



Η εξέλιξη των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας και η οδική μας (αν)ασφάλεια

Το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ το Μάρτιο του 2006 στην 1η απολογιστική συνέντευξη Τύπου διατύπωσε 2 προβλέψεις:

α. Ότι ο πανευρωπαϊκός στόχος για μείωση των νεκρών κατά 50% το 2010 με έτος βάσης το 2000, είναι για τη χώρα μας ανέφικτος.

β. Ότι οι τρεις οδικόι άξονες που οδηγούν στην Πάτρα:

- Κόρινθος - Πάτρα
- Πάτρα - Πύργος
- Αντίρριο - Ιωάννινα

εξελίσσονται σταθερά στους πιο ατυχηματοφόρους άξονες της χώρας. Ειδικά η ΕΟ Κορίνθου - Πατρών, είχαμε παρατηρήσει ότι εξελίσσεται σε νέο Μαλιακό.

Η θλιβερή αυτή πρόβλεψη στηρίζεται σε όλα τα διαθέσιμα στοιχεία, επιστημονικά, τεχνικά και στατιστικά. Αν δούμε τα στοιχεία της Τροχαίας για το 2007 διαπιστώνουμε ότι η μείωση των νεκρών του 2007 σε σχέση με το 2006 είναι μόλις 1,6%. Αν υπολογίσουμε δε ότι από τα μέσα του 2007 ισχύει ο νέος ΚΟΚ, συμπεραίνουμε ότι ούτε ο νέος αυστηρότατος –ειδικά σε πρόστιμα και ποινές- ΚΟΚ αποδίδει τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Συνεπώς, όταν απουσιάζει μια συνολική στρατηγική για την οδική ασφάλεια, τα αποτελέσματα

είναι πενιχρά.

Οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι ευρωπαϊκές χώρες -Γαλλία, Γερμανία- έχουν ήδη φτάσει και ξεπεράσει το στόχο του 2010, ακολουθώντας ένα σχεδιασμό πακέτου μέτρων, που αγκαλιάζει όλες τις πτυχές της οδικής ασφάλειας.

Θα υπογραμμίσουμε και πάλι ότι η **οδική ασφάλεια είναι συνισταμένη συναρμοδιότητας** πολλών **υπουργείων και φορέων**, ο συντονισμός των οποίων απαιτεί μεθοδικότητα, συνέχεια και συνέπεια δράσεων, στοιχεία που δεν «κευδοκιμούν» ιδιαίτερα στη χώρα μας.

Η παραβατικότητα των Ελλήνων οδηγών

Αν καταφύγουμε και πάλι στα στοιχεία της Τροχαίας προκύπτουν τα παρακάτω σε σχέση με την οδική μας συμπεριφορά μεταξύ 2007 και 2006 σε ποσοστιαία επί τοις εκατό μεταβολή:

- Η παράβαση που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης είναι η μη χρήση παιδικών καθισμάτων με **74,2%**.

- Δεύτερη έρχεται η παράβαση αντικανονικών ελιγμών με ποσοστό **45,4%**.

- Τρίτη έρχεται η μη προσέλευση στα ΚΤΕΟ με **43,5%**.

Δύο στοιχεία μάς δίνουν αισιοδο-

ξία στον πίνακα αυτό:

- Πρώτον ότι η μη χρήση κράνους παρουσίασε πτώση 14,5%. (Και ως γκρινιάζουμε μόνιμα για τη συμπεριφορά των μοτοσικλετιστών.)

- Δεύτερον ότι η μη χρήση ζώνης ασφαλείας περιορίστηκε σε μια αύξηση μόλις 1,1%.

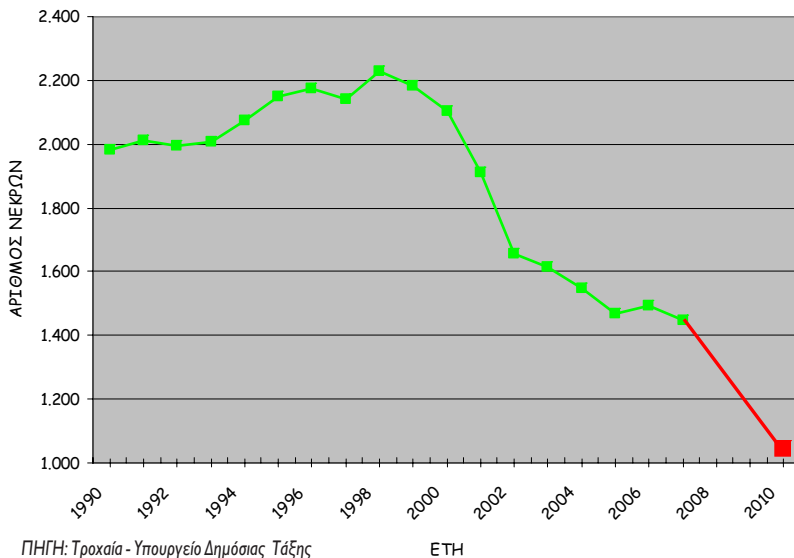
Το αβίαστο, νομίζω, συμπέρασμα είναι ότι ο Έλληνας οδηγός έχει συνειδητοποιήσει σε μεγάλο βαθμό ότι **κράνος και ζώνη ασφαλείας σώζουν ζωές**.

Ας ευχηθούμε αντίστοιχη συνειδητοποίηση να «μπολιάσει» όλη την οδηγική μας συμπεριφορά. ▶



του **ΑΝΤΩΝΗ ΚΑΣΤΗ**,
μελετητή Συγκοινωνιακών Έργων
μέλους του Παρατηρητηρίου
Οδικής Ασφάλειας ΤΕΕ

Αριθμός Νεκρών Τροχαίων Ατυχημάτων (1990 - 2007)



ΠΑΘΟΝΤΕΣ			
ΕΤΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ	ΕΛΑΦΡΑ
1990	1.981	3.685	27.460
1991	2.012	3.882	27.900
1992	1.995	4.000	28.786
1993	2.008	3.277	29.368
1994	2.076	3.387	28.672
1995	2.149	3.492	28.402
1996	2.175	3.313	29.388
1997	2.141	4.359	28.490
1998	2.229	4.889	28.224
1999	2.181	4.702	27.649
2000	2.103	4.213	26.166
2001	1.911	3.251	22.758
2002	1.655	2.581	19.625
2003	1.613	2.345	18.218
2004	1.547	2.521	17.254
2005	1.470	2.329	19.136
2006	1.493	2.056	17.843
2007	1.449	1.812	16.411

Τι δείχνουν τα στατιστικά στοιχεία

Είναι φανερό ότι ο Έλληνας οδηγός, ιδιαίτερα αν οδηγεί δυναμικότερα αυτοκίνητα, αναπτύσσει υψηλότερες ταχύτητες. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που μόνο η συνεχής ενημέρωση μέσω ΜΜΕ και μεγάλες καμπάνιες μπορούν να βελτιώσουν.

Ένα δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι τα βαρέα φορτηγά σημειώνουν σημαντικό αριθμό παραβάσεων. Δυστυχώς δε, όταν συμμετέχουν στο ατύχημα, η σφοδρότητα των ατυχημάτων μεγαλώνει.

Τέλος, παρά την αυξανόμενη τάση

για χρήση ζώνης και κράνους, η παραβατικότητα είναι αξιοσημείωτη. Συνεπώς και εδώ απαιτείται ένας νέος κύκλος ενημέρωσης της κοινής γνώμης με καμπάνιες και παρεμβάσεις στα ΜΜΕ ώστε να εδραιωθεί η πεποίθηση ότι κράνος και ζώνη **μάς δένουν με τη ζωή**.

Οδηγοί σε κατάσταση μέθης (2006 - 2007)

Εάν παρατηρήσουμε προσεκτικά τα στατιστικά στοιχεία περί μέθης των οδηγών καταλήγουμε στα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η Τροχαία ήλεγξε το 2007 21,2% περισσότερα άτομα σε σχέση με το 2006. Τα άτομα που βρέθηκαν σε μέθη αυξήθηκαν μόνο κατά 3,4%. Συνεπώς σε συγκριτικές τιμές έχουμε μείωση των περιστατικών μέθης.
- Το ποσοστό των μεθυσμένων επί των ελεγχθέντων ατόμων ήταν 2,9% το 2007 από 3,4% το 2006, γεγονός που ισοδυναμεί με μείωση 15%, στοιχείο θετικό και μάλλον ελπιδοφόρο.

Οι 4 πρώτες παραβάσεις πανελλαδικά Ιανουάριος 2008

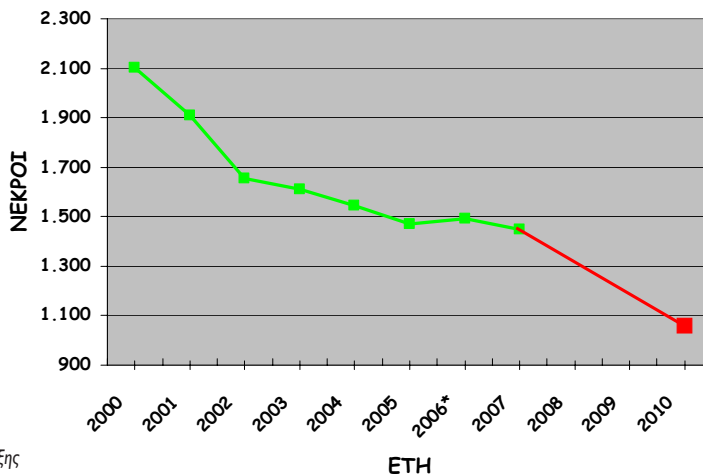
1. Υπερβολική ταχύτητα	29%
2. Παραβάσεις επαγγελματικών οχημάτων	10%
3. Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	8,7%
4. Μη χρήση κράνους	4,7%

• Ας έρθουμε τώρα στην Αττική. Η Τροχαία ήλεγξε 8,9% περισσότερους οδηγούς το 2007 σε σχέση με το 2006. Βρέθηκαν σε κατάσταση μέθης 3,6% λιγότεροι το 2007 σε σχέση με το 2006.

• Το ποσοστό των μεθυσμένων επί του συνόλου των ελεγχθέντων στην Αττική μειώθηκε από 3,2% το 2006 σε 2,8% το 2007. Ποσοστό μείωσης: 12,5%. Συνεπώς και στην Αττική γίνεται σταδιακά συνείδηση ότι δεν πρέπει να οδηγούμε σε κατάσταση μέθης.

Εξέλιξη νεκρών τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα (2000-2007)

ΕΤΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ
2000	2.103
2001	1.911
2002	1.655
2003	1.613
2004	1.547
2005	1.470
2006*	1.493
2007	1.449
2008	
2009	
2010	στόχος 1.052



Η παραβατικότητα πανελλαδικά τον Ιανουάριο 2007

Σε κατάσταση μέθης επί του συνόλου των ελεγχθέντων ήταν το 2,7%.

Σε ότι αφορά τις άλλες παραβάσεις:

Η πρωταθλήτρια των παραβάσεων είναι η υπερβολική ταχύτητα με 29% επί του συνόλου των παραβάσεων, ακολουθούν οι παραβάσεις επαγγελματικών αυτοκινήτων με ποσοστό 10%, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας με ποσοστό 8,7% και, τέλος, η μη χρήση κράνους με 4,7%.

Οι «δρόμοι του τρόμου» παγκοσμίως

Η Διεθνής Ομοσπονδία IRF απέστειλε στο Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας τον πιο πρόσφατο πίνακα της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας για το ρόλο των ατυχημάτων στις ηλικίες μέχρι 25 ετών. Η IRF χαρακτηρίζει τον πίνακα αυτόν με τη συγκλονιστική έκφραση «Οι δρόμοι του τρόμου».

Οι πέντε πρώτες αιτίες θανάτου για ηλικίες μέχρι 25 ετών

Παγκόσμια στατιστικά στοιχεία: 2002					
Κατηγορία	1-4 ετών	5-9 ετών	10-14 ετών	15-19 ετών	20-24 ετών
1.	Αναπνευστικές μολύνσεις	Αναπνευστικές μολύνσεις	Αναπνευστικές μολύνσεις	Τροχαία δυστυχήματα	HIV/AIDS
2.	Παιδικές ασθένειες	HIV/AIDS	Τροχαία Δυστυχήματα	Αυτοτραυματισμοί	Τροχαία δυστυχήματα
3.	Διαρροϊκές ασθένειες	Τροχαία δυστυχήματα	Πνιγμοί	Μητρότητα	Αυτοτραυματισμοί
4.	Ελονοσία	Παιδικές Ασθένειες	HIV/AIDS	Αναπνευστικές μολύνσεις	Μητρότητα
5.	HIV/AIDS	Πνιγμοί	Φυματίωση	Διαπροσωπική βία	Διαπροσωπική βία

Πηγή: Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας IRF

Πλούσια είναι η δράση του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ, παρά τα τρία-μια μόλις χρόνια από την ίδρυσή του τον Οκτώβριο του 2004. Τα χρόνια αυτά έκανε σημαντικές παρεμβάσεις και προτάσεις προς όλα τα συναρμόδια υπουργεία (Μεταφορών, ΠΕΧΩΔΕ, Δημόσιας Τάξης, Υγείας – Πρόνοιας, ΥΠΕΣΔΔΑ) προκειμένου να συμβάλει στο συντονισμό δράσεων των επιστημονικών φορέων και στην ενίσχυση των προσπάθειών της πολιτείας για την εφαρμογή ολοκληρωμένου σχεδίου οδικής ασφάλειας και αποτελεσματικής αντιμετώπισης του σύνθετου τεχνικά, οικονομικά, κοινωνικά και διοικητικά φαινομένου των τροχαίων ατυχημάτων.

Ας ανατρέξουμε σε μερικές από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ:

- Το Νοέμβριο του 2005 σε συνεργασία με τον τότε υπουργό Δημόσιας Τάξης Γ. Βουλγαράκη, ανέλαβε πρόγραμμα τεχνικής εκπαίδευσης του προσωπικού της Τροχαίας. Στο πλαίσιο της συνεργασίας αυτής συντάξε ειδικό εγχειρίδιο με τίτλο «Οδική Ασφάλεια - Οδική υποδομή - Όχημα».

- Το Μάρτιο του 2006 σε συνέντευξη Τύπου παρέδωσε στη δημοσιότητα Έκθεση στην οποία περιγράφει τα σημαντικότερα προβλήματα από πλευράς οδικής ασφάλειας και έκανε προτάσεις, μεταξύ των οποίων για: τη λειτουργική κατάσταση και συντήρηση του οδικού δικτύου, την κάλυψη του κενού από κανονισμούς, οδηγίες και προδιαγραφές οδοποιίας, τον έλεγχο βαρέων οχημάτων και επικίνδυνων εμπορευμάτων, που είναι αιτία συχνών πολύνεκρων τροχαίων δυστυχημάτων, την αναμόρφωση του ΚΟΚ με τις μελέτες οδοποιίας, τη στελέχωση των Διευθύνσεων Δημοσίων Έργων των Περιφερειών, που επιβλέπουν το δευτερεύον και τριτεύον οδικό δίκτυο της χώρας, με συγκοινωνιολόγους και άλλους εξειδικευμένους μηχανικούς κ.ά.

- Τον Ιούνιο του 2006 σε συνεργασία του ΤΕΕ με

την ΕΝΑΕ συνδιοργανώθηκε ημερίδα με θέμα «Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και Οδική Ασφάλεια». Το Παρατηρητήριο έκανε σημαντικές προτάσεις για τη βελτίωση του οδικού δικτύου που έχουν στην ευθύνη τους οι νομαρχίες της χώρας, το οποίο είναι ένα από τα πιο επικίνδυνα και θανατηφόρα.

- Το Σεπτέμβριο του 2006 διοργανώθηκε ανά-

πηρεσίες για τη δράση τους στα ζητήματα οδικής ασφάλειας, μοιράζοντας δύο «κόκκινες» κάρτες (σε ΥΠΕΣΔΔΑ και ΟΤΑ για την ελλιπή δράση τους στον τομέα αυτό), μία «κίτρινη» (στον ΟΣΕ για το πρόβλημα των ισόπεδων διαβάσεων) και πέντε «πράσινες» (υπουργεία Δημόσιας Τάξης, Μεταφορών –οριικά-, ΥΠΕΧΩΔΕ –οριικά-, ΕΝΑΕ και

Η δράση του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ



του ΝΙΚΟΥ ΠΕΡΠΕΡΑ

ΕΚΑΒ), ενώ έθεσε το θέμα της δημιουργίας ενιαίου φορέα για την οδική ασφάλεια.

- Τον Ιανουάριο του 2008, μετά το τρίτο κατά σειρά πολύνεκρο δυστύχημα, σε διάστημα μόλις τριών μηνών, στην Εθνική Οδό Κορίνθου – Πατρών, ζήτησε να ληφθούν

λογη ημερίδα σε συνεργασία με το ΕΚΑΒ, με τίτλο «Οδική Ασφάλεια και ΕΚΑΒ. Μετά το ατύχημα τι», όπου εντοπίστηκαν οι σχετικές αδυναμίες και έγιναν προτάσεις για τη μείωση των καθυστερήσεων επέμβασης, με τη δημιουργία συστήματος διαχείρισης του συμβάντος.

- Τον Ιανουάριο του 2007 το ΤΕΕ με τη βοήθεια του Παρατηρητηρίου κατέθεσε στη Βουλή κατά τη συζήτηση του σχετικού νομοσχεδίου, 36 σημαντικές προτάσεις για την αναθεώρηση του ΚΟΚ.

- Τον Απρίλιο του 2007 το Παρατηρητήριο έκανε συγκεκριμένη κριτική στα υπουργεία και άλλες υ-

βραχυπρόθεσμα μέτρα βελτίωσης του τμήματος αυτού που έχει εξελιχτεί σε δρόμο –εφιάλη του ελλαδικού χώρου.

- Το Φεβρουάριο του 2008, με αφορμή τις διαμάχες για τον αποχιτισμό των οδών, επισήμανε τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων συντήρησης στους δήμους και τις νομαρχίες, χωρίς τη μεταφορά και των αντίστοιχων πόρων, επισημαίνοντας ότι η έλλειψη χρηματοδότησης, θα επιφέρει ισχυρό πλήγμα στο έργο της συντήρησης και κατ' επέκταση οι δείκτες οδικής ασφάλειας θα επιδεινωθούν, ζητώντας να αντιμετωπιστεί με πρακτικούς τρόπους η νέα πραγματικότητα.

Η χιονοστιβάδα των τροχαίων και η τυπική διατομή της

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ Ε.Ο. ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ

Με ιδιαίτερη ανησυχία η κοινή γνώμη παρακολουθεί τους τελευταίους μήνες τη χιονοστιβάδα των πολύνεκρων τροχαίων ατυχημάτων στη ΝΕΟ Κορίνθου – Πατρών. Ο άξονας αυτός, που κατασκευάστηκε πριν 38 χρόνια, έχει δυστυχώς ξεπεράσει κατά πολύ τα όριά του.

Η ελληνική Πολιτεία τις τελευταίες δεκαετίες, παρά το γεγονός ότι η μετατροπή του ΠΑΘΕ σε αυτοκινητόδρομο αποτελούσε (τουλάχιστον σε επίπεδο δηλώσεων) πρώτη προτεραιότητά της, τελικά μάλλον τον Κ(όρινθος)ΑΘΕ εννοούσε, αφού το κύριο κατασκευαστικό βάρος έπεσε σε αυτόν.

Ποια όμως είναι η βασική αιτία των ατυχημάτων;

Κυρίως η αδυναμία προσπέρασης με ασφαλή τρόπο και η συνκολούθη πτώση του επιπέδου εξυπηρέτησης που οδηγεί σε μετωπικές ή πλαγιομετωπικές συγκρούσεις, με συνέπεια τα ασυνήθιστη σφοδρότητα τροχαία ατυχήματα.

Ποιοι παράγοντες συμβάλλουν σε αυτό;

Οι ραγδαία αυξανόμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, με την τεράστια συμμετοχή βαρέων οχημάτων, το ποσοστό των οποίων αγγίζει ή ξεπερνά το 25%, είναι βασικοί παράγοντες.

Προφανώς υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που δεν αναφέρονται στο παρόν σημείωμα. Θα σταθούμε όμως ιδιαίτερα ως Μηχανικοί στην υφιστάμενη Τυπική Διατομή των 12,50 μ. που ανά κατεύθυνση ισοδυναμεί με μια λωρίδα κυκλοφορίας 3,75 μ. και την ΛΠΧ, Λωρίδα Πολλαπλής Χρήσης 2,50 μ. και που στην πράξη λειτουργεί σαν «κημίδιπλο» κρεβάτι, οδηγώντας σε ερμαφρόδιτες κυκλοφοριακές συνθήκες, με επικίνδυνες, παράνομες προσπεράσεις. Οφείλουμε να τονίσουμε ότι

η διατομή αυτή σ' όλα τα προηγμένα κράτη αποφεύγεται συστηματικά και κατά κανόνα είναι εκτός προδιαγραφών. Θεωρείται υψηλά ατυχηματοφόρος. Αναφέρουμε ενδεικτικά τη Γερμανία, η οποία έχει προχωρήσει και προχωρεί σε ταχύτερη αντικατάσταση των οδών

έναρξη των εργασιών μετατροπής του άξονα σε Α/Δ, το ΤΕΕ εκτιμά ότι πέραν του πακέτου μέτρων χαμηλού κόστους, είναι αναγκαία η εφαρμογή και μέτρων μεγαλύτερης δαπάνης (αντιολισθηροί τάπητες, φωτογραφικές κάμερες, Σταθμοί Ελέγχου Επαγγελματικών Οχημάτων) προκειμένου να μειωθεί η χιονοστιβάδα των ατυχημάτων. Ταυτόχρονα, το ΤΕΕ υπο-



αυτής της διατομής με άλλου τύπου διατομές που διατηρούν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και εξυπηρέτησης στο βαθμό που είναι τεχνικά δυνατό.

Στη φάση αυτή, όπου επίκειται η

γραμμίζει ότι η επικείμενη παράλληλη κατασκευή αυτοκινητόδρομου και κυκλοφορίας της οδού οφείλει να θέσει την οδική ασφάλεια σε κύριο και βασικό παράγοντα του σχεδιασμού του έργου. ■



Ε.Ο. Κορίνθου - Πατρών: Μόλις τοποθετήθηκαν οι νέες πινακίδες



... έπεσαν θύματα τροχαίου!