



### 3ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Συνεδριακό και Πολιτιστικό Κέντρο Πανεπιστημίου Πατρών, 10 -11 Οκτωβρίου 2005

## ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

### Σύνοψη

Ολοκληρώθηκαν με εξαιρετική επιτυχία οι εργασίες του 3<sup>ου</sup> Πανελληνίου Συνεδρίου Οδικής Ασφάλειας που έλαβε χώρα στις 10-11 Οκτωβρίου 2005 στο Συνεδριακό και Πολιτιστικό Κέντρο του Πανεπιστημίου Πατρών. Το Συνέδριο είχε διοργανωθεί από κοινού από το Πανεπιστήμιο Πατρών και τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), σε συνεργασία με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και την Οδική Ομοσπονδία της Ελλάδας (ΟΔΟΜΕΛ). Πρόεδρος του Συνεδρίου ήταν ο Συγκοινωνιολόγος και Καθηγητής του Πανεπιστημίου Πατρών κ. Ευάγγελος Ματσούκης.

Τις 70 εισηγήσεις του Συνεδρίου παρακολούθησαν με αμείωτο ενδιαφέρον άνω των 350 συνέδρων από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Σε αυτούς περιλαμβάνονταν τόσο εκπρόσωποι της Πολιτείας και των Υπηρεσιών της (Υπουργεία, Οργανισμοί, Τοπική Αυτοδιοίκηση), όσο και μελετητές, προμηθευτές συστημάτων, διαχειριστές δικτύων συγκοινωνιακών συστημάτων, καθώς και μεγάλος αριθμός φοιτητών.

Σε μήνυμά του προς το Συνέδριο, ο Πρωθυπουργός κ. Κώστας Καραμανλής αναφέρει:

*«Η Πολιτεία έχοντας ως στόχο, μεταξύ άλλων, την οδική ασφάλεια θέτει ως μείζονος σημασία προτεραιότητα την καλλιέργεια της οδικής συμπεριφοράς, καθώς και την συνολική ευαισθητοποίηση των πολιτών σε ότι αφορά την κυκλοφοριακή αγωγή παράλληλα με την βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος».*

Στο πλαίσιο αυτό, πρωτοβουλίες όπως αυτή που από κοινού έχουν αναλάβει το Πανεπιστήμιο Πατρών, το ΤΕΕ, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και η Οδική Ομοσπονδία Ελλάδας είναι άξιες συγχαρητηρίων, αφενός γιατί δρουν ως πολύτιμοι αρωγοί στις δράσεις της Πολιτείας και αφετέρου γιατί προσφέρουν από συνεδριακό βήμα απόψεις και ιδέες από ανθρώπους με επιστημονική κατάρτιση και με σαφή γνώση των προβλημάτων και των παραμέτρων τους.

Με τις σκέψεις αυτές και με την πεποίθηση ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι η μεταβλητή εκείνη που επηρεάζει - εκούσια ή ακούσια, αλλά σίγουρα καταλυτικά- την οδική συμπεριφορά και άρα την ασφάλεια μας, θέλω να ευχηθώ κάθε επιτυχία στο 3<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας και να διαβεβαιώσω ότι η Πολιτεία πάντα θα συμπαρίσταται σε πρωτοβουλίες που ευαισθητοποιούν, διαπαιδαγωγούν και συμβάλλουν στη βελτίωση του οδικού μας περιβάλλοντος.»

Την επίσημη έναρξη των εργασιών κήρυξε ο Γενικός Γραμματέας του ΥΠΕΧΩΔΕ κ. **Γιώργος Τρυφωνίδης**, ο οποίος αναφέρθηκε στους νέους αυτοκινητόδρομους και όπως είπε: "έχει αποδειχθεί ότι μειώνουν σημαντικά την επικινδυνότητα στις οδικές μεταφορές. Σημαντικό μέρος των αυτοκινητοδρόμων αυτών θα κατασκευαστεί με την μέθοδο των συμβάσεων παραχώρησης με τις οποίες εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο συντήρησης και συνθηκών ασφάλειας. Παράλληλα, το ΥΠΕΧΩΔΕ υλοποιεί σταθερά κάθε χρόνο ένα σημαντικό πρόγραμμα συντήρησης οδών σε όλη την χώρα που περιλαμβάνει κατασκευή τοπικών ταπήτων, διαγραμμίσεις οδών, φωτεινούς σηματοδότες και άλλες δράσεις. Το πρόγραμμα αυτό έχει προφανώς άμεση θετική επίπτωση στην οδική ασφάλεια και η έκταση του είναι συνάρτηση των οικονομικών δυνατοτήτων που μας παρέχει ο προϋπολογισμός. Πρώτον, το ΥΠΕΧΩΔΕ επεκτείνεται και σε δράσεις που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες για συνεχή έλεγχο. Δεύτερον, την κατασκευή υποδομής που θα συγχωρεί λάθη οδηγών και θα αποτρέπει



*σοβαρά ατυχήματα. Τρίτον, την ανάπτυξη υποδομής με συστήματα προειδοποίησης και πληροφόρησης των χρηστών του οδικού δικτύου'.*

Ο εκπρόσωπος του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης υποστράτηγος **Νίκος Δαβίλλας**, στον σύντομο χαιρετισμό του, υπογράμμισε πως στόχος είναι ο περιορισμός των ατυχημάτων αλλά και η διαμόρφωση κλίματος συμμόρφωσης οδηγών και πεζών προς τους κανόνες του Κ.Ο.Κ. «*Οι ποσοτικοί αυτοί στόχοι είναι η μείωση στο πλαίσιο του πρώτου στρατηγικού σχεδίου των τροχαίων ατυχημάτων μέχρι και 20% ως το 2005 και κατά 50% έως το 2010 μέσα από το δεύτερο στρατηγικό σχέδιο*».

Παράλληλα, ο κ. Δαβίλλας, αναφέρθηκε στις νέες υπηρεσίες που δημιουργήθηκαν με στόχο την αστυνόμευση των αυτοκινητόδρομων, ενώ προσέθεσε πως η οδική ασφάλεια είναι πρωταρχική ευθύνη της πολιτείας, όμως για την επίτευξη της απαιτείται και η σύμπραξη όλων των Φορέων και των πολιτών, οι οποίοι θα προέλθει μέσα από ενημέρωση και ευαισθητοποίηση.

Σημαντική ήταν και η παρέμβαση του Πρεσβευτή της Μεγάλης Βρετανίας κ. **Σάιμον Γκας**, ως εκπροσώπου της Ε.Ε., ο οποίος τόνισε πως υπάρχουν τεχνικές λύσεις για το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, όπως η δημιουργία ασφαλέστερων αυτοκινήτων από τις βιομηχανίες οχημάτων αλλά και η κατασκευή και συντήρηση καλύτερων δρόμων. Παράλληλα όμως όπως χαρακτηριστικά είπε, οι λύσεις αυτές δεν θα πρέπει να δώσουν στον πολίτη την εντύπωση ότι η οδική ασφάλεια είναι έργο μόνο της Πολιτείας.

Συνεχίζοντας, ο κ. Γκας υπογράμμισε πως τα περισσότερα προβλήματα θα λυθούν αν περάσει η αντίληψη στον πολίτη πως η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αλλά και η μη χρήση ζωνών ασφαλείας δεν είναι απλώς παράνομη αλλά και μη κοινωνικά αποδεκτή.

Ακολούθησαν χαιρετισμοί εκπροσώπων τοπικών Αρχών, όπως του κ. **Αχιλλεόπουλου**, εκ μέρους της Γ.Γ. Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος, αλλά και του Αντινομάρχη Αχαΐας κ. **Ανδρέα Τριανταφυλλόπουλου**, ο οποίος επεσήμανε πως παρατηρείται έλλειψη στην τομέα της κυκλοφοριακής αγωγής, ενώ τόνισε πως οι υπάλληλοι του ΚΤΕΟ αδυνατούν να εκτελέσουν ποιοτικά την εργασία τους καθώς δεν υπάρχουν αρκετά άτομα. Στο ίδιο κλίμα κινήθηκε και ο Αντιδήμαρχος Πατρέων κ. **Νίκος Χατζηβασιλείου**, ο οποίος τόνισε πως είναι επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας νέων αυτοκινητόδρομων.

Την ανάγκη διαμόρφωσης κλειστών αυτοκινητόδρομων καθώς και την τοποθέτηση μεσαίων διαχωριστικών διαφραγμάτων όπου αυτό είναι δυνατό, πρότεινε ο Πρόεδρος του Συνεδρίου και Πρόεδρος της ΟΔΟΜΕΛ Καθηγητής κ. **Ευάγγελος Ματσούκης**.

Τέλος ο Πρόεδρος του ΣΕΣ κ. **Πάνος Παπαδάκος** τόνισε πως την τελευταία εξαετία παρατηρήθηκε μείωση των δυστυχημάτων κατά 25% και των ατυχημάτων κατά 38%, ενώ κάθε χρόνο το κόστος των ατυχημάτων και των δυστυχημάτων ανέρχεται στα 3 δις.

Κατά την διάρκεια του Συνεδρίου, λειτούργησε στον εκθεσιακό χώρο του Συνεδριακού Κέντρου έκθεση ζωγραφικής μαθητών Δημοτικών Σχολείων της Πάτρας με θέμα με θέμα: «Πρέπει να προσέχω και να με προσέχουνε .....στο δρόμο». Ενώ απονεμήθηκαν βραβεία στους τρεις πρωτεύσαντες.

Επίσης στην εναρκτήρια εκδήλωση συμμετείχε χορωδία 60 μαθητών από το 8<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο της Πάτρας που τραγούδησε τραγούδια για την οδική ασφάλεια, σε μνήμη των αδικοχαμένων μαθητών στο πολύνεκρο δυστύχημα του Μαλιακού κόλπου το 2004.



## Συμπεράσματα

### 1. Γενικές Διαπιστώσεις για την Οδική Ασφάλεια σε διεθνές επίπεδο

Η οδική ασφάλεια αποτελεί για το σύγχρονη τεχνολογικό πολιτισμό ένα μελανό σημείο. Κάθε χρόνο εκτιμάται ότι 1,2 εκατομμύρια υγιείς άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα και ένα μεγάλο ποσοστό από τα άλλα 20-50 εκατομμύρια, που τραυματίζονται, μένουν ανάπηρα για όλη την υπόλοιπη ζωή τους. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΠΟΥ το 2020 τα τροχαία ατυχήματα αναμένεται να είναι η τρίτη αιτία θανάτου. Μεγάλο είναι και το κόστος στην εθνική οικονομία. Υπολογίζεται ότι το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων ανέρχεται σε 2% περίπου του εθνικού προϊόντος στις βιομηχανοποιημένες οικονομίες και 1% στις πιο υποανάπτυκτες. Είναι σημαντικό το ότι αυτή η σφαγή δεν είναι αποτέλεσμα απλής τεχνολογικής υστέρησης, που μπορεί να έχουμε ελπίδες ότι θα διορθωθεί με την “ανάπτυξη” (όπως π.χ. θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος για την περίπτωση των ασθενειών, της φτώχειας κλπ), αφού πλήττει με μεγαλύτερη ίσως ένταση τις θεωρούμενες περισσότερο ανεπτυγμένες χώρες.

Εξετάζοντας τις αναφορές τις σχετικές με την οδική ασφάλεια φαίνεται σαν να θεωρούνται σαν δεδομένο στις περισσότερες περιπτώσεις οι εξής υποθέσεις:

- Το ΙΧ αυτοκίνητο (και επιβλητικά η μοτοσυκλέτα) είναι φυσικό να είναι το καθιερωμένο ως κύριο μέσο χερσαίας μετακίνησης
- Η κυριαρχία αυτή του ΙΧ αυτοκινήτου είναι αποτέλεσμα της προτίμησης που δείχνουν οι καταναλωτές λόγω των χαρακτηριστικών του, και σε τελική ανάλυση το αποτέλεσμα της τεχνολογικής και οικονομικής προόδου
- Τα ατυχήματα που προκαλούνται από τα αυτοκίνητα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν από μια ad hoc πολιτική οδικής ασφάλειας, που θα πρέπει να έχει προτεραιότητα σε σχέση με άλλες πολιτικές, αφού αφορά την προστασία της ανθρώπινης ζωής

Αν και οι υποθέσεις αυτές σπανίως εκφράζονται ρητώς, ένα μεγάλο τμήμα της κοινής γνώμης έχει πεισθεί να τις θεωρεί σχεδόν ως αυτονόητες, και σπανίως μπορούν να λείπουν ως προκείμενες από μία λογική ανάλυση των περισσότερων κειμένων και διακηρύξεων που αφορούν την οδική ασφάλεια.

Για παράδειγμα η διαίρεση των παραγόντων εφαρμογής της πολιτικής οδικής ασφάλειας σε “οδηγό”-“όχημα”-“δρόμο” (που εμφανίζεται περίπου ως δόγμα) δύσκολα μπορεί να γίνει κατανοητή (τουλάχιστον ως αυτονόητη) χωρίς τις παραπάνω υποθέσεις. Ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα, όπου εμφιλοχωρούν έμμεσα οι παραπάνω υποθέσεις είναι ο τρόπος που εφαρμόζεται η λεγόμενη “κυκλοφοριακή αγωγή”, η οποία σε πολλές περιπτώσεις είναι απλώς μια προετοιμασία υποψήφιων οδηγών.

Στην πραγματικότητα οι παραπάνω υποθέσεις, όχι μόνο δεν είναι αυτονόητες, αλλά, αν τις εξετάσει κανείς προσεκτικά, αποδεικνύονται τελείως αναληθείς. Το πρώτο που θα πρέπει να αναφερθεί είναι ότι τα τελευταία χρόνια, κυρίως στις ανεπτυγμένες χώρες, έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούνται όλο και περισσότερο τα δεινά που έχει επιφέρει η κυριαρχία του αυτοκινήτου στις οδικές μεταφορές. Η κυρίαρχη αυτή θέση που κατέχει αμφισβητείται όλο και εντονότερα και υπάρχει η τάση να ενισχύονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης: βάδισμα και ποδηλασία για μικρότερες αποστάσεις σε συνδυασμό με αποδοτικά δίκτυα συλλογικών μεταφορών για μεγαλύτερες. Παραδείγματα κειμένων που αντανάκλουν αυτή την τάση είναι ο χάρτης των δικαιωμάτων των πεζών που ψήφισε το 1988 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η διακήρυξη της Κοπεγχάγης που ενέκριναν το 1996 οι δήμαρχοι των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών πόλεων. Ήδη οι περισσότερες πόλεις των πλέον ανεπτυγμένων χωρών εφαρμόζουν προγράμματα περιορισμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και βελτίωσης των συνθηκών πεζή μετακίνησης και ποδηλασίας και ενίσχυσης των δημοσίων συγκοινωνιών (η Κοπεγχάγη, η Ζυρίχη, το Άμστερνταμ είναι μερικά πετυχημένα παραδείγματα). Μεγάλα τμήματα στα κέντρα αυτών των πόλεων λειτουργούν ήδη σχεδόν χωρίς την χρήση αυτοκινήτων ενώ έχει προταθεί ακόμα και η πλήρης απομάκρυνση των αυτοκινήτων από το σύνολο των πόλεων. Και στην Αθήνα όμως υπήρξε η εμπειρία



των ολυμπιακών αγώνων του 2004, όπου οι μετακινήσεις των επισκεπτών και των κατοίκων εκείνη την εποχή προγραμματίστηκαν και έγιναν με επιτυχία κατά κύριο λόγο με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Δυστυχώς, η τόσο πετυχημένη αυτή πολιτική εγκαταλείφθηκε την επομένη των ολυμπιακών αγώνων.

Για να μπορέσει να μειωθεί ακόμα περισσότερο το κόστος του αυτοκινήτου και να γίνει ελκυστικό, το σύνολο σχεδόν των ελεύθερων χώρων των πόλεων διατέθηκε (ως επί το πλείστον δωρεάν) για τις ανάγκες στάθμευσης και κίνησης του αυτοκινήτου, είτε νομιμοφανώς (όπως λ.χ. στην περίπτωση των στενών και ανεπαρκών διαστάσεων πεζοδρομίων), είτε και τελείως παράνομα (όπως στην περίπτωση της ενθάρρυνσης της στάθμευσης στα πεζοδρόμια και τους “πεζοδρομους”). Γενικότερα τα μέσα μαζικής μεταφοράς αφέθηκαν να υποβαθμιστούν σημειολογικά και λειτουργικά, ενώ καλλιεργήθηκε στην κοινή γνώμη η άποψη ότι το Ι.Χ. αυτοκίνητο ταυτίζεται κατά έναν αυθαίρετο τρόπο με την πρόοδο και θα πρέπει να ενισχύεται με κάθε τρόπο.

Όταν τα αυτοκίνητα γέμισαν ασφυκτικά κάθε χώρο της πόλης άρχισαν να προωθούνται οι μοτοσικλέτες με μια σειρά προνομίων που τους παραχωρήθηκαν (είσοδος στο δακτύλιο, ευνοϊκή φορολογία, απαλλαγή από ΚΤΕΟ, κίνηση σε λεωφορειολωρίδες κλπ), επειδή υποτίθεται ότι αντικαθιστούν αυτοκίνητα στους δρόμους, εκμεταλλευόμενες καλύτερα τον περιορισμένο αστικό χώρο. Η εγγενής επιρρέπεια του μέσου αυτού προς τα ατυχήματα δεν στάθηκε ικανή να αποτρέψει αυτή την απόφαση, με αποτέλεσμα σήμερα ένα δυσανάλογα μεγάλο ποσοστό νέων κυρίως ανθρώπων να χάνει τη ζωή του ή τη σωματική του ακεραιότητα στους δρόμους. Φυσικά και στην περίπτωση αυτή υπήρξε εμπαιγμός της κοινής γνώμης, αφού, όπως μπορεί κανείς να διαπιστώσει, οι μοτοσικλέτες δεν μειώνουν τα αυτοκίνητα στους δρόμους, αλλά επιπροστίθενται σ' αυτά επεκτεινόμενες εις βάρος των χώρων των πεζών: κινούνται στους λεωφορειόδρομους, στους πεζοδρομους και στα κενά μεταξύ των αυτοκινήτων, σταθμεύουν στα πεζοδρόμια και περιμένουν στα φανάρια στις διαβάσεις των πεζών.

### Οι πεζοί

Συνέπεια της ιδεολογικής σύγχυσης είναι η υποτίμηση της ασφάλειας των πεζών, που υποβιβάζονται σε κάποιο είδος “οχήματος”, κατατασσόμενοι μάλιστα συλλήβδην μαζί με τα ποδήλατα και τις μοτοσικλέτες (που έχουν τελείως διαφορετική λειτουργία και ανάγκες) στους “ευάλωτους” χρήστες της οδού. Όμως και τα μέτρα οδικής ασφάλειας που λαμβάνονται για τους υπόλοιπους, “κανονικούς” χρήστες της οδού, είναι τελείως αναποτελεσματικά και ψάχνοντας για το “δέντρο” χάνουν το “δάσος”. Τα κυριότερα από αυτά είναι:

### Οι Ζώνες ασφαλείας

Οι ζώνες ασφαλείας (και τα κράνη για τις μοτοσικλέτες) έχουν καταστήσει να είναι στην Ελλάδα το κυριότερο μέτρο οδικής ασφάλειας. Η υπερβολή έχει φτάσει σε σημείο να τιμωρείται όποιος δεν τις χρησιμοποιεί, και θέτει σε κίνδυνο τον εαυτό του, με σχεδόν 3πλάσιο πρόστιμο σε σχέση με αυτόν που αφήνει το αυτοκίνητο ή τη μηχανή του στο πεζοδρόμιο και θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς, αναγκάζοντάς τους να περπατούν στο οδόστρωμα (είναι, δηλαδή, τηρουμένων των αναλογιών, σαν να τιμωρείται η απόπειρα αυτοκτονίας αυστηρότερα από την απόπειρα ανθρωποκτονίας). Βεβαίως όποιος φοράει ζώνη ασφαλείας είναι *ceteris paribus* περισσότερο ασφαλής από αυτόν που δεν φοράει. Αυτό όμως δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι η χρήση τους βελτιώνει και το γενικότερο επίπεδο ασφάλειας. Η εξήγηση αυτού του, κάτω από μια επιπόλαια θεώρηση, παράδοξου, είναι ότι η αυξημένη αίσθηση ασφάλειας που παρέχουν κάνει τους οδηγούς πιο επιρρεπείς στην ανάληψη κινδύνων και στην αύξηση των ταχυτήτων (ομοίωση του κινδύνου). Το αποτέλεσμα είναι ότι μεγάλο μέρος, αν όχι το σύνολο της πρόσθετης ασφάλειας εξανεμίζεται από τις μεγαλύτερες ταχύτητες και την πιο επικίνδυνη οδήγηση. Άλλωστε σε καμία χώρα, όταν εφαρμόστηκε η υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας, δεν σημειώθηκε απότομη μείωση των ατυχημάτων. Στην Ελλάδα από το 1987 που εφαρμόστηκε υπήρξε θεαματική άνοδος των νεκρών από τροχαία ατυχήματα, ενώ η τελευταία μικρή κάμψη τους έγινε, όταν ακριβώς η αστυνόμευση στράφηκε και προς τον έλεγχο της ταχύτητας και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.



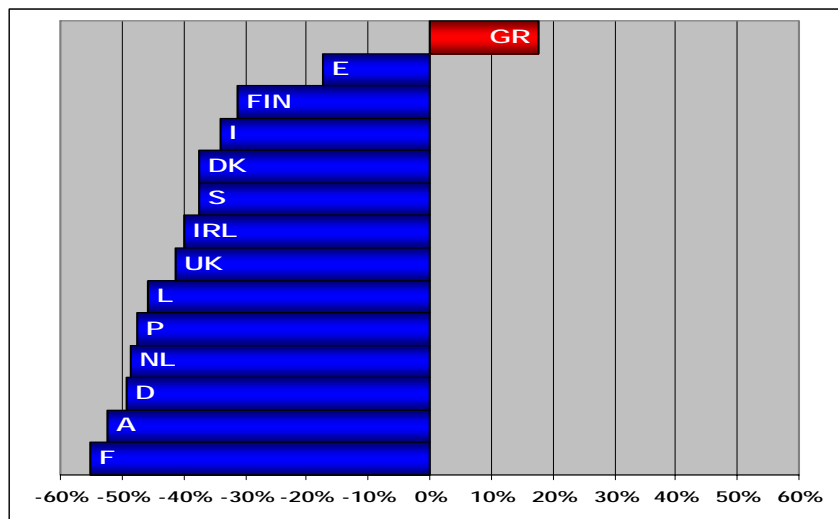
## Προς μια νέα πολιτική οδικής ασφάλειας

Η δογματική επιμονή στην χρήση των αυτοκινήτων (και δευτερευόντως των μοτοσικλετών) ως κυρίαρχου τρόπου χερσαίας μεταφοράς έχει οδηγήσει την πολιτική οδικής ασφάλειας σε παταγώδη αποτυχία. Η οδική ασφάλεια δεν θα πρέπει να είναι μια στην ουσία πολιτική ενίσχυσης της χρήσης των αυτοκινήτων και των μοτοσικλετών, αλλά να ενσωματωθεί σε μια αποδοτική πολιτική μεταφορών που θα στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας και ευημερίας των πολιτών.

## 2. Διαπιστώσεις για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Κατά την τελευταία εικοσαετία η Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά την τελευταία θέση στην οδική ασφάλεια μεταξύ των 15 κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με 1.600 νεκρούς και 20.000 τραυματίες, το χρόνο, σε οδικά ατυχήματα, ως αποτέλεσμα της ουσιαστικής απουσίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας και της αποσπασματικότητας των σχετικών δράσεων.

Το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα απεικονίζεται χαρακτηριστικά στο Σχήμα 1, στο οποίο φαίνεται η ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU15), κατά την περίοδο 1980-2003. Η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην ΕΕ όπου ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε ατυχήματα αυξήθηκε και μάλιστα σημαντικά.



Σχήμα 1: Ποσοστιαία μεταβολή (%) του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα την περίοδο 1980-2003 (EU15)

### 2.1. Αποτυχία του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου 2001-2005

Η έλλειψη συστηματικής και ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης των δράσεων και των αποτελεσμάτων του πρώτου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου, παρά τη σχετική αναλυτική και συστηματική πρόβλεψη του Σχεδίου, είχε ως αποτέλεσμα να μην υπάρχουν σήμερα διαθέσιμα αξιόπιστα συγκεντρωτικά στοιχεία για την αξιολόγησή του. Παρατηρείται δυσκολία στην παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων και στην αξιολόγηση - αποτίμηση της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου και της επιρροής του στην οδική ασφάλεια.

Ο αριθμός των ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών κατά την τελευταία πενταετία παρουσίασε μείωση, η οποία μπορεί να αποδοθεί κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης και δευτερευόντως στην κατασκευή νέων οδικών έργων, υψηλότερων προδιαγραφών. Επισημαίνεται ότι θεωρείται απαραίτητο να



διερευνηθούν συστηματικά οι λόγοι της μείωσης των ατυχημάτων έτσι ώστε να εντοπιστούν οι επιτυχημένες δράσεις και να εντατικοποιηθεί η εφαρμογή τους.

Αναφορικά με τα επιμέρους προγράμματα οδικής ασφάλειας επισημαίνονται τα εξής: Από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων πραγματοποιήθηκαν συγκεκριμένες δράσεις για την οδική ασφάλεια, χωρίς όμως οργάνωση και συντονισμό και χωρίς να τηρηθούν οι βασικές κατευθύνσεις που καθορίστηκαν στο Στρατηγικό Σχέδιο. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ξεκίνησε προσπάθειες για την υλοποίηση δράσεων που μπορεί να συνεισφέρουν στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, επισημαίνεται όμως ότι πρόκειται ως επί το πλείστον για μέτρα μακροπρόθεσμου χαρακτήρα, που δεν αναμένεται να επιδράσουν άμεσα στο επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Οι δράσεις του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης επικεντρώνονται κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης, μέσω της αύξησης του αριθμού των ελέγχων. Ο αριθμός των ελέγχων για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, των παραβάσεων ορίων ταχύτητας και της χρήσης ζώνης ασφαλείας, αν και αυξάνεται κάθε χρόνο (με εξαίρεση το έτος 2004), είναι ακόμη ανεπαρκής σύμφωνα με τα διεθνή δεδομένα. Συνολικά, οι δράσεις του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης συνιστούν αξιόλογη προσπάθεια για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, απαιτείται όμως περαιτέρω εντατικοποίηση, μεθοδικότητα και διάρκεια στο χρόνο των δράσεων αστυνόμευσης, βελτίωση του συστήματος καταγραφής των οδικών ατυχημάτων καθώς και ανάπτυξη δράσεων για τη διαπίστωση της υπάρχουσας παραβατικότητας. Τέλος, υστέρηση εντοπίζεται στην εφαρμογή του προγράμματος του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (τέως Υγείας και Πρόνοιας), το οποίο εξακολουθεί να βρίσκεται σε στάδιο προγραμματισμού και προετοιμασίας των δράσεων.

Αξιολογώντας συνολικά την εφαρμογή του πρώτου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου επισημαίνεται ότι ουσιαστικά πρόκειται για την πρώτη προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων στη χώρα μας. Αποτέλεσε ένα πρώτο βήμα για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και έθεσε τις βάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Παρουσιάστηκαν όμως αδυναμίες που αφορούσαν στο συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου, καθώς δεν λειτουργήσε ποτέ ο μηχανισμός υποστήριξης της Διυπουργικής Επιτροπής. Για την ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα θα πρέπει πλέον να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που εμφανίστηκαν κατά την εφαρμογή του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου και να υλοποιηθεί συστηματική, διαρκής και συντονισμένη προσπάθεια, με την ουσιαστική υποστήριξη της Πολιτείας, τη συναίνεση και συμμετοχή των πολιτών, την εξασφάλιση επαρκούς χρηματοδότησης και την ανάπτυξη αίσθησης του επείγοντος.

## 2.2. Η κατάσταση στην Ελλάδα σήμερα

Τα τελευταία χρόνια το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα παρουσιάζει βελτίωση και οι απόλυτοι αριθμοί ατυχημάτων και νεκρών σημειώνουν μείωση. Εξαίρεση αποτελεί ο αριθμός των νεκρών κατά το έτος 2004, που σημείωσε μικρή αύξηση σε σχέση με το έτος 2003. Στον πίνακα 1 παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των νεκρών, των τραυματιών, των οδικών ατυχημάτων και των κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα, για την περίοδο 1999-2004. Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία του 2004 είναι προσωρινά.

Πίνακας 1: Αριθμός νεκρών, τραυματιών, οδικών ατυχημάτων και κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα στην περίοδο 1999-2004



	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Αριθμός νεκρών</b>	2.116	2.037	1.880	1.634	1.605	1.619
<b>Αριθμός τραυματιών</b>	32.706	30.763	26.336	22.459	20.737	19.919
<b>Οδικά ατυχήματα</b>	24.231	23.001	19.671	16.809	15.751	15.509
<b>Κυκλοφ. οχήματα</b>	4.690.392	5.060.885	5.389.996	5.693.008	5.967.610	6.257.363

Αν και ο στόχος που τέθηκε στο πλαίσιο του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου (μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα κατά 20% έως το έτος 2005, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000) έχει ήδη επιτευχθεί, ο αριθμός των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα στη χώρα παραμένει πολύ υψηλός. Το γεγονός αυτό καθιστά απαραίτητη τη συνέχιση των προσπαθειών για τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Η πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζει την περιοχή της οδικής ασφάλειας καθιστά απαραίτητη τη συνεργασία πολλών φορέων για την αποτελεσματική εφαρμογή δράσεων με σκοπό την πρόληψη των οδικών ατυχημάτων αλλά και τη μείωση των συνεπειών τους. **Στην Ελλάδα υπάρχει πλήθος φορέων (72 φορείς!!!) που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα με την οδική ασφάλεια** και έχουν αναπτύξει κατά καιρούς σχετικές πρωτοβουλίες όπως Υπουργεία, μη κυβερνητικοί οργανισμοί, Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και ερευνητικά ινστιτούτα.

Είναι σαφές ότι κατά τον προγραμματισμό και την εφαρμογή δράσεων οδικής ασφάλειας συχνά προκύπτουν δυσκολίες που οφείλονται σε θέματα οργάνωσης και διοίκησης των αρμόδιων φορέων της χώρας.

### 2.3. Στόχος του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου

Σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό στόχο για την οδική ασφάλεια, καθορίστηκε ο ποσοτικός στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2006 - 2010: "Ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα το έτος 2010 να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000". Σύμφωνα με τον στόχο αυτό, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα θα πρέπει να μειωθεί από 2.037 νεκρούς το έτος 2000, σε 1.018 νεκρούς το έτος 2010.

### 3. Τι πρέπει να γίνει

Η Ελλάδα του 2005, και μετά την εφαρμογή του 1<sup>ου</sup> Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, εξακολουθεί να παρουσιάζει **τον χειρότερο δείκτη αριθμού νεκρών προς κυκλοφορούντα οχήματα όχι μόνο μεταξύ των χωρών της Ε.Ε των 15, αλλά δυστυχώς χειρότερο και από αρκετά από τα 10 νέα κράτη μέλη**, όπως είναι η Σλοβενία, η Τσεχία, η Κύπρος και η Μάλτα ενώ είναι οριακά πιο ασφαλής σε σχέση με την Ουγγαρία και την Πολωνία.

Δυστυχώς, δεν συγκροτήθηκε και δεν λειτούργησε ουσιαστικά ο απαραίτητος μηχανισμός υποστήριξης της Διυπουργικής Επιτροπής και δεν έχει ξεκινήσει η συστηματική και ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση των δράσεων και των αποτελεσμάτων του πρώτου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου 2001-2005, αντίθετα με ότι αρχικά προβλεπόταν, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν σήμερα διαθέσιμα στοιχεία προς αξιολόγηση.

Έτσι, ως βασικότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας εξακολουθούν να παραμένουν τα ακόλουθα:

- Σημαντικές ελλείψεις του οδικού δικτύου όσον αφορά στην διαμόρφωση κλειστών αυτοκινητόδρομων και ανεπαρκής συντήρηση, τόσο στο αστικό οδικό δίκτυο, όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο



- Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς μειώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα των μέτρων και την αποδοχή τους από τους πολίτες.
- Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, καθώς και αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- Ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περίθαλψης των τραυματιών στα οδικά ατυχήματα.
- Έλλειψη αστυνόμευσης του συνόλου των παραβάσεων οδικής ασφάλειας.
- Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας και της προόδου των προβλεπόμενων δράσεων καθώς και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς της Πολιτείας.

Τα παραπάνω αναδεικνύουν ότι οι προσπάθειες για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας όχι απλώς δεν πρέπει να μειωθούν, αλλά αντίθετα θα πρέπει να ενταθούν από όλους του συναρμόδιους Φορείς αλλά και τους Πολίτες.

Για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας **ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας για την Ελλάδα**. Για την επιτυχία της πολιτικής αυτής:

(i) Είναι απαραίτητο να ξεκινήσουν (ή να εντατικοποιηθούν) με προτεραιότητα για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα **επιμέρους δράσεις**, οι οποίες συνοψίζονται ως ακολούθως:

#### Οδικό περιβάλλον

- Άμεση προώθηση και ολοκλήρωση της κατασκευής κλειστών αυτοκινητόδρομων τουλάχιστον στο κύριο Εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας
- Άμεση τοποθέτηση μεσαίων διαχωριστικών διαφραγμάτων μικρού πλάτους NEW JERSEY σε όσα τμήματα δρόμων αυτό καθίσταται δυνατό
- Κατάρτιση Μητρώου Οδών από το ΥΠΕΧΩΔΕ
- Εντοπισμός & επεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις
- Βελτίωση σήμανσης
- Ηλεκτροφωτισμός δρόμων που σήμερα δεν τον διαθέτουν
- Βελτίωση οδοστρωμάτων
- Σύνταξη Κανονισμών
- Νέα προσπάθεια για σύνταξη Προδιαγραφών
- Τακτικές Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας
- Μελέτες επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας

#### Χρήστης της οδού και όχημα

- Βελτίωση συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών
- Εκσυγχρονισμός κέντρων τεχνικού ελέγχου
- Προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής
- Εκστρατείες ενημέρωσης των πολιτών
- Έρευνες για τα αίτια των ατυχημάτων
- Κίνητρα για την απόκτηση εξοπλισμού ασφαλείας



Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα

- Εξοπλισμός μονάδων επέμβασης
- Ανάπτυξη σχεδίων επέμβασης
- Βελτίωση άμεσης περίθαλψης στα νοσοκομεία

Αστυνόμευση

- Ολοκληρωμένο πρόγραμμα αστυνόμευσης
- Εξοπλισμός ελέγχου κυκλοφορίας και καταγραφής παραβάσεων
- Βελτίωση συστήματος άμεσης επέμβασης

(ii) Είναι απαραίτητο να ιδρυθεί άμεσα **Γενική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας παρά τον Πρωθυπουργό**

Οι κατά καιρούς ορισθείσες διυπουργικές επιτροπές υπήρξαν εξ αρχής αναποτελεσματικές και έχουν αποτύχει.

Η αποτελεσματική εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου απαιτεί έλεγχο και σωστό συντονισμό που αποτελεί κυβερνητική αρμοδιότητα και μάλιστα διαχωρισμένη από τα Υπουργεία που έχουν αναλάβει την εκτέλεσή του. Το κυβερνητικό όργανο που προτείνεται να έχει αυτό τον ρόλο είναι η Γενική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας, η οποία θα υπάγεται απευθείας στον Πρωθυπουργό.

Η Γενική αυτή Γραμματεία πρέπει να είναι μια διοικητική μονάδα, η οποία να έχει τη δυνατότητα να υποστηρίζει όλες τις σχετικές αρμοδιότητες. Αντικείμενο της Γραμματείας αυτής θα είναι η παρακολούθηση και αξιολόγηση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και η συμβουλευτική συνεισφορά της στη λήψη αποφάσεων και τη χάραξη της εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας.

**Λόγω της εξαιρετικής επιτυχίας του Συνεδρίου, οι συν-διοργανωτές, οι οποίοι δήλωσαν ενθουσιασμένοι, αποφάσισαν ήδη την πραγματοποίηση του 4<sup>ου</sup> Πανελληνίου Συνεδρίου Οδικής Ασφάλειας και πάλι στην Πάτρα, τον Οκτώβριο 2007.**

Ο Πρόεδρος της  
Οργανωτικής Επιτροπής  
Ευάγγελος Ματσούκης  
Δρ. Συγκοινωνιολόγος

Καθηγητής Πανεπιστημίου Πατρών  
Πρόεδρος Οδικής Ομοσπονδίας της Ελλάδος