



Θανάσης Τσιάνος

Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Οδική ασφάλεια μας αφορά όλους

Διανύουμε και φέτος την 17^η πανελλαδική εβδομάδα οδικής ασφάλειας και η εθνική πληγή των τροχαίων ατυχημάτων παραμένει ακόμα ανοιχτή και αιμορραγεί. Η αδυναμία κατανόησης πως η οδική ασφάλεια (αλλά και η ασφάλεια όλων των μεταφορικών συστημάτων) είναι επιστήμη, στην οποία μάλιστα εμπλέκονται αρκετές διαφορετικές ειδικότητες, και ότι απαιτείται διαρκής πολιτική βούληση, αποτελεσματικός συντονισμός, αξιοποίηση του καλύτερου επιστημονικού προσωπικού ανά ειδικότητα, σωστή και διαρκής έρευνα και τεκμηρίωση των κάθε είδους αποφάσεων καθώς και επαρκής χρηματοδότηση, αποτελεί ένα σημαντικό θεσμικό πρόβλημα. Είναι σαφές πως η πολιτεία θα πρέπει να λειτουργεί με γνώμονα την επιστήμη.

Ας μου επιτραπεί η άποψη ότι πολλές φορές η οδική ασφάλεια κατ' επίφαση επικαλείται και αντιμετωπίζεται, τόσο από την πολιτεία όσο και από την κοινωνία. Παρότι, όλοι οι πολιτικοί δείχνουν ενδιαφέρον για την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, ποτέ δεν υπήρξε συνεχής και διαρκής πολιτική βούληση τέτοια που να θέτει την οδική ασφάλεια ως πρώτη προτεραιότητα (όπως π.χ. αντίστοιχα αντιμετωπίστηκε η πανδημία covid). Πολλές φορές τα μέτρα είναι «δυσάρεστα» (και επιβαρύνουν την εκάστοτε τρέχουσα πολιτική ηγεσία), ενώ τα οφέλη έρχονται με καθυστέρηση και συνήθως μετά τη λήξη της θητείας τους. Επιπλέον η αναποτελεσματική οργάνωση της Δημόσιας Διοίκησης έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία σωστής και σε βάθος χρόνου εφαρμογής οποιασδήποτε δράσης οδικής ασφάλειας. Επίσης και η κοινωνία επί της ουσίας δεν ενδιαφέρεται στον βαθμό που απαιτείται για την οδική ασφάλεια (σημαντικό ρόλο παίζει και το περιθώριο ασυδοσίας και το οδικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργούμε). Είναι συχνό το φαινόμενο ως Έλληνες να βρίσκουμε πάντα μια δικαιολογία κάθε φορά που παραβιάζουμε (.....και μάλιστα πολύ συχνά) τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Σε δημοσκοπήσεις που γίνονται για τα προβλήματα που απασχολούν τους πολίτες στις πρώτες θέσεις βρίσκεται συνήθως το κυκλοφοριακό και η στάθμευση. Η οδική ασφάλεια δεν υπάρχει ως απάντηση. Και **εφόσον η κοινωνία δεν πιέζει και δεν ενδιαφέρεται, η πολιτεία αδρανεύει.**



Η οδική ασφάλεια στηρίζεται σε πέντε πυλώνες, όπου ο κάθε ένας έχει τις δυσλειτουργίες του:

➤ **Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας.**

- Συχνά γραφειοκρατικές διαδικασίες καθυστερούν ή ακυρώνουν μελέτες και εφαρμογή μέτρων και έργων που θα συνεισέφεραν στην μείωση των οδικών ατυχημάτων.
- Δεν υπάρχουν οργανωμένες δομές της Πολιτείας με ευθύνη την οδική ασφάλεια, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει λογοδοσία των φορέων της για την εφαρμογή των δράσεων τους, συνεπώς οι δράσεις να είναι περιορισμένες και χωρίς τα επιθυμητά, πάντα, αποτελέσματα.
- Αρνητικός παράγοντας αποτελεί και η μη λειτουργία κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας με ουσιαστική ευθύνη και εξουσία καθώς και με λογοδοσία για τις δράσεις του. Πρόσφατα ανακοινώθηκε η πρόθεση του υπουργείου για την θεσμοθέτησή φορέα οδικής ασφάλειας και συνεπώς αναμένουμε – θα είναι μια πολύ καλή εξέλιξη εφόσον υλοποιηθεί.
- Η ανεπαρκής χρηματοδότηση για την οδική ασφάλεια συχνά δεν χρησιμοποιείται αποδοτικά και εξαντλείται γρήγορα χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα. Το 2021 ανακοινώθηκε η πρόθεση της Κυβέρνησης για την δημιουργία του Εθνικού Ταμείου Οδικής ασφάλειας (αποτελεί μέτρο προτεραιότητας για τον ΣΕΣ) που θα συνεισφέρει στην καλύτερη αστυνόμευση και κατανομή των χρηματικών πόρων (κυρίως από πόρους που θα προέρχονται από παραβάτες του Κ.Ο.Κ) σε δράσεις και μέτρα οδικής ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας. Είναι σημαντικό να επιταχυνθούν οι διαδικασίες θεσμοθέτησής του.

➤ **Συμπεριφορά Χρήστη Οδού.**

- Η οδήγηση με υψηλές (ή πιο σωστά ακατάλληλες για τις επικρατούσες συνθήκες) ταχύτητες αποτελεί την κύρια και βασική αιτία πρόκλησης ατυχημάτων,
- καθώς και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή με χρήση κινητού τηλεφώνου.
- Τα χαμηλά ποσοστά χρήσης ζώνης και κράνους, ιδίως στους συνεπιβάτες, αυξάνουν τις επιπτώσεις του ατυχήματος στον άνθρωπο.
- Η συμπεριφορά και η κυκλοφοριακή παιδεία των Ελλήνων οδηγών συγκρινόμενες με εκείνες των άλλων ανεπτυγμένων κρατών παραμένουν κατώτερες του γενικότερου βιοτικού επιπέδου της χώρας και οι Έλληνες οδηγοί πολλές φορές παρουσιάζουν γενικευμένη επιθετική οδήγηση και βαθιά αντικοινωνική συμπεριφορά.
- Η αστυνόμευση δεν είναι συστηματική (χωρικά και χρονικά) και επαρκής ώστε να γίνεται αντιληπτή από τους οδηγούς για να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους. Τα σύγχρονα μέσα αστυνόμευσης είναι αναγκαία, όπως και η καθιέρωση ηλεκτρονικής διαδικασίας για την παρακολούθηση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.



➤ **Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία**

- Η οδική υποδομή και η συνολική οργάνωση του χώρου και της κυκλοφορίας στις πόλεις είναι προσανατολισμένες στη κίνηση των οχημάτων, και δεν λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες και τους περιορισμούς των ευάλωτων χρηστών της οδού (δικυκλιστές, ποδηλάτες, πεζοί, κλπ.) και την ασφάλειά τους,
- Το υπεραστικό οδικό δίκτυο (ειδικά το επαρχιακό και το εθνικό – πλην αυτοκινητοδρόμων) είναι μελετημένο και κατασκευασμένο με παρωχημένες προδιαγραφές, δεν συντηρείται συστηματικά και εμφανίζει σημαντικές αδυναμίες που αιφνιδιάζουν τους οδηγούς ή/και δεν συγχωρούν ενδεχόμενα λάθη τους, όταν κινούνται με ταχύτητες άνω των ορίων που θέτει η σήμανση στον δρόμο.
- Συνήθως η πολιτεία δίνει περισσότερη σημασία στην κατασκευή νέων υποδομών παρά στην συντήρηση και λειτουργία του υφιστάμενου οδικού δικτύου (όταν κινδυνεύει το σπίτι σου να πέσει – δεν μπορεί να δαπανάς χρόνο και χρήματα για να φτιάξεις το εξοχικό σου).

➤ **Όχημα**

- Ειδικά τα τελευταία χρόνια, τα συστήματα υποβοήθησης των οδηγών (ADAS) που διαθέτουν τα πιο σύγχρονα οχήματα αποτελούν σημαντικό παράγοντα μείωσης των οδικών ατυχημάτων. Στην Ελλάδα όμως δεν οφελούμαστε ανάλογα από την πρόοδο αυτή, καθώς διαθέτουμε από τους πιο γηρασμένους στόλους οχημάτων στην Ευρώπη και πιθανότατα και από τους πιο κακό-συντηρημένους.
- Επίσης το μεγάλο ποσοστό χρήσης μοτοσυκλέτας στην Ελλάδα αποτελεί σημαντικό παράγοντα του μεγάλου αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα.

➤ **Αντιμετώπιση μετά το Ατύχημα**

- Σε πολλές περιπτώσεις η πολιτεία δείχνει αργά αντανακλαστικά στην παροχή άμεσης βοήθειας μετά το ατύχημα στους παθόντες και στην ιατρική τους περίθαλψη.
- Ειδικά στη νησιωτική Ελλάδα ή σε απομακρυσμένες περιοχές, ο χρόνος που μεσολαβεί από τη στιγμή του ατυχήματος μέχρι τη νοσηλεία του τραυματία σε κατάλληλα εξοπλισμένο νοσοκομείο αποτελεί συχνά επιβαρυντικό παράγοντα για τη μετέπειτα εξέλιξη της αποκατάστασής του,

Παρότι έχουν γίνει σημαντικά βήματα τα τελευταία χρόνια, η Ελλάδα υστερεί και στους 5 πυλώνες. Οι ευάλωτοι χρήστες (πεζοί, μοτοσικλετιστές, ποδηλάτες, ηλικιωμένοι) είναι κυρίως αυτοί που κινδυνεύουν περισσότερο.

Υπάρχει ελπίδα; Ίσως. Πρόσφατα εκπονήθηκε από το Ε.Μ.Π. για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το **νέο στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας** για την επόμενη δεκαετία. Είναι πραγματικά ένα ολοκληρωμένο και φιλόδοξο σχέδιο, υιοθετώντας το ευρωπαϊκό όραμα για **μηδεν νεκρούς και σοβαρά τραυματίες σε οδικά ατυχήματα το έτος 2050**. Εστιάζει σε ζητήματα υποδομών, συμπεριφοράς του χρήστη, οργανωτικά, διοικητικά, αστυνόμευσης και δίνει λύσεις σε πολλές από τις παθογένειες του ελληνικού κράτους και



των χρηστών του οδικού δικτύου, προτείνοντας **200 ιεραρχημένα μέτρα Οδικής Ασφάλειας** που αφορούν τους παραπάνω 5 πυλώνες. Επιπλέον, ορίζει συγκεκριμένους δείκτες επίδοσης οδικής ασφάλειας και θέτει επιμέρους λεπτομερείς στόχους για την συστηματική παρακολούθηση της εφαρμογής του. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων πιστεύει πολύ στην εφαρμογή του. **Πρέπει να το εφαρμόσουμε όσο καλύτερα και όσο πιο γρήγορα γίνεται.** Ολοκληρωμένα και όχι αποσπασματικά. Η χώρα μας έχει πληρώσει ακριβώς τις πολυδαίδαλες γραφειοκρατικές διαδικασίες, τις δυσλειτουργίες του κρατικού μηχανισμού, τις θεωρητικές προσεγγίσεις (από ειδήμονες και μη) και τις αποσπασματικές δράσεις που δεν φέρνουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Παρακάτω δίνονται κάποια κρίσιμα στατιστικά στοιχεία για την καλύτερη κατανόηση του προβλήματος.

- ❖ Το 2023 περίπου 20.400 άτομα έχασαν την ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ, ποσοστό που συνιστά μικρή μείωση κατά 1 % σε σύγκριση με το 2022.
- ❖ Την περίοδο 2010-2020, η Ελλάδα κατέγραψε εντυπωσιακή μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 54%, πετυχαίνοντας τον στόχο για μείωση του αριθμού των νεκρών κατά 50%, ενώ τα οδικά ατυχήματα μειώθηκαν κατά 39%. Αυτή η εντυπωσιακή μείωση μπορεί να αποδοθεί στην συνδυαστική επίδραση: α) των πιο συστηματικών πρωτοβουλιών από πλευράς των Αρχών (εντατικοποίηση της αστυνόμευσης, κατασκευή και αναβάθμιση 2.200 χλμ αυτοκινητόδρομων, σχέδια αστικής κινητικότητας) και β) της βαθιάς οικονομικής ύφεσης, που έφερε νέα κυκλοφοριακά δεδομένα (λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα, λιγότερο επικίνδυνοι οδηγοί), καθώς και λιγότερο επιθετική οδηγική συμπεριφορά με πιο χαμηλές ταχύτητες.
- ❖ Τα έτη 2021 – 2022 -2023 υπάρχει μια σχετική σταθεροποίηση στους απόλυτους συνολικούς αριθμούς των ατυχημάτων. Ωστόσο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι το 2023 έχουν αυξηθεί οι μετακινήσεις και τα οχηματοχιλιόμετρα σε σχέση με το 2020.
- ❖ Το έτος 2023 με βάση τα προσωρινά στοιχεία, στην Ελλάδα οι νεκροί λόγω τροχαίων ατυχημάτων ανήλθαν στους 621. Αντιστοιχεί σε περίπου 52 νεκρούς τον μήνα !
- ❖ **Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 23^η θέση ανάμεσα στις 27 χώρες της ΕΕ,** με 60 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων έναντι 46 του μέσου όρου της ΕΕ. Χειρότερη επίδοση έχει η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Λετονία και η Κροατία. Οι ασφαλέστεροι δρόμοι εξακολουθούν να βρίσκονται και φέτος στη Σουηδία και στη Δανία (22 και 27 θάνατοι αντίστοιχα ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους).
- ❖ **Ο μόνιμος κάτοικος στην Ελλάδα παρουσιάζει μια πιθανότητα (κατά την διάρκεια του προσδόκιμου ζωής του) να χάσει την ζωή του από οδικό ατύχημα περίπου 0,5% και επίσης μια πιθανότητα 0,5% να τραυματιστεί σοβαρά.** Πολύ σημαντική είναι και η πιθανότητα κάποιος να προκαλέσει ατύχημα με νεκρό ή με σοβαρά τραυματία.
- ❖ Μία από τις θλιβερές πρωτιές της Ελλάδας είναι ότι κατέχει ένα από υψηλότερα ποσοστά νεκρών (50%) σε τροχαία δυστυχήματα που συμβαίνουν σε κατοικημένες περιοχές σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, που είναι στο 38%.



- ❖ Στην Ελλάδα έχουμε ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό νεκρών μοτοσικλετιστών, που είναι 38%, σε σχέση με τη Ευρώπη όπου ο μέσος όρος είναι 18%. Το ποσοστό των νεκρών μοτοσικλετιστών στις κατοικημένες περιοχές είναι ακόμα μεγαλύτερο 45% έναντι 20% της ΕΕ. Το παραπάνω κάνει ακόμα πιο επιτακτική την ανάγκη για μείωση των ταχυτήτων στις κατοικημένες περιοχές σε 30χλμ/ώρα, λόγω και της μεγάλης χρήσης μοτοσυκλέτας στην Ελλάδα.
- ❖ Το ποσοστό των οδηγών μοτοσυκλέτας που φοράνε κράνος είναι 80% στην Ελλάδα, όταν στην Ευρώπη είναι 97%, και 65% στους επιβάτες, ενώ στην Ε.Ε., 95% (πηγή: Baseline project- ΕΜΠ). Το 69% των νεκρών οδηγών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων δεν φορούσε ή δεν καταγράφηκε να φοράει κράνος.
- ❖ Η χρήση ζώνης από τους επιβάτες των πίσω θέσεων Ι.Χ. είναι πολύ χαμηλότερη (55,8%) συγκριτικά με τους επιβάτες μπροστινών θέσεων (71%) (πηγή: Baseline project- ΕΜΠ). Το 79% των νεκρών οδηγών σε επιβατικά οχήματα δεν φορούσε ζώνη ασφαλείας ή δεν καταγράφηκε χρήση της.
- ❖ Η πιθανότητα για έναν οδηγό μοτοσυκλέτας, ηλικίας 18-24, να χάσει την ζωή του είναι πάνω από 10 φορές μεγαλύτερη από τον αντίστοιχης ηλικίας οδηγό επιβατικού οχήματος.
- ❖ Το έτος 2020 υπήρξαν 19,3 βεβαιωμένες παραβάσεις για ταχύτητα ανά 1.000 κατοίκους στην Ελλάδα σε σχέση με 139,7 βεβαιωμένες παραβάσεις για ταχύτητα ανά 1.000 κατοίκους στην Ευρώπη. Ο αντίστοιχος αριθμός βεβαιωμένων παραβάσεων για την χρήση κινητού τηλεφώνου ήταν 1,8 / 1.000 κατοίκους στην Ελλάδα και 4.4 / κατοίκους στην Ευρώπη (πηγή: ETSC 2022)

Σύμφωνα με τις εξειδικευμένες αναλύσεις των στοιχείων ατυχημάτων στην Ελλάδα και τη συγκριτική τους εξέταση με αντίστοιχες αναλύσεις από την Ευρωπαϊκή πραγματικότητα προκύπτει ότι οι πιο **κρίσιμοι παράγοντες** (κατά σειρά σπουδαιότητας) που συμβάλουν στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων και ειδικά των σοβαρών ατυχημάτων, στην Ελλάδα είναι:

1. η οδήγηση με υψηλές ταχύτητες,
2. τα υψηλά ποσοστά κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών,
3. τα χαμηλά ποσοστά χρήσης ζώνης και κράνους, ιδίως στους συνεπιβάτες,
4. η ανοργάνωτη και απροστάτευτη κυκλοφορία ευάλωτων χρηστών της οδού,
5. η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και με χρήση κινητού τηλεφώνου,
6. η γενικευμένη επιθετική οδήγηση.

Η συστηματική αστυνόμευση των παραγόντων 1,3,5 μπορεί να φέρει άμεσα και σημαντικά αποτελέσματα στην μείωση των νεκρών και σοβαρά τραυματιών. **Η μείωση της ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές στα 30 χλμ/ώρα δεν είναι επιλογή αλλά ανάγκη.**

Όταν ένα αυτοκίνητο κινείται με ταχύτητα 30 χλμ/ώρα, η πιθανότητα θανάσιμου ή σοβαρού τραυματισμού του ευάλωτου χρήστη (πεζού, χρήστη μοτοσυκλέτας, ποδηλάτου, ηλεκτρικού πατινιού) σε περίπτωση ατυχήματος είναι 20%, ενώ εάν το αυτοκίνητο κινείται με 50 χλμ/ώρα, η πιθανότητα θανάσιμου ή σοβαρού τραυματισμού ξεπερνά το 80%.



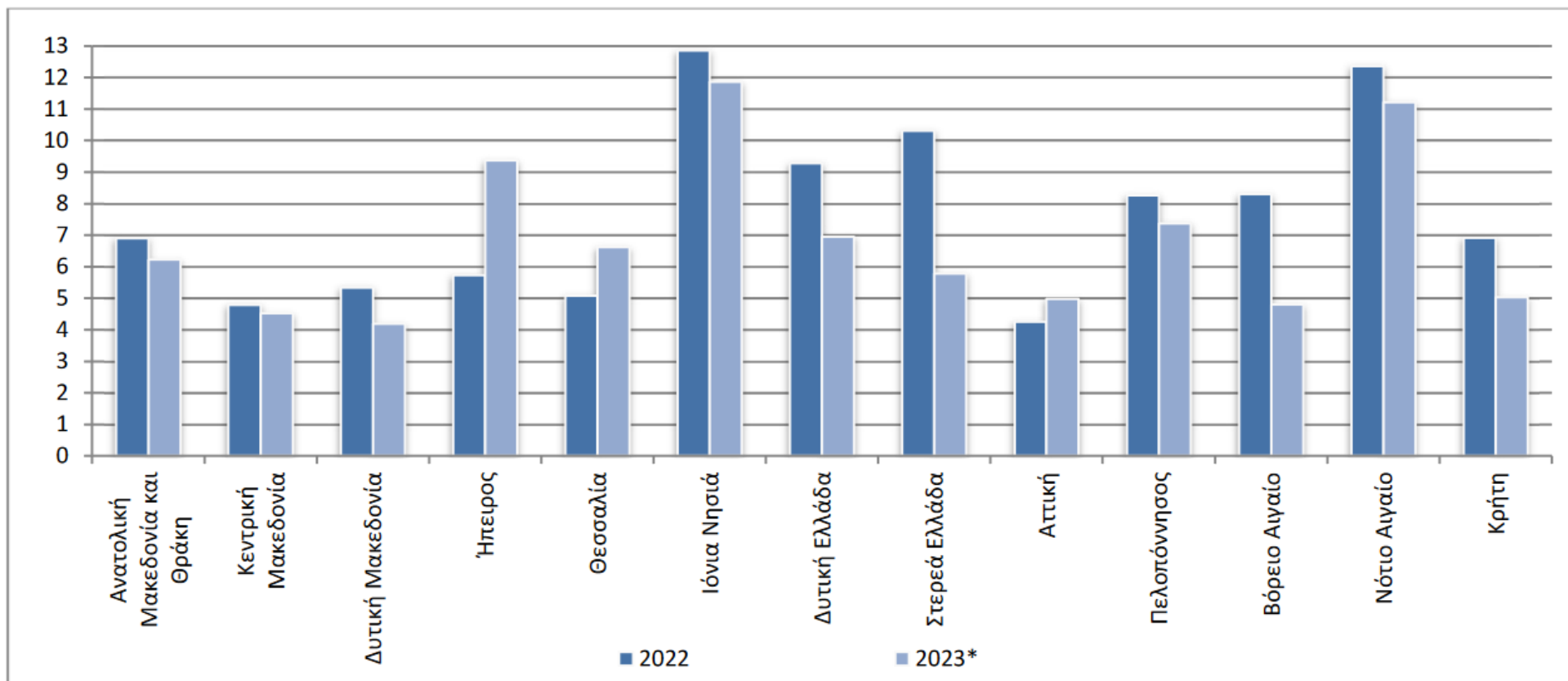
Πίνακας: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντες για τα έτη 2021, 2022 και 2023*

	2010	2021	2022	2023*
Ατυχήματα	15.032	10.454	10.487	11.201
Νεκροί	1.258	624	654	621
Βαριά τραυματίες	19.108	610	664	657
Ελαφρά τραυματίες		11.746	11.961	12.644

(Πηγή: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ), * Προσωρινά στοιχεία



Διάγραμμα: Νεκροί ανά 100.000 κατοίκους για τα έτη 2022, 2023*



Πηγή: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ, * Προσωρινά στοιχεία