

# η ταχύτητα σκοτώνει...

## ... ας σχεδιάσουμε ένα μέλλον χωρίς αυτήν!

**SOS ΤΡΟΧΑΙΑ**  
ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ  
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ



Καρυδάκης Σόλων  
ετών 15, πεζός 2009

Λ. Κηφισίας,  
χτύπημα από ΙΧ με  
μεγάλη ταχύτητα.



Κουκουζέλης  
Οδυσσέας, ετών 14  
ποδηλάτης 2012

Λ. Λαυρίου,  
χτύπημα από ΙΧ με  
μεγάλη ταχύτητα.

Η ταχύτητα σκοτώνει... Οι περισσότεροι θα συμφωνήσουν. Πάρα πολλοί όμως θα προσθέσουν και ένα αλλά. Ας κάνουμε λοιπόν ξεκάθαρο για τι ακριβώς μιλάμε.

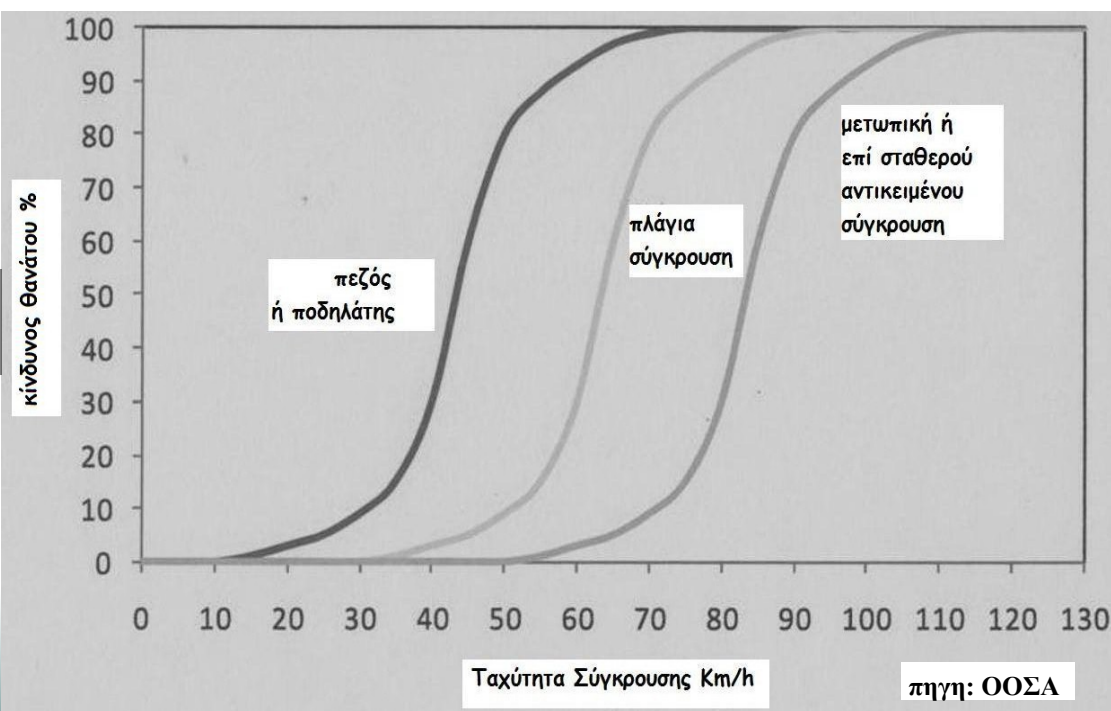
Μιλάμε για το δίκτυο της κυκλοφορίας και όχι τις πίστες αγώνων όπου οι προδιαγραφές, οχημάτων, δρόμου, οδηγών είναι εντελώς διαφορετικές και το δικαίωμα να τρέχεις νόμιμο (και κει βέβαια μπορείς να σκοτωθείς).

Λέμε φυσικά πως κανένας δεν έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο σαν πίστα ταχύτητας. Αλλά όχι μόνο αυτό.

### Η ταχύτητα σκοτώνει...ποια ταχύτητα;

Σε μια εποχή που η κυρία μέριμνα και ο ανταγωνισμός της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι η αύξηση της επιτάχυνσης και της τελικής ταχύτητας οι πλασματικές εντυπώσεις για τις συνέπειες της ταχύτητας αναπόφευκτα είναι κυρίαρχες.

Παρά το ότι τόσο ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας όσο και το σύνολο των επιστημονικών φορέων την κατατάσσουν πρώτη ανάμεσα στα αίτια πρόσκλησης τροχαίων συγκρούσεων, το γιατί ακριβώς μιλάμε μοιάζει αδιευκρίνιστο. Δυστυχώς έχει ήδη διευκρινιστεί με πολύ αίμα.



Στον πίνακα συνοψίζονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης χιλιάδων θανατηφόρων τροχαίων και καταγράφεται η πιθανότητα θανάτου ανάλογα με την ταχύτητα σε μια σύγκρουση οχήματος με πεζό ή ποδηλάτη, σε πλευρική σύγκρουση με άλλο όχημα και σε μετωπική σύγκρουση ή σε πρόσκρουση σε σταθερή επιφάνεια. Από την πρώτη καμπύλη προκύπτει πως **αν ένα όχημα που τρέχει με 30km/h χτυπήσει πεζό ή ποδηλάτη η πιθανότητα θανάτου είναι 10%, αλλά αν αυτό συμβεί με ταχύτητα 50km/h η πιθανότητα ξεπερνάει το 80%**! Στην χώρα μας θεωρείται φυσιολογικό σε πυκνά κατοικημένες περιοχές το όριο ταχύτητος να είναι 50 km/h ( όριο που ελάχιστοι σέβονται και δεν επιτηρείται από κανένα), όριο που εγγυάται ένα αυξημένο αριθμό θανάτων πεζών, ποδηλατών και δικυκλιστών.



**Κουβίδης Κώστας**  
ετών 30, επιβάτης ΙΧ

Οδός Πεσματζόγλου  
μεγάλη ταχύτητα-  
παραβίαση κόκκινου  
εμβολισμού από ΙΧ  
που ανέβαινε την  
Σταδίου, 2007.

Θεωρείται φυσικό σε μεγαλύτερους δρόμους – εισόδους πόλεων, όπως στην Αθήνα, να υπάρχουν όρια 70km/h (Λ. Κηφισίας) η και 90km/h (Λ. Συγγρού)! Όπως είναι φανερό από την δεύτερη καμπύλη **μια πλαγιομετωπική σύγκρουση οχημάτων με ταχύτητα πρόσκρουσης 90km/h σημαίνει 100% πιθανότητα θανάτου ενώ με 70km/h ξεπερνά το 80%. Η πιθανότητα θανάτου πέφτει στο 10% αν η ταχύτητα περιοριστεί στα 50km/h.**

Στο τρίτο διάγραμμα είναι φανερή η **ραγδαία αύξηση της πιθανότητας θανάτου με ταχύτητες μεγαλύτερες από 80km/h σε περίπτωση πρόσκρουσης σε σταθερό εμπόδιο ή σε μετωπική σύγκρουση δυο οχημάτων.** Στην περίπτωση της μετωπικής σύγκρουσης βέβαια σαν ταχύτητα πρέπει να υπολογίζουμε το άθροισμα των ταχυτήτων των δύο οχημάτων. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως μια μετωπική σύγκρουση δυο οχημάτων που τρέχουν με 60 km/h το καθένα έχει σίγουρα θανατηφόρο αποτέλεσμα.

Στην χώρα μας θεωρείται φυσιολογικό σε δρόμους **χωρίς διαχωριστικό** ακόμα και **χωρίς διπλή διαχωριστική γραμμή να υπάρχουν όρια ταχυτητας 90 ή 100km/h** ενώ στους ακόμα και κατ'όνομα εθνικούς δρόμους μπορούν να φτάνουν τα 130km/h.

## Η ταχύτητα σκοτώνει... Θα παραμείνουμε θεατές;



Οι χώρες που είχαν δραστικά αποτελέσματα στον περιορισμό των τροχαίων συγκρούσεων κράτησαν χαμηλά ή περιόρισαν τά όρια ταχύτητας και τα επιτηρούν αυστηρά.

Η **Σουηδία**, η χώρα με το μικρότερο αριθμό τροχαίων συγκρούσεων στον κόσμο, χώρα που παράγει η ίδια αυτοκίνητα, έχει όριο ταχύτητας τα **40 km/h μέσα στις πόλεις** και τα **110 km/h στην Εθνική οδό.**

Πρόσφατα στην **Ολλανδία** η κυβέρνηση ανακοίνωσε πως οι **νέοι οδηγοί** (όσοι έχουν άδεια οδήγησης μέχρι πέντε χρόνια) αν δεχτούν κλήση για **υπερβολική ταχύτητα** ή οδηγούν ανεύθυνα, μετά από μόλις δύο βαθμούς ποινής, θα τους απαγορεύεται η οδήγηση και θα περνούν **ξανά εξετάσεις**, αφού εκπαιδευτούν απο την αρχή.

Σήμερα στις περισσότερες ευρωπαϊκές και αμερικάνικες πόλεις οι Δημοτικές αρχές υιοθετούν τα **30km/h (ή 20mph)** σαν οριο ταχύτητας για το μεγαλύτερο μέρος των πόλεων, ιδίως σε περιοχές κατοικιών, σχολείων, πάρκων και όπου υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων. Το 1/4 των Δημων στην Μ. Βρετανία έχει υιοθετήσει αυτό το όριο ενώ στις ΗΠΑ, ο Δήμος της Νέας Υόρκης (11.000.000 κάτοικοι) από τις αρχές του 2014 εφαρμόζει ένα πρόγραμμα ανασχεδιασμού της κυκλοφορίας που περιλαμβάνει την μείωση της ταχύτητας μαζί με εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και σειρά άλλων μέτρων που θα κάνουν ασφαλή τη μετακίνηση για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Το «**Όραμα Μηδέν**», μια πολιτική με άξονα τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του αυτοκινήτου, που στοχεύει στον εκμηδενισμό των τροχαίων συγκρούσεων και των θυμάτων τους. Έστω και αργά βαθμιαία γίνεται αντιληπτό πως το «Όραμα Μηδέν» αποτελεί μονόδρομο για όσους θέλουν να έχουν αποτελέσματα.

Με βάση τον επίσημο απολογισμό του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την Ασφάλεια στις Μεταφορές το 2010 **το να κυκλοφορείς στο ελληνικό οδικό δίκτυο σήμαινε διπλάσια πιθανότητα θανάτου από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, πάνω από τετραπλάσια από ότι στη Σουηδία και τριπλάσια από ότι στην Ολλανδία.**

**Για ποιο λόγο η χώρα μας, που κατέχει διαχρονικά την πρώτη θέση σε αριθμό θυμάτων από τροχαίες συγκρούσεις στην Ευρώπη δεν υιοθετεί μια τέτοια πολιτική;**

**Ας απαντήσει ο καθένας και πρώτα απόλα αυτοί που άσκησαν και ασκούν εξουσία.**

Ας διευκρινήσουμε πως η κρίση δεν είναι ο λόγος γι αυτό.

Και πως η οδική ασφάλεια δεν είναι sport για πλούσιους.

Χώρες όπως η Σλοβενία το αποδεικνύουν πολύ απλά, σεβόμενες τον άνθρωπο, τον πεζό, τον ποδηλάτη, το παιδί τον ηλικιωμένο, τον ανάπηρο.



**Χουρδάκη Δήμητρα**  
ετών 17, επιβάτης ΙΧ

Σύγκρουση λόγω  
μεγάλης ταχύτητας,  
Β.Ο.Α.Κρήτης -  
Κολυμπάρι, 2006.



**Γκαραγκάνης**  
Αλέξανδρος  
ετών 15, πεζός 2011

Λ. Συγγρού, χτυπήθηκε από μηχανή με μεγάλη ταχύτητα

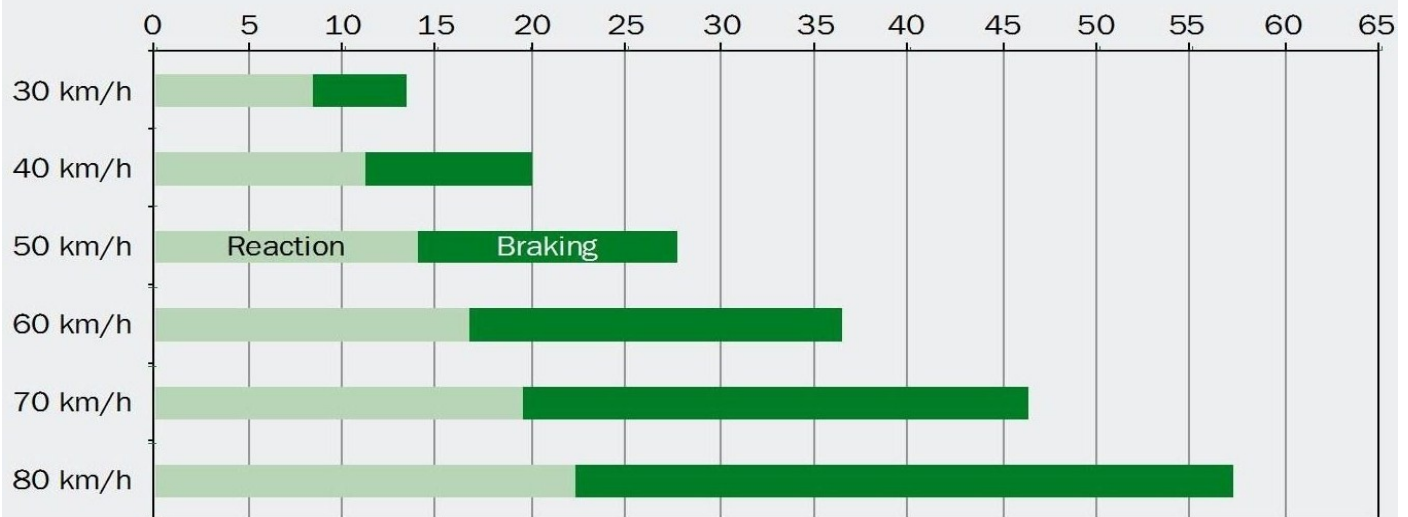
## παθητική ασφάλεια... ασφάλεια για ποιούς;

Ενώ μια σειρά εφαρμογές που προωθούν την **ενεργητική ασφάλεια** είναι διαθέσιμες και φτηνές στην εφαρμογή τους, από τους κόφτες ταχύτητας μέχρι την αυτόματη προσαρμογή των ταχυτήτων των οχημάτων με βάση τα καθορισμένα σε κάθε περιοχή όρια και τους ανιχνευτές αλκοόλ που δεν επιτρέπουν την κίνηση του οχήματος, η εφαρμογή τους είναι η ελάχιστη δυνατή. Αντίθετα η έμφαση δίνεται στην **«παθητική ασφάλεια»**, που αφορά βασικά τους οδηγούς και τους επιβάτες των αυτοκινήτων και όχι τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου. Γεγονός που προδιαθέτει τους οδηγούς στην ανάπτυξη μεγαλύτερης ταχύτητας αφού θεωρούν το όχημα τους ασφαλές (γι αυτούς).

Φυσικά δεν είναι σύμπτωση ότι ο αριθμός των πεζών και των ποδηλατών θυμάτων τροχαίων συγκρούσεων αυξάνει διαρκώς. Η «παθητική ασφάλεια» δεν αφορά αυτούς. Αυτοί είναι αποδέκτες της ενεργητικής επιθετικότητας.

*Οι οδηγοί και οι επιβάτες του ΙΧ πρέπει να φοράνε ζώνες, τα παιδιά να κάθονται σε ειδικά καθίσματα, τα ΙΧ να έχουν αερόσακκους και να είναι καλοσυντηρημένα, οι μοτοσικλετιστές να φοράνε κράνος. **Αλλά όσο η ταχύτητα αυξάνει τόσο ελατώνεται η προστασία που αυτά παρέχουν στους ίδιους τους χρήστες του ΙΧ.***

**Αναγκαία απόσταση (μέτρα) για την ακινητοποίηση οχήματος ανάλογα με την ταχύτητα του.**



**Παπαδημητρίου Βάσω**  
ετών 29, επιβάτης ΙΧ

Το ΙΧ που επέβαινε χτυπήθηκε από άλλο με μεγάλη ταχύτητα.  
Λ. Ποσειδώνος, 2011

Για να ακινητοποιηθεί ένα αυτοκίνητο από την στιγμή που ο οδηγός αντιληφθεί κάποιο κίνδυνο θα διανύσει μια απόσταση ανάλογη με την ταχύτητα του. Αν τρέχει με 40km/h θα χρειαστεί 20 μέτρα αν τρέχει με 80km/h θα χρειαστεί 57. Αυτά με τέλειο οδόστρωμα, καλά φρένα και ελαστικά, οδηγό με καθαρό μυαλό και τέλεια αντανακλαστικά (συνθήκες που βέβαια σπανίζουν σήμερα στη χώρα μας). Οι αποστάσεις αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπ όψιν όχι μόνο από τους οδηγούς αλλά ιδίως απ αυτούς που καθορίζουν τα όρια ταχύτητας σε κάθε περιοχή. Δυστυχώς στη σημερινή Ελλάδα πιο αξιόπιστοι από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας θεωρούνται οι ισχυρισμοί των κατασκευαστών αυτοκινήτων και δρόμων γι αυτό μπορεί κανείς να διαπιστώσει τον πλήρη παραλογισμό που υπάρχει στα όρια ταχύτητας και την πλημμελέστατη επιτήρηση τους.

### **Η Ταχύτητα σκοτώνει...όμως για ποια ταχύτητα μιλάμε;**

Όταν για παραβίαση ορίου ταχύτητας έως 20km/h ο ΚΟΚ προβλέπει ποινή 40ευρώ με 50% έκπτωση αν πληρωθεί έγκαιρα και αυτή η «μικρή» παραβίαση του ορίου σημαίνει οκταπλασιασμό της πιθανότητας πρόκλησης θανατηφόρου τροχαίου μαλλον δεν μιλάμε την ίδια γλώσσα.

## SOS

### Τροχαία Εγκλήματα

-Ένας σύλλογος που δημιουργήθηκε από οικογένειες με απώλεια από τροχαία εγκλήματα και ανθρώπους που θέλουν να δουλέψουν-και όχι να κάνουν δουλειές για την οδική ασφάλεια.

-Επειδή τα τροχαία δεν είναι ατυχήματα, δεν οφείλονται σε ατυχία και ούτε θα περιοριστούν από την τύχη, πρέπει και μπορούμε να τα σταματήσουμε.

-Όχι πια θεατές στον ίδιο μας τον θάνατο!

Ενημερώσου:

[www.soste.gr](http://www.soste.gr)

Ελα σε επαφή:

[soste.gr@gmail.com](mailto:soste.gr@gmail.com)

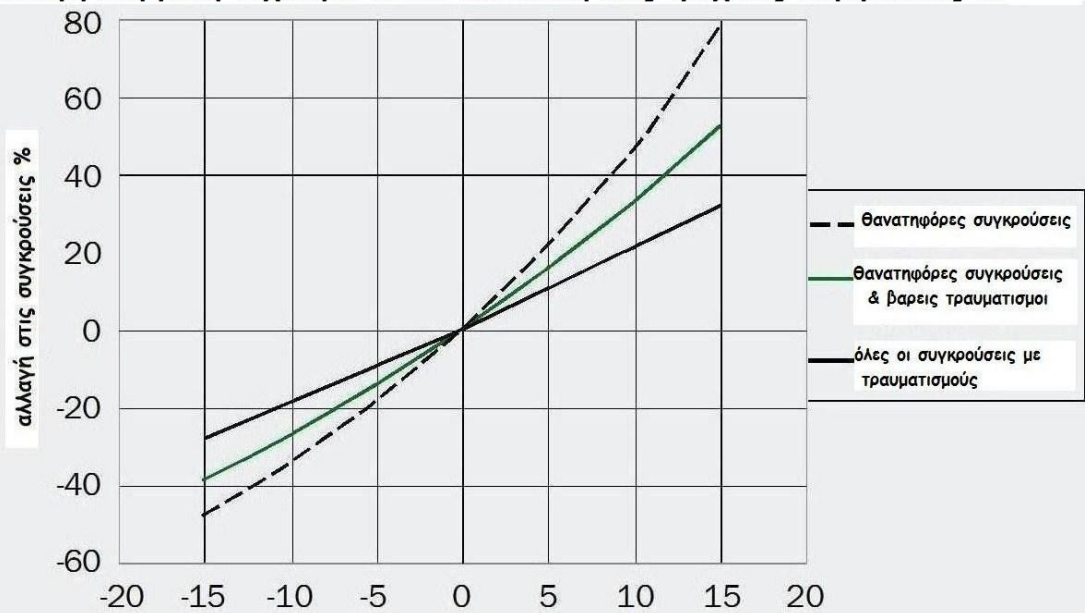
Στήριξε:

τον πανελλαδικό  
σύλλογο

**SOS T.E.**



### αλλαγή στη μέση ταχύτητα % και επίπτωση στις τροχαίες συγκρούσεις %



Το 2005 η «Αττική Οδός» ανακοίνωσε ότι το 30% των χρηστών της δηλαδή 75.000 αυτοκίνητα την ημέρα παραβίαζε τα όρια ταχύτητας...

Μια μικρή αύξηση της ταχύτητας συνεπάγεται μια μεγάλη αύξηση των συγκρούσεων, ιδιαίτερα των θανατηφόρων. Αυτή είναι η μία όψη. Αυτή που συνηθίσαμε να βιώνουμε μέσα από την καθημερινότητα και την ειδησεογραφία του τρόμου.

Η άλλη όψη, αυτή που μας ενδιαφέρει άμεσα, είναι πως μια μικρή μείωση της ταχύτητας σημαίνει μια μεγάλη μείωση των συγκρούσεων και ιδιαίτερα των θανατηφόρων.

Θα παραμείνουμε θεατές του ίδιου μας του θανάτου ή θα διεκδικήσουμε την ίδια μας τη ζωή;

Προϋπόθεση για το δεύτερο είναι ένας ανασχεδιασμός στην κυκλοφορία, που:

-εστιάζει στις ανάγκες των ανθρώπων και στην προστασία της ανθρωπίνης ζωής και όχι στις επιδόσεις και τις δυνατότητες των μηχανοκίνητων μέσων.

-υπερασπίζεται τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, πεζούς, ποδηλάτες, παιδιά, ηλικιωμένους ΑμεΑ και όχι την κυριαρχία του αυτοκινήτου.

Μια τέτοια πολιτική επιτάσσει:

-Περιορισμό των ορίων ταχύτητας και αυστηρή επιτήρηση τους μέσα (40km/h) και έξω (110km/h) από τις πόλεις. Όρια με κριτήριο την επικινδυνότητα.

-Εκτεταμένες ζώνες ήπιας κυκλοφορίας (ανώτερη ταχύτητα 30km/h) στις περιοχές μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων.

-Ανάπτυξη εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων που θα διασφαλίζουν την απρόσκοπτη μετακίνηση των χρηστών τους χωρίς την απειλή των μηχανοκίνητων.

-Στους δρόμους όπου συνυπάρχουν σήμερα μηχανοκίνητα μέσα και ποδήλατα (πχ λεωφορειόδρομοι) ΑΜΕΣΑ περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30km/h.

-Διαβαθμισμένο δίπλωμα για τους νέους οδηγούς (συνηθέστεροι παραβάτες των ορίων) και αφαίρεση του σε περίπτωση παράβασης.

-Αναμόρφωση των ποινών που προβλέπει ο ΚΟΚ για την παραβίαση των ορίων ταχύτητας με βάση την επικινδυνότητα της παράβασης και κατάργηση της παραγραφής τους που είναι δεδομένη σε κάθε δίκη για τροχαίο έγκλημα.

-Ας θυσιάσουμε καλύτερα την ταχύτητα παρά την Ζωή!

16/11/2014

Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται σε αυτό το φυλλάδιο προέρχονται από την μελέτη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας: **WHO- Speed management, 2008**