

Του Αντιστράτηγου ε.α. Διονυσίου Καλαντζή
πρώην Δ/ντή Τροχαίας Αττικής

Ιστορία Τροχαίου ατυχήματος – οδική ασφάλεια



“ Τον 1ο αιώνα, προ Χριστού, ο Νάθαν, προφήτης στην αυλή του βασιλιά Δαυίδ, προλέγει τα εξής:
Τα άρματα θα αλωνίζουν και θα θορυβούν επί της γης θα ανταγωνίζονται και θα νικούν το ένα το άλλο, θα
λάμπουν σαν δαυλοί και θα τρέχουν σαν αστραπές ”

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Από της καταγραφής του πρώτου Τροχαίου Ατυχήματος στην Ελλάδα το έτος 1907, έχουν παρέλθει ένας αιώνας και σήμερα σχεδόν κάθε χρόνο γίνονται¹ περίπου 20.000 οδικά τροχαία ατυχήματα, στα οποία πεθαίνουν 2.000 οδηγοί, επιβάτες και πεζοί² και τραυματίζονται περίπου 30.000, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15 κρατών (ΕΕ) συμβαίνουν 1.200.000 ατυχήματα, πεθαίνουν 43.000 και τραυματίζονται 1.500.000.

Αν και το πρώτο ατύχημα είναι τόσο παλιό όσο και ο άνθρωπος και το τροχαίο ατύχημα εμφανίστηκε από της εποχής της επινόησης του τροχού³, το Μηχανοκίνητο Τροχαίο ατύχημα εμφανίστηκε με την πρώτη κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Θα ήταν λάθος να πιστέψει κανείς ότι τα ατυχήματα στους δρόμους, σαν ακριβής επίπτωση της προόδου, συνδέονται αποκλειστικά με την εμφάνιση του αυτοκινήτου και την εξέλιξη του.

Πολύ παλαιότερα, ο άνθρωπος πλήρωνε ήδη, στο όνομα της μετακίνησης του, φόρο όχι ευκαταφρόνητο, χωρίς κιόλας αυτό το είδος του άγριου θανάτου να δημιουργεί στην τότε κοινωνία έντονη αίσθηση.

Πόσοι, άραγε, πρόγονοι μας έχασαν την ζωή τους πέφτοντας από αλόγο; Πόσες άμαξες δεν «άδειασαν» τους επιβάτες τους σε γκρεμούς, όπου βρήκαν τραγικό θάνατο;

Ο πρώτος νεκρός σε τροχαίο ατύχημα αναφέρεται στην Αρχαία Ελληνική Ιστορία που έγινε στην Αθήνα. Ο Δημο-

φών υιός του Θησέα κατηγορήθηκε γιατί καλπάζοντας με το αλόγο του παρέσυρε και σκότωσε έναν πεζό που πετάχτηκε ξαφνικά μπροστά του και καταδικάσθηκε με μικρή ποινή.

Για να γεννηθεί και να καθιερωθεί η έννοια της «οδικής ασφάλειας», έπρεπε να επιβληθούν δύο βασικές σκέψεις: “ότι η οδική θνησιμότητα δεν είναι αναπόφευκτη και ότι η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι ανυπολόγιστη”.

Βέβαια, δεν υπάρχουν ιδιαίτερα στοιχεία για την οδική θνησιμότητα σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας του ανθρώπου από της επινόησης του τροχού. Από στατιστική στη Γαλλία στον τομέα αυτό που ξεκινά από το 1821, γνωρίζουμε ότι τη χρονιά αυτή σκοτώθηκαν σε δυστύχημα από άμαξες στους δρόμους της Γαλλίας 1.000 άτομα (πληθυσμός Γαλλίας 32 εκατομμύρια).

Επειδή ο αριθμός αυτός δεν κάλυπτε παρά μόνο τις κεντρικές αρτηρίες και όχι όλους τους δρόμους της επαρχίας, καταλαβαίνουμε εύκολα ότι οι νεκροί σε όλη τη χώρα ήταν κατά πολύ περισσότεροι.

Τα πρώτα τροχαία ατυχήματα με αυτοκίνητα έγιναν κατά την διάρκεια των αγώνων (ΡΑΛΛΥ), στις αρχές του αιώνα που διοργάνωναν τότε συνήθως στη Γαλλία.⁴

Το πρώτο Τροχαίο ατύχημα σε αγώνες έγινε στις 2 Μαΐου 1898. “Μασσαλία-Νίκαια”, όταν συγκρούστηκαν δύο αυτοκίνητα και οι οδηγοί και τα αυτοκίνητα έπεσαν στα χαντάκια με αποτέλεσμα ένα οδηγό νεκρό, ενώ το 1903 κοντά στο Παρίσι στη διάρκεια του αγώνα ΠΑΡΙΣΙ-ΜΑΔΡΙΤΗ, ένα αυ-



τοκίνητο ξέφυγε της πορείας του και χτύπησε σε δέντρο.

Το πρώτο καταγεγραμμένο διεθνώς θύμα τροχαίου ατυχήματος ήταν γυναίκα που την παρέσυρε ένα Αγγλικό αυτοκίνητο στις 17 Αυγούστου του 1886, στο Λονδίνο, μπροστά από το Ξενοδοχείο "Κρύσταλ Παλλάς".

Στη χώρα μας την πρωτιά είχε η παράσυρση το 1907 της άτυχης πεζής Ευφροσύνης Βαμβακά,⁵ από την Καλλιθέα Αττικής που υπήρξε και το πρώτο θύμα.

Το θανατηφόρο αυτό ατύχημα με την παράσυρση της πεζής ΒΑΜΒΑΚΑ, έλαβε ευρεία δημοσιότητα με πρωτοσέλιδες αφιερώσεις στις εφημερίδες τις εποχής « ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» και «ΚΑΙΡΟΙ», σε αντίθεση με τα σημερινά, εκτός από τα πολύνεκρα ούτε καν αναφέρονται και τα θύματα κατέληξαν να χαρακτηρίζονται « ΕΛΠΙΝΟΡΕΣ»⁶

Είχε γίνει όμως προηγουμένως με ελαφρό τραυματισμό τροχαίο ατύχημα στις 22 -9-1902, από εκτροπή στο δρόμο για το ΤΑΤΟΪ του αυτοκινήτου του τότε Διαδόχου Κωνσταντίνου, που οδηγούσε ο οδηγός Σιδέρης και στο οποίο τραυματίστηκε ελαφρά ο Διάδοχος.⁷

Αλλά πριν από τα αυτοκίνητα είχαμε πολλούς τραυματισμούς και θανάτους από τις άμαξες και « κára» που Εμμανουήλ. Ροΐδης, αναφέρει ότι οι τότε αμαξάδες της ΑΘΗΝΑΣ, ανάλογα με τον πληθυσμό⁸, σκότωναν περισσότερους ανθρώπους από τις τίγρεις στην Ινδία.

Αλλά και από εκτροπές και προσκρούσεις σε δέντρα είναι καταγεγραμμένα θανατηφόρα ατυχήματα, όπως στις 18 Φεβρουαρίου 1898, στο Μπράιτον της Αγγλίας, όταν ο Δημοσι-

ογράφος Χένρυ Λίνφιλντ από εκτροπή του ηλεκτρικού του αυτοκινήτου, ξέφυγε από το δρόμο και χτύπησε σε δέντρο.

ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΜΠΛΟΚΗΣ

Η πιθανότητα εμπλοκής κάθε οδηγού σε τροχαίο ατύχημα, εξαρτάται από την ηλικία του, την καλυπτόμενη χιλιομετρική απόσταση σε ετήσια βάση και από το χρόνο που του χορηγήθηκε η άδεια οδήγησης.⁹

Αυτοί είναι οι τρεις βασικότερες παράμετροι που προδιαγράφουν το κατά πόσον και αν θα εμπλακεί κάποιος σε τροχαίο ατύχημα τα επόμενα χρόνια. Φυσικά και ένα ποσοστό ατυχίας του συγκεκριμένου οδηγού παίζει σπουδαίο λόγο. Τα ανωτέρω είναι το συμπέρασμα της σχετικής έρευνας που περιέλαβε 18.500 οδηγούς και πραγματοποιήθηκε από την ερευνητική ομάδα του Βρετανού Geoff Mayock. Σύμφωνα με τους συντάκτες της μελέτης, ο στόχος ήταν να διατυπωθεί ένας μαθηματικός τύπος που να δίνει στον καθένα τη δυνατότητα διαπίστωσης των πιθανοτήτων που έχει να εμπλακεί σε σύγκρουση στη διάρκεια δώδεκα μηνών (1 έτος).

Τα συμπεράσματα, που δημοσιεύθηκαν στα νέα του TRRL (Εργαστήριο Ερευνών στον τομέα των Οδών και των Οδικών Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας), καταλήγουν ότι οι νέας ηλικίας οδηγοί είναι ιδιαίτερα επιρρεπείς στα ατυχήματα (αποδεικνύοντας για άλλη μια φορά ότι η εμπειρία είναι ο πλέον ανασταλτικός παράγων) και ακόμη όσοι διανύουν πολλά χιλιόμετρα ετησίως να παρουσιάζουν επίσης αυξημένες πιθανότητες εμπλοκής σε τροχαίο. Ο χρόνος

κτήσεως αδείας οδηγήσεως - ανεξαρτήτως ηλικίας - απεδείχθη επίσης καθοριστικός. Στον ΠΙΝΑΚΑ που ακολουθεί συμπεριλαμβάνεται αναλυτικά ο τρόπος που κάθε οδηγός μπορεί να υπολογίσει τους βαθμούς που του αναλογούν με βάση καθένα από τα κριτήρια που προαναφέρθηκαν. Ο ανωτέρω “τύπος” των Βρετανών ερευνητών επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών της Αγγλίας, ενώ ενδιαφέρον πιθανότατα είχαν εκδηλώσει και οι Ασφαλιστικές Εταιρείες. Προσθέστε τους βαθμούς αυτούς για να προκύψει η γενική βαθμολογία, βάσει της οποίας θα δείτε κατά πόσον είναι πιθανόν να προκαλέσετε ατύχημα¹⁰ μέσα στον επόμενο χρόνο.

Υπάρχει όμως και η αντίθετη άποψη που η επιρροή της εμπειρίας στην ασφαλή οδήγηση αναγνωρίζεται σε όλες τις έρευνες και όσο περισσότερο ταξιδεύει κανείς, τόσο λιγότερο πιθανό (ανά οχηματοχιλιόμετρο) είναι να εμπλακεί σε ατύχημα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΩΝ ΕΜΠΛΟΚΗΣ ΣΕ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ							
Απόσταση που καλύπτεται ετησίως σε χιλιόμετρα							
Μέχρι 3.200	3.200-5. 600	5.600-11.200	11.200-20.300	άνω των 20.300			
Βαθμό ί: 1	Βαθμοί: 2	Βαθμοί: 3	Βαθμοί: 4	Βαθμοί: 5			
Ηλικία							
17- 21	22 - 29	30- 46	άνω των 47				
Βαθμοί: 4	Βαθμοί: 3	Βαθμοί: 2	Βαθμοί:1				
Χρόνος από την κτήση της άδειας οδήγησης (διπλώματος)							
Μικρότερος από 3 μήνες	8 -20 μήνες	21-59 μήνες	5 χρόνοι α	Άνω. από 16 χρόνια			
Βαθμοί: 5	Βαθμοί: 4	Βαθμοί: 3	Βαθμοί: 2	Βαθμοί:1			
Αν η συνολική σας βαθμολογία είναι:							
12 +	11	10	9	8	7	6	5
Η πιθανότητα να έχετε ατύχημα είναι αντιστοίχως:							
1: 2,4	1: 3	1: 4	1: 5	1: 6	1: 8	1:11	1:14

Σε αυτό δεν συνηγορεί μόνο η αυξανόμενη εμπειρία, αλλά και το γεγονός ότι, όσοι διανύουν πολλά χιλιόμετρα, τα διανύουν στην πλειοψηφία τους εκτός πόλης, (με εξαίρεση τους οδηγούς Αστικών Λεωφορείων και ΤΑΞΙ), ενώ όσοι έχουν λίγα χιλιόμετρα εμπειρίας, έχουν μεγαλύτερο ποσοστό διαδρομών σε αστικές περιοχές, όπου και η πιθανότητα ατυχήματος είναι μεγαλύτερη, αφού εντός των πόλεων το όλο σύστημα είναι περισσότερο πολύπλοκο.

Στις Η.Π.Α. έγινε πρόσφατα έρευνα για την πιθανότητα θανάτου από διάφορες αιτίες και αποδείχθηκε ότι:

- ▶ Η πιθανότητα θανάτου από τροχαίο Ατύχημα είναι τέταρτο στη λίστα με 1 στις 84.
- ▶ Η πιθανότητα θανάτου από παράσυρση πεζού από αυτοκίνητο είναι 1 στις 626.
- ▶ Η πιθανότητα θανάτου από ατύχημα με Μοτοσυκλέτα είναι 1 στις 1020
- ▶ Η πιθανότητα θανάτου από τροχαίο με ποδήλατο είναι 1 στις 4919.



ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Οδική Ασφάλεια είναι σύμφωνα με τους ορισμούς του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), η σωστή διαχείριση και χρησιμοποίηση του συνόλου των παραγόντων που μπορούν να προκαλέσουν ένα τροχαίο ατύχημα Οδός - Χρήστης (οδηγός-επιβάτης-πεζός) και

Όχημα.

Για να καθιερωθεί η έννοια της «οδικής ασφάλειας», έπρεπε να επιβληθούν δύο βασικές σκέψεις:

▶ Ότι η οδική θνησιμότητα δεν είναι αναπόφευκτη και ότι η αξία της ανθρώπινης Ζωής είναι ανυπολόγιστη.

Η αντιμετώπιση κατόπιν τούτου των οδικών ατυχημάτων είναι μία ιδιαίτερα πολύπλοκη διαδικασία, δεδομένου ότι είναι πολλοί οι “παράγοντες” που τα δημιουργούν και πολλές φορές αδιευκρίνιστα τα αίτια που τα προκαλούν και τα επηρεάζουν.

Σημαντικές προσπάθειες γίνονται σε επίπεδο Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ όρισε ρητά για πρώτη φορά ότι “η κοινή πολιτική μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας”.

Τα τελευταία 20 χρόνια, έχουν υιοθετηθεί πάνω από εκατό οδηγίες στην περιοχή της οδικής ασφάλειας, που αφορούν κυρίως στην εναρμόνιση των κανόνων των σχετικών με την κατασκευή των οχημάτων.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η χώρα μας δείχνουν μία ιδιαίτερη ευαισθησία τις τελευταίες δεκαετίες όσον αφορά στην πρόληψη των οδικών ατυχημάτων, κάνοντας σημαντικές προσπάθειες που αφορούν σε όλους τους παράγοντες πρόκλησης των ατυχημάτων.

▶ Ο κατάλογος που ακολουθεί, σε 26 σημεία παρουσιάζει τα σημαντικότερα μέτρα και τις προσπάθειες που έγιναν ή που πρόκειται να γίνουν τα τελευταία χρόνια στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

▶ Εκστρατείες ευαισθητοποίησης και κυκλοφοριακής αγωγής των νέων οδηγών.

▶ Εκστρατείες ευαισθητοποίησης για την χρήση των ζωνών ασφαλείας.

▶ Εκστρατείες ευαισθητοποίησης για τον σεβασμό των ορίων ταχύτητας.

▶ Εκστρατείες ευαισθητοποίησης για την ορατότητα κατά την διάρκεια της νύχτας «να έχεις ορατότητα και να είσαι ορατός».

▶ Εκστρατείες ευαισθητοποίησης για την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, φαρμάκων ή ναρκωτικών.

▶ Μείωση του ανώτατου επιτρεπόμενου επιπέδου οινοπνεύματος στο αίμα του οδηγού.

▶ Υποχρεωτική χρήση ζωνών ασφαλείας σε όλες τις θέσεις του οχήματος (εμπρός και πίσω).

▶ Υποχρεωτική χρήση του κράνους από τους οδηγούς δικύκλων.

▶ Προτυποποίηση και υποχρεωτική χρήση ειδικού μηχανισμού συγκράτησης για μεταφορά παιδιών κάτω των 10 ετών.

► Υποχρεωτική χρήση της πρώτης κλίμακας των φώτων κατά την διάρκεια της ημέρας, από τις μοτοσικλέτες ή από όλα τα οχήματα.

► Περιορισμός και έλεγχος της ταχύτητας, ιδιαίτερα σε κατοικημένες περιοχές με εισαγωγή των ζωνών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτερο επιτρεπόμενο όριο των 30 χλμ./ώρα.

► Μείωση των ορίων ταχύτητας κατά την διάρκεια του χειμώνα ή και κατά την διάρκεια της νύχτας.

► Αυστηρότερη εφαρμογή μέτρων και ποινών μέσω της εντατικοποίησης της Αστυνόμευσης, όπως περισσότερος έλεγχος της κυκλοφορίας, μεγαλύτερα πρόστιμα, άμεση αφαίρεση διπλώματος οδήγησης κ.λ.π.

► Ενδυνάμωση της Αστυνόμευσης σχετικά με την απαγόρευση της χρήσης των ανιχνευτών ραντάρ.

► Αυστηρές και κλιμακούμενες ποινές που περιλαμβάνουν πιο υψηλά πρόστιμα, άμεση άρση της άδειας οδήγησης, σύστημα βαθμών (point system).

► Εισαγωγή κανόνων κυκλοφορίας και μέτρων προστασίας για του ποδηλάτες.

► Βελτίωση της σήμανσης και ιδιαίτερα της ορατότητας και λειτουργικότητας των πληροφοριακών πινακίδων.

► Εκτεταμένες επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

► Ειδικές διατάξεις για την κυκλοφορία των φορτηγών (διατάξεις για την συγκράτηση του νερού, ειδικοί δείκτες ελιγμών για κάθε τμήμα των αρθρωτών οχημάτων, σύστημα ABS, πίσω φώτα ομίχλης, ειδικοί καθρέπτες, διατάξεις ταχογράφων και περιορισμού της ταχύτητας κλπ.).

► Αυστηρότερος και τακτικότερος τεχνικός έλεγχος των οχημάτων (κάθε τρία χρόνια για τα ΙΧ και κάθε δύο χρόνια για τα φορτηγά).

► Μείωση του φόρου για αγορές εξαρτημάτων οδικής ασφάλειας.

► Διακρατική συνεργασία για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων.

► Εθνική στρατηγική για την καταπολέμηση των οδικών ατυχημάτων.

► Εκπόνηση και εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων (τριετών ή πενταετών) οδικής ασφάλειας σε εθνικό ή και τοπικό επίπεδο.

► Εντατικοποίηση της παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Ο στόχος που επιδιώκεται με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια, το οποίο δρομολογήθηκε το 2001 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορεί να επιτευχθεί εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας.

Συγκεκριμένα, επιδιώκεται να μειωθούν κατά το ήμισυ οι θάνατοι από τροχαία στην Ευρώπη κατά την περίοδο 2001-2010 και να μειωθεί έτσι ο συνολικός αριθμός των νεκρών από περίπου 50.000 σε 25.000.

Αυτό είναι και το κύριο μήνυμα που προκύπτει από τα



τελευταία διαθέσιμα στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα την πρώτη Ευρωπαϊκή Ημέρα οδικής ασφάλειας. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι ο φιλόδοξος αυτός στόχος είναι ότι τους τελευταίους 12 μήνες σημειώθηκε μείωση κατά 8% του αριθμού των νεκρών. Σε

σύγκριση με τα στοιχεία για το 2001 προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια του 2006 σώθηκαν 12.000 περίπου ζωές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

«Εάν συνεχίσουμε προς αυτή την κατεύθυνση, χάρη στις προσπάθειες όλων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο στόχος μπορεί να επιτευχθεί το 2010· όμως τίποτε δεν είναι δεδομένο - χρειάζονται συνεχείς προσπάθειες» δήλωσε ο Jacques Barrot, Αντιπρόεδρος της Επιτροπής και αρμόδιος για θέματα μεταφορών, υπενθυμίζοντας ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί προτεραιότητα της θητείας του και καλώντας όλα τα κράτη μέλη να μελετήσουν προσεκτικά τη σχετική έκθεση που μόλις δημοσιεύθηκε και να καταλήξουν στα συμπεράσματά τους.

Πέρα από τους ψυχρούς αριθμούς και τις στατιστικές για τον αριθμό των θυμάτων τροχαίων, πρωταρχική σημασία έχει η δυνατότητα αξιολόγησης των επιδόσεων των χωρών μέσω καλά επιλεγμένων δεικτών. Οι δείκτες αυτοί αντικατοπτρίζουν τον αντίκτυπο των ασκούμενων πολιτικών και δίνουν τη δυνατότητα καλύτερης αντιμετώπισης των συγκεκριμένων προβλημάτων. Στο πλαίσιο της πρώτης Ευρωπαϊκής Ημέρας οδικής ασφάλειας, τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν στο ευρύ κοινό.

Με την ευκαιρία της Ευρωπαϊκής αυτής Ημέρας οδικής ασφάλειας, η Επιτροπή δίνει για πρώτη φορά στη δημοσιότητα τα αποτελέσματα του έργου «SafetyNet», το οποίο χρηματοδοτείται από το 6ο πρόγραμμα πλαίσιο για την έρευνα και θέτει τα θεμέλια του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου οδικής ασφάλειας χάρη στο SafetyNet πραγματοποιήθηκε σημαντικό έργο όσον αφορά τους δείκτες επιδόσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Στη σχετική έκθεση επιλέχθηκαν επτά δείκτες επιδόσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας: αλκοόλ και ναρκωτικά, ταχύτητα, ζώνες ασφαλείας και κράνος, χρήση των φανών του οχήματος την ημέρα, παθητική ασφάλεια των οχημάτων, οδική υποδομή, πρώτες βοήθειες στα θύματα. Οι τρεις πρώτοι δείκτες είναι οι σημαντικότεροι και οι πλέον εμπεριστατωμένοι.

Μεταξύ των διαφόρων χωρών που εξετάστηκαν, σημειώνονται μεγάλες διαφορές. Συγκεκριμένα:

► Το 5% έως 30 % των θανάτων από τροχαία οφείλεται στην κατανάλωση ποσότητας αλκοόλ μεγαλύτερης από το επιτρε-

πόμενο όριο από έναν τουλάχιστο οδηγό.

► Έως και το 50% των οδηγών δεν τηρεί τα ισχύοντα όρια ταχύτητας.

► Το 67% έως 97 % των επιβατών επιβατικών αυτοκινήτων ή ημιφορτηγών φορούν ζώνη ασφαλείας στις μπροστινές θέσεις του αυτοκινήτου και το 28% έως 89% στις πίσω θέσεις.

► Ειδικά καθίσματα χρησιμοποιούνται για το 20% έως 96% των παιδιών κάτω των 12 ετών.

Παρά το ότι η ασφάλεια που παρέχουν τα οχήματα (παθητική ασφάλεια) βελτιώνεται συνεχώς, έκπληξη αποτελεί το γεγονός ότι δεν μειώνεται η διαφορά μεταξύ των χωρών που καταλαμβάνουν τις καλύτερες θέσεις στην κατάταξη και των υπολοίπων.

Οι συνημμένοι πίνακες δίνουν μια συνοπτική εικόνα των επιδόσεων των κρατών μελών, καθώς και της Ελβετίας και της Νορβηγίας, για την αλκοολίκια, τη χρήση της ζώνης ασφαλείας και τη χρήση παιδικών καθισμάτων. Όσον αφορά τα στοιχεία για την ταχύτητα, ορίζονται με πολύ διαφορετικό τρόπο από τη μια χώρα στην άλλη, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η κατάρτιση συγκριτικού πίνακα.

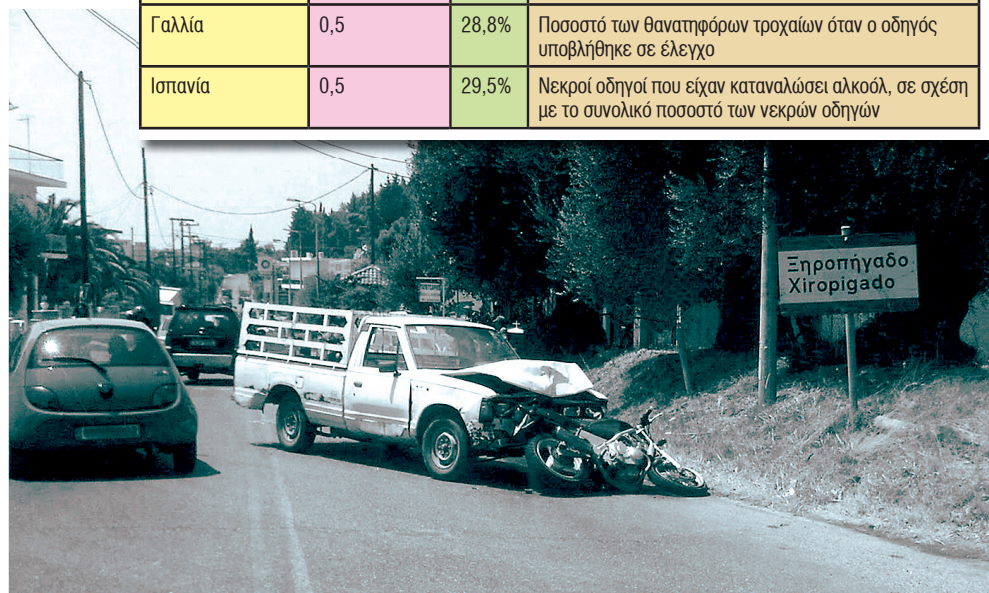
Οι δείκτες επιδόσεων αποτελούν λογική συνέχεια του “πίνακα αποτελεσμάτων για την οδική ασφάλεια” που δίνεται σήμερα στη δημοσιότητα κατά την πρώτη Ευρωπαϊκή Ημέρα οδικής ασφαλείας.

Χώρα	%
Γαλλία	97%
Γερμανία	96%
Μάλτα *	96%
Σουηδία	92%
Κάτω Χώρες	90%
Ηνωμένο Βασίλειο	90%
Νορβηγία	90%
Φινλανδία	88%
Ιρλανδία	86%
Πορτογαλία*	86%
Δανία	85%
Αυστρία	83%
Ελβετία	82%
Λουξεμβούργο	80%
Πολωνία*	78%
Λετονία*	77%
Ισπανία	74%
Εσθονία	74%
Τσεχία	72%
Ιταλία*	71%
Βέλγιο	71%
Ουγγαρία	67%

Πίνακας :2

Ποσοστό % των θανάτων από τροχαία που οφείλεται στην κατανάλωση ποσότητας αλκοόλ μεγαλύτερης από το επιτρεπόμενο όριο από έναν τουλάχιστο οδηγό (εκτός αν αναφέρεται κάτι διαφορετικό).

Χώρα	Επιτρεπόμενο όριο (mg/ml)	%	Σχόλια
Τσεχία	0,0	4,8%	
Αυστρία	0,5	5,9%	
Βέλγιο	0,5	8,2%	Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν μόνον στο 20% των εμπλεκόμενων οδηγών σε θανατηφόρα τροχαία
Κάτω Χώρες	0,5	8,3%	
Ουγγαρία	0,0	8,7%	Από το οποίο το 8,4% αφορά οδηγούς με ποσοστό αλκοόλ που υπερέβαινε το 0,5 mg/ml
Ελλάδα	0,5	9,4%	
Πολωνία	0,2	9,8%	
Γερμανία	0,3	12,1%	
Σλοβακία	0,0	12,9%	
Λιθουανία	0,4	14,8%	
Δανία	0,5	16,0%	
Ηνωμένο Βασίλειο	0,8	17,0%	
Ελβετία	0,5	19,3%	
Λετονία	0,5	21,7%	
Νορβηγία	0,2	22,2%	Νεκροί οδηγοί που είχαν καταναλώσει αλκοόλ, σε σχέση με το συνολικό ποσοστό των νεκρών οδηγών
Κύπρος	0,9	22,5%	Το επιτρεπόμενο όριο αλκοολαιμίας μειώθηκε σε 0,5 mg/ml το 2006
Φινλανδία	0,5	23,4%	
Εσθονία	0,2	23,5%	
Σουηδία	0,2	25,0%	Με βάση τις νεκροψίες σε οδηγούς
Πορτογαλία	0,5	27,8%	Νεκροί οδηγοί που είχαν καταναλώσει αλκοόλ, σε σχέση με το συνολικό ποσοστό των νεκρών οδηγών
Γαλλία	0,5	28,8%	Ποσοστό των θανατηφόρων τροχαίων όταν ο οδηγός υποβλήθηκε σε έλεγχο
Ισπανία	0,5	29,5%	Νεκροί οδηγοί που είχαν καταναλώσει αλκοόλ, σε σχέση με το συνολικό ποσοστό των νεκρών οδηγών



Πίνακας: 1

Ποσοστό των επιβατών ιδιωτικών αυτοκινήτων ή ημιφορτηγών που φορούν ζώνη ασφαλείας στις μπροστινές θέσεις (την ημέρα).

*αποκλειστικά οι οδηγοί

Πίνακας 3

Ποσοστό των επιβατών ιδιωτικών αυτοκινήτων που φορούν ζώνη ασφαλείας στις πίσω θέσεις (την ημέρα).



ΠΗΓΗ : “ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 2001-2005”.

²Από πολλά χρόνια επικράτησε να αποκαλείται “Ο Μολώχ της ασφάλτου” γιατί ο Μολώχ ήταν ακραίος θεός των Αμμωνιτών και των Μωαβιτών στον οποίο προσφέρονταν ανθρωποθυσίες”.

³Χαρακτηριστικό είναι το τροχαίο ατύχημα που αναφέρει η Μυθολογία με το πτερωτό άρμα που χάρισε ο Ποσειδώνας στον Πέλοπα βασιλιά της Ήλιδας που συναγωνίστηκε σε αρματοδρομία με Οινόμαο για χάρη της κόρης του βασιλιά της Πίσσας, Ιπποδάμειας και συνωμότησε με τον Μυρτίλο ηνίοχο του άρματος του Οινόμαου που έβγαλε τα πύρους από τους άξονες των τροχών του και προκάλεσε έτσι την εκτροπή την ανατροπή και τον θάνατο του.

⁴Στον αγώνα Παρίσι-Μαδρίτη, στις 24 Μαΐου 1903 στις 04:00 το πρωί οι πραγματικές βολίδες (αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες) ξεκίνησαν από τις Βερσαλλίες. Η γιορτή θα μετατραπεί γρήγορα σε δράμα. Λίγο μετά την εκκίνηση, η πίσω ρόδα της Mercedes του Αμερικανού Terry θα σπάσει. Το ρεζερβουάρ της βενζίνης θα πάρει φωτιά. Οδηγός και μηχανικός κήκον στα χέρια και στο πρόσωπο. Λίγα χιλιόμετρα πιο πέρα ο Porter «φεύγει» σε μία στροφή, πέφτει πάνω σε ένα σπιτάκι και τραυματίζεται βαριά. Ο Rodolphe Darzens, συνεργάτης της εφημερίδας Journal, θα γλιτώσει από ένα ατύχημα με 100 χλμ./ώρα. Ο Marcel Renault στην προσπάθειά του να προσπεράσει έναν άλλο οδηγό και λόγω της υπερβολικής σκόνης, δεν βλέπει τον επόπτη και τη σημαία που προαναγγέλλει κάποια απότομη στροφή. Το αυτοκίνητο του τινάζεται σε ένα δέντρο και ο ίδιος πετάγεται πολλά μέτρα πιο πέρα. Θα πεθάνει δύο μέρες μετά. Αλλά και ο Georges Richard θα πέσει πάνω σε ένα δέντρο και θα σπάσει ένα πόδι. Λίγο πιο κάτω, το αυτοκίνητο του Tournaud χτυπά ένα γάιδαρο, ο ίδιος σκοτώνεται και το αυτοκίνητο του πέφτει πάνω στον κόσμο και σκοτώνει δύο θεατές. Στο Montguyon, η Dietrich του Stead ανατρέπεται και ο οδηγός τραυματίζεται. Η Lorrain-Barron θα χτυπήσει ένα σκύλο, του οποίου το σώμα θα μπλοκάρει το σύστημα διεύθυνσης. Το αυτοκίνητο στη συνέχεια θα πέσει πάνω σε ένα δέντρο. Άλλοι δύο νεκροί. Το βράδυ στο Μπορντό κανείς δεν έχει μυαλό να σκεφτεί τη νίκη του Gabriel που με μία Morgs κάλυψε τη διαδρομή σε 5 ώρες και 13’. Μέση ωριαία 105 χλμ./ώρα. Μία επιτυχία πληρωμένη πολύ ακριβά : δέκα νεκροί και δεκάδες τραυματίες (αγωνιζόμενοι και θεατές). Ο αγώνας διακόπηκε με εντολή του υπουργού Εσωτερικών. Όλοι αναζητούν τώρα τις αιτίες. Πρώτος υπαίτιος η ταχύτητα. Τη στιγμή του δυστυχήματος ο Marcel Renault έτρεχε με 99 χλμ./ώρα. Τώρα, με μεγαλύτερη ψυχραιμία μπορεί κανείς να βρει τις πραγματικές αιτίες. Αυτά τα κατασκευάσματα ήταν αρκετά ψηλά, χωρίς ανάρτηση, «εξοπλισμένα» μ’ ένα σύστημα φρένων ασιείο και ένα μέτριο σύστημα διεύθυνσης, και έτρεχαν σαν βολίδες σε στενούς και έντονα καμπυλωμένους δρόμους, γεμάτους παγίδες, σηκώνοντας στο πέρασμά τους πολλή σκόνη που τύφλωνε τους άλλους οδηγούς. Τέλος, ας φανταστούμε το πλήθος που συγκεντρωνόταν πολυπληθές σε ορισμένα σημεία, αγνοώντας τον κίνδυνο και φυσικά όντας πολύ περίεργο.

⁵ Παραθέτουμε κατωτέρω αυτούσιες λόγος του πολύ ενδιαφέροντος του θέματος τις δικές μας δημοσιεύσεις στο Περιοδικό «ROAD and Drive» «Ήταν μια ηλιόλουστη ημέρα της τότε Αθήνας, η τελευταία Αποκριά της 4ης Μαρτίου του 1907 και την 11 και 30 π.μ. ο τότε Πρίγκιπας Ανδρέας με την σύζυγό του Πριγκίπισσα Αλίκη και τους Πρίγκιπες Χριστόφορο και Γεώργιο, πήγαιναν εκδρομή στο Π. Φάληρο με ένα επιβατηγό αυτοκίνητο.

«Στη θέση του οδηγού ήταν ο Πρίγκιπας Ανδρέας, και στο αυτοκίνητο επέβαινε και ο Υπάσιπιστής του Ιωάν. Μεταξάς που ήταν και ο πρώτος αυτόπτης

Χώρα	%
Γερμανία	89%
Νορβηγία	85%
Ηνωμένο Βασίλειο	84%
Φινλανδία	78%
Σουηδία	73%
Γαλλία	70%
Κάτω Χώρες	64%
Δανία	63%
Λουξεμβούργο	60%
Ελβετία	53%
Αυστρία	52%
Ισπανία	51%
Ιρλανδία	46%
Πορτογαλία	45%
Τσεχία	41%
Ουγγαρία	34%
Εσθονία	30%
Μάλτα	28%



Μάρτυρας.. Όταν είχαν διέλθει την Πύλη του Ανδριανού και εισήρχοντο στη Λ. Συγγρού είδαν να τους ακολουθεί ένα άλλο αυτοκίνητο “τρέχον με-τά καταπληκτικής ταχύτητας” που ανήκε στον ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ Νικόλαο, γιό του Υπουργού ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ Βουλευτή Φθιώτιδας και δεν οδηγείτο από τον ίδιο, αλλά από τον οδηγό του.. Τα δύο αυτοκίνητα φάνηκαν προς στιγμή να βαίνουν πλάι-πλάι και να συναγωνίζονταν σε ταχύτητα. Αιφνίδια το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου “ανέπτεξε όλη την ταχύτητα του, την απαληκτική των 90χ/ω” και επροσπέρασε το αυτοκίνητο του Πρίγκι-πα, που έβαινε πλησίον του δεξιού πεζοδρομίου της Λεωφόρου, “αφήνον εκτυφλωτικά νέφρη κονιοτρού”. Η πεζή εκινείτο από το δεξιό πεζοδρόμιο προς τό αριστερό, σε σχέση με την πορεία των αυτοκινήτων και κρατούσε από τό χέρι το ανήλικο παιδί της. Το αυτοκίνητο του ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ, δεν μπόρεσε όμως να την αποφύγει, την παρέσυρε, την έρριψε κάτω και τό αυτοκίνητο πέρασε πάνω από το σώμα της και την τραυμάτισε θανάσιμα. Ευτυχώς το ανήλικο παιδάκι της δεν τραυματίστηκε καθόλου. Μετά απ’ αυτό το αυτοκίνητο του ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ, ανέπτυξε ταχύτητα και εξαφανίστηκε. Εν τω μεταξύ τό αυτοκίνητο του Πρίγκιπα που είρχετο πίσω σε λίγα μέτρα, δεν «νεκλήφθη τη σκηνή του ατυχήματος λόγω της σκόνης και ενώ η πεζή εκεττο κατά γής, πέρασε και αυτό πάνω από το σώμα της και την αποτελείωσε. Η πεζή ονομαζόταν Ευφροσύνη Θ. ΒΑΜΒΑΚΑ, ήταν ηλικίας 25 ετών Είχε παντρευθεί πρόσφατα με τό διατελούντα σε χηρεία σύζυγο της, που είχε από τό πρώτο γάμο του δύο ανήλικα παιδιά. Εμενε στην Καλλιθέα και πρόσφατα είχε μετακομίσει κοντά στη γέφυρα του Ιλισσού ποταμού. Το ατύχημα αποδόθηκε στον «έερα» γιατί “τό αυτοκίνητο ..διήλθε πολύ πλησίον της οπευδούσης προς την αυτήν πλευράν γυναικός, τό αναπτύχθεν δε ρεύμα αέρος, το οποίον κατά τους ειδικούς είναι ικανόν να κατάρρηνη πέντε ανθρώπους, άμα τη διελεύσει τούτου συνεπείρε την άτυχη και την απέρριψε αναισθητόν..” Άπό τότε λοιπόν στη χώρα μας καίποθ έχουν περάσει 103 σχεδόν χρόνια «ΑΕΡΟΛΟΓΟΥΜΕ»

⁶ Ο Ελπίνορας ήταν Ναύτης του Οδυσσέα, που δεν είχε διακριθεί ούτε για την τάλμη του, ούτε για τα καθήκοντα που του ανέθετε ο Οδυσσεύς, αλλά τον κτύπησε το κατάρτι του πλοίου και πέθανε. Κατόπιν τούτου ο Οδυσσεύς έπρεπε να πεί διο νεκρώσιμα λόγια αποχωρισμού, όχι γιατί διακρίθηκε σε κάτι, αλλά μόνο γιατί πέθανε.

⁷ Όταν έφερε στην Ελλάδα το αυτοκίνητο ο Διάδοχος το 1898 από τη Γερμανία το αυτοκίνητο που ήταν 40 ίππους μια ημέρα ο πατέρας του ο τότε Βασιλιάς Γεώργιος που είδε ότι « κλότσαγε » του είπε «Τίνο μήπως από τα 40 άλογα έχουν φορηθεί μερικά και για αυτό το λόγο δεν κινείται όπως θα έπρεπε;»

⁸ Παραθέτουμε αυτούσια την αφήγηση του Εμμανουήλ Ροΐδη στο Μυθιστόρημα “Το παράπονο ενός Νεκροθάφτη” όταν σκοτώθηκε από άμαξα στην τότε Αθήνα ο τελευταίος γιος του ο Γιάννης και αντίκρισε τη σωρό του “Ο σωρός ήταν ο Γιάννης μου, εκείνος που μ’ έλεγε πως θα κάνη υπότροφο ο βουλευτής. Τον εί-χε στείλει η μάνα του να φρονίσει και τον πλάκωσαν ένας αμαξάς, που έτρεχε σαν κυνηγημένος λαγός σε στενό δρόμο γεμάτο κόσμο. Ο Γιάννης πέθανε μετά δύο ώρες. Όλοι τον έκλαιαν κι’ αναθεμάτιζαν τ’ αμάξια και την Αστυνομία. Ο νεκροσκοπός μας έλεγε πως έκαμε τον λογαριασμό και πως ανάλογα του πληθυσμού περισσότερους ανθρώπους σκοτώνουν οι αμαξάδες εις τας Αθήνας, παρά οι τήρεις εις τας Ινδίας. Γιατί όμως να μη κάμει το κέρρι του κι’ ο αμα-ξάς, αφού έχει κι’ εκείνος προστασία, τό δικαίωμα δηλαδή να μας σασκατεύει με το αμάξι του, καθώς ο χασάπης κι’ ο μανάβης να μας αρρωστούν με τη σαπίλα και την αποφορά τους;”

⁹
¹⁰ Αν, π.χ., είσθε 45 ετών, αποκτήσατε δίπλωμα στα 18 και διανύετε κάθε χρό-νο με το αυτοκίνητο απόσταση 18.000 χιλιομέτρων, η βαθμολογία σας είναι 2+1+4=7 και η πιθανότητα να συγκρουσθείτε είναι 1 στα 8. Με άλλα λόγια, είναι πολύ πιθανόν, να έχετε ατύχημα. μέσα στα επόμενα οχτώ χρόνια! Αν όμως είσθε 19 ετών, έχετε το δίπλωμά σας λιγότερο από οκτώ μήνες και διανύ-ετε χιλιόμετρα με ετήσιο ρυθμό άνω των 21.000, τότε οι πιθανότητες σας είναι εμπλοκή μέσα στα επόμενα 2,4 χρόνια. Αν σε όλα τα παραπάνω συνυπολογί-σετε και τις σαφώς τραγικότερες νεοελληνικές συνθήκες οδικής κυκλοφορίας, τότε οι πιθανότητες αυξάνονται άκρως ανησυχητικά.]