



ΟΔΙΚΗ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑ

## Απομακρύνεται ο στόχος για μείωση των νεκρών κατά 50% έως το 2010

Με αφορμή την προσεχή έξοδο από τις πόλεις στα χωριά της Ελλάδας για τις γιορτές του Πάσχα –που ευχόμαστε να είναι αναίμακτη– ας δούμε κάποια αποκαλυπτικά στοιχεία σχετικά με το τεράστιο θέμα της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

του: **ΑΝΤΩΝΗ ΚΑΣΤΗ\***

**Π**ολύ πενιχρά είναι τα αποτελέσματα του απολογισμού των τροχαίων ατυχημάτων για το 2008. Η μείωση σε σχέση με το 2007 είναι μόλις 5,6%.

Σύμφωνα με το **Γράφημα 1** η χώρα μας μέσα σε 8 χρόνια μείωσε τους νεκρούς κατά 500 και χρειάζεται σε λιγότερο από 2 χρόνια να μειώσει τους νεκρούς κατά 500 ακόμα. Είναι ηλίου φαεινότερον ότι ο στόχος είναι απολύτως ανέφικτος. Αν, δε, συγκριθεί με άλλες χώρες, όπως η Γαλλία και η Γερμανία, οι οποίες ήδη «έπιασαν» το στόχο τους, τα πράγματα για τη χώρα μας είναι ακόμη δυσχερέστερα.

Τα αποτελέσματα αυτά θα πρέπει να τα δούμε υπό το φως και της εφαρμογής του νέου ΚΟΚ/2007 που αποδεικνύουν ότι, παρά την εφαρμογή του και τα ιδι-

αίτερα υψηλά πρόστιμα που προβλέπει, δε μειώνει ουσιαστικά τα τροχαία ατυχήματα. Συνεπώς, οι προσδοκίες όσων ήλπιζαν ότι με τον νέο ΚΟΚ θα επιφέρουν δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων διαψεύδονται.

Αξιολογώντας δε τα δύο Στρατηγικά Σχέδια της χώρας μας (2002-2006 και 2006-2010) διαπιστώνουμε ότι τον μεν πρώτο κατάφερε σημαντική μείωση τα 2 πρώτα χρόνια ενώ από το 2002 διαπιστώνουμε μία σχεδόν όμοια εικόνα, με τον αριθμό των νεκρών, να κινείται από 1.500 έως 1.600. Δυστυχώς, οι προβλέψεις του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφαλείας επιβεβαιώνονται πλήρως. Είχαμε προ διετίας εκτιμήσει ότι μετά τους 1.500 νεκρούς θα εμφανιστεί ιδιαίτερη αντίσταση στη μείωση των νεκρών, βάσει των στοιχείων που είχαμε.

Παρατηρώντας το **Γράφημα 2** διαπιστώνουμε ότι σε επίπεδο επικράτειας έχουμε αύξηση των βαριά τραυματισμένων κατά 4,9%, στοιχείο ιδιαίτερα ανησυχητικό.

Μικρή αισιοδοξία προκύπτει από το **Γράφημα 3** για το Νομό Αττικής, όπου οι νεκροί μειώθηκαν κατά 6%, περίπου, ενώ οι βαριά τραυματίες μειώθηκαν κατά 5,1%. Το γεγονός πιστώνεται και στην αξιολογη δουλειά που επιτελεί η Δ/ση Τροχαίας Αττικής.

Στα θετικά της Αττικής είναι και το γεγονός ότι παρατηρείται σχετικά σταθερή βελτίωση στον περιορισμό τριών παραβάσεων:

- χρήση κράνους
- χρήση ζώνης ασφαλείας
- μη χρήση αλκοόλ.

Από τους **Πίνακες 1 και 2**, που αφορούν την επικράτεια, πλην της Αττικής, διαπιστώνουμε ότι 3 γεωγραφικά διαμερίσματα παρουσιά-

\* *συγκοινωνιολόγος, μέλος του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ*

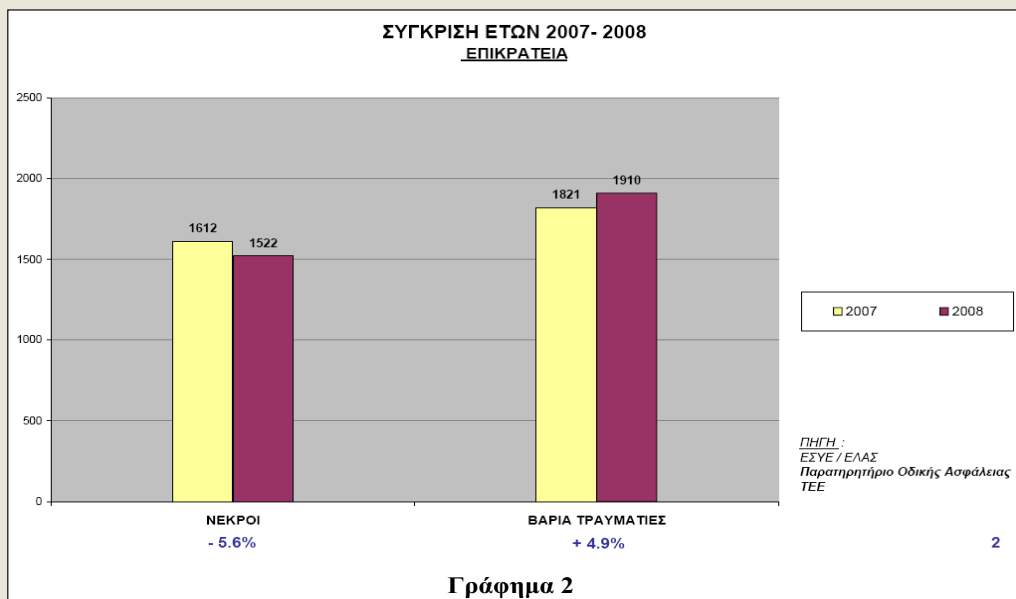
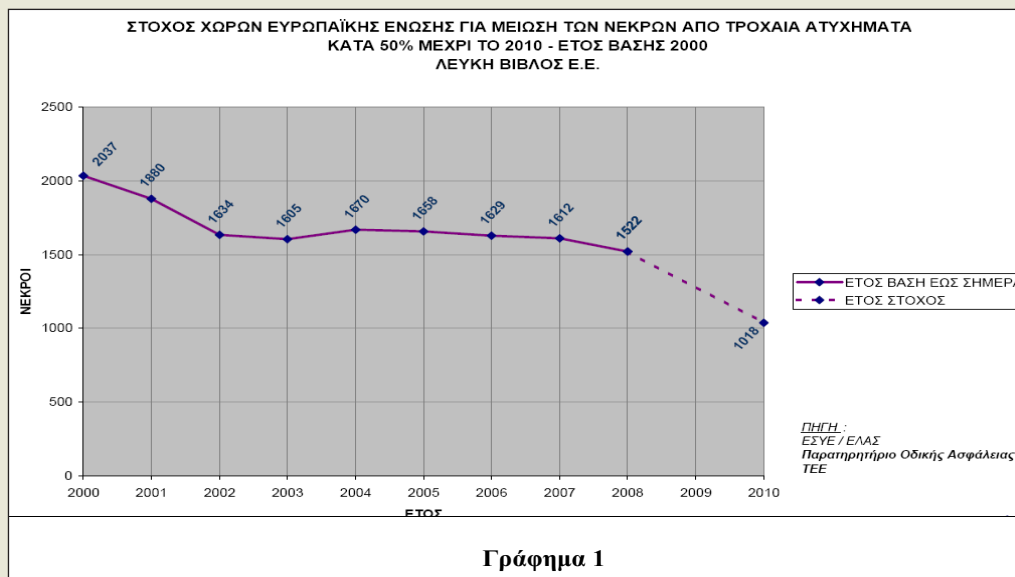
ζουν αύξηση των νεκρών:

- Η Πελοπόννησος
- Η Θράκη
- Τα νησιά του Αιγαίου πελάγους.

Αντίθετα, τη μεγαλύτερη μείωση παρουσιάζει η Στερεά Ελλάδα και η Εύβοια.

Παρ' όλο που απουσιάζουν ακριβή στοιχεία για να ερμηνεύσουμε την αύξηση των νεκρών στα 3 γεωγραφικά διαμερίσματα, μπορούμε να αναφέρουμε κάποιες εκτιμήσεις.

Το Αιγαίο Πέλαγος και η Πελοπόννησος χαρακτηρίζονται ως τουριστικές περιοχές, με έντονη αύξηση των κυκλοφοριακών φό-

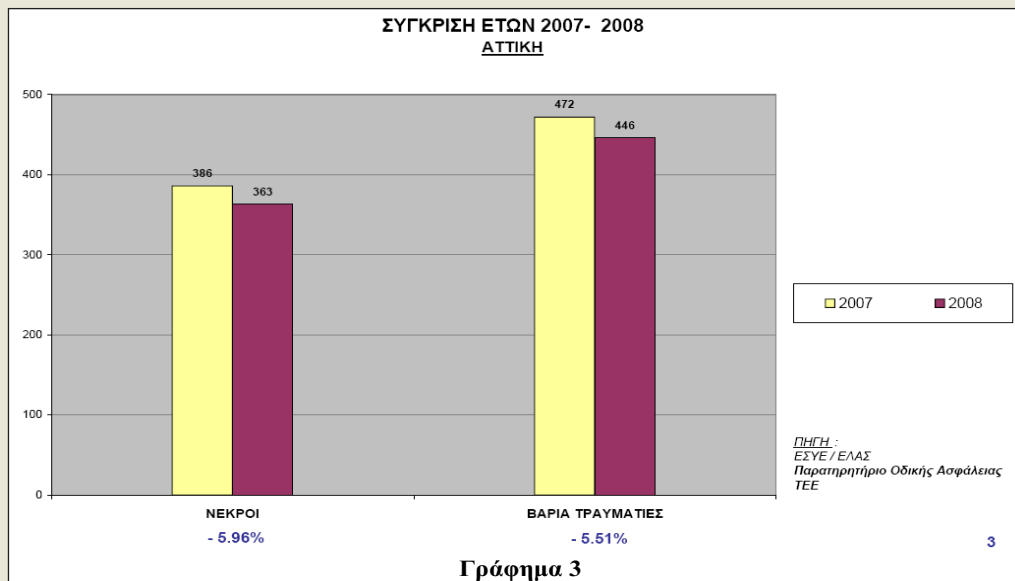


οδικό και οδηγικό περιβάλλον.

Σε ό,τι αφορά τους βαριά τραυματίες, μέρος των οποίων καταλήγει σε μόνιμη αναπηρία, τα στοιχεία είναι ιδιαίτερα ανησυχητικά. Με εξαίρεση τη Μακεδονία και τη Θεσσαλία, όλα τα υπόλοιπα διαμερίσματα παρουσιάζουν αύξηση, με «πρωταθλητές» το Αιγαίο και το Ιόνιο πέλαγος. Συνεπώς, όλα τα προαναφερόμενα για τις τουριστικές περιοχές έχουν απόλυτη ισχύ. Παράλληλα, πρέπει να σημειώσουμε ότι στα περισσότερα από αυτά τα νησιά απουσιάζουν σημαντικές νοσοκομειακές μονάδες που μπορούν να παράσχουν άμεση και σημαντική ιατρική φροντίδα.

των τούς θερινούς μήνες, μεγάλη χρήση ενοικιαζόμενων δικύκλων ή τετράτροχων παντός εδάφους (γουρούνες), ενοίκιαση οχημάτων από οδηγούς δεξιότιμους (Αγγλία, Αυστραλία), χαμηλό επίπεδο υγειονομικής υποστήριξης από Κέντρα Υγείας των νησιών ή κωμπούλεων.

Σε ό,τι αφορά τη Θράκη, προκαλεί καταρχήν «έκπληξη» το τεράστιο ποσοστό (27%) αύξησης των νεκρών. Μία υπόθεση που μπορεί να γίνει, είναι ότι αυξάνεται ραγδαία η τουριστική κίνηση από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, οι οδηγοί των οποίων δυσκολεύονται να προσαρμοστούν στο ελληνικό



Σύγκριση Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 2007 - 2008  
Εκτός Σεπτεμβρίου  
Επικράτεια πλην Αττικής - Νεκροί

ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ 2007	ΣΥΝΟΛΟ 2008	ΠΟΣΟΣΤΑ
ΣΤΕΡΕΑ & ΕΥΒΟΙΑ	222	161	27,0% ↓
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	194	214	10,3% ↑
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	29	26	10,0% ↓
ΗΠΕΙΡΟΣ	61	54	11,4% ↓
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	85	86	0,0%
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	26	282	8,5% ↓
ΘΡΑΚΗ	48	61	27% ↑
ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	66	72	9,0% ↑
ΚΡΗΤΗ	91	79	13,0% ↓
	1.078	1.011	

ΜΕΣΗ ΜΕΙΩΣΗ: 6,2%

Πίνακας 1

Σύγκριση Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 2007 - 2008  
Εκτός Σεπτεμβρίου  
Επικράτεια πλην Αττικής - Βαριά τραυματίες

ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ 2007	ΣΥΝΟΛΟ 2008	ΠΟΣΟΣΤΑ
ΣΤΕΡΕΑ & ΕΥΒΟΙΑ	142	150	5,6% ↑
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	206	248	20,3% ↑
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	31	40	29,0% ↑
ΗΠΕΙΡΟΣ	45	55	22,2% ↑
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	74	74	0,0%
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	360	351	8,6% ↓
ΘΡΑΚΗ	60	65	8,3% ↑
ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	85	115	35,0% ↑
ΚΡΗΤΗ	93	109	17,0% ↑
	1096	1207	

ΜΕΣΗ ΑΥΞΗΣΗ: 10,1%

Πίνακας 2

Το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας, με βάση τα προεκτεθέντα, αλλά και σειρά άλλων στοιχείων που έχει στη διάθεσή του, καταλήγει στα παρακάτω συμπεράσματα:

1. Με δεδομένη την πλήρη αδυναμία επίτευξης του στόχου του

3. Αναμόρφωση του Ν. 3155/55 περί κατάταξης του δικτύου με νέα διοικητική και λειτουργική κατάταξη που να ανταποκρίνεται στις σημερινές συνθήκες.

4. Άμεση σύνταξη προδιαγραφών για: • Ισόπεδους και ανισόπεδους κόμβους • Σήμανση - Ασφάλιση ο-

κασιών ελέγχου ΚΤΕΟ, ιδιαίτερα για τα επαγγελματικά οχήματα και λεωφορεία.

9. Δημιουργία βάσης δεδομένων στο ΥΜΕΕΠ για εγκρίσεις τύπου οχημάτων πάσης φύσεως, με την οποία θα συνεργάζονται και θα συμπληρώνουν στοιχεία οι Νομ. Αυτοδιοικήσεις.

10. Δημιουργία βάσης δεδομένων διπλωμάτων οδήγησης με κοινή πρόσβαση ΥΜΕΕΠ και Τροχαίας.

11. Σύσταση Εθνικής Υπηρεσίας Οδών.

Σε εφαρμογή του Ν. 3481/2006, άρθρο 7, καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες συντήρησης του οδικού δικτύου. Φορείς συντήρησης είναι η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, οι Τεχνικές Υπηρεσίες των Περιφερειών και των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και, τέλος, οι Τεχνικές Υπηρεσίες των Δήμων και Κοινοτήτων, ο καθένας μέσα στα όρια της διοικητικής του περιφέρειας. Παράλληλα, υπάρχουν οι συμβάσεις παραχώρησης, βάσει των οποίων ιδιώτες έχουν αναλάβει επίσης αρμοδιότητες συντήρησης οδικών δικτύων.

Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία,

το σύστημα του βασικού τουλάχιστον οδικού δικτύου πρέπει να εποπτεύεται από έναν κρατικό, ως επί το πλείστον, φορέα. Η εποπτεία τού φορέα αυτού συνίσταται σε άσκηση δραστηριοτήτων όπως:

- Η καθιέρωση κοινών κανονισμών συντήρησης και λειτουργίας
- Η καθιέρωση κοινών διαδικασιών και κοινών συστημάτων πληροφοριών, ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων (π.χ. συστήματα συλλογής διοδίων)
- Η διατήρηση βάσεων δεδομένων με τα βασικά λειτουργικά στοιχεία του δικτύου (μητρώο οδών, μετρήσεις φόρτων κυκλοφορίας, αρχείο τροχαίων ατυχημάτων κλπ.)
- Ο έλεγχος της απόδοσης των φορέων συντήρησης.

Πέραν αυτού, ο φορέας αυτός θα μπορούσε να οργανώσει και να εποπτεύει το Κέντρο Οδικών Πληροφοριών που προβλέπεται από το άρθρο 108 του ΚΟΚ αλλά δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί.

\* Στο συγκεκριμένο άρθρο βοήθησαν ο Κ. Σπέντζας, καθηγητής ΕΜΠ και η Ι. Καρακαϊδου, συντονίστρια έργου του ΠΟΑ ΤΕΕ.

## Ποια είναι τα συμπεράσματα του Παρατηρητηρίου

2010 απαιτείται η αναμόρφωση νέας εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια με τη σύσταση Ειδικής Γραμματείας Οδικής Ασφάλειας, η οποία θα υπερβεί τις δυσλειτουργίες της συναρμοδιότητας φορέων και θα θέσει ρεαλιστικούς και μετρήσιμους στόχους.

2. Το επίπεδο συντήρησης του οδικού δικτύου είναι εξαιρετικά χαμηλό. Ζητούμε τη διάθεση ποσού 240 εκ. ευρώ ετησίως για το λοιπό εθνικό δίκτυο μήκους 8.000 χλμ. περίπου. Ανάλογες πιστώσεις απαιτούνται για το νομαρχιακό και το δημοτικό οδικό δίκτυο που, επίσης, διακρίνεται για το χαμηλό επίπεδο συντήρησης.

δικού δικτύου • Εισαγωγή του θεσμού του Safety Audit, που πρόκειται σύντομα να γίνει Ευρωπαϊκή Οδηγία.

5. Πλήρης εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τις σήραγγες άνω των 500 μ., με σύνταξη μελετών Risk Analysis και καθορισμό όρων και προϋποθέσεων διέλευσης επικίνδυνων εμπορευμάτων.

6. Δημιουργία Σταθμών Ελέγχου Επαγγελματικών Οχημάτων και Επικίνδυνων Εμπορευμάτων στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.

7. Ουσιαστική εκπαίδευση των νέων οδηγών και αδιάβλητο σύστημα χορήγησης διπλωμάτων.

8. Αυστηρή εφαρμογή των διαδι-

Είναι κοινά αποδεκτό ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι μια μάστιγα που πρέπει να αντιμετωπιστεί με όλες τις διαθέσιμες δυνάμεις και στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο. Η διεθνής εμπειρία και πρακτική έχει δείξει ότι δεν υπάρχουν «μαγικές» λύσεις και ότι η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας θα πρέπει να προκύψει

κός λύσεις και επεμβάσεις ΔΕΝ θα έχουν αποτέλεσμα.

Αν ο στόχος είναι η μείωση των θυμάτων, το πρόγραμμα βελτίωσης των υποδομών θα πρέπει να επικεντρωθεί στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο, όπου κατόπιν μελετών επικινδυνότητας θα προκύψουν και θα πρέπει να υλοποιηθούν συγκεκριμένες «καταρχήν» χαμηλού

μα άξονες βελτίωσης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Όσον αφορά στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης - χρήσιμες κατευθύνσεις αποτελούν τα εξής:

α) Συνεχής και εντατική αστυνόμευση για χρήση κράνους στους δικυκλιστές και χρήσης ζώνης στους επιβαίνοντες στα οχήματα, καθώς και η

β) εντατικοποίηση ελέγχων αλκοόλ και παραβάσεων ταχύτητας, καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και σε διάφορες -κατάλληλα επιλεγμένες- θέσεις.

Κλείνοντας, πρέπει να επισημανθεί ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας έρχεται περιοδικά στην επικαιρότητα αμέσως μετά από τραγικά τροχαία ατυχήματα, ενώ -φαινομενικά- χάνεται πάλι σύντομα (μέχρι την επόμενη τραγωδία). Στην πραγματικότητα, το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας παραμένει. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η συνεχής ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού μέσα από οργανωμένες και κατάλληλα σχεδιασμένες συστηματικές εκστρατείες προβολής του. Το κόστος υλοποίησης των εκστρατειών αυτών δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό, όταν υπάρχει δυνατότητα προβολής και δημοσίευσής τους χωρίς κόστος, ως κοινωνικά μηνύματα, ενώ μπορεί, παράλληλα, να καλύπτεται και από χορηγίες στο πλαίσιο της κοινωνικής εταιρικής ευθύνης που έχει αρχίσει να αναπτύσσεται και στη χώρα μας.

## ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

# Προτάσεις για την οδική ασφάλεια άμεσης εφαρμογής

του **ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΝΔΑΝΟΥ**  
Προέδρου ΣΕΣ

μόνο από ένα συστηματικό πρόγραμμα δράσεων όλων των εμπλεκόμενων. Αυτό, άλλωστε, έχει αναπτυχθεί διεξοδικά και προταθεί στο πλαίσιο των πρώτων δύο Εθνικών Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας.

Δύο βασικοί άξονες επεμβάσεων σχετικά χαμηλού κόστους και βραχυ-μεσοπρόθεσμης υλοποίησης με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα αφορούν στη βελτίωση των υποδομών και την εντατικοποίηση της αστυνόμευσης. Πρέπει να γίνεται σαφές, πάντως, ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας πρέπει να αντιμετωπίζεται συνισταμένα και καθολικά, καθώς είναι αποδεδειγμένο ότι αποσπασματι-

κούς επεμβάσεις. Παραδείγματα τέτοιων χαμηλού κόστους επεμβάσεων αποτελούν η βελτίωση της σήμανσης, της ποιότητας και της αντιολισθηρότητας των οδοστρωμάτων και του ηλεκτροφωτισμού.

Στην Ελλάδα, αντίθετα με άλλες ανεπτυγμένες χώρες, παρατηρείται ιδιαίτερα υψηλή παραβατικότητα, ειδικά όσον αφορά σε παραβάσεις χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας (κράνος, ζώνη), καθώς και υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ και υπερβολική ταχύτητα. Η εντατικοποίηση της αστυνόμευσης και οι συνεχείς προσπάθειες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού μπορούν να αποτελέσουν δύο ακό-

**Ο** Νομός Εύβοιας διαθέτει ένα εξαιρετικά φτωχό οδικό δίκτυο, με χαμηλή γεωμετρία, πολύ παλιό, με συνεχείς διελεύσεις μέσα από οικισμούς και κατά συνέπεια με χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας. Ένα οδικό δίκτυο που συνιστά τροχοπέδη στην ανάπτυξη της Εύβοιας.

Αυτές ήταν οι βασικές διαπιστώσεις της ημερίδας «Η οδική Ασφάλεια στο Ν. Ευβοίας. Οι νέοι οδικοί άξονες και οι προοπτικές τους», που συνδιοργάνωσαν στη Χαλκίδα το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας και το Περιφερειακό Τμήμα Ευβοίας του ΤΕΕ, στην οποία συμμετείχαν ο νομάρχης, βουλευτές, δήμαρχοι και ο πρόεδρος του ΤΕΕ Γ. Αλαβάνος.

Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία που αναφέρθηκαν από τους ομιλητές και οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Εύβοια έχει ένα παραμελημένο και επικίνδυνο οδικό δίκτυο:

- Στον Οδικό Άξονα Χαλκίδα - Λέπουρα - Κύμη εντοπίζεται κατά μέσο όρο 1 «μελανό» (επικίνδυνο) σημείο ανά 2,6 χλμ. Στον ίδιο άξονα, ο οδηγός συναντά 1 κόμβο ανά 1,3 χλμ., που είναι αιτία μεγάλου αριθμού ατυχημάτων.
- Στο τμήμα Χαλκίδα - Ερέτρια οι παρασύρσεις πεζών, ιδίως τους θερινούς μήνες, είναι φαινόμενο σχετικά συχνό.
- Ανάλογα προβλήματα εντοπίζονται στον άξονα Χαλκίδα - Αιδηψός.
- Στο επαρχιακό δίκτυο του νομού, μήκους 840 χλμ., σε

πολλά τμήματα, κυριαρχεί το κακό οδόστρωμα, η απουσία στηθαίων και η χαμηλή γεωμετρία. Αρκεί να αναφερθεί ότι σύμφωνα με έρευνα - εισήγηση λείπουν 2.000 πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης, με ότι αυτό

## Παραμελημένο και επικίνδυνο το οδικό δίκτυο της Εύβοιας

συνεπάγεται για την οδική ασφάλεια.

- Οξύτατα γεωτεχνικά προβλήματα εντοπίζονται στην περιοχή της Πλατάνας - Π. Κύμης, ενώ στον άξονα Ροβιές - Ήλια - Αιδηψός οι κατακρημνίσεις βράχων συχνά προκαλούν διακοπή της κυκλοφορίας, με συνέπεια κατά διαστήματα να εκδίδονται αστυνομικές αποφάσεις

απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή διέλευσης από την οδό, με ευθύνη των οδηγών!

Όπως τονίστηκε κατά την ημερίδα, είναι ανάγκη η πολιτεία άμεσα να ολοκληρώσει τις μελέτες και να προχωρήσει σε ου-

σιαστική ανακατασκευή του οδικού δικτύου, που οφείλει να είναι αντίστοιχο με τις ανάγκες του νομού.

Στα επείγοντα έργα εντάσσεται και η κατασκευή παράκαμψης της Χαλκίδας αφού τα υφιστάμενα κυκλοφορικά προβλήματα της πόλης έχουν περιέλθει προ πολλού σε συνθήκες κορεσμού.