



ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ **Μάιος 2005**

Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα και Διεθνώς

Τα οδικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η αιτία για το θάνατο σχεδόν 120 Ευρωπαίων πολιτών κάθε ημέρα. Μόνο στην Ελλάδα τα οδικά ατυχήματα είναι η αιτία για τον **θάνατο σχεδόν πέντε πολιτών ημερησίως**, ενώ σε ετήσια βάση στη χώρα συμβαίνουν περισσότερα από 16.000 οδικά ατυχήματα με θύματα (1.200.000 στην ΕΕ), στα οποία σκοτώνονται περισσότεροι από 1.600 (38.000 στην ΕΕ) οδηγοί, επιβάτες και πεζοί και τραυματίζονται περίπου 22.000 (1.500.000 στην ΕΕ).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο αριθμός των νεκρών από τα οδικά ατυχήματα κατά την εικοσαετία 1980 – 2000 παρουσίασε θεαματική πτώση της τάξης του 30% (1980: 61.800 νεκροί, 2000: 38.200 νεκροί) ως αποτέλεσμα συντονισμένων πολυετών προσπάθειών. Η μοναδική χώρα από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποτέλεσε **εξαιρεση ήταν η Ελλάδα**, όπου ο αριθμός των νεκρών για την ίδια περίοδο αυξήθηκε κατά 50%! τοποθετώντας την σταθερά στην τελευταία θέση.

Ο αριθμός των ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών κατά την τελευταία τετραετία σημειώνει **αξιοσημείωτη μείωση** (Πίνακας 1.), η οποία οφείλεται αφενός σε ορισμένες νέες δράσεις (κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης) και αφετέρου στη σημαντική αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στο αστικό και υπεραστικό οδικό δίκτυο της χώρας (και τη συνεπαγόμενη μείωση των ταχυτήτων)¹. Επισημαίνεται πάντως ότι το 2004 παρατηρήθηκε ανάκαμψη του έως το 2003 εντυπωσιακού ρυθμού βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και κατά συνέπεια είναι επιτακτική η ανάγκη να διερευνηθούν αναλυτικά οι λόγοι της μείωσης των ατυχημάτων κατά την τελευταία εξαετία έτσι ώστε να εντοπιστούν οι επιτυχημένες δράσεις και να εντατικοποιηθεί η εφαρμογή τους.

Πίνακας 1. Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα (πηγή ΥΔΤ/ΑΕΑ-Τροχαία, ΕΜΠ-Τομέας ΜΣΥ)

	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 (x1000)	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 επήρεια 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%	

¹ Παρόμοια άλλωστε θεαματική μείωση των ατυχημάτων εμφανίσθηκε και στα περισσότερα Ευρωπαϊκά κράτη την εποχή με σημαντική αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων (Hv. Βασιλείο, Ολλανδία -1975, Ισπανία - 1994).

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των Συγκοινωνιολόγων, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και οι υλικών ζημιών των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα ξεπερνάει τα **3 δις € ετησίως**, ενώ το αντίστοιχο κόστος για το σύνολο των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 χωρών, ξεπερνά τα 74 δις € ετησίως.

Ανάλυση του Προβλήματος

Σε αντίθεση με τους περισσότερους ευρωπαίους, οι έλληνες πολίτες δεν έχουν αντιληφθεί ότι μέσα στην πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, **ταχύτητα και ασφάλεια δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξουν** (εξαιρέση μπορεί να αποτελέσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς). Οδηγούν επιθετικά και με ταχύτητα ακατάλληλη για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως και όλοι γύρω τους και είναι πεπεισμένοι ότι τα οδικά ατυχήματα συμβαίνουν μόνο στους άλλους.

Καθ' ομοίωση των πολιτών και η Πολιτεία περιορίζεται σε εξαγγελίες για έργα και μέτρα που θα "λύσουν δια παντός" το πρόβλημα, χωρίς να συνειδητοποιεί ότι η κυκλοφορία και η οδική ασφάλεια αποτελούν συνεχώς μεταλλασσόμενα προβλήματα που απαιτούν συνεχή εναλλαγή τρόπων αντιμετώπισης. Οι Αρχές (Κεντρική Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση) υποσχονται έργα που θα επιτρέπουν τη γρήγορη και ασφαλή κυκλοφορία και αναβάλλουν την αναπόφευκτη επιλογή ανάμεσα στη γρήγορη εξυπηρέτηση και την ασφαλή μετακίνηση με συχνό αποτέλεσμα **αλληλοαναιρούμενες επεμβάσεις**.

Το πρώτο πενταετές Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα που ετοιμάστηκε από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ, υιοθετήθηκε από την Πολιτεία και **τέθηκε σε ισχύ τον Ιούνιο του 2001**. Την υλοποίησή του ανέλαβε η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας υπό την Προεδρία του Υπουργού Δημόσιας Τάξης. Ο στόχος που τέθηκε στο πρώτο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα αφορούσε στη **μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα κατά 20% έως το έτος 2005**. Με βάση τη διεθνή εμπειρία και τις ελληνικές ιδιαιτερότητες, το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας αφορούσε σε τέσσερα επιμέρους Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας: το ασφαλές οδικό περιβάλλον (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων), η ασφάλεια του χρήστη της οδού και τα ασφαλή οχήματα (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών), η αποτελεσματική αστυνόμευση για την οδική ασφάλεια (Υπουργείο Δημόσιας Τάξης) και η αποτελεσματική αντιμετώπιση μετά το ατύχημα (Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας).

Μέσα στο πλαίσιο του πενταετούς αυτού Στρατηγικού Σχεδίου πραγματοποιήθηκε **σειρά δράσεων** οδικής ασφάλειας, οι σημαντικότερες από τις οποίες συνοψίζονται παρακάτω:

- Η Τροχαία συνέχισε με επιτυχία την εντατικοποίηση της αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια (παραβάσεις υπερβολικής ταχύτητας και οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και στη συνέχεια ζώνες ασφαλείας και κράνη) που είχε ξεκινήσει από το 1998 και συστηματικά παρακολουθεί και δημοσιεύει τα σχετικά στοιχεία.
- Τα Υπουργεία Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών υλοποίησαν δύο πανελλήνιες ενημερωτικές εκστρατείες ευρείας κλίμακας για την προώθηση της οδικής ασφάλειας κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής του Σχεδίου.
- Το ΥΠΕΧΩΔΕ περιόρισε τις δράσεις του στην κατασκευή αυτοκινητοδρόμων (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός) στην χώρα, ενώ το πρόγραμμα συντήρησης του οδικού δικτύου από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες λειτούργησε περιορισμένα και αποσπασματικά.
- Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ξεκίνησε την υλοποίηση ενός προγράμματος για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με κύριους άξονες την αναβάθμιση του ΚΟΚ, του συστήματος εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης και του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.

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, αντίθετα με ότι αρχικά προβλεπόταν, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν σήμερα διαθέσιμα στοιχεία για την αξιολόγηση της επιτυχίας του Στρατηγικού Σχεδίου.

Η Ελλάδα του 2005, και μετά την εφαρμογή του 1^{ου} 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.

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

- 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.
- Ελλείψεις του οδικού δικτύου και ανεπαρκής συντήρηση, τόσο στο αστικό οδικό δίκτυο, όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο.
- Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, καθώς και αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- Ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περιθάλψης 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.

Η Προσέγγιση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας **ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας για την Ελλάδα**. Η ολοκληρωμένη αυτή πολιτική θα πρέπει να βασίζεται στην αξιοποίηση των επιτυχημένων εμπειριών από τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη και την προσαρμογή τους στην ελληνική πραγματικότητα. Η επιτυχία της πολιτικής αυτής εξαρτάται από την αποτελεσματική και οπωσδήποτε συνδυασμένη προώθηση των παρακάτω αρχών:

- **Αξιολόγηση των δράσεων και αποτελεσμάτων** (θετικών ή/και άλλων) που πραγματοποιήθηκαν και επιτεύχθηκαν στα πλαίσια του **1^{ου} Εθνικού πενταετούς προγράμματος οδικής ασφάλειας «Καθ'οδόν»**, σε συνδυασμό με την εφαρμογή του **2^{ου} Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας** που εκπονείται από το ΕΜΠ.
- Διαχωρισμός του **συντονισμού** (ετήσια κατανομή προϋπολογισμού, έλεγχος και παρακολούθηση) και της **εκτέλεσης** (μελέτη και εφαρμογή δράσεων) του εθνικού προγράμματος οδικής ασφάλειας. Ο συντονισμός πρέπει να είναι αρμοδιότητα φορέα επιτελικού χαρακτήρα (ανεξάρτητου από τους εκτελεστικούς φορείς) και η εκτέλεση πρέπει να είναι αποκλειστική αρμοδιότητα των επιμέρους υπηρεσιών (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, ΥΔΤ, κλπ).
- Διάθεση στις αρμόδιες υπηρεσίες σε ετήσια βάση του κατάλληλου **προϋπολογισμού** αποκλειστικά για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ο οποίος θα επανακαθορίζεται κάθε χρόνο με βάση θεσμοθετημένες διαδικασίες αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των συνεπειών τους.
- Ύπαρξη πολιτικής βούλησης για διατήρηση και εντατικοποίηση της κατάλληλης **αστυνόμευσης**, η οποία θα αφορά σωστά μελετημένο και εκλογικευμένο σύστημα προστίμων και οπωσδήποτε συνέπεια και συνέχεια που θα ελέγχεται και θα δημοσιοποιείται σε τακτά διαστήματα.

- Δημιουργία δυναμικής στην ελληνική κοινωνία για την αναστροφή της σημερινής κατάστασης με την πρόβλεψη των απαραίτητων μηχανισμών (προϋπολογισμός, θεσμοθετημένες διαδικασίες) για την **ενεργή συμμετοχή και συνεργασία** όλων των Κυβερνητικών και μη φορέων, καθώς και του συνόλου των πολιτών.
- **Συστηματική παρακολούθηση** με βάση ποσοτικούς δείκτες, τόσο του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και της προόδου των δράσεων και της αποτελεσματικότητάς τους.

Οι προτεινόμενες Δράσεις

Η διεθνής και η ελληνική εμπειρία δείχνουν ότι η μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων είναι δυνατή σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (2 - 5 χρόνια), ενώ οποιαδήποτε ξαφνική κίνηση δεν μπορεί να αντιμετωπίσει με αποτελεσματικότητα το πολύπλοκο ζήτημα των οδικών ατυχημάτων. Οι απαραίτητες **επιμέρους δράσεις** που πρέπει να ξεκινήσουν (ή να εντατικοποιηθούν) με προτεραιότητα για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα συνοψίζονται ως ακολούθως:

Οδικό περιβάλλον

Εντοπισμός & επεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις
 Βελτίωση σήμανσης και ηλεκτροφωτισμού
 Βελτίωση οδοστρωμάτων
 Σύνταξη Κανονισμών
 Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας
 Τακτική επιθεώρηση 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