

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΒΕΒΑΙΩΘΕΙΣΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2018

Καθηγητής Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης

**Πολυτεχνείο Κρήτης
Επίτιμος Διδάκτορας Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης
Ακαδημαϊκός, Βασιλική Ακαδημία Οικονομικών & Χρηματοοικονομικών της Ισπανίας
Distinguished Research Professor, Audencia Business School, Γαλλία**

Δρ. Μιχαήλ Νικολαράκης

Διδάκτορας Πολυτεχνείου Κρήτης

Νίκος Γιανναράκης

Επιστημονικός Συνεργάτης Πολυτεχνείου Κρήτης

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Εργαστήριο Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης και Ανάλυσης Δεδομένων του Πολυτεχνείου Κρήτης, παρουσιάζει την έρευνά του για το έτος 2018, που αφορά στην αξιολόγηση της αστυνόμευσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και τη συσχέτισή της με τη συχνότητα των τροχαίων ατυχημάτων ανά περιφερειακή ενότητα, δηλαδή το ρόλο που επιτελεί η εντατική αστυνόμευση στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Σε μία περίοδο που η Ελλάδα διανύει μία παρατεινόμενη κοινωνικοοικονομική κρίση, η πρόκληση των τροχαίων ατυχημάτων επιτείνει τους οικονομικούς-δημοσιονομικούς και δημογραφικούς δείκτες της χώρας, καθόσον όπως πολλές φορές έχουμε σημειώσει, τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν εκτός των άλλων, πολύ μεγάλη αιμορραγία για τη χώρα.

Η Παγκόσμια Τράπεζα αναφέρει ότι το οικονομικό κόστος από τα τροχαία ατυχήματα ανέρχεται στο 1-3% του ΑΕΠ κάθε κράτους. Στην Ε.Ε. ετησίως διατίθεται ποσό ύψους 160 δισ. ευρώ, το οποίο ισοδυναμεί με το 2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.-15.

Σύμφωνα με τα δεδομένα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, η Ελλάδα κατέχει την τρίτη υψηλότερη θέση στους δείκτες θνησιμότητας από τροχαία ατυχήματα μεταξύ παιδιών, εφήβων και νέων έως 25 ετών στην Ε.Ε.

Στην Ελλάδα, κάθε βαριά τραυματισμένος κοστίζει περίπου 30.000 ευρώ και κάθε ελαφριά τραυματισμένος 3.000 ευρώ. Η ελληνική οικονομία επιβαρύνεται ετησίως με δαπάνες πάνω από 14 εκατ. ευρώ για την πληρωμή συντάξεων ή αποζημιώσεων για νοσήλια, για αποκατάσταση ζημιών και σωματικών βλαβών κ.λπ. χωρίς να υπολογίσουμε την απώλεια εργατικού δυναμικού ή την επιπλέον εργασιακή απασχόληση για την αντιμετώπιση των συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων, δηλαδή ιατρικό προσωπικό, νοσοκομεία, τροχονόμοι, πραγματογνώμονες, δικαστικοί, ασφαλιστές,

όπως και με άλλα δευτερεύοντα έξοδα π.χ. δικαστικά, οδοιπορικά κ.λπ. που θα πρέπει να συνυπολογισθούν στην επιβάρυνση της ελληνικής οικονομίας.

Το Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2011–2020, ανάμεσα στους στόχους που έχει θέσει για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, είναι και η επιτήρηση της κυκλοφορίας με ελέγχους, δηλαδή η αστυνόμευση των οδών. Το έργο αυτό αλλά και η μείωση των εν λόγω ατυχημάτων έχει ανατεθεί στην Ελληνική Αστυνομία, η οποία καταβάλλει υπεράνθρωπες προσπάθειες παρά την μεγάλη έλλειψη που έχει σε προσωπικό και μέσα.

ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η μεθοδολογία, η οποία βασίζεται στην πολυκριτήρια ανάλυση αποφάσεων, ακολουθήθηκε και σε ανάλογες έρευνες στο παρελθόν. Συγκεκριμένα, για κάθε περιφερειακή ενότητα γίνεται αναγωγή της συμμετοχής κάθε είδους τροχαίου ατυχήματος και παθόντων σε σχέση με το σύνολο της χώρας και εν συνεχεία συσχετισμός με στοιχεία όπως: πληθυσμός, κυκλοφορούντα οχήματα, μήκος εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου.

Από τους συνδυασμούς αυτούς, δημιουργούνται 18 κριτήρια αξιολόγησης και με την εφαρμογή της πολυκριτήριας μεθόδου ανάλυσης αποφάσεων προκύπτουν τα αποτελέσματα, σύμφωνα με τα οποία οι περιφερειακές ενότητες, ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες, υψηλής, μέτριας και χαμηλής επικινδυνότητας όπως παρατίθενται στον πίνακα 3.

Στον πίνακα (1) καταγράφονται ορισμένα βασικά μεγέθη για τα τροχαία ατυχήματα και τους παθόντες την τελευταία πενταετία, προκειμένου να είναι ευχερής η σύγκριση από έτος σε έτος ενώ ο πίνακας (2) επικεντρώνεται στις μεταβολές για το έτος 2018 σε σχέση με το 2017. Στον πίνακα (3) παρατίθενται οι περιφερειακές ενότητες της χώρας ανάλογα με την επικινδυνότητα που παρουσιάζουν στα τροχαία ατυχήματα.

Μελέτη Ατυχημάτων

Παρατίθενται παρακάτω συγκεντρωτικά στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων από αυτά την τελευταία πενταετία.

Πίνακας 1: Αριθμός Ατυχημάτων και Παθόντων περιόδου 2014– 2018

Έτος		2018	2017	2016	2015	2014
Ατυχήματα	Θανατηφόρα	655	679	772	754	745
	Σοβαρά	603	607	742	928	895
	Ελαφρά	9.379	9.416	9.901	9.929	10.037
	Σύνολο	10.637	10.702	11.415	11.611	11.677
Παθόντες	Νεκροί	709	740	824	805	799
	Βαριά τραυματίες	703	698	879	1074	1.068
	Ελαφρά τραυματίες	12.071	12.201	12.946	12.959	13.216
	Σύνολο	13.483	13.639	14.649	14.838	15.083

Πηγή: Διευ/ση Τροχαίας Α.Ε.Α. ΕΛ.ΑΣ, ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας2: Ποσοστιαία και Αριθμητική Μεταβολή Ατυχημάτων και Παθόντων 2018

		2018 σε σχέση με το 2017	
		Ποσοστιαία Μεταβολή	Αριθμητική Μεταβολή
Ατυχήματα	Θανατηφόρα	-3,5%	-24
	Σοβαρά	-0,7%	-4
	Ελαφρά	-0,4%	-37
	Σύνολο	-0,6%	-65
Παθόντες	Νεκροί	-4,2%	-31
	Βαριά τραυματίες	-0,7%	-5
	Ελαφρά τραυματίες	-1,1%	-130
	Σύνολο	-1,1%	-156

Από τα παραπάνω παρατηρούμε ότι για το έτος 2018 καταγράφηκε μείωση σε όλες τις κατηγορίες ατυχημάτων και παθόντων.

Στα **θανατηφόρα τροχαία** ατυχήματα η μείωση ανήλθε σε ποσοστό 3,5%, (24 ατυχήματα λιγότερα) ομοίως και στον αριθμό των νεκρών κατά 31 άτομα λιγότερα, δηλαδή ποσοστό 4,2%.

Στα **σοβαρά τροχαία** ατυχήματα είχαμε οριακή μείωση με 4 ατυχήματα λιγότερα, ήτοι ποσοστό 0,7%, όπως και στους βαριά τραυματίες 5 άτομα λιγότερα, δηλαδή ποσοστό 0,7% επίσης.

Στα **ελαφρά τροχαία** ατυχήματα οι μειώσεις ήταν μικρότερες κατά 0,4%, ήτοι 37 λιγότερα ατυχήματα, και οι ελαφρά τραυματισθέντες από αυτά ήταν 130 λιγότεροι, δηλαδή ποσοστό 1,1%.

Πίνακας 3: Κατάταξη περιφερειακών ενοτήτων ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητάς τους για το έτος 2018

Υψηλής επικινδυνότητας		Μέτριας επικινδυνότητας		Χαμηλής επικινδυνότητας	
1	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	18	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	35	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
2	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	19	ΑΡΤΑΣ	36	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
3	ΑΤΤΙΚΗΣ	20	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	37	ΦΩΚΙΔΑΣ
4	ΗΛΕΙΑΣ	21	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	38	ΡΕΘΥΜΝΗΣ
5	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	22	ΔΡΑΜΑΣ	39	ΚΟΖΑΝΗΣ
6	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	23	ΛΕΣΒΟΥ	40	ΛΑΡΙΣΗΣ
7	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	24	ΕΒΡΟΥ	41	ΠΙΕΡΙΑΣ
8	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	25	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	42	ΡΟΔΟΠΗΣ
9	ΕΥΒΟΙΑΣ	26	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	43	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
10	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	27	ΑΧΑΪΑΣ	44	ΠΕΛΛΑΣ
11	ΚΑΒΑΛΑΣ	28	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	45	ΛΑΣΙΘΙΟΥ
12	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	29	ΗΜΑΘΙΑΣ	46	ΣΑΜΟΥ
13	ΚΙΑΚΙΣ	30	ΣΕΡΡΩΝ	47	ΤΡΙΚΑΛΩΝ
14	ΧΙΟΥ	31	ΕΑΝΘΗΣ	48	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
15	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	32	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	49	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ
16	ΦΛΩΡΙΝΑΣ	33	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	50	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
17	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	34	ΧΑΝΙΩΝ	51	ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα (3) παρατηρούνται τα ακόλουθα:

Στην πρώτη θέση βρίσκονται οι Κυκλάδες, με 230 τροχαία ατυχήματα και 300 παθόντες από αυτά. Οι 17 ήταν νεκροί, 37 σοβαρά τραυματίες και 246 ελαφριά τραυματίες. Με πληθυσμό

112.615 κατοίκους και με μικρό οδικό δίκτυο, θεωρείται υπερβολικά μεγάλος ο αριθμός των παθόντων. Το προηγούμενο έτος βρισκόταν στη δεύτερη θέση με 163 τροχαία ατυχήματα, ενώ το 2016 βρισκόταν στην τρίτη θέση. Παρατηρούμε πως σε αυτή τη γεωγραφική περιφέρεια υπάρχει διαχρονικά σοβαρό πρόβλημα πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων. Ελπίζουμε οι αρμόδιοι να ευαισθητοποιηθούν ώστε να βελτιωθεί η κατάσταση.

Στη **δεύτερη θέση είναι τα Δωδεκάνησα**, με 210 τροχαία ατυχήματα ενώ το προηγούμενο έτος ήταν πάλι στις περιφέρειες υψηλής επικινδυνότητας. Είχαμε μεγάλη αύξηση των νεκρών από τα τροχαία ατυχήματα σε 33 άτομα από 19 που ήταν το 2017.

Οι περιφερειακές ενότητες, Αθήνα-Υπόλοιπο Αττικής, Αιτωλοακαρνανίας, Φθιώτιδας, Δωδεκανήσων, Εύβοιας, βρισκόταν και το προηγούμενο έτος στις περιφέρειες υψηλής επικινδυνότητας.

Τη μεγαλύτερη αύξηση στους νεκρούς από τα τροχαία ατυχήματα παρατηρούμε στην περιφέρεια Αττικής με 22 περισσότερους από το προηγούμενο έτος, με αποτέλεσμα να καταλαμβάνει την τρίτη θέση από την δέκατη που ήταν το 2017. Ακολουθούν η Άρτα, η Αργολίδα τα Γρεβενά, η Φλώρινα, η Φθιώτιδα με τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης των νεκρών.

Η μεγαλύτερη μείωση καταγράφηκε στη περιφέρεια Θεσσαλονίκης με 20 νεκρούς λιγότερους από το προηγούμενο έτος, στη Βοιωτία με 17 νεκρούς λιγότερους από το 2017, στην Κέρκυρα με 8, στην Χαλκιδική με 6, στη Ζάκυνθο σε 4 και στη Λευκάδα σε 3 νεκρούς λιγότερους.

Το πρόβλημα των ατυχημάτων και για το 2018, όπως διαπιστώθηκε και τα προηγούμενα χρόνια, είναι εντονότερο στις περιοχές που το οδικό δίκτυο δεν είναι σε καλή κατάσταση και ιδιαίτερα στα νησιά (Κρήτη, Επτάνησα, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα) όπου το καλοκαίρι, δέχονται πολύ μεγάλο αριθμό επισκεπτών, κυκλοφορούν πολλά ενοικιαζόμενα Ε.Ι.Χ αυτοκίνητα και πάρα πολλά δίκυκλα. Οι μεγάλοι τουριστικοί προορισμοί πρέπει να μπου σε πρώτη προτεραιότητα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας γιατί τα τροχαία ατυχήματα, εκτός του ότι έχουν τεράστιες επιπτώσεις στον ίδιο τον παθόντα, τους συγγενείς του, το δημογραφικό πρόβλημα της χώρας αλλά και τον κρατικό προϋπολογισμό, όπως προαναφέραμε, δυσφημούν σε πολύ μεγάλο βαθμό την Ελλάδα και δημιουργούν κακό αντίκτυπο στο τουριστικό προϊόν.

Μελέτη Παραβάσεων

Στο δεύτερο στάδιο της επεξεργασίας εξετάστηκαν οι βεβαιωθείσες τροχαίες παραβάσεις. Για το σκοπό της έρευνας, οι παραβάσεις χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες:

- α) Επικίνδυνες παραβάσεις**
- β) Παραβάσεις αστυνομικής δραστηριότητας**
- γ) Παραβάσεις των οχημάτων**

Είναι κοινά παραδεκτό πλέον ότι μεταξύ των άλλων παραμέτρων της οδικής ασφάλειας, οι επικίνδυνες παραβάσεις οδηγούν άμεσα στην πρόκληση των περισσότερων τροχαίων ατυχημάτων. Στις παραβάσεις αυτές κυρίως, θα πρέπει να επικεντρωθούν οι έλεγχοι των αστυνομικών υπηρεσιών τροχαίας, προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Στα πλαίσια της αποτίμησης των μέτρων και παρεμβάσεων που έχουν υλοποιηθεί, είναι ιδιαίτερα σημαντική η ποσοτική ανάλυση των διαθέσιμων δεδομένων. Στατιστικά στοιχεία παρουσιάζονται στον πίνακα(4).

Πίνακας 4: Παραβάσεις περιόδου 2018 – 2014

	Παραβάσεις	2018	2017	2016	2015	2014
Επικίνδυνες παραβάσεις	Υπερβολική ταχύτητα	213.333	214.132	169.278	176.695	156.892
	Οδήγηση σε κατάσταση μέθης	34.194	33.620	33.377	31.842	29.597
	Αντικανονικό προσπέρασμα	6705	7.638	8.795	9.426	8.107
	Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	11.364	11.921	12.253	12.992	12.729
	Παραβίαση προτεραιότητας	2.270	2.977	3.749	3.966	3.836
	Κίνηση αριστερή λωρίδα	310	448	466	274	297
	Επιδεικτικός ελιγμός	4.591	6.860	4.871	6.455	5.137
	Παραβάσεις σηματοδότη	14.934	15.501	16.923	14.844	13.913
	Σύνολο	287.701	293.097	249.712	256.494	230.508
Παραβάσεις αστυνομικής δραστηριότη τας	Μη χρήση κράνους	53.073	60.142	63.518	55.734	54.354
	Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	34.544	32.500	34.962	32.454	34.526
	Χρήση κινητού στην οδήγηση	18.233	24.127	25.269	19.950	23.459
	Σύνολο	105.850	116.769	123.749	108.138	112.339
Παραβάσεις οχημάτων	Παραβάσεις ΚΤΕΟ	25.845	19.309	18.187	27.500	30.683
	Θόρυβοι-Καυσαέρια-Υπέρβαρα	7.144	5.894	6.600	5.687	5.744
	Ανασφάλιστα οχήματα	24.621	28.494	35.325	46.639	-
	Σύνολο	57.610	53.697	60.112	88.020	36.427
	Γενικό Σύνολο	451.161	463.563	433.573	452.652	379.274

Διαπιστώσεις

Από τα διαθέσιμα στοιχεία, διαπιστώνεται ότι κατά το 2018 είχαμε μείωση στη βεβαίωση των επικίνδυνων παραβάσεων στην επικράτεια κατά 2%. Στις παραβάσεις αστυνομικής δραστηριότητας είχαμε επίσης μείωση κατά 10%, ενώ στις παραβάσεις των οχημάτων παρατηρείται αύξηση κατά 6,2%.

Στη βεβαίωση των παραβάσεων της υπερβολικής ταχύτητας, διαπιστώνεται ότι διαχρονικά βεβαιώνεται μεγάλος αριθμός, (213.333 παραβάσεις το 2018), καθόσον αυτός γίνεται κυρίως με τη βοήθεια τεχνικών μέσων όπως είναι τα αυτόματα ραντάρ καταγραφής ταχύτητας. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει αφενός τη μεγάλη παραβατικότητα και αφετέρου τη βοήθεια που προσφέρουν τα τεχνικά μέσα στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση, χωρίς την φυσική παρουσία του αστυνομικού προσωπικού, που σε όλες τις υπηρεσίες είναι πολύ λιγότερο από τον αριθμό που χρειάζεται για την επαρκή αστυνόμευση.

Είναι αναγκαία η αύξηση της βεβαίωσης των επικινδύνων παραβάσεων τουλάχιστον στο διπλάσιο, από τον αριθμό που βεβαιώθηκε το εξεταζόμενο έτος, ειδικά για τις περιφερικές ενότητες που βρίσκονται στην υψηλή επικινδυνότητα. Εξάλλου για κάθε περιφερειακή ενότητα χρειάζεται επισταμένη ανάλυση κάθε είδους παράβασης για να διαπιστωθούν τα περιθώρια βελτίωσης της αστυνόμευσης.

Θεωρούμε, πως για να υπάρξει περεταίρω μείωση των τροχαίων ατυχημάτων πρέπει να εφαρμοστεί το **Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2011–2020** για το οποίο οι κυβερνητικοί αξιωματούχοι δεν δείχνουν να ενδιαφέρονται. Η επιτήρηση της κυκλοφορίας και όλο το βάρος της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων έχει ανατεθεί στην Ελληνική Αστυνομία με ελέγχους που γίνονται σε όλους τους δρόμους της επικράτειας. Για το λόγο αυτό επιμένει το Πολυτεχνείο Κρήτης στην αύξηση του εξειδικευμένου αστυνομικού προσωπικού, που ασχολείται με τον έλεγχο της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και την αύξηση του ελέγχου των επικινδύνων ιδίως παραβάσεων, το οποίο όμως δεν σημαίνει απαραίτητα και αύξηση των κλήσεων αλλά μεγαλύτερο βαθμό συμμόρφωση των οδηγών.

Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι μεταξύ των τριών βασικών παραγόντων οι οποίοι αποτελούν τα όπλα μιας κοινωνίας για την αντιμετώπιση και τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, δηλαδή την κατάσταση του οδικού δικτύου, την αστυνόμευση και τον παράγοντα άνθρωπο (πεζό ή οδηγό), η πιο αποτελεσματική παρέμβαση για την αντιμετώπιση του προβλήματος μπορεί να γίνει στον παράγοντα άνθρωπο μέσω της κυκλοφοριακής εκπαίδευσης. Και αυτό διότι η δημιουργία ασφαλούς οδικού δικτύου προϋποθέτει αφενός μεν μεγάλες δαπάνες αφετέρου δε διότι δεν αρκεί από μόνη της να λύσει το πρόβλημα, αφού ένα μεγάλο μέρος των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνει μέσα στις πόλεις όπου το οδικό δίκτυο είναι κατά κανόνα ασφαλές.

Το ίδιο ισχύει και για την αστυνόμευση, αφού είναι πρακτικά αδύνατο να διατίθεται ένας αστυνομικός για την παρακολούθηση του κάθε πολίτη, οδηγού ή πεζού. Αντίθετα, με την κυκλοφοριακή εκπαίδευση «εισάγεται» κυριολεκτικά ο αστυνομικός, δηλαδή ο ελεγκτής της οδικής συμπεριφοράς, μέσα στο μυαλό του πολίτη και τον κατευθύνει.

Ακολουθούν τα αποτελέσματα της κατάταξης των περιφερειακών ενοτήτων για το έτος 2018 ανάλογα με την επίδοση των παραβάσεων τροχαίας.

Πίνακας 5: Αξιολόγηση των περιφερειακών ενοτήτων σύμφωνα με τις βεβαιωθείσες παραβάσεις τροχαίας για το 2018.

Υψηλή αποτελεσματικότητα		Μέτρια αποτελεσματικότητα		Χαμηλή αποτελεσματικότητα	
1	ΠΕΡΙΑΣ	18	ΗΛΕΙΑΣ	35	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
2	ΚΙΑΚΙΣ	19	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	36	ΞΑΝΘΗΣ
3	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	20	ΧΙΟΥ	37	ΑΡΤΑΣ
4	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	21	ΧΑΝΙΩΝ	38	ΡΟΔΟΠΗΣ
5	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	22	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	39	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
6	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	23	ΣΕΡΡΩΝ	40	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

7	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	24	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	41	ΚΥΚΛΑΔΩΝ
8	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	25	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	42	ΠΕΛΛΑΣ
9	ΗΜΑΘΙΑΣ	26	ΑΧΑΪΑΣ	43	ΚΑΒΑΛΑΣ
10	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	27	ΕΥΒΟΙΑΣ	44	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
11	ΛΑΡΙΣΑΣ	28	ΔΡΑΜΑΣ	45	ΦΩΚΙΑΣ
12	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	29	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	46	ΛΑΣΙΘΙΟΥ
13	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	30	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	47	ΚΟΖΑΝΗΣ
14	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	31	ΣΑΜΟΥ	48	ΦΛΩΡΙΝΑΣ
15	ΑΤΤΙΚΗΣ	32	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	49	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
16	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	33	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	50	ΛΑΚΩΝΙΑΣ
17	ΕΒΡΟΥ	34	ΛΕΣΒΟΥ	51	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Για την συνολική αξιολόγηση των περιφερειακών ενοτήτων, θα πρέπει να συνεκτιμηθούν οι δύο κατηγορίες δεδομένων που παρουσιάστηκαν παραπάνω, δηλαδή:

1. Τα τροχαία ατυχήματα και οι παθόντες
2. Οι παραβάσεις που έχουν βεβαιωθεί.

Στον Πίνακα (6) παρουσιάζεται συνολικά, η αξιολόγηση των περιφερειακών ενοτήτων με το συνδυασμό των αποτελεσμάτων παραβάσεων και τροχαίων ατυχημάτων.

Πίνακας 6: Αξιολόγηση των περιφερειακών ενοτήτων, σύμφωνα με τις τροχαίες παραβάσεις σε συνδυασμό με τα τροχαία ατυχήματα για το 2018

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
ΑΘΗΝΑ ΥΠ. ΑΤΤΙΚΗΣ	15	3	ΚΟΖΑΝΗΣ	47	39
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	30	36	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	16	20
ΑΙΤΩΛ/ΑΝΙΑΣ	8	17	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	41	1
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	33	12	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	50	7
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	2	8	ΛΑΡΙΣΑΣ	11	40
ΑΡΤΑΣ	37	19	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	46	45
ΑΧΑΪΑΣ	26	27	ΛΕΣΒΟΥ	34	23
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	14	33	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	10	10
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	22	32	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	12	50
ΔΡΑΜΑΣ	28	22	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	49	21
ΔΩΔ/ΝΗΣΩΝ	39	2	ΞΑΝΘΗΣ	36	31
ΕΒΡΟΥ	17	24	ΠΕΛΛΑΣ	42	44
ΕΥΒΟΙΑΣ	27	9	ΠΙΕΡΙΑΣ	1	41
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	51	18	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	4	28
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	25	15	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	5	38
ΗΛΕΙΑΣ	18	4	ΡΟΔΟΠΗΣ	38	42
ΗΜΑΘΙΑΣ	9	29	ΣΑΜΟΥ	31	46
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	40	25	ΣΕΡΡΩΝ	23	30
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	32	6	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	24	47
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	13	48	ΦΘΙΩΤΙΑΣ	3	5
ΚΑΒΑΛΑΣ	43	11	ΦΛΩΡΙΝΑΣ	48	16

ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	35	35	ΦΩΚΙΔΑΣ	45	37
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	29	49	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	7	26
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	19	51	ΧΑΝΙΩΝ	21	34
ΚΕΦΑΛΛΗ- ΝΙΑΣ	44	43	ΧΙΟΥ	20	14
ΚΙΑΚΙΣ	2	13			

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα αξιολογείται καλύτερα (πράσινο χρώμα) η περιφερειακή ενότητα που έχει πετύχει να είναι στην υψηλότερη θέση από πλευράς παραβάσεων (στήλη 2) και στην χαμηλότερη από πλευράς τροχαίων ατυχημάτων (στήλη 3).

Για παράδειγμα, η περιφερειακή ενότητα Πιερίας αξιολογείται θετικά ως προς το εύρος της βεβαίωσης των τροχαίων παραβάσεων (1^η), ενώ παρουσιάζει χαμηλή επικινδυνότητα ως προς τα τροχαία ατυχήματα που έχουν καταγραφεί (41^η).

Αντίθετα οι περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα προβλήματα (κόκκινο χρώμα) είναι αυτές που έχουν χαμηλή επίδοση στη βεβαίωση των παραβάσεων και βρίσκονται στις πρώτες θέσεις στα τροχαία ατυχήματα.

Οι περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν μια ισορροπία μεταξύ αξιολόγησης παραβάσεων και ατυχημάτων μπορούν να ταξινομηθούν σε μια ενδιάμεση κατηγορία (μπλε χρώμα).

Οι αυξομειώσεις των τροχαίων ατυχημάτων από έτος σε έτος και η μεταβολή της θέσης επικινδυνότητας οφείλονται σε διάφορους παράγοντες. Τι συνέβη και αυξήθηκαν ή μειώθηκαν τα ατυχήματα πρέπει να μελετώνται σε κάθε περιοχή και να δίνονται απαντήσεις, ώστε να μην επαναλαμβάνονται τα τυχόν λάθη και να αποφεύγονται οι αστοχίες.

Ο εντοπισμός όλων των παραγόντων, που θα συνοδεύονται από μια ειδικότερη ανάλυση των παραμέτρων πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, θα υποδείξει τα παθογόνα αίτια, ώστε να οδηγηθούμε στη λήψη των απαιτούμενων προληπτικών μέτρων. Τι λείπει ή τι χρειάζεται ακόμα να γίνει, πρέπει να είναι ένα συνεχές ερώτημα που να βασανίζει τους υπεύθυνους. Υπάρχουν περιοχές που βελτιώθηκαν και μπορούν να γίνουν παράδειγμα για άλλες που επιδεινώθηκαν. Η διαχρονικότητα του προβλήματος μιας περιοχής πρέπει να ευαισθητοποιήσει τους αρμόδιους ώστε να ληφθούν μέτρα και να δώσουν λύση στο πρόβλημα.

Διάγραμμα δράσης

Τα παραπάνω αποτελέσματα συνοψίζονται στο διάγραμμα δράσης του σχήματος 1, στο οποίο ο οριζόντιος άξονας αφορά τις παραβάσεις και ο κάθετος τα ατυχήματα.

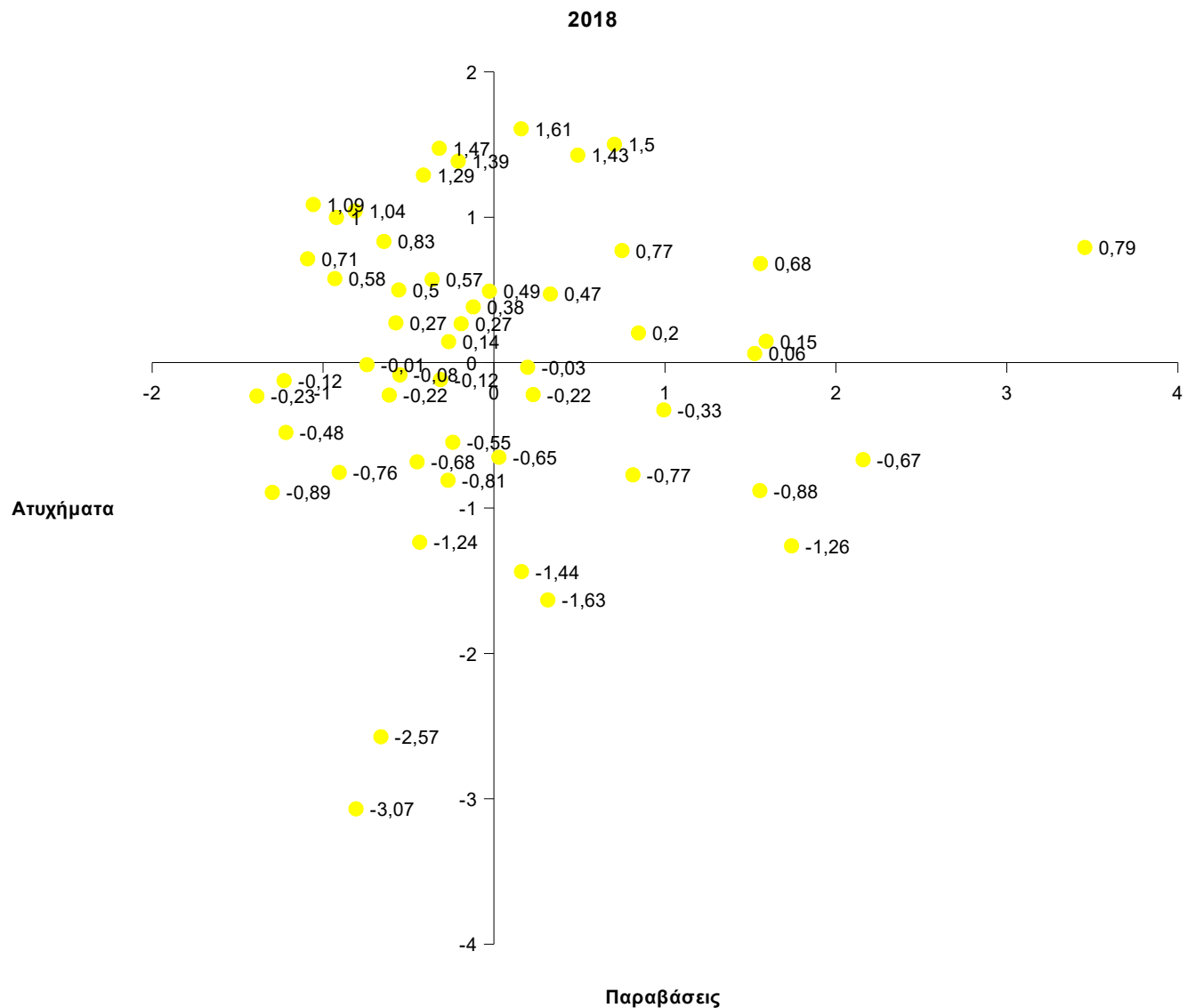
Στο πρώτο τεταρτημόριο βρίσκονται οι περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν λίγα τροχαία ατυχήματα και έχουν βεβαιωθεί πολλές παραβάσεις.

Το δεύτερο τεταρτημόριο περιλαμβάνει τις περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν λίγα τροχαία ατυχήματα, όμως βεβαιώθηκαν λίγες παραβάσεις.

Το τρίτο τεταρτημόριο αφορά περιφερειακές ενότητες που έχουν πολλά ατυχήματα και λίγες παραβάσεις.

Τέλος, στο τέταρτο τεταρτημόριο βρίσκονται αυτές που έχουν μεγάλο αριθμό ατυχημάτων αλλά και πολλές παραβάσεις.

Σχήμα 1: Διάγραμμα δράσης 2018



Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται αναλυτικά οι περιφερειακές ενότητες σε κάθε τεταρτημόριο του διαγράμματος δράσης.

Πίνακας 7: Περιφερειακές ενότητες στο διάγραμμα δράσης

1 ^ο Τεταρτημόριο	2 ^ο Τεταρτημόριο	3 ^ο Τεταρτημόριο	4 ^ο Τεταρτημόριο
Κέρκυρας	Καστοριάς	Μεσσηνίας	Έβρου
Μαγνησίας	Τρικάλων	Ευρυτανίας	Κορινθίας
Ιωαννίνων	Σάμου	Φλώρινας	Χίου
Λάρισας	Λασιθίου	Λακωνίας	Αιτωλοακαρνανίας

Βοιωτίας Ημαθίας Ρεθύμνης Πρεβέζης Χαλκιδικής Πιερίας	Πέλλας Κεφαλληνίας Ροδόπης Κοζάνης Φωκίδας Θεσσαλονίκης	Καβάλας Ηρακλείου Λέσβου Δράμας Άρτας Ζακύνθου	Λευκάδας Αρκαδίας Φθιώτιδας Κιλκίς Αττικής- Υπόλοιπο Ηλείας
	Καρδίτσας Χανίων Γρεβενών Σερρών Αχαΐας Ξάνθης	Αργολίδας Εύβοιας Θεσπρωτίας Δωδεκανήσου Κυκλάδων	

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Περιφερειακή Ενότητα		Θανατηφόρα ατυχήματα	Σοβαρά ατυχήματα	Ελαφρά ατυχήματα	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
Χανίων	2018	11	10	18	11	14	31
	2017	14	7	23	16	9	37
Ρεθύμνου	2018	7	0	3	7	0	4
	2017	6	1	7	6	1	11
Ηρακλείου	2018	21	24	41	25	30	65
	2017	20	22	27	21	24	58
Λασιθίου	2018	5	2	12	5	2	13
	2017	6	7	10	6	7	19
ΣΥΝΟΛΟ	2018	44	36	74	48	46	113
	2017	46	37	67	49	41	125

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα κύρια συμπεράσματα της έρευνας μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα σημεία:

- Από την ανάλυση των στοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα και των σχετικών δεικτών, κατά το έτος 2018, οι επιδόσεις στην οδική ασφάλεια συνολικά κρίνονται ενθαρρυντικές. Όλες οι κατηγορίες ατυχημάτων και παθόντων μειώθηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος.
- Στις περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν μεγαλύτερη συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων επιβάλλεται να ληφθούν έκτακτα μέτρα, καθόσον παρουσιάζουν διαχρονικό πρόβλημα. Θεωρούμε πως η εντονότερη αστυνόμευση θα δημιουργήσει ασφαλέστερο οδικό περιβάλλον και αν αυτό συνδυαστεί με ασφαλέστερους δρόμους τα αποτελέσματα σίγουρα θα είναι ωφελιμότερα για τους χρήστες των οδικών δικτύων. **Χρειάζεται επί παραδείγματι ένας**

σχεδιασμός για τη μείωση των ελαφρών τραυματισμών ιδιαίτερα στους οδηγούς των δικύκλων στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

3. Μέχρι να γίνει συνείδηση στον Έλληνα οδηγό η οδική ασφάλεια και το κράτος σεβόμενο τους οδηγούς κατασκευάσει ασφαλείς οδικές υποδομές, είναι αδήριτη ανάγκη να ληφθούν δραστηρότερα μέτρα αστυνόμευσης και αύξηση της αστυνομικής παρουσίας σε επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου, αλλά και μέσα στα μεγάλα αστικά κέντρα. Οι αστυνομικοί επιβάλλεται να είναι ειδικά καταρτισμένοι στα θέματα οδικής ασφάλειας και αυστηρότεροι με τους οδηγούς με μηδενικά όρια ανεκτικότητας.
4. Υπάρχει αυξημένη επικινδυνότητα για τους οδηγούς που κυκλοφορούν στις τουριστικές περιοχές (Δωδεκάνησα, Επτάνησα, Κρήτη, Κυκλάδες, κλπ.) και πρέπει οι αρμόδιοι φορείς να ενημερώνουν τους οδηγούς είτε με φυλλάδια, είτε με πληροφοριακές πινακίδες, είτε με τη χρήση της τηλεματικής ή των εφαρμογών της κινητής τηλεφωνίας και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης.
5. Οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι αρμόδιοι φορείς της πολιτείας πρέπει να βρουν λύση στο πρόβλημα των ανασφάλιστων οχημάτων, 24.621 παραβάσεις βεβαιώθηκαν μόνο το 2018, παρότι στάλθηκαν πρόστιμα στους ανασφάλιστους ιδιοκτήτες οχημάτων πολλοί δεν συμμορφώθηκαν. Πρέπει να γίνει μείωση των ασφαλιστρών από τις εταιρείες, αφού υπάρχει μείωση των ατυχημάτων, και συγχρόνως ενημέρωση των οδηγών για τις επιπτώσεις σε περίπτωση ατυχήματος. Οι ασφαλιστικές εταιρείες εξακολουθούν να μην συμμετέχουν ενεργά στις προσπάθειες μείωσης των ατυχημάτων και γενικότερα της πρόληψης παρόλο που έχουν σημαντικές ωφέλειες λόγω λιγότερων αποζημιώσεων. Η δραστηριοποίησή τους προς την κατεύθυνση αυτή θα βοηθούσε σημαντικά, τόσο το κοινωνικό σύνολο, αλλά και τις ίδιες τις ασφαλιστικές εταιρείες.
6. Θεωρούμε αναγκαίο να επισημάνουμε την ύπαρξη σχεδόν σε κάθε πόλη της χώρας ενός ή περισσότερων συλλόγων που ασχολούνται με την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων και ενεργούν αυτοβούλως και ανεξέλεγκτα. Θα πρέπει από το υπουργείο που είναι αρμόδιο για την οδική ασφάλεια να γίνει μια καταγραφή αυτών των συλλόγων, να τους δίνονται κατευθυντήριες γραμμές δράσης, να συντονίζονται και σε συνεργασία με επιστήμονες του είδους να ενεργούν συντονισμένα και αποτελεσματικά.
7. Ο στόλος των οχημάτων λόγω της κρίσης έχει γεράσει σημαντικά με Μέσο Όρο τα 14,5 έτη. Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα για την ανανέωσή των πάσης φύσεως οχημάτων με νέα πιο ασφαλή αυτοκίνητα.
8. Οι εργαζόμενοι στις ταχυμεταφορές, εστίασης ή (delivery) παρουσιάζουν μεγάλη συμμετοχή στα τροχαία ατυχήματα. Θεωρούμε αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για τα εργασιακά τους δικαιώματα, που θα περιλαμβάνουν εκτός των άλλων, ειδική στολή και κράνος για τους οδηγούς των δικύκλων, ειδική κατηγορία επαγγελματικού διπλώματος, δελτίου καταλληλότητας, καθώς και ειδικός τύπος οχήματος που να τους παρέχει επιπλέον ασφάλεια.
9. Από το 2012 στην Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζεται η πιστοποίηση με ISO 39001 για την οδική ασφάλεια. Πρέπει και εδώ σύντομα να αναγκαστούν όλες οι μεταφορικές εταιρείες, τα τουριστικά γραφεία, τα ΚΤΕΛ κλπ. να πιστοποιηθούν με το ISO αυτό.
10. Οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία των στόχων οδικής ασφάλειας είναι η ισχυρή πολιτική βούληση, το σταθερό πλαίσιο διοίκησης, ο συντονισμός όλων των συναρμόδιων φορέων, η συμμετοχή των πολιτών, η συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων και η επαρκής χρηματοδότηση. Ο φορέας που έχει τον συντονιστικό ρόλο στην εφαρμογή της εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας, στα παραδείγματα καλής πρακτικής διεθνώς, είναι ένας

κυβερνητικός φορέας που φέρει την ευθύνη της ανάπτυξης της στρατηγικής οδικής ασφάλειας με επικέντρωση στα αποτελέσματα.

Δεν θα κουραστούμε να σημειώνουμε διαρκώς, πως η εθνική καταστροφή από τα τροχαία ατυχήματα, εκτός από τον αβάσταχτο πόνο που προκαλεί στους παθόντες και στις οικογένειές τους και το αυτονόητο τεράστιο κόστος για την εθνική οικονομία που συνεπάγεται, επιφέρει καίριο πλήγμα και στο ευαίσθητο δημογραφικό πρόβλημα της χώρας μας, αφού τα θύματα στην συντριπτική τους πλειοψηφία είναι νέοι άνθρωποι.

Θα περίμενε λοιπόν κανείς, η Ελληνική Πολιτεία να ανασκουμπωθεί και να αντιδράσει άμεσα και αποτελεσματικά, ώστε να αντιμετωπισθεί στο μέτρο του δυνατού αυτή η συμφορά.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Προτείνεται:

α) Η θεσμοθέτηση **κεντρικού κυβερνητικού οργάνου με σταθερό πλαίσιο διοίκησης**, το οποίο θα είναι υπεύθυνο για την εθνική στρατηγική οδικής ασφάλειας. Θα είναι αρμόδιο, εκτός των άλλων και για τη μελέτη, έρευνα και συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων με το τροχαίο ατύχημα, (υπουργείο υγείας-συγκοινωνιών-τροχαία - στατιστική αρχή κλπ.) προκειμένου να ελέγχει και παρακολουθεί την εξέλιξη κάθε τροχαίου ατυχήματος και να παρεμβαίνει καθοριστικά για την αποτροπή άλλου, με άμεσες παρεμβάσεις προς τους συναρμόδιους φορείς.

β) Η στατιστική αρχή πρέπει να ενημερώνεται άμεσα και αξιόπιστα από την υπηρεσία που επιλαμβάνεται του κάθε τροχαίου ατυχήματος. Για το σκοπό αυτό επιβάλλεται να επιμορφωθούν ειδικά όσοι επιλαμβάνονται των τροχαίων ατυχημάτων.

γ) Οι αξιωματικοί Διοικητές και το λοιπό προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την οδική κυκλοφορία και ασφάλεια, επιβάλλεται να επιμορφωθούν ειδικά, ώστε να αντιμετωπίζουν ενιαία τα θέματα οδικής κυκλοφορίας, συμβάλλοντας καθοριστικά με το τρόπο αυτό στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

δ) Να εισαχθεί άμεσα στις παιδαγωγικές σχολές το μάθημα τις κυκλοφοριακής αγωγής και μέχρι τότε να γίνονται εντατικά μαθήματα στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από κατάλληλα επιμορφωμένο για το σκοπό αυτό προσωπικό.

ε) Επιβάλλεται η τροποποίηση του άρθρου 43 του κ.ο.κ ώστε να προβλέπονται οι ποινές του άρθρου 306 του ποινικού μας κώδικα (περί έκθεσης), για τους οδηγούς που προκαλούν τροχαίο ατύχημα και εγκαταλείπουν αβοήθητα τα θύματά τους, καθώς και η οριστική αφαίρεση της αδειας οδηγήσεως τους για την πράξη τους αυτή. Η επανάκτηση αυτής να γίνεται με αρχικές εξετάσεις και αυστηρότερους όρους. Οι ποινικές προβλέψεις για το παραπάνω αδίκημα να προβλέπουν και την αναγκαστική κοινωφελή εργασία του παραβάτη σε ανάλογο νοσηλευτικό ίδρυμα.

στ) Επίσης θεωρούμε αναγκαία και την τροποποίηση του άρθρου 42 του κ.ο.κ (περί οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών), ώστε όποιος προκαλεί θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα και βρίσκεται υπό την επίδραση των παραπάνω ουσιών κατά το χρόνο του εν λόγω ατυχήματος, να μεταχειρίζεται ποινικά, ως να εκτέλεσε το αδίκημα με ενδεχόμενο δόλο η δε άδεια οδηγήσεως του να αφαιρείται οριστικά και η επανάκτηση της να γίνεται μόνο με αρχικές εξετάσεις και αυστηρότερους όρους. Οι ποινικές προβλέψεις για το παραπάνω αδίκημα να προβλέπουν και την αναγκαστική κοινωφελή εργασία του παραβάτη σε ανάλογο νοσηλευτικό ίδρυμα.

