

Σύνοψη στα ελληνικά της έκθεσης αρ. 46 (PIN Flash Report 46)
του προγράμματος Road Safety PIN
του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC)

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC) δημοσιεύει αύριο Πέμπτη, 28 Μαρτίου 2024, στα πλαίσια του προγράμματος Road Safety PIN (Performance Index), την 46^η έκθεση (PIN Flash Report 46), που παρουσιάζει τα δεδομένα στα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), καθώς και στην Ελβετία, το Ισραήλ, τη Νορβηγία, τη Σερβία και το Ηνωμένο Βασίλειο, **σχετικά με την οδική ασφάλεια στους επαρχιακούς δρόμους**. Η αυτούσια έκθεση θα βρίσκεται στο σύνδεσμο www.etsc.eu/PinFlash46

Για τους σκοπούς της έκθεσης, επαρχιακοί δρόμοι θεωρούνται οι δρόμοι εκτός αστικών περιοχών (δηλαδή πόλεων και χωριών), που δεν είναι αυτοκινητόδρομοι,

Στην έκθεση παρατίθενται τα σχετικά ευρήματα, καθώς και τα συμπεράσματα και θέσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών, ως ακολούθως:

Σύμφωνα με τα στοιχεία που καταγράφηκαν κατά την τριετία 2020-2022, **περισσότεροι από τους μισούς οδικούς θανάτους στα 25 κράτη μέλη της ΕΕ (ΕΕ25) που διέθεσαν στοιχεία, συνέβησαν σε επαρχιακούς δρόμους (ποσοστό 52%)**. Για την ίδια περίοδο, 39% των οδικών θανάτων συνέβησαν σε αστικούς δρόμους και 9% σε αυτοκινητοδρόμους. **Στην Κύπρο, κατά την ίδια περίοδο, το ποσοστό των οδικών θανάτων σε επαρχιακούς δρόμους ήταν 28%**, ενώ σε αστικούς δρόμους ήταν 62% και σε αυτοκινητοδρόμους 9%. **Το ποσοστό των οδικών θανάτων σε επαρχιακούς δρόμους που κατέγραψε η Κύπρος, ήταν το χαμηλότερο ανάμεσα στις χώρες που συμμετέχουν στο πρόγραμμα PIN και διέθεσαν στοιχεία (βλέπετε Fig. 4 στην έκθεση)**. Σημειώνεται όμως, ότι η Κύπρος κατέγραψε το δεύτερο ψηλότερο ποσοστό θανάτων σε αστικούς οδικούς θανάτους (62%), μετά τη Ρουμανία που κατέγραψε 63%.

Από τα στοιχεία είναι προφανές ότι τα σοβαρότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας **στην ΕΕ επικεντρώνονται στους επαρχιακούς δρόμους**, ενώ, αντιθέτως, **στην Κύπρο επικεντρώνονται στους αστικούς δρόμους**.

Κατά τη δεκαετία 2012-2022 καταγράφηκε **μείωση 25%** στους οδικούς θανάτους σε **επαρχιακούς δρόμους στην ΕΕ25**, ποσοστό ψηλότερο από αυτό της μείωσης στους οδικούς θανάτους σε άλλους δρόμους, που ήταν 18% (βλέπετε Fig. 2). **Στην Κύπρο τα ποσοστά μείωσης των θανάτων στους επαρχιακούς δρόμους ήταν 47%, ενώ στους άλλους δρόμους μόνο 17,6%** (βλέπετε Tables 1, 2 και 3).

Ως μέτρα για τη μείωση των οδικών θανάτων στους ευρωπαϊκούς επαρχιακούς δρόμους, το ETSC προκρίνει τη συστηματική συλλογή στοιχείων για το επίπεδο ασφάλειας των

δρόμων αυτών, την αναβάθμιση των οδικών υποδομών, τον περιορισμό της ταχύτητας και την παροχή διευκολύνσεων για την ασφαλή διακίνηση των ευάλωτων χρηστών των δρόμων. Επίσης, κρίνεται πολύ σημαντική η τεχνολογική αναβάθμιση των οχημάτων με συστήματα όπως η Αυτόματη Επείγουσα Πέδηση (“Automated Emergency Braking-AEB”) και η Ευφυής Ρύθμιση της Ταχύτητας (“Intelligent Speed Assistance-ISA”), που καθίσταται υποχρεωτική για όλα τα οχήματα που θα εγγράφονται στην ΕΕ από το Ιούλιο 2024.

Αναφορικά με την αναβάθμιση των οδικών υποδομών, ως στοιχεία ανασφάλειας αναφέρονται η έλλειψη διαχωρισμού των αντιθέτων κατευθύνσεων κυκλοφορίας και μεταξύ των μηχανοκινήτων οχημάτων και των πεζών και ποδηλατιστών, εμπόδια στα άκρα των δρόμων και κακός σχεδιασμός των στροφών.

Το ETSC προβαίνει καταληκτικά σε σειρά συστάσεων προς τις εθνικές κυβερνήσεις και προς την ΕΕ.

Συστάσεις προς τις εθνικές κυβερνήσεις

- Διερεύνηση και μελέτη όλων των θανατηφόρων και σοβαρών τραυματισμών και εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών στη διαχείριση σημείων υψηλού κινδύνου.
- Βελτίωση της ασφάλειας των υποδομών σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, εφαρμόζοντας τις έννοιες των «αυτεξήγητων» δρόμων (‘self-explaining’ roads) και των «συγχωρητικών» πλευρών των δρόμων (‘forgiving’ roadsides).
- Δημιουργία ασφαλών οδικών συμβολών με την κατασκευή κυκλικών κόμβων, υπόγειων διαβάσεων πεζών ή με τη χρήση φυσικών παρεμβάσεων για σημαντική μείωση της ταχύτητας στις οδικές συμβολές.
- Εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης επιπτώσεων οδικής ασφάλειας, της αξιολόγησης της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, των ελέγχων οδικής ασφάλειας και των επιθεωρήσεων ασφάλειας στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. Τακτική επανεξέταση των ευρημάτων για λήψη μέτρων.
- Όπου αυτό είναι δυνατόν, διαχωρισμός των αντιθέτων κατευθύνσεων της κυκλοφορίας με ένα ενδιάμεσο φράγμα και, όπου αυτό επιβάλλεται, τοποθέτηση πλευρικών στηθαίων ασφαλείας.
- Όπου ενδέχεται να υπάρχουν ποδηλάτες και πεζοί ή η δυνατότητα προσέλκυσής τους, δημιουργία χωριστών διευκολύνσεων για ποδηλάτες και πεζούς, πάντα στους νέους και στους αναβαθμισμένους δρόμους, και ως προσθήκες αλλού.

- Διαχωρισμός τα ταχύτερων από τα βραδύτερα οχήματα και των ελαφρύτερων από τα βαρύτερα. Επίσης διαχωρισμός των αντικρουομένων οχηματικών κινήσεων.
- Καθιέρωση σαφούς οδικής ιεραρχίας, η οποία να συνάδει καλύτερα με τη χρήση του κάθε δρόμου και τις δραστηριότητες που εξυπηρετεί σχετικά με τον περιβάλλοντα χώρο, την πρόσβαση και τις διαμπερείς διακινήσεις, το όριο ταχύτητας, τη διάταξη και το σχεδιασμό, με βάση τις αρχές της προσέγγισης του Ασφαλούς Συστήματος.
- Ανάπτυξη, και ενθάρρυνση των αρχών με αρμοδιότητα καθορισμού των ορίων ταχύτητας, να εφαρμόζουν εθνικές κατευθυντήριες γραμμές για τα όρια ταχύτητας, με βάση την προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος.
- Ενίσχυση της επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, ιδιαίτερα σχετικά με την υπερβολική ταχύτητα και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών, με έμφαση σε δρόμους με μεγάλο όγκο κυκλοφορίας για μεγάλες αποστάσεις.
- Εκτροπή των βαρέων οχημάτων, ιδιαίτερα φορτηγών και λεωφορείων, από κοντινούς επαρχιακούς δρόμους, κυρίως από αυτούς με δύο λωρίδες κυκλοφορίας χωρίς μεσαίο διαχωριστικό, προς αυτοκινητοδρόμους, βασικές αρτηρίες ή προς δρόμους του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου, με υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας.

Συστάσεις προς τα θεσμικά όργανα της ΕΕ

- Δημιουργία, όπως προβλέπεται στη Στρατηγική της ΕΕ για την Οδική Ασφάλεια, επιτροπής εμπειρογνομόνων για την ανάπτυξη ενός πλαισίου κατηγοριοποίησης των δρόμων που θα προσαρμόζει καλύτερα το όριο ταχύτητας στη διάταξη και στο σχεδιασμό του κάθε δρόμου, με βάση τις αρχές της προσέγγισης του Ασφαλούς Συστήματος.
- Δημιουργία, όπως προβλέπεται στη Στρατηγική της ΕΕ για την Οδική Ασφάλεια, ενός φόρουμ ευρωπαϊών ελεγκτών οδικής ασφάλειας για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής εμπειριών σχετικά με τις μεθοδολογίες του Ασφαλούς Συστήματος.
- Ανανέωση των προσπαθειών για την εκπόνηση «κοινών προδιαγραφών» οδικής σήμανσης και σηματοδότησης για την υποστήριξη των κρατών μελών της ΕΕ, εντός του πλαισίου της Οδηγίας της ΕΕ για την Ασφάλεια των Οδικών Υποδομών (RISM) 2019/1936.
- Επανεξέταση των αποτελεσμάτων από την εφαρμογή της αναθεωρημένης

Οδηγίας για την Ασφάλεια των Οδικών Υποδομών και εξέταση της προοπτικής για περαιτέρω βελτιώσεις κατά το δεύτερο ήμισυ της στρατηγικής περιόδου 2020-2030.

- Ενθάρρυνση των κρατών μελών, μέσω Σύστασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να εφαρμόζουν ασφαλή όρια ταχύτητας σύμφωνα με την προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος (συμπεριλαμβανομένης της επιβολής/αστυνόμευσης) για τους διάφορους τύπους δρόμων, όπως 30 χιλ./ώρα σε αστικούς δρόμους σε κατοικημένες περιοχές και σε περιοχές όπου υπάρχει μεγάλος αριθμός ποδηλατιστών και πεζών, 70 χιλ./ώρα σε επαρχιακούς δρόμους χωρίς μεσαίο διαχωριστικό και ανώτατη ταχύτητα 120 χιλ./ώρα ή μικρότερη στους αυτοκινητοδρόμους.
- Καθιέρωση Βασικού Δείκτη Αποδοτικότητας (Key Performance Indicator - KPI) για το ποσοστό των δρόμων εντός του οδικού δικτύου με όρια ταχύτητας που καθορίζονται σε ασφαλή και αξιόπιστα επίπεδα (π.χ. 70 χιλ./ώρα σε επαρχιακούς δρόμους χωρίς μεσαίο διαχωριστικό).

Γιώργος Μορφάκης

Εκπρόσωπος της Κύπρου στο πρόγραμμα Road Safety PIN

27 Μαρτίου, 2024