

Ομιλία – Εισήγηση

του Διοικητή του Τμήματος Τροχαίας Βόλου

Αστυνομικού Υποδιευθυντή Αθανασίου ΚΟΥΛΟΥΡΗ

Στην Ημερίδα «Οδική Ασφάλεια» του 35ου Τακτικού Συνεδρίου

Των Εργαζομένων του ΥΠΕΧΩΔΕ

Κυρίες & Κύριοι Επίσημοι Προσκεκλημένοι,

Αγαπητοί Σύεδροι & Μέλη της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σωματείων Εργαζομένων ΥΠΕΧΩΔΕ,

Το Τμήμα Τροχαίας Βόλου, το οποίο έχω την τιμή να διοικώ σας ευχαριστεί για την τιμητική πρόσκληση να παρευρεθώ και να απευθύνω χαιρετισμό στη σημερινή σας ημερίδα, στην οποία ήδη αξιόλογοι επιστήμονες & θεσμικοί παράγοντες έχουν δώσει το στίγμα τους.

Ο χαιρετισμός μου πρέπει και είναι σύντομος, προκειμένου να μην κουράσω το ακροατήριο και τους κύριους ομιλητές, λέγοντας εν συντομία ότι η οδική μας ασφάλεια, δηλαδή το πόσο ασφαλώς χρησιμοποιούμε τις οδούς, είτε εποχούμενοι δηλαδή επιβαίνοντας

σε όχημα, αλλά είτε και πεζοί, είναι και αν δεν είναι πρέπει να αποτελεί δείκτη πολιτισμού και σίγουρα χαρακτηρίζει μια κοινωνία.

Με την ανταπόκριση στην πρόσκλησή σας, δράτουμε την ευκαιρία να αναδείξουμε τον κύριο στόχο που έχουμε επωμιστεί να πετύχουμε εμείς οι έλληνες Αστυνομικοί που υπηρετούμε στις Υπηρεσίες Τροχαίας: **Την ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, η οποία ουσιαστικά εξασφαλίζει την ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.**

Εσείς όμως οι επαγγελματίες εργαζόμενοι στο Υπουργείο σας αποτελείτε έναν εξίσου σημαντικό πυλώνα εξασφάλισης της ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, αφού βασικό σας αντικείμενο μεταξύ άλλων είναι και η εξασφάλιση, μέσα από την επίβλεψη των δημοσίων οδικών έργων, της ολοκλήρωσης αυτών, με την πλήρωση όλων των σύγχρονων διεθνών κατασκευαστικών προϋποθέσεων.

Κάνοντας μία σύντομη αναδρομή στο θέμα της ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, οφείλουμε να ξεκινήσουμε διαπιστώνοντας ότι η μεγάλη τεχνολογική εξέλιξη ήταν αυτή που φέρνοντας στο προσκήνιο το αυτοκίνητο με την ευρύτατη χρησιμοποίηση του, άλλαξε ριζικά η ζωή όλων μας.

Δε θα μπορούσαν ποτέ να φανταστούν ο Γάλλος Ζοζέφ Κινιόν , όταν το έτος 1770 κατασκεύαζε ένα ατμοκίνητο όχημα, το πρώτο αυτοκίνητο του κόσμου που βρίσκεται σήμερα στο μουσείο τεχνών στο Παρίσι και ο Γερμανός Ντέμπλερ , που το έτος 1886, παρέδωσε στο εμπόριο το πρώτο βενζινοκίνητο αυτοκίνητο, ότι αυτά, με την τεχνολογική εξέλιξη και ανάπτυξη, θα αποτελούσαν το βασικότερο

μέσο μεταφοράς, που διευκολύνει, αλλά δυστυχώς και δυσκολεύει – σε σημαντικό βαθμό – τη ζωή στον πλανήτη μας σήμερα.

Με την εξέλιξη και τελειοποίηση του αυτοκινήτου στην εποχή μας, αλλά και των λοιπών τροχοφόρων, αυτά έγιναν αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής του ανθρώπου και έφεραν μια πραγματική επανάσταση στη διακίνηση προσώπων και αγαθών, με αποτέλεσμα τη συνεχή αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού και την εκμηδένιση των αποστάσεων.

Η αύξηση αυτή της κινητικότητας είχε τεράστια σημασία για την οικονομική, πολιτική και πολιτιστική ανάπτυξη των λαών.

Δυστυχώς όμως η τρομακτική και αλόγιστη αύξηση του αριθμού των οχημάτων, συνεπέφερε και ορισμένα αρνητικά αποτελέσματα, όπως τροχαία ατυχήματα, κυκλοφοριακά προβλήματα, ρύπανση του περιβάλλοντος, ηχορύπανση, υποβάθμιση στην ποιότητα της ζωής μας κ.λ.π.

Αξίζει να θυμηθούμε ότι το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα που επίσημα καταγραφεί στον κόσμο, έγινε στην Αγγλία το 1896, στο οποίο έχασε τη ζωή του ένας Βρετανός αυτοκινητιστής, ο οποίος έτρεχε με ταχύτητα 3,7 μιλίων, δηλ. 7χλμ. την ώρα, ενώ το πρώτο θανατηφόρο στην Ελλάδα έγινε στις 5 Μαρτίου 1907 στη Λεωφόρο Συγγρού όταν παρασύρθηκε η πεζή Ευφροσύνη Βαμβακά που τραυματίσθηκε θανάσιμα. Η εφημερίδα «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» έγραφε χαρακτηριστικά την επόμενη ημέρα το εξής χαρακτηριστικό : « Με τα επτά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν σήμερα σ' όλη την Αθήνα,

θρηνούμε το πρώτο θύμα, φανταστείτε όταν θα γίνουν εβδομήκοντα».

Στην χώρα μας, τα οχήματα που κυκλοφορούν, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσικλετών, είναι πολύ κοντά σε αριθμό με τον πληθυσμό. Πιο αναλυτικά, για το 2014 η Ελληνική Στατιστική Αρχή κατέγραψε συνολικά 8.038.597 οχήματα, όταν στην τελευταία απογραφή πληθυσμού του 2011 ο νόμιμοι κάτοικοι ήταν 9.904.286. Τι πρέπει λοιπόν να πούμε;

ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου μας και με το πόρισμα της διακομματικής Επιτροπής της Βουλής των Ελλήνων (1996), το τροχαίο ατύχημα συνθέτουν τρεις (3) παράγοντες.

- 1) ο άνθρωπος
- 2) το όχημα και
- 3) το οδικό δίκτυο και περιβάλλον.

Το ποσοστό ευθύνης για τον κάθε παράγοντα δεν είναι σταθερό. Έχει αποδειχθεί στατιστικά ότι, το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης, 85% -90% περίπου, έχει ο παράγοντας άνθρωπος, με την τριπλή ιδιότητα ως οδηγού – επιβάτη – πεζού παράγοντα τον οποίο «ΠΑΛΕΥΟΥΜΕ» ΕΜΕΙΣ και το υπόλοιπο 10% -15% κατανέμεται στους άλλους παράγοντες (οχήματα & οδικό δίκτυο και περιβάλλον).

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ας δούμε την πρώτη αιτία ατυχημάτων, δηλαδή :

A. ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΑΝΘΡΩΠΟ (ΟΔΗΓΟ –ΠΕΖΟ – ΕΠΙΒΑΤΗ))

- 1) Υπερβολική ταχύτητα
- 2) Αντικανονικό προσπέρασμα
- 3) Είσοδο στο αντίθετο ρεύμα
- 4) Οδήγηση σε κατάσταση μέθης
- 5) Μη χρήση ζώνης – κράνους
- 6) Παραβίαση προτεραιότητας
- 7) Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη
- 8) Επιθετική – Επιδεικτική οδήγηση
- 9) Απόσταση προσοχής – κόπωση οδηγού.
- 10) Μη κίνηση στο πεζοδρόμιο
- 11) Κίνηση στο οδόστρωμα όχι από ασφαλή μέρη , που είναι οι διαβάσεις πεζών
- 12) Απροσεξία και επιπολαιότητα κατά την κίνηση στο οδόστρωμα
- 13) Υπερεκτίμηση της κατάστασης

B. ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΟΧΗΜΑ

- 1) Η μεγάλη ηλικία του οχήματος
- 2) Η κακή ή ανεπαρκής συντήρηση
- 3) Μηχανικό και άλλες βλάβες (π.χ. φθαρμένα ελαστικά)
- 4) Ο μεγάλος αριθμός κυκλοφορούντων δικύκλων
- 5) Η υπερφόρτωση και μη ασφαλή φόρτωση κυρίως των φορτηγών αυτοκινήτων
- 6) Ο μη τακτικός τεχνικός έλεγχος
- 7) Η κυκλοφορία μεγάλου αριθμού φορτηγών αυτοκινήτων και αγροτικών μηχανημάτων.

Γ. ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- 1) Κακή κατάσταση του οδικού δικτύου
- 2) Ανεπαρκής σήμανση και σηματοδότες
- 3) Πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια τεχνικού φωτισμού
- 4) Χαμηλά πρότυπα κατασκευής
- 5) Κακή μελέτη και τοποθέτηση παρόδιων στοιχείων
- 6) Ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά (απότομες στροφές)
- 7) Ανεπαρκής σήμανση κατά τη διάρκεια έργων
- 8) Δυσμενής περιβαντολογικές συνθήκες.

Στη δεκαετία 1988-1998, στη Χώρα μας παρατηρήθηκε αυξητική τάση του συνόλου των τροχαίων ατυχημάτων, των νεκρών και τραυματιών. Τα πρώτα θετικά αποτελέσματα παρατηρούμε τα τελευταία χρόνια και αυτό οφείλεται σε ένα κεντρικό σχεδιασμό της πολιτείας, με την υλοποίηση πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων που έφερε τον τίτλο **«Καθ' οδόν 2001-2005»**.

Το πρόγραμμα αυτό βασίστηκε κυρίως σ' ένα επιστημονικά τεκμηριωμένο στρατηγικό σχέδιο που εκποιήθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και αποτέλεσε μία κοινή προσπάθεια όλων των συναρμόδιων Υπουργείων μεταξύ των οποίων φυσικά του σημερινού δικού μας δηλαδή του Προστασίας του Πολίτη & του δικού σας ΥΠΕΧΩΔΕ. Στόχος του σχεδίου ήταν η μείωση κατά 20% των νεκρών μέχρι το 2005 και κατά 40% μέχρι το 2015, συγκριτικά με το έτος 2000. Προβλέπονταν ακόμη οι εξής άξονες προτεραιότητες για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας, οι οποίοι ήδη έχουν τεθεί σε εφαρμογή.

- 1) Ασφαλές οδικό περιβάλλον
- 2) Ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα
- 3) Αποτελεσματική αστυνόμευση για την οδική ασφάλεια και
- 4) Αποτελεσματική αντιμετώπιση μετά το ατύχημα.

ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Για την πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων θα πρέπει να βελτιωθούν συντονισμένα όλοι οι παράγοντες που συνθέτουν το πρόβλημα: οδηγός - όχημα - οδικό δίκτυο - περιβάλλον. Συγκεκριμένα απαιτείται:

- 1. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ**
- 2. Η ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**
- 3. Η ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ.**
- 4. ΗΛΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΚΑΜΕΡΕΣ (RANTAR)**
- 5. ΑΛΚΟΤΕΣΤ**
- 6. Η ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ & ΚΡΑΝΟΥΣ Κ.Λ.Π.**

Παγκόσμιες στατιστικές αποδεικνύουν ότι : το 50% των νεκρών θα ζούσαν, αν φορούσαν όλοι τη ζώνη ασφαλείας, το 50% των βαριά τραυματιών θα ήταν ελαφρά και το 50% των ελαφρά τραυματιών , δεν θα είχαν πάθει τίποτε.

7. Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ

Ήδη με τη χρηματοδότηση από το ΥΠΕΧΩΔΕ κατασκευάστηκαν πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής σε όλη την Ελλάδα. Η κυκλοφοριακή αγωγή των παιδιών είναι μία μακροπρόθεσμη , αλλά χρυσή επένδυση ζωής. Και αυτό γιατί, το σωστά εκπαιδευμένο στην κυκλοφορία παιδί του σήμερα, θα γίνει ο συνειδητός ενήλικας πεζός ή οδηγός του αύριο. Ο Νομός μας είναι από τους πρώτους στην

Ελλάδα που έχουν δημιουργηθεί δύο (2) τέτοια πάρκα, ένα στο Βόλο και ένα στη Ν. Ιωνία.

ΚΑΙ ΤΕΛΟΣ Η

8. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η βελτίωση του Εθνικού, Επαρχιακού και Κοινοτικού οδικού δικτύου. Τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει μία προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή η οποία συνεχίζεται, με θετικά αποτελέσματα. Στο σημείο αυτό και ως παράδειγμα συμπόρευσης στην επίτευξη του Στόχου της Οδικής Ασφάλειας ο καθένας από το μετερίζι του, θεωρώ ότι είναι απαραίτητο να σας μεταφέρω την άκρως θετική εμπειρία μου από την αγαστή συνεργασία που έχω με το

ΤΜΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΛΑΡΙΣΑΣ της

ΕΙΔΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ της

ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ του

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

και ειδικότερα με την Προϊσταμένη του Τμήματος την κα Ευφροσύνη τη ΓΑΛΑΤΟΥ, αφού οι εξειδικευμένες δράσεις μας και εννοώ τις τεχνικές από άποψη επίβλεψης, τήρησης χρονικών προθεσμιών και όχι μόνο της Υπηρεσίας της, όσο και αστυνομικές δράσεις από άποψη εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας όπως ενδεικτικά για παράδειγμα είναι η τήρηση της τοποθέτησης της προβλεπόμενης εργοταξιακής οδοσήμανσης από την πλευρά της Υπηρεσίας μου,

συνθέτουν ένα αυστηρά οριοθετημένο περιβάλλον που δεν αφήνει περιθώρια για κατασκευαστικές «εκπτώσεις», ούτε για τροχονομικά εγκλήματα.

Κλείνοντας πρέπει να τονίσω ότι η οδική ασφάλεια για όλους μας πρέπει να αποτελεί ένα καυτό κοινωνικό θέμα, το οποίο οφείλουμε να αντιμετωπίζουμε με την σοβαρότητα που του ταιριάζει, κάτι το οποίο κυρίες και κύριοι πιστεύω ότι προσπαθείτε να επιτύχετε από τη μεριά σας και θα συνεχίσετε να μας έχετε αρωγούς.

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ