

ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΑΚΗΣ
ΑΝΤΙΝΟΜΑΡΧΗΣ ΧΑΝΙΩΝ

Η ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ

Περίληψη Εισήγησης

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ - ΓΕΝΙΚΑ

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της σύγχρονης κοινωνίας. Η Ελλάδα υποφέρει ιδιαίτερα στον τομέα αυτό. Ο απολογισμός των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια γίνεται ολοένα και πιο τραγικός. Το πρόβλημα επιδεινώνεται, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι ο τομέας της πρόληψης δεν παρουσιάζεται ακόμη ενεργός στη χώρα μας.

Κατά περιόδους γίνονται θλιβεροί απολογισμοί -αθροίζονται νεκροί, τραυματίες και υλικές ζημιές-, που αποδίδουν συνταρακτικά αποτελέσματα, χωρίς ωστόσο να συγκινούν ανάλογα. Πίσω από τους αριθμούς τις περισσότερες φορές κρύβεται ο πόνος, η δυστυχία και η καταστροφή των συνανθρώπων μας. Τα οδικά τροχαία ατυχήματα είναι μια μάλιστα της σύγχρονης εποχής με την οποία δεν έχουμε ανοίξει πόλεμο, αλλά την αποδεχόμαστε ως πράγμα φυσικό και αναπόφευκτο.

Ο τραγικός απολογισμός

Η χώρα μας έχει και διατηρεί μια θλιβερή πρωτιά. Έχει τις σοβαρότερες επιπτώσεις από τα τροχαία ατυχήματα. Ενώ παρουσιάζει αναλογικά λιγότερα οδικά ατυχήματα με σωματικές βλάβες, από το μέσο όρο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1¹**, τα ατυχήματά της έχουν σοβαρότερες συνέπειες. Αναλογικά στον πληθυσμό της, οι νεκροί από τα τροχαία είναι περισσότεροι στην Ευρώπη -μαζί με την Πορτογαλία- **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2²**. Όμως το πρόβλημα για την Ελλάδα είναι σοβαρότερο, αφού είναι η μόνη χώρα που παρουσιάζει αύξηση σ' αυτούς τους δείκτες, εν αντιθέσει με όλες τις άλλες χώρες όπου τα τελευταία χρόνια καταφέρνουν και μειώνουν τα θλιβερά αποτελέσματα.

Στην Ευρώπη των 15 την δεκαετία του '90 οι θάνατοι έχουν μειωθεί κατά (-)24%, στην Ελλάδα παρουσιάζουν μια διακύμανση προς τα πάνω με μέση αύξηση (+)4,4%. Τα τροχαία με σωματικές βλάβες αντίστοιχα στην Ευρώπη μειώνονται κατά (-)2% και στην Ελλάδα αυξάνονται (+)26%

¹ Στοιχεία: EUROSTAT, U.N.

² Στοιχεία: CARE/Energy and Transport DG, UN-ECE, ECMT, IRTAD, EUROSTAT

Η Ελλάδα μετρά τα τελευταία χρόνια περί τα 25.000³ ατυχήματα από τα οποία τα 2.000 είναι θανατηφόρα και τα υπόλοιπα με τραυματίες, με συνέπειες 2.200⁴ νεκρούς και 33.000 τραυματίες σοβαρά ή ελαφρά.

Κατ' αντιστοιχία, το πρόβλημα παρουσιάζει ομοιότητα και στο Νομό Χανίων. Εδώ έχουμε την τελευταία πενταετία -συγκριτικά με την Ελλάδα και αναλογικά με τον πληθυσμό- λιγότερα ατυχήματα (-)8%, λιγότερους τραυματίες (-)10%, αλλά περισσότερους νεκρούς (+)14% **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3**. Στον Νομό Χανίων το 9,4% των παθόντων προσώπων στα ατυχήματα είναι νεκροί, ενώ στην Ελλάδα είναι το 5,4%.

Οι αιτίες των ατυχημάτων

Για οποιεσδήποτε ενέργειες στην κατεύθυνση της καταπολέμησης των τροχαίων, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τις αιτίες και τα στοιχεία της ανάλυσης των συνθηκών εμφάνισής τους.

Όπως είναι γνωστό στα οδικά ατυχήματα, ενεργούν τρεις παράγοντες μεμονωμένα ή και σε συνδυασμό (τις περισσότερες φορές). Ο άνθρωπος, το αυτοκίνητο και ο δρόμος. Αν τους απομονώσουμε την κύρια ευθύνη στην δημιουργία ατυχήματος έχει ο παράγοντας άνθρωπος.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, στην Ελλάδα τα ατυχήματα σε ποσοστό 85% οφείλονται στον οδηγό. Την τελευταία πενταετία,

Οι κυριότερες αιτίες ατυχημάτων οφειλόμενες στους οδηγούς **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4³** είναι:

- Παραβίαση προτεραιότητας 18%
- Απόσπαση προσοχής οδηγού 14%
- Υπερβολική ταχύτητα 13%
- Αντικανονικό προσπέρασμα 5%
- Παραβίαση σηματοδότη 5%
- Απόσταση ασφάλειας 5%

Από τη στατιστική των παθόντων στα τροχαία, παρατηρούμε ότι αυτοί που πληρώνουν το βαρύτερο τίμημα είναι οι νέοι. Στο σύνολο των παθόντων, η ηλικία από 18 έως 29 ετών συμμετέχει με το 38%. Από 30 ως 49 ετών, 30% και από 50 και πάνω, 23% **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5³**.

Από το σύνολο παθόντων προκύπτει ότι είναι οδηγοί ή επιβάτες χωρίς ζώνη ή κράνος, 71% και με ζώνη ή κράνος, 16% **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5³**

Εξετάζοντας, τέλος, τους παθόντες οδηγούς ή επιβαίνοντες δικύκλων παρατηρούμε ό,τι **1 στους 4 νεκρούς** ήταν οδηγός ή επιβάτης δίτροχου και στους σοβαρά τραυματίες, **2 στους 5**.

Οι κυριότερες αιτίες ατυχημάτων οφειλόμενες στο όχημα **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6³** είναι:

- Βλάβη ή ελαττωματικότητα τροχών 19%
- Έλλειψη φώτων ή αντικανονικά φώτα 16%
- Βλάβη ή ελαττωματικότητα συστήματος οδήγησης 13%

Οι κυριότερες αιτίες ατυχημάτων οφειλόμενες στο δρόμο και τον καιρό **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7³** είναι:

- Ολισθηρότητα οδοστρώματος 27%
- Απότομη στροφή 19%
- Βροχερός καιρός 16%
- Ανωμαλία ή φθορά της οδού 14%

³ Στοιχεία: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ / ΤΡΟΧΑΙΑ

⁴ Υπάρχει μια μικρή διαφορά στα στοιχεία Ελλάδας και Ευρωπαϊκής Κοινότητας, γιατί η Κοινότητα μετρά στους νεκρούς όλα τα άτομα που απεβίωσαν μέχρι και μετά 30 μέρες από το ατύχημα.

ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη μας τα παραπάνω, πρέπει να συμπληρώσουμε τις διαπιστώσεις με ορισμένα από τα τοπικά δεδομένα.

Στον Νομό Χανίων,

1. Το πρόβλημα διαχρονικά μεγαλώνει. Σε μια 15ετία έχουν διπλασιαστεί τα θανατηφόρα ατυχήματα. Τα οδικά ατυχήματα στο Νομό έχουν αναλογικά με την υπόλοιπη Ελλάδα βαρύτερες συνέπειες. Στοιχεία **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8⁵**

2. Η μεγάλη τουριστική κίνηση στην Κρήτη υπερδιπλασιάζει τον στιγμιαίο πληθυσμό κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και αυξάνεται αισθητά ο μετακινούμενος πληθυσμός των ατόμων.

Τα περισσότερα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα γίνονται την θερινή περίοδο από Ιούνιο ως Σεπτέμβριο. Επίσης τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται από Παρασκευή ως Κυριακή. Ο λόγος είναι προφανής μιας και αυτό το διάστημα πολλαπλασιάζεται η κίνηση **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8⁵**. Η κατάσταση αυτή θα συνεχιστεί και στο μέλλον.

Από τα νοσηλευτικά ιδρύματα της Κρήτης εξέρχονται ετήσια 81.239⁵ ασθενείς από αυτούς οι τραυματίες είναι 7.939 (9.7%). Το σύστημα νοσηλεύει και ένα μεγάλο αριθμό αλλοδαπών ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού (περίπου 3.184 ασθενείς επί συνόλου 11.518 πανελλήνια). Πιστεύεται όμως ότι οι πραγματικοί αριθμοί είναι μεγαλύτεροι.

2. Στην τελευταία 15ετία έχει αυξηθεί σημαντικά -έχει υπερδιπλασιαστεί- ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων. Τα νέα οχήματα επιτρέπουν την ανάπτυξη μεγαλύτερων ταχυτήτων, (αλλά και διαθέτουν βελτιωμένα συστήματα ασφάλειας).

Στον Ν. Χανίων κυκλοφορούν σήμερα 82.000 οχήματα κάθε είδους εκ των οποίων το 20% είναι δίκυκλα (δεν συμπεριλαμβάνονται δίκυκλα κάτω των 50cc). Κάθε τρεις κάτοικοι διαθέτουν δύο οχήματα. Η μέση αύξηση των οχημάτων την τελευταία πενταετία είναι +5,5% ή 5.700 νέες κυκλοφορίες και 1.200 αποσύρσεις κατ' έτος. Την τουριστική περίοδο προστίθενται στην περιοχή και τα οχήματα των ξένων περιοχών.

3. Τα τελευταία χρόνια το οδικό δίκτυο έχει βελτιωθεί σε περιορισμένα τμήματά του. Ο Νομός εξ' αιτίας του έντονου ανάγλυφου, διαθέτει εκτεταμένο οδικό δίκτυο 3.000 χλμ χαμηλής τάξης. Στο μεγαλύτερο μέρος του, δεν επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων και ως εκ τούτου -εκτός ορισμένων τμημάτων με μεγάλη κυκλοφορία-, δεν παρουσιάζει σοβαρά ατυχήματα. Η βελτίωση των γεωμετρικών στοιχείων στους δρόμους, δεν συνεπάγεται από μόνη της και βελτίωση της ασφάλειας, αφού δίνει τη δυνατότητα μεγαλύτερης ταχύτητας κίνησης.

Μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσιάζει το εθνικό δίκτυο από το γεγονός ό,τι έχει αυξηθεί η κίνηση σ' αυτό, επιτρέπει την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και ορισμένα τμήματά του παρουσιάζουν περιορισμένη ασφάλεια. Ειδικό πρόβλημα αποτελούν οι αυθαίρετες και παράνομες διαβάσεις σ' αυτόν.

Στο **ΧΑΡΤΗ 1⁶** παρουσιάζονται τα πλέον επικίνδυνα σημεία

Στο παρελθόν, πριν την ανάπτυξη του εθνικού δικτύου, συγκριτικά την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίαζε το οδικό δίκτυο της πόλης των Χανίων. Στην πόλη η κατάσταση έχει βελτιωθεί, εξακολουθεί όμως και εδώ να έχουμε πολλά ατυχήματα από παραβίαση προτεραιότητας στις διασταυρώσεις.

⁵ Στοιχεία ΕΣΥΕ

⁶ Επισήμανση Τροχαία Χανίων

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ - ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

1. Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ - ΓΕΝΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

Η βασικότερη δράση στην κατεύθυνση του περιορισμού των τροχαίων πρέπει να απευθύνεται προς τον ανθρώπινο παράγοντα (οδηγός), αφού αυτός έχει την μεγαλύτερη ευθύνη και συμμετοχή στα τροχαία. Έχει αποδειχθεί ότι τα μέτρα νομοθεσίας και αστυνόμευσης από μόνα τους δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα. Η συμμόρφωση προς τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, απαιτεί αλλαγές στην νοοτροπία και την συμπεριφορά των οδηγών, -πράγμα το οποίο δεν είναι εύκολο. Γι αυτό τα μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση δεν μπορούν να αποδώσουν αν είναι πρόσκαιρα, περιορισμένα και περιστασιακά. Απαιτείται εθνικός προγραμματισμός πρόληψης με βάθος χρόνου, ο οποίος να τηρείται με συνέπεια.. Απαιτούνται συνολικά μέτρα για την ευαισθητοποίηση, ενημέρωση, εκπαίδευση όλου του πληθυσμού, σε συνδυασμό με την αστυνόμευση κτλ. Ειδικά πρέπει να ανοιχτεί μέτωπο για συγκεκριμένες παραβιάσεις και συγκεκριμένες κατηγορίες παραβατών (ταχύτητα, ζώνη-κράνος, μέθη, δίκυκλο κτλ).

Οι προσπάθειες που γίνονται από τοπικούς φορείς και υπηρεσίες (ΤΡΟΧΑΙΑ κτλ) είναι αξιόπαινες, πρέπει να πολλαπλασιαστούν, ωστόσο μόνες τους δεν μπορούν να ανατρέψουν την κατάσταση.

2. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Αν και ο δρόμος από μόνος του δεν έχει μεγάλο ποσοστό ευθύνης στα τροχαία και στην περιοχή μας, η επέμβαση σ' ορισμένα "μελανά" σημεία του επιβάλλεται άμεσα.

Ειδικά μέτρα επιβάλλονται για την βελτίωση της ασφάλειας του εθνικού δρόμου και περισσότερο στα τμήματα που κατασκευάστηκαν στο παρελθόν και έχουν χαμηλότερης τάξης προδιαγραφές.

Αντιμετώπιση των παράνομων διαβάσεων: Υπάρχει πρόσφατη άμεση δέσμευση αντιμετώπισης του προβλήματος από την Περιφέρεια Κρήτης. Μια σειρά επεμβάσεων έχουν γίνει.

Κατασκευή ανισόπεδων κόμβων: Η χρηματοδότησή τους προβλέπεται να γίνει από το Γ'ΚΠΣ μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος Μεταφορών (ΥΠΕΧΩΔΕ). Ήδη είναι προκηρυγμένοι δύο κόμβοι (Σούδας και Ταυρωνίτη). Οι υπόλοιποι είναι στο στάδιο της μελέτης.

Διαχωριστική νησίδα - φωτισμός προβλέπεται στο τμήμα Σούδα-Μουρνιές (έργο σε εξέλιξη). Φωτισμός στο τμήμα Γεωργιούπολη - Καβρός (έργο σε εξέλιξη).

Για τη βελτίωση της ασφάλειας του επαρχιακού οδικού (εκτός των έργων βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του) προβλέπεται ένα ειδικό έργο για σήμανση, διαγράμμιση, στηθαία ασφαλείας, των 500 εκ δρχ για ένταξη στο ΠΕΠ Κρήτης.

Επιβάλλονται πρόσθετα μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας του δημοτικού οδικού δικτύου ειδικά στις διασταυρώσεις (φανάρια, φωτισμός- ορατότητα διασταυρώσεων).

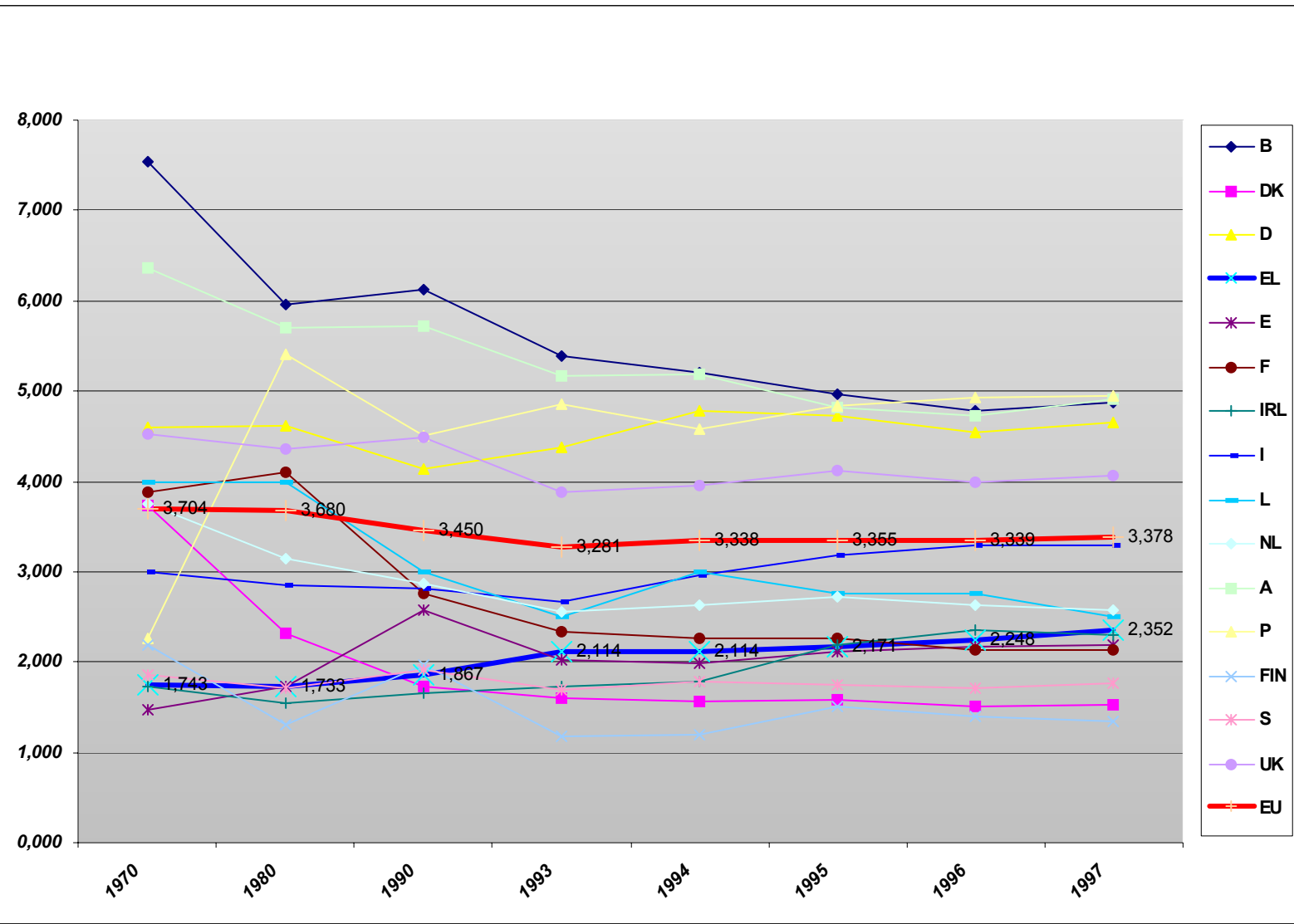
3. ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Είναι γνωστό ότι ο Νομός ταλαιπωρείται τα τελευταία χρόνια από την έλλειψη ΚΤΕΟ. Ο κύριος λόγος είναι η αδυναμία πρόσληψης του κατάλληλου προσωπικού. Πρόσφατα εξασφαλίστηκε η ελάχιστη σύνθεση του προσωπικού το οποίο εκπαιδεύτηκε και θα επιτρέψει την λειτουργία του ΚΤΕΟ και τον έλεγχο ορισμένων κατηγοριών οχημάτων - πρώτα των Δημοσίας Χρήσης-. Τα μηχανήματα αναμένονται εντός των ημερών και η λειτουργία προβλέπεται να ξεκινήσει στις αρχές του επόμενου χρόνου.

Γ. ΑΓΟΡΑΣΤΑΚΗΣ

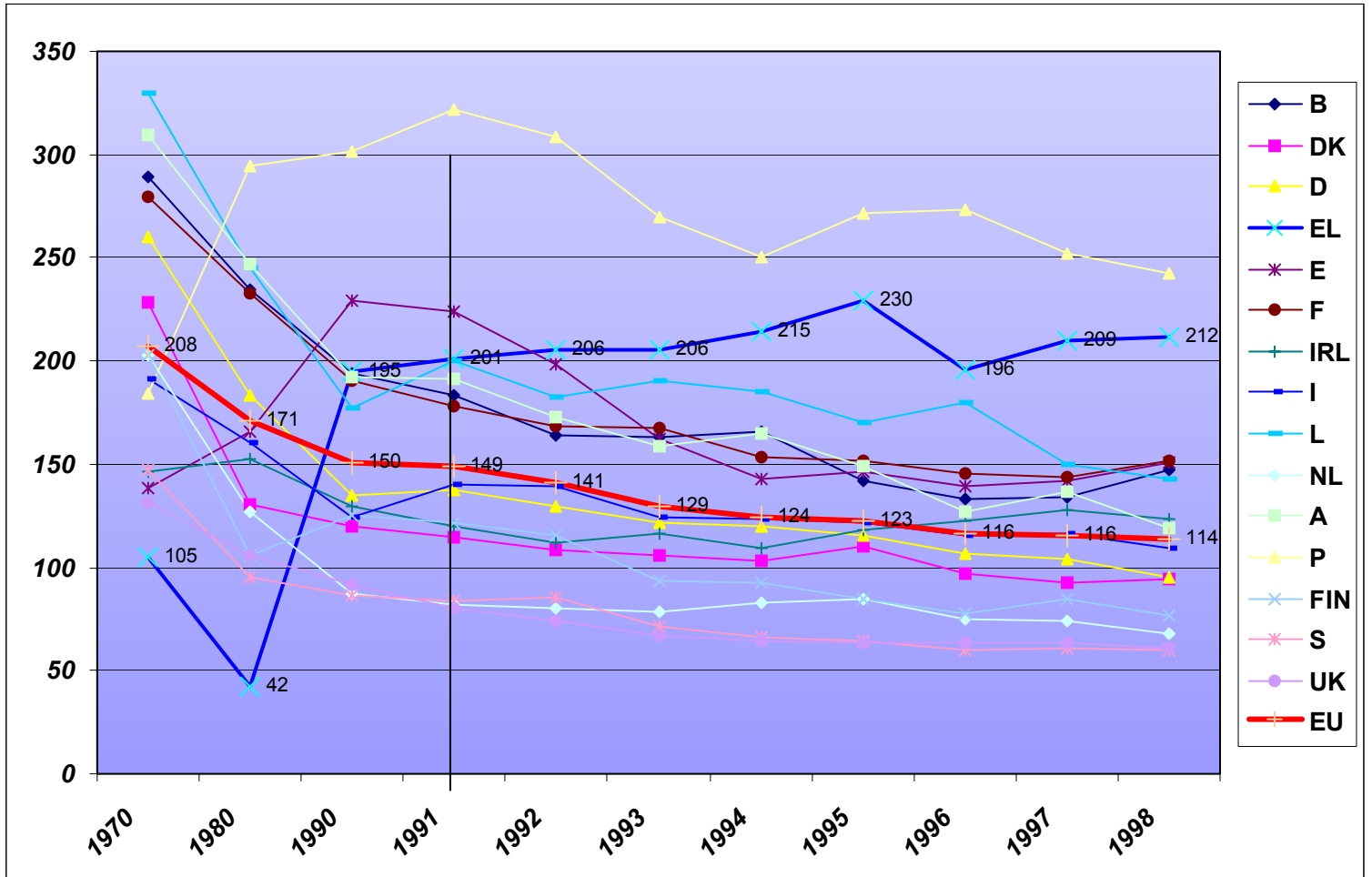
ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε. ΜΕ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ

(ανά 1εκ. κατοίκους)



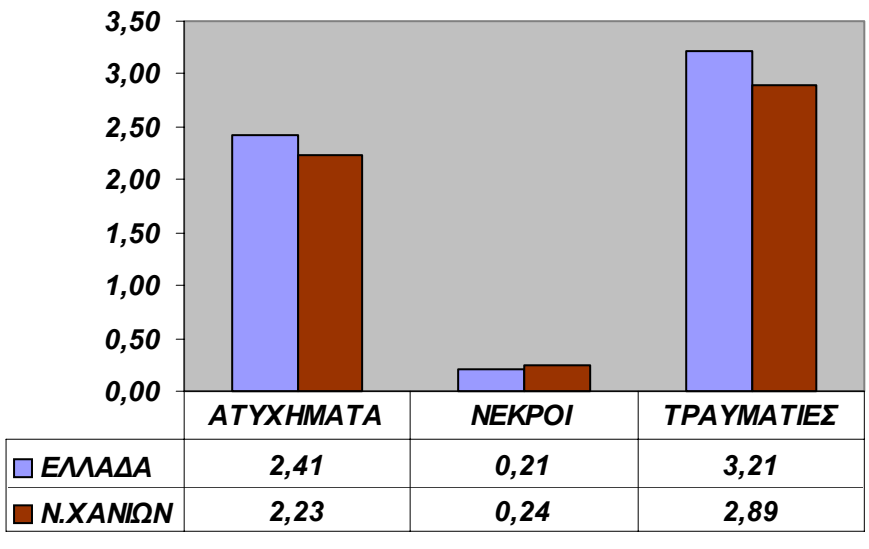
ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

(Αριθμός νεκρών ανά 1εκ. κατοίκους)



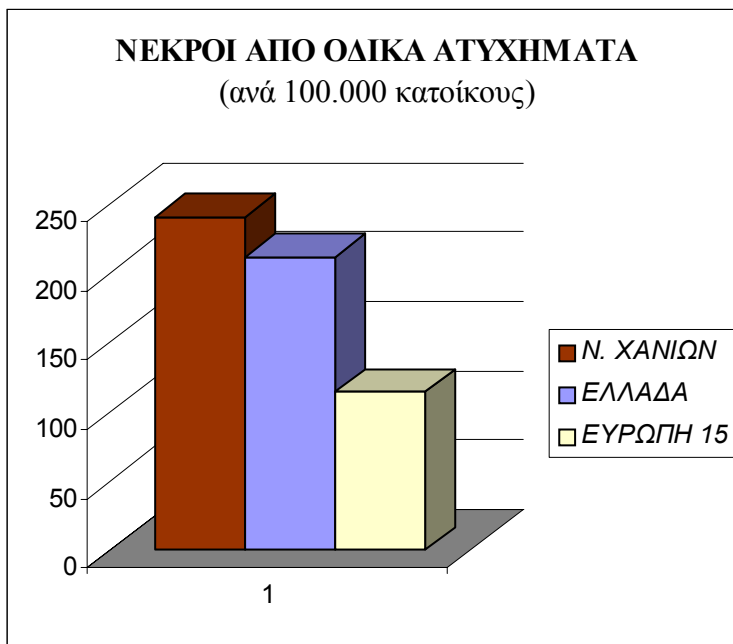
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ - ΠΑΘΟΝΤΕΣ

(ανά 1.000 κατοίκους)



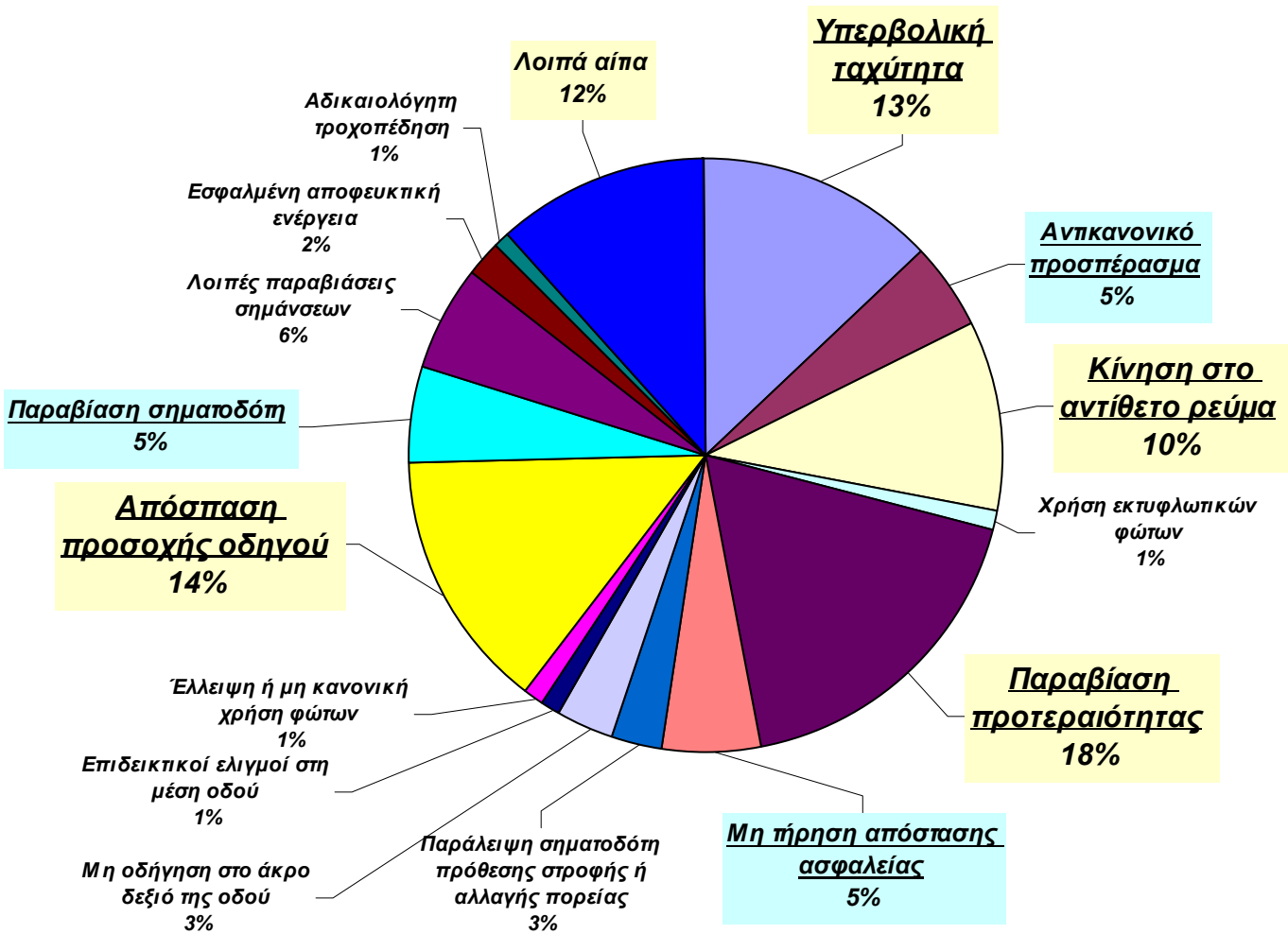
ΝΕΚΡΟΙ ΑΠΟ ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

(ανά 100.000 κατοίκους)

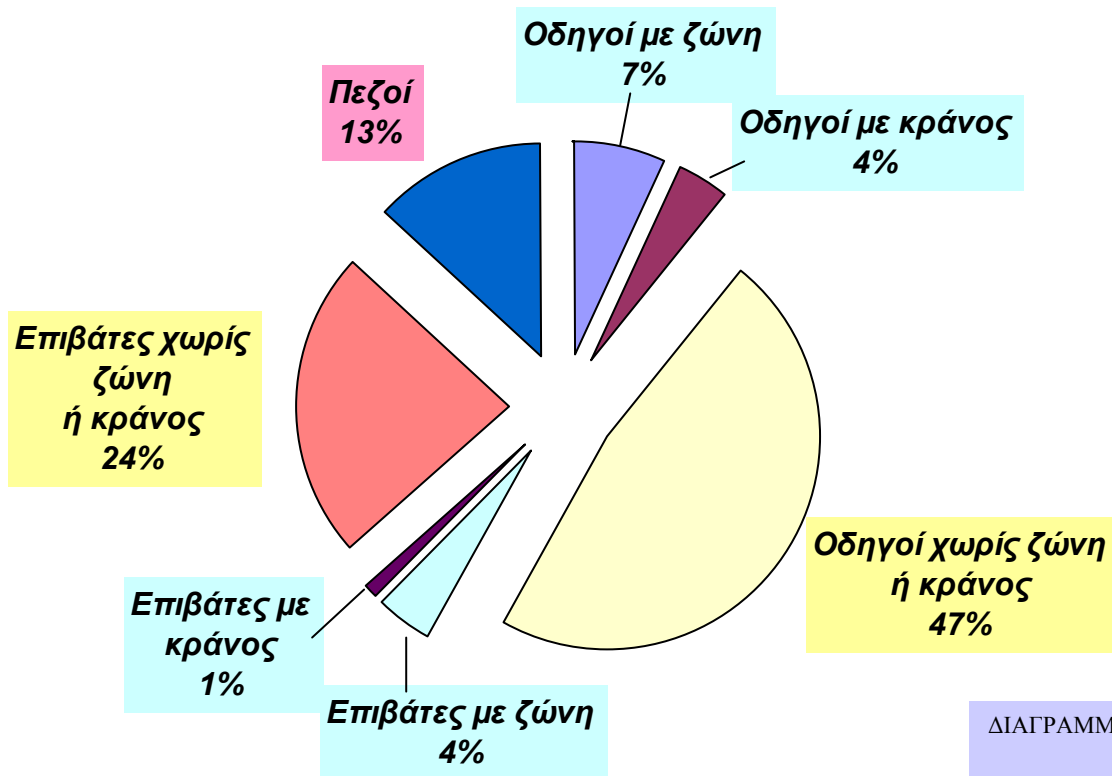
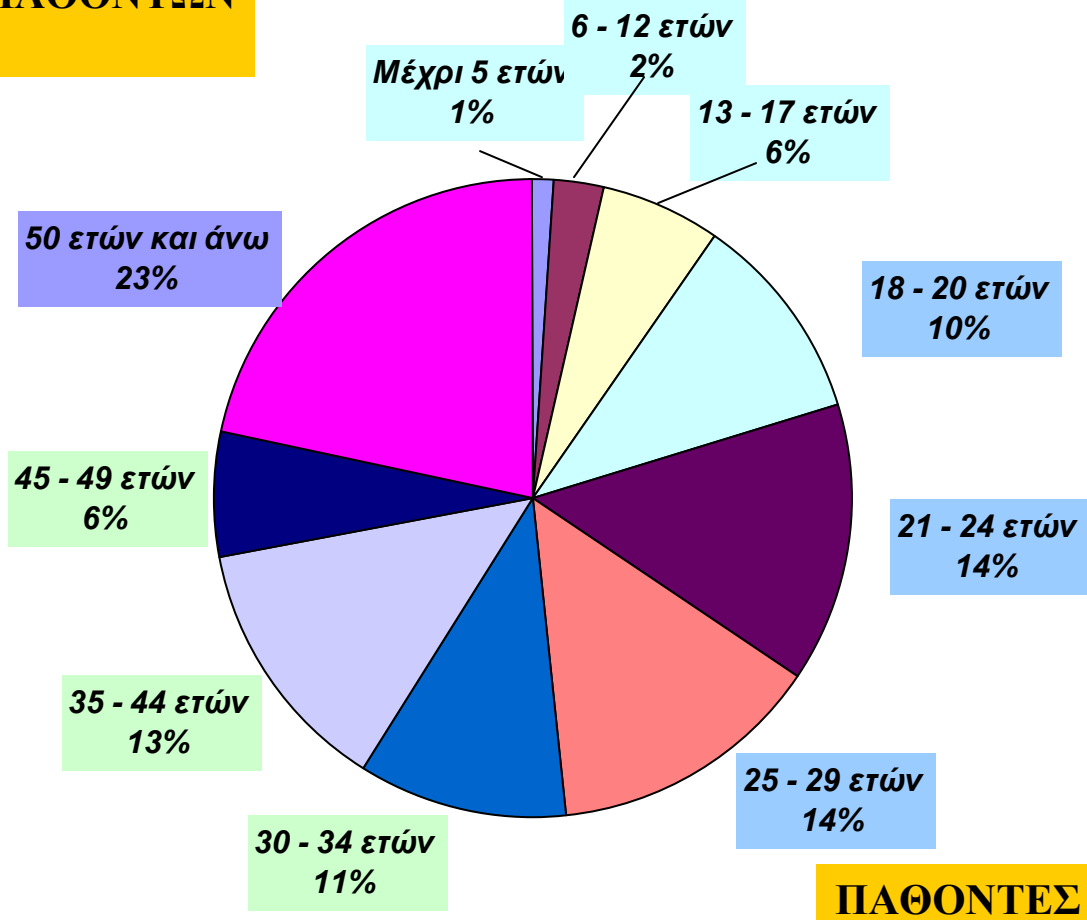


ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3

ΑΙΤΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΑ ΣΕ ΟΛΗΓΟΥΣ

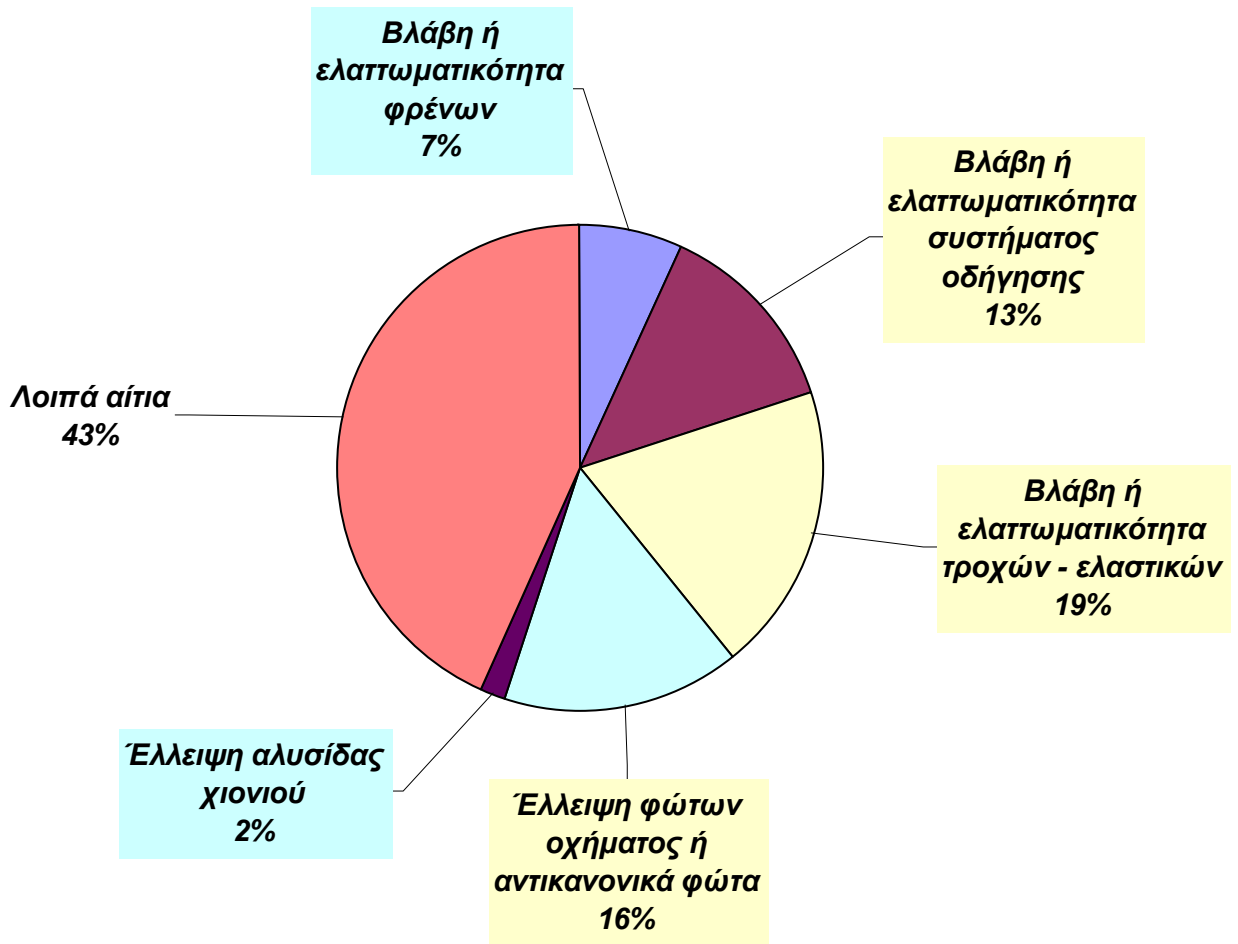


ΗΛΙΚΙΑ ΠΑΘΟΝΤΩΝ

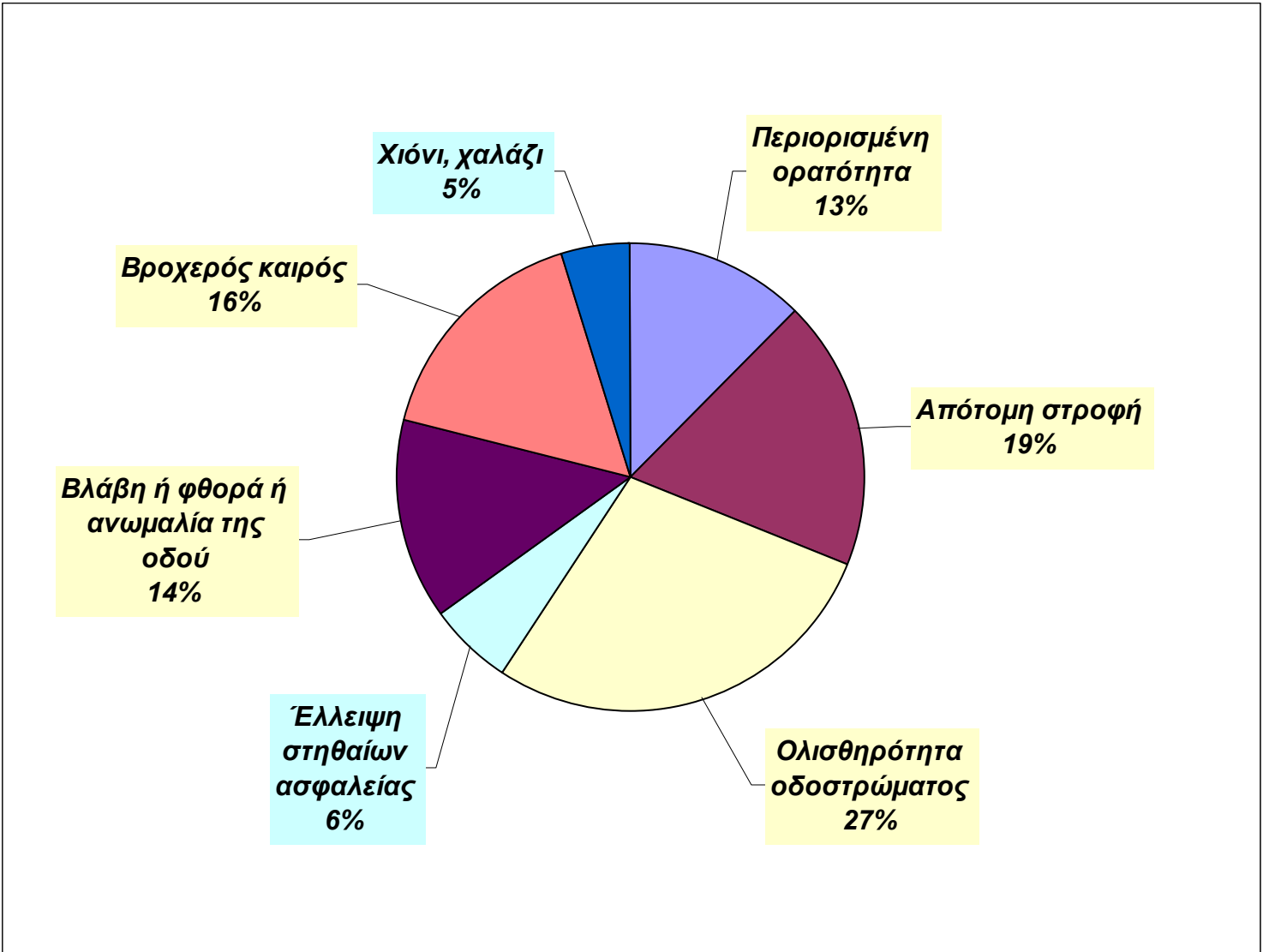


ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5

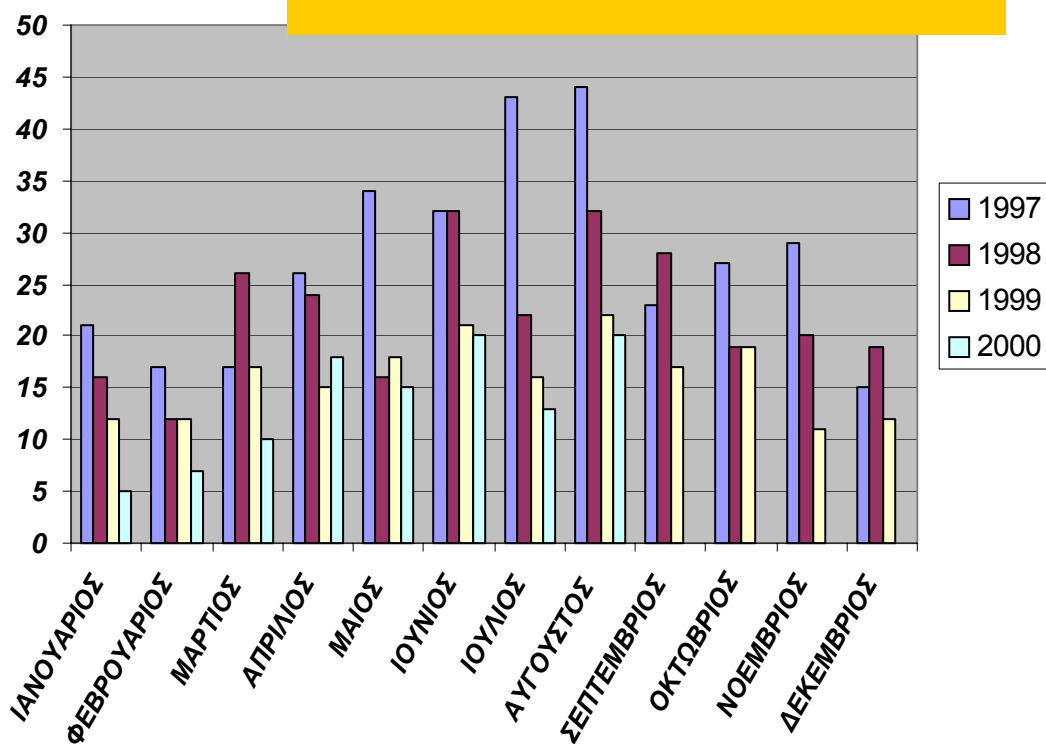
ΑΙΤΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ



**ΑΙΤΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ
ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ**



ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΝΕΚΡΟΥΣ ΚΑΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ στο Ν. Χανίων



	1997	1998	1999	2000
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	21	16	12	5
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	17	12	12	7
ΜΑΡΤΙΟΣ	17	26	17	10
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	26	24	15	18
ΜΑΙΟΣ	34	16	18	15
ΙΟΥΝΙΟΣ	32	32	21	20
ΙΟΥΛΙΟΣ	43	22	16	13
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	44	32	22	20
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	23	28	17	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	27	19	19	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	29	20	11	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	15	19	12	
ΣΥΝΟΛΟ	328	266	192	έως ΣΕΠ
ΝΕΚΡΟΙ	32	33	38	24
ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	428	341	224	97

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8

