

Εκδήλωση υπό την αιγίδα της Α.Ε. του Προέδρου
της Δημοκρατίας Κυρίου Καρόλου Παπούλια

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Αθήνα, 3 Ιουνίου 2008

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ
ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



A. Η εκδήλωση

Την Τρίτη, 3 Ιουνίου 2008, διοργανώθηκε από το ΕΜΠ εκδήλωση με θέμα την Οδική Ασφάλεια υπό την αιγίδα της Α.Ε. του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Κάρολο Παπούλια. Η εκδήλωση έγινε στην αίθουσα της Παλαιάς Βουλής και την παρακολούθησαν περισσότερα από 250 άτομα.

Η εκδήλωση άρχισε με τον χαιρετισμό του Πρύτανη του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου Καθηγητή Κωνσταντίνου Μουτζούρη ο οποίος τόνισε ότι "το ΕΜΠ θεώρησε υποχρέωσή του να επικεντρωθεί στο θέμα της οδικής ασφαλείας, αφενός γιατί είναι ένα τεχνικό θέμα που εμπίπτει στα γνωστικά αντικείμενα θεραπειάς του και αφετέρου λόγω των κοινωνικών διαστάσεων του προβλήματος. Είναι τιμή μας που η Αυτού Εξοχότης ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας απεδέχθη να θέσει υπό την αιγίδα του και να είναι ομιλητής στη σημερινή δραστηριοποίησή μας". Ακολούθησε θεματική ομιλία από τον Καθηγητή της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου κ. Γεώργιο Κανελλαΐδη, ο οποίος παρουσίασε τη διεθνή εμπειρία, το μέγεθος του προβλήματος, τον στρατηγικό σχεδιασμό, συγκεκριμένες προϋποθέσεις επιτυχίας και δράσεις των αρμόδιων Υπουργείων για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια χαιρετισμό απηύθυναν ο Υφυπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος και οι Υπουργοί Μεταφορών κ. Κωστής Χατζηδάκης και Εσωτερικών κ. Προκόπης Παυλόπουλος. Ο κ. Θ. Ξανθόπουλος παρουσίασε τα υπό εκτέλεση έργα (οδικά και άλλα) που μπορεί να συμβάλουν όχι μόνο στη βελτίωση της οδικής ασφαλείας στην Ελλάδα, αλλά και στην ταυτόχρονη αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Ο κ. Χατζηδάκης παρουσίασε δράσεις του Υπουργείου Μεταφορών, όπως η ανανέωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και ανακοίνωσε τη δημιουργία μιας Διυπουργικής Συντονιστικής Επιτροπής για την οδική ασφάλεια. Ο Υπουργός Εσωτερικών κ. Π. Παυλόπουλος ανέφερε χαρακτηριστικά ότι «το ποτάμι του αίματος στην ασφαλτο είναι το μόνο ποτάμι που πρέπει να στερέψει». Οι Υπουργοί Μεταφορών και Εσωτερικών

αναφέρθηκαν επίσης στην ανάγκη συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ των συναρμόδιων υπουργείων για την οδική ασφάλεια, που περιλαμβάνουν (εκτός από τα Υπουργεία Εσωτερικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών) επίσης τα Υπουργεία Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

Η εκδήλωση έκλεισε με ομιλία του Προέδρου της Δημοκρατίας Κ. Καρόλου Παπούλια που παρουσίασε με χαρακτηριστικό τρόπο το μέγεθος του προβλήματος, επισημαίνοντας ότι τα τελευταία 20 χρόνια οι απώλειες ανθρώπινων ζωών σε τροχαία δυστυχήματα ισοδυναμούν με την εξαφάνιση από τον χάρτη μια πόλης με τον πληθυσμό της Βέροιας, ενώ αν προστεθούν και οι σοβαρά τραυματίες προσεγγίζεται το μέγεθος της Πάτρας. Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας παρότρυνε όλους τους οδηγούς «πριν γυρίσουν το κλειδί της μηχανής ας ρίξουν μια ματιά στον καθρέφτη του αυτοκινήτου τους. Μπορεί να δούνε τα παιδιά τους στο πίσω κάθισμα ή έστω μόνο το πρόσωπό τους. Θα καταλάβουν πως μεταφέρουν ότι πολυτιμότερο έχουν».



B. Ομιλία του Προέδρου της Δημοκρατίας Κ. Καρόλου Παπούλια

Ακούγεται λίγο μονότονο, αλλά δεν παύει να είναι τραγικό. Κάθε χρόνο χιλιάδες συμπολίτες μας χάνουν τη ζωή τους ή γίνονται ένα με συντρίμμια από σίδερα και λαμαρίνες στη άσφαλο. 1.605 άνθρωποι το 2007, οι περισσότεροι από αυτούς νέοι, πολλοί μόλις παιδιά. Και τρεις φορές τόσοι τραυματίζονται βαριά. Πολλοί δεν ξαναπερπατούν ποτέ.

Τα τελευταία 20 χρόνια είναι σαν να έχει χαθεί από το χάρτη μια πόλη σαν τη Βέροια, ή σαν να είναι νεκροί και βαριά τραυματίες όλοι οι κάτοικοι μιας πόλης σαν την Πάτρα. Αλλά πέρα από αυτό, εκείνο που πρέπει να μας ανησυχεί είναι που έχουμε μετατρέψει αυτές τις τραγωδίες σε κομμάτι της καθημερινότητας μας. Τις προσπερνάμε, ακριβώς με τον ίδιο τρόπο που πολλοί από εμάς κινούνται στην άσφαλο. Με ιλιγγιώδη ταχύτητα και αδιαφορία.

Όμως κάνουμε λάθος, γιατί η οδική ασφάλεια πρέπει πια να αντιμετωπιστεί σαν θέμα προσωπικής και εθνικής σημασίας, αφού και ο αριθμός των θυμάτων τις τρεις τελευταίες δεκαετίες παραπέμπει σε εθνική τραγωδία. Γιατί η τραγωδία αυτή είναι αντιμετωπίσιμη.

Με το σωστό σχεδιασμό, τη συνεργασία του κράτους σε όλα τα επίπεδα και την ατομική προσοχή μπορεί να καταφέρουμε ώστε κάθε Σαββατοκύριακο και κάθε γιορτινή έξοδος να μην προσθέτει και άλλες οικογένειες στις χιλιάδες που ήδη θρηγούν. Ωστε η Ελλάδα να μην είναι πρώτη στον κατάλογο θυμάτων των 15 της Ε.Ε., με παραπάνω από διπλάσιους νεκρούς από το μέσο όρο. Γι' αυτό είμαστε εδώ σήμερα.

Θα συνεχίσω να παρακολουθώ το θέμα της οδικής ασφάλειας με την επιμονή που πρέπει. Και γι' αυτό θεωρώ τη σημερινή εκδήλωση εξαιρετικά σημαντική και συγχαίρω το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για τη διοργάνωση της και τη συμβολή του στο θέμα της οδικής ασφάλειας.

Γιατί αν ο καθένας μας είναι πιο προσεκτικός, αν η αστυνόμευση γίνει πιο εντατική, αν οι δρόμοι βελτιωθούν, αν φροντίσουμε τα σχολεία και ο στρατός να ενημερώνουν τους νέους ακόμα πιο πολύ, ακόμα και να τρομάζουν αν χρειάζεται, αν μάθουμε να συνεργαζόμαστε πιο αποτελεσματικά, τότε θα πλησιάσουμε το στόχο μας.

Γνωρίζω ότι η κατάσταση των δρόμων και των εθνικών οδών δεν είναι αυτή που θα έπρεπε σε μια σύγχρονη και προηγμένη ευρωπαϊκή χώρα.

Γνωρίζω όμως επίσης ότι δεν αρκεί να αναθεματίζουμε τους δρόμους καρμανιόλες. Γιατί ακόμα και όταν οι θεσμοί και οι δρόμοι διαμορφώσουν ένα ασφαλές περιβάλλον, η πραγματική βελτίωση θα έρθει μόνο όταν όλοι μας αντιμετωπίσουμε την οδική ασφάλεια με αίσθημα συλλογικής ευθύνης.

Αρκεί να μοιραστούμε μια απλή σκέψη. Λίγο πριν γυρίσουμε το κλειδί της μηχανής ας ρίξουμε μια ματιά στον καθρέφτη του αυτοκινήτου μας. Μπορεί να δούμε τα παιδιά μας στο πίσω κάθισμα ή έστω μόνο το πρόσωπο μας. Θα καταλάβουμε πως μεταφέρουμε ότι πολυτιμότερο έχουμε.

Γ. Σύνοψη της ομιλίας του Καθηγητή κ. Γ. Κανελλαΐδη

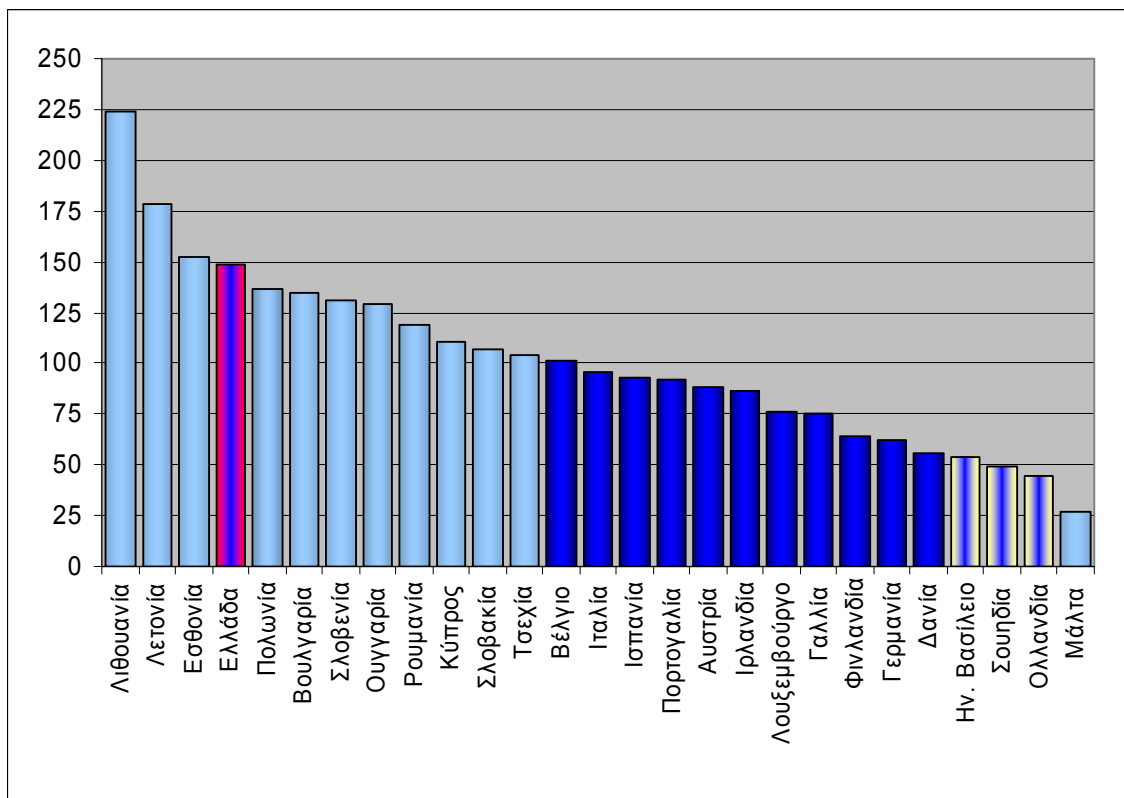
Κατά την τελευταία δεκαετία, στις προηγμένες στην Οδική Ασφάλεια χώρες, έχει αλλάξει σημαντικά ο τρόπος που αντιμετωπίζεται το πρόβλημα των οδικών ατυχημάτων. Σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις δεν είναι πλέον αποδεκτό να σημειώνονται θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί στην οδική κυκλοφορία.

Η ουσιαστική αλλαγή στη νέα θεώρηση είναι ότι η κύρια ευθύνη για την Οδική Ασφάλεια ανήκει πλέον στους αρμόδιους για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία της οδικής υποδομής και όχι στους χρήστες όπως συνέβαινε μέχρι τώρα. Οι χρήστες είναι υπεύθυνοι να εφαρμόζουν τους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας. Οι Μηχανικοί και τα όργανα της Πολιτείας που είναι υπεύθυνοι για τη μελέτη, την κατασκευή, τη λειτουργία, τη συντήρηση και την επιτήρηση της οδικής υποδομής πρέπει να επιδιώκουν τη δημιουργία συγχωρητικού οδικού περιβάλλοντος.

Συγχωρητικό είναι το οδικό περιβάλλον στο οποίο, όταν συμβαίνουν ατυχήματα από λάθη των χρηστών, δεν σημειώνονται θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί.

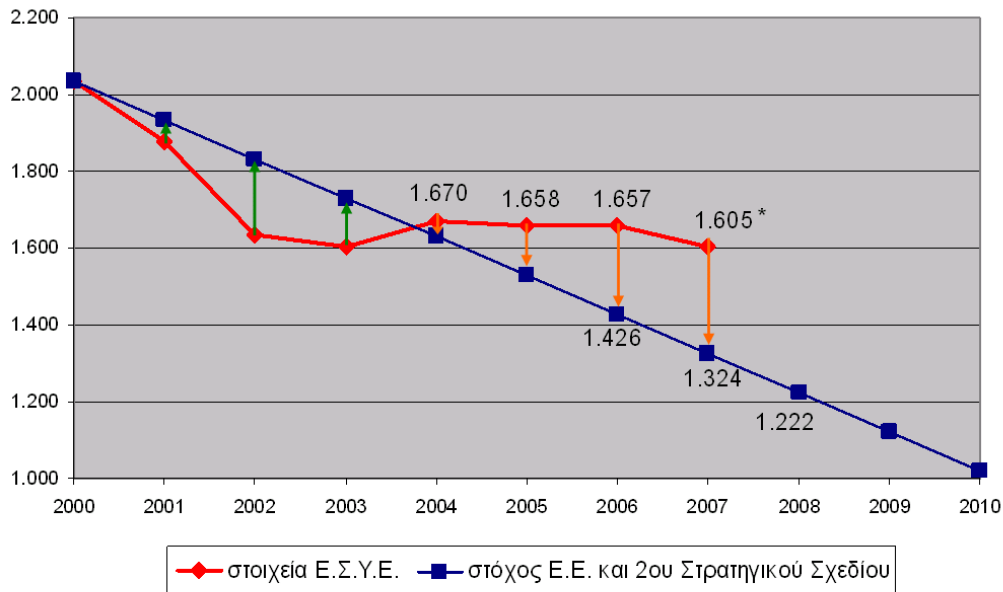
Θεωρείται αναγκαία πλέον, η ολοκληρωμένη προσέγγιση της Οδικής Ασφάλειας η οποία επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη και εφαρμογή Στρατηγικών Σχεδίων Οδικής Ασφάλειας.

Οι καλύτερες χώρες στην Οδική Ασφάλεια (Ολλανδία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο) έχουν περίπου 50 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων τον χρόνο (Σχήμα 1). Η Ελλάδα δυστυχώς κατέχει σταθερά την τελευταία θέση στην Οδική Ασφάλεια μεταξύ των 15 παλαιότερων μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μια από τις τελευταίες θέσεις μεταξύ των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 27, με περίπου 150 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων τον χρόνο.



Σχήμα 1. Αριθμός νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων (2006) (EU27)

Όπως φαίνεται στο Σχήμα 2, μετά από μια μεγάλη μείωση των νεκρών κατά περίπου 20% μεταξύ των ετών 2000-2002, δηλαδή στην αρχική περίοδο εφαρμογής του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια επικίνδυνη παγίωση του αριθμού των νεκρών σε επίπεδο πάνω από 1600 τον χρόνο. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι εκτός από τους νεκρούς δυστυχώς υπάρχουν και περίπου 2.500 σοβαρά τραυματίες στα οδικά ατυχήματα κάθε χρόνο. Δυστυχώς δεν υπήρξε θεσμοθέτηση από την Πολιτεία της προτεινόμενης δομής και των μέτρων του 1ου Στρατηγικού Σχεδίου και μετά από την αρχική περίοδο εφαρμογής του, η συνέχεια ήταν αποτυχημένη. Όπως παρατηρείται επίσης στο διάγραμμα, η απόκλιση από τον Ευρωπαϊκό και εθνικό στόχο του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη μείωση των νεκρών, συνεχώς αυξάνεται.



* Προσωρινά στοιχεία

Σχήμα 2. Αριθμός νεκρών στα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα (2000-2007)

Στο 2ο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα που αφορά στην περίοδο 2006 έως 2010, έχει υιοθετηθεί ο στόχος που τέθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, σύμφωνα με τον οποίο ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα το έτος 2010, πρέπει να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000.

Οι κυριότερες αδυναμίες στην αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα περιλαμβάνουν τα εξής:

- Καταρχήν δεν έχει γίνει κατανοητό ότι η Οδική Ασφάλεια είναι Επιστήμη και δυστυχώς πολλές φορές υπάρχει ερασιτεχνική αντιμετώπιση των σχετικών θεμάτων που διαιωνίζει το πρόβλημα. Συχνά γίνονται παρεμβάσεις, που έχουν επιπτώσεις στην Οδική Ασφάλεια, χωρίς καμία επιστημονική τεκμηρίωση και με τρόπο αδιανόητο για άλλες επιστημονικές περιοχές, όπως π.χ. οι Αντισεισμικές Κατασκευές όπου ουδείς αποτολμά την αυθαίρετη αλλαγή έστω και μιας λέξης του Αντισεισμικού Κανονισμού.
- Επίσης δεν έχει δοθεί προτεραιότητα ανάλογη με τις απώλειες, στην αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων. Για την Πολιτεία, όπως προκύπτει από πρόσφατη έρευνα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κύριοι λόγοι είναι: οι διαφορετικές ανταγωνιστικές προτεραιότητες που υπάρχουν στη διακυβέρνηση της χώρας, η δυσκολία στην εφαρμογή αναγκαίων αλλά αντιδημοφιλών μέτρων καθώς και η επιθυμία για άμεσα θετικά αποτελέσματα ενώ ορισμένες αναγκαίες δράσεις Οδικής Ασφάλειας έχουν συνήθως πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα επιτυχίας.

Ο κύριος λόγος που δεν έχει δοθεί προτεραιότητα από την Κοινωνία είναι ότι δείχνει μειωμένο ενδιαφέρον για θέματα Οδικής Ασφάλειας. Για τους περισσότερους οδηγούς η αντιληπτή πιθανότητα εμπλοκής τους σε οδικό

ατύχημα είναι μηδαμινή, κυρίως γιατί υπερτιμούν τις ικανότητές τους και υποτιμούν τους κινδύνους. Είναι χαρακτηριστικό ότι όπως προέκυψε από σχετική έρευνα, η μεγάλη πλειοψηφία των οδηγών αντιμετωπίζει μεν θετικά τα μηνύματα των εκστρατειών ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης, αλλά θεωρεί ότι αυτά αναφέρονται στους άλλους οδηγούς αφού οι ίδιοι πιστεύουν ότι είναι καλύτεροι οδηγοί.

- Ο ρόλος των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ) είναι κρίσιμος για την ουσιαστική ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και επίτευξη συναίνεσης των πολιτών. Απαιτείται συστηματική και όχι περιστασιακή ενημέρωση μόνον όταν συμβαίνουν πολύνεκρα οδικά ατυχήματα. Αυτή πρέπει να αναφέρεται στην κλίμακα του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων, στην επισήμανση των ευθυνών της Πολιτείας, των οδηγών και των πεζών και στην αναγκαιότητα λήψης μέτρων. Οι εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για να είναι αποτελεσματικές πρέπει να γίνονται με επιστημονικές μεθόδους.
- Τέλος, υπάρχει ασάφεια καθηκόντων και ευθυνών, σχετικά με την υπαγωγή του οδικού δικτύου καθώς και με τις υπευθυνότητες συντήρησής του, μεταξύ της Κεντρικής Διοίκησης και της Αυτοδιοίκησης.

Οι προϋποθέσεις για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα περιλαμβάνουν:

- Εκδήλωση ισχυρής πολιτικής βούλησης στο ανώτατο πολιτικό και πολιτειακό επίπεδο που είναι η πιο βασική προϋπόθεση για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και συνδέεται με τη θεσμοθέτηση του Στρατηγικού Σχεδίου ώστε να υπάρξει βιώσιμη βελτίωση, ανεξάρτητη από πρόσωπα και περιστάσεις.
- Ευαισθητοποίηση και συναίνεση των πολιτών.
- Δέσμευση και ενεργός συμμετοχή όλων των αρμόδιων φορέων και ανάπτυξη της αίσθησης του επείγοντος.

Τέλος, επισημαίνεται ότι χωρίς σωστή εφαρμογή, παρακολούθηση και αξιολόγηση δεν μπορεί να επιτύχει κανένα Σχέδιο όσο καλά και αν έχει προετοιμασθεί.