

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Του κ. **Κωνστ. ΤΖΕΚΗ**
Διοικ. Τροχ. Αττικής

Α. Γενικά στοιχεία¹

Η ταχύτατη ανάπτυξη των μεταφορών και της οδικής κυκλοφορίας μετά την τελειοποίηση του αυτοκινήτου και την βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των οδών κυρίως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, βοήθησε σημαντικά την προσπάθεια των εθνών στην ανάπτυξη και άλλαξε τις ανθρώπινες συνήθειες και τον τρόπο ζωής. Σαν αντιστάθμισμα της προόδου αυτής, σαν τίμημα του πολιτισμού του ο άνθρωπος πληρώνει καθημερινά εξαγοράζοντας με τη ζωή του τον Μινώταυρο της Ασφάλτου. Ο Μινώταυρος ήταν στην Ελληνική Μυθολογία ένα τέρας με κεφαλή ταύρου και σώμα ανθρώπου, στον οποίο κατά χρονικό διάστημα οι Αθηναίοι έστελναν ως τροφή έναν άνδρα και μία γυναίκα.

Για την αντιμετώπιση του φαινομένου των τροχαίων ατυχημάτων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, στην αρχή οι ενέργειες ήταν αποσπασματικές και στόχευαν στην εξάλειψη ή την επιβράδυνση των αρνητικών φαινομένων.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 τα περισσότερα Ευρωπαϊκά Κράτη κατάρτισαν ολοκληρωμένα στρατηγικά σχέδια για την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Έτσι, τα Ευρωπαϊκά Κράτη παρουσίασαν σχέδια οδικής ασφάλειας με συγκεκριμένους στόχους.

Η μετεξέλιξη των Ευρωπαϊκών Κρατών, η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και το άνοιγμα των συνόρων των ανατολικών Κρατών, πολλαπλασίασε τη διεθνή κυκλοφορία και κατά συνέπεια η αντιμετώπιση του διεθνούς κυκλοφοριακού προβλήματος δεν είναι πλέον καθαρά εθνική υπόθεση ή πρόβλημα, αν θέλετε, αλλά διεθνές και για το λόγο αυτό πρέπει να αναπτυχθούν κοινές δράσεις και στρατηγικές απ' όλα τα Ευρωπαϊκά Κράτη.

Κατ' αρχήν απαιτείται η μεταφορά και η ανταλλαγή γνώσης και εμπειρίας ανάμεσα στα διάφορα Κράτη, όπως επιχειρεί να κάνει το συνέδριο «Προστάτης Ερμής», που τώρα συμμετέχετε, ενώ πρέπει να ακολουθείται ταχύτατα η κοινή αντιμετώπιση με ενιαίο στρατηγικό σχεδιασμό.

Τα τελευταία χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τροχαία ατυχήματα πέθαιναν περίπου 120 Ευρωπαίοι πολίτες την ημέρα όπως αναφέρει ο Καθηγητής κ. Κανελλαΐδης, στην τελική του έκθεση για την Ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου οδικής ασφάλειας.

1. Το κείμενο αποδίδει βασικά σημεία μέρους Εισήγησης στο Συνέδριο των Διοικητών των Υπηρεσιών Τροχαίας των Χωρών-Μελών της Ε.Ε., που έγινε στην Αθήνα τον Δεκέμβριο τρ. έτ.

Στην Ελλάδα κάθε μέρα πέθαιναν 6 πολίτες, ενώ σε ετήσια βάση συνέβαιναν 20.000 ατυχήματα με τραυματισμό ή θάνατο, στα οποία σκοτώνονταν 2.000 άνθρωποι και τραυματιζόνταν 30.000 περίπου.

Από τα γενικά αυτά στοιχεία, φαίνεται το τεράστιο κοινωνικό και οικονομικό κόστος στην Ευρώπη, ενώ στην Ελλάδα, που υπάρχει σοβαρό πρόβλημα υπογεννητικότητας, φαίνεται να είναι ιδιαίτερη απειλή κατά του Έθνους.

Στο προσκλητήριο των νεκρών η Ελλάδα από το 1991 μέχρι το έτος 1998 δεν μπορεί να καυχηθεί για την προσπάθειά της για μείωση των ατυχημάτων.

Έτσι, το 1991 είχαμε 2.121 νεκρούς. Το 1992 είχαμε 1.995 νεκρούς. Το 1993 είχαμε 2.008 νεκρούς. Το 1994 είχαμε 2.076 νεκρούς. Το 1995 είχαμε 2.149 νεκρούς. Το 1996 είχαμε 2.175 νεκρούς. Το 1997 είχαμε 2.141 νεκρούς. Το 1998 είχαμε 2.229 νεκρούς.

Από το 1999, που είχαμε 2.181 νεκρούς αλλάζει το σκηνικό και φαίνεται να βελτιώνονται κάπως τα πράγματα.

Έτσι, το 2000 οι νεκροί ήταν 2.103 (-4%), ενώ το 2001 το τελευταίο δεκάμηνο οι νεκροί ήταν 1.655 έναντι 1.762 της αντίστοιχης περιόδου του 2000, δηλαδή μείωση (-6,1%).

Οι μεγαλύτερες μειώσεις εμφανίζονται στα ατυχήματα με σοβαρό τραυματισμό (το δεκάμηνο 2001-2000 είναι 2.829 έναντι 3.648) μείωση (-22,5%) και στο σύνολο των τραυματιών 24.050 έναντι 27.528, μείωση (-12,6%), ενώ ο Νοέμβριος παρουσιάζει νέα μείωση των ατυχημάτων, που για την Τροχαία Αττικής φθάνει στο -40%.

Β. Ανάλυση στοιχείων

Αναλύοντας τα συμβάντα ατυχήματα της προηγούμενης δεκαετίας παρατηρούμε:

1. Να σημειώνεται μείωση ύστερα από πολλά χρόνια (από το 1992).

2. Τα ατυχήματα σε δρόμους τοπικού ενδιαφέροντος, χωρίς αυξημένη κυκλοφορία, αλλά πιθανόν και χωρίς επιτήρηση τροχαίας, συναγωνίζονται τα ατυχήματα του Εθνικού κορμού της χώρας και την ξεπερνούν ορισμένα έτη. Αναφορικά με τη χρονική ζώνη περισσότερα έγιναν την ημέρα, ενώ ακολουθεί σε απόσταση αναπνοής η ζώνη της νύχτας. Αν ληφθεί υπ' όψιν, ότι τα διανυόμενα χιλιόμετρα είναι απείρως περισσότερα την ημέρα, τότε οδηγούμαστε στο συμπέρασμα, ότι η νύχτα είναι πλέον επικίνδυνη (μέθη, ταχύτητες, ασυδοσία οδηγών, δυσκολίες τροχονομικού ελέγχου, υπεραπασχόληση της τροχαίας σε άλλες δραστηριότητες την ημέρα και ως εκ τούτου αδυναμία της να είναι παρούσα τη νύχτα κ.λ.), ενώ αναφορικά με την περιοχή, προηγούνται οι οδοί εκτός κατοικημένων περιοχών.

3. Ως προς το είδος των ατυχημάτων, προηγείται η σύγκρουση οχημάτων με μεγάλη διαφορά, ενώ ακολουθεί η παράσυρση πεζού, η εκτροπή οχήματος κ.λ.

4. Ως προς τις ημέρες, παρατηρούνται αυξημένα ποσοστά την Παρασκευή - Σάββατο - Κυριακή (ημέρες μη εργάσιμες), ενώ ακολουθούν χωρίς σοβαρές αποκλίσεις ή άλλες μέρες.

5. Ως προς τις ώρες, η ζώνη 17.00-21.00 παρουσιάζει αυξημένο δείκτη ατυχημάτων: είναι η περίοδος ανάμματος των φώτων των αυτοκινήτων και ο χρόνος που σκοτεινιάζει. Η υποχρέωση του οδηγού να ανάβει τα φώτα του μισή ώρα μετά τη δύση του ηλίου και το άναμμα του δημοτικού φωτισμού ίσως αργά, πρέπει να επανεξετασθούν από τις αρμόδιες Υπηρεσίες.

6. Παρατηρούμε τεράστια απόκλιση παθόντων ανάμεσα σ' αυτούς που φοράνε ζώνη και κράνος και σ' αυτούς που δεν φοράνε. Άξιο παρατήρησης είναι το κράνος.

Ως προς τα αίτια, τα σοβαρότερα είναι:

Η παραβίαση προτεραιότητας, η απόσπαση της προσοχής του οδηγού, η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, η υπερβολική ταχύτητα, μέθη, ζώνη ασφαλείας - κράνη - επιθετική οδήγηση.

Γ. Επισημάνσεις

Κατά τις μελέτες των διαφόρων επιστημονικών Κέντρων της χώρας κρούεται ο κώδωνας του κινδύνου γιατί η Ελλάδα σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της Ευρώπης έχει αυξημένο αριθμό ατυχημάτων με παραμέτρους υπολογισμού του πληθυσμού, τα κυκλοφορούντα οχήματα και τα οχηματοχιλιόμετρα.

Βέβαια δεν υποστηρίζουμε, ότι δεν υπάρχει αυτό το θεμελιώδες πρόβλημα, όμως θα ήθελα ενώπιόν σας να καταθέσω μερικές σκέψεις για να βοηθήσω το μελλοντικό μελετητή στην πρόοδο του διαλόγου της εξεύρεσης σταθερών παραγόντων για τον υπολογισμό των τροχαίων ατυχημάτων σε εθνικό επίπεδο.

Α. Ένας σοβαρός παράγοντας, που δε λαμβάνεται υπόψη στις μελέτες ως ουσιώδης, είναι ο τουρισμός. Στην Ελλάδα, ο τουρισμός παρουσιάζει την εξής κίνηση:

Το 1997 δηλώθηκαν 31.789.784 διανυκτερεύσεις. Το 1998 δηλώθηκαν 31.383.546, το 1999 37.285.282 και το 2000 31.089.729 διανυκτερεύσεις. Αν ο αριθμός των διανυκτερεύσεων το 2000 διαιρεθεί με τις 365 ημέρες το χρόνο προκύπτει αύξηση του πληθυσμού κατά 10% που όμως δεν υπολογίζεται.

Β. Άλλοι παράγοντες είναι οι λαθρομετανάστες Αλβανοί, Ρουμάνοι, Τσετσένοι, Ουζμπέκοι, Βούλγαροι, Μολδαβοί, Κούρδοι, Αφγανοί, Πακιστανοί, Ινδοί κ.λ. Όλοι τους χωρίς παιδεία κυκλοφοριακή ή με υποτυπώδη κοινωνική μόρφωση, αποκτούν την πρώτη τους επαφή με το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Ελλάδα και συμμετέχουν στο 25% των ατυχημάτων μας.

Γ. Ένας άλλος παράγοντας είναι η οδήγηση των δικύκλων. Μέχρι πρότινος οι αλλοδαποί τουρίστες οδηγούσαν τα μοτοποδήλατα που μίσθωναν στα ελληνικά νησιά χωρίς άδεια οδήγησης. Καταλαβαίνετε το πρόβλημα αν ληφθεί υπ' όψιν η διάθεση για διασκέδαση, ολονύκτια πάρτυ ή η αριστερή οδήγηση σαν συνείδηση κυκλοφοριακή των νεαρών Άγγλων και Κυπρίων τουριστών.

Δ. Η νέα προσέγγιση: το Σ.Σ.Ο.Α. 2001-2005

Η απουσία ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας χαρακτήριζε την Ελλάδα μέχρι πρότινος. Τα μέτρα που εφαρμόζονταν αποδείχθηκε, ότι ήταν ανεπαρκή και αναποτελεσματικά να αντιμετωπίσουν επιτυχώς τα οδικά ατυχήματα. Την παραπάνω τακτική εφάρμοσαν οι Ευρωπαϊκές χώρες τη δεκαετία 1970-1980, πλην όμως ανεπιτυχώς. Χωρίς σαφείς στόχους και χωρίς πολιτική και στρατηγική οδικής ασφάλειας οι όποιες ενέργειες έχουν υποτυπώδη θετικά αποτελέσματα και η επέμβαση χωρίς συνέχεια και συνέπεια δεν είναι δυνατό να οδηγήσει στην παρακολούθηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Η ανατροπή της κατάστασης φάνηκε, ότι ήταν εφικτή όταν η Ελληνική πολιτεία αποφάσισε να εκμεταλλευθεί τις επιτυχημένες εμπειρίες και πρακτικές άλλων Ευρωπαϊκών Κρατών και να ξεφύγει από την νοοτροπία των αποσπασματικών δράσεων υπερβαίνοντας τα φυσικά όρια των αρμοδιοτήτων μεταξύ των συναρμοδίων φορέων.

Προϋπόθεση για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας στη χώρα μας ήταν η εκπόνηση και η εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδίου και η υιοθέτηση ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας, που επιτρέπει τον αποτελεσματικό συντονισμό όλων των σχετικών δράσεων.

Καθοριστικό ρόλο παίζει στην περίπτωση αυτή η ενεργός συμμετοχή των συναρμοδίων φορέων των διαφόρων οργανώσεων, ενώσεων κ.λ. και των πολιτών.

Η προσεκτική μελέτη και καταγραφή της διεθνούς εμπειρίας και η αποτύπωση της υφισταμένης κατάστασης στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τις προτάσεις των εμπλεκόμε-

νων φορέων επέτρεψαν την εκπόνηση του πρώτου ολοκληρωμένου πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001-2005, ομάδας επιστημόνων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου υπό τον Καθηγητή κ. Γεώργιο Κανελλαΐδη.

Το σχέδιο αυτό έθεσε ποσοτικούς και ποιοτικούς στόχους, που έγιναν δεκτοί και εφαρμόζονται στη χώρα για πρώτη φορά με ολοκληρωμένο τρόπο.

Η σωστή εφαρμογή του πρώτου Στρατηγικού Σχεδίου πιστεύεται, ότι θα οδηγήσει στην εκπόνηση του επομένου σχεδίου με πιο φιλόδοξες κατευθύνσεις στηριζόμενο στα προγράμματα προηγμένων χωρών, που είναι δυνατόν να ενσωματωθούν στην Ελληνική πραγματικότητα και νοοτροπία.

Η διεθνής εμπειρία δείχνει, ότι η θέσπιση ποσοτικών στόχων μέσα στο πλαίσιο Στρατηγικών Σχεδίων βοηθάει στο να συντηρείται το ενδιαφέρον και να τονώνεται η προσπάθεια για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι ποσοτικοί στόχοι μπορεί να οδηγήσουν σε εφαρμογή περισσότερο αποτελεσματικών προγραμμάτων, στην καλύτερη χρήση των διατιθεμένων πόρων και επί πλέον στην κινητοποίηση και στην ενίσχυση της συμμετοχής και στον ρόλο των συναρμοδίων φορέων, των οργανώσεων και των πολιτών.

Οι στόχοι αποτελούν βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση της επιτυχίας του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας. Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι παραμένουν σε γενικές γραμμές σταθεροί, ενώ οι μεσοπρόθεσμοι πρέπει να αναπροσαρμόζονται ετήσια ή εξαμηνιαία, αξιολογώντας τις επί μέρους δράσεις.

Στη διαδικασία του ποσοστικού ελέγχου των επικινδύνων παραβάσεων πρέπει να ενταχθεί και η τοπική παράβαση. Ο έλεγχος δηλαδή της παραβατικότητας των οδηγών σε συγκεκριμένες περιοχές π.χ. αγροτικές ή σε συγκεκριμένες εποχές όπως π.χ. το καλοκαίρι σε παραθεριστικά κέντρα, όπου ο τουρισμός διογκώνει την κυκλοφορία και διαπράττονται ειδικές παραβάσεις, όπως η οδήγηση δικύκλων χωρίς άδεια και χωρίς κράνος.

Οι ποσοτικοί στόχοι πρέπει να καθορίζονται κάθε φορά από το είδος των παραβάσεων, που είναι γενεσιουργές αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων.

Τέλος, δυνατόν να τίθενται νέοι περισσότερο φιλόδοξοι στόχοι ή να αναθεωρείται πλήρως ο αρχικός ή ο ενδιάμεσος στρατηγικός κορμός, ανάλογα με τις ανάγκες του επιπέδου οδικής ασφαλείας που έχουμε στόχο να παρουσιάσουμε.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε το πρόβλημα των αλλοδαπών εργατών.

Στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια με τη μέθοδο της λαθρομετανάστευσης εγκαταστάθηκαν οικονομικοί εργάτες, που ίσως εγγίζουν το 10% του πληθυσμού της.

Μετά την νομιμοποίησή τους και τη χορήγηση πράσινης κάρτας απέκτησαν το δικαίωμα εργασίας και αγοράς οχήματος ή έφεραν από τη χώρα τους οχήματα, αφού λόγοι φορολογικοί τους συνέφερε να το κάνουν.

Αυτοί οι άνθρωποι, που ζούσαν στη χώρα τους χωρίς γνώση της οδήγησης, της κυκλοφορίας, χωρίς συνείδηση κυκλοφοριακής αγωγής σχεδόν κυκλοφοριακά σε νηπιακή ηλικία, ξαφνικά παρουσιάζοντας διεθνείς άδειες ικανότητας, που εξέδιδαν στη χώρα τους, βγήκαν στους δρόμους και αποτέλεσαν κυκλοφοριακή πληγή καθώς η άγνοιά τους ή η νοοτροπία τους δεν τους επιτρέπει να ενταχθούν σε ομαδικό πνεύμα κυκλοφοριακής πειθαρχίας. Παράδειγμα αποτελεί η γειτονική Αλβανία που υπέγραψε τη Συνθήκη της Βιέννης μόλις το 1998.

Αυτοί χρειάζονται επιμόρφωση, χρειάζονται ίσως την παρακολούθηση προγραμμάτων σε σχολεία κυκλοφοριακής αγωγής στον χώρο εργασίας τους, ώστε να κατανοήσουν το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας είτε είναι οδηγοί, είτε πεζοί. Ένας στόχος λοιπόν ει-

δικός είναι η ένταση της προσοχής μας στον χώρο αυτόν όπου άνω του 20% των ατυχημάτων οφείλεται στη συμμετοχή τέτοιας ομάδας οδηγών.

Με δεδομένες αυτές τις συντεταγμένες καθορίστηκαν οι ποσοτικοί στόχοι του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας που είναι:

- Η μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα κατά 20% έως το έτος 2005, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000.

- Η μείωση του αριθμού των νεκρών σε τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα κατά 40% έως το έτος 2015 σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000.

Για να επιτευχθούν οι ποσοτικοί στόχοι μείωσης των ατυχημάτων τέθηκαν επίσης ποιοτικοί στόχοι δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα:

- Στον έλεγχο της οδήγησης με υπερβολική ταχύτητα. Τέθηκε στόχος η αύξηση των ελέγχων κατά 50% το έτος 2001 έναντι του προηγούμενου έτους.

- Στον έλεγχο της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Τέθηκε στόχος η αύξηση ελέγχων κατά 50% το έτος 2001 έναντι του προηγούμενου έτους.

- Στον έλεγχο της μη χρήσης ζωνών, κράνους και άλλων προστατευτικών μέσων. Τέθηκε στόχος η αύξηση κατά 20% των παραβάσεων έναντι του 2000.

- Στον έλεγχο της επιθετικής οδήγησης. Τέθηκε στόχος η αύξηση κατά 70% έως 100% επί μέρους επικινδύνων παραβάσεων.

Μέχρι σήμερα, ενώ το 2001 λήγει, οι Υπηρεσίες Τροχαίας ανταποκρίθηκαν πλήρως και υπερκάλυψαν τους τεθέντες στόχους, ενώ για το έτος 2002 θα τεθούν νέοι στόχοι, έχοντας ως σκοπό εκτός της ποσοτικής και την ποιοτική αναβάθμιση των ελέγχων με συνέχεια και συνέπεια.

Οι ανωτέρω στόχοι τέθηκαν αφού μελετήθηκαν προγράμματα δράσης ξένων χωρών και ο βαθμός επιτυχίας τους.

Η επίτευξη αυτών των στόχων προϋποθέτει την ενεργό συμμετοχή όλων των συναρμοδίων φορέων άλλων Υπουργείων, αφού η Τροχαία μόνο την παραβατικότητα των οδηγών ελέγχει, ενώ η εκπαίδευση των οδηγών, ο έλεγχος των αυτοκινήτων, το ασφαλές περιβάλλον των δρόμων ανήκουν σε άλλα Υπουργεία.

Καθορίστηκαν, λοιπόν, τέσσερις βασικές κατευθύνσεις, που αντιστοιχούν στα τέσσερα αρμόδια Υπουργεία που είναι:

- 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 (Τροχαία).

- Η αποτελεσματική αντιμετώπιση μετά το ατύχημα: Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας.

Η δομή αυτή ανταποκρίνεται στον τρόπο οργάνωσης του Ελληνικού κρατικού μηχανισμού, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα του Στρατηγικού Σχεδίου.

Με βάση τα στοιχεία αυτά δημιουργήθηκε ο φορέας της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας στην οποία προΐστανται ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης.