

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μιχάλης Νικολαράκης, Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης



Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Πρόλογος	11
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	13
1.1 Γενικά.....	13
1.2 Το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων	16
1.3 Σκοπός έρευνας	18
1.4 Δομή.....	20
2. ΟΔΙΚΟ ΟΧΗΜΑ.....	23
2.1 Γενικά.....	23
2.2 Ορισμοί.....	23
2.3 Εξέλιξη του αυτοκινήτου στην Ελλάδα	24
2.4 Ασφάλεια αυτοκινήτων	28
2.4.1 Ενεργητική ασφάλεια	28
2.4.2 Παθητική ασφάλεια	29
2.4.3 Προληπτική ασφάλεια	30
2.5 Συστήματα οδών για την οδική ασφάλεια.....	30
2.5.1 Αυτοκινητόδρομοι.....	31
2.5.2 Αναχαίτιση οχήματος	31
2.5.3 Διαχωριστική νησίδα ασφαλείας.....	32
2.5.4 Συστήματα ασφαλείας από σκυρόδεμα	32
2.5.5 Ραβδωτό οδόστρωμα	33
2.5.6 Αντιολισθητικός ασφαλτοτάπητας.....	33

3. ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 35

3.1	Οδός, δρόμος.....	35
3.2	Ορισμοί.....	36
3.3	Ιστορική αναδρομή του τροχαίου ατυχήματος.....	37
3.4	Αστυνομία τροχαίας.....	38
3.5	Πρόβλημα ατυχημάτων με οχήματα	39
3.5.1	Παγκόσμια διάσταση.....	39
3.5.2	Επικρατούσα κατάσταση στην Ελλάδα.....	40
3.6	Τροχαία ατυχήματα.....	44
3.6.1	Ορισμός	44
3.6.2	Διακρίσεις.....	45
3.6.3	Δικογραφίες.....	46
3.6.4	Νομοθετικό πλαίσιο	47
3.6.5	Παράγοντες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων	49
3.6.6	Κόστος των τροχαίων ατυχημάτων	50
3.6.7	Άλλες συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων.....	55
3.6.8	Αίτια των τροχαίων ατυχημάτων.....	57
3.7	Τροχαία ατυχήματα σε παιδιά, έφηβους και νέους.....	63
3.8	Οδικά ατυχήματα δικύκλων	65
3.9	Σύντομο ιστορικό του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).....	71
3.10	Επιστημονικές έρευνες.....	73
3.11	Βάσεις δεδομένων οδικών ατυχημάτων	79
3.11.1	Βάσεις δεδομένων στην Ελλάδα	80
3.11.2	Δελτία οδικών τροχαίων ατυχημάτων.....	82
3.12	Μέθοδοι εκτίμησης τροχαίων ατυχημάτων.....	84
3.13	Οδικό περιβάλλον	86
3.13.1	Έλεγχος οδικής ασφάλειας.....	87
3.13.2	Επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας	88
3.13.3	Οδική σήμανση	91

4. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΡΟΧΑΙΑΣ..... 99

4.1	Γενικά.....	99
4.2	Αστυνόμευση παραβάσεων	100
4.3	Ορισμός.....	104
4.4	Διάκριση.....	104
4.5	Επικίνδυνες παραβάσεις.....	105
4.5.1	Υπερβολική ταχύτητα.....	105
4.5.2	Οδήγηση υπό την επήρεια μέθης.....	114

4.5.3	Αντικανονικό προσπέρασμα.....	116
4.5.4	Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα.....	116
4.5.5	Παραβίαση προτεραιότητας	116
4.5.6	Παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη.....	116
4.5.7	Επιθετική και επιδεικτική οδήγηση.....	117
4.5.8	Απόσπαση προσοχής οδηγού ή κόπωση αυτού.....	117
4.6	Ζώνες ασφαλείας και προστατευτικά κράνη μοτοσυκλετιστών ...	117
4.7	Σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.).....	119
5.	Ο ΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	121
5.1	Τι είναι η οδική ασφάλεια	121
5.2	Παράμετροι που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια	124
5.3	Σκοπός οδικής ασφάλειας	125
5.4	Ποιους ενδιαφέρει η βελτίωση της οδικής ασφάλειας.....	126
5.5	Πρωτοβουλίες ευρωπαϊκής ένωσης για την οδική ασφάλεια.....	128
5.5.1	Έτος οδικής ασφάλειας	128
5.5.2	Το πρόγραμμα SUNflower.....	130
5.5.3	Λευκή βίβλος μεταφορών.....	130
5.6	Διεθνείς εξελίξεις στην οδική ασφάλεια	131
5.6.1	Όραμα Μηδέν.....	133
5.6.2	Οδική ασφάλεια στην Ελλάδα.....	134
5.7	Εκστρατεία ενημέρωσης των πολιτών για την οδική ασφάλεια ..	153
5.7.1.	Διεθνής υφιστάμενη κατάσταση.....	153
5.7.2	Υφιστάμενη κατάσταση στην Ελλάδα	154
5.7.3	Σχεδιασμός εκστρατείας.....	154
5.8	Η κυκλοφοριακή αγωγή στην Ελλάδα	156
5.8.1	Η κυκλοφοριακή αγωγή στην εκπαίδευση	158
5.9	Το μέλλον της οδικής ασφάλειας στην ευρωπαϊκή ένωση	159
6.	ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ	161
6.1	Γενικά.....	161
6.2	Διαφορές από το μεθοδολογικό πλαίσιο της επιχειρησιακής έρευνας	162
6.3	Μεθοδολογικό πλαίσιο της πολυκριτηριας ανάλυσης αποφάσεων	164
6.3.1	Το αντικείμενο της απόφασης.....	165
6.3.2	Συνεπής οικογένεια κριτηρίων	166
6.3.3	Μοντέλο ολικής προτίμησης.....	167

6.4	Βασικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις.....	168
6.4.1.	Πολυκριτήρια θεωρία χρησιμότητας.....	170
6.4.2	Θεωρία Σχέσεων υπεροχής.....	171
6.4.3	Πολυκριτήριος γραμμικός προγραμματισμός	177
6.4.4	Αναλυτική-συνθετική προσέγγιση	179

7. ΕΡΕΥΝΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ.....183

7.1	Αναλυτική περιγραφή μεθόδου.....	183
7.2	Σκοπός.....	184
7.3	Τροχαία ατυχήματα.....	184
7.3.1	Δείκτες τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων	185
7.3.2	Μεταβλητές	186
7.3.3	Δείκτες μεταβλητών	187
7.3.4	Δημιουργία κριτηρίων	188
7.4	Παραβάσεις οδηγών – αξιολόγηση τροχαίας.....	190
7.4.1	Διαχωρισμός Παραβάσεων.....	191
7.4.2.	Μεταβλητές νομών	193
7.4.3	Μεθοδολογία	193
7.5	Διαγράμματα δράσης	195

8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....197

8.1	Τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα 1999-2006.....	197
8.1.1	Μελέτη Μ.Ο. κριτηρίων.....	201
8.2	Αποτελέσματα ταξινόμησης των νομών της Ελλάδος σύμφωνα με τα τροχαία ατυχήματα	203
8.2.1	1999	203
8.2.2	2000	204
8.2.3	2001	205
8.2.4	2002	208
8.2.5	2003	209
8.2.6	2004	211
8.2.7	2005	213
8.2.8	2006	216
8.2.9	Διαχρονική σύγκριση	219
8.2.10	Μελέτη κριτηρίων τροχαίων ατυχημάτων σε σχέση με τα αποτελέσματα αξιολόγησης	222

8.3	Οι παραβάσεις από το 1999 έως το 2005	226
8.3.1	Στατιστικά	226
8.3.2	Κατηγορίες παραβάσεων.....	227
8.4	Διαχρονικός συσχετισμός παραβάσεων με ατυχήματα.....	233
8.5	Αποτελέσματα ταξινόμησης των νόμων σύμφωνα με τις παραβάσεις τροχαίας.....	235
8.5.1	1999	235
8.5.2	2000	236
8.5.3	2001	238
8.5.4	2002	239
8.5.5	2003	240
8.5.6	2004	241
8.5.7	2005	242
8.5.8	Διαχρονική κατάταξη	243
8.5.9	Μελέτη κριτηρίων παραβάσεων σε σχέση με αποτελέσματα αξιολόγησης.....	246
8.6	Αποτελέσματα αποτίμησης έργου υπηρεσιών τροχαίας	249
8.7	Διαγράμματα δράσης	252
9.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	263
9.1	Διαπιστώσεις	263
9.2	Συμπεράσματα.....	265
9.3	Προτάσεις.....	266
9.4	Η οδική ασφάλεια στο μέλλον	270
9.5	Επίλογος.....	273
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ		275
	Ιστορία του αυτοκινήτου.....	275
	Αυτοκινητοβιομηχανία.....	277
	Ορολογία.....	279
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		309
	Βιβλιογραφία πολυκριτήριας ανάλυσης	330
	Διευθύνσεις Διαδικτύου (Internet sites).....	331

3

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

3.1 Οδός, δρόμος

Στην ιστορία του πολιτισμού ο δρόμος αντιπροσωπεύει μια από τις πρώτες εκδηλώσεις της κοινωνικής οργάνωσης του ανθρώπου. Με την εφεύρεση του τροχού το 3500 π.Χ. στη Μεσοποταμία κατασκευάστηκαν και οι πρώτοι υποτυπώδεις δρόμοι στις πεδιάδες των ποταμών Τίγρη και Ευφράτη. Ο πρώτος δρόμος που κατασκευάστηκε για τις μετακινήσεις των ανθρώπων και των προϊόντων τους ένωσε τη Μεσοποταμία με τη Μεσόγειο. Η σημαντικότερη κατασκευή δρόμων στην αρχαιότητα έγινε από τους Ρωμαίους για τους στρατιωτικούς τους σκοπούς με 29 δρόμους να ξεκινούν από τη Ρώμη. Χρησιμοποιώντας δούλους έστρωναν την επιφάνεια των δρόμων με πέτρες και στα κενά που δημιουργούσαν τοποθετούσαν μίγμα ασβέστη και άμμου που τις συγκρατούσε. Αξιόλογη ακόμη ήταν η κατασκευή των θολωτών λίθινων γεφυρών που ήταν πολύ ανθεκτικές και ορισμένες σώζονται μέχρι σήμερα. Το οδικό δίκτυο των Ρωμαίων επέκτειναν και βελτίωσαν οι Βυζαντινοί. Περί το 1815 ο Σκωτσέζος John London Macadam (1756-1836), που αποκαλείται και πατέρας των σύγχρονων δρόμων, ανακάλυψε την τοποθέτηση μικρών λίθων στους δρόμους και στη συνέχεια τη συμπίεση τους δημιουργώντας ομαλή και ανθεκτική επιφάνεια. Το 1870 για πρώτη φορά χρησιμοποιείται η άσφαλτος στο Παρίσι και αμέσως μετά στη Νέα Υόρκη. Έκτοτε καλυτερεύει συνεχώς η ποιότητα του οδοστρώματος, η αντοχή του και η αντισιδητική του τριβή, ώστε τα αυτοκίνητα να συγκρατούνται καλύτερα και να μην ξεφεύγουν ακόμη και σε δυσμενείς

καιρικές συνθήκες. Τα οδοστρώματα κατασκευάζονται ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε χώρα.

3.2 Ορισμοί

Στο άρθρο 2 του κώδικα οδικής κυκλοφορίας δίνονται οι ορισμοί και οι διακρίσεις των οδών:

Οδός. Ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για τη δημόσια κυκλοφορία.

Οδός εξυπηρέτησης παρόδιων: Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών.

Οδός προτεραιότητας: Οδός ειδικά χαρακτηρισμένη και σημασμένη όπου η κυκλοφορία των οδικών οχημάτων σε αυτήν, έχει προτεραιότητα έναντι των εισερχόμενων σε αυτήν από άλλες οδούς.

Οδός ταχείας κυκλοφορίας: Οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους και η οποία: α) συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους με το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο, β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως οδός ταχείας κυκλοφορίας.

Οδόστρωμα: Το τμήμα της οδού που προορίζεται για την κυκλοφορία των οχημάτων.

Αυτοκινητόδρομος: Οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία: α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων προσωρινά χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα, β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.

Διαχωριστική νησίδα: Το υπερυψωμένο ή με άλλους τρόπους οριζόμενο τμήμα οδού, το οποίο χωρίζει λωρίδες κυκλοφορίας οχημάτων ή οδοστρώματα της

αυτής ή αντίθετης κατεύθυνσης και επί του οποίου απαγορεύεται η κυκλοφορία, με εξαίρεσή τη διέλευση πεζών, όπου αυτή επιτρέπεται.

Ισόπεδος οδικός κόμβος: Κάθε ισόπεδη συμβολή, διακλάδωση ή διασταύρωση οδών, συμπεριλαμβανομένων και των ελεύθερων χώρων που σχηματίζονται από αυτές.

Κατοικημένη περιοχή: Η περιοχή που έχει σημανθεί με πινακίδες ως κατοικημένη στις εισόδους και εξόδους της.

3.3 Ιστορική αναδρομή του τροχαίου ατυχήματος

Ως το πρώτο τροχαίο ατύχημα θεωρείται ο μύθος του Οιδίποδα, του οποίου δίδεται ξεχωριστή ερμηνεία από τους ψυχολόγους, όπου στη διασταύρωση έξω από τη Θήβα συναντώνται οι δύο πρωταγωνιστές της ιστορίας πατέρας και γιος και διαπληκτίζονται για την προτεραιότητα με αποτελέσματα ο γιος να σκοτώσει τον πατέρα και τη γνωστή συνέχεια.

Στην αρχαία ελληνική ιστορία, επίσης αναφέρεται το ατύχημα που έγινε στην Αθήνα σύμφωνα με το οποίο, ο Δημοφών υιός του Θησέα, κατηγορήθηκε ότι, καλπάζοντας με το άλογό του παρέσυρε και σκότωσε έναν πεζό που πετάχτηκε ξαφνικά μπροστά του και καταδικάστηκε με μικρή ποινή.

Το πρώτο καταγεγραμμένο επίσημα στην ιστορία θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα από αυτοκίνητο συνέβη την 18-8-1896 στην Αγγλία. Τότε σκοτώθηκε ο βρετανός οδηγός αυτοκινήτου, ο οποίος οδηγούσε κινούμενος με ταχύτητα περίπου επτά χιλιομέτρων την ώρα. Συνέπεια αυτού του ατυχήματος ήταν να καταρτιστεί ο νόμος της ερυθράς σημαίας σύμφωνα με τον οποίο μπροστά από κάθε αυτοκίνητο, έπρεπε να προηγείται άτομο που να κρατά στο χέρι του κόκκινη σημαία. Όταν θα νύχτωνε έπρεπε να κρατά κόκκινο φανάρι αναμμένο και κουδούνι, το οποίο έπρεπε να κρούει συνεχώς.

Στην χώρα μας το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα συνέβη το πρωί της 5^{ης} Μαρτίου του 1907 στην Πύλη του Αδριανού όταν αυτοκίνητο όχημα που οδηγούσε ο γιος του υπουργού Νικολάου Σιμόπουλου παρέσυρε και τραυμάτισε θανάσιμα την πεζή Βαμβακά Ευφροσύνη. Ο οδηγός μετά την πράξη του εξαφανίστηκε. Τις πρώτες βοήθειες και τη μεταφορά της Βαμβακά στο νοσοκομείο έκανε ο πρίγκιπας Ανδρέας, ο οποίος ακολουθούσε με το αυτοκίνητό του. Η εφημερίδα Ακρόπολη έγραψε τότε: «με επτά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν σήμερα σε όλη την Αθήνα θρηνούμε το πρώτο θύμα φανταστείτε όταν θα γίνουν εβδομήκοντα». Με αυτό το άρθρο από εκείνη την εποχή οι δημοσιογράφοι

φοι και οι πολίτες άρχισαν να προβληματίζονται για την κυκλοφορία των οχημάτων. Ένας αρθρογράφος που θα έβλεπε εκατό χρόνια μπροστά τι θα έγραφε άραγε για τη σημερινή κατάσταση που τα αυτοκίνητα είναι οκτώ εκατομμύρια;

Η πρώτη επίσημη καταγραφή θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος που συνέβη τον Απρίλιο του 1914 έχει ως εξής: «Το υπ' αριθμόν 7842 αυτοκίνητο οδηγούμενο υπό τον Β. Μανιά παρέσυρε εις την λεωφόρο Πανεπιστημίου τον Κωνσταντίνο Γιαδών ετών 15 και τον ετραυμάτισε θανασίμως. Ο παθών μετεφέρθη εις το Ιατροδικαστικόν Εργαστήριον. Ο σωφέρ συνελήφθη και το αυτοκίνητο κατεσχέθη».

3.4 Αστυνομία τροχαίας

Ως έτος ίδρυσης της τροχαίας θεωρείται το 1919. Με υπόδειξη της Αγγλικής οργανωτικής αστυνομικής αποστολής, που είχε κληθεί στην Ελλάδα για να μελετήσει και οργανώσει την τότε αστυνομία, συνεστήθη ομάδα τροχαίας χωροφυλακής στην Αθήνα. Έργο και σκοπός της ήταν να «υποτάξει και πειθαρχήσει» τους οδηγούς των οχημάτων και τους πεζούς.

Ο πρώτος ρυθμιστής τροχονόμος είχε τοποθετηθεί στην διασταύρωση των οδών Πανεπιστημίου και Πατησίων στην πλατεία Ομόνοιας το έτος 1920 και ρύθμιζε την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Στα χέρια του κρατούσε ένα σήμα, πρωτόγονο μεν αλλά καινοφανές για την εποχή εκείνη, το οποίο είχε σχήμα σταυρού, από τη μια πλευρά έγραφε εμπρός και από την άλλη stop. Βλέποντας τότε οι κινούμενοι οδηγοί και πεζοί, την ένδειξη-υπόδειξη του σήματος του σταυρού για κίνηση όταν έδειχνε εμπρός ή να σταματήσουν όταν έδειχνε το stop ήταν υποχρεωμένοι, να πειθαρχούν και να υπακούουν.

Με την πάροδο των χρόνων και την αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, όλο και περισσότερα άτομα απασχολούνταν στην τροχαία και δημιουργούνταν νέα τμήματα στις μεγάλες πόλεις, έως ότου κάθε νομός είχε το δικό του τμήμα τροχαίας.

Το 2006 λειτουργούσαν σε όλη την επικράτεια 82 τμήματα τροχαίας, και με το Π.Δ.1/2005 δημιουργήθηκαν τα τμήματα τροχαίας αυτοκινητοδρόμων που άρχισαν σταδιακά να λειτουργούν στις περιοχές Φθιώτιδας, Λάρισας, Βοιωτίας, Αχαΐας, Κορινθίας και στην Αττική οδό.

3.5 Πρόβλημα ατυχημάτων με οχήματα

3.5.1 Παγκόσμια διάσταση

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν μαζί με την ειρήνη, τη φτώχεια, την ανεργία και τον καρκίνο ένα από τα κορυφαία παγκόσμια προβλήματα. Η οδική ασφάλεια είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα που έχει υποτιμηθεί και δεν της έχει δοθεί η σημασία που πρέπει ούτε από τα άτομα και την κοινωνία ούτε από τα κράτη. Αν κανείς αναλογισθεί ή ψάξει να βρει τις συνέπειες και το κόστος των ατυχημάτων θα βρεθεί προ έκπληξης, ίσως και σε μη αναμενόμενους αριθμούς.

Τα τελευταία χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τροχαία ατυχήματα σκοτώνονται περίπου 110 Ευρωπαίοι πολίτες ημερησίως ενώ στη χώρα μας χάνουν τη ζωή τους πέντε άτομα και τραυματίζονται περίπου πενήντα. Από τα στατιστικά 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.

Τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 κατέγραψαν ότι ένα εκατομμύριο οικογένειες στην Ευρώπη και δέκα εκατομμύρια στον κόσμο θρηνούν θύματα εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων. Κάθε χρόνο σαράντα χιλιάδες νεκροί, 150.000 ανάπηροι δια βίου και χιλιάδες νέες οικογένειες προστίθενται στη λίστα των ανθρώπων που θυσιάζονται στην ασφαλτο. Αριθμοί που συγκλονίζουν. Στοιχεία που αποτελούν πλέον ένα κοινωνικό φαινόμενο.

Τα τροχαία ατυχήματα, ως γνωστό, σε διεθνή κλίμακα αποτελούν την τρίτη αιτία θανάτου, μετά τις καρδιοπάθειες και τον καρκίνο. Στις ηλικίες δε από 15 έως 44 ετών είναι η πρώτη αιτία. Τα ενεργά χρόνια που χάνονται είναι περισσότερα εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων, παρά από τον καρκίνο και τα καρδιαγγειακά νοσήματα.

Οι θάνατοι από τα τροχαία ατυχήματα είναι περισσότερο οδυνηροί από οποιαδήποτε άλλη αιτία, γιατί είναι απρόσμενοι, δεν προηγείται κάποια νόσος που να προδικάζει το μοιραίο και μέχρι τη στιγμή του ατυχήματος τα θύματα είναι υγιή και δραστήρια. Τα αποτελέσματα από τα τροχαία ατυχήματα γίνονται ακόμην τραγικότερα και συγκλονίζεται η κοινή γνώμη όταν είναι πολύνεκρα ή όταν ξεκληρίζονται ολόκληρες οικογένειες, ή όταν σκοτώνονται μικρά παιδιά και έφηβοι.

3.5.2 Επικρατούσα κατάσταση στην Ελλάδα

Κατά τις μελέτες των διαφόρων επιστημονικών κέντρων της χώρας (Ε.Μ.Π., Α.Π.Θ., Π. Πάτρας, Δ.Π.Θ. κλπ.) κρούεται ο κώδωνας του κινδύνου, γιατί η Ελλάδα σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρώπης παρουσιάζει αυξημένο αριθμό ατυχημάτων με παράμετρο υπολογισμού τον πληθυσμό. Τα μέτρα που εφαρμόζονταν απεδείχθησαν ότι ήταν ανεπαρκή και αναποτελεσματικά για να μειωθούν επιτυχώς τα οδικά ατυχήματα. Ανατροπή της κατάστασης φάνηκε ότι ήταν δυνατή όταν η ελληνική πολιτεία αποφάσισε να εκμεταλλευθεί τις επιτυχημένες εμπειρίες και πρακτικές άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Προϋπόθεση για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας ήταν η εκπόνηση και η εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου και υιοθέτηση συνολικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια που να επιτρέπει τον αποτελεσματικό συντονισμό όλων των σχετικών δράσεων. Σημαντικό ρόλο παίζει και η ενεργή συμμετοχή των πολιτών και των διαφόρων ενώσεων και οργανώσεων.

Η χώρα μας σήμερα αντιμετωπίζει πολύ σοβαρό πρόβλημα με τα τροχαία ατυχήματα. Είναι η μεγάλη πληγή που αιμορραγεί και παρά τις προσπάθειες τα αποτελέσματα δεν είναι τα αναμενόμενα. Ο βαθμός ανάπτυξης μιας κοινωνίας κρίνεται εκτός των άλλων και από το δείκτη των τροχαίων ατυχημάτων. Δυστυχώς για τη χώρα μας αυτός ο δείκτης βρίσκεται σε άσχημη θέση. Ο ετήσιος φόρος στην ασφαλτο σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί και απεικονίζονται τα θανατηφόρα ατυχήματα και οι νεκροί από το 1986 έως το 2006.

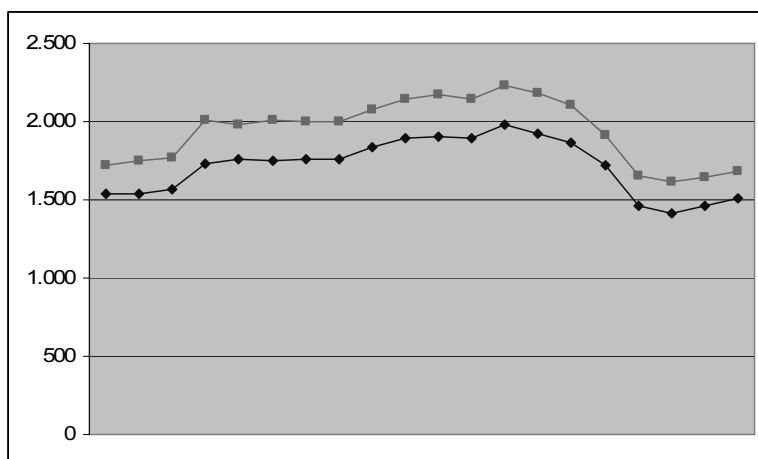
Πίνακας 3.1(α) Θανατηφόρα ατυχήματα και νεκροί στην Ελλάδα από το 1986 έως το 2006

ΕΤΟΣ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ
1986	1.536	1.720
1987	1.537	1.750
1988	1.568	1.768
1989	1.730	2.012
1990	1.760	1.981
1991	1.752	2.014
1992	1.764	1.999

Πίνακας 3.1(β) (συνέχεια)

ΕΤΟΣ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ
1993	1.759	2.002
1994	1.833	2.076
1995	1.899	2.144
1996	1.904	2.176
1997	1.892	2.141
1998	1.980	2.229
1999	1.924	2.181
2000	1.866	2.102
2001	1.723	1.909
2002	1.458	1.653
2003	1.414	1.617
2004	1.457	1.641
2005	1.510	1.682
2006	1.487	1.646

Πίνακας 3.1(β) Γραφική παράσταση αύξησης αυτοκινήτων τα έτη 1986-2006



Το πιθανότερο είναι, αυτός ο πίνακας να μην αντικατοπτρίζει απόλυτα την πραγματικότητα, ως προς τους νεκρούς, καθ' ότι αρκετοί τραυματισθέντες μετά την παρέλευση ικανού χρόνου π.χ. δυο τρεις μήνες, πέθαναν εξαιτίας του τραυματισμού τους σε διάφορα νοσοκομεία, πλην όμως δεν έγιναν οι δέουσες ενέργειες από τις αρμόδιες υπηρεσίες προκειμένου να προστεθούν στο σχετικό πίνακα. Συνήθως στην αστυνομική πρακτική ένα ατύχημα θεωρείται θανατηφόρο αν έχουμε νεκρό είτε αμέσως είτε μετά από τριάντα ημέρες, αν αργότερα έχουμε θάνατο, αυτό συμπεριλαμβάνεται στη δικογραφία που σχηματίζεται για τις ποινικές ευθύνες. Πολλές φορές παραλείπεται να αναφερθεί στα στατιστικά στοιχεία και έτσι διαπιστώνονται μικρές αποκλίσεις.

Τα κατά καιρούς ληφθέντα μέτρα, από τους αρμοδίους φορείς προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα, ήταν ευκαιριακά, σπασμωδικά, βραχυπρόθεσμα, ασυντόνιστα και συνήθως μη εφαρμόσιμα. Ήταν καταδικασμένα να αποτύχουν σχεδόν από την γέννηση τους. Προφανώς η βούληση της πολιτείας να χτυπήσει το πρόβλημα ριζικά δεν ήταν η δέουσα. Ακόμη έχουμε περιπτώσεις στη χώρα μας, που εξαγγέλθηκαν δέσμες μέτρων για το σκοπό αυτό και παρέμειναν απλώς εξαγγελίες. Πολλές φορές μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή, καταστρατηγήθηκαν πρώτα από αυτούς που τα είχαν εξαγγείλει όπως π.χ. η ακύρωση των κλήσεων τροχαίας μέχρι το πρόσφατο παρελθόν. Πιθανόν το πολιτικό κόστος να ήταν ο κύριος ανασταλτικός παράγοντας ώστε να μην γίνεται κάποια σοβαρή και διαχρονική προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή. Αποτέλεσμα ήταν να κορυφωθεί το πρόβλημα, ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία, με όλες τις ακολουθούμενες συνέπειες, κοινωνικές, οικονομικές, δημογραφικές, κλπ. Τα δραματικά αυτά στοιχεία κατέστησαν άμεση και επιτακτική την ανάγκη για συνολική, συλλογική, συντονισμένη, προγραμματισμένη και μακρόπνοη αντιμετώπιση του προβλήματος.

Καθημερινά παρατηρούνται δυσάρεστα περιστατικά, που χαρακτηρίζουν την προσωπικότητα του σύγχρονου ανθρώπου και ονομάζονται τροχαία ατυχήματα. Αυτά τα ατυχήματα είναι ο καθρέπτης των ανθρωπίνων λαθών και τις περισσότερες φορές της ανθρώπινης συνείδησης. Πέραν όμως από τις ακραίες συνέπειες του θανάτου ή των τραυματισμών, υπάρχουν και άλλες συνέπειες όπως συναισθηματικές, κοινωνικές, οικονομικές κλπ. στο άτομο και στο οικογενειακό του περιβάλλον. Συχνά βλέπουμε στο οδικό δίκτυο οδηγούς να αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες, να ενεργούν αντικανονικά προσπεράσματα, οι οποίοι τις περισσότερες φορές από τύχη δεν προκαλούν στους άλλους ατυχήματα ή από τύχη δεν εμπλέκονται οι ίδιοι ή τέλος δημιουργούν ατυχήματα με μικρές συνέπειες.

Ο διαχωρισμός των παραβάσεων σε επικίνδυνες και μη όσο αφορά τη γενεσιουργό αιτία των τροχαίων ατυχημάτων δεν είναι απόλυτα σωστός γιατί όλες οι παραβάσεις, ακόμα και οι πλέον ακίνδυνες και ασήμαντες μπορούν να δημιουργήσουν ατύχημα. Για τους υπεύθυνους και αρμόδιους για τον έλεγχο της οδικής ασφάλειας, όλες ενέχουν σοβαρότητα και επικινδυνότητα. Τα στατιστικά στοιχεία φανερώνουν ότι οι παραβάσεις οφείλονται κατά πολύ μεγάλο ποσοστό σε ενέργεια και παράληψη του οδηγού.

Η αφοσίωση και η αυτοσυγκέντρωση στην οδήγηση, ο σεβασμός προς τις διατάξεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, η ευγένεια, η σύνεση προς τους άλλους οδηγούς και πεζούς και η κυκλοφοριακή αγωγή είναι στοιχεία που δηλώνουν το ανεπτυγμένο βιοτικό και πολιτιστικό επίπεδο ενός λαού. Η τήρηση αυτών απαιτεί καλλιέργεια, μάθηση και συνεχή ενημέρωση. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις εκείνες που οι οδηγοί κάτω από ανωριμότητα και εκνευρισμό καθώς και από έλλειψη ψυχραιμίας ενεπλάκησαν σε βιαιότητες, λογομαχίες για θέματα προτεραιότητας, παραβίασης σημάτων, για θέση στάθμευσης κλπ. και οδηγήθηκαν στα δικαστήρια.

Η οδική ασφάλεια άρχισε να προβληματίζει την ελληνική κοινωνία και αυτό οφείλεται στο μεγάλο αριθμό ατυχημάτων που συμβαίνουν. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας δεν εντάσσεται απλά στην ανάγκη αναβάθμισης της ποιότητας ζωής αλλά αποτελεί και εθνικό στόχο για την προστασία της ζωής των χρηστών αλλά και των οικογενειών τους, οι οποίες συχνά καταστρέφονται μετά από ένα σοβαρό τροχαίο ατύχημα.

Κύριος συντελεστής για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων είναι η αστυνομία, η οποία για να υπάρξει πλήρης οδική ασφάλεια, καταγράφει, μελετά, προτείνει εγγράφως και ενεργεί οτιδήποτε κρίνει αναγκαίο και πλέον απαραίτητο, για την εκπλήρωση του σκοπού της που μεταξύ των άλλων υποχρεώσεών της είναι και η πρόληψη. Η Αστυνομία εξαιτίας της θεαματικής αύξησης των οχημάτων, είχε ξεκινήσει μια πραγματική εκστρατεία για την αλλαγή της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής νοοτροπίας των οδηγών, η οποία κρίνεται αναγκαία, γιατί διαφορετικά θα οδηγηθούμε σε ασυδοσία και χαοτικές καταστάσεις όπου καθένας θα οδηγεί και θα συμπεριφέρεται όπως θέλει χωρίς έλεγχο.

Σε αυτή την έρευνα με θέμα τη μελέτη των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα εξετάζεται το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί με τους θανάτους και τους τραυματισμούς από τα τροχαία ατυχήματα και οι προσπάθειες που γίνονται από πολλούς επιστημονικούς τομείς να το επιλύσουν ή να το μετριάσουν. Αναλύεται η οδική ασφάλεια στην οποία εντάσσεται η προσπάθεια των οργανωμένων κοινωνιών να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που δημιουργούνται από τη μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων και αποτελεί τον πρωταρχικό επιστημονικό παράγοντα μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων.

Στο βιβλίο αναπτύσσεται μια πολυκριτήρια μεθοδολογία σύμφωνα με την οποία επιτυγχάνεται η ταξινόμηση των διαφόρων περιοχών, ανάλογα με τα τροχαία ατυχήματα και τους παθόντες κάθε έτος, και εντοπίζονται οι περιοχές που είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες για τους οδηγούς και παρουσιάζουν αυξημένο αριθμό ατυχημάτων. Αναζητείται η σχέση που μπορεί να έχουν οι καταγεγραμμένες παραβάσεις με τα τροχαία ατυχήματα, και εντοπίζονται οι περιοχές που έχουν αυξημένη αστυνόμευση. Ο συνδυασμός των παραπάνω μας δίνει μια συνολική αποτίμηση για κάθε νομό της δράσης και της απόδοσης των υπηρεσιών τροχαίας που είναι επιφορτισμένες από την πολιτεία για τον έλεγχο των οδών. Τέλος, γίνεται εφαρμογή για τα έτη 1999 έως και 2006 σε πραγματικό δείγμα τροχαίων ατυχημάτων, παθόντων και παραβάσεων στους νομούς της Ελλάδος, και παρουσιάζονται οι περιοχές που έχουν πρόβλημα ατυχημάτων, που δεν έχουν επαρκή αστυνόμευση και οι υπηρεσίες τροχαίας που πέτυχαν στην αποστολή τους ή το αντίθετο. Το βιβλίο απευθύνεται σε προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς φοιτητές που ασχολούνται με σύγχρονα κοινωνικά θέματα, αλλά και σε επιστήμονες από τους χώρους της στατιστικής και της επιχειρησιακής έρευνας και, εν γένει, στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.



ΚΛΕΙΔΑΡΙΘΜΟΣ

Στουρνάρα 37, 10682, ΑΘΗΝΑ, Τηλ: 210-3629029

Επισκεφθείτε μας στο Internet:
<http://www.kleidarithmos.gr>

ISBN 978-960-461-036-5



9 789604 610365