

Η κατάκτηση της οδικής ασφάλειας απαιτεί έργα και συντονισμένη δράση

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΝΙΚΟΣ ΠΕΡΠΕΡΑΣ

Πρόγραμμα παρεμβάσεων σε δεκάδες σημεία – παγίδες για τους οδηγούς του εθνικού οδικού δικτύου, αλλά και του δευτερεύοντος, πρόκειται να εφαρμόσει σύντομα το ΥΠΕΧΩΔΕ, ύστερα από πρόταση του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ. Αυτό ανακοίνωσε ο υφυπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος, κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου που δόθηκε με αφορμή το 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας που συνδιοργανώνουν τον προσεχή Οκτώβριο στην Πάτρα το ΤΕΕ, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, το Πανεπιστήμιο Πατρών και το οποίο τελεί υπό την αιγίδα των υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών.



αυτοκινητόδρομους λύνει το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων κατά 95%, προσθέτοντας ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει εξαγγείλει σχετικό πρόγραμμα έργων, είτε με τη

Κατά τη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου επισημάνθηκε ότι η χώρα μας βρίσκεται ακόμη στις πρώτες θέσεις από πλευράς τροχαίων ατυχημάτων στην Ευρώπη, ενώ τονίστηκε ότι για την κατάκτηση των στόχων για την οδική ασφάλεια, που είναι η μείωση των νεκρών κατά 50% το 2010, απαιτείται η κατασκευή των αναγκαίων έργων υποδομής, αλλά και ο συντονισμός δράσης μεταξύ όλων των συναρμόδιων φορέων.

Έργα στα σημεία – παγίδες

Ειδικότερα, παίρνοντας το λόγο ο κ. **Θ. Ξανθόπουλος** επισήμανε ότι πράγματι η μετατροπή των δρόμων του εθνικού δικτύου σε κλειστούς

μέθοδο των «συμβάσεων παραχώρησης», είτε με την κλασική μέθοδο κατασκευής των δημοσίων έργων. Ωστόσο πρόσθεσε ότι απαιτούνται κατά προτεραιότητα παρεμβάσεις και έργα σε δεκάδες σημεία - «παγίδες θανάτου» εντός και εκτός του εθνικού δικτύου, αναφέροντας ότι τα σημεία αυτά – ύστερα από πρόταση του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ – έχουν μελετηθεί και ιεραρχηθεί με βάση τα στατιστικά δεδομένα. Οι παρεμβάσεις στα σημεία αυτά θα γίνουν με δύο εργαλαβίες, το περιεχόμενο των οποίων θα ανακοινώσει σύντομα ο υφυπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Γ. Σουφλιάς.

Σημειώνουμε ότι σύμφωνα με την πρόταση του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του

ΤΕΕ απαιτούνται βραχυπρόθεσμα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στους εξής 6 πιο κρίσιμους οδικούς άξονες: Πέταλο Μαλιακού, Κόρινθος – Πάτρα, Πάτρα – Πύργος, Αντίρριο – Ιωάννινα, Θεσσαλονίκη - Καβάλα και Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης.

Ο κ. Θ. Ξανθόπουλος, απαντώντας σε ερωτήσεις δημοσιογράφων σχετικά με την ίδρυση Γενικής Γραμματείας Οδικής Ασφάλειας, σημείωσε ότι οι νέοι οργανισμοί δυσχεραίνουν την πρόοδο των έργων και ανεβάζουν το διοικητικό κόστος διαχείρισης μέτρων και προγραμμάτων, υπογραμμίζοντας ότι «πρέπει να είμαστε λιτοί και αποτελεσματικοί ο καθένας στον τομέα ευθύνης του».

Καθοριστικός ο παράγων «υποδομές»

Ο πρόεδρος της Οργανωτικής Επιτροπής του Συνεδρίου, Καθηγητής Συγκοινωνιολογίας του Πανεπιστημίου Πατρών κ. **Ευάγγελος Μαντούκης**, επισήμανε ότι τα μέτρα που έχουν ληφθεί έως τώρα στο θέμα της οδικής ασφάλειας ήταν αποσπασματικά και αναποτελεσματικά, επειδή δεν υπήρξε ολοκληρωμένη παρέμβαση και στους τρεις παράγοντες που την εξασφαλίζουν: Υποδομές – Οχήματα – Οδηγοί.

Χαρακτηριστικά τόνισε ότι ο παράγων «υποδομές» βρίσκεται σε επίπεδο πολύ πιο κάτω από τις ανάγκες, επισημαίνοντας ότι τα πολύνεκρα δυστυχήματα του Μαλιακού και των Τεμπών δεν θα είχαν συμβεί αν τα τμήματα αυτά των οδικών αξόνων είχαν έγκαιρα μετατραπεί σε κλειστό αυτοκινητόδρομο. «Φτιάξτε τους δρόμους κύριοι – τόνισε με έμφραση – για να σταματήσει η κατασκευή εικονοσασίων στους εθνικούς δρόμους!»

Ο ίδιος εξέφρασε την πεποίθηση ότι οι πολιτικές για τους οδηγούς και τα οχήματα πρέπει να συνδεθούν με τις υποδομές και γι' αυτό πρότεινε την ίδρυση Γενικής Γραμματείας Οδικής Ασφάλειας στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Επίσης πρότεινε να αναμορφωθούν τα όρια ταχύτητας, ειδικά στους κλειστούς αυτοκινητόδρομους με μεσαία νησίδα άνω των 120 χιλιομέτρων την ώρα για τα ΙΧ αυτοκίνητα.

Οξυμένο το πρόβλημα, παρά τα βήματα προόδου

Ο πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, κ. **Πάνος Παπαδάκος**, επισήμανε ότι τα οδικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση

είναι η αιτία για το θάνατο 120 Ευρωπαίων πολιτών την ημέρα, ενώ στην Ελλάδα τα τροχαία δυστυχήματα προκαλούν το θάνατο 5 συμπολιτών μας την ημέρα. Πρόσθεσε, επίσης, ότι από το 1980 ως το 2000 ενώ στην ΕΕ ο αριθμός των νεκρών παρουσίασε θεαματική πτώση της τάξης του 30% (από 61.800 νεκροί το 1980 στις 38.200 νεκρούς το 2000), η μοναδική χώρα που αποτέλεσε εξαίρεση ήταν η Ελλάδα, όπου ο αριθμός των νεκρών για την ίδια περίοδο αυξήθηκε κατά 50%!

Επίσημανε, ωστόσο, ότι μετά το 2000, με την εφαρμογή του προγράμματος «Καθ' Οδόν», που ολοκληρώνεται το 2005, ο αριθμός των νεκρών και των τραυματιών από τροχαία σημειώνει αξιοσημείωτη μείωση κατά 26% και 38% αντίστοιχα. Παρά το γεγονός αυτό, όμως, κατά το 2004 παρατηρήθηκε ανάκαμψη του εντυπωσιακού ρυθμού της οδικής ασφάλειας και κατά συνέπεια είναι επιτακτική ανάγκη να διερευνηθούν αναλυτικά οι λόγοι μείωσης των ατυχημάτων την τελευταία εξαετία, ώστε να εντοπιστούν οι επιτυχημένες δράσεις και να εντατικοποιηθεί η εφαρμογή τους.

Η Ελλάδα το 2005, συγκεκριμένα, εξακολουθεί να παρουσιάζει το χειρότερο δείκτη αριθμού νεκρών προς κυκλοφορούντα οχήματα, όχι μόνο μεταξύ των χωρών της ΕΕ των «15», αλλά δυστυχώς χειρότερο και από αρκετά από τα 10 νέα μέλη, όπως η Σλοβενία, η Τσεχία, η Κύπρος και η Μάλτα, ενώ είναι οριακά πιο ασφαλής σε σχέση με την Ουγγαρία και την Πολωνία.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των Συγκοινωνιολόγων, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και των υλικών ζημιών των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα ξεπερνάει τα 3 δισ. ευρώ ετησίως, ενώ το αντίστοιχο κόστος για το σύνολο των κρατών - μελών της ΕΕ των «15», ξεπερνά τα 74 δισ. ευρώ ετησίως.

Σύμφωνα με τον κ. Π. Παπαδάκο, ως βασικότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας εξακολου-

3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας

Το 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας θα γίνει στις 10 και 11 Οκτωβρίου στην Πάτρα (Συνεδριακό Κέντρο Πανεπιστημίου Πατρών), με σκοπό να εξεταστούν όλα τα ανοικτά θέματα για το μεγάλο αυτό πρόβλημα. Θα παρουσιαστούν 50 εισηγήσεις από διακεκριμένους Έλληνες και ξένους επιστήμονες, ενώ στη θεματολογία του περιλαμβάνονται: Πολιτική οδικής ασφάλειας, Οδικό περιβάλλον – σχεδιασμός, προδιαγραφές, εξοπλισμός οδού, επικίνδυνες θέσεις, έλεγχος οδικής ασφάλειας, διαχείριση ταχυτήτων, σήραγγες, έξυπνη υποδομή κλπ. Χρήστης οδού – συμπεριφορά οδηγού, νέοι οδηγοί, πεζοί, δικυκλιστές, ηλικιωμένοι, παιδιά, αλκοόλ, ταχύτητα, ζώνες ασφαλείας και κράνη, εκπαίδευση, κυκλοφοριακή αγωγή.

Οχήματα – προδιαγραφές, εμπορευματικές μεταφορές, λεωφορεία, δίκυκλα, ΚΤΕΟ, επικίνδυνα φορτία, νέες τεχνολογίες, Αντιμετώπιση ατυχημάτων – διαχείριση συμβάντων, άμεση επέμβαση, μονάδες τραύματος, Θεσμικό Πλαίσιο.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνείτε: • Καθηγητή κ. Ε. Μασσούκη, Πρόεδρο Οργανωτικής Επιτροπής (τηλ. 6932 – 403.066) • Πάνο Παπαδάκο, πρόεδρο Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (τηλ. 210 – 6974.600) • Στέλιο Ευσταθιάδη, Ειδ. Γραμματέα Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Εκπρόσωπο Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας ΤΕΕ, Αντιπρόεδρο Οργανωτικής Επιτροπής (τηλ. 210-3820.425).

θούν να παραμένουν τα ακόλουθα:

- Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς,
- Ελλείψεις του οδικού δικτύου και ανεπαρκής συντήρηση, τόσο στο αστικό, όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο.
- Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, καθώς και αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου οχημάτων.
- Ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περίθαλψης των τραυματιών στα οδικά ατυχήματα.
- Έλλειψη αστυνόμευσης του συνόλου των παραβάσεων.
- Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης των μέτρων οδικής ασφάλειας.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς

της πολιτείας.

Οι προτάσεις του Παρατηρητηρίου

Παίρνοντας το λόγο ο συγκοινωνιολόγος κ. **Στέλιος Ευσταθιάδης**, παρουσίασε τις θέσεις – προτάσεις του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ, τις οποίες ο πρόεδρος του ΤΕΕ κ. Γιάννης Αλαβάνος κατέθεσε πρόσφατα στους 5 συναρμόδιους υπουργούς (ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών, Δημόσιας Τάξης, Υγείας και Εσωτερικών – Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης) επιδιώκοντας το συντονισμό και τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών στο ζήτημα αυτό. Ο κ. Σ. Ευσταθιάδης επισήμανε ότι το Παρατηρητήριο θα επιδιώξει το επόμενο διάστημα συναντήσεις με εκπροσώπους όλων των συναρμόδιων υπουργείων, ώστε να αναλυθούν οι θέσεις και προτάσεις του. Υπενθυμίζουμε ότι τις προτάσεις του Παρατηρητηρίου ανά υπουργείο έχει δημοσιεύσει το Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ (τεύχος 2335/14-3-2005).

Τέλος, κατά τη συνέντευξη Τύπου ο εκπρόσωπος της Τροχαίας κ. **Συρμαλής** δήλωσε ότι εντείνονται οι έλεγχοι και οι τροχονόμοι εκπαιδεύονται για να μπορούν να διαπιστώνουν τις «κομπίνες» που κάνουν οι αυτοκινητιστές βαρέων οχημάτων στους ταχογράφους ώστε να παραβιάζουν τα όρια ταχύτητας, παραβάσεις που οδηγούν σε πολύνεκρα δυστυχήματα.

Σημειώνουμε ότι στη συνέντευξη Τύπου παραβρέθηκε ο πρόεδρος του ΤΕΕ κ. Γ. Αλαβάνος.

Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1998-2004
Οδικά ατυχήματα με τραυματίες	24.819	24.231	23.127	19.710	16.852	15.732	15.509	-38%
Αριθμός νεκρών	2.182	2.116	2.088	1.895	1.654	1.607	1.619	-26%
Οχήματα (x1.000)	4.323	4.690	5.061	5.390	5.741	5.968	6.257	45%
Παραβάσεις ταχύτητας	92.122	97.947	175.075	316.451	418.421	447.249	382.970	316%
Παραβάσεις οδήγησης υπό την επίρεια αλκοόλ	13.996	17.665	30.507	49.464	48.947	45.546	40.986	193%
Αριθμός αλκοτέστ	202.161	246.611	365.388	710.998	1.034.502	1.271.217	1.281.102	534%
Ποσοστό παραβατών κατανάλωσης αλκοόλ	6,91%	7,16%	8,35%	6,96%	4,73%	3,58%	3,20%	

Πηγή: Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων