

Τ.Ε.Ι ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΜΟΝΑΔΩΝ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΘΕΜΑ:

« ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ »



**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΑΓΕΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΚΙΑΤΟΥ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:Τροχαίο Ατύχημα	5
1.1 Φύση του προβλήματος	5
1.2 Έννοια του τροχαίου ατυχήματος	5
1.3 Νομοθετικό πλαίσιο τροχαίων ατυχημάτων	6
1.4 Ιστορική αναδρομή και διαχρονική εξέλιξη τροχαίων ατυχημάτων	7
1.4.1 Περί της κυκλοφορίας οχημάτων	7
1.4.2 Ιστορική αναδρομή του τροχαίου ατυχήματα	8
1.5 Σημερινή κατάσταση	12
1.6 Διακρίσεις τροχαίων ατυχημάτων	13
1.7 Κατηγοριοποίηση θυμάτων	18
1.8 Γεωγραφική κατανομή	21
1.9 Στατιστικά δεδομένα τροχαίων ατυχημάτων.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:Αστικές και ποινικές ευθύνες στο τροχαίο ατύχημα	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Αναλυτική προσέγγιση των παραγόντων πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων	39
3.1 Παράγοντες που επηρεάζουν την έκθεση σε κίνδυνο κατά την κυκλοφορία.....	39
3.1.1 Παράγοντες κινδύνου που επηρεάζουν την εμπλοκή σε ατύχημα.....	39
3.1.2 Παράγοντες κινδύνου που επηρεάζουν την σφοδρότητα του ατυχήματος	40
3.2 Αίτια	40
3.2.1 Έμμεσο και άμεσο αίτιο.....	44

3.2.2 Ανθρώπινος παράγοντας	47
3.2.3 Αλκοόλ και οδήγηση	47
3.2.4 Πεζοί και τροχαία ατυχήματα	50
3.2.5 Συγκοινωνιακή πολιτική.....	51
3.3 Συνέπειες.....	53
3.3.1 Στον άνθρωπο	53
3.3.2 Στην κοινωνία	54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Κοινωνικές επιπτώσεις των τροχαίων

ατυχημάτων	55
4.1 Κοινωνικό κόστος	55
4.1.1 Ψυχολογικές και κοινωνικές συνέπειες	55
4.1.2 Ψυχικά τραύματα	56
4.1.3 Απώλεια ζωής.....	57
4.1.4 Ρήξη κοινωνικού ιστού	58
4.1.5 Αναπηρία: Ολική – Μερική	59
4.2 Συνέπειες του τροχαίου ατυχήματος στην οικογένεια	60
4.2.1 Ορφανά παιδιά.....	63
4.2.2 Παιδιά και τροχαία ατυχήματα.....	64
4.3 Επίπτωση στην ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού.....	65
4.4 Ευθύνες από το κοινωνικό σύνολο, επαγγελματική σταδιοδρομία, διαπροσωπικές σχέσεις.....	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Οικονομικό κόστος τροχαίων ατυχημάτων.....

5.1 Οικονομικό κόστος	70
5.2 Οικονομικές συνέπειες	70
5.3 Προσδόκιμο ζωής.....	71
5.4 Κόστος από απώλεια εισοδήματος και ηθική βλάβη.....	73
5.5 Κόστος από υλικές ζημιές και σωματική βλάβη	74
5.6 Κόστος ασφαλιστικών εταιριών/ ταμείων	75

5.7 Αναπηρικές συντάξεις	77
5.8 Επιπτώσεις στην Εθνική Οικονομία	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Μέτρα για την οδική ασφάλεια	81
6.1 Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και οι κυρώσεις	81
6.2 Καθοδόν 2001-2005.....	83
6.3 Άμεσα και βραχυπρόθεσμα μέτρα	85
6.3.1 Οδική υποδομή και περιβάλλον	86
6.3.2 Όχημα	87
6.3.3 Χρήστης.....	87
6.3.4 Έλεγχος συστήματος	88
6.4 Μέσο/μακροπρόθεσμα μέτρα	90
6.4.1 Οδικό δίκτυο	91
6.4.2 Εκπαίδευση, ενημέρωση και επιμόρφωση πολιτών και παιδιών	104
6.4.3 Κατασκευή πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής	107
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	109
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	112

Θέμα

«Κοινωνικό και Οικονομικό Κόστος τροχαίων ατυχημάτων»

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μια από τις σημαντικότερες εφευρέσεις του ανθρώπου είναι το αυτοκίνητο με το οποίο ο άνθρωπος μπορεί να μετακινείται γρήγορα και να διανύει μεγάλες αποστάσεις μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, για τις οποίες παλαιότερα χρειάζονταν ολόκληρες ημέρες.

Το αυτοκίνητο όμως εκτός από μέσο μεταφοράς, έγινε και σύμβολο κοινωνικής καταξίωσης, όπως και μια από τις σημαντικότερες αιτίες θανάτου στις προηγμένες κοινωνίες

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν τα τελευταία χρόνια αντικείμενο έρευνας σε όλες σχεδόν τις ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες του κόσμου όχι μόνο για τις κοινωνικές και ιατρικές συνέπειες τους, αλλά και τις οικονομικές που προκαλούνται στα άτομα και στο κοινωνικό σύνολο. Το πρόβλημα εξ 'αιτίας της σοβαρότητας του, έχει ωθήσει κοινωνιολόγους οικονομολόγους και ιατρούς να ασχοληθούν σοβαρά με αυτό εφ' όσον την τελευταία εικοσαετία στην χώρα μας τα τροχαία ατυχήματα έχουν πάρει διαστάσεις επιδημίας. Είναι εντυπωσιακός ο αριθμός των νεκρών και των τραυματιών εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων κυρίως νέων σε παραγωγική ηλικία: αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου στα αγόρια ηλικίας 15-24 ετών που οδηγούν δίκυκλο ενώ κάθε χρόνο ένας στους χίλιους νέους ηλικίας 15-24 εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα. Με βάση τα δεδομένα αυτά είναι προφανές οι κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις εκτός από τις ανθρώπινες τραγωδίες στις οποίες οδηγούν.

Η τραγική γλώσσα των αριθμών καταγράφει ότι τα τροχαία ατυχήματα έχουν καταστεί η μεγαλύτερη μάστιγα όλων των αναπτυγμένων χωρών του κόσμου.

Για του λόγου το αληθές αρκεί η διαπίστωση ότι:

- α.** Τα τροχαία ατυχήματα είναι η πρώτη αιτία θανάτου για άτομα ηλικίας έως 40 ετών και ακολουθούν τα καρδιαγγειακά προβλήματα και ο καρκίνος
- β.** Κάθε χρόνο στην Ευρώπη προστίθενται 50.000 νεκροί και 150.000 τραυματίες από τροχαία ατυχήματα. Αυτό σημαίνει ότι 200.000 νέες

οικογένειες κάθε χρόνο υποφέρουν από τις συνέπειες της απώλειας ή της αναπηρίας ενός προσώπου που ζει μέσα στην οικογένεια.

γ. Μέχρι τώρα η κατηγορία των εμπλεκομένων στα τροχαία ατυχήματα καταγράφει 6.000.000 άτομα στην Ευρώπη και 100.000.000 σε όλο τον κόσμο.

δ. Η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας υπολόγισε, ότι σύντομα ο αριθμός των νεκρών από τα τροχαία ατυχήματα στον πλανήτη, θα ξεπεράσει το ένα εκατομμύριο ετησίως.

ε. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπολογίζεται, ότι πάνω από 42.000 άτομα χάνουν τη ζωή τους ετησίως από τροχαία ατυχήματα. Ο αριθμός τραυματιών υπολογίζεται ότι είναι πάνω από 1.700.000 άτομα.

στ. Στην Ελλάδα κάθε χρόνο λαμβάνουν χώρα περίπου 20,000 τροχαία ατυχήματα στα οποία σκοτώνονται πάνω από 2,000 άτομα και τραυματίζονται 30,000 περίπου. Αυτό σημαίνει ότι έξι άτομα ημερησίως χάνουν τη ζωή τους κατά μέσο όρο. Δηλαδή σε ετήσια βάση αφανίζεται ένα μεγάλο χωριό και τραυματίζεται ο πληθυσμός μιας πόλης.

Τα ατυχήματα αποτελούν ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα υγείας στην χώρα μας δεδομένου ότι συνιστούν την 5^η κατά σειρά μεγέθους αιτία θανάτου εξασφαλίζοντας έτσι την θλιβερή πρωτιά μεταξύ των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα αποτελούν την κύρια αιτία πρόωρης θνησιμότητας, δεδομένου ότι έχει μεγάλη επίπτωση στην παιδική νεανική και πρώτη ώριμη ηλικία.

Το οικονομικό κόστος της κατάστασης αυτής σε κοινοτικό επίπεδο ανέρχεται κάθε χρόνο σε 24 δισεκατομμύρια δραχμές ενώ για την Ελλάδα το κόστος υπολογίστηκε σε 18 δισεκατομμύρια για το 1990 από τα οποία τα 8,9 αποτελούν άμεσο κόστος, τα 6,3 έμμεσο και τα 2,8 επιδοτήσεις και συντάξεις¹.

Στην εργασία αυτή λόγω της προφανούς σημασίας του θέματος θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε τις αιτίες που προκαλούν το φαινόμενο αυτό στη χώρα μας αλλά κυρίως τη διεύρυνση του κοινωνικού και οικονομικού κόστους των τροχαίων ατυχημάτων αλλά και των

¹ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

παραμέτρων που σχετίζονται με τα οδικά τροχαία ατυχήματα εν Ελλάδι μέχρι σήμερα, με την ελπίδα ότι τα συμπεράσματα που θα προκύψουν από την μελέτη των παρατηρούμενων τάσεων θα βοηθήσουν στην πρόληψη των ατυχημάτων και την οργάνωση μιας σωστής οδικής συμπεριφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

1.1 ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η δομή και η λειτουργία της πολιτείας, η συμπεριφορά του πολίτη και του κοινωνικού συνόλου, ο βαθμός ανάπτυξης και εν γένει ο πολιτισμός σε μια χώρα , κρίνεται μεταξύ άλλων, από το δείκτη των τροχαίων ατυχημάτων που κατέχει η χώρα αυτή. Οι παράμετροι που το επηρεάζουν, οι δυσμενείς επιπτώσεις του στο σύνολο των δραστηριοτήτων της χώρας και τα στοιχεία που καθημερινά καταγράφονται, αποτελούν αδιάψευστο γεγονός, ότι υπάρχει έντονο πρόβλημα δικής ασφάλειας που επιζητά άμεση επίλυση.

Η αντιμετώπιση του προβλήματος δεν είναι απλή και εύκολη υπόθεση. Το πρόβλημα είναι πολυσύνθετο και πολύπλοκο, επηρεάζεται δε από πολλούς παράγοντες, όπως οδικό περιβάλλον, το όχημα, τον οδηγό αυτού αλλά και από το σύστημα της επιτήρησης όλων αυτών . Η αντιμετώπιση του λοιπόν πρέπει να είναι συλλογική, συνολική συντονισμένη και προγραμματισμένη προκειμένου να επιφέρει τα ποθητά αποτελέσματα.

1.2 ΈΝΝΟΙΑ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ίσως η λέξη ατύχημα να μην απεικονίζει τόσο σωστά την ελληνική γλώσσα και την έννοια του τροχαίου ατυχήματος όσο η λέξη «δυστύχημα» για τον οποίο έχει διαπιστωθεί ο ορισμός ότι είναι η εμφάνιση διαδοχικών γεγονότων που καταλήγουν συνήθως σε κάκωση, θάνατο ή υλική ζημιά.

Τροχαίο ατύχημα θεωρείται ένα αιφνίδιο και ζημιογόνο γεγονός που προκαλείται από την λειτουργία κίνηση οχήματος και προξενεί βλάβη σε πρόσωπα κι πράγματα. Για να θεωρηθεί ένα ατύχημα ως τροχαίο θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- 1) Το όχημα να βρίσκεται σε λειτουργία-κίνηση.

- 2) Να προκληθεί ζημιά-τραυματισμός-θάνατος και
- 3) Να μην υπάρχει πρόθεση (δόλος) από τους εμπλεκέντες στο ατύχημα.

Η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία στις οδηγίες συμπλήρωσης του στατιστικού εντύπου αποτύπωσης των συνθηκών τροχαίου ατυχήματος (Δελτίο Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος), προσδιορίζει την έννοια του Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος.

Συγκεκριμένα, Οδικό Τροχαίο Ατύχημα, θεωρείται το συμβάν που γίνεται σε οδούς, πλατείες ή χώρους που είναι ελεύθεροι στην δημόσια χρήση, με συμμετοχή σε αυτό ενός ή περισσοτέρων οχημάτων, από τα οποία το ένα τουλάχιστον βρίσκονταν σε κίνηση κατά την στιγμή του ατυχήματος. Δεν θεωρούνται οδικά τροχαία ατυχήματα όσα έγιναν από οχήματα μέσα σε εργασιακούς χώρους π.χ. από τρακτέρ κατά την ώρα εργασίας ή όσα προκάλεσαν μόνο υλικές βλάβες. Επίσης δεν θεωρείται τροχαίο ατύχημα η πτώση ατόμου από σταθμευμένο όχημα.

Συνεπώς λέμε ότι έχει προκληθεί ένα τροχαίο ατύχημα όταν αυτό έχει λάβει χώρα μεταξύ δύο ή περισσοτέρων αυτοκινήτων τα οποία δεν χρησιμοποιούνταν κατά την στιγμή του ατυχήματος σε κάποιο εργασιακό χώρο.

1.3 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα έχουμε διάπραξη του αδικήματος της ανθρωποκτονίας από αμέλεια. Το αδίκημα αυτό προβλέπεται και τιμωρείται από τα άρθρα 28 και 302 του Π.Κ. Η δίωξη του γίνεται αυτεπάγγελτα. Στα τροχαία ατυχήματα σωματικών βλαβών έχουμε διάπραξη του αδικήματος της πρόκλησης σωματικής βλάβης εξ αμελείας. Η πράξη αυτή προβλέπεται και τιμωρείται με το άρθρο 314 του Π.Κ. Δηλαδή οδηγός ο οποίος με αποδεδειγμένη υπαιτιότητα του προκάλεσε σωματική βλάβη εξ' αμελείας τιμωρείται με το άρθρο 314 του Π.Κ ταυτόχρονα δε υποχρεούται και στην αποκατάσταση της βλάβης που προκάλεσε. Το αδίκημα διώκεται αυτεπάγγελτα σύμφωνα με το άρθρο 315 του Π.Κ καθ' ότι ο οδηγός υποχρεούται να καταβάλει

ιδιαίτερη προσοχή κατά την οδήγηση. Στα τροχαία ατυχήματα υλικών ζημιών υπάρχει το νομικό πλαίσιο περί αποκατάστασης της ζημιάς που επήλθε είτε από τον δράστη είτε από τον ασφαλιστικό του φορέα. Ουσιαστικά στα τροχαία ατυχήματα υλικών ζημιών έχουμε Αστικής Φύσεως πράξη και όχι ποινικό αδίκημα.

1.4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ

1.4.1 Περί της κυκλοφορίας οχημάτων

Το 1770 ο Γάλλος ΖΟΖΕΦ ΚΙΝΙΩ κατασκεύασε το πρώτο αυτοκίνητο, ενώ το πρώτο βενζινοκίνητο αυτοκίνητο το κατασκεύασε ο Γερμανός ΝΤΕΜΛΕΡ το οποίο και παρέδωσε στο εμπόριο. Κανείς εκ των δύο θα μπορούσε να φανταστεί, ότι ενώ το κατασκεύασμα τους με την τεχνολογική εξέλιξη και ανάπτυξη θα αποτελούσε μελλοντικά το κυριότερο μέσο μεταφοράς παγκοσμίως και θα διευκόλυνε αφάνταστα τη ζωή μας, ταυτόχρονα όμως παρέδωσαν στον πλανήτη και ένα νέο φονικό όπλο.

Στις χώρες της Ευρώπης και της Β. Αμερικής προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα άρχισαν να κυκλοφορούν δειλά-δειλά τα πρώτα αυτοκίνητα. Στην χώρα μας το πρώτο αυτοκίνητο με ελαστικά έφτασε το 1901. Από τότε η αύξηση των αυτοκινήτων ήταν αλματώδης.

Σύμφωνα με επίσημα στατιστικά στοιχεία στην Αθήνα το 1928 κυκλοφορούσε ο παρακάτω στόλος οχημάτων: 2031 ταξί, 1317 Ι. Χ οχήματα, 1026 αγοραία, 1003 φορτηγά, 1009 λεωφορεία, 3871 ποδήλατα, 5430 κάρα, 245 επιβατικές άμαξες.

Το έτος 1955 ο αριθμός των οχημάτων που κυκλοφορούσαν στη χώρα μας έφτανε τα 60,000. Το έτος 1999 έφτασε το τεράστιο νούμερο των 6,311,284 οχημάτων. Σήμερα υπολογίζεται ότι τα κυκλοφορούντα αυτοκίνητα στην χώρα μας έχουν ξεπεράσει κατά πολύ τα 15,000,000.

Ο στόλος των οχημάτων αυτών θεωρείται ότι βρίσκεται σε αρκετά κατάσταση. Τα τελευταία χρόνια στην κυκλοφορία έχουν τεθεί πάρα πολλές χιλιάδες καινούργια αυτοκίνητα. Σ' αυτό βοήθησαν και τα

προγράμματα χρηματοδότησης που έχουν θέσει σε εφαρμογή οι εταιρείες εισαγωγής των αυτοκινήτων.

1.4.2 Ιστορική αναδρομή του τροχαίου ατυχήματος

Το πρώτο θανατηφόρο επίσημα καταγεγραμμένο στην ιστορία ατύχημα από αυτοκίνητο συνέβη την 18-8-1896 στην Αγγλία. Τότε σκοτώθηκε ο Βρετανός αυτοκινητιστής ο οποίος εκινείτο με ταχύτητα 7 χιλιομέτρων την ώρα. Συνέπεια αυτού του ατυχήματος ήταν να καταρτιστεί ο νόμος της << Ερυθράς Σημαίας >> σύμφωνα με τον οποίο μπροστά από κάθε αυτοκίνητο, έπρεπε να προηγείται άτομο που να κρατά στο χέρι του κόκκινη σημαία. Όταν θα ήταν νύχτα έπρεπε να κρατά κόκκινο φανάρι αναμμένο και κουδούνι, το οποίο έπρεπε να κρούει συνεχώς. Στην χώρα μας το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα συνέβη το πρωί της 5^{ης} Μαρτίου του 1907 στην Πύλη του Αδριανού όταν αυτοκίνητο όχημα παρέσυρε και τραυμάτισε θανάσιμα την πεζή Βαμβακά Ευφροσύνη.

Το έτος 1927 στη χώρα μας έγιναν 437 τροχαία ατυχήματα εκ των οποίων τα 29 ήταν θανατηφόρα. Αναμενόμενο ήταν να υπάρχει και μία αντίστοιχη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων παράλληλα με τη αύξηση των οχημάτων. Ο ετήσιος φόρος στην ασφαλτο την τελευταία δεκαπενταετία ήτοι από το 1986 έως και το 2001 ήταν πάνω από 2,000 νεκρούς και 30,000 τραυματίες.

Συγκεκριμένα ενώ λοιπόν στην δεκαετία του '50 είχαμε κατά μέσο όρο 500 νεκρούς το χρόνο, στην δεκαετία του '60 είχαμε 70 νεκρούς, στην δεκαετία του '70, 1100 νεκρούς, στην δεκαετία του '80, 1600 νεκρούς, παρατηρούμε ότι στην δεκαετία του '90 οι νεκροί από τα τροχαία ξεπέρασαν τους 2000.

Η διαχρονικά σημαντική αύξηση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων από 4,8% το 1971 σε 7,5% το 1991 (πίνακας 1) και η αντίστοιχη μείωση των μη θανατηφόρων πρέπει να προβληματίζει σοβαρά γιατί συνεπάγεται σημαντικές δημογραφικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες. Στον πίνακα 1 που ακολουθεί παρουσιάζεται ο

αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων από το 1971 έως το 1991 και τα ποσοστά αυτών.

Πίνακας 1
Αριθμός τροχαίων ατυχημάτων ετών 1971-1991

Ετη	Θανατηφόρα	Ποσοστό	Μη θανατηφόρα	Ποσοστό	Σύνολο
1971	797	4,8	17105	96,2	17902
1972	811	4,7	16787	95,3	17598
1973	930	5,3	16697	94,7	17627
1974	801	3,2	14763	94,8	15564
1975	890	5,6	15005	94,4	15895
1976	939	5,8	15070	94,1	16009
1977	1029	6	15873	94	16902
1978	1013	5,9	16436	94,1	17449
1979	1065	5,8	17488	94,2	18553
1980	1065	5,8	17168	94,2	18233
1981	1190	6	18651	94	19841
1982	1349	6,1	21052	93,9	22401
1983	1383	6,8	19006	93,2	20389
1984	1478	6,9	20023	93,1	21501
1985	1473	6,9	20064	93,1	21537
1986	1297	6,7	18165	93,1	19462
1987	1302	6,9	17664	93,1	18966
1988	1330	7,5	19423	92,5	20753
1989	1462	7,3	18837	92,7	20299
1990	1533	7,9	18076	92,1	19609
1991	1557	7,5	19207	92,5	20764

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Από τον παραπάνω πίνακα εκτιμάται ότι ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων που προκαλούνται καθημερινά είναι περίπου διπλάσιος από αυτό που ήταν το 1971.

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα 2 σε όλες τις ηλικιακές κατανομές αυτό που παρατηρείται είναι μια σταθερά διαχρονική αύξηση των θανάτων από τροχαία. Η μόνη αυξομείωση που παρατηρείται αφορά την ηλικιακή κατανομή 0-14 ετών. Σε όλες τις υπόλοιπες ηλικιακές ομάδες έχουμε συνεχώς ανοδική τάση.

Αναλυτικότερα ο υψηλότερος αριθμός θανάτων παρουσιάστηκε το 1990 στις ηλικιακές κατανομές 15-24 ετών, στις ηλικιακές κατανομές 25-44, 45-64 και 65 ετών. Παρατηρούμε ότι ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων είναι πιο έντονος στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό.

Όσον αφορά την αύξηση των θανάτων από τροχαίο ατύχημα στο σύνολο των θανάτων σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα 3 ο λόγος μεταβάλλεται εντυπωσιακά: από 80 προς 1 δηλαδή σε κάθε 80 φυσικούς θανάτους ένας θάνατος είναι από τροχαίο ατύχημα το 1971, σε 54 προς 2 το 1990.

Πίνακας 2

Σύνολο θανάτων από τροχαία ατυχήματα ετών 1971-1991

Έτη	0-14	15-24	25-44	45-64	65	Σύνολο
1971	83	161	314	225	145	928
1972	77	166	295	247	164	949
1973	97	192	312	246	186	1033
1974	78	176	290	220	160	924
1975	93	181	308	269	175	1026
1976	70	214	305	245	200	1034
1977	84	229	377	271	197	1158
1978	79	236	361	273	218	1167
1979	80	235	352	344	227	1238
1980	86	272	323	299	236	1216
1981	95	278	380	323	269	1345
1982	113	336	455	344	273	1521
1983	89	379	433	387	292	1580
1984	100	419	490	409	281	1699
1985	100	406	491	426	265	1688
1986	67	346	453	362	274	1502
1987	78	317	434	384	267	1480
1988	80	328	462	352	289	1511
1989	73	395	469	431	331	1699
1990	81	430	486	405	332	1734
1991	62	443	558	407	319	1789

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Στον πίνακα 3 που ακολουθεί θα παρουσιάσουμε το σύνολο των θανάτων και αυτούς που προέρχονται από τροχαία.

Πίνακας 3
Σύνολο θανάτων ετών 1971-1991

Έτη	Σύνολο θανάτων	Θάνατοι από Τροχαία	Λόγος (1n/2n)
1971	73819	928	80
1972	76859	949	80
1973	77648	1033	75
1974	76303	924	82
1975	80077	1026	78
1976	81818	1034	82
1977	83750	1158	72
1978	81615	1167	69
1979	82338	1238	66
1980	87282	1216	71
1981	86261	1345	64
1982	86345	1521	56
1983	90586	1580	57
1984	88397	1699	52
1985	92086	1688	54
1986	91738	1228	74
1987	95656	1478	64
1988	92407	1511	61
1989	92720	1699	54
1990	94152	1734	54

Πηγή:Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Στην ηλικιακή κατανομή 0-14 παρόλη την σχετική σταθερότητα που εμφανίζεται λαμβανομένης υπόψιν της την πολύ χαμηλή αύξηση του πληθυσμού της χώρας μπορούμε να συμπεράνουμε ότι υπάρχει

ανεπάρκεια στην καταπολέμηση των τραυματισμών ή θανάτων σε τροχαία ατυχήματα των μικρών παιδιών αφού το ποσοστό παθόντων παραμένει ψηλό σε σχέση με τον πληθυσμό της κατανομής αυτής. Επίσης σε υψηλά επίπεδα βρίσκεται ο αριθμός των νεκρών αλλά και των τραυματισθέντων στις ηλικίες 25-44 και άνω των 65 ετών ενώ το εντυπωσιακό στοιχείο στις άλλες ηλικιακές κατανομές είναι η σταθερά αυξητική τάση στα ποσοστά των νεκρών.

Συγκρινόμενες με το σύνολο του πληθυσμού στις αντίστοιχες ηλικιακές κατανομές μπορούμε να διαπιστώσουμε τα εξής:

1. Οι ηλικίες που φαίνονται να πλήττονται περισσότερο από τα τροχαία είναι αυτές μεταξύ 15-24 ετών και 25-44 δηλαδή ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της χώρας, πράγμα που σημαίνει ότι η χώρα χάνει ανθρώπινο δυναμικό μόνιμο ή προσωρινό για το οποίο αναγκάζεται να καταβάλλει οικονομικό κόστος πέραν του κοινωνικού.
2. Υψηλά ποσοστά παθόντων σε σχέση με τον πληθυσμό της κατηγορίας σημειώνονται επίσης στις ηλικίες 0-14 ετών όπως έχει τονισθεί και προηγουμένως πράγμα που φανερώνει υψηλές αναλογικά απώλειες στις μικρές ηλικίες

1.5 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Όλες οι συγκρίσεις θανάτων και τραυματισμών, σε τροχαία ατυχήματα μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δείχνουν ότι η Ελλάδα βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Η σημερινή αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα δεν είναι ανάλογη με την σοβαρότητα του.

Είναι «άδικοι» οι 4 στους 6 θανάτους από τροχαία ατυχήματα σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία. Την τελευταία δεκαετία στην χώρα μας, δηλαδή από το 1990 έως σήμερα, έχουν καταγραφεί κατά μέσο όρο 22.000 έως 23.000 δυστυχήματα κάθε χρόνο. Περίπου 2.060 συμπολίτες μας χάνουν την ζωή τους και 32.000 τραυματίζονται εκ των οποίων το 10%-12%, δηλαδή περίπου 3.200 άτομα, καθίστανται μόνιμως ανάπηροι.

Συμπερασματικά

- Κάθε χρόνο χάνεται μια κομόπολη στην χώρα μας της οποίας το 80% είναι νέοι ηλικίας 15-25 ετών αλλά και η σωρεία των αναπήρων με ποσοστό 79% ανήκει στην ίδια ηλικιακή ομάδα
- Υπολογίζεται στην χώρα μας ότι υπάρχουν περίπου 50.000 κινητικά ανάπηρα άτομα. Από αυτά τα άτομα το 30% με συνεχώς αυξητική τάση προέρχεται από τροχαία ατυχήματα.¹

Το παράδοξο είναι ότι οι συγγενείς των αναπήρων φαίνεται να έχουν εντονότερα σωματικά και ψυχολογικά προβλήματα από τα ίδια τα θύματα που επιζούν. Τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων και οι συγγενείς τους υφίστανται μόνιμες βλάβες όπως και τα άλλα θύματα ανθρωποκτονιών.

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία είναι φανερό ότι ζούμε μια σύγχρονη ελληνική τραγωδία που δυστυχώς παραμένουμε άβουλοι θεατές ή το χειρότερο ζούμε μια κατάσταση «επικίνδυνης ανοσίας» ίσως γιατί πολλοί πιστεύουν ότι η τραγική αυτή εικόνα αφορά άλλους και σε καμία περίπτωση τους ίδιους. Εξίσου φανερό είναι ότι αυτή η εκατόμβη στο βωμό της ασφάλτου, πρέπει να μειωθεί και η χώρα μας να αποκτήσει ένα επίπεδο οδικής ασφάλειας, ανάλογο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βασική συνιστώσα την πρόληψη.

1.6 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τα τροχαία ατυχήματα μπορούν να διακριθούν σε πάρα πολλές κατηγορίες ανάλογα με την αιτία που τα προκαλεί. Ειδικότερα όπως ήδη γνωρίζουμε οι αιτίες αυτές ποικίλουν, αλλά όλες είναι της ίδιας σπουδαιότητας και έχουν το ίδιο αποτέλεσμα. Τέτοιες αιτίες που οδηγούν σε τροχαία ατυχήματα είναι οι εξής:

- **Υπερβολική ταχύτητα:** Με την υπερβολική ταχύτητα ενός οδηγού πολλά λάθη μπορούν να γίνουν και πολλά ατυχήματα μπορούν να προκληθούν. Κάποιος οδηγός που οδηγεί με μεγάλη ταχύτητα σε επαρχιακή ή σε εθνική οδό, δεν έχει την δυνατότητα

να αντιδράσει έγκαιρα σε κάθε τι που θα εμφανιστεί μπροστά του με αποτέλεσμα να μην προλάβει να πεδήσει και έτσι να προκληθεί ατύχημα με δική του υπαιτιότητα. Ο λόγος αυτός της υπερβολικής ταχύτητας στην χώρα μας παρουσιάζει υψηλά ποσοστά και μια από τις σοβαρότερες αιτίες ατυχημάτων.

- **Αλκοόλ και άλλα φάρμακα:** Τα οиноπνευματώδη ποτά και η χορήγηση φαρμάκων όπως ηρεμιστικά, επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις ικανότητες οδήγησης των ατόμων. Αυτό ο λόγος εμφανίζεται κυρίως στις μικρές εφηβικές ηλικίες και στις μεγάλες. Ειδικότερα οι περισσότεροι νέοι την σημερινή εποχή καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες αλκοόλ κυρίως κατά τις βραδινές ώρες και μετά οδηγούν χωρίς να έχουν αντίληψη της κατάστασης στην οποία βρίσκονται. Τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα που γίνονται κατά την διάρκεια της νύχτας έχουν θύματα νέους και σαν αιτία την μεγάλη κατανάλωση ποσότητας αλκοόλ. Από την άλλη ορισμένα φάρμακα που χορηγούνται σε ασθενείς μπορεί να επιφέρουν σημαντικές επιδράσεις στην σωματική κατάσταση των ατόμων, γεγονός το οποίο οι περισσότεροι το παραβλέπουν. Αυτό εμφανίζεται κυρίως στις μεγάλες ηλικίες, στους ηλικιωμένους οι οποίοι ακολουθούν κάποια θεραπεία η οποία παρά το γεγονός ότι δεν επιτρέπει την οδήγηση, αυτοί το αγνοούν.
- **Κούραση:** Το έντονο άγχος της σημερινής εποχής και η έντονη κούραση που παρατηρείται είναι ένας ακόμα λόγος για την πρόκληση ατυχημάτων. Ο άνθρωπος την σημερινή εποχή θέλοντας να κάνει όσο πιο πολλά πράγματα μπορεί περνάει ώρες μέσα στο αμάξι του προκειμένου να προλάβει τα πάντα. Αυτό όμως οδηγεί σε αρκετές περιπτώσεις σε κόπωση και αδυναμία με αποτέλεσμα να νιώθει ανίκανος να έχει την προσοχή του 100% στην οδήγηση.
- **Νεαρός άνδρας:** Μια άλλη διάκριση των ατυχημάτων έχει να κάνει με το νεαρό της ηλικίας του οδηγού. Πολλοί νέοι οδηγοί οι οποίοι δεν έχουν αρκετή εμπειρία και γνώση οδηγούν το αυτοκίνητο τους ή το αυτοκίνητο κάποιου άλλου. Αυτό γίνεται

διότι πολλοί νεαροί θέλοντας να δείξουν ότι έχουν γνώσεις οδηγικές ρισκάρουν με αποτέλεσμα να θέτουν σε κίνδυνο τις ζωές των υπολοίπων.

- **Ταξίδι σε σκοτάδι:** Μια άλλη σοβαρή αιτία που οδηγεί στην πρόκληση των ατυχημάτων είναι ο κακός φωτισμός των δρόμων. Σε αρκετούς δρόμους της Ελλάδας κυρίως επαρχιακούς ή αποκεντρωμένους μακριά από την Αθήνα οι δρόμοι δεν είναι επαρκώς φωτισμένοι ενώ κάποιοι άλλοι δεν έχουν καθόλου φωτισμό. Αυτό οδηγεί σε αρκετές περιπτώσεις σε χαμηλή ορατότητα με αποτέλεσμα ο οδηγός να μην μπορεί να αντιδράσει άμεσα και να μην έχει γρήγορα αντανακλαστικά.
- **Κακή συντήρηση οχήματος:** Μια άλλη κατηγορία ατυχήματος είναι αυτή που προκαλείται από την κακή συντήρηση του οχήματος. Πολλοί οδηγοί θεωρούν ότι το αυτοκίνητο είναι ένα μέσο το οποίο τους διευκολύνει προκειμένου να προβούν στον προορισμό τους αλλά οι περισσότεροι αγνοούν την συντήρηση αυτού μέχρι αυτό να χαλάσει. Το πρόβλημα όμως που παρουσιάζεται εδώ είναι ότι η βλάβη του αυτοκινήτου μπορεί να παρουσιαστεί εν κινήσει αυτού με αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η πέδηση του. Ένα παράδειγμα κακής συντήρησης του αυτοκινήτου είναι η βλάβη των φρένων, γεγονός που μπορεί να έχει θανατηφόρα αποτελέσματα τόσο για τον οδηγό όσο και για τους υπόλοιπους που βρίσκονται εκεί κοντά κατά την ώρα του ατυχήματος.
- **Σχεδιασμός δρόμου και σφάλματα συντήρησης δρόμων:** Εκτός των παραπάνω ένας από τους σημαντικότερους λόγους που οδηγούν σε τροχαία ατυχήματα είναι ο κακός σχεδιασμός των δρόμων και η κακή συντήρηση του. Δεν θα πρέπει μόνο ο οδηγός να είναι προσεκτικός και να συντηρεί το αυτοκίνητο του αλλά και οι δρόμοι θα πρέπει να είναι έτσι φτιαγμένοι ώστε να μην αποτελούν παγίδα θανάτου. Παραδείγματα δρόμων οι οποίοι είναι κακοφτιαγμένοι είναι αυτοί που έχουν ανάποδη κλίση στην στροφή με αποτέλεσμα το αμάξι να βγαίνει έξω από την πορεία του εφόσον ο οδηγός δεν είναι αρκετά προσεκτικός. Άλλο

παράδειγμα είναι οι κακοτεχνίες ή η παλαιότητα των δρόμων που οδηγεί σε βλάβη το αυτοκίνητο και σε ορισμένες περιπτώσεις και σε ατυχήματα. Εκτός αυτών σημαντική είναι και η κυρτότητα των δρόμων που κατασκευάζονται αφού εξαιτίας των πολύ κλειστών στροφών που υπάρχουν ο οδηγός δεν έχει ορατότητα προς το αντίθετο ρεύμα.

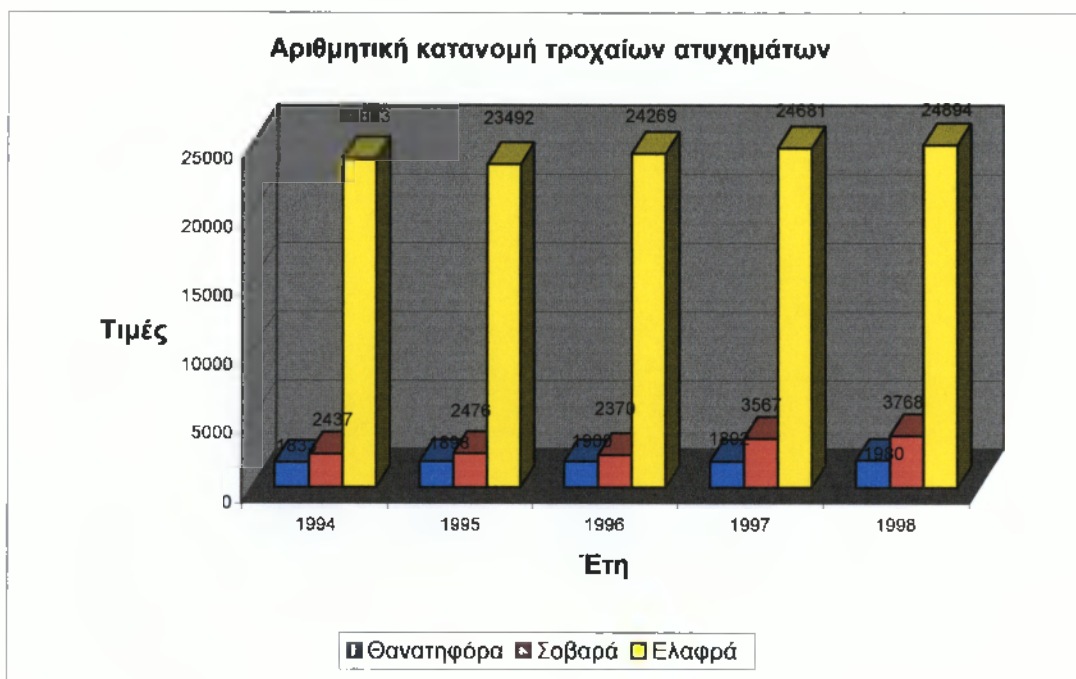
- **Κακή ορατότητα εξαιτίας καιρικών συνθηκών:** Μια άλλη κατηγορία που οδηγεί σε τροχαία ατυχήματα είναι οι κακές καιρικές συνθήκες που επικρατούν. Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα τον χειμώνα οι καιρικές συνθήκες έχουν ενταθεί σε μεγάλο βαθμό με αποτέλεσμα η οδήγηση υπό αυτές τις συνθήκες να είναι αδύνατη. Παρά τις προσπάθειες της πολιτείας να ενημερώσει τους πολίτες για την κατάσταση που επικρατεί και να τους αποτρέψει από την οδήγηση, αυτοί αγνοούν τις διάφορες συστάσεις και το ρισκάρουν. Αποτέλεσμα αυτού είναι η πρόκληση ατυχημάτων εξαιτίας των καιρικών φαινομένων.

Από την παραπάνω ανάλυση διαπιστώνουμε ότι τα τροχαία ατυχήματα μπορούν να διακριθούν σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με την αιτία που τα προκαλεί. Βέβαια εκτός από αυτή την διάκριση υπάρχει και άλλη η οποία βασίζεται στο αποτέλεσμα του τροχαίου ατυχήματος. Με βάση αυτό τα τροχαία ατυχήματα μπορούν να διακριθούν σε:

- **Θανατηφόρα:** Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται εκείνα τα ατυχήματα των οποίων οι επιβαίνοντες δεν κατάφεραν να επιζήσουν μετά την πρόσκρουση.
- **Σοβαρά:** Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται εκείνα τα τροχαία ατυχήματα από τα οποία οι επιβαίνοντες τραυματίστηκαν σοβαρά και σε πολλές περιπτώσεις έμειναν ανάπηροι.
- **Ελαφρά:** Τέλος στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται εκείνοι οι επιβαίνοντες οι οποίοι δεν είχαν κάποιο σοβαρό ατύχημα από την πρόσκρουση που προκλήθηκε παρά μόνο ψυχικά τραύματα και σοκ.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι τα τροχαία ατυχήματα μπορούν να διακριθούν σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με την αιτία ή με το αποτέλεσμα

Σύμφωνα με στοιχεία που έχουν δοθεί από την Τροχαία Αθηνών ο αριθμός των κατηγοριών αυτών των τροχαίων Ατυχημάτων που προκλήθηκαν από το 1994-1998 παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα 1.



Διάγραμμα 1

ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΤΩΝ 1994-1998

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

1.7 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΘΥΜΑΤΩΝ

Τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

□ Δικυκλιστές / Ταχυμεταφορές

Οι δικυκλιστές και όσοι εργάζονται σε δουλειές οι οποίες απαιτούν χρήση δικύκλου θεωρούνται ως οι πιο επικίνδυνοι για την πρόκληση ενός ατυχήματος αλλά και αυτοί που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ποσοστό θανάτων. Οι δικυκλιστές καθημερινά κυκλοφορούν στους δρόμους χωρίς κράνος, κάνοντας συνεχείς ελιγμούς αιφνιδιάζοντας τους οδηγούς των αυτοκινήτων και βάζοντας την ζωή τους σε κίνδυνο. Οι εργαζόμενοι σε εστιατόρια, πιτσαρίες, σε διανομές εκτός από τις χαμηλές αποδοχές που λαμβάνουν θέτουν καθημερινά την ζωή τους σε κίνδυνο. Στατιστικά στοιχεία έχουν καταγράψει ότι τα 7 από τα 10 τροχαία ατυχήματα είναι ατυχήματα με μηχανάκια². Ύστερα από ανάλυση που έκανε το Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας παρατηρήθηκε ότι ο αριθμός των εργατικών τροχαίων ατυχημάτων στην Αθήνα ήταν στην πλειοψηφία τους δικυκλιστές με ποσοστό 71%³.

□ Οδηγοί κάτω των 25 ετών

Οι νέοι όπως προαναφέραμε αποτελούν μια άλλη κατηγορία θυμάτων. Σύμφωνα με έρευνες που έγιναν το 2001⁴, οι οδηγοί κάτω των 25 ετών προκάλεσαν τα περισσότερα ατυχήματα. Ειδικότερα από την ανάλυση αυτή προέκυψε ότι τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και συνήθως Δευτέρα και κυρίως κατά τις μεσημεριανές ώρες όπου οι περισσότεροι βρίσκονται μέσα στο όχημα τους για δουλειές. Χαρακτηριστικό είναι ότι από αυτή την κατηγορία

² Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας, 2001

³ Τα Νέα, «Μεροκάματο του τρόμου για τους δικυκλιστές εργαζόμενους», Σεπτέμβριος 2002

⁴ Στατιστική Υπηρεσία Ασφαλιστικών Εταιριών, 2001

των νέων το 84,5% ήταν άνδρες και το 15,4% γυναίκες, γεγονός που καταδεικνύει ότι οι άντρες είναι λιγότερο προσεκτικοί. Από αυτό το ποσοστό το 33,2% ήταν επαγγελματίες οδηγοί ενώ το υπόλοιπο ήταν ερασιτέχνες. Τα ποσοστά των ατυχημάτων από νέους αυξάνονται με την πάροδο των χρόνων ειδικότερα όταν οι συνεπιβάτες είναι ίδιας ηλικίας και οι οποίοι συμβουλεύουν τον οδηγό να επιδείξει τις ανύπαρκτες ικανότητες του. Υποστηρίζεται ότι σε παγκόσμιο επίπεδο οι νέοι έχουν διπλάσια συμμετοχή από τον μέσο όρο στα τροχαία ατυχήματα, δηλαδή αν κατά μέσο όρο προκαλούνται 100 ατυχήματα από τις υπόλοιπες ηλικίες στην Ελλάδα οι νέοι προκαλούν 175 σοβαρά τροχαία και σε παγκόσμιο επίπεδο 200. Οι κύριοι λόγοι ατυχημάτων είναι η υπερβολική ταχύτητα και οι παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σημαντική επίσης αιτία είναι η υπερβολική αυτοπεποίθηση που τους διακατέχει καθώς επίσης και η υπερεκτίμηση των ικανοτήτων τους⁵.

□ Οι ηλικιωμένοι

Οι ηλικιωμένοι είναι μια άλλη κατηγορία θυμάτων. Ειδικότερα τα τελευταία χρόνια εκτός από τους νέους η συμμετοχή των ηλικιωμένων σε τροχαία ατυχήματα όλο και αυξάνεται. Ο βασικότερος λόγος είναι η εσφαλμένη οδήγηση. Το ποσοστό οδηγών ηλικίας πάνω των 65 ετών είναι 12% και αναμένεται ότι μέχρι και το 2020 θα φτάσει το 25%. Χαρακτηριστική είναι η συμμετοχή των ηλικιωμένων σε τροχαία ατυχήματα που σχετίζονται σε αριστερές στροφές και αυτό γιατί μάλλον λειτουργούν απρόσεκτα χωρίς να έχουν υπολογίσει σωστά την απόσταση που υπάρχει και την ταχύτητα του επερχόμενου αυτοκινήτου. Αντίθετα κατά 80% μειώθηκε το ποσοστό συμμετοχής των ηλικιωμένων σε νωτιαιομετωπικές συγκρούσεις λόγω προσεκτικότερης οδήγησης. Έρευνες αναφέρουν ότι οι ηλικιωμένοι συνήθως υιοθετούν απόψεις όπως «αν οδηγείς με χαμηλή ταχύτητα δεν πρόκειται να συμβεί ατύχημα» γεγονός που τελικά τους γυρνά μπουμερανγκ αφού φτάνουν σε σημείο να αγνοούν κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τις

⁵ Λαμπρόπουλος, Β., Γ., 1998, «Οι οδηγοί υψηλού κινδύνου», Το Βήμα, Αύγουστος

προτεραιότητες με αποτέλεσμα να δημιουργούν αυξημένο δυναμικό τροχαίων ατυχημάτων⁶

□ Ταξικά ατυχήματα

Αν και δεν μπορούν να υπάρξουν ακριβή στοιχεία, σε παγκόσμιο είτε σε εθνικό επίπεδο, σχετικά με την ταξική κατάσταση των τροχαίων ατυχημάτων. Αυτό που έχει διαπιστωθεί είναι ότι τα ατυχήματα από χαμηλού βιοτικού επιπέδου οδηγούς είναι περισσότερα από ότι από οδηγούς με μεγάλες οικονομικές δυνατότητες. Βέβαια αυτό που θα πρέπει να αναφερθεί είναι ότι οι διαφορές είναι οριακές και η διαφοροποίηση οφείλεται συνήθως στο ότι τα άτομα καλύτερου βιοτικού επιπέδου κατέχουν και καλύτερης ποιότητας οχήματα τα οποία προσφέρουν υψηλότερη οδική ασφάλεια και αποτρέπουν τα θανατηφόρα τροχαία⁷.

□ Ατυχήματα ανάλογα με το φύλο

Οι μεγαλύτερες διαφορές μεταξύ ανδρών και γυναικών παρουσιάζονται στις ηλικίες 18 έως 22 ετών αφού οι νεαρές κοπέλες οδηγοί εμπλέκονται στα τροχαία ατυχήματα μόνο κατά το 25%. Οι άνδρες έχουν υπερσυμμετοχή κυρίως σε υπεραστικά ατυχήματα λόγω της επιθετικής οδήγησης τους, σε ατυχήματα που οφείλονται σε μη τήρηση των σωστών αποστάσεων ασφαλείας, μη πλήρους ακινητοποίησης σε STOP. Οι γυναίκες δε παρουσιάζουν καμία ιδιαίτερη τάση προς συγκεκριμένου τύπου ατυχήματα. Όσον αφορά τις ηλικιωμένες γυναίκες αυτό που θα πρέπει να τονιστεί είναι ότι τα ποσοστά συμμετοχής τους σε τροχαία ατυχήματα είναι πολύ χαμηλότερα από αυτά των ανδρών της ίδιας ηλικίας⁸.

⁶ Όπως πάνω

⁷ Όπως πάνω

⁸ Όπως πάνω

1.8 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιάσουμε την γεωγραφική κατανομή των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. Ειδικότερα στον πίνακα 4 που ακολουθεί θα παρουσιάσουμε τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων που πραγματοποιήθηκαν το 2001 και το 2002. Μέσα από αυτή την παρουσίαση θα μπορέσουμε να δούμε τις διαφορές που υπάρχουν και συνεπώς να συμπεράνουμε αν ο αριθμός των τροχαίων έχει αυξηθεί ή έχει μειωθεί.

Πίνακας 4

Αριθμός ατυχημάτων ετών ανά γεωγραφικό διαμέρισμά ετών
2001-2002

Γεωγραφικό διαμέρισμα και νομός	Μάρτιος 2001				Μάρτιος 2002			
	Ατυχήματα	Τραυματίες			Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυματίες	
		Νεκροί	Βαριά	Ελαφρά			Βαριά	Ελαφρά
Σύνολο Ελλάδος	1.768	132	259	1.941	1.451	127	230	1.741
Περιφέρεια Πρωτευούσης	939	22	62	1025	747	25	55	895
Λοιπή Στερεά Ελλάς								
Εύβοια	246	29	52	273	203	23	46	264
Αιτωλίας & Ακαρνανίας	27	4	10	19	34	3	11	51
Αττικής (Υπόλοιπο)	138	9	19	170	101	12	21	124
Βοιωτίας	25	4	5	29	19	2	3	26
Ευβοίας	19	3	8	17	17	1	2	18
Ευρυτανίας	1	-	-	2	4	-	-	7
Φθιώτιδος	29	8	10	27	26	5	9	34
Φωκίδος	7	1	-	9	2	-	-	4
Πελοπόννησος	143	15	36	158	112	15	20	145
Αργολίδος	15	2	3	15	10	1	2	13
Αρκαδίας	13	-	5	18	8	1	2	11
Αχαΐας	41	3	5	44	44	5	4	61
Ηλείας	19	5	2	28	12	2	3	17
Κορινθίας	29	4	11	29	18	3	7	18
Λακωνίας	9	-	2	10	6	1	1	6
Λεσσηνίας	17	1	8	14	14	2	1	19

Ιόνιοι Νήσοι	26	2	3	30	16	2	3	14
Ζακύνθου	6	-	1	9	3	-	1	3
Κερκύρας	7	1	2	6	7	2	1	5
Κεφαλληνίας	12	1	-	14	4	-	1	4
Λευκάδος	1	-	-	1	2	-	-	2
Ηπειρος	20	6	5	15	23	5	7	27
Αρτης	5	2	-	3	1	-	-	3
Θεσπρωτίας	3	1	-	1	6	2	1	3
Ιωαννίνων	9	3	4	6	11	2	4	17
Πρεβέζης	3	-	1	5	5	1	2	4
Θεσσαλία	66	10	18	59	49	10	20	51
Καρδίτσας	10	3	3	6	14	5	1	13
Λαρίσης	18	4	4	18	12	1	3	14
Μαγνησίας	18	1	7	16	13	2	6	15
Τρικάλων	20	2	4	19	10	2	10	9
Μακεδονία	218	32	42	276	207	32	54	253
Γρεβενών	3	-	-	4	2	-	-	2
Δράμας	12	1	2	16	13	-	-	16
Ημαθίας	16	3	4	16	9	4	5	7
Θεσσαλονίκης	93	10	15	126	99	12	18	111
Καβάλας	15	2	3	22	15	3	1	23
Καστοριάς	2	-	-	2	3	-	3	1
Κιλκίς	15	2	6	13	4	-	1	6
Κοζάνης	4	-	1	7	7	3	1	8
Πέλλης	12	3	1	18	10	-	4	13
Πιερίας	15	8	5	15	8	-	2	9
Σερρών	17	1	3	19	22	7	9	48
Φλωρίνης	4	1	-	4	6	2	9	-
Χαλκιδικής	10	1	2	14	9	1	1	9
Θράκη	34	7	13	29	18	1	7	21
Εβρου	13	2	6	12	7	1	2	6
Ξάνθης	13	2	5	12	9	-	3	11
Ροδόπης	8	3	2	5	2	-	2	4
Νήσοι Αιγαίου	42	3	9	42	45	8	12	45
Δωδεκανήσου	12	2	5	8	15	2	6	19
Ζυκλάδων	2	-	-	2	9	2	3	5
Λέσβου	17	-	3	22	14	3	1	13
Σάμου	2	1	-	1	1	-	-	2
Χίου	9	-	1	9	6	1	2	6
Κρήτη	34	6	19	34	31	6	6	26
Ιρακλείου	13	3	8	11	8	1	1	6

Λασιθίου	7	1	2	7	7	2	-	8
Ρεθύμνης	6	1	1	8	5	1	2	4
Χανίων	8	1	8	8	11	2	3	8

Πηγή: www.statistics.gr

Από την παραπάνω ανάλυση μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι ο αριθμός των ατυχημάτων από το 2001 έως το 2002 στο σύνολο της Ελλάδας παρουσίασε μια μικρή μείωση. Συνεπώς μπορούμε να πούμε είναι ότι σε ορισμένες περιοχές ο αριθμός των τροχαίων αυξήθηκε όπως για παράδειγμα στην περιοχή της Ηπείρου, και των Νησιών του Αιγαίου αλλά από την άλλη στις περισσότερες περιοχές όπως στην Πελοπόννησο, στα Ιόνια νησιά, στην Θεσσαλία, Κρήτη, Θράκη και Μακεδονία υπήρξαν μικρές μειώσεις. Βέβαια αξίζει να σημειωθεί ότι αυτές οι μικρές μειώσεις δεν επιλύουν το πρόβλημα αλλά αποδεικνύουν ότι μέσα από διάφορα μέτρα και αυστηρότερους κανόνες μπορεί να αντιμετωπιστεί.

Πίνακας 5

Γεωγραφικό Διαμέρισμα και νομός	Πληθυσμός	Μάρτιος 2001		Μάρτιος 2002		Μάρτιος 2001		Μάρτιος 2002		Μάρτιος 2001		Μάρτιος 2002		Μάρτιος 2001		Μάρτιος 2002	
		Ατυχήματα	Ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	Ατυχήματα	Ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	Νεκροί	Νεκροί ανά 100.000 κατοίκους	Νεκροί	Νεκροί ανά 100.000 κατοίκους	Βαριά τραυματίες	Βαριά τραυματίες ανά 100.000 κατοίκους	Βαριά τραυματίες	Βαριά τραυματίες ανά 100.000 κατοίκους	Ελαφρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες ανά 100.000 κατοίκους	Ελαφρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες ανά 100.000 κατ.
Σύνολο Ελλάδος	10.521.669	1.768	17	1.451	14	132	1	127	1	259	2	230	2	1.941	18	1.741	17
Περιφ.Πρωτ.	2.873.317	939	33	747	26	22	1	25	1	62	2	55	2	1.025	36	895	31
Λοιπ.Στερ.Ελλάς & Εύβοια	1.473.659	246	17	203	14	29	2	23	2	52	4	46	3	273	19	264	18
Πελοπόννησος	1.172.588	143	12	112	10	15	1	15	1	36	3	20	2	158	13	145	12
Ιόνιοι Νήσοι	203.142	26	13	16	8	2	1	2	1	3	1	3	1	30	15	14	7
Ήπειρος	373.420	20	5	23	6	6	2	5	1	5	1	7	2	15	4	27	7
Θεσσαλία	742.947	66	9	49	7	10	1	10	1	18	2	20	3	59	8	51	7
Μακεδονία	2.339.425	218	9	207	9	32	1	32	1	42	2	54	2	276	12	253	11
Θράκη	325.162	34	10	18	6	7	2	1	0	13	4	7	2	29	9	21	6
Νήσοι Αιγαίου	454.345	42	9	45	10	3	1	8	2	9	2	12	3	42	9	45	10
Κρήτη	563.664	34	6	31	5	6	1	6	1	19	3	6	1	34	6	26	5

Πηγή: www.statistics.gr

1.9 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Στο σημείο αυτό θα παραταθούν και θα αναπτυχθούν τα στατιστικά δεδομένα των τροχαίων ατυχημάτων σε τρεις ενότητες. Τα στοιχεία που θα παραθέσουμε προέρχονται από τα δημοσιεύματα και τις ανακοινώσεις της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος.

Α. Τροχαίο ατύχημα θεωρείται το ατύχημα α) που συνέβη σε δημόσιους χώρους , δηλαδή σε οδούς και πλατείες ελεύθερες στην κυκλοφορία για το κοινό. Συνεπώς ,δεν καταγράφονται ως τροχαία , όσα ατυχήματα γίνονται σε αυλές, εργαστήρια κ.λ.π., β) προκλήθηκε με την συμμετοχή ενός οχήματος που βρισκόταν σε κίνηση ή με συμμετοχή περισσότερων οχημάτων που ήταν σε κίνηση όλα ή ένα μόνο από αυτά και γ) προκάλεσε σωματική βλάβη , δηλαδή θάνατο ή τραυματισμό προσώπου ή προσώπων.

Β. Κυκλοφορούντα οχήματα τα αυτοκινούμενα τροχοφόρα που έχουν άδεια κυκλοφορίας από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών για την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων. Δεν περιλαμβάνονται τα γεωργικά μηχανήματα και τα μηχανήματα οδοποιίας κλπ, τα οποία στους σχετικούς πίνακες χαρακτηρίζονται ως «λοιπά». Τα ατυχήματα που προκαλούνται από τα «λοιπά» περιλαμβάνονται στους πίνακες των οδικών τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων προσώπων ,αλλά είναι τόσα λίγα ώστε να μην επηρεάζουν το σύνολο των ατυχημάτων. Άλλωστε μερικά από τα ατυχήματα αυτά θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως εργατικά, παρά ως οδικά.

Γ. Η διάκριση σε βαριά και ελαφριά τραυματίες αφήνεται στην κρίση των αρμοδίων οργάνων, σύμφωνα με την γνωμάτευση των ιατρών. Αναφορικά με το οριστικό αποτέλεσμα των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, μετά την έξοδο των παθόντων από τα θεραπευτήρια δεν υπάρχουν άμεσα στατιστικά στοιχεία.

Ως θάνατοι από οδικά τροχαία ατυχήματα καταγράφονται όσοι συμβαίνουν αμέσως μετά από ατύχημα και σε διάστημα 30 ημερών μετά από αυτό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6
ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΔΙΚΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ				ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ
		ΣΥΝΟΛΟ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΕΠΙΒΑΤ	ΦΟΡΤΗΓΑ	
Α. ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ						
1985	2.036.625	1.874.33	19.234	1.259.335	595.761	162.295
1990	2.779.976	2.523.38	21.430	1.735.523	766.429	256.594
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 5%	36.5	2	11.4	37.8	30.6	58.1
1995	3.588.852	3.113.18	24.600	2.204.761	883.823	475.668
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 5%	29.1	423.4	14.8	27	15.3	85.4
2000	5.060.885	4.279.52	27.033	3.195.065	1.057.422	781.361
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 5%	41.0	437.2	9.9	44.9	19.6	64.3
ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2000/1995	148.5	128.3	40.6	193.6	77.5	381
Β ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ						
1985	874.998	797.462	8.814	671.206	117.442	77.536
1990	1.212.400	1.093.18	9.806	926.381	156.996	119.217
ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	38.6	337.1	11.3	36.2	33.7	53,8
1995	1.569.982	1.352.00	11.154	1.156.261	184.585	217.982
ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	29.5	23.7	13.7	24.8	17.6	82.8
2000	2.201.708	1.856.90	12.116	1.663.156	211.633	344.803
ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	85.9	37.3	8.6	41.2	14.7	58.2
ΜΕΤΑΒΟΛΗ % 2000/1995	151.6	132.9	37.6	143.3	79.9	344.7

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Από τα στοιχεία του πίνακα 6, προκύπτει αύξηση του αριθμού όλων των οχημάτων μεταξύ των ετών 1985 και 2000 κατά 145,5% των αυτοκινήτων κατά 128,3% και των μοτοσικλετών 381%. Μεταξύ συνόλου της Χώρας και Περιφέρειας Πρωτεύουσας η διαφορά της

αύξησης είναι πολύ μικρή (3%), αλλά είναι πολύ μεγαλύτερη η διαφορά της αύξησης του αριθμού των μοτοσικλετών:345% στην περιφέρεια πρωτεύουσας και 515% στη λοιπή χώρα.

Πίνακας 7

Αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων και εμπλακέντων σε οδικά τροχαία ατυχήματα, κατά κατηγορία οχήματος και αποτέλεσμα οχήματος. Έτος 2000

Κατηγορία Κυκλοφορούντων Οχημάτων	Σύνολο Κυκλοφορούντων Οχημάτων	Εμπλακέντα σε ατύχημα				
		ΣΥΝΟΛΟ	%ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥ ΝΤΩΝ	ΘΑΝ/ΦΟΡΟ	% ΕΜΠΛΕΚ ΩΜΕΝΩΝ	ΜΕΤΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ						
	1	2	3	4	5	6
ΣΥΝΟΛΟ	5.060.885	39.483	0.8	2.703	6.8	36.825
ΠΕΔΗΓΑ	3.195.065	22.254	0.7	1.440	6.5	20.814
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	27.037	557	2.1	49	8.9	508
ΦΟΡΤΗΓΑ	1.057.422	3.705	0.3	464	12.5	3.286
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ	781.361	11.928	1.5	605	5.1	11.324
ΑΔΙΑΚΙΝΗΤΑ/ΑΓΝΩΣΤ		1.039		145	4.3	894
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ						
ΣΥΝΟΛΟ	2.201.708	18.057	0.8	371	2.1	17.686
ΠΕΔΗΓΑ	1.633.156	10.380	1.6	200	1.9	10.180
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	12.116	312	2.6	12	3.8	288
ΦΟΡΤΗΓΑ	211.633	842	0.4	36	4.3	806
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ	344.803	6.190	1.8	111	1.8	6.079
ΑΔΙΑΚΙΝΗΤΑ/ΑΓΝΩΣΤ		323		12	3.7	321

Πηγή:Ε.Σ.Υ.Ε

Η Τρίτη στήλη του πίνακα 7, δίνει τα ποσοστά των εμπλακέντων οχημάτων στο σύνολο των κυκλοφορούντων κατά κατηγορία οχήματος. Εντυπωσιάζει, με πρώτη ματιά, το ποσοστό (2.1%) των εμπλακέντων λεωφορείων. Το μικρότερο ποσοστό εμπλακέντων στο σύνολο των κυκλοφορούντων (0.3%) αντιστοιχεί στα φορτηγά , αλλά εντυπωσιακά μεγάλο (12.5%)και χωρίς προφανή αιτιολογία είναι το ποσοστό αυτών (των εμπλακέντων)που συμμετείχαν σε θανατηφόρα ατυχήματα (στήλη 5 του πίνακα 7), στο σύνολο της χώρας.

Δ. Παθόντα πρόσωπα: Από τα στοιχεία του πίνακα 8, προκύπτει ότι κατά τα τελευταία 10 χρόνια, δηλαδή από το 1992 μέχρι το 2001, καταγράφηκαν στην Ελλάδα 229,022 ατυχήματα, από τα οποία 17,731 θανατηφόρα. Κατά το ίδιο διάστημα της δεκαετίας από τα οδικά τροχαία ατυχήματα βρήκαν το θάνατο, 103 άτομα και ανασύρθηκαν 37,855 βαριά τραυματίες. Δηλαδή, κατά μέσο όρο, έχουμε κάθε χρόνο στην Ελλάδα 2,010 θανάτους και 3,790 βαριά τραυματίες. Δυστυχώς η έρευνα σταματάει σε αυτό το στάδιο και δεν έχουμε το οριστικό αποτέλεσμα των βαρέων τραυματισμών, δηλαδή πόσοι βγαίνουν από τα νοσοκομεία με την ένδειξη «ίαση» πρόσκαιρη ή μόνιμη αναπηρία, οριστική απώλεια μέλους του σώματος και ποίου και άλλα συναφή και έκδηλα συμπτώματα των βαριά τραυματιών.

Πίνακας 8

Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων προσώπων

Έτος	Ατυχήματα		Παθόντα Πρόσωπα			
	Σύνολο	Θανατηφόρα	Σύνολο	Νεκροί	Τραυματίες	
					Βαριά	Ελαφριά
1992	22,066	1,610	32,113	1,829	3,597	26,687
1993	22,165	1,634	31,740	1,830	3,116	26,794
1994	22,222	1,671	32,206	1,909	3,372	26,925
1995	22,798	1,798	33,223	2,043	3,475	27,705
1996	23,775	1,870	34,912	2,157	3,327	29,428
1997	24,295	1,837	35,569	2,105	4,288	29,716
1998	24,819	1,921	35,903	2,182	4,720	29,001
1999	24,231	1,876	34,822	2,116	4,558	28,148
2000	23,001	1,803	32,891	2,037	4,219	26,563
2001	19,710	1,711	32,800	1,895	3,213	22,668

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Πίνακας 9

Πρόσωπα παθόντα από οδικά τροχαία ατυχήματα, κατά κατηγορία και φύλλο. Έτος 2000

Κατηγορία και φύλλο προσώπων	Σύνολο παθόντων	Νεκροί	Τραυματίες	
			Βαριά	Ελαφριά
Σύνολο	32,800	2,030	4,186	26,547
Άρρενες	23,288	1,590	3,269	18,429
%	71,3	78,3	78,1	69,4
Θήλυς	9,385	440	917	8,028
Οδηγοί	19,936	1,192	2,631	16,116
Άρρενες	17,553	1,122	2,432	13,999
%	88	94,1	92,4	86,9
Θήλυς	2,383	70	199	2,114
Μεταπερέρμενοι	8,792	466	1,048	7,278
Άρρενες	3,699	230	548	2,921
%	42,1	49,3	52,3	40,1
Θήλυς	5,083	236	500	4,357
Πεζοί	3,945	373	507	3,066
Άρρενες	2,036	239	289	1,509
%	51,6	64,1	57	70,4
Θήλυς	1,909	134	218	1,557
Δεν δηλώθηκε	127			

Πηγή:Ε.Σ.Υ.Ε

Στον πίνακα 9 παρατηρούμε ότι το 71% του συνόλου των παθόντων είναι άρρενες, ενώ τα ποσοστά νεκρών και βαριά τραυματισμένων αρρένων είναι 78%. Παρατηρούμε, επίσης, ότι από τους παθόντες οδηγούς οι άρρενες είναι το 94% των νεκρών και το 92% των βαριά τραυματισμένων.

Από τον πίνακα 10 , προκύπτει ότι το 55% των νεκρών οδηγών είναι ηλικίας: 15-44 ετών ενώ στο κατά φύλλο σύνολο των νεκρών πεζών, το 59% των αρρένων και το 76% των θηλέων είναι ηλικίας άνω των 60 ετών.

Πίνακας 10

Θάνατοι προσώπων από οδικά τροχαία ατυχήματα, κατά κατηγορία, φύλλο και ομάδες ηλικιών . Έτος 2000.

ΗΛΙΚΙΕΣ	ΟΔΗΓΟΙ		ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ		ΠΕΖΟΙ	
	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ						
Σύνολο	1,122	70	230	236	239	134
0-14	5	1	11	9	12	3
15-44	717	54	164	124	50	18
60	185	11	28	43	36	11
Και άνω	215	4	27	60	141	102

Πηγή:ΕΣΥΕ

Πίνακας 11

Πρόσωπα παθόντα από οδικά τροχαία ατυχήματα, ανάλογα με τις συνθήκες οδοστρώματος και φωτισμού. Έτος 2000.

Συνθήκες οδοστρώματος	Σύνολο			Ημέρα			Σούρουπο		
	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυ/ες	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυ/ες	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυ/ες
Σύνολο Ελλάδας									
Σύνολο	23.001	2.037	30.763	13.797	1.049	18.173	1.281	116	1.716
Κανονικές	21.119	1.760	27.882	12.778	907	16.505	1.486	99	1.582
Βρεγμένο	1.622	229	2.518	876	125	1.474	83	16	118
Γλύτσα	45	6	71	30	3	47	4	1	5
Παγωμένο	81	12	127	21	6	34	5	0	7
Χιονισμένο	23	3	35	15	1	24	0	0	0
Άλλες	111	18	30	75	7	89	3	0	4
Συνθήκες οδοστρώματος	ΝΥΧΤΑ – ΦΩΤΙΣΜΟΣ								
	Επαρκής			Ανεπαρκής			Χωρίς Φωτισμό		
	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυ/ες	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυ/ες	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυ/ες
Σύνολο Ελλάδας									
Σύνολο	4.153	294	5.570	2.008	188	2.278	1.149	354	2.117
Κανονικές	3.834	275	5.137	1.815	166	2.468	1.194	280	1.773
Βρεγμένο	294	18	397	162	17	211	182	50	284
Γλύτσα	2	1	2	3	1	9	5	1	7
Παγωμένο	10	1	20	20	2	31	21	3	32
Χιονισμένο	4	0	4	2	1	2	2	1	5
Άλλες	9	0	10	6	1	7	15	1	16

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Όπως είναι αυτονόητο, τα δεδομένα του πίνακα 11 δεν έχει νόημα να αναχθούν στο σύνολο των οχημάτων, γιατί δεν έχουμε στοιχεία για την πυκνότητα κυκλοφορίας ανάλογα με τις συνθήκες. Διαπιστώνουμε, όμως, ότι τα ποσοστά των θανατηφόρων ατυχημάτων στο σύνολό των κατά κατηγορία ατυχημάτων είναι πολύ μεγαλύτερα κατά τη νύχτα και κυρίως όταν δεν υπάρχει φωτισμός. Συγκεκριμένα, στο σύνολο των ατυχημάτων το ποσοστό των νεκρών είναι 8,9% ενώ στα ατυχήματα με ανεπαρκή ή χωρίς φωτισμό το ποσοστό των νεκρών είναι 15,3%.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΣΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Στην Ελλάδα ο Νόμος ΓΠΝ/1911, παρά το ότι μέχρι σήμερα έχει αρκετές φορές τροποποιηθεί, καθορίζει επακριβώς την έννοια του αυτοκινήτου, τις προϋποθέσεις της ευθύνης από τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα, με σκοπό την καταβολή αποζημίωσης και επίσης ρυθμίζει όλα τα επιμέρους θέματα σχετικά με την ευθύνη των εμπλεκομένων προσώπων. Επίσης στον Κ.Ο.Κ., γίνεται αναφορά των παραβάσεων και διαχωρισμός αυτών των ανάλογο με την επικινδυνότητα τους, πράγμα το οποίο ενισχύει την ήδη υπάρχουσα προστασία των δικαιωμάτων και βοηθάει στο να κριθεί η βαρύτητα του πταίσματος και η υπαιτιότητα. Στους παραβάτες του Κ.Ο.Κ. επιβάλλονται ποινές, οι οποίες διακρίνονται σε ποινικές και διοικητικές. Ανάλογα με την βαρύτητα της παράβασης κυμαίνεται το ύψος του προστίμου και ο χρόνος της φυλάκισης.

Ειδικότερα ως προς το θέμα της αστικής ευθύνης, αυτή είναι μια μορφή ευθύνης από αδικοπραξία, που έχει ως σκοπό να αποκατασταθεί η ζημία που υφίσταται κάποιος από μία άδικη πράξη. Η ευθύνη από την άνω πράξη χαρακτηρίζεται κατά κύριο λόγο ως υποκειμενική, με θεμέλιο στοιχείο την υπαιτιότητα ή το πταίσμα. Σύμφωνα με το άρθρο 914 του αστικού κώδικα για να υπάρξει υποχρέωση προς αποζημίωση, πρέπει:

- α)* η πράξη να είναι παράνομη και υπαίτια,
- β)* αυτή να προκαλεί ζημία ή βλάβη τρίτου, και
- γ)* να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια της πράξης και της ζημίας.

Η ζημία που προκαλείται από την άδικη πράξη, υπό στενή έννοια, είναι συνήθως περιουσιακή, ενώ όταν προκαλείται δυσμενής μεταβολή σε μη περιουσιακά αγαθά (όπως είναι ή υγεία και ή ζωή) θεωρείται υπό ευρεία έννοια και τότε κάνουμε λόγο για ηθική βλάβη. Για να ευρεθεί το μέγεθος της ζημίας γίνεται σύγκριση της περιουσιακής κατάστασης του ζημιωθέντος, όπως αυτή θα ήταν αν δεν συνέβαινε το ζημιογόνο γεγονός και της κατάστασης όπως αυτή τελικά είναι. Η διαφορά αποτελεί το διαφυγόν κέρδος. Στην όλη ζημία περιλαμβάνεται όμως

και η θετική, η οποία αποτελεί την μείωση της υπάρχουσας περιουσίας του ζημιωθέντος εξαιτίας του τροχαίου ατυχήματος.

Στην πράξη και εφ'όσον συντρέχουν και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν, καλύπτονται οι κάτωθι ζημίες:

A) Η ζημία που επήλθε σε πρόσωπο συνέπεια θανατώσεως ή τραυματισμού και σε αυτή την περίπτωση, ο παθών έχει δικαίωμα να αποζημιωθεί για οποιεσδήποτε δαπάνες του, όπως π.χ είναι οι δαπάνες νοσηλείας, αγοράς φαρμάκων, αμοιβές ιατρών, πρόσληψης οικιακής βοηθού και άλλες.

B) Η ζημία που επήλθε σε πράγμα λόγω καταστροφής ή βλάβης αυτού και σε αυτή την περίπτωση ο ζημιωθείς έχει δικαίωμα να αποζημιωθεί για τις δαπάνες αποκατάστασης, όπως π.χ είναι η επισκευή του οχήματος του επιπρόσθετος έχει δικαίωμα να ζητήσει την καταβολή δαπανών που σχετίζονται με την άνω καταστροφή ή βλάβη όπως π.χ είναι η δαπάνη μισθώσεως άλλου αυτοκινήτου όσο χρόνο δε δύναται να χρησιμοποιήσει το δικό του. Και

Γ) Η ζημία που επήλθε σε περιουσία (π.χ το διαφυγόν κέρδος).

Η ζημία μπορεί να είναι παρούσα, ήτοι ζημία η οποία ήδη έχει επέλθει και μελλοντική, αυτή δηλ. η οποία πρόκειται να επέλθει στο μέλλον. Η μελλοντική ζημία διακρίνεται σε αποθετική, όταν αυτή μπορεί να προσδιορισθεί εκ των προτέρων και σε θετική όταν ο ζημιωθείς θα αναγκαστεί να δαπανήσει ποσά προς άρση των συνεπειών της ζημίας.

Ο προσδιορισμός της μέλλουσας ζημίας πρέπει να είναι επακριβής, δηλ. δεν αρκεί αόριστη αναφορά σε γεγονότα, αλλά να αποζημιωθεί ο ζημιωθείς πρέπει να αποδείξει με βεβαιότητα αυτή, με βάση το κριτήριο της συνήθους πορείας των πραγμάτων. Σε αντίθετη περίπτωση τα σχετικά κονδύλια της αγωγής απορρίπτονται ως αόριστα.

Επίσης η ζημία διακρίνεται σε άμεση και έμμεση.

Ανεξάρτητα από την αποζημίωση που αφορά την περιουσία του ζημιωθέντος, το δικαστήριο έχει την δυνατότητα να επιδικάσει χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Ηθική βλάβη προκαλείται όταν προσβάλλονται έννομα αγαθά προστατευόμενα από τον νόμο, τα οποία είναι περιουσιακά και μη περιουσιακά. Σε περίπτωση

θανατώσεως προσώπου, η χρηματική ικανοποίηση δίνεται για λόγους ψυχικής οδύνης η οποία προκλήθηκε στα μέλη της οικογένειας του.

Για την επιδίκαση της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης το δικαστήριο εκτιμάει ελεύθερα τα στοιχεία που προσάγονται από τους διαδίκους και κρίνει σύμφωνα με την αρχή της εύλογου αποζημιώσεως. Όταν έχει προκληθεί σωματική βλάβη, λαμβάνοντας υπόψη το είδος της εισβολής, η έκταση και οι συνέπειες της βλάβης στη σωματική ακεραιότητα, τη ψυχική υγεία και την επαγγελματική και κοινωνική εξέλιξη, οι συνθήκες τέλεσης, ο βαθμός πταισματος και η οικονομική και η κοινωνική κατάσταση των διαδίκων. Όταν έχει προκληθεί θάνατος ιδιαίτερα λαμβάνεται υπ'οψιν η ηλικία του θύματος, όπως επίσης η ηλικία των μελών της οικογένειας του που υφίστανται τον ψυχικό πόνο. Σε περίπτωση βλάβης σε αυτοκίνητο, ιδιαίτερα εκτιμάται η στεναχώρια και η ψυχική ταλαιπωρία που υφίσταται ο ζημιωθείς.

Το ποσό που αφορά χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης και το οποίο επιδικάζουν αποφάσεις που εκδίδονται από τα ελληνικά δικαστήρια, υπολείπεται αυτού, αντίστοιχων αποφάσεων σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, κάτι το οποίο είναι εις βάρος βέβαια των ζημιωθέντων. Θα έπρεπε να υπάρχει μια καλύτερη αντιμετώπιση του θέματος, ώστε τα ποσά που επιδικάζονται να έχουν μεγαλύτερη σχέση με την πραγματικότητα.

Η αποζημίωση καταβάλλεται σε χρήμα στους δικαιούχους που είναι ο αμέσως ζημιωθείς, και κατ' εξαίρεσιν σε τρίτο εμμέσως ζημιωθέντα, όπως συμβαίνει στις περιπτώσεις θανατώσεως προσώπου, στις οποίες καταβάλλεται στους στενούς συγγενείς του.

Υπεύθυνα πρόσωπα για την καταβολή της αποζημίωσης είναι όσα έχουν υποχρέωση από τον νόμο. Αυτά είναι ο οδηγός, ο κάτοχος και ο ιδιοκτήτης του ζημιογόνου αυτοκινήτου, ο υπαίτιος σε περίπτωση υποκειμενικής ευθύνης, αυτός που έχει την εποπτεία ανήλικου ή νομίμως απαγορευμένου και προστήσας. Με τον νόμο περί υποχρεωτικής ασφάλισης των οχημάτων ενέχεται και η ασφαλιστική εταιρεία που έχει καλύψει τον κίνδυνο. Σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη ή αυτή δεν δύναται να αποβεί ενεργής, ενέχεται

το Επικουρικό Κεφάλαιο, το οποίο λειτουργώντας επιβοηθητικά, καταβάλλει την αποζημίωση για αστική ευθύνη.

Για να υπάρξει ευθύνη εις ολοκλήρων όταν εμπλέκονται περισσότερα του ενός πρόσωπα, πρέπει είτε η πράξη τους να είναι κοινή, είτε να έχουν παράλληλη ευθύνη, είτε τέλος να μην μπορεί να διαπιστωθεί ποιος απ' όλους προκάλεσε τη ζημία. Σε περιπτώσεις όμως που δεν έχουν όλοι την ίδια έκταση ευθύνης, η εις ολοκλήρων ευθύνη περιορίζεται στο ποσό που καλύπτει τους περισσότερους και το υπόλοιπο καλύπτεται από αυτόν που έχει απεριόριστη ευθύνη. Ο ζημιωθείς έχει δικαίωμα να ζητήσει την καταβολή του ποσού αποζημίωσης που του επιδικάσθηκε, από οποιονδήποτε από τους εις ολοκλήρων ευθυνόμενους που αναφέρονται στη δικαστική απόφαση.

Η αστική ευθύνη περιορίζεται ή αποκλείεται, σε περιπτώσεις στις οποίες δεν μπορούσε να αποφευχθεί το ατύχημα λόγω αντικειμενικών αιτιών. Τα αίτια αυτά είναι:

1. περιπτώσεις ανωτέρας βίας
2. περιπτώσεις υπαιτιότητας του ζημιωθέντος
3. περιπτώσεις υπαιτιότητας τρίτου προσώπου

Όταν υπάρχει συνυπαιτιότητα, το δικαστήριο εκτιμάει τα στοιχεία που προσκομίζονται και αποφασίζει για το ποσοστό υπαιτιότητας εκάστου εμπλεκομένου προσώπου. Η ζημία καταλογίζεται σε καθένα από αυτά, ανάλογα με την βαρύτητα του πταίσματος του και το ποσοστό της συμβολή του στο αποτέλεσμα.

Στην πράξη ο δικαστής που δικάζει μια αγωγή αποζημίωσης εξ αυτοκινητιστικού ατυχήματος έχει την ευχέρεια να λάβει υπ' όψιν τις ιδιαίτερες περιστάσεις και να επιδικάσει εύλογη κατά την κρίση του αποζημίωση διαφορετική από αυτήν που ζητά ο ζημιωθείς- ενάγων. Στοιχεία που λαμβάνονται υπ' όψιν είναι η ύπαρξη ή όχι του πταίσματος, η βαρύτητα αυτού, αν έχει ποινικό ή όχι χαρακτήρα και εκτιμάται η περιουσιακής κατάσταση των μερών που εμπλέκονται σε αυτό.

Ένα τροχαίο ατύχημα πέραν της αστικής ευθύνης, δημιουργεί και ποινική ευθύνη για αυτόν που το προκάλεσε. Όσον αφορά την ποινική ευθύνη στα τροχαία ατυχήματα, αυτή σχεδόν αποκλειστικά αναφέρεται

στον οδηγό του ζημιογόνου αυτοκινήτου. Προ της του Νέου Ποινικού Κώδικα, τιμωρείτο με χρηματική και ο κάτοχος του αυτοκινήτου, διάταξη βέβαια που παρέκκλινε από τις θεμελιώδεις αρχές του ποινικού δικαίου, αφού η ποινή επιβαλλόταν και σε άλλο πρόσωπο πλην του ενόχου. Για τον λόγο αυτό η διάταξη αυτή καταργήθηκε με το νέο ποινικό κώδικα (1950) και η ποινική ευθύνη στα εξ αυτοκινήτων ατυχήματα έχει απόλυτα προσωπικό χαρακτήρα.

Συγκεκριμένα όταν ο οδηγός του ζημιογόνου αυτοκινήτου παραβαίνει διάταξη του κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με συνέπεια να θανατωθεί τρίτος και υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της πράξης και του αποτελέσματος, τότε στοιχειοθετείται το έγκλημα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια, αφού διαπιστωθεί ότι ο δράστης α) δεν κατέβαλε την προσοχή, β)ότι αυτός μπορούσε να προβλέψει και ενδεχομένως να αποφύγει το αξιόποιο αποτέλεσμα και γ) το αποτέλεσμα να βρίσκεται αντικειμενικά σε αιτιώδη συνάφεια με την ενέργεια ή παράλειψη του άνω δράστη. Ενδεικτικά τέτοιες περιπτώσεις οι οποίες εμπίπτουν στη διάταξη του άρθρου 302 του Ποινικού Κώδικα, που αφορά την ανθρωποκτονία από αμέλεια, είναι η καταδίκη οδηγού που οδηγούσε με υπερβολική ταχύτητα με συνέπεια το θανατηφόρο τραυματισμό πεζού, οδηγού που οδηγούσε υπό την επήρεια οινοπνεύματος και προκάλεσε την θανάτωση τρίτου, οδηγού που εισήλθε σε διασταύρωση χωρίς να προβεί στον απαραίτητο έλεγχο και προκάλεσε επίσης θανατηφόρο τραυματισμό. Η ποινή που επιβάλλεται είναι η φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών. Σύμφωνα όμως με την δεύτερη παράγραφο του άνω άρθρου, αν το θύμα της πράξης είναι στενός συγγενής του δράστη, το δικαστήριο μπορεί να τον απαλλάξει από κάθε ποινή, αν πεισθεί ότι λόγω της ψυχικής οδύνης που υπέστη από τις συνέπειες της πράξης του, δε χρειάζεται να υποβληθεί σε ποινή.

Όταν ως συνέπεια της αμελούς συμπεριφοράς του δράστη προκαλείται σωματική βλάβη, τότε αυτός τιμωρείται με φυλάκιση τριών ετών, και σε περιπτώσεις που η προσκληθείσα σωματική βλάβη είναι πολύ ελαφρά, επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι τριών μηνών ή χρηματική ποινή. Για να θεμελιωθεί το έγκλημα της σωματικής βλάβης

που αναφέρεται στο άρθρο 314 του Ποινικού Κώδικα, πρέπει α) να υπάρχει σωματική κάκωση ή βλάβη της υγείας προσώπου, β) ο δράστης να μην κατέβαλε την απαιτούμενη προσοχή που κάθε συνετός άνθρωπος οφείλει να καταβάλει σύμφωνα με την κοινή πορεία και λογική και κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, επίσης αυτός να μπορούσε να προβλέψει και να αποτρέψει το αξιόποιο αποτέλεσμα και δ) αυτό να βρίσκεται σε αιτιώδη συνάφεια με την πράξη ή παράλειψη του δράστη.

Ενδεικτικά περιπτώσεις που εμπίπτουν στη διάταξη του άνω άρθρου, είναι διάφορες παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως η προσπέραση αυτοκινήτου με αποτέλεσμα την είσοδο στο αντίθετο ρεύμα, η αυξημένη ταχύτητα, η μη τοποθέτηση τριγωνικής πινακίδας σε σταθμευμένο αυτοκίνητο κ.α οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα την πρόκληση σωματικής βλάβης και κρίθηκε ο οδηγός υπαίτιος της πράξης αυτής από αμέλεια. Σύμφωνα με την δεύτερη παράγραφο του άνω άρθρου, η διάταξη που υπάρχει στο άρθρο που αφορά την ανθρωποκτονία από αμέλεια για την δυνατότητα απαλλαγής του δράστη από κάθε ποινή, αν το θύμα είναι οικείος αυτού, εφαρμόζεται ανάλογα.

Σε περίπτωση συντρέχοντος πταίσματος του παθόντος, αυτό δεν αναιρεί την ευθύνη που προκύπτει από την αμέλεια του οδηγού και αν το αποτέλεσμα επήλθε εξαιτίας της αμέλειας πολλών, κάθε πράξη κρίνεται αυτοτελώς και ανεξάρτητα από εκείνη των λοιπών. Επίσης οι διατάξεις του Κ.Ο.Κ, ορίζουν την υποχρέωση κάθε οδηγού να δώσει την αναγκαία βοήθεια σε παθόντα τροχαίου ατυχήματος και να ειδοποιήσει την πλησιέστερη αστυνομική αρχή.

Η ποινική δίωξη ασκείται κατόπιν εγκλήσεως, εκτός των περιπτώσεων που ορίζει ο νόμος και ο υπαίτιος διώκεται αυτεπάγγελα. Σε αυτήν την περίπτωση αν ο παθών δηλώσει ότι δεν επιθυμεί την ποινική δίωξη του δράστη, ο εισαγγελέας απέχει από αυτήν. Εάν η δήλωση αυτή γίνει μετά την άσκηση ποινικής δίωξης, το δικαστήριο παύει αυτήν οριστικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

3.1 Παράγοντες που επηρεάζουν την έκθεση σε κίνδυνο κατά την κυκλοφορία:

- Οικονομικοί παράγοντες π.χ επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης
- Δημογραφικοί παράγοντες π.χ ηλικία , φύλλο και τόπος κατοικίας.
- Χωροταξικές πρακτικές οι οποίες επηρεάζουν την διάρκεια των διαδρομών και τα μέσα που χρησιμοποιούνται.
- Ευπαθείς χρήστες των δρόμων και πολύ έντονη κίνηση.
- Έλλειψη μελέτης του τρόπου που θα χρησιμοποιηθούν οι δρόμοι κατά τον καθορισμό των ορίων ταχύτητας και του σχεδίου του δρόμου.

3.1.1 Παράγοντες κινδύνου που επηρεάζουν την εμπλοκή σε ατύχημα:

- Υπερβολική ταχύτητα.
- Κατανάλωση αλκοόλ και φαρμάκων.
- Κούραση- κόπωση.
- Νεαρό ηλικίας.
- Ευπαθής χρήστης δρόμων σε αστική ή κατοικημένη περιοχή.
- Ταξίδι σε σκοτάδι.
- Κακή συντήρηση οχήματος.
- Σχεδιασμός δρόμου και σφάλματα δρόμων.
- Κακή ορατότητα εξαιτίας καιρικών συνθηκών.
- Κακή όραση.

3.1.2 Παράγοντες κινδύνου που επηρεάζουν τη σφοδρότητα του ατυχήματος:

- Εξατομικευμένα χαρακτηριστικά, όπως η ηλικία τα οποία επηρεάζουν την ικανότητα ενός ατόμου να αντέξει σε μια σύγκρουση.
- Υπερβολική ταχύτητα.
- Μη χρήση ζωνών ασφαλείας και παιδικών καθισμάτων από τους επιβαίνοντες στο όχημα.
- Μη χρήση προστατευτικού κράνους από τους επιβαίνοντες σε δίτροχα.
- Πολύ σκληρά αντικείμενα στην άκρη του δρόμου όπως τσιμεντένιες κολώνες.
- Ανεπαρκής παθητική ασφάλεια του οχήματος.

3.2 Αίτια

Τα τροχαία ατυχήματα μπορούν να αποδοθούν σε τέσσερις βασικούς παράγοντες με σειρά σπουδαιότητας. Οι παράγοντες αυτοί είναι οι εξής:

- Στον άνθρωπο.
- Στο όχημα.
- Στο οδόστρωμα.
- Στις καιρικές συνθήκες.

Πολλοί θεωρούν ότι τα τροχαία ατυχήματα έχουν τριών επιπέδων αίτια:

- Τα αρχικά αίτια που έχουν σχέση με τα προληπτικά μέτρα της πολιτείας και την ανεπαρκή αστυνόμευση των δρόμων
- Τα έμμεσα αίτια που έχουν σχέση με την κατάσταση του οχήματος και των δρόμων και
- Τα άμεσα αίτια που αφορούν μόνο την ικανότητα του οδηγού.

Με βάση τις παρατηρήσεις που έχουν γίνει όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε άλλες χώρες τα τροχαία ατυχήματα, έχουν ως κύριο παράγοντα πρόκλησης τους τον άνθρωπο ο οποίος και φέρει την ευθύνη για την πρόκληση τους, είτε ως οδηγός, είτε ως μεταφερόμενο πρόσωπο, είτε ως πεζός. Στην χώρα μας όπως και στις περισσότερες χώρες του κόσμου ο ανθρώπινος παράγοντας είναι η κύρια αιτία των τροχαίων ατυχημάτων και πιο συγκεκριμένα η κάκιστη οδική συμπεριφορά των οδηγών. Παράβαση προτεραιότητας ή φωτεινού σηματοδότη, αντικανονική προσπέραση, υπερβολική ταχύτητα, πορεία στο οδόστρωμα, κατανάλωση οινοπνευματωδών είναι μερικές από τις βασικότερες και συχνότερες αιτίες που προκαλούν τροχαία ατυχήματα, ενώ μερίδιο ευθύνης φέρει η εγκληματική αμέλεια της πολιτείας σε θέματα όπως για παράδειγμα ο τρόπος χορήγησης αδειών οδήγησης.

Οι **κυριότερες αιτίες** πρόκλησης των τροχαίων ατυχημάτων κατά την τελευταία εικοσαετία είναι οι εξής:

- Υπερβολική ταχύτητα με ποσοστό 19,5%
- Παραβίαση προτεραιότητας με ποσοστό 17,9%
- Παραβιάσεις σημάσεως με ποσοστό 12,4%
- Λοιπά αίτια με ποσοστό 12,3%
- Η αντικανονική προσπέραση με ποσοστό 8,4%
- Η μη τήρηση απόστασης ασφαλείας με ποσοστό 7,1%

Τα **αίτια που οφείλονται σε πεζούς** είναι

- Αντικανονικό βάδισμα με ποσοστό 91,5%
- Εργασία στο δρόμο με ποσοστό 4,9%
- Ανυπακοή σε σήμα τροχονόμου ή φωτεινού σηματοδότη με ποσοστό 3,7%

Πολλά επίσης τροχαία ατυχήματα προκαλούνται από την **κακή κατάσταση του οχήματος** ή στην παλαιότητα του και βέβαια η ευθύνη του οδηγού στο θέμα αυτό έγκειται στο ότι δεν φροντίζει για την καλή συντήρηση του, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι στην χώρα μας ο χρόνος

ζωής (απόσβεση ή απόσυρση) των αυτοκινήτων είναι σε πολύ ψηλότερα επίπεδα από αυτά των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών.

Ο τρίτος παράγοντας που ενοχοποιείται για την πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων αφορά την κατάσταση του οδοστρώματος και την επάρκεια του σε σχέση με τα κυκλοφορούντα αυτοκίνητα. Το οδικό δίκτυο στην χώρα μας δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ικανοποιητικό ή επαρκές αφού χαρακτηρίζεται από βασικές ελλείψεις και οδηγεί σε τροχαία ατυχήματα τα οποία πιθανώς θα είχαν αποφευχθεί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η έλλειψη διαχωριστικών νησίδων στο οδόστρωμα ώστε να αποφεύγεται η είσοδος οχημάτων στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, κυρίως στις εθνικές οδικές αρτηρίες όπου η κίνηση των οχημάτων γίνεται με υψηλές ταχύτητες.

Οι καιρικές συνθήκες μπορούν να προκαλέσουν τροχαία ατυχήματα ιδιαίτερα σε συνδυασμό με τους προηγούμενους παράγοντες αφού η χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της θέσης δεν αντιμετωπίζει ιδιαίτερα σοβαρά προβλήματα όπως οι κεντροευρωπαϊκές ή οι Βόρειες χώρες για μεγάλα χρονικά διαστήματα.

Έχει διαπιστωθεί στο παρελθόν ότι το 90% των αισθητηρίων πληροφοριών που χρησιμοποιούμε κατά την οδήγηση προέρχεται από την όραση. Σε μια έρευνα στην οποία 2.036 ατυχήματα αναλύθηκαν, βρέθηκε ότι το 95% των ατυχημάτων προκλήθηκαν από λάθη των οδηγών, το 44% των οποίων αφορούσαν λάθη «αντίληψης».

Το ποσοστό αυτό είναι ακόμη υψηλότερο σε συνθήκες χαμηλού φωτισμού και αυτή η διαπίστωση μπορεί να εξηγηθεί από την φυσιολογία της όρασης.

Έρευνα που αφορούσε την ανάλυση νυχτερινών ατυχημάτων έδειξε ότι το 25% των οδηγών που τα προκάλεσαν ισχυρίστηκαν ότι πρώτα άκουσαν τον θόρυβο της σύγκρουσης και μετά είδαν τον πεζό ή το άλλο αυτοκίνητο.

Επιπλέον, έχει βρεθεί ότι οι πεζοί πολύ συχνά υπερεκτιμούν την ορατότητα τους, νομίζοντας ότι οι οδηγοί των επερχόμενων οχημάτων μπορούν εύκολα να τους διακρίνουν. Στην πραγματικότητα, όμως η φωτεινότητα και το κοντράστ των πεζών είναι πάρα πολύ μειωμένα την νύχτα, με αποτέλεσμα να μην γίνονται αντιληπτοί από τους οδηγούς. Στην Ελλάδα, το 32% των θανάσιμων ατυχημάτων στις αστικές περιοχές αφορά παρασύρσεις πεζών, κυρίως ηλικιωμένων

Είναι απολύτως αναγκαίο να μάθουν οι οδηγοί ποιες είναι οι πραγματικές τους δυνατότητες την νύχτα και να αλλάξουν συμπεριφορά οδήγησης, γιατί τα αντανακλαστικά και η όραση τους είναι αρκετά μειωμένα.

Πάντα κατηγορείται το κράτος (η κρατική μηχανή) για τις απώλειες, τα σφάλματα και την αποτελεσματικότητα. Μας αρέσει και είμαστε εθισμένοι στο να κατηγορούμε κάτι απρόσωπο έτσι ώστε να αποποιούμαστε όλοι των ευθυνών μας.

Είναι θλιβερό το γεγονός, ότι σε πολλά αν όχι στα περισσότερα χωριά της υπαίθρου του Νομού μας, το οδικό δίκτυο στερείται βασικών υποδομών. Ακόμη και στον δρόμο που θεωρείται ο κεντρικός μεταξύ δύο ή περισσότερων χωριών δεν υπάρχει σωστό οδόστρωμα.

Είναι επιτακτική ανάγκη λοιπόν να φροντίζουν οι αρμόδιες αρχές να υπάρχει:

1. Φωτισμός τουλάχιστον στην κεντρική οδό που περνά από κάθε χωριό και στις διασταυρώσεις
2. Σήμανση σε όλες τις διασταυρώσεις των Κοινοτήτων
3. Σωστή και έγκαιρη συντήρηση του οδοστρώματος
4. Έλεγχος και καθαρισμός τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο στα λούκια των γεφυρών και όλων των παλαιών χαντακιών που συμβάλλουν στην προώθηση των βροχικών υδάτων.
5. Αναδιαμόρφωση και ανακατασκευές πολλών κακοτεχνιών σε πάρα πολλά σημεία του οδικού δικτύου.

Όλα τα παραπάνω εφόσον πραγματοποιηθούν μπορούν να συμβάλουν ικανοποιητικά στον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων.

3.2.1 ΈΜΜΕΣΟ ΚΑΙ ΆΜΕΣΟ ΑΙΤΙΟ

Όπως αναφέραμε ήδη στην ενότητα 3.1 τα ατυχήματα διακρίνονται σε άμεσα και σε έμμεσα ατυχήματα. Τα άμεσα ατυχήματα είναι αυτά τα οποία έχουν να κάνουν με την ικανότητα του οδηγού ενώ τα έμμεσα είναι αυτά που αναφέρονται στην κατάσταση του οχήματος και του δρόμου.

Στην ενότητα αυτή θα αναλύσουμε με στατιστικά στοιχεία τα άμεσα και έμμεσα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων.

Όσον αφορά τα έμμεσα αίτια τα πιο συνηθισμένα που εμφανίζονται στους καταλόγους αιτιών τροχαίων ατυχημάτων είναι τα εξής:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">□ Βλάβη φρένων□ Βλάβη συστήματος οδήγησης□ Βλάβη τροχών□ Έλλειψη φώτων οχήματος□ Έλλειψη αλυσίδας χιονιού | <ul style="list-style-type: none">□ Περιορισμένη ορατότητα□ Απότομη στροφή□ Ολισθηρότητα οδοστρώματος□ Έλλειψη ζώνης ασφαλείας□ Βλάβη ή φθορά δρόμου |
|---|--|

Σχετικά με την συχνότητα των τροχαίων που οφείλονται στα παραπάνω αίτια αυτή παρουσιάζεται στον πίνακα 1. Η έρευνα αυτή πραγματοποιήθηκε για την περίοδο από 1994 έως 1998.

Πίνακας 1

Έμμεσα αίτια τροχαίων ατυχημάτων ετών 1994-1998

Έμμεσα Αίτια	1994	1995	1996	1997	1998
Βλάβη φρένων	76	90	53	56	50
Βλάβη συστήματος οδήγησης	230	106	73	111	83
Βλάβη τροχών	186	107	209	160	222
Βλάβη φώτων	168	135	197	105	131
Έλλειψη αλυσίδας χιονιού	21	34	18	10	1
Περιορισμένη ορατότητα	306	338	239	223	196
Απότομη στροφή	332	447	459	324	378
Ολισθηρότητα οδοστρώματος	578	624	692	461	552
Έλλειψη ζώνης ασφαλείας	178	182	123	64	51
Βλάβη ή φθορά δρόμου	283	212	468	178	312

Πηγή: Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, 2004, Διεύθυνση Τροχαίας

Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι ορισμένα άμεσα αίτια παρουσίασαν μερική αύξηση ενώ κάποια άλλα μειώθηκαν σε μεγάλο βαθμό. Ειδικότερα παρατηρούμε ότι αίτια όπως είναι οι απότομες στροφές, οι ανωμαλίες δρόμου και η βλάβη των τροχών αυξήθηκαν ενώ από την άλλη αιτίες όπως είναι η ολισθηρότητα του δρόμου, η περιορισμένη ορατότητα, η έλλειψη ζώνης ασφαλείας, η βλάβη φρένων και συστημάτων οδήγησης καθώς επίσης και η έλλειψη αλυσίδας χιονιού παρουσίασαν μείωση.

Σχετικά με τα άμεσα αίτια αυτά που εμφανίζονται περισσότερο φαίνονται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Άμεσα αίτια τροχαίων ατυχημάτων ετών 1994-1998

Άμεσα αίτια	1994	1995	1996	1997	1998
Υπερβολική Ταχύτητα	3638	3389	3474	3129	2533
Αντικανονικό Προσπέρασμα	1289	1156	1116	1204	898
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	2641	2653	2559	2493	2331
Χρήση εκτυφλωτικών φώτων	663	181	233	163	113
Παραβίαση Προτεραιότητας	4356	4516	4154	4543	4368
Μη τήρηση απόστασης ασφαλείας	676	428	664	789	731
Μη οδήγηση στο άκρο δεξιό της οδού	733	811	754	730	901
Επιδεκτικοί ελιγμοί στη μέση οδό	282	339	294	195	157
Έλλειψη χρήσης φώτων	430	298	174	335	214
Απόσπαση προσοχής οδηγού	3581	3369	3302	3315	3732
Παραβίαση σηματοδότη	1498	1228	1419	1108	1211

Πηγή: Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, 2004, Διεύθυνση Τροχαίας

Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι ο αριθμός των ατυχημάτων αυτής της κατηγορίας είναι πολύ μεγαλύτερος σε σχέση με τα έμμεσα αίτια που προκαλούν ατυχήματα. Ειδικότερα παρατηρούμε ότι τα περισσότερα ατυχήματα προκαλούνται λόγω της παραβίασης προτεραιότητας, λόγω παραβίασης σηματοδότη, υπερβολικής ταχύτητας, αντικανονικού προσπεράσματος και απόσπασης προσοχής οδηγού. Οι λόγοι αυτοί παρουσιάζονται κυρίως εξαιτίας της ανυπαρξίας ικανότητας του οδηγού να προβλέψει τις καταστάσεις που επικρατούν γύρω του.

3.2.2 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Για τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα υπεύθυνος είναι ο άνθρωπος σε ποσοστό συμμετοχής που στατιστικά ανεβαίνει σε 87-95%¹. Ο ανθρώπινος παράγοντας φυσικά είναι μια ευρύτερη έννοια που περιλαμβάνει παραλήψεις, λάθη, αμέλειες κ.λ.π.

Η οδήγηση είναι μια κοινωνική εκδήλωση. Ο άνθρωπος –οδηγός επάνω στο όχημα του αποκτά ένα αίσθημα δύναμης της οποίας αν κάνει κακή χρήση, βλάπτει το κοινωνικό σύνολο, εν ολίγοις ενεργεί αντικοινωνικά.

Η αντικοινωνική συμπεριφορά του οδηγού εκδηλώνεται κατά ποικίλους τρόπους, συνήθως όμως με ανταγωνιστική διάθεση, επίδειξη ισχύος και με επιθετικότητα. Όλοι οι άνθρωποι μπορεί κάποια στιγμή να εκδηλώσουν κάποια μορφής ανταγωνιστική διάθεση, να θυμώσουν, ακόμα να μαλώσουν με κάποιο οδηγό. Συνήθως αυτές οι ενστικτώδεις συμπεριφορές ελέγχονται και οι αντιδράσεις μετριάζονται όταν υπάρχει κοινωνική και οικογενειακή αγωγή, και το αποτέλεσμα είναι να υπερισχύει η λογική και η κατανόηση.

Η κοινωνική συμπεριφορά των οδηγών έχει άμεση σχέση με την παιδεία μας, είμαστε ένας λαός με πολλά προτερήματα όμως σε πολλές εκδηλώσεις της καθημερινής μας ζωής η κοινωνική μας συμπεριφορά υπολείπεται. Όταν όμως η αντικοινωνική συμπεριφορά εκδηλώνεται κατά την οδήγηση, συχνά οδηγεί στο ατύχημα και στην απώλεια ανθρώπινων ζωών.

Είναι λοιπόν φανερό ότι η κοινωνική συμπεριφορά παίζει σημαντικό ρόλο στην πρόκληση ή αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων.

3.2.3 ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΟΔΗΓΗΣΗ

Ειδικότερα αυτό που επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την κατάσταση ενός οδηγού είναι η μέθη δηλαδή η κατανάλωση αλκοόλ και η χρήση ηρεμιστικών φαρμάκων. Η αλκοόλη επιδρά με πολλούς τρόπους στην ικανότητα οδήγησης. Μειώνει την ικανότητα αντίδρασης, δημιουργεί οπτικές δυσκολίες, αλλά το χειρότερο απ'όλα είναι ότι αυξάνει την

ιδέα για τον εαυτό σου και τις ικανότητες σου, ενώ στην πραγματικότητα μειώνεται η ικανότητα. Αυτό το χάσμα είναι το χειρότερο όσον αφορά την επίδραση της αλκοόλης στην οδήγηση.

Οι έρευνες της Τροχαίας τα τελευταία χρόνια έχουν ενταθεί σε μεγάλο βαθμό προκειμένου να περιορίσουν τα ατυχήματα ιδιαίτερα σε περιόδους που αναμένεται έντονη μετακίνηση προς διάφορες κατευθύνσεις. Τα αλκοτέστ πλέον δεν πραγματοποιούνται μόνο κατά τις βραδινές ώρες αλλά και τις μεσημεριανές ιδιαίτερα σε γιορτινές περιόδους. Στον πίνακα 3 που ακολουθεί θα παρουσιάσουμε τα αποτελέσματα των ελέγχων που έγιναν τα τελευταία χρόνια για εξακρίβωση μέθης.

Πίνακας 3

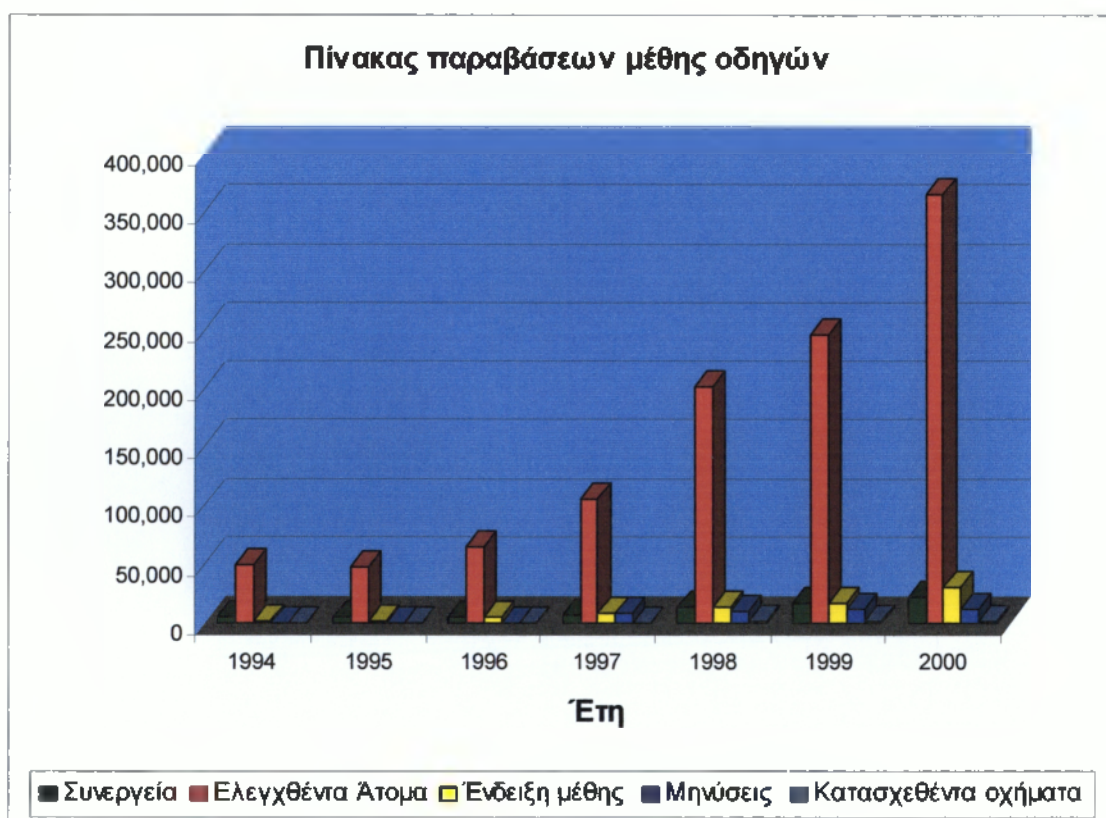
Ατυχήματα λόγω μέθης οδηγών, ετών 1994-1998

Έτη	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Συνεργεία	4.499	4.473	4.451	7.341	13.646	16.415	22.166
Ελεγχθέντα Άτομα	50.035	47.363	64.577	10.5436	202.161	246.611	365.388
Ένδειξη μέθης	1.835	2.024	5.726	9.037	13.996	17.665	30.507
Μηνύσεις	-	-	-	8.075	10.244	11.750	12.500
Κατασχεθέντα οχήματα	-	-	-	563	1.355	1.800	2.300

Πηγή: Υπουργείο Δημοσίας Τάξης, 2004, Διεύθυνση Τροχαίας

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ελέγχων έχει αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι το 1994 οι έλεγχοι ήταν 50.035 και το 2000 έφτασαν τις 365.388 χιλιάδες άτομα. Οι αρχές διαπίστωσαν ότι η παρέμβαση τους θα πρέπει να ενταθεί προκειμένου να περιοριστούν τα ατυχήματα λόγω μέθης. Από τους έντονους αυτούς ελέγχους βρέθηκε ότι πολλά άτομα οδηγούσαν σε κατάσταση μέθης απηφώντας τους κινδύνους στους οποίους έθεταν τον εαυτό τους, τους συνεπιβάτες τους και τους υπόλοιπους.

Υποστηρίζεται ότι η σχέση μεταξύ των ελέγχων και των ενδείξεων μέθης είναι θετική δηλαδή καθώς αυξάνονται οι έλεγχοι θα αυξάνονται και οι ενδείξεις μέθης. Θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι ενώ από το 1994-1996 δεν είχαν παρατηρηθεί φαινόμενα μηνύσεων, αυτοφώρου και κατασχεθέντων οχημάτων αντίθετα από το 1997 και μετά αυξάνονται με αύξουσα πορεία οι κατασχέσεις αυτοκινήτων, οι μηνύσεις και τα αυτόφωρα λόγω μέθης. Στο διάγραμμα 2 που ακολουθεί παρουσιάζονται διαγραμματικά τα αποτελέσματα του παρακάτω πίνακα.



Διάγραμμα 2.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΜΕΘΗΣ ΟΔΗΓΩΝ

Πηγή: Υπουργείο Δημοσίας Τάξης, 2004

3.2.4 ΠΕΖΟΙ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Στη μελέτη των περιπτώσεων των τροχαίων ατυχημάτων σημαντικό ρόλο παίζουν και οι ηλικίες των ατόμων. Ανατρέχοντας σε πίνακα του

Τμήματος Στατιστικών Δημόσιας Τάξεως διαπιστώνεται ότι τα πολυαριθμότερα ατυχήματα σε πεζούς είναι αυτά των ομάδων ηλικιών 0-14 και των ηλικιών >60.

Πίνακας 4

Πεζοί και τροχαία ατυχήματα

ΕΤΟΣ	1999	2000	2001	2002
ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ	ΠΕΖΟΙ - ΘΥΜΑΤΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ			
0-14	934	936	821	674
15-29	728	794	669	633
30-44	538	614	529	459
45-59	843	878	758	741
60+	1759	1890	1747	1758
ΣΥΝΟΛΟ	4802	5112	4524	4265

Πηγή: Υπουργείο Δημόσιας Τάξης 2002

ΠΑΙΔΙΚΗ ΗΛΙΚΙΑ

Η παιδική ηλικία χαρακτηρίζεται από μια ψυχολογία να αγνοεί τον κίνδυνο και να εκτιμά τις δυνατότητες των δυνάμεων υπέρτερες αυτών που διαθέτει. Η έλλειψη χώρων για αθλοπαιδιές αναγκάζει τις περισσότερες φορές τα παιδιά να παίζουν στο οδόστρωμα με αποτέλεσμα να συμβεί ατύχημα από διερχόμενο όχημα

ΓΕΡΟΝΤΙΚΗ ΗΛΙΚΙΑ

Παραμένει γεγονός ότι το γήρας δημιουργεί μια αναπόφευκτη φθορά του οργανισμού, ο δε πληθυσμός στην Ελλάδα αυξάνει με ταχείς ρυθμούς. Οι ηλικιωμένοι έχουν ιδιαίτερη ροπή στο να υπόκεινται σε ποικίλα ατυχήματα και ασφαλώς σε αυτά των τροχαίων. Με την πρόοδο του γήρατος η η δύναμη του μυός εξασθενεί και τα οστά γίνονται ασθενέστερα λόγω της οστεοπόρωσης ενώ η ελάττωση της διανοητικής αντίληψης προδιαθέτει σε οξείες

συγγυτικές καταστάσεις με επακόλουθα την μειωμένη διανοητική ευστροφία και εξασθενημένη μυϊκή και ακουστική ικανότητα.

3.2.5 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η Ελλάδα παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει προκειμένου να βελτιωθεί η συγκοινωνιακή πολιτική συνεχίζει να βιώνει έναν Μεσαίωνα στον τομέα αυτό. Η συνεχής αύξηση των οχημάτων χειροτερεύει κάθε μήνα αφού περισσότερα από 100.000 νέα οχήματα εισέρχονται κάθε χρόνο στην κυκλοφορία στην Αττική, και η αδράνεια της Πολιτείας αποτελεί εγγύηση ότι τα φαινόμενα αυτά θα αποτελούν την καθημερινότητα του 2005. Οι αρμόδιοι φορείς της Κυβέρνησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης δεν έχουν προσδιορίσει ακόμη ούτε καν τον επιθυμητό στόχο, και εξακολουθούν να υπόσχονται ότι θα λύσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα, ενώ είναι μαθηματικά αποδεδειγμένο και γνωστό από την εμπειρία όλων των σύγχρονων πόλεων ότι όσο υπάρχουν δρόμοι θα υπάρχει συμφόρηση και το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν είναι δυνατόν να λυθεί.

Αυτό που αγνοούν και που θα έπρεπε να επιδιώκεται από τις αρμόδιες αρχές είναι η υλοποίηση εναλλακτικών τρόπων συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών με τη λειτουργία αποτελεσματικών μέσων μαζικής μεταφοράς και τη δημιουργία επαρκών χώρων στάθμευσης αλλά και μετεπιβίβασης στα μέσα αυτά.

Στην Αθήνα το ποσοστό των μετακινουμένων με μέσα μαζικής μεταφοράς είναι λίγο πιο πάνω από το 30%, σε αντίθεση με τις περισσότερες άλλες δυτικοευρωπαϊκές πόλεις όπου το αντίστοιχο ποσοστό κυμαίνεται από 50% έως 65%.

Στο Συγκοινωνιακό σύστημα της Αθήνας, η Κυβέρνηση και η Τοπική Αυτοδιοίκηση εξακολουθούν να επικεντρώνουν τις προσπάθειές τους σε μεγάλα έργα εντυπωσιασμού και ξεχνούν εντελώς τις απαραίτητες καθημερινές παρεμβάσεις για τη σωστή λειτουργία της συγκοινωνιακής υποδομής της πόλης. Οι αρμόδιοι φορείς θεωρούν ότι με τα Ολυμπιακά έργα θα λυθούν όλα τα προβλήματα και ξεχνούν ότι

για την καλύτερη εξυπηρέτηση των Αθηναίων δεν αρκούν τα ειδικά μέτρα που θα ληφθούν τις ημέρες των Ολυμπιακών αγώνων.

Οι δύο βασικότερες προτεραιότητες για την αναστροφή της σημερινής αρνητικής κατάστασης, δηλαδή για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης της ελεγχόμενης στάθμευσης, της δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης, και η εξασφάλιση προτεραιότητας στην κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς προσκρούουν στο λεγόμενο “πολιτικό κόστος” απέναντι στα απαραίτητα και προσωρινώς αντιλαϊκά μέτρα, αλλά και στις πολιτικές έριδες που έχουν ως αποτέλεσμα τη σημερινή πολιτική της αδράνειας, τη μόνη αποδεκτή από όλα τα κόμματα πολιτική. Έτσι, μετά το 1997, το υπάρχων ανεπαρκές θεσμικό πλαίσιο επέτρεψε στην Τροχαία και στις Δημοτικές Αρχές να αδρανούν και να αποποιούνται κάθε ευθύνης για την ελλιπέστατη αστυνόμευση της γενικευμένης παράνομης στάσης και στάθμευσης των ΙΧ, δικύκλων και φορτηγών.

Το βασικό πρόβλημα που υπάρχει στην συγκοινωνιακή πολιτική είναι ότι δεν μπορεί να υπάρξει οργάνωση αφού άλλη υπηρεσία σχεδιάζει τις επεμβάσεις, άλλη υπηρεσία κατασκευάζει τα έργα, άλλη υπηρεσία θέτει τους κανόνες λειτουργίας, άλλη υπηρεσία επωμίζεται τη λειτουργία και άλλη υπηρεσία έχει την ευθύνη της αστυνόμευσης, με αποτέλεσμα να κατασκευάζονται έργα που δεν καταφέρνουν να ικανοποιήσουν όπως θα έπρεπε τις πραγματικές ανάγκες των πολιτών.

Το φαινόμενο που παρατηρείται στην Ελλάδα, όσον αφορά την συγκοινωνιακή πολιτική, είναι ότι αντί να δοθεί έμφαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς δίνεται έμφαση στην κατασκευή περισσότερων δρόμων, προκειμένου να μπορούν τα οχήματα να κινούνται χωρίς να προκαλείται κυκλοφοριακό χάος π.χ. Αττική οδός. Αντίθετα, στην Ευρώπη οι αρχές προσπαθούν να αναβαθμίσουν την ασφάλεια και την ταχύτητα των μετακινήσεων με την εντονότερη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και την οργανωμένη στάθμευση. Στην Αθήνα οι αρμόδιοι φορείς εξακολουθούν να αναζητούν λύσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. όπως με τους ανισόπεδους κόμβους της Κηφισίας και της Παραλιακής. Επίσης ξοδεύονται σημαντικά ποσά όπως τα περίπου 3 δισ. δραχμές για τις μελέτες

κατασκευής των Ολυμπιακών ανισόπεδων κόμβων και διευθετήσεων, χωρίς να έχει προηγουμένως ελεγχθεί η αναγκαιότητα της κατασκευής τους, με αποτέλεσμα, τελικώς, τα έργα αυτά να κρίνονται στην πλειοψηφία τους περιττά και να μην κατασκευάζονται⁹.

3.3 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

3.3.1 ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει τα τροχαία ατυχήματα προκαλούν σημαντικές συνέπειες τόσο στον ίδιο τον παθόντα και στους οικείους του, όσο και στην ίδια την κοινωνία.

Όσον αφορά τον άνθρωπο, οι συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων είναι πολλές. Καταρχήν η απώλεια ενός προσώπου εξαιτίας ενός τροχαίου ατυχήματος αποτελεί από μόνη της μια σημαντική συνέπεια. Αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι η ζωή και η ύπαρξη ενός ανθρώπου είναι ένα ανεκτίμητο δώρο το οποίο παύει να υπάρχει σε περίπτωση θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα, συνεπώς, υπάρχει στις περιπτώσεις σοβαρών τραυματισμών και στα θανατηφόρα ατυχήματα. Εκεί είναι που αποτιμάται η ψυχική οδύνη των συγγενών των θυμάτων, η ηθική βλάβη του τραυματία που, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, καταστρέφεται οριστικά ολόκληρη η ζωή του. Βέβαια, η κοστολόγηση αυτών των αξιών είναι πολύ δύσκολο να γίνει, αφού τέτοιου είδους αξίες δεν μπορούν να μετρηθούν ούτε να αποτιμηθούν με χρηματικά ποσά. Η απώλεια της ζωής ενός ανθρώπου δεν μπορεί να αποτιμηθεί σε χρήμα ούτε μπορεί να καλύψει την απώλεια αυτού από τους συγγενείς του. Τα ποινικά δικαστήρια την σημερινή εποχή ξεχνούν ότι ακόμα και σε περιπτώσεις ενός βλαπτικού αποτελέσματος, αυτό δεν θα πρέπει να χρεώνεται στον δράστη αν η συμπεριφορά του δεν ήταν εντελώς αμελής. Αντίθετα τα αστικά δικαστήρια όταν καλούνται να κρίνουν αποζημιώσεις εις βάρος των υπαίτιων με αποδεδειγμένη την υπαιτιότητα, τους επιδεικνύουν μια

⁹ Γιώργος Γιαννής, 2002, «Η Αθήνα σε συγκοινωνιακό Μεσαίωνα», Καθημερινή Ιανουάριος

αδικαιολόγητη ατολμία εκτός ελαχίστων περιπτώσεων. Η ρότα αυτή είναι αναγκαίο να αλλάξει άμεσα¹⁰.

3.3.2 ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Η κοινωνία με την σειρά της, γίνεται αποδέκτης εξαιρετικά σημαντικών συνεπειών λόγω της ύπαρξης των τροχαίων ατυχημάτων. Οι σημαντικότερες συνέπειες που δέχεται, είναι το οικονομικό και το κοινωνικό κόστος που προκύπτει από τα τροχαία ατυχήματα. Ειδικότερα, η απώλεια και ο θάνατος ενός ατόμου από ένα τροχαίο ατύχημα συνεπάγεται κοινωνικό κόστος, λόγω της απώλειας του ατόμου αυτού, αλλά και οικονομικό κόστος εξαιτίας των αποζημιώσεων που χορηγούνται. Τα δύο αυτά είδη του κόστους που προκαλούνται από τα τροχαία ατυχήματα παρουσιάζονται αναλυτικά στα επόμενα κεφάλαια της μελέτης.

¹⁰ Βλαδίκα, Μ., 2003, «Τα αστηρά ποινικά και τα άτολμα αστικά», στο [www. ta-nea-dolnet.gr](http://www.ta-nea-dolnet.gr)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

4.1. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Το κοινωνικό κόστος ουσιαστικά είναι ένα έντονο κοινωνικό πρόβλημα που ως σήμερα όχι μόνο δεν έχει καταγραφεί, αλλά ούτε έχει αντιμετωπισθεί ως τέτοιο. Με τον όρο κοινωνικό κόστος εννοούμε τις επιπτώσεις που προκαλούνται στην οικογένεια και στο κοινωνικό ιστό από την απώλεια ή τον τραυματισμό ενός αγαπημένου προσώπου. Επίσης νοούνται οι επιπτώσεις που προκαλούνται στο παραγωγικό δυναμικό της χώρας ειδικά όταν το άτομο ανήκε στον ηλικιακά ενεργό οικονομικά πληθυσμό.

4.1.1 ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Το 1999 η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων F.E.V.R. δημοσίευσε τα αποτελέσματα μιας μελέτης που έγινε με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις συνέπειες στην οικογένεια του θύματος τροχαίου ατυχήματος. Έγινε με την αποστολή ενός ερωτηματολογίου που απευθύνονταν σε 10,000 οικογένειες θυμάτων με νεκρούς ή βαριά τραυματίες τροχαίου ατυχήματος. Συμμετείχαν 13 οργανώσεις θυμάτων και ερευνητικά κέντρα από 9 χώρες της Ε.Ε και απάντησαν 1,364 οικογένειες. Τα αποτελέσματα ήταν σημαντικά και είναι τα εξής:

- **72%** των συγγενών των θανόντων έως και για 3 χρόνια μετά το τροχαίο ατύχημα χάνει το ενδιαφέρον τους για την καθημερινές δραστηριότητες, για εργασία, για δουλειές του σπιτιού, για διάβασμα και αντιμετωπίζουν σεξουαλικά προβλήματα. Το 37% των συγγενών σκέφτεται την αυτοκτονία.
- **78%** των συγγενών των θυμάτων αναπτύσσει αίσθημα θυμού.
- **71%** των συγγενών αναπτύσσει μνησικακία.

- 50% καταναλώνει περισσότερα ψυχοτρόπα φάρμακα και αλκοόλ.
- 70% των συγγενών παρουσιάζει δυσκολίες στην οδήγηση.
- 49% χάνει γενικά την αυτοπεποίθησή του.
- 46% εμφανίζει μείζονα κατάθλιψη.
- 27% εμφανίζει φοβίες.
- 35% εμφανίζει διαταραχές πρόσληψης τροφής.

Επίσης μελέτη 27 οικογενειών των οποίων κάποιο μέλος έπεσε θύμα τροχαίου (FEVR 1999)

Όλα τα μέλη εμφάνισαν καταθλιπτικά και αγχώδη συμπτώματα, μέλη από 15 οικογένειες ανέπτυξε φοβία σε ταξίδια.

Μεσοπρόθεσμα (6-12μήνες):

- Μέλη 12 οικογενειών έχασαν την δουλειά τους
- 19% δεν απολαμβάνουν την ζωή
- 14% κάνουν χρήση ψυχοφαρμάκων
- 5% παρουσιάζει ασθenoιφοβία
- 19% δεν παίρνει αποφάσεις για το μέλλον
- 90% θυμό

4.1.2 ΨΥΧΙΚΑ ΤΡΑΥΜΑΤΑ

Τα τροχαία ατυχήματα εκτός από τα προαναφερθέντα αποτελέσματα που μπορεί να προκαλέσουν, δημιουργούν και σοβαρά ψυχικά τραύματα στην ψυχή των ανθρώπων. Τα ψυχικά αυτά τραύματα μπορεί να προέρχονται από το σοκ που προκλήθηκε από το συμβάν του τροχαίου, από την απώλεια ενός προσώπου, από το σοκ της απώλειας της ζωής συνειπιβατών. Με άλλα λόγια ως ψυχικό τραύμα μπορεί να αναγνωριστεί οποιοδήποτε ψυχικό τραύμα το οποίο προκλήθηκε εξαιτίας του τροχαίου ατυχήματος και το οποίο στιγμάτισε τον παθόντα ή τους γύρω του.

Εξαιτίας του γεγονότος ότι το τροχαίο ατύχημα είναι ένα απρόβλεπτο γεγονός, τα ψυχικά τραύματα που προκαλεί είναι μεγαλύτερα και πιο έντονα σε σχέση με άλλα γεγονότα. Σε αρκετές

περιπτώσεις τα τραύματα αυτά μπορεί να είναι χρόνια και να κρίνεται αναγκαία η παρακολούθηση του ατόμου από ειδικούς επιστήμονες.

Ένα παράδειγμα ψυχικού τραύματος από τροχαίο ατύχημα είναι ο θάνατος ενός ατόμου από την σύγκρουση. Ο θάνατος αυτός προκαλεί σοκ στον οδηγό ο οποίος φέρει την ευθύνη και την υπαιτιότητα για το συμβάν, με αποτέλεσμα να του δημιουργούνται σοβαρά ψυχικά τραύματα. Ένα έντονο χαρακτηριστικό του ατόμου αυτού είναι άρνησή του να οδηγήσει ξανά και ο φόβος μήπως του τύχει το ίδιο συμβάν. Στις περισσότερες περιπτώσεις τέτοια άτομα χρίζουν ψυχολογικής ακόμα και ψυχιατρικής παρακολούθησης.

4.1.3 ΑΠΩΛΕΙΑ ΖΩΗΣ

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Τροχαίας περίπου 50.000 άτομα πεθαίνουν, ενώ 15.000 παραμένουν ανάπηροι δια βίου λόγω τροχαίων ατυχημάτων. Συνεπώς 200.000 οικογένειες θυμάτων προστίθενται κάθε χρόνο στην λίστα των ανθρώπων που θυσιάζονται στην άσφαλτο. Τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατέγραψαν έξι εκατομμύρια οικογένειες στην Ευρώπη και 100 εκατομμύρια στον κόσμο να θρηνούν την απώλεια ατόμων από τροχαία ατυχήματα. Τα ποσοστά αυτά συγκλονίζουν και απεικονίζουν την σοβαρότητα του προβλήματος και την αναγκαιότητα άμεσης επίλυσης του. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι τα τροχαία ατυχήματα έχουν καταστεί ένα σημαντικό κοινωνικό πρόβλημα για το οποίο, δυστυχώς, ακόμα δεν έχουν βρεθεί τρόποι αντιμετώπισης.

Η κοινωνία, στην προσπάθεια της να περιορίσει το πρόβλημα, επιβάλλει συνεχώς κυρώσεις στους απρόσεκτους οδηγούς και κλήσεις ώστε να τους ευαισθητοποιήσει. Βέβαια αυτή η αντιμετώπιση δεν είναι η πιο αποτελεσματική, καθότι η πληρωμή ενός προστίμου δεν συνετίζει πάντα τους οδηγούς. Το πρόβλημα θα πρέπει να το πολεμήσει η κοινωνία από την βάση του, δηλαδή με το να παρέχει στα άτομα, από την σχολική περίοδο, σωστή οδική αγωγή και συμπεριφορά και

μετέπειτα να τα εκπαιδεύει με πολύ αυστηρά μέτρα προκειμένου να γίνονται πιο προσεκτικοί και συνετοί οδηγοί.

Στην χώρα μας υποστηρίζεται ότι κάθε μέρα χάνουν την ζωή τους επτά άτομα και τραυματίζονται 30¹. Τα άτομα αυτά καθώς περνά ο καιρός συσσωρεύονται και αποτελούν μια αφανή στρατιά θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων.

4.1.4 ΡΗΞΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ

Μια άλλη σημαντική συνέπεια των τροχαίων ατυχημάτων όπως αναφέραμε είναι η ρήξη του κοινωνικού ιστού. Ο θάνατος ή η αναπηρία ενός ατόμου θέτει την οικογένεια και τον κοινωνικό περίγυρο αυτού σε έναν αέναο θρήνο και πόνο, ο οποίος δεν μπορεί να θεραπευτεί παρά μόνο με την επιστροφή του ατόμου η οποία, στην περίπτωση ενός θανάτου, είναι φυσικά αδύνατη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέθεσε στην Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία το 2003 την διεξαγωγή μιας έρευνας με στόχο να μελετήσει τις συνέπειες που έχουν τα τροχαία ατυχήματα στην οικογένεια και πως επηρεάζεται ο κοινωνικός ιστός. Τα στοιχεία από αυτήν την έρευνα έδειξαν ότι οι συγγενείς των θανόντων και οι συγγενείς των αναπήρων παρουσιάζουν έντονα σωματικά και ψυχοσωματικά προβλήματα από τα ίδια τα θύματα τροχαίου που καταφέρνουν να επιζήσουν. Οι σημαντικότερες διαταραχές που παρουσιάζουν είναι οι αϋπνίες, οι εφιάλτες και αδιαφορία για τις συνήθειες ασχολίες. Άλλα προβλήματα που παρουσιάζουν είναι η αδυναμία οδήγησης από φόβο μήπως εμπλακούν σε κάποιο τροχαίο και οι ίδιοι, η έλλειψη αυτοπεποίθησης, οι τάσεις αυτοκτονίας, η κατάθλιψη, ο θυμός, η θλίψη και η διατροφικές διαταραχές. Εκτός από τις σωματικές διαταραχές, το συγγενικό περιβάλλον του θύματος συνήθως παρουσιάζει τάσεις απομόνωσης και αποκοπής από τον κοινωνικό περίγυρο και ιδιαίτερα από άτομα που τα συσχετίζουν με τον θανόντα. Αυτό γίνεται διότι θεωρούν ότι με αυτόν

τον τρόπο πενθούν τον θανόντα, ενώ με την απομόνωση από τον κοινωνικό περίγυρο αποφεύγουν να μιλάνε για αυτό το λυπηρό γεγονός. Η συγκεκριμένη έρευνα επίσης έδειξε ότι ύστερα από τον θάνατο από τροχαίο ατύχημα, η οικογένεια του θανόντα έρχεται σε ρήξη λόγω προβλημάτων επικοινωνίας, σχέσεων ή σε άλλες περιπτώσεις αλλάζουν κατοικία για να μην έχουν αναμνήσεις.

Το κοινό που έχουν όλα τα παραπάνω είναι ότι καταλήγουν στο ίδιο αποτέλεσμα, δηλαδή στην ρήξη του κοινωνικού ιστού. Με άλλα λόγια η πρόκληση του ατυχήματος και ο θάνατος του ατόμου διαιωνίζει την κατάσταση μεταφέροντας τον πόνο στον κοινωνικό περίγυρο και στην οικογένεια, με αποτέλεσμα η θλίψη να είναι ένα διαρκές φαινόμενο. Το τροχαίο ατύχημα είναι ένα απροσδόκητο φαινόμενο το οποίο για πολλούς δεν μπορεί να γίνει πιστευτό και γι' αυτό τον λόγο τους προκαλεί και έντονη θλίψη αφού δεν ήταν προετοιμασμένοι για κάτι τέτοιο.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων και οι συγγενείς τους υφίστανται μόνιμες βλάβες όπως και τα άλλα θύματα που προέρχονται από βία ή από ανθρωποκτονίες¹¹.

4.1.5 ΑΝΑΠΗΡΙΑ: ΟΛΙΚΗ – ΜΕΡΙΚΗ

Ύστερα από την πρόκληση ενός σοβαρού τροχαίου ατυχήματος υπάρχει κίνδυνος ο οδηγός και οι συνεπιβάτες να υποστούν ολική ή μερική αναπηρία. Ολική αναπηρία είναι εκείνη η μορφή αναπηρίας η οποία αναγνωρίζεται από τα αρμόδια ταμεία του ΙΚΑ και άλλων ασφαλιστικών υπηρεσιών ότι είναι μεγαλύτερη του 67%. Από την άλλη, μερική αναπηρία είναι εκείνη η μορφή αναπηρίας που είναι χαμηλότερη του 67%. Ευνόητο είναι ότι τα άτομα που έχουν αναπηρία μεγαλύτερη του 67% παύουν να εργάζονται και παίρνουν την λεγόμενη αναπηρική σύνταξη.

¹¹ Τσαρούχας, Κ., 2003, «Η αθέατη πλευρά των τροχαίων», Βήμα

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι το τροχαίο ατύχημα μπορεί να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα σε ένα άτομο με συνέπεια να καταστρέφουν την υπόλοιπη ζωή του.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, 9 στα 10 ατυχήματα προκαλούν δια βίου αναπηρία. Ο μέσος όρος ηλικίας των τραυματιών με κρανιοεγκεφαλική κάκωση είναι μόλις 28 ετών και των τραυματιών με σοβαρές βλάβες στον νωτιαίο μυελό είναι τα 33 χρόνια. Όσον αφορά την αναλογία γυναικών και ανδρών αυτή είναι 1 προς 4¹².

4.2 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ

Η οικογένεια είναι μια αυτόνομη μορφο-λειτουργική ομάδα ατόμων του κοινωνικού συστήματος, αποτελούμενη από μέλη που συνδέονται μεταξύ τους με βιολογικούς δεσμούς ή όπως ορίζουν οι νόμοι, που κατοικούν στο ίδιο σπίτι ή αλλού. Ελάχιστος αριθμός μελών (πυρηνική μορφή) είναι η τριάδα: Μητέρα- Πατέρας- Παιδί.¹

Η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας ακολουθώντας την μεθοδολογία για την εκτίμηση της ποιότητας ζωής του ατόμου(whoqol-100) προτείνει τον ορισμό της ποιότητας ζωής της οικογένειας αξιολογώντας τις επακόλουθες διαταραχές της.

Η ποιότητα ζωής της οικογένειας χαρακτηρίζεται από την δυνατότητα:α) δημιουργίας, ανάπτυξης, διαβίωσης, εργασίας, σχεδιασμού, προσδοκίας, διαπαιδαγώγησης, αγάπης, στα πλαίσια της συμμετοχής της στη διαμόρφωση του γενικού περιβάλλοντος με τις πολιτισμικές του ιδιαιτερότητες στην πορεία εξέλιξης των μελών της, β) η οικογένεια προστατεύει την σωματική-ψυχική-κοινωνική ευεξία της. Καλλιεργεί και συμμετέχει στην δημιουργία και προάσπιση των γενικών ηθικών αξιών και πεποιθήσεων μαζί με τις άλλες οικογένειες.

Σκοπός της εργασίας της Π.Ο.Υ ήταν η ανάπτυξη ενός περιγραφικού, διαγνωστικού, προγνωστικού, εργαλείου που θα

¹² Θεοδωρόπουλος, Π., 2003, «9 στους 10 τραυματίες σε ατυχήματα μένουν ανάπηροι», Πάτρα

συμβάλει στην αξιολόγηση της ποιότητας ζωής της οικογένειας μετά το τροχαίο ατύχημα μέλους ή μελών της.

Κριτήριο Α

Το τροχαίο ατύχημα μπορεί να προκαλέσει διαταραχή στην: α) δομή της οικογένειας, β) λειτουργικότητα της, και γ) την αυτονομία της.

Κριτήριο Β

Το τροχαίο ατύχημα μπορεί να επηρεάσει προς την κατεύθυνση εκδήλωσης:

1. ΨΥΧΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΡΑΧΗΣ

Η ψυχική διαταραχή αξιολογείται με βάση τα διεθνώς αναγνωρισμένα ταξινομικά συστήματα: I.C.D. 10 της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας και D.S.M. της Αμερικανικής Ψυχιατρικής Εταιρίας:

2. ΔΙΑΤΑΡΑΧΗΣ ΤΗΣ

- Ικανότητας : Δημιουργίας οικογένειας
- Ανάπτυξης
- Εργασίας μέλους
- Οικονομικών
- Διαπαιδαγώγησης
- Σχεδιασμού στόχων
- Προσδοκιών
- Διασκέδασης
- Αγάπης

Κριτήριο Γ

Το τροχαίο ατύχημα μπορεί να προκαλέσει τις διαταραχές του κριτηρίου Β σε συννοσηρότητα σε προϋπάρχουσα ψυχική διαταραχή.

Κριτήριο Δ

Το τροχαίο ατύχημα μπορεί να προκαλέσει την:

- α) αρνητική επιρροή της μεταβολής των γενικών περιβαλλοντικών συνθηκών στην οικογένεια, και
- β) αρνητική επιρροή της αλλαγής της προϋπάρχουσας πολιτισμικής ιδιαιτερότητας στην οικογένεια.

Κριτήριο Ε

Το τροχαίο ατύχημα μπορεί να δημιουργήσει:

αρνητική επιρροή στην δυνατότητα δημιουργίας, καλλιέργειας και συμμετοχής στην θωράκιση προάσπιση των γενικών ηθικών αξιών και πεποιθήσεων στην οικογένεια.

Το τροχαίο ατύχημα μπορεί να προκαλέσει διαταραχές που αξιολογούνται με την ακόλουθη κλίμακα:

Ήπια διαταραγή:

Ελάχιστα συμπτώματα από την εκδήλωση ψυχικής διαταραχής, ελάχιστες αναφορές σε αλλαγές στις παραμέτρους του κριτηρίου Β με καλή γενικά λειτουργικότητα παρ' ότι εμφανίζονται αναφορές σε επιμέρους θέματα των κριτηρίων Α, Β, Γ, Δ, Ε. Γενικό αίσθημα ικανοποίησης.

Μέτρια διαταραγή:

Υπαρξη συμπτωμάτων των κριτηρίων Α, Β, Γ, Δ, Ε που δημιουργούν αισθητή την διαταραχή και έκπτωση της λειτουργικότητας, με περιορισμό της αυτονομίας της οικογένειας με επαγγελματική αδυναμία, οικονομικό περιορισμό, σχολική αδυναμία ή άλλη δραστηριότητα των κριτηρίων Α, Β, Γ, Δ, Ε.

Σοβαρή διαταραγή:

Εμφάνιση συμπτωμάτων με σαφή έκπτωση της λειτουργικότητας, με έντονο περιορισμό της αυτονομίας, με σημαντική επαγγελματική, κοινωνική, οικονομική, σχολική ή άλλη δραστηριότητα των κριτηρίων Α, Β, Γ, Δ, Ε.

Βαριά διαταραγή:

Ανυπαρξία λειτουργικότητας σε επιμέρους τομείς ή στο σύνολό τους έλλειψη αυτονομίας της οικονομίας της οικογένειας, εκδήλωση ψυχικών διαταραχών, ανικανότητα ανάπτυξης επαγγελματικής, κοινωνικής, οικονομικής, σχολικής ή άλλης δραστηριότητας που εμπεριέχονται στα κριτήρια Α, Β, Γ, Δ, Ε.¹

4.2.1 ΟΡΦΑΝΑ ΠΑΙΔΙΑ

Το μεγάλο πλήγμα των θανάτων από τροχαίο ατύχημα το δέχονται τα παιδιά τα οποία βρίσκονται σε μια τρυφερή ηλικία και πληγώνονται σε μεγάλο βαθμό από τον θάνατο των δικών τους. Ειδικότερα, τα παιδιά τα οποία πληροφορούνται τον θάνατο των γονιών τους, εξαιτίας ενός τροχαίου ατυχήματος, πληγώνονται γιατί δεν μπορούν να κατανοήσουν τι ακριβώς έχει συμβεί. Το αποτέλεσμα ενός τροχαίου ατυχήματος είναι ότι το παιδί μένει τελικά ορφανό και ναι μεν δέχεται υποστήριξη από το συγγενικό περιβάλλον, αλλά πλέον έχει χάσει την επαφή με τους γονείς του, η οποία είναι πολύ σημαντική ιδιαίτερα όταν το παιδί είναι μικρό.

Το ορφανό παιδί διαφοροποιείται από τα υπόλοιπα παιδιά όσον αφορά την συμπεριφορά του στους γύρω του. Πιο συγκεκριμένα, το ορφανό παιδί σύμφωνα με τους επιστήμονες παρουσιάζει τάσεις απομόνωσης ή επιθετικότητας. Λόγω του θανάτου των γονιών του, σε ορισμένες περιπτώσεις το παιδί έχει τάση απομόνωσης, ενώ σε άλλες περιπτώσεις έχει ανάγκη προσοχής και γι' αυτό παρουσιάζει στοιχεία υπερκινητικότητας και επιθετικότητας. Τα παιδιά που μέχρι τη στιγμή του τροχαίου ατυχήματος ήταν φυσιολογικά και χαρούμενα, μετά από ένα τέτοιο επίπονο συμβάν αναπτύσσουν συνήθως σύνδρομο διαταραχής ελλειμματικής προσοχής – υπερκινητικότητας, ως αρχικό σύμπτωμα.

4.2.2 ΠΑΙΔΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η μη χρησιμοποίηση παιδικού καθίσματος στο αυτοκίνητο και η τοποθέτηση του παιδιού στο μπροστινό κάθισμα, αφηφώντας τους κινδύνους που μπορεί αυτό να έχει, είναι οι σημαντικότερες αιτίες θανάτων των παιδιών. Ειδικότερα, στο διάγραμμα που ακολουθεί θα παρουσιάσουμε το ποσοστό των θανάτων των παιδιών από τροχαία ατυχήματα. Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι χώρες όπως το Μεξικό και η Κορέα έχουν τα μεγαλύτερα ποσοστά θανάτων. Η Ελλάδα έχει ποσοστό θανάτων 7,6% σαν σύνολο θανάτων παιδιών από όπου το 4,6% είναι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα. Η χώρα με το μικρότερο ποσοστό θανάτων παιδιών στα τροχαία ατυχήματα είναι η Σουηδία, η οποία όμως δεν θα πρέπει να επαναπαύεται, αλλά όλες θα πρέπει αν επιδιώκουν την μείωση αυτών των ποσοστών και γενικότερα μείωση του ποσοστού των ατυχημάτων.

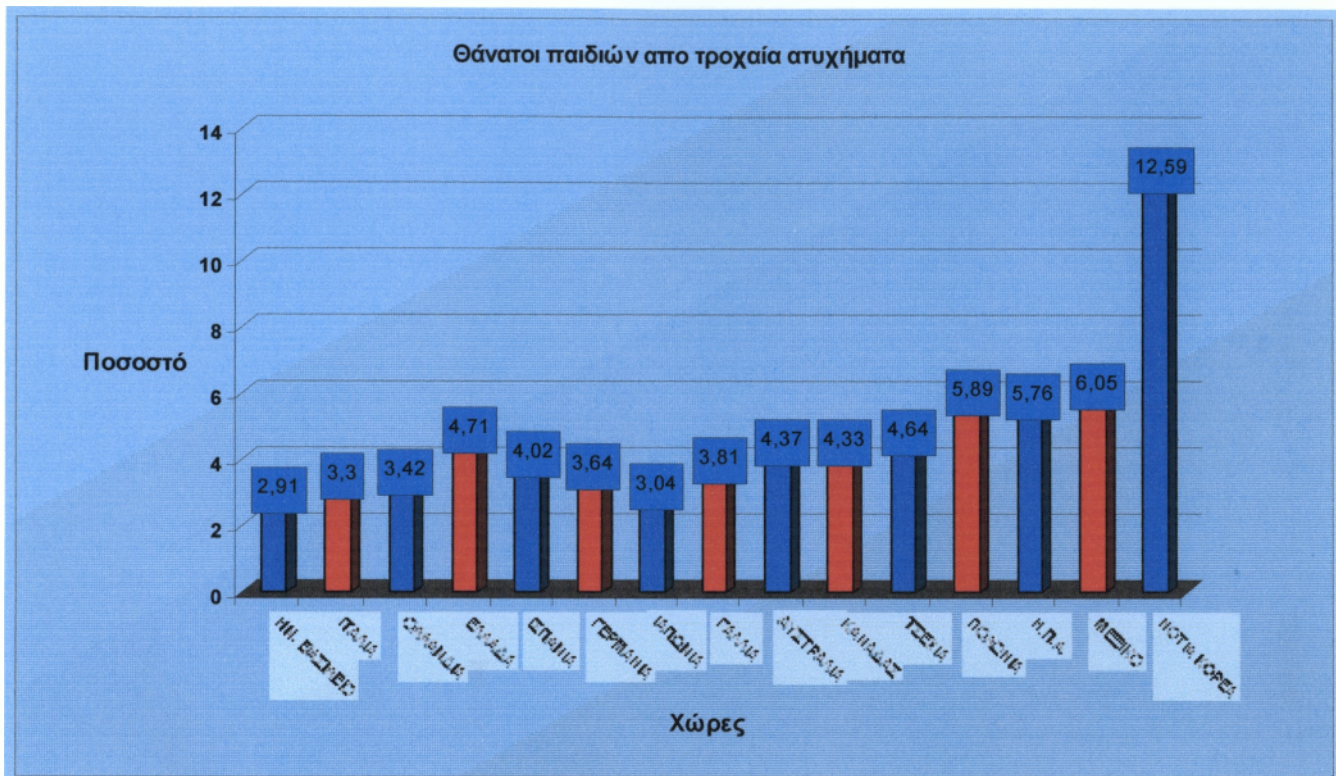
Πίνακας 1

Ποσοστό σε τροχαία ατυχήματα ανά χώρα

ΧΩΡΕΣ (ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΑ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΕ ΤΡΟΧΑΙΑ
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	2,91
ΙΤΑΛΙΑ	3,30
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	3,42
ΕΛΛΑΔΑ	4,71
ΙΣΠΑΝΙΑ	4,02
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	3,64
ΙΑΠΩΝΙΑ	3,04
ΓΑΛΛΙΑ	3,81
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	4,37
ΚΑΝΑΔΑΣ	4,33
ΤΣΕΧΙΑ	4,64
ΠΟΛΩΝΙΑ	5,89
Η.Π.Α.	5,76
ΜΕΞΙΚΟ	6,05
ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ	12,59

Πηγή: Ανάλυση της WHO Mortality Database από το London School of Hygiene & Tropical Medicine, 2004

Στο κατωτέρω διάγραμμα παρουσιάζεται το ποσοστό θανάτου παιδιών ηλικίας από 1-14 ετών ανά χώρα.



Διάγραμμα 3

ΠΟΣΟΣΤΑ ΘΑΝΑΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΑΠΟ 0-14

Πηγή: Ανάλυση της WHO Mortality Database από το London School of Hygiene & Tropical Medicine, 2004

Από το παραπάνω διάγραμμα μπορεί να διαπιστωθεί ότι τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν το 41% του συνόλου θανάτων παιδιών από τραυματισμούς και αναγορεύονται με μεγάλη διαφορά ως ο υπ' αριθμόν 1 κίνδυνος για την ασφάλειά τους, σε όλες τις χώρες του Ο.Ο.Σ.Α., χωρίς καμία εξαίρεση¹³.

4.3 ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, τα περισσότερα θύματα ή σοβαρά τραυματισμένοι από τροχαία ατυχήματα, είναι άτομα ηλικίας 20-50 ετών, δηλαδή άτομα τα οποία ανήκουν στον οικονομικά ενεργό

¹³ WHO Mortality Database από το London School of Hygiene & Tropical Medicine

πληθυσμό της χώρας και χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο συνεχώς για τις δουλειές τους.

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της χώρας είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι αυτής, αφού τα άτομα αυτά είναι αναγκαία για να λειτουργήσει ο χώρος της εργασίας, να κινηθεί η οικονομία και να υπάρξει εθνική παραγωγή.

Η κοινωνία καθημερινά θρηνεί έναν μεγάλο αριθμό θυμάτων τα οποία ανήκουν στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό της χώρας, καθώς επίσης και νέους ηλικίας από 20-30 ετών οι οποίοι έχουν ξεκινήσει να συνεισφέρουν και αυτοί στην κοινωνία.

Διαπιστώνουμε λοιπόν, ότι η ηλικιακή σύνθεση των κοινωνιών και ειδικότερα στην Ελλάδα, επηρεάζεται σημαντικά, αφού μειώνεται συνεχώς ο ενεργά οικονομικός πληθυσμός και αυξάνεται ο μη ενεργός πληθυσμός, δηλαδή οι ηλικίες άνω των 65 και κάτω των 16 ετών.

Στον πίνακα 2 που ακολουθεί παρουσιάζεται ο αριθμός των τραυματιών από τροχαία ατυχήματα είτε είναι οδηγοί, επιβάτες ή πεζοί από το 1995-2001. Από τον πίνακα αυτόν παρατηρούμε ότι οι τραυματίες και τα θύματα ηλικίας από 21-49 ετών είναι πολύ περισσότερα από τα άτομα που είναι άνω των 50 ετών. Συμπερασματικά, τα ατυχήματα έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον ενεργό πληθυσμό της κοινωνίας.

Πίνακας 2
Τροχαία ατυχήματα ανά ηλικία

Ηλικία	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Μέχρι 5 ετών	380	397	388	354	392	305	270
6-12 ετών	882	814	851	704	750	705	613
13-17 ετών	2059	2143	2195	2124	1940	1721	1341
18-20 ετών	3553	3495	3632	3739	3538	3130	2552
21-24 ετών	5060	5014	4752	5043	5056	4647	4160
25-29 ετών	4729	4868	4785	4783	4782	4679	3967
30-34 ετών	3680	3572	3781	3824	3797	3560	3095
35-44 ετών	3799	4749	4810	4654	4573	4556	3867
45-49 ετών	2235	2198	2237	2259	2240	2080	1864
Σύνολο 21 – 49ετών	19503	20401	20365	20563	20448	19522	16953
50 +	7549	7536	7397	7794	7417	6980	6123

Πηγή: Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως, 2002

4.4 ΕΥΘΥΝΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ, ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ, ΔΙΑΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Τα τροχαία ατυχήματα όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ζωή ενός ανθρώπου, αλλά και στο συγγενικό και κοινωνικό περιβάλλον του. Εκτός αυτών, τα τροχαία ατυχήματα προκαλούν σημαντικά και έντονα ψυχικά τραύματα στον παθόντα και στον υπαίτιο.

Εξίσου σημαντικές είναι και οι συνέπειες που έχουν αυτά στην επαγγελματική σταδιοδρομία του ατόμου, στις διαπροσωπικές σχέσεις του, αλλά και στο κοινωνικό σύνολο γενικότερα. Ειδικότερα, μετά το συμβάν ενός τροχαίου ατυχήματος το άτομο όπως είδαμε αποξενώνεται από τον κοινωνικό περίγυρο του και δεν λαμβάνει πλέον μέρος στις διάφορες κοινωνικές εκδηλώσεις. Αυτό οφείλεται στο σοκ που έχει υποστεί από το τροχαίο ατύχημα, το οποίο είναι έντονο, τόσο σ' αυτόν, όσο και στον κοινωνικό περίγυρο του. Το κοινωνικό σύνολο φτάνει σε σημείο να νιώθει οίκτο για τον παθόντα ή για τον υπαίτιο του ατυχήματος, με αποτέλεσμα αυτό το αίσθημα να γίνεται αντιληπτό και να απομακρύνει ακόμα περισσότερο το άτομο από τον κοινωνικό του περίγυρο, αφού ο οίκτος των άλλων τον φέρνει σε χειρότερη θέση.

Όσον αφορά την επαγγελματική σταδιοδρομία του ατόμου που έχει τραυματισθεί σοβαρά από ένα τροχαίο ατύχημα η επίδραση που ασκείται είναι τεράστια. Συγκεκριμένα, ύστερα από ένα τροχαίο ατύχημα το άτομο δεν μπορεί να αποδώσει σε ικανοποιητικό βαθμό στον χώρο εργασίας του, γίνεται μη παραγωγικό, απόμακρο και αντικοινωνικό, με αποτέλεσμα να χειροτερεύει την ήδη άσχημη κατάσταση του. Προκειμένου να μπορέσει να ξεπεράσει το σοκ από το τροχαίο που έχει υποστεί, στο άτομο χορηγείται αναρρωτική άδεια προκειμένου να ξεπεράσει το σοκ και τον τραυματισμό του. Και σε αυτή όμως την περίπτωση το άτομο φτάνει σε σημείο να απέχει για μεγάλο χρονικό διάστημα από τον χώρο εργασίας του, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ακολουθήσει τις εξελίξεις που πραγματοποιούνται και να μην μπορεί να προσαρμοστεί άμεσα όταν επιστρέψει. Πολλές

μεγάλες εταιρίες προκειμένου να αποφύγουν αυτή την καθυστέρηση, που προκαλεί κόστος στην εταιρία, προβαίνουν σε απόλυση του εργαζομένου και σε αποζημίωση αυτού προκειμένου να καλύψουν την θέση με άλλο άτομο το οποίο δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα υγείας.

Όσον αφορά τις διαπροσωπικές σχέσεις του τραυματία, και αυτές δέχονται άμεσες επιδράσεις λόγω του τροχαίου ατυχήματος. Ειδικότερα, αυτό που έχει διαπιστωθεί, είναι ότι κάποιος ο οποίος έχει τραυματιστεί σοβαρά και αναγκάζεται να ακολουθεί κάποια θεραπεία, εξαναγκάζει το οικογενειακό του περιβάλλον να βρίσκεται συνεχώς δίπλα του και να τον φροντίζει. Όταν το άμεσο οικογενειακό περιβάλλον δεν διαθέτει ικανά άτομα να φροντίσουν τον τραυματία, τότε αυτός αναγκάζεται να μισθώσει τις υπηρεσίες οικιακών βοηθών, νοσοκόμων κλπ, καταλήγοντας – όπως θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο – σε οικονομική αιμορραγία.

Σε πολλές περιπτώσεις τα άτομα τα οποία υποστηρίζουν και φροντίζουν τους τραυματίες από τροχαίο ατύχημα δεν αντέχουν από ένα σημείο και μετά να συμπαραστέκονται υλικά και ηθικά στον παθόντα, λυγίζουν και σε ορισμένες περιπτώσεις, αν τα άτομα αυτά είναι ο ή η σύζυγος, η κατάληξη είναι το διαζύγιο.

Διαπιστωτικά το τροχαίο ατύχημα έχει σοβαρές συνέπειες για τον παθόντα τόσο όσον αφορά τον κοινωνικό περίγυρο, το οικογενειακό περιβάλλον, τις διαπροσωπικές σχέσεις και την ρήξη του κοινωνικού ιστού όσο και για τα ψυχικά τραύματα τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις είναι μακροχρόνια και σοβαρά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

5.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Στο κεφάλαιο αυτό ο ερευνητής θα αναλύσει το οικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων το οποίο είναι ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας εκτός του κοινωνικού κόστους που προαναφέρθηκε. Το οικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων υποδηλώνει το κόστος της κοινωνίας από τον θάνατο των ατόμων ή τον τραυματισμό αυτών και το ποσό που δαπανά κάθε έτος η κοινωνία για την πληρωμή των ατόμων αυτών.

5.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Οι οικονομικές συνέπειες είναι αναφορικά οι εξής:

- Δαπάνες λόγω ανθρώπινων απωλειών: θάνατοι-ασθένειες-αναπηρίες
- Δαπάνες λόγω υλικών καταστροφών: περιουσίες-επιχειρήσεις-υποδομές
- Δαπάνες λόγω κοινωνικών παροχών στα θύματα: μείωση των φορολογικών εσόδων
- Αύξηση των τιμών των προϊόντων λόγω μειωμένης παραγωγής
- Άμεσο κόστος απώλειας ανθρώπινης ζωής
- Δαπάνες κηδείας
- Δαπάνες επακόλουθων πένθιμων τελετουργιών
- Αστυνομικά- δικαστικά έξοδα
- Δαπάνες νοσοκομειακής περίθαλψης

Διακρίνονται και έμμεσες δαπάνες λόγω της απώλειας ζωής οι οποίες αναφορικά είναι οι εξής:

- Την απώλεια της αξίας της μελλοντικής παραγωγής
- Το όφελος που θα υπήρχε αν συνέχιζε να καταναλώνει

- Την απώλεια του επενδυθέντος κεφαλαίου για εκπαίδευση-διαπαιδαγώγηση
- Συντάξεις που θα καταβληθούν στους οικείους του νεκρού
- Δαπάνες των βαριά τραυματισμένων οι οποίες διακρίνονται σε:
 - Ιατρικές δαπάνες
 - Επανεκπαίδευση για την επιβίωση- διαβίωση
 - Σύνταξη αναπηρίας
- Δικαστικές δαπάνες
- Κόστος αστυνομικής ενασχόλησης
- Δαπάνες ελαφρά τραυματισμένων οι οποίες διακρίνονται:
 - Απώλεια παραγωγής
 - Όφελος που θα υπήρχε αν δεν διέκοπτε την κατανάλωση
 - Ιατρικές φροντίδες
 - Δικαστικές και αστυνομικές υπηρεσίες
- Δαπάνες αποκατάστασης υλικών ζημιών οι οποίες είναι:
 - Σε κινητή και ακίνητη περιουσία της οικογένειας του θύματος
 - Δαπάνες αποκατάστασης ζημιών που προκαλούνται σε τρίτους
 - Απώλεια χρόνου χρήματος σε συγγενείς και φίλους (για συμπάρσταση στους παθόντες και συγγενείς)
 - Καθυστερήσεις στην κυκλοφορία
 - Αποκατάσταση οδοστρώματος

5.3 ΠΡΟΣΔΟΚΙΜΟ ΖΩΗΣ

Ο καθιερωμένος τρόπος εκτίμησης της ποιότητας υγείας του πληθυσμού είναι η θνησιμότητα (%) του πληθυσμού και ορίζεται ως Προσδόκιμο Ζωής .

Η χρήση των εμβολιασμών και των αντιβιοτικών, τα μέτρα για την βελτίωση της δημόσιας υγείας η μείωση των περιγεννητικών επιπλοκών ήταν οι παρεμβάσεις που έχουν βελτιώσει το προσδόκιμο ζωής το οποίο χρησιμοποιήθηκε για την παρακολούθηση αυτής της βελτίωσης.

Η πρώτη αιτία θανάτου από ηλικίες 14-50 είναι πλέον οι τραυματισμοί και έχουν αναδειχθεί σε μείζον πρόβλημα της υγείας επομένως το ποσοστό θνησιμότητας δεν επαρκεί ως μέτρο σύγκρισης.

Προτάθηκε λοιπόν η προσέγγιση του υπολογισμού των συνεπειών με την χρήση της μέτρησης των Χαμένων Χρόνων Αναμενόμενης Ζωής. Τα Χαμένα Χρόνια Αναμενόμενης Ζωής αποτελούν την εκτίμηση της αναμενόμενης ζωής κάθε ατόμου, εφόσον δεν επέλθει πρόωμος θάνατος και επιτρέπουν την αποτίμηση του κοινωνικού και οικονομικού κόστους των τροχαίων ατυχημάτων. Σύμφωνα με την μελέτη της Εταιρείας Υποστήριξης των Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων η οποία εκπονήθηκε το 1999 επιχειρήθηκε να εκτιμηθεί ο υπολογισμός του κοινωνικού και οικονομικού κόστους ο οποίος έγινε με συνυπολογισμό του φύλλου, της ηλικίας και του βαθμού βαρύτητας του ατυχήματος.

Πίνακας 1

Παθόντες από τροχαία ατυχήματα

Ηλικία	Απολεσθέντα Έτη Ζωής			Απολεσθέντα Έτη Παραγωγικής Δραστηριότητας		
	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο
0 – 14	1809	1008	2817	0	0	0
15 -24	31790	7440	39230	9577	1570	11147
45 44	16420	3375	19615	5315	1131	6446
45- 64	6460	2736	919	1148	274	1422
65 +	1953	3157	26	5	31	36
Σύνολο	58252	15763	74015	16066	2980	19046

Πηγή: Υγειονομική Σχολή Αθηνών, Τομέας Ιατρικής Οικονομίας
1999

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα για τους παθόντες από τροχαία ατυχήματα το 1999 χάθηκαν 74,015 έτη ζωής και 19,046 έτη πραγματικής δραστηριότητας. Η απώλεια παραγωγής από την πρόωμη

θνησιμότητα μετά από τροχαίο ατύχημα ήταν 4,402,054 Ευρώ, ενώ η παρούσα αξία της απώλειας παραγωγής που αναμενόταν καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους φθάνει τα 18,782,098 Ευρώ.

5.4 ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΗΘΙΚΗ ΒΛΑΒΗ

Οι τραυματίες από τροχαία ατυχήματα, που αναγκάζονται για ένα χρονικό διάστημα να παραμείνουν εκτός του χώρου εργασίας τους, χάνουν ένα μεγάλο μέρος τους εισοδήματος τους το οποίο θα πληρώνονταν αν εργάζονταν κανονικά. Στην προκειμένη περίπτωση το οικονομικό κόστος από την απώλεια των εισοδημάτων τους είναι πολύ μεγάλο, γεγονός που επιβαρύνει τον ίδιο τον τραυματία και ειδικότερα την περίοδο αυτή που έχει περισσότερο ανάγκη αυτά τα εισοδήματα λόγω του τραυματισμού του.

Με τον όρο ηθική βλάβη εννοούμε την ψυχική οδύνη με άλλα λόγια τον ψυχικό τραυματισμό ενός ατόμου. Η ψυχική οδύνη λόγω ενός τροχαίου ατυχήματος είναι πολύ μεγάλη, με αποτέλεσμα να γίνεται αντικείμενο δικαστικής διαμάχης και στις περισσότερες περιπτώσεις να αποζημιώνεται ο παθών. Ο ψυχικός τραυματισμός που έχει προκληθεί από ένα τροχαίο ατύχημα δεν μπορεί να αποτιμηθεί σε χρήματα, αφού ποτέ τα χρήματα δεν μπορούν να απομακρύνουν τον πόνο και το σοκ που δέχεται ο τραυματίας, παρ' όλο που ο παθών πάντα αποζημιώνεται εφόσον διεκδικήσει τα χρήματά του στα δικαστήρια.

Αυτό που θα πρέπει να σημειωθεί όσον αφορά την ηθική βλάβη και την απώλεια του εισοδήματος, είναι ότι και στις δύο περιπτώσεις η οικονομική αποζημίωση του τραυματία αργεί να πληρωθεί και ίσως τελικά αποζημιωθεί μετά από χρόνια. Συνεπώς ο τραυματίας δεν δέχεται την απαραίτητη οικονομική βοήθεια την περίοδο που την έχει περισσότερο ανάγκη.

5.5 ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΒΛΑΒΗ

Οι υλικές ζημιές και οι σωματικές βλάβες που δέχεται κάποιος που εμπλέκεται σε ένα τροχαίο ατύχημα είναι πολύ μεγάλες. Όσον αφορά τις υλικές ζημιές, αυτές έχουν μεγάλο κόστος, αφού ο οδηγός του αυτοκινήτου το οποίο έχει καταστραφεί λόγω του ατυχήματος, θα πρέπει να αποζημιωθεί για αυτές τις ζημιές. Στην περίπτωση όμως αυτή, οι ασφαλιστικές εταιρίες δεν συμβιβάζονται πάντα άμεσα μεταξύ του παθόντος και του υπαίτιου και δεν συναινούν με τα χρηματικά ποσά των αποζημιώσεων. Συνεπώς ανοίγει ένας νέος δρόμος προς την δικαιοσύνη προκειμένου να αποζημιωθεί με το αναλογούν χρηματικό ποσό το άτομο. Βέβαια η αποζημίωση αυτή και σε αυτήν την περίπτωση μπορεί να επέλθει μετά από ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, συνήθως κατά πολύ μεγαλύτερο του ενός έτους, γεγονός που αναγκάζει τον παθόντα να πληρώσει μόνος του τις υλικές ζημιές.

Σχετικά με το θέμα των σωματικών βλαβών που μπορεί να υποστεί ένα άτομο εκεί η αποζημίωση του να είναι δεδομένη. Στην προκειμένη όμως περίπτωση, όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, δεν είναι δυνατή η αποτίμηση της ζωής ενός ατόμου και η αποζημίωση δεν μπορεί να επουλώσει τις πληγές που έχουν προκληθεί τόσο στον τραυματία και στην οικογένεια αυτού.

Ειδικότερα, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την εφημερίδα το «Βήμα»¹⁴ κάθε νεκρός από τροχαίο ατύχημα κοστίζει στο ελληνικό δημόσιο 75 εκατομμύρια δραχμές, κάθε βαριά τραυματισμένος 9 εκατομμύρια δραχμές και κάθε ελαφρά τραυματισμένος 1 εκατομμύριο δραχμές. Συνεπώς από το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν δαπανάται ετησίως το 2% δηλαδή 180 δισεκατομμύρια δραχμές, για τα τροχαία ατυχήματα και φυσικά το ποσό αυτό ετησίως αυξάνεται, αφού αυξάνεται και ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων. Στην έρευνα αυτή αναφέρθηκε, ότι στα παραπάνω χρηματικά ποσά δεν

¹⁴ Τσαρούχας, Κ., 2003, «Η αθέατη πλευρά των τροχαίων», Βήμα

προσμετρώνται οι βλάβες που προκαλούνται στον κοινωνικό ιστό και συνεπώς και στο παραγωγικό δυναμικό της χώρας.

Το κοινωνικοοικονομικό κόστος από την απώλεια ενός ανθρώπου ή από τον βαρύ τραυματισμό αυτού, αποτιμάται σύμφωνα με την παραπάνω έρευνα σε 1 εκατομμύριο Ευρώ. Διαπιστώνουμε, λοιπόν, ότι η πληγή και το κόστος για τον προϋπολογισμό της κάθε χώρας είναι πολύ μεγάλο. Η Ελλάδα προσδιόρισε ότι το ετήσιο κόστος από τα τροχαία ατυχήματα ανέρχεται σε 1 εκατομμύριο ευρώ για κάθε παραγωγική μονάδα. Συνεπώς αν πολλαπλασιάσει κάποιος το ποσό αυτό με τον αριθμό των νεκρών θα δει ότι ο οικονομικό κόστος είναι πάρα πολύ μεγάλο.

Αν γινόταν μια επένδυση ύψους 1 εκατομμύρια δολάρια στις Η.Π.Α στην οδική ασφάλεια θα μπορούσε να μειωθεί το κοινωνικοοικονομικό κόστος από τροχαία ατυχήματα κατά 10-100 εκατομμύρια δολάρια. Αξίζει συνεπώς η κοινωνία να επενδύσει χρήματα για την ανάπτυξη της οδικής ασφάλειας προκειμένου να μειώσει τα τροχαία ατυχήματα και το κόστος αυτών¹⁵.

5.6 ΚΟΣΤΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ / ΤΑΜΕΙΩΝ

Τα τελευταία χρόνια τα ασφάλιστρα των αυτοκινήτων έχουν αυξηθεί σύμφωνα με έρευνα κατά 300% και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το κόστος των τροχαίων έχει τριπλασιαστεί σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες. Προκειμένου οι ασφαλιστικές εταιρίες να μπορέσουν να ανταποκριθούν στα υπέρογκα ποσά που καλούνται να πληρώσουν, αυξάνουν τα ασφάλιστρα τους.

Από το 1978, παρατηρείται μία σταδιακή αύξηση του κόστους ασφάλισης η οποία προκαλεί έντονη δυσαρέσκεια, αλλά οι ασφαλιστικές εταιρίες την θεωρούν αναγκαία για την επιβίωση τους. Την ίδια στιγμή, οι ασφαλιστικές εταιρίες από την πλευρά τους,

¹⁵ Τσαρούχας, Κ., 2003, «Η αθέατη πλευρά των τροχαίων», Βήμα

αντιμετωπίζοντας συνεχή αρνητικά αποτελέσματα στον κλάδο αυτοκινήτων, επιβάλουν αυξήσεις άμεσες ή έμμεσες όπως με την αλλαγή κλίμακας Bonus, παρά την αντίδραση του Υπουργείου Ανάπτυξης που απαιτεί συγκράτηση τιμών.

Αναμένεται ότι τα ασφάλιστρα των αυτοκινήτων τα επόμενα 2 με 3 χρόνια θα δεχθούν περαιτέρω σημαντικές αυξήσεις επηρεάζοντας ακόμη και την αγορά του αυτοκινήτου στη Ελλάδα. Υποστηρίζεται ότι τα ασφάλιστρα αυξήθηκαν κατά 300% λόγω α) της αύξησης της συχνότητας των τροχαίων ατυχημάτων, β) λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού και γ) της αύξησης των ορίων κάλυψης.

Όσον αφορά την συχνότητα των τροχαίων ατυχημάτων είναι φανερό ότι από την στιγμή που έχει αυξηθεί ο αριθμός των αυτοκινήτων στην χώρα μας είναι αναμενόμενο να αυξηθεί και η συχνότητα των ατυχημάτων. Τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται λόγω αυτών των ατυχημάτων καλούνται να πληρώσουν οι ασφαλιστικές εταιρίες, οι οποίες ετησίως κατά μέσο όρο καταβάλλουν 3000 ευρώ ανά άτομο.

Το κόστος ως προς τις υλικές ζημιές, αυξήθηκε πολύ τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας της αύξησης των τιμών των αντιπροσωπειών και της συνεχούς διολίσθησης της δραχμής που επηρέασε αρνητικά το κόστος των εισαγόμενων ανταλλακτικών.

Επιπλέον, από το 1990 ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων παρουσίασε συνεχή αύξηση. Είναι χαρακτηριστικό ότι κάθε χρόνο ένας στους δέκα οδηγούς εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα. Με άλλα λόγια η ασφαλιστική εταιρεία κάθε δέκα χρόνια πληρώνει τουλάχιστον μία ζημιά για κάθε πελάτη της.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι ενώ η αγορά αυτοκινήτου έγινε πιο προσιτή, από την άλλη το κόστος συντήρησης αυξήθηκε υπερβολικά συμπαρασύροντας και τα ασφάλιστρα. Θα πρέπει λοιπόν οι οδηγοί να γίνουν πιο προσεκτικοί και υπεύθυνοι ώστε να μειωθεί ο αριθμός των

τροχαίων και αντίστοιχα το κόστος των αποζημιώσεων για τις ασφαλιστικές εταιρίες¹⁶.

Βάσει του νόμου, το όριο της ευθύνης του ασφαλιστή δεν μπορεί να είναι μικρότερο από 153 εκατομμύρια δραχμές για υλικές και 31 εκατομμύρια δραχμές για σωματικές βλάβες. Η ασφάλεια ενός αυτοκινήτου δεν μπορεί να καλύψει κατηγορίες ατυχημάτων τα οποία προκλήθηκαν από πρόθεση του ασφαλισμένου, από την συμμετοχή του αυτοκινήτου σε αγώνες, από διαδηλώσεις, από σεισμούς, από αυτούς που δεν έχουν άδεια, ή από άτομα που είναι μεθυσμένα. Εξαιρούνται οι καλύψεις από τις εξής ζημιές: α) από αυτές που προέρχονται από την επιβολή προστίμων, β) από ζημιές που προκλήθηκαν από το πεζοδρόμιο ή κάτω από οικοδομές και γ) απώλειες κοσμημάτων και χρημάτων. Αν και τα άτομα έχουν γνώση ότι η ασφάλιση του αυτοκινήτου τους είναι υποχρεωτική παρόλα αυτά πολλοί δεν προβαίνουν στην ασφάλιση του προκειμένου να αποφύγουν το κόστος αυτών.

5.7 ΑΝΑΠΗΡΙΚΕΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ατόμων που πέφτουν θύματα τροχαίου ατυχήματος καταλήγουν ανάπηροι. Εννέα στους δέκα τραυματίες από τροχαία μένουν καθηλωμένοι στο καροτσάκι και λόγω της αναπηρίας τους απομονώνονται από το κοινωνικό σύνολο και επηρεάζονται αρνητικά και για μεγάλο χρονικό διάστημα από το σοκ που τους έχει προκαλέσει το ατύχημα.

Το κόστος από το τροχαίο ατύχημα είναι πάρα πολύ μεγάλο ειδικά για τα άτομα που μένουν ανάπηρα μετά το ατύχημα αφού αναγκάζονται να πληρώσουν πολλά χρήματα για τα νοσήλια, για την χρήση αποκλειστικών νοσοκόμων, για την παρακολούθηση τους από γιατρούς. Φυσικά το μεγαλύτερο κόστος το οποίο δεν μπορεί να καλυφθεί με

¹⁶ Σεραφειμίδης, Γιώργος, 2003, «Ασφάλιστρα αυτοκινήτων: Αύξηση κατά 300% τα τελευταία 10 χρόνια», Γραφείο Ασφαλιστικών Εργασιών

χρήματα είναι η απώλεια της σωματικής και ψυχικής υγείας του τραυματία η οποία δεν είναι αποτιμητή και σε πολλές περιπτώσεις μπορεί η αναπηρία του να κρατήσει για μεγάλο χρονικό διάστημα.

5.8 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σύμφωνα με το Υπουργείο Οικονομικών το κόστος των ατυχημάτων του 2000 ισοδυναμεί με:

- 2.1% του Α. Ε. Π.
- 60% αξίας εισαγόμενου πετρελαίου
- 1.5% εκ. δρχ. ανά άνεργο
- 290 χλμ. Τραμ
- 3.2 φορές το κόστος της ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου
- φορές το κόστος των επεκτάσεων του μετρό
- 1.2% φορές το κόστος Α/Δ Ελευθέριος Βενιζέλος

Για τον υπολογισμό του ετήσιου κόστους των τροχαίων ατυχημάτων το Υ. Ο. λαμβάνει υπόψιν: α) τον υπολογισμό μέρους των στοιχείων του κόστους και β) το κόστος του απολεσθέντος παραγωγικού έργου, νοσηλείας, συντάξεων και επιδομάτων, διοικητικών εξόδων και υλικών ζημιών. Συγκεκριμένα:

Κόστος Παθόντα

- Νοσοκομειακή αποκατάσταση

Πρώτες βοήθειες και διακομιδή (ΣΕΚΑΒ)

- Επείγοντα περιστατικά, ενδο-εξω- μη νοσοκομειακή περίθαλψη
- Βοηθήματα και συσκευές
- Μη νοσοκομειακή αποκατάσταση
- Μετατροπές κατοικίας για άτομα με ειδικές ανάγκες

Απολεσθέν παραγωγικό έργο λόγω

- Εργασιακής απασχόλησης
- Δευτερευούσης απασχόλησης (C ΕΡΓ)
- Απασχόλησης με τα οικιακά

Ανθρώπινο κόστος

- Απώλεια προσδοκώμενης ζωής
- Φυσική και ψυχολογική οδύνη του θύματος (CΠΘΟ)
- Ψυχολογική οδύνη των συγγενών και φίλων του θύματος

Κόστος Ατυχήματος**Υλικές ζημιές (CΝΛΖΗΜ)**

- Οχήματος (επισκευή ή αντικατάσταση)
- Οδικού περιβάλλοντος
- Μεταφερόμενα αγαθά
- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Διοικητικά έξοδα

- Τροχαίας (CΤΡΟΧ)
- Πυροσβεστικού Σώματος (CΠΥΡΟΣ)
- Ασφαλιστικών Εταιρειών (CΑΣΦΑΛ)
- Δικαστικά Έξοδα (CΔΙΚΑΣ)

ΠΡΟΤΥΠΟ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΤΗΣΙΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

$$C_{\text{TOTAL}} = C_{\text{ΠΑΘΟΝΤΩΝ}} + C_{\text{ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ}}$$

$$C_{\text{ΠΑΘΟΝΤΩΝ}} = \Sigma [(C_{\text{ΕΚΑΒ}} + C_{\text{ΝΟΣΟΚ}} * f_{\text{ΝΟΣΟΚ-P}} + C_{\text{ΑΠΟΚ-P}} + C_{\text{ΕΡΓ-P-Q-T}} * f_{\text{ΕΡΓ-P-Q-T}} + C_{\text{ΠΘΟ-P}} * f_{\text{ΠΘΟ-P}}) * \beta_{\text{P-Q-T}}]$$

$$C_{\text{ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ}} = \Sigma [(C_{\text{ΥΛΖΗΜ-P}} * f_{\text{ΥΛΖΗΜ-P}} + C_{\text{ΤΡΟΧ-P-R}} * f_{\text{ΤΡΟΧ-P-R}} + C_{\text{ΠΥΡΟΣ-P-R}} * f_{\text{ΠΥΡΟΣ-P-R}} + C_{\text{ΛΕΦΑΛ-P}} * f_{\text{ΛΕΦΑΛ-P}} + C_{\text{ΔΙΚΑΣ-P}} * f_{\text{ΔΙΚΑΣ-P}}) * \gamma_{\text{P-R}}]$$

Όπου

P: κατηγορία σοβαρότητας τραυματισμού

Q: φύλλο

T: ηλικιακή ομάδα

R: εντός – εκτός κατοικημένης περιοχής

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών 2000

ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ	
	ΠΟΣΟ (ΔΙΣ ΔΡΧ)	%
ΝΕΚΡΟΙ	382,4	47
ΣΟΒΑΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	69,2	8
ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	54,2	7
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΝΕΚΡΟΥΣ	27,9	3
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΣΟΒΑΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	34,6	4
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	115,7	14
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΜΟΝΟ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	132,5	17
ΣΥΝΟΛΟ	816,5	100

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών 2000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

6.1 Ο ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Εξαιτίας τους γεγονότος ότι τα τελευταία χρόνια τα τροχαία ατυχήματα έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό στην χώρα μας, ο Υπουργός Μεταφορών το 1999 αποφάσισε να προβεί σε μια αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προκειμένου να αυξηθούν οι κυρώσεις από διάφορες παραβάσεις και έτσι να προλαμβάνονται τα διάφορα τροχαία ατυχήματα. Προκειμένου να το επιτύχει αυτό συστάθηκε μια Επιτροπή εννέα ατόμων με σκοπό την αναθεώρηση του Κ.Ο.Κ. Ο νέος αυτός κώδικας οδικής κυκλοφορίας κυρώθηκε από την Βουλή με τον Ν. 2696/1999 και δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 23 Μαρτίου του 1999.

Αυτή η αναθεώρηση οδήγησε σε σημαντικές διαφοροποιήσεις προκειμένου να προστατευθεί περισσότερο η ζωή του ανθρώπου, η σωματική ακεραιότητα του και δόθηκε ειδική μέριμνα στα παιδιά και στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Επίσης επιτεύχθηκε να δοθεί έμφαση στην προστασία του φυσικού και κοινωνικού περιβάλλοντος, στην βελτίωση των συνθηκών οδικής κυκλοφορίας, στην εγκατάσταση νέων μέσων ρύθμισης της κυκλοφορίας, στην διεύρυνση δικαιοδοσίας των ΟΤΑ δηλαδή στην μεταβίβαση αρμοδιοτήτων με την διατήρηση της επιτρεπτής συνταγματικής εποπτείας από το κράτος.

Οι τροποποιήσεις στον τομέα των κυρώσεων σαν στόχο έχουν να άρουν τις αδυναμίες του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου. Πιο συγκεκριμένα, έχουν να κάνουν με την διοικητική εφαρμογή και την επιβολή των κυρωτικών κανόνων, δηλαδή των προστίμων, διοικητικών ποινών και την ποινική διαδικασία. Παρόλα αυτά διατηρούνται σε ισχύ διάφορες διατάξεις που είχαν να κάνουν με την υποχρέωση της απογραφής και της ταξινόμησης όλων των μέσων μεταφοράς.

Ο νέος κώδικας οδικής κυκλοφορίας τροποποιεί με την αναθεώρηση που πραγματοποιήθηκε το άρθρο 109 του προηγούμενου ΚΟΚ, όχι όμως προς την κατεύθυνση της δημιουργίας Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, αλλά και με την δημιουργία ενός κέντρου οδικών πληροφοριών. Επίσης με απόφαση του πρωθυπουργού δημιουργήθηκε μια Διυπουργική Επιτροπή αποτελούμενη από τους Υπουργούς Δημοσίας Τάξεως, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιβάλλοντος και Εθνικής Παιδείας. Η επιτροπή αυτή σαν στόχο θα έχει την διαμόρφωση μιας εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, την χάραξη στόχων για την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, τον καθορισμό μέτρων επίβλεψης και βελτίωσης των συνθηκών οδικής ασφάλειας και ο συντονισμός των προσπαθειών των εμπλεκόμενων φορέων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι παρά τις προσπάθειες της πολιτείας για διαμόρφωση και βελτίωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ο ελληνικός κώδικας συνεχίζει να έχει παραλείψεις σοβαρές οι οποίες μπορεί να αποβούν μοιραίες. Ένα παράδειγμα είναι η χρήση παιδικού καθίσματος στα αυτοκίνητα η οποία δεν έχει θεσπιστεί ως υποχρεωτική παρά τις οδηγίες του ΟΗΕ. Ο κώδικας απλά αρκείται να αναφέρει ότι το παιδί θα πρέπει να βρίσκεται στο πίσω κάθισμα. Σε περίπτωση ατυχήματος και θανάτου του παιδιού ο γονιός θεωρείται υπεύθυνος για τον θάνατο του και παραπέμπεται στο δικαστήριο.

Επίσης θα έπρεπε ήδη σε όλα τα σχολεία της χώρας να έχει τεθεί ένας σχολικός τροχονόμος ο οποίος θα διευκολύνει τα παιδιά και έτσι θα αποφεύγονται οι θάνατοι που προκαλούνται από οδηγούς λόγω απροσεξίας. Προκειμένου να προχωρήσει αυτός ο θεσμός θα πρέπει να ενισχυθεί με άλλα μέτρα, όπως είναι η εντατικοποίηση της πολιτείας, η ανάπτυξη του θεσμού και η παροχή οικονομικού κινήτρου.

Διαπιστώνουμε ότι προκειμένου να επιτευχθούν όλα τα αναγκαία μέτρα για την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων θα πρέπει η κοινωνία

να χρηματοδοτήσει αυτές τις προσπάθειες και να υπάρξει σωστή οργάνωση και προγραμματισμός προκειμένου να αποδώσουν τα μέτρα και να μειωθούν τα τροχαία¹⁷.

6.2 ΚΑΘΟΔΟΝ 2001-2005

Τα τροχαία ατυχήματα την σημερινή εποχή έχουν καταλήξει να είναι ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική κοινωνία. Η επίλυση αυτού του προβλήματος δεν είναι απλή υπόθεση, ούτε μπορεί να αντιμετωπισθεί με βραχυπρόθεσμα μέτρα, αφού εμπλέκονται πολλοί παράγοντες που σχετίζονται με τον οδηγό, με το όχημα και με το οδικό δίκτυο. Την βασικότερη ευθύνη βέβαια την φέρει ο οδηγός ο οποίος πολλές φορές, όπως είδαμε, λόγω μέθης, χρήσης διαφόρων ουσιών, απροσεξίας, κούρασης και άγχους δεν έχει την προσοχή του στην οδήγηση και έτσι προκαλείται τροχαίο ατύχημα.

Απαιτείται συνεπώς συντονισμένη δράση που να στηρίζεται σε επιστημονικά στοιχεία και σε αξιολόγηση και αξιοποίηση όλων των παραμέτρων που το απαρτίζουν. Η Διυπουργική Επιτροπή που προαναφέραμε, προκειμένου να περιορίσει τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων, αποφάσισε να προβεί στην δημιουργία ενός σχεδίου το οποίο ονομάστηκε «Καθοδόν 2001-2005». Με το σχέδιο αυτό τέθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα ποσοτικοποιημένος στόχος και αποφασίστηκε η μείωση των νεκρών από τροχαία ατυχήματα κατά 20% μέχρι το 2005. Παράλληλα αποφασίστηκε και η δημιουργία επιμέρους προγραμμάτων από το κάθε Υπουργείο όπως είναι:

- ❖ Το ασφαλές Οδικό Περιβάλλον
- ❖ Η ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα
- ❖ Αποτελεσματικότερη αστυνόμευση για την οδική ασφάλεια
- ❖ Αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση μετά το ατύχημα.

¹⁷ Μυτιλήνης, Ι., 1999, «Στάθμιση πηγών, πληροφόρησης και στοιχείων για τα τροχαία οδικά ατυχήματα», Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας

Η προσπάθεια αυτή που πραγματοποιήθηκε μέσα από τα παραπάνω σχέδια πέτυχε να περιορίσει τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων και των νεκρών σε ποσοστό 3,6% για το 2000 και 9,1% για το 2001. Μικρό ποσοστό μείωσης μεν αλλά σημαντική η προσπάθεια δε. Αυτό που έχει σημασία είναι ότι μειώθηκε το ποσοστό των νεκρών, γιατί όπως έχουμε ήδη αναφέρει η ζωή ενός ανθρώπου είναι το σημαντικότερο δώρο που μπορεί να έχει και δεν μπορεί να εκτιμηθεί και να αξιολογηθεί με κάποιο χρηματικό ποσό. Συνεπώς στα στατιστικά δείχνουν ότι το 2001 από τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 192 άτομα οι νεκροί, κατά 963 άτομα οι βαριά τραυματίες και κατά 3.483 οι ελαφρά τραυματίες.

Οι παράγοντες οι οποίοι συνέβαλλαν στην επιτυχία των στόχων και στον περιορισμό των θυμάτων ήταν:

- ❖ Η αναδιάρθρωση, επιμόρφωση και η εκπαίδευση νέου προσωπικού των Υπηρεσιών Τροχαίας
- ❖ Η ακύρωση των διαφόρων παραβάσεων
- ❖ Η χρήση Σχολικών Τροχονόμων
- ❖ Οι έλεγχοι σε συμβατικά αυτοκίνητα
- ❖ Οι οδηγίες για τις καιρικές συνθήκες
- ❖ Τα διάφορα προγράμματα αστυνόμευσης
- ❖ Η αύξηση των ελέγχων κατά την οδήγηση π.χ. αλκοτέστ
- ❖ Η ενημέρωση των πολιτών για την χρήση ζώνης ασφαλείας, κράνους δικυκλιστών και ο περιορισμός της υπερβολικής ταχύτητας

Εύκολα συμπεραίνουμε ότι όταν υπάρχει συντονισμένη προσπάθεια από τις αρμόδιες αρχές, Υπουργεία και φορείς μπορεί η πολιτεία να πετύχει τον στόχο της και ειδικότερα την μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων.

Οι αρχές έχοντας δει ότι τα μέτρα που έχουν λάβει βοήθησαν στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων αποφάσισαν να ακολουθήσουν τις ίδιες κατευθύνσεις και για το 2002 όπου αυτή την φορά σαν στόχο είχε τεθεί η μείωση των τροχαίων σε ποσοστό 5% επιπλέον σε σχέση με το

προηγούμενο έτος. Οι άξονες δράσεις που ακολουθήθηκαν ήταν οι ίδιοι, μόνο που αυτήν την φορά οι υπηρεσίες είχαν την δυνατότητα να καταρτίσουν από μόνες τους επιπλέον σχέδια, όπου κρίνετο σκόπιμο και να πραγματοποιήσουν παντός είδους παρεμβάσεις και διαφοροποιήσεις. Οι φορείς αυτοί πάντα έχουν την υποστήριξη της Διυπουργικής Επιτροπής η οποία έχει ηγετικό ρόλο και απλά χαράσσει τις κατευθυντήριες γραμμές και εξασφαλίζει την συνεργασία με κάθε αρμόδιο Υπουργείο.

Βασική προτεραιότητα σε όλη αυτήν την προσπάθεια είναι η επικοινωνία με τον πολίτη ο οποίος θα πρέπει να ενημερωθεί ώστε να συμβάλλει και αυτός με τον δικό του τρόπο στον περιορισμό των τροχαίων.

Ο στόχος των αρμοδίων φορέων είναι ως το 2005 να έχει περιοριστεί ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων κατά 20% και μέχρι το 2015 μέχρι 40%. Η Διυπουργική Επιτροπή λειτουργεί με βάση αυτόν τον στόχο και επιδιώκει την επίτευξη αυτού και είναι αναγκαία αφού τα νούμερα δείχνουν ότι τα τροχαία ατυχήματα έχουν από το 1980 αυξηθεί κατά 60%¹⁸.

6.3 ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ ΜΕΤΡΑ

Στην Ενότητα αυτή, ο ερευνητής θα παρουσιάσει κάποια άμεσα και βραχυπρόθεσμα μέτρα τα οποία αν ακολουθηθούν μπορούν να βοηθήσουν στον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων. Τα μέτρα αυτά που θα προταθούν έχουν να κάνουν με τον οδηγό, με το όχημα, με το οδικό δίκτυο και με τον έλεγχο του συστήματος.

¹⁸ Καθ' οδόν 2001- 2005, Υπουργείο Δημόσιας Τάξης

6.3.1 ΟΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Με την έννοια *οδική υποδομή* και *οδικό περιβάλλον* αναφερόμαστε σε όλους εκείνους τους παράγοντες που έχουν να κάνουν με το οδόστρωμα, με την σήμανση στους δρόμους, με τον φωτισμό και με τα διαχωριστικά στηθαία που τοποθετούνται στους δρόμους.

Ένα σημαντικό και άμεσο μέτρο, το οποίο δεν θα πρέπει η πολιτεία να αμελεί είναι η συνεχής βελτίωση του οδικού οδοστρώματος ώστε να αποφεύγονται τροχαία ατυχήματα. Οι δρόμοι και ιδιαίτερα αυτοί των Εθνικών οδών Αθηνών Λαμίας και Αθηνών Κορίνθου κρύβουν πολλές παγίδες, λόγω της παλαιότητας τους, με αποτέλεσμα να αποτελούν σημεία επικίνδυνα για τους οδηγούς. Ειδικότερα, οι πιο πολλοί δρόμοι έχουν χρόνια να επισκευαστούν από τους ειδικούς, ολισθαίνουν, έχουν λακκούβες και δεν διακρίνεται πλέον η διαχωριστική λωρίδα μεταξύ των δυο αντίθετων κατευθύνσεων. Οι παράγοντες αυτοί κάνουν την οδήγηση πολύ επικίνδυνη και σε συνδυασμό με την έλλειψη φωτισμού σε ορισμένα σημεία και με την έλλειψη διαχωριστικών νησίδων, τα ατυχήματα σε ορισμένα σημεία των δρόμων είναι συχνό φαινόμενο.

Τέλος, το οδικό περιβάλλον περιλαμβάνει απρόβλεπτες καταστάσεις όπως σήμανση (πινακίδες και σηματοδότες οι οποίοι δεν λειτουργούν), σταματημένα οχήματα, χαμηλή ορατότητα λόγω στροφής, ομίχλης, ανηφορικής καμπής, αναπάντεχη αλλαγή συμπεριφοράς του οδηγού όπως απότομο φρενάρισμα, ελιγμό για αποφυγή εμποδίου. Αυτοί οι παράγοντες επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την οδηγική συμπεριφορά των ατόμων και οδηγού συχνά τροχαίο ατύχημα.

6.3.2 ΟΧΗΜΑ

Εκτός του οδικού δικτύου μια βλάβη στο όχημα ενός οδηγού μπορεί να αποβεί μοιραίο για την ζωή του, ιδιαίτερα αν βρίσκεται στην εθνική οδό και έχει αναπτύξει μεγάλη ταχύτητα. Τέτοια βλάβη στο όχημα μπορεί να είναι κάποια βλάβη του συστήματος διεύθυνσης του οχήματος, καταστροφή των ελαστικών ή και βλάβη στο σύστημα τροχοπέδησης.

Το όχημα θα πρέπει πάντα από κάθε οδηγό να ελέγχεται ιδιαίτερα πριν από κάθε ταξίδι ώστε να αποφύγει να προκληθεί ατύχημα λόγω μηχανικής βλάβης. Ο έλεγχος του οχήματος είναι πολύ σημαντικός και είναι λιγότερο δαπανηρός και χρονοβόρος από την πραγματοποίηση τελικά της βλάβης και την ανάγκη για κατασκευή του αυτοκινήτου.

Τα κυκλοφορούντα οχήματα στην Ελλάδα μέχρι και το 1995 ήταν 3.586.716, το 1996 έφτασαν τα 3.797.234 και 1997 τα οχήματα έφτασαν τον αριθμό των 4.048.471. Ενώ για τα ίδια έτη ο αριθμός των νέων αυτοκινήτων που πρωτοκυκλοφόρησαν αυτές τις χρονιές ήταν το 1995 219.409, το 1996 220.334 και το 1997 262.793. Κάθε έτος όλο και περισσότεροι οδηγοί ηλικίας άνω των 18 ετών εμφανίζονται και αγοράζουν νέα αμάξια με αποτέλεσμα ήδη στην χώρα μας να υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων.

6.3.3 ΧΡΗΣΤΗΣ

Με τον όρο *χρήστη* εννοούμε τον άνθρωπο που εμπλέκεται στο τροχαίο ατύχημα είτε σαν οδηγός ή συνεπιβάτης σε όχημα είτε σαν πεζός που χρησιμοποιεί τον δρόμο.

Η συμπεριφορά του χρήστη μπορεί να επηρεασθεί από διαφορετικούς παράγοντες όπως για παράδειγμα:

- Σωματικοί παράγοντες όπως είναι η ελαττωματική όραση, ακοή, αναπηρίες, ασθένεια αλλά και ανικανότητα προσαρμογής στο περιβάλλον.
- Ψυχικοί παράγοντες όπως είναι οι ψυχολογικές καταστάσεις που προέρχονται από συναισθηματικές εντάσεις όπως οργή, πικρία, στενοχώρια, χαρά, κόπωση, καταπίεση. Άλλοι παράγοντες μπορεί να είναι η αφηρημάδα, η άνοια, η νεύρωση, η επιληψία, η σχιζοφρένεια και η κατάθλιψη.
- Απροσεξία με άλλα λόγια η ελάχιστη απομάκρυνση του βλέμματος από το σημείο κίνησης η οποία μπορεί να αποβεί μοιραία.
- Γεγονότα εντός του οχήματος όπως είναι η συζήτηση με τον συνεπιβάτη, η απασχόληση με το ανήσυχο μικρό παιδί, η αναζήτηση προσωπικών αντικειμένων, το φαγητό εν ώρα οδήγησης και η απασχόληση της σκέψης με διάφορα προβλήματα.

Αυτοί οι παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν τον οδηγό κατά την διάρκεια της οδήγησης και να οδηγήσουν σε τροχαίο ατύχημα. Συνεπώς ο χρήστης του αυτοκινήτου ή ο επιβάτης προκειμένου να αποφύγουν να είναι θύματα τροχαίου θα πρέπει να είναι προσεκτικοί και να αποφεύγουν να επηρεάζονται από διάφορους εξωγενείς παράγοντες.

6.3.4 ΈΛΕΓΧΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Το κάθε σύστημα για να λειτουργήσει αποτελεσματικά και για να έχει σημαντικά αποτελέσματα θα πρέπει να υπάρχει οργάνωση και σωστή μελέτη της τακτικής που θα ακολουθηθεί. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το σύστημα οδικής ασφάλειας θα πρέπει να ενταθεί η επιτήρηση, η αστυνόμευση, η πρόληψη, η καταστολή, η περίθαλψη και η συντήρηση του προκειμένου να διατηρηθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Ο ρόλος της αστυνομίας θα πρέπει να είναι συγκεκριμένος και οι αρμοδιότητες τους ξεκαθαρισμένες. Στόχος θα πρέπει να είναι η παρακολούθηση της τήρησης των νόμων και των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., η ρύθμιση της κυκλοφορίας και η προανακριτική αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων.

Η αστυνομία έχει ήδη δημιουργήσει ένα ξεχωριστό τμήμα των υπηρεσιών της Τροχαίας, οι οποίες είναι κατανεμημένες σε όλη την χώρα και έχουν σαν αποκλειστική αρμοδιότητα την ρύθμιση της κυκλοφορίας, της παρακολούθησης της τήρησης των νόμων και των διατάξεων σχετικά με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και των πεζών. Οι υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να είναι παρούσες στο εθνικό δίκτυο αλλά και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο, επίσης θα πρέπει να υπάρχει άμεση παρέμβαση για την διενέργεια ελέγχων και για να διευκολύνεται η κίνηση. Προκειμένου να επιτύχει αυτό θα πρέπει οι υπηρεσίες της τροχαίας να διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό όπως ραντάρ, συσκευές μέτρησης αλκοόλης στο αίμα και φορητές τερματικές συσκευές ελέγχου.

Ο έλεγχος τους συστήματος δεν είναι απαραίτητο να ταυτίζεται μόνο με την αστυνομία όπως αντιλαμβάνεται η κοινωνία. Θα πρέπει για να είναι επιτυχής ο έλεγχος να εμπλέκεται το Υπουργείο Εσωτερικών, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, το Υπουργείο Υγείας, το ΕΚΑΒ και η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Σύμφωνα με την σημερινή δομή του κράτους το προσωπικό των δημοσίων υπηρεσιών διαχειρίζεται τα θέματα και πληροφορείται γεγονότα και καταστάσεις μόνο μέσα από τα εισερχόμενα σε κάθε Υπηρεσιακή μονάδα έγγραφα, ενώ ξεκινούν διαδικασίες από αυτοπρόσωπες παρατηρήσεις μόνο κατ' εξαίρεση. Αποτέλεσμα της συγκεκριμένης πρακτικής είναι ότι ο πολίτης θεωρεί ότι πολύ λίγες υπηρεσίες και φορείς μπορούν να βρεθούν εκεί που απαιτείται ο έλεγχος.

Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι ο ρόλος της αστυνομίας όσον αφορά τα τροχαία ατυχήματα είναι περιορισμένος. Οι αρμοδιότητές της δεν μπορούν να θεωρηθούν μεγάλες, καθόσον π.χ. δεν νομοθετεί, δεν κατασκευάζει δρόμους, αλλά ούτε ελέγχει την καταλληλότητα των αυτοκινήτων. Στην πραγματικότητα, η αρμοδιότητα της Αστυνομίας επικεντρώνεται στο κομμάτι του ελέγχου και της καταστολής, αλλά δεν έχει κάνει σημαντικά βήματα μέχρι στιγμής. Θα πρέπει συνεπώς να γίνει αυτό που προαναφέραμε, δηλαδή αν υπάρξει μια συντονισμένη προσπάθεια και οργάνωση όσον αφορά τον ρόλο της Αστυνομίας¹⁹.

6.4 ΜΕΣΟ / ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΜΕΤΡΑ

Τα μέτρα που αναφέρθηκαν παραπάνω είναι μέτρα – προτάσεις τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν σε μικρό χρονικό διάστημα, το καθένα από τον αντίστοιχο φορέα. Εκτός των παραπάνω μέτρων υπάρχουν και κάποια τα οποία μπορούν να υιοθετηθούν και να εφαρμοστούν μακροπρόθεσμα και τα οποία απαιτούν επίσης συντονισμένες προσπάθειες. Τα μέτρα αυτά θα αναλυθούν στην συνέχεια. Στην ενότητα αυτή θα μελετήσουμε τα μακροπρόθεσμα μέτρα που έχουν να κάνουν με το οδικό δίκτυο και τις βελτιώσεις αυτού, με τους χρήστες του δρόμου και με τις προτάσεις τις οποίες έχει υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για το θέμα των τροχαίων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να μείνει ασυγκίνητη από το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων, αφού οι περισσότερες χώρες όπως και η Ελλάδα αντιμετωπίζουν σοβαρό όσον αφορά τα τροχαία ατυχήματα.

¹⁹ Μυτιλήνης, Α., 1999, «Στάθμιση Πηγών Πληροφόρησης και στοιχείων για τα τροχαία οδικά ατυχήματα», Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας

6.4.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Προκειμένου να βελτιωθεί το οδικό δίκτυο στην χώρα μας έχει αποφασιστεί η χρηματοδότηση διαφόρων προγραμμάτων, προκειμένου να μπορέσουν να βελτιώσουν τα εθνικά δίκτυα της χώρας και όχι μόνο και επίσης να μπορέσουν να ενισχύσουν την οδική ασφάλεια ώστε να περιοριστούν τα τροχαία, πρωταρχικός στόχος του προγράμματος «Καθ' οδόν 2001-2005».

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων το 1999 αποφάσισε να εφαρμόσει ένα πρόγραμμα το ονομαζόμενο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» το οποίο συντάχθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 18, του Γενικού Κανονισμού 1260/1999 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει ως στόχο την αναλυτική παρουσίαση των βασικών στοιχείων του εγκεκριμένου Επιχειρησιακού Προγράμματος με πιο λεπτομερείς αναφορές και πληροφορίες σε επίπεδο Μέτρου, την παρουσίαση αναλυτικών οικονομικών στοιχείων και χρηματοδοτικών πινάκων σε επίπεδο Μέτρου, καθώς και την παρουσίαση των προβλεπόμενων δεικτών αποτελεσμάτων και επίδοσης των προτεινόμενων δράσεων τόσο στο τέλος της προγραμματικής περιόδου όσο και ενδιάμεσα.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. χρηματοδοτείται μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και περιλαμβάνει 9 Άξονες Προτεραιότητας, οι οποίοι απαρτίζονται συνολικά από είκοσι ένα (21) Μέτρα.

Το Επιχειρησιακό αυτό Πρόγραμμα επιδιώκει την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών και την βελτίωση του οδικού δικτύου μέσα από διάφορα έργα. Υπεύθυνη Αρχή Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος είναι η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων. Η

διάρκεια υλοποίησης του Προγράμματος είναι επτά έτη με έναρξη την 1 – 1 – 2000 και λήξη την 31 –12 – 2006 και προθεσμία αποπληρωμής και ολοκλήρωσης των δράσεων του την 31– 12 – 2008.

Το Επιχειρησιακό πρόγραμμα συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.) και από εθνικούς δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους και έχει:

- Συνολικό Προϋπολογισμό :9.317.357.643 Ευρώ
- Συνολική Δημόσια Δαπάνη :5.883.977.981 Ευρώ
- Συνολική Χρηματοδότηση Ε.Τ.Π.Α. :3.033.003.071 Ευρώ
- Συνολική Κρατική Χρηματοδότηση :2.850.974.910 Ευρώ
- Συνολική Ιδιωτική Χρηματοδότηση :3.433.379.662 Ευρώ
- Συνολικό Δανεισμό από την Ε.Τ.Ε. :1.432.000.000 Ευρώ

Από αυτό το πρόγραμμα θα επικεντρωθούμε σε εκείνα τα μέτρα τα οποία έχουν σαν άμεσο στόχο την βελτίωση του οδικού δικτύου της Αττικής και στην κατασκευή νέων δρόμων προκειμένου να περιοριστεί η κυκλοφοριακή κίνηση και έτσι και τα ατυχήματα.

Το μέτρο 1.5. του Προγράμματος αυτού σαν στόχο έχει την κατασκευή του Περιφερειακού Δακτύλιου της Αττικής από τον οποίο θα ωφεληθούν οι χρήστες αυτού. Η βαρύτητα αυτού του έργου είναι πολύ μεγάλη και η διάρκεια ολοκλήρωσης του είναι από το 2000-2006. Το κόστος του προγράμματος αυτού παρουσιάζεται στον πίνακα 1 που ακολουθεί σε τιμές ευρώ.

Πίνακας 1

Κόστος προγράμματος <<οδικοί άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη>>

	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	
			% Σ.Κ.	% Δ.Δ.	% Σ.Κ.	% Δ.Δ.
Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.)	1.582.038		38%		17%	
Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.)	951.038		23%	46%	10%	16%
Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΠΠΑ)	476.033	50%	11%	23%	5%	8%
Εθνική Δημόσια Δαπάνη	475.005	50%	11%	23%	5%	8%
Ιδιωτική Συμμετοχή	631.000		15%		7%	
Δανεισμός	241.605		6%		3%	

Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Αντικείμενο του Μέτρου αυτού είναι η ολοκλήρωση του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής, έργο το οποίο είχε συμπεριληφθεί και στο Β' ΚΠΣ με στόχο την αποσυμφόρηση του κέντρου της πρωτεύουσας από την επιβάρυνση της διαμπερούς κυκλοφορίας.

Στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής, ο οποίος συνδέει την περιοχή της Ελευσίνας με το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, παρακάμπτοντας το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας από Βορρά. Για το λόγο αυτό έχει ονομασθεί Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων.

Η Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων έχει μήκος 52,6χλμ. και 65,1χλμ. περιλαμβανομένης της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού. Το δυτικό της άκρο βρίσκεται στην περιοχή της Ελευσίνας και το ανατολικό στη νότια είσοδο του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου των Σπάτων. Στη μεσαία νησίδα της λεωφόρου

προβλέπεται ελεύθερη ζώνη πλάτους 9,80μ. για την ένταξη διπλής σιδηροδρομικής γραμμής του προαστιακού σιδηροδρόμου προς Κόρινθο και Σπάτα. Η υλοποίηση του σιδηροδρομικού έργου δεν περιλαμβάνεται στο φυσικό αντικείμενο του Μέτρου αυτού.

Το Μέτρο αυτό είναι μεγάλης σπουδαιότητας λόγω της αποσυμφόρησης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας που θα πετύχει αφού μέχρι στιγμής αντιμετωπίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Άλλο σημαντικό μέτρο που περιλαμβάνει το πρόγραμμα αυτό είναι το μέτρο 2.1. για την κατασκευή της Εγνατίας Οδού το οποίο έχει εξίσου την ίδια βαρύτητα με το προηγούμενο έργο και η διάρκεια ολοκλήρωσης του είναι από το 2000 έως το 2006. Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του έργου παρουσιάζονται στον πίνακα 2

Πίνακας 2

Χρηματοοικονομικά στοιχεία κατασκευής Εγνατίας οδού

	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΛΕΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	
			% Σ.Κ.	% Δ.Δ.	% Σ.Κ.	% Δ.Δ.
Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.)	713.955		49%		8%	
Κρατική Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.)	713.955		49%	54%	8%	12%
Κοινοτική Συμμετοχή (ΤΠΑ)	356.988	50%	25%	27%	4%	6%
Κρατική Δημόσια Δαπάνη	356.967	50%	25%	27%	4%	6%
Επιχειρησιακή Συμμετοχή	0		0%		0%	
Προβλεπόμενος Πωλησιμότητα	187.835		13%		2%	

Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Αντικείμενο του Μέτρου 2.1 είναι η ολοκλήρωση των τμημάτων της Εγνατίας Οδού που είχε ξεκινήσει από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο

Στήριξης στη Μακεδονία και τη Θράκη, καθώς και η ολοκλήρωση των έργων σε τμήματα του κάθετου άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 2.1 αφορά στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού στις Περιφέρειες της Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και του κάθετου σε αυτήν άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο και είναι συμβατός με το στόχο του Άξονα Προτεραιότητας 2, δηλαδή την εξασφάλιση ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας καθώς και τη δημιουργία σύνδεσης με τα οδικά δίκτυα των βορείων όμορων χωρών, όπως προβλέπεται από τα σχετικά υπό εκτέλεση προγράμματα και τις διακρατικές συμφωνίες.

Για την επίτευξη του Μέτρου αυτού όλα τα έργα που περιλαμβάνονται σε αυτό είναι απολύτως αναγκαία και χαρακτηρίζονται ως ύψιστης προτεραιότητας, επειδή συμβάλλουν στην ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων συνδέσεων.

Τα έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο του Μέτρου 2.1 και είναι αναγκαία για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου βοηθάνε:

1. Στην ολοκλήρωση των ήδη κατασκευαζόμενων τμημάτων της Εγνατίας Οδού στην περιοχή αναφοράς,
2. Συντελούν στην αναβάθμισή τους και στην εξασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας τους.

Το έργο αυτό είναι πού σημαντικό και είναι αναγκαία η ολοκλήρωση του για την διευκόλυνση των χρηστών.

Άλλο σημαντικό μέτρο είναι το 3.1, δηλαδή η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου της Κεντρικής Ελλάδας από το οποίο θα ωφεληθούν οι χρήστες του και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2006. Το αντικείμενο του Μέτρου 3.1 περιλαμβάνει την κατασκευή τμημάτων του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας. Ο οδικός άξονας ολοκληρώνεται με δράσεις των Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας και μερική αυτοχρηματοδότηση μέσω Σύμβασης Παραχώρησης.

Ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας έχει μήκος 196χλμ. και συνδέει τον Οδικό Άξονα ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό. Με τον ΠΑΘΕ συνδέεται στον Α/Κ Σκάρφειας (κοντά στη Λαμία), ενώ με την Εγνατία στον Α/Κ Παναγιάς (κοντά στον οικισμό Παναγιάς, 35χλμ. νοτιοδυτικά από την πόλη των Γρεβενών).

Ο γενικός στόχος του Μέτρου αυτού είναι η αναβάθμιση του κύριου διαπεριφερειακού άξονα της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας και η κατασκευή ή αναβάθμιση του κάθετου προς την Εγνατία οδικού άξονα (τμήμα Παναγιά – Καλαμπάκα). Η ολοκλήρωση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας θα είναι πολύ σημαντική και θα ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Τα έσοδα από την χρήση του αυτοκινητοδρόμου δηλαδή από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων θα ενισχύονται με κρατική επιχορήγηση για την κάλυψη του ελάχιστου ετήσιου εσόδου που θα συμφωνηθεί με την κατασκευάστρια Εταιρεία. Η χρηματοδότηση του προγράμματος αυτού παρουσιάζεται στην συνέχεια στον πίνακα 3.

Πίνακας 3

Χρηματοδότηση κατασκευής του αυτοκινητόδρομου κεντρικής
Ελλάδος

	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	
			% Σ.Κ.	% Δ.Δ.	% Σ.Κ.	% Δ.Δ.
Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.)	325.352		63%		3%	
Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.)	146.336		28%	43%	2%	2%
Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ)	73.166	50%	14%	22%	1%	1%
Εθνική Δημόσια Δαπάνη	73.170	50%	14%	22%	1%	1%
Ιδιωτική Συμμετοχή	179.016		35%		2%	
Δανεισμός	35.935		7%		0%	

Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Εξίσου σημαντικό είναι και το μέτρο 4.1, το οποίο σαν στόχο έχει την κατασκευή των κύριων αστικών οδικών αξόνων.

Το αντικείμενο του Μέτρου 4.1 περιλαμβάνει την αναβάθμιση και ολοκλήρωση των περιφερειακών δακτυλίων και παρακάμψεων των κεντρικών περιοχών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, με στόχο την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των μεγάλων αυτών αστικών κέντρων και συνεπώς την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Ο γενικός στόχος του Μέτρου 4.1 είναι η ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση, των έργων παράκαμψης των μεγάλων αστικών κέντρων και άλλων σημαντικών αστικών αρτηριών. Ο στόχος αυτός συνδέεται άμεσα με το στόχο για αναβάθμιση της υποδομής και των συνθηκών κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα μέσω της αναβάθμισης υφιστάμενων και την κατασκευή νέων κύριων αστικών οδικών αξόνων.

Κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο είχε χρηματοδοτηθεί η κατασκευή των τμημάτων της Αττικής Οδού Μεταμόρφωσης –Κύμης και Παλλήνης – Αεροδρόμιο Σπάτων, καθώς και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού. Επίσης στα πλαίσια των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της προηγούμενης περιόδου υλοποιήθηκε μέρος του έργου της παρακηφίσιας αρτηρίας και της κάλυψης της κοίτης του Κηφισού ποταμού.

Στα πλαίσια του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν τα αστικά έργα τα οποία ξεκίνησαν αλλά δεν ολοκληρώθηκαν την προηγούμενη περίοδο καθώς και νέα έργα, τα οποία αναμένεται να οδηγήσουν σε βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των χρηστών του αστικού οδικού δικτύου, την παροχή καλύτερης οδικής υποδομής και στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων

Πίνακας 4

Μέτρο κατασκευής κύριων αστικών οδικών αξόνων

	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	
			% Σ.Κ.	% Δ.Δ.	% Σ.Κ.	% Δ.Δ.
Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.)	727.655		100%		8%	
Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.)	307.996		42%	100%	3%	5%
Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ)	153.994	50%	21%	50%	2%	3%
Εθνική Δημόσια Δαπάνη	154.002	50%	21%	50%	2%	3%
Ιδιωτική Συμμετοχή	419.660		58%		4%	
Δανεισμός	77.000		11%		1%	

Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Τέλος ένα από τα σημαντικότερα μέτρα είναι το **μέτρο 9.1** το οποίο περιλαμβάνει δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εισαγωγή της ηλεκτρονικής διαχείρισης της κυκλοφορίας στο αστικό οδικό δίκτυο και τους υπεραστικούς αυτοκινητόδρομους.

Σε ότι αφορά την *οδική ασφάλεια*, το υψηλό ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων ιδίως δε των θανατηφόρων στους Ελληνικούς οδικούς άξονες και τα αστικά κέντρα, πέρα από τη συσχέτισή τους με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της οδικής υποδομής, οφείλονται και στην ανεπαρκή αστυνόμευση και στην αναποτελεσματική οργάνωση των υπηρεσιών διάσωσης και ταχείας επέμβασης σε περίπτωση ατυχήματος. Συνεπώς το Μέτρο 9.1 περιλαμβάνει δράσεις και για τις τρεις ως άνω παραμέτρους.

Σχετικά με την αποτελεσματική διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας και την ποιοτική βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, απαιτούνται δράσεις όπως η δημιουργία κέντρων ελέγχου διαχείρισης αυτοκινητοδρόμων και η εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων συλλογής διοδίων, ο εξοπλισμός των οδών με τα απαραίτητα συστήματα για την ηλεκτρονική διαχείριση της κυκλοφορίας, καθώς και η κωδικοποίηση και μηχανογράφηση του οδικού περιβάλλοντος και η καταγραφή των συμβάντων.

Ο πιο σημαντικός στόχος του μέτρου αυτού είναι η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις οδικές μεταφορές και στον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, στη ανάπτυξη του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών ασφαλείας και διάσωσης μετά την εμπλοκή σε τροχαίο ατύχημα και στον εκσυγχρονισμό του συστήματος ηλεκτρονικής διαχείρισης της κυκλοφορίας, κυρίως σε μεγάλα αστικά κέντρα, ώστε να περιοριστεί το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Ο γενικός στόχος του Μέρου 9.1 έχει άμεση σχέση το στόχο που έχει τεθεί από την πολιτεία για βελτίωση της οδικής ασφάλειας, της

αστυνόμευσης και της διάσωσης σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, καθώς και για την εισαγωγή ηλεκτρονικού συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Αναλυτικά, το Μέτρο 9.1 περιλαμβάνει:

A: Ενέργειες και μέτρα που θα έχουν ως στόχο την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και γενικά τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι δράσεις αυτές υπάγονται στην αρμοδιότητα δύο υπουργείων τα οποία είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Έτσι οι δράσεις του Μέτρου 9.1 ανά φορέα υλοποίησης περιλαμβάνουν:

1. Δράσεις που θα υλοποιηθούν από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.:

- Εντοπισμός και παρεμβάσεις σε επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου, καθώς και ο συντονισμός αντίστοιχων παρεμβάσεων στο λοιπό υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- Βελτίωση της σήμανσης και του εξοπλισμού ασφάλειας του οδικού δικτύου καθώς και συντονισμός αντίστοιχων παρεμβάσεων στο λοιπό υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- Έλεγχος, παρακολούθηση και αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης και της εκπόνησης των αναγκαίων μελετών, από την αρμόδια υπηρεσία που θα συσταθεί, θα οργανωθεί και εξοπλισθεί, ώστε να αποκτήσει την κατάλληλη ικανότητα διαχείρισης των θεμάτων αυτών, και θα ενισχυθεί με κατάλληλο Σύμβουλο Οδικής Ασφάλειας.

2. Δράσεις που θα υλοποιηθούν από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης:

Ελληνική Αστυνομία και Πυροσβεστική Υπηρεσία:

- Για τη βελτίωση της αστυνόμευσης η Ελληνική Αστυνομία θα πρέπει να προμηθευτεί τον κατάλληλο εξοπλισμό, ενώ παράλληλα θα σχεδιάσει και θα εφαρμόσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα

αστυνόμησης του δικτύου. Συγκεκριμένα η Ελληνική Αστυνομία θα πρέπει να προμηθευτεί περιπολικά οχήματα, οχήματα έρευνας τροχαίου ατυχήματος, γερανοφόρα οχήματα, μοτοσικλέτες ρύθμισης της κυκλοφορίας, συσκευές ελέγχου ταχύτητας, συσκευές ελέγχου μέθης, πομποδέκτες οχημάτων, πομποδέκτες δικύκλων, φορητούς πομποδέκτες, φορητές πινακίδες, κώνους, σταθμούς βάσεως και αναμεταδότες.

- Για τη βελτίωση της διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος η Πυροσβεστική Υπηρεσία θα πρέπει να προμηθευτεί με τον κατάλληλο εξοπλισμό, δηλαδή με Γερανοφόρα Οχήματα καθώς και Ειδικά Διασωστικά Οχήματα διαφόρων χωρητικοτήτων.

B: Δράσεις για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας των οδικών αξόνων.

Διευκρινίζεται ότι όλα τα συστήματα τηλεματικής για την ρύθμιση της κυκλοφορίας που θα εγκατασταθούν θα είναι συμβατά με τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα και θα τηρηθούν τα ψηφίσματα του Συμβουλίου και τις συστάσεις της Επιτροπής για την τηλεματική και τη συμβατότητα των συστημάτων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Για την επίτευξη του γενικού στόχου του Μέτρου 9.1 όλες οι προτεινόμενες δράσεις είναι πρώτης προτεραιότητας, ιδιαίτερα αφού πρόκειται για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των θυμάτων τους, καθώς και για την άμβλυνση των φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης στους μεγάλους οδικούς άξονες, τα αστικά κέντρα και κομβικά σημεία όπως λιμάνια και συγκοινωνιακά κέντρα.

Το Μέτρο 9.1 συνδέεται άμεσα με τους προηγούμενες άξονες – μέτρα που έχουν να κάνουν με παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, καθώς και με τις αντίστοιχες δράσεις του Ταμείου Συνοχής.

Πίνακας 5

Μέτρο 9.1 Δαπάνες των ενεργειών βελτίωσης της οδικής ασφάλειας

	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΗ Δ.Δ. ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	
			% Σ.Κ.	% Δ.Δ.	% Σ.Κ.	% Δ.Δ.
Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.)	101.632		78%		1%	
Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.)	101.632		78%	78%	1%	2%
Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ)	49.252	48%	38%	38%	1%	1%
Εθνική Δημόσια Δαπάνη	52.380	52%	40%	40%	1%	1%
Ιδιωτική Συμμετοχή	0		0%		0%	
Δανεισμός	0		0%		0%	

Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε

Έχοντας αναφέρει όλα τα βασικά μέτρα τα οποία έχουν σαν στόχο να ολοκληρωθούν το 2006, διαπιστώνουμε ότι η πολιτεία έχει υιοθετήσει με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σημαντικά μακροπρόθεσμα μέτρα που σαν στόχο έχουν την βελτίωση και ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, την προστασία του πολίτη και την διευκόλυνση αυτού. Το συνολικό κόστος για αυτά τα μέτρα που θα δαπανηθεί αναφέρεται στον πίνακα 6 που ακολουθεί στον οποίο αναφέρονται λεπτομερέστατα όλες οι δαπάνες από το 2000 έως το 2006²⁰.

²⁰ ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001, «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα», Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Πίνακας 6

Συνολικό κόστος δαπανών για τα μέτρα ετών 2000-2006

		ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ				
		ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ			
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ / ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	ΕΤΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ
2000		0	0	0	0	0
2001		993.839.022	512.353.735	512.353.735	481.485.287	481.485.287
2002	1.319.900.579	815.585.008	395.775.577	395.775.577	419.809.431	419.809.431
2003	1.832.250.039	1.145.239.988	581.570.413	581.570.413	563.669.575	563.669.575
2004	1.461.345.496	931.760.145	498.431.618	498.431.618	433.328.527	433.328.527
2005	1.548.363.887	984.626.312	522.405.442	522.405.442	462.220.870	462.220.870
2006	1.611.905.153	1.012.927.506	522.466.286	522.466.286	490.461.220	490.461.220

Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

6.4.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΙΔΙΩΝ

Προκειμένου να περιοριστούν τα τροχαία ατυχήματα και οι νεκροί στην χώρα μας είναι αναγκαίο, εκτός από την ενημέρωση και την επιμόρφωση των μεγάλων να ενημερωθούν και να εκπαιδευτούν και τα παιδιά στο σχολείο για την οδική ασφάλεια και για την πρόληψη των ατυχημάτων.

Τα παιδιά από μικρά θα πρέπει να μάθουν ποια είναι η σωστή οδηγική συμπεριφορά μέσω του σχολείου και της εκπαίδευσης τους. Συνεπώς ο πιο αποτελεσματικός τρόπος να ενημερωθούν και να ευαισθητοποιηθούν τα παιδιά σε όλη την Ελλάδα, είναι μέσω του Εκπαιδευτικού Συστήματος. Μετά τους γονείς τους, οι εκπαιδευτικοί είναι αυτοί που περνούν τον περισσότερο χρόνο με τα παιδιά και ως εκ τούτου τα γνωρίζουν καλά, καθώς επίσης και τις ιδιαιτερότητες της περιοχής στην οποία μεγαλώνουν.

Στην εφηβική ηλικία, συχνά τα παιδιά δέχονται πιο εύκολα συμβουλές από τους καθηγητές τους, όταν βρίσκονται με τους συμμαθητές τους, παρά από τους γονείς τους σε προσωπική συζήτηση.

Τα θέματα που αφορούν την Πρόληψη των Τροχαίων Ατυχημάτων είναι κατά βάση γνωστά σε όλους, ακόμα και στα μικρά παιδιά. Το πρόβλημα όμως είναι η νοοτροπία των ατόμων, μικρών και μεγάλων, απέναντι στα ατυχήματα. Είναι σημαντικό να μάθουν από μικρά να είναι περισσότερο νομοταγείς, να σέβονται τους άλλους, να είναι λιγότερο βιαστικοί και πιο υπεύθυνοι και να χρησιμοποιούν την λογική τους.

Είναι γνωστό ότι τα παιδιά μαθαίνουν μιμούμενα τους μεγάλους για αυτό, ακόμα και στο θέμα της Πρόληψης Ατυχημάτων οι γονείς θα πρέπει να δίνουν πάντα το καλό παράδειγμα όπως να φοράνε πρώτοι

ζώνη ασφαλείας στο αυτοκίνητο ώστε στην συνέχεια να έχουν το δικαίωμα να το απαιτήσουν από τα παιδιά τους.

Η Πρόληψη Ατυχημάτων στα σχολεία δεν πρέπει να είναι «μάθημα». Θα πρέπει να έχει χαρακτήρα καθαρά επιμορφωτικό και όχι μαθήματος από το οποίο θα εξεταστούν τα παιδιά μετά και θα δώσουν εξετάσεις. Τα θέματα της Πρόληψης των Ατυχημάτων είναι κατά βάση γνωστά, ακόμα και στα παιδιά του Νηπιαγωγείου. Άρα δεν τους μαθαίνουμε κάτι καινούργιο, όπως στα σχολικά μαθήματα οπότε δεν είναι αναγκαία η εξέταση τους σε αυτό το μάθημα.

Τα παιδιά συχνά δεν αντιδρούν θετικά σε κανόνες και απαγορεύσεις. Τα «πρέπει» και τα «μη» έχουν συνήθως αρνητικό ή αντίθετο αποτέλεσμα γι' αυτό και δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά την διάρκεια της εκπαίδευσης. Αντίθετα θα πρέπει να αποδεικνύεται στα παιδιά με εικόνες ή με νούμερα το μεγάλο πρόβλημα που υπάρχει και έτσι να κατανοούν τα λάθη που γίνονται και προκαλείται το τροχαίο. Τα περισσότερα παιδιά αν όχι όλα, έχουν κάποια εμπειρία από ατύχημα. Είναι σημαντικό να τους δοθεί η ευκαιρία να μοιραστούν αυτή την εμπειρία με άλλα παιδιά, έτσι ώστε να καταλήξουν μόνα τους σε κάποιο συμπέρασμα και αν κατανοήσουν την αιτία που προκάλεσε το ατύχημα.

Είναι επίσης γνωστό ότι τα παιδιά δέχονται υποδείξεις και επηρεάζονται πολύ πιο εύκολα από τους συνομηλίκους τους, παρά από τους ενήλικες. Γι' αυτό δεν θα πρέπει να υπάρχουν υποκειμενικές υποδείξεις από τους δασκάλους και τους καθηγητές αλλά η διδασκαλία να είναι αντικειμενική και να βασίζεται σε πραγματικά δεδομένα.

Συνεπώς για να είναι αποτελεσματική η πρόληψη των ατυχημάτων και τα παιδιά να μάθουν τα λάθη των άλλων και να παραδειγματιστούν από αυτά θα πρέπει:

- Η διδασκαλία να γίνεται κάθε χρόνο, ώστε να είναι συνεχής και συστηματική.
- Να είναι προσαρμοσμένη στην ηλικία των παιδιών στα οποία απευθύνεται, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες των παιδιών και της περιοχής που κατοικούν.
- Να μην είναι απλώς θεωρητική αλλά να συμπεριλαμβάνει εικόνες και παραδείγματα. Όσο πιο άμεσα είναι τα παραδείγματα, όπως για παράδειγμα προσωπικές εμπειρίες του εκπαιδευτικού και των παιδιών, τόσο πιο αποτελεσματικά είναι. Το ίδιο συμβαίνει και με τις εικόνες που μπορεί να είναι απλές φωτογραφίες παρμένες από τα ίδια τα παιδιά, με πρωταγωνιστές τους εαυτούς τους.
- Στην διδασκαλία αυτή θα πρέπει να ενθαρρυνθούν όλα τα παιδιά για συμμετοχή. Πολύ συχνά τα παιδιά που δεν είναι ομιλητικά, έχουν σημαντικά πράγματα να πουν.
- Με την καθοδήγηση του εκπαιδευτικού θα πρέπει τα παιδιά να βοηθηθούν προκειμένου να καταλήξουν σε δικά τους συμπεράσματα.
- Να είναι ο εκπαιδευτικός πάντα έτοιμος να απαντήσει ειλικρινά και ρεαλιστικά σε όλες τις ερωτήσεις των παιδιών. Εφόσον δεν υπάρχει έτοιμη απάντηση, ο εκπαιδευτικός μπορεί να προτείνει στην τάξη να συζητηθεί το θέμα ώστε να βρεθεί η πιο αντικειμενική λύση.
- Θα πρέπει συνεχώς να τονίζεται ότι σκοπός της Πρόληψης Ατυχημάτων δεν είναι να μας κάνει να φοβόμαστε και να αποφεύγουμε τα πάντα, για να μην τραυματιστούμε. Αντίθετα, πρέπει να χαιρόμαστε τη ζωή και να χρησιμοποιούμε τη λογική μας για να αποφεύγουμε τα ατυχήματα. Στα μεγαλύτερα παιδιά όμως, για να είναι οι καθηγητές αποτελεσματικοί και πειστικοί, πρέπει να περνάμε το μήνυμα ότι ένα ατύχημα μπορεί να τους καταστρέψει τη ζωή. Είναι σημαντικό να πεισθούν τα παιδιά ότι δεν είναι ντροπή να αρνηθούν να κάνουν κάτι που θεωρούν επικίνδυνο. Πολλά ατυχήματα συμβαίνουν όταν τα παιδιά

αισθάνονται υποχρεωμένα να ακολουθήσουν τους άλλους και όταν παρασύρονται.

- Η παρουσίαση που θα γίνεται στην αίθουσα θα πρέπει να καταλήγει σε παρότρυνση των παιδιών να προσέχουν τα μικρότερα και να υπενθυμίζουν στους γονείς τους να είναι και αυτοί προσεκτικοί. Όταν καθιστάς τα παιδιά υπεύθυνα για τρίτους, έχουν την τάση να είναι και αυτά πιο προσεκτικά.
- Η διδασκαλία δεν θα πρέπει να γίνεται υπό πίεση χρόνου, αλλά να δίνεται η ευκαιρία στον εκπαιδευτικό και στα παιδιά, να αναπτύξουν τα επί μέρους θέματα χωριστά.
- Να είναι το έναυσμα μίας σειράς ενεργειών και εκδηλώσεων οργανωμένων από τα ίδια τα παιδιά, με την υποστήριξη του Σχολείου και του Συλλόγου Γονέων, κατά την διάρκεια της σχολικής χρονιάς, με στόχο να βοηθήσουν τα παιδιά να εμπεδώσουν όσα συζήτησαν²¹.

6.4.3 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ

Η Ελλάδα όπως παρουσιάσαμε στην μελέτη μας εμφανίζεται να έχει υψηλούς δείκτες τροχαίων ατυχημάτων και αρκετές ελλείψεις στους 4 παράγοντες της οδικής ασφάλειας: δρόμους, οχήματα, οδηγούς και σύστημα οδικής ασφάλειας.

Ένα σημαντικό μέτρο που έχει ήδη ξεκινήσει αλλά θα πρέπει να ενταθεί είναι η αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων και η βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας μέσω της δημιουργίας Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής για τα μικρά παιδιά.

Η κατασκευή των πάρκων αυτών στις αστικές περιοχές έχει διττό ρόλο αφού μπορεί να λειτουργεί ως οργανωμένος χώρος κυκλοφοριακής εκπαίδευσης των μαθητών, αλλά και ως χώρος αναψυχής των κατοίκων.

²¹ Αντιμετώπιση Παιδικού Τραύματος, 2003, «Πρόληψη ατυχημάτων για την πρωτοβάθμια εκπαίδευση»

Τα πάρκα αυτά είναι μια απαραίτητη οργανωμένη παρέμβαση της Πολιτείας, εντάσσονται δε σαφώς στις απαραίτητες υποδομές του τομέα πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων.

Ο φορέας υλοποίησης του έργου κατασκευής κάθε πάρκου είναι η εκάστοτε Τοπική Αυτοδιοίκηση. Το Υπουργείο Μεταφορών χρηματοδοτεί την κατασκευή και τον εξοπλισμό με 150.000 € για κάθε πάρκο, ενώ τη λειτουργία και τη συντήρησή του αναλαμβάνει ο αντίστοιχος Δήμος.

Το πάρκο θα είναι προσομοιωμένο υπό κλίμακα των πραγματικών συνθηκών κυκλοφορίας και θα περιέχει διασταυρώσεις, στροφές, πλατείες, διπλούς δρόμους και μονόδρομους, ενώ θα πρέπει να υπάρχει οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και ηλεκτρική σηματοδότηση.

Επιχειρείται δηλαδή η δημιουργία όσο το δυνατό πιο ρεαλιστικών συνθηκών, ίδιων με αυτές που υπάρχουν στους αστικούς και υπεραστικούς δρόμους, ώστε οι νεαροί χρήστες να ασκούνται στην αντίληψη του κινδύνου, στο σεβασμό προς τον άλλο οδηγό και τον πεζό, στην τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και στην εξοικείωση με το χειρισμό του οχήματος.

Τελικός στόχος της πολιτείας είναι να κατασκευαστούν 220 πάρκα σε όλη την χώρα. Σήμερα λειτουργούν 42 πάρκα, ενώ άλλα 84 βρίσκονται σε στάδιο ολοκλήρωσης ή εξοπλισμού²².

Τα παραπάνω μέτρα που παρουσιάστηκαν είναι μέτρα τα οποία η πολιτεία δεν μπορεί να τα εφαρμόσει άμεσα αλλά απαιτούν κάποια οργάνωση και συντονισμό προσπαθειών από όλους τους φορείς.

Τα μέτρα αυτά δεν θα πρέπει να αγνοηθούν αλλά θα πρέπει να τεθούν οι βάσεις για την εφαρμογή τους και για την ολοκλήρωσή τους.

²² Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2003, «Δράσεις στην Ποιότητα Ζωής»

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε παραπάνω σχετικά με το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων ο ερευνητής έκανε τις παρακάτω διαπιστώσεις.

A. Αυτό που διαπίστωσε ο ερευνητής είναι ότι σε ένα τροχαίο ατύχημα την υπαιτιότητα έχει ο οδηγός, το όχημα και το οδικό δίκτυο. Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων είναι η αιτία για το τροχαίο ατύχημα .

Το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων τα τελευταία χρόνια συνεχώς εντείνεται και τα τροχαία ατυχήματα έχουν ανοδική πορεία εξαιτίας του ότι τα αυτοκίνητα τις τελευταίες δεκαετίες έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό.

B. Διαπιστώθηκε και επιβεβαιώθηκε ότι τα τροχαία ατυχήματα, αποτελούν για την Παγκόσμια Κοινότητα, την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, και κατά μείζονα λόγο για την χώρα μας, Εθνικό και Κοινωνικό πρόβλημα άμεσης αντιμετώπισης.

1. Τα καταγραφέντα μεγέθη που συνιστούν και αναδεικνύουν το πρόβλημα (σε ετήσια βάση) είναι:

- Στην Παγκόσμια Κοινότητα, καταγράφονται 1 εκατομμύριο θανατηφόρα οδικά ατυχήματα ετησίως (Π. Ο. Υ)
- Στην Ε. Ε , σημειώνονται 3.5 εκατομμύρια οδικά ατυχήματα με 42.000 νεκρούς και 1.7 εκατομμύρια τραυματίες, εκ των οποίων 10-12% θα περιπέσουν σε μόνιμες αναπηρίες (οι αριθμοί αυτοί είναι υποτιμημένοι λόγω πλημμελούς καταγραφής).
- Στην Ελλάδα κατά μέσο όρο, σημειώνονται 22.000 οδικά ατυχήματα, με 2.100 νεκρούς και 32.000 τραυματίες, εκ των οποίων 3.200 έως 3.500 άτομα απολήγουν σε μόνιμες αναπηρίες. Αυτό σημαίνει ότι σε κάθε 24ωρο έχουμε 6 νεκρούς και 67 τραυματίες από τροχαία ατυχήματα.

2. Τα τροχαία ατυχήματα καταγράφονται, ως πρώτη αιτία θανάτου για τα άτομα ηλικίας έως 40 ετών.

3. Το 80% νεκρών και τραυματιών ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα των 16-44 ετών, με ότι αυτό συνεπάγεται για τις οικογένειες, την δημογραφική εξέλιξη της χώρας, την κοινωνική συνοχή και την εθνική οικονομία.

4. Το κοινωνικό-οικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων σε ετήσια βάση, υπολογίζεται:

- Για την Ε. Ε σε 160 δις Ευρώ (54.5 τρις δρχ).
- Για την Ελλάδα σε 2.500.000 Ευρώ (850 δις δρχ) μόνο για την απώλεια ζωής.

Ο αριθμός αυτός είναι πλήρως αποτιμημένος διότι δεν περιλαμβάνει το κόστος των τραυματιών και του ανθρώπινου κεφαλαίου (απωλεσθέν παραγωγικό έργο- πόνος, θλίψη, οδύνη) και άλλων παραμέτρων, τα οποία συνεκτιμούμενα ανέρχονται σε 1 δις Ευρώ.

Γ. Τα 2 τελευταία χρόνια έχει καταγραφεί μικρή αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, με αντίστοιχη μείωση σε νεκρούς και τραυματίες, η οποία αν έχει συνέπεια και συνέχεια, υπολογίζεται ότι το 2015 θα επιφέρει μείωση κατά 40% στο αντίστοιχο αριθμό νεκρών σε σχέση με το 2002.

1. Στις ημιαστικές περιοχές (δημοτικά και κοινοτικά δίκτυα) καταγράφονται τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα της τάξεως του 51% και κατά τους θερινούς μήνες φθάνουν στο 55%, ενώ στο Εθνικό δίκτυο έχουμε ένα ποσοστό της τάξεως του 36% και στο επαρχιακό δίκτυο 13%.

Δ. Παρά το γεγονός ότι στο τροχαίο ατύχημα εμπλέκονται, ο οδηγός, το όχημα και οι υποδομές του οδικού περιβάλλοντος (οδόστρωμα, σχεδίαση, σήμανση κ. τ. λ) κύριος υπαίτιος θεωρείται ο οδηγός- ανθρώπινη συμπεριφορά- και η έλλειψη συμμόρφωσης του στις διατάξεις του Κ.Ο.Κ.

Ε. Καρδιά της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων είναι η ενημέρωση και η πρόληψη.

Στ. Ως πρωτογενείς παράγοντες πρόληψης στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων κατεγράφησαν, η ταχύτητα, το αλκοόλ και το κακό οδικό δίκτυο.

Ζ. Ως δευτερογενείς παράγοντας στην μείωση των τροχαίων θυμάτων, δηλαδή των επιπτώσεων του γενομένου ατυχήματος, είναι η βελτίωση της φροντίδας και των υποδομών των τραυματιών, με στόχο την μείωση των θανάτων και των σοβαρών αναπηριών.

Η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων απαιτεί επιμονή και υπομονή.

Όσο υπάρχει έστω και ένας νεκρός ή ένας σοβαρά τραυματισμένος συνάνθρωπός μας, από τροχαίο ατύχημα δεν δικαιούμαστε να εφησυχάζουμε.

Απαιτείται υπεύθυνη, οργανωμένη και συνεχής προσπάθεια όχι μόνο από την Πολιτεία αλλά και από τους επιστημονικούς και τους κοινωνικούς φορείς, αλλά και από κάθε πολίτη για να επιτύχουμε.

Έως ότου επιτύχουμε τον μηδενισμό των τροχαίων ατυχημάτων (εάν αυτό είναι εφικτό), να θυμόμαστε ότι η ιατρική αποκατάσταση των παθόντων δεν αρκεί, χρειάζεται και η κοινωνική και η επαγγελματική τους ένταξη στο κοινωνικό σύνολο, στα πλαίσια της κοινωνικής μας αλληλεγγύης.

Βιβλιογραφία**Ξένη**

World Health Organisation, "Mortality Database" London School of Hygiene & Tropical Medicine, 2004

Ελληνική

Αντιμετώπιση Παιδικού Τραύματος, «Πρόληψη ατυχημάτων για την πρωτοβάθμια εκπαίδευση», 2003

Βλαδίκια, Μ., «Τα αυστηρά ποινικά και τα άτολμα αστικά», 2003 στο www.ta-nea-dolnet.gr

Γιαννής, Γ., «Η Αθήνα σε συγκοινωνιακό Μεσαίωνα», Καθημερινή, 2002, Ιανουάριος, Αθήνα

Θεοδορόπουλος, Π., «9 στους 10 τραυματίες σε ατυχήματα μένουν ανάπηροι», 2003, Πάτρα

Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, «Καθ' οδόν 2001- 2005», Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, 2003, Αθήνα

Λαμπρόπουλος, Β., Γ., «Οι οδηγοί υψηλού κινδύνου», Το Βήμα, 1998, Αύγουστος

Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, «Δράσεις στην Ποιότητα Ζωής», 2003

Μυτιλήνης, Α., «Στάθμιση Πηγών Πληροφόρησης και στοιχείων για τα τροχαία οδικά ατυχήματα», Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας, 1999, Αθήνα

Σεραφειμίδης, Γ, «Ασφάλιστρα αυτοκινήτων: Αύξηση κατά 300% τα τελευταία 10 χρόνια», Γραφείο Ασφαλιστικών Εργασιών, 2003, Αθήνα

Στατιστική Υπηρεσία Ασφαλιστικών Εταιριών, 2001

Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας, 2001

Τα Νέα, «Μεροκάματο του τρόμου για τους δικυκλιστές εργαζόμενους», Σεπτέμβριος 2002, Αθήνα

Τσαρούχας, Κ., «Η αθέατη πλευρά των τροχαίων», Βήμα, 2003

ΥΠΕΧΩΔΕ, «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα», Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 2001

Πρακτικά 6^ο Πανελλαδικού Ιατροκοινωνικού Συνεδρίου με τίτλο «ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ», 15 & 16 Νοεμβρίου 2002 Αθήνα. Οργανωτής ΠΑ.ΣΥ.ΠΚΑ (Πανελλαδικός Σύνδεσμος Παραπληγικών & Κινητικά Αναπήρων)

Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων (F.E.V.R.): «Μελέτη των συνεπειών στην οικογένεια του θύματος τροχαίου ατυχήματος» 1999. Χρηματοδότηση Ε.Ε. Δημοσίευση των αποτελεσμάτων από την Ε.Υ.ΘΥ.Τ.Α 2000

Διαδίκτυο

[www.ydt.gr/main/section ID 772/ID 10171 12/8/2004](http://www.ydt.gr/main/section_ID_772/ID_10171_12/8/2004)

www..statistics.gr/table_menu.asp?dt=O&sd=Sdt_1&ssnid=οδικά%20τροχαία%20ατυχήματα 10/9/2004

www.policenet.gr/other/trafficpol/troxaiostatixima.htm 11/1/2005