



Τέσσερις φορές πιθανότερη καθίσταται η εμπλοκή σε ατύχημα εάν ο οδηγός κάνει χρήση του κινητού του τηλεφώνου, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΠΟΥ (Παγκόσμιος...

Οργανισμός Υγείας). Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης είναι πιο πιθανό να προκαλέσει ατύχημα απ' ό,τι η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας κατά 10 χλμ./ώρα. Είναι πιο επικίνδυνο να απασχολείται κανείς στο κινητό τηλέφωνο από το να οδηγεί κουρασμένος, ενώ σύμφωνα με ειδικούς ακόμα και η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών μπορεί να εμπεριέχει λιγότερους κινδύνους από τη χρήση κινητού!

Στη χώρα μας το 45,3% των οδηγών παραδέχεται ότι κάνει χρήση του κινητού τηλεφώνου ενώ οδηγεί (με τον αντίστοιχο μέσο όρο της Ε.Ε. να βρίσκεται στο 28,6%) και το 71,6% υποστηρίζει ότι γνωρίζει τους κινδύνους, ενώ το 7,2% θεωρεί ότι είναι υπεράνω στατιστικών, δείχνοντας τυφλή εμπιστοσύνη στην οδηγική του ικανότητα...

Η εξέλιξη της τεχνολογίας, από την άλλη πλευρά, έχει αυξήσει τις δυνατότητες που έχει κανείς μέσα από το κινητό του προσφέροντας πρακτικά περισσότερους... αντιπερισπασμούς, ιδιαίτερα κατά την οδήγηση. Συγκοινωνιολόγοι εξηγούν ότι ο έντονος κυκλοφοριακός φόρτος είναι αυτός που συχνά οδηγεί, σχεδόν ακούσια, το χέρι στο κινητό. «Αφηρημένη απαντούσα σε ένα μήνυμα στο κινητό, εν μέσω μποτιλιαρίσματος, δεν είχα την προσοχή μου στραμμένη στο προπορευόμενο όχημα, κινήθηκα λίγο διστακτικά και ακούμπησα, με ελάχιστη ευτυχώς ταχύτητα, το μπροστινό μου όχημα», περιγράφει στην «Κ» η 33χρονη Ιωάννα Β. που εξηγεί ότι οδηγεί πολλές ώρες την ημέρα για επαγγελματικούς λόγους υπό συνθήκες κυκλοφοριακής ασφυξίας. «Για εμένα το μικρό αυτό ατύχημα ήταν μια αφύπνιση. Ευτυχώς αφορούσε μόνο υλικές ζημιές και αυτές μικρής έκτασης. Αλλά γνωρίζω ότι τα πράγματα θα μπορούσαν να είναι πολύ χειρότερα», παραδέχεται η ίδια και υποστηρίζει ότι έκτοτε δεν έχει ξαναπιάσει το κινητό στα χέρια της.

Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και η μη χρήση ζωών ασφαλείας (ή προστατευτικού κράνους για τα δίκυκλα) συγκαταλέγονται στην ίδια κατηγορία επικινδυνότητας. Οι ειδικοί μάλιστα κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου εξηγώντας ότι οι συνέπειες των παραπάνω παραβάσεων μπορεί να αποβούν μοιραίες.

Στελέχη του ETSC (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών) μάλιστα υποστηρίζουν ότι ως προς το θέμα της χρήσης τηλεφώνου κατά την οδήγηση θα πρέπει να γίνουν πιο συντονισμένες κινήσεις σε επίπεδο συλλογής δεδομένων, τα οποία είναι απαραίτητα για την εξαγωγή συμπερασμάτων και τη λήψη ανάλογων μέτρων. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα στοιχεία παραβάσεων του ΚΟΚ σχετικά με τη

χρήση κινητού κατά την οδήγηση είναι ελλιπή σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τα έτη 2020 και 2019, γεγονός που καταδεικνύει το παραπάνω κενό. Τα πιο πρόσφατα δεδομένα κάνουν λόγο για 2,8 παραβάσεις ανά 1.000 κατοίκους στην Ευρωπαϊκή Ένωση (μέσος όρος) έναντι 1,7 παραβάσεων ανά 1.000 κατοίκους στην Ελλάδα. Οι χαμηλότερες επιδόσεις στην Ελλάδα δεν συνεπάγονται λιγότερες παραβάσεις, αλλά περιορισμένους ελέγχους από την Τροχαία, η οποία εξακολουθεί να έχει κενά ως προς το ανθρώπινο δυναμικό.

Στο πλαίσιο της 15ης Πανελλαδικής Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας, το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς» παρουσίασε μια καινοτόμο πλατφόρμα που «εκπαιδεύει» το ανθρώπινο μυαλό μέσω τεχνασμάτων να μην αποζητά το κινητό τηλέφωνο μαζί με το τιμόνι. Πρόκειται για μια πλατφόρμα που έχει στόχο την ευαισθητοποίηση, αλλά κυρίως την αλλαγή της ριψοκίνδυνης συνήθειας χρήσης κινητού, η οποία σχεδιάστηκε από το Πανεπιστήμιο Κουίνσλαντ της Αυστραλίας σε συνεργασία με τον Αυστραλιανό Σύνδεσμο Αυτοκινήτου (AAA) και προωθείται μέσω της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου (FIA). Τη δημιουργία της ελληνικής έκδοσης ανέλαβε το ΙΟΑΣ «Πάνος Μυλωνάς» και πλέον η εφαρμογή «Drive In the Moment» είναι διαθέσιμη και στην ελληνική γλώσσα.

Η εφαρμογή, βασισμένη στη θεωρία της Σχεδιασμένης Συμπεριφοράς, αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο περιλαμβάνει μια έρευνα γνώμης για τον βαθμό επικινδυνότητας μιας ποικιλίας κακών συνηθειών που έχουμε αποκτήσει πίσω από το τιμόνι. Μέσω ερωτήσεων ο χρήστης απαντάει στο πόσο συχνά αλλά και υπό ποιες συνθήκες συνήθως αναζητάει το κινητό του. Καλείται να βαθμολογήσει πόσο επικίνδυνες είναι διάφορες συνήθειες που του αποσπούν την προσοχή, μεταξύ των οποίων ο έλεγχος της ηλεκτρονικής του αλληλογραφίας στο κινητό, η δυνατή μουσική, η κατανάλωση αλκοόλ, η κούραση κ.ά. Στη συνέχεια, το δεύτερο μέρος της εφαρμογής φτιάχνει, με βάση τις απαντήσεις του πρώτου μέρους, ένα εξατομικευμένο πλάνο ελάττωσης χρήσης του κινητού. Αφού επιλέξει ο χρήστης το πότε τείνει να κοιτάει το κινητό του συνήθως, στη συνέχεια το προσωπικό πλάνο του δείχνει μικρά κόλπα για να μην καταφεύγει στην κακή αυτή συνήθεια. Για παράδειγμα, «όταν έχω την παρόρμηση να χρησιμοποιήσω το κινητό, καλό θα είναι να τοποθετώ τα δύο χέρια στο τιμόνι μέχρι το μυαλό να "ξεχάσει" την παρόρμηση που είχε». Η εφαρμογή είναι προσβάσιμη από όλους στη σελίδα www.driveinthemoment.org/gr.

Τα στοιχεία για μη χρήση ζωής ασφαλείας (ανά 1.000 κατοίκους) καταδεικνύουν ότι οι Έλληνες εξακολουθούν να μη συμφιλώνονται με την ιδέα της, καθώς το 2020 ήθελε οι παραβάσεις να διαμορφώνονται στις 2,8/1.000 κατοίκους έναντι 1,9 στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αντίστοιχα, το 2019 για κάθε 1.000 κατοίκους της χώρας 3,2 δεν φορούσαν ζωή ασφαλείας, έναντι 2,3 που ήταν ο μέσος όρος της Ε.Ε. Είναι μάλιστα ενδεικτικό ότι από το 2016 μέχρι και το 2020 ο μέσος όρος της Ε.Ε. βαίνει μειούμενος, ενώ ο αντίστοιχος δείκτης για την Ελλάδα εμφανίζει συνεχείς αυξομειώσεις, γεγονός το οποίο επίσης αποδίδεται έως ένα βαθμό στη διακύμανση της έντασης των ελέγχων.

Το αλκοόλ

Σε ανησυχητικά υψηλά επίπεδα σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο βρίσκονται τα στοιχεία παραβάσεων για κατανάλωση αλκοόλ. Τη στιγμή μάλιστα που η Ευρώπη πιέζει για μηδενισμό του επιτρεπόμενου ορίου αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση,

πρακτική που έχει υιοθετηθεί από αρκετές χώρες, στη χώρα μας καταγράφηκαν 19.096 παραβάσεις το 2020 έναντι 6.669 που ήταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2019 οι παραβάσεις αλκοόλ κατά την οδήγηση ήταν 31.557 έναντι 7.152 στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η μείωση το 2020 τόσο στη χώρα μας όσο και στην Ε.Ε. αποδίδεται στα μέτρα περιορισμού της κινητικότητας λόγω της πανδημίας.

Τα πρόστιμα για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας είναι στη χώρα μας σημαντικά χαμηλότερα από τον αντίστοιχο ευρωπαϊκό μέσο όρο, γεγονός το οποίο αποδίδεται στους περιορισμένους ελέγχους της Τροχαίας και στις σχεδόν ανύπαρκτες κάμερες που μετρούν την ταχύτητα των οδηγών, ώστε στη συνέχεια να γίνει ο καταλογισμός των προστίμων. Ειδικότερα, το 2020 «κόπηκαν» 19 κλήσεις ανά 1.000 κατοίκους στην Ελλάδα για υπέρβαση ορίου ταχύτητας, έναντι 182 ανά 1.000 κατοίκους στην Ευρώπη. Παρόμοια εικόνα παρατηρείται και τα προηγούμενα χρόνια.

Τα όρια ταχύτητας

Στην αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προχωράει η κυβέρνηση με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πληροφορίες αναφέρουν ότι ο νέος ΚΟΚ θα επικεντρώνεται στις επικίνδυνες παραβάσεις, οι οποίες μπορεί να προκαλέσουν θανατηφόρα ατυχήματα, ενώ αναμένεται και αναπροσαρμογή των προστίμων. Η φιλοσοφία πίσω από τον νέο ΚΟΚ θέλει τις ασήμαντες παραβάσεις να περιορίζονται σε επίπεδο προστίμου και τις πιο επικίνδυνες να καθίστανται ιδιαίτερα αυστηρές για τον παραβάτη. Την ίδια στιγμή υπάρχουν σκέψεις για περιορισμό των ορίων ταχύτητας εντός αστικών περιοχών στα 30 χλμ./ώρα, όπως έχει υιοθετηθεί από αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, ενώ αναμένεται η αύξηση του ορίου στους αυτοκινητοδρόμους στα 130 χλμ./ώρα, από 120 χλμ./ώρα που είναι σήμερα. Πρόκειται για μια συζήτηση σε εξέλιξη η οποία θέλει τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. να υιοθετούν ενιαία πολιτική στους κανόνες που θωρακίζουν την οδική ασφάλεια. Στόχος είναι ο νέος ΚΟΚ να λειτουργεί αποτρεπτικά προς τις παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, ωστόσο ζητούμενο παραμένει η συστηματική αστυνόμευση.

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ