

ΠΕΖΗ

Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των Πεζών

<http://www.pezh.gr> Τ.Θ. 3188 Αθήνα 10210 E-mail: pezh@pezh.gr
τηλ. 2109223905 - 2106531610 - φαξ: 2109223905

αρ.πρωτ. 3 / 12 Οκτωβρίου 2010

Προς:

Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων
Γενική Διεύθυνση Μεταφορών / Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας & Περιβάλλοντος
Τμήμα Οδικής Ασφάλειας
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε – 1019 1 – ΠΑΠΑΓΟΥ
Τηλ. 2106508633 φαξ 2106508485 email: s.georgiopoulos@yme.gov.gr

ΘΕΜΑ: Απόψεις της πρωτοβουλίας πολιτών ΠΕΖΗ στο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ) για το θέμα «ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ»

Σας επισυνάπτουμε κείμενο με τις απόψεις μας για το θέμα «ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ».

Το κείμενο αυτό περιέχει λεπτομερέστερα τα στοιχεία του κειμένου που σας στείλαμε με email τον προηγούμενο Αύγουστο καθώς και μερικά επί πλέον.

Με εκτίμηση

Για το ΔΣ-ΣΕ,

Ο πρόεδρος

Η Γενική Γραμματέας

Νικόλαος Στάππας

Ελσα Τσεκούρα

ΠΕΖΗ

Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των Πεζών

<http://www.pezh.gr> Τ.Θ. 3188 Αθήνα 10210 E-mail: pezh@pezh.gr
τηλ. 2109223905 - 2106531610 - φαξ: 2109223905

Απόψεις προς το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ) για το θέμα

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ

Τα οδικά ατυχήματα και δυστυχήματα με πεζούς στον αστικό χώρο αποτελούν μεγάλο ποσοστό των νεκρών και τραυματιών από οδικά ατυχήματα. Για παράδειγμα, το 2007 οι νεκροί πεζοί στο σύνολο της χώρας αποτελούσαν το 16% των νεκρών, ενώ στην Νομαρχία Αθηνών, μια σχεδόν πλήρως αστική περιοχή το 29% (ΕΣΥΕ, http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A2102&breadcrumbparameter=SDT03).

Επομένως οι αστικές περιοχές της Ελλάδας αποτελούν ένα επικίνδυνο περιβάλλον για τους κατοίκους τους λόγω της κυκλοφορίας αυτοκινήτων.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, οι πεζοί έχουν τον υψηλότερο δείκτη θανάτων και τραυματισμών σε σχέση με όλες τις άλλες κατηγορίες τραυματισμών που αφορούν μηχανοκίνητα μέσα: περίπου διπλάσιο σε σχέση με τους μοτοσικλετιστές και τέσσερις φορές υψηλότερο σε σχέση με τους επιβάτες αυτοκινήτων. Οι ηλικιακές κατηγορίες πεζών πάνω από 55 και κάτω από 12 ετών είναι οι πιο εκτεθειμένες στα τροχαία ατυχήματα (www.eu-portal.net). Στον «Οδηγό Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής» του Υπουργείου Μεταφορών αναφέρεται ότι σε παιδιά 5-10 ετών τα 9 στα 10 ατυχήματα συμβαίνουν γύρω από το σχολείο τους (σελ. 26).

Βασική στρατηγική (και μόνος τρόπος για να επιτευχθεί ουσιαστική μείωση των τροχαίων "ατυχημάτων") θα πρέπει να είναι η αντικατάσταση των εγγενώς επικίνδυνων τρόπων μετακίνησης με τους εγγενώς ακίνδυνους τρόπους μετακίνησης: δηλαδή η αντικατάσταση μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα με μετακινήσεις με τα πόδια ή με ποδήλατο. Για μεγαλύτερες αποστάσεις θα πρέπει να υπάρχει πλήρες δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών.

Με βάση αυτή την αρχή θα πρέπει γενικά να ενισχυθεί η ενίσχυση της πεζή μετακίνησης και της ποδηλασίας, η μείωση των αποστάσεων και η διατήρηση συμπαγούς οικιστικού ιστού, η βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών (ποσοτικά, ποιοτικά και χρονικά), και μέτρα αποτρεπτικά για τη χρήση ΙΧ αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

Μια τέτοια προσέγγιση της οδικής ασφάλειας δεν θα μειώσει μόνο τα τροχαία "ατυχήματα", αλλά θα έχει ευεργετικές επιπτώσεις και σε πολλές άλλες πολιτικές: υγείας, μείωσης της ψυχολογικής έντασης πεζών, οδηγών και κάθε κατοίκου της πόλης, περιορισμού της ρύπανσης, συμμόρφωση με τις διεθνείς υποχρεώσεις για την κλιματική αλλαγή, οικονομική πολιτική (ιδίως σε αυτή τη δύσκολη συγκυρία για πολλούς συμπολίτες μας), τουριστική πολιτική, κινητικότητα ατόμων με αναπηρία (και γενικότερα, εμποδιζόμενων ατόμων) κλπ.

«Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός καθοδηγείται από την δομή του αστικού χώρου, εξυπηρετώντας τους στόχους του χωροταξικού/πολεοδομικού σχεδιασμού, βασιζόμενος στις αρχές και στους κανόνες του. Κατά συνέπεια, ο συνδυασμένος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι βασική αρχή για μια βιώσιμη πόλη.» Η ορθή αυτή αρχή προέρχεται από την «Εισήγηση για τη Στρατηγική Αστικής Κινητικότητας σε θέματα αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ» (ΥΠΕΧΩΔΕ 2008). Σχολιασμός της εισήγησης αυτής έγινε από τις οργανώσεις ΠΕΖΗ, Επιβάτης, Ποδη-λάτισσες και υποβλήθηκε στο τότε ΥΠΕΧΩΔΕ.

Βασικός στόχος μας είναι να διαμορφώσουμε πόλεις για ανθρώπους και όχι για μηχανές.

Αλλά άμεσα προέχει η επιβίωση. Υπάρχει ανάγκη να μην αναγκαζόμαστε να περπατάμε στο οδόστρωμα: να υπάρχουν επαρκή πεζοδρόμια και διαβάσεις πεζών και να μην καταλαμβάνονται από οχήματα και άλλα αντικείμενα.

Αυτή την περίοδο, τα μέσα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πεζών στον αστικό ιστό είναι:

Αστυνόμηση

Η αστυνομία θα πρέπει να εφαρμόσει επιτέλους τους νόμους που προστατεύουν τους πεζούς και να περιφρουρήσει τους χώρους κίνησής τους από την εισβολή αυτοκινήτων και μοτοσικλετών. Θα πρέπει επίσης να πάψουν να είναι οι πρώτοι, που τους καταπατούν με τα υπηρεσιακά τους οχήματα.

Άμεση προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην **ενημέρωση του προσωπικού της αστυνομίας** για τον σεβασμό των δικαιωμάτων των πεζών.

Η δημοτική αστυνομία στην Αθήνα ασχολείται με την επιβολή της ελεγχόμενης στάθμευσης. Η στάθμευση στα πεζοδρόμια και άλλους χώρους πεζών δεν βρίσκεται στις προτεραιότητες της. Ετσι όποιος σταθμεύει σε χώρους πεζών δεν ενοχλείται, αφού στις θέσεις αυτές δεν υπάρχει υποχρέωση πληρωμής αντιτίμου στάθμευσης.

Ενημερωτικές εκστρατείες

Σήμερα οι ενημερωτικές εκστρατείες για την οδική ασφάλεια είναι ουσιαστικά ανύπαρκτες (με εξαίρεση τις προσπάθειες του «ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς»). Ιδιαίτερη σημασία για την επιτυχία των μέτρων έχει η σωστή ενημέρωση της κοινής γνώμης. Γι' αυτό το λόγο:

- Βασικό στοιχείο των ενημερωτικών εκστρατειών θα πρέπει να είναι η ευαισθητοποίηση για το σεβασμό των πεζών και των χώρων κίνησής τους (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, διαβάσεις κλπ). Κάποια ενημέρωση που γίνεται για χρήση της ζώνης ασφαλείας και του κράνους, δεν συμβάλει καθόλου στην ασφάλεια των πεζών που είναι η πιο ευάλωτη ομάδα πεζών.
- Θα πρέπει να υπάρχει σαφής ενημέρωση σχετικά για το είδος της πόλης που επιδιώκεται να διαμορφωθεί και **τα πλεονεκτήματα που έχουν οι πόλεις για**

ανθρώπους σε σχέση με τις πόλεις για μηχανές, ώστε να υπάρξει συμμετοχή και ενεργητική στήριξη των πολιτών.

- Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στην ενημέρωση των κρατικών φορέων και κυρίως του προσωπικού της αστυνομίας για τον σεβασμό των δικαιωμάτων των πεζών.
- Σημαντικό ρόλο και επομένως αντίστοιχη ενημέρωση απαιτείται για τους υπαλλήλους τεχνικών υπηρεσιών και ιδίως των δήμων καθώς και τα στελέχη της τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Το μάθημα σχετικά με την οδική κυκλοφορία στα σχολεία **δεν** θα πρέπει να έχει σαν στόχο το να γίνουν τα παιδιά οδηγοί, αλλά το να ενστερνιστούν τις αξίες της βιώσιμης κινητικότητας και να μάθουν να περπατούν περισσότερο.

Προγραμματισμός σε επίπεδο ΟΤΑ.

Σε κάθε ΟΤΑ να διαμορφωθεί ένα όραμα (ή σχέδιο) για την πόλη και την μετακίνηση πεζή, με ποδήλατα και τα μέσα δημόσιας μεταφοράς. Αυτό θα πρέπει να γίνει λεπτομερέστερο για κάθε γειτονιά με την συμμετοχή των κατοίκων. Να περιγράφεται η σταδιακή εφαρμογή του και οι επί μέρους στόχοι για συγκεκριμένες χρονικές περιόδους.

Να συνδυαστεί με την βελτίωση της εικόνας της πόλης, των δημόσιων χώρων (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, πάρκα, πλατείες, ρέματα, υποβαθμισμένες εκτάσεις). Συμβάλλει στην αύξηση της κοινωνικότητας των πολιτών και της συμμετοχής τους στα κοινά.

Τα υπουργεία ΥΠΕΚΑ, ΥΠΟΜΕΔΙ και ΥΠΕΣ έχουν τις αρμοδιότητες και τη δυνατότητα να προκαλέσουν και να υποστηρίξουν τέτοιο σχεδιασμό.

Ενταξη στον χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, τις κατασκευές και τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις.

- Στις χωροταξικές μελέτες και ρυθμίσεις θα πρέπει υποχρεωτικά να δίνονται οι κατευθύνσεις για διαμόρφωση πόλεων και γενικά οικισμών όπου η πεζή μετακίνηση είναι λειτουργική, ευχάριστη και ασφαλής. Αυτά θα πρέπει να εξειδικεύονται με πολύ συγκεκριμένο τρόπο στις πολεοδομικές μελέτες. Σε κάθε μελέτη και κατασκευή ή μεταβολή δρόμου στο εσωτερικό οικισμού θα πρέπει να καθορίζονται κατά προτεραιότητα οι διαμορφώσεις επαρκών πεζοδρομίων και χώρων πεζών.
- Θα πρέπει να εξετάζεται και να εξασφαλίζεται η ασφαλής κίνηση των πεζών και η «βιώσιμη κινητικότητα» μέσω της επιβολής συγκεκριμένων όρων:
 1. Σε κάθε Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για έργα οδοποιίας ή άλλες διαμορφώσεις σε αστικό χώρο ή σε περιοχή με αυξημένη παρουσία ανθρώπων.
 2. Σε κάθε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων χωροταξικής και πολεοδομικής μελέτης.

Το ΥΠΕΚΑ έχει τις αρμοδιότητες και με εγκύκλιο μπορεί να καθορίσει τα παραπάνω.

- Να εκδοθούν και να γνωστοποιηθούν ευρέως προδιαγραφές για ασφαλείς διαβάσεις πεζών σε θέσεις έργων. Το προβλέπει το άρθρο 48 του ΚΟΚ. Υπάρχει ήδη η ΟΜΟΕ, η υποχρεωτική εφαρμογή της οποίας μπορεί να γίνει με πρωτοβουλία του ΥΠΕΚΑ. Η υποχρέωση θα πρέπει να μπαίνει σε κάθε δημόσια σύμβαση κατασκευής έργου και να ελέγχεται από την επιβλέπουσα υπηρεσία. Για ιδιωτικά έργα υπεύθυνος θα είναι ο κατασκευαστής και την εφαρμογή θα ελέγχει η τεχνική υπηρεσία του ΟΤΑ.

Ειδικότερα μέτρα

Μερικά από τα μέτρα που θα μπορούσαν να ενισχύσουν τη χρήση ασφαλών τρόπων μετακίνησης, και ιδιαίτερα της πεζή μετακίνησης είναι:

- Αποκατάσταση των πεζοδρομίων σε ικανοποιητικό πλάτος (δηλ. 2,00 μ τουλάχιστον και πάνω από 3-3,50 σε δρόμους με εμπορική κίνηση). Η χρήση αυτή (του πεζοδρομίου ως μέρους του δρόμου) θα πρέπει να έχει προτεραιότητα σε σχέση με τη στάθμευση των οχημάτων (ιδίως στην περίπτωση της "ελεγχόμενης στάθμευσης").

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εφαρμόζονται οι οδηγίες για τα ΑΜΕΑ (ΥΑ 52488 ΥΠΕΧΩΔΕ/ ΦΕΚ 18Β/15-1-2002), δηλαδή τα πεζοδρόμια, να γίνουν τουλάχιστον όσο προβλέπουν οι οδηγίες αυτές: ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2 μέτρα και πλάτος χωρίς κανένα εμπόδιο για τους πεζούς 1,50 μέτρο. Ελεύθερο ύψος 2,20 μέτρα..

Οι οδηγίες αυτές εξυπηρετούν και γενικότερα τους πεζούς, αλλά συνήθως δεν εφαρμόζονται: οι οδηγίες αυτές είτε δεν είναι γνωστές στους μηχανικούς είτε αγνοούνται για να εφαρμοστούν οι κανονισμοί οδοποιίας και να μην αυξηθεί το κόστος (το κόστος των ατυχημάτων με πεζούς που παρασύρονται δεν το πληρώνει η υπηρεσία που κατασκευάζει τους δρόμους... Παράδειγμα αποτελεί η διαμόρφωση της οδού Ζαχάρωφ στους Αμπελοκήπους).

Αλλά πέρα από τα ελάχιστα και συχνά ανεπαρκή πλάτη που καθορίζονται με την ανωτέρω ΥΑ, θα πρέπει να διαμορφωθεί από το ΥΠΕΚΑ μέθοδος καθορισμού του ελάχιστου ελεύθερου πλάτους των χώρων διέλευσης πεζών, ανάλογα με τις παρόδιες χρήσεις και τον αριθμό των πεζών που κινούνται. Αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται στις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες και γενικά σε διαμορφώσεις στον αστικό χώρο.

- Διαβάσεις πεζών σε τακτές αποστάσεις (π.χ. κάθε 20-30 μέτρα σε κεντρικές περιοχές). Να γίνει γνωστό ότι ο ΚΟΚ ορίζει ότι οι επεκτάσεις των πεζοδρομίων σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο είναι διαβάσεις πεζών.
- Αποφυγή κατασκευής αυτοκινητοδρόμων ταχείας κυκλοφορίας εντός πόλεων. Για τους ήδη υπάρχοντες θα πρέπει να εφαρμοσθούν μέτρα κατευνασμού της κυκλοφορίας (traffic calming, Verkehrsberuhigung) και να κατασκευαστούν συχνές διαβάσεις φιλικές για του πεζούς.

- Επέκταση των πεζοδρομήσεων και πραγματική λειτουργία τους ως πεζοδρόμων.
- Αύξηση της συχνότητας των δημοσίων συγκοινωνιών, βελτίωση της αξιοπιστίας τους (τηλεματική κλπ), χρονική επέκταση των δρομολογίων (νυκτερινά, αργίες κλπ). Το μετρό και το τραμ πρέπει να χρησιμοποιούνται ως σπονδυλική στήλη για τις λεωφορειακές γραμμές οι οποίες θα πρέπει να προσφέρουν υψηλή ποιότητα και κατάλληλες διαδρομές ώστε να μην παρατηρείται κορεσμός στο μετρό.
- Η χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς πρέπει να διευκολυνθεί και άμεσα με απλούς τρόπους. Ενδεικτικά:
 1. Όποιος βρίσκεται στο δρόμο και θέλει να μετακινηθεί πρέπει από οποιαδήποτε στάση να μπορεί να οργανώσει τη διαδρομή του στην πόλη μέσα από εύληπτους χάρτες και πίνακες. Και αυτό άσχετα από τις υπηρεσίες μέσω διαδικτύου ή τηλεφώνου.
 2. Η πρόσβαση σε σημαντικούς σταθμούς πρέπει να διευκολύνεται με πινακίδες προς τους πεζούς και να μην υπάρχουν εμπόδια γύρω τους. Π.χ. για τους κατοίκους του Παπάγου και του Χολαργού που κινούνται προς τον σταθμό Εθνική Αμυνα, οι περιφραγμένες εκτάσεις των υπηρεσιών του ΥΠΟΜΕΔΙ αποτελούν εμπόδιο.
- Δεν πρέπει να γίνονται περιφράξεις σε δημόσιους χώρους, εκτός και αν υπάρχει σοβαρός και τεκμηριωμένος λόγος. Οι περιφράξεις αποτελούν εμπόδια στην πεζή μετακίνηση, αυξάνουν τις αποστάσεις και αφαιρούν δυνατότητες εξυπηρέτησης. Ετσι στρέφουν τους πεζούς προς άλλα μέσα μεταφοράς ή τους οδηγούν στους δρόμους με τα συνήθως ακατάλληλα πεζοδρόμια.
- Βελτίωση της νομοθεσίας (βλ. σχετική πρότασή μας για τροποποίηση του ΚΟΚ) και αντικειμενική ευθύνη των οδηγών σε περίπτωση ατυχήματος με πεζό (τεκμήριο υπαιτιότητας οδηγού).

Οδική ασφάλεια γύρω από σχολεία.

Αναπτύχθηκε το θέμα στην προηγούμενη συνάντηση του ΕΣΟΑ. Κύρια θέματα είναι τα εξής:

- Διαμόρφωση ασφαλούς χώρου για πεζούς γύρω από τα σχολεία
- Πρόγραμμα περιοδικού ελέγχου της οδικής ασφάλειας γύρω από τα σχολεία και τυποποίηση του, μαζί με αντίστοιχα μέτρα αντιμετώπισης τυπικών προβλημάτων
- Σχέδια πόλης, σχολεία και προσέγγιση με τα πόδια

Αφορούν κυρίως δράσεις του Υπουργείου Παιδείας, καθώς και του ΥΠΕΚΑ, των ΟΤΑ και των σχολείων.

Επί μέρους θέματα

Να δημιουργηθεί σύστημα εντοπισμού επικινδυνων σημείων για πεζούς (ενδεικτικά: όπως αυτό για της διαφημιστικές πινακίδες στο διαδίκτυο illegalsigns.gov.gr).

Κάθε έργο σε δημόσιο χώρο να ελέγχεται ως προς την λειτουργικότητα του και την επίδραση του στην ασφάλεια και την κίνηση των πεζών (ακόμα και τα έργα για πεζούς, ποδήλατα, στάσεις , πλατείες κλπ). Οι στάσεις των λεωφορείων με διαφημιστικές πινακίδες, συχνά αναγκάζουν τους πεζούς να κατεβούν στο οδόστρωμα.

Πολλές προσβάσεις σταθμών του μετρό είναι κακοσχεδιασμένες ή και επικίνδυνες για πεζούς (π. χ. στενά πεζοδρόμια και περίφραξη με πυράκανθους που μειώνει τις διαθέσιμες επιφανειες στους σταθμούς Εθνικής Άμυνας και οδού Λιοσίων, όπου μάλιστα σκοτώθηκαν η γιαγιά με το εγγόνι της το 2009).

Για τη διαμόρφωση χώρων για τους πεζούς και τους ποδηλάτες εκτός των αναγκαίων μεγάλων επεμβάσεων, να επιδιωχθεί η εφεύρεση και ο σχεδιασμός σχετικών λύσεων μεγάλης αποτελεσματικότητας και μικρού κόστους.

Σχεδιάζοντας ποδηλατόδρομους δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι ο βασικός τρόπος μετακίνησης των ανθρώπων είναι με τα πόδια.

Τυπικά προβλήματα οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές

Το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ/ΔΜΕΟ ανέθεσε το 2007 την εκπόνηση μελέτη με θέμα «Σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών για την υλοποίηση επιλεγμένων βέλτιστων επεμβάσεων για τυπικά προβλήματα οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές». Εχουμε ζητήσει να ενημερωθούμε για αυτήν αρχικά το 2007 και κατόπιν με άλλες επιστολές μας, αλλά τελική ενημέρωση δεν λάβαμε. Το 2009 σε συνέδριο ανακοινώθηκε ότι έχει ολοκληρωθεί η μελέτη αυτή και υπάρχει πρόθεση να εκδοθεί σχετικό εγχειρίδιο. Είναι σωστό πριν γενικευθεί ένας τρόπος εργασίας να δημοσιοποιείται ώστε να βελτιώνεται κατά το δυνατό.

Διάδοση των καλών πρακτικών

Η διάδοση των καλών πρακτικών που υπάρχουν ή θα προκύψουν αποτελεί καθήκον των κεντρικών υπηρεσιών των υπουργείων.

Μακροχρόνιος στόχος

Η υποχρέωση εξασφάλισης θέσης στάθμευσης εκτός του δημόσιου χώρου για κάθε νέο όχημα που μπαίνει σε κυκλοφορία από τον ιδιοκτήτη του.