

περισσότερη επιμόρφωση και την πολιτεία να πάρει και να εφαρμόσει τα επιβαλλόμενα μέτρα.

(Σε ασύνδετο σχήμα)



Γράφει ο
Βýρων Τομάζος
Μηχανολόγος,
Απόφοιτος Πολυτεχνείου
Μονάχου
e-mail: btomazos@gmail.com

Το έναυσμα αυτού του άρθρου μου είναι διπτό.

Το πρώτο ανήκει σε μία φίλη μας, την Γ. Μ., που με παρακάλεσε να γράψω ένα άρθρο για την οδική συμπεριφορά στην περιοχή μας τη Βούλα. Και το άλλο μου δημιουργήθηκε ανεβαίνοντας στο ασανσέρ του γραφείου μας όπου ήταν ένας υπάλληλος της DHL, με ρωτάει σε ποιο όροφο να πάει κάτι έγγραφα και τον ρωτώ αν πάντα φοράει κράνος και μου λέει εγώ πάντα είμαι νόμιμος...

Για την περιοχή μας, στη Βούλα που ξέρουμε, πράγματι οι δρόμοι, κυρίως από ορισμένους νέους, χρησιμοποιούνται σαν Ράλλυ πίστας, ειδικά από αυτούς που έχουν ακριβά και μεγάλο κυβισμό αυτοκίνητα. Εν μέρει τους καταλαβαίνω, να έχεις τόσο πολύ καλό και ακριβό αυτοκίνητο και να μην μπορείς να τρέξεις.

Γ' αυτό τελευταία έχουμε αρκετά τροχαία ατυχήματα στην περιοχή μας.

Το μείζον πρόβλημα για εμένα είναι ότι πρώτον σαν λαός είμαστε ατομιστές και απειθαρχοί και δεύτερον ότι δε μας έχει μεταφερθεί κυρίως από τα σχολεία η σωστή οδηγική συμπεριφορά και δε μας έχουν επισημάνει τους κινδύνους της οδήγησης.

Το παλικαρί της DHL που είναι συνέχεια πάνω στο μηχανάκι φοράει το κράνος γιατί του το επιβάλλει πιθανόν η εταιρεία και γιατί αμυδρά φοβάται την αστυνομία. Το φοράει για να είναι νόμιμος. Και αγνοεί ότι, όταν το φοράει, η πιθανότητα να έχει θανατηφόρο ατύχημα είναι λιγότερο πιθανή κατά 30 φορές.

Σε ό,τι αφορά τους θανάτους από τα δίκυκλα, μεγάλη ευθύνη φέρει η πολιτεία και κατ' επέκταση η αστυνομία. Αν θυμάστε είχα γράψει ένα ανοιχτό γράμμα στον τότε υπουργό δημόσιας τάξης και του είπα ότι εγώ αν ήμουν υπουργός και είχα την συγκατάβαση της πολιτείας θα μείωνα τρομερά τα ατυχήματα, βάζοντας σε συνεχή βάρδια τέσσερα πέντε κλιμάκια, στους κυριότερους δρόμους των Αθηνών, του λεκανοπεδίου και από ένα στις άλλες μικρές πόλεις και τα νησιά. Αυτό μπορείτε να το διαπιστώσετε και εσείς. Σπάνια βλέπουμε αστυνομία να γράφει τα δίκυκλα για τα κράνη.

Θα μου πει κανείς ότι είναι θέμα κόστους. Μα το κόστος, πέραν από τους θανάτους και τους τραυματισμούς των ανθρώπων, για την περιθάλψη τους είναι πολλαπλάσιο από το κόστος των κλιμακίων της αστυνομίας. Ο ραλίστας που οδηγεί μεγάλου κυβισμού αυτοκίνητο με μεγάλη επιτάχυνση σε κατοικημένη περιοχή, που η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι 30-50 χλμ., αγνοεί ότι όταν τρακάρει σε σταθερό εμπόδιο ή δέντρο με ταχύτητα 40 χλμ. το κεφάλι του ζυγίζει 2 τόνους, λόγω αδράνειας και είναι ανάλογο του τετραγώνου της ταχύτητας επί της μάζας. Και υπό αυτές τις συνθήκες, έστω και με 40 χιλιόμετρα, ο θάνατος είναι βέβαιος.

Είμαστε οι πρώτοι σε τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη περνάμε και τους 28. Και τα περισσότερα οφείλονται σε ανθρώπινη αμέλεια και άγνοια.

Τα κύρια αίτια είναι η υπερβολική ταχύτητα και το αλκοόλ. Σε αυτό όλοι μας στην Ελλάδα οδηγούμε με 2-3 ποτηράκια κρασί και υπερβαίνουμε τα όρια. Πηγαίνετε σε ένα πάρτι και θα δείτε ότι όλοι πίνουν και οδηγούν.

Θυμάμαι κάποτε, όταν ήμουνα με τον γαμπρό μου στο Όσλο της Νορβηγίας, ένας συνεργάτης μας με το αυτοκίνητό του πάκκαρε ημέρα Κυριακή στην πλατεία της πόλης μπροστά στο ξενοδοχείο. Ήπιαμε 2-3 κρασιά και μετά λέει ότι δε μπορώ να το κουνήσω το αυτοκίνητο, θα πάρω ταξί και θα έρθω αύριο τα ξημερώματα να το πάρω.

Περίπου 100 μέτρα παρακάτω ήταν ελεύθερο πάρκινγκ. Του λέω άσε με να το πάω εγώ, μου λέει αν σε πιάσουν εσένα να οδηγείς το

δικό μου αυτοκίνητο με υπερβολικό αλκοόλ, θα μου πάρουν και εμένα το δίπλωμα. Υπερβολικό βέβαια γιατί αυτοί πίνουν πολύ και χάνουν το κοντρόλ.

Ενώ εμείς τουλάχιστον έχουμε κοντρόλ του εαυτού μας και θα δεις σπάνια μεθυσμένο άνθρωπο στα πάρτι. Κάπου αυτό-κοντρολαριζόμαστε. Κάπου στο μέσο είναι η χρυσή τομή.

Ως Έλληνες δεν είχαμε εμπειρία οδήγησης στους αυτοκινητόδρομους όπου ένας βασικό λόγος ατυχήματος είναι η προσπέραση και το αργό οδήγημα. Στην Αμερική, τουλάχιστον, ξέρω ότι είναι σοβαρή παράβαση όταν αλλάξεις λωρίδα χωρίς φλας και χωρίς επιτάχυνση για να δώσεις τον χρόνο στον άλλο να φρενάρει. Σιγά σιγά μαθαίνουμε να οδηγούμε και στους αυτοκινητόδρομους και να κρατάμε τις αποστάσεις.

Πρέπει να πω ότι έχουμε βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια σε ό,τι αφορά τη ζώνη και το κράνος, χρειάζεται όμως ακόμα αρκετή προσπάθεια. Επίσης έχει αποδειχθεί ότι τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν 30 χιλιόμετρα από το σπίτι μας, ειδικά όταν ερχόμαστε από μεγάλα ταξίδια, που είμαστε κουρασμένοι και ριλαξάρουμε, γιατί δήθεν γνωρίζουμε εμείς τους δρόμους, χωρίς να λαμβάνουμε υπόψη μας αν τους γνωρίζουμε και οι άλλοι.

Ένας επίσης σοβαρός παράγοντας ατυχήματος είναι οι αργοί οδηγοί, πάνε σαν κάβουρες, εκνευρίζουν τους άλλους και κάνουν προσπεράσματα χωρίς μεγάλη προσοχή και αυτά είναι ως επί το πλείστον θανατηφόρα, γιατί συγκρούονται μετωπικά με τα άλλα και τότε οι δυνάμεις που προέγραφα πολλαπλασιάζονται.

Στην Ελλάδα που πέρασε δύο πολέμους, χάσανε τη ζωή τους σε ώρα μάχης 70.000 ελληνόπουλα. Ενώ στα 60 τελευταία χρόνια έχασαν τη ζωή τους 140.000 άνθρωποι και 350.000 έμειναν ανάπηροι.

Είναι θλιβερή αυτή η διαπίστωση και πρέπει αυτός ο ποταμός αίματος να αναχαιτιστεί και να μειωθεί. Χρειάζεται μία προσπάθεια από όλους μας να ανακτήσουμε περαιτέρω κυκλοφοριακή συνείδηση και οι ιθύνοντες να εφαρμόσουν τα κατάλληλα μέτρα για να περιοριστεί αυτή η μάστιγα για τους νέους που έχει κλίμακα γενοκτονίας.

Φίλε ραλίστα, φίλε οδηγέ της DHL, η κατοικημένη περιοχή δεν είναι πίστα για Ράλλυ, διότι πέραν του ότι κινδυνεύεις εσύ κινδυνεύουν και τα μικρά παιδιά που παίζουν τους δρόμους ή που τρέχουν να πιάσουν τη μπάλα που τους έπεσε. Στη μεγάλη ταχύτητα η απόσταση φρεναρίσματος είναι και αυτή ανάλογη με το τετράγωνο της ταχύτητας. Δηλαδή αν π.χ. στα 30 χιλιόμετρα είναι 10 μέτρα, στα 45 είναι 22,5.

Φίλε μεροκαματιάρη με το παπάκι της DHL, το κράνος δε το φοράς γιατί σου το επιβάλλει η επιχείρηση ή η πολιτεία αλλά πρωτίστως για τη δική σου ασφάλεια. Θυμήσου τον αριθμό: 30 φορές.

Ένας Γερμανός φίλος μου που οδηγούσε σε όλη τη Γερμανία από χόμπι το καλοκαίρι, φυσικά πάντα χωρίς κράνος πήγε να πάρει τσιγάρα γύρω από το σπίτι του και σε μικρή ταχύτητα έπεσε σε ένα λάκκο. Πέφτει κάτω και χτυπάει το κεφάλι του σε ένα μικρό πετραδάκι, παθαίνει αιμορραγία και πεθαίνει.

Και εγώ τα καλοκαίρια που καβαλάω μια βέσπα, πάντα φοράω κράνος. Μια φορά δεν φόρεσα και, όπως οδηγούσα, ένας που μοιράζει ψωμί, προσπερνά και ξεχνά να αφήσει το ψωμί σε έναν σιδερά. Αυτός βγαίνει έξω, του λέει εεε το ψωμί, φρενάει απότομα, εγώ από πίσω με τη βέσπα χωρίς κράνος μου φωνάζει ένας πρώην συμμαθητής μου, εε Βύρωνα, γυρίζω να τον δω και αυτό που θυμάμαι είναι ότι ξύπνησα στο νοσοκομείο με διασειση. Ευτυχώς την σκαπούλαρα.

Είναι μια απίθανη συγκυρία να συμβεί κάτι τέτοιο και όμως έτσι συμβαίνουν τα ατυχήματά. Συγκυρίες και οι δυο οδηγοί να είναι απρόσεχτοι. Ελάχιστες πιθανότητες και όμως συμβαίνει. Γ' αυτό

πρέπει να είμαστε εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα προστατευτικά μέσα. Τη ζώνη και το κράνος.

Οι αίτιες θανάτου στην Ελλάδα οφείλονται στο χρόνο επάνω 185 σε υπερβολική ταχύτητα, 154 κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, 134 οδήγηση χωρίς ζώνη... 88 παραβίαση προτεραιότητας, 76 σε απόσταση προσοχής, 19 σε αντικανονικό προσπέρασμα και 353 που σχετίζονται με την οδηγική συμπεριφορά πχ μέθη.

Υπάρχει κάποια βελτίωση από το 2009 μέχρι σήμερα. Έχουμε 1.280 θανάτους έναντι 1.463 το 2009. Παρόλο που ο αριθμός είναι ακόμα υψηλός.

Τα περισσότερα ατυχήματα, 441 για την ακρίβεια, συμβαίνουν



στο δευτερεύον οδικό δίκτυο και στις κατοικημένες περιοχές 352.

Επίσημανση για τους ραλίστες:

Η τροχαία έγραψε 51.526 παραβάσεις για τα κράνη που θα πρέπει να ήταν τουλάχιστον πενταπλάσιες και θα είχαν σώσει αρκετά παιδιά.

Στην Ελλάδα το κόστος των ατυχημάτων είναι περίπου το 3% του ΑΕΠ και σε αυτό δεν συμπεριλαμβάνουμε το κόστος το οποίο ανέρχεται π.χ. σε 90.000 το χρόνο για έναν γιατρό, σε 50.000 ευρώ το χρόνο για έναν μηχανικό, για να πάρει το δίπλωμά του, αλλά επιπλέον είναι και αυτά που χάνονται που κοστίζει στη χώρα για την επιμόρφωση και αυτό χάνεται.

Κάθε ευρώ που χρησιμοποιείται για την ασφαλή οδήγηση φέρνει πολλαπλάσια οφέλη, πέραν που θρηνούμε και πολλούς νεκρούς. Ακόμα οι επαρχιακοί μας δρόμοι δεν είναι σε καλή κατάσταση. Ειδικά στις μεγάλες εξόδους του Πάσχα και των Χριστουγέννων θρηνούμε πολλούς νεκρούς λόγω απροσεξίας στην οδήγηση.

Αν αποφασίσετε να οδηγήσετε τη νύχτα, παρόλο που η κίνηση τότε είναι μόνο 10% της ημέρας, τα ατυχήματα είναι σχεδόν τα ίδια. Π.χ. πέρυσι είχαμε 1.058 θανάτους την ημέρα και 856 τη νύχτα.

Το αλκοτέστ στις μεγάλες εξόδους, μείωσε τα ατυχήματα κατά 50%. Γ' αυτό επιμένουν ότι η αστυνομία πρέπει να έχει επιμονή μου βάσει κλιμάκια αστυνόμευσης των δρόμων.

Στο σύνολο των σοβαρών ατυχημάτων, σε 3.850 ατυχήματα οι οδηγοί φορούσαν ζώνες και κράνος ενώ δυστυχώς σε 16.549 δεν φορούσαν ζώνη ή κράνος.

Φίλοι μου, εδώ τελειώνουμε. Φοράτε ζώνη και κράνος, μην υπερβαίνεται την ταχύτητα, μην πίνετε όταν οδηγείτε, όταν κουράζεστε σταματήστε, μην προσπερνάτε χωρίς ορατότητα, προσέχετε την προτεραιότητα κτλ. Θα σωθούν πολλές ζωές και προπαγνός νέων.