

Η αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων



Είναι γεγονός ότι, τα οδικά ατυχήματα αποτελούν ένα μείζον κοινωνικό πρόβλημα τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, για την αντιμετώπιση του οποίου θεωρείται αναγκαία, πλέον, η ολοκληρωμένη προσέγγισή του. Η χώρα μας αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας, με έναν υψηλό δείκτη τροχαίων ατυχημάτων ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε και με ανυπολόγιστες οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες. Το φαινόμενο αυτό αποτελεί ένα δυσβάστακτο φορτίο για την Ελληνική κοινωνία, η οποία «χάνει» ένα από τα παραγωγικά τμήματα του πληθυσμού της, καθώς τα θύματα είναι κατεξοχήν νέοι άνθρωποι. Η αλλαγή αυτής της

κατάστασης και η άμεση βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας αποτελούν βασικές προτεραιότητες της Πολιτείας, αλλά και όλων των εμπλεκομένων Υπηρεσιών, φορέων, ινστιτούτων, ιδιωτών κ.λπ.

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, καταρτίστηκαν τρία Στρατηγικά Σχέδια Οδικής Ασφάλειας. Ήδη, εφαρμόστηκαν διαδοχικά το 1ο και το 2ο Στρατηγικό Σχέδιο για τις περιόδους 2001-2005 και 2006-2010 αντίστοιχα, με θετικά αποτελέσματα. Με βά-



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ETSC

ση τα υφιστάμενα στατιστικά στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα το έτος 2010 ήταν 1258 άτομα. Η μείωση του αριθμού των νεκρών για την περίοδο 2001-2010 ήταν 37,1%. Υπήρξε στην ίδια περίοδο ανάλογη μείωση του αριθμού τροχαίων ατυχημάτων και τραυματιών, που ήταν 34,5% και 39% αντίστοιχα.

Αξιολογώντας συνολικά την εφαρμογή των δύο πενταετών Στρατηγικών Σχεδίων, επισημαίνεται ότι ουσιαστικά πρόκειται για την πρώτη προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων στη χώρα μας. Έγινε ένα πρώτο βήμα για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και τέθηκαν οι βάσεις για μια αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος. Παρουσιάστηκαν, όμως, αδυναμίες που αφορούσαν κυρίως το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των εν λόγω σχεδίων, καθώς δεν λειτούργησε ποτέ ο μηχανισμός υποστήριξης της Διυπουργικής Επιτροπής, ενώ δεν διατέθηκαν και οι απαιτούμενοι πόροι για τη χρηματοδότηση των δράσεων. Έτσι, οι προσπάθειες των αρμοδίων και συναρμοδίων φορέων παρέμειναν περιορισμένες.

Από την ανάλυση των στοιχείων των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας για το έτος 2013 προκύπτουν τα εξής:

- τα αίτια (παραβάσεις), τα οποία οφείλονται για τα περισσότερα ατυχήματα, είναι η απόσπαση της προσοχής του οδηγού, η παραβίαση της προτεραιότητας, η υπερβολική ταχύτητα, η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα πορείας, και
- τη μεγαλύτερη επιβάρυνση στο δείκτη ατυχημάτων, στο χρόνο και στο χώρο, έχουν οι ημέρες Κυριακή, Σάββατο και Παρασκευή, μεταξύ των ωρών 24:00 και 07:00, σε κατοικημένες περιοχές και στο δευτερεύον οδικό δίκτυο και τη μεγαλύτερη συμμετοχή έχουν αυτοκίνητα Ι.Χ (ποσοστό 47,5%) και τα δίκυκλα (ποσοστό 38,8%).

Οι Υπηρεσίες της Τροχαίας της Ελληνικής Αστυνομίας, που δραστηριοποιούνται στην πρόληψη των τροχαίων

ατυχημάτων (με εμφανή παρουσία και διενέργεια προληπτικών τροχονομικών ελέγχων), λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα κάθε περιοχής, εφαρμόζουν τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ και της λοιπής αυτοκινητιστικής νομοθεσίας και παρεμβαίνουν στην κυκλοφορία για ρύθμιση, αποσυμφόρηση των οδών, ενεργούν προανάκριση για τροχαία ατυχήματα, πλην των υλικών ζημιών, συμπληρώνουν το ΔΟΤΑ προς την ΕΛΣΤΑΤ, συγκεντρώνουν στατιστικά στοιχεία, τα οποία αξιοποιούνται στον απολογισμό των δράσεων και στην επικαιροποίηση των σχεδίων, αλλά και σε κάθε νέο προγραμματισμό.

Στο πλαίσιο αυτό, κάθε Υπηρεσία Τροχαίας προβαίνει άμεσα στη χαρτογράφηση των τροχαίων ατυχημάτων, τη χρονική ταξινόμηση επέλευσής τους, την κατηγοριοποίηση των εμπλεκόμενων οχημάτων, την κωδικοποίηση των συγκεκριμένων αιτιών πρόκλησης ατυχημάτων και ιεράρχισή τους και γενικά καταρτίζει ένα ευέλικτο, ορθολογικό και πρακτικά εφαρμόσιμο σχεδιασμό επίτευξης του στόχου της πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων για την προστασία της ζωής και της περιουσίας των πολιτών.

Από το 2011 βρίσκεται σε εφαρμογή, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες, το 3ο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας που καλύπτει την περίοδο 2011-2020.

Σκοπός και Στόχος του 3ου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2011-2020

Σκοπός: Η ανάπτυξη «Παιδείας Οδικής Ασφάλειας» (Road Safety Culture), αποτελεί θεμελίωση σκοπού του Σχεδίου.

Η οδική ασφάλεια πρέπει να αναβαθμισθεί σε «αξία», δηλαδή να αποτελέσει μέτρο αξιολόγησης προσώπων και συμπεριφοράς, και σε ιδέα που να καθορίζει τη νοοτροπία. Τότε, μπορεί να επέλθει μια προοδευτική αλλαγή στην παιδεία της οδικής ασφάλειας. Η ριζική αναβάθμιση της παιδείας οδικής ασφάλειας αποτελεί ένα μακροχρόνιο εξελικτικό μετασχηματισμό. Είναι ερασιτεχνική και ανεπαρκής η αντιμετώπιση της παιδείας οδικής ασφάλειας ως μιας βραχυπρόθεσμης διαδικασίας. Η Παιδεία Οδικής Ασφάλειας, που συνδέεται με τις αξίες, τις στάσεις και τις προσδοκίες, κατευθύνει και κινητοποιεί συμπεριφορές. Δεν αρκεί να επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας μόνον στα άτομα, καθώς είναι αναγκαίο να διακρίνουμε στην Παιδεία Οδικής Ασφάλειας των Οργανισμών και των Φορέων, που δραστηριοποιούνται στο σχεδιασμό μέτρων οδικής ασφάλειας και στην επιτήρηση της κυκλοφορίας, και στην Παιδεία Οδικής Ασφάλειας των οργάνων της Κυβέρνησης, που αποφασίζουν για τις πολιτικές και τις προτεραιότητες, καθώς και της κοινωνίας ευρύτερα.

Στόχος Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020: στο Σχέδιο αυτό και σε συμφωνία με τον ευρωπαϊκό στόχο, έχουν καθοριστεί μεταξύ άλλων και τα εξής:

- **Τελικός Στόχος:** οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα το έτος 2020 να είναι λιγότεροι από 640 (50% μείωση σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών το 2010)
- **Ενδιάμεσος Στόχος για το 2015:** οι νεκροί στα οδικά ατυχήματα για το έτος 2015 να είναι λιγότεροι από 880.

Το 2012 είχαμε 976 νεκρούς, ενώ το 2013 είχαμε 865 νεκρούς. Δηλαδή, διαπιστώνεται μια μείωση στα θύματα τροχαίων ατυχημάτων της τάξεως του 11,4% (111 νεκροί λιγότεροι). Ως κεντρικός στόχος για το έτος 2014 είχε τεθεί η περαιτέρω μείωση νεκρών από τροχαία ατυχήματα κατά 80, τουλάχιστον, άτομα σε σχέση με τα θύματα του 2013. Τελικά υπήρξαν 801 νεκροί, ήτοι μείωση κατά 64 θύματα. Για το τρέχον έτος, 2015, τέθηκε ως στόχος η μείωση κατά 50 θύματα, τουλάχιστον, σε σχέση με το 2014.

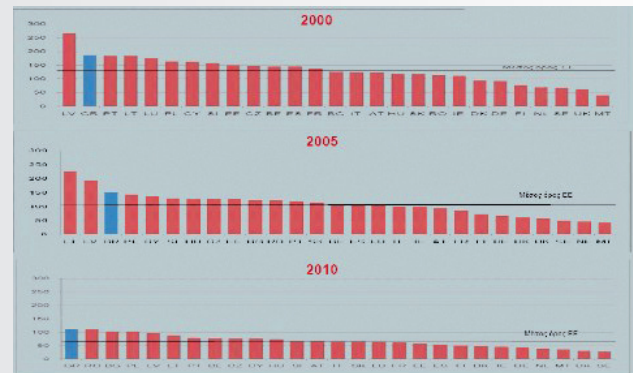
Προϋποθέσεις Εφαρμογής του 3ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας

- η εκδήλωση ισχυρής πολιτικής βούλησης στο ανώτατο πολιτειακό και πολιτικό επίπεδο.
- η ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας.
- η ευαισθητοποίηση και η συναίνεση των πολιτών.
- η ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος.
- η δέσμευση και η ενεργός συμμετοχή όλων των αρμόδιων φορέων.
- η συντονισμένη και διαχρονική εφαρμογή, παρακολούθηση και αξιολόγηση των δράσεων οδικής ασφάλειας του Στρατηγικού Σχεδίου.

Μέτρα άμεσης προτεραιότητας

- ενσωμάτωση Οδηγίας 2008/96 και οργάνωση των Υπηρεσιών για τη διαχείριση της ασφάλειας στο οδικό δίκτυο.
- καθιέρωση ως υποχρεωτικού του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής.
- αναβάθμιση της εκπαίδευσης και των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών.
- ενίσχυση της επιτήρησης της κυκλοφορίας.
- παρεμβάσεις χαμηλού κόστους σε θέσεις υψηλού κινδύνου στο οδικό δίκτυο.
- ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών.
- καταγραφή, παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων και δράσεων οδικής ασφάλειας.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΕΚΡΩΝ ΣΕ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΕΚΑΤΟΜΥΡΙΟ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε



Πηγή: ΤΜΣΥ/ΕΜΠ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Παρά την επιτυχία των προηγούμενων προγραμμάτων της ΕΕ, οι ευρωπαϊκοί δρόμοι εξακολουθούν να μην είναι καθόλου ασφαλείς. Το 2009 έχασαν τη ζωή τους από τροχαία ατυχήματα, σε αυτούς τους δρόμους, 35.000 άνθρωποι, ενώ πάνω από 1.700.000 υπέστησαν τραυματισμούς. Το οικονομικό κόστος, επίσης, είναι τεράστιο. Ενδεικτικά αναφέρω πως για το έτος αυτό, το 2009, ανήλθε στα 130 δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στοχεύουν στη μείωση των θανάτων από τροχαία στους δρόμους της Ευρώπης κατά 50 % μέχρι το 2020. Για την επίτευξη του στόχου αυτού θα επιδιωχθεί η λήψη των εξής μέτρων: εθνική συνεργασία, ανταλλαγή υποδειγματικών πρακτικών, έρευνα και μελέτες, εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού και – σε ορισμένες περιπτώσεις – θέσπιση ρυθμίσεων. Με τον τρόπο αυτό, θα ενισχυθεί το στοιχείο της ασφάλειας για τους χρήστες του οδικού δικτύου, τα οχήματα και τις σχετικές υποδομές. Ειδικότερα, θα επιδιωχθούν τα ακόλουθα:

- η ενθάρρυνση των χρηστών του οδικού δικτύου να οδηγούν ασφαλέστερα, χάρη στην εφαρμογή μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής για την εκπαίδευση στην οδική ασφάλεια,
- η επιβολή των κανόνων οδικής ασφάλειας σε όλη την ΕΕ, ώστε όλοι οι υπήκοοι της ΕΕ να τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισης, όταν παραβιάζονται οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας,
- η ενθάρρυνση των χωρών της ΕΕ να εφαρμόζουν τους κανονισμούς ασφαλείας στους αγροτικούς δρόμους, που λειτουργούν ήδη στους κύριους άξονες και στις σήραγγες,
- η αναγνώριση του τεχνικού ελέγχου σε όλες τις χώ-

ρες της ΕΕ (π.χ. αν το αυτοκίνητό περάσει τον τεχνικό έλεγχο στο Ηνωμένο Βασίλειο, αυτό θα ισχύει αυτομάτως και στις άλλες χώρες της ΕΕ),

- η αύξηση της ασφάλειας για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου – ιδιαίτερα τους μοτοσυκλετιστές – μέσω της καλύτερης επικοινωνίας ανάμεσα στις αρχές και τους συγκεκριμένους χρήστες, και η καθιέρωση περιοδικών ελέγχων για τις μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα κ.λπ.,
- η βελτίωση των εργαλείων συλλογής και ανάλυσης των στοιχείων για τα τροχαία ατυχήματα με σκοπό την καλύτερη παρακολούθηση της προόδου στον τομέα της οδικής ασφάλειας στις χώρες της ΕΕ, καθώς και η παροχή αξιόπιστων δεδομένων για τη θέσπιση περαιτέρω μέτρων οδικής ασφάλειας.

Στις προηγμένες, στην οδική ασφάλεια, χώρες, όπως η Σουηδία και η Ολλανδία, παρατηρούμε πως έχει αλλάξει σημαντικά ο τρόπος που προσεγγίζεται το πρόβλημα των οδικών ατυχημάτων. Στις χώρες αυτές έχει υιοθετηθεί η προσέγγιση του «Ασφαλούς Συστήματος». Σύμφωνα με τις αρχές του συστήματος αυτού:

- δεν είναι αποδεκτό να σημειώνονται θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί στην οδική κυκλοφορία,
- η κύρια ευθύνη για την Οδική Ασφάλεια ανήκει στους αρμόδιους για το σχεδιασμό του Συστήματος Οδικής Κυκλοφορίας. Οι χρήστες είναι υπεύθυνοι για την τήρηση του Κ.Ο.Κ.,
- η αντιμετώπιση των θεμάτων οδικής ασφάλειας γίνεται με συστημική προσέγγιση και όχι με αποσπασματική θεώρηση των επιμέρους θεμάτων. Λαμβάνεται υπόψη ότι τα μέρη του Συστήματος Οδικής Ασφάλειας είναι αλληλένδετα και αλληλοεπηρεάζονται, και
- απαιτείται η προσαρμογή του σχεδιασμού του συστήματος στις ανάγκες και στους περιορισμούς των χρηστών (και όχι το αντίστροφο) και η διαμόρφωση ενός συγχωρητικού οδικού περιβάλλοντος και συγχωρητικής συμπεριφοράς στην κυκλοφορία.

Σύμφωνα με τις αρχές της Βιώσιμης Οδικής Ασφάλειας της Ολλανδίας, το οδικό περιβάλλον και οι απαιτήσεις οδήγησης, που επιβάλλονται από αυτό, θα πρέπει να προσαρμόζονται στο επίπεδο που η πλειονότητα των χρηστών της οδού μπορούν να αντιμετωπίσουν, ώστε να προλαμβάνονται σοβαρά, ακούσια λάθη.

Ο.Η.Ε: ΧΑΡΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Κάθε χρόνο 1,3 εκατομμύρια άνθρωποι πεθαίνουν παγκοσμίως εξ αιτίας οδικών ατυχημάτων. Πάνω από τους μισούς είναι πεζοί. Ο αριθμός των τραυματιών από τροχαία ατυχήματα κυμαίνεται μεταξύ 20 και 50 εκατομ-



μυρίων. Οι τραυματισμοί αυτοί οδηγούν, σε μεγάλο βαθμό, τους παθόντες σε μόνιμη ή προσωρινή δυσλειτουργία. Το 90% των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων γίνονται σε χώρες με μέσο ή χαμηλό οικονομικό δείκτη, που στο σύνολο τους κατέχουν λιγότερο από το μισό παγκόσμιο στόλο οχημάτων. Τα θανατηφόρα οδικά ατυχήματα είναι μια από τις τρεις κυριότερες αιτίες θανάτου για τις ηλικίες μεταξύ 5 και 44 ετών. Εάν δεν ληφθούν άμεσα και αποτελεσματικά μέτρα, τότε τα οδικά ατυχήματα θα γίνουν η πέμπτη κυριότερη αιτία θανάτου παγκοσμίως, με τα θύματα να φτάνουν τα 2,4 εκατομμύρια νεκρούς ανά έτος. Τα ανωτέρω, εν μέρει, είναι αποτέλεσμα της κατακόρυφης αύξησης της αυτοκινητοκίνησης, χωρίς την ανάλογη και αποτελεσματική βελτίωση των στρατηγικών οδικής ασφάλειας και του σωστού σχεδιασμού στη χρήση της γης. Οι οικονομικές συνέπειες των οδικών ατυχημάτων υπολογίζονται μεταξύ του 1 – 3% του παγκοσμίου Α.Ε.Π (αθροιστικός των Α.Ε.Π των χωρών μελών), φθάνοντας ετησίως τα 500 δισεκατομμύρια δολάρια. Η μείωση των θανάτων και των εν γένει απωλειών από τα οδικά ατυχήματα θα ελαττώσουν την προκαλούμενη εξ αυτών οδύνη, θα αποδεσμεύσουν την ανάπτυξη και θα επιτρέψουν τη διάθεση οικονομικών πόρων σε άλλες περισσότερες παραγωγικές δραστηριότητες. Η Γενική Συνέλευση του Ο.Η.Ε, στην απόφασή της 64/255, το Μάρτιο του 2010, κύρηξε την περίοδο 2011-2020 ως Δεκαετία Δράσεως για την Οδική Ασφάλεια, με στόχο τη σταθεροποίηση και στη συνέχεια τη μείωση, παγκοσμίως, των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων με την ανάπτυξη καταλλήλων ενεργειών σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο. Με την απόφαση 64/255 καλούνται ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας και οι περιφερειακές υπηρεσίες των Ηνωμένων Εθνών να συνεργαστούν με τον Οργανισμό Συνεργασίας



για την Οδική Ασφάλεια του ΟΗΕ και άλλους παράγοντες, προκειμένου να προετοιμάσουν ένα Σχέδιο Δράσης για τη δεκαετία 2011-2020, που θα καταστεί οδηγός ενεργειών, ώστε να υποστηριχθεί ο συντονισμός και η υλοποίηση των στόχων που έχουν τεθεί. Επιπλέον, καλείται ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας και οι περιφερειακές υπηρεσίες των Ηνωμένων Εθνών να συντονίσουν μια διαρκή παρακολούθηση της προόδου επίτευξης των στόχων του Σχεδίου Δράσης σε παγκόσμιο επίπεδο, μέσου του δικτύου εργασίας του Οργανισμού Συνεργασίας για την Οδική Ασφάλεια. Το εν λόγω Σχέδιο Δράσης υπέχει καθοδηγητική θέση και ταυτόχρονα αποτελεί εργαλείο υποστήριξης των Εθνικών και Περιφερειακών Σχεδίων Δράσης για την Οδική Ασφάλεια. Απευθύνεται δε, σε ευρύ αριθμό αποδεκτών, περιλαμβανομένων κυβερνήσεων,

δημόσιων, κοινωνικών ή ακόμα και ιδιωτικών υπηρεσιών, που επιθυμούν να συμβάλλουν στην επίτευξη των κοινών αντικειμενικών σκοπών του Σχεδίου, εναρμονίζοντας τις ενέργειες τους με αυτό και προσαρμόζοντάς το λειτουργικά στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες των τοπικών κοινωνιών.

Πυλώνες Σχεδίου Δράσεως

Θα πρέπει να λάβουν χώρα ενέργειες σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο. Παρ'όλα αυτά η προσπάθεια εστιάζεται σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Παράλληλα με τις νομικές πλαισιώσεις οι χώρες παροτρύνονται να εφαρμόσουν τις αναγκαίες δράσεις τους, σύμφωνα με τον οδηγό εθνικών δράσεων των πέντε πυλώνων που αναφέρονται παρακάτω:

ΕΘΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ				
1ος Πυλώνας Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας	2ος Πυλώνας Ασφαλέστεροι Οδοί και Κίνηση	3ος Πυλώνας Ασφαλέστερα Οχήματα	4ος Πυλώνας Ασφαλέστεροι Χρήστες	5ος Πυλώνας Μετα-ατυχηματική ανταπόκριση
Διεθνής Συντονισμός Δράσεων				

Εν κατακλείδι, και σε ότι αφορά τη χώρα μας, ο κατεξοχήν φορέας εφαρμογής νομοθεσιών και μέτρων Οδικής Αφάλειας είναι οι Υπηρεσίες της Τροχαίας, οι οποίες έχοντας υπόψη τη διεθνή, αλλά κυρίως την εθνική εικόνα του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, προσεγγίζουν το θέμα με υπευθυνότητα, με προτάσεις και δράσεις, πολλές φορές υπο δύσκολες συν-

θήκες, προκειμένου να συμβάλουν στην πρόληψη και στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Όμως, για τη συνολική και αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος επιβάλλεται η συνεργασία όλων των συναρμόδιων κρατικών, ιδιωτικών και εκπαιδευτικών φορέων και κυρίως η συνεργασία των πολιτών (οδηγών, πεζών και επιβατών). ■