

2014

ΘΕΜΑ:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ  
ΑΓΩΓΗ

ΓΙΩΡΓΟΥ ΑΓΓΕΛΑΚΗ  
ΤΑΞΗ :B1

ΜΑΘΗΜΑ :  
ΟΙΚΙΑΚΗ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΟΔΙΚΗ  
ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

## Η παραβατικότητα των Ελλήνων οδηγών.

Η γενεσιουργός αιτία της παραβατικότητας των Ελλήνων οδηγών είναι οι πινακίδες σήμανσης.

Οι πινακίδες σήμανσης που υπάρχουν σε δρόμους των μεγάλων πόλεων είναι στις περισσότερες περιπτώσεις πινακίδες άνω των 40 ετών κι ανταποκρίνονται στις ανάγκες της τότε εποχής, όταν τα αυτοκίνητα ήταν πολύ λιγότερα από τα σημερινά. Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι να είναι αδύνατο να τις σεβαστεί κάποιος, ακόμη κι όταν το θέλει.

Θα αναφέρω μερικά παραδείγματα:

1. Εάν οι πολίτες της Αθήνας, πάρκαραν σύμφωνα με τα σήματα, τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα θα έφταναν μέχρι τη Λαμία.

2. Συναντά κάποιος σε μια διαδρομή 11 πινακίδες που τον προειδοποιούν για επικίνδυνη στροφή δεξιά, ενώ η στροφή είναι μεν δεξιά αλλά δεν είναι καθόλου επικίνδυνη, τι επιπτώσεις μπορεί να έχει αυτό στην δωδέκατη στροφή η οποία μπορεί να είναι όντως πάρα πολύ επικίνδυνη; Πόση ευθύνη μπορεί να φέρουν οι 11 προηγούμενες πινακίδες στο μοιραίο λάθος που ίσως κάνει κάποιος οδηγός νομίζοντας ότι κι αυτή θα 'ναι σαν τις προηγούμενες;

3. Μέχρι πριν από λίγο καιρό, για να πάει κάποιος στη Μάνη οδηγώντας συντηρητικά ήθελε κάτι λιγότερο από 4 ώρες. Ακολουθώντας πιστά το όριο ταχύτητας εκτός του ότι θα έκανε πάνω από 7 ώρες, θα δημιουργούσε κι ένα τεράστιο μποτιλιάρισμα πίσω του.

4. Αναρωτήθηκε κανείς, τι επιπτώσεις έχουν στην οδηγική συμπεριφορά, τα STOP που υπάρχουν στα στενά; Αυτοί που γνωρίζουν την ύπαρξή τους και κινούνται στον κάθετο δρόμο, αυξάνουν ταχύτητα με αρνητικές επιπτώσεις. Μια δεύτερη ομάδα ανθρώπων, παραβιάζει την εκ δεξιών προτεραιότητα, υποθέτοντας ότι ο άλλος έχει STOP. Μεγαλύτερο όμως πρόβλημα απ' όλα αυτά είναι το γεγονός ότι πολλοί οδηγοί έχουν πάψει να σέβονται το STOP όσο θα έπρεπε, λόγω του ότι συναντούν καθημερινά δεκάδες STOP τα οποία είναι ουσιαστικά άχρηστα.

Το σημαντικότερο είναι ότι κάποιος κατά τη διάρκεια μιας διαδρομής διασταυρώνεται με πάρα πολλά μη ρεαλιστικά σήματα, τα οποία με την πάροδο του χρόνου του δημιουργούν την αίσθηση της μη αναγκαιότητάς τους. Γενικεύει και η γενίκευση αυτή είναι καταστροφική.

Αν μια μέρα όλοι οι Έλληνες αποφασίσουν να σεβαστούν όλα τα σήματα (είτε αφορούν ταχύτητα, είτε προτεραιότητα, είτε στάθμευση), θα δημιουργηθεί στην Ελλάδα το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό κομφούζιο όλων των εποχών.



## Ο τρόπος που οδηγούν οι Έλληνες

Όταν κάτσουμε στο τιμόνι, έχουμε δικούς μας κανόνες, δεν σκαμπάζουμε από οδική κουλτούρα, και μάλλον την αγνοούμε.



Η λέξη νοοτροπία είναι ντεμοντέ- όταν, όμως, αυτή χρησιμοποιείται δίπλα στο επίθετο «κακή» (για να περιγράψει τον τρόπο που οδηγούν οι Έλληνες), τότε μάλλον πετυχαίνει διάνα. Το πώς οδηγούν οι Έλληνες γνωρίζουν όσοι ζουν ή έχουν, απλώς, περάσει έστω και για λίγο από τη χώρα. Δηλαδή, αντίθετα από το γράμμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αντίθετα από τους κανόνες της ασφαλούς οδήγησης αλλά και της ευγένειας, αντίθετα από την έννοια της στοιχειώδους λογικής, πετυχαίνοντας έτσι να βάζουν καθημερινά σε κίνδυνο ζωές και να προκαλούν πολλαπλές επιπτώσεις στην κοινωνία και την οικονομία.

Όπως εύγλωττα μαρτυρούν οι αριθμοί, στην Ελλάδα το ζήτημα της κυκλοφοριακής αγωγής μένει στα αζήτητα και ο τρόπος οδήγησης εξακολουθεί να είναι ανάγωγος. Μολονότι τα τελευταία χρόνια έχουν μειωθεί τα τροχαία, ο φόρος αίματος στην ασφαλτο εξακολουθεί να είναι μεγάλος και ανέρχεται σε περίπου 1.300 θανατηφόρα τροχαία

ετησίως. Με αυτά και μ' εκείνα, η Ελλάδα κατέχει την τέταρτη θέση στη λίστα με τα περισσότερα τροχαία στα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πίσω από Λιθουανία, Λετονία και Εσθονία.

## ΣΑΒΟΥΑΡ ΒΙΒΡ

### Πες τα, βρομόστομει!

Από τα θρυλικά «εποχούμενα» φάσκελα του ελληνικού κινηματογράφου, φτάσαμε σήμερα να αφαιρούνται ζωές για την προτεραιότητα. Φευ! Οι υβριστικές αναφορές στα θεία και τη σεξουαλική ζωή συγγενών πρώτου βαθμού χαρακτηρίζουν το λεξιλόγιο του Έλληνα οδηγού όταν απευθύνεται σε άλλους οδηγούς.



Έρευνα για την ευγένεια στον δρόμο που πραγματοποιήθηκε σε 12 ευρωπαϊκές χώρες από την TNS Opinion και παρουσιάστηκε το 2008 από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» ανακήρυξε τους Έλληνες τους πλέον βρομόστομους.

Η έρευνα έγινε με δείγμα 6.400 πολιτών στις χώρες: Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχία, Εσθονία, Ελλάδα, Γαλλία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πολωνία και Πορτογαλία. Μερικά από τα (αναμενόμενα) ευρήματα είναι ότι οι 3 στους 5 τα λένε χύμα και τσουβαλάτα για να εκτονωθούν εν κινήσει, ενώ ο συνηθέστερος στόχος επιθετικής συμπεριφοράς είναι οι γυναίκες. Χαρακτηριστικό, επίσης, είναι ότι οι Έλληνες οδηγοί εμφανίζουν και το μεγαλύτερο ποσοστό αντίδρασης στον δρόμο με επίθεση ή προσπάθεια σωματικής επίθεσης (ποσοστό 9%), που είναι από τα υψηλότερα ποσοστά στην Ευρώπη.

## Πρώτη σε τροχαία ατυχήματα παραμένει η Ελλάδα



Κατά μέσο όρο 2.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους από τροχαία ατυχήματα ετησίως στην Ελλάδα, 4.000 τραυματίζονται βαριά και 30.000 ελαφρά. Από τους νεκρούς και τους τραυματίες το 1/3 είναι παιδιά. Εκτός, όμως, από τους θανάτους πολλοί από τους τραυματίες μένουν ανάπηροι και μάλιστα σε μικρή ηλικία.

Οι θάνατοι από τροχαία στην Ελλάδα είναι σχεδόν δύο φορές συχνότεροι απ' ό τι παγκοσμίως. Η χώρα μας μετρά 130 θύματα ανά εκατομμύριο κατοίκων, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 69 θύματα ανά εκατομμύριο κατοίκων. Σύμφωνα με στοιχεία της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας 1.300.000 άνθρωποι πέθαναν το 2009 από τροχαία. Τη δεκαετία 2001 - 2010 η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε ως στόχο τη μείωση των θανάτων από τροχαία κατά 50%, χωρίς όμως κάποιο δεσμευτικό μέτρο. Σύμφωνα με στοιχεία που κατέθεσαν οι χώρες, στη διάρκεια των 10 χρόνων τα τροχαία δυστυχήματα μειώθηκαν κατά μέσο όρο 36% στα κράτη-μέλη. Όμως στην Ελλάδα η μείωση ανήλθε σε 23%. Οι θάνατοι μειώθηκαν από 172 ανά

εκατομμύριο κατοίκων σε 130 ανά εκατομμύριο κατοίκων. Παρόλα αυτά παραμένουμε η χώρα με τον υψηλότερο αριθμό θυμάτων.

Ο γιατρός Γιώργος Κουβίδης, μέλος της Πρωτοβουλίας «Να σταματήσουμε τα τροχαία εγκλήματα», που έχασε το παιδί του από οδηγό αυτοκινήτου που έτρεχε με ταχύτητα 120 χλμ. την ώρα, βράδυ στο κέντρο της Αθήνας, δηλώνει στο Αθηναϊκό Πρακτορείο πως «δεν υπάρχει μόνιμη, διαχρονική και συστηματική πολιτική στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Το 2000 η ελληνική κυβέρνηση, σε συνεδρίαση του υπουργικού συμβουλίου, χαρακτήρισε την επιθετική οδήγηση ως πρώτη αιτία πρόκλησης τροχαίων. Όμως, η κρίση αυτή δεν συνοδεύτηκε από κανένα μέτρο».

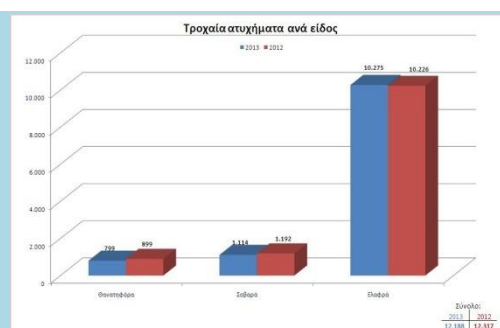
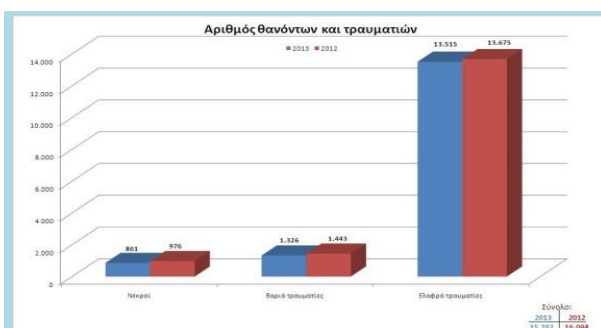
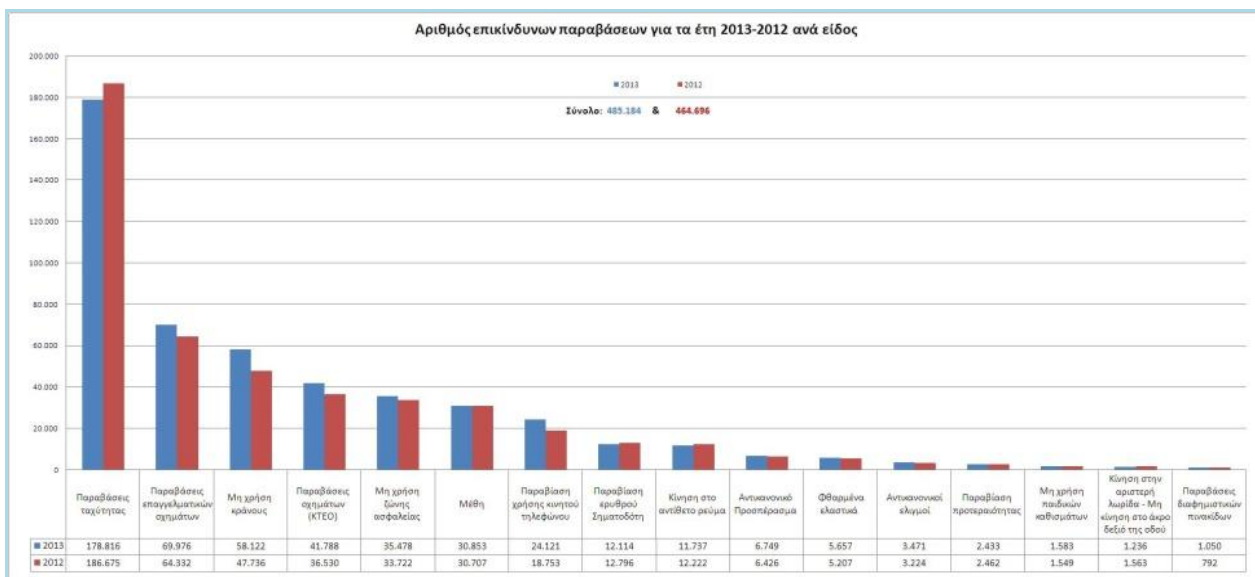
«Για τη Δικαιοσύνη όλα τα τροχαία δικάζονται ως φόνοι εξ αμέλειας και ατυχήματα. Θεωρείται αυτονόητο στην Ελλάδα, όταν σκοτώσεις, να μην σου αφαιρεθεί το δίπλωμα». Αντιθέτως «στην Κύπρο έχει καταργηθεί ο όρος τροχαίο ατύχημα. Μιλάνε μόνο για συμβάν ή δυστύχημα. Έχουν γίνει αλλαγές στον ποινικό κώδικα και ανά περίπτωση μπορεί να υπάρξουν σοβαρές ποινές. Συγχρόνως, έχει ξεκινήσει καμπάνια από μεικτά συνεργεία αστυνομίας και μηχανικών του υπουργείου Συγκοινωνιών που κατάσχουν τα οχήματα στα οποία έχει γίνει παράνομη αλλαγή μηχανής για να αυξηθεί ο κυβισμός τους. Εδώ βρίθουμε από τέτοια συνεργεία και δεν λαμβάνεται κανένα μέτρο».

«Οι δρόμοι έχουν εγκαταλειφθεί στους οδηγούς, στους οποίους η ατιμωρησία έχει δημιουργήσει μια αίσθηση ασυδοσίας ότι μπορούν να κάνουν ότι θέλουν. Προσδιορισμός των ορίων ταχύτητας με βάση τις σύγχρονες μελέτες δεν υπάρχει. Αυτές για παράδειγμα λένε ότι σε μια πυκνοκατοικημένη περιοχή το όριο πρέπει να είναι 30 χλμ. Παράλληλα υπάρχουν εκκρεμή θέματα όπως οι παράνομες διαφημιστικές πινακίδες, η χρήση του κινητού, προσθέστε και την αύξηση της επιθετικότητας των ανθρώπων στους δρόμους».

Παράλληλα, «παρότι πρόκειται για μαζικό φαινόμενο θανάτων και τραυματισμών δεν έχει υπάρξει καμία κρατική δομή ψυχολογικής στήριξης για τις οικογένειες των θυμάτων. Πρέπει να υπάρξει ριζική ανατροπή της ιεραρχίας στην κυκλοφορία» καταλήγει ο κ. Κουβίδης.

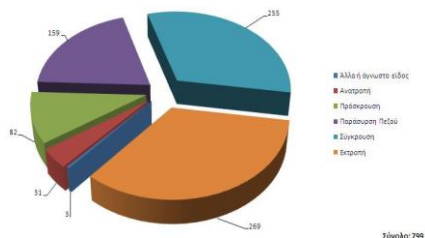
«Πρέπει να γίνει συνείδηση των οδηγών ότι προτεραιότητα έχουν ο πεζός, ο ποδηλάτης, η μητέρα με το καροτσάκι, ο ηλικιωμένος, ο ανάπηρος. Στο εξωτερικό η άποψη αυτή έχει διαπεράσει την αντίληψη του κόσμου. Εδώ...».

Με την εφαρμογή του ευρωπαϊκού προγράμματος τα θύματα στην Ελλάδα μειώθηκαν κατά 23%. Ωστόσο, στη Λετονία μειώθηκαν κατά 54%, στην Ισπανία κατά 53%, στην Εσθονία και την Πορτογαλία κατά 50%. Η Γερμανία μείωσε τους θανάτους κατά 40% και η Σουηδία κατά 39%.

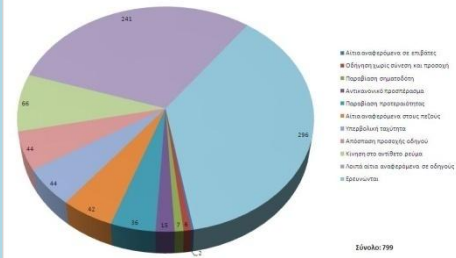


**Θύματα τροχαίων ατυχημάτων ανά είδος (νεκροί-βαριά τραυματίες-ελαφρά τραυματίες)**      **είδος Τροχαία ατυχήματα ανά είδος (ελαφρά-σοβαρά-θανατηφόρα)**

Είδη θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων



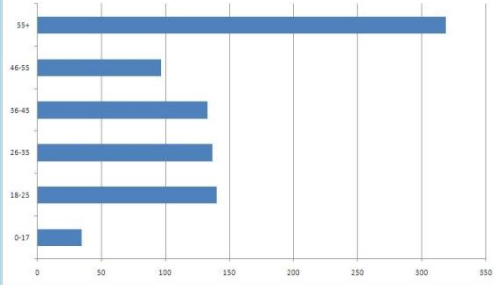
Αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων έτους 2013



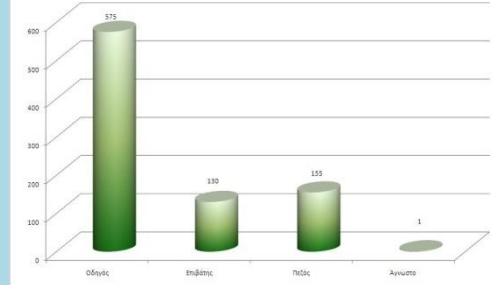
Είδη τροχαίων θανατηφόρων ατυχημάτων

Αιτίες τροχαίων θανατηφόρων ατυχημάτων

Θανατηφόρα ατυχήματα ανά ηλικία



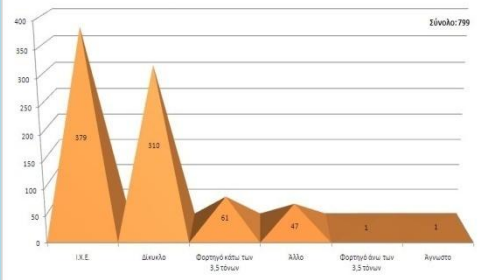
Ιδιότητα θυμάτων τροχαίων θανατηφόρων ατυχημάτων



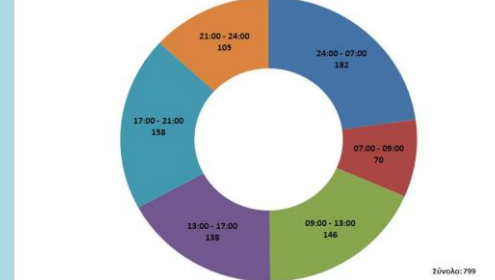
Ηλικίες θυμάτων θανατηφόρων ατυχημάτων

τροχαίων Ιδιότητα θυμάτων τροχαίων θανατηφόρων ατυχημάτων

Θανατηφόρα ατυχήματα ανά είδος οχήματος

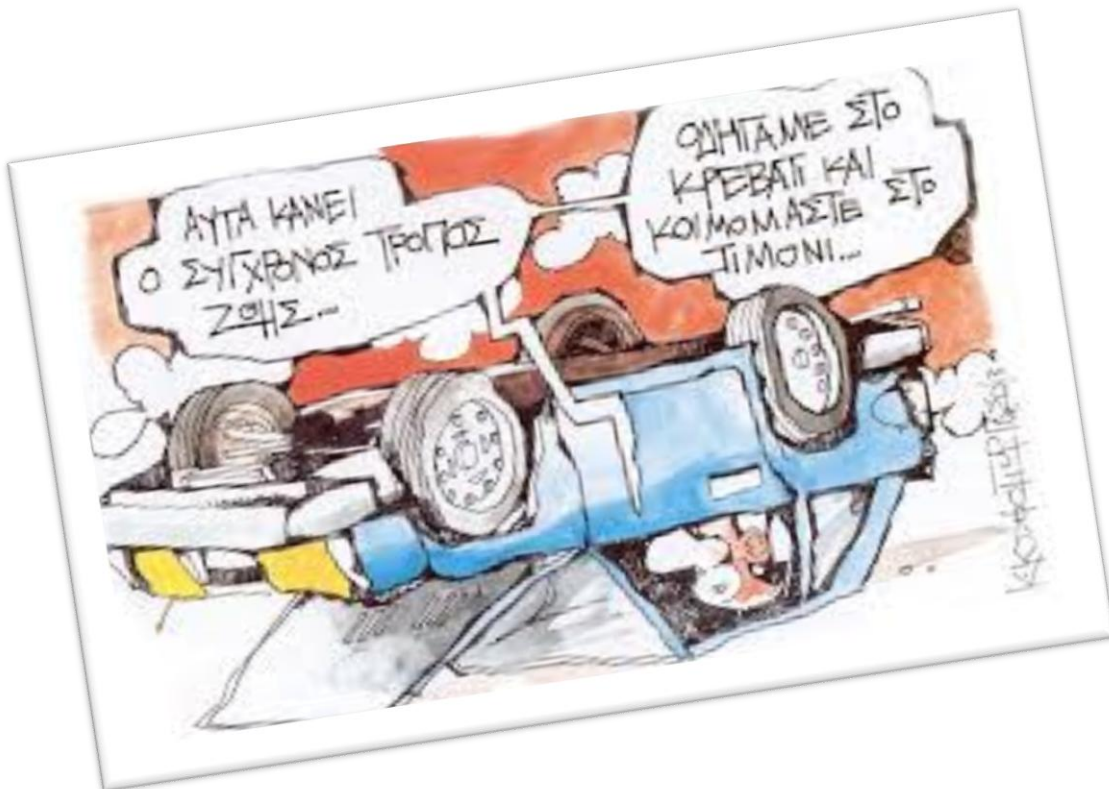


Ώρες εκδήλωσης θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων



Τροχαία θανατηφόρα ατυχήματα ανά είδος Ώρες εκδήλωσης τροχαίων θανατηφόρων ατυχημάτων





## ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΘΥΜΑΤΟΣ

Η εγκατάλειψη θύματος αφορά είτε εγκατάλειψη μετά από σύγκρουση οχήματος με άλλο όχημα στο οποίο μπορεί να υπάρχουν τραυματίες, είτε εγκατάλειψη μετά από σύγκρουση οχήματος με πεζό.

Η αντικοινωνική συμπεριφορά, ο άκρατος εγωισμός μας και η χωρίς όρια παραβίαση της προσωπικότητας του πλησίον μας ευθύνεται για το ζοφερό γεγονός που λέγεται εγκατάλειψη θύματος σε τροχαίο ατύχημα. Το πρόβλημα της παράσυρσης πεζών είναι εξίσου σημαντικό στην Ευρώπη αλλά και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Για να πολεμήσουμε όμως το πρόβλημα αυτό εκτός από τα παραμελημένα όπλα του ανθρωπισμού, της αλληλεγγύης και της αγάπης προς τον πλησίον θα πρέπει να χρησιμοποιήσουμε δυστυχώς και άλλα όπλα.

Η εγκατάλειψη μετά από ένα τροχαίο ατύχημα μπορεί να προληφθεί με τον περιορισμό των πιθανοτήτων σύγκρουσης αλλά και μέσω του εκφοβισμού ότι οι πιθανότητες εύρεσης και παραδειγματικής τιμωρίας του δράστη είναι μεγάλες. Αυτά βέβαια περνούν μέσα από συγκεκριμένο πρόγραμμα επικοινωνιακής πολιτικής.

Για την Ελλάδα ήδη γνωρίζουμε κάποια στατιστικά στοιχεία. Στις ΗΠΑ η περιπτώσεις παράσυρσης και εγκατάλειψης πεζών είναι το 18% επί του συνόλου των θανόντων πεζών.

Στις παρασύρσεις πεζών η συγκέντρωση αλκοόλης που μετράται στο αίμα των πεζών είναι ο βασικός παράγοντας για την παράσυρση. Το 1996 ποσοστό 55% των θανατωθέντων πεζών ηλικίας μεγαλύτερης των 16 ετών είχε υψηλό ποσοστό αλκοόλης στο αίμα.

Το 1993 στο μακροχρόνιο πρόγραμμα των ΗΠΑ με τίτλο "Υγιείς άνθρωποι 2,000" ένας από τους εθνικούς στόχους ήταν η μείωση των θανάτων από παράσυρση πεζών σε 2 πεζούς ανά πληθυσμό 100,000. Το 1996 ο στόχος επιτεύχθηκε. Μερικοί από τους τρόπους που επιλέχθηκαν στο πρόγραμμα ήταν οι εξής :

- Νησίδες πεζών στο κέντρο οδών με μεγάλη κυκλοφορία.
- Μεγαλύτερος χρόνος ρύθμισης του κόκκινου σηματοδότη
- Αύξηση πεδίου ορατότητας για τους οδηγούς όπως καλύτερος φωτισμός οδών.
- Θέσπιση νομοθεσίας για περιορισμό του ποσοστού αλκοόλης στο αίμα των πεζών
- Τοποθέτηση μπαριέρων μεταξύ οδούσεων πεζών και δρόμων, γέφυρες πεζών πάνω από οδούς με μεγάλη κυκλοφορία κλπ
- Χαμηλότερο όριο ταχύτητας σε οδούς με μεγάλη κυκλοφορία πεζών
- Καλύτερη εποπτεία των παιδιών όταν διασχίζουν τον δρόμο

Το 1995 στο Βόρειο Βανκούβερ Καναδά και υπό την αιγίδα της Τροχαίας ξεκίνησε ένα πρόγραμμα με στόχο τον έλεγχο του προβλήματος εγκατάλειψης (του λεγόμενου "hit and run prevention programme") με στόχο την παροχή ταχύτερης και πληρέστερης υπηρεσίας στους εμπλεκόμενους αλλά και την μείωση των πλασματικών απαιτήσεων. Σήμερα γίνεται επεξεργασία 30-35 δηλώσεων τον μήνα. Από τις δηλώσεις αυτές \* 20% είναι ψευδείς με στόχο την λήψη αποζημίωσης και \* 10% αφορούν ζημίες από βανδαλισμούς και όχι περίπτωση εγκατάλειψης.

Η αποδοχή του προγράμματος από τους πολίτες ήταν ιδιαίτερα θερμή.

Στο Σαν Ντιέγκο Καλιφόρνιας με πληθυσμό 1,200,000 κατοίκους ξεκίνησε επίσης το 1995 πρόγραμμα με δύο στόχους :

- τον περιορισμό αλκοόλ και ναρκωτικών κατά την οδήγηση
- την ασφάλεια των πεζών και των ποδηλατιστών

Οι στόχοι του προγράμματος ήταν οι εξής :

- με συνεχή και εκτεταμένα αλκοτέστ η αύξηση των συλλήψεων των οδηγών που έχουν πει πριν προλάβουν να εμπλακούν σε τροχαίο ατύχημα
- ο συνεχής και εκτεταμένος έλεγχος του ορίου ταχύτητας των οχημάτων πριν προλάβουν να εμπλακούν σε τροχαίο ατύχημα
- η επιβολή ποινών σε παραλείψεις πεζών κατά την διάσχιση του οδοστρώματος.
- η εκτενής ενημέρωση και εκπαίδευση των πεζών σε θέματα οδικής κυκλοφορίας μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων με στόχο την αύξηση της προσοχής τους
- ο έλεγχος για ζώνες ασφαλείας και παιδικών καθισμάτων

Η στρατηγική εφαρμογής του προγράμματος επέβαλε τους αξιωματικούς της Τροχαίας να είναι δημιουργικοί και ταυτόχρονα επιθετικοί στους τρόπους με τους οποίους έπρεπε να εφαρμόσουν τους στόχους του προγράμματος. Έπρεπε επίσης πάση θυσία τα μέσα ενημέρωσης να περνούν το μήνυμα ότι γίνονται έλεγχοι οι οποίοι και θα συνεχίσουν να γίνονται.

Τα αποτελέσματα μέχρι σήμερα είναι θεαματικά.

## **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ**

Η μείωση των συμβάντων εγκατάλειψης θύματος έχει άμεση σχέση με την μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων. Έτσι, οι συγκεντρωτικές προτάσεις για μια γενική στρατηγική περιορισμού του φαινομένου μείωσης των τροχαίων και κατά συνέπεια μείωσης της εγκατάλειψης θύματος αποτελείται από τέσσερις άξονες δράσης :

1. Περιορισμός των πιθανοτήτων σύγκρουσης
2. Εκφοβισμός ότι οι πιθανότητες εύρεσης του δράστη είναι μεγάλες
3. Πρόγραμμα επικοινωνιακής πολιτικής της Τροχαίας
4. Επεξεργασία Στοιχείων Τροχαίων ατυχημάτων

Ο κάθε άξονας αποτελείται από τις παρακάτω επιμέρους δράσεις :

### **1ος άξονας : Περιορισμός των πιθανοτήτων σύγκρουσης**

Ο άξονας αυτός περιλαμβάνει :

- την επανεκπαίδευση στις ηθικές αρχές του ζείν
- την εμπέδωση κυκλοφοριακής αγωγής πεζών και οδηγών
- την αλλαγή τρόπου εκπαίδευσης οδηγών μέσω επιθετικών προγραμμάτων εκπαίδευσης που θα περιλαμβάνουν και έλεγχο από ψυχίατρο.
- τον περιορισμό του ορίου ταχύτητας
- την διενέργεια αλκοτέστ συνεχώς
- τον περιορισμό ορίου κατανάλωσης αλκοόλ στους πεζούς
- την κατασκευή ασφαλέστερων διόδων πεζών
- την κατασκευή ασφαλέστερων οδών κυκλοφορίας οχημάτων
- την θέσπιση σκληρών προστίμων
- την πολιτιστική ανάπτυξη
- την συμμετοχή των πολιτών στα κοινά και ενθάρρυνση των Δήμων και Κοινοτήτων στην δημιουργία δράσεων που θα βασίζονται στις ειδικές συνθήκες που επικρατούν στον Δήμο η την Κοινότητα.
- τις οικιστικές παρεμβάσεις στις πόλεις με στόχο την κοινωνικοποίηση των κατοίκων
- την άψογη και επαγγελματική συμπεριφορά των οργάνων της Τροχαίας με πιστή εφαρμογή των νόμων προς κάθε κατεύθυνση
- την εκκίνηση ισχυρής επικοινωνιακής πολιτικής της Τροχαίας και σχέσεων με τα μέσα ενημέρωσης
- τον πειθαρχικό αλλά και ποινικό έλεγχο Αξιωματικών και λοιπών οργάνων της Τροχαίας που δεν εφάρμοσαν τον νόμο.

### **2ος άξονας : Εκφοβισμός ότι οι πιθανότητες εύρεσης του δράστη είναι μεγάλες**

Ο άξονας αυτός περιλαμβάνει :

- την στελέχωση Τροχαίας με επιστημονικό προσωπικό
- την αγορά εργαστηριακού εξοπλισμού
- την διαρκή εκπαίδευση των αξιωματικών της Τροχαίας

- την οργάνωση της Τροχαίας με ηλεκτρονικούς υπολογιστές και διασύνδεσή τους με σχετικές βάσεις δεδομένων
- την δημιουργία συντονιστικού οργάνου Τροχαίας για τα θύματα εγκατάλειψης
- την θέσπιση τριψήφιου αριθμού κλήσης του συντονιστικού οργάνου της Τροχαίας
- την ενθάρρυνση κατάδοσης και θέσπιση αμοιβής μετά από επιτυχή σύλληψη
- την δημιουργία σελίδων στο internet ή σε ειδική εφημερίδα με τους καταζητούμενους και τις κλήσεις για μάρτυρες σε συμβάν (εφαρμογή και σε άλλες υπηρεσίες του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης ώστε να υπάρχει σαφής αναφορά σε ένα ΜΜΕ για να δίδεται η δυνατότητα πραγματικής ενημέρωσης του κοινού και όχι σπασμωδικής και ασύνταχτης όπως γίνεται τώρα. Όλοι μας έχουμε δει με θλίψη στα Αστυνομικά τμήματα κακές ασπρόμαυρες φωτοτυπίες καταζητούμενων οι οποίες βεβαιώνουν για μια ακόμη φορά την ασύνταχτη δράση της Αστυνομίας.
- την εκπαίδευση δικαστών στα Τροχαία ατυχήματα με στόχο την ορθή και τεχνοκρατική απονομή δικαιοσύνης και όχι την απονομή της δικαιοσύνης όπως τόσο όμορφα αναφέρει ο Κάφκα στο έργο του Η ΔΙΚΗ.
- την κατά το δυνατόν εξάλειψη της γραφειοκρατίας στην δικαστική διαδικασία Τροχαίων ώστε να μην αποθαρρύνονται οι μάρτυρες με τις χρονοβόρες διαδικασίες, αναβολές κλπ.
- την θέσπιση αμοιβής για οποιανδήποτε καταθέτει σε δικαστική διαδικασία ώστε να υπάρξει αποζημίωση για τις χαμένες ώρες του κλπ.

### **3ος άξονας : Πρόγραμμα επικοινωνιακής πολιτικής της Τροχαίας**

Ο άξονας αυτός περιλαμβάνει :

- την ανάπτυξη στενής σχέσης με τα μέσα ενημέρωσης
- την θέσπιση ειδικής εβδομαδιαίας εκπομπής της Τροχαίας στο ραδιόφωνο και στην τηλεόραση

### **4ος άξονας : Επεξεργασία Στοιχείων Τροχαίων ατυχημάτων**

Ο άξονας αυτός περιλαμβάνει :

- την βελτίωση της έκθεσης αυτοψίας του ΤΟΤΑ και του ΔΟΤΑ (Δελτίο Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος) ώστε αφενός μεν να δίδεται η δυνατότητα επιστημονικής αξιοποίησης είτε για την σωστή ανακατασκευή του ατυχήματος είτε για στατιστικούς λόγους - δεν μπορεί το 99% των Ελληνικών δρόμων να έχει συντελεστή τριβής 0.70 Η στατιστική έρευνα στην Ελλάδα βασίζεται στα ΔΟΤΑ τα οποία συντάσσονται από Αξιωματικούς της Τροχαίας οι οποίοι δεν έχουν την στοιχειώδη τεχνική αφετηρία. Απορούμε πως γίνεται αποδεκτή από τα Δικαστήρια η έκθεση αυτοψίας της Τροχαίας - ένα έγγραφο με τεχνικό περιεχόμενο που συντάσσεται από άτομα χωρίς εξειδίκευση και τεχνική αφετηρία. Θα δεχόταν τα Δικαστήρια τόσο εύκολα μια ιατροδικαστική έκθεση από άτομο που δεν είναι ιατροδικαστής ?. Ο τρόπος σύνταξης όπως γίνεται σήμερα είναι τραγελαφικός και προκαλεί θυμηδία σε κάθε λογικά σκεπτόμενο πολίτη εκτός βέβαια από τους Εισαγγελείς οι οποίοι καλούνται να αποφασίσουν την παραπομπή ή όχι κάποιου από τους εμπλεκόμενους σε Τροχαίο ατύχημα.
- την πιστή τήρηση του άρθρου 163 - Βασικές ενέργειες σε οδικά τροχαία ατυχήματα αλλά και των λοιπών άρθρων του ΠΔ 141/91, ΦΕΚ 58Α/30.04.1991 "Αρμοδιότητες οργάνων και υπηρεσιακές ενέργειες του προσωπικού του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και θέματα οργάνωσης Υπηρεσιών". Το άρθρο αυτό κάνει δειά βήματα στην οριοθέτηση της ορθής αυτοψίας τροχαίου ατυχήματος και σύνταξη της έκθεσης αυτοψίας. Δεν είδαμε όμως από το 1991 και μετά να παραπέμπεται Αξιωματικός που δεν τήρησε τις διατάξεις του άρθρου αυτού ή να απορρίπτεται αυτοψία της Τροχαίας η οποία βάσει του άρθρου 163 περιλαμβάνει μη νόμιμες ενέργειες.
- την δημιουργία ειδικής μονάδος της στατιστικής υπηρεσίας που θα επεξεργάζεται τα στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων και θα εξάγει συμπεράσματα. Σήμερα, και στον τομέα αυτό, ασύνταχτα για μια ακόμη φορά εναπόκειται στην καλή θέληση και στα προγράμματα της Ευρωπαϊκής

Κοινότητας κάποιο ίδρυμα να αποφασίσει να ασχοληθεί με την στατιστική των Τροχαίων ατυχημάτων.

- την λειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ)

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στην εποχή που ζούμε η συγκρότηση επιτροπών που έχουν σαν αντικείμενο την ανακάλυψη του τροχού είναι τραγελαφικό γεγονός. Η Αστυνομία ζητά από τους πολίτες να δώσουν χείρα βοήθειας. Σας βεβαιούμε ότι υπάρχουν πολίτες που μπορούν να βοηθήσουν το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και όποιον άλλο φορέα πραγματικά χρειάζεται βοήθεια. Για την λύση των υπαρκτών προβλημάτων που τίθενται το μόνο που χρειάζεται είναι βούληση αφού "όταν υπάρχει η βούληση υπάρχει και ο τρόπος" ή όπως λέει και ο λαός μας "δεν υπάρχει δεν μπορώ, υπάρχει δεν θέλω".

Η οργάνωση της Τροχαίας έχει εξελιχθεί σε επιστημονικό επίπεδο εδώ και πολλά χρόνια στις ΗΠΑ και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Η μετάδοση του φωτός της οργάνωσης από τις χώρες αυτές προς την δικιά μας είναι ανάγκη ζωής για την αξιοπιστία της Τροχαίας της χώρας μας. Στις χώρες αυτές πρέπει άμεσα να εκπαιδευτεί μια επιτελική ομάδα επίλεκτων βαθμοφόρων της Τροχαίας οι οποίοι θα μεταλαμπαδεύσουν την γνώση τους στα υπόλοιπα στελέχη της Τροχαίας.

Αφού η γνώση και η οργάνωσή της υπάρχει, το μόνο που χρειάζεται είναι να απλώσει κανείς το χέρι για να την πάρει.

Ο τροχός έχει ήδη εφευρεθεί. Χρειάζεται όμως ένα στιβαρό χέρι για να αρχίσει να τον κινεί. Το χέρι αυτό το ψάχνουμε εδώ και χρόνια αλλά δυστυχώς δεν το βρίσκουμε.

