



Αθήνα, 05/03/2015

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Οι νέες τεχνολογίες στον τομέα των οχημάτων καθώς και η εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας της Ε.Ε. για τις υποδομές, θα μπορούσαν να σώσουν χιλιάδες ζωές, συμβάλλοντας στην αποφυγή τροχαίων συγκρούσεων στους αυτοκινητόδρομους.

Οι νέες τεχνολογίες ασφαλείας θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μείωση του αριθμού των θανάτων στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC), αναφέρουν οι συντάκτες της νέας έκθεσης που δημοσιεύθηκε σήμερα.

Η [νέα ανάλυση των εξελίξεων στον τομέα της ασφαλείας αυτοκινητοδρόμων](#) δείχνει ότι, παρά την πρόσφατη πρόοδο, γύρω στους 1.900 ανθρώπους έχασαν τη ζωή τους στους αυτοκινητόδρομους στην Ε.Ε. το 2013.

Η έκθεση παραθέτει στοιχεία από διάφορες χώρες τα οποία δείχνουν ότι έως και το 60% αυτών που σκοτώθηκαν στις συγκρούσεις σε αυτοκινητόδρομο δε φορούσαν ζώνη ασφαλείας. Οι εμπειρογνώμονες – συντάκτες της έκθεσης ζητούν από την Ε.Ε. να απαιτήσει την υποχρεωτική εγκατάσταση ευφυών συστημάτων υπενθύμισης ζώνης ασφαλείας (SBR) για όλες τις θέσεις επιβατών στα νέα αυτοκίνητα. Σήμερα, μόνο τα καθίσματα οδηγού απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα SBR (Seat Belt Reminder - Υπενθύμιση Ζώνης Ασφαλείας).

Η Ε.Ε. πραγματοποιεί επί του παρόντος επανεξέταση των απαιτήσεων ασφαλείας όλων των νέων οχημάτων που πωλούνται στην Ευρώπη και θα πρέπει να συμμορφώνονται με αυτές. Μια νέα πρόταση αναμένεται εντός του 2015 (τελευταία ανανέωση είχε το 2009).

Οι συντάκτες προτείνουν επίσης, η Ε.Ε. να απαιτήσει την εγκατάσταση ευφυών βοηθημάτων ταχύτητας (ISA - Intelligent Speed Assistance) και συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας (LDWS - Lane Departure Warning Systems) στα νέα οχήματα. Το ISA αποτελεί ένα σύστημα μέσα στον εγκέφαλο του οχήματος, το οποίο χρησιμοποιεί δεδομένα GPS και κάμερες αναγνώρισης πινακίδων ορίων ταχύτητας για να βοηθάει τους οδηγούς να παραμένουν εντός των επιτρεπόμενων ταχυτήτων. Η συγκεκριμένη τεχνολογία θα μπορούσε να μειώσει τους θανάτους συνολικά κατά 20%. Τα συστήματα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας LDWS ειδοποιούν τον οδηγό όταν βγαίνει έξω από τη λωρίδα κυκλοφορίας του, σημάδι κόπωσης ή απόσπασης προσοχής που μπορεί να αποβεί μοιραίο. Η συγκεκριμένη τεχνολογία είναι ήδη υποχρεωτική για τα νέα φορτηγά και λεωφορεία.

-
- Μπορείτε να κατεβάσετε την αναλυτική έκθεση του ETSC [εδώ](#).
 -
 - Ακολουθούν αναλυτικά στοιχεία και δηλώσεις του Γενικού Διευθυντή του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών παρακάτω.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ & ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
«ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ»



Επιπλέον στοιχεία:

Ο Antonio Avenoso, Γενικός Διευθυντής του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών, δήλωσε:

«Οι τεχνολογίες που μπορούν να παρέμβουν για να βοηθήσουν τον οδηγό να αποφύγει την καταστροφή, έχουν τη δυνατότητα να σώσουν χιλιάδες ζωές στους δρόμους μας. Αλλά καθώς ο κόσμος αρχίζει να οραματίζεται ένα μέλλον πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων, η άσκηση πίεσης υποστηριζόμενη από την Ε.Ε. για τέτοιες τεχνολογίες θα βοηθήσει επίσης να κρατήσει την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία στην αιχμή μιας αγοράς που κινδυνεύει να κυριαρχείται από τον ανταγωνισμό των μεγάλων επιχειρήσεων που εδρεύουν εκτός Ευρώπης.»

Η έκθεση επισημαίνει επίσης την ανάγκη η Ευρωπαϊκή Ένωση να κάνει περισσότερα για να μειώσει τον αριθμό των νεκρών στις αστικές περιοχές και στους επαρχιακούς δρόμους καθώς τα στοιχεία δείχνουν ότι οι θάνατοι στους αυτοκινητόδρομους μειώνονται ταχύτερα από ό,τι οι θάνατοι στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Μεταξύ 2004 και 2013, ο αριθμός των ανθρώπων που σκοτώθηκαν στους αυτοκινητόδρομους της Ε.Ε. μειώθηκαν κατά 8 % ετησίως κατά μέσο όρο, σε σύγκριση με 6,5% μείωση στους υπόλοιπους δρόμους.

Οι συντάκτες συνιστούν την επέκταση των κανόνων ασφάλειας των υποδομών της Ε.Ε., η οποία επί του παρόντος εφαρμόζεται κυρίως στους μεγάλους αυτοκινητόδρομους της Ευρώπης και για το υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να δημοσιεύσει ενημερωμένη έκδοση της εν λόγω οδηγίας εντός του τρέχοντος έτους.

Ειδικότερα, οι συντάκτες αναφέρουν ελέγχους οδικής ασφάλειας - ανεξάρτητους τεχνικούς ελέγχους που αποσκοπούν στον εντοπισμό επισφαλών χαρακτηριστικών ενός δρόμου - ως ένα βασικό στοιχείο για τους κανόνες υποδομής της Ε.Ε. που βοηθούν να σωθούν ζωές και θα πρέπει, συνεπώς, να εφαρμοστούν και σε άλλους δρόμους. Εκτιμήσεις επιπτώσεων οδικής ασφάλειας νέων έργων, αντιμετώπιση των θέσεων υψηλού κινδύνου στους υπάρχοντες δρόμους και τακτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας ως μέρος των εργασιών συντήρησης είναι επίσης ζωτικής σημασίας. Ανεξάρτητη έρευνα, η οποία και τονίζεται στην έκθεση, δείχνει ότι τα μέτρα αυτά μπορεί να μειώσουν τις συγκρούσεις έως και 20% .

Οι ερευνητές διαπίστωσαν ότι μεταξύ 2004 και 2013 , η Λιθουανία πέτυχε το καλύτερο μέσο όρο μείωσης των θανάτων στους αυτοκινητόδρομους, σε ετήσια βάση (-20%), ακολουθούμενη από τη Σλοβακία (-14%) και την Ισπανία (-13 %). Η Δανία, η Αυστρία, η Μεγάλη Βρετανία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Ολλανδία και η Ιταλία πέτυχαν καλύτερες μειώσεις από το μέσο όρο της Ε.Ε. Η Πολωνία κατάφερε επίσης να μειώσει τους θανάτους παρά τον τετραπλασιασμό του μήκους του δικτύου της από 400 σε 1500 χιλιόμετρα.

Για τις χώρες όπου τα ποσοστά θανάτου μπορούν να υπολογιστούν με βάση τον όγκο της κυκλοφορίας, οι χώρες με τις χειρότερες επιδόσεις έχουν δείκτη επικινδυνότητας τέσσερις φορές υψηλότερο από αυτών των καλύτερων χωρών. Η Δανία, η Μεγάλη Βρετανία, η Σουηδία και η Ολλανδία έχουν τους πιο ασφαλείς αυτοκινητόδρομους, ενώ εκείνοι της Πολωνίας, Ουγγαρίας και Λιθουανίας έχουν το υψηλότερο επίπεδο του κινδύνου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ & ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
«ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ»



Ο κ. Avenoso σχολίασε:

«Αυτή η έκθεση δείχνει ότι, ενώ η οδική ασφάλεια βελτιώνεται συνολικά, τα οφέλη των νέων μέτρων δεν γίνονται εξίσου αισθητά. Οι χρήστες των οδών σε αστικές και αγροτικές περιοχές έχουν δει τα επίπεδα της επικινδυνότητας να μειώνονται με πιο αργό ρυθμό από ό,τι αυτά των χρηστών του αυτοκινητόδρομου. Αντίστοιχα, εξακολουθούν να υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Είναι στο χέρι της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συμβάλλει στη διασφάλιση της βελτίωσης της ασφάλειας και προώθηση αυτής.»

Σημειώσεις προς τους συντάκτες:

Η έκθεση, «Ταξινόμηση/Κατάταξη προόδου της Ε.Ε. για τη βελτίωση της ασφάλειας αυτοκινητοδρόμων» βασίζεται στην ανάλυση των δεδομένων της Ε.Ε. η οποία υποστηρίζεται από μια ομάδα 32 εμπειρογνομόνων για την οδική ασφάλεια από όλη την Ευρώπη.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών, είναι μια ανεξάρτητη, μη - κερδοσκοπική οργάνωση που στοχεύει στη μείωση του αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη. Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» αποτελεί ενεργό Μέλος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών.

Από την Ελλάδα, ο καθηγητής κ. Γιώργος Γιαννής συμμετέχει στην Επιτροπή ως εμπειρογνώμων ενώ το Ι.Ο.ΑΣ. συμμετέχει με εκπρόσωπό του το συγκοινωνιολόγο κ. Στέλιο Ευσταθιάδη.