

5.5.4. Ειδικές ρυθμίσεις για τα βαρέα οχήματα

5.5.5. Ειδικές ρυθμίσεις για τα σχολικά λεωφορεία

5.5.6. Ευφυή συστήματα υποστήριξης των οδηγών

5.5.7. Ευδιάκριτα οχήματα

5.5.8. Αξιοπιστία μητρώου οχημάτων

5.6. Πρόγραμμα «Άμεση Βοήθεια στους Παθόντες»

Η παροχή άμεσης βοήθειας μετά το ατύχημα αφορά στην έγκαιρη παροχή πρώτων βοηθειών, στην αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου κλήσης έκτακτης ανάγκης, στην αποτελεσματική απόκριση των συστημάτων έκτακτης ανάγκης, στην εφαρμογή μέτρων ασφάλειας και προστασίας στην περιοχή του ατυχήματος, στη μεταφορά και στην ιατρική περίθαλψη των θυμάτων, στην περαιτέρω περίθαλψη σε ιατρικά κέντρα, στη ψυχολογική υποστήριξη των θυμάτων και των συγγενών τους κ.λπ.

Σύμφωνα με τη διεθνή και την ελληνική εμπειρία, **η πρώτη ώρα μετά το ατύχημα είναι η κρίσιμότερη** (χρυσή ώρα) για τη ζωή των τραυματιών καθώς από το σύνολο των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα, ποσοστό 57% πεθαίνει τα πρώτα λεπτά μετά τη σύγκρουση και πριν από την άφιξη των υπηρεσιών έκτακτης ιατρικής βοήθειας. Κατά συνέπεια, η άμεση επέμβαση και η κατάλληλη μετακίνηση και περίθαλψή τους είναι δυνατόν να σώσει αρκετές ζωές, καθώς και να μειώσει τις μόνιμες βλάβες στους τραυματίες.

Για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος «Άμεση Βοήθεια στους Παθόντες» είναι απαραίτητη η οργάνωση τμήματος, στο Υπουργείο, που θα αναλάβει τον συντονισμό και την παρακολούθηση των προτεινόμενων, στο πλαίσιο του Προγράμματος, δράσεων. Αναλυτικότερα, οι βασικές δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο τμήμα συντονισμού και παρακολούθησης του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης 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 και συντονισμός με υπηρεσίες άμεσης βοήθειας που βρίσκονται ανά την επικράτεια και άλλους φορείς, αφού μια σειρά από δράσεις του συγκεκριμένου Υπουργείου απαιτούν τη συνδυασμένη προσπάθεια με άλλους φορείς με τον συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.
- ▶ Συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της σχετικής υπάρχουσας εμπειρίας.

Για την επιτυχία του αναφερόμενου Προγράμματος απαιτείται :

5.6.1. Μονάδες επέμβασης του Ε.Κ.Α.Β.

5.6.1.1. Αναβάθμιση εξοπλισμού, στελέχωσης και οργάνωσης

5.6.1.2. Χρήση κινητών μονάδων εντατικής περίθαλψης

5.6.1.3. Βελτίωση της άμεσης περίθαλψης των τραυματιών στα νοσοκομεία

5.6.2. Ειδικές Μονάδες Κέντρων Τραύματος

Πολλές φορές οι τραυματίες στα οδικά ατυχήματα είναι **πολυ-τραυματίες οι οποίοι χρειάζονται άμεση και εξειδικευμένη περίθαλψη** που δεν μπορεί να τους παρασχεθεί σε περιφερειακά νοσοκομεία, τοπικά ιατρικά κέντρα ή ακόμα και σε ιδιωτικές κλινικές. Αντίθετα οι πολυ-τραυματίες έχουν ανάγκη περίθαλψης σε Ειδικές Μονάδες Κέντρων Τραύματος. Σήμερα, σε πολλά ευρωπαϊκά κράτη και στις Η.Π.Α. λειτουργούν οργανωμένα Κέντρα Τραύματος στα οποία το ιατρικό και το παραϊατρικό προσωπικό εξειδικεύεται στην αντιμετώπιση του πολύ τραυματία.

Οι Ειδικές Μονάδες Κέντρων Τραύματος είναι συνήθως μεγάλα, κυρίως πανεπιστημιακά νοσοκομεία, όπου υπάρχουν όλες οι ιατρικές ειδικότητες, εφημερεύουν επί 24ώρου βάσεως και έχουν τη δυνατότητα να **αντιμετωπίσουν οποιοδήποτε ιατρικό πρόβλημα**.

Επιπλέον έχουν τη δυνατότητα αερομεταφοράς πολυ-τραυματιών ή άλλης φύσεως επειγόντων περιστατικών από τον τόπο του ατυχήματος στο νοσοκομείο σε ελάχιστο χρόνο, αν οι συνθήκες το επιβάλλουν.

Ως πρώτο βήμα για τη δημιουργία Ειδικών Μονάδων Κέντρων Τραύματος πρέπει στα **μεγάλα επαρχιακά πανεπιστημιακά και μη νοσοκομεία** (Λάρισα, Αλεξανδρούπολη, Κρήτη, Πάτρα) να λειτουργήσουν πλήρως, όλα τα τμήματα των ειδικοτήτων και να αναπτυχθούν σύγχρονα τμήματα επειγόντων περιστατικών (Emergency Rooms), τα οποία θα καλύπτουν καθημερινώς και επί μονίμου βάσεως όλες τις ειδικότητες, έτσι ώστε να αποτελέσουν τον αρχικό πυρήνα των Κέντρων Τραύματος.

5.6.3. Εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες

5.6.3.1. Εκπαίδευση του προσωπικού επέμβασης στον τόπο του ατυχήματος στις πρώτες βοήθειες

Τα οχήματα της Τροχαίας και της Πυροσβεστικής καταφθάνουν πολλές φορές στον τόπο του ατυχήματος πριν την άφιξη του ασθενοφόρου του Ε.Κ.Α.Β.. Για τον λόγο αυτό είναι χρήσιμο το προσωπικό αυτών των Υπηρεσιών να αποκτά **βασικές γνώσεις πρώτων βοηθειών** με τακτική επιμόρφωση στις πρώτες βοήθειες ώστε να υπάρχει δυνατότητα άμεσης περίθαλψης των ελαφρά τραυματιών ή ακόμα και προετοιμασίας και σταθεροποίησης των πιο βαριά τραυματιών μέχρι την άφιξη του ασθενοφόρου. Τα μαθήματα πρώτων βοηθειών πρέπει να αποτελούν μέρος και των προγραμμάτων σπουδών των Σχολών της Αστυνομικής και της Πυροσβεστικής Ακαδημίας. Η δράση αυτή, όσον αφορά στο προσωπικό της Τροχαίας και της Πυροσβεστικής, θα υλοποιηθεί σε συνεργασία με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και με συντονισμό από τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

Βασικές γνώσεις πρώτων βοηθειών είναι απαραίτητες και για το προσωπικό των εταιρειών λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων που πολλές φορές φτάνει πρώτο στη θέση του ατυχήματος. Για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητη η τακτική διοργάνωση σχετικών σεμιναρίων από τις εταιρείες λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων και η παρακολούθησή τους από το προσωπικό τους.

5.6.3.2. Μαθήματα πρώτων βοηθειών στα σχολεία και κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης οδήγησης

Η καθιέρωση μαθημάτων πρώτων βοηθειών στα σχολεία αλλά και κατά την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών είναι σημαντική για την αντιμετώπιση των απλών τραυματισμών στα οδικά ατυχήματα και μέχρι την άφιξη των Υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης. Ειδικά όσον αφορά στα ατυχήματα που συμβαίνουν σε απομακρυσμένες περιοχές, όπου οι υπηρεσίες έκτακτης ιατρικής βοήθειας είναι συχνά δύσκολο να φτάσουν στον τόπο του ατυχήματος εντός διαστήματος 5-15 λεπτών, είναι σημαντικό οι χρήστες του οδικού συστήματος να διαθέτουν βασικές γνώσεις πρώτων βοηθειών.

Στο σχολείο, τα μαθήματα πρώτων βοηθειών πρέπει να διδάσκονται στο Γυμνάσιο και στο Λύκειο στο πλαίσιο της Αγωγής Υγείας ενώ όσον αφορά στην εκπαίδευση των οδηγών να αποτελούν υποχρεωτικό μέρος της επίσημης κατάρτισής τους όπως συμβαίνει και σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες. Η δράση αυτή θα υλοποιηθεί σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων και με συντονισμό από τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

5.6.4. Αποτελεσματική απόκριση εκτάκτου ανάγκης

Σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, απαιτείται **κατάλληλη οργάνωση και συντονισμός όλων των αρμόδιων υπηρεσιών** που καλούνται σε βοήθεια με στόχο την άμεση επέμβαση και τη βέλτιστη συνεργασία τους. Ο ρόλος της Τροχαίας είναι καθοριστικός στη σωστή διαχείριση του συμβάντος και της κυκλοφορίας καθώς και στην αποφυγή νέων ατυχημάτων, η ταχεία επέμβαση της Πυροσβεστικής είναι απαραίτητη για τη διάσωση ή/και τον απεγκλωβισμό των παθόντων στο ατύχημα, ενώ το Ε.Κ.Α.Β. είναι υπεύθυνο για την άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος, την παροχή πρώτων βοηθειών και την ταχεία μεταφορά των τραυματιών.

Η απόκριση στις κλήσεις εκτάκτου ανάγκης πρέπει να είναι αποτελεσματική, **εξασφαλίζοντας την άμεση άφιξη των αρμόδιων Υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης** στον τόπο του ατυχήματος. Το διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της στιγμής που συνέβη το ατύχημα και της άφιξης των υπηρεσιών διάσωσης (χρόνος απόκρισης) μπορεί να συντομευθεί μέσω τεχνικών μέτρων, μέτρων που αφορούν στις υποδομές, σαφών οδηγιών προς τους οδικούς χρήστες σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να ληφθούν όταν οχήματα εκτάκτου ανάγκης πρέπει να κινηθούν σε ένα οδικό δίκτυο, και καλής οργάνωσης και συντονισμού στον τόπο του ατυχήματος.

Υπογραμμίζεται ότι είναι απαραίτητο να αξιοποιηθούν τα επιτυχημένα παραδείγματα οργάνωσης των υπηρεσιών επέμβασης σε άλλα κράτη, για υψηλές επιδόσεις άμεσης ανταπόκρισης στα οδικά ατυχήματα (μέγιστος αποδεκτός χρόνος πρόσβασης σε οποιοδήποτε σημείο του οδικού δικτύου μιας περιοχής), αφού πρώτα προσαρμοστούν στο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο της ελληνικής πραγματικότητας. Επίσης, μπορεί **να αξιοποιηθούν και τα επιτυχημένα συστήματα επέμβασης** στον τόπο του ατυχήματος που ήδη εφαρμόζονται στην Αττική Οδό. Όμως, επισημαίνεται η ανάγκη για καθιέρωση ενός ενιαίου τηλεφωνικού αριθμού έκτακτης ανάγκης σε ολόκληρο το εθνικό οδικό δίκτυο με προτεραιότητα στο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων.

Για τη μείωση του μέσου χρόνου επέμβασης των μονάδων στον τόπο του ατυχήματος καθώς και την ανταπόκριση στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες που δημιουργεί η διαρκής αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων, λαμβάνονται τα μέτρα που παρουσιάζονται στις επόμενες ενότητες.

5.6.4.1. Δημιουργία δικτύου κλήσεων έκτακτης ανάγκης

Οι γρήγορες και αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την τοποθεσία ενός οδικού ατυχήματος, το είδος του, τον αριθμό των θυμάτων και τον τύπο του τραυματισμού, βοηθούν τις

υπηρεσίες εκτάκτου ανάγκης στη βέλτιστη αντιμετώπιση του ατυχήματος. Η δημιουργία **αποτελεσματικού δικτύου κλήσεων έκτακτης ανάγκης** αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την άμεση αντιμετώπιση των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων. Το δίκτυο κλήσεων έκτακτης ανάγκης πρέπει να παρέχει δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας με όλους τους φορείς επέμβασης (Ε.Κ.Α.Β., Τροχαία, Πυροσβεστική, κ.λπ.). Ιδιαίτερη σημασία για τον αποτελεσματικό συντονισμό των ενεργειών, έχει η στενή συνεργασία του Ε.Κ.Α.Β. με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (Τροχαία, Πυροσβεστική). Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε οι εταιρείες υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας να παρέχουν, στις υπηρεσίες διακομιδής παθόντων στα οδικά ατυχήματα, την απαιτούμενη πληροφόρηση για τον προσδιορισμό της θέσης από την οποία έγινε κλήση για βοήθεια.

Η αξιοποίηση της λειτουργίας του **πανευρωπαϊκού αριθμού έκτακτης ανάγκης 112** είναι σημαντική δράση η οποία όμως πρέπει να ενισχυθεί με τη διάδοση του αριθμού μέσω ενημέρωσης του κοινού για τον τρόπο χρήσης του και τις δυνατότητες που προσφέρει.

5.6.4.2. Ενιαίο Κέντρο Επιχειρήσεων

Η ταχεία και αποτελεσματική διαχείριση των οδικών ατυχημάτων απαιτεί την καλή οργάνωση και συνεργασία διαφόρων Υπηρεσιών (Ε.Κ.Α.Β., Τροχαία, Πυροσβεστική, ασφαλιστικές εταιρείες) ώστε αφενός να παρασχεθεί άμεση βοήθεια στους παθόντες και αφετέρου να προστατευθούν οι υπόλοιποι χρήστες του οδικού δικτύου και να ομαλοποιηθεί η κυκλοφορία στην περιοχή του ατυχήματος. Οι διάφορες Υπηρεσίες που καλούνται στον τόπο του ατυχήματος έχουν διακριτούς ρόλους όμως η αποτελεσματικότητά τους είναι αλληλένδετη. Για τον λόγο αυτό, είναι σκόπιμη η σύσταση **ενιαίου, για όλες τις παραπάνω Υπηρεσίες, Κέντρου Επιχειρήσεων** καθ' ύλην αρμόδιου για τη συντονισμένη επιχειρησιακή αντιμετώπιση των ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας.

Ο πανευρωπαϊκός αριθμός έκτακτης ανάγκης 112 και όλοι οι υφιστάμενοι αριθμοί κλήσης έκτακτης ανάγκης (100, 166, 199) πρέπει να είναι συνδεδεμένοι με το ενιαίο κέντρο επιχειρήσεων, μέσω του οποίου θα συντονίζεται η αποτελεσματική επέμβαση στον τόπο του ατυχήματος.

5.6.4.3. Βέλτιστη χωροταξική κατανομή όλων των μονάδων

Ο χρόνος απόκρισης των αρμόδιων υπηρεσιών στις κλήσεις έκτακτης ανάγκης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την απόστασή τους από τον τόπο του ατυχήματος. Για τη μείωση του χρόνου απόκρισης είναι απαραίτητη η βελτιστοποίηση της χωροταξικής κατανομής όλων των αρμόδιων ειδικών μονάδων. Για τον σκοπό αυτό απαιτείται εκπόνηση ειδικής μελέτης η οποία θα καθορίζει τις θέσεις των μονάδων έκτακτης ανάγκης στο σύνολο της χώρας, λαμβάνοντας υπόψη πληθυσμιακά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά καθώς και στοιχεία οδικών ατυχημάτων. Για τον σκοπό αυτό μπορεί **να αξιοποιηθούν και τα επιτυχημένα συστήματα επέμβασης** στον τόπο του ατυχήματος που ήδη εφαρμόζονται στην Αττική Οδό.

5.6.4.4. Σχέδια επέμβασης

Η ελαχιστοποίηση του απαιτούμενου χρόνου επέμβασης και η βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών μπορεί να επιτευχθεί με την **εφαρμογή σχεδίων επέμβασης**,

που πρέπει να καταρτίζονται για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης (π.χ. οδικά ατυχήματα μεγάλης κλίμακας και σοβαρότητας, ατυχήματα με εμπλοκή οχημάτων επικίνδυνων φορτίων κ.λπ.). Ο σχεδιασμός αυτών των δράσεων σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης επιτρέπει τον καλύτερο συντονισμό των αρμόδιων φορέων και μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότητά τους. Μέρος της ανάπτυξης των σχεδίων επέμβασης θα αποτελεί, επίσης, η δημιουργία αποτελεσματικού δικτύου κλήσης έκτακτης ανάγκης, η ανάλυση παλαιότερων εκτάκτων περιστατικών, κατά τα οποία υπήρξαν ιδιαίτερες απαιτήσεις επέμβασης, η κατάστροψη σεναρίων έκτακτης ανάγκης και αντίστοιχων μεθόδων επέμβασης και η εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες των οργάνων της Τροχαίας και της Πυροσβεστικής.

Σε περίπτωση ανάγκης, η εφαρμογή των προβλεπόμενων στο σχέδιο επέμβασης ενεργειών θα συντονίζεται από το **αρμόδιο τοπικό κέντρο συντονισμού**. Τα τοπικά κέντρα συντονισμού πρέπει να καλύπτουν το σύνολο της χώρας και να συντονίζουν τις ενέργειες όλων των αρμόδιων υπηρεσιών του κρατικού μηχανισμού (Τροχαία, Πυροσβεστική, Ε.Κ.Α.Β.) αλλά και των ιδιωτικών φορέων που πιθανόν μπορούν να συνεισφέρουν. Η περιοχή δικαιοδοσίας του κάθε κέντρου θα είναι σαφώς ορισμένη, θα προβλέπεται όμως η δυνατότητα συνεργασίας και από κοινού δράσης με τα κοντινά σε αυτό κέντρα σε περιπτώσεις αυξημένων αναγκών.

5.6.5. Ψυχολογική υποστήριξη για τα θύματα οδικών ατυχημάτων

Οι ψυχολογικές και κοινωνικές επιπτώσεις των οδικών ατυχημάτων μπορεί να είναι σημαντικές και μακροχρόνιες και να αφορούν, εκτός από τα ίδια τα άτομα που ενεπλάκησαν στο ατύχημα, και σε άλλα πρόσωπα από το οικογενειακό και κοινωνικό τους περιβάλλον.

Για τον λόγο αυτό, η ψυχολογική υποστήριξη των θυμάτων πρέπει να ξεκινά ταυτόχρονα με την παροχή ιατρικής φροντίδας, **ακόμη και από τον τόπο του ατυχήματος** και κατά τη μεταφορά τους σε νοσοκομείο. Κατά συνέπεια, το προσωπικό όλων των υπηρεσιών που καλούνται στον τόπο του ατυχήματος και έρχεται σε επαφή με τα άτομα που συμμετείχαν σε αυτό θα πρέπει να λαμβάνει έστω την στοιχειώδη εκπαίδευση για την ψυχολογική υποστήριξή τους.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να απαιτηθεί μακροχρόνια υποστήριξη είτε από επαγγελματίες είτε από εθελοντές. Για τον σκοπό αυτό, στο πλαίσιο των παρεχόμενων υπηρεσιών του Εθνικού Συστήματος Υγείας, μπορεί να οργανώνονται σχετικά **προγράμματα ψυχοκοινωνικής υποστήριξης των θυμάτων** οδικών ατυχημάτων και των οικογενειών τους από εξειδικευμένο προσωπικό.

5.6.6. Συστηματική καταγραφή στατιστικών στοιχείων

Η καταγραφή των στατιστικών στοιχείων από τις υπηρεσίες του Ε.Κ.Α.Β. και τα νοσοκομεία αφορά αφενός στην παρακολούθηση του βαθμού απόκρισης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και αφετέρου στην παρακολούθηση του συνολικού αριθμού των παθόντων στα οδικά ατυχήματα, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που δεν καταγράφονται από την Τροχαία, καθώς και της σοβαρότητας των τραυματισμών τους.

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. Ο **συντονισμός της συλλογής και της ανάλυσης στοιχείων** πρέπει να πραγματοποιείται από τη Διυπουργική Επιτροπή.

5.6.6.1. Παρακολούθηση του βαθμού απόκρισης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης

Τόσο οι Υπηρεσίες του Ε.Κ.Α.Β., όσο και όλες οι Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης πρέπει να τηρούν ηλεκτρονικά αρχεία με στατιστικά στοιχεία για τον αριθμό των επεμβάσεων στον τόπο του ατυχήματος, τον ρυθμό απόκρισής τους (χρόνος από την ειδοποίηση έως την άφιξη στον τόπο του ατυχήματος). Τα στοιχεία αυτά θα επιτρέπουν τον εντοπισμό των όποιων δυνατοτήτων περαιτέρω βελτίωσης του συστήματος άμεσης επέμβασης στον τόπο του ατυχήματος.

5.6.6.2. Παρακολούθηση αριθμού και σοβαρότητας τραυματισμού των παθόντων

Τα Νοσοκομεία πρέπει να τηρούν ηλεκτρονικά αρχεία με στατιστικά στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των παθόντων στα οδικά ατυχήματα που διακομίστηκαν και νοσηλεύτηκαν στο Νοσοκομείο. Στα στοιχεία αυτά πρέπει να περιλαμβάνονται όλες οι πληροφορίες για τον **τρόπο τραυματισμού του παθόντα καθώς και για τη σοβαρότητα του τραυματισμού** με βάση τη διεθνή κατάταξη τραυματισμών (MAIS). Επίσης πρέπει να καταγράφεται και η κατάσταση των παθόντων που νοσηλεύτηκαν σε νοσοκομεία κατά την έξοδό τους από το νοσοκομείο και όσοι απεβίωσαν εντός των 30 ημερών μετά το ατύχημα (διεθνής ορισμός νεκρού σε οδικό ατύχημα).

Αυτά τα ηλεκτρονικά αρχεία των Νοσοκομείων πρέπει **να συνδέονται με τα στοιχεία που συλλέγονται από την Τροχαία** και περιλαμβάνονται στη βάση δεδομένων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) ώστε να είναι δυνατόν ο προσδιορισμός του συνολικού αριθμού των παθόντων στα οδικά ατυχήματα, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που δεν καταγράφονται από την Τροχαία. Με τον τρόπο αυτό θα προσδιοριστεί ο βαθμός ελλιπούς καταγραφής των τραυματιών στα οδικά ατυχήματα (underreporting) καθώς και στην απόκτηση σαφέστερης εικόνας σχετικά με την πραγματική σοβαρότητα των τραυματισμών (level of injury), η οποία μπορεί να προσδιοριστεί σωστά μόνο από τους Γιατρούς στα Νοσοκομεία.

Η ύπαρξη αξιόπιστων και αναλυτικών στοιχείων, επιτρέπει την εκτίμηση του πραγματικού επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα και τη σύγκριση με άλλα κράτη ενώ αποτελεί και **χρήσιμο εργαλείο για τη διερεύνηση των αιτιών** των οδικών ατυχημάτων και των τραυματισμών σε αυτά καθώς και τον προσδιορισμό των βέλτιστων τρόπων αντιμετώπισής τους.

Τέλος, εκτός από την καταγραφή του αριθμού των νεκρών και των τραυματιών στα οδικά ατυχήματα, σημαντική είναι επίσης και η **καταγραφή ιατρικών προβλημάτων των ασθενών που είναι οδηγοί**, τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ικανότητά τους για οδήγηση. Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να αποστέλλονται στις αρμόδιες υπηρεσίες διαχείρισης των Αδειών Οδήγησης (Περιφέρειες) για τις περαιτέρω ενέργειες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2016-2020.

Βασικές συνιστώσες για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη δράσεων για την οδική ασφάλεια στην Περιφέρεια Κρήτης αποτέλεσαν οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τα Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας που συμπεριλήφθηκαν στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τη δεκαετία 2011-2020 και αφορούν ολόκληρη την ελληνική επικράτεια, αλλά και η επικαιροποίηση της στρατηγικής στόχευσης 2014-2020 στον τομέα της οδικής ασφάλειας που ξεκίνησε 2014 από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Οι στόχοι των παραπάνω κειμένων αλληλεπικαλύπτονται σε μεγάλο βαθμό και σκοπό έχουν την εξασφάλιση ολοκληρωμένης οδικής ασφάλειας, από την εκπαίδευση όλων των χρηστών του οδικού δικτύου ως την επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και την ασφαλή οδική υποδομή.

Οι ανάγκες και οι απαιτήσεις για βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Περιφέρεια Κρήτης ενσωματώνονται πλήρως στους παραπάνω στόχους και στα Προγράμματα του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020.

6.1 Οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη δράσεων οδικής ασφάλειας τη δεκαετία 2011-2020 έχουν τεθεί επτά στόχοι από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι οποίοι αναφέρονται στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM(2010) 389 τελικό, 20.7.2010). Οι εν λόγω επτά στόχοι είναι οι εξής:

1. Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου.
2. Αύξηση της ικανότητας επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.
3. Ασφαλέστερη οδική υποδομή.
4. Ασφαλέστερα οχήματα.
5. Προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
6. Βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης.
7. Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

Μέσω των επτά στόχων, επιδιώκεται η ολοκληρωμένη προσέγγιση της οδικής ασφάλειας, που είναι μεταξύ των αρχών της πολιτικής της Ε.Ε. Η ολοκληρωμένη αυτή προσέγγιση στοχεύει στα υψηλότερα πρότυπα οδικής ασφάλειας για ολόκληρη την Ευρώπη, με τους πολίτες να βρίσκονται στο επίκεντρο των δράσεων. Οι πολίτες, οι χρήστες του οδικού δικτύου, πρέπει να ενθαρρύνονται ώστε να αναλάβουν την πρωταρχική ευθύνη για τη δική τους ασφάλεια, αλλά και για την ασφάλεια των άλλων. Η συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχή εφαρμογή οποιασδήποτε πολιτικής, ανεξαρτήτως των τεχνικών μέτρων που λαμβάνονται.

Κατά συνέπεια, βασικός είναι ο ρόλος της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου και η εφαρμογή της νομοθεσίας για την οδική κυκλοφορία και την ασφάλεια. Όμως, το σύστημα οδικής ασφάλειας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του ότι είναι αδύνατον να μηδενιστεί ο κίνδυνος, εξαιτίας των περιστατικών που οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος και σε ανάρμοστη συμπεριφορά. Για την αντιμετώπιση των παραλήψεων αυτών, πρέπει αφενός να καταβάλλεται προσπάθεια πρόληψης και αποφυγής των ανθρώπινων λαθών και της ανάρμοστης συμπεριφοράς, και αφετέρου πρέπει τα οχήματα και η υποδομή να είναι πιο αποτελεσματικά ως προς την προστασία που προσφέρουν. Εκτός από την εκπαίδευση και την εξέταση των υποψηφίων οδηγών, σημαντικές παράμετροι είναι η βελτίωση του συστήματος των αδειών οδήγησης, η αρχική και περιοδική κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών, η κυκλοφοριακή αγωγή, ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων και η επικοινωνιακή πολιτική για την οδική ασφάλεια.

6.2 Τα Προγράμματα του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας τη δεκαετία 2011-2020

Το Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα για τη δεκαετία 2011-2020 προτείνει έξι Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας και αντίστοιχες δράσεις. Τα Προγράμματα αυτά αφορούν στην «εκπαίδευση της οδικής ασφάλειας», στην «επιτήρηση της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια», στους «ασφαλείς χρήστες της οδού», στην «ασφαλή οδική υποδομή», στα «ασφαλή οχήματα» και στην «άμεση βοήθεια στους παθόντες». Τα Προγράμματα και οι δράσεις καθορίζονται με ευθύνη της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, ενώ η εξειδίκευση των δράσεων είναι ευθύνη των φορέων υλοποίησης, με βάση τα διαθέσιμα κονδύλια, και σε συνεργασία με τη Διυπουργική Επιτροπή και την Ειδική Γραμματεία που την υποστηρίζει. Το περιεχόμενο των Προγραμμάτων και οι δράσεις αναθεωρούνται ετησίως με βάση τυχόν νέα στοιχεία, τα αποτελέσματα της εφαρμογής των δράσεων και τη διαθέσιμη χρηματοδότηση. Τα έξι Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας αναπτύχθηκαν με βάση τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα στο θέμα αυτό, τα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που ήδη εφαρμόζονται και τα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που υλοποιήθηκαν με επιτυχία διεθνώς. Έμφαση δόθηκε σε δράσεις οδικής ασφάλειας που εφαρμόστηκαν επιτυχώς σε αναπτυσσόμενες από άποψη οδικής ασφάλειας χώρες, όπως είναι η Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Αυστραλία.

6.3 Επικαιροποίηση της στρατηγικής στόχευσης για την οδική ασφάλεια 2014-2020

Στο πλαίσιο του έργου «Τεχνικός Σύμβουλος Υποστήριξης για την Ανάπτυξη Εθνικής Πολιτικής για την Οδική Ασφάλεια», που έχει ανατεθεί από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην Ανώνυμη Εταιρία Συμβούλων «ΕΕΟ GROUP Α.Ε.», με έδρα την Αθήνα, (Αριθμός Σύμβασης 161/2014), επικαιροποιήθηκε η στρατηγική στόχευση 2014-2020 στον τομέα της οδικής ασφάλειας και διαμορφώθηκαν οι παρακάτω επτά Θεματικοί Στόχοι, που ταυτίζονται με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της παραγράφου 6.1 του παρόντος:

1. Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου.
2. Αύξηση της ικανότητας επιβολής των κανόνων οδικής ασφάλειας.
3. Ασφαλέστερη οδική υποδομή.
4. Ασφαλέστερα οχήματα.
5. Προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
6. Βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης.
7. Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

6.4 Σχεδιασμός και ανάπτυξη δράσεων στην Περιφέρεια Κρήτης βάσει της επικαιροποιημένης στρατηγικής στόχευσης, 2014-2020 και των Προγραμμάτων της Εθνικής Στρατηγικής 2011-2020

Στο κείμενο που ακολουθεί, οι σχεδιαζόμενες δράσεις οδικής ασφάλειας στην Περιφέρεια Κρήτης αντιστοιχίζονται στους επτά θεματικούς στόχους της υπό επικαιροποίηση στρατηγικής στόχευσης για την περίοδο 2014-2020 και στα αντίστοιχα Προγράμματα της Εθνικής Στρατηγικής 2011-2020.

1ος Θεματικός Στόχος:

Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου

(αντιστοιχεί στο Πρόγραμμα της Εθνικής Στρατηγικής «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας»):

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι ο πρώτος βασικός πυλώνας της προσπάθειας βελτιστοποίησης της οδικής ασφάλειας. Περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων που λαμβάνονται με στόχο τη διαμόρφωση και τη θετική επιρροή στην οδική συμπεριφορά. Έχει στόχο την ασφαλή συμμετοχή στην κυκλοφορία και την εκμάθηση ασφαλών τεχνικών βραχυπρόθεσμα, και ασφαλούς και υπεύθυνης συμπεριφοράς μακροπρόθεσμα.

Σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020, η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελέσει μέρος μιας δια βίου διαδικασίας μάθησης. Το Πρόγραμμα «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας» της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας αφορά στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας που προσφέρεται στο σχολείο, καθώς και μέσω σχετικών εξωσχολικών δραστηριοτήτων, σε παιδιά και εφήβους έως 17 ετών.

Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας συνεχίζεται με την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών για την απόκτηση της άδειας οδήγησης (Πρόγραμμα «Ασφαλείς χρήστες της οδού»), με τα προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των οδηγών για ασφαλή οδήγηση και, τέλος, ολοκληρώνεται με προγράμματα ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης μέσω εγχειριδίων ασφαλούς οδήγησης και μέσω σχετικών εκστρατειών ενημέρωσης για τους οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας.

Οι δράσεις για την εκπαίδευση και την εξέταση των υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων έχουν προωθηθεί από το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σημερινό Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, ναυτιλίας και Τουρισμού. Ισχύουν οι διατάξεις της Υπουργικής Απόφασης Α3/οικ. 50984/7947/2013 (ΦΕΚ 3056 Β΄/2-12-2013), ορισμένες από τις οποίες τροποποιήθηκαν με την Υ.Α. υπ’ αριθμ. 76568/11972/2015 (ΦΕΚ 81 Β΄/19-1-2015).

Το 2013 η Περιφέρεια Κρήτης εγκαινίασε μια νέα καμπάνια ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την οδική ασφάλεια με τίτλο «Ασφαλής Κρήτη – Οδική Ασφάλεια». Κεντρικός άξονας της καμπάνιας είναι ο συντονισμός των δράσεων και η συνεργασία σε επίπεδο όλων των Φορέων του νησιού, εθελοντικών οργανώσεων και πολιτών, με στόχο τη μείωση των τροχαίων συμβάντων. Η πρώτη φάση αφορούσε την ευαισθητοποίηση των μαθητών και των νέων σε θέματα οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς κατά την οδήγηση. Στόχος ήταν να περάσουν ορισμένα μηνύματα στους γονείς μέσω των παιδιών, όπως έχει γίνει με επιτυχία στο παρελθόν σε θέματα αντισεισμικής προστασίας. Η δεύτερη φάση αφορούσε την ευαισθητοποίηση των επαγγελματικών ομάδων όλων των κλάδων σε θέματα οδικής ασφάλειας αλλά και γενικότερης οδικής συμπεριφοράς για την εξάλειψη θανάτων και τραυματισμών. Η ιδέα είναι να υλοποιείται μια ενιαία εκστρατεία, η «Ασφαλής Κρήτη», έτσι ώστε να αποφεύγεται ο ασυντόνιστος «βομβαρδισμός» του κοινού από πληθώρα μηνυμάτων που τελικά αποβαίνουν αναποτελεσματικά.

2ος Θεματικός Στόχος:

Αύξηση της ικανότητας επιβολής των κανόνων οδικής ασφάλειας

(αντιστοιχεί στο Πρόγραμμα της Εθνικής Στρατηγικής "Επιτήρηση της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια"):

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) είναι το σημαντικότερο νομικό κείμενο για την ασφάλεια στις οδικές μετακινήσεις αποτελεί θεμελιώδες κείμενο διαμόρφωσης των συνθηκών κυκλοφορίας. Η καλή γνώση και η τήρηση των διατάξεων του είναι απαραίτητη όχι μόνο για τους οδηγούς, αλλά και για όλους τους χρήστες των οδών. Τροποποίηση του Κ.Ο.Κ. έγινε με τις διατάξεις του Νόμου 3542/2007 (ΦΕΚ 50/Α'), ύστερα από οκτώ χρόνια εφαρμογής του. Στο διάστημα αυτό πολλές οι συνθήκες κυκλοφορίας σε αρκετές οδούς αλλά και οι καθημερινές ανάγκες είχαν μεταβληθεί. Οι τροποποιήσεις αποσκοπούσαν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της λειτουργικότητας των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., ώστε αυτές να προσαρμοστούν στις σύγχρονες ανάγκες, και συγκεκριμένα:

1. Στην απλούστευση των προβλεπομένων διαδικασιών, με την αποποινικοποίηση της πλειονότητας των πταισματικών καθώς και ορισμένων πλημμεληματικών παραβάσεων.
2. Στον εξορθολογισμό των ποινών, με τη θέσπιση συγχρόνων κανόνων αντιμετώπισης της παραβατικότητας με ιδιαίτερα αποτρεπτικό χαρακτήρα, ειδικά για τις παραβάσεις εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή.
3. Στον εκσυγχρονισμό συγκεκριμένων διατάξεων, ώστε αυτές να ανταποκρίνονται στις υπάρχουσες σήμερα ανάγκες.

Η ενίσχυση της επιτήρησης των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, ειδικά στην περίπτωση των επικίνδυνων παραβάσεων, όπως είναι η ανάπτυξη μη κατάλληλων ταχυτήτων, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η μη χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, η επικίνδυνη οδήγηση και η μη κανονική οδήγηση (π.χ. οδήγηση στη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης) αποτελεί αποτελεσματική παρέμβαση για την ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε σχετικά σύντομο χρονικό 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. Οι συστηματικοί έλεγχοι σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή της συμπεριφοράς των οδηγών και τη μείωση της παραβατικότητας, η οποία με τη σειρά της οδηγεί στη μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.

Σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την οδική ασφάλεια, 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 στην τριετία 2001-2003, μπορεί να αποδοθεί κυρίως στην εντατικοποίηση της επιτήρησης και δευτερευόντως σε 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" αναφέρεται στο σύνολο της χώρας και αφορά κυρίως σε δράσεις επιτήρησης της συμμόρφωσης με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

Η λειτουργία Τμήματος Συντονισμού και Παρακολούθησης στη Διεύθυνση Τροχαίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη 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 δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο Τμήμα Συντονισμού και Παρακολούθησης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη προτείνεται από το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια να είναι οι εξής:

- Εξειδίκευση 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.

Για την αποτελεσματική επιτήρηση της κυκλοφορίας, το Πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει:

- 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, δίκυκλιστές, 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 με απλοποίηση των διαδικασιών είσπραξης ιδιαίτερα όταν βεβαιώνονται με ηλεκτρονικά μέσα.

Σημαντική είναι επίσης η κυκλοφορία των οχημάτων της Τροχαίας στο οδικό δίκτυο, που μπορεί να λειτουργήσει τόσο ανασταλτικά για την αποφυγή παραβάσεων, όσο και παρεμβατικά μέσω της ταχύτερης επέμβασης σε περίπτωση ατυχήματος, 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).

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.

Το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο ή point system) καθιερώθηκε με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Δημόσιας Τάξης, κατ'εξουσιοδότηση του άρθρου 107 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Στο Σ.Ε.Σ.Ο. εντάσσεται, ελέγχεται και παρακολουθείται η οδική συμπεριφορά κατόχων άδειας οδήγησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εφόσον η άδεια αυτή έχει εκδοθεί από ελληνική ή ξένη αρχή και ισχύει στην Ελλάδα σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Ο έλεγχος αυτός διενεργείται από τα Αστυνομικά όργανα και από οποιαδήποτε άλλη αρχή, στην οποία έχει εκχωρηθεί με νόμο η αρμοδιότητα εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).

Στο Σ.Ε.Σ.Ο. εντάσσονται οι παραβάσεις διατάξεων του Κ.Ο.Κ. με τους αντίστοιχους, για κάθε παράβαση, βαθμούς ποινής σύμφωνα με την Υ.Α. οικ. 21504/2601/2007 (ΦΕΚ 623 Β'/25-4-2007). Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων του Κ.Ο.Κ., το αρμόδιο όργανο που τις βεβαιώνει βαθμολογεί όλες τις παραβάσεις. Η άδεια οδήγησης αφαιρείται, με τη συμπλήρωση στο μητρώο του παραβάτη-οδηγού είκοσι πέντε (25) βαθμών. Η άδεια οδήγησης αφαιρείται, επίσης, ανεξαρτήτως συμπλήρωσης των είκοσι πέντε (25) βαθμών ποινής, όταν ο παραβάτης-οδηγός διαπράξει για δεύτερη φορά την ίδια παράβαση εντός διαστήματος ενός έτους.

3ος Θεματικός Στόχος: Ασφαλέστερη οδική υποδομή

(αντιστοιχεί στο Πρόγραμμα της Εθνικής Στρατηγικής «Ασφαλής Οδική Υποδομή»).

Για την επίτευξη του αναφερόμενου θεματικού στόχου, (όπως έχει περιγραφεί στο Κεφάλαιο 3, εδάφιο 3.5.1), πρόθεση της Περιφέρειας Κρήτης είναι να υλοποιήσει δράσεις-έργα που αναφέρονται :

→ **στον Πίνακα 1.A** που αφορούν παρεμβάσεις συντήρησης και οδικής ασφάλειας, εκτιμούμενου προϋπολογισμού 125.050.000 € και

→ **στον Πίνακα 1.B** που αφορούν παρεμβάσεις για την άρση ασυνεχειών και δυσλειτουργιών των οδών, εκτιμούμενου προϋπολογισμού 298.800.000 €.

Ειδικότερα ως άμεσης προτεραιότητας προς υλοποίηση θεωρούνται τα :

- Έργα παρεμβάσεων σε θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας (ΜΟΑ), όπως έχει περιγραφεί στο Κεφάλαιο 3, εδάφιο 3.5.2, σύμφωνα με μελέτη που εκπονείται από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ Α.Ε. στο επαρχιακό και εθνικό οδικό δίκτυο.

Προβλέπονται παρεμβάσεις βελτίωσης σε 456 θέσεις ΜΟΑ, με εκτιμούμενο προϋπολογισμό έργου 30.000.000 €.

- Έργα παρεμβάσεων σε θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας (ΜΟΑ), όπως έχει περιγραφεί στο Κεφάλαιο 3, εδάφιο 3.5.3, σύμφωνα με μελέτη της Δ/σης Συντήρησης Οδικών Έργων (Δ3) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Προβλέπονται παρεμβάσεις βελτίωσης σε 29 θέσεις ΜΟΑ , (σε υπεραστικά τμήματα οδών και ισόπεδους κόμβους και σε τμήματα εντός οικισμών ή με οικιστικές χρήσεις) σε τρεις οδικούς άξονες (i) Ηράκλειο-Αγία Γαλήνη, (ii) Ηράκλειο-Γούβες-Χερσόνησος-Μάλια(Π.Ε.Ο.) και (iii) Χανιά-Ρέθυμνο (Π.Ε.Ο.), εκτιμούμενου προϋπολογισμού 8.600.000 €.

Επίσης στους άμεσους στόχους της Περιφέρειας Κρήτης, , για την επίτευξη της βελτίωσης οδικής ασφάλειας, θεωρούνται τα έργα :

- «Τμηματική αντικατάσταση στηθαίων ασφαλείας στην εθνική οδό», εκτιμούμενου προϋπολογισμού 15.000.000 €.

- «Συντήρηση Εθνικού Οδικού Δικτύου Κρήτης – Αντικατάσταση ασφαλικών ταπήτων με νέους αντιολισθηρούς στο Ε.Ο.Δ. », εκτιμώμενου προϋπολογισμού 25.000.000 €.
- «Οδική σήμανση-Πληροφοριακές και ρυθμιστικές πινακίδες», εκτιμώμενου προϋπολογισμού 800.000 €.
- « Ολοκλήρωση οδικού άξονα Ηράκλειο - Άγιοι Δέκα (α) Τμήμα Γούρνες Σταυράκια & (β) Βελτίωση οδού στην παλαιά γέφυρα Σίβα», εκτιμώμενου προϋπολογισμού 30.000.000 €.

Πέρα από τα προαναφερόμενα, στόχος της Περιφέρειας Κρήτης είναι να ολοκληρωθούν οι υπόλοιπες μελέτες καθορισμού παρεμβάσεων σε όλες τις θέσεις Μ.Ο.Α. που έχουν εντοπιστεί από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ Α.Ε. στο οδικό δίκτυο και να εκτελεστούν οι απαραίτητες εργασίες.

Επισημαίνεται, όπως έχει προαναφερθεί, ότι όλα τα αναφερόμενα έργα-δράσεις αναμένεται να έχουν αντίκτυπο στην μελλοντική ανάπτυξη του νησιού, καθώς :

- Θα επιτρέψουν την ταχύτερη και ασφαλέστερη μετακίνηση στις οδικές μεταφορές σε τοπικό, εθνικό και δειυρωπαϊκό επίπεδο.
- Θα ενισχύσουν την προσβασιμότητα και την μετακίνηση σε κοινότητες που απαιτούν πολλές ώρες επικίνδυνης οδήγησης, προκειμένου να προσεγγιστούν.
- Θα μειώσει αλλά δύναται να σταματήσει τη συνεχή ετήσια απώλεια ανθρώπινης ζωής που οφείλεται σε ανεπάρκειες σημαντικών έργων οδοποιίας.

4ος Θεματικός Στόχος: Ασφαλέστερα οχήματα

(αντιστοιχεί στο Πρόγραμμα της Εθνικής Στρατηγικής «Ασφαλή οχήματα»).

Ο από κατασκευής εξοπλισμός ασφαλείας του οχήματος, η επαρκής συντήρηση του οχήματος και η κατάσταση του εν γένει αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά, τα οποία επηρεάζουν αφενός την πιθανότητα εμπλοκής σε ατύχημα και αφετέρου τη σοβαρότητα του ατυχήματος. Η πρόοδος που έχει επιτευχθεί στην τεχνολογία ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας των οχημάτων, η οποία εφαρμόζεται σε πλήθος νέων μοντέλων οχημάτων, έχει συμβάλει σημαντικά στην πρόληψη ατυχημάτων, αλλά και στην αποφυγή πολλών σοβαρών και ελαφρών τραυματισμών σε περίπτωση ατυχήματος.

Στην παρούσα φάση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναθεωρεί τους κανόνες που διέπουν τις απαιτήσεις ασφαλείας των νέων οχημάτων, ημιφορητών, φορητών και λεωφορείων που πωλούνται στην ευρωπαϊκή αγορά. Κατά την προηγούμενη επικαιροποίηση των κανόνων αυτών, το έτος 2009, αρκετές σημαντικές τεχνολογίες υποχρεωτικές, όπως είναι ο «Ηλεκτρονικός Έλεγχος Ευστάθειας» (Electronic Stability Control, ESC) και το σύστημα υπενθύμισης της ζώνης ασφαλείας για τις θέσεις του οδηγού και του συνοδηγού. Τα μέτρα αυτά πρόκειται να σώσουν χιλιάδες ζωές από τώρα και στο εξής.

Ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των οχημάτων είναι επίσης σημαντικός για ασφαλέστερα οχήματα. Αποτελεί μια σειρά από τεχνικές διαδικασίες, που αποσκοπούν στον έλεγχο και στη διαπίστωση του βαθμού στον οποίο ένα όχημα πληροί τις προδιαγραφές και τους τεχνικούς κανόνες που απαιτούνται για την ασφαλή κίνησή του. Οι διαδικασίες αυτές πραγματοποιούνται σε όλα τα οδικά οχήματα (επιβατικά αυτοκίνητα, ταξί, μικρά και μεγάλα φορητά και λεωφορεία), με εξαίρεση τα δίκυκλα, σε κατάλληλα διαμορφωμένα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.). Τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. διενεργούν τεχνικό έλεγχο σε όλες τις υπόχρεες κατηγορίες οχημάτων, ενώ τα Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν διενεργούν τεχνικό έλεγχο στα φορητά αυτοκίνητα άνω των 3,5 τόνων και τα λεωφορεία.

Ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος είναι υποχρεωτικός για όλα τα αυτοκίνητα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας. Για τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν χωρίς να είναι εφοδιασμένα με ισχύον Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου προβλέπονται αυστηρές ποινές.

Το όχημα προσκομίζεται στο Κ.Τ.Ε.Ο. γίνεται από τον νόμιμο κάτοχο του οχήματος ή από τρίτο, εξουσιοδοτημένο ή μη πρόσωπο. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις, τότε το όχημα θα επαναπροσκομίζεται στο Κ.Τ.Ε.Ο. για επανέλεγχο εντός 20 ημερών και αφού ο κάτοχός του θα έχει φροντίσει για την επισκευή όλων των ελλείψεων που επισημάνθηκαν. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν επικίνδυνες ελλείψεις, αφαιρούνται η Άδεια Κυκλοφορίας και οι Πινακίδες Κυκλοφορίας και το όχημα επιτρέπεται να μεταφερθεί μέχρι το συνεργείο επισκευών ή σε κάποιο χώρο για στάθμευση. Ο κάτοχος θα πρέπει με δική του ευθύνη να μεταφέρει το όχημα για επισκευή με ασφαλή για την οδική κυκλοφορία τρόπο. Το αυτοκίνητο επαναπροσκομίζεται για έλεγχο μετά την επισκευή του και εφόσον διαπιστωθεί ότι είναι κατάλληλο για κυκλοφορία, επιστρέφονται η Άδεια και οι Πινακίδες Κυκλοφορίας του. Εφόσον διαπιστωθεί η καταλληλότητα του οχήματος επικολλάται στην οπίσθια πινακίδα του αριθμού κυκλοφορίας του το αυτοκόλλητο Ειδικό Σήμα Τεχνικού Ελέγχου και χορηγούνται στον κάτοχό του: Δ.Τ.Ε. (Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου)

και Κ.Ε.Κ. (Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων) εφόσον ο κάτοχος του οχήματος στερείται τέτοιας κάρτας.

Ο πρώτος έλεγχος για τα καινούργια Επιβατηγά Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) και Φορτηγά με μικτό βάρος μέχρι 3,5 τόνους, διενεργείται σε τέσσερα (4) χρόνια μετά την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας, με εξαίρεση το Νομό Αττικής όπου γίνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα πρόσκλησης που ανακοινώνεται από την Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος του αρμόδιου Υπουργείου. Οι επόμενοι έλεγχοι των οχημάτων αυτών γίνονται κάθε δύο χρόνια. Ο πρώτος έλεγχος για τα καινούργια Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.), Λεωφορεία, Ασθενοφόρα και Φορτηγά με μικτό βάρος μεγαλύτερο των 3,5 τόνων, διενεργείται σε ένα (1) έτος μετά την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας. Οι επόμενοι έλεγχοι για τα οχήματα αυτά, είναι κάθε ένα (1) χρόνο.

Στο πλαίσιο της δράσης για αναβάθμιση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020 περιλαμβάνονται τα παρακάτω μέτρα, που αφορούν στη βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής και της δομής της λειτουργίας τους:

- Καθιέρωση του τεχνικού ελέγχου των δικύκλων με προτεραιότητα στα δίκυκλα ως 250 κ.εκ.
- Ανάπτυξη κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος με το οποίο θα επιτυγχάνεται η διαρκής ηλεκτρονική (online) σύνδεση όλων των Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας με στόχο την υποβοήθηση της καταγραφής, του συσχετισμού και της επεξεργασίας των τεχνικών στοιχείων όλων των ελεγχόμενων οχημάτων και των αποτελεσμάτων των ελέγχων.
- Έναρξη προσπάθειας πλήρους αυτοματοποίησης του τρόπου διεξαγωγής των τεχνικών ελέγχων με στόχο την ενίσχυση της αξιοπιστίας του θεσμού.
- Υποχρέωση πιστοποίησης των Κ.Τ.Ε.Ο. (Δημόσιων και Ιδιωτικών) και αξιολόγηση με συστηματικό τρόπο της λειτουργίας τους και της αξιοποίησης της υπάρχουσας υποδομής ώστε να εξασφαλίζεται η αποδοτική λειτουργία τους.
- Εφαρμογή επιπρόσθετου ειδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (βυτιοφόρα υγρών καυσίμων, υγραερίου, κ.λπ.) με τη συμμετοχή ειδικευμένου και άρτια εκπαιδευμένου προσωπικού.
- Δειγματοληπτικός επανέλεγχος των οχημάτων κατά την έξοδό τους από τα Κ.Τ.Ε.Ο. (Δημόσια ή Ιδιωτικά) από αναβαθμισμένο Σώμα Επιθεωρητών στελεχωμένο από έμπειρους Μηχανολόγους Μηχανικούς και με τη χρησιμοποίηση κινητών Κ.Τ.Ε.Ο.
- Συστηματικός δειγματοληπτικός τεχνικός έλεγχος των οχημάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας από κινητά Κ.Τ.Ε.Ο.
- Εξασφάλιση κατάλληλων χώρων, σε όλο το οδικό δίκτυο, για τη δημιουργία Σταθμών Ελέγχου Οχημάτων.

Εκτός από τη βελτίωση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020 περιλαμβάνονται και οι παρακάτω δράσεις:

α) Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, υπό την εποπτεία της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, είναι καθοριστικός για τη διασφάλιση της καλής κατάστασης των οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας.

β) Κίνητρα, κυρίως οικονομικού – φορολογικού χαρακτήρα, για την αγορά πιο ασφαλών οχημάτων. Τα κίνητρα αυτά θα αποσκοπούν στην ενίσχυση της παθητικής ασφάλειας των νέων οχημάτων, π.χ. με εξοπλισμό παθητικής ασφάλειας, για την αντικατάσταση οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας κ.λπ. Επίσης, οικονομικά κίνητρα για τη βελτίωση της οδικής

ασφάλειας είναι δυνατόν να δοθούν μέσω των ασφαλιστικών εταιρειών. Συγκεκριμένα προτείνονται:

- Η ενθάρρυνση των ασφαλιστικών εταιρειών για ανταμοιβή της ασφαλούς οδήγησης (π.χ. σύνδεση του ύψους ασφαλίστρων με τον αριθμό των βαθμών ποινής στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών - Σ.Ε.Σ.Ο.).
- Η καθιέρωση κινήτρων για την εθελοντική μετεκπαίδευση των οδηγών (π.χ. σε σχολές ασφαλούς οδήγησης - δημόσιες ή ιδιωτικές) όπως η μείωση των ασφαλίστρων.

γ) Ειδικές ρυθμίσεις για τα βαρέα οχήματα: Ο χειρισμός βαρέων οχημάτων απαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις και ικανότητες, ενώ αυξημένες είναι και οι ανάγκες συντήρησής τους. Για την αποφυγή των σοβαρών οδικών ατυχημάτων με εμπλοκή βαρέων οχημάτων είναι σκόπιμο να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για την εξασφάλιση της καλής λειτουργίας των οχημάτων αυτών, τη βελτιστοποίηση των ικανοτήτων των οδηγών τους και τον έλεγχο του ωραρίου εργασίας τους. Απαραίτητα μέτρα για την επίτευξη των παραπάνω είναι:

- Αυστηρότερος έλεγχος των ταχογράφων των φορτηγών.
- Ειδική επιμόρφωση των οδηγών βαρέων οχημάτων.
- Εθελοντική εκπαίδευση και επαναληπτικές εξετάσεις επαγγελματιών οδηγών.
- Επαναπροσδιορισμός των επιτρεπόμενων ορίων ηλικίας για την οδήγηση βαρέων οχημάτων.
- Δημιουργία μητρώου οδηγών βαρέων οχημάτων.
- Καθιέρωση υποχρεωτικού βιβλίου συντήρησης των βαρέων οχημάτων με ενυπόγραφη καταγραφή των ελέγχων και των επεμβάσεων και καθιέρωση βιβλίου δρομολογίων για τον έλεγχο του ωραρίου εργασίας των οδηγών.
- Κατάρτιση Κανονισμού Φόρτωσης σε συνεργασία με τον ΕΛΟΤ.
- Αναβάθμιση και έλεγχος της εφαρμογής των μέτρων που προβλέπονται στην Ευρωπαϊκή Συμφωνία για την Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων Διεθνώς (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road - ADR), και αφορούν σε έγκριση τύπου και ειδικό περιοδικό έλεγχο των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, πιστοποίηση των οδηγών των οχημάτων της κατηγορίας αυτής καθώς και σχετικών συμβούλων ασφαλείας, δειγματοληπτικό έλεγχο παραβάσεων κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, εκπαίδευση και πιστοποίηση πραγματογνωμόνων ADR και εξουσιοδότηση φορέων ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- Αυστηρότερα περιοριστικά μέτρα για την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων κατά τις ημέρες και ώρες αυξημένης κυκλοφορίας (π.χ. κάθε Παρασκευή, Κυριακή και αργία) στο εθνικό οδικό δίκτυο, ύστερα από εμπεριστατωμένη μελέτη με την οποία θα καθοριστούν και εναλλακτικές διαδρομές στα τμήματα όπου αυτό είναι εφικτό.
- Υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφαλείας από όλους τους επιβάτες των τουριστικών λεωφορείων και των λεωφορείων των ΚΤΕΛ.
- Πλήρης απαγόρευση συνομιλίας επαγγελματιών οδηγών λεωφορείων με κινητό τηλέφωνο με οποιονδήποτε τρόπο. Η όποια ομιλία για υπηρεσιακούς σκοπούς γίνεται αφού έχει ακινητοποιηθεί το λεωφορείο σε στάση.
- Υποχρεωτική τοποθέτηση προστατευτικού εξοπλισμού στους προφυλακτήρες των φορτηγών για την μείωση της σοβαρότητας των ατυχημάτων με πεζούς.

δ) Ειδικές ρυθμίσεις για τα σχολικά λεωφορεία:

- Καθορισμός ανώτατης επιτρεπόμενης ηλικίας των λεωφορείων για μεταφορές μαθητών από και προς το σχολείο και για σχολικές εκδρομές (π.χ. στα 15 έτη).

- Καθορισμός ειδικής άδειας για τους οδηγούς των σχολικών λεωφορείων, ύστερα από προηγούμενη επιμόρφωσή τους και ιατρική εξέταση (ψυχοσωματική).

ε) Ευφυή συστήματα υποστήριξης των οδηγών:

Η μη ασφαλής οδική συμπεριφορά οφείλεται συχνά σε ακούσια αλλά και εκούσια ανθρώπινα λάθη κατά την οδήγηση. Τα ευφυή συστήματα υποστήριξης των οδηγών έχουν στόχο την αποφυγή τέτοιων συμπεριφορών, βοηθώντας τους χρήστες να οδηγούν τα οχήματά τους με ασφάλεια, π.χ. προειδοποιώντας ή παρεμβαίνοντας όταν ο οδηγός παρεκκλίνει από τη γραμμή της λωρίδας στην οποία κινείται, όταν πλησιάζει πολύ κοντά στο μπροστινό όχημα, όταν υπερβαίνει τα προκαθορισμένα όρια ταχύτητας, όταν ο οδηγός ή οι επιβάτες ενός οχήματος δεν χρησιμοποιούν τη ζώνη ασφαλείας ή όταν ο οδηγός κινδυνεύει να χάσει τον έλεγχο του αυτοκινήτου. Επιπλέον, υπάρχουν συστήματα που αποσκοπούν στη μεγαλύτερη δυνατή συμμόρφωση προς τα όρια ταχύτητας.

στ) Ευδιάκριτα οχήματα: Η ακριβής και έγκαιρη αντίληψη της κυκλοφορίας επιτρέπει στον οδηγό να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να αποφευχθεί ενδεχόμενη σύγκρουση ή να μειωθεί η σφοδρότητά της. Για να είναι ευδιάκριτα τα οχήματα προτείνεται:

- Χρήση φώτων πορείας κατά τη διάρκεια της ημέρας από τους μοτοσυκλετιστές.
- Τοποθέτηση φώτων πέδησης σε εμφανή σημεία των οχημάτων.
- Υποχρεωτική χρήση πλευρικών ανακλαστήρων σε όλα τα ποδήλατα.
- Χρήση ανακλαστικής ενδυμασίας από οδηγούς ποδηλάτων, μηχανοκίνητων δικύκλων κ.λπ.

ζ) Αξιοπιστία μητρώου οχημάτων: Για την ορθή τεκμηρίωση των αποφάσεων για την οδική ασφάλεια απαιτούνται αξιόπιστα στοιχεία για τα κυκλοφορούντα οχήματα. Τα στοιχεία αυτά είναι απαραίτητο να αξιοποιηθούν στο πλαίσιο αναλύσεων οδικών ατυχημάτων για τον προσδιορισμό δεικτών επικινδυνότητας και σοβαρότητας και άλλων ερευνών για θέματα οδικής ασφάλειας. Ωστόσο, διάφοροι λόγοι περιορίζουν τις δυνατότητες για αξιόπιστη ανάλυση των οδικών ατυχημάτων και πλήρη αξιοποίηση των στοιχείων κυκλοφορούντων οχημάτων με την υφιστάμενη μορφή τους. Συγκεκριμένα, στο μητρώο οχημάτων παρατηρείται ελλιπής καταγραφή των αποσύρσεων των οχημάτων. Το αρχείο ενημερώνεται σχετικά με τον αριθμό αποσύρσεων οχημάτων κατά τα τελευταία έτη, ενώ παλαιότερα στη βάση δεδομένων εισάγονταν μόνο οι νέες κυκλοφορίες. Επιπλέον, δεν υπάρχουν καθόλου πληροφορίες για τον αριθμό οχημάτων, τα οποία δεν έχουν αποσυρθεί επισήμως, αλλά για κάποιο λόγο δεν κυκλοφορούν πλέον, όπως είναι για παράδειγμα τα εγκαταλειμμένα οχήματα. Χρειάζεται κατά συνέπεια, η κατάλληλη αναβάθμιση της αξιοπιστίας του μητρώου οχημάτων.

5ος Θεματικός Στόχος: Προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας:

Εκτός από τον τομέα του σχεδιασμού και της κατασκευής ασφαλέστερων οχημάτων, η σύγχρονη τεχνολογία μπορεί να αξιοποιηθεί και για τον έλεγχο και την επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.

Ειδικές ηλεκτρονικές τεχνικές συσκευές για βεβαίωση παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. έχουν τοποθετηθεί σε οκτώ χιλιομετρικές θέσεις του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, με Απόφαση του Αστυνομικού Διευθυντή Τάξης Ρεθύμνου (Αριθμός Απόφασης 8/2014). Η βεβαίωση των παραβάσεων γίνεται από το Τμήμα Τροχαίας του Β.Ο.Α.Κ., σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Πριν από τα σημεία όπου βρίσκονται οι εν λόγω ηλεκτρονικοί μηχανισμοί ελέγχου της κυκλοφορίας, έχουν τοποθετηθεί οι προβλεπόμενες από τον Κ.Ο.Κ. (άρθρο 104) προειδοποιητικές πινακίδες.

Η Αστυνομική Διεύθυνση Κρήτης έχει υποβάλει αίτημα χρηματοδότησης της αγοράς ηλεκτρονικών συσκευών (καμερών) νέας γενιάς για τη βεβαίωση παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.

6ος Θεματικός Στόχος: Βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης

(αντιστοιχεί στο Πρόγραμμα της Εθνικής Στρατηγικής «Άμεση βοήθεια στους παθόντες»):

Στο συγκεκριμένο θεματικό στόχο εντάσσονται η άμεση απόκριση και η αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου έκτακτης ανάγκης για την παροχή πρώτων βοηθειών μετά από ατύχημα, η εφαρμογή μέτρων ασφάλειας και προστασίας στην περιοχή του ατυχήματος, η άμεση μεταφορά των θυμάτων για περίθαλψη, η ψυχολογική υποστήριξη των θυμάτων και των συγγενών τους κ.λπ.

Σύμφωνα με τη διεθνή και την ελληνική εμπειρία, η πρώτη ώρα μετά το ατύχημα είναι η κρισιμότερη για τη ζωή των τραυματιών (χρυσή ώρα). Από το σύνολο των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα, ποσοστό 57% πεθαίνει τα πρώτα λεπτά μετά τη σύγκρουση και πριν την άφιξη της έκτακτης ιατρικής βοήθειας. Κατά συνέπεια, η άμεση επέμβαση και η έγκαιρη μεταφορά των θυμάτων για περίθαλψη είναι δυνατόν να σώσει αρκετές ζωές, αλλά και να είναι πιο αποτελεσματική στην πρόληψη μόνιμων βλαβών στους τραυματίες.

Σύμφωνα με την Εθνική Στρατηγική για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020, για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος «Άμεση Βοήθεια στους Παθόντες» είναι απαραίτητη η οργάνωση τμήματος στο Υπουργείο, που θα αναλάβει το συντονισμό και την παρακολούθηση των προτεινόμενων δράσεων. Οι βασικές δράσεις που καλείται να αναλάβει το κατάλληλα στελεχωμένο Τμήμα Συντονισμού και Παρακολούθησης του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης προτείνεται να είναι:

- Οριστικοποίηση των δράσεων οδικής ασφάλειας που θα εντάσσονται στο Πρόγραμμα του Υπουργείου.
- Συνεργασία με τη Διυπουργική Επιτροπή και την Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας.
- Συνεργασία και συντονισμός με υπηρεσίες άμεσης βοήθειας που βρίσκονται ανά την επικράτεια και με άλλους Φορείς, αφού μια σειρά από δράσεις του συγκεκριμένου Υπουργείου απαιτούν τη συνδυασμένη προσπάθεια με άλλους Φορείς, με το συντονισμό της Διυπουργικής Επιτροπής.
- Συνεργασία με τα αντίστοιχα Υπουργεία των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της σχετικής υπάρχουσας εμπειρίας.

Ορισμένες σημαντικές παράμετροι των δράσεων αυτών, σύμφωνα με την Εθνική Στρατηγική για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020, είναι:

1) Η αναβάθμιση του εξοπλισμού, της στελέχωσης και οργάνωσης των μονάδων του Ε.Κ.Α.Β.

2) Η χρήση κινητών μονάδων εντατικής περίθαλψης:

Οι μονάδες αυτές (Κ.Μ.Ε.Π.) πρέπει να είναι διαθέσιμες 24 ώρες το εικοσιτετράωρο σε επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου και να λειτουργούν σε συνδυασμό με τα συνήθη ασθενοφόρα. Η κεντρική τηλεφωνική υπηρεσία εκτάκτου ανάγκης θα αποφασίζει εάν στον τόπο του ατυχήματος θα σταλεί μια Κ.Μ.Ε.Π. ή ένα σύννηθες ασθενοφόρο ενώ αν διαπιστωθεί ότι το σύννηθες ασθενοφόρο δεν επαρκεί θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα κλήσης μιας Κ.Μ.Ε.Π. οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Οι Κ.Μ.Ε.Π. μπορούν να συμβάλουν στη σταθεροποίηση της κατάστασης της υγείας των θυμάτων των οδικών ατυχημάτων πριν από την εισαγωγή τους σε κάποιο νοσοκομείο.

3) Ειδικές Μονάδες Κέντρων Τραύματος:

Πολλές φορές οι τραυματίες στα οδικά ατυχήματα είναι πολυ-τραυματίες, οι οποίοι χρειάζονται άμεση και εξειδικευμένη περίθαλψη που δεν μπορεί να τους παρασχεθεί σε περιφερειακά νοσοκομεία, τοπικά ιατρικά κέντρα ή ακόμα και σε ιδιωτικές κλινικές. Οι πολυ-τραυματίες έχουν ανάγκη περίθαλψης σε Ειδικές Μονάδες Κέντρων Τραύματος.

Οι Ειδικές Μονάδες Κέντρων Τραύματος είναι συνήθως μεγάλα, κυρίως πανεπιστημιακά νοσοκομεία, όπου υπάρχουν όλες οι ιατρικές ειδικότητες, εφημερεύουν επί 24ώρου βάσεως και έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν οποιοδήποτε ιατρικό πρόβλημα. Επιπλέον, έχουν τη δυνατότητα αερομεταφοράς πολυ-τραυματιών ή άλλης φύσεως επειγόντων περιστατικών από τον τόπο του ατυχήματος στο νοσοκομείο σε ελάχιστο χρόνο, αν οι συνθήκες το επιβάλλουν.

Σήμερα, σε πολλά ευρωπαϊκά κράτη και στις Η.Π.Α. λειτουργούν οργανωμένα Κέντρα Τραύματος, στα οποία το ιατρικό και το παραϊατρικό προσωπικό εξειδικεύεται στην αντιμετώπιση του πολύ-τραυματία.

Πρώτο βήμα για τη δημιουργία Ειδικών Μονάδων Κέντρων Τραύματος στα μεγάλα επαρχιακά πανεπιστημιακά και μη νοσοκομεία (Λάρισα, Αλεξανδρούπολη, **Κρήτη**, Πάτρα) είναι η πλήρης λειτουργία όλων των τμημάτων και ειδικοτήτων και η ανάπτυξη σύγχρονων τμημάτων επειγόντων περιστατικών (Emergency Rooms), τα οποία θα καλύπτουν καθημερινώς και επί μονίμου βάσεως όλες τις ειδικότητες, έτσι ώστε να αποτελέσουν τον αρχικό πυρήνα των Κέντρων Τραύματος.

4) Εκπαίδευση του προσωπικού επέμβασης στον τόπο του ατυχήματος στις πρώτες βοήθειες:

Τα οχήματα της Τροχαίας και της Πυροσβεστικής καταφθάνουν πολλές φορές στον τόπο του ατυχήματος πριν το ασθενοφόρο του Ε.Κ.Α.Β.. Για τον λόγο αυτό είναι χρήσιμο το προσωπικό αυτών των Υπηρεσιών να αποκτά **βασικές γνώσεις πρώτων βοηθειών** με τακτική επιμόρφωση, ώστε να υπάρχει δυνατότητα άμεσης περίθαλψης των ελαφρά τραυματιών ή ακόμα και προετοιμασίας και σταθεροποίησης των πιο βαριά τραυματιών μέχρι την άφιξη του ασθενοφόρου. Τα μαθήματα πρώτων βοηθειών πρέπει να αποτελούν μέρος και των **προγραμμάτων σπουδών των Σχολών** της Αστυνομικής και της Πυροσβεστικής Ακαδημίας. Η δράση αυτή, όσον αφορά στο προσωπικό της Τροχαίας και της Πυροσβεστικής, θα υλοποιηθεί σε συνεργασία με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και με συντονισμό από τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

5) Μαθήματα πρώτων βοηθειών στα σχολεία και κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης οδήγησης.

6) Ενιαίο Κέντρο Επιχειρήσεων:

Η ταχεία και αποτελεσματική διαχείριση των οδικών ατυχημάτων απαιτεί την καλή οργάνωση και συνεργασία διαφόρων Υπηρεσιών (Ε.Κ.Α.Β., Τροχαία, Πυροσβεστική, ασφαλιστικές εταιρείες), ώστε αφενός να παρασχεθεί άμεση βοήθεια στους παθόντες και αφετέρου να προστατευθούν οι υπόλοιποι χρήστες του οδικού δικτύου και να ομαλοποιηθεί η κυκλοφορία στην περιοχή του ατυχήματος. Οι διάφορες Υπηρεσίες που καλούνται στον τόπο του

ατυχήματος έχουν διακριτούς ρόλους, όμως η αποτελεσματικότητά τους είναι αλληλένδετη. Για τον λόγο αυτό, είναι σκόπιμη η σύσταση **ενιαίου, για όλες τις παραπάνω Υπηρεσίες, Κέντρου Επιχειρήσεων** καθ' ύλην αρμόδιου για τη συντονισμένη επιχειρησιακή αντιμετώπιση των ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας. Ο πανευρωπαϊκός αριθμός έκτακτης ανάγκης 112 και όλοι οι υφιστάμενοι αριθμοί κλήσης έκτακτης ανάγκης (100, 166, 199) πρέπει να είναι συνδεδεμένοι με το ενιαίο κέντρο επιχειρήσεων, μέσω του οποίου θα συντονίζεται η αποτελεσματική επέμβαση στον τόπο του ατυχήματος.

7) Συστηματική καταγραφή στατιστικών στοιχείων από τις υπηρεσίες του Ε.Κ.Α.Β. και τα νοσοκομεία (παρακολούθηση αριθμού και σοβαρότητας τραυματισμού των παθόντων), παρακολούθηση του βαθμού απόκρισης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης

Ο συντονισμός της συλλογής και της ανάλυσης στοιχείων πρέπει να πραγματοποιείται από τη Διυπουργική Επιτροπή.

Η ύπαρξη αξιόπιστων και αναλυτικών στοιχείων επιτρέπει την εκτίμηση του πραγματικού επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα και τη σύγκριση με άλλα κράτη, ενώ αποτελεί και χρήσιμο εργαλείο για τη διερεύνηση των αιτιών των οδικών ατυχημάτων και των τραυματισμών σε αυτά, καθώς και τον προσδιορισμό των βέλτιστων τρόπων αντιμετώπισής τους.

7ος Θεματικός Στόχος: Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου λαμβάνονται υπόψη στα Προγράμματα της Εθνικής Στρατηγικής 2011-2020 «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας», «Ασφαλής Οδική Υποδομή» και «Ασφαλή οχήματα»):

Οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου είναι οι πεζοί, οι μοτοσικλετιστές και οι ποδηλάτες, οι οποίοι αλληλεπιδρούν με τα αυτοκίνητα που κινούνται μαζικά και με μεγαλύτερες ταχύτητες. Πρόκειται για τους χρήστες των οδών που πλήττονται περισσότερο σε περίπτωση συγκρούσεων ή άλλων οδικών ατυχημάτων.

Το βάδισμα είναι ιδιαίτερος σημαντικό για τα παιδιά κάτω των 12 ετών και για τους ενήλικες άνω των 75 ετών. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται συνηθέστερα από παιδιά και εφήβους 12-17 ετών. Την περίοδο από το 2001 έως το 2009 περίπου 107.700 πεζοί και ποδηλάτες σκοτώθηκαν στους δρόμους της Ε.Ε. Κατά τη συγκεκριμένη περίοδο των εννέα ετών, οι θάνατοι της συγκεκριμένης κατηγορίας χρηστών των οδών μειώθηκαν σε μικρότερο ποσοστό από ό,τι οι θάνατοι των επιβατών αυτοκινήτων, 34% έναντι 41% αντίστοιχα. Οι θάνατοι πεζών και ποδηλατών αντιστοιχούν στο 26% των συνολικών θανάτων από οδικά ατυχήματα.

Για τη μείωση των ατυχημάτων στα οποία πλήττονται ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, είναι απαραίτητο να τηρούνται οι κανόνες οδικής ασφάλειας από όλους τους χρήστες των οδών. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής:

- Οι πεζοί πρέπει να τηρούν τους κανόνες οδικής ασφάλειας και να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια και τις διαβάσεις πεζών για να διασχίσουν κάθετα τις οδούς. Στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχουν τέτοιες διαβάσεις, πρέπει να διέρχονται από σημεία με αρκετό οδικό φωτισμό ή επαρκή ορατότητα, αποφεύγοντας τις διασταυρώσεις σε δρόμους με στροφές ή τα σημεία όπου τα οχήματα αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες.
- Κατά τις μετακινήσεις τους τις βραδινές ώρες, οι πεζοί συνιστάται να φορούν ειδικά φωσφορούχα σήματα ή ανοιχτόχρωμα ρούχα ή και τα δύο για να είναι ορατοί από τους οδηγούς.

Οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές πρέπει να συμμορφώνονται με τα πιο κάτω μέτρα προστασίας:

- Να κινούνται στη σωστή λωρίδα του δρόμου και να έχουν την κατάλληλη φωτεινή σήμανση πάνω στα οχήματά τους, έτσι ώστε να μπορούν να γίνονται ορατοί από τους υπόλοιπους οδηγούς.
- Προτρέπονται ακόμη είτε να φέρουν κάποιο φωσφορούχο στοιχείο, είτε να φορούν ανοιχτόχρωμα ρούχα ή και τα δύο. Να οδηγούν πάντα με ταχύτητα που θα τους επιτρέψει να έχουν τον έλεγχο της μοτοσικλέτας ή του ποδηλάτου τους.
- Να διατηρούν τις καθορισμένες αποστάσεις ασφαλείας από τα προπορευόμενα οχήματα και να δίδουν έγκαιρα τα κατάλληλα σήματα όταν πρόκειται να σταματήσουν ή να στρίψουν.
- Όλοι οι οδηγοί να κινούνται με χαμηλές ταχύτητες ειδικότερα στις κατοικημένες περιοχές, σε περιοχές με ανεπαρκή φωτισμό ή σε περιοχές όπου υπάρχουν σχολεία, εκκλησίες ή οπουδήποτε αλλού πιθανόν να κινούνται πεζοί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα βασικά στοιχεία για το πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Περιφέρεια Κρήτης, 2016-2020, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές όπως αυτές ορίζονται σε αντίστοιχο κεφάλαιο του Στρατηγικού Σχεδίου βελτίωσης οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011-2020.

7.1. Πρόγραμμα ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης και αξιολόγησης

Για την επιτυχημένη εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη η συστηματική και ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, της προόδου υλοποίησης και της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων δράσεων, σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, με χρήση κατάλληλων πληροφοριακών συστημάτων συλλογής, επεξεργασίας και δημοσίευσης αξιόπιστων στοιχείων. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται:

- η διαχρονική παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας,
- η καταγραφή της προόδου των δράσεων του Στρατηγικού Σχεδίου και ο προσδιορισμός των τομέων όπου παρατηρείται καθυστέρηση και επομένως απαιτούνται κατάλληλες παρεμβάσεις,
- η αναθεώρηση και επικαιροποίηση των προτεινόμενων δράσεων, προγραμμάτων και στόχων,
- ο προσδιορισμός των δράσεων και πρωτοβουλιών που δεν είχαν αξιόλογα αποτελέσματα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ώστε τα διαθέσιμα κονδύλια να επανακατανέμονται στις δράσεις με υψηλή ανταποδοτικότητα
- η δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης για τη συνέχιση των δράσεων και πρωτοβουλιών με αποδεδειγμένη θετική επιρροή στην οδική ασφάλεια.

Γενικά, ένα πρόγραμμα ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης αποτελείται από τρεις τομείς, των οποίων η παράλληλη λειτουργία οδηγεί στα προαναφερόμενα επιθυμητά αποτελέσματα:

- Παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
- Παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας.
- Παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων οδικής ασφάλειας.

7.1.1. Παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

Το σύστημα παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας αφορά στη συστηματική καταγραφή και ανάλυση των στοιχείων, στη διάρκεια εφαρμογής των δράσεων, τα οποία αντανακλούν είτε απ' ευθείας είτε εμμέσως το επίπεδο οδικής ασφάλειας στο σύνολο της χώρας αλλά και ανά τύπο δικτύου, οχήματος και χρήστη της οδού. Για την παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας απαιτείται η χρήση ειδικά επιλεγμένων ποσοτικών δεικτών

που θα χαρακτηρίζουν διαχρονικά το επίπεδο οδικής ασφάλειας σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Οι δείκτες αυτοί είναι απαραίτητο να συνδέουν τον αριθμό των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά με την αντίστοιχη κυκλοφορία. Οι βασικότεροι δείκτες που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας παρουσιάζονται ενδεικτικά στη συνέχεια:

Δείκτες που συνδέονται απ' ευθείας με το επίπεδο οδικής ασφάλειας όπως:

- αριθμός ατυχημάτων με παθόντες, ή μόνο με υλικές ζημιές (ανά τύπο οδού, οχήματος και χρήστη της οδού),
- αριθμός νεκρών, βαριά και ελαφρά τραυματιών (οδηγών, επιβατών, πεζών, κ.λπ.),
- δείκτες επικινδυνότητας (αριθμός ατυχημάτων / παθόντων ανά οχηματο-χιλιόμετρα ή ανά επιβατο-χιλιόμετρα, αριθμός νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων κ.λπ.),
- δείκτες σοβαρότητας (αριθμός νεκρών ανά 100 ατυχήματα, κ.λπ.),

Δείκτες που συνδέονται έμμεσα με το επίπεδο οδικής ασφάλειας όπως:

- αριθμός και μήκος οδικών τμημάτων όπου πραγματοποιήθηκαν έλεγχοι οδικής ασφάλειας,
- αριθμός και μήκος ζωνών εκτέλεσης εργασιών επί της οδού όπου εφαρμόστηκαν σωστά οι προδιαγραφές σήμανσης,
- ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους ανά τύπο οδικού δικτύου,
- ποσοστά οδηγών υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλων ουσιών,
- ποσοστά οδηγών που οδηγούν με ταχύτητα μη κατάλληλη για τις συνθήκες υποδομής και κυκλοφορίας ή αριθμός παραβάσεων μη τήρησης του ορίου ταχύτητας,
- αριθμός παραβάσεων μη χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους που εκτιμήθηκαν από σχετικές έρευνες ανά τύπο οδικού δικτύου,
- αριθμός παραβάσεων οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλων ουσιών που εκτιμήθηκαν από σχετικές έρευνες ανά τύπο οδικού δικτύου,
- αριθμός παραβάσεων χρήσης κινητού τηλεφώνου.

Είναι προφανές ότι η μεταβολή του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε μια περιοχή προσδιορίζεται από τη μεταβολή στον χρόνο των παραπάνω ποσοτικών δεικτών. Επιπλέον, για την καταγραφή της διαχρονικής εξέλιξης του επιπέδου οδικής ασφάλειας μιας περιοχής ή και ολόκληρης της χώρας είναι επιθυμητή η όσο το δυνατόν λεπτομερέστερη ανάλυση των παραπάνω δεικτών.

7.1.2. Παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων - θεματικών στόχων της οδικής ασφάλειας.

Για την παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας απαιτείται η χρήση ειδικών ποσοτικών δεικτών προόδου που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό του βαθμού εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου και υλοποίησης των δράσεων οδικής ασφάλειας σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Οι δείκτες προόδου αφορούν στον προσδιορισμό των δράσεων που πραγματοποιήθηκαν και τη σύγκρισή τους με αυτές που είχαν προγραμματιστεί. Μερικοί από τους δείκτες που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση της προόδου εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας παρουσιάζονται ενδεικτικά στη συνέχεια:

- αριθμός επικίνδυνων θέσεων που εντοπίστηκαν,

- αριθμός επεμβάσεων σε επικίνδυνες θέσεις,
- μήκος οδικών τμημάτων στα οποία βελτιώθηκε η σήμανση και η ασφάλιση,
- μήκος οδικών τμημάτων στα οποία κατασκευάστηκαν αντιολισθηρά οδοστρώματα,
- περιοχές (κόμβοι, διαβάσεις πεζών, κ.λπ.) στις οποίες βελτιώθηκε το επίπεδο ηλεκτροφωτισμού,
- αριθμός Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας (Ε.Ο.Α.) που πραγματοποιήθηκαν,
- αριθμός Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας (Ε.Ο.Α.) που πραγματοποιήθηκαν σε ζώνες εκτέλεσης εργασιών επί της οδού,
- αριθμός επεμβάσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν κατά τον Ε.Ο.Α.,
- έρευνες που πραγματοποιήθηκαν για τις αιτίες των οδικών ατυχημάτων,
- αριθμός οργάνων της Τροχαίας που πραγματοποίησαν ελέγχους ανά ημέρα, ανά περιφερειακή ενότητα,
- έλεγχοι Τροχαίας (ταχύτητα, αλκοόλ, ζώνη, κράνος κ.λπ.),
- παραβάσεις (ταχύτητα, αλκοόλ, ζώνη, κράνος κ.λπ.) που καταγράφηκαν από την Τροχαία (πιστοποιούμενη παραβατικότητα),
- παραβάσεις (ταχύτητα, αλκοόλ, ζώνη, κράνος κ.λπ.) που προέκυψαν μετά από έρευνες (υπάρχουσα παραβατικότητα),
- νέος εξοπλισμός των υπηρεσιών του Ε.Κ.Α.Β.,
- νέος εξοπλισμός τροχαίας και πυροσβεστικής,
- βελτίωση της στελέχωσης των υπηρεσιών του Ε.Κ.Α.Β.

Όπως συμβαίνει και για τους δείκτες μεταβολής του επιπέδου οδικής ασφάλειας, έτσι και για τους δείκτες προόδου εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητη η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ανάλυση των παραπάνω δεικτών (προϋπολογισμός, διάρκεια, περιοχή, κ.λπ.). Επισημαίνεται ότι επειδή δεν είναι δυνατόν να εκφραστούν όλες οι δράσεις και πρωτοβουλίες σε ποσοτικά μεγέθη, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να χρησιμοποιούνται και ποιοτικοί δείκτες, όπως παραδείγματος χάριν, εάν και σε ποια σημεία βελτιώθηκε το σχετικό θεσμικό πλαίσιο, εάν δόθηκαν κίνητρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, κ.λ.π.

7.1.3. Παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων - θεματικών στόχων της οδικής ασφάλειας.

Για τον προσδιορισμό της αποτελεσματικότητας των δράσεων οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητο να εκπονούνται υψηλής στάθμης έρευνες και μελέτες με βάση διεθνώς παραδεκτές μεθοδολογίες και στατιστικά εργαλεία, η εφαρμογή των οποίων θα επιτρέψει τον προσδιορισμό της επιρροής ενός μέτρου ή μιας ομάδας μέτρων στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας μιας οδού ή μιας περιοχής. Αναγνωρίζεται διεθνώς ότι η απομόνωση της επιρροής κάθε μέτρου ξεχωριστά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι μια εξαιρετικά δύσκολη διαδικασία και ότι μόνον η χρήση κατάλληλων επιστημονικών μεθόδων είναι δυνατόν να οδηγήσει σε αξιόπιστα συμπεράσματα.

Οι δείκτες αποτελεσματικότητας των δράσεων αποτελούν, όπως προαναφέρθηκε, αναπόσπαστο τμήμα της συνολικής διαδικασίας ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας. Προϋπόθεση για την ανάπτυξη των δεικτών

αυτών, αποτελεί η διαθεσιμότητα κατάλληλων στοιχείων για τον προσδιορισμό τόσο των δεικτών μεταβολής του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και των δεικτών της προόδου εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας. Τα στοιχεία αυτά αφορούν τόσο στα στοιχεία οδικών ατυχημάτων, στην αντίστοιχη κυκλοφορία και στους άλλους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια, όσο και σε αναλυτικά στοιχεία υλοποίησης των δράσεων.

Το πρόγραμμα ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης και αξιολόγησης του Στρατηγικού Σχεδίου πρέπει να συντονίζεται από τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας και την ειδική Γραμματεία Υποστήριξής της, ώστε να επιτυγχάνονται αφενός οικονομίες κλίμακας και αφετέρου ομοιογένεια μεταξύ των δεικτών που αφορούν στις διάφορες δράσεις προτεραιότητας.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχημένη υλοποίηση του προγράμματος ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης αποτελεί ο καθορισμός λειτουργικών διαδικασιών διαχείρισής του. Πρέπει δηλαδή να καθοριστούν με ακρίβεια οι διαδικασίες καταγραφής, κωδικοποίησης, επεξεργασίας στοιχείων και εξαγωγής και δημοσιοποίησης συμπερασμάτων έτσι ώστε να βελτιστοποιείται η σημαντική προσπάθεια που απαιτείται για τη σωστή λειτουργία του συστήματος παρακολούθησης. Πολύ καλά σχεδιασμένα συστήματα παρακολούθησης απέτυχαν διότι δεν είχε προβλεφθεί σωστά η προσπάθεια που απαιτείται για την εισαγωγή των στοιχείων στις βάσεις δεδομένων ή τα προβλήματα αξιοπιστίας επιμέρους κατηγοριών στοιχείων.

Επισημαίνεται ότι, απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρήση των δεικτών που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους αποτελεί η ύπαρξη αξιόπιστων στοιχείων των οδικών ατυχημάτων και της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο. Σήμερα διατίθενται αναλυτικά στοιχεία για τα χαρακτηριστικά των ατυχημάτων που καταγράφονται από το Δελτίο Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος (Δ.Ο.Τ.Α.). Τα περισσότερα από τα στοιχεία αυτά είναι αξιόπιστα και μπορεί να αξιοποιηθούν σε αρκετές αναλύσεις. Είναι βέβαια απαραίτητο να ενοποιηθούν τα διαφορετικά συστήματα καταγραφής και κωδικοποίησης των στοιχείων των ατυχημάτων που λειτουργούν σήμερα (Τροχαία, Ελληνική Στατιστική Αρχή, κ.λπ..) και να βελτιωθεί το σύνολο της διαδικασίας καταγραφής, σύμφωνα και με τα όσα προβλέπονται στην Ευρωπαϊκή Οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (2008/96/EC), της επεξεργασίας και δημοσιοποίησής τους.

Για την ανάλυση των αιτιών των οδικών ατυχημάτων καθώς και της αποτελεσματικότητας των σχετικών μέτρων είναι απαραίτητο, όπως προαναφέρθηκε, τα στοιχεία των ατυχημάτων να συνδυάζονται με στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων. Σήμερα, τα στοιχεία για τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο ουσιαστικά δεν συλλέγονται, περιορίζοντας έτσι σημαντικά τις δυνατότητες εξαγωγής αξιόπιστων αποτελεσμάτων για τις συνθήκες οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο της χώρας. Είναι λοιπόν επιτακτική ανάγκη, η λειτουργία των συστημάτων προσδιορισμού των κυκλοφοριακών φόρτων, των ταχυτήτων κ.λπ. στο υπεραστικό (αυτοκινητοδρόμους, εθνικό, επαρχιακό) οδικό δίκτυο της Ελλάδας, καθώς και η διενέργεια περιοδικών ερευνών για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών φόρτων και των ταχυτήτων στο αστικό οδικό δίκτυο.

Επισημαίνεται επίσης η μεγάλη σημασία που έχει η δημοσιοποίηση των συμπερασμάτων από την εφαρμογή του προγράμματος ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης. Είναι σημαντικό για την ευαισθητοποίηση των πολιτών αλλά και των απασχολούμενων για την

υλοποίηση των δράσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας να γνωρίζουν ότι οι προσπάθειές τους είχαν αποτελέσματα.

7.2. Αρμοδιότητες Διυπουργικής Επιτροπής που συνδέονται με την ανάπτυξη της παιδείας οδικής ασφάλειας.

7.2.1. Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης

Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας πραγματοποιείται με τη διεξαγωγή κατάλληλων εκστρατειών, οι οποίες πρέπει να επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες συμπεριφορές και να δρουν ενισχυτικά σε άλλα μέτρα οδικής ασφάλειας, όπως π.χ. δημοσιοποιημένες δράσεις επιτήρησης, νέες νομοθετικές ρυθμίσεις και προγράμματα εκπαίδευσης. Στόχος των εκστρατειών πρέπει να είναι αφενός οι πολίτες να υιοθετήσουν την οδική ασφάλεια ως αντικειμενικό σκοπό τους σε προσωπικό επίπεδο και αφετέρου να κατανοήσουν τους λόγους θέσπισης κανόνων οδικής κυκλοφορίας και την αναγκαιότητα της επιτήρησης της εφαρμογής τους.

Είναι αναγκαίο οι συμπεριφορές που ενέχουν κινδύνους να μην θεωρούνται κοινωνικά αποδεκτές και επομένως θα πρέπει να εφαρμοσθούν εξειδικευμένες μέθοδοι με στόχο την αλλαγή της κοινωνικής ανοχής στις επικίνδυνες συμπεριφορές. Οι εντατικοποιημένες εκστρατείες ενημέρωσης για αλλαγή των αντιλήψεων για την κοινώς αποδεκτή συμπεριφορά και την ανάπτυξη παιδείας οδικής ασφάλειας στην ομάδα-στόχο (αξιοποιώντας διαύλους διαπροσωπικής επικοινωνίας και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης), αποσκοπούν στην ενίσχυση της επίγνωσης για την αξία της ασφαλούς συμπεριφοράς, για το τι περιμένουν τα σημαντικά πρόσωπα στο κοινωνικό και οικογενειακό περιβάλλον από την ατομική συμπεριφορά των μελών της ομάδας και αποσκοπούν επίσης στην αλλαγή των στάσεων και των λαθεμένων αντιλήψεων σχετικά με την έκταση της συγκεκριμένης συμπεριφοράς (π.χ. ότι η συγκεκριμένη επικίνδυνη συμπεριφορά είναι η συνήθης). Η ατομική συμπεριφορά επηρεάζεται από τις υποκειμενικές αντιλήψεις για την συνηθισμένη συμπεριφορά της ομάδας. Επομένως για τον σωστό σχεδιασμό των εκστρατειών είναι αναγκαίο να προηγηθούν σχετικές έρευνες, με βάση τα αποτελέσματα των οποίων θα πρέπει να διαμορφωθούν τα κατάλληλα μηνύματα με στόχο την αλλαγή των εσφαλμένων αντιλήψεων.

Κατά τον σχεδιασμό των εξειδικευμένων αυτών εκστρατειών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες της ομάδας - στόχου, ώστε τα μεταδιδόμενα μηνύματα να αφομοιώνονται στον μέγιστο βαθμό.

Οι εκστρατείες είναι αποτελεσματικές όταν:

- η ομάδα-στόχος και ο τελικός σκοπός είναι προσδιορισμένα
- τα μηνύματα και ο τρόπος μετάδοσής τους είναι κατάλληλα και αποτελεσματικά για τον στόχο αλλά και το κοινό
- εντάσσονται σε ευρύτερο πρόγραμμα δράσεων με στόχο τον περιορισμό της συγκεκριμένης συμπεριφοράς.
- παρέχουν νέες- μη γνωστές πληροφορίες, και έχουν διάρκεια και
- έχουν επαρκή χρηματοδότηση για έρευνα, σχεδιασμό και πιλοτική εφαρμογή.

Είναι επίσης σημαντικό η επικέντρωση της προσπάθειας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης να γίνεται εκτός από τους οδηγούς και σε άλλα πρόσωπα που ενδεχομένως ασκούν επιρροή στον οδηγό (οικογένεια, ιδιαίτερα τα παιδιά, εργοδότες ή προσωπικό του τομέα υγείας).

Η ευαισθητοποίηση των οδηγών για τις επικίνδυνες συμπεριφορές οδήγησης μπορεί να επιτευχθεί με παραγωγή σχετικού εκπαιδευτικού υλικού, και την συμπερίληψή του στα εκπαιδευτικά εγχειρίδια των υποψήφιων οδηγών. Επίσης μπορεί να αναπτυχθούν πρωτοβουλίες για εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και παραγωγή σχετικού υλικού από τις ασφαλιστικές εταιρείες ή τις ενώσεις αυτοκινητιστών, τις εταιρείες λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων, τους φορείς υγείας και φορείς με δραστηριότητα στην οδική ασφάλεια.

Οι εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης θα πρέπει να είναι συντονισμένες από τη Διυπουργική Επιτροπή και να συνοδεύουν άλλες δράσεις οδικής ασφάλειας και θα πρέπει να συνδυάζονται με προσπάθειες αξιολόγησης των αποτελεσμάτων τους. Με τον τρόπο αυτό θα γίνεται καλύτερη αξιοποίηση των (περιορισμένων) πόρων και θα υπάρχει η δυνατότητα σχεδιασμού αποτελεσματικότερων εκστρατειών.

Πρέπει η οδική ασφάλεια να ιεραρχηθεί υψηλά στις προτεραιότητες της Πολιτείας και να υπάρχει ενεργοποίηση των πολιτικών, των αρμόδιων φορέων και των ΜΜΕ σε αυτή τη κατεύθυνση.

Είναι αναγκαίο να θεσπισθεί νομοθετικά υποχρέωση των ΜΜΕ, ιδιαίτερα των ηλεκτρονικών, βάσει ρητής διάταξης στη χορηγούμενη άδεια λειτουργίας τους, για τη δωρεάν μετάδοση μηνυμάτων για την οδική ασφάλεια, σε τηλεοπτικές και ραδιοφωνικές ζώνες μεγάλης τηλεθέασης και ακροαματικότητας.

7.2.2. Εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σε συνδυασμό με δράσεις επιτήρησης.

Οι εκστρατείες ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης πρέπει να απευθύνονται σε συγκεκριμένες **ομάδες - στόχους** ("target groups"), όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι οδηγοί, οι μοτοσυκλετιστές, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι πεζοί κ.λπ. Κατά τον σχεδιασμό των εξειδικευμένων αυτών εκστρατειών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες των ομάδων - στόχων, ώστε τα μεταδιδόμενα μηνύματα να αφομοιώνονται στον μέγιστο βαθμό.

Οι χρήστες της οδού, κατά κανόνα, υποτιμούν σημαντικά την πιθανότητα συμμετοχής τους σε οδικό ατύχημα. Με τις σχετικές εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης επομένως θα πρέπει **να αναδειχθεί η οδική ασφάλεια ως σοβαρό κοινωνικό πρόβλημα Δημόσιας Υγείας** που αποτελεί την πρώτη αιτία θανάτου για τις ηλικίες κάτω των 40 ετών, ώστε να αντιληφθούν οι χρήστες των οδών το πραγματικό επίπεδο επικινδυνότητας κατά τη χρήση του συστήματος της οδικής κυκλοφορίας και να υιοθετήσουν την οδική ασφάλεια ως αντικειμενικό σκοπό τους σε προσωπικό επίπεδο.

Οι εκστρατείες ενημέρωσης που δεν συνοδεύονται από άλλα μέτρα με στόχο την ασφαλέστερη συμπεριφορά (όπως η επιτήρηση) δεν έχουν αποτελεσματικότητα. Οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης των οδηγών πρέπει να στοχεύουν στις βασικότερες **αιτίες των οδικών ατυχημάτων**. Στα επόμενα γίνεται αναφορά σε εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για οδηγικές συμπεριφορές που συμβάλλουν στα ατυχήματα με νεκρούς, οδήγηση με ταχύτητα μεγαλύτερη από την κατάλληλη ταχύτητα, μη χρήση ζώνης ασφαλείας, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, με ιδιαίτερη έμφαση στο πρόβλημα της απόσπασης προσοχής που απασχολεί τη σύγχρονη έρευνα. Η οδήγηση με ταυτόχρονη απόσπαση προσοχής έχει αναδειχθεί τα τελευταία χρόνια σε πρόβλημα οδικής ασφάλειας λόγω της αυξανόμενης χρήσης κινητών τηλεφώνων και άλλων προϊόντων σύγχρονης τεχνολογίας με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα οχήματα.

Κατά συνέπεια πρέπει να γίνουν εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης που αποσκοπούν στην:

- Αποτροπή της επιθετικής οδήγησης και της επικίνδυνης οδικής συμπεριφοράς και ενθάρρυνση της μέριμνας για τους ευάλωτους χρήστες (πεζούς, ηλικιωμένους, δικυκλιστές).
- Αποτροπή οδήγησης με ταχύτητα μεγαλύτερη της κατάλληλης για τις συνθήκες της οδικής υποδομής και της κυκλοφορίας.
- Αποτροπή οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, φαρμάκων και ναρκωτικών ουσιών.
- Αποτροπή οδήγησης υπό καθεστώς κόπωσης.
- Αποτροπή της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση.
- Ενθάρρυνση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας και του κράνους.

7.2.2.1. Αντιμετώπιση του προβλήματος απόσπασης προσοχής

Οι στρατηγικές μείωσης των ατυχημάτων που οφείλονται στην απόσπαση προσοχής κατά την οδήγηση αφορούν:

- στην πρόληψη ή στον περιορισμό της απόσπασης προσοχής κατά την οδήγηση μέσω της νομοθεσίας, εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης καθώς και της βελτίωσης του σχεδιασμού συσκευών που εν δυνάμει αποσπούν την προσοχή από την οδήγηση.
- Στην ανίχνευση των περιστατικών απόσπασης προσοχής, που αφορούν σε τεχνολογίες αναγνώρισης απόσπασης προσοχής.
- Στον μετριασμό των επιπτώσεων της απόσπασης μέσω έξυπνων συστημάτων εντός του οχήματος (προειδοποίησης και ελέγχου του οχήματος) και μέτρων οδικής υποδομής (ζώνες ελεύθερες εμποδίων, στηθαία ασφαλείας, κατάλληλες πλευρικές διαμορφώσεις της οδού).

Για τη μείωση των ατυχημάτων που συνδέονται με την απόσπαση προσοχής προτείνονται δράσεις στις ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Κανόνες οδικής κυκλοφορίας για την απόσπαση προσοχής
- Αποτελεσματική επιτήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας για την απόσπαση προσοχής
- Αλλαγή της στάσης των οδηγών απέναντι στην πολλαπλή ενασχόληση
- Υποστήριξη ανάπτυξης κατάλληλα σχεδιασμένου εξοπλισμού για ασφαλή χρήση κατά την οδήγηση
- Να αποτελέσουν ομάδα - στόχο οι νέοι - αρχάριοι οδηγοί

- Ανάπτυξη και εφαρμογή κριτηρίων για τον ασφαλή σχεδιασμό και χρήση της ηλεκτρονικής σήμανσης, ιδιαίτερα της διαφημιστικής.

Η ευαισθητοποίηση των οδηγών για τους κινδύνους που ενέχει η απόσπαση προσοχής κατά την οδήγηση μπορεί να επιτευχθεί με παραγωγή σχετικού εκπαιδευτικού υλικού, και την συμπερίληψή του σε εγχειρίδια για τους οδηγούς και στα εκπαιδευτικά εγχειρίδια των υποψήφιων οδηγών. Επίσης μπορεί να αναπτυχθούν πρωτοβουλίες για εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και παραγωγή σχετικού υλικού από τις ασφαλιστικές εταιρείες ή τις ενώσεις αυτοκινητιστών, τις εταιρείες αυτοκινητοδρόμων, φορείς υγείας και φορείς με δραστηριότητα στην οδική ασφάλεια. Η διεθνής εμπειρία σε άλλα προβλήματα οδικής ασφάλειας έχει δείξει οφέλη από τον συνδυασμό δημοσιοποιημένων δράσεων επιτήρησης που να δημιουργούν εντύπωση και να προσελκύουν την προσοχή των οδηγών με εκστρατείες ενημέρωσης και προγράμματα εκπαίδευσης.

Οι νέοι-αρχάριοι οδηγοί είναι συχνοί χρήστες της τεχνολογίας, χαρακτηρίζονται από συχνή ενασχόληση με πολλές ενέργειες ταυτόχρονα, υπερεκτιμούν τις ικανότητές τους, δεν έχουν αναπτυγμένες δεξιότητες ελέγχου του οχήματος και λήψης απόφασης ενώ είναι στη διαδικασία διαμόρφωσης συνηθειών οδικής συμπεριφοράς που μπορεί να επηρεάσουν τον τρόπο που οδηγούν και τον κίνδυνο ατυχήματος για τα επόμενα χρόνια.

Εκτός από την ευαισθητοποίηση, έμφαση θα πρέπει να δοθεί, κατά την εκπαίδευση των οδηγών, στην ανάπτυξη στρατηγικών για την αντιμετώπιση της απόσπασης προσοχής όπως χρήση λειτουργιών προκαταρκτικού προγραμματισμού συσκευών π.χ. στα συστήματα πλοήγησης και στα κινητά τηλέφωνα, καθώς και αντιμετώπιση επιβατών που αποσπούν την προσοχή τους.

Η εκπαίδευση για τους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση με απόσπαση προσοχής μπορεί να είναι βοηθητική αλλά συνήθως οι εκπαιδευτικές εκστρατείες ενημέρωσης / ευαισθητοποίησης δεν έχουν αποτελέσματα που διαρκούν. Συχνά οι οδηγοί, είτε επειδή θεωρούν ότι έχουν αυξημένες ικανότητες οδήγησης είτε επειδή αποδέχονται κάποιο βαθμό κινδύνου, ταυτόχρονα με την οδήγηση επιδίδονται σε ενέργειες που αποσπούν την προσοχή τους.

Έχει επισημανθεί η ανάγκη για αλλαγές στα θέματα της κοινώς αποδεκτής συμπεριφοράς, ώστε οι συμπεριφορές που ενέχουν κινδύνους να μην θεωρούνται κοινωνικά αποδεκτές. Οι αλλαγές αυτές δεν μπορεί να επιτευχθούν μόνο με την εκπαίδευση / ενίσχυση της γνώσης της κοινωνίας για τους κινδύνους. Για την αλλαγή στις αντιλήψεις για την κοινώς αποδεκτή συμπεριφορά σε σχέση με τις επικίνδυνες συμπεριφορές θα πρέπει να εφαρμοσθούν εξειδικευμένες στρατηγικές με στόχο την αλλαγή της κοινωνικής ανοχής στις επικίνδυνες συμπεριφορές. Οι προσπάθειες για την αλλαγή στην αντίληψη του κοινώς αποδεκτού πλαισίου συμπεριφοράς οδήγησης με απόσπαση προσοχής χρειάζεται να συνοδεύονται με μέτρα ενισχυμένης επιτήρησης. Η παρατήρηση συχνής οδήγησης με απόσπαση προσοχής που όμως δεν συνδέεται με ταυτόχρονη εμπειρία σχετικής εμφανούς επιτήρησης έχει αρνητική επίδραση στην κοινωνική ανοχή.

Στην αλλαγή της κοινωνικής αποδοχής των επικίνδυνων συμπεριφορών μπορεί να συμβάλουν άτομα στο περιβάλλον των θυμάτων σε οδικά ατυχήματα στα οποία η απόσπαση προσοχής ήταν ένας παράγων που συνέβαλε στο ατύχημα αλλά και τα Μέσα

Μαζικής Ενημέρωσης δημοσιοποιώντας τα ατυχήματα με νεκρούς που οφείλονται στην οδήγηση με απόσπαση προσοχής.

7.2.2.2. Ταχύτητα

Μεταξύ των δράσεων που έχουν στόχο τον περιορισμό της οδήγησης με μεγαλύτερη από την κατάλληλη ταχύτητα εντάσσεται η ενημέρωση και η εκπαίδευση για τους κινδύνους από την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων. Οι εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης συμβάλλουν στην αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων αυτοματοποιημένης επιτήρησης αλλά και θα πρέπει επίσης να ενημερώνουν σχετικά και να συνοδεύουν την επιτήρηση με τις συμβατικές μεθόδους.

Στόχος των σχετικών εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης είναι να πεισθούν οι οδηγοί για την επίδραση της οδήγησης με ταχύτητα μεγαλύτερη της κατάλληλης, στην αύξηση τόσο της πιθανότητας ατυχήματος όσο και της σοβαρότητάς του, καθώς επίσης να πεισθούν και για την αναγκαιότητα αλλαγής στάσης για την οδήγηση με μη κατάλληλη ταχύτητα. Κατά τον σχεδιασμό των εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης πρέπει:

- να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η μη τήρηση των ορίων ταχύτητας δεν θεωρείται από την κοινή γνώμη ότι συνιστά σοβαρό αδίκημα,
- να γίνουν κατανοητοί οι κίνδυνοι της ταχύτητας και οι λόγοι για τους οποίους τίθενται τα όρια ταχύτητας,
- να πεισθούν οι οδηγοί ότι πρέπει να συμπεριφέρονται υπεύθυνα πάντα και όχι μόνον όταν νομίζουν ότι ίσως ελεγχθούν,
- να κατανοήσουν ότι ακόμα και αν η ταχύτητα κίνησης είναι εντός των επιτρεπόμενων ορίων, ενδέχεται να μην είναι η κατάλληλη όταν οι συνθήκες οδήγησης είναι αντίξοες, και
- να αντιμετωπισθούν ορισμένες υπάρχουσες εσφαλμένες εντυπώσεις, όπως ότι η εμπειρία στην οδήγηση, η χρήση συστημάτων που εμποδίζουν την εμπλοκή των τροχών κατά την τροχοπέδηση ή η χαμηλή κυκλοφορία κατά τη διάρκεια της νύκτας καθιστά την οδήγηση με ταχύτητα πάνω από τα επιτρεπτά όρια ασφαλέστερη.

Τέλος, είναι σημαντικό να αποθαρρυνθούν οι διαφημίσεις αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών στις οποίες προωθείται η ανάπτυξη πολύ μεγάλων ταχυτήτων και να ενθαρρυνθούν οι διαφημίσεις που προωθούν την ασφαλή και υπεύθυνη συμπεριφορά των οδηγών.

7.2.2.3. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ

Σύμφωνα με την διεθνή εμπειρία, οι εκστρατείες ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης αξιοποιώντας τα μέσα μαζικής ενημέρωσης για τον περιορισμό της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ενημερώνουν σχετικά με τις επιπτώσεις της συγκεκριμένης συμπεριφοράς και τους τρόπους περιορισμού τους ή / και δημοσιοποιούν σχετικές δράσεις όπως σχετικούς κανόνες ή την εφαρμογή προγραμμάτων επιτήρησης (για παράδειγμα εντατικό πρόγραμμα επιτήρησης μεγάλης προβολής).

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

Τα προγράμματα εντατικοποιημένης επιτήρησης υψηλής προβολής και μικρής διάρκειας σε συνδυασμό με εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών έχουν εφαρμοσθεί διεθνώς και έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικά στην προώθηση της χρήσης ζώνης ασφαλείας, στην ενημέρωση για τους κινδύνους από τη μη χρήση της και τους σχετικούς κανόνες που βρίσκονται σε ισχύ καθώς και στη διαμόρφωση της αντίληψης για αυξημένη πιθανότητα εντοπισμού.

Στόχος των σχετικών εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης είναι να πεισθούν οι χρήστες της οδού για την αναγκαιότητα χρήσης της ζώνης ασφαλείας, του κράνους και των μέσων συγκράτησης των παιδιών. Οι οδηγοί και οι επιβάτες αυτοκινήτων πρέπει να αποκτήσουν επίγνωση ότι η χρήση της ζώνης ασφαλείας και των μέσων συγκράτησης των παιδιών είναι απαραίτητη τόσο στις μετακινήσεις μικρού όσο και μεγάλου μήκους, εντός και εκτός αστικών περιοχών. Οι μοτοσυκλετιστές πρέπει να πεισθούν για τα ευεργετικά αποτελέσματα της χρήσης του κράνους, καθώς ο μοτοσυκλετιστής που δεν φορά κράνος έχει σημαντικά περισσότερες πιθανότητες να υποστεί βαριές κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις από εκείνον που το φορά στον ίδιο τύπο ατυχήματος.

7.2.3. Προώθηση Στρατηγικού Σχεδίου

Οι δράσεις προώθησης του Στρατηγικού Σχεδίου αφορούν στον σχεδιασμό και υλοποίηση κατάλληλων εκστρατειών με στόχο αφενός τη **συστηματική ενημέρωση** των πολιτών σε θέματα του Στρατηγικού Σχεδίου και αφετέρου την ευαισθητοποίηση του κοινού ώστε να εξασφαλιστεί η **αποδοχή και υποστήριξη** της εφαρμογής του Σχεδίου. Η ενημέρωση αυτή προτείνεται να επικεντρώνεται στα παρακάτω θέματα:

- Σκοπός και στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας και αναγκαιότητά του.
- Μέτρα οδικής ασφάλειας που πρόκειται να εφαρμοστούν.
- Επιτυχημένα Στρατηγικά Σχέδια, προγράμματα οδικής ασφάλειας και συγκεκριμένα μέτρα που εφαρμόστηκαν με ιδιαίτερη επιτυχία σε άλλες χώρες.
- Επιμέρους δεσμεύσεις και υποχρεώσεις των αρμόδιων (κρατικών και μη) φορέων.
- Δράσεις στις οποίες μπορούν να συμμετάσχουν και να συνεισφέρουν οι πολίτες σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο.
- Πρόοδος εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου, με έμφαση σε ποσοτικοποιημένα αποτελέσματα που αφορούν τόσο στο βαθμό υλοποίησης των δράσεων όσο και στην αποτελεσματικότητά τους στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Περιφέρεια Κρήτης.

Για την επιτυχημένη εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου είναι απαραίτητη η συμμετοχή των πολιτών και των αρμόδιων φορέων σε αυτό. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να εξασφαλιστεί η συμμετοχή:

- στις διαδικασίες σχεδιασμού και εξειδίκευσης των δράσεων οδικής ασφάλειας,
- στις διαδικασίες παρακολούθησης της εφαρμογής και αξιολόγησης των δράσεων,

- στις διαδικασίες επανακαθορισμού των στόχων και των εφαρμοζόμενων δράσεων,
- στην επιβράβευση των επιτυχημένων δράσεων.

Πρέπει να προβλεφθεί η κατάλληλη ευελιξία στη διαδικασία εξειδίκευσης των δράσεων οδικής ασφάλειας από τις Περιφέρειες και τους Δήμους, έτσι ώστε να αξιοποιείται στο μέγιστο η συμμετοχή των πολιτών και επιπλέον απαιτείται η πρόβλεψη θεσμοθετημένων διαδικασιών για την πραγματοποίηση των απαραίτητων συμβουλευτικών διαδικασιών.