

Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Κυπριακή Δημοκρατία

Παροχή υπηρεσιών για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Κυπριακή Δημοκρατία για την περίοδο 2012-2020

Νοέμβριος 2012

Έκθεση Σταδίου 3
ΤΕΛΙΚΗ



**Παροχή Υπηρεσιών για την εκπόνηση
Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην
Κυπριακή Δημοκρατία για την περίοδο 2012-2020**

Τίτλος Έκθεσης: **Έκθεση Σταδίου 3**

Έκδοση: Τελική

Ημερομηνία: 23 Νοεμβρίου 2012

Συγγραφή: SKM CB / ALA Planning / Zavrides Consulting Consortium



Sinclair Knight Merz

New City Court
20 St Thomas Street
London SE1 9RS
Tel: +44 (0)207 939 6100
Web: www.skmcolinbuchanan.com



**ALA Planning Partnership
(Environment) Ltd**

70 Kennedy Av, Office 203
Nicosia 1076, Cyprus
Tel: +357 22518556/7
Web: www.alaplanning.com



Zavrides Consulting

P.O. Box 60125
CY-8100 Paphos, Cyprus
Tel: +357 26822826
Web: www.zavrides.com

COPYRIGHT: The concepts and information contained in this document are the property of Sinclair Knight Merz (Europe) Ltd. Use or copying of this document in whole or in part without the written permission of Sinclair Knight Merz constitutes an infringement of copyright.

LIMITATION: This report has been prepared on behalf of and for the exclusive use of Sinclair Knight Merz (Europe) Ltd's Client, and is subject to and issued in connection with the provisions of the agreement between Sinclair Knight Merz and its Client. Sinclair Knight Merz accepts no liability or responsibility whatsoever for or in respect of any use of or reliance upon this report by any third party.

Περιεχόμενα

Εκτελεστική Περίληψη	3
Εκτελεστική Περίληψη στα Αγγλικά - Executive Summary	4
1 Εισαγωγή	5
1.1 Περίληψη	5
1.2 Δομή Έκθεσης	6
2 Παρουσίαση της μεθοδολογίας του Έργου και των δραστηριοτήτων που εκτελέστηκαν	7
2.1 Περίληψη	7
2.2 Στάδιο 1α: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης Οδικής Ασφάλειας στην Κύπρο	7
2.3 Στάδιο 1β: Αποτίμηση της εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια 2005-2010	10
2.4 Στάδιο 1γ: Ανάλυση των Ευρωπαϊκών και Διεθνών εξελίξεων στην Οδική Ασφάλεια	14
2.5 Στάδιο 2α: Διαμόρφωση εναλλακτικών προτάσεων πλεύσης και στρατηγικής στην Οδική Ασφάλεια	15
2.6 Στάδιο 2β: Διαμόρφωση προτάσεων για την πολιτική και προγράμματα του Στρατηγικού Σχεδίου 2012-2020	18
2.7 Στάδιο 2γ: Διαμόρφωση πρότασης για συγκεκριμένες δράσεις και στόχους στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020	19
2.8 Στάδιο 3: Διαμόρφωση πρότασης για λεπτομερή ανάπτυξη Σχεδίου Εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020	21
3 Περίληψη Αποτελεσμάτων του Έργου	23
3.1 Περίληψη	23
3.2 Διεθνείς συγκρίσεις για την Οδική Ασφάλεια	23
3.3 Υφιστάμενη κατάσταση. Βασικά θέματα Οδικής Ασφάλειας που εντοπίστηκαν στην Κυπριακή Δημοκρατία	27

3.4	Η απόδοση μέχρι σήμερα: Μια επισκόπηση της προόδου για τη μείωση των θυμάτων	35
3.5	Πώς αποδώσαμε: Εκτιμώμενη αξία της απόδοσης της επένδυσης για την Οδική Ασφάλεια	36
3.6	Τομείς προτεραιότητας που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς στο Στάδιο 1	37
3.7	Η επιλεγείσα Στρατηγική Κατεύθυνση του Σχεδίου 2012-2020	38
3.8	Στόχοι για μείωση του αριθμού των θυμάτων μέχρι το 2020	38
3.9	Στρατηγικό Πλαίσιο Πολιτικής	41
4	Σχέδιο Εφαρμογής	52
4.1	Περίληψη	52
4.2	Ασφάλεια για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου	53
4.3	Νομοθεσία, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και επιβολή του νόμου	54
4.4	Εκπαίδευση και Εξέταση Οδηγών	55
4.5	Εκπαίδευση, Δημοσιότητα και Ευαισθητοποίηση για την Οδική Ασφάλεια	56
4.6	Ασφαλέστεροι δρόμοι και κινητικότητα	57
4.7	Ανταπόκριση μετά την Οδική Σύγκρουση	58
4.8	Ασφαλέστερα Οχήματα	58
4.9	Οργανωτική Δομή και Λειτουργία	59
5	Τελικά Συμπεράσματα και Προτάσεις	60
5.1	Τελικά Συμπεράσματα	60
5.2	Προτάσεις	61

Εκτελεστική Περίληψη

Το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας, με την Προσφορά με αριθμό RS/10/01 που δημοσιεύτηκε στις 21 Ιουλίου 2010, ζήτησε από υποψήφιους με τα κατάλληλα προσόντα, Προτάσεις για την ανάπτυξη του τρίτου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Κυπριακή Δημοκρατία, για την περίοδο 2012-2020.

Το παρόν κείμενο αποτελεί το τελικό παραδοτέο του Σταδίου 3 του Έργου, δηλαδή την παρουσίαση πρότασης για λεπτομερή ανάπτυξη Σχεδίου Εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020. Συγκεκριμένα αποτελεί τη δραστηριότητα 4.2.6, των Όρων Εντολής.

Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής, αποτελείται από οκτώ (8) ξεχωριστούς πίνακες με τις ακόλουθες κατηγορίες δράσεων:

- Ασφάλεια για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου
- Νομοθεσία, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και επιβολή του νόμου
- Εκπαίδευση και εξέταση οδηγών
- Εκπαίδευση, Δημοσιότητα και Ευαισθητοποίηση για την Οδική Ασφάλεια
- Ασφαλέστεροι δρόμοι και κινητικότητα
- Ανταπόκριση μετά την οδική σύγκρουση
- Ασφαλέστερα οχήματα
- Οργανωτική Δομή και λειτουργία

Για καθεμία από τις Δράσεις που παρουσιάζονται σε κάθε Πίνακα, αναγράφεται το χρονικό πλαίσιο για την εφαρμογή της (ως βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη), προσδιορίζεται η Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός, καθορίζεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης και παρουσιάζεται το αναμενόμενο αποτέλεσμα της κάθε Δράσης.

Επίσης η Έκθεση περιλαμβάνει μια ανασκόπηση της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε και παρουσιάζει συνοπτικά τις προκλήσεις που αντιμετωπίστηκαν κατά τη διάρκεια του Έργου. Η μεγαλύτερη πρόκληση ήταν η τήρηση των προθεσμιών υποβολής των Εκθέσεων, αλλά όπως έχει τεκμηριωθεί στο Κεφάλαιο 3 της παρούσας Έκθεσης, οι καθυστερήσεις αυτές ήταν αναγκαίες για την παροχή επαρκούς χρόνου στους εμπλεκόμενους φορείς για παράθεση σχολίων και ενημέρωση για την Στρατηγική.

Παρουσιάζεται επίσης μια σύνοψη των αποτελεσμάτων που προέκυψαν από την έρευνα και την ανάλυση, ώστε να γίνει σαφώς κατανοητή η βάση επάνω στην οποία διαμορφώθηκε το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας για τη Κυπριακή Δημοκρατία. Επίσης, το περιεχόμενο της παρούσας Έκθεσης έχει προσεκτικά διασταυρωθεί με τις προηγούμενες Εκθέσεις, για να αποφευχθεί η επανάληψη, αλλά ταυτόχρονα να αποτελεί έναν πλήρη οδηγό αναφοράς για το σύνολο του Έργου.

Συμπερασματικά, η εκτεταμένη προσπάθεια για την ολοκλήρωση του Έργου, έχει δημιουργήσει ένα Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας για την Κυπριακή Δημοκρατία που είναι βασισμένο σε δεδομένα, προσαρμοσμένο στα θέματα Οδικής Ασφάλειας που επικρατούν στη Δημοκρατία, βασισμένο σε ορθές αρχές και σε διεθνή έρευνα και εμπειρία, είναι σύμφωνο με την τρέχουσα πολιτική ασφάλειας της ΕΕ και υποστηρίζεται από τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς.

Εκτελεστική Περίληψη στα Αγγλικά - Executive Summary

The Ministry of Communications and Works of the Republic of Cyprus, with the tender number, RS/10/01 advertised on the 21st of July 2010, called for Proposals from suitable Tenderers to develop the third Strategic Road Safety Plan for Cyprus, to cover the period 2012-2020.

This document comprises the recommendations of Stage 3 of this task, namely the presentation of proposals for the development of a detailed implementation plan for the Strategic Road Safety Plan for 2012-2020. This is Activity 4.2.6 as set out in the Contract documentation.

The Action and Implementation Plan contained in Section 5 of this report comprises eight (8) separate tables in the following categories:

- Improved Safety for Vulnerable Road Users
- Legislation, Highway Code and Enforcement
- Driver Training and Testing
- Road Safety Education, Publicity and Enlightenment
- Safer Roads and Mobility
- Post Crash Response
- Safer Vehicles
- Organisational Structure and Operation

For each of the actions set out in each table, a timeframe for implementation is clarified (as either short, medium or long term), the organisation(s) and Lead Committee responsible or implementation has been identified, the method by which monitoring and evaluation can be undertaken is set out, and the expected outcome of each action is presented.

In addition to this Plan, the report contains a review of the methodology employed and presents an overview of the challenges faced during the life of the project. The major challenge experienced was one of meeting report submission deadlines, and as set out in Section 3 of this report, it has been shown that these delays were predominantly related to enabling key stakeholders sufficient additional time to provide feedback and comments to inform the strategy.

An overview of the results obtained from research and analysis is presented, in order that the basis for the formulation of the Strategic Plan for Road Safety for the Republic of Cyprus can be clearly understood, and each section of this report has been carefully cross referenced to the earlier reports produced as part of this study, to avoid replication, but to provide a comprehensive reference guide to the project as a whole.

It was concluded that the extensive work undertaken to bring this project to fruition has produced a Strategic Plan for Road Safety for the Republic of Cyprus which is data-led, highly specific to the road safety issues prevalent in the Republic, is founded on sound principles and international research and experience, is in line with current EU safety policy and is well supported by key stakeholders.

1 Εισαγωγή

1.1 Περίληψη

1.1.1 Το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας, με την Προσφορά με αριθμό RS/10/01 που δημοσιεύτηκε στις 21 Ιουλίου 2010, ζήτησε από υποψήφιους με τα κατάλληλα προσόντα Προσφορές για Υπηρεσίες Συμβούλων σχετικά με την ανάπτυξη του Τρίτου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την Κυπριακή Δημοκρατία, για την περίοδο 2012-2020.

1.1.2 Η Προσφορά ανατέθηκε στην κοινοπραξία των εταιρειών Colin Buchanan (Επικεφαλής Σύμβουλος), Zanrides Consulting και ALA Planning Partnership (Environment) Ltd. Η τελική σύμβαση υπεγράφη στις 10 Φεβρουαρίου 2011.

1.1.3 Το Έργο είχε προγραμματιστεί να περιλαμβάνει τα ακόλουθα Στάδια:

- Στάδιο 1: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης Οδικής Ασφάλειας στην Κύπρο και των διεθνών δεδομένων
- Στάδιο 2: Διαμόρφωση προτάσεων για την πολιτική και τα προγράμματα δράσεων στην Οδική Ασφάλεια για την περίοδο 2012 - 2020
- **Στάδιο 3: Ανάπτυξη Σχεδίου Εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020**

1.1.4 Το παρόν παραδοτέο αποτελεί την Έκθεση του Σταδίου 3 (Τελικό Στάδιο) και περιλαμβάνει:

- Εκτελεστική Περίληψη
- Πρόταση για πλήρες Σχέδιο Εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020

1.1.5 Το παραπάνω Κεφάλαιο αποτελεί την κατάληξη όλων των προηγούμενων εργασιών όσον αφορά το Έργο στο σύνολό του, όπως ορίζεται στην παράγραφο 7.2.7 (Τελική Έκθεση) των Όρων Εντολής. Εκτός των δύο παραπάνω Κεφαλαίων, ξεχωριστά Κεφάλαια της παρούσας Έκθεσης παρουσιάζουν το Έργο στο σύνολο του και περιλαμβάνουν:

- Περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε
- Περιγραφή όλων των δραστηριοτήτων που εκτελέστηκαν
- Αναφορά σε τυχόν αποτυχίες και εξηγήσεις για τους λόγους της αποτυχίας
- Περιγραφή των αποτελεσμάτων που επιτεύχθηκαν
- Προτάσεις και Τελικά Συμπεράσματα

1.2 Δομή Έκθεσης

- 1.2.1 Η περίληψη και η παρουσίαση της μεθοδολογίας του Έργου καθώς και των προκλήσεων που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια του, παρουσιάζονται στα Κεφάλαια 2 και 3 της παρούσας Έκθεσης.
- 1.2.2 Το Κεφάλαιο 4 παρουσιάζει σύνοψη των αποτελεσμάτων της ανάλυσης δεδομένων, την έρευνα και τις διαβουλεύσεις που έγιναν με τους εμπλεκόμενους φορείς καθ' όλη τη διάρκεια του Έργου και περιλαμβάνει πιο συγκεκριμένα τη θέση της Κύπρου συγκρινόμενη διεθνώς σε θέματα Οδικής Ασφάλειας. Περιλαμβάνονται επίσης μια επισκόπηση των ζητημάτων σχετικά με τις οδικές συγκρούσεις στην Κυπριακή Δημοκρατία, μια επισκόπηση των μέχρι στιγμής επιδόσεων όσον αφορά την εφαρμογή προηγούμενων στρατηγικών δράσεων και τη μείωση των οδικών συγκρούσεων σε σχέση με τους στόχους που τέθηκαν. Τέλος, περιλαμβάνονται η εκτίμηση της επένδυσης στο θέμα της Οδικής Ασφάλειας κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προηγούμενου Στρατηγικού Σχεδίου, τα αποτελέσματα των Διαβουλεύσεων του 1ου Σταδίου καθώς και η επιλεγείσα Στρατηγική Κατεύθυνση.
- 1.2.3 Το Κεφάλαιο 4 παρουσιάζει επίσης τους επιλεγμένους Στόχους για το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2012-2020 και παρουσιάζει επίσης το τελικό πλαίσιο πολιτικής, όπως αυτό διαμορφώθηκε μετά το δεύτερο γύρο διαβουλεύσεων με τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς.
- 1.2.4 Το Κεφάλαιο 5 της παρούσας Έκθεσης παρουσιάζει αναλυτικά το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής. Αποτελείται κυρίως από μια σειρά από πίνακες με συμπληρωματικά επεξηγηματικά κείμενα.
- 1.2.5 Τα τελικά συμπεράσματα και οι τελικές προτάσεις της μελέτης παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 6.

2 Παρουσίαση της μεθοδολογίας του Έργου και των δραστηριοτήτων που εκτελέστηκαν

2.1 Περίληψη

2.1.1 Το παρόν Κεφάλαιο περιγράφει τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε και τις δραστηριότητες που εκτελέστηκαν, σε κάθε στάδιο του Έργου. Η μεθοδολογία και οι δραστηριότητες έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τα διαδοχικά Στάδια του Έργου, βάσει των Όρων Εντολής:

- Στάδιο 1α: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης Οδικής Ασφάλειας στην Κύπρο
- Στάδιο 1β: Αποτίμηση της εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια 2005-2010
- Στάδιο 1γ: Ανάλυση των Ευρωπαϊκών και Διεθνών εξελίξεων στην Οδική Ασφάλεια
- Στάδιο 2α: Διαμόρφωση εναλλακτικών προτάσεων πλεύσης και στρατηγικής στην Οδική Ασφάλεια για την περίοδο 2012-2020
- Στάδιο 2β: Διαμόρφωση προτάσεων για την πολιτική και προγράμματα του Στρατηγικού Σχεδίου 2012-2020
- Στάδιο 2γ: Διαμόρφωση πρότασης για συγκεκριμένες δράσεις και στόχους στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020
- Στάδιο 3: Διαμόρφωση πρότασης για λεπτομερή ανάπτυξη Σχεδίου Εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020

2.1.2 Το παρόν Κεφάλαιο παρουσιάζει λεπτομερώς τυχόν αλλαγές που σημειώθηκαν σε σχέση με την αρχικά προτεινόμενη μεθοδολογία και τους λόγους για αυτές τις αλλαγές. Πρόσθετες δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν μετά από αίτημα της Αναθέτουσας Αρχής, οι οποίες ήταν εκτός των Όρων Εντολής, επίσης περιλαμβάνονται σε αυτό το Κεφάλαιο.

2.2 Στάδιο 1α: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης Οδικής Ασφάλειας στην Κύπρο

2.2.1 Τα περιεχόμενα της δραστηριότητας σχετίζονται με την παράγραφο 4.2.1 των Όρων Εντολής. Στην Ομάδα Μελέτης παραχωρήθηκαν από την Αστυνομία Κύπρου σε βάση δεδομένων (μορφή Microsoft Access), τα δεδομένα τροχαίων οδικών συγκρούσεων και θυμάτων για τη δεκαετή περίοδο Ιανουάριος 2001 - Δεκέμβριος 2010, ώστε να χρησιμοποιηθούν στην ανάλυση. Πριν γίνει οποιαδήποτε ανάλυση, έγινε **έλεγχος επαλήθευσης**, για να διασφαλιστεί ότι ο συνολικός αριθμός των οδικών συγκρούσεων, των εμπλεκόμενων οχημάτων και των θυμάτων αντιστοιχούν

με τα δημοσιευμένα στοιχεία¹ και ότι κάθε καταγραφή οχήματος και θύματος συνδέθηκε με συγκεκριμένη καταγραφή οδικής σύγκρουσης.

2.2.2 Στην ανάλυση, ο αριθμός των ετών για τα δεδομένα οδικών συγκρούσεων που χρησιμοποιήθηκαν, κυμαινόταν βάσει των αποτελεσμάτων που έπρεπε να προβληθούν ως ακολούθως:

- 2001 έως και 2010 (συμπεριλαμβανομένων): χρησιμοποιήθηκε για την αποτύπωση όλων των τάσεων και την παρουσίαση της προόδου που σημειώθηκε στην επίτευξη των στόχων μείωσης των οδικών συγκρούσεων
- 2006 έως και 2010 (συμπεριλαμβανομένων): χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό των ποσοστών σε σχέση με τον πληθυσμό, αφού συνέπεσε με την περίοδο κατά την οποία τα δεδομένα του πληθυσμού ήταν διαθέσιμα²
- 2008 έως και 2010 (συμπεριλαμβανομένων): χρησιμοποιήθηκε για την ανάλυση στις περιπτώσεις που υπήρχαν θύματα (για να εξομαλύνει τις όποιες ετήσιες διακυμάνσεις)
- 2010: χρησιμοποιήθηκε για «στιγμιαία» (snapshot) ανάλυση ώστε να παρουσιαστεί η εικόνα των παρόντων ζητημάτων³ και χρησιμοποιήθηκε σε συνδυασμό με την ανάλυση των τάσεων

2.2.3 Η ανάλυση που ακολουθεί υλοποιήθηκε και παρουσιάστηκε στην Έκθεση Προόδου του Σταδίου 1⁴ ή/και την Έκθεση του Σταδίου 1, τόσο σε μορφή πινάκων όσο και γραφικών παραστάσεων. Συγκεκριμένα περιελάμβανε:

- Αναλυτική καταγραφή δεδομένων για κατανόηση του ποιος τραυματίστηκε, κάτω από ποιές συνθήκες, πότε και πού σημειώθηκαν οι οδικές συγκρούσεις, με σκοπό να υπάρχει ποσοτική εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης.
- Η καταγραφή των τάσεων στα δεδομένα οδικών συγκρούσεων και θυμάτων ανά χρόνο για όλα τα μέσα μετακίνησης, ανάλογα με την ηλικία, το φύλο, τη σοβαρότητα, την κατηγορία δρόμου, τις συνθήκες και τους παράγοντες κάτω από τους οποίους σημειώθηκε η σύγκρουση⁵, παρουσιάστηκε σε πίνακες και γραφικές παραστάσεις για να γίνουν πιο σαφείς οι υποκείμενες τάσεις και ειδικότερα εκείνες οι οποίες πιθανόν να είναι ανοδικές.
- Ανάλυση της γεωγραφικής κατανομής των οδικών συγκρούσεων και των θυμάτων για κάθε μία από τις έξι Αστυνομικές Διευθύνσεις Επαρχιών (Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας, Πάφου, Αμμοχώστου και Μόρφου) μεταξύ των ετών 2001 και 2010, συμπεριλαμβανομένης της

¹ Ως έτος αναφοράς επιλέχθηκε το 2007

² Πηγή:[http://www.cystat.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/6C25304C1E70C304C2257833003432B3/\\$file/DEMOGRAPHIC_REPORT-2009-100211.pdf?OpenElement](http://www.cystat.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/All/6C25304C1E70C304C2257833003432B3/$file/DEMOGRAPHIC_REPORT-2009-100211.pdf?OpenElement)

³ Η ανάλυση αυτή ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη στον προσδιορισμό της ηλικίας και του προφίλ των χρηστών που ήταν θύματα

⁴ Οι πίνακες των δεδομένων περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 3 της Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 1

⁵ Για παράδειγμα: βροχερός καιρός, βραδινές ώρες, ένα μόνο εμπλεκόμενο όχημα

κατανομής των τραυματισμών ανά σοβαρότητα για το 2010. Ανάλυση των τάσεων και πιο λεπτομερής εξέταση σε επίπεδο Επαρχίας⁶ δεν πραγματοποιήθηκε λόγω δυσκολιών σε σχέση με τα διαθέσιμα δεδομένα στο επίπεδο αυτό.

- Επιπλέον περιλήφθηκε πρόσθετη ανάλυση / παρουσίαση των δεδομένων σε επίπεδο Επαρχίας, με χρήση στοιχείων που συλλέγησαν από την Αστυνομία, τα οποία αφορούσαν την παρακολούθηση επικίνδυνων συμπεριφορών. Έξι πρόσθετες γραφικές παραστάσεις παρήχθησαν ειδικά για τα δεδομένα για νεκρούς και σοβαρά τραυματίες, όπου η κάθε μια παρουσιάζει ιστογράμματα με ποσοστά αυτού του τύπου οδικών συγκρούσεων, ως ποσοστό του συνολικού αριθμού οδικών συγκρούσεων ανά Επαρχία. Τα ιστογράμματα ζητήθηκε να ομαδοποιηθούν ανά Επαρχία. Επίσης ζητήθηκε η ετοιμασία μιας ξεχωριστής γραφικής παράστασης για τα έτη 2006, 2007, 2008, 2009 και 2010, καθώς και μία συγκεντρωτική γραφική παράσταση. Τα παραπάνω περιλήφθηκαν στην Έκθεση του Σταδίου 1.
- Ανάλυση των θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων για διάφορες κατηγορίες δρόμων. Αν και αρχικά στην ανάλυση είχε προταθεί να ληφθούν υπόψη τα οχηματοχιλιόμετρα ή τα μήκη δρόμων, αυτό δεν κατέστη δυνατό. Οι λόγοι παρουσιάζονται στην παράγραφο 3.2.4 της παρούσας Έκθεσης (Επικύρωση και Ανάλυση των παρεχόμενων δεδομένων οδικών συγκρούσεων και θυμάτων). Τα δημοσιευμένα στοιχεία για τη συχνότητα οδικών συγκρούσεων ανά μήκος δρόμου, επίσης δεν ήταν διαθέσιμα σε κανένα επίπεδο και έτσι οι τάσεις δεν ήταν δυνατό να παρουσιαστούν.
- Η επίδραση των οδηγών χωρίς άδεια οδήγησης ή παράνομων οδηγών όσον αφορά το πιθανό αντίκτυπό τους στον αριθμό οδικών συγκρούσεων στη χώρα, παρουσιάστηκε μέσω αναφοράς σε μελέτες τρίτων, οι οποίες περιλαμβάνονται στην Βιβλιογραφική Ανασκόπηση της Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 1.
- Για τη συγκριτική αξιολόγηση των δεικτών οδικών συγκρούσεων στην Κύπρο με δείκτες άλλων χωρών, χρησιμοποιήθηκαν δημοσιευμένα στοιχεία από το ETSC (European Transport Safety Council) και τη βάση δεδομένων CARE. Τα αποτελέσματα της σύγκρισης παρουσιάστηκαν στο Κεφάλαιο 2 «Διεθνείς Συγκρίσεις Οδικής Ασφάλειας» της Έκθεσης του Σταδίου 1.

2.2.4 Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στις ιδιαιτερότητες της Κύπρου σε σχέση με την κυκλοφορία και το οδικό περιβάλλον ασφάλειας για παράδειγμα τους πεζούς, μοτοσικλετιστές, αλλοδαπούς οδηγούς, οι οποίες επισημάνθηκαν στην Ομάδας Μελέτης του Έργου κατά τη διάρκεια της Συνάντησης Έναρξης.

⁶ Περαιτέρω λεπτομέρειες για τα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 3 της Έκθεσης

2.3 Στάδιο 1β: Αποτίμηση της εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια 2005-2010

2.3.1 Τα περιεχόμενα της δραστηριότητας σχετίζονται με την παράγραφο 4.2.1 των Όρων Εντολής. Η αποτίμηση του υφιστάμενου Στρατηγικού Σχεδίου παρουσιάστηκε στα Κεφάλαια 6 και 7 της Έκθεσης του Σταδίου 1 και περιλάμβανε τέσσερις κύριες αξιολογήσεις:

- Μέτρηση της προόδου για επίτευξη του στόχου μείωσης των οδικών συγκρούσεων, όπως αυτός καθορίστηκε στο Στρατηγικό Σχέδιο 2005-2010
- Περίληψη και ανασκόπηση των επιτευγμάτων του Στρατηγικού Σχεδίου 2005-2010
- Αξιολόγηση της μείωσης του αριθμού των θυμάτων που ενδεχομένως οφείλονται στις ενέργειες που προβλέπονταν στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2005-2010
- Διαβουλεύσεις με τις υπεύθυνες Αρχές και τους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή του προηγούμενου Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια

2.3.2 **Η μέτρηση της προόδου προς την επίτευξη του στόχου** για μείωση του αριθμού των θυμάτων που καθορίστηκε στο Στρατηγικό Σχέδιο 2005-2010, αφορούσε τον εντοπισμό των στόχων που περιέχονταν στο Σχέδιο, τον διαγραμματικό σχεδιασμό της επιθυμητής τάσης προς το στόχο και την αντιπαραβολή της με την πραγματική ετήσια πρόοδο, χρησιμοποιώντας τα παρεχόμενα δεδομένα θυμάτων. Τρεις ξεχωριστές γραφικές παραστάσεις ετοιμάστηκαν: μία για θανάτους, μια για τραυματισμούς, και μια για το συνολικό αριθμό θυμάτων, δηλαδή θανάτους και τραυματισμούς.

2.3.3 Πραγματοποιήθηκε επίσης μια **περίληψη και ανασκόπηση** των επιτευγμάτων. Εντοπίστηκαν τα στοιχεία των Αρμόδιων Υπηρεσιών και Επιτροπών για την εφαρμογή του Σχεδίου και συγκεντρώθηκαν λεπτομέρειες για συγκεκριμένα προγράμματα από τα πρακτικά διαφόρων συνεδριάσεων του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας. Οι λεπτομέρειες περιλήφθηκαν στο Κεφάλαιο 2 της Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 1.

2.3.4 Επιπλέον, κάθε ένα από τα συγκεκριμένα μέτρα που περιλαμβάνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο 2005-2010 συνοψίστηκε και έγινε εκτίμηση του βαθμού εφαρμογής / ολοκλήρωσης του κάθε μέτρου κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιόδου. Ο βαθμός εφαρμογής / ολοκλήρωσης του κάθε μέτρου εκφράστηκε ως ποσοστό, και κωδικοποιήθηκε με χρώμα ως εξής:

- ΠΡΑΣΙΝΟ: Το μέτρο έχει εφαρμοστεί σημαντικά ή η πρόοδος προς την εφαρμογή του βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη (μέχρι 100% ολοκληρωμένη)
- ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ: Αρχισε η εφαρμογή του μέτρου (ολοκληρώθηκε μέχρι 40%)

- ΚΟΚΚΙΝΟ: Η εφαρμογή του μέτρου δεν έχει ακόμη ξεκινήσει και μπορεί να περιληφθεί ως δράση στο νέο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας

2.3.5 Αυτές οι αρχικές εκτιμήσεις για τα ποσοστά ολοκλήρωσης παραχωρήθηκαν από την Zavrvides Consulting που σε συνεργασία με καθηγητές από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για το Επιστημονικό και Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου (ΕΤΕΚ), είχαν καταρτίσει το προηγούμενο Στρατηγικό Σχέδιο. Οι εκτιμήσεις επικαιροποιήθηκαν μετά από τα σχόλια που ακολούθησαν της υποβολής της Έκθεσης του Σταδίου 1. Τα αποτελέσματα περιλαμβάνονται στον Πίνακα 6.2 της Έκθεσης του Σταδίου 1.

2.3.6 **Αξιολόγηση της μείωσης των οδικών συγκρούσεων που ενδεχομένως οφείλονται στις ενέργειες που προβλέπονταν στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2005-2010⁷**, όπου ήταν μετρήσιμες σε όρους μείωσης του αριθμού των θυμάτων. Πληροφορίες σχετικά με την κατανομή του Προϋπολογισμού για την Οδική Ασφάλεια συγκεντρώθηκαν από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένης της Αστυνομίας, του Τμήματος Δημοσίων Έργων, των πρακτικών από τις συνεδριάσεις του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και συνοψίστηκαν στο Κεφάλαιο 6.3 της Έκθεσης του Σταδίου 1.

2.3.7 Αν και έγινε προσπάθεια να συγκεντρωθούν περισσότερα στοιχεία σχετικά με τον Προϋπολογισμό (ανά τύπο μέτρων και να ομαδοποιηθούν σύμφωνα με τους πέντε βασικούς τομείς της Στρατηγικής 2005-2010⁸ για ένταξη τους στην Πρώτη Έκθεση Προόδου του Σταδίου 1) και στη συνέχεια να χρησιμοποιηθούν σε μια πιο λεπτομερή αξιολόγηση της μείωσης των οδικών συγκρούσεων, η προσπάθεια για συγκέντρωση των στοιχείων αυτών αποδείχθηκε δύσκολη. Κατά συνέπεια, η αξιολόγηση περιορίστηκε στον υπολογισμό της ετήσιας εκτίμησης των οδικών συγκρούσεων που αποφεύχθηκαν για το κάθε έτος της προηγούμενης Στρατηγικής Περιόδου. Τα αποτελέσματα αυτής της αξιολόγησης περιλήφθηκαν στο Παράρτημα 4 της Έκθεσης του Σταδίου 1 και η ετήσια αξιολόγηση της αποδοτικότητας που είχαν οι δαπάνες για μείωση του αριθμού των οδικών συγκρούσεων παρουσιάστηκε στον Πίνακα 6.3 της ίδιας Έκθεσης. Το κόστος απώλειας (value of a casualty), που λήφθηκε από μελέτη του 2006⁹ (αφού πρώτα αναπροσαρμόστηκε κατά 2% ετησίως για να αντιπροσωπεύει στοιχεία για τα επόμενα έτη) και οι δαπάνες για κάθε έτος χρησιμοποιήθηκαν για να αξιολογηθεί η επιτυχία της Στρατηγικής, όπως απεικονίζεται παρακάτω.

⁷ για παράδειγμα, το προηγούμενο Στρατηγικό Σχέδιο εισηγήθηκε την εφαρμογή μέτρων για την «προώθηση της ασφαλούς κυκλοφορίας και μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου». Επανεξετάστηκε η τάση τέτοιων ατυχημάτων ώστε να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα κατά την εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής

⁸ Οδικό Περιβάλλον, Οδηγοί και Οχήματα, Αστυνόμευση, Κυκλοφοριακή Αγωγή και Άμεση Περιθαλψη

⁹ Bickel, P. et al (2006) HEATCO deliverable 5. Proposal for harmonised guidelines. EU-project developing harmonised European approaches for transport costing and project assessment (HEATCO). Institut für Energiewissenschaft und Rationelle Energieanwendung, Stuttgart.

Εξοικονόμηση 2ου Έτους

(Αριθμός θανάτων για το 1ο Έτος - Αριθμός θανάτων για το 2ο Έτος) x Κόστος Θανάτου για το 2ο Έτος
 + (Αριθμός σοβαρών οδικών συγκρούσεων για το 1ο Έτος - Αριθμό σοβαρών οδικών συγκρούσεων για το 2ο Έτος) x Κόστος Σοβαρών Οδικών Συγκρούσεων για το 2ο Έτος
 + (Αριθμός ελαφρών οδικών συγκρούσεων για το 1ο Έτος - Αριθμό ελαφρών οδικών συγκρούσεων για το 2ο Έτος) x Κόστος ελαφρών οδικών συγκρούσεων για το 2ο Έτος

Δαπάνες του 1ου Έτους: Από τον Πίνακα 6.1 της Έκθεσης του Σταδίου 1, αλλά χρησιμοποιώντας μόνο τα στοιχεία επιβολής του Νόμου από τον Προϋπολογισμό¹⁰ της Αστυνομίας.

Ετήσια απόδοση της επένδυσης = Σύνολο εξοικονόμησης για το 2ο Έτος / Δαπάνες του 1ου Έτους, εκφραζόμενα σε αναλογία.

2.3.8 Η εκτίμηση αυτή αντανakλά τις οδικές συγκρούσεις που αποφεύχθηκαν για κάθε έτος, ως αποτέλεσμα της επένδυσης του προηγούμενου έτους. Η χρησιμοποίηση αυτής της μεθόδου κρίθηκε απαραίτητη λόγω του ότι δεν ήταν διαθέσιμη στην Ομάδα Έργου λεπτομερής πληροφόρηση για το κόστος απώλειας, ή το ετήσιο επίπεδο αλλαγής των δεδομένων που θα μπορούσε να αντιστοιχεί για την κάθε περίοδο. Συγκεκριμένα, δεν υπάρχουν στοιχεία για την Κυπριακή Δημοκρατία σε σχέση με το κόστος απώλειας σε επίπεδο οδικού χρήστη και σοβαρότητας οδικής σύγκρουσης, ώστε να καταστεί δυνατή μια πιο λεπτομερής ανάλυση¹¹.

2.3.9 **Οι διαβουλεύσεις με εμπλεκόμενους φορείς υπεύθυνους για την εφαρμογή του προηγούμενου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας** πραγματοποιήθηκαν ως μέρος του Σταδίου 1 του παρόντος Έργου. Ο κατάλογος των φορέων δόθηκε στην Ομάδα Έργου από τον Προϊστάμενο της Μονάδας Οδικής Ασφάλειας.

2.3.10 Ο σκοπός του πρώτου κύκλου διαβουλεύσεων ήταν η συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή της προηγούμενης Στρατηγικής:

- Τί είχε επιτευχθεί.
- Ποιές προτεινόμενες δράσεις υλοποιήθηκαν στην προηγούμενη Στρατηγική Περίοδο (και οι λόγοι για όσες δεν υλοποιήθηκαν).
- Επιτυχίες και αποτυχίες των δράσεων που υλοποιήθηκαν.

¹⁰ Δεδομένα που λήφθηκαν στις 05/07/11 από τον Προϊστάμενο της Μονάδας Οδικής Ασφάλειας και αποθηκεύτηκαν στο αρχείο (casualty savings costing_kieran.xlsx)

¹¹ Οι Εκθέσεις του SafetyNet (2009) δεν περιείχαν εκτιμήσεις κόστους-οφέλους για την Κυπριακή Δημοκρατία.

- Πληροφορίες από τυχόν παρακολούθηση (monitoring) που πραγματοποιήθηκε.
- Τομείς που οι αλλαγές ήταν δύσκολο να εφαρμοστούν ή που προκάλεσαν άλλες δυσκολίες (ποιές ήταν αυτές και προτάσεις για το πώς μπορούν να επιλυθούν).
- Ποια θέματα Οδικής Ασφάλειας είναι σημαντικότερο να περιληφθούν στη νέα Στρατηγική για την Οδική Ασφάλεια.
- Στοιχεία για σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις στην περίοδο που καλύπτει η νέα Στρατηγική, οι οποίες πιθανόν να έχουν αντίκτυπο στην Οδική Ασφάλεια.
- Στοιχεία για μελλοντικά σχέδια τροποποίησης του τρόπου συμβολής στην Οδική Ασφάλεια από τον κάθε Οργανισμό.
- Οργανωτικές αλλαγές ή αλλαγές πολιτικής που μπορεί να επηρεάσουν τη μελλοντική παροχή υπηρεσιών Οδικής Ασφάλειας.
- Οποιοσδήποτε αναμενόμενες νομοθετικές αλλαγές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν μελλοντικά την Οδική Ασφάλεια.

2.3.11 Η διαδικασία των διαβουλεύσεων πραγματοποιήθηκε με δύο διαφορετικές μεθόδους:

- **Ομάδα εμπλεκόμενων Φορέων 1 και 2:** Έγινε επαφή μέσω τηλεφώνου ή / και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και στη συνέχεια προσωπικά για συγκέντρωση των απόψεων τους. Η διαβούλευση ολοκληρώθηκε με τη συμπλήρωση ενός λεπτομερούς ερωτηματολογίου σχετικά με την ανάμιξη του κάθε Φορέα σε κάθε ένα από τα θέματα που αναφέρονται παραπάνω. Δείγμα του ερωτηματολογίου της ομάδας των εμπλεκόμενων Φορέων 1 και 2 περιλήφθηκε στο Παράρτημα 4 της Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 1.
- **Ομάδα εμπλεκόμενων Φορέων 3 και 4:** Έγινε επαφή μέσω τηλεφώνου ή / και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και ετοιμάστηκε ένα λιγότερο λεπτομερές ερωτηματολόγιο για τον κάθε Φορέα. Το ερωτηματολόγιο αυτό σχεδιάστηκε με σκοπό τη διερεύνηση της πιθανότητας για μελλοντική συμβολή των Φορέων αυτών στην επίτευξη των στόχων της μελλοντικής Στρατηγικής για την Οδική Ασφάλεια. Δείγμα του ερωτηματολογίου της ομάδας των εμπλεκόμενων Φορέων 3 και 4 επίσης περιλήφθηκε στο Παράρτημα 4 της Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 1.

2.3.12 Τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων του Σταδίου 1 συνοψίζονται στο Κεφάλαιο 7 της Έκθεσης του Σταδίου 1 και αντίγραφα των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων περιλήφθηκαν στο Παράρτημα 5 της ίδιας Έκθεσης.

2.4 Στάδιο 1γ: Ανάλυση των Ευρωπαϊκών και Διεθνών εξελίξεων στην Οδική Ασφάλεια

2.4.1 Τα περιεχόμενα της δραστηριότητας σχετίζονται με την παράγραφο 4.2.2 των Όρων Εντολής. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης περιέχονται στο Κεφάλαιο 8 της Έκθεσης του Σταδίου 1 και περιλαμβάνουν επισκόπηση των πιο κάτω:

- Οδική Ασφάλεια σε παγκόσμιο επίπεδο, που περιλαμβάνει τις διεθνείς τάσεις, το σύστημα «Ασφαλούς Προσέγγισης» ('Safe System approach'), στρατηγικά σχέδια και καθορισμό στόχων, καθώς και την ολοκληρωμένη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.
- Ευρωπαϊκή πολιτική για την Οδική Ασφάλεια, που περιλαμβάνει Σχέδια Ασφάλειας της ΕΕ, Ιστορικές Πολιτικές κατευθύνσεις και το Διεθνές Συνέδριο Μεταφορών (International Transport Forum).
- Θεσμική οργάνωση για την Οδική Ασφάλεια σε Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Σουηδία, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Φινλανδία, Ισπανία, Αυστραλία και την Κυπριακή Δημοκρατία.
- Στρατηγικές Οδικής Ασφάλειας σε επιλεγμένες χώρες δηλαδή σε Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Σουηδία, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Φινλανδία, Ισπανία και Αυστραλία.
- Μελέτες ειδικά για την Κύπρο: Η μελέτη για την πιλοτική εφαρμογή της κάμερας ασφαλείας, μια μελέτη για την χρήση ζώνης και κράνους ασφαλείας, ανασκόπηση των ευρημάτων από την Ισπανική επίσκεψη ανταλλαγής, μελέτη του Πανεπιστημίου Κύπρου για τους Νέους Οδηγούς, εξέταση του συστήματος Επιλεγμένου Οδηγού ('Designated Driver scheme'), έκθεση της Αστυνομίας σχετικά με τις δράσεις επιβολής του Νόμου, έκθεση σχετικά με τη συμμετοχή αλλοδαπών οδηγών σε οδικές συγκρούσεις, τα συνοπτικά πορίσματα μιας μελέτης για τη συμπεριφορά και τη νοοτροπία των οδηγών καθώς και τα πορίσματα της έκθεσης για την Ασφάλεια των Παιδιών (EuroSafe Child Safety Report), όσον αφορά την Κύπρο.

2.4.2 Το Κεφάλαιο 9 της Έκθεσης του Σταδίου 1 περιελάμβανε την επισκόπηση ενός αριθμού από αξιολογημένα μέτρα για την Οδική Ασφάλεια. Έγινε αναφορά σε δύο βασικά κείμενα, τα οποία συγκεντρώνουν και αξιολογούν στοιχεία σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα κείμενα ήταν το «SUPREME» - Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States, που ξεκίνησε το 2005 και ολοκληρώθηκε το 2007 και το «ROSEBUD»- «Road Safety and Environmental Benefit – Cost and Cost – Effectiveness Analysis for Use in Decision Making. Τα Μέτρα ομαδοποιήθηκαν και παρουσιάστηκαν στην Έκθεση του Σταδίου 1 στις ακόλουθες κατηγορίες:

- **Μέτρα βελτίωσης της συμπεριφοράς των χρηστών:** μέσω της εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια, της εκπαίδευσης των οδηγών, της επιβολής της χρήσης ζώνης ασφαλείας και παιδικού καθίσματος, του ελέγχου ταχύτητας, της απαγόρευσης οδήγησης μετά από

κατανάλωση αλκοόλ άνω του επιτρεπόμενου ορίου, την ανασκόπηση του συστήματος βαθμών ποινής, καθώς και των εκστρατειών για την Οδική Ασφάλεια.

- **Μέτρα βελτίωσης της οδικής υποδομής**, όπου περιλαμβάνονται διαχωριστικά και άλλης μορφής προστατευτικά κιγκλιδώματα, μέτρα αντιολισθηρότητας, προειδοποιητικά σήματα κινδύνου, πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS), εγκατάσταση φώτων τροχαίας σε συμβολές περιοχών της υπαίθρου, οδικός φωτισμός, ποδηλατόδρομοι / πεζοδρόμια και Έλεγχοι Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Audits).
- **Μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας των οχημάτων**, όπου περιλαμβάνονται η χρήση της τεχνολογίας για αύξηση της ασφάλειας, συστήματα υπενθύμισης για την χρήση ζώνης ασφαλείας και άλλα συστήματα υποστήριξης του οδηγού, επιθεωρήσεις ασφαλείας των οχημάτων, βελτίωση της ορατότητας των οχημάτων, μέτρα πρόληψης μη ασφαλούς συμπεριφοράς οδήγησης και σχεδιαστικά χαρακτηριστικά για τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.
- **Μέτρα βελτίωσης της περίθαλψης μετά από οδική σύγκρουση**, που περιλαμβάνει τις πρώτες βοήθειες και τη μεταφορά των θυμάτων, αποτελεσματική αντίδραση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και εκπαίδευση πρώτων βοηθειών.

2.4.3 Σχετικά έγγραφα περιλήφθηκαν στο Παράρτημα 1 της Έκθεσης του Σταδίου 1 και η έρευνα αυτή χρησιμοποιήθηκε στην εκπόνηση του Σταδίου 2 του Έργου.

2.5 Στάδιο 2α: Διαμόρφωση εναλλακτικών προτάσεων πλεύσης και στρατηγικής στην Οδική Ασφάλεια

2.5.1 Τα περιεχόμενα της δραστηριότητας σχετίζονται με την παράγραφο 4.2.3 των Όρων Εντολής. Το 1ο Στάδιο του παρόντος Έργου εντόπισε τα κρίσιμα ζητήματα τα οποία κατευθύνουν τη στόχευση του νέου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας. Ο σκοπός της ανάλυσης του 2ου Σταδίου ήταν η αξιολόγηση διαφόρων επιλογών για τη συνολική κατεύθυνση της Στρατηγικής.

2.5.2 Στο Στάδιο 1 είχε εντοπιστεί μια σειρά από βασικές ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου που θα ήταν αποτελεσματικότερο να στοχευθούν κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιόδου 2012-2020 και συγκεκριμένα:

- **Ποιος:** Οι οδηγοί και συνεπιβάτες οχημάτων, ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου και ξένοι υπήκοοι που διαμένουν στην Κύπρο
- **Πού:** Κατοικημένες περιοχές (στις πόλεις και την ύπαιθρο), υπεραστικό οδικό δίκτυο (κατηγορίας 'Α'), οδικές συγκρούσεις που συμβαίνουν τις βραδινές ώρες
- **Τι:** Επικίνδυνες συμπεριφορές και συμμόρφωση με τη νομοθεσία

2.5.3 Διαμορφώθηκαν τρεις πιθανές επιλογές για στόχευση των κατηγοριών θυμάτων, ώστε να αξιολογηθούν συγκριτικά. Οι επιλογές ήταν οι παρακάτω.

- ΕΠΙΛΟΓΗ 1: Οδηγοί αυτοκινήτων και ευάλωτοι χρήστες σε κατοικημένες περιοχές μόνο + όλοι οι χρήστες υπεραστικών δρόμων
- ΕΠΙΛΟΓΗ 2: Όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου σε κατοικημένες περιοχές μόνο
- ΕΠΙΛΟΓΗ 3: Όλοι οι οδηγοί αυτοκινήτων (κατοικημένων και μη κατοικημένων περιοχών) + ευάλωτοι χρήστες σε κατοικημένες περιοχές μόνο

2.5.4 Δύο ξεχωριστές συγκριτικές αναλύσεις πραγματοποιήθηκαν για καθεμία από τις επιλογές, για να βοηθήσουν το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας στη λήψη απόφασης.

2.5.5 **Μέθοδος 1:** καθορισμός των πιθανών επιπτώσεων σχετικά με τον αριθμό των θανάτων και τον συνολικό αριθμό των θυμάτων που κάθε στρατηγική επιλογή θα στοχεύει να μειώσει κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιόδου. Όσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό των θυμάτων που θα στοχευθεί, τόσο το καλύτερο. Η ακόλουθη μέθοδος επιλέχθηκε ώστε να γίνει δυνατή η σύγκριση των τριών επιλογών:

- Προσδιορισμός του συνολικού αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών (ελαφροί και σοβαροί), που σημειώθηκαν το 2010 για κάθε μία από τις ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου που θα στοχευθεί.
- Ο συνολικός αριθμός θυμάτων και θανάτων που σημειώθηκαν το 2010 (1822 και 60 αντίστοιχα) χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του αναθεωρημένου συνόλου στην περίπτωση που επιτυγχάνονταν ο στόχος της μείωσης κατά 50% των θυμάτων κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιόδου, δηλαδή 911 τραυματίες και 30 θάνατοι.
- Έγινε υπόθεση στη συνέχεια ότι θα σημειωνόταν μείωση κατά 50% των θανάτων και των θυμάτων, για κάθε μία από τις στοχευόμενες ομάδες κατά την Στρατηγική Περίοδο 2012-2020, και καθορίστηκε ο συνολικός αριθμός των θανάτων και των οδικών συγκρούσεων που θα αποτρέπονταν, δηλαδή το 50% των στοιχείων του 2010 ($X \times 50\%$ για κάθε νεκρό και οδική σύγκρουση).
- Τέλος, υπολογίστηκε το ποσοστό της συνολικής μείωσης οδικών συγκρούσεων που θα επιτυγχανόταν μέσω της στόχευσης των ομάδων για κάθε στρατηγική επιλογή.
- Η Επιλογή με την οποία θα επιτυγχανόταν το μεγαλύτερο ποσοστό μείωσης οδικών συγκρούσεων και θανάτων προτάθηκε για υιοθέτηση από το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας.

2.5.6 Τα αποτελέσματα των υπολογισμών για την κάθε επιλογή ήταν μέρος της παρουσίασης που έγινε στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, τόσο σε γραφική μορφή (διαγραμματικά) όσο και σε μορφή υπολογισμών για την κάθε επιλογή (αναλυτικά).

2.5.7 **Μέθοδος 2:** Έγινε εκτίμηση του προϋπολογισμού που θα απαιτείτο προκειμένου να επιτευχθεί μείωση κατά 50% των θυμάτων και των θανάτων στο τέλος της Στρατηγικής Περιόδου, για κάθε στρατηγική επιλογή και περιλήφθηκε η ακόλουθη ανάλυση για την κάθε επιλογή.

- Δεδομένου ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμες λεπτομερείς εκτιμήσεις για την κάθε ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου και της σοβαρότητας των οδικών συγκρούσεων στην Κύπρο¹², χρησιμοποιήθηκαν εκτιμήσεις από το Ηνωμένο Βασίλειο¹³. Αν και αυτές δεν μπορούν να είναι αντιπροσωπευτικές όσον αφορά το κόστος απώλειας στην Κυπριακή Δημοκρατία, η εφαρμογή των τιμών και στις τρεις επιλογές επιτρέπει τη διενέργεια μιας συγκριτικής ανάλυσης.
- Οι βασικές τιμές για υπολογισμό του κόστους απώλειας για κάθε ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου έχουν προσαρμοστεί προς τα πάνω κατά 2% ετησίως ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός (X).
- Ο ετήσιος αριθμός των θυμάτων που θα πρέπει να αποφευχθούν για κάθε έτος της Στρατηγικής Περιόδου, προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των θυμάτων κατά 50% μέχρι το 2020, υπολογίστηκε ξεχωριστά για κάθε μία από τις ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου που στοχεύθηκαν από την κάθε στρατηγική επιλογή (Y).
- Για κάθε έτος, ο αριθμός των θυμάτων που θα πρέπει να αποφευχθεί για κάθε ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου, πολλαπλασιάστηκε με το κόστος απώλειας που εξοικονομήθηκε για την ίδια κατηγορία οδικής σύγκρουσης κατά το ίδιο έτος για να βρεθεί η θεωρητική νομισματική αξία που σχετίζεται με ένα συγκεκριμένο αριθμό από δαπάνες απώλειας για κάθε τύπο χρηστών του οδικού δικτύου $(X \times Y)$ πεζοί + $(X \times Y)$ ποδηλάτες + $(X \times Y)$ κλπ για κάθε επιλογή.
- Η συνολική επένδυση που απαιτείται για επίτευξη της μείωσης του αριθμού των θυμάτων για κάθε επιλογή (υποθέτοντας αναλογία κόστους - οφέλους 1:1¹⁴) θα μπορούσε στη συνέχεια να αθροιστεί για κάθε μία από τις τρεις πιθανές στρατηγικές επιλογές.
- Η επιλογή που θεωρητικά πέτυχε μείωση κατά 50% των θυμάτων, με τη χαμηλότερη επένδυση θα θεωρείτο η προτιμώμενη επιλογή.

2.5.8 Η ανάλυση της μεθοδολογίας ήταν πολύ στοιχειώδης και δεν πρέπει να θεωρηθεί ενδεικτική του πραγματικού προϋπολογισμού που απαιτείται προκειμένου να επιτευχθούν τα απαιτούμενα επίπεδα μείωσης του αριθμού των θυμάτων. Αντίθετα όμως, προσφέρει μια μέθοδο σύγκρισης των τριών στρατηγικών κατευθύνσεων του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.

¹² Περαιτέρω αναφορά έχει γίνει στην Παράγραφο 2.3.8 της παρούσας έκθεσης

¹³ Πηγή: TAG Unit 3.4.1 Table 2, at 2009 prices

¹⁴ Προφανώς, όσο υψηλότερη είναι η αναλογία κόστους –οφέλους των μέτρων που περιλήφθηκαν στη Στρατηγική, τόσο χαμηλότερη είναι η δαπάνη που απαιτείται για να επιτευχθεί το ίδιο ποσοστό μείωσης του αριθμού των θυμάτων, αλλά αυτή η απλή μέθοδος επιτρέπει ωστόσο την πραγματοποίηση συγκρίσεων.

2.5.9 Τον Οκτώβριο του 2011, οι τρεις πιθανές στρατηγικές επιλογές για τη γενική κατεύθυνση και το πλαίσιο πολιτικής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020 παρουσιάστηκαν στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας. Κατά το στάδιο επιλογής μεταξύ των τριών στρατηγικών επιλογών που παρουσιάστηκαν, το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας επέλεξε να στοχεύσει στη μεγιστοποίηση της πιθανότητας μείωσης του αριθμού των θυμάτων (ανεξαρτήτως βαθμού σοβαρότητας του τραυματισμού) κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιόδου 2012-2020.

2.6 Στάδιο 2β: Διαμόρφωση προτάσεων για την πολιτική και προγράμματα του Στρατηγικού Σχεδίου 2012-2020

2.6.1 Τα περιεχόμενα της δραστηριότητας σχετίζονται με την παράγραφο 4.2.4 των Όρων Εντολής. Μετά την απόφαση του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας να υιοθετηθεί η Επιλογή 3 για τη συνολική στρατηγική κατεύθυνση, ξεκίνησαν οι εργασίες για διαμόρφωση των Πολιτικών, Δεικτών, Στόχων και προτεινόμενων Δράσεων για τον σχηματισμό των επιμέρους προγραμμάτων Οδικής Ασφάλειας τα οποία αποτελούν τη στρατηγική. Έγινε αναφορά σε μια σειρά από σχετικές πολιτικές της ΕΕ καθώς και σε κείμενα στρατηγικής, για να διασφαλιστεί ότι η ενδεχόμενη στρατηγική ήταν σύμφωνη και ότι υποστηρίζει, τους στόχους της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια. Τα παρακάτω κείμενα μελετήθηκαν, αναφέρθηκαν (referenced) και λήφθηκαν υπόψη στην παραγωγή αποτελεσμάτων για αυτό το στάδιο του Έργου.

- Το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 2011, σε ανταπόκριση των κατευθυντήριων Οδηγιών Πολιτικής για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020 και της σχετικής Δήλωσης
- Κατευθύνσεις πολιτικής της ΕΕ για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020
- Παγκόσμιο Σχέδιο για τη Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020
- Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2011-2020
- Οι παρούσες στρατηγικές για την Οδική Ασφάλεια στην Ισπανία, τη Γαλλία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο¹⁵

2.6.2 Τα τμήματα της στρατηγικής χτίστηκαν γύρω από τις προτεραιότητες που προσδιορίστηκαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς στο Στάδιο 1, λαμβάνοντας υπόψη τους παράγοντες οδικών συγκρούσεων στη Κυπριακή Δημοκρατία που επίσης εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια του Σταδίου 1 του Έργου.

¹⁵ Και οι τέσσερις χώρες ξεπέρασαν το 40% των στόχων μείωσης ατυχημάτων κατά την προηγούμενη στρατηγικής περίοδο 2010 (αναφορά έγινε στο Κεφάλαιο 3.6 της Πρώτης Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 2)

- 2.6.3 Αν και οι Όροι Εντολής απαιτούσαν παράδοση δύο εκθέσεων προόδου κατά τη διάρκεια του Σταδίου 2 του Έργου, η Ομάδα Έργου κατέθεσε μια επιπλέον προκαταρκτική μορφή της 2ης Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 2, ώστε να υποβληθούν επιπλέον σχόλια από την Αναθέτουσα Αρχή κατά τη διάρκεια του σταδίου διαμόρφωσης των πολιτικών και των προγραμμάτων.
- 2.6.4 Το Κεφάλαιο 2 της 2ης Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 2, παρουσίασε τα αποτελέσματα έρευνας για το πώς η Στρατηγική Οδικής Ασφάλειας θα μπορούσε να ενταχθεί στο ευρύτερο πλαίσιο πολιτικής όσον αφορά τους παρακάτω τομείς:
- Ενθάρρυνση βιώσιμης κινητικότητας με τα ανάλογα μέσα μεταφοράς
 - Υγεία και Ευεξία
 - Προσωπική προστασία και ασφάλεια
 - Πολεοδομικό Σχεδιασμό και Πολιτική, για αστικές περιοχές και περιοχές της υπαίθρου
- 2.6.5 Η Έκθεση περιελάμβανε επίσης 18 Πολιτικές και 5 Στόχους για μείωση του αριθμού θυμάτων, 26 Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια και 154 επιμέρους Δράσεις για το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2012-2020.

2.7 Στάδιο 2γ: Διαμόρφωση πρότασης για συγκεκριμένες δράσεις και στόχους στα πλαίσια του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020

- 2.7.1 Τα περιεχόμενα της δραστηριότητας σχετίζονται με τις παραγράφους 4.2.4 και 4.2.5 των Όρων Εντολής. Μετά την υποβολή της 2ης Έκθεσης προόδου του Σταδίου 2, πραγματοποιήθηκε ένας **δεύτερος γύρος διαβουλεύσεων**, για συγκέντρωση απόψεων από τους εμπλεκόμενους φορείς που αφορούσαν τα παρακάτω:
- Ποιες Πολιτικές, Στόχοι και Δείκτες θεωρήθηκαν ως κύρια ζητήματα για την επόμενη Στρατηγική Περίοδο, καθώς και ενδεικτικός καθορισμός ως προς τα μέτρα που υποστηρίζονται ή όχι από τους εμπλεκόμενους φορείς
 - Να διαφανεί ποιά από τα μέτρα που υποστηρίχθηκαν από τους εμπλεκόμενους φορείς, θα θεωρούνταν Μικρής, Μεσαίας ή Μεγάλης δυσκολίας στην εφαρμογή τους
 - Για τα μέτρα που υποστηρίχθηκαν αλλά θεωρήθηκαν Μεγάλης δυσκολίας στην εφαρμογή τους, ζητήθηκε από τους εμπλεκόμενους φορείς να καθορίσουν τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες θα μπορούσε να εφαρμοστεί το μέτρο αυτό.
- 2.7.2 Τα ερωτηματολόγια στάλθηκαν ηλεκτρονικά, μαζί με συνοδευτική επιστολή, σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και ακολούθησε στενή παρακολούθηση της προόδου μέσω συναντήσεων,

ηλεκτρονικών μηνυμάτων και τηλεφωνικών συνομιλιών. Ένας πλήρης κατάλογος των εμπλεκόμενων φορέων που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο περιλήφθηκε στο Παράρτημα 1 της Έκθεσης του Σταδίου 2, για σκοπούς αναφοράς. Συνολικά λήφθηκαν δεκαέξι απαντήσεις.

- 2.7.3 Ο αριθμός των ερωτηθέντων που σημείωσε την κάθε πολιτική, στόχο ή δείκτη ως βασικό θέμα, καταγράφηκε και αθροίστηκε, ενώ τα θέματα με υψηλότερη βαθμολογία θεωρήθηκαν σημαντικό να υλοποιηθούν στο νέο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας. Παρόμοια διαδικασία ακολουθήθηκε και για το επίπεδο υποστήριξης της κάθε πολιτικής, στόχου, δείκτη, μέτρου, καθώς και την προσδοκώμενη ευκολία εφαρμογής.
- 2.7.4 Οι λόγοι για τους οποίους συγκεκριμένα μέτρα θεωρήθηκαν ως ιδιαίτερα δύσκολα στην εφαρμογή, από έναν ή περισσότερους εμπλεκόμενους φορείς, αναφέρθηκαν στις αντίστοιχες ενότητες της Έκθεσης του Σταδίου 2.
- 2.7.5 Περίληψη των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης περιλήφθηκαν στο Παράρτημα 3 της Έκθεσης του Σταδίου 2 για σκοπούς αναφοράς. Οι επιμέρους απαντήσεις παραδόθηκαν στη Μονάδα Οδικής Ασφάλειας σε ηλεκτρονική μορφή για το ενδεχόμενο επιπλέον επεξεργασίας.
- 2.7.6 Για να διασφαλιστεί ότι τα προγράμματα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020 προσφέρουν τα πιο ανταποδοτικά οφέλη σε σχέση με τη μείωση του αριθμού των θυμάτων για συγκεκριμένο προϋπολογισμό, **πραγματοποιήθηκε έρευνα για προσδιορισμό της αναλογίας Κόστους / Οφέλους για μια σειρά μέτρων.**

Έγινε αναφορά σε μια σειρά δημοσιευμένων κειμένων:

- ROSEBUD¹⁶ Handbook of Examples
- SUPREME Handbook¹⁷
- ETSC PIN Flash Reports
- SafetyNet Cost Benefit Analysis Table 4

- 2.7.7 Για κάθε μέτρο που περιλήφθηκε στις διαβουλεύσεις του Σταδίου 2, έγινε αναφορά όπου ήταν δυνατό, στη αναλογία Κόστους / Οφέλους (B/C) ή την αναμενόμενη απόδοση. Στο Παράρτημα 2 της Έκθεσης του Σταδίου 2 περιλήφθηκε λίστα που περιλάμβανε κάθε μέτρο, σε συνδυασμό με την ανάλογη τιμή Κόστους / Οφέλους και την πηγή της βαθμολόγησης, για κάθε ομάδα μέτρων, για σκοπούς αναφοράς. Ωστόσο, επειδή οι εκτιμήσεις δεν ήταν διαθέσιμες για κάθε στοιχείο του

¹⁶ Road Safety and Environmental Benefit: Cost and Cost Effectiveness Analysis for use in Decision-making

¹⁷ Part C: BEST PRACTICES IN ROAD SAFETY. HANDBOOK FOR MEASURES AT THE COUNTRY LEVEL

Στρατηγικού Σχεδίου, δεν ήταν δυνατή η λεπτομερής αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των πολιτικών.

2.7.8 Στην οριστικοποίηση των θεμάτων που θα συμπεριληφθούν στο Στρατηγικό Σχέδιο και στην **ετοιμασία της λίστας προτεραιότητας όλων των Πολιτικών, Στόχων, Δεικτών Οδικής Ασφάλειας και Δράσεων**, ακολουθήθηκε η εξής προσέγγιση:

- Συγκεκριμένα Μέτρα τα οποία δεν υποστηρίχθηκαν αφαιρέθηκαν από το Στρατηγικό Σχέδιο
- Στις περιπτώσεις που απαιτήθηκαν επιπλέον Δείκτες ή Μέτρα, τότε αυτοί ενσωματώθηκαν στο Στρατηγικό Σχέδιο
- Τα Μέτρα που θεωρούνται πιο εύκολο να εφαρμοστούν έτυχαν προτεραιότητας. Τα Μέτρα που μεταξύ τους θεωρούνται εξίσου εύκολο να εφαρμοστούν, τυγχάνουν προτεραιότητας αναλόγως της αποτελεσματικότητας της επένδυσής τους σε σχέση με τη μείωση του αριθμού των θυμάτων

2.7.9 Πρωταρχικός παράγοντας για την επιτυχία της εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020 ήταν η εξασφάλιση της υποστήριξης των κύριων εμπλεκομένων φορέων. Έτσι, δόθηκε μεγαλύτερη βαρύτητα στις απόψεις των εμπλεκομένων φορέων αντί στις δημοσιευμένες οικονομικές αξιολογήσεις για την αποδοτικότητα του κάθε μέτρου για οριστικοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου.

2.7.10 Μαζί με τις πολιτικές και τα προγράμματα, συντάχθηκε μια σειρά από πίνακες που καθορίζουν τα προτεινόμενα χρονοδιαγράμματα για την υλοποίηση του Σχεδίου¹⁸. Τα παραπάνω περιλήφθηκαν στην Έκθεση του Σταδίου 2.

2.8 Στάδιο 3: Διαμόρφωση πρότασης για λεπτομερή ανάπτυξη Σχεδίου Εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020

2.8.1 Το λεπτομερές Σχέδιο Εφαρμογής αποτελείται από Πίνακες με το χρονοδιάγραμμα για κάθε μια από τις προτεινόμενες Δράσεις και περιλαμβάνει επίσης τις ακόλουθες πρόσθετες πληροφορίες:

- **Υπεύθυνος Οργανισμός:** Η στήλη αυτή προσδιορίζει τόσο τον υπεύθυνο οργανισμό (που έχει την τελική ευθύνη για την υλοποίηση του Μέτρου) όσο και άλλους οργανισμούς που πιθανό να συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία εφαρμογής. Επιπλέον, προσδιορίστηκε η

¹⁸ Τα Μέτρα προτείνονται για εφαρμογή είτε βραχυπρόθεσμα (1-3 ετών), είτε μεσοπρόθεσμα (γύρω στα μέσα της στρατηγικής περιόδου) ή μακροπρόθεσμα (πριν το τέλος της Στρατηγικής Περιόδου)

Αρμόδια Επιτροπή του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, μέσω της οποίας θα εξετάζονται τυχόν εγκρίσεις ή προτάσεις.

- **Μέτρηση / Μεθοδολογία Παρακολούθησης (Measurement / Monitoring Methodology):** Η στήλη αυτή καθορίζει τους τρόπους με τους οποίους η πρόοδος ή η ολοκλήρωση μιας συγκεκριμένης δράσης, θα μπορούσε να εκτιμηθεί. Στην περίπτωση νομοθετικών αλλαγών, για παράδειγμα, η μέτρηση θα μπορούσε να ήταν η θέσπιση μιας ειδικής νομοθεσίας.
- **Αναμενόμενα αποτελέσματα:** Η τελευταία στήλη παρουσιάζει το εκτιμώμενο αποτελέσματα από την εφαρμογή του κάθε μέτρου για την Οδική Ασφάλεια, μέχρι το τέλος της Στρατηγικής Περιόδου.

2.8.2 Κατά τη διαμόρφωση του λεπτομερούς Σχεδίου Εφαρμογής, έγινε αναφορά στα Σχέδια Εφαρμογής άλλων χωρών, συμπεριλαμβανομένης της Σκωτίας (η οποία καθόρισε βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα χρονοδιαγράμματα στις διάφορες ενέργειες), της Βόρειας Ιρλανδίας (η οποία προσδιόρισε τους επικεφαλείς οργανισμούς και τους οργανισμούς στήριξης για την εφαρμογή του σχεδίου) και της Νέα Ζηλανδίας (η οποία καθόρισε τα μέσα για μέτρηση της προόδου των δράσεων και παρουσίασης των «προσδοκώμενων αποτελεσμάτων»).

2.8.3 Για τη διαμόρφωση του Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για την Κυπριακή Δημοκρατία, προσαρμόσαμε τις πιο κατάλληλες μεθόδους παρουσίασης του καθενός από τα παραπάνω, ώστε να ετοιμαστεί ένα Σχέδιο προσαρμοσμένο στις ιδιαιτερότητες της Κυπριακής Δημοκρατίας.

3 Περίληψη Αποτελεσμάτων του Έργου

3.1 Περίληψη

3.1.1 Το παρόν Κεφάλαιο παρουσιάζει μια περιγραφή των βασικών αποτελεσμάτων από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της Μελέτης και περιλαμβάνει:

- Διεθνείς συγκρίσεις για την Οδική Ασφάλεια
- Την υφιστάμενη κατάσταση, δηλαδή τα βασικά θέματα Οδικής Ασφάλειας που εντοπίστηκαν στην Κυπριακή Δημοκρατία
- Τη μέχρι σήμερα απόδοση, δηλαδή μια επισκόπηση της προόδου προς επίτευξη των στόχων μείωσης του αριθμού των θυμάτων
- Την απόδοση, δηλαδή την εκτιμώμενη αξία απόδοσης της επένδυσης για την Οδική Ασφάλεια
- Θέματα προτεραιότητας που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς στο Στάδιο 1
- Την επιλεγμένη γενική στρατηγική κατεύθυνση του Σχεδίου για την περίοδο 2012-2020
- Τους στόχους για μείωση των οδικών συγκρούσεων μέχρι το 2020
- Επιλεγμένο πλαίσιο πολιτικής

3.1.2 Μετά τις διαβουλεύσεις του Σταδίου 2 και την επικύρωση του τελικού καταλόγου Πολιτικών, Στόχων, Δεικτών και ιεραρχημένων Δράσεων, αναπτύχθηκε ένα λεπτομερές Σχέδιο Εφαρμογής για το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2012-2020. Το Σχέδιο αυτό παρουσιάζεται επίσης στο παρόν Κεφάλαιο.

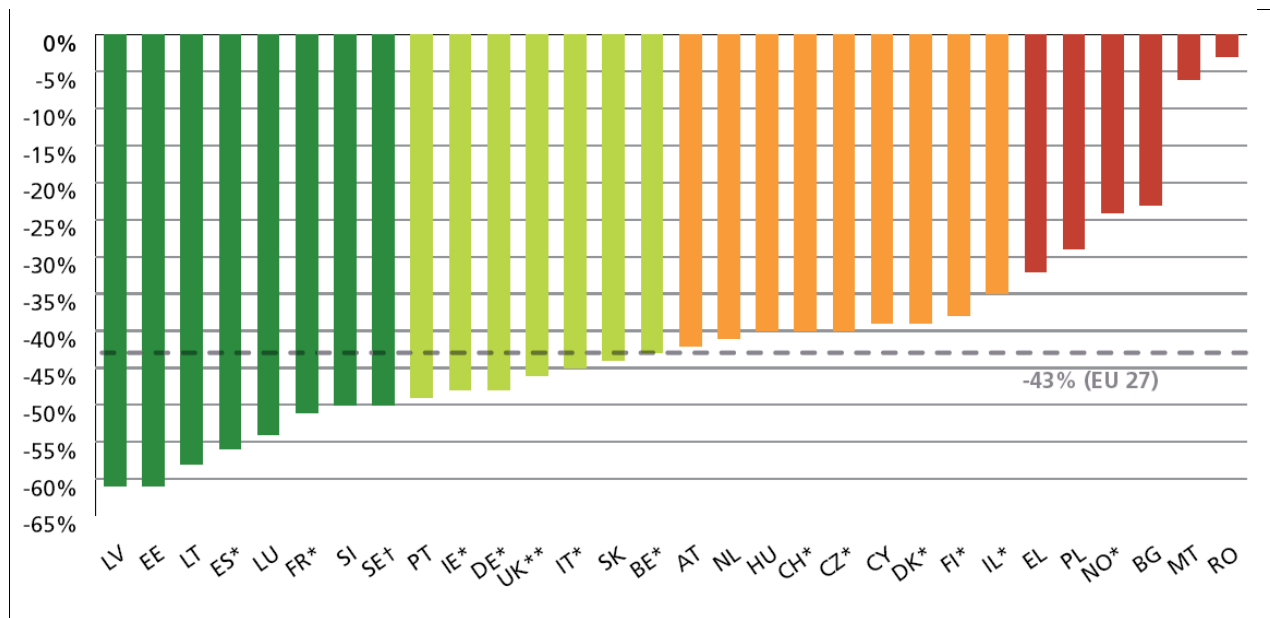
3.2 Διεθνείς συγκρίσεις για την Οδική Ασφάλεια

3.2.1 Τα αποτελέσματα και τα ευρήματα διεθνών μελετών που περιλάμβαναν την Κύπρο, όπως η βάση δεδομένων CARE και οι εκθέσεις PIN, μαζί με τις συγκρίσεις μεταξύ της Κύπρου και άλλων Ευρωπαϊκών χωρών όσον αφορά τους δείκτες θυμάτων, περιλήφθηκαν στις Εκθέσεις του 1ου Σταδίου του Έργου. Τα βασικά συμπεράσματα συνοψίζονται παρακάτω.

Ποσοστά θανάτων ανά εκατομμύριο κατοίκους σε χώρες της ΕΕ

3.2.2 Στην Κύπρο, έχει επιτευχθεί μείωση της τάξης του 39% σε θανάτους από οδικές συγκρούσεις ανά εκατομμύριο κατοίκους μεταξύ 2001 και 2010. Στο σύνολο των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ίδια περίοδο, σημειώθηκε μείωση 43% σε οδικές συγκρούσεις ανά εκατομμύριο κατοίκους. Στοιχεία για όλες τις χώρες παρουσιάζονται στο **Σχήμα 4.1**. Η μείωση στον αριθμό των θανάτων κατά σχεδόν 40% ανά εκατομμύριο κατοίκους στην Κύπρο, επιτεύχθηκε παρά την αύξηση του πληθυσμού κατά 15% περίπου, για την ίδια περίοδο¹⁹.

Σχήμα 3.1: Ποσοστά μείωσης αριθμού θανάτων σε οδικές συγκρούσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 2001 - 2010



Πηγή: ETSC 2010 'Road safety Target Outcome, 5th Road safety PIN Report (C) ETSC June 2011, Figure 1

Ποσοστό θανάτων ανά κατηγορία δρόμου / περιοχή

3.2.3 Η Κύπρος έχει ένα από τα χαμηλότερα ποσοστά θανάτων σε δρόμους και αυτοκινητοδρόμους εκτός αστικών περιοχών στην ΕΕ, με ποσοστό της τάξης του 45% των θανάτων να είναι σε αυτές τις κατηγορίες δρόμων για την περίοδο μελέτης. Στην Κυπριακή Δημοκρατία, περίπου το 55% των θανάτων συνέβησαν σε αστικές περιοχές κατά τη διάρκεια της περιόδου μελέτης. Τα θανατηφόρα δυστυχήματα εντός των αστικών περιοχών στην Κύπρο είναι κατά πολύ περισσότερα από τα αντίστοιχα δυστυχήματα σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

¹⁹ Πηγή: Figure 1 and Table 5, ETSC 5th PIN Report, June 2011

3.2.4 Το ποσοστό των θανάτων στις αστικές περιοχές στην ΕΕ είναι περίπου 38%. Η μείωση των θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων εκτός αστικών περιοχών, σε δρόμους εκτός των αυτοκινητοδρόμων, ήταν της τάξης του 5% ετησίως μεταξύ του 2001 και 2009, το οποίο αντιστοιχεί με το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θάνατοι ανά μέσο μετακίνησης

3.2.5 Σύμφωνα με στατιστικές οδικών συγκρούσεων με θύματα της ΕΕ (CARE, 2009) το 50% του συνόλου των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις είναι οδηγοί ή επιβάτες αυτοκινήτων, σε αντίθεση με τους μοτοσικλετιστές και τους πεζούς που αποτελούν το 15% και το 20% αντίστοιχα. Αυτές οι ομάδες θυμάτων καθορίζουν τις προτεραιότητες για περαιτέρω μείωση των συνολικών απωλειών. Για το σύνολο της ΕΕ, το ποσοστό των ανθρώπων που σκοτώνονται σε οδικές συγκρούσεις κατά τη χρήση αυτοκινήτου είναι 48%.

Θάνατοι σε οδικές συγκρούσεις που περιλάμβαναν πεζούς, μοτοσικλετιστές και ποδηλάτες

3.2.6 Στην Κύπρο, το ποσοστό των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις κατά τη χρήση οχημάτων είναι σχεδόν 29%, που αποτελεί το χαμηλότερο ποσοστό μεταξύ όλων των υπόλοιπων χωρών. Σε σύγκριση με το μέσο όρο της ΕΕ, το ποσοστό των μοτοσικλετιστών που σκοτώθηκαν σε οδικές συγκρούσεις στην Κύπρο είναι το υψηλότερο, μαζί με το ποσοστό για την Ελλάδα. Αυτό οφείλεται στην αυξημένη κυκλοφορία μοτοσικλετών στην Κύπρο, αφού οι καιρικές συνθήκες επιτρέπουν τη χρήση τους σε όλες τις εποχές του χρόνου.

3.2.7 Ο αριθμός των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου που σκοτώθηκαν σε οδικές συγκρούσεις, όπως μοτοσικλετιστές, ποδηλάτες και πεζοί είναι αρκετά μεγάλος και σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες έχει αυξηθεί την τελευταία δεκαετία. Οι μοτοσικλετιστές και οι πεζοί μεγαλύτερης ηλικίας αποτελούν τις ευάλωτες ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου στην Κύπρο με αυξημένα ποσοστά σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.2.8 Στην Ευρωπαϊκή Ένωση μεταξύ 2001 και 2007²⁰, υπήρξε μια μείωση της τάξης του 22% στον αριθμό των θανάτων για ποδηλάτες, ενώ στην Κύπρο ο φόρτος κυκλοφορίας ποδηλάτων και κατά συνέπεια τα θανατηφόρα δυστυχήματα που περιλαμβάνουν ποδηλάτες παραμένουν πολύ λίγα.

²⁰ Στοιχεία που ήταν διαθέσιμα κατά τη διάρκεια συγγραφής της Έκθεσης

3.2.9 Το ποσοστό των θανάτων που περιλαμβάνουν πεζούς στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2008 ξεπέρασε το 19% του συνολικού αριθμού θανάτων σε οδικές συγκρούσεις. Τα ποσοστά θανάτων που περιλαμβάνουν πεζούς στην Κύπρο ξεπερνούν κατά ελάχιστα το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θάνατοι κατά ηλικιακή ομάδα και φύλο

3.2.10 Στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περίπου το 23% του συνόλου των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις είναι νέοι ηλικίας μικρότερης των 25 ετών, ενώ το 24% είναι ηλικίας 25 έως 39 ετών. Το μεγαλύτερο ποσοστό (27%) των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις αντιστοιχεί στην ηλικιακή ομάδα των 40 έως 59. Από αυτούς, οι άνδρες αντιπροσωπεύουν περίπου το 75% του συνόλου των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις, ενώ οι γυναίκες το 25% στο σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την Κύπρο, η κατάσταση είναι λίγο διαφορετική για τα ποσοστά ανά φύλο. Συγκεκριμένα το ποσοστό των θανάτων από οδικές συγκρούσεις είναι για άνδρες 83% και για γυναίκες 17%.

3.2.11 Η κατάσταση στην Κύπρο δεν είναι η ίδια με αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις ηλικιακές ομάδες. Το μεγαλύτερο ποσοστό των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις παρουσιάζεται στην ηλικιακή ομάδα 25 έως 39 (37%). Οι νέοι κάτω των 25 ετών κατέχουν επίσης ένα σημαντικό μερίδιο του 25% των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις. Όσον αφορά το φύλο, το ποσοστό των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις είναι για άνδρες 83% και για γυναίκες 17%. Αυτό πιθανόν προκύπτει από το γεγονός ότι στις νεότερες ηλικιακές ομάδες (οι οποίες αποτελούν πολύ μεγάλο ποσοστό των θυμάτων) οι άνδρες έχουν την τάση να παραμένουν στην Κύπρο λόγω της στρατιωτικής τους θητείας ενώ οι γυναίκες τείνουν να μετακινούνται στο εξωτερικό για σπουδές.

Αποτελέσματα των μελετών σχετικών με τη νοοτροπία και συμπεριφορά του οδηγού σε σχέση με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, την επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά και την υπερβολική ταχύτητα.

3.2.12 Κατά την εξέταση της τάσης των οδηγών να καταναλώνουν αλκοόλ, συγκρίνοντας την SARTRE 3 και SARTRE 4, φάνηκε μια αύξηση στην τάση για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ πάνω από το νόμιμο όριο στην Ευρώπη (από 0,6% σε 0,9%). Η αύξηση στην Κύπρο ήταν αρκετά σημαντικότερη (από 0,9% σε 3,8%), καθώς όλο και περισσότεροι άνθρωποι στην Κύπρο σήμερα πιστεύουν ότι θα πρέπει να επιτρέπεται στους οδηγούς να καταναλώνουν περισσότερο αλκοόλ από το επιτρεπτό όριο ή και να καταναλώνουν όση ποσότητα θέλουν. Στην Κύπρο παρατηρήθηκε αύξηση (από 1,7% σε 14,6%), ενώ στην Ευρώπη αντιθέτως μια ελαφρά μείωση (από 7,7% σε 7,6%).

3.2.13 Εξετάστηκε η τάση των οδηγών για επικίνδυνη οδήγηση όπου ένα σημαντικό ποσοστό οδηγών δήλωσε ότι πολύ συχνά βρίσκονται πολύ κοντά στο προπορευόμενο όχημα (close-following / tailgating). Το ποσοστό στην Κύπρο αυξήθηκε σημαντικά από 10,6% το 2002 σε 39,8% το 2011, αποτελώντας έτσι το υψηλότερο ποσοστό στην Ευρώπη (από 9,1% σε 12,6%). Το ποσοστό των ατόμων που δηλώνουν ότι περνούν με πορτοκαλί ένδειξη στα φώτα τροχαίας, επίσης αυξήθηκε στην Κύπρο από 10,3% το 2002 σε 49,6% το 2011. Αντίθετα, στην Ευρώπη, πολύ λιγότεροι άνθρωποι δηλώνουν ότι περνούν με πορτοκαλί ένδειξη, αν και το ποσοστό έχει αυξηθεί από το 2002.

3.2.14 Ο σημαντικότερος παράγοντας που επηρεάζει την οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, είναι η προσωπική εμπειρία των οδηγών από την επιβολή του νόμου και η ανησυχία τους να μην εντοπιστούν εάν υπερβούν το όριο. Τα αποτελέσματα που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις SARTRE 3 & 4 αφορούν την ανησυχία των οδηγών μήπως ελεγχθούν από την Αστυνομία σε μια τυπική τους μετακίνηση. Τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Κύπρο οι άνθρωποι πιστεύουν όλο και περισσότερο ότι η πιθανότητα ελέγχου από την Αστυνομία σε μια τυπική τους μετακίνηση είναι σχετικά χαμηλή. Στην Ευρώπη, το ποσοστό των ατόμων που πιστεύουν ότι θα τύχουν ελέγχου ταχύτητας έχει μειωθεί κατά 15,4% μεταξύ 2002 και 2011, ενώ στην Κύπρο έχει αυξηθεί από 12,5% σε 15,6%). Το ποσοστό των ατόμων στην Ευρώπη που πιστεύουν ότι θα τύχουν ελέγχου για κατανάλωση αλκοόλ, έχει αυξηθεί κατά 5,6% κατά την περίοδο αυτή, ενώ στην Κύπρο αυξήθηκε από 8,3% σε 9,0%.

3.3 Υφιστάμενη κατάσταση. Βασικά θέματα Οδικής Ασφάλειας που εντοπίστηκαν στην Κυπριακή Δημοκρατία

3.3.1 Οι βασικές προτεραιότητες που επισημάνθηκαν για την Κύπρο, βασίστηκαν στα δεδομένα αριθμού θυμάτων και οδικών συγκρούσεων και στα στατιστικά στοιχεία της Αστυνομίας. Οι στόχοι της Πολιτικής και οι Δράσεις που βασίστηκαν στις παραπάνω προτεραιότητες, έχουν επικεντρωθεί στις μεθόδους μείωσης του αριθμού των θυμάτων μεταξύ των ακόλουθων κύριων ομάδων χρηστών του οδικού δικτύου, των περιοχών και την αντιμετώπιση συγκεκριμένων θεμάτων²¹:

- Ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, κυρίως πεζοί και χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων (ειδικότερα σε κατοικημένες περιοχές)
- Νέοι οδηγοί (συνήθως άτομα κάτω των 25)
- Οδικές συγκρούσεις σε κατοικημένες περιοχές των πόλεων και της υπαίθρου

²¹ Πηγή: Πρώτη Έκθεση Προόδου του Σταδίου 2, Οκτώβριος 2011

- Ταχύτητα οχημάτων, παράνομη στάθμευση και οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ: μαζί με την γενική βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς και της στάσης απέναντι στην Οδική Ασφάλεια στην Κύπρο, θεωρήθηκε αναγκαίο να επιτευχθεί και μείωση του αριθμού των θυμάτων σε μακροπρόθεσμη βάση
- Ανάγκη για αύξηση των ποσοστών συμμόρφωσης στη χρήση προστατευτικών μέτρων από τους χρήστες του οδικού δικτύου (ζώνες ασφαλείας, κράνη, παιδικός εξοπλισμός ασφαλείας)
- Οι αλλοδαποί που διαμένουν στην Κύπρο υπερεκπροσωπούνται στα ποσοστά των θυμάτων

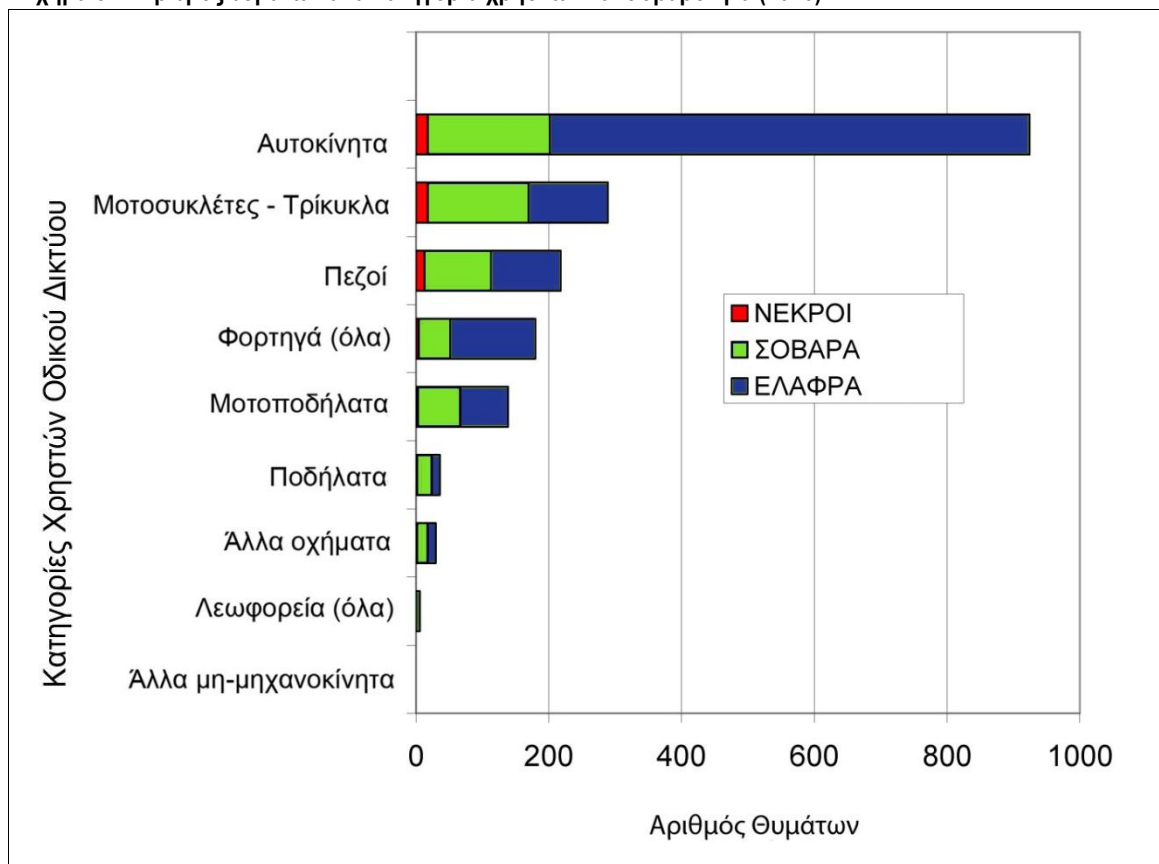
Ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου

3.3.2 Παρά το γεγονός ότι οι χρήστες αυτοκινήτων αποτέλεσαν την πλειοψηφία θυμάτων στην Κυπριακή Δημοκρατία για το 2010, οι μοτοσικλετιστές (15,9%) και οι πεζοί (12%) αντιπροσωπεύουν το δεύτερο υψηλότερο ποσοστό θυμάτων στην Κυπριακή Δημοκρατία για το 2010. Συγκεκριμένα, οι μοτοσικλετιστές ηλικίας 15-24 και 25-39 αντιπροσώπευαν το 13% του συνόλου των θυμάτων.

3.3.3 Η ταξινόμηση των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ως ξεχωριστή ομάδα χρηστών ήταν σχετικά πρόσφατη και έτσι στον υπολογισμό των μακροπρόθεσμων τάσεων αυτοί περιλήφθηκαν στους χρήστες μηχανοκίνητων μέσων του οδικού δικτύου. Τα θύματα σε οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων αντιπροσώπευαν 9,9% του συνόλου των θυμάτων για το 2010²².

²² Συνολικά, υπήρχαν 1.822 θύματα κάθε βαθμού βαρύτητας το 2010.

Σχήμα 3.2: Αριθμός θυμάτων ανά κατηγορία χρηστών και σοβαρότητα (2010)



3.3.4 Το 2010, υπήρχαν σχεδόν τόσος θάνατοι και σοβαροί τραυματισμοί μοτοσικλετιστών και πεζών όσοι και χρηστών αυτοκινήτου, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν πολύ περισσότεροι χρήστες αυτοκινήτου στο δίκτυο σε σχέση με τις υπόλοιπες ομάδες. Οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου για το 2010 αντιπροσώπευαν το 60% του συνολικού αριθμού θανάτων και το 60% του συνολικού αριθμού σοβαρών τραυματισμών σε οδικές συγκρούσεις στην Κύπρο για το 2010.

3.3.5 Έτσι, αποφασίστηκε ότι οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου θα πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα όσον αφορά τη μείωση των θυμάτων κατά την Στρατηγική Περίοδο 2012-2020.

Νέοι Οδηγοί

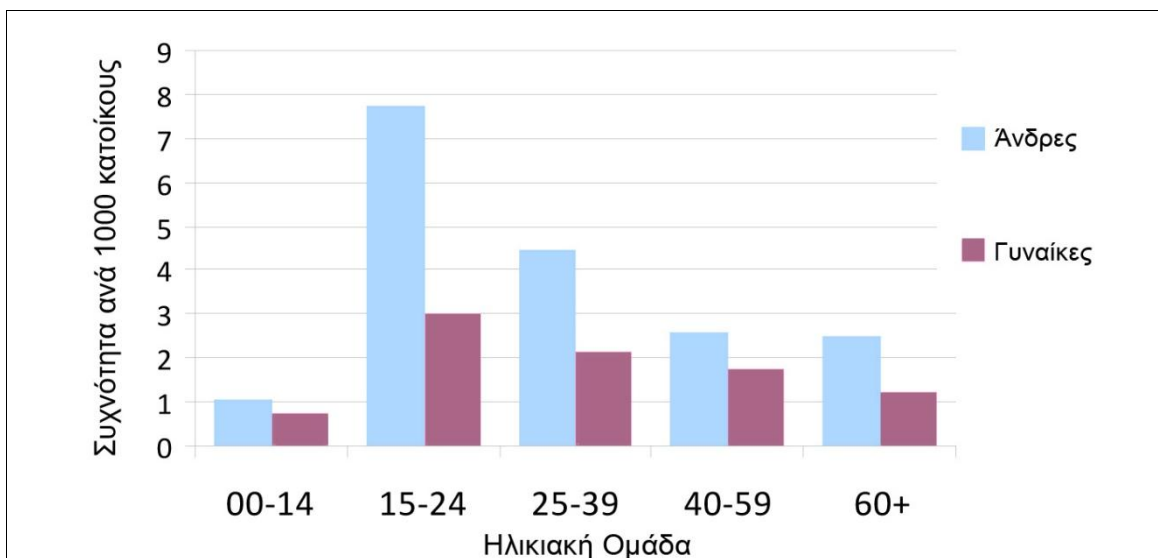
3.3.6 Υπήρχαν ιδιαίτερες ανησυχίες όσον αφορά τους νέους οδηγούς, γιατί οι νέοι και άπειροι οδηγοί υπερεκπροσωπούνται στα στατιστικά στοιχεία οδικών συγκρούσεων σε όλες τις χώρες²³, όπως και στην περίπτωση της Κύπρου, όπου ο μέσος όρος του ετήσιου ποσοστού θυμάτων ανά 1000 κατοίκους, για τους άνδρες ηλικίας 15-24 ήταν σχεδόν διπλάσιος από τη δεύτερη στη σειρά

²³ Έκθεση των Ηνωμένων Εθνών για την Οδική Ασφάλεια 'Improving Global Road Safety' Report and Recommendations 2010

ηλικιακή ομάδα μεταξύ 2006 – 2010²⁴. Οι αρχάριοι (νέοι) οδηγοί μπορεί να είναι οποιασδήποτε ηλικίας, οι περισσότεροι όμως τείνουν να είναι νεαροί, για τους οποίους οι μελέτες έδειξαν ότι είναι περίπου τέσσερις φορές πιο πιθανό να εμπλακούν σε οδικές συγκρούσεις σε σχέση με μεγαλύτερης ηλικίας οδηγούς, ως αποτέλεσμα της διαφορετικής στάσης που έχουν απέναντι στον κίνδυνο και την ταχύτητα, σε συνδυασμό με την έλλειψη εμπειρίας, καθώς και την υπερεκτίμηση των ικανοτήτων τους στην οδήγηση²⁵.

- 3.3.7 Στατιστικά στοιχεία έδειξαν για το 2010 ότι ο αριθμός των θυμάτων που ήταν άνδρες, ήταν κατά πολύ μεγαλύτερος από τον αριθμό των γυναικών, σε όλες τις ηλικιακές ομάδες χρηστών, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν άνδρες ηλικίας 15 έως 39 ετών. Οι άνδρες σε αυτή την ηλικιακή ομάδα αντιπροσώπευαν το 40% του συνόλου των θυμάτων στην Κυπριακή Δημοκρατία για το 2010. Γύρω στο 60% του συνόλου των θυμάτων (άντρες και γυναίκες) ήταν ηλικίας 15 έως 39 για το 2010. Τα υψηλότερα ποσοστά θυμάτων σε σχέση με τον πληθυσμό, ήταν και πάλι άνδρες μεταξύ των ηλικιακών ομάδων 15 - 24 και 25 - 39, ενώ τα ποσοστά για τις γυναίκες ήταν υψηλότερα στην ηλικιακή ομάδα 15 έως 24.

Σχήμα 3.3: Μέση Ετήσια συχνότητα απώλειας ανά 1000 κατοίκους, κατά φύλο και ηλικιακή ομάδα



2006 - 2010, βάσει των διαθέσιμων πληθυσμιακών δεδομένων (24/5/11) για όλα τα θύματα (θάνατος, σοβαρά, ελαφρά)

- 3.3.8 Λόγω του ότι η πλειοψηφία των νέων οδηγών ανήκει σε αυτή την ηλικιακή ομάδα, η στόχευση αυτής της ομάδας χρηστών υψηλού κινδύνου θεωρήθηκε ως προτεραιότητα για τη Στρατηγική Περίοδο 2012-2020.

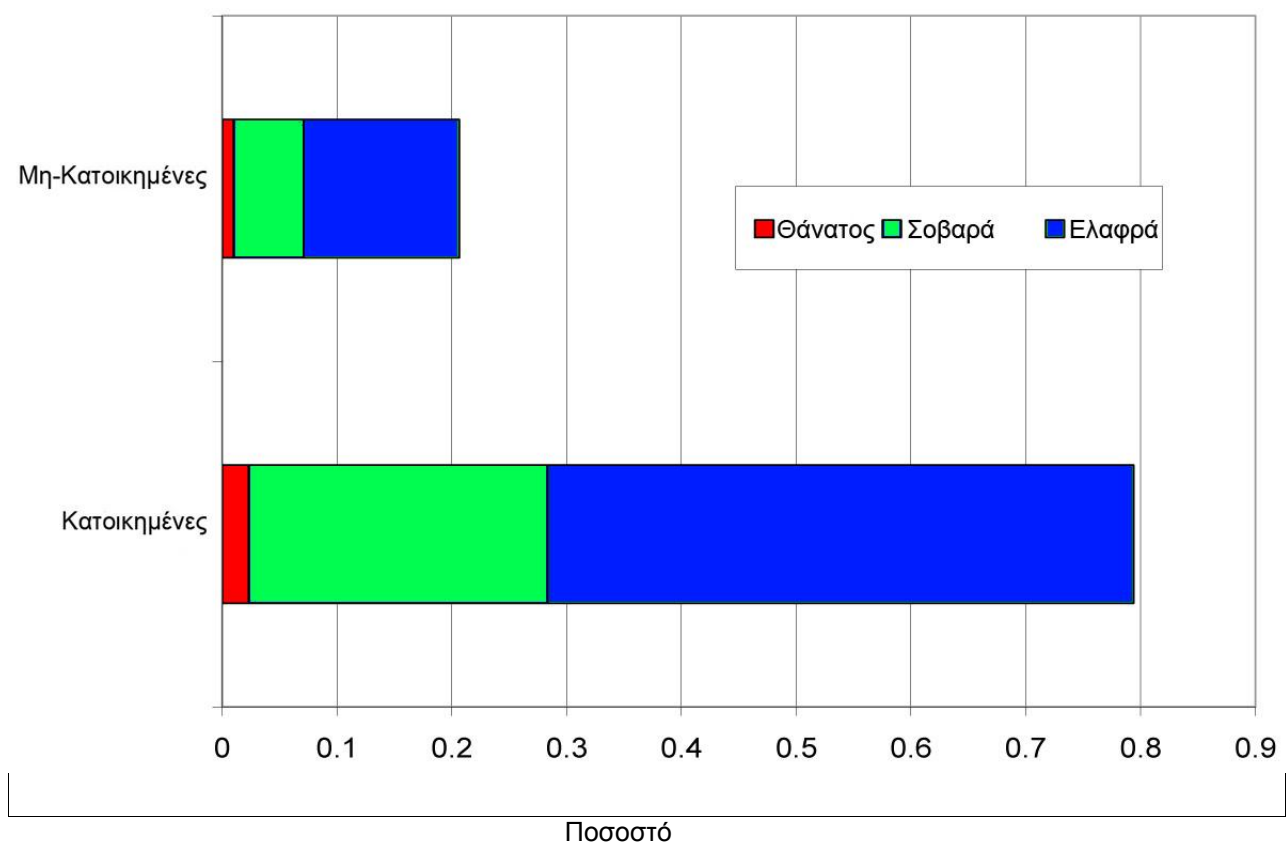
²⁴ Σχήμα 3.7, Έκθεση Σταδίου 1

²⁵ AAP 2371, Risky and Aggressive driving in young adults: Personality Matters Elena Constantinou, Georgia Panayiotou, Nikos Konstantinou, Anthi Loutsiou-Ladd, Andreas Kapardis

Οδικές συγκρούσεις σε κατοικημένες περιοχές των πόλεων και της υπαίθρου

3.3.9 Η κατανομή των θυμάτων ανά σοβαρότητα τραυματισμού σε κατοικημένες και μη κατοικημένες περιοχές, έδειξε ότι σχεδόν το 80% όλων των τραυματισμών σημειώθηκαν σε κατοικημένες ('build up') περιοχές και το ποσοστό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών που σημειώθηκαν σε κατοικημένες περιοχές (τόσο σε αστικές περιοχές όσο και σε περιοχές της υπαίθρου) είναι μεγαλύτερο από το σύνολο των τραυματισμών κάθε βαθμού βαρύτητας που σημειώθηκαν σε μη κατοικημένες περιοχές.

Σχήμα 3.4: Αριθμός θυμάτων ανά σοβαρότητα, σε κατοικημένες / μη-κατοικημένες περιοχές σε ποσοστά (2010)



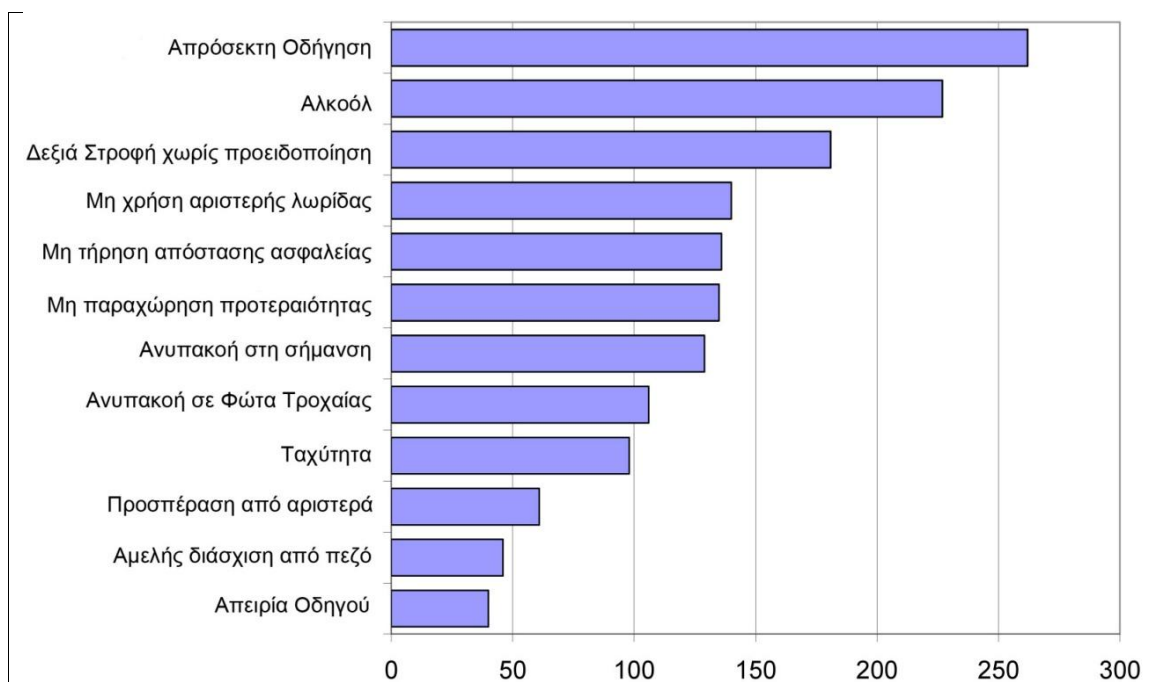
3.3.10 Έτσι, η εστίαση κυρίως σε σοβαρούς τραυματισμούς που σημειώνονται σε κατοικημένες περιοχές στην επόμενη στρατηγική περίοδο, είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος στόχευσης του υψηλού ποσοστού σοβαρών τραυματισμών που σημειώνονται στην Κυπριακή Δημοκρατία.

Υπερβολική ταχύτητα, παράνομη στάθμευση, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών και οδηγική συμπεριφορά

3.3.11 Οδήγηση χωρίς τη δέουσα προσοχή και υπό την επήρεια αλκοόλ ήταν οι δύο συχνότεροι παράγοντες που συνέβαλαν σε οδικές συγκρούσεις στην Κύπρο για το 2010. Μεγάλο ποσοστό δεξιών στροφών χωρίς προειδοποίηση, ή από λάθος λωρίδα, υποδηλώνουν ελλιπή συμμόρφωση προς τους νόμους και κακή χρήση του δρόμου από τους οδηγούς. Γενικώς, τα μεγάλα ποσοστά των οδηγών που δεν υπακούουν ή αγνοούν οδικές σημάνσεις ή σήματα φώτων τροχαίας υποστηρίζουν αυτή τη θεωρία.

3.3.12 Η παράνομη στάθμευση, αν και δεν περιλαμβάνεται στους παράγοντες που συμβάλουν σε οδικές συγκρούσεις, είναι μια γνωστή αιτία κυκλοφοριακής συμφόρησης και πηγή κινδύνου για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου όπως οι πεζοί. Η Κυβέρνηση είναι πρόθυμη να αντιμετωπίσει αυτό το ζήτημα με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας, ιδιαίτερα στις κατοικημένες περιοχές.

Σχήμα 3.5: Δώδεκα συχνότερες αιτίες πρόκλησης οδικών συγκρούσεων: 2010



Πηγή: FILE 4 από την Αστυνομία Κύπρου

3.3.13 Επιπλέον, η απειρία του οδηγού κατατάχθηκε στη δωδέκατη θέση, γεγονός που επίσης υποστηρίζει τη στόχευση των νέων οδηγών στη Στρατηγική Περίοδο 2012-2020.

- 3.3.14 Σε ειδική μελέτη που εκπονήθηκε από τη Μονάδα Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων για 206 θανάτους που σημειώθηκαν σε ανεπτυγμένες περιοχές (περιοχές κατοικίας και αυτοκινητόδρομους)²⁶, εξετάστηκαν οι παράγοντες που συνέβαλαν στα παραπάνω συμβάντα. Η έρευνα έδειξε ότι οι τρεις κυριότεροι παράγοντες ήταν η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η υπερβολική ταχύτητα και η απερίσκεπτη οδήγηση. Τα παραπάνω αποτελέσματα υποστηρίζουν περαιτέρω την επιλογή για αντιμετώπιση της κακής ή παράνομης οδικής συμπεριφοράς κατά τη Στρατηγική Περίοδο 2012-2020.
- 3.3.15 Όπως έδειξε η μελέτη «πριν» και «μετά» τη λειτουργία καμερών ασφαλείας σε εννέα περιοχές της Κύπρου, η παραβίαση φώτων τροχαίας και ορίου ταχύτητας ήταν σημαντικοί παράγοντες που συντελούν σε οδικές συγκρούσεις στην Κυπριακή Δημοκρατία²⁷, αφού ο αριθμός οδικών συγκρούσεων σημείωσε μείωση κατά 53,6% κατά τη διάρκεια της περιόδου που οι κάμερες ήταν σε λειτουργία. Τα παραπάνω αποτελεσματικά μέτρα θεωρήθηκαν ως μέτρα προτεραιότητας για τη μείωση των θυμάτων κατά τη Στρατηγική Περίοδο 2012-2020.

Αυξημένη συμμόρφωση προς τη χρήση εξοπλισμού ασφαλείας

- 3.3.16 Τα αποτελέσματα της μελέτης για τα ποσοστά χρήσης κράνους από τους μοτοσικλετιστές και ζωνών ασφαλείας από τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες τους, περιλήφθηκαν στο Κεφάλαιο 4.2 της Πρώτης Έκθεσης Προόδου του Σταδίου 1. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι μεταξύ 2001 και 2010, ο αριθμός των θανάτων μοτοσικλετιστών, που δεν έφεραν προστατευτικό κράνος παρέμεινε σχετικά σταθερός, γύρω στους 15 θανάτους ετησίως, με εξαίρεση τις αυξημένες θανατηφόρες οδικές συγκρούσεις με θύματα οδηγούς μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών που σημειώθηκαν το 2004. Ο αριθμός των θανατηφόρων δυστυχημάτων κατά τα οποία τα θύματα έφεραν προστατευτικό κράνος είχαν μειωθεί την ίδια περίοδο και αυτό δηλώνει τα προφανή οφέλη της χρήσης κράνους κατά την οδήγηση.
- 3.3.17 Το ποσοστό των θανάτων μοτοσικλετιστών, οι οποίοι δεν έφεραν προστατευτικό κράνος το 2010 ήταν παρόμοιο με αυτό του 2001, αποτελώντας περίπου τα τρία τέταρτα του συνόλου των θανάτων αυτής της ομάδας χρηστών του οδικού δικτύου. Οι δράσεις για την αντιμετώπιση της στασιμότητας που επικρατεί όσον αφορά την χρήση κράνους και την αύξηση των ποσοστών χρήσης κράνους υποστηρίζονται από δημοσιευμένα άρθρα²⁸.

²⁶ Βλ. αναφορά στο Κεφάλαιο 5.3 της Έκθεσης του Σταδίου 1

²⁷ Κατά τη διάρκεια των περιόδων των έντεκα μηνών 11/10/05 – 21/9/06 και 11/10/06 – 21/9/07

²⁸ PIN Flash 7: Reducing Motorcyclist deaths in Europe

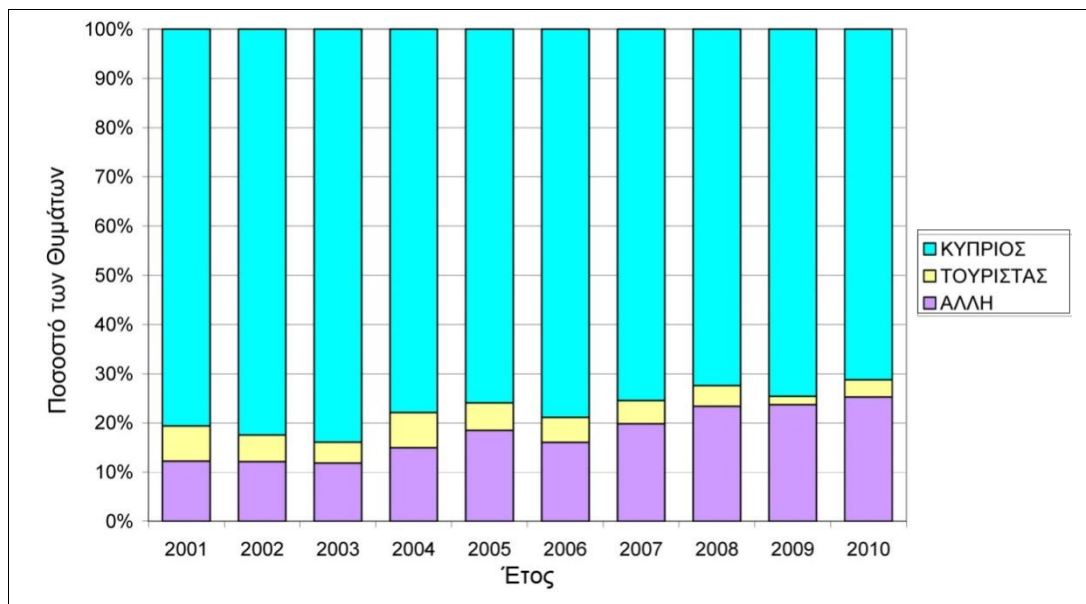
3.3.18 Όσον αφορά τα αποτελέσματα της ανάλυσης θανάτων οδηγών και επιβατών, οι οποίοι έκαναν ή δεν έκαναν χρήση ζώνης ασφαλείας μεταξύ του 2001 και 2010, η ανάλυση έδειξε ότι αν και ο συνολικός αριθμός των θανάτων οδηγών και επιβατών μειώθηκε κατά την περίοδο αυτή, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτής της μείωσης αφορούσε όσους έκαναν χρήση ζώνης ασφαλείας. Το 2001, σχεδόν το ήμισυ του συνόλου των θανάτων οδηγών και επιβατών δεν φορούσε ζώνη ασφαλείας. Όμως, το ποσοστό αυτό ξεπέρασε το 70% μέχρι το 2010. Τις επόμενες χρονιές, ο αριθμός των θανάτων οδηγών και επιβατών που δεν έκαναν χρήση ζώνης ασφαλείας παρέμεινε σχετικά σταθερός με περίπου 20 θανάτους ετησίως.

3.3.19 Η χρήση ζώνης ασφαλείας μειώνει την πιθανότητα θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού σε μια σύγκρουση κατά περίπου 50%²⁹ και η προοπτική του να σωθούν ζωές με την αύξηση της χρήσης ζωνών ασφαλείας είναι ευρέως τεκμηριωμένη. Έτσι, θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα η συμμόρφωση της χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας κατά τη Στρατηγική Περίοδο 2012-2020.

Αλλοδαποί που διαμένουν στην Κύπρο

3.3.20 Τα στοιχεία της έρευνας έδειξαν ότι το ποσοστό των τραυματισμών αλλοδαπών σε οδικές συγκρούσεις στην Κύπρο σημείωσε σταθερή αύξηση κατά τη διάρκεια της δεκαετούς περιόδου μέχρι και το Δεκέμβριο του 2010. Το 2010 αυτή η κατηγορία χρηστών αντιπροσώπευε πέραν του 25% του συνόλου τραυματισμών σε οδικές συγκρούσεις.

Σχήμα 3.6: Θύματα ανά εθνικότητα, ως ποσοστό του συνόλου των θυμάτων (2001-2010)



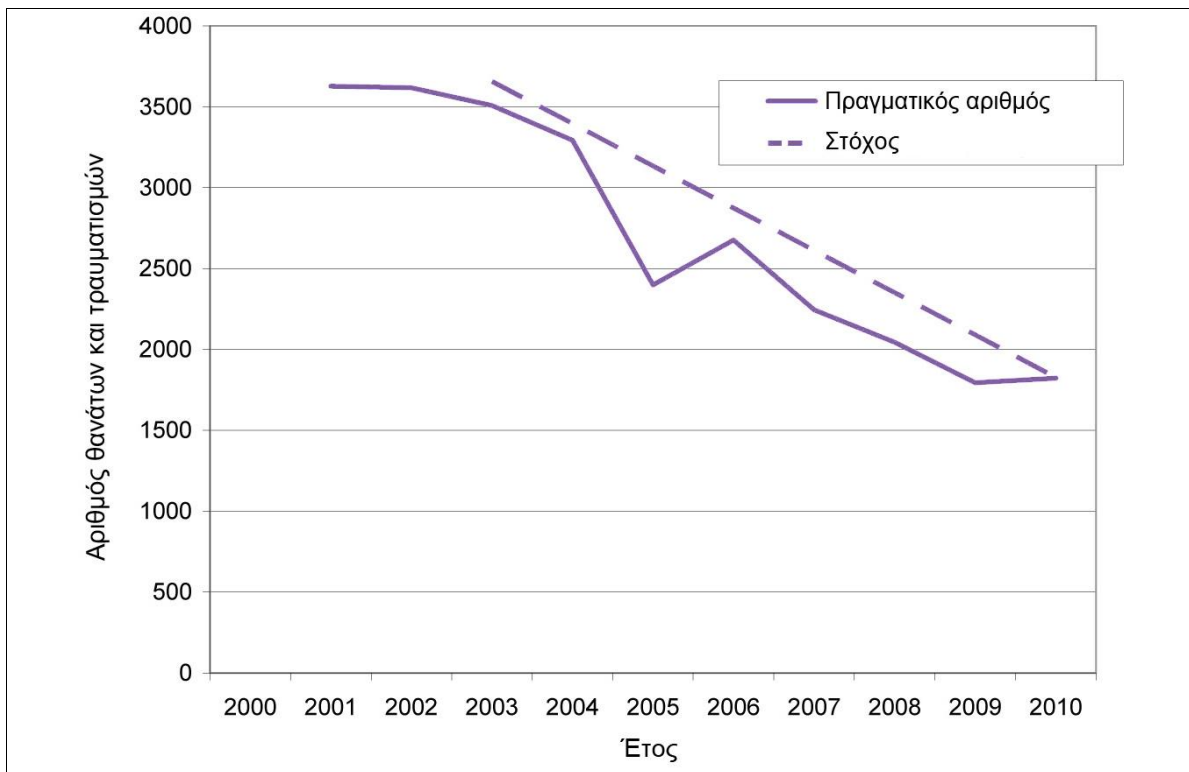
²⁹ PIN Flash 4: Increasing Seatbelt use

3.3.21 Παρόλο που οι αλλοδαποί αντιπροσώπευαν μόνο το 16% του πληθυσμού της Κυπριακής Δημοκρατίας το 2009, το ποσοστό αυτό, που αντιστοιχεί σε έναν στους τέσσερις τραυματισμούς σε οδικές συγκρούσεις, είναι μεγαλύτερο από αυτό που θα ανέμενε κανείς. Μετά από πιο λεπτομερείς συγκρίσεις διαπιστώθηκε ότι αυτή η κατηγορία χρηστών αντιπροσώπευε το 32% του συνόλου των θανάτων και το 26% του συνόλου των σοβαρών τραυματισμών που προκύπτουν από οδικές συγκρούσεις στην Κυπριακή Δημοκρατία το 2010, με αποτέλεσμα αυτή η κατηγορία χρηστών να αποτελεί προτεραιότητα, όσον αφορά τη μείωση των θυμάτων, στη Στρατηγική Περίοδο 2012-2020.

3.4 Η απόδοση μέχρι σήμερα: Μια επισκόπηση της προόδου για τη μείωση των θυμάτων

3.4.1 Η ανάλυση του αριθμού θυμάτων μεταξύ 2001 - 2010 δείχνει ότι ο στόχος που τέθηκε για μείωση κατά 50% των θανάτων και των τραυματισμών σε 1,827 (το σύνολο για το 2010 ήταν 1.822) επιτεύχθηκε.

Σχήμα 3.7: Βαθμός επίτευξης του Στόχου 2001-2010, αριθμός θανάτων και τραυματισμών



3.4.2 Κατά την αξιολόγηση της απόδοσης ξεχωριστά, για τους στόχους που τέθηκαν για τους θανάτους και τραυματισμούς στην προηγούμενη περίοδο³⁰, διαπιστώθηκε ότι η προσπάθεια για μείωση των θανάτων ήταν λιγότερο αποτελεσματική από την προσπάθεια για μείωση των τραυματισμών και έτσι κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιόδου 2012-2020, οι απώλειες ως αποτέλεσμα σοβαρών τραυματισμών θα τύχουν προτεραιότητας.

3.5 Πώς αποδώσαμε: Εκτιμώμενη αξία της απόδοσης της επένδυσης για την Οδική Ασφάλεια

3.5.1 Πραγματοποιήθηκε εκτίμηση της απόδοσης της επένδυσης για την Οδική Ασφάλεια για κάθε έτος στην προηγούμενη Στρατηγική Περίοδο³¹, βάσει των εκτιμώμενων δαπανών και της αξίας μείωσης των απωλειών (value of casualty savings) που επιτεύχθηκε σε σχέση με τις απώλειες του προηγούμενου έτους. Οι λεπτομερείς υπολογισμοί περιλήφθηκαν στο Παράρτημα 4 της Έκθεσης του Σταδίου 1 και συνοψίζονται παρακάτω.

Πίνακας 3.1: Εκτιμώμενη Ετήσια Απόδοση Επένδυσης κατά την περίοδο 2005 - 2010

Έτος	Αξία Μείωσης Απωλειών	Κόστος Επένδυσης	Απόδοση Επένδυσης
2005	39.360.916	5.909.384	Βλ. Σημείωση 2
2006	11.587.700	8.193.787	1,96
2007	2.263.584	11.268.278	0,28
2008	13.047.864	12.431.763	1,16
2009	12.729.402	14.006.127	1,02
2010	15.634.109	10.683.989	1,12
Σύνολο	55.262.660	51.809.339	1,07

Σημείωση 1: Κατά τον υπολογισμό του Συνολικού Κόστους Επένδυσης, μόνο τα έτη 2005 – 2009 περιλήφθηκαν, καθώς η εξοικονόμηση απωλειών για το 2010 δεν θα είχε ακόμα επιτευχθεί.

Σημείωση 2: Η μείωση απωλειών βασίστηκε στον προϋπολογισμό της επένδυσης του προηγούμενου έτους (δηλ. 2004). Η επένδυση του 2004 ήταν εκτός της Στρατηγικής Περιόδου 2005-2010, επομένως η απόδοση της επένδυσης για το 2005 δεν υπολογίστηκε.

3.5.2 Από τον πίνακα που διαμορφώθηκε, ήταν προφανές ότι για τα περισσότερα χρόνια, η επένδυση που έγινε για την Οδική Ασφάλεια ήταν θετική. Ωστόσο, στόχος της νέας Στρατηγικής Περιόδου είναι η βελτίωση της απόδοσης, με ιδιαίτερη έμφαση στην αναζήτηση εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης, στην αποτελεσματικότερη στόχευση των πόρων και στην αύξηση των συνεργειών και της συνεργασίας κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιόδου 2012-2020.

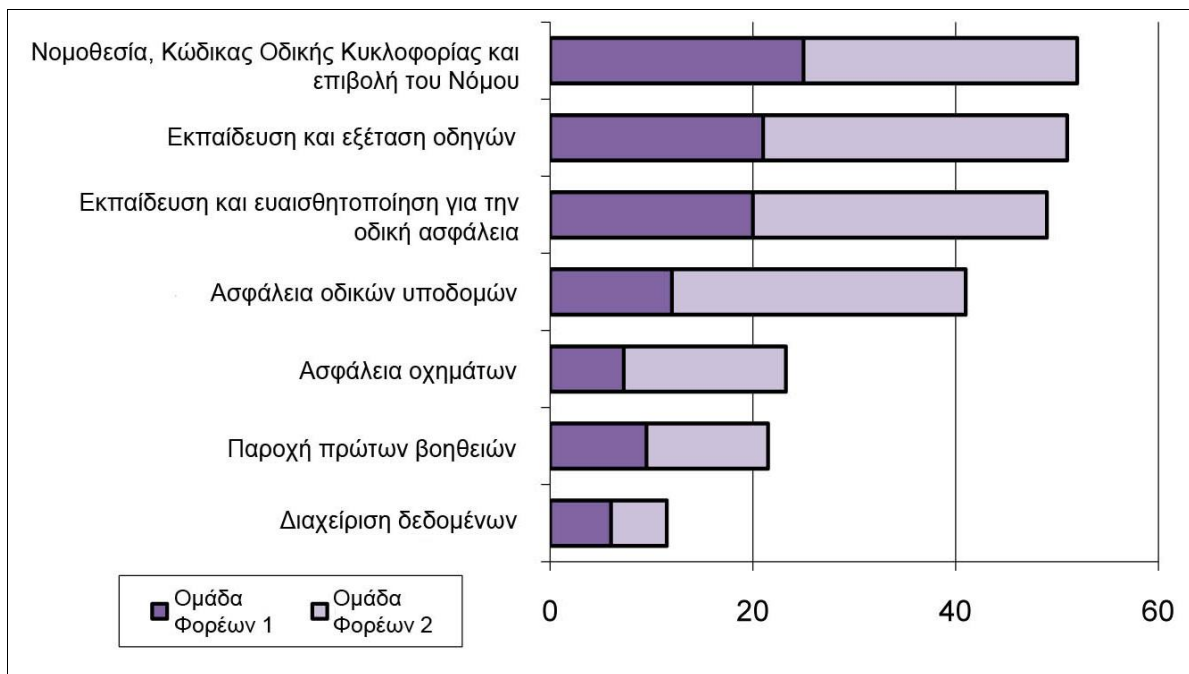
³⁰ Κεφάλαιο 6.2 της Έκθεσης του Σταδίου 1

³¹ Η Μεθοδολογία παρουσιάζεται αναλυτικότερα στο Κεφάλαιο 2 της παρούσας Έκθεσης

3.6 Τομείς προτεραιότητας που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς στο Στάδιο 1

3.6.1 Στα πλαίσια του Σταδίου 1 της παρούσας μελέτης, πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς³², προκειμένου να προσδιοριστούν οι σημαντικότεροι τομείς που θα πρέπει να στοχευθούν κατά τη νέα Στρατηγική Περίοδο 2012-2020. Οι απαντήσεις ιεραρχήθηκαν βάσει του βαθμού σημαντικότητας που έλαβαν και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο **Σχήμα 4.8** παρακάτω.

Σχήμα 3.8: Τομείς της Οδικής Ασφάλειας που είναι σημαντικότερο να στοχευθούν από το νέο Στρατηγικό Σχέδιο, απαντήσεις Εμπλεκόμενων Φορέων



3.6.2 Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 4.8**, οι τέσσερις τομείς στους οποίους θα πρέπει να επικεντρωθεί η επόμενη Στρατηγική Περίοδος είναι:

- Νομοθεσία, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και επιβολή του νόμου
- Εκπαίδευση και εξέταση οδηγών
- Εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση για την Οδική Ασφάλεια
- Ασφάλεια των οδικών υποδομών

³² Πλήρης κατάλογος των εμπλεκόμενων φορέων περιλήφθηκε στο Παράρτημα 3 της Έκθεσης Έναρξης, για σκοπούς αναφοράς.

3.6.3 Και οι δύο ομάδες εμπλεκόμενων φορέων δήλωσαν ότι η ιατρική φροντίδα και η ασφάλεια των οχημάτων ήταν τομείς που δεν χρειάζονται ιδιαίτερη έμφαση στην επόμενη Στρατηγική Περίοδο, μιας και δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση για αντιμετώπιση των προβλημάτων σε αυτούς τους τομείς κατά τη διάρκεια της προηγούμενης Στρατηγικής Περιόδου.

3.7 Η επιλεγείσα Στρατηγική Κατεύθυνση του Σχεδίου 2012-2020

3.7.1 Τρεις πιθανές στρατηγικές επιλογές αναπτύχθηκαν για το νέο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας. Για κάθε μία από αυτές τις επιλογές μπορούν να γίνουν διαφορετικοί συνδυασμοί από κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου, στις οποίες θα εστιάσει. Η ανάδειξη της επιλογής έγινε με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

- Το ποσοστό του συνόλου των θανάτων και τραυματισμών, κάθε βαθμού βαρύτητας που θα στοχεύσει η κάθε στρατηγική επιλογή και
- Ο προϋπολογισμός που είναι απαραίτητος προκειμένου να επιτευχθεί μείωση κατά 50% των θυμάτων και των θανάτων μέχρι το τέλος της Στρατηγικής Περιόδου, για κάθε στρατηγική επιλογή

3.7.2 Και οι τρεις επιλογές παρουσιάστηκαν στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, τον Οκτώβριο του 2011, και λήφθηκε η απόφαση να αναπτυχθεί ένα Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας το οποίο να επικεντρώνεται κυρίως σε μέτρα για μείωση των θυμάτων για όλους τους χρήστες αυτοκινήτου (για όλους τους τύπους δρόμων) και των θανάτων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου κυρίως σε κατοικημένες περιοχές (στις πόλεις και την ύπαιθρο).

3.7.3 Κατά την ιεράρχηση και των τριών επιλογών, στοχεύθηκε το υψηλότερο ποσοστό μείωσης του αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών κάθε βαθμού βαρύτητας³³.

3.8 Στόχοι για μείωση του αριθμού των θυμάτων μέχρι το 2020

3.8.1 Η ΕΕ έχει καθορίσει ένα γενικό στόχο για επίτευξη μείωσης κατά 50% των θανάτων από οδικές συγκρούσεις για όλες τις χώρες-μέλη μέχρι το 2020³⁴. Επιπλέον, το ETSC πρότεινε σε κάθε κράτος-μέλος την υιοθέτηση εθνικών στόχων για μείωση των σοβαρών τραυματισμών (χρησιμοποιώντας τον υφιστάμενο ορισμό για το ποιοί τραυματισμοί θεωρούνται σοβαροί),

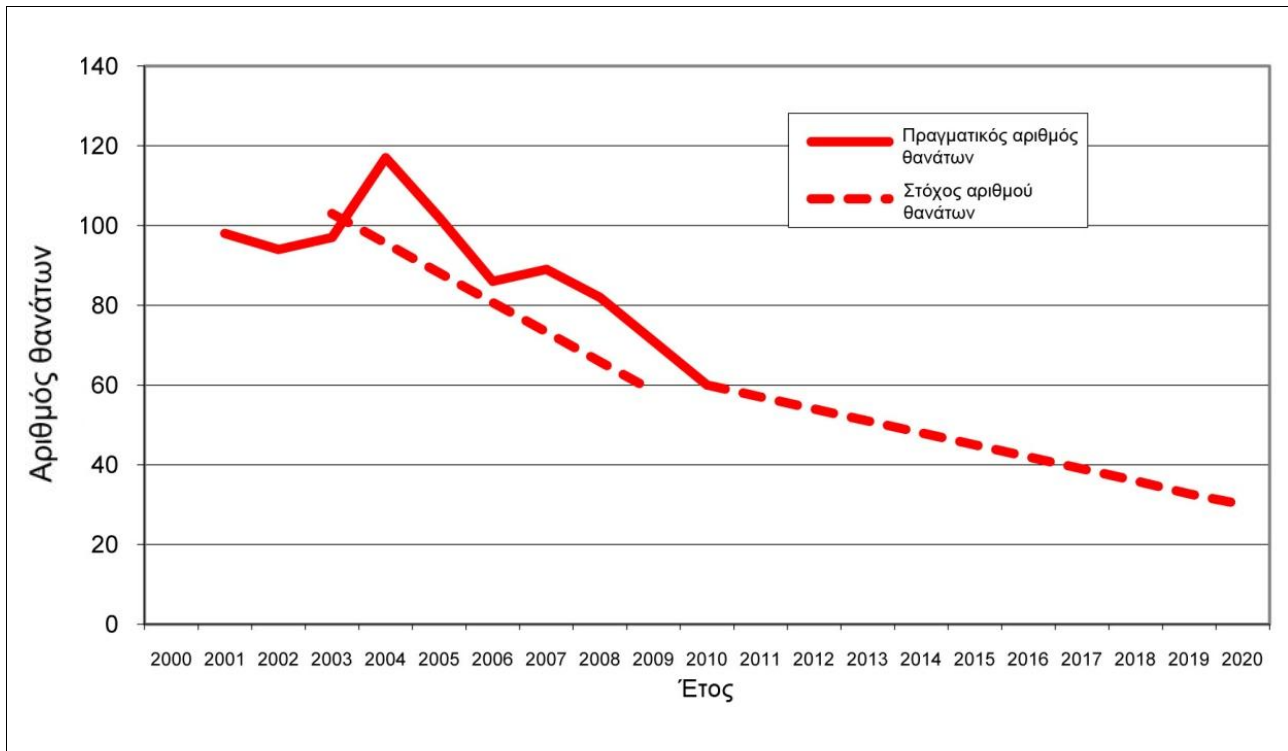
³³ Περιλήφθησαν στα διαγράμματα που παρουσιάστηκαν στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας τον Οκτώβριο του 2011

³⁴ EU Safety Strategy: Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

παράλληλα με τη μείωση των θανάτων. Συνολικά, μια μείωση της τάξης του 40% του αριθμού των θυμάτων με σοβαρούς τραυματισμούς προτάθηκε ως στόχος μέχρι το 2020³⁵.

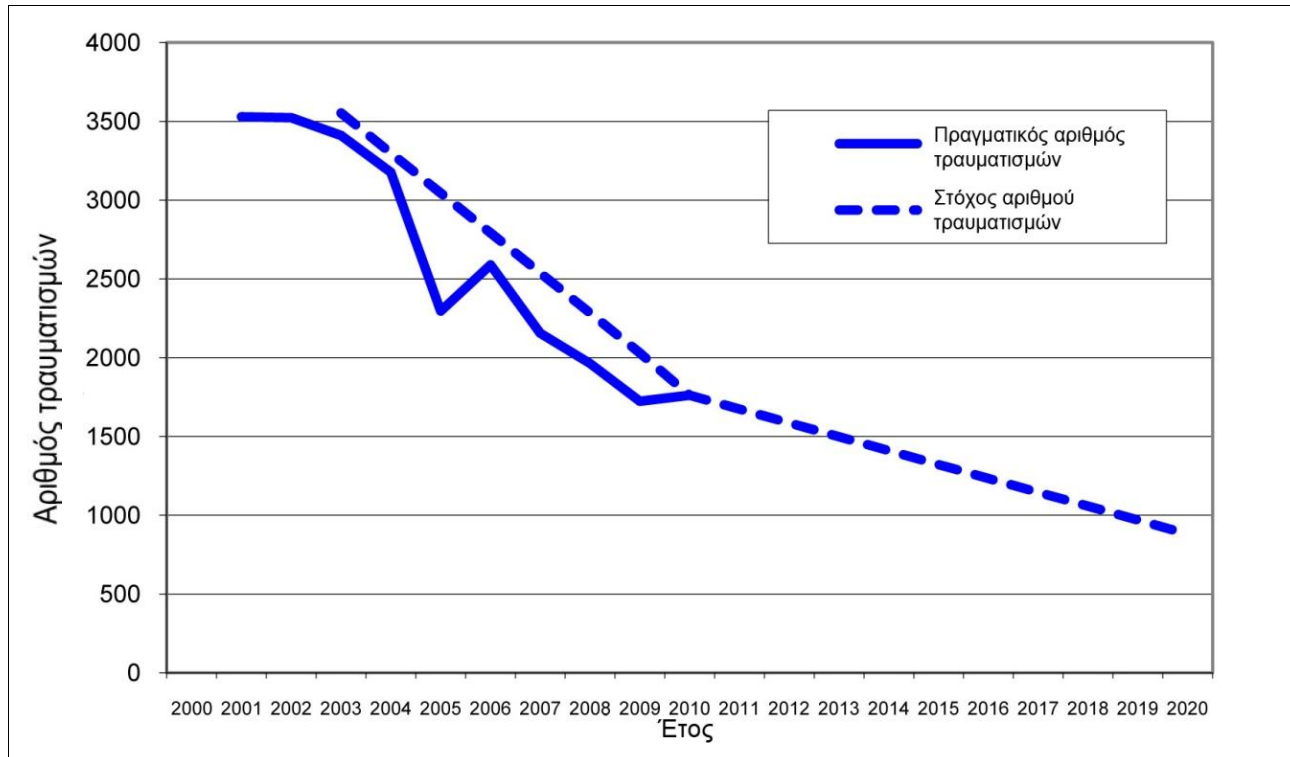
3.8.2 Λαμβάνοντας τις παραπάνω προτάσεις υπόψη, η Κυπριακή Δημοκρατία αποφάσισε την επίτευξη δύο δύσκολων, αλλά πραγματοποιήσιμων ποσοτικών στόχων, για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών που συμβαίνουν ως αποτέλεσμα των τροχαίων οδικών συγκρούσεων, μέχρι το 2020.

ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κατά 50% του συνολικού αριθμού θανάτων από οδικές συγκρούσεις σε 30 μέχρι το έτος 2020, από τους 60 του έτους βάσης 2010



³⁵ ETSC PIN Flash 15 – Setting Targets for serious injury reduction in Europe

ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κατά 50% του συνολικού αριθμού τραυματισμών από οδικές συγκρούσεις σε 881 μέχρι το έτος 2020, από τις 1.762 του έτους βάσης 2010



3.8.3 Εκτός των παραπάνω στόχων, τέσσερις συμπληρωματικοί στόχοι τέθηκαν για μείωση των θυμάτων, μετά το δεύτερο γύρο διαβουλεύσεων. Η πλειοψηφία των στόχων αυτών επιδιώκουν τη μείωση θυμάτων για συγκεκριμένες ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου κατά την περίοδο έως το 2020 και παρατίθενται παρακάτω.

ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κατά 60% του αριθμού θανάτων ή τραυματισμών πεζών και οδηγών ποδηλάτων από οδικές συγκρούσεις, δηλαδή σε 102 μέχρι το 2020, βάσει των αποτελεσμάτων του 2010 όπου σημειώθηκαν 254 θάνατοι και τραυματισμοί

ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κατά 60% του αριθμού θανάτων ή τραυματισμών από οδικές συγκρούσεις, των χρηστών του οδικού δικτύου ηλικίας κάτω των 14 ετών, δηλαδή σε 42 μέχρι το 2020, βάσει των αποτελεσμάτων του 2010 όπου σημειώθηκαν 105 θάνατοι και τραυματισμοί

ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κατά 60% του αριθμού θανάτων ή τραυματισμών από οδικές συγκρούσεις, των αλλοδαπών, δηλαδή σε 184 μέχρι το 2020, βάσει των αποτελεσμάτων του 2010 όπου σημειώθηκαν 460 θάνατοι και τραυματισμοί

ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κατά 60% του αριθμού θανάτων ή τραυματισμών από οδικές συγκρούσεις των οδηγών οχημάτων και μηχανοκίνητων δίκυκλων ηλικίας κάτω των 25 ετών, δηλαδή σε 5 μέχρι το 2020, βάσει των αποτελεσμάτων του 2010 όπου σημειώθηκαν 12 θάνατοι

3.9 Στρατηγικό Πλαίσιο Πολιτικής

3.9.1 Το αρχικό πλαίσιο πολιτικής αναπτύχθηκε για το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, το οποίο έλαβε υπόψη τους επιλεγμένους τομείς προτεραιότητας³⁶ και έδωσε έμφαση στις ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου που ανήκουν στη στρατηγική επιλογή που επέλεξε το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας. Μετά το δεύτερο γύρο διαβουλεύσεων³⁷, αναπτύχθηκε το τελικό πλαίσιο πολιτικής, το οποίο επικεντρώθηκε στους ακόλουθους βασικούς τομείς:

- Γενική Πολιτική
- Ασφάλεια για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου
- Νομοθεσία, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και επιβολή του νόμου
- Εκπαίδευση και εξέταση οδηγών
- Εκπαίδευση, Δημοσιότητα και Ευαισθητοποίηση για την Οδική Ασφάλεια
- Ασφαλέστεροι δρόμοι και κινητικότητα
- Ανταπόκριση μετά την οδική σύγκρουση
- Ασφαλέστερα οχήματα
- Οργανωτική Δομή και λειτουργία

3.9.2 Το υπόλοιπο του Κεφαλαίου παρουσιάζει τις Πολιτικές και τους Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια που αποτελούν το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, με το σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής να περιγράφεται λεπτομερώς στο Κεφάλαιο 5 της παρούσας Έκθεσης.

³⁶ Προσδιορίστηκαν κατά τις διαβουλεύσεις του Σταδίου 1

³⁷ Λεπτομέρειες σχετικά με τη δεύτερη διαβούλευση παρουσιάζονται στην Έκθεση του Σταδίου 2

Γενική Πολιτική

3.9.3 Συνολικά τρεις γενικές Πολιτικές περιλαμβάνονται σε αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, οι οποίες είναι:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ Ρ1: Υποστήριξη της ανάγκης για ενσωμάτωση της Οδικής Ασφάλειας στην ευρύτερη πολιτική ατζέντα περιλαμβανομένων των πολιτικών για τη δημόσια υγεία, το περιβάλλον, την εκπαίδευση της νεολαίας και καταπολέμηση των ναρκωτικών ουσιών

ΠΟΛΙΤΙΚΗ Ρ2: Υποστήριξη και προώθηση της ασφαλούς μετακίνησης πεζών και ποδηλάτων ως ξεχωριστών μέσων μετακίνησης και ως αναπόσπαστων τμημάτων του συστήματος μεταφοράς, για υποστήριξη της υγείας, της βιώσιμης κινητικότητας καθώς και ευρύτερων οικονομικών στόχων

ΠΟΛΙΤΙΚΗ Ρ3: Εντατικοποίηση των προσπαθειών για χρηματοδότηση των μέτρων για την Οδική Ασφάλεια, μέσω των πόρων που παρέχονται για μέτρα που αφορούν άλλες πολιτικές, όπως τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης τη βελτίωση της μετακίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες, της υγείας και το περιβάλλον στις περιπτώσεις που τα μέτρα για την Οδική Ασφάλεια μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβάλλουν στην επίτευξη των ευρύτερων στόχων πολιτικής, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η κατανομή της χρηματοδότησης για ειδικά μέτρα για την Οδική Ασφάλεια

Ασφάλεια για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου

3.9.4 Σε αυτήν την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, περιλαμβάνονται μια Πολιτική και τέσσερις Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ V1: Υποστήριξη της παροχής υποδομών και μέτρων για βελτίωση και προώθηση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου

RSI V1: Καταγραφή και σύγκριση με το μέσο όρο της ΕΕ, του αριθμού και του ποσοστού των θανάτων ή των σοβαρών τραυματισμών σε οδικές συγκρούσεις που αφορούν οδηγούς οχημάτων και χρήστες μηχανοκινήτων δίκυκλων κάτω των 25 ετών, σε ετήσια βάση

RSI V2: Καταγραφή και σύγκριση με το μέσο όρο της ΕΕ, του αριθμού και του ποσοστού των θανάτων ή των σοβαρών τραυματισμών για χρήστες μηχανοκινήτων δίκυκλων, σε ετήσια βάση

RSI V3: Υπολογισμός και καταγραφή του ποσοστού των θυμάτων κάθε βαθμού σοβαρότητας, αλλοδαπών που διαμένουν στην Κύπρο, σε ετήσια βάση

RSI V4: Καταγραφή του αριθμού και του ποσοστού των αδειών οδήγησης (συμπεριλαμβανομένων των μαθητικών) για τα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες, σε ετήσια βάση

Νομοθεσία, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και επιβολή του Νόμου

3.9.5 Σε αυτή την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, περιλαμβάνονται τρεις Πολιτικές και εννέα Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ L1: Αύξηση της εγρήγορσης και της συμμόρφωσης όλων των χρηστών του οδικού δικτύου της Κυπριακής Δημοκρατίας σε σχέση με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας, μέσω ενός συνδυασμού από νομοθετικές αλλαγές και δράσεις επιβολής του νόμου

ΠΟΛΙΤΙΚΗ L2: Προώθηση της χρήσης των υφιστάμενων και των νέων τεχνολογιών όσον αφορά την επιβολή του νόμου για την υποστήριξη των στόχων που τέθηκαν σχετικά με την Οδική Ασφάλεια

ΠΟΛΙΤΙΚΗ L3: Ορισμός ορίων ταχύτητας ανάλογα με το χαρακτήρα και τη λειτουργία της κάθε περιοχής και αντιμετώπιση του προβλήματος υπέρβασης του ορίου ταχύτητας όπου αυτό συμβαίνει

RSI L1: Υπολογισμός ετησίως και σε συγκεκριμένα σημεία, του ποσοστού των οδηγών που φέρουν ζώνη ασφαλείας

RSI L2: Καταγραφή ετησίως του αριθμού των θανάτων οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων και συνεπιβατών, που δεν έφεραν κράνος ή έφεραν κράνος που δεν ήταν σωστά ασφαλισμένο, εκφρασμένο ως ποσοστό του συνολικού αριθμού θανάτων οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων

RSI L3: Καταγραφή του ποσοστού των οδικών συγκρούσεων όπου η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας ήταν παράγοντας που συντέλεσε στο ατύχημα

RSI L4: Υπολογισμός του αριθμού των αλκοτέστ που βρέθηκαν θετικά σε σημεία συμβάντων, εκφρασμένο ως ποσοστό του συνολικού αριθμού ελέγχων αλκοτέστ που πραγματοποιούνται στα σημεία των συμβάντων

RSI L5: Καταγραφή του αριθμού των θανάτων οδηγών και επιβατών που δεν έφεραν ζώνη ασφαλείας, εκφρασμένο ως ποσοστό του συνολικού αριθμού θανάτων

RSI L6: Καταγραφή του αριθμού των εξώδικων που εκδίδονται ετησίως για τη χρήση κινητών τηλεφώνων, την οδήγηση χωρίς ασφάλεια, την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, και τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους

RSI L7: Καταγραφή ετησίως σε συγκεκριμένα σημεία, του ποσοστού των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων και των συνεπιβατών οι οποίοι φέρουν κράνος, που φέρουν κράνος αλλά δεν είναι σωστά ασφαλισμένο και που δεν φέρουν κράνος

RSI L8: Καταγραφή του ποσοστού των προστίμων που εισπράττονται ετησίως, εκφρασμένο ως ποσοστό του αριθμού των παραβάσεων που κατεγράφησαν και των εξώδικων που εκδόθηκαν

RSI L9: Καταγραφή ετησίως του αριθμού αλκοτέστ που βρέθηκαν θετικά σε τυχαίους ελέγχους, εκφρασμένο ως ποσοστό του συνολικού αριθμού αλκοτέστ που καταγράφηκαν ετησίως

Εκπαίδευση και Εξέταση οδηγών

3.9.6 Δύο Πολιτικές και τρεις Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ DT1: Εξασφάλιση πρόσβασης σε ολοκληρωμένες ευκαιρίες εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας ώστε να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου είναι επαρκώς εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα προσόντα που απαιτούνται για την ασφαλή χρήση του οδικού δικτύου

ΠΟΛΙΤΙΚΗ DT2: Δημιουργία προγράμματος με μέτρα για την ενίσχυση του τρόπου εκπαίδευσης και εξέτασης των οδηγών, ώστε να καλλιεργηθεί μια κουλτούρα συνεχούς και δια βίου μάθησης

RSI DT1: Καταγραφή ετησίως του αριθμού των μαθητευόμενων οδηγών που εμπλέκονται σε οδικές συγκρούσεις

RSI DT2: Καταγραφή ετησίως του αριθμού των νέων οδηγών (περίοδος 3 ετών από τη μέρα έκδοσης της άδειας οδήγησης τους) που εμπλέκονται σε οδικές συγκρούσεις

RSI DT3: Καταγραφή ετησίως του αριθμού των σεμιναρίων ειδικά για οδηγούς μηχανοκινήτων δίκυκλων που ολοκληρώνονται καθώς και του αριθμού των μοτοσικλετιστών που παρακολουθούν αυτά τα σεμινάρια

Εκπαίδευση, Δημοσιότητα και Ευαισθητοποίηση για την Οδική Ασφάλεια

3.9.7 Τρεις γενικές Πολιτικές και τρεις Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ E1: Βελτίωση της πρόσβασης στην εκπαίδευση και στις δράσεις ευαισθητοποίησης για την Οδική Ασφάλεια καθώς και στις ευκαιρίες εκπαίδευσης για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου, ανεξαρτήτως ηλικίας και εθνικότητας

ΠΟΛΙΤΙΚΗ E2: Εφαρμογή μέτρων που αποσκοπούν στην αλλαγή της κακής νοοτροπίας και αντιλήψεων για την Οδική Ασφάλεια που επικρατεί στην Κυπριακή Δημοκρατία

RSI E1: Καταγραφή του αριθμού εκστρατειών ευαισθητοποίησης που οργανώνονται σε ετήσια βάση

RSI E2: Καταγραφή του αριθμού των σχολείων στα οποία έγινε εκπαίδευση στην οδήγηση ποδηλάτου, σε ετήσια βάση

RSI E3: Καταγραφή του αριθμού των σχολείων στα οποία έγινε εκπαίδευση για πεζούς, σε ετήσια βάση

Ασφαλέστεροι δρόμοι και κινητικότητα

3.9.8 Δύο Πολιτικές και τρεις Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ R1: Αποδοχή του γεγονότος ότι οι χρήστες του οδικού δικτύου θα κάνουν λάθη, ώστε να καταβληθούν προσπάθειες όπου είναι δυνατό να μειώνονται οι πιθανότητες αυτά τα λάθη να οδηγούν σε οδικές συγκρούσεις και να ελαχιστοποιείται η επίπτωση των λαθών όταν συμβούν οι οδικές συγκρούσεις, μέσα από τον ασφαλή σχεδιασμό, κατασκευή, αναβάθμιση και διαχείριση του οδικού δικτύου

ΠΟΛΙΤΙΚΗ R2: Προώθηση των μέσων μετακίνησης για τους χρήστες του οδικού δικτύου βάσει ιεράρχησης που σχετίζεται με την τρωτότητα / ασφάλεια των χρηστών και τη βιωσιμότητα των μέσων μετακίνησης σε κατοικημένες αστικές περιοχές και κατοικημένες περιοχές της υπαίθρου

RSI R1: Καταγραφή του αριθμού των εγκρίσεων για κατασκευή διαβάσεων πεζών, σε ετήσια βάση

RSI R2: Καταγραφή του αριθμού των εγκρίσεων για εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής ύφεσης, σε ετήσια βάση

Ανταπόκριση μετά την οδική σύγκρουση

3.9.9 Μία Πολιτική και ένας Δείκτης για την Οδική Ασφάλεια περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ PC1: Συνέχιση της υποστήριξης του εν εξελίξει προγράμματος βελτιώσεων του συστήματος «Πρώτης Απόκρισης»

RSI PC1: Μηνιαία καταγραφή του ποσοστού αφίξεων των ασθενοφόρων εντός των ακόλουθων χρονικών ορίων, μετρώντας από την ώρα κλήσης:

**9 λεπτά σε αστικές περιοχές
13 λεπτά στα προάστια
20 λεπτά σε αγροτικές περιοχές**

Ασφαλέστερα Οχήματα

3.9.10 Μία Πολιτική, δύο Δείκτες και ένας Στόχος που δεν συνδέεται με τον αριθμό θυμάτων περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ VS1: Υποστήριξη των στόχων της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια οχημάτων

RSI VS1: Καταγραφή του αριθμού των ελέγχων παρά την οδό αλλά και των έκτακτων ελέγχων τεχνικής επάρκειας για την κυκλοφορία οχημάτων, σε ετήσια βάση

RSI VS2: Καταγραφή του μέσου όρου ηλικίας των αδειούχων οχημάτων ανά κατηγορία, σε ετήσια βάση

ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κατά 30% του μέσου όρου ηλικίας των αδειούχων οχημάτων ανά κατηγορία μέχρι το 2020, σε σχέση με τις αντίστοιχες ηλικίες του 2010

Οργανωτική Δομή και Λειτουργία

3.9.11 Τρεις Πολιτικές και δύο Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια περιλαμβάνονται σε αυτή την ενότητα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2012-2020, ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΗ Ο1: Ενδυνάμωση της Μονάδας Οδικής Ασφάλειας του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, μέσω της παροχής επαρκούς προσωπικού, για τη βελτίωση της ικανότητας διαχείρισης και της αξιοποίησης δεδομένων, τον καλύτερο έλεγχο, την καλύτερη αξιολόγηση και παρακολούθηση, καθώς και την αύξηση της διυπηρεσιακής συνεργασίας και των συμπράξεων

ΠΟΛΙΤΙΚΗ Ο2: Υποστήριξη της χρήσης της τεχνολογίας για τη βελτίωση της συλλογής, ανάλυσης και διάχυσης των δεδομένων σχετικά με τις οδικές συγκρούσεις, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι για τη μείωση του αριθμού των θυμάτων

ΠΟΛΙΤΙΚΗ Ο3: Μεγιστοποίηση της δυνατότητας επένδυσης τρίτων στην Οδική Ασφάλεια, προς όφελος όλων, μακροπρόθεσμα

RSI Ο1: Καταγραφή του αριθμού των σχεδίων δράσης που αφορούν μαζικούς ελέγχους (mass), ελέγχους διαδρομών και ελέγχους περιοχών που εκτελέστηκαν, σε ετήσια βάση

RSI Ο2: Καταγραφή των οικονομικών συνεισφορών τρίτων στα προγράμματα ασφαλείας, σε ετήσια βάση

3.9.12 Η μετατροπή του κάθε Στόχου, Πολιτικής και Δείκτη για την Οδική Ασφάλεια σε υλοποιήσιμο Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 5 της παρούσας Έκθεσης.

4 Σχέδιο Εφαρμογής

4.1 Περίληψη

- 4.1.1 Το παρόν Κεφάλαιο αναπτύσσει περαιτέρω το πλαίσιο του Σχεδίου Εφαρμογής που περιλήφθηκε στους Πίνακες της Έκθεσης του Σταδίου 2 και περιλαμβάνει συγκεκριμένες προτάσεις για θεσμικά θέματα και θέματα επικοινωνίας, καθώς επίσης και το χρονοδιάγραμμα και τις προτάσεις για την παρακολούθηση των επιμέρους προγραμμάτων και δράσεων της Οδικής Ασφάλειας.
- 4.1.2 Το Σχέδιο είναι αποτέλεσμα σημαντικής δουλειάς, που περιλάμβανε συγκεκριμένα ζητήματα που αφορούν τις οδικές συγκρούσεις εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας. Περιλάμβανε επίσης, δύο ξεχωριστούς γύρους διαβουλεύσεων με ένα σημαντικό αριθμό εμπλεκόμενων φορέων, οι οποίοι θα είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του Σχεδίου και την εφαρμογή των Δράσεων που περιλαμβάνονται σε αυτό.
- 4.1.3 Στα πλαίσια του Σταδίου 2, έγινε αναφορά στις προτεινόμενες «Δράσεις» για την επίτευξη των Στόχων του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας. Οι παραπάνω προσδιορίστηκαν ως βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες ή μακροπρόθεσμες Δράσεις ή Στόχοι του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.
- 4.1.4 Το Σχέδιο Εφαρμογής περιλαμβάνει το παραπάνω Σχέδιο Δράσης, ώστε να:
- Περιλαμβάνει το χρονοδιάγραμμα για εφαρμογή κάθε μιας από τις Δράσεις ή τα Μέτρα
 - Προσδιορίζει τους οργανισμούς και φορείς που θα έχουν την ευθύνη για την επίτευξη του κάθε στόχου
 - Προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα μετρηθεί ο βαθμός επίτευξης του κάθε στόχου
 - Καθορίζει τα αναμενόμενα αποτελέσματα
- 4.1.5 Προφανώς, οι Δράσεις που ορίστηκαν για εφαρμογή βραχυπρόθεσμα θα έχουν τη μεγαλύτερη σημασία για αυτό και έχει δοθεί μεγαλύτερη προσοχή σε αυτές κατά τη διαμόρφωση του Σχεδίου Εφαρμογής. Το υπόλοιπο του Κεφαλαίου αυτού καθορίζει το Σχέδιο Εφαρμογής για τις κατηγορίες που αντιστοιχούν στις πολιτικές που παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 4 της παρούσας Έκθεσης.

4.2 Ασφάλεια για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου

- 4.2.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.1**. Αποτελείται από τρία γενικά Μέτρα, πέντε Ειδικά Μέτρα για την ασφάλεια των πεζών και των οδηγών ποδηλάτου και οκτώ Ειδικά Μέτρα για την ασφάλεια των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων.
- 4.2.2 Όλα τα προτεινόμενα Μέτρα προτείνονται για εφαρμογή είτε βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα, δείχνοντας την προτεραιότητα που δίδεται από την Κυπριακή Κυβέρνηση στην αντιμετώπιση των θεμάτων ασφάλειας αναφορικά με τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.
- 4.2.3 Τα μέτρα που αφορούν τους πεζούς και τους ποδηλάτες που προτείνονται για εφαρμογή βραχυπρόθεσμα, κατά κύριο λόγο αφορούν την εξασφάλιση της ασφαλούς υποδομής και την ασφάλεια των υφιστάμενων υποδομών. Επιπλέον, θέλουν να καταστήσουν αυτούς τους χρήστες πιο ευδιάκριτους (μέσω της ενθάρρυνσης χρήσης ενδυμάτων υψηλής ορατότητας), καθώς και να ενθαρρύνουν τη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς.
- 4.2.4 Η πλειοψηφία των Μέτρων για βελτίωση της ασφάλειας των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων προτείνονται για εφαρμογή βραχυπρόθεσμα. Αποτελούν ένα συνδυασμό από νομοθετικές αλλαγές, την αύξηση της ευθύνης προς τους εργοδότες ώστε να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί δικύκλων που εργοδοτούνται από αυτούς είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι και εκπαιδευμένοι, καθώς και ότι οδηγούν τεχνικώς κατάλληλες, καλά συντηρημένες μηχανές, ενδιαφέρονται για την αναβάθμιση των προσόντων κατάρτισης και της άδειας οδήγησης των εργαζομένων τους.
- 4.2.5 Σε αρχικό στάδιο, οι απόψεις των εμπλεκόμενων και η πληροφόρηση σχετικά με το πώς θα μπορούσε πρακτικά να επιτευχθεί η συνεργασία μεταξύ εργοδοτών, Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και άλλων φορέων ώστε να πραγματοποιηθούν οι αναγκαίες αλλαγές είναι ζωτικής σημασίας. Η υποστήριξη τους για τα μέτρα που ενδέχεται να εφαρμοστούν είναι απαραίτητη.
- 4.2.6 Όσον αφορά την παροχή και τη βελτίωση των υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες, ο έλεγχος και η αποτύπωση σε χάρτες της παρούσας υποδομής είναι ένα σημαντικό πρώτο βήμα. Η δημιουργία «διαδρόμων» και συνεχών συνδέσεων για πεζούς μεταξύ των υφιστάμενων πόλων έλξης, πιθανό να είναι πιο επιτυχής στην παραγωγή μετακινήσεων για πεζούς και ποδηλάτες αντί των διεσπαρμένων διευκολύνσεων που παρέχονται μεμονωμένα.

4.3 Νομοθεσία, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και επιβολή του νόμου

- 4.3.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.2** και περιλαμβάνει έξι Μέτρα για βελτίωση της επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, εννέα Μέτρα για την αύξηση της συμμόρφωσης για τους ισχύοντες κανόνες οδικής κυκλοφορίας, δύο Ειδικά Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας για τους νέους οδηγούς και δύο Ειδικά Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων και των συνεπιβατών τους μέσω νομοθετικών αλλαγών και αλλαγών στην επιβολή του νόμου.
- 4.3.2 Τα μέτρα επιβολής του νόμου που προτείνονται για εφαρμογή στην αρχή της Στρατηγικής Περιόδου κατά κύριο λόγο αφορούν τη μείωση του επιτρεπόμενου ορίου αλκοόλ στο αίμα για ορισμένες κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου, τη λήψη μέτρων για την εξάλειψη του φαινομένου της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών ή κάποιων νόμιμων φαρμάκων, καθώς και των μέτρων για αντιμετώπιση των προβλημάτων που συνδέονται με την παράνομη στάθμευση.
- 4.3.3 Μέτρα για αύξηση του ποσοστού της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες οδικής κυκλοφορίας που προτείνεται να τεθούν σε εφαρμογή βραχυπρόθεσμα αφορούν κυρίως την οργάνωση ενεργειών επιβολής του νόμου για υπερβολική ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, χρήση κράνους, χρήση της ζώνης ασφαλείας και χρήση του κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, σε συνδυασμό με την παρακολούθηση της προόδου και τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων. Προτεραιότητα έχει δοθεί επίσης, στην αναθεώρηση των κυρώσεων ώστε να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί που προκαλούν τις πιο σοβαρές οδικές συγκρούσεις λαμβάνουν υψηλότερα πρόστιμα και ότι γίνεται στόχευση των περιοχών στις οποίες παρουσιάζεται μεγαλύτερος δείκτης οδικών συγκρούσεων.
- 4.3.4 Άλλα μέτρα που θα πρέπει να τύχουν εφαρμογής βραχυπρόθεσμα, είναι η μείωση του επιτρεπόμενου επιπέδου αλκοόλ στο αίμα και των επιτρεπόμενων βαθμών ποινής για νέους οδηγούς, καθώς και η υποχρεωτική χρήση ευδιάκριτων πινακίδων κυκλοφορίας από τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, προς ενίσχυση των δραστηριοτήτων για έλεγχο της ταχύτητας.
- 4.3.5 Για την εφαρμογή των νομοθετικών αλλαγών, θα πρέπει να ετοιμαστεί μια έκθεση που να τεκμηριώνει τις αλλαγές, η οποία θα βασίζεται στη διεθνή εμπειρία με θετικά αποτελέσματα. Η έκθεση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει και μια οικονομική αιτιολόγηση σχετικά με τη μείωση των θυμάτων, προκειμένου να εξασφαλιστεί υποστήριξη για τις αλλαγές. Σε συνδυασμό με την

ευρεία διάδοση των αιτιών που καθιστούν αναγκαία την αλλαγή και την προώθηση των ωφελειών από την ασφάλεια, οποιαδήποτε πιθανή αντίσταση στις προτεινόμενες αλλαγές θα μπορεί να καμφθεί, καθιστώντας τη σύνταξη και την επακόλουθη ψήφιση της νομοθεσίας περισσότερο αποδεκτή και με μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας.

- 4.3.6 Όσον αφορά τις ενέργειες επιβολής του νόμου, είναι σημαντικό αυτές να είναι σωστά στοχευμένες και να βασίζονται σε δεδομένα (dataled) ώστε να μπορούν να προκαλέσουν το μέγιστο δυνατό όφελος. Επιπλέον, η σύνδεση των εν λόγω εκστρατειών με δραστηριότητες τύπου και δημοσίων σχέσεων, όπως δημοσίευση επίκαιρων σοβαρών οδικών συγκρούσεων ή γενικότερα θέματα όπως η σοβαρότητα της υπερβολικής ταχύτητας και της μη χρήση ζώνης ασφαλείας κλπ, θα μπορούσε να αυξήσει την αποτελεσματικότητα των εν λόγω δραστηριοτήτων.

4.4 Εκπαίδευση και Εξέταση Οδηγών

- 4.4.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.3** και αποτελείται από επτά Μέτρα για βελτίωση της εκπαίδευσης και της εξέτασης των οδηγών, έξι Ειδικά Μέτρα για βελτίωση της εκπαίδευσης και της εξέτασης των υποψήφιων οδηγών, έξι Ειδικά Μέτρα για βελτίωση της εκπαίδευσης και της εξέτασης των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων και πέντε Μέτρα με σκοπό τη βελτίωση της κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας μακροπρόθεσμα στην Κυπριακή Δημοκρατία.
- 4.4.2 Η πλειοψηφία των γενικών μέτρων που προτείνονται για εφαρμογή στην αρχή της Στρατηγικής Περιόδου (δηλαδή βραχυπρόθεσμα) αφορούν τα Μέτρα σε σχέση με τα μηχανοκίνητα δίκυκλα. Περιλαμβάνουν βελτίωση της προσοχής από και προς τους μοτοσικλετιστές, χρονικό περιορισμό της διάρκειας της προσωρινής άδειας οδήγησης μηχανοκίνητου δικύκλου (μαθητική) και επιπλέον την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των οδηγών μαθητικών λεωφορείων.
- 4.4.3 Για τους υποψήφιους οδηγούς, έχει δοθεί προτεραιότητα στα μέτρα που επιδιώκουν τη διεύρυνση και την αναβάθμιση του επιπέδου εκπαίδευσης καθώς και την αύξηση της προσοχής προς τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου στα προγράμματα εκπαίδευσης οδηγών.
- 4.4.4 Αναφορικά με τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, τα Μέτρα τα οποία επιδιώκουν την αύξηση της ορθής και ασφαλούς χρήσης κράνους και τα Μέτρα που ενθαρρύνουν την παρακολούθηση προχωρημένων μαθημάτων οδήγησης, έχουν λάβει προτεραιότητα ώστε να εφαρμοστούν νωρίς στη νέα Στρατηγική Περίοδο.

- 4.4.5 Προκειμένου να αξιολογηθούν επαρκώς οι οδηγοί σχολικών λεωφορείων, πρωτίστως είναι αναγκαίο να καθοριστεί το απαιτούμενο πρότυπο βάσει του οποίου θα αξιολογούνται οι οδηγοί και να παρέχεται πιστοποίηση στον οδηγό για το επιτευχθέν επίπεδο κατάρτισης. Είναι επίσης αναγκαίο να δημιουργηθούν διαδικασίες που να εμποδίζουν την εργοδότηση οδηγών, οι οποίοι δεν έχουν επιτύχει το απαιτούμενο επίπεδο κατάρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά μαθητών.
- 4.4.6 Παρομοίως, για τους οδηγούς μηχανοκίνητων δίκυκλων με προσωρινή (μαθητική) άδεια οδήγησης, είναι ζωτικής σημασίας να τεθούν σε εφαρμογή οι κατάλληλες διοικητικές διαδικασίες και να γίνονται συνεχόμενοι έλεγχοι, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι τα Μέτρα επιτυγχάνουν το σκοπό τους.
- 4.4.7 Όσον αφορά τα Μέτρα για ανάπτυξη κουλτούρας για την Οδική Ασφάλεια, θα δοθεί προτεραιότητα στην παροχή πληροφόρησης και πόρων για μαθητές λυκείου, γονείς και κηδεμόνες, αλλά και για γηραιότερους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου ώστε να αυξηθεί ο βαθμός ευαισθητοποίησης και να ενθαρρυνθεί μια πιο υπεύθυνη στάση.

4.5 Εκπαίδευση, Δημοσιότητα και Ευαισθητοποίηση για την Οδική Ασφάλεια

- 4.5.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.4** και αποτελείται από δέκα Γενικά Μέτρα (και τα αντίστοιχα υπο-μέτρα), οκτώ Μέτρα που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για να στοχευθούν οι νεαροί χρήστες του οδικού δικτύου και έξι Ειδικά Μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας για τους αλλοδαπούς χρήστες του δικτύου που διαμένουν στην Κύπρο.
- 4.5.2 Η πλειονότητα των Μέτρων που περιλαμβάνονται στον **Πίνακα 5.4** έχει κριθεί σημαντικό να υλοποιηθούν βραχυπρόθεσμα, με τα υπόλοιπα Μέτρα να προτείνονται για εφαρμογή σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Αυτό αντικατοπτρίζει τη συμβολή που θα έχουν τα Μέτρα αυτά στο βασικό στόχο για αλλαγή της νοοτροπίας και της κουλτούρας για την Οδική Ασφάλεια στην Κυπριακή Δημοκρατία μακροπρόθεσμα.

4.6 Ασφαλέστεροι δρόμοι και κινητικότητα

- 4.6.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.5** και αποτελείται από δεκατρία (13) Γενικά Μέτρα για βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου, δύο Ειδικά Μέτρα για βελτίωση της ασφάλειας του οδικού περιβάλλοντος σε κατοικημένες περιοχές και έξι Ειδικά Μέτρα για αντιμετώπιση ζητημάτων ασφάλειας στο υπερτοπικό και στο υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- 4.6.2 Όσον αφορά τα Γενικά Μέτρα, μεγαλύτερη προτεραιότητα δόθηκε στην έγκαιρη εφαρμογή των Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Audits), στις Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Inspections) και στη συνέχιση του προγράμματος επέμβασης σε “μελανά σημεία” (Blacksspots). Λόγω της σταδιακά χαμηλότερης απόδοσης στον εντοπισμό κατάλληλων περιοχών για επέμβαση, μπορεί να αποδειχθεί πιο αποτελεσματική σε μακροπρόθεσμη βάση η απόδοση προτεραιότητας σε διαδρομές ή σε διαδρόμους υψηλού κινδύνου. Η εφαρμογή προγραμμάτων Ελέγχου και Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας θα απαιτήσει την εφαρμογή κοινών προτύπων και κατευθυντηρίων γραμμών για θέματα ελέγχου και την εισαγωγή επαγγελματικών προτύπων όσον αφορά τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές. Μετά την εκπαίδευση του προσωπικού στο κατάλληλο επίπεδο κατάρτισης, καθώς και τον καθορισμό των ενεργειών που θα πρέπει να γίνουν μετά από κάθε Επιθεώρηση ή Έλεγχο, το πρόγραμμα Ελέγχων και Επιθεωρήσεων θα πρέπει να τεθεί σε λειτουργία.
- 4.6.3 Για τους δρόμους υπερτοπικής σημασίας και τους υπεραστικούς δρόμους, οι Δράσεις που προτείνεται να υλοποιηθούν σε αρχικό στάδιο σχετίζονται με την εγκατάσταση διαχωριστικών σε περιοχές της υπαίθρου που αποτελούν γνωστά σημεία πρόκλησης οδικών συγκρούσεων, την εγκατάσταση ευφών συστημάτων οδικής σήμανσης και τη διαμόρφωση υποδομής με υψηλή παθητική ασφάλεια για μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας των επεμβάσεων. Μια πρώτη διερεύνηση θα πρέπει να αναληφθεί για τον εντοπισμό και την ιεράρχηση των περιοχών με μεγάλη συχνότητα οδικών συγκρούσεων οι οποίες θα ωφελούνται περισσότερο από τις επεμβάσεις. Επιπλέον, για να διασφαλιστεί η συνεχής υποστήριξη του προγράμματος, τα δεδομένα οδικών συγκρούσεων από τους χώρους της επέμβασης θα πρέπει να συγκεντρώνονται συστηματικά για να είναι εμφανή τα οφέλη της κάθε επέμβασης.

4.7 Ανταπόκριση μετά την Οδική Σύγκρουση

- 4.7.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.6** και αποτελείται από οκτώ Μέτρα και Δράσεις για περαιτέρω βελτίωση της ανταπόκρισης μετά την οδική σύγκρουση.
- 4.7.2 Ενώ οι περισσότερες δράσεις έχει προγραμματιστεί να τύχουν εφαρμογής μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, τόσο οι κατευθυντήριες γραμμές ορθής πρακτικής για την κατάλληλη περιθαλψη τραυματιών και την παροχή υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης (πρώτες βοήθειες) όσο και η δημιουργία νέων σταθμών ασθενοφόρων για ελαχιστοποίηση του χρόνου μετάβασης στα σημεία των οδικών συγκρούσεων θεωρείται απαραίτητο να αναπτυχθούν νωρίς στη Στρατηγική Περίοδο.
- 4.7.3 Σημαντικός για την επιτυχία της Στρατηγικής, θα είναι ο εντοπισμός και η αξιοποίηση κατάλληλου προσωπικού από τον τομέα ιατρικής περιθαλψης, που να μπορεί να συνεργαστεί με τις αρμόδιες Επιτροπές και το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, ώστε να συμβάλει αποτελεσματικά στην επίτευξη των στόχων του Στρατηγικού Σχεδίου.

4.8 Ασφαλέστερα Οχήματα

- 4.8.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.7** και αποτελείται από οκτώ Δράσεις για αύξηση και διατήρηση σε υψηλό επίπεδο των προδιαγραφών των οχημάτων στην Κυπριακή Δημοκρατία, καθώς και δύο Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων.
- 4.8.2 Προτεραιότητα για άμεση εφαρμογή έχουν τα μέτρα που αποσκοπούν στο να διασφαλιστεί ότι τα υφιστάμενα οχήματα (και ιδίως τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά μαθητών) συντηρούνται σε ικανοποιητικό επίπεδο, κυρίως μέσω των τεχνικών ελέγχων (ΜΟΤ). Αποσκοπούν επίσης, στη συνεχή αξιολόγηση και συντήρηση των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου για να διασφαλιστεί ότι πληρούν τις ανάλογες απαιτήσεις. Για να επιτευχθούν τα παραπάνω, θα πρέπει να καθοριστούν οι απαιτούμενες προδιαγραφές, να δρομολογηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες που εξασφαλίζουν τον έλεγχο και κυρίως να δημιουργηθούν διαδικασίες που αποτρέπουν την κυκλοφορία ακατάλληλων οχημάτων.

4.8.3 Τα δύο Μέτρα για βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων θα αντιμετωπιστούν νωρίς στη Στρατηγική Περίοδο, μέσω της προώθησης των ωφελειών της κατάλληλης χρήσης παιδικών ζωνών και των αποτελεσμάτων από τις δοκιμές ασφάλειας των οχημάτων, κάνοντας τα οφέλη για την ασφάλεια να είναι εμφανή. Όσο πιο γρήγορα τα Μέτρα αυτά τεθούν σε εφαρμογή, τόσο πιο γρήγορα θα επέλθει η μείωση του αριθμού των θυμάτων από οδικές συγκρούσεις.

4.9 Οργανωτική Δομή και Λειτουργία

4.9.1 Το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής για αυτό το τμήμα του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας παρατίθεται αναλυτικά στον **Πίνακα 5.8** και αποτελείται από έξι Δράσεις για βελτίωση της ανάλυσης των δεδομένων, τέσσερα Ειδικά Μέτρα για βελτίωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης μετά την υλοποίηση, καθώς και οκτώ Μέτρα για βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, των επιτροπών που το αποτελούν και των ιδιωτικών και δημόσιων οργανισμών που θα βοηθήσουν στην επίτευξη των Στόχων της Οδικής Ασφάλειας.

4.9.2 Αν και πιο γενική από τις άλλες κατηγορίες, η οργανωτική δομή και η λειτουργία που προτείνεται για τη νέα Στρατηγική Περίοδο θα είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία του συνόλου του προγράμματος. Ο συντονισμός, η συνεργασία, η αποτελεσματική στόχευση των πόρων, η αποτελεσματική παρακολούθηση (monitoring) και η αξιολόγηση (evaluation) των προσπαθειών, καθώς και η αναπροσαρμογή των προτεραιοτήτων βάσει των αποτελεσμάτων της εν λόγω παρακολούθησης, θα είναι κρίσιμα θέματα για τη διασφάλιση της βέλτιστης μείωσης των οδικών συγκρούσεων κατά τη διάρκεια της νέας Στρατηγικής Περιόδου.

4.9.3 Η Μονάδα Οδικής Ασφάλειας είναι ιδανικά τοποθετημένη, ώστε να συνεχίσει το ρόλο της και (αν και δεν περιλαμβάνεται ως Δράση στο σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής) είναι η κατάλληλη Υπηρεσία που θα αξιολογεί την ενδιάμεση απόδοση του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας³⁸ και θα αναθεωρεί τις προτεραιότητες και τις δράσεις βάσει των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης. Κατά την αναθεώρηση θα πρέπει να εντοπίζονται οι τομείς όπου η μείωση του αριθμού των θυμάτων υπήρξε μεγαλύτερη, να γίνεται σύγκριση της προόδου σε σχέση με τους συνολικούς στόχους, να γίνεται αξιολόγηση της απόδοσης των Δεικτών Οδικής Ασφάλειας και να εντοπίζονται οι τομείς που χρειάζεται επιπλέον προσπάθεια.

³⁸ Προκαταρκτικά προτείνεται το έτος 2016

5 Τελικά Συμπεράσματα και Προτάσεις

5.1 Τελικά Συμπεράσματα

- 5.1.1 Μετά από λεπτομερή ανάλυση των πτυχών της Οδικής Ασφάλειας στην Κυπριακή Δημοκρατία, η Μελέτη αυτή εντόπισε και επισήμανε τα βασικά ζητήματα ασφάλειας που πρέπει να αντιμετωπιστούν για τη βέλτιστη μείωση του αριθμού των θυμάτων κατά την περίοδο μέχρι το έτος 2020.
- 5.1.2 Οι διαβουλεύσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς σε κρίσιμα στάδια του Έργου έχουν δείξει ότι οι προτεινόμενοι Στόχοι, Πολιτικές και Δράσεις υποστηρίζονται από τους φορείς που θα συμμετέχουν στην επίτευξη και την εφαρμογή τους.
- 5.1.3 Οι ανάγκες για βελτίωση των διαδικασιών συλλογής και ανάλυσης δεδομένων, της πιο αποτελεσματικής στόχευσης των πόρων, της αύξησης της συνεργασίας και της αποτελεσματικότερης εξεύρεσης των εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης για τις δραστηριότητες Οδικής Ασφάλειας έχουν τεκμηριωθεί και ο ρόλος της Μονάδας Οδικής Ασφάλειας στην καθοδήγηση της Στρατηγικής έχει αναγνωρισθεί.
- 5.1.4 Η αποτίμηση της δυνητικής μείωσης του αριθμού των θυμάτων ήταν δύσκολη λόγω ελλείψεως συγκεκριμένων στοιχείων για την Κύπρο, σχετικά με την εκτίμηση του κόστους απώλειας, αλλά και λόγω της σχετικής έλλειψης παρακολούθησης και αξιολόγησης μετά την εφαρμογή των Δράσεων που είχαν αναληφθεί κατά τη διάρκεια της προηγούμενης Στρατηγικής Περιόδου. Έτσι, κατά τη διαμόρφωση του νέου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, η ανάγκη συλλογής δεδομένων για παρακολούθηση, αξιολόγηση και μελλοντική αποτίμηση, έγινε αναπόσπαστο μέρος του Σχεδίου Δράσης και Εφαρμογής, ώστε να διευκολύνεται η μελλοντική αξιολόγηση της μείωσης του αριθμού των θυμάτων και να είναι ευκολότερη η μέτρηση της απόδοσης του νέου Στρατηγικού Σχεδίου.
- 5.1.5 Συμπερασματικά, η εκτεταμένη προσπάθεια για την ολοκλήρωση του Έργου, έχει δημιουργήσει ένα Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας για την Κυπριακή Δημοκρατία που είναι βασισμένο σε δεδομένα, προσαρμοσμένο στα θέματα Οδικής Ασφάλειας που επικρατούν στη Δημοκρατία, βασισμένο σε ορθές αρχές και σε διεθνή έρευνα και εμπειρία, είναι σύμφωνο με την τρέχουσα πολιτική ασφάλειας της ΕΕ και υποστηρίζεται από τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς.

5.2 Προτάσεις

- 5.2.1 Προτείνεται το Σχέδιο Δράσης και Εφαρμογής που παρουσιάζεται στους Πίνακες 5.1 έως 5.8 να εγκριθεί ως το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2012-2020 και να προχωρήσει η εφαρμογή του.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΥΑΛΩΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ				
<p>Επίτευξη αποτελεσματικού συντονισμού των υπευθύνων για το σχεδιασμό και την κατασκευή της οδικής υποδομής, ώστε η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου να ενσωματώνεται σε όλα τα στάδια παροχής της υποδομής.</p>	<p>BP</p>	<p>Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων</p>	<p>Καταγραφή του αριθμού των ελέγχων που συγκεκριμένα περιλαμβάνουν «μη-μηχανοκίνητους χρήστες» και οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, οι οποίοι πραγματοποιούνται στα στάδια του σχεδιασμού ανάπτυξης των έργων.</p>	<p>Αύξηση του αριθμού των έργων υποδομής, τα οποία περιλαμβάνουν ειδικές πρόνοιες για οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, πεζούς και / ή ποδηλάτες.</p>
<p>Προκειμένου να αντιμετωπιστούν καλύτερα οι συγκεκριμένες ανάγκες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, προτείνεται να αναπτυχθούν ειδικές στρατηγικές, με την παρακάτω σειρά προτεραιότητας, για την ασφάλεια των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, πεζών και ποδηλάτων.</p>	<p>ME</p>	<p>Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) (για προκήρυξη) Επιτροπή: Δ/Ε</p>	<p>Ο αριθμός των κειμένων στρατηγικής που έχουν αναπτυχθεί ειδικά για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.</p>	<p>Δημοσίευση κειμένων στρατηγικής συγκεκριμένα για αυτές τις τρεις ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου.</p>
<p>Πρώθηση της διαμόρφωσης ζωνών ορίου 30χλμ και του περιορισμού ορίων ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές και άλλες περιοχές με φόρτο κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων.</p>	<p>ME</p>	<p>Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων</p>	<p>Ο αριθμός των ζωνών ορίου 30χλμ και περιοχές μείωσης ορίων ταχύτητας που εγκρίνονται για εφαρμογή από την αρμόδια επιτροπή.</p>	<p>Βελτίωση της ασφάλειας και μείωση του αριθμού των θυμάτων όσον αφορά τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου σε κατοικημένες περιοχές και περιοχές με αυξημένο φόρτο κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων.</p>

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΥΑΛΩΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ				
Παροχή νέων και επανεξέταση υφιστάμενων διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες ώστε να διαθέτουν κατάλληλο σχεδιασμό, σήμανση, φωτισμό και να είναι φιλικές προς το χρήστη, με σκοπό να ενθαρρύνεται η χρήση τους.	BP	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Μέσα από έρευνες μετακινήσεων, θα είναι δυνατή η καταγραφή της αύξησης του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο	Αύξηση του αριθμού των ανθρώπων που επιλέγουν να μετακινηθούν με τα πόδια ή με ποδήλατο.
Εξασφάλιση καλύτερης πρόσβασης στα δημόσια μέσα μεταφοράς, διασφαλίζοντας ότι α) οι πληροφορίες από τις υπηρεσίες και τα δρομολόγια, είναι ευρέως διαθέσιμες και εύκολα κατανοητές, β) οι στάσεις λεωφορείων είναι καλά χωροθετημένες και σχεδιασμένες, διαθέτουν φωτισμό, δεν έχουν εμπόδια, είναι πάνω σε διαδρομές πεζών και είναι ευδιάκριτες και γ) οι υπηρεσίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άτομα με ειδικές ανάγκες.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Τμήμα Δημοσίων Έργων Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Επιτροπή: Δ/Ε	Οι πάροχοι δημόσιων μεταφορών πρέπει να παραδίδουν τακτικές εκθέσεις σχετικές με τον αριθμό των επιβατών και των εσόδων από τα κόμιστρα.	Αύξηση του αριθμού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τη δημόσια συγκοινωνία.
Ενθάρρυνση της χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας και ενδυμάτων υψηλής ορατότητας ώστε να είναι πιο ευδιάκριτοι οι μοτοσικλετιστές, οι ποδηλάτες και οι πεζοί, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της νύχτας καθώς και ενθάρρυνση της χρήσης κράνους στους ποδηλάτες.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Σύνδεσμος Ασφάλειας και Υγείας Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Επιτόπου έρευνες κατά τις βραδινές ώρες για να καθοριστεί το ποσοστό των ατόμων που χρησιμοποιούν εξοπλισμό ασφαλείας	Ετήσια αύξηση του ποσοστού των πεζών, οδηγών ποδηλάτων και μοτοσικλετιστών που χρησιμοποιούν ενδύματα υψηλής ορατότητας, και του ποσοστού των ποδηλάτων που κάνουν χρήση κράνους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΥΑΛΩΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
<p>Παροχή συντομότερων και ασφαλέστερων διαδρομών για τους πεζούς, εξασφαλίζοντας ότι οι διαδρομές αυτές είναι ευθείες και ότι οι πιο σύντομες διαδρομές είναι και οι πιο ασφαλείς. Αυτό θα επιτευχθεί εάν εξασφαλιστεί ότι οι διαμορφωμένες ή άτυπες διαβάσεις πεζών παρέχονται σε περιοχές και σημεία όπου οι χρήστες επιθυμούν ή νοιώθουν ασφάλεια να διασταυρώσουν</p>	<p>ΜΕ</p>	<p>Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επαρχιακά Γραφεία</p> <p>Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων</p>	<p>Μέσα από έρευνες μετακινήσεων, θα είναι δυνατή η καταγραφή της αύξησης του ποσοστού των πεζών μετακινήσεων.</p>	<p>Αύξηση των πεζών μετακινήσεων.</p>
<p>Πρόωθηση της εφαρμογής μέτρων σε περιοχές κοντά σε σχολεία (Ασφαλέστερες Διαδρομές για το Σχολείο) που να επιτρέπουν στα παιδιά να περπατούν ή να χρησιμοποιούν ποδήλατο με ασφάλεια από και προς το σχολείο, καθώς και πρόωθηση της μείωσης των θανάτων σε αυτή την κατηγορία.</p>	<p>ΜΕ</p>	<p>Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ)</p> <p>Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως</p> <p>Τοπικές Αρχές Σύνδεσμοι Γονέων Ποδηλατικοί Σύνδεσμοι</p> <p>Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων</p>	<p>Ο αριθμός των σχολείων γύρω από τα οποία έχουν εγκριθεί για εφαρμογή Σχέδια για Ασφαλέστερες διαδρομές.</p>	<p>Αύξηση του αριθμού των παιδιών που πηγαίνουν στο σχολείο με τα πόδια ή το ποδήλατο, χωρίς να σημειωθεί αύξηση του αριθμού των οδικών συγκρούσεων με θύματα παιδιά σε αυτές τις περιοχές.</p>

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΥΑΛΩΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ				
Ευαισθητοποίηση των εργοδοτών σχετικά με τις υποχρεώσεις και την ευθύνη τους όσον αφορά την παροχή εξοπλισμού ασφαλείας για επαγγελματίες μοτοσικλετιστές, όπως μεταφορείς εγγράφων & μικροδεμάτων (couriers) και οδηγούς παράδοσης (delivery).	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Σύνδεσμος Ασφάλειας και Υγείας Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Αριθμός εργοδοτών που εφαρμόζουν πολιτικές για παροχή εξοπλισμού ασφαλείας.	Αύξηση της χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας από επαγγελματίες μοτοσικλετιστές.
Αναβάθμιση των απαιτήσεων για απόκτηση άδειας.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Καταγραφή του αριθμού των προτάσεων που έγιναν αποδεκτές για αναθεώρηση των απαιτήσεων για απόκτηση άδειας.	Αλλαγές στις υφιστάμενες απαιτήσεις για απόκτηση άδειας.
Αναθεώρηση της νομοθεσίας για τη χρήση προστατευτικού κράνους και των απαιτήσεων όσον αφορά τα είδη ένδυσης και φωτισμού για αύξηση της ευδιακριτότητας.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Σύνδεσμος Ασφάλειας και Υγείας Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Ο αριθμός των προτεινόμενων αλλαγών στη νομοθεσία που έγιναν αποδεκτές από το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας.	Η ψήφιση νέας νομοθεσίας για τη χρήση προστατευτικού κράνους και την αύξηση της ευδιακριτότητας των χρηστών μηχανοκινήτων δίκυκλων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΥΑΛΩΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Μείωση του επιτρεπτού επιπέδου αλκοόλ στο αίμα για τους μοτοσικλετιστές και τους οδηγούς μοτοποδηλάτων σε 0,2g/Lt.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Η θέσπιση νομοθεσίας για μείωση του επιτρεπτού επιπέδου αλκοόλ στο αίμα σε 0,2g/Lt.	Μειωμένος αριθμός θυμάτων σε αυτές τις ομάδες χρηστών, όπου η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ήταν ένας παράγοντας που συνέβαλε στο ατύχημα.
Ενθάρρυνση της χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας από επαγγελματίες οδηγούς μηχανοκινήτων δίκυκλων.	BP	Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Σύνδεσμος Ασφάλειας και Υγείας Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Έρευνες σε σημεία για προσδιορισμό του ποσοστού επαγγελματιών οδηγών που φέρουν εξοπλισμό ασφαλείας.	Αυξημένη χρήση εξοπλισμού ασφαλείας από χρήστες μηχανοκινήτων δίκυκλων.
Ενθάρρυνση της ασφαλούς / αμυντικής οδήγησης από επαγγελματίες οδηγούς μηχανοκινήτων δίκυκλων, ως απαίτηση από τους εργοδότες.	BP	Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Σύνδεσμος Ασφάλειας και Υγείας Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Αριθμός εργοδοτικών πολιτικών όπου περιλαμβάνεται η εν λόγω απαίτηση.	Αύξηση στην παροχή καθοδήγησης προς και συμμετοχή σε μαθήματα αμυντικής οδήγησης για επαγγελματίες οδηγούς δίκυκλων μηχανοκινήτων από τους εργοδότες τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΥΑΛΩΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Ενθάρρυνση συστηματικού ελέγχου των μηχανοκινήτων δίκυκλων από τους επαγγελματίες χρήστες, ως απαίτηση από τους εργοδότες τους αλλά και της συστηματικής συντήρησης των οχημάτων	BP	Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Σύνδεσμος Ασφάλειας και Υγείας Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Αριθμός εργοδοτικών πολιτικών όπου περιλαμβάνεται η εν λόγω απαίτηση.	Αύξηση του αριθμού επιθεωρήσεων μηχανοκινήτων δίκυκλων από επαγγελματίες χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων και βελτίωση της κατάστασης των οχημάτων.
Συστηματική επιβολή κανόνων όσον αφορά την υπερβολική ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την χρήση κράνους, με τη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας.	ME	Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Καταγραφή σχετικού εξοπλισμού από την Αστυνομία.	Μείωση χρόνου με το χρόνο, του αριθμού των θυμάτων χρηστών μηχανοκινήτων δίκυκλων λόγω υπέρβασης ορίου ταχύτητας, οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και την μη χρήση κράνους ασφαλείας.

Χρονικό πλαίσιο: BP: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, ME: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, MA: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ				
<p>Υποστήριξη της νομοθεσίας της ΕΕ και των προτεινόμενων μέτρων για την προώθηση της νομοθεσίας που απαγορεύει την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών ή συγκεκριμένων φαρμάκων.</p>	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	<p>Ο αριθμός εισηγήσεων για υποστήριξη της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και των μέτρων για προώθηση της νομοθεσίας τα οποία γίνονται αποδεκτά από το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας</p>	<p>Μείωση του αριθμού θυμάτων, στις περιπτώσεις που ο οδηγός ήταν υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών ή φαρμάκων.</p>
<p>Ενίσχυση των νομοθετικών ελέγχων για αυστηρή και αποτελεσματική αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης.</p>	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Τοπικές Αρχές Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	<p>Ο αριθμός έκδοσης εξώδικων παράνομης στάθμευσης και των ρυμουλκούμενων οχημάτων.</p>	<p>Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης σε περιοχές με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο.</p>
<p>Μείωση του επιτρεπτού ορίου αλκοόλ στο αίμα σε 0,2 g/Lt για τους νέους οδηγούς, τους μοτοσικλετιστές, τους οδηγούς μοτοποδηλάτων καθώς και τους οδηγούς φορτηγών, λεωφορείων και ταξί.</p>	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	<p>Η θέσπιση νομοθεσίας για μείωση του ορίου αλκοόλ στο αίμα σε 0,2g/Lt.</p>	<p>Μείωση του αριθμού θυμάτων όπου η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ήταν παράγοντας που συντέλεσε στο ατύχημα.</p>

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Επανεξέταση του συστήματος βαθμών ποινής, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Ο αριθμός των προτάσεων που αφορούν τροποποιήσεις, οι οποίες έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας.	Μείωση του αριθμού των θυμάτων σε οδικές συγκρούσεις που σχετίζονται με αδικήματα που επιφέρουν βαθμούς ποινής.
Θέσπιση νομοθεσίας που να απαιτεί την υποχρεωτική εγκατάσταση συσκευών “κλειδώματος του αυτοκινήτου” μετά από έλεγχο αλκοτέστ (alco-lock) σε οχήματα δημόσιας μεταφοράς (κυρίως σχολικών λεωφορείων), καθώς και της τοποθέτησης παρόμοιων συσκευών στα οχήματα των υπότροπων παραβατών ως μέρος ενός πλαισίου μέτρων επανένταξής τους.	ΜΑ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Πρώθηση της νομοθεσίας από την αρμόδια επιτροπή.	Μείωση της εμφάνισης υποτροπιών σε παράβαση οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ιδιαίτερα οδηγών οχημάτων δημοσίων μεταφορών και οδηγών σχολικών λεωφορείων.
Επανεξέταση του δικαστικού / νομικού συστήματος σε σχέση με διώξεις για τροχαίες παραβάσεις, με σκοπό τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και την αύξηση της ταχύτητας με την οποία εξετάζονται οι υποθέσεις και ανακαλούνται οι άδειες.	ΜΑ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Το χρονικό διάστημα μεταξύ της παράβασης και της επιβολής κυρώσεων, της απόδοσης βαθμών ποινής ή της αφαίρεσης της άδειας.	Μείωση του χρόνου μεταξύ παράβασης και επιβολής κυρώσεων, κατανομής βαθμών ποινής ή αφαίρεσης της άδειας αναλόγως της περίπτωσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ				
Οργάνωση συγκεκριμένων δράσεων επιβολής του νόμου όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών, την οδήγηση χωρίς την χρήση ζώνης ασφαλείας ή χωρίς την χρήση κράνους καθώς και την χρήση κινητού τηλεφώνου (χωρίς hands-free).	BP	Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Οι Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7,L9	Μείωση του αριθμού των θυμάτων, όπου η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών, η οδήγηση χωρίς την χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους και η χρήση κινητού ήταν παράγοντες που συντέλεσαν σε οδικές συγκρούσεις.
Καθορισμός ετήσιων εθνικών στόχων για τους ελέγχους όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών και διεύρυνση της υπάρχουσας παρακολούθησης (monitoring) της απόδοσης για να εξασφαλιστεί ότι αυτοί οι έλεγχοι διενεργούνται και ότι δημοσιοποιούνται τα αποτελέσματά τους.	BP	Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Ο αριθμός των δημοσιευμένων αναφορών σχετικά με τους στόχους για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών και την απόδοση σε σχέση με αυτούς.	Μείωση της συχνότητας εμφάνισης περιστατικών οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών στη Κυπριακή Δημοκρατία.
Αύξηση των προστίμων για τις παραβάσεις που οδηγούν σε σοβαρές οδικές συγκρούσεις, ώστε αυτά να αποτελούν αποτρεπτικό παράγοντα.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Παρακολούθηση του επιπέδου των προστίμων που επιβάλλονται σε οδηγούς που ενεπλάκησαν σε οδικές συγκρούσεις οι οποίες οδήγησαν σε θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση του αριθμού των νεκρών και των σοβαρά τραυματισμένων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Στοχευμένη επιβολή του νόμου, στα μελανά σημεία και σε περιοχές που σημειώνονται οδικές συγκρούσεις λόγω ταχύτητας ή οδικές συγκρούσεις που οφείλονται στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, στην οδήγηση χωρίς την χρήση ζώνης ασφαλείας ή στην οδήγηση χωρίς χρήση κράνους.	ΒΡ	Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Καταγραφή του αριθμού των οδικών συγκρούσεων που σημειώνονται σε περιοχές που έχουν επιλεγεί για εντατικές δραστηριότητες επιβολής του νόμου.	Μείωση του αριθμού των περιοχών με μεγάλη συχνότητα οδικών συγκρούσεων και μείωση της συχνότητας των οδικών συγκρούσεων όπου συντέλεσαν οι εν λόγω παράγοντες.
Διαμόρφωση προγράμματος, μέσω της επέκτασης της υφιστάμενης νομοθεσίας, με σκοπό την κατάσχεση των οχημάτων που δεν πλήρωσαν τα τέλη κυκλοφορίας, των ανασφάλιστων οχημάτων και των οχημάτων των οποίων οι χρήστες δεν έχουν άδεια οδήγησης, καθώς και των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων που δημιουργούν κίνδυνο για την ασφάλεια.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Καταγραφή του αριθμού των κατασχεθέντων οχημάτων που δεν πλήρωσαν τα τέλη κυκλοφορίας ή δεν είχαν άδεια και του αριθμού των διώξεων για οδήγηση χωρίς άδεια.	Αυξημένη συμμόρφωση με τις ασφαλιστικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις αδειοδότησης, καθώς και με τους κανονισμούς στάθμευσης.
Εφαρμογή καμερών «μέσης ταχύτητας» στους αυτοκινητόδρομους.	ΜΑ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των σημείων με οδικές συγκρούσεις λόγω ταχύτητας όπου εφαρμόστηκε η νέα τεχνολογία.	Μείωση του αριθμού οδικών συγκρούσεων που σχετίζονται με την ταχύτητα στους αυτοκινητόδρομους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Αναζήτηση τρόπων για βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ποινικής δίωξης και αφαίρεσης της άδειας οδήγησης των υπότροπων παραβατών και ανάπτυξη διαδικασιών για παραπομπή των οδηγών που είναι υπότροποι στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, σε αναζήτηση ψυχολογικής ή άλλης βοήθειας σε θέματα υγείας.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Υπουργείο Υγείας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Ο αριθμός των υπότροπων οδηγών που παραπέμφθηκαν για αναζήτηση ψυχολογικής βοήθειας ή βοήθειας σε θέματα υγείας.	Μείωση της συχνότητας εμφάνισης υπότροπων οδηγών που καταδικάζονται για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.
Χρήση κινητών καμερών ταχύτητας και άλλων σύγχρονων τεχνολογιών σε σημεία και τμήματα δρόμων όπου σημειώνονται οδικές συγκρούσεις λόγω μεγάλης ταχύτητας.	ΜΕ	Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΥΣΕ) Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός χρησιμοποιούμενων κινητών καμερών ταχύτητας.	Μείωση της συχνότητας εμφάνισης οδικών συγκρούσεων που οφείλονται στην ταχύτητα.
Η εγκατάσταση της δοκιμαστικής εφαρμογής καμερών στην Κύπρο ήταν εξαιρετικά επιτυχής, με μείωση του αριθμού των οδικών συγκρούσεων σε δοκιμαστικές θέσεις κατά σχεδόν 54%. Έτσι, θα επιδιωχθεί η επαναφορά σταθερών καμερών σε θέσεις με συχνή παραβίαση των φώτων τροχαίας ή υπέρβασης του ορίου ταχύτητας που προκαλεί οδικές συγκρούσεις.	ΜΕ	Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΥΣΕ) Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των περιοχών με συχνή παραβίαση των φώτων τροχαίας ή συχνή υπέρβαση του ορίου ταχύτητας που είχαν ως αποτέλεσμα την πρόκληση οδικών συγκρούσεων, όπου εφαρμόστηκε η νέα τεχνολογία.	Μείωση της συχνότητας οδικών συγκρούσεων που οφείλονται σε παραβίαση των φώτων τροχαίας ή υπέρβαση του ορίου ταχύτητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ				
Επιδίωξη μείωσης του επιτρεπόμενου ορίου αλκοόλ στο αίμα για τους νέους οδηγούς, με στόχο την «μηδενική ανοχή».	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Θέσπιση νομοθεσίας για μείωση του επιτρεπόμενου ορίου αλκοόλ στο αίμα και παρακολούθηση των θετικών αλκοτέστ στους νέους οδηγούς.	Μείωση του αριθμού των θυμάτων νέων οδηγών λόγω οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ.
Μείωση του αριθμού των επιτρεπόμενων βαθμών ποινής για τους νέους οδηγούς, για τα πρώτα τρία χρόνια από την απόκτηση άδειας οδήγησης, με απαίτηση την επανεξέταση των οδηγών που τους υπερβαίνουν.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Ο αριθμός των αδειών που ανακλήθηκαν και των εξετάσεων που επαναλήφθηκαν από τους νέους οδηγούς.	Μείωση της συχνότητας απόδοσης βαθμών ποινής στους νέους οδηγούς και βελτίωση της νοοτροπίας και της συμπεριφοράς των νέων οδηγών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ				
Επιβολή της υποχρεωτικής και επαρκούς ορατότητας της πινακίδας κυκλοφορίας για τους μοτοσικλετιστές για να διασφαλιστεί ότι η μη συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας θα καταγγέλλεται.	BP	Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Ο αριθμός των καταγγελιών για ανεπαρκή ορατότητα της πινακίδας κυκλοφορίας μεταξύ των χρηστών μηχανοκινήτων δίκυκλων.	Μείωση της συχνότητας οδικών συγκρούσεων λόγω υπερβολικής ταχύτητας για τους χρήστες μηχανοκινήτων δίκυκλων.
Τοποθέτηση καμερών ασφαλείας για εντοπισμό των οδηγών δίκυκλων που υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας και εξασφάλιση της συμμόρφωσης τους με τα όρια αυτά.	ME	Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΥΣΕ) Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των περιοχών όπου εφαρμόστηκε η νέα τεχνολογία.	Μείωση της συχνότητας οδικών συγκρούσεων λόγω υπερβολικής ταχύτητας για τους χρήστες μηχανοκινήτων δίκυκλων.

Χρονικό πλαίσιο: BP: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, ME: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, MA: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ/ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΟΔΗΓΩΝ				
Θέσπιση περιορισμών για την χρονική διάρκεια της μαθητικής άδειας οδήγησης μηχανοκίνητων δίκυκλων, ώστε να αναγκαστούν οι οδηγοί τους να προσπαθήσουν να αποκτήσουν κανονική άδεια οδήγησης, προκειμένου να συνεχίσουν να οδηγούν.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Καταγραφή του χρόνου μεταξύ της έκδοσης μαθητικής άδειας και κανονικής άδειας οδήγησης μηχανοκίνητων δίκυκλων.	Θέσπιση νομοθεσίας που να θέτει ένα χρονικό όριο για την κατοχή μαθητικής άδειας οδήγησης μηχανοκίνητων δίκυκλων και βελτίωση του επιπέδου οδήγησης μηχανοκίνητων δίκυκλων.
Αυξημένη έμφαση στην ενσωμάτωση του θέματος της προσοχής προς μηχανοκίνητα δίκυκλα στην εκπαίδευση οδηγών.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των ειδικών θεμάτων για την προσοχή προς τα μηχανοκίνητα δίκυκλα που ενσωματώνονται στην εκπαίδευση των οδηγών.	Βελτίωση της προσοχής προς τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, με αποτέλεσμα την μείωση του αριθμού των οδικών συγκρούσεων όπου την ευθύνη είχε ο οδηγός άλλου οχήματος.
Ορισμός προτύπων για τους αξιολογητές / εκπαιδευτές (που περιλαμβάνει μέτρα όπως η θέσπιση ελάχιστου ορίου ηλικίας για τους εξεταστές, καθορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων προσόντων και εμπειρίας που πρέπει να έχει ένας εξεταστής), εφαρμογή διαδικασιών Διασφάλισης Ποιότητας βάσει των οποίων θα γίνεται η αξιολόγηση των εξεταστών.	ME	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Πρόδος στην ετοιμασία της νομοθεσίας για καθορισμό και εφαρμογή προτύπων Διασφάλισης Ποιότητας.	Βελτίωση της παρεχόμενης ποιότητας εκπαίδευσης στην οδήγηση, με αποτέλεσμα την βελτίωση στις δεξιότητες των οδηγών.
Εφαρμογή διαδικασιών για αξιολόγηση και πιστοποίηση των επαγγελματικών ικανοτήτων των οδηγών σχολικών λεωφορείων.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Μονάδα Ενίσχυσης Δημοσίων Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Πρόδος στην ετοιμασία της νομοθεσίας για καθορισμό και εφαρμογή προτύπων Διασφάλισης Ποιότητας.	Βελτίωση της παρεχόμενης ποιότητας εκπαίδευσης στην οδήγηση, με αποτέλεσμα την βελτίωση στις δεξιότητες των οδηγών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Ανάπτυξη και ενθάρρυνση παρακολούθησης μαθημάτων «επανεκπαίδευσης» των μεγαλύτερων σε ηλικία οδηγών, καθώς και των χρηστών που επιστρέφουν στην οδήγηση μετά από ένα χρονικό διάστημα αποχής.	ΜΕ	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των μαθημάτων «επανεκπαίδευσης» που είναι διαθέσιμα, και ο αριθμός των συμμετεχόντων.	Μείωση του αριθμού θυμάτων μεταξύ των μεγαλύτερων σε ηλικία χρηστών του οδικού δικτύου και των μεγαλύτερων σε ηλικία αρχάριων οδηγών του οδικού δικτύου.
Διαμόρφωση κατευθυντήριων γραμμών για ιατρική εξέταση των οδηγών (που μπορεί να περιλαμβάνει οφθαλμολογική εξέταση και ενθάρρυνση της μετεκπαίδευσης στις πρώτες βοήθειες κάθε 5 χρόνια για όλους τους κατόχους άδειας οδήγησης).	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) / Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Υπουργείο Υγείας Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Η πρόοδος στην διαμόρφωση, καθώς και στην έγκριση, κατευθυντήριων γραμμών για ιατρική εξέταση των οδηγών.	Μείωση του αριθμού θυμάτων μεταξύ μεγαλύτερων σε ηλικία χρηστών του οδικού δικτύου.
Συνεργασία με ασφαλιστικές εταιρίες για εξασφάλιση μειωμένων ασφαλίσεων για τους νέους οδηγούς που μετά την εκπαίδευσή τους, παρακολούθησαν διαπιστευμένα μαθήματα κατάρτισης, σχετικά με την ασφαλή και / ή την 'αμυντική' οδήγηση οχημάτων και μηχανοκίνητων δικύκλων.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) / Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Σύνδεσμος Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των διαπιστευμένων μαθημάτων και των ασφαλιστικών εταιρειών που λαμβάνουν μέρος στο πρόγραμμα.	Μείωση του αριθμού των θυμάτων και βελτίωση των δεξιοτήτων των νέων οδηγών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 25 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΑΡΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ				
Εφαρμογή μέτρων για την βελτίωση της εκπαίδευσης των νέων οδηγών, με τον καθορισμό περιορισμών όπως χρονική ισχύς της κανονικής άδειας οδήγησης, απαίτηση για οδήγηση με συνοδεία ή με τον καθορισμό «δομημένου» προγράμματος δεξιοτήτων ή προγράμματος δύο βαθμίδων, μετά την απόκτηση άδειας οδήγησης.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) / Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των προτάσεων που αναπτύχθηκαν και έγιναν αποδεκτές από το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας για αναθεώρηση στις απαιτήσεις απόκτησης άδειας οδήγησης προς την κατεύθυνση του καθορισμού προγράμματος δύο βαθμίδων.	Βελτίωση της ασφάλειας των αρχάριων οδηγών και μείωση του αριθμού των θυμάτων μεταξύ οδηγών ηλικίας κάτω των 25 ετών και των συνεπιβατών τους..
Συστηματική βελτίωση της ποιότητας εκπαίδευσης από τις σχολές οδηγών και βελτίωση της ποιότητας των διαδικασιών για έκδοση αδειών οδήγησης, μέσω του καθορισμού προτύπων για αξιολόγηση των υπηρεσιών που παρέχονται από τις σχολές (όπως για παράδειγμα τα ποσοστά επιτυχίας) και μέσω της τυποποίησης (εφαρμογή διαδικασιών διασφάλισης της ποιότητας κατά την αξιολόγηση των εξεταστών).	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των σχολών οδήγησης και των εκπαιδευτών οι οποίοι συμμορφώνονται με τα καθορισμένα πρότυπα Διασφάλισης Ποιότητας (διαπίστευση).	Βελτιωμένες ικανότητες οδήγησης, με αποτέλεσμα τον μειωμένο αριθμό θυμάτων.
Η εκπαίδευση των οδηγών να διασφαλίζει ότι οι υποψήφιοι κατανοούν την τρωτότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και προσέχουν ώστε να τους «εντοπίζουν» κατά την οδήγηση.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των ειδικών μαθημάτων για την προσοχή προς τα μηχανοκίνητα δίκυκλα που έχουν ενσωματωθεί στο πρόγραμμα εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών.	Βελτίωση της προσοχής των οδηγών προς τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, με αποτέλεσμα την μείωση του αριθμού των συγκρούσεων όπου ο οδηγός του οχήματος είχε την ευθύνη για το δυστύχημα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Καλύτερη εκπαίδευση των νέων οδηγών σχετικά με το ρόλο που έχουν στην Οδική Ασφάλεια θέματα όπως η κατάσταση των ελαστικών, η γενική κατάσταση του οχήματος, η συστηματική συντήρηση, καθώς και η ανάγκη εφαρμογής βασικών κανόνων παρατήρησης για τη σωστή συντήρηση και τη χρήση των ελαστικών.	ΜΕ	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Διαθεσιμότητα των πληροφοριακού υλικού για την ασφάλεια και την συντήρηση του οχήματος.	Βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων, με αποτέλεσμα τη μείωση των οδικών συγκρούσεων λόγω μηχανικών προβλημάτων.
Διαμόρφωση προγράμματος κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας για τους νεαρούς και τους αρχάριους χρήστες του οδικού δικτύου, έτσι ώστε να μπορούν να αποκτήσουν πρακτική εμπειρία στην αντιμετώπιση επικίνδυνων καταστάσεων.	ΜΕ	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Επίπεδο συμμετοχής των νεαρών και των αρχάριων οδηγών σε εκδηλώσεις ή / και συναντήσεις για απόκτηση πρακτικής εμπειρίας.	Βελτίωση των δεξιοτήτων των νεαρών και των αρχάριων οδηγών, με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των θυμάτων αυτής της κατηγορίας χρηστών.
Ενθάρρυνση της παροχής διαπιστευμένων μαθημάτων κατάρτισης, μετά την εξέταση, σχετικά με την ασφαλή ή / και την αμυντική οδήγηση οχημάτων και μηχανοκίνητων δικύκλων.	ΜΕ	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των διαθέσιμων διαπιστευμένων μαθημάτων κατάρτισης, μετά την εξέταση, σχετικά με την ασφαλή ή / και την αμυντική οδήγηση οχημάτων και μηχανοκίνητων δικύκλων.	Βελτίωση των δεξιοτήτων οδήγησης και μείωση του αριθμού των θυμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ				
Παροχή πληροφοριών στους καταναλωτές σχετικά με το κράνος ασφαλείας και καλλιέργεια παιδείας στους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων για τη σημαντικότητα της σωστής ασφάλισης (δέσιμο) του κράνου.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Δείκτης για την Οδική Ασφάλεια L2	Μείωση των θανάτων μεταξύ οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων που δεν έφεραν κράνος, ή το κράνος δεν ήταν σωστά ασφαλισμένο.
Επέκταση και ευρύτερη προώθηση προχωρημένων προγραμμάτων εκπαίδευσης στην οδήγηση για τους μοτοσικλετιστές ώστε να αυξηθεί η συμμετοχή σε αυτά.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των μοτοσικλετιστών που ολοκληρώνουν προχωρημένα μαθήματα οδήγησης.	Βελτίωση των δεξιοτήτων οδήγησης χρηστών μοτοσικλέτας και μείωση του αριθμού των θυμάτων που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία χρηστών του οδικού δικτύου.
Ορισμός ελάχιστων προδιαγραφών και προσόντων που πρέπει να έχουν οι εκπαιδευτές οδήγησης μοτοσικλέτας, ώστε να εξασφαλιστεί η διατήρηση του επιπέδου εκπαίδευσης σε υψηλό επίπεδο.	ME	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των πιστοποιημένων εκπαιδευτών οδήγησης μοτοσικλέτας που συμμορφώνονται με τις ελάχιστες προδιαγραφές που έχουν οριστεί.	Παροχή υψηλότερου επιπέδου εκπαίδευσης στην οδήγηση μοτοσικλέτας, με αποτέλεσμα τη μείωση των θυμάτων που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία χρηστών του οδικού δικτύου.
Επικέντρωση της εκπαίδευσης των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων στην αντίληψη / αναγνώριση της επικινδυνότητας και την αξιολόγηση των κινδύνων καθώς και στην βελτίωση των δεξιοτήτων ελέγχου του οχήματος.	ME	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των ειδικών μαθημάτων που είναι ενσωματωμένα στο πρόγραμμα εκπαίδευσης για τους υποψήφιους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων σχετικά με την αναγνώριση της επικινδυνότητας και την αξιολόγηση των κινδύνων.	Αύξηση της προσοχής προς τους κινδύνους από τους χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων, με αποτέλεσμα τη μείωση της συμμετοχής τους σε οδικές συγκρούσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Αύξηση της επίγνωσης της σημασίας που έχει η αμυντική οδήγηση, καθώς και των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι άλλοι οδηγοί στην αντίληψη της ταχύτητας και την προσοχή προς τις μοτοσυκλέτες.	ΜΕ	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης	Διαθεσιμότητα υλικού και πληροφόρηση γύρω από θέματα που αφορούν την οδήγηση μοτοσυκλετών και την προσοχή προς αυτές από τους υπόλοιπους οδηγούς.	Αύξηση της προσοχής προς τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων από τους υπόλοιπους οδηγούς και μειωμένη συμμετοχή των χρηστών δικύκλων σε οδικές συγκρούσεις.
Ενθάρρυνση των πωλητών μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών ώστε να παραπέμπουν τους πελάτες τους σε ειδικά μαθήματα οδήγησης μοτοσυκλέτας, από τα σημεία πώλησης.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) / Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Κυπριακό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των ατόμων που παραπέμφθηκαν σε μαθήματα εκπαίδευσης μοτοσυκλέτας από τα σημεία πώλησης.	Βελτίωση των δεξιοτήτων οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων με αποτέλεσμα τη μείωση των θυμάτων που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία χρηστών του οδικού δικτύου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ				
Ενθάρρυνση της ανάπτυξης και διάθεση εκπαιδευτικών πόρων ώστε να ενθαρρύνεται η υπεύθυνη στάση απέναντι στην οδήγηση από τους μαθητές των ανωτέρων τάξεων.	BP	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των σχολείων που διατίθεται το υλικό σε ετήσια βάση.	Βελτιωμένη οδηγική συμπεριφορά και υπεύθυνη στάση απέναντι στην οδήγηση, με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού θυμάτων ηλικίας κάτω των 25 ετών.
Παροχή πληροφοριών και υποστήριξης σε γονείς και κηδεμόνες για το πώς να αποτελούν το καλό παράδειγμα στην οδήγηση.	BP	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Υπουργείο Υγείας Σύνδεσμοι Γονέων Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός μονάδων υγείας (μαιευτήρια, παιδιατρικά κέντρα, κλινικές), όπου διατίθεται υλικό για την Οδική Ασφάλεια προς τους νέους γονείς.	Βελτίωση της ευαισθητοποίησης για την Οδική Ασφάλεια όσον αφορά τα παιδιά και μακροπρόθεσμη βελτίωση της συμπεριφοράς των χρηστών του οδικού δικτύου.
Πρώθηση πρωτοβουλιών για την ευαισθητοποίηση των μεγαλύτερων σε ηλικία οδηγών όσον αφορά την τρωτότητα τους και διασφάλιση της παροχής πληροφοριών σχετικά με τους τρόπους που μπορούν να την αντιμετωπίσουν.	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των ηλικιωμένων χρηστών του οδικού δικτύου που εμπλέκονται σε οδικές συγκρούσεις.	Μεγαλύτερη σιγουριά στην οδήγηση και μειωμένη συμμετοχή των μεγαλύτερων σε ηλικία χρηστών του οδικού δικτύου σε οδικές συγκρούσεις.
Ανάπτυξη και διάθεση κατάρτισης μετά την εξέταση (για παράδειγμα στην νυχτερινή οδήγηση) και προχωρημένων μαθημάτων κατάρτισης για τους οδηγούς που έχουν ήδη επιτύχει στην εξέταση οδήγησης ώστε να δημιουργηθεί μια κουλτούρα «οδήγησης για μια ζωή».	ME	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των εξειδικευμένων μαθημάτων μετά την εξέταση που είναι διαθέσιμα και ο αριθμός των συμμετεχόντων.	Βελτίωση των δεξιοτήτων των οδηγών και ανάπτυξη μιας υπεύθυνης στάσης απέναντι στην οδήγηση, με αποτέλεσμα την μείωση του αριθμού των οδικών συγκρούσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Ενθάρρυνση των νεότερων οδηγών για την παρακολούθηση μαθημάτων μετά την εξέταση σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, συμπεριλαμβανομένου του ασφαλιστικού κλάδου, για τη διερεύνηση κινήτρων, όπως μειωμένα ασφάλιστρα.	MA	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Σύνδεσμος Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου Επιτροπή: Εκπαιδεύσεως και Εξέτασης Οδηγών	Ο αριθμός των ασφαλιστικών εταιρειών που προσφέρουν μειωμένα ασφάλιστρα για τους οδηγούς που παρακολούθησαν μαθήματα κατάρτισης μετά την εξέταση.	Αύξηση στην παρακολούθηση εκπαιδευτικών μαθημάτων μετά την εξέταση, με αποτέλεσμα την βελτίωση των δεξιοτήτων οδήγησης.

Χρονικό πλαίσιο: BP: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, ME: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, MA: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ				
Συνέχιση του ετήσιου προγράμματος εκστρατειών ευαισθητοποίησης για την Οδική Ασφάλεια παράλληλα με εκστρατείες επιβολής του νόμου και ένταξη νέων θεμάτων, με έμφαση στα εξής:	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών Δείκτης για την Οδική Ασφάλεια E1	Βελτίωση της οδικής συνείδησης.
<ul style="list-style-type: none"> Υπερβολική ταχύτητα, στοχευόμενη κυρίως σε νεότερους άνδρες οδηγούς. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Μείωση του αριθμού των θυμάτων αντρών οδηγών.
<ul style="list-style-type: none"> Χρήση ζώνης ασφαλείας για τους οδηγούς και τους επιβάτες τους. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Αυξημένα ποσοστά χρήσης ζώνης ασφαλείας.
<ul style="list-style-type: none"> Ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, παιδιά, πεζοί και ποδηλάτες. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Μείωση του αριθμού των θυμάτων που ανήκουν σε ευάλωτες ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
<ul style="list-style-type: none"> Κόπωση, στοχευόμενη σε επαγγελματίες οδηγούς. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Βελτιωμένη ασφάλεια για τους επαγγελματίες οδηγούς και μείωση της συμμετοχής τους σε οδικές συγκρούσεις.
<ul style="list-style-type: none"> Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, στοχευόμενη κυρίως σε άνδρες. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Μείωση των θυμάτων λόγω οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τους άντρες οδηγούς.
<ul style="list-style-type: none"> Χρήση κινητού κατά την οδήγηση. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Μείωση της συχνότητας οδικών συγκρούσεων, λόγω χρήσης κινητών, πιο υπεύθυνη στάση απέναντι στη χρήση τηλεφώνου κατά την οδήγηση.
<ul style="list-style-type: none"> Εκστρατείες ευαισθητοποίησης για προσοχή προς τους μοτοσικλετιστές (για τους οδηγούς άλλων οχημάτων). 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Μείωση του αριθμού των θυμάτων που είναι χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων και αυξημένη προσοχή προς αυτήν την κατηγορία ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
<ul style="list-style-type: none"> Ορατότητα / ευδιακριτότητα το βράδυ για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (συμπεριλαμβανομένων των μοτοσικλετιστών) 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Αυξημένα ποσοστά χρήσης υλικών υψηλής ορατότητας, με στόχο την μείωση του αριθμού των θυμάτων κατά τις βραδινές ώρες.
<ul style="list-style-type: none"> Ασφάλεια χρηστών μηχανοκίνητων δίκυκλων (για χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων, αμυντική οδήγηση, χρήση κράνους, κλπ) 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο ετήσιος αριθμός εκστρατειών	Βελτίωση της ασφάλειας και μείωση του αριθμού των θυμάτων που είναι χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων.
Μεγαλύτερη υποστήριξη και συμμετοχή σε διεθνείς εκστρατείες.	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των διεθνών εκστρατειών που υποστηρίζονται	Αυξημένη ευαισθητοποίηση για διεθνή θέματα σχετικά με την Οδική Ασφάλεια.
Πρώθηση καλών πρακτικών στο θέμα της εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια.	BP	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των σχολείων και κολλεγίων όπου η εκπαίδευση για την Οδική Ασφάλεια περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα εκπαίδευσης.	Αυξημένη έκθεση σε μηνύματα για την Οδική Ασφάλεια από νεαρή ηλικία, με αποτέλεσμα την μακροπρόθεσμη βελτίωση της νοοτροπίας και της κουλτούρας για την Οδική Ασφάλεια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Για να γίνει δυνατή η παροχή εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια, οι αρχές θα πρέπει να εξασφαλίσουν τον συντονισμό των εργασιών ώστε να παραχθεί ένα σύνολο υψηλού επιπέδου.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των μαθημάτων στα προγράμματα εκπαίδευσης που περιλαμβάνουν αναφορά στην Οδική Ασφάλεια.	Αυξημένη ευαισθητοποίηση στα θέματα Οδικής Ασφάλειας ανάμεσα στους νέους, με σκοπό την μακροπρόθεσμη βελτίωση της κουλτούρας για την Οδική Ασφάλεια.
Αυξημένη συμμετοχή εκπροσώπων σε περιφερειακό επίπεδο, για την προσέλκυση χορηγών και την εφαρμογή στοχευόμενων προγραμμάτων ευαισθητοποίησης σε τοπικό επίπεδο.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Ένωση Δήμων Ένωση Κοινοτήτων Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Αριθμός των στοχευόμενων εκστρατειών για την Οδική Ασφάλεια σε περιφερειακό επίπεδο ΚΑΙ αριθμός των χορηγών που προσελκύστηκαν σε περιφερειακό επίπεδο.	Βελτίωση της αποτελεσματικότητας των εκστρατειών για την Οδική Ασφάλεια σε περιφερειακό επίπεδο.
Ο καλύτερος συντονισμός των δράσεων για την Οδική Ασφάλεια με τις δραστηριότητες και τον προϋπολογισμό των σχολικών εκδρομών, με τρόπο που να ενθαρρύνεται η χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς, έχει προφανή οφέλη για την Οδική Ασφάλεια.	ΒΡ	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Υγείας Μονάδα Ενίσχυσης Δημοσίων Μεταφορών Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Η αξία των βελτιώσεων για την Οδική Ασφάλεια που χρηματοδοτήθηκαν από άλλες πηγές εκτός του προϋπολογισμού της Οδικής Ασφάλειας.	Αύξηση των ποσοστών μετακίνησης με λεωφορεία από και προς τα σχολεία.
Προγραμματισμός μιας ουσιαστικής διαφημιστικής και εκπαιδευτικής εκστρατείας με σκοπό την ευαισθητοποίηση για αδικήματα, ποινές και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών.	ΒΡ	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των παραβάσεων για την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών, πριν και μετά την εκστρατεία.	Αυξημένη ευαισθητοποίηση σχετικά με τις επιπτώσεις της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών, και μια μακροπρόθεσμη αλλαγή στη στάση απέναντι στην οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Επιστημονικός σχεδιασμός και αξιολόγηση των δραστηριοτήτων ευαισθητοποίησης, με βάση τις καλές πρακτικές.	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Η εφαρμογή των διαδικασιών ώστε να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση των δραστηριοτήτων ευαισθητοποίησης.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα των εκστρατειών για την Οδική Ασφάλεια.
Προκειμένου να μεταβληθεί μακροπρόθεσμα η νοοτροπία και η συνολική κουλτούρα για την Οδική Ασφάλεια στη Κύπρο, ώστε να θεωρείται πλέον η παράβαση και η περιφρόνηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας ως συμπεριφορά κοινωνικά απαράδεκτη, θα πρέπει να γίνουν τα ακόλουθα:	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Συλλογή και δημοσίευση των αποτελεσμάτων από τις έρευνες συμπεριφοράς.	Μεγαλύτερος σεβασμός και τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα την μακροπρόθεσμη μείωση του αριθμού των θυμάτων.
<ul style="list-style-type: none"> Αξιοποίηση γνωστών και δημοφιλών «πρεσβευτών» για την ασφάλεια. 	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας / Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των πρεσβευτών που αξιοποιήθηκαν.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα των εκστρατειών για την Οδική Ασφάλεια.
<ul style="list-style-type: none"> Εκπαίδευση για την Οδική Ασφάλεια από μικρή ηλικία. 	BP	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των ηλικιακών σταδίων κατά τα οποία παρέχεται εκπαίδευση για την Οδική Ασφάλεια.	Μεγαλύτερος σεβασμός και τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα την μακροπρόθεσμη μείωση του αριθμού των θυμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
<ul style="list-style-type: none"> Αποτελεσματική επιβολή του νόμου που λαμβάνει μεγάλη δημοσιότητα. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Το ποσοστό της τοπικής και εθνικής κάλυψης των εν εξελίξει εκστρατειών ΚΑΙ ο αριθμός των αποτελεσμάτων από τις εκστρατείες που δημοσιεύονται.	Μεγαλύτερος σεβασμός και τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα την μακροπρόθεσμη μείωση του αριθμού θυμάτων.
<ul style="list-style-type: none"> Εκστρατείες Δημοσιότητας / Ευαισθητοποίησης που να ενθαρρύνουν την επικριτικότητα απέναντι στην κακή οδήγηση (οχημάτων και μηχανοκίνητων δίκυκλων) μεταξύ των συνομήλικων χρηστών. 	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Τα αποτελέσματα από τις έρευνες συμπεριφοράς.	Γενική θεώρηση της κακής οδικής συμπεριφοράς ως απαράδεκτης από τους χρήστες του οδικού δικτύου.
<ul style="list-style-type: none"> Προσέλκυση χορηγών για την συνεχή επανάληψη των μηνυμάτων για την Οδική Ασφάλεια. 	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των χορηγών που προσελκύσθηκαν και της αξίας των χορηγιών.	Ενίσχυση των μηνυμάτων για την Οδική Ασφάλεια, και βελτίωση της νοοτροπίας για την Οδική Ασφάλεια μακροπρόθεσμα.
Πιο αποτελεσματική περίληψη των επαγγελματιών από υπηρεσίες υγείας σε θέματα για την Οδική Ασφάλεια ώστε να υπηρετήσουν ως διαμορφωτές της κοινής γνώμης, να ενθαρρύνουν τους ιθύνοντες στην προώθηση της νομοθεσίας για την Οδική Ασφάλεια και να συμμετέχουν στην εκπαίδευση του κοινού σχετικά με τις επιπτώσεις των οδικών συγκρούσεων και των επακόλουθών τους.	BP	Υπουργείο Υγείας Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των διακεκριμένων επαγγελματιών υγείας που λαμβάνουν μέρος σε επιτροπές του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και σε συμβουλευτικές επιτροπές.	Μακροπρόθεσμη βελτιωμένη στάση απέναντι στην Οδική Ασφάλεια και κατανόηση των συνεπειών των οδικών συγκρούσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Χρονικό Πλαίσιο	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ				
Συνέχιση της υποστήριξης του ετήσιου προγράμματος διαλέξεων της αστυνομίας για την Οδική Ασφάλεια στα σχολεία, αλλά με αυξημένη στόχευση των περιοχών όπου σημειώνεται υψηλότερος αριθμός οδικών συγκρούσεων που περιλαμβάνουν νεαρούς οδηγούς ή/και πεζούς.	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Τεκμηρίωση ότι οι διαλέξεις γίνονται σε περιοχές με συγκριτικά υψηλό ποσοστό αυτής της κατηγορίας χρηστών του οδικού δικτύου. Διενέργεια χωρικής ανάλυσης οδικών συγκρούσεων με εμπλοκή νέων οδηγών και πεζών.	Καλύτερη στόχευση των νέων οδηγών και των πεζών, με αποτέλεσμα την ταχύτερη μείωση του αριθμού των οδικών συγκρούσεων σε αυτές τις ομάδες.
Συνεργασία με τους πωλητές συστημάτων ασφαλείας (συγκράτησης) για παιδιά για την παραγωγή και την παροχή πληροφοριών στα σημεία πώλησης σχετικά με την κατάλληλη χρήση των συστημάτων αυτών.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Υπουργείο Υγείας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των καταστημάτων που παρέχουν πληροφόρηση.	Αύξηση της χρήσης κατάλληλων συστημάτων ασφαλείας/συγκράτησης για παιδιά, με αποτέλεσμα την μείωση του αριθμού των θυμάτων που είναι παιδιά.
Διοργάνωση θεατρικών παραστάσεων και διαγωνισμών με θέμα την Οδική Ασφάλεια. Αξιοποίηση του εθελοντισμού με σκοπό την ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα Οδικής Ασφάλειας.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των θεατρικών παραστάσεων και των διαγωνισμών που διοργανώνονται. Ο αριθμός των εθελοντών που επιστρατεύτηκαν.	Βελτίωση της ευαισθητοποίησης των παιδιών σε θέματα Οδικής Ασφάλειας, με αποτέλεσμα την μακροπρόθεσμη αλλαγή νοοτροπίας.
Παροχή προγραμμάτων εκπαίδευσης για παιδιά συγκεκριμένης ηλικίας που μετακινούνται με τα πόδια ή με ποδήλατο σε περιοχές με τα υψηλότερα ποσοστά θυμάτων αυτής της κατηγορίας χρηστών και χορήγηση εξοπλισμού από τον ιδιωτικό τομέα.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Δείκτες για την Οδική Ασφάλεια Ε2 και Ε3. Η αξία των χορηγιών από τον ιδιωτικό τομέα.	Μείωση των θυμάτων που είναι παιδιά και μετακινούνται με τα πόδια ή χρησιμοποιούν ποδήλατο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Επιδίωξη της αύξησης της αποδοτικότητας της επένδυσης στην εκπαίδευση για την Οδική Ασφάλεια για παιδιά, μέσω κοινής χρηματοδότησης. Αυτό συνεπάγεται αναζήτηση επενδυτών ή χρηματικών συνεισφορών από εναλλακτικούς προϋπολογισμούς (όπως την χορηγία για την μεταφορά παιδιών στα σχολεία) ή από εξωτερικές πηγές (για παράδειγμα, χορηγίες από τοπικές επιχειρήσεις για την παραγωγή υλικού και πόρων για διανομή στα σχολεία).	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Το ποσοστό επένδυσης στην εκπαίδευση για την Οδική Ασφάλεια για παιδιά που χρηματοδοτείται από εναλλακτικές πηγές.	Μείωση των θυμάτων που είναι παιδιά και συμβολή στη μακροπρόθεσμη βελτίωση της στάσης απέναντι στην Οδική Ασφάλεια.
Οργάνωση προγραμμάτων κατάρτισης για εκπαιδευτικούς που να εξασφαλίζουν καλύτερη ενσωμάτωση της Οδικής Ασφάλειας στα προγράμματα γενικής εκπαίδευσης (όπως η χρήση των δεδομένων για οδικές συγκρούσεις στα μαθηματικά και την στατιστική, την απόσταση ακινητοποίησης του οχήματος στη φυσική κ.α.).	BP	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των προγραμμάτων που αναπτύχθηκαν για εκπαιδευτικούς.	Ευρύτερη αναφορά στην Οδική Ασφάλεια κατά το σχολικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα, με αποτέλεσμα την συμβολή στη μακροπρόθεσμη βελτίωση της στάσης απέναντι στην Οδική Ασφάλεια.
Επισημάνση των θεμάτων σε σχέση με την Οδική Ασφάλεια από την παιδική ηλικία, δεδομένου ότι τα σημερινά παιδιά είναι οι οδηγοί του αύριο. Αύξηση της συμμετοχής των γονέων και άλλων ενηλίκων στην μεταφορά των μηνυμάτων για την Οδική Ασφάλεια στα παιδιά.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των δραστηριοτήτων που αφορούν την μετάδοση μηνυμάτων για την Οδική Ασφάλεια από τους γονείς και τους άλλους ενήλικες προς τα παιδιά.	Αυξημένη κατανόηση των θεμάτων για την Οδική Ασφάλεια μεταξύ των νεότερων χρηστών του οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα τη μακροπρόθεσμη βελτίωση στην κουλτούρα και την στάση απέναντι στην Οδική Ασφάλεια.
Προσέλευση πρώην παραβατών ή και επιζώντων οδικών συγκρούσεων για συμμετοχή σε προγράμματα διαλέξεων για τους υπότροπους σε παραβάσεις οδηγούς.	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Υγείας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των πρώην παραβατών και των επιζώντων που συμμετέχουν σε προγράμματα.	Μείωση των ποσοστών υποτροπής.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ				
Δημιουργία ομάδων συζήτησης, δημιουργίας και προώθησης καίριων μηνυμάτων και ενθάρρυνσης της κουλτούρας σωστής οδήγησης.	ΒΡ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των συμμετεχόντων σε ομάδες συζήτησης.	Μακροχρόνια βελτίωση της στάσης απέναντι στην οδήγηση ανάμεσα σε αλλοδαπούς που διαμένουν στην Κύπρο.
Δημιουργία ενός «κώδικα για την Οδική Ασφάλεια» σχετικού με την απασχόληση αλλοδαπών, με στόχευση προς τους εργοδότες τους.	ΒΡ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Αστυνομία Κύπρου Σύνδεσμος Ασφάλειας και Υγείας Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Σύνταξη και δημοσίευση ενός «Κώδικα για την Ασφάλεια» για τους εργοδότες αλλοδαπών.	Μείωση των θυμάτων ανάμεσα σε αλλοδαπούς που διαμένουν στην Κύπρο.
Ενθάρρυνση της ανάπτυξης προγραμμάτων εκπαίδευσης για τους μελλοντικούς οδηγούς που να είναι προσανατολισμένα στην αντίληψη των κινδύνων.	ΜΕ	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Διαθεσιμότητα υλικού και πόρων στα σχολεία για την αντίληψη των κινδύνων.	Βελτίωση των δεξιοτήτων των νέων οδηγών και μείωση των θυμάτων που είναι νεότεροι σε ηλικία οδηγού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Αύξηση της ευαισθητοποίησης σε σχέση με την Οδική Ασφάλεια και αύξηση της σχετικής πληροφόρησης στο χώρο εργασίας.	ΒΡ	Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Κυπριακό Επιμελητήριο Βιομηχανίας και Εμπορίου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο όγκος του ανάλογου υλικού που διατίθεται σε χώρους εργασίας, όπου μεγάλο ποσοστό των εργαζόμενων είναι αλλοδαποί.	Βελτιωμένη οδική συμπεριφορά και μείωση των θυμάτων ανάμεσα σε αλλοδαπούς που διαμένουν στην Κύπρο.
Συνέχιση της παραγωγής και παροχής υλικού και της προώθησης μηνυμάτων για την Οδική Ασφάλεια σε διάφορες γλώσσες και διάθεση τους στο ευρύ κοινό (αλλοδαποί) και στα σχολεία με τα υψηλότερα ποσοστά μαθητών που είναι αλλοδαποί.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των σημείων (και κυρίως των σχολείων) που διατίθεται υλικό σε ξένες γλώσσες.	Βελτιωμένη οδική συμπεριφορά και μείωση των θυμάτων που είναι αλλοδαποί που διαμένουν στην Κύπρο.
Στόχευση αλλοδαπών μέσω των παιδιών τους.	ΜΕ	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των εκδηλώσεων που είναι διαθέσιμες για τα παιδιά αλλοδαπών και περιέχουν μηνύματα σχετικά με την οδική συμπεριφορά των ενηλίκων.	Βελτιωμένη οδική συμπεριφορά, στροφή στην κουλτούρα και μείωση των θυμάτων που είναι αλλοδαποί που διαμένουν στην Κύπρο.

Χρονικό πλαίσιο: ΒΡ: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, ΜΕ: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, ΜΑ: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟ ΔΙΚΤΥΟ				
Συνέχιση της εφαρμογής περιοδικών προγραμμάτων βελτιωτικών μέτρων σε μελανά σημεία και σε περιοχές με υψηλή συχνότητα οδικών συγκρούσεων, συμπεριλαμβανομένων των συγκρούσεων χωρίς τραυματισμούς.	BP	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των προγραμμάτων που έχουν εγκριθεί για εφαρμογή.	Αυξημένα ποσοστά μείωσης θυμάτων, με αποτέλεσμα την επίτευξη του στόχου μείωσης των θυμάτων. Επίσης, διαμόρφωση ασφαλέστερων δρόμων.
Εκπαίδευση Επιθεωρητών Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Inspectors) σε όλες τις Επαρχίες, καθώς και εφαρμογή ενός συνεχιζόμενου προγράμματος δράσεων.	ME	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των εκπαιδευμένων Επιθεωρητών Οδικής Ασφάλειας στις Επαρχίες.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα και παροχή έργου σχετικά με τις Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας.
Ανάπτυξη ενός προγράμματος για την ανάληψη Επιθεωρήσεων Οδικής Ασφάλειας σε επιλεγμένους δρόμους ή/και σε επιλεγμένες περιοχές για τον εντοπισμό των κινδύνων που σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος και προώθηση δράσεων για τον περιορισμό τους.	BP	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός Επιθεωρήσεων Οδικής Ασφάλειας και των προτάσεων που εγκρίθηκαν και αναλήφθηκαν για μείωση των κυκλοφοριακών κινδύνων.	Μακροπρόθεσμη μείωση των οδικών κινδύνων που σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος, καθώς και διαμόρφωση ασφαλέστερων δρόμων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Ιεράρχηση και συσχετισμός του κάθε δρόμου με τον επιδιωκόμενο ρόλο/λειτουργία του ως προς το παρόδιο περιβάλλον, την πρόσβαση και τη διαμπερή κίνηση, εφαρμόζοντας της Αρχές Αειφόρου Οδικής Ασφάλειας (Sustainable Safety Approach).	ΜΑ	Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των αξιολογήσεων όσον αφορά την λειτουργικότητα τμημάτων του οδικού δικτύου.	Βελτιωμένη ιεραρχική χρήση του οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα την βελτιωμένη ασφάλεια και αποδοτικότητα του οδικού δικτύου.
Εγκατάσταση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) που σχετίζονται με την Οδική Ασφάλεια, π.χ. ενδείξεις ταχύτητας του οχήματος μια δεδομένη χρονική στιγμή και πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων ή άλλα ευφυή συστήματα που παρέχουν πληροφορίες Οδικής Ασφάλειας στους οδηγούς.	ΜΑ	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός συγκεκριμένων δράσεων εγκατάστασης Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στο οδικό δίκτυο.	Βελτιωμένη συμμόρφωση με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα όρια ταχύτητας.
Βελτιστοποίηση του γεωμετρικού σχεδιασμού του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα σε στροφές και συμβολές για την ασφάλεια των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, με έμφαση στην ορατότητα και τη σήμανση.	ΜΕ	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των οδικών έργων που έχουν κατασκευαστεί και έλαβαν υπόψη τους χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων	Βελτιωμένη Οδική Ασφάλεια σε νέα έργα για τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων με αποτέλεσμα την μείωση των θυμάτων που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία χρηστών και των συνεπιβατών τους.
Ελαχιστοποίηση της παρουσίας μεγάλου αριθμού εμποδίων στα όρια του δρόμου (και προσεκτική επιλογή των θέσεων των υπηρεσιών) για να διασφαλιστεί η μείωση των κινδύνων προς τους χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων (π.χ. διαφημιστικές πινακίδες, παρόδιοι εξοπλισμοί υπηρεσιών και οδική σήμανση).	ΜΕ	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Δήμοι Επαρχιακές Διοικήσεις Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των ενεργειών καθαρισμού των εμποδίων κατά μήκος των δρόμων και οι δράσεις που υλοποιήθηκαν.	Μείωση των τραυματισμών από συγκρούσεις λόγω της παρουσίας εμποδίων κατά μήκος των δρόμων και μακροπρόθεσμη μείωση του κόστους συντήρησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Χρονικό Πλαίσιο	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
<p>Πρώτωση κατάλληλων νομοθετικών ρυθμίσεων και διαμόρφωση πολιτικής για τη διαχείριση της παρόδιας ανάπτυξης και ένταξη σχετικών προνοιών στα Σχέδια Ανάπτυξης.</p>	ΜΑ	<p>Υπουργείο Εσωτερικών</p> <p>Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές</p> <p>Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων</p>	<p>Θέσπιση κατάλληλων νομοθετικών ρυθμίσεων και πολιτικών.</p>	<p>Μείωση των τραυματισμών από συγκρούσεις λόγω της παρουσίας εμποδίων κατά μήκος των δρόμων και μακροπρόθεσμη μείωση του κόστους συντήρησης.</p>
<p>Διενέργεια Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Audits) θα γίνεται σε συγκεκριμένους τύπους του οδικού δικτύου και σε καθορισμένα στάδια κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας ενός έργου ώστε να διασφαλιστεί ότι το οδικό δίκτυο λειτουργεί όσο το δυνατόν ασφαλέστερα για όλες τις ομάδες χρηστών και ότι επικίνδυνες καταστάσεις έχουν προβλεφθεί και αποφευχθεί πριν από τη λειτουργία ενός οδικού τμήματος.</p>	ΒΡ	<p>Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ)</p> <p>Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων</p>	<p>Δημοσίευση οδηγιών Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας και στη συνέχεια καταγραφή του αριθμού των οδικών τμημάτων που υπόκεινται σε έλεγχο σε διάφορα στάδια.</p>	<p>Ασφαλέστερα οδικά δίκτυα με αποτέλεσμα μακροπρόθεσμα την συμβολή στη μείωση του αριθμού των θυμάτων.</p>
<p>Διαμόρφωση κατάλληλης πολιτικής για την διαχείριση του ορίου ταχύτητας η οποία επιδιώκει την καλύτερη συσχέτιση των ορίων ταχύτητας κατά μήκος συγκεκριμένων τμημάτων του οδικού δικτύου με την προτιθέμενη χρήση τους, τις παρακείμενες χρήσεις γης, καθώς και τη σύνθεση της κυκλοφορίας και των υπόλοιπων χρηστών του δικτύου.</p>	ΜΑ	<p>Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ)</p> <p>Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Αστυνομία Κύπρου Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές</p> <p>Επιτροπή: Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης</p>	<p>Ο αριθμός των αξιολογήσεων όσον αφορά το όριο ταχύτητας και των εγκριμένων προτάσεων για αλλαγές, από την αρμόδια επιτροπή.</p>	<p>Μείωση του αριθμού των θυμάτων από οδικές συγκρούσεις λόγω ταχύτητας.</p>

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Χρονικό Πλαίσιο	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Απαγόρευση της προσπέρασης για φορτηγά στα τμήματα του οδικού δικτύου με γνωστά προβλήματα συγκρούσεων με εμπλοκή βαρέων οχημάτων.	ΜΕ	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Το μήκος του υπεραστικού οδικού δικτύου (κατηγορία Α) με απαγόρευση της προσπέρασης για φορτηγά οχήματα.	Μακροπρόθεσμη βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου.
Ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Οδικής Αξιολόγησης (EuroRAP) ή Διαχείρισης της Ασφάλειας του οδικού δικτύου (Network Safety Management assessment) και συστηματική επανεξέταση των αποτελεσμάτων για δράση.	ΜΑ	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των αξιολογήσεων που έχουν αναληφθεί.	Αναβαθμισμένη Οδική Ασφάλεια μακροπρόθεσμα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Χρονικό Πλαίσιο	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΣΦΕΛΕΣΤΕΡΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ				
Ενίσχυση και επέκταση του θεσμού κατασκευής πεζοδρομίων κατά μήκος υφιστάμενων δημόσιων δρόμων (εντός της ρυμοτομίας) μέσω της εξεύρεσης πόρων για την αρχική χρηματοδότηση τέτοιων έργων και της θεσμοθέτησης κατάλληλων μέτρων για την αποτελεσματική ανάκτηση του κόστους του έργου από όλους τους παρόδιους ιδιοκτήτες.	ΜΕ- ΜΑ	Υπουργείο Εσωτερικών Υπουργείου Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως Τοπικές Αρχές Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Θέσπιση κατάλληλων νομοθετικών ρυθμίσεων και κανονισμών για βελτιστοποίηση της διαδικασίας ανάκτησης του κόστους για την κατασκευή πεζοδρομίων από τους παρόδιους ιδιοκτήτες.	Ασφαλέστερες διαδρομές για πεζούς, αύξηση του ποσοστού πεζών μετακινήσεων, χωρίς επακόλουθη αύξηση των θυμάτων ανάμεσα σε πεζούς.
Αποθάρρυνση ή περιορισμός της χρήσης αυτοκινήτου σε συγκεκριμένες κατοικημένες περιοχές όπου υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές μεταφοράς, ή όπου είναι θεμιτό όπως πεζοί και ποδηλάτες έχουν προτεραιότητα.	ΜΑ	Τοπικές Αρχές Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των εγκρίσεων από την αρμόδια επιτροπή για μέτρα απόδοσης προτεραιότητας σε πεζούς ή την πεζοδρομοποίηση περιοχών.	Βελτιωμένο δομημένο περιβάλλον, συμβολή στη μακροπρόθεσμη μείωση των θυμάτων μεταξύ των ομάδων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΣΦΕΛΕΣΤΕΡΟ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ				
Εγκατάσταση πλευρικών προστατευτικών στηθαίων σε αγροτικές περιοχές όπου σημειώθηκαν οδικές συγκρούσεις από οχήματα που παρέκκλιναν της πορείας τους εκτός της οδού.	BP	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των δράσεων που εγκρίθηκαν σε περιοχές όπου μπορεί τα οχήματα να παρεκκλίνουν της πορείας τους εκτός του δρόμου.	Μακροπρόθεσμη μείωση των σχετικών συγκρούσεων. Ασφαλέστερο υπεραστικό οδικό δίκτυο.
Επέκταση της χρήσης μεθόδων, όπως της «έξυπνης οδικής σήμανσης» όπου υποδεικνύονται οι αποστάσεις ασφαλείας και η κατεύθυνση κίνησης, η παθητική ασφάλεια (όπως ο σχεδιασμός των άκρων των στηθαίων ασφαλείας, η χρήση πασάλων πινακίδων που απορροφούν ενέργεια (energy absorbing signposts), η κατασκευή κλινών αναχαίτισης) καθώς και η κατασκευή «πύλης στις κοινότητες» (village gateways) και η εφαρμογή «εικονικών μέτρων κυκλοφοριακής ύφεσης», με επανεξέταση της αποτελεσματικότητας τους μετά την εφαρμογή τους με σκοπό την ευρεία εφαρμογή και χρήση των δράσεων που κρίθηκαν ως οι πιο αποτελεσματικές όσον αφορά την μείωση των θυμάτων στην Κύπρο.	BP	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επαρχιακές Διοικήσεις Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των σχετικών προγραμμάτων που υλοποιήθηκαν και παρακολουθούνται με τη χρήση μέτρων σύγκρισης του αριθμού των οδικών συγκρούσεων πριν και μετά.	Μακροπρόθεσμη βελτίωση της ασφάλειας του υπεραστικού οδικού δικτύου.
Εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας σε συγκεκριμένες περιοχές, για παροχή ασφαλείας κυρίως στους μοτοσικλετιστές.	ME	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Σύνδεσμοι Μοτοσικλετιστών Επαρχιακές Διοικήσεις Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των αξιολογήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί για τα στηθαία ασφαλείας, καθώς και ο αριθμός των εισηγήσεων που εγκρίθηκαν.	Μειωμένος κίνδυνος για τους χρήστες του οδικού δικτύου, και κυρίως τους μοτοσικλετιστές, από μη προστατευμένη οδική υποδομή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Ανάληψη διαρκούς προγράμματος αξιολόγησης και βελτίωσης του οδικού φωτισμού σε περιοχές όπου σημειώνονται τα υψηλότερα ποσοστά οδικών συγκρούσεων κατά τις βραδινές ώρες.	ME	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των βελτιώσεων που έγιναν στον οδικό φωτισμό μετά τα αποτελέσματα αξιολογήσεων που αναλήφθηκαν.	Μακροπρόθεσμη μείωση των οδικών συγκρούσεων που σημειώνονται τις βραδινές ώρες.
Εντοπισμός των συμβολών με τα υψηλότερα ποσοστά οδικών συγκρούσεων για στρέφουσες κινήσεις, όπου οι εν λόγω στροφές δεν είναι διαμορφωμένες για προστασία των στρεφουσών κινήσεων, και υλοποίηση προγραμμάτων για την παροχή προστασίας (όπως απαγόρευση στροφών, εφαρμογή αποκλειστικών λωρίδων για δεξιόστροφες κινήσεις (protected right turn rockets), εγκατάσταση φώτων τροχαίας, ή διαχωρισμός των φάσεων για στρέφοντα οχήματα σε σημεία όπου ήδη υπάρχουν φώτα τροχαίας, ή διαχωρισμός του επιπέδου κίνησης όπου χρειάζεται).	ME	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των προγραμμάτων για βελτίωση συμβολών όπου παρουσιάζονται προβλήματα εμπλοκής με στρέφουσες κινήσεις.	Μακροπρόθεσμη μείωση του αριθμού των πιο σοβαρών οδικών συγκρούσεων και των συγκρούσεων που σημειώνονται σε συμβολές.
Κατασκευή πεζοδρομίων και διαβάσεων πεζών σε δρόμους της υπαίθρου με κυκλοφορία πεζών.	ME-MA	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Επαρχιακές Διοικήσεις Τοπικές Αρχές Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των πεζοδρομίων και των διαβάσεων πεζών που κατασκευάστηκαν σε δρόμους της υπαίθρου	Μείωση των θυμάτων ανάμεσα σε πεζούς σε δρόμους της υπαίθρου με κυκλοφορία πεζών.

Χρονικό πλαίσιο: BP: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, ME: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, MA: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6 ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΟ				
Πρώθηση καλών πρακτικών και εναρμόνιση με οδηγίες για τη βασική περίθαλψη τραυματιών και τις υπηρεσίες επειγόντων περιστατικών.	ΒΡ	Υπουργείο Υγείας Επιτροπή: Άμεσης Περίθαλψης	Αριθμός οργανισμών που προωθούν καλές πρακτικές.	Βελτίωση της βασικής περίθαλψης τραυματιών και των υπηρεσιών επειγόντων περιστατικών.
Παροχή της αναγκαίας υποστήριξης ώστε να τεθεί σε λειτουργία η υπηρεσία eCall το συντομότερο δυνατό.	ΜΕ	Υπουργείο Υγείας Υπουργείο Οικονομικών Επιτροπή: Άμεσης Περίθαλψης	Η κάλυψη γεωγραφικών περιοχών από την υπηρεσία eCall.	Ευρεία διαθεσιμότητα της υπηρεσίας eCall.
Επέκταση των περιοχών κάλυψης του τηλεφωνικού κέντρου εκτάκτων περιστατικών Λευκωσίας, ώστε να συμπεριλάβει τις περιοχές Λάρνακας και Παραλιμνίου στην επόμενη φάση και στη συνέχεια ολόκληρη την επικράτεια της Δημοκρατίας.	ΜΕ	Υπουργείο Υγείας Υπουργείο Οικονομικών Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Άμεσης Περίθαλψης	Γεωγραφική επιφάνεια εντός καθορισμένης απόστασης από κέντρο κλήσεων εκτάκτων περιστατικών που διαθέτει ασθενοφόρο.	Όλοι οι κάτοικοι να βρίσκονται εντός καθορισμένης απόστασης από κέντρο κλήσεων εκτάκτων περιστατικών που διαθέτει ασθενοφόρο.
Υποστήριξη ίδρυσης Θεσμικού Οργάνου για καθορισμό και διατήρηση προτύπων για την εκπαίδευση και πιστοποίηση των διασωστών.	ΜΕ	Υπουργείο Υγείας Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Άμεσης Περίθαλψης	Ο αριθμός των διασωστών που αποκτούν την προκαθορισμένη πιστοποίηση (απαιτούνται ξεχωριστές αξιολογήσεις των καθορισμένων προτύπων και του αριθμού των οργανισμών που παρέχουν πιστοποιημένη εκπαίδευση).	Αναβάθμιση του παρα-ιατρικού προσωπικού οδηγεί σε μείωση των θανάτων από οδικές συγκρούσεις λόγω της αναβαθμισμένης επείγουσας προνοσοκομειακής φροντίδας μετά τον τραυματισμό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6 ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Βελτίωση της μακροχρόνιας νοσοκομειακής περίθαλψης και αποκατάστασης των επιζώντων οδικών συγκρούσεων με την επέκταση του Μητρώου Τραύματος και την δημιουργία ενός «Κέντρου Τραύματος».	ΜΕ	Υπουργείο Υγείας Υπουργείο Οικονομικών Επιτροπή: Άμεσης Περίθαλψης	Δημιουργία ενός «Κέντρου Τραύματος».	Μειωμένη οικονομική επιβάρυνση του κράτους από τους επιζώντες οδικών συγκρούσεων.
Διατήρηση του εν εξέλιξη προγράμματος αναβάθμισης του προσωπικού ασθενοφόρων και του εξοπλισμού ώστε το πλήρωμα του κάθε ασθενοφόρου να αποτελείται από ένα/μια διασώστη (παρα-ιατρικό προσωπικό) και ένα/μια Νοσηλεύτη/τρια, το συντομότερο δυνατό χρονικό διάστημα.	ΜΑ	Υπουργείο Υγείας Υπουργείο Οικονομικών Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Άμεσης Περίθαλψης	Το ποσοστό των υψηλής ποιότητας ομάδων ασθενοφόρων (πλήρωμα και εξοπλισμός) στο στόλο.	Βελτιωμένη άμεση περίθαλψη, με αποτέλεσμα τη μείωση των θανάτων σε οδικές συγκρούσεις.
Δημιουργία νέων Σταθμών Ασθενοφόρων σε συγκεκριμένες περιοχές, ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο χρόνος άφιξης του ασθενοφόρου στο σημείο της οδικής σύγκρουσης.	ΒΡ	Υπουργείο Υγείας Επιτροπή: Άμεσης Περίθαλψης	Χρόνος Αναχώρησης Ασθενοφόρου Χρόνος Άφιξης στο χώρο της σύγκρουσης ΚΑΙ Συνολικός Χρόνος Ασθενοφόρου στην αντιμετώπιση ενός περιστατικού.	Ελαχιστοποίηση του χρόνου που μεσολαβεί από τη σύγκρουση και την παροχή Επείγουσας Προνοσοκομειακής Φροντίδας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6 ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Εμπλοκή Εθελοντών (Πρώτων Ανταποκριτών – First Responders) στη διαχείριση θυμάτων οδικών συγκρούσεων.	ΜΕ	Υπουργείο Υγείας Εταιρείες Τηλεπικοινωνιών Επιτροπή: Άμεσης Περιθαλψης	Χρήση τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών. (Οι εθελοντές θα λαμβάνουν SMS στο κινητό τους τηλέφωνο για κάποιο περιστατικό ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν αν βρίσκονται κοντά στην σκηνή της οδικής σύγκρουσης).	<ul style="list-style-type: none"> • Ελαχιστοποίηση του χρόνου διαχείρισης επείγουσας αντιμετώπισης στην προνοσοκομειακή περίθαλψη των τραυματιών. • Ελαχιστοποίηση των κινδύνων επιδείνωσης της κατάστασης. • Βελτίωση των αποτελεσμάτων όσον αφορά τις απώλειες.

Χρονικό πλαίσιο: **ΒΡ**: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, **ΜΕ**: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, **ΜΑ**: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η ανταπόκριση του Υπουργείου Υγείας κατά τον πρώτο γύρο των διαβουλεύσεων ήταν ιδιαίτερα θετική, με εμφανή πρόθεση για στενή συνεργασία / βελτίωση του συντονισμού των προσπαθειών με το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας κατά τη διάρκεια αυτής της νέας Στρατηγικής Περιόδου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ				
Ενίσχυση των διαδικασιών τεχνικού ελέγχου (ΜΟΤ) ώστε να διασφαλιστεί η έγκυρη πιστοποίηση όλων των οχημάτων και ανάληψη του ελέγχου τεχνικής επάρκειας των οχημάτων και των έγκυρων τεχνικών ελέγχων (ΜΟΤ) από την Αστυνομία και το Τμήμα Οδικών Μεταφορών.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Το ποσοστό των οχημάτων που φέρουν έγκυρα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου (ΜΟΤ).	Χαμηλότερα ποσοστά οδικών συγκρούσεων ως αποτέλεσμα ασφαλέστερων οχημάτων, στις περιπτώσεις όπου κύριος παράγοντας σύγκρουσης ήταν η ασφάλεια του οχήματος
Συνέχιση και αναβάθμιση της διαρκούς αξιολόγησης των κέντρων ελέγχου οχημάτων και των πόρων ώστε να διασφαλιστεί η διατήρηση τους σε ικανοποιητικό επίπεδο για κάλυψη των απαιτήσεων ελέγχου.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Ο αριθμός επιθεωρήσεων σε κέντρα ελέγχου οχημάτων και ο αριθμός των αποτελεσμάτων από τις επιθεωρήσεις όπου βρέθηκε ότι τα κέντρα λειτουργούν σε ικανοποιητικό επίπεδο.	Υψηλά πρότυπα και ικανοποιητική απόδοση των κέντρων ελέγχου.
Συνέχιση και αναβάθμιση των ελέγχων καταλληλότητας των σχολικών λεωφορείων.	BP	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Ο αριθμός επιθεωρήσεων των λεωφορείων και τα ποσοστά επιτυχίας.	Ασφαλέστερη μεταφορά παιδιών στα σχολεία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Διερεύνηση της δυνατότητας αποτελεσματικού και ολοκληρωμένου ελέγχου των αυτοκινήτων εισαγωγής, των συνοδευτικών εξαρτημάτων μοτοσικλετών και ποδηλάτων, των εξαρτημάτων και των ανταλλακτικών ώστε να εξασφαλιστεί η καταλληλότητα τους και η εναρμόνιση τους με τα ευρωπαϊκά πρότυπα προστασίας των καταναλωτών.	ME	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Τα αποτελέσματα της μελέτης για την έρευνα σχετικά με τις απαιτήσεις όσον αφορά την παρακολούθηση, η οποία ετοιμάστηκε και δημοσιεύτηκε, καθώς και ο αριθμός των προτάσεων που έγιναν αποδεκτές από την αρμόδια επιτροπή.	Εφαρμογή διαδικασιών για την αποτελεσματική παρακολούθηση εισαγόμενων οχημάτων και ανταλλακτικών.
Λήψη μέτρων για να διασφαλιστεί ότι οι απαιτήσεις που επιβάλλονται για τα εμπορικά οχήματα συμφωνούν με τις τεχνικές προδιαγραφές, (π.χ. όσον αφορά την ύπαρξη συσκευών για την κούραση και την προειδοποίηση διατάραξης της προσοχής) και μεταφορά πληροφοριών και σχετικών οδηγιών σε σχετικούς οργανισμούς και δημοσιοποίηση τους.	MA	Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Ο αριθμός των εμπορικών οργανισμών που έλαβαν πληροφορίες.	Η αυξημένη ευαισθητοποίηση των εμπορικών οργανισμών, σχετικά με τις απαιτήσεις για τα εμπορικά οχήματα.
Εφαρμογή προγράμματος για υλοποίηση των διατάξεων της Οδηγίας Άδειας Οδήγησης της ΕΕ, σχετικά με την ένταξη της γνώσης για τα ελαστικά και την συντήρηση του αυτοκινήτου ως θεμάτων στην εξέταση οδήγησης.	ME	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Ο αριθμός των θεμάτων που έχουν εγκριθεί από την αρμόδια επιτροπή για ένταξη τους στην εξέταση οδήγησης.	Βελτιωμένη επίγνωση της ασφάλειας των οχημάτων από τους υποψήφιους οδηγούς, με αποτέλεσμα την βελτίωση της προσοχής τους στο θέμα αυτό.
Στήριξη των πρωτοβουλιών της ΕΕ όσον αφορά την μελλοντική τεχνολογία οχήματος, όπως τον ευφυή έλεγχο ταχύτητας (Intelligent Speed Detection) και των συστημάτων προειδοποίησης σύγκρουση (Crash Warning Systems).	MA	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Ο αριθμός των πρωτοβουλιών της ΕΕ που υποστηρίζονται.	Αυξημένη χρήση της τεχνολογίας ασφάλειας στα οχήματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7 ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Διατήρηση της οικονομικής στήριξης του προγράμματος «απόσυρσης παλιών αυτοκινήτων» ως τρόπου απομάκρυνσης των παλαιότερων και λιγότερο κατάλληλων για κυκλοφορία οχημάτων.	MA	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Το ποσοστό των οχημάτων πάνω από μια ορισμένη ηλικία.	Οχήματα υψηλότερων προδιαγραφών στη Κυπριακή Δημοκρατία
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ				
Προώθηση της αυξημένης χρήσης κατάλληλων συστημάτων συγκράτησης παιδιών στα οχήματα.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Υπουργείο Υγείας Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των σχετικών εκστρατειών ευαισθητοποίησης που έγιναν.	Μείωση των θυμάτων που είναι παιδιά.
Προώθηση και δημοσίευση των αποτελεσμάτων του EuroNCAP, ή ισοδύναμου, για αύξηση της ευαισθητοποίησης για την ασφάλεια οχημάτων.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Ασφάλειας Οχημάτων	Ο αριθμός των εκστρατειών ευαισθητοποίησης που έγιναν.	Οχήματα υψηλότερων προδιαγραφών στη Κυπριακή Δημοκρατία.

Χρονικό πλαίσιο: BP: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, ME: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, MA: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ				
Ευρύτερη δημοσίευση των στατιστικών δεδομένων των οδικών συγκρούσεων στις ιστοσελίδες της Μονάδας Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και του Τμήματος Τροχαίας της Αστυνομίας Κύπρου για ευαισθητοποίηση του κοινού για προβλήματα Οδικής Ασφάλειας που αντιμετωπίζει η Κύπρος.	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των εκθέσεων που δημοσιεύτηκαν στις ιστοσελίδες και ο βαθμός επισκεψιμότητας σε αυτές.	Αυξημένη συνείδηση για θέματα Οδικής Ασφάλειας στη Κυπριακή Δημοκρατία.
Αξιολόγηση της μεθόδου συλλογής δεδομένων, του περιεχομένου και της επισκόπησης των διαδικασιών για αύξηση της ακρίβειας και της αξιοπιστίας των δεδομένων σχετικά με τις οδικές συγκρούσεις και τον αριθμό θυμάτων.	BP	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Επικύρωση ελέγχων και αναθεωρήσεων που έγιναν στους τομείς συλλογής δεδομένων.	Αυξημένη αξιοπιστία και ακρίβεια για τα στοιχεία που συλλέγονται.
Συγκέντρωση και δημοσίευση των πιο επικίνδυνων περιοχών του οδικού δικτύου, για αύξηση της προσοχής των οδηγών για τους πιθανούς κινδύνους που αφορούν την Οδική Ασφάλεια.	ME	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Δημοσίευση των ιεραρχημένων κατάλογων, με τα επικίνδυνα σημεία και το επίπεδο της ευαισθητοποίησης του ευρύτερου κοινού σχετικά με τις περιοχές υψηλού κινδύνου.	Μειωμένος αριθμός θυμάτων σε ένα ασφαλέστερο οδικό δίκτυο.
Εφαρμογή συστήματος συλλογής δεδομένων οδικών συγκρούσεων με γεωαναφορά, ώστε τα στοιχεία ανάλυσης συγκρούσεων να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με σύστημα προβολής σε χάρτη, για πραγματοποίηση μιας πιο στοχευμένης ανάλυσης ανά περιοχή.	ME	Αστυνομία Κύπρου Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Διάθεση δεδομένων σύγκρουσης με γεωαναφορά και χρήση τους για ανάλυση.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα της κατανομής των πόρων και αύξηση του ρυθμού μείωσης των θυμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Εκπόνηση μελετών για τον σχεδιασμό και την ιεράρχηση των μέτρων για αντιμετώπιση γνωστών προβλημάτων που αφορούν θύματα και εφαρμογή προγραμμάτων ευρείας έκτασης και μαζικών δράσεων.	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των μελετών που αφορούν συγκεκριμένες περιοχές και των μέτρων που υλοποιήθηκαν.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα της κατανομής των πόρων και του ρυθμού μείωσης των θυμάτων.
Συντονισμός της συλλογής και δημοσίευσης των δεδομένων για τον αριθμό θυμάτων και παρακολούθηση μετά την εφαρμογή μέτρων (monitoring) ώστε να τροφοδοτηθεί μια συνεχής αναθεώρηση του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των μελετών μετά την υλοποίηση μέτρων, καθώς και των μέτρων που επιλέγηκαν για ευρύτερη εφαρμογή.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα της κατανομής των πόρων και του ρυθμού μείωσης των θυμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (ΒΡ/ΜΕ/ΜΑ)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
Η Μονάδα Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων να λειτουργεί ως ένα εθνικό «Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας».	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των στοιχείων που λήφθηκαν, διανεμήθηκαν και έγινε αναφορά σε αυτά από άλλους, για κάθε ένα από τα 5 θέματα που είναι κοινά στην Ευρωπαϊκή πολιτική για την Οδική Ασφάλεια (RSO ¹).	Διάθεση πιο εκτεταμένης και λεπτομερούς γνώσης για την ενημέρωση μελλοντικών δράσεων και στρατηγικών, οι οποίες είναι στοχευμένες και σχετικές με την Κύπρο.
Συντονισμός ανάθεσης μιας σειράς μελετών έρευνας και ανάλυσης για την αξιολόγηση της απόδοσης των μέτρων του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας που εφαρμόστηκαν εντός της Δημοκρατίας.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Υγείας Επιτροπή: Ερευνών Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των μελετών που ανατέθηκαν και των εκθέσεων που ετοιμάστηκαν και περιέχουν συγκεκριμένες προτάσεις.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα της κατανομής των πόρων και του ρυθμού μείωσης των θυμάτων.
Συμπερίληψη των αποτελεσμάτων από την εφαρμογή του Σχεδίου και άλλων αποτελεσμάτων παρακολούθησης σε άλλες αναγνωρισμένες πηγές ώστε να διανεμηθούν και να γίνει αναφορά σε αυτές από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ ανάλογα με την περίπτωση.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των δεδομένων που παραδόθηκαν στο Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας (ERSO ²).	Ευρύτερη κατανόηση των θεμάτων που αντιμετωπίζει η Κύπρος από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.
Δημιουργία βάσης δεδομένων για την παρακολούθηση στατιστικών στοιχείων ώστε να εξεταστεί η αποτελεσματικότητα προηγούμενων προγραμμάτων που υλοποιήθηκαν σε τοπικό επίπεδο και να γίνει αναγνώριση των μέτρων που είναι πιο αποτελεσματικά για εφαρμογή σε τοπικό επίπεδο στα επόμενα έτη, ή χρήση τους στη διαδικασία επιλογής μελλοντικών προγραμμάτων για την Οδική Ασφάλεια.	ΜΕ	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΥΣΕ) Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των μελετών αξιολόγησης που ετοιμάστηκαν μετά την υλοποίηση δράσεων και μέτρων που επιλέγηκαν για ευρύτερη εφαρμογή.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα της κατανομής των πόρων και του ρυθμού μείωσης των θυμάτων.

¹ Road Safety Policy, Knowledge Base, Projects, Statistics and Toolbox

² European Road Safety Observatory

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ				
Καθορισμός αρμόδιων λειτουργών επικοινωνίας σε κάθε Δήμο και Επαρχιακή Διοίκηση και εφαρμογή προγράμματος τακτικών συναντήσεων, μέσω των οποίων θα επιτευχθούν τα ακόλουθα δύο μέτρα (Α και Β).	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επαρχιακές Διοικήσεις Δήμοι Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός λειτουργών επικοινωνίας που καθορίστηκαν.	Αυξημένη αποδοτικότητα του προσωπικού και της κατανομής πόρων και μεγαλύτερο ποσοστό της μείωσης του αριθμού των θυμάτων.
Α) Συντονισμός των δραστηριοτήτων για την Οδική Ασφάλεια από τις Επαρχιακές Διοικήσεις και τα Δημαρχεία για να διασφαλιστεί ότι η κάθε δράση στοχεύει σε τοπικά ζητήματα.	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επαρχιακές Διοικήσεις Ένωση Δήμων Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των δράσεων που ήταν βασισμένα σε στοιχεία (data-led) σε περιφερειακό επίπεδο.	Η αυξημένη αποδοτικότητα του προσωπικού και της κατανομής των πόρων του προϋπολογισμού και μεγαλύτερο ποσοστό μείωσης του αριθμού των θυμάτων.
Β) Συλλογή της τοπικής γνώσης για κάθε Επαρχία και κάθε Δήμο και της τεχνογνωσίας των λειτουργών της κάθε τοπικής Αρχής, για την υλοποίηση στοχευμένων παρεμβάσεων.	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επαρχιακές Διοικήσεις Ένωση Δήμων Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των αποτελεσμάτων από στατιστικές μελέτες σε περιφερειακό επίπεδο οι οποίες υποβλήθηκαν στο Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας.	Η αυξημένη αποδοτικότητα του προσωπικού και της κατανομής των πόρων του προϋπολογισμού, μεγαλύτερο ποσοστό μείωσης του αριθμού των θυμάτων ΚΑΙ Βελτιωμένη κατανόηση των ανά περιοχή / τοπικών ζητημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Επίτευξη συμφωνίας με τους πάροχους δημοσίων μεταφορών για εμφάνιση μηνυμάτων για την Οδική Ασφάλεια στα οχήματά τους.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΥΣΕ) Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ο αριθμός των οχημάτων που φέρουν υλικό για την Οδική Ασφάλεια.	Ευρύτερη εκτίμηση των θεμάτων της Οδικής Ασφάλειας, τα οποία συμβάλλουν σε μια μακροπρόθεσμη καλλιέργεια και αλλαγή της στάσης απέναντι στην Οδική Ασφάλεια.
Εισαγωγή πιλοτικών έργων όσον αφορά την εφαρμογή στοχευμένων μέτρων, για μέτρηση της επιτυχίας τους, προώθηση των αποτελεσμάτων τους και ευρύτερη εφαρμογή των πιο αποδοτικών μέτρων.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Ασφάλειας Δρόμων	Ο αριθμός των πιλοτικών έργων που υλοποιήθηκαν και δημοσιεύθηκαν, καθώς και ο αριθμός των προτάσεων που έγιναν αποδεκτές.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα της κατανομής των πόρων και μεγαλύτερο ποσοστό μείωσης του αριθμού των θυμάτων.
Εξασφάλιση βέλτιστου συντονισμού των συμβαλλόμενων μερών του Ευρωπαϊκού Χάρτη Οδικής Ασφάλειας και μεγιστοποίηση της συμβολής τους στην Οδική Ασφάλεια.	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των συμβαλλόμενων μερών του Ευρωπαϊκού Χάρτη Οδικής Ασφάλειας.	Αύξηση της ευαισθητοποίησης και της υποστήριξης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων Οδικής Ασφάλειας στη Κυπριακή Δημοκρατία.
Οι Δράσεις για την Οδική Ασφάλεια που εγκρίνονται κάθε χρόνο από το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας για την εφαρμογή τους το επόμενο έτος θα πρέπει να υποβάλλονται προς έγκριση στο Υπουργικό Συμβούλιο, μετά την έγκριση των απαιτούμενων κονδυλίων από το Υπουργείο Οικονομικών.	BP	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Υπουργείο Οικονομικών Επιτροπή: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας	Ο αριθμός των δράσεων που εγκρίθηκαν και της χρηματοδότησης που διατέθηκε.	Αυξημένη αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού, του προγραμματισμού και της υλοποίησης του προγράμματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	Χρονικό Πλαίσιο (BP/ME/MA)	Αρμόδια Υπηρεσία/Οργανισμός	Μετρήσεις / Μεθοδολογία παρακολούθησης	Αναμενόμενο Αποτέλεσμα
Εξασφάλιση χορηγιών από επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα για τις δράσεις για την Οδική Ασφάλεια και προσφορά δωρεάν διαφήμισης για τοπικές επιχειρήσεις ως αντάλλαγμα για την υποστήριξη των εκστρατειών ευαισθητοποίησης.	ME	Μονάδα Οδικής Ασφάλειας Αστυνομία Κύπρου Επιτροπή: Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής	Το ύψος της συμβολής του ιδιωτικού τομέα.	Αυξημένη απόδοση των κονδυλίων του προϋπολογισμού για την Οδική Ασφάλεια και ευρύτερη εκτίμηση των θεμάτων που την αφορούν, καθώς και συμβολής τους σε μια μακροπρόθεσμη αλλαγή στην κουλτούρα και την στάση απέναντι στην Οδική Ασφάλεια.

Χρονικό πλαίσιο: BP: Βραχυπρόθεσμο: 1-3 χρόνια από την έναρξη, ME: Μεσοπρόθεσμο 3-7 χρόνια, MA: Μακροπρόθεσμο: πριν το τέλος της στρατηγικής περιόδου

Έντονο κείμενο: Επισημαίνει τον «Βασικό Οργανισμό», στις περιπτώσεις όπου συμμετέχουν περισσότεροι του ενός οργανισμοί

ALA Planning Partnership

Planning, Transport and Environmental Consultants
70 Kennedy Avenue, Office 203
Nicosia 1076, Cyprus

T +357 22518556/7

E info@alaplanning.com

W www.alaplanning.com

Zavrides Consulting

P.O.Box 60125
CY-8100 Paphos
Cyprus

T 26822826

E info@zavrides.com

W www.zavrides.com

SKM Colin Buchanan

New City Court
20 St Thomas Street
London SE1 9RS

T +44 20 7939 6100

E information@globalskm.com

W globalskm.com