

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Γιώργος Γιαννής
Λέκτορας Ε.Μ.Π.

Γεωργία Λουκά
Υποψήφια Διδάκτωρ

Σοφία Βαρδάκη
Υποψήφια Διδάκτωρ,

Γεώργιος Κανελλαΐδης
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Περίληψη: Η παρούσα εργασία περιλαμβάνει διερεύνηση για τον καθορισμό των βασικών στοιχείων επιλεγμένων συστημάτων επιτήρησης της κυκλοφορίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ανάπτυξη πλαισίου αρχών και προτάσεων για προγράμματα επιτήρησης επιλεγμένων παραβάσεων κυκλοφορίας. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιελάμβανε ευρεία ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας, καθώς και επεξεργασία, αξιολόγηση και ιεράρχηση των επιμέρους δράσεων επιτήρησης των παραβάσεων μη χρήσης ζώνης ασφαλείας, οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και οδήγησης με υπερβολική ταχύτητα. Αναπτύχθηκαν το πλαίσιο αρχών και οι ειδικές δράσεις των ολοκληρωμένων προγραμμάτων επιτήρησης των επιλεγμένων παραβάσεων.

Λέξεις – Κλειδιά: οδική ασφάλεια, επιτήρηση, ζώνες ασφαλείας, επήρεια αλκοόλ, υπερβολική ταχύτητα, παραβατικότητα.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο πλαίσιο του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα (Ε.Μ.Π., 2001) αναπτύχθηκαν άξονες και δράσεις προτεραιότητας για την επίτευξη του ποσοτικοποιημένου στόχου, ο οποίος είναι η μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000, κατά 20% έως το έτος 2005 και κατά 40% έως το έτος 2015. Το Στρατηγικό Σχέδιο υιοθετήθηκε στη βασική του δομή από την πολιτεία, και ετοιμάστηκαν δράσεις για την επίτευξη του στόχου οι οποίες αντανακλούν στις τέσσερις βασικές κατευθύνσεις του Σχεδίου που είναι: το ασφαλές οδικό περιβάλλον, η ασφάλεια του χρήστη της οδού και τα ασφαλή οχήματα, η αποτελεσματική επιτήρηση για την οδική ασφάλεια και η αποτελεσματική αντιμετώπιση μετά το ατύχημα.

Ο στόχος της εργασίας αφορά στη διερεύνηση για τον καθορισμό των βασικών στοιχείων του συστήματος επιτήρησης της κυκλοφορίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην ανάπτυξη πλαισίου αρχών και προτάσεων για επιλεγμένα προγράμματα επιτήρησης, συνεισφέροντας έτσι στον άξονα προτεραιότητας του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας που αφορά στην αποτελεσματική επιτήρηση.

Για την επίτευξη του στόχου της παρούσας εργασίας, η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιλαμβάνει αρχικά την καταγραφή της διεθνούς εμπειρίας και την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα σε θέματα επιτήρησης, με έμφαση στην τελευταία πενταετία 1997 – 2002 (Ε.Μ.Π., 2003; ΣΕΣ, 2003). Η ανάλυση των ευρωπαϊκών και ελληνικών πρακτικών επικεντρώθηκε στην επιτήρηση της κυκλοφορίας για παραβάσεις που θεωρήθηκαν ως οι περισσότερο επικίνδυνες σε όλους τους τύπους των οδών, δηλαδή τη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα. Στη συνέχεια και με βάση την παραπάνω διερεύνηση, πραγματοποιήθηκε επεξεργασία, αξιολόγηση και ιεράρχηση των επιμέρους δράσεων επιτήρησης οι οποίες οδήγησαν στην ανάπτυξη πλαισίου αρχών και ειδικών προγραμμάτων στα οποία αντιμετωπίζεται το σύνολο των παραμέτρων (θεσμικών, οργανωτικών, οικονομικών, επικοινωνιακών, κλπ.) που αφορούν στην επιτήρηση για την οδική ασφάλεια.

2. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

2.1. *Επιτήρηση της Χρήσης Ζώνης Ασφαλείας*

Η χρήση των ζωνών ασφαλείας δεν αποτρέπει το συμβάν ενός ατυχήματος, αποτελεί όμως σημαντικό παράγοντα μείωσης των σοβαρά τραυματιών και των νεκρών σε οδικά ατυχήματα. Στις Ευρωπαϊκές χώρες, η περισσότερο διαδεδομένη μέθοδος προώθησης της χρήσης των ζωνών ασφαλείας είναι η επιτήρηση σε συνδυασμό με εντατικές και συστηματικές εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού.

Αναφορικά με την έκταση της επιτήρησης έχει προκύψει το συμπέρασμα ότι είναι καλύτερα τα αποτελέσματα όταν γίνεται με ήπιο και συνεχή τρόπο ακολουθώντας χρονικά ή και ταυτόχρονα με τα μηνύματα της εκστρατείας ενημέρωσης. Αναφέρεται παράλληλα ότι σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες (Hagenzieker et al, 1997; Millman, 2000) και στις Η.Π.Α. έχουν προωθηθεί μέθοδοι επιβολής της χρήσης των ζωνών ασφαλείας με κίνητρα προς όσους συμμορφώνονται με το μέτρο. Επιπρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της χρήσης των ζωνών ασφαλείας αποτελούν τα μέσα προειδοποίησης εντός του οχήματος και μέτρα που αφορούν επεμβάσεις στη μηχανική λειτουργία του οχήματος (αποτροπή της επιτάχυνσης). Πιστεύεται

πάντως ότι σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, πρωταρχικό ρόλο έχει η συνειδητοποίηση των πολιτών για την εξέχουσα σημασία που έχουν οι ζώνες ασφαλείας στην αποφυγή ενός σοβαρού τραυματισμού.

2.2. Επιτήρηση της Οδήγησης Υπό την Επήρεια Αλκοόλ

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ εξαρτάται άμεσα από τη συνήθεια των οδηγών να καταναλώνουν αλκοόλ και από τους ψυχολογικούς παράγοντες που οδηγούν στην κατανάλωση αλκοόλ πριν την οδήγηση. Από την ανάλυση στοιχείων ατυχημάτων έχει προκύψει ότι το πιο αποτελεσματικό ανώτερο επιτρεπόμενο όριο αλκοολαιμίας είναι 0,5mg/ml, ενώ χαμηλότερο όριο από αυτό οδηγεί σε αύξηση των παραβάσεων (ETSC, 1999).

Για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της επιτήρησης προτείνονται διεθνώς (ETSC, 1999; Gelau et al, 2001) οι παρακάτω δράσεις:

- Ενημέρωση των οδηγών για τη δράση της Τροχαίας.
- Υλοποίηση εκστρατειών ενημέρωσης.
- Προώθηση της στάσης αποφυγής κατανάλωσης αλκοόλ.
- Ανάδραση μεταξύ των στόχων και της αποτελεσματικότητάς των δράσεων ελέγχου.
- Αύξηση της αντιληπτής πιθανότητας εντοπισμού των παραβατών με την εφαρμογή προγραμμάτων που περιλαμβάνουν μεγάλο αριθμό ελέγχων, απρόβλεπτο χρόνο και θέσεις ελέγχου και εμφανείς δράσεις επιτήρησης.

2.3. Επιτήρηση της Οδήγησης με Υπερβολική Ταχύτητα

Από τη διεθνή εμπειρία προέκυψε ότι ο κύριος παράγοντας επιρροής της οδικής συμπεριφοράς όσον αφορά την ταχύτητα είναι η αύξηση της αντιληπτής πιθανότητας εντοπισμού των παραβατών. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για να επιτευχθεί αυτό είναι η επιτήρηση με στατικές μεθόδους (εικονοληπτικές συσκευές, radar κ.λπ.) σε θέσεις εμφανείς σε μεγάλο αριθμό οδηγών (ETSC, 1999; MASTER 1997). Η επιτήρηση της υπερβολικής ταχύτητας πρέπει να συνοδεύεται πάντα από εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών.

Οι συνθεστέρες μέθοδοι επιτήρησης διεθνώς είναι τρεις (TRB, 1998):

1. Μέθοδος σταθμευμένου περιπολικού.
2. Μέθοδος κινούμενου περιπολικού.
3. Εναέρια περιπολικά.

Η χρησιμοποίηση των εικονοληπτικών συσκευών σε ένα πρόγραμμα επιτήρησης έχει πολύ καλά αποτελέσματα στη μείωση του ποσοστού των παραβατών και επομένως στη μείωση των οδικών ατυχημάτων με αιτία την υπερβολική ταχύτητα. Θα πρέπει όμως η χρήση τους να επικεντρώνεται στην αποτροπή των οδηγών από την υπερβολική ταχύτητα και όχι στον εντοπισμό τους.

3. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στο πλαίσιο του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα οδήγησε στη σταδιακή μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και του αριθμού των σοβαρά τραυματιών και νεκρών. Στον Πίνακα 1 φαίνεται αριθμητικά η μείωση αυτή σε συνδυασμό με τον καταγεγραμμένο αριθμό των τριών ξεταξόμενων παραβάσεων και τον αριθμό ελέγχων αλκοτέστ.

Πίνακας 1: Μείωση αριθμού οδικών ατυχημάτων και τάση οδικών παραβάσεων.

Έτος	1998	1999	2000	2001	2002	1998-2002
Οδικά ατυχήματα με τραυματίες	24.819	24.231	23.127	19.710	16.852	-32%
Νεκροί σε οδικά ατυχήματα	2.182	2.116	2.088	1.895	1.654	-24%
Αριθμός οχημάτων (x1000)	4.323	4.690	5.061	5.390	5.741	+33%
Παραβάσεις χρήσης ζώνης ασφαλείας	52.514	60.674	63.000	98.486	171.037	+226%
Παραβάσεις υπερβολικής ταχύτητας	92.122	97.947	175.075	316.451	418.421	+354%
Παραβάσεις οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ	13.996	17.665	30.507	49.464	48.947	+250%
Έλεγχοι αλκοτέστ	202.161	246.611	365.388	710.998	1.034.502	+412%

Πηγή: ΕΣΥΕ, Τροχαία

Αναλυτικότερα παρουσιάζονται ακολούθως τα βασικά στοιχεία επιτήρησης για την κάθε παράβαση.

3.1. Επιτήρηση της Χρήσης Ζώνης Ασφαλείας

Ο εφοδιασμός των αυτοκινήτων με ζώνες ασφαλείας στα πίσω καθίσματα είναι υποχρεωτικός στην Ελλάδα από το 1977, ενώ η χρήση της ζώνης ασφαλείας στα πίσω καθίσματα έγινε υποχρεωτική από το 1999. Στον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που εκδόθηκε το 1999 (ΥΜΕ, 1999) ορίζεται η υποχρέωση χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τους οδηγούς και τους επιβάτες των οχημάτων.

Ωστόσο, από την ανάλυση του αριθμού των παραβάσεων μη χρήσης της ζώνης ασφαλείας, από το 1998 έως το 2002 (Νασιόπουλος Α., 2002) φαίνεται ότι αυτός αυξάνεται συνεχώς. Δυστυχώς, είναι δύσκολη η ερμηνεία του φαινομένου αυτού διότι εξαρτάται άμεσα από τον αριθμό των ελέγχων που έγιναν. Επιπλέον, οι διαθέσιμες ετήσιες καταγραφές των παραβάσεων αφορούν σε μικρό χρονικό διάστημα και θα ήταν ανακριβές οποιοδήποτε συμπέρασμα σχετικά με τη συμμόρφωση ή όχι των Ελλήνων οδηγών με την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας.

3.2. Επιτήρηση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ.

Οι αρμόδιες αρχές επιτήρησης έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν τους οδηγούς για την ύπαρξη αλκοόλ, τοξικών ουσιών και φαρμάκων στον οργανισμό τους, ενώ έλεγχος για τη διαπίστωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ γίνεται υποχρεωτικά σε περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος (ΥΜΕ, 1999). Σε περίπτωση ατυχήματος με τραυματίες ο έλεγχος γίνεται εφόσον υπάρχουν ενδείξεις για την κατανάλωση αλκοόλ, τοξικών ουσιών και φαρμάκων.

Το επιτρεπόμενο όριο συγκέντρωσης αλκοόλ στο αίμα ήταν μέχρι τα μέσα του 1999 1,1 g/l. Από τότε, υπήρξε αλλαγή στη νομοθεσία με βάση την οποία μεταβλήθηκε το ύψος των προστίμων και αναθεωρήθηκε το επιτρεπόμενο όριο συγκέντρωσης αλκοόλ στο αίμα σε 0,8 g/l. Ακολούθησε όμως και άλλη μείωση (Εφημερίς της Κυβερνήσεως, 2002) και έτσι σήμερα το επιτρεπόμενο όριο που ισχύει είναι 0,5 g/l, ενώ έχουν κλιμακωθεί και τα πρόστιμα.

Όσον αφορά στον αριθμό των ελέγχων που έγιναν σημειώνεται μεγάλη αύξηση από το 1998 μέχρι το 2002 η οποία ανέρχεται στο τετραπλάσιο του αρχικού αριθμού. Μέχρι το 2001, η αύξηση των ελέγχων αποτελεί εν μέρει και έναν από τους παράγοντες για τους οποίους σημειώνεται και σταδιακή αύξηση στις καταγεγραμμένες παραβάσεις. Παρατηρείται όμως συμμόρφωση των οδηγών αφού το 2002 παρόλο ότι αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των ελέγχων, μειώθηκε ο αριθμός των παραβάσεων.

3.3. Επιτήρηση της Οδήγησης με Υπερβολική Ταχύτητα

Στην Ελλάδα ο έλεγχος της ταχύτητας των οχημάτων γίνεται κυρίως με τη μέθοδο του σταθμευμένου περιπολικού (Γκριτζά και Θεοχάρη, 2001). Ο έλεγχος μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και με ειδικές συσκευές. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των ειδικών αυτών συσκευών και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

Από τον αριθμό των παραβάσεων τα έτη 1998 έως 2002 φαίνεται ολόένα και μεγαλύτερη αύξηση ετησίως του αριθμού των παραβάσεων η οποία οφείλεται στην εντατικοποίηση της επιτήρησης των παραβάσεων αυτών.

4. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΡΧΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ

Τα αποτελέσματα της διεθνούς ανασκόπησης και της διερεύνησης της κατάστασης στην Ελλάδα, αξιολογήθηκαν και ιεραρχήθηκαν έτσι ώστε να προκύψουν τα καθοριστικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τα επιτυχή προγράμματα επιτήρησης διεθνώς και στην Ελλάδα.

Ξεκινώντας από τον βασικό στόχο των προγραμμάτων επιτήρησης αναφορικά με την οδική ασφάλεια, αυτός είναι η μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων (Αγαπάκης και Μυγιάκη, 2003). Η βασικότερη παράμετρος που μπορεί να οδηγήσει στην επίτευξη αυτού του στόχου είναι η μείωση της παραβατικότητας. Υπάρχουν δύο κατεύθυνσεις παρακολούθησης της παραβατικότητας. Η μία κατεύθυνση αφορά στην καταγραφή της υφιστάμενης (παρατηρούμενης) παραβατικότητας, και μπορεί να μετρηθεί με δειγματοληπτικούς ελέγχους και έρευνα πεδίου. Η άλλη κατεύθυνση αφορά στην πιστοποιούμενη παραβατικότητα, δηλαδή στον αριθμό των παραβάσεων που καταγράφονται από τους ελέγχους της Τροχαίας.

Η μείωση της παραβατικότητας μπορεί να επιτυγχάνεται εφόσον αυξηθεί η αντιληπτή πιθανότητα εντοπισμού των παραβατών. Επομένως, θα πρέπει να υπάρχει περισσότερο αντιληπτή επιτήρηση. Η αύξηση της αντιληπτής επιτήρησης θα πρέπει να γίνεται με δύο τρόπους. Ο πρώτος αφορά στη συνεχή και πανταχού παρουσία της Τροχαίας με την εκτέλεση ελέγχων ή και απλών συστάσεων. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να γίνονται συστηματικότεροι έλεγχοι σε θέσεις αναλογικά μεγάλης επικινδυνότητας.

Στο Σχήμα 1 φαίνονται οι παραπάνω αρχές που αποτελούν τους στόχους και τη δομή ενός προγράμματος επιτήρησης για την οδική ασφάλεια.



Σχήμα 1: Στόχοι ενός προγράμματος επιτήρησης για την οδική ασφάλεια.

Σε κάθε περίπτωση, ο σχεδιασμός ενός προγράμματος επιτήρησης αποτελεί αντικείμενο των κατά τόπους τμημάτων της Τροχαίας, τα οποία γνωρίζουν καλύτερα τις συνθήκες οδικής ασφάλειας που επικρατούν στο οδικό δίκτυο της διοικητικής τους ευθύνης. Ωστόσο, θα ήταν χρήσιμη η συνεργασία των τμημάτων αυτών μεταξύ τους και με την Κεντρική Διοίκηση έτσι ώστε να αντιμετωπίζεται συνολικά το θέμα της οδικής ασφάλειας από την Τροχαία και να δίνονται καθολικές κατευθύνσεις που αφορούν στο σύνολο της χώρας.

Οι βασικές αρχές που πρέπει να διέπουν την ανάπτυξη και εφαρμογή των προγραμμάτων επιτήρησης για την οδική ασφάλεια, συνοψίζονται ακολούθως:

- Εντατικοποίηση επιτήρησης και παρουσίας Τροχαίας.
- Κατάλληλη επιλογή θέσεων ελέγχου.
- Κατάλληλη επιλογή ωρών ελέγχου.
- Αύξηση συχνότητας ελέγχων και επιβολή χαμηλών προστίμων.
- Αποτελεσματική είσπραξη προστίμων.
- Στελέχωση με το απαραίτητο προσωπικό.
- Τεχνική και επικοινωνιακή κατάρτιση τροχονόμων.
- Εφοδιασμός με τον κατάλληλο εξοπλισμό.
- Χρήση έξυπνων συστημάτων επιτήρησης.
- Λειτουργία προγραμμάτων επανένταξης οδηγών.
- Παρακολούθηση αποτελεσματικότητας επιτήρησης.
- Μέτρηση πιστοποιούμενης παραβατικότητας.

5. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ

Με βάση το παραπάνω θεωρητικό υπόβαθρο και το πλαίσιο αρχών των προγραμμάτων επιτήρησης, πραγματοποιήθηκε η σύνθεση των καθοριστικών στοιχείων των προγραμμάτων επιτήρησης της χρήσης ζώνης ασφαλείας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της

οδήγησης με υπερβολική ταχύτητα. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων της οδικής κυκλοφορίας και της συμπεριφοράς των οδηγών στην Ελλάδα.

Το πλαίσιο κάθε προγράμματος αποτελείται από τρεις κύριους άξονες: α) συστηματική καταγραφή στοιχείων ελέγχων, β) αποτελεσματικός καθορισμός διάρκειας και έντασης των προγραμμάτων και γ) δημοσιοποίηση των δράσεων και των αποτελεσμάτων.

5.1. Δράσεις Επιτήρησης της Χρήσης της Ζώνης Ασφαλείας.

Ο πρώτος άξονας ενός προγράμματος επιτήρησης της χρήσης ζώνης ασφαλείας, αφορά στη συστηματική καταγραφή των στοιχείων οδηγών και επιβατών που ελέγχονται (φύλο, ηλικία, επάγγελμα, είδος οχήματος, θέση ατόμων μέσα στο όχημα, ημέρα και ώρα ελέγχου κ.λπ.) άσχετα με το αν είναι παραβάτες. Αναφορικά με τον δεύτερο άξονα, η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι έντονες και μικρής διάρκειας δράσεις επιτήρησης, οδηγούν σε θεαματική αύξηση του ποσοστού της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, το οποίο όμως παύει να ισχύει μόλις σταματήσουν οι δράσεις. Έτσι, θα πρέπει είτε να επαναλαμβάνονται συχνά οι έντονες εκστρατείες, είτε να γίνονται έλεγχοι σε μικρότερη ένταση και συνεχόμενα. Η τακτική επιλογής των οχημάτων για έλεγχο θα πρέπει να γίνεται τυχαία. Δεν θα πρέπει να παραλείπεται ο έλεγχος για χρήση της ζώνης ασφαλείας στα πίσω καθίσματα, ενώ προτείνεται να εξεταστεί η υποχρέωση της χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους επαγγελματίες οδηγούς και τους επιβάτες στα ταξί, τους επιβάτες των σχολικών και τουριστικών λεωφορείων, καθώς επίσης και τους οδηγούς οχημάτων με συχνές στάσεις. Τέλος, αναφορικά με τις δράσεις δημοσιοποίησης, επισημαίνεται ότι εάν ήταν δυνατή η χρησιμοποίηση ενός αναβαθμισμένου εντύπου από την Τροχαία (πρώτος άξονας) η παρακολούθηση της παραβατικότητας θα ήταν πολύ εύκολη και η δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των δράσεων θα είχε μεγαλύτερη επιτυχία.

Επιμέρους Στόχοι. Βασικό μέρος των προγραμμάτων αποτελεί η διαδικασία προσδιορισμού των επιμέρους στόχων. Ειδικά για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας με βάση τη διεθνή εμπειρία, ως στόχος μπορεί να τεθεί η επίτευξη του ποσοστού χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς και τους επιβάτες στα μπροστινά καθίσματα σε ποσοστό 85% μέχρι το 2005. Για τους επιβάτες στα πίσω καθίσματα, το ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας μπορεί να είναι μικρότερο αφού στην παρούσα φάση είναι πάρα πολύ χαμηλό.

5.2. Δράσεις Επιτήρησης της Οδήγησης Υπό την Επήρεια Αλκοόλ.

Ο πρώτος άξονας, αφορά στην πλήρη καταγραφή των στοιχείων των ελεγχόμενων οδηγών, της ημέρας και ώρας των ελέγχων και της θέσης στο οδικό δίκτυο που έγινε ο έλεγχος. Στο πλαίσιο της συστηματικής καταγραφής των στοιχείων των ελέγχων, προτείνεται η αναβάθμιση των εντύπων καταγραφής των στοιχείων των οδηγών έτσι ώστε σε αυτά να περιλαμβάνονται πληροφορίες που αφορούν στα ατομικά στοιχεία των οδηγών (ηλικία, φύλο, εμπειρία οδήγησης, επαγγελματική και οικογενειακή κατάσταση, κ.λπ.). Με αυτό τον τρόπο είναι ίσως πιθανός ο εντοπισμός των οδηγών που είναι περισσότερο επιρρεπείς (στατιστικά) στην κατανάλωση αλκοόλ πριν την οδήγηση. Ο δεύτερος άξονας αφορά στην αξιοπιστία των ελέγχων και στον τρόπο άσκησής τους. Οι έλεγχοι ενδείκνυται να γίνονται τυχαία σε διάφορες ημέρες και ώρες της ημέρας και κυρίως σε ώρες και περιοχές όπου είναι αυξημένη η πιθανότητα οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ (βράδια, κοντά σε κέντρα διασκέδασης, κ.λπ.). Τέλος, η δημοσιοποίησή των αποτελεσμάτων των ελέγχων θα πρέπει να γίνεται με συστηματικό τρόπο.

Επιμέρους Στόχοι. Σύμφωνα με τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα από τη μέχρι τώρα δράση της Τροχαίας σχετικά με τους ελέγχους στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, προκύπτει ότι περίπου 1 στους 6 οδηγούς ελέγχεται. Από τα στοιχεία των παραβάσεων προκύπτει ότι από τους οδηγούς που ελέγχθηκαν το 2002 περίπου 5% έχουν βρεθεί να οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ. Με βάση τα διεθνή πρότυπα για τον ενδεικνυόμενο αριθμό ελέγχων, προσαρμοσμένα στην ελληνική πραγματικότητα, προτείνεται η αύξηση του αριθμού των ελέγχων έτσι ώστε μέχρι το 2005 να ελέγχονται 1 στους 4 οδηγούς.

5.3. Δράσεις Επιτήρησης της Οδήγησης Με Υπερβολική Ταχύτητα.

Το σύστημα καταγραφής των ελέγχων και των παραβάσεων αποτελεί και εδώ τον πρώτο άξονα δράσεων. Σύμφωνα με τα μέχρι τώρα διαθέσιμα στοιχεία, υπάρχει μόνο ο αριθμός των παραβάσεων χωρίς να διατίθεται πληροφορία για το είδος των οχημάτων, την ημέρα και ώρα ελέγχου και τη θέση ελέγχου. Η σημαντικότερη έλλειψη όμως είναι ότι δεν υπάρχει ο συνολικός αριθμός των οχημάτων που πέρασαν από τις θέσεις ελέγχου, έτσι ώστε να μπορεί να προκύψει κάποιο συμπέρασμα για τους δείκτες παραβατικότητας. Στον δεύτερο άξονα περιλαμβάνεται η δημιουργία ενός μηχανισμού υποστήριξης και παρακολούθησης των δράσεων και κυρίως εκείνων που έχουν άμεση σχέση με τα όρια ταχύτητας. Με τον σωστό σχεδιασμό των δράσεων σε συνδυασμό με τον καθορισμό ρεαλιστικών ορίων ταχύτητας, μπορεί να επιτευχθούν σημαντικές βελτιώσεις στην οδική συμπεριφορά και στη μείωση των παραβάσεων. Η λειτουργία του μηχανισμού υποστήριξης θα βοηθήσει και στην υλοποίηση του τρίτου άξονα δράσεων που είναι η δημοσιοποίηση των ελέγχων και των παραβάσεων. Σε αυτό το πλαίσιο είναι επίσης χρήσιμη η δημοσιοποίηση των επιμέρους στοιχείων των παραβατών έτσι ώστε να γνωστοποιούνται οι ομάδες των οδηγών που είναι περισσότερο επιρρεπείς σε υπέρβαση των ορίων ταχύτητας και να γίνεται αρτιότερος σχεδιασμός των περαιτέρω δράσεων που αποσκοπούν στη βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς οδηγών που ανήκουν σε ομάδες στόχους.

Επιμέρους Στόχοι. Πιστεύεται ότι σε πρώτη φάση μία προσέγγιση ελέγχων που θα έπρεπε να επιτευχθεί είναι ο στόχος να ελέγχονται 1 στους 4 οδηγούς μέχρι το 2005. Ο στόχος αυτός συμβάλλει στην αύξηση της αντιληπτής πιθανότητας εντοπισμού των παραβατών και κατ'επέκταση στη μείωση της παρατηρούμενης και πιστοποιημένης παραβατικότητας. Για την επίτευξη του στόχου αυτού οι έλεγχοι θα πρέπει να σχεδιάζονται με τρόπο που να συνδυάζονται κατάλληλα η χρονική διάρκεια των ελέγχων και η διασπορά των θέσεων και περιόδων ελέγχου.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο στόχος της παρούσας εργασίας ήταν η διερεύνηση για τον καθορισμό των βασικών στοιχείων του συστήματος επιτήρησης της κυκλοφορίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η ανάπτυξη πλαισίου αρχών και προτάσεων για επιλεγμένα προγράμματα επιτήρησης. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιελάμβανε την καταγραφή της διεθνούς εμπειρίας και την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα σε θέματα επιτήρησης για παραβάσεις που θεωρήθηκαν ως οι περισσότερο επικίνδυνες σε όλους τους τύπους των οδών, δηλαδή τη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα. Στη συνέχεια, με βάση την παραπάνω διερεύνηση, έγινε επεξεργασία, αξιολόγηση και ιεράρχηση των επιμέρους δράσεων επιτήρησης.

Με βάση την αναλυτική αυτή επεξεργασία αναπτύχθηκε ολοκληρωμένο πλαίσιο αρχών των προγραμμάτων επιτήρησης. Ο πρωταρχικός στόχος των προγραμμάτων αυτών είναι η μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων, μέσω της ουσιαστικής αλλαγής στην οδική συμπεριφορά και της μείωσης της παραβατικότητας των χρηστών της οδού. Πρέπει επομένως να προηγηθεί αύξηση της αντιληπτής επιτήρησης με την πραγματοποίηση συχνών ελέγχων σε αρκετές θέσεις του οδικού δικτύου με έμφαση στις επικίνδυνες θέσεις.

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε η ανάλυση των δράσεων και η σύνθεση των καθοριστικών στοιχείων των προγραμμάτων επιτήρησης της χρήσης ζώνης ασφαλείας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της οδήγησης με υπερβολική ταχύτητα. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων της οδικής κυκλοφορίας και της συμπεριφοράς των οδηγών στην Ελλάδα. Επιπλέον, δόθηκε σημασία στην αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων επιτήρησης αυτών, η οποία είναι δυνατή με την εφαρμογή: α) συστηματικής παρακολούθησης (της έντασης επιτήρησης, της παραβατικότητας και της συμπεριφοράς των οδηγών), β) αυξημένης έντασης (διάρκεια και γεωγραφική κάλυψη) των προγραμμάτων επιτήρησης και γ) ολοκληρωμένης επικοινωνιακής πολιτικής (συντονισμός με άλλες δράσεις, δημοσιοποίηση δράσεων και αποτελεσμάτων επιτήρησης).

Η επιτήρηση θα πρέπει να συνδυάζεται με τις σχετικά εστιασμένες εκστρατείες ενημέρωσης σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Ταυτόχρονα, προτείνεται η συνεργασία σε τακτική βάση με Ειδικούς (Συγκοινωνιολόγους, Επικοινωνιολόγους, Ψυχολόγους, κλπ.) για τον καθορισμό τόσο των γενικών κατευθύνσεων όσο και των πρακτικών επιτήρησης της κυκλοφορίας. Τέλος, θεωρείται απαραίτητη η τακτική δημοσιοποίηση του αριθμού των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν καθώς και των αποτελεσμάτων τους, η οποία μπορεί να παραδειγματίσει τους πολίτες για τη σοβαρή αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας αλλά και να διασφαλίσει την ενεργό δέσμευση και συμμετοχή όλων εκείνων που υλοποιούν τις δράσεις (Τροχαία, Υπηρεσίες συναρμώδιων Υπουργείων και ΟΤΑ, κλπ.). Επιπλέον, θα ήταν χρήσιμη η περαιτέρω διερεύνηση των ειδικών χαρακτηριστικών της επιτήρησης ανά περιοχή (κατοικημένα, μη κατοικημένα).

Βιβλιογραφία

- European Transport Safety Council (ETSC). (1999). *Police Enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*, Brussels.
- Gelau C., Gitelman V., Jayet M-C. and Heidstra J. (2001). *Development of guidelines for monitoring routine enforcement*, ESCAPE, W.P. 12.
- Hagenzieker M., Bijleveld P., Frits D. and Ragnhild J. Davidse. (1997). *Effects of incentives on safety belt use: A meta-analysis*, Crash Analysis and Prevention, Vol. 29, pp. 759-777.
- MASTER: Managing Speed of Traffic on European Roads. (1997). *Framework for Assessing the Effects of Speed*, W.P. R 1.2.3.
- Millman G. R. (2000). *Uniform Criteria for State Observational Surveys of Seat Belt Use*, NHTSA-98-4280, National Highway Traffic Safety Administration, Federal Register, Vol. 65, No. 50, USA.
- Transportation Research Board (TRB). (1998). *Managing Speed. Review of Current Practice for Setting and Enforcing Speed Limits*. TRB Special Report 254, Washington D.C.
- Αγαπάκης Ι., Μυγιάκη Ε. (2003). *Μακροσκοπική Διερεύνηση της Επιρροής της Αστυνόμευσης στη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας*, Διπλωματική Εργασία Ε.Μ.Π., Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα.

- Γκριτζά Κ., Θεοχάρη Θ. (2001). *Διερεύνηση των Απόψεων των Ελλήνων Οδηγών σε Θέματα Διαχείρισης Ταχυτήτων στο Υπεραστικό Εθνικό Οδικό Δίκτυο*. Διπλωματική Εργασία Ε.Μ.Π., Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα.
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (2001). *Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 - 2005*. Ερευνητικό Έργο, Αθήνα.
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (2003). *Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 - 2005. Εξειδίκευση Δράσεων*. Επέκταση Ερευνητικού Έργου, Αθήνα.
- Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας. (2002). ΦΕΚ 1055/12.08.2002) *Μέθοδοι Διαπίστωσης χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών και φαρμάκων από οδηγούς κατά την οδήγηση οχημάτων, καθώς και από πεζούς που εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα*. Αθήνα.
- Νασιόπουλος Α.(2002). *Ανάλυση της Επιρροής της Αστυνόμευσης στα Οδικά Ατυχήματα με τη Χρήση Μη-Γραμμικών Προτύπων*, Διπλωματική Εργασία Ε.Μ.Π., Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα.
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ). (2003). *Οι Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων*. Αθήνα.
- Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) (1999). *Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας*. Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα.