

# Παράμετροι της Πολιτικής Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και στην Ευρώπη

ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ  
Δρ. Πολιτικός Μηχανικός

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΟΛΙΑΣ  
Αναπληρωτής Καθηγητής Ε.Μ.Π.

## Περίληψη

Η εργασία αυτή στοχεύει στον προσδιορισμό των βασικών παραμέτρων μίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας με βάση την εμπειρία από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ελλάδα. Προτείνεται θεωρητικό πρότυπο της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας που αποτελείται από πέντε βασικές παραμέτρους, την θέσπιση στόχων, την ολοκληρωμένη προσέγγιση, την αποτελεσματική εφαρμογή, την διαχρονική συνοχή και την ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση. Η νέα τάση της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας, που προσεγγίζει πολύπλευρα το πρόβλημα των ατυχημάτων, φαίνεται να ανταποκρίνεται καλύτερα στην πολυπλοκότητα των οδικών ατυχημάτων και να φέρνει καλύτερα αποτελέσματα από τις μέχρι τώρα αποσπασματικές προσπάθειες. Η εφαρμογή της στην ελληνική συνεχώς επιδεινούμενη πραγματικότητα είναι δυνατόν να βελτιώσει μεσοπρόθεσμα σημαντικά το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

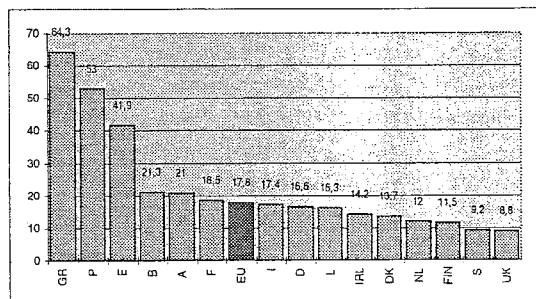
## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1. Γενικά

Κάθε μέρα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, τα οδικά τροχαία ατυχήματα είναι η αιτία για τον θάνατο σχεδόν 120 Ευρωπαίων πολιτών<sup>1</sup>. Είναι δηλαδή σαν να "πέφτει" κάθε μέρα ένα αεροσκάφος Boeing 737 και να σκοτώνονται όλοι του οι επιβάτες μαζί με το πλήρωμα! Στην Ελλάδα τα οδικά ατυχήματα είναι η αιτία για τον θάνατο 6 πολιτών κάθε μέρα. Κάθε χρόνο στην Ελλάδα συμβαίνουν περίπου

20.000 οδικά τροχαία ατυχήματα με θύματα (1.200.000 στην ΕΕ), στα οποία σκοτώνονται περισσότεροι από 2.000 (43.000 στην ΕΕ) οδηγοί, επιβάτες και πεζοί και τραυματίζονται περίπου 30.000 (1.500.000 στην ΕΕ).

Ο αριθμός των νεκρών στα ατυχήματα παρουσιάζει μία θεαματική πτώση την τελευταία δεκαπενταετία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι 61.844 νεκροί του 1980 έχουν ήδη μειωθεί στις 46.465 το 1994, δηλαδή μία μείωση της τάξης του 25%. Το σημαντικότερο μέρος της μείωσης αυτής συνέβη την τελευταία πενταετία (1990-1994) όπου η μείωση ήταν 18%. Η Ελλάδα αποτελεί την μοναδική εξαίρεση όπου η μεταβολή των αριθμού των νεκρών για την περίοδο 1980 - 1993 είναι θετική (+64%)<sup>2</sup>.



ΣΧΗΜΑ 1. Δείκτης νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην ΕΕ ανά δισεκατομμύριο οχηματοχλιόμετρα (1994)

FIGURE 1. EU road accident death rate per billion vehicle-kilometers (1994)  
(Πηγή/Source:<sup>3</sup>)

Σε όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οδικά ατυχήματα είναι ο κυριότερος λόγος θανάτου για τους νέους από 16 έως 24 χρονών. Ο αριθμός των θανάτων στα ατυχήματα αυτά είναι μεγαλύτερος από τους αριθμούς που αντιστοιχούν στους θανάτους από καρκίνο ή άλλες αρρώστιες των ηλικιών αυτών<sup>4</sup>.

Η εκρηκτική ανάπτυξη της οδικής κυκλοφορίας και των μεταφορών γενικότερα στα Ευρωπαϊκά κράτη μετά τον 20 παγκόσμιο πόλεμο οδήγησε, εκτός από όλα τα άλλα πλεονεκτήματά της, σε ένα τρομακτικό καθημερινό χαμό ανθρώπινων ζωών στα τροχαία ατυχήματα στους Ευρωπαϊκούς δρόμους. Για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού, στην αρχή οι ενέργειες για την οδική ασφάλεια είχαν χαρακτήρα καθαρά δράσης-αντίδρασης και στόχευαν στην παύση ή την επιβράδυνση των παρατηρηθέντων αρνητικών φαινομένων. Από την αρχή της δεκαετίας του '80, η πλειοψηφία των προγραμμάτων οδικής ασφάλειας στα περισσότερα Ευρωπαϊκά κράτη μετασχηματίστηκε σε στρατηγικά ολοκληρωμένα σχέδια για την μελλοντική βελτίωση της ασφάλειας με βάση την γνώση από το παρελθόν. Αυτή η αλλαγή στην στρατηγική είναι εμφανής από την παρουσία σχεδίων οδικής ασφάλειας με συγκεκριμένους στόχους σε μια σειρά από Ευρωπαϊκά κράτη<sup>5</sup>.

Ταυτόχρονα, οι πρόσφατες εξελίξεις στην Ευρώπη (ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, άνοιγμα των αγορών στην Ανατολική Ευρώπη) έχουν δώσει μια νέα διάσταση στην κυκλοφορία και τα αντίστοιχα οδικά ατυχήματα στην Ευρώπη. Ο πολλαπλασιασμός της διεθνούς κυκλοφορίας έχει καταστήσει την διεθνή διάσταση των οδικών ατυχημάτων μία πολύ σημαντική παράμετρο του προβλήματος. Κατά συνέπεια, η αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων δεν είναι πλέον ένα καθαρά εθνικό πρόβλημα και για το λόγο αυτό αναπτύσσονται κοινές

δράσεις και στρατηγικές ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά κράτη. Πρώτο στάδιο αυτών των κοινών δράσεων είναι η ανταλλαγή γνώσης και εμπειρίας ανάμεσα στα διάφορα κράτη, ενώ δεύτερο στάδιο είναι η από κοινού κατάστρωση των σχεδίων αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων.

## 1.2. Στόχος και μεθοδολογία

Η εργασία αυτή στοχεύει στον προσδιορισμό των βασικών παραμέτρων μίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας με βάση την εμπειρία από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ελλάδα. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην αποτελεσματικότητα και συνοχή της πολιτικής οδικής ασφάλειας όπως αυτή εκφράζεται από την ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση των δεικτών οδικής ασφάλειας.

Η εργασία αυτή στηρίζεται σε πλούσια βιβλιογραφία και ανάλυση εμπειριών που αφορούν στην πολιτική οδικής ασφάλειας στα Ευρωπαϊκά κράτη. Η παρουσίαση της ελληνικής πραγματικότητας βασίζεται στην εμπειρία από τις πρωτοβουλίες στον τομέα της οδικής ασφάλειας την τελευταία δωδεκαετία στην Ελλάδα<sup>6, 7, 8, 9, 10, 11</sup>. Ιδιαίτερα χρήσιμες ήταν οι σχετικές συγκριτικές μελέτες της πολιτικής οδικής ασφάλειας στα Ευρωπαϊκά κράτη<sup>3, 4, 12, 13</sup>.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος λαμβάνει χώρα μία ευρεία και λεπτομερής επισκόπηση της κατάστασης που επικρατεί στην Ευρωπαϊκή Ενωση, τόσο στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και στο επίπεδο των κρατών μελών της. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην παρουσίαση των στοιχείων πολιτικής οδικής ασφάλειας της Ελλάδας. Στο δεύτερο μέρος και με βάση την παραπάνω ευρεία επισκόπηση, πραγματοποιείται η σύνθεση του θεωρητικού προτύπου της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας που αποτελείται από πέντε βασικές

μεσα στα  
ο αυτών των  
εαγή γνώσης και  
χρα κράτη, ενώ  
από κοινού  
πιετώπισης των

ιτοχεύει στον  
αραμέτρων μίας  
ής ασφάλειας με  
τα κράτη της  
Ιν Ευρωπαϊκή  
διαίτερη έμφαση  
ητα και συνοχή  
ειας όπως αυτή  
οσοτικοποιημένη  
λκτών οδικής

ται σε πλούσια  
εμπειριών που  
ς ασφάλειας στα  
αρουσίαση της  
βασίζεται στην  
ς στον τομέα της  
ταία δωδεκαετία  
ιαίτερα χρήσιμες  
ές μελέτες της  
στα Ευρωπαϊκά

πρώτο μέρος  
και λεπτομερής  
που επικρατεί  
στο επίπεδο της  
και στο επίπεδο  
διαίτερη έμφαση  
των στοιχείων  
ης Ελλάδας. Στο  
την παραπάνω  
ματοποιείται η  
προτύπου της  
δικής ασφάλειας  
πέντε βασικές

παραμέτρους: α) θέσπιση στόχων, β)  
ολοκληρωμένη προσέγγιση, γ) αποτελεσματική  
εφαρμογή, δ) διαχρονική συνοχή και ε)  
ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση.

## 2. Η ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### 2.1. Πολιτική οδικής ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων είναι μία ιδιαίτερα πολύπλοκη διαδικασία δεδομένου ότι είναι πολλοί οι παράγοντες που τα επηρεάζουν (χρήστης της οδού, οδικό περιβάλλον, ζημιά) με κυρίαρχο τον ρόλο του οδηγού. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δείχνουν μία ιδιαίτερη ευαισθησία την τελευταία δεκαετία όσον αφορά στην πρόληψη των οδικών ατυχημάτων κάνοντας σημαντικές προσπάθειες που αφορούν σε όλους τους παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων. Ο κατάλογος που ακολουθεί παρουσιάζει τα σημαντικότερα μέτρα και προσπάθειες που έγιναν τα τελευταία χρόνια στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>12</sup>.

- εκστρατείες ευαισθητοποίησης και κυκλοφοριακής αγωγής των νέων οδηγών,
- εκστρατείες ευαισθητοποίησης για την χρήση των ζωνών ασφαλείας,
- εκστρατείες ευαισθητοποίησης για τον σεβασμό των ορίων ταχύτητας,
- εκστρατείες ευαισθητοποίησης για την ορατότητα κατά τη διάρκεια της νύχτας (“να έχεις ορατότητα και να είσαι ορατός”),
- εκστρατείες ευαισθητοποίησης για την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος,
- μείωση του ανώτατου επιτρεπόμενου οινοπνεύματος στο αίμα του οδηγού,
- υποχρεωτική χρήση ζωνών ασφαλείας σε όλες τις θέσεις του οχήματος (εμπρός και πίσω),
- υποχρεωτική χρήση του κράνους από τους οδηγούς δικύκλων,
- προτυποποίηση και υποχρεωτική χρήση ειδικού μηχανισμού συγκράτησης για μεταφορά παιδιών κάτω των 10 ετών,
- υποχρεωτική χρήση της πρώτης κλίμακας των φώτων κατά την διάρκεια της ημέρας, από τις μοτοσυκλέτες ή από όλα τα οχήματα,
- περιορισμός και έλεγχος της ταχύτητας, ιδιαίτερα σε κατοικημένες περιοχές με εισαγωγή των ζωνών με ανώτερο επιτρεπόμενο όριο των 30 χλμ/ώρα,
- μείωση των ορίων ταχύτητας κατά τη διάρκεια του χειμώνα ή/και κατά τη διάρκεια της νύχτας,
- αυστηρότερη εφαρμογή μέτρων και ποινών μέσω της εντατικοποίησης της αστυνόμευσης, όπως περισσότερος έλεγχος της κυκλοφορίας, μεγαλύτερα πρόστιμα, άμεση αφάρεση διπλώματος οδήγησης, κλπ.
- ενδυνάμωση της αστυνόμευσης σχετικά με την απαγόρευση της χρήσης των ανιχνευτών ραντάρ,
- αυστηρές και κλιμακούμενες ποινές που περιλαμβάνουν πιο υψηλά πρόστιμα, άμεση άρση της άδειας οδήγησης, σύστημα βαθμών (point system),
- εισαγωγή κανόνων κυκλοφορίας και μέτρων προστασίας για τους ποδηλάτες, δημιουργία νέων ποδηλατοδρόμων,
- βελτίωση της σήμανσης και ιδιαίτερα της ορατότητας και λειτουργικότητας των πληροφοριακών πινακίδων,
- εκτεταμένες επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας,
- ειδικές διατάξεις για την κυκλοφορία των φορτηγών (διατάξεις για την συγκράτηση του νερού, ειδικοί δείκτες ελιγμών για κάθε τμήμα των αρθρωτών οχημάτων, σύστημα ABS, πίσω φώτα οιμίχλης, ειδικοί καθρέπτες, διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, κλπ.),

- αυστηρότερος και τακτικότερος τεχνικός έλεγχος των οχημάτων (κάθε τρία χρόνια για τα IX και κάθε δύο χρόνια για τα φορτηγά),
- μείωση του φόρου για αγορές εξαρτημάτων οδικής ασφάλειας,
- διακρατική συνεργασία για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων,
- εθνική στρατηγική για την καταπολέμηση των οδικών ατυχημάτων<sup>14</sup>,
- εκπόνηση και εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων (τριετών ή πενταετών) οδικής ασφάλειας σε εθνικό ή/και τοπικό επίπεδο<sup>15</sup>,
- εντατικοποίηση της παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας,
- εισαγωγή κοινοβουλευτικού ελέγχου για την πρόοδο του προγράμματος οδικής ασφάλειας,

Σημαντικές προσπάθειες γίνονται επίσης και σε επίπεδο Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων. Η Συνθήκη του Μάαστριχτ ορίζει ρητώς για πρώτη φορά ότι η Κοινή πολιτική μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Τα τελευταία 20 χρόνια, έχουν υιοθετηθεί πάνω από εκατό οδηγίες στην περιοχή της οδικής ασφάλειας, που αφορούν κυρίως στην εναρμόνιση των κανόνων των σχετικών με την κατασκευή των οχημάτων<sup>16</sup>.

Από το 1991, η ομάδα εμπειρογνωμόνων υψηλού επιπέδου<sup>17</sup> καθορίζει τους κοινούς στόχους της πολιτικής οδικής ασφάλειας, θέτει τα κριτήρια προτεραιοτήτων και ορίζει την κατανομή των μέσων για την ανάπτυξη του προγράμματος οδικής ασφάλειας. Ήδη, από τον Δεκέμβριο του 1992, η λευκή βίβλος για την κοινή πολιτική των μεταφορών περιλαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα για την προώθηση της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τον Ιούνιο του 1993, η ανακοίνωση από την Επιτροπή προς το Συμβούλιο για ένα πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια<sup>18</sup> έθεσε τις βάσεις για μία

ολοκληρωμένη προσέγγιση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οδική ασφάλεια προτείνει μία ολοκληρωμένη προσέγγιση βασισμένη σε ποιοτικούς στόχους και στην θέσπιση προτεραιοτήτων. Η διαδικασία εναρμόνισης με νομοθετικά μέσα και η ανάπτυξη και εφαρμογή κοινών ερευνητικών προγραμμάτων εξακολουθεί να αποτελεί τους κυριότερους τύπους δράσεων οι οποίοι καλύπτουν τους τρεις βασικούς τομείς/παράγοντες των οδικών ατυχημάτων (συμπεριφορά οδηγού, οχήματα, οδική υποδομή). Έμφαση δίδεται στην ενεργητική και παθητική ασφάλεια των οχημάτων, την μόρφωση των χρηστών των οδών και εκπαίδευση των οδηγών, στα μέτρα σχετικά με την συμπεριφορά (περιορισμός της ταχύτητας, επίδραση οινοπνεύματος, κλπ) καθώς και στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών επικινδύνων φορτίων.

Πρόσφατα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το πενταετές πρόγραμμα δράσης (1997-2001)<sup>19</sup> για την προώθηση της οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη, στο οποίο τίθεται ως μακροπρόθεσμος ποσοτικός στόχος η προοδευτική μείωση του ετήσιου αριθμού νεκρών τουλάχιστον κατά 18.000 έως το έτος 2010. Το σχέδιο δράσης σε κοινοτική κλίμακα που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αφορά σε μία στρατηγική με τρία σκέλη, την συλλογή και διάδοση των πληροφοριών και της βέλτιστης πρακτικής, την αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων αποφυγής των ατυχημάτων και την ενίσχυση των μέσων για την μείωση των συνεπιών των ατυχημάτων. Στο πρόγραμμα αυτό εισάγεται για πρώτη φορά η αρχή της “δοκιμής του ενός εκατομμυρίου ECU” σύμφωνα με την οποία μέτρα κόστους ενός εκατομμυρίου ECU που θα έσωζαν μία ζωή είναι δικαιολογημένα και από οικονομική ύποψη αφού το υπολογιζόμενο οικονομικό όφελος της κοινωνίας από την αποτροπή ενός θανάτου (και των αντίστοιχων τραυματισμών

ιε Ευρωπαϊκό της Ευρωπαϊκής άλεια προτείνει μία η βασισμένη σε στην θέσπιση ισία εναρμόνισης με πτυξη και εφαρμογή προγραμμάτων τους κυριότερους οι καλύπτουν τους έγοντες των οδικών οδηγού, οχήματα, αση δίδεται στην ή ασφάλεια των των χρηστών των οδηγών, στα μέτρα ία (περιορισμός της νοπνεύματος, κλπ) της ασφάλειας των ιρτίων.

επαϊκή Επιτροπή πρόγραμμα δράσης οώθηση της οδικής στο οποίο τίθεται ως ικός στόχος η ετήσιου αριθμού 18.000 έως το έτος ε κοινοτική κλίμακα κή Επιτροπή αφορά σκέλη, την συλλογή ιοφοριών και της γν αποτελεσματική ής των ατυχημάτων ρων για την μείωση τυχημάτων. Στο για πρώτη φορά η ενός εκατομμυρίου ποία μέτρα κόστους που θα έσωζαν μία και από οικονομική ιέρμενο οικονομικό την αποτροπή ενός ιχων τραυματισμών

και υλικών ζημιών) αντιπροσωπεύουν χονδρικά περίπου 1 εκατομμύριο ECU.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάνει μία σημαντική προσπάθεια βάσης με τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής βάσης εξατομικευμένων δεδομένων των οδικών ατυχημάτων, CARE<sup>19</sup>. Η Ευρωπαϊκή αυτή βάση δεδομένων αποτελεί προτεραιότητα και των δύο προγραμμάτων δράσης της Επιτροπή (1993, 1997) και αναμένεται όχι μόνο να διευκολύνει την πανευρωπαϊκή σύγκριση των ατυχημάτων αλλά ταυτόχρονα να συνεισφέρει στην ανταλλαγή χρήσιμων εμπειριών για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων ανάμεσα στα κράτη μέλη αποτελώντας μία παν-ευρωπαϊκή πλατφόρμα συνεργασίας στον τομέα της οδικής ασφάλειας<sup>20</sup>.

## 2.2. Πολιτική οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

Η Ελλάδα των τελευταίων δεκαετιών δεν έχει πολιτική οδικής ασφάλειας ενώ κανένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων δεν εκπονήθηκε ή εφαρμόστηκε ποτέ<sup>21</sup>. Το γεγονός αυτό αντανακλάται άλλωστε και στην σταθερή αύξηση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και των αντίστοιχων θυμάτων. Εντούτοις, κατά την τελευταία δωδεκαετία πραγματοποιήθηκε η προσπάθεια εφαρμογής μίας σειράς μέτρων οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα<sup>22</sup>. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν κυρίως:

- στην υποχρεωτική χρήση κράνους από τους μοτοσυκλετιστές (οδηγός και επιβάτης) (1986),
- στην υποχρεωτική εισαγωγή της ζώνης ασφαλείας στις μπροστινές θέσεις των επιβατικών αυτοκινήτων, τις οποίες ο οδηγός και ο μπροστινός επιβάτης πρέπει να φορούν (1987),

- στον υποχρεωτικό περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων (1990),
- στην εισαγωγή ενός δεκαετούς προγράμματος αναβάθμισης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών όλων των αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών της χώρας με την οικονομική βοήθεια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (1991),
- στην αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (1993, 1997),
- στην εισαγωγή των αλκοτέστ για την αποθέρρυνση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος (1994),
- σε σειρά εκστρατειών ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την οδική ασφάλεια (όρια ταχύτητας, ζώνες ασφαλείας, κράνη, οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος, κλπ).

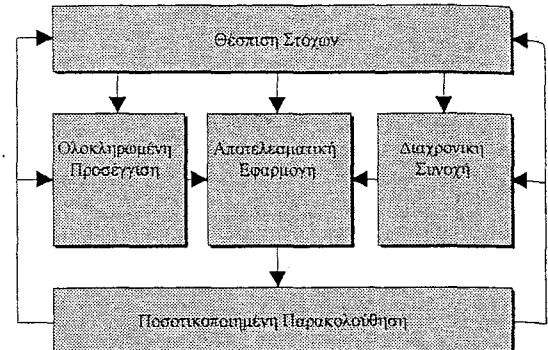
Τα περισσότερα από τα παραπάνω μέτρα δεν συνοδεύτηκαν από μία συστηματική και συνεχή αστυνόμευση με αποτέλεσμα η εφαρμογή τους να απονεί λίγους μήνες (ή λίγες εβδομάδες) μετά την εφαρμογή τους. Ταυτόχρονα, ο συντονισμός ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς ήταν ιδιαίτερα αποσπασματικός μειώνοντας έτσι σημαντικά την αποτελεσματικότητα των μέτρων. Σημειώνεται επίσης ότι δεν πραγματοποιήθηκε καμία συνοδευτική μελέτη αξιολόγησης των παραπάνω μέτρων και ποσοτικοποίησης της επιρροής των μέτρων αυτών στο επίπεδο οδικής ασφάλειας στη χώρα, με αποτέλεσμα να είναι άγνωστο σήμερα πόσο ωφέλιμα ήταν τα μέτρα αυτά<sup>23</sup>. Στην Ελλάδα σήμερα είναι άλλωστε αδύνατη η εκτίμηση της διαχρονικής εξέλιξης του επιπέδου οδικής ασφάλειας αφού δεν υπάρχει καμία σοβαρή προσπάθεια παρακολούθησης του αριθμού των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται ετησίως

από τους διάφορους τύπους οχημάτων στους διάφορους τύπους οδικού δικτύου τη χώρας<sup>1</sup>.

Η έλλειψη πολιτικής οδικής ασφάλειας και ελέγχου της αποτελεσματικότητας των επιμέρους πρωτοβουλιών οφείλεται κύρια στον κατακερματισμό των αρμοδιοτήτων σε διάφορα Υπουργεία και φορείς καθώς και στην ουσιαστικά ανύπαρκτη πρόβλεψη σχετικού προϋπολογισμού άμεσα συσχετισμένου με την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι πρωτοβουλίες των διαφόρων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων είναι αποσπασματικές και ασυντόνιστες και κατά συνέπεια μειωμένης αποτελεσματικότητας. Η κατάσταση αυτή έχει ως αποτέλεσμα το επίπεδο ευαισθητοποίησης τόσο των εμπλεκόμενων φορέων όσο και του κοινού να είναι ιδιαίτερα μειωμένο και να περιορίζεται στο όψυμο επιφανειακό ενδιαφέρον στις εκατόμβες θυμάτων στα οδικά ατυχήματα κάθε Πάσχα και Ιούλιο.

### 3.ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Με βάση την παραπάνω ευρεία επισκόπηση προτείνεται ένα θεωρητικό πρότυπο ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας το οποίο αποτελείται από πέντε βασικές παραμέτρους όπως αυτές παρουσιάζονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.



**ΣΧΗΜΑ 2.** Οι πέντε βασικές παράμετροι της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας

**FIGURE 2.** The five parameters of the integrated road safety policy

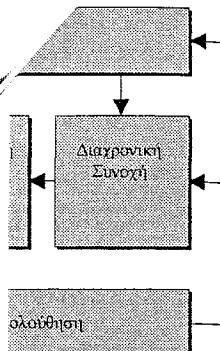
Το αρχικό στάδιο για την επιτυχία μίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας είναι η θέσπιση ποσοτικοποιημένων στόχων, ενώ οι τρεις απαραίτητοι άξονες για την υλοποίησή της είναι η ολοκληρωμένη προσέγγιση, η αποτελεσματική εφαρμογή και η διαχρονική συνοχή. Τέλος, η ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση της προόδου της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας αποτελεί την κινητήριο δύναμη για την επιτυχία της πολιτικής καθώς παίζει σημαντικό ρόλο και στον επανακαθορισμό της συνολικής διαδικασίας.

Το θεωρητικό αυτό πρότυπο αφορά στην ολοκληρωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε περιφερειακό και τοπικό αφού οι αρχές στις οποίες στηρίζεται είναι ανεξάρτητες του μεγέθους του πεδίου εφαρμογής.

#### 3.1. Θέσπιση στόχων

Αντίθετα με τις πρακτικές των προηγούμενων δεκαετιών στην Ευρώπη και της δεκαετίας αυτής στην Ελλάδα, σήμερα το αρχικό και απαραίτητο στάδιο για την

<sup>1</sup> Ο πιο αξιόπιστος τρόπος για την εξαγωγή συμπερασμάτων είναι η συσχέτιση των ατυχημάτων με την κυκλοφορία (παρακολούθηση του δείκτη ατυχήματα/θύματα ανά οχηματοχιλιόμετρα).



παράμετροι της πολιτικής οδικής  
s of the integrated

ιν επιτυχία μίας δικής ασφάλειας ιημένων στόχων, άξονες για την ολοκληρωμένη εφαρμογή και η

Τέλος, η υλούθηση της πολιτικής οδικής τηριο δύναμη για τις καθώς παίζει νακαθορισμό της

υπο αφορά στην δικής ασφάλειας όσο και σε ού οι αρχές στις ινεξάρτητες του ής.

πρακτικές των ν Ευρώπη και της άδα, σήμερα το στάδιο για την

εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας είναι ο καθορισμός συγκεκριμένων ποσοτικών, βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στόχων και οροσήμων. Οι στόχοι αυτοί θα αποτελούν το βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση της επιτυχίας της πολιτικής οδικής ασφάλειας. Ταυτόχρονα, οι στόχοι αυτοί αποτελούν μία ορθολογική βάση για τον προσδιορισμό και την εφαρμογή των μέτρων οδικής ασφάλειας καθώς και κίνητρο για όλους όσους μπορούν να συνεισφέρουν στην επίτευξή τους.

Ως ποσοτικοί στόχοι θεωρούνται κύρια η μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων προσώπων καθώς και των αντίστοιχων δεικτών (αριθμός ατυχημάτων ανά οχηματοχιλιόμετρα, κλπ). Ποσοτικό στόχο αποτελεί επίσης και η υιοθέτηση μιας σειράς συγκεκριμένων προδιαγραφών που αφορούν σε κάποιον παράγοντα κινδύνου (π.χ. η τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας σε όλα τα επικίνδυνα σημεία κάποιου συγκεκριμένου οδικού άξονα ή ο τεχνικός έλεγχος όλων των οχημάτων κάθε τρία χρόνια). Οι ποσοτικοί στόχοι αυτοί πρέπει να αναφέρονται σε συγκεκριμένους χρονικούς ορίζοντες, να είναι εύκολα αντιληπτοί και να είναι δυνατή η αξιολόγησή τους.

Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι θα παραμένουν γενικά σταθεροί και θα υπόκεινται σε ελαφρές διορθώσεις με βάση την πρόδοδο της εφαρμογής της πολιτικής οδικής ασφάλειας ενώ αντίθετα οι βραχυπρόθεσμοι στόχοι θα αναπροσαρμόζονται σε τακτά διαστήματα με βάση την αξιολόγηση των επιμέρους μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Η θέσπιση συγκεκριμένων και ποσοτικοποιημένων στόχων είναι μία ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία η οποία απαιτεί την συνεργασία και συναίνεση όλων των εμπλεκόμενων μερών στην οδική ασφάλεια καθώς και προσεκτική προετοιμασία από σχετικό επιτελικό όργανο. Για τον προσδιορισμό των στόχων αυτών είναι

απαραίτητο να διαθέτει ο κάθε εμπλεκόμενος φορέας κατάλληλα δεδομένα αξιολόγησης των μέτρων της αρμοδιότητάς του που θα του επιτρέπουν να ποσοτικοποιεί την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας που επιφέρει κάθε μέτρο ξεχωριστά.

### 3.2. Ολοκληρωμένη προσέγγιση

Για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής οδικής ασφάλειας απαιτείται ολοκληρωμένη προσέγγιση που αφενός θα περιλαμβάνει όλους τους παράγοντες του ατυχήματος (χρήστης οδού, οδικό περιβάλλον, όχημα) και αφετέρου θα διασφαλίζει την βέλτιστη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων (κυβερνητικών και μη) καθώς και τον συντονισμό με την πολιτική σε άλλους σχετικούς τομείς (αστυνόμευση, άδειες οδήγησης, αυτοκινητοβιομηχανία, κλπ).

Επειδή για τα οδικά τροχαία ατυχήματα υπάρχει συνυπευθυνότητα πολλών παραγόντων, για την αντιμετώπισή τους χρειάζεται η συνδυασμένη αντιμετώπιση όλων των παραγόντων αυτών. Πολύ συχνά η αποσπασματική αντιμετώπιση ενός παράγοντα δεν επιφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα αφού δεν υποβοηθείται - αν δεν αναρείται - από την απραξία στους υπόλοιπους παράγοντες. Παραδείγματος χάριν, η υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας πρέπει να συνοδεύεται και από την κατάλληλη αστυνόμευση για να έχει επιτυχία, διαφορετικά όχι μόνο οι οδηγοί και επιβάτες δεν φορούν τις ζώνες ασφαλείας τους αλλά χάνουν και την εμπιστοσύνη τους αναφορικά με την τήρηση των μέτρων ασφαλείας και μειώνεται ο σεβασμός τους απέναντι και στα υπόλοιπα μέτρα (όρια ταχύτητας, οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, κλπ.).

Ολοκληρωμένη προσέγγιση σημαίνει ότι οι προσπάθειες για την εισαγωγή και αποδοχή ενός μέτρου οδικής ασφάλειας από τους χρήστες της οδού πρέπει να είναι συντονισμένες και να αφορούν ταυτόχρονα

εκλογικευμένες νομοθετικές ρυθμίσεις, κατάλληλη αστυνόμευση, ενημερωτικές εκστρατείες καθώς και την σχετική υποδομή ανά περίπτωση. Μάλιστα, η κλιμάκωση των ενεργειών αυτών πρέπει να γίνεται με συντονισμένο τρόπο έχοντας πάντα ως στόχο την αποδοχή του μέτρου από τους χρήστες της οδού και όχι την πρόσκαιρη δημιουργία εντυπώσεων χωρίς συνέχεια. Παραδείγματος χάριν, η απαγόρευση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος πρέπει να ξεκινά με τη θέσπιση εκλογικευμένης νομοθεσίας (σταδιακή κλιμάκωση στην αυστηρότητα των ποινών) την διαρκή ενημέρωση των οδηγών, τον εξοπλισμό της τροχαίας με τον κατάλληλο εξοπλισμό και την αντίστοιχη συστηματική αστυνόμευση.

Μονομερείς πρωτοβουλίες (π.χ. μόνο νομοθεσία ή μόνο αστυνόμευση) έχουν μόνο πρόσκαιρη επίδραση και δεν είναι δυνατόν να φέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα ενώ είναι συχνά εκείνες στις οποίες οφείλεται το κλίμα αδιαφορίας των χρηστών της οδού αφού δεν έχουν καμία εμπιστοσύνη στα αποσπασματικά μέτρα που εμφανίζονται από καιρού εις καιρόν. Η αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων μέσα στα στενά πλαίσια των αρμοδιοτήτων της κάθε υπηρεσίας ή Υπουργείου δεν είναι δυνατόν να οδηγήσει σε ουσιαστικά αποτελέσματα, ενώ αντίθετα οδηγεί σε μία, τελικώς άσκοπη, σπατάλη των διαθέσιμων πόρων.

Η ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων έχει ως απαραίτητη προϋπόθεση την συνεργασία όλων των εμπλεκομένων φορέων. Για την εφαρμογή της ολοκληρωμένης προσέγγισης στην πολιτική οδικής ασφάλειας είναι επομένως απαραίτητο ένα κατάλληλο οργανωτικό σχήμα που θα επιτρέπει τον συντονισμό των δράσεων και ενεργειών με στόχους που θα ξεφεύγουν των στενών στόχων κάθε φορέα ξεχωριστά.

### 3.3. Αποτελεσματική εφαρμογή

Η αποτελεσματική εφαρμογή της δέσμης των μέτρων για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί το κρισιμότερο σημείο για την επιτυχία της πολιτικής. Πιο συγκεκριμένα, για την επιτυχία της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας απαιτείται η εκπόνηση και υλοποίηση ενός συγκεκριμένου σχεδίου εφαρμογής των μέτρων. Στο σχέδιο εφαρμογής αυτό πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς οι απαραίτητες ενέργειες, η κλιμάκωσή τους στο χρόνο καθώς και η εξασφάλιση των απαραίτητων κονδυλίων για την υλοποίηση των μέτρων. Χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο εφαρμογής και αντίστοιχο εξασφαλισμένο προϋπολογισμό η πολιτική οδικής ασφάλειας είναι καταδικασμένη σε πολύ περιορισμένα αποτελέσματα.

Κάθε ολοκληρωμένη δράση για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας απαιτεί την πρόβλεψη κατάλληλου προϋπολογισμού που θα επαρκεί τόσο για την εκκίνηση της δράσης όσο και για την υποστήριξη της καθόλη την πρώτη περίοδο εφαρμογής της. Πολύ συχνά, μεγαλόπνοα προγράμματα οδικής ασφάλειας ξεκινούν θεαματικά με μεγάλη ορμή αλλά μετά από λίγες εβδομάδες εξαφανίζονται πλήρως λόγω έλλειψης σχετικού προϋπολογισμού υποστήριξης. Η θεαματική εκκίνηση είναι εύκολη αφού απαιτεί μόνο σημειακή ενεργοποίηση των εμπλεκόμενων φορέων, η αποτελεσματική συνέχεια όμως απαιτεί συγκεκριμένες προβλέψεις σε προϋπολογισμό υποστήριξης.

Κύριο χαρακτηριστικό της αποτελεσματικής εφαρμογής της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας είναι η ενεργή συμμετοχή των χρηστών της οδού. Όταν ο πολίτης είναι συμμετοχής από την φάση του σχεδιασμού της πολιτικής έως τη φάση της τελικής εφαρμογής τότε και η αποδοχή των μέτρων γίνεται πολύ πιο εύκολη αφού αυτά έχουν λάβει υπόψη και τις ανάγκες των χρηστών της οδού. Αντίθετα,

μογή της δέσμης λτίωση της οδικής ισιμότερο σημείο για . Πιο συγκεκριμένα, ληρωμένης πολιτικής ται η εκπόνηση και εκριμένου σχεδίου ν. Στο σχέδιο να περιγράφονται ητες ενέργειες, η ίόνο καθώς και η ιτων κονδύλιων για μέτρων. Χωρίς εφαρμογής και προϋπολογισμό η σφάλειας είναι λύ περιορισμένα

δράση για την άλειας απαιτεί την ούπολογισμού που κίνηση της δράσης ή της καθόλη την της. Πολύ συχνά, οδικής ασφάλειας λη ορμή αλλά μετά ιανίζονται πλήρως προϋπολογισμού ή εκκίνηση είναι μόνο σημειακή μενων φορέων, η δύναμης απαιτεί επει προϋπολογισμό

; αποτελεσματικής μένης πολιτικής νεργή συμμετοχή ιν ο πολίτης είναι υ σχεδιασμού της ελικής εφαρμογής ρων γίνεται πολύ λάβει υπόψη και οδού. Αντίθετα,

τα μέτρα οδικής ασφάλειας που σχεδιάζονται ημι εφαρμόζονται χωρίς την συμμετοχή των πολιτών δεν είναι δυνατόν να δώσουν ουσιαστικά αποτελέσματα αφού θα συναντήσουν την άμεση ή έμμεση άρνηση των πολιτών.

### 3.4. Διαχρονική συνοχή

Απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχία της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας αποτελεί η διαχρονική συνοχή και εξέλιξή της που θα διασφαλίζει τόσο την σταδιακή αύξηση της αποτελεσματικότητάς της όσο και την διαμόρφωση κλίματος αποδοχής των σχετικών μέτρων από τους χρήστες της οδού. Άλλωστε μόνο μια διαχρονική εφαρμογή της πολιτικής οδικής ασφάλειας είναι δυνατόν να πείσει - με έργα - και να εναισθητοποιήσει τους χρήστες της οδού για την αναγκαιότητα των μέτρων και της άλλαγής συμπεριφοράς.

Οι προσπάθειες που διαρκούν μόνο λίγες εβδομάδες ή λίγους μήνες δεν μπορούν να έχουν ουσιαστικό αποτέλεσμα ενώ είναι πιθανόν να έχουν και αρνητικά αποτελέσματα αφού δημιουργούν κλίμα έλλειψης εμπιστοσύνης στους χρήστες της οδού. Για παράδειγμα, σε όσα κράτη της Ευρώπης τα μέτρα οδικής ασφάλειας δεν έχουν διαχρονική συνοχή δεν φέρνουν παρά πρόσκαιρα αποτελέσματα με μικρή επιρροή στην βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Η αντιμετώπιση του σημαντικότερου παράγοντα πρόκλησης οδικών ατυχημάτων, της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού (οδηγών, πεζών), απαιτεί προσπάθειες ετών, αν όχι δεκαετιών. Για την ουσιαστική βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών και των πεζών απαιτούνται μέτρα που θα εφαρμόζονται χρόνια, όπως η κυκλοφοριακή αγωγή που ξεκινά από τα σχολεία και η εναισθητοποίηση του κοινού με κατάλληλες ενημερωτικές εκστρατείες που θα επαναλαμβάνονται χρόνια. Η συμπεριφορά των οδηγών είναι συνυφασμένη με τον συνολικό πολιτισμό μιας

χώρας, μιας περιοχής ή μιας πόλης και κατά συνέπεια μόνο μία διαχρονική πολιτική οδικής ασφάλειας μπορεί να φέρει ουσιαστικά αποτελέσματα.

### 3.5. Ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση

Η συνεχής και ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση των τεθέντων στόχων και του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, δια μέσου ποικίλων και ισχυρών πληροφοριακών συστημάτων συλλογής, επεξεργασίας και δημοσίευσης αξιόπιστων στοιχείων, παίζει καταλυτικό ρόλο τόσο στην αποτελεσματικότητα της πολιτικής οδικής ασφάλειας όσο και στον επανακαθορισμό της πολιτικής και των σχετικών στόχων.

Η αποτελεσματική παρακολούθηση της προόδου της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας απαιτεί την χρήση ειδικά επιλεγμένων ποσοτικών δεικτών που θα μπορούν να αντιπροσωπεύουν διαχρονικά το επίπεδο οδικής ασφάλειας σε μία πόλη, μία περιοχή ή ένα κράτος. Οι δείκτες αυτοί είναι απαραίτητο να συνδέουν διαχρονικά τον αριθμό των οδικών ατυχημάτων και των θυμάτων σε αυτά με την κυκλοφορία στην εν λόγω περιοχή.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας αποτελεί η σωστή καταγραφή των στοιχείων των οδικών ατυχημάτων και της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο. Ταυτόχρονα, η χρήση ισχυρών πληροφοριακών συστημάτων για την επεξεργασία αναλυτικών στοιχείων, καθώς και κατάλληλων μαθηματικών προτύπων είναι απαραίτητη τόσο για την ακριβή αποτύπωση της διαχρονικής εξέλιξης του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και για την πρόβλεψη των μελλοντικών τάσεων.

Η ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση της πολιτικής οδικής ασφάλειας επιτρέπει την αξιολόγηση της επιτυχίας τόσο των επιμέρους

μέτρων όσο και της πολιτικής οδικής ασφάλειας στο σύνολό της. Πιο συγκεκριμένα, η παρακολούθηση της πολιτικής οδικής ασφάλειας επιτρέπει τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας στην εφαρμογή της πολιτικής καθώς και τη διαχρονική συνοχή της αφού μπορεί σε τακτά χρονικά διαστήματα να συγκρίνει απ' ευθείας την επιρροή στο επίπεδο οδικής ασφάλειας των εφαρμοζόμενων μέτρων.

## 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### 4.1. Η πολιτική οδικής ασφάλειας στον 21ο αιώνα

Η επιυχία των ολοκληρωμένων προγραμμάτων οδικής ασφάλειας σε μια σειρά από Ευρωπαϊκά κράτη με την καθαρή μείωση των δεικτών ατυχημάτων αφήνει περιθώρια αισιοδοξίας για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους Ευρωπαϊκούς δρόμους. Η βελτίωση αυτή θα προέλθει τόσο από την νιοθέτηση των επιτυχημένων εμπειριών από τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη, όσο και από την περαιτέρω εφαρμογή των ολοκληρωμένων προγραμμάτων που είναι δυνατόν μεσοπρόθεσμα να οδηγήσουν σε δραματική μείωση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών τους.

Η νέα τάση της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας, που προσεγγίζει πολύπλευρα το πρόβλημα των ατυχημάτων, φαίνεται να ανταποκρίνεται καλύτερα στην πολυπλοκότητα των οδικών ατυχημάτων και να φέρνει καλύτερα αποτελέσματα από τις μέχρι τώρα αποσπασματικές προσπάθειες. Καταλυτικό χαρακτήρα φαίνεται να έχει η θέσπιση συγκεκριμένων ποσοτικοποιημένων στόχων και η αντίστοιχη στενή διαχρονική παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας που οδηγούν στην πιο αποτελεσματική και βέλτιστη αξιοποίηση του διαθέσιμου δυναμικού. Σημειώνεται βέβαια ότι ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην

παρακολούθηση της επιτυχίας της νέας απροσέγγιστης που θα επιτρέψει την περαιτέρω, προτυποποίηση και βελτίωσή της.

### 4.2. Προοπτικές για την ελληνική πραγματικότητα

Στην Ελλάδα της δεκαετίας του '90 παρατηρείται πλήρης απουσία και των πέντε βασικών παραμέτρων της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας. Αυτό άλλωστε προκύπτει και από την συνεχή χειροτέρευση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα. Στην Ελλάδα επαναλαμβάνεται η αποσπασματική αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων που ανεπιτυχώς εφαρμόστηκε κατά τις δεκαετίες του '70 και αρχές του '80 στις άλλες Δυτικο-Ευρωπαϊκές χώρες. Δεν υπάρχουν σαφείς στόχοι της πολιτικής οδικής ασφάλειας, οι ενέργειες είναι αποσπασματικές με πολύ μικρή αποτελεσματικότητα και χωρίς συνέχεια ενώ δεν είναι δυνατή η ουσιαστική παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Παρόλα αυτά, η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου και η υιοθέτηση μίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας είναι εφικτή στο βαθμό που η Ελληνική πολιτεία θα εκμεταλλευτεί τις επιτυχημένες Ευρωπαϊκές εμπειρίες και θα ξεφύγει από τη λογική των αποσπασματικών δράσεων υπερβαίνοντας τις παραδοσιακές περιχαρακώσεις αρμοδιοτήτων ανάμεσα στους φορείς. Ο συντονισμός των σημερινών αξιέπαινων αλλά αναποτελεσματικών δράσεων από επιτελικό φορέα διύπουργικού χαρακτήρα, με αποκλειστική αρμοδιότητα την βελτίωση της οδικής ασφάλειας αλλά και με αποκλειστική ευθύνη για την πορεία του επιπέδου της και με εξασφαλισμένο τον απαιτούμενο εξοπλισμό, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την σοβαρή αντιμετώπιση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα. Μία ολοκληρωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας βασισμένη στις βασικές παραμέτρους που

μέτρων όσο και της πολιτικής οδικής ασφάλειας στο σύνολό της. Πιο συγκεκριμένα, η παρακολούθηση της πολιτικής οδικής ασφάλειας επιτρέπει τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας στην εφαρμογή της πολιτικής καθώς και τη διαχρονική συνοχή της αφού μπορεί σε τακτά χρονικά διαστήματα να συγκρίνει απ' ευθείας την επιρροή στο επίπεδο οδικής ασφάλειας των εφαρμοζόμενων μέτρων.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

##### 4.1. Η πολιτική οδικής ασφάλειας στον 21ο αιώνα

Η επιτυχία των ολοκληρωμένων προγραμμάτων οδικής ασφάλειας σε μια σειρά από Ευρωπαϊκά κράτη με την καθαρή μείωση των δεικτών ατυχημάτων αφήνει περιθώρια αισιοδοξίας για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους Ευρωπαϊκούς δρόμους. Η βελτίωση αυτή θα προέλθει τόσο από την υιοθέτηση των επιτυχημένων εμπειριών από τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη, όσο και από την περαιτέρω εφαρμογή των ολοκληρωμένων προγραμμάτων που είναι δυνατόν μεσοπρόθεσμα να οδηγήσουν σε δραματική μείωση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών τους.

Η νέα τάση της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας, που προσεγγίζει πολύπλευρα το πρόβλημα των ατυχημάτων, φαίνεται να ανταποκρίνεται καλύτερα στην πολυπλοκότητα των οδικών ατυχημάτων και να φέρνει καλύτερα αποτελέσματα από τις μέχρι τώρα αποσπασματικές προσπάθειες. Καταλυτικό χαρακτήρα φαίνεται να έχει η θέσπιση συγκεκριμένων ποσοτικοποιημένων στόχων και η αντίστοιχη στενή διαχρονική παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας που οδηγούν στην πιο αποτελεσματική και βέλτιστη αξιοποίηση του διαθέσιμου δυναμικού. Σημειώνεται βέβαια ότι ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην

παρακολούθηση της επιτυχίας της νέας αυ προσέγγισης που θα επιτρέψει την περαιτέρω προτυποποίηση και βελτίωσή της.

##### 4.2. Προοπτικές για την ελληνική πραγματικότητα

Στην Ελλάδα της δεκαετίας του '90 παρατηρείται πλήρης απουσία και των πέντε βασικών παραμέτρων της ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας. Αυτό άλλωστε προκύπτει και από την συνεχή χειροτέρευση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα. Στην Ελλάδα επαναλαμβάνεται η αποσπασματική αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων που ανεπιτυχώς εφαρμόστηκε κατά τις δεκαετίες του '70 και αρχές του '80 στις άλλες Δυτικο-Ευρωπαϊκές χώρες. Δεν υπάρχουν σαφείς στόχοι της πολιτικής οδικής ασφάλειας, οι ενέργειες είναι αποσπασματικές με πολύ μικρή αποτελεσματικότητα και χωρίς συνέχεια ενώ δεν είναι δυνατή η ουσιαστική παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Παρόλα αυτά, η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου και η υιοθέτηση μίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας είναι εφικτή στο βαθμό που η Ελληνική πολιτεία θα εκμεταλλευτεί τις επιτυχημένες Ευρωπαϊκές εμπειρίες και θα ξεφύγει από τη λογική των αποσπασματικών δράσεων υπερβαίνοντας τις παραδοσιακές περιχαρακώσεις αρμοδιοτήτων ανάμεσα στους φορείς. Ο συντονισμός των σημερινών αξιέπαινων αλλά αναποτελεσματικών δράσεων από επιτελικό φορέα διύπουργικού χαρακτήρα, με αποκλειστική αρμοδιότητα την βελτίωση της οδικής ασφάλειας αλλά και με αποκλειστική ευθύνη για την πορεία του επιπέδου της και με εξασφαλισμένο τον απαιτούμενο εξοπλισμό, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την σοβαρή αντιμετώπιση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα. Μία ολοκληρωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας βασισμένη στις βασικές παραμέτρους που

άς της νέας αυτής  
ένει την περαιτέρω  
ωσή της.

## κ την ελληνική

δεκαετίας του '90  
γυσία και των πέντε  
της ολοκληρωμένης  
ιας. Αυτό άλλωστε  
συνεχή χειροτέρευση  
ασφάλειας στη χώρα.  
ιναλαμβάνεται η  
υπιση των οδικών  
υγών εφαρμόστηκε  
Ο και αρχές του '80  
ταϊκές χώρες. Δεν  
ης πολιτικής οδικής  
ναι αποσπασματικές  
απικότητα και χωρίς  
υνατή η ουσιαστική  
επιπέδου οδικής

εκπόνηση ενός  
αι η υιοθέτηση μίας  
οδικής ασφάλειας  
που η Ελληνική  
τις επιτυχημένες  
θα ξεφύγει από τη  
ιατικών δράσεων  
παραδοσιακές  
των ανάμεσα στους  
των σημερινών  
εσματικών δράσεων  
ιργικού χαρακτήρα,  
ητα την βελτίωση  
αλλά και με  
την πορεία του  
ξασφαλισμένο τον  
ιοτελεί απαραίτητη  
ι αντιμετώπιση των  
υ στη χώρα. Μία  
οδικής ασφάλειας  
παραμέτρους που

αναπτύχθηκαν στην εργασία αυτή είναι  
δυνατόν να βελτιώσει μεσοπρόθεσμα  
σημαντικά το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην  
Ελλάδα.

## 5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. EUROSTAT, "Transport annual statistics 1988-1994", Office for official publications of the European Communities, Luxembourg, 1996.
2. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ (Ι.), ΓΙΑΝΝΗΣ (Γ.), "Οδική Ασφάλεια - συγκρίσεις μεταξύ των 15 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης", Πρακτικά 1ου Πανελλήνιου συνεδρίου Οδοποιίας, ΤΕΕ, Λάρισα, Οκτώβριος 1995.
3. FERSI, Road safety in Europe, FERSI Mission paper, FERSI, 1997.
4. EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL, "A strategic road safety plan for the European Union", ETSC, Brussels, February 1997.
5. COST 329, "Road traffic and accident models - Draft final report", European Commission, Brussels, May 1998.
6. ΒΟΥΔΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ, "Πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα" Βούλη των Ελλήνων - Διακομματική Κοινοβούλευτική Επιτροπή για τη μελέτη των προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, Αθήνα, Μάιος 1996.
7. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, "Λευκή βίβλος για την οδική ασφάλεια", ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα, 1995.
8. ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ, "Οι θέσεις του ΤΕΕ για τα οδικά τροχαία ατυχήματα", ΤΕΕ, Αθήνα, Ιανουάριος 1994.
9. ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ, "Μεταφορές και ατυχήματα", Πρακτικά Συνεδρίου ΣΕΣ, Αθήνα, Φεβρουάριος 1985.
10. ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΕΜΠ, "Έρευνα στην Κυκλοφοριακή Τεχνική, Τεύχος 1. Οδική Ασφάλεια", ΕΜΠ-ΤΜΣΥ, Αθήνα, Μάιος 1997.
11. AUTH. NTUA, TCG, MPW, 1st Panhellenic congress on road safety, Thessaloniki, March 1994.
12. EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT, "Statistical Report on Road Accidents in 1993", ECMT, Paris, 1995.
13. GERONDEAU, DURAND, ELLINHAUS, FERRI, HANNIGAN, KOORNSTRA, VALDEZ, "Report of the high level group for a European Policy for
14. SWOV, "Towards a sustainable safe traffic system in the Netherlands", SWOV, Leidschendam, 1993.
15. DUTCH MINISTRY OF TRANSPORT, PUBLIC WORKS AND WATER MANAGEMENT, "Long-range programme for road safety 1996-2000", MTPWWM, The Hague, May 1996.
16. BRISAER, A., "Towards a European Policy on Road Safety". Proceedings of the 1st Panellenic Conference on Road Safety, Thessaloniki, Greece, 1994.
17. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, "Ανακοίνωση από την Επιτροπή προς το Συμβούλιο για ένα πρόγραμμα δράσης στην Οδική Ασφάλεια", Ε.Ε.Κ. COM(93) 246, Βρυξέλλες, 9 Ιουνίου 1993.
18. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, "Προωθώντας την οδική ασφάλεια στην ΕΕ: το πρόγραμμα 1997-2001", Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο COM(97) 131 τελικό, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, Απρίλιος 1997.
19. EUROPEAN COMMISSION, "Report from the Commission on progress with the project and its future prospects: CARE Community database on road traffic accidents", European Commission, COM(97) 238, Brussels, May 1997.
20. YANNIS (G.), GOLIAS (J.), FRANTZESKAKIS (J.), "Report on national road accident analyses in the EU countries", Journal of IAATS, Vol.20, No.2, 1996, pp. 60-68.
21. ΚΑΝΕΛΛΑΙΔΗΣ (Γ.), ΓΚΟΛΙΑΣ (Ι.), "Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα", Τεχνικά Χρονικά - Α, Τόμ. 14, Τεύχ. 1, ΤΕΕ, Αθήνα, 1994.
22. Matsoukis (E.), Golias (J.), Yannis (G.), "An overview of Road Safety in Greece", Transport Reviews, Vol.16, No.4, 1996.
23. Golias (J.), Matsoukis (E.), Yannis (G.), "An analysis of factors affecting road safety: the Greek experience", ITE Journal, September 1997.

**Γιώργος Γιαννής**, Πολιτικός Μηχανικός, Συνεργάτης - Ερευνητής, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Ηρώων Πολυτεχνείου 5 Ζωγράφου, 157 73 Αθήνα.

**Ιωάννης Γκόλιας**, Πολιτικός Μηχανικός, Αναπληρωτής Καθηγητής Ε.Μ.Π., Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Ηρώων Πολυτεχνείου 5 Ζωγράφου, 157 73 Αθήνα.