

ΑΤΕΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: Σ.Σ.Ο.Ε

Βασιλοπούλου ΤΕΛΜ

Πτυχιακή Εργασία

ΘΕΜΑ: Τα Τροχαία Ατυχήματα ως κοινωνικό πρόβλημα στην
Αστυνομική Δ/ση Αιτωλίας, στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας.
(περιοδου 01-01-2003 έως 31-12-2003)

της ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ Αικατερίνης

επιβλέπων καθηγητής:
ΤΣΟΥΡΑΜΑΝΗΣ Χρήστος



ΑΤΕΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: Σ.Σ.Ο.Ε

Πτυχιακή Εργασία

**ΘΕΜΑ: Τα Τροχαία Ατυχήματα ως κοινωνικό πρόβλημα στην
Αστυνομική Δ/νση Αιτωλίας, στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας.
(περιόδου 01-01-2003 έως 31-12-2003)**

της ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ Αικατερίνης

επιβλέπων καθηγητής:
ΤΣΟΥΡΑΜΑΝΗΣ Χρήστος

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	ΣΕΛΙΔΕΣ
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	1
1. ΓΕΝΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ	3
2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	5
3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ-ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	7
(περιόδου 01-01-2003 έως 31-12-2003)	
4. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	14
α. Βασικές αιτίες Τροχαίων Ατυχημάτων	14
β. Οινόπνευμα και Τροχαία Ατυχήματα	18
γ. Τροχαία Ατυχήματα και παιδιά.	22
5. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ	24
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΕΠΙΛΟΓΟΣ	34

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ολοκληρώνοντας τη φοίτησή μου στο τμήμα ΣΣΟΕ (τώρα Κοινωνικής Οικονομίας Συνεταιρισμού και Τοπικής Ανάπτυξης) του ΑΤΕΙ Μεσολογγίου και μπαίνοντας στην τελική ευθεία για την αποφοίτησή μου, απαιτείται η παρουσίαση της πτυχιακή μου εργασίας.

Τα "Τροχαία Ατυχήματα ως κοινωνικό πρόβλημα στην Αστυνομική Διεύθυνση Αιτωλίας" του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, θέμα της πτυχιακής μου εργασίας απευθύνεται κατά κύριο λόγο στους καθηγητές του ΑΤΕΙ Μεσολογγίου οι οποίοι θα κρίνουν και θα αξιολογήσουν την εργασία μου την ημερομηνία που θα αποφασιστεί η παρουσίασή της.

Αυτό βέβαια, δεν αποκλείει την ανάγνωσή της και απο οποιοδήποτε τρίτο του ΑΤΕΙ Μεσολογγίου, του οποίου τα ενδιαφέροντα περιστρέφονται γύρω απο το θέμα που αναπτύσσονται στις σελίδες της εργασίας.

Το θέμα του είναι, όπως υποδηλώνει και ο τίτλος της, η παρουσίαση των τροχαίων ατυχημάτων ως κοινωνικό πρόβλημα στην Α.Δ. Αιτωλίας και η απο κοινωνιολογικά άποψη προσέγγισή του.

Η ύλη της εργασίας διακρίνεται σε πέντε τμήματα - κεφάλαια. Στο πρώτο απο αυτά γίνεται μια γενική θεώρηση αναφορά στα τροχαία ατυχήματα που έγιναν στην Αστυνομική Δ/ση Αιτωλίας στην Ελλάδα γενικότερα αλλά και στους δρόμους των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο δεύτερο τμήμα, με μια αναδρομή στο παρελθόν καταγράφεται χρονολογικά η ιστορική εξέλιξη του αυτοκινήτου, η πρώτη του εμφάνιση στην Ελλάδα και το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα στη χώρα μας.

Στα υπόλοιπα τμήματα που ακολουθούν, προσεγγίζονται διαδοχικά τρία θέματα από τα πλέον σημαντικά - κατά τη γνώμη μου. Ειδικότερα στο τρίτο τμήμα γίνεται καταγραφή περιστατικών - στατιστικών στοιχείων (περιόδου 01-01-2003 έως 31-12-2003) στην Αστυνομική Δ/ση Αιτωλίας, στο τέταρτο διερευνώνται τα αίτια που προκαλούν τα οδικά τροχαία ατυχήματα και τέλος στο πέμπτο τμήμα δίνεται έμφαση στην πρόληψη αυτών και φυσικά στα μέτρα αντιμετώπισης του τεράστιου αυτού κοινωνικού προβλήματος.

Ανακεφαλαιώνοντας την εργασία, γίνεται φανερό ότι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων είναι εφικτή αρκεί να πεισθούμε όλοι ότι έχουμε υποχρέωση να

συμπεριφερόμαστε σωστά και προσεκτικά, εφόσον συμμετέχουμε στην οδική κυκλοφορία.

Προχωρήσαμε στη "βιβλιογραφία" όπου ο αναγνώστης της εργασίας μπορεί να συμβουλευθεί για να αποκτήσει μια περισσότερο ολοκληρωμένη άποψη γι' αυτή.

Ολοκληρώνοντας αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τον Αστυνόμο Α' κ. ΣΙΑΜΑ Ιωάννη, διοικητή του τμήματος τροχαίας Ναυπάκτου καθώς και τον κ. ΤΣΟΥΡΑΜΑΝΗ Χρήστο, καθηγητή στο ΑΤΕΙ Μεσολογγίου, για τη σημαντική τους συμβολή στην εργασία μου.

1. ΓΕΝΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

Η πορεία της ανθρωπότητας τα προηγούμενα χρόνια χαρακτηρίστηκε από μία άνευ προηγουμένου πρόοδο στους τομείς της επιστήμης, της τεχνολογίας, της οικονομίας και της κοινωνικής ανάπτυξης.

Η τεχνολογική εξέλιξη των μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούνται για την ικανοποίηση των αναγκών του ανθρώπου, έφερε στο προσκήνιο το αυτοκίνητο με την ευρύτερη χρησιμοποίηση του οποίου άλλαξε ριζικά η όψη της ανθρωπότητας.

Το αυτοκίνητο επέφερε μια πραγματική επανάσταση στην διακίνηση των προσώπων αγαθών και υπηρεσιών, με αποτέλεσμα την συνεχή αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού και την εκμηδένιση των αποστάσεων μεταξύ των διαφορετικών περιοχών με παράλληλη τεράστια σημασία στην οικονομική, πολιτική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των ανθρώπων.

Όμως η ραγδαία αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων εκτός από τα θετικά στοιχεία, παρουσίασε και ορισμένα αρνητικά χαρακτηριστικά κυριότερα των οποίων είναι οι δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και τα τροχαία ατυχήματα.

Θα ήταν καθαρή ουτοπία στις ημέρες μας αν μιλήσουμε για εξάλειψη των προαναφερομένων αρνητικών επιπτώσεων, μπορούμε όμως να επηρεάσουμε τους βασικούς παράγοντες που ευθύνονται γι' αυτό με σκοπό την μείωση στο ελάχιστο τόσο των τροχαίων ατυχημάτων όσο και των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Βεβαίως το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων δεν είναι μόνο Ελληνικό, είναι παγκόσμιο. Διεθνώς εκτιμάται ότι τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν την τρίτη αιτία θανάτου μετά τις καρδιοπάθειες, και τον καρκίνο.

Σύμφωνα με την Έκθεση της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων Υψηλού Επιπέδου για μια Ευρωπαϊκή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας (Έκθεση Gerondeau), η οποία συντάχθηκε για τη Γενική Δ/ση Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περίπου 50.000 άνθρωποι χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στους δρόμους των Κρατών –Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περισσότεροι από 1.700.000 τραυματίζονται σε

1.200.000 τροχαία ατυχήματα και 150.000 καθίστανται μονίμως ανάπηροι. Το οικονομικό κόστος των ιατρικών δαπανών, των υπηρεσιών αστυνόμευσης και πρώτων βοηθειών της ζημιάς περιουσιακών στοιχείων και της απώλειας της οικονομικής απόδοσης των σκοτωμένων και τραυματισμένων ατόμων, ανέρχεται σε 22τρις δραχμές περίπου, το χρόνο. Το ποσό αυτό ισοδυναμεί με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν μικρών χωρών, όπως της Ελλάδος, της Ιρλανδίας, της Πορτογαλίας κ.λ.π.

Ειδικά στην χώρα μας τα τροχαία ατυχήματα παρουσιάζουν ξεχωριστό ενδιαφέρον γιατί μέχρι πρόσφατα είχαμε στα τροχαία τα θλιβερά πρωτεία τουλάχιστον στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον, επίσης, παρουσιάζουν τα τροχαία ατυχήματα στην Αστυνομική Διεύθυνση Αιτωλίας, στο Νομό Αιτ-νίας που τα ποσοστά των ατυχημάτων δεν είναι καθόλου ενθαρρυντικά, τουλάχιστον την χρονική περίοδο 01-01-2003 έως 31-12-2003.

Είναι επιτακτική ανάγκη να αναζητήσουμε και να διερευνήσουμε τις αιτίες που προκαλούν τα οδικά τροχαία ατυχήματα και να δώσουμε έμφαση στην πρόληψη αυτών, διότι τα τροχαία ατυχήματα απειλούν άμεσα τα πολυτιμότερα αγαθά του ατόμου, δηλαδή τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα, και προκαλούν ανυπολόγιστες υλικές ζημιές στην ατομική περιουσία, αλλά και την εθνική οικονομία γενικότερα. Η διερεύνηση όμως δεν είναι τόσο εύκολη γιατί το τροχαίο ατύχημα τις περισσότερες φορές δεν μπορεί να αποδοθεί μόνο σ' έναν παράγοντα. Είναι συνήθως ένας συνδυασμός γεγονότων και καταστάσεων που οδηγούν τελικά στο ατύχημα.

Τα οδικά τροχαία ατυχήματα στην Αστυνομική Διεύθυνση Αιτωλίας, θέμα παγκοσμίου ενδιαφέροντος και τεράστιας σημασίας καθ' όσον συνδέεται άμεσα με την ζωή και σωματική ακεραιότητα του ανθρώπου θα αποτελέσει στις λίγες αυτές σελίδες το αντικείμενο της παρούσας εργασίας.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το ανήσυχο πνεύμα του ανθρώπου πριν ακόμα ευρεθεί η μηχανή είχε προβλέψει την κατασκευή και την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων.

Και πράγματι με το πέρασμα του χρόνου ο άνθρωπος άρχισε σιγά-σιγά να συλλαμβάνει την ιδέα της μηχανής και να την υλοποιεί.

► Το 1770 στην Γαλλία ο ΖΟΖΕΦ ΚΙΝΙΟΝ κατασκεύασε το πρώτο αυτοκίνητο όχημα, το οποίο θεωρείται το πρώτο αυτοκίνητο του κόσμου και φυλάσσεται στο μουσείο τεχνών στο Παρίσι. Ο εφευρέτης όμως του πρώτου αυτοκινήτου φυλακίσθηκε, γιατί η εφεύρεσή του θεωρήθηκε ως απειλή κατά της δημόσιας τάξης και ασφάλειας και απαγορεύθηκε νέα δοκιμή της μηχανής.

► Το 1800 στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ο λοχαγός ΤΡΕΒΕΘΙΚ κατασκεύασε ατμομηχανή η οποία μπορούσε να μεταφέρει φορτίο πλέον των δέκα (10) τόνων.

► Το 1876 ο ΟΤΤΟ ανακάλυψε την αρχή του κύκλου στους 4 χρόνους της μηχανής και χρησιμοποίησε ως καύσιμο, μίγμα φωταερίου με αέρα.

► Το 1893 η εταιρεία ΝΤΕ ΝΤΙΟΝ ΜΠΟΥΥΤΟΝ προσάρμοσε για πρώτη φορά βενζινοκινητήρα επί αυτοκινήτου οχήματος.

Μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων κατασκευής του αυτοκινήτου (1890) ήρθε η πίστη και η βεβαιότητα ότι το αυτοκίνητο δεν είναι μέσον πολυτελείας αλλά ανάγκη με αποτέλεσμα να αρχίσει η ευρεία διάδοση και η μεγάλη παραγωγή του, ενώ οι δύο παγκόσμιοι πόλεμοι κατέδειξαν πλήρως την αξία του ως μεταφορικού μέσου.

Την 17-8-1896 στην Αγγλία γίνεται το πρώτο τροχαίο ατύχημα στον κόσμο κατά το οποίο έχασε τη ζωή του Βρετανός αυτοκινητιστής ο οποίος έτρεχε με ταχύτητα 3,7 μιλίων την ώρα (6,9 χιλιόμετρα / ώρα).

Το 1896 έφθασε στην Ελλάδα το πρώτο αυτοκίνητο, το 1897 το δεύτερο και στην συνέχεια και άλλα!!!

Η υποδοχή του αυτοκινήτου δεν συνοδεύτηκε από κολακευτικά σχόλια. Σιδερένια τέρατα και στοιχεία βαρβαρότητας αποκαλούν τα αυτοκίνητα οι τότε αρθρογράφοι και εμφανίζουν τους πεζούς σαν καταδιωκόμενους.

Το πρώτο αυτοκινητιστικό τροχαίο, και μάλιστα θανατηφόρο ατύχημα, που αναφέρεται στην Ελλάδα έγινε την Κυριακή 4 Μαρτίου 1907 και ώρα 11.30 περίπου επί της Λεωφόρου Συγγρού, μετά την Πύλη του Αδριανού στο ύψος του εργοστασίου Φιξ.

Τα σχετικά δημοσιεύματα για το πρώτο αυτό τροχαίο, άργησαν να κοπιάσουν. Οι αρθρογράφοι και οι χρονικογράφοι της εποχής διερωτώντο: «Αυτά σήμερα όταν υπάρχουν επτά μόνον αυτοκίνητα. Τι θα γίνει αύριον όταν θα έχουμε εβδομήκοντα;». Βέβαια τα αυτοκίνητα δεν έγιναν απλώς εβδομήκοντα αλλά δεκάδες εκατοντάδες χιλιάδων και τα θανατηφόρα ατυχήματα έγιναν καθημερινά ειδήσεις ρουτίνας.

3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (περιόδου 01-01-2003 έως 31-12-2003)

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα στον νομό Αιτ-νίας και μια από τις κύριες αιτίες θανάτου. Ειδικότερα, στην Αστυνομική Διεύθυνση Αιτωλίας (Ναύπακτος – Μεσολόγγι – Αστακός – Αιτωλικού – Γαβαλού) είχαμε συνολικά το έτος 2003, εκατόν δεκαοχτώ (118) οδικά τροχαία ατυχήματα, όπου το 26,3% ήταν θανατηφόρα και το 73,7% με σωματικές βλάβες. Θα πρέπει να επισημάνω στο σημείο αυτό, ότι όταν χαρακτηρίζω ένα τροχαίο ατύχημα θανατηφόρο δεν έπεται ότι είχαμε μόνο ένα νεκρό. Ο αριθμός μπορεί να είναι μεγαλύτερος. Το ίδιο ισχύει και στα τροχαία με σωματικές βλάβες.

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησε το εργαστήριο Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης, υπό τον καθηγητή Κων/νο Ζοπουνίδη, στην κατηγορία των λιγότερο επικίνδυνων περιοχών του οδικού δικτύου χάρτη της χώρας μας περιλαμβάνονται οι νομοί Ευρυτανίας, Σάμου, Πέλλας Γρεβενών και Καστοριάς. Από την άλλη πλευρά, στη λίστα των πιο επικίνδυνων περιοχών περιλαμβάνονται οι νομοί Φθιώτιδας, Κορινθίας, Καρδίτσας, Χαλκιδικής και Αιτωλοακαρνανίας.

Τα τροχαία ατυχήματα στην Α.Δ. Αιτωλίας του έτους 2003 που διαπιστώθηκαν από την Ελληνική Αστυνομία όσον αφορά τις ημέρες και τους μήνες, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΤΟΥΣ 2003 (από 01-01-2003 έως 31-12-2003)													
	ΙΑΝΟΥΑΡ	ΦΕΒΡΟΥΑ	ΜΑΡΤΙΟΣ	ΑΠΡΙΛΙΟΣ	ΜΑΙΟΣ	ΙΟΥΝΙΟΣ	ΙΟΥΛΙΟΣ	ΑΥΓΟΥΣ	ΣΕΠΤΕΜ	ΟΚΤΩΒΡ	ΝΟΕΜΒ	ΔΕΚΕΜΒ	ΣΥΝΟΛΟ
ΔΕΥΤΕΡΑ		33,3%			28,5%	16,6%		8,3%	27,2%	8,3%	30%	12,5%	12,8%
ΤΡΙΤΗ	25%	33,3%		20%	14,3%				18,2%	25%			8,5%
ΤΕΤΑΡΤΗ			15,4%			5,5%	9,1%	8,3%		25%	40%	25%	11,8%
ΠΕΜΠΤΗ	25%		7,7%		14,3%	11,1%	36,3%	25%			10%	12,5%	12,7%
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	50%		15,4%	20%	28,5%	5,5%	9,1%	8,3%	9,1%			12,5%	11,9%
ΣΑΒΒΑΤΟ			46,1%		14,3%	27,8%	18,2%	33,3%	9,1%	8,3%		25%	18,7%
ΚΥΡΙΑΚΗ		33,3%	15,4%	60%		33,4%	27,3%	16,7%	36,4%	33,4%	20%	12,5%	23,7%
ΣΥΝΟΛΟ	6,8%	2,5%	11%	4,2%	5,9%	15,3%	9,3%	10,2%	9,3%	10%	8,5%	6,8%	

Πηγή: Στατιστικές της ΕΛ.ΑΣ στην Α.Δ. Αιτωλίας έτους 2003

Από τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα 1 προκύπτει ότι:

α. Η ημερήσια διακύμανση των ατυχημάτων αποκαλύπτει ότι τα περισσότερα τροχ. ατυχήματα συμβαίνουν την Κυριακή (23,7%) και το Σάββατο (18,7%), όπου περισσότερα άτομα ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής. Ακολουθεί η Δευτέρα (12,8%) η Πέμπτη (12,7%) και μετά οι άλλες ημέρες της εβδομάδας.

Τα "διήμερα" αναψυχής αρχίζουν συνήθως το Σάββατο όπου ο δείκτης των τροχ. ατυχημάτων απογειώνεται για να κορυφωθεί την Κυριακή και να μετράμε τη Δευτέρα εκείνους που δεν γύρισαν.

β. Παρατηρείται τους θερινούς μήνες (Ιούνιο, Αύγουστο) να υπάρχει μεγάλη αύξηση των ατυχημάτων, ενώ τους μήνες Φεβρουάριο και Απρίλιο, παρατηρείται μείωσή τους που μπορεί κυρίως να εξηγηθεί και να αποδοθεί:

- Στην μεγάλη υπερκινητικότητα του πληθυσμού (τόπους αναψυχής, διακοπές λόγω αδειών, αύξηση οχημάτων λόγω τουρισμού)
- Στις υψηλές θερμοκρασίες του περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα οι οδηγοί λόγω ζέστης να παραβιάζουν την προτεραιότητα, να μη φορούν τις ζώνες ασφαλείας και οι οδηγοί των δικύκλων να μη φορούν τα κράνη, που τους προστατεύουν και μειώνουν τις συνέπειες του ατυχήματος.
- Στην υπερθέρμανση του οδοστρώματος και των ελαστικών με αποτέλεσμα να μειώνεται ο συντελεστής ολίσθησης (τριβής).

Ο επόμενος πίνακας 2 αναφέρεται στα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων που συνέβησαν στην Α.Δ. Αιτωλίας, που κατέγραψε η ΕΛ.ΑΣ, για το χρονικό διάστημα 01-01-2003 έως 31-12-2003.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΑΙΤΙΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΈΤΟΥΣ 2003		
ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	Αριθμ.	%
A) Αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς		
Υπερβολική ταχύτητα	17	14,4
Αντικανονικό προσπέρασμα	5	4,2
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	26	22,0
Παραβίαση προτεραιότητας γενικώς	30	25,5
Μη τήρηση απόσταση ασφαλείας	4	3,4
Οδήγηση σε κατάσταση μέθης	43	36,5
Παράλειψη σημ. πρόθεσης στροφ. ή αλλαγ. Πορείας	6	5,0
Μη οδήγηση στο άκρο δεξιό της οδού	1	0,8
Απόσταση της προσοχής του οδηγού	20	16,9
Παραβίαση σηματοδότη	4	3,3
B) Αίτια αναφερόμενα σε πεζούς /		
Διέλεσε απότομα και απερίσκεπτα στη οδό	5	4,2
ΣΥΝΟΛΟ	118	100,00

Πηγή: Στατιστικές της ΕΛ.ΑΣ στην Α.Δ. Αιτωλίας, έτους 2003

Από τον παραπάνω πίνακα 2 φαίνονται καθαρά τα σοβαρότερα αίτια πρόκλησης ενός οδικού τροχαίου ατυχήματος στην περιοχή της Αιτωλίας. Η μέθη, η παραβίαση προτεραιότητας γενικώς, η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, η απόσπαση της προσοχής του οδηγού και η υπερβολική ταχύτητα, είναι τα πέντε (5) βασικότερα αίτια.

Η μέθη (36,5%) σε συνδυασμό πάντοτε και με άλλες παραβάσεις, είναι μια από τις σοβαρότερες αιτίες πρόκλησης μεγάλου αριθμού ατυχημάτων, με θανατηφόρα κατά κανόνα αποτελέσματα, καθ' όσον το αλκοόλ επιδρά στην αντίληψη των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος από τον χρήστη.

Επίσης, μοιραίες πλαγιομετωπικές συγκρούσεις έγιναν από παραβίαση προτεραιότητας γενικώς (25,5%) και από οχήματα που πέρασαν στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας (22%) από βιασύνη ή απροσεξία των οδηγών. Βέβαια ο Έλληνας οδηγός λόγω χαρακτήρα (ανήσυχος – εγωιστής – χωρίς καρτερία – ευέξαπτος) διαταράσσει με τον τρόπο που διευθύνει το όχημα του, την ομαλή κυκλοφορία με συνέπεια τα τροχαία ατυχήματα.

Τέλος, παρατηρούμε ότι το 95,8% από τα αίτια αναφέρονται στον άνθρωπο οδηγό ενώ το 4,2% αναφέρονται στον άνθρωπο πεζό.

Ο πίνακας 3 που ακολουθεί αναφέρεται στα Οδικά Τροχαία Ατυχήματα που είχαν σαν αποτέλεσμα το θάνατο ή της σωματικές βλάβες ατόμων, που συνέβησαν στην Α.Δ. Αιτωλίας, σε κατοικημένη περιοχή ή μη, νύχτα ή μέρα, τα οποία κατέγραψε η ΕΛ.ΑΣ, για το έτος 2003.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Οδικά Τροχαία Ατυχήματα Θανατηφόρα ή Σωματικών Βλαβών έτους 2003								
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ		ΣΩΜΑΤΙΚΩΝ		ΒΛΑΒΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμ.	%	ΣΟΒΑΡΑ		ΕΛΑΦΡΑ		Αριθμ.	%
			Αριθμ.	%	Αριθμ.	%		
Συνέβησαν Νύχτα	11	9,3	15	12,7	24	20,3	50	42,3
Συνέβησαν Ημέρα	20	17	19	16,1	29	24,6	68	57,7
Σύνολο	31	26,3	34	28,8	53	44,9	118	100,0
Συνέβησαν σε κατ. περχ	17	14,4	22	18,6	39	33,1	78	66,1
Συνέβησαν σε μη κατ. περχ	31	11,8	12	10,2	14	11,8	40	33,9
Σύνολο	31	26	34	28,8	53	44,9	118	100,0

Πηγή: Στατιστικές της ΕΛ.ΛΑΣ στην Α.Δ. Αιτωλίας, έτους 2003

Εκτιμώντας τα στατιστικά στοιχεία του πίνακα 3, διαπιστώνουμε ότι τα περισσότερα τροχ. ατυχήματα στην Α.Δ. Αιτωλίας έγιναν την ημέρα (57,7%) και σε κατοικημένη περιοχή (66,1%). Πολλοί πιστεύουν ότι τα περισσότερα και σοβαρότερα ατυχήματα γίνονται σε μη κατοικημένη περιοχή, έξω από την πόλη και την νύχτα. Αυτό είναι λάθος.

Δεν θα πρέπει εξάλλου να ξεχνάμε, ότι το μεγαλύτερο τμήμα του Οδικού Εθνικού Δικτύου της Αιτωλίας χαρακτηρίζεται ως κατοικημένη περιοχή, που σημαίνει ότι το ανώτατο όριο ταχύτητας δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 50 χλμ.

Σχετικά με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των θανόντων ή των τραυματισμένων από τα τροχαία ατυχήματα στην Α.Δ. Αιτωλίας όπως φαίνονται από τα στατιστικά στοιχεία της ΕΛ.ΑΣ, του έτους 2003, αυτά ήταν.

- Ηλικίας 18 – 30 ετών
- Άνδρες
- Ελληνικής Υποκοότητας.

4. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Οι κυριότεροι παράγοντες, που μεμονωμένοι ή συνηθέστερα σε συνδυασμό μεταξύ τους, θεωρούνται διεθνώς αιτίες οδικών τροχαίων ατυχημάτων είναι: Ο άνθρωπος, το όχημα, το οδικό δίκτυο και ο καιρός.

Πάντως όπως φαίνεται από τις στατιστικές της ΕΛ.ΑΣ στην Α.Δ Αιτωλίας αλλά και από σχετικές έρευνες που έγιναν στην χώρα μας ο ανθρώπινος παράγοντας με την τριπλή ιδιότητα ως οδηγού – επιβάτη – πεζού, βαρύνεται με το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης περίπου 90% και το υπόλοιπο 10% κατανέμεται στους άλλους παράγοντες.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων (πίνακας 2) το 95,8% οφείλεται σε παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κάνει ο οδηγός.

α. Βασικές Αιτίες Τροχαίων Ατυχημάτων

Η διερεύνηση των αιτιών που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα στην περιοχή μας δεν είναι τόσο εύκολη όσο εκ πρώτης όψης φαίνεται γιατί το τροχαίο ατύχημα σπάνια μπορεί να αποδοθεί αποκλειστικά σε ένα μόνο παράγοντα. Συνήθως είναι συνδυασμός γεγονότων και καταστάσεων που οδηγούν τελικά στο ατύχημα.

Η ενοχοποίηση ενός μόνο παράγοντα σαν αιτία του ατυχήματος εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους λανθασμένων συμπερασμάτων γι' αυτό η σωστή διάγνωση των αιτιών εκτός των άλλων αποτελεί αναγκαίο όρο για τον καταλογισμό της υπαιτιότητας και για την ορθή απονομή της δικαιοσύνης.

Επί πλέον ο ακριβής εντοπισμός των αιτιών των ατυχημάτων επιτρέπει τη συγκέντρωση, καταγραφή, αξιολόγηση και εκμετάλλευση χρησιμων στατιστικών στοιχείων για τις επικίνδυνες παραβάσεις που οδηγούν στο ατύχημα, την κατηγορία των οδηγών που εμπλέκονται σ' αυτά, την επισήμανση των επικίνδυνων σημείων των οδών και τις άλλες αιτίες που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα.

Τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων μπορούμε να τα ταξινομήσουμε σε τρεις κατηγορίες. Τα αρχικά αίτια, τα έμμεσα αίτια και τα άμεσα αίτια.

I. Αρχικά Αίτια

Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι πράξεις ή οι παραλείψεις προσώπων ή αρχών, οι οποίες επιτρέπουν την ύπαρξη αιτιών που οδηγούν στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων. Τέτοιες πράξεις είναι π.χ. η χορήγηση άδειας οδήγησης σε ακατάλληλα άτομα, οι ελαττωματικές κατασκευές οδών, η έλλειψη σήμανσης επικίνδυνων θέσεων στις οδούς κ.λ.π.

II. Έμμεσα Αίτια

Θεωρούνται οι αντικανονικές ή ασυνήθιστες καταστάσεις που αφορούν είτε τον οδηγό, είτε το όχημα είτε τέλος το οδικό δίκτυο. Ειδικότερα:

1) Αίτια αναγόμενα στον οδηγό:

Είναι η έλλειψη φυσικών ικανοτήτων όπως η μειωμένη ικανότητα όρασης, ακοής, χρόνιες ή στιγμιαίες παθήσεις, γήρας, εξάντληση κ.λ.π.

Έλλειψη επίκτητων γνώσεων όπως η μη επαρκής γνώση του τρόπου οδήγησης, των κανόνων κυκλοφορίας, των σημάτων των οδών, η έλλειψη αρκετής πείρας οδήγησης κ.λ.π.

Ψυχοπνευματικά ελαττώματα όπως ο γρήγορος εκνευρισμός, έξαψη, σύγχυση, εμπάθεια, επιδεικτικότητα, έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής, ικανότητας σωστής αντίδρασης προ του κινδύνου, αντικοινωνική συμπεριφορά από νεαρούς κυρίως οδηγούς, ροπή προς τις τοξικές ή αλκοολούχες ουσίες που προκαλούν μειωμένη αντίληψη της πραγματικότητας, υπερκινητικότητα και υπερτίμηση των ικανοτήτων.

2) Αίτια αναγόμενα στο αυτοκίνητο:

- Η μεγάλη ηλικία του οχήματος
- Η κακή ή ανεπαρκής συντήρηση.
- Ο μη τακτικός τεχνικός έλεγχος.

- Ο μεγάλος αριθμός κυκλοφορούντων δίκυκλων, φορτηγών και αγροτικών μηχανημάτων. Σε όλο το Νομό Αιτίνιας και ιδιαίτερα στην Διεύθυνση Αιτωλίας σε πολύ μεγάλο ποσοστό κυκλοφορούν μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα και ποδήλατα που η συμμετοχή τους στα ατυχήματα είναι αυξημένη με ποσοστό 28% περίπου στους νεκρούς και 38% περίπου στους σοβαρά και ελαφρά τραυματισμένους.
- Η υπερφόρτωση η αντικανονική φόρτωση οχημάτων.
- Βλάβες στο σύστημα διεύθυνσης και φρένων, φθαρμένα ελαστικά, έλλειψη φώτων ή μη λειτουργία αυτών και κάθε άλλη βλάβη ή ελαττωματικότητα που επηρεάζει την κανονική λειτουργία του αυτοκινήτου και την ασφαλή πορεία του.

3) Αίτια αναγόμενα στην οδό:

- Κακή κατάσταση του οδικού δικτύου.
- Ανεπαρκής σήμανση και σηματοδότηση.
- Πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια οδικού φωτισμού.
- Ελλιπής σήμανση κατά την διάρκεια κατασκευών.
- Δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες.

Τα αναγόμενα στην οδό αίτια, έχουν άμεση σχέση και με τις καιρικές συνθήκες (βροχή, πάγος, λάσπη, ομίχλη, ισχυροί άνεμοι και άλλες απρόβλεπτες καταστάσεις).

III. Άμεσα αίτια

Τα άμεσα αίτια ανάγονται στον παράγοντα άνθρωπο (οδηγό – πεζό) και έχουν σχέση με την παράνομη συμπεριφορά (ενέργεια ή παράλειψη) που οδηγεί απ' ευθείας στο ατύχημα.

Τα κυριότερα αίτια είναι:

- **Η υπερβολική ταχύτητα** που σημαίνει τη μη συμμόρφωση του οδηγού στο καθοριζόμενο για κάθε οδό επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας.
- **Η αντικανονική οδήγηση** λίγο πριν το ατύχημα όπως π.χ. η παραβίαση προτεραιότητας, το αντικανονικό προσπέρασμα, η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, η χρήση εκτυφλωτικών φώτων, η μη

τήρηση απόστασης ασφαλείας, η παραβίαση σηματοδότησης, η επικίνδυνη στάθμευση σε οδό ταχείας κυκλοφορίας η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους κ.λ.π.

- **Το οινόπνευμα:** το έργο οδήγησης εκτελείται από τον οδηγό με φυσικές ενέργειες, οι οποίες γίνονται ακριβώς μετά τη λήψη αποφάσεων οι οποίες βασίζονται στην πληροφορία που μπορεί να έχει ο οδηγός για το εξωτερικό περιβάλλον στο χρόνο λήψης της απόφασης. Το οινόπνευμα επιδρά και αδυνατίζει τις λειτουργίες του νευρικού συστήματος.
- **Η καθυστερημένη αντίληψη του κινδύνου** που σημαίνει αποτυχία σωστής και έγκαιρης αντίληψης και ορθής εκτίμησης του επερχομένου κινδύνου με αποτέλεσμα την αδυναμία αντίδρασης του οδηγού στον κρίσιμο για την αποφυγή του ατυχήματος χρόνο. Όταν η καθυστερημένη αντίληψη του κινδύνου συνδυάζεται και με υπερβολική ταχύτητα τότε το ατύχημα είναι αναπόφευκτο.
- **Εσφαλμένη αντίδραση προς αποφυγή του ατυχήματος** όπως η πίεση του πετάλ γκαζιού αντί του φρένου, η στροφή αριστερά και είσοδο στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας ενώ το ατύχημα μπορούσε να αποφευχθεί με ελαφρό ελιγμό προς τα δεξιά, το παρατεταμένο φρενάρισμα σε ολισθηρό οδόστρωμα, το απότομο κόψιμο του τιμονιού για την επαναφορά του οχήματος στην κανονική πορεία ύστερα από ελαφρό ντελαπάρισμα.

Εσφαλμένες αντιδράσεις παρατηρούνται συνήθως σε άπειρους οδηγούς αλλά και σε έμπειρους, όταν οι τελευταίοι τελούν υπό την επήρεια μεθυστικών ουσιών ή υπό το κράτος του φόβου, της σύγχυσης, οργής κ.λ.π.

Όπως προκύπτει και από τον πίνακα 2 πρώτη αιτία ατυχημάτων είναι η μέθη, ακολουθεί η παραβίαση προτεραιότητας γενικώς κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, κυκλοφορίας, υπερβολική ταχύτητα κ.λ.π.

Τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα γίνονται την ημέρα παρά την νύκτα. Όσον αφορά για τις ημέρες της εβδομάδας τα περισσότερα τροχαία σημειώνονται τα Σαββατοκύριακα και τις Δευτέρες.

Ο μήνας που είναι ο πιο αιματηρός από άποψη ατυχημάτων είναι ο Ιούνιος και ακολουθεί Αύγουστος, Μάρτιος.

β. Οινόπνευμα και Τροχαίο ατύχημα.

Μία από τις σοβαρότερες αιτίες πρόκλησης μεγάλου αριθμού ατυχημάτων, στην Αστυνομική Διεύθυνση Αιτωλίας με θανατηφόρα κατά κανόνα αποτελέσματα, που πρέπει να καταπολεμηθεί δραστικά, είναι η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, καθ' όσον αυτό είναι σημαντικός παράγοντας που επιδρά στην αντίληψη των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος από τον χρήστη.

Το οινόπνευμα επιδρά σαν ένα βραχύχρονο αναισθητικό και αδυνατίζει τις λειτουργίες του νευρικού συστήματος. Ελαττώνει τους εσωτερικούς περιορισμούς που ελέγχουν την κοινωνική συμπεριφορά και αυξάνει την επιθετικότητα. Ελαττώνει την ικανότητα των οδηγών να εκτιμήσουν κινδύνους και να εκτελέσουν το έργο οδήγησης.

Τα κυριότερα εμφανιζόμενα επικίνδυνα συμπτώματα κατά την οδήγηση από άτομο που έχει κάνει χρήση οινοπνεύματος πριν την οδήγηση είναι:

- η έλλειψη αυτοσυγκράτησης.
- ανωμαλίες στην αίσθησή και εκτίμηση των αποφάσεων.
- μείωση της ικανότητας για αντίδραση.
- παράτολμος τρόπος οδήγησης.
- καθυστερημένη αναγνώριση παρουσίας στον δρόμο πεζών και οδηγών δικύκλων και τέλος.
- μεγάλα προβλήματα προσανατολισμού που οδηγούν μοιραία στο ατύχημα.

Αθώα λοιπόν ποσότητα οινοπνεύματος στο αίμα δεν υπάρχει και αυτό πρέπει να κατανοηθεί από όλους τους οδηγούς αυτοκινήτων και δικύκλων. Οινόπνευμα και οδήγηση είναι δύο πράγματα εντελώς ασυμβίβαστα. Είναι επιπόλαια και εγκληματική η νοοτροπία που εκδηλώνεται από πολλούς με τις φράσεις: "όταν πτώ λίγο οδηγώ καλύτερα" ή "εμένα το ποτό δεν με πειράζει, οδηγώ καλύτερα".

Έχει διαπιστωθεί ότι και η μικρή κατανάλωση οινοπνεύματος μπορεί να γίνει καταστροφική εάν συνδυασθεί με άλλους παράγοντες όπως είναι η κακή διάθεση, η κόπωση, το στρες, ο ήλιος, τα φάρμακα και η νικοτίνη.

Ανάλογα με το ποσοστό συγκέντρωσης του οινοπνεύματος στον οργανισμό, επηρεάζεται η κριτική ικανότητα του ατόμου, προκαλείται ασυνεργασία των μυών, αναισθησία, απώλεια των αισθήσεων.

Η ακριβής περιεκτικότητα του αίματος σε οινόπνευμα προσδιορίζεται από πολλά επί μέρους στοιχεία όπως, το είδος και η ποσότητα του ποτού, το βάρος του σώματος, το φύλο, η κράση και η σωματική διάπλαση, ο μεταβολισμός (διάρκεια μεταβολικής διαδικασίας), ο βαθμός εθισμού από το ποτό κ.λ.π.

Το επίπεδο περιεκτικότητας οινοπνεύματος στο αίμα και πάνω από το οποίο ο οδηγός ευρίσκεται σε παρανομία δεν είναι το ίδιο σε όλες τις χώρες του κόσμου και επίσης οι προβλεπόμενες ποινές ποικίλλουν.

Από πλευράς νομοθεσίας εμφανίστηκαν δύο τάσεις σε παγκόσμια κλίμακα. Κατά την μία η χρήση οινοπνεύματος από τους οδηγούς θα έπρεπε να είναι απόλυτα απαγορευμένη, ενώ κατά την άλλη να υπάρχει ένα ανώτατο επιτρεπτό όριο.

Η δεύτερη τάση έγινε τελικά αποδεκτή με την βοήθεια διεθνών οργανισμών, όπως του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας και άλλων ομάδων από διάφορες χώρες.

Διεθνώς σήμερα οι διωκτικές διαδικασίες στηρίζονται περισσότερο σε συσκευές ακρίβειας για τον έλεγχο του εκπνεόμενου αέρα, και οι οποίες είναι αρκετά απλές για να χρησιμοποιούνται από ειδικευμένους αστυνομικούς αλλά και οπωσδήποτε αξιόπιστες ώστε να παρέχουν νομικά αποδεκτές αποδείξεις γιατί η εξέταση δειγμάτων αίματος απαιτεί την ύπαρξη ιατρικού εργαστηρίου - προσωπικού και κοστίζει ακριβά.

Στην Ελλάδα η συμπεριφορά των οδηγών σε σχέση με το οινόπνευμα ελέγχεται σήμερα με το άρθρο 42 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Κατά το άρθρο αυτό, απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος σε οδηγό ο οποίος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών, ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την οδηγητική ικανότητα του οδηγού. Θεωρείται ότι ο ελεγχόμενος οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό του υπερβαίνει καθορισμένο, από τον Π.Ο.Υ., ποσοστό.

Είναι δυνατόν να καταλάβουμε αν κάποιος οδηγεί μεθυσμένος; Οι γνώσεις του μέσου ανθρώπου για το αλκοόλ σκιάζονται από σύννεφα μύθων, μισών αληθειών και παραπληροφόρησης. Οι ακόλουθες προκαταλήψεις είναι οι πιο συνηθισμένες:

Μύθος: Ο καφές, ο καθαρός αέρας, το κρύο ντους βοηθούν ένα άτομο να γίνει νηφάλιο.

Αλήθεια: Καμιά από αυτές τις πρακτικές δεν πρόκειται να μειώσει την επίδραση του οινοπνεύματος. Χρειάζεται περίπου μια ώρα για την αφομοίωση ενός ποτού από το σώμα. Ο χρόνος είναι το μοναδικό μέσο για τη μείωση των συνεπειών του οινοπνεύματος.

Μύθος: Όπως συμβαίνει και με τα άλλα τρόφιμα και ποτά, το αλκοόλ θα πρέπει να αφομοιωθεί.

Αλήθεια: Το οινόπνευμα απορροφάται άμεσα με την κυκλοφορία του αίματος και μεταφέρεται σε όλα τα μέρη του σώματος 20% του οινοπνεύματος, που καταναλώνεται εισάγεται άμεσα στο αίμα. Έτσι ο εγκέφαλος, αφού έχει υψηλή περιεκτικότητα σε νερό και πλούσια αποθέματα αίματος, επηρεάζεται αμέσως από το οινόπνευμα.

Μύθος: Δύο μπίρες ή δύο ποτήρια κρασί δεν επηρεάζουν την ικανότητα ενός ανθρώπου να οδηγήσει.

Αλήθεια: Κάθε πρόσωπο αντιδρά διαφορετικά στο οινόπνευμα. Δύο μπίρες είναι πιθανόν να επηρεάσουν περισσότερο ένα άτομο βάρους 60 κιλών από ένα άλλο 90. Η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα εξαρτάται από ορισμένους παράγοντες:

- Ποσόν του οινοπνεύματος του καταναλώθηκε.
- Βάρος του σώματος
- Χρόνος που παρήλθε από την έναρξη της κατανάλωσης.
- Το ποσόν και το είδος του φαγητού που καταναλώθηκε ενδεχομένως ταυτόχρονα.
- Τη φυσική και πνευματική κατάσταση του προσώπου.
- Την παρουσία απαγορευμένων φαρμάκων, νόμιμων φαρμάκων ή υπερβολικής δόσης αυτών στο σώμα και
- Διάθεση ή ιδιαίτερη ιδιοσυγκρασία.

Μύθος: Το οινόπνευμα είναι τονωτικό.

Αλήθεια: Το οινόπνευμα είναι κατασταλτικό. Επενεργεί στο κεντρικό νευρικό σύστημα, όπως ένα αναισθητικό για να μειώσει ή να καταστείλει τη δραστηριότητα του εγκεφάλου.

Μύθος: Το κρασί και η μπύρα δεν επιβαρύνουν όπως τα δυνατά ποτά.

Αλήθεια: Το οινόπνευμα σε οποιοδήποτε τύπο ποτού μπορεί να επιβαρύνει τον οργανισμό. Ένα ποτήρι 150 ml κρασί, 360 ml μπύρας ή 45 ml αποσταγμένου ποτού (βότκας, ουίσκι, τζιν κ.λ.π) έχουν σχεδόν το ίδιο αποτέλεσμα στη συγκέντρωση οινόπνευματος στο αίμα. Θυμηθείτε όμως ότι τα διάφορα οινόπνευματώδη ποτά περιέχουν διαφορετικά ποσά οινόπνευματος.

Μύθος: Δεν μπορείς να πεις ότι ένας οδηγός είναι επηρεασμένος από οινόπνευμα, εκτός και αν κάνει ζγκ-ζαγκ ή παρεκκλίνει από την πορεία του.

Αλήθεια: Οι ακόλουθες ενδείξεις θα σας βοηθήσουν να επισημάνετε αν κάποιος οδηγεί υπό την επίδραση οινόπνευματος ή ναρκωτικών:

- Ασυνήθιστα ανοιχτές στροφές.
- Μετατόπιση του οχήματος.
- Χρήση φώτων σήμανσης χωρίς λογική αιτία.
- Οδήγηση πάνω στη διαχωριστική γραμμή.
- Υπερβολική ή πολύ χαμηλή ταχύτητα.

Προσέξτε τους οδηγούς που:

- Σας ακολουθεί πολύ κοντά.
- Αντιδρούν αργά στους φωτεινούς σηματοδότες.
- Επιταχύνουν ή επιβραδύνουν απότομα την κίνησή τους.
- Οδηγούν με τους προβολείς σβηστούν κατά τη νύχτα.
- Οδηγούν με το παράθυρο ανοιχτό, ενώ έξω κάνει κρύο.

Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν σε κάθε περίπτωση να ακούν έλεγχο για την διαπίστωση ύπαρξης οινόπνευματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων στον οργανισμό των οδηγών. Έλεγχος για την διαπίστωση της μέθης οδηγού γίνεται υποχρεωτικά σε περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος, επί δε σωματικής βλάβης, γίνεται, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις χρήσης οινόπνευματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, με την χρησιμοποίηση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου.

γ. Τροχαία Ατυχήματα και Παιδί.

Τα ατυχήματα γενικά μέσα στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα τροχαία ατυχήματα, είναι η πρώτη αιτία θανάτου και μακροχρόνιας αναπηρίας στα παιδιά.

Το παιδί με μαθηματική ακρίβεια είναι αυτό που εισπράττει αθροιστικά ό,τι δεν πάει καλά με την κοινωνία των μεγάλων. Είναι αυτό που εισπράττει την αμέλεια και τις παραλείψεις τους χωρίς να φταίει σε τίποτα.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι, σύμφωνα με Στατιστικές της ΕΛ.ΑΣ στην Α.Δ. Αιτωλία, μόλις το 3% των παιδιών που επέβαιναν σε αυτοκίνητα ήταν δεμένα με ζώνη ασφαλείας και λιγότερο από το 4% ήταν τοποθετημένα σε παιδικά καθίσματα. Ενώ όλοι γνωρίζουμε το πόσο δεμένη είναι η ζωή με τη ζώνη ασφαλείας, πολλές φορές το αγνοούμε προκλητικά. Εμείς ελέγχουμε τον περιβάλλοντα χώρο των σχολείων ως προς τις προδιαγραφές οδικής ασφάλειας, από μας εξαρτάται κατά πόσο τηρούνται τα μέτρα ασφαλείας στα σχολικά λεωφορεία και από μας γενικά κατά πόσο θα δώσουμε στο παιδί τη σωστή εκπαίδευση και τη σωστή γνώση ώστε να γίνει τρόπος ζωής από πολύ μικρή ηλικία.

Τα παιδιά και οι νέοι βρίσκονται δυστυχώς σε δυσμενέστερη θέση από τους μεγαλύτερους λόγω αυτής της άγνοιας των βασικών κανόνων κυκλοφοριακής αγωγής και της έλλειψης εμπειριών. Το γεγονός αυτό τους εκθέτει πολύ πιο συχνά και με μεγαλύτερη ευκολία σε κίνδυνο.

Δεν γνωρίζουν, για παράδειγμα, ότι τα ποδήλατα και τα μοτοποδήλατα υπόκεινται στους ίδιους κανόνες που υπόκεινται και όλα τα άλλα οχήματα. Ούτε μπορούν να καταλάβουν τη γιγαντιαία διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στο θωρακισμένο αυτοκίνητο και το ποδήλατο τους τη στιγμή της σύγκρουσης.

Εξάλλου στη Διεύθυνση Αιτωλίας η χρήση μοτοποδηλάτων και κυρίως ποδηλάτων, από άτομο κάθε ηλικίας είναι τόσο μεγάλη, που χαρακτηριστικά αναφέρω ότι η πόλη του Μεσολογγίου είναι η τρίτη πόλη παγκοσμίως στη χρήση ποδηλάτων.

Ο καλύτερος τρόπος για να εμπεδώσουν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, εκτός από τη συνεχή ενημέρωση από τους γονείς και τις κατά καιρούς θεωρητικές διαλέξεις των ειδικών, είναι απαραίτητη η

συμμετοχή τους σε ολοκληρωμένα εκπαιδευτικά προγράμματα βιωματικού χαρακτήρα όπως είναι τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει αυτός ο τρόπος εκπαίδευσης με αποτέλεσμα να κεντρίζεται το παιδικό ενδιαφέρον και τα παιδιά να διδάσκονται χωρίς να αισθάνονται ανία, ενώ αντίθετα ψυχαγωγούνται.

Επιτακτική επίσης είναι η ανάγκη να καθιερωθεί από το υπουργείο Παιδείας υποχρεωτικά για όλα τα σχολεία της χώρας μάθημα κυκλοφορικής αγωγής συμπεριλαμβανόμενο στη διδασκόμενη ύλη το οποίο πρέπει να διδάσκεται από τους φυσικούς δασκάλους των μαθητών.

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, στο άρθρο 12 παραγρ. 10, εισάγει το μάθημα της οδικής ασφάλειας σε όλες τις βαθμίδες των σχολείων, υποχρεωτικά. Επίσης στο άρθρο 7, θεσπίζει την υποχρέωση των οδηγών για παραχώρηση προτεραιότητας στους πεζούς.

Μέχρι σήμερα γίνονται στα σχολεία τις περιοχής μας και κυρίως στα Δημοτικά από Αστυνομικούς της Ελληνικής Αστυνομίας και ιδιαίτερα της τροχαίας διαλέξεις κυκλοφοριακής αγωγής οι οποίες πιστεύω ότι δεν έχουν το αναμενόμενο αποτέλεσμα καθ' όσον οι Αστυνομικοί δεν γνωρίζουν πολύ καλά την ψυχολογία του παιδιού και δεν έχουν στην διάθεσή τους τον απαραίτητο χρόνο.

Σημαντικός επίσης παράγοντας στο παιδικό τροχαίο ατύχημα είναι ο ρόλος του περιβάλλοντος. Μελέτες έχουν δείξει μεγαλύτερη συχνότητα τροχαίων σε παιδιά, πεζούς που ζουν στη φτώχεια. Ζουν σε πυκνοκατοικημένες περιοχές – γειτονιές, σε πολυκατοικίες με πολλές οικογένειες, με απουσία χώρου για παιχνίδι κοντά στο σπίτι, οι δρόμοι τους έχουν μεγάλη οδική κυκλοφορία και με μεγάλες πολλές φορές ταχύτητες αυτοκινήτων.

Η ενημέρωση των παιδιών από τους γονείς τους, σχολεία ή άλλους αρμόδιους φορείς, για τους κινδύνους που διατρέχουν και η κατάλληλη νομοθεσία αποτελούν παρεμβάσεις οι οποίες μπορεί να ελαττώσουν το παιδικό τροχαίο ατύχημα και να διατηρήσουν την φυσική ακεραιότητα των παιδιών.

5. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ - ΠΡΟΛΗΨΗ

Για την πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων θα πρέπει να βελτιωθούν συντονισμένα όλοι οι παράγοντες που συνθέτουν το πρόβλημα: χρήστης της οδού (οδηγός, επιβάτης, πεζός) – όχημα – οδική υποδομή και οδικό περιβάλλον (οδόστρωμα, σήμανση, σηματοδότηση, φωτισμός, στηθαία ασφαλείας, διαφημίσεις κ.λ.π) – έλεγχος του συστήματος (ενημέρωση, αστυνόμευση, πρόληψη, περίθαλψη, συντήρηση οδικού δικτύου κ.τ.λ)

Στην βελτίωση του παράγοντα "άνθρωπος" ως χρήστη της οδού με την προαναφερόμενη τριπλή ιδιότητα ως οδηγού, επιβάτη, πεζού, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία και ενδιαφέρον για το λόγο ότι πρωταρχική ευθύνη και μάλιστα σε μεγάλο βαθμό στο τροχαίο ατύχημα έχει ο παράγοντας αυτός, χωρίς βέβαια να υποτιμάται και η ευθύνη των λοιπών παραγόντων.

Τα μέτρα που γενικά πρέπει να ληφθούν είναι :

- Η συστηματικότερη και αποτελεσματικότερη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών με παράλληλη καθιέρωση αυστηρότερων κριτηρίων για την απόκτηση άδειας ικανότητας οδήγησης. Πρόσφατα ως προς το θετικότερο έγινε αλλαγή στο σύστημα απόκτησης άδειας ικανότητας οδηγού με αύξηση ωρών εκπαίδευσης και αναθεώρησης της ύλης.
- Απαιτείται να γίνει επανεξέταση των οδηγών που προκαλούν ατυχήματα και είναι υπότροποι, όσοι παρουσιάζουν ψυχοσωματικά προβλήματα, χρήστες ναρκωτικών ουσιών ή αλκοολικοί καθώς και όσοι βρίσκονται σε οργανική αδυναμία, διότι η ισχύουσα νομοθεσία δεν έχει θεσπίσει όριο ηλικίας στην ανανέωση της άδειας ικανότητας οδηγού. Στην Α.Δ. Αιτωλίας αλλά και στην υπόλοιπη χώρα πιστεύω παρατηρείται το φαινόμενο να οδηγούν άτομα σε προχωρημένη ηλικία. Είναι χαρακτηριστική η ομολογία ενός υπερήλικα οδηγού σε Αμερικάνο γιατρό – ερευνητή. «Μόλις που ακούω, μόλις που βλέπω και μόλις που περπατάω. Τα πράγματα θα μπορούσαν να είναι και χειρότερα. Τουλάχιστον μπορώ ακόμη να οδηγώ».

- Η προσεκτικότερη διαπίστωση των ψυχοσωματικών ικανοτήτων των οδηγών. Θα πρέπει οι υποψήφιοι να εξετάζονται από επιτροπή αρμοδίων ιατρών και όχι στις περισσότερες περιπτώσεις από απλό παθολόγο.
- Η μεθοδική και αδιάκοπη κυκλοφοριακή διαφώτιση οδηγών, πεζών και κυρίως μαθητών από εκπροσώπους διαφόρων φορέων και κυρίως του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, Υπουργείου Συγκοινωνιών, Υπουργείου Υγείας κ.λ.π. Στην προσπάθεια αυτή εντάσσονται οι διαλέξεις κυκλοφοριακής αγωγής σε Σχολεία, σχολές, ιδρύματα, οργανισμούς, σωματεία κ.λ.π. με παραστατικές απεικονίσεις (σλάϊτς) και προβολές κατάλληλων κινηματογραφικών ταινιών και ενημέρωσή τους σχετικά με τους κινδύνους που διατρέχουν και η υιοθέτηση κώδικα δεοντολογίας της διαφήμισης με τόνωση εκείνων που προωθούν την οδική ασφάλεια. Η αλλαγή νοοτροπίας των Ελλήνων οδηγών που τους διακρίνει η επιθετικότητα στην οδήγηση κρίνεται αναγκαία και άμεση.

Είναι γεγονός ότι για τους οδηγούς μπορούν να ληφθούν και λαμβάνονται εξαναγκαστικά μέτρα (νομοθετικά-διοικητικά) για τη συμμόρφωσή τους στους κανόνες κυκλοφορίας. Μέτρα που φθάνουν μέχρι και την αφαίρεση του διπλώματος οδήγησης, ύστερα από την θέσπιση του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (ΣΕΣΟ). Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και με τους πεζούς, που για να περπατούν στους δρόμους δεν απαιτείται δίπλωμα ή άλλες ψυχοσωματικές ικανότητες, και που μπορεί να είναι μικρά παιδιά, γέροντες, ανάπηροι, μεθυσμένοι κ.λ.π. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αναγνωρίζει κατά κανόνα προτεραιότητα στους πεζούς και όχι στον οδηγό. Προτεραιότητα που δυστυχώς οι οδηγοί μας σχεδόν στο σύνολό τους δεν παραχωρούν στον πεζό, αλλά την διεκδικούν πεισματικά απ' αυτόν, ακόμη και μέσα στις διαβάσεις που έχουν χαραχτεί για την ασφαλή πορεία του. Και να σκεφτεί κανείς ότι και οι οδηγοί το περισσότερο διάστημα είναι και αυτοί πεζοί και αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα και την ίδια αντιδεοντολογική συμπεριφορά και αδιαφορία από τους εποχούμενους συναδέλφους τους οδηγούς. Στις περιπτώσεις αυτές η παραμικρή αμφιβολία ως προς τις προθέσεις οδηγού και πεζού είναι ενδεχόμενο να καταλήξει σε

μοιραίο για τον πεζό ατύχημα. Και δεν είναι σπάνιες οι περιπτώσεις που οι δρόμοι μας βράφονται με το αίμα των πεζών που όπως προκύπτει και από τον πίνακα 2.

- Η δημιουργία ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος με την άμεση τεχνική επέμβαση στα σημεία των οδών που παρουσιάζουν μεγάλη συχνότητα ατυχημάτων. Απαιτείται άμεσως εντοπισμός επικίνδυνων θέσεων σε όλο το οδικό δίκτυο, του Νομού Αιτ-νίας τυχών φθορών, βλαβών, παραλείψεων, κακοτεχνιών και η όσο το δυνατόν γρηγορότερη σήμανση και αποκατάστασή τους.
- Βελτίωση Υπηρεσιών Τροχαίας της Αστυνομικής Διεύθυνσης Αιτωλίας, η οποία περιλαμβάνει τον εξοπλισμό των μονάδων τροχαίας με τα απαραίτητα μέσα την εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού και την αναδιάρθρωση των Υπηρεσιών Τροχαίας.

Πρόληψη – Αποτροπή

Στα λαμβανόμενα προς την κατεύθυνση αυτή μέτρα εντάσσονται:

- Η έντονη και εμφανής παρουσία τροχονόμων εποχουμένων και μη ιδίως σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου.
- Οι διενέργειες περιπολιών σε συγκεκριμένους εδαφικούς τομείς, που διαπιστώνεται κινητικότητα οχημάτων.
- Η λήψη ιδιαίτερων μέτρων κυκλοφορίας στο εθνικό δίκτυο, κυρίως τα Σαββατοκύριακα και τις ημέρες αργιών, που παρατηρείται μαζική μετακίνηση οχημάτων.
- Η συγκρότηση ειδικών συνεργείων σε ζωτικούς κόμβους τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής για αποτροπή χαρακτηριστικών παραβάσεων.
- Η διενέργεια εξορμήσεων, με συνεργεία μικτής σύνθεσης (τροχαία – ασφάλεια – άμεση δράση) σε περιοχές με μεγάλη συχνότητα παραβάσεων.
- Η απομάκρυνση από την κυκλοφορία των επικίνδυνων και υπότροπων παραβατών οδηγών με την διαδικασία του ΣΕΣΟ (POINT SYSTEM)
- Η ακινητοποίηση οχημάτων που δεν πληρούν τους όρους της ασφαλούς κυκλοφορίας, με την προβλεπόμενη από τον Κ.Ο.Κ διαδικασία.
- Η απαγόρευση κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων στο εθνικό δίκτυο τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες.

- Η τεχνική προληπτική αστυνόμευση των οδών και η άμεση ενημέρωση των αρμοδίων Υπηρεσιών, για την αποκατάσταση βλαβών-φθορών του οδοστρώματος και της οδικής σήμανσης.
- Η διερεύνηση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων και η αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων αυτών.
- Οι προτάσεις για τροποποίηση – συμπλήρωση διατάξεων του Κ.Ο.Κ.
- Ο έλεγχος της οδικής κυκλοφορίας με αυτοκίνητα ελεύθερου χρωματισμού, που έχουν συμβατικές πινακίδες κυκλοφορίας (μυστικά).
- Η ενίσχυση και ο εξοπλισμός των Υπηρεσιών τροχαίας με νέο προσωπικό και τεχνικά μέσα.
- Βελτίωση των Υπηρεσιών Πυροσβεστικής Υπηρεσίας η οποία περιλαμβάνει αύξηση εξοπλισμού σε μέσα διάσωσης και εκπαίδευσης προσωπικού.
- Εξασφάλιση παροχής ουσιαστικών πρώτων βοηθειών στον τόπο του ατυχήματος από ειδικευμένο προσωπικό των ασθενοφόρων, κάτι που σήμερα στην περιοχή μας δεν υπάρχει σε ανεπτυγμένο βαθμό.
- Ίδρυση επιστημονικής εταιρείας με αποκλειστικό αντικείμενο την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων και την αντιμετώπιση των θυμάτων τους, με συμμετοχή εκτός των ιατρών και εκπροσώπων άλλων φορέων, όπως του Υπουργείου Συγκοινωνιών, της ΕΛΠΑ, της Τροχαίας κ.λ.π.
- Καθιέρωση συστήματος αστυνόμευσης του βασικού οδικού δικτύου της Α.Δ. Αιτωλίας με οχήματα ανά 30-40 χιλιόμετρα και με παράλληλη συγκρότηση συνεργείων ελέγχων. Οι αυστηροί έλεγχοι των επικίνδυνων παραβάσεων όπως είναι η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών και η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους αποτελούν σήμερα το βασικότερο στόχο των Υπηρεσιών Τροχαίας για την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Η ζώνη ασφαλείας για τον οδηγό και τους επιβάτες των αυτοκινήτων, οι αερόσακοι, το παιδικό κάθισμα και το κράνος για τους δικυκλιστές είναι μέσα παθητικής ασφάλειας που πραγματικά σώζουν ζωές. Παγκόσμιες στατιστικές αποδεικνύουν ότι: το 50% των νεκρών θα ζούσαν αν φορούσαν όλοι ζώνες ασφαλείας, το

50% των βαριά τραυματισμένων θα ήταν ελαφρά και το 50 % των ελαφρά τραυματιών δεν θα είχαν πάθει τίποτα.

Ο ποινικός νομοθέτης στο άρθρο 163 του Π.Δ. 141/91, έχει θεσπίσει υποχρεώσεις προκειμένου οι ενέργειες των Διοικητών των αρμοδίων Υπηρεσιών της Ελληνικής αστυνομίας να έχουν θετικά αποτελέσματα στην πρόληψη ή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Οι κυριότερες υποχρεώσεις:

α. Να καταρτίζουν προγράμματα για την πρόληψη και καταστολή των τροχαίων ατυχημάτων. Τα προγράμματα αυτά θα στηρίζονται στην παρατήρηση, τη στατιστική, την παρέμβαση και τα συμπεράσματα από την εν γένει συμπεριφορά των οδηγών στην κυκλοφορία. Κάθε πρόγραμμα πρέπει να έχει τρία στάδια: τη σχεδίαση, την εφαρμογή και τη μελέτη των αποτελεσμάτων.

β. Να μεριμνούν ώστε το αστυνομικό προσωπικό τους να γνωρίζει καλά και να εφαρμόζει αμερόληπτα τους νόμους, τα διατάγματα, τις αποφάσεις, τις αστυνομικές διαταγές και τις κανονιστικές διατάξεις, που διέπουν την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

γ. Να εισηγούνται τη λήψη μέτρων ή να λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα μέτρα πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων.

δ. Να παρέχουν τη συνδρομή τους στα αρμόδια εκπαιδευτικά ιδρύματα πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

- Καθιέρωση θεσμού σχολικού τροχονόμου.

Ο σχολικός τροχονόμος προβλέπεται από το άρθρο 45 του Κ.Ο.Κ., είναι νέος θεσμός για τα Ελληνικά δεδομένα αλλά και καταξιωμένος σε ολόκληρη την Ευρώπη και έχει σαν βάση τον εθελοντισμό.

Εκτός της κυκλοφοριακής αγωγής των μαθητών και του σχολικού τροχονόμου, απαραίτητη είναι η οδική σήμανση των σχολείων. Δυστυχώς τα περισσότερα σχολεία της Αιτωλίας, και ιδιαίτερα στην πόλη της Ναυπάκτου βρίσκονται σε πολυσύχναστους δρόμους, γεγονός που δυσχεραίνει πολύ την λήψη αποτελεσματικών μέτρων σήμανσης.

Πάντως στην σήμανση των σχολείων περιλαμβάνεται κυρίως:

α) Η τοποθέτηση πινακίδων αναγγελίας κινδύνου λόγω συχνής κίνησης παιδιών (Κ-16)

β) Η τοποθέτηση πινακίδων διάβασης πεζών (K-15) με αντίστοιχες διαγραμμίσεις επί του οδοστρώματος.

γ) Η απαγόρευση της στάθμευσης οχημάτων μπροστά στις εισόδους των σχολείων και κατά μήκος της πρόσοψής τους, ώστε να διασφαλίζεται η ορατότητα των μικρών μαθητών, αλλά και των οδηγών που διέρχονται απ' αυτά. Εξαίρεση γίνεται μόνο για τα σχολικά λεωφορεία, για την ασφαλή αποβίβαση και επιβίβαση των μαθητών.

δ) Η απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων μπροστά στο σχολείο κατά τις μέρες και ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών με κινητά εμπόδια που τοποθετούνται και απομακρύνονται με μέριμνα του σχολείου, όταν φυσικά το μέτρο αυτό δεν δημιουργεί σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στην γύρω περιοχή.

ε) Η απαγόρευση της διέλευσης ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, μπροστά σε σχολεία, π.χ. φορτηγών, μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων.

στ) Η τοποθέτηση σιδηρών προστατευτικών φραγμάτων στα πεζοδρόμια οδών μεγάλης κυκλοφορίας, για την συγκράτηση των μαθητών κατά τις ομαδικές εξόδους τους από τα σχολεία.

ζ) Η μείωση του ορίου ταχύτητας των οχημάτων, συνήθως σε 30 χλμ.

η) Η εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών, όταν φυσικά πληρούνται οι κυκλοφοριακές προϋποθέσεις.

θ) Η διάθεση τροχονόμων σε σχολεία που θεωρούνται προβληματικά από πλευράς οδικής προστασίας.

Στα μέτρα προστασίας των μαθητών πρέπει να προσθέσουμε και τους ελέγχους των σχολικών λεωφορείων από τις Υπηρεσίες Τροχαίας, προς διαπίστωση του αν πληρούν τους όρους ασφαλούς κυκλοφορίας.

- Σταδιακή αντικατάσταση των οχημάτων.

Έχει αποσυρθεί ένα μεγάλο μέρος των παλαιών αυτοκινήτων με άλλα νέα τεχνολογίας, τα οποία είναι εφοδιασμένα με όλα τα σύγχρονα μέσα παθητικής ασφάλειας (ζώνες, αερόσακοι ABS κ.λ.π) Τα αυτοκίνητα αυτά κοστίζουν περισσότερο αλλά προφυλάσσουν αποτελεσματικά σε περίπτωση ατυχήματος.

Οι ζώνες ασφαλείας θεωρούνται από τα σημαντικότερα εξαρτήματα ασφαλείας του αυτοκινήτου.

Αν και στη χώρα μας η χρήση της ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική (όπως στις περισσότερες χώρες), υπάρχουν ορισμένες αντιρρήσεις από μικρή μερίδα οδηγών – επιβατών. Οι αντιρρήσεις όμως αυτές είναι κυρίως ψυχολογικές αντιδράσεις που οφείλονται πρώτον μεν στην άγνοια του σοβαρού ρόλου που παίζει και δεύτερον στο αίσθημα της δέσμευσης το οποίο χαρακτηρίζουν επικίνδυνο σε ορισμένες περιπτώσεις ατυχημάτων όπως π.χ. στην περίπτωση εκτροπής και ανατροπής ενός οχήματος και την ταυτόχρονη εκδήλωση πυρκαϊάς, γιατί δεν θα μπορεί να βγει ελεύθερα ο επιβάτης.

Οι ανωτέρω αντιρρήσεις μπορούν να παρακαμφθούν βάσει των κατωτέρω

ΜΥΘΟΣ-ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΜΥΘΟΣ

Δεν τρέχω πολύ και δεν είναι δυνατόν να τραυματιστώ.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Εάν τρέχω με 50 χλμ. την ώρα, η σφοδρότητα της σύγκρουσης είναι σαν να πέφτω από τον 4^ο όροφο κτιρίου.

Άραγε αντέχω κάτι τέτοιο;

ΜΥΘΟΣ

Αν πιάσει μετά από μια σύγκρουση φωτιά το αυτ/το και φοράω τη ζώνη θα παγιδευτώ και θα καώ.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η ζώνη ασφαλείας είναι ένα μέσο για να μην καεί κανείς σε τέτοια περίπτωση γιατί μόνο αν αποφύγει τον τραυματισμό μπορεί να διατηρήσει τις αισθήσεις του και να καταφέρει να απομακρυνθεί. Όσοι κάηκαν σε παρόμοια ατυχήματα ήταν γιατί τραυματίστηκαν, έχασαν τις αισθήσεις τους και έμειναν εγκλωβισμένοι στο αυτ/το.

ΜΥΘΟΣ

Τα παιδιά μέχρι 10 ετών πρέπει να μπαίνουν στα πίσω καθίσματα και δεν χρειάζεται εκεί να είναι δεμένα.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Τα μικρά παιδιά είναι ασφαλή μόνο όταν κάθονται στα πίσω καθίσματα και είναι σωστά ασφαλισμένα με την ηλικία τους (ζώνες, παιδικά καθίσματα κ.λ.π)

ΜΥΘΟΣ

Είμαι καλός οδηγός και δεν πρόκειται να μου συμβεί ατύχημα.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι διεθνής στατιστικές λένε ότι όλοι οι οδηγοί θα εμπλακούν κάποτε σε τροχαίο ατύχημα. Εξάλλου κυκλοφορούν δίπλα μας και κακοί οδηγοί.

ΜΥΘΟΣ

Εάν δεν φοράω ζώνη σε περίπτωση μεγάλου ατυχήματος μπορεί να πεταχτώ έξω από το αυτ/το και να σωθώ.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Λάθος. Είναι διαπιστωμένο ότι κατά την εκτίναξη του επιβάτη έξω από το όχημα, υπάρχουν 8 φορές περισσότερες πιθανότητες να σκοτωθεί από το να μείνει μέσα στο αυτ/το δεμένος στη θέση του.

ΜΥΘΟΣ

Δεν είναι απαραίτητη η ζώνη γι αυτούς που κάθονται στο πίσω κάθισμα, γιατί σε περίπτωση ατυχήματος θα στηριχθούν στα μπροστινά καθίσματα.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η δύναμη που αναπτύσσεται και σκοτώνει τους επιβάτες των μπροστινών καθισμάτων δημιουργείται και για τους επιβάτες που κάθονται πίσω.

Μάλιστα σε περίπτωση ατυχήματος είναι δυνατόν οι επιβάτες να συγκρουστούν και να σκοτώσουν αυτούς που κάθονται μπροστά.

ΜΥΘΟΣ

Η ζώνη με ενοχλεί κατά την οδήγηση.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Την όποια ενόχληση από την ζώνη δεν μπορώ να την συγκρίνω με την ασφάλεια που μου προσφέρει σε περίπτωση μικρού ή μεγάλου ατυχήματος.

ΜΥΘΟΣ

Μέσα σε κατοικημένη περιοχή η ζώνη είναι περιττή.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Τα ατυχήματα που γίνονται μέσα σε κατοικημένη περιοχή (πίνακας 3, σελ.12) είναι περισσότερα από εκείνα που συμβαίνουν στους εθνικούς δρόμους και συχνά πρόκειται για σφοδρές συγκρούσεις, παρόλο που οι ταχύτητες που αναπτύσσονται είναι σχετικά μικρές.

ΜΥΘΟΣ

Αν το αυτ/το πέσει στο νερό και φοράω τη ζώνη θα πνιγώ.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Όχι, γιατί μόνο αν δεν είμαι δεμένος στη θέση μου θα τραυματισθώ από τα τοιχώματα του αυτ/του, θα μείνω αναίσθητος και θα πνιγώ. Εάν φοράω τη ζώνη θα διατηρήσω τις αισθήσεις μου και έχω λίγο χρόνο, αρκετό όμως, για να βγω από το παράθυρο (η πόρτα δεν ανοίγει από την πίεση).

ΜΥΘΟΣ

Το δέσιμο με τη ζώνη για πολύ μικρές αποστάσεις είναι κουραστικό και περιττό.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Εάν δέχομαι τη χρησιμότητα της ζώνης, είναι αφελές να τη θεωρήσω περιττή για μικρές αποστάσεις. Ένα ατύχημα μπορεί να συμβεί οποτεδήποτε και οπουδήποτε.

ΜΥΘΟΣ

Σε μια μικρή σύγκρουση μπορώ να κρατηθώ με τα χέρια.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ακόμη και με ταχύτητα 30 χλμ. την ώρα, εάν έχω βάρος π.χ. 70 κιλά, δεν μπορώ να συγκρατηθώ με τα χέρια μου γιατί η δύναμη που δημιουργείται είναι εικοσαπλάσια του βάρους του σώματός μου περίπου 1400 κιλά, δηλαδή βάρος 7 φορές μεγαλύτερο από αυτό που μπορεί να σηκώσει ο παγκόσμιος πρωταθλητής άρσης βαρών.

Τα λειτουργικά και εργονομικά χειριστήρια στην καμπίνα ενός αυτοκινήτου δεν είναι μόνο ζήτημα μόδας ή αισθητικής αντίληψης. Μεγάλο ποσοστό δυστυχημάτων οφείλεται στην προσπάθεια του οδηγού να εντοπίσει τους σωστούς διακόπτες για τα φώτα, τα φλας, τη στακτοθήκη, το σύστημα κλιματισμού ή απλά το ταχύτερο γεγονός που αποσπά την προσοχή του από την οδήγηση.

Το σύστημα αντιπλοκαρίσματος Ένα αυτοκίνητο με άριστα φρένα και ελαστικά, μπορεί να χάσει τον έλεγχό του, εάν το φρενάρισμα γίνει απότομα σε βρεγμένα ή παγωμένο δρόμο. Το σύστημα ABS προφυλάσσει από το μπλοκάρισμα των τροχών και παρέχει ανά πάσα στιγμή τη μέγιστη ισχύ πέδησης. Η αναγκαιότητα του ABS είναι πραγματικά μεγάλη και η συνεισφορά του στη μείωση των δυστυχημάτων πραγματικά ουσιαστική.

Αερόσακος: Χρειάζεται μόλις ένα τριακοστό περίπου του δευτερολέπτου για να φουσκώσει. Ο χρόνος είναι αρκετός για να συγκρατήσει το σώμα του οδηγού, από την πορεία του προς το τζάμι ή το ταμπλό σε περίπτωση σύγκρουσης.

Βοηθήματα όρασης: Οι υαλοκαθαριστήρες και η επίδοση των θερμαινόμενων κρυστάλλων είναι ίσως από τα πλέον σημαντικά συστήματα για την ασφάλεια των αυτοκινήτων, που ταξιδεύουν σε κακές καιρικές συνθήκες.

Το προστατευτικό κράνος, το οποίο μπορεί να μην συμπεριλαμβάνεται στα συστήματα ή εξαρτήματα του δικύκλου, έχει όμως μεγάλη σημασία αν ληφθεί υπ' όψη η ζωτική αξία του οργάνου το οποίο προστατεύει. Καλής κατασκευής – ποιότητας κράνος εφ' όσον φέρεται από τον δικυκλιστή κανονικά είναι αυτό που πράγματι στις περισσότερες περιπτώσεις σώζει την ζωή του.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ανακεφαλαιώνοντας έγινε φανερό ότι μπορεί μεν να αποτελεί ουτοπία ο μηδενισμός των δεικτών στα τροχαία ατυχήματα στην Α.Δ. Αιτωλίας είναι σίγουρο όμως ότι η μείωσή τους είναι εφικτή και πρέπει να είναι άμεση.

Άνθρωπος – όχημα – οδός, οι κυριότεροι από τους παράγοντες των τροχαίων ατυχημάτων πρέπει να επηρεασθούν στο θετικότερο με το μεγαλύτερο βάρος στον παράγοντα άνθρωπο – οδηγό, πεζό, επιβάτη.

Ανάγκη λοιπόν είναι η πολιτεία, οι αρμόδιες Υπηρεσίες αλλά και οι συναρμόδιοι φορείς της περιοχής μας να στρέψουν τις ενέργειές τους προς την κατεύθυνση αυτή και μάλιστα χωρίς αργοπορία για να αντιμετωπίσουν ένα μεγάλο κοινωνικό πρόβλημα που λέγεται Τροχαίο Ατύχημα. Βέβαια ο Έλληνας οδηγός λόγω χαρακτήρα (ανήσυχος – χωρίς καρτερία – εγωιστής – ευέξαπτος) διαταράσσει με τον τρόπο που διευθύνει το όχημά του, την ομαλή κυκλοφορία, με τις γνωστές συνέπειες. Θα απαιτηθεί λοιπόν, πολύς κόπος και προσπάθειες για την αναμόρφωση της νοοτροπίας του και τον συνετισμό του.

Πρέπει να πεισθούμε όλοι ότι έχουμε υποχρέωση, έναντι του εαυτού μας, της οικογένειάς μας, των συνανθρώπων μας, και της κοινωνίας να αρχίσουμε με ζήλο, ο καθένας από την σκοπιά του, έργο με στόχο την βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς οδηγών και πεζών και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Ιδιαίτερα οι μεν Υπηρεσίες Τροχαίας της Α.Δ. Αιτωλίας πρέπει να συνεργαστούν μεταξύ τους για να πειθαρχήσουν οδηγούς και πεζούς, να επιβάλουν οδηγητική πειθαρχία στους οδηγούς και να εξαναγκάσουν όλους όσους συμμετέχουν στην οδική κυκλοφορία να επιδεικνύουν σύνεση και διαρκώς τεταμένη προσοχή, οι δε άλλοι αρμόδιοι φορείς πρέπει να δημιουργήσουν προϋποθέσεις και να εξεύρουν τρόπους για την απόκτηση από τους οδηγούς και πεζούς οδικής κυκλοφοριακής παιδείας και συνείδησης με στόχο την αναμόρφωση της νοοτροπίας τους και την βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς τους.

Τέλος, θέλω να επισημάνω ότι στην περιοχή της Αιτωλίας υπάρχουν πολλά περιθώρια μείωσης Τροχαίων Ατυχημάτων. Από εμάς εξαρτάται να το πετύχουμε. Πέρα από τους έλεγχους της τροχαίας για να έχουμε

εντυπωσιακά αποτελέσματα, θα πρέπει οι συμμετέχοντες στην οδική κυκλοφορία να φθάσουν στο σημείο να θέλουν οι ίδιοι πραγματικά να συμπεριφέρονται σωστά και προσεκτικά και όχι να εξαναγκάζονται σε μια τέτοια συμπεριφορά από το φόβο της ποινής ή τη θέα και μόνο του τροχονόμου. Εξάλλου τα τροχαία ατυχήματα δεν είναι τυχαία, δεν είναι μοιραία, αλλά ΠΡΟΚΑΛΟΥΝΤΑΙ.

Σοφός ο λαός μας με την παροιμία: *"Πάω αργά, γιατί βιάζομαι"*.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/1999)

Περιοδικό "Αστυνομική Επιθεώρηση". Έκδοση ΥΔΤ/ΕΛ.ΑΣ (διάφορα άρθρα).

Π.Δ 141/91 "Αρμοδιότητες οργάνων και οργάνωση υπηρεσιών".

Εφημερίδα "METRO" (26/9/2001 και 15/10/2001)

Σουμάνης Π. Ιωάννης, Τμηματάρχης Δ/νσης Τροχαίας ΥΔΤ: Stop μην αυτοκτονείτε στους δρόμους.

Σιαμάς Ιωάννης, Διοικητής Τ.Τ. Ναυπάκτου, Στατιστικά Στοιχεία τροχαία ατυχήματα της Α.Δ. Αιτωλίας.