

## Μικρότερη του ευρωπαϊκού μέσου όρου η χρήση ζώνης ασφαλείας στην Ελλάδα. Μόλις το 23% χρησιμοποιεί ζώνη στα πίσω καθίσματα

2018/11/30 00:01 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Μια νέα καμπάνια ευαισθητοποίησης του κοινού αναφορικά με την αναγκαιότητα της χρήσης της ζώνης τόσο στα μπροστινά, όσο και στα πίσω καθίσματα των αυτοκινήτων προωθεί το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς», σε συνεργασία με το Safer Roads Foundation και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC).

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, 1,25 εκατομμύρια άνθρωποι χάνονται στην ασφαλτο σε όλο τον κόσμο κάθε χρόνο. Κάθε μέρα 3.500 ανθρώπινες ζωές. Μόνο το 2017, στην Ελλάδα, 739 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στον δρόμο και 612 τραυματίστηκαν σοβαρά.

Κι ενώ στη χώρα μας οι θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα **μειώθηκαν κατά 10% από το 2016 και κατά 41% από το 2010**, ο ρυθμός θνησιμότητας των 69 θανάσιμων τραυματισμών ανά 1 εκατομμύριο κατοίκους είναι αρκετά υψηλότερος από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο των 50 θανάσιμων τραυματισμών.

Ιδιαίτερα μάλιστα όταν οι περισσότεροι από όσους χάνουν τη ζωή τους από τροχαία δυστυχήματα είναι κυρίως μικρά παιδιά, έφηβοι και νέοι άνθρωποι.

Ειδικότερα, τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν δυστυχώς την:

- 1η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 15-29 χρόνων,
- 2η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 5-14,
- 3η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 30-44.

Στις χώρες της ΕΕ η κατάσταση, αν και καλύτερη, προκαλεί επίσης απογοήτευση, καθώς τα **τροχαία δυστυχήματα αποτελούν την 4η αιτία θανάτου**.

Ειδικότερα, όσον αφορά στην χρήση ζώνης ασφαλείας, προκύπτει ότι τα ποσοστά χρήσης της στην Ελλάδα είναι χαμηλότερα του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Επίσης, το 74% των επιβατών χρησιμοποιούν ζώνη στα μπροστινά καθίσματα, ενώ **μόλις το 23% στα πίσω καθίσματα.**

Αξιοσημείωτο είναι ότι, η καθολική χρήση ζώνης ασφαλείας θα οδηγούσε στην **αποφυγή 6.000 θανάτων και 380.000 τραυματισμών ανά έτος** στην Ευρώπη.

Με αφορμή τα παραπάνω η πρόεδρος του Ινστιτούτου Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά αναφέρθηκε στα στοιχεία που καταδεικνύουν τα θλιβερά αποτελέσματα από τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας τόσο στα μπροστινά όσο κυρίως –και εκεί επικεντρώθηκε η καμπάνια– στα πίσω καθίσματα των οχημάτων.

Το μήνυμα αυτής της εκστρατείας, **«Πάντα ζώνη ασφαλείας ΚΑΙ στο πίσω κάθισμα. Προστάτεψε κι αυτόν που κάθεται μπροστά σου»**, είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς στην Ελλάδα παρατηρείται ότι ακόμη και σήμερα το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών στα πίσω καθίσματα δεν χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας.

Η κα Μυλωνά παρουσίασε τη νέα καμπάνια που επικεντρώνεται σε οπτικό υλικό με τη δημιουργία δύο τηλεοπτικών σποτ (ένα για τη χρήση ζώνης ασφαλείας γενικά και ένα που στοχεύει στη χρήση ζώνης στα πίσω καθίσματα), καθώς και ενός ραδιοφωνικού σποτ με ανάλογο υλικό.

Με απόφαση του ΕΣΡ, τα βίντεο της καμπάνιας θα προβάλλονται από όλα τα τηλεοπτικά κανάλια ως **κοινωνικά μηνύματα καθ' όλη τη διάρκεια της εορταστικής περιόδου**, από 10-12-2018 έως 10-1-2019.

Κατά τη διάρκεια του χαιρετισμού του ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης αναφέρθηκε στις δράσεις του υπουργείου τα τελευταία 3,5 χρόνια για την αλλαγή πλαισίου όσον αφορά την υπάρχουσα κατάσταση στην οδική ασφάλεια.

Επικεντρώθηκε στο τρίπτυχο **υποδομές** για τις περιοχές όπου υπάρχουν ακόμη προβλήματα, σε **δράσεις για την οδική συμπεριφορά** και το **θεσμικό πλαίσιο** σε θέματα όπως είναι η εκπαίδευση και η καλλιέργεια παιδείας οδικής συμπεριφοράς για όλους τους χρήστες της οδού, το νέο σχέδιο νόμου για τον τρόπο απόκτησης αδειών οδήγησης, καθώς και τον τομέα προώθησης συνδυασμένων μεταφορών και μετάβασης σε ασφαλή μέσα μετακίνησης.

Αναλυτικότερα, ο υπουργός τόνισε τα εξής:

«Τις επόμενες μέρες ξεκινάνε μεγάλα έργα υποδομών, που σχετίζονται με το οδικό δίκτυο της χώρας. Έχουν ολοκληρωθεί οι έξι συμβάσεις από το Ελεγκτικό Συνέδριο, για το κομμάτι του αυτοκινητόδρομου από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο και

συνεχίζεται με τον διαγωνισμό από τον Πύργο μέχρι το Καλό Νερό, για να κλείσει το «δαχτυλίδι» της Πελοποννήσου.

Τους επόμενους μήνες θα βγει ο διαγωνισμός για τον δρόμο, από την Καλαμάτα μέχρι το Ριζόμυλο και την Πύλο.

Ξεκινάει η κατασκευή και η υλοποίηση του Νότιου Τμήματος στον Ε65 και περνάμε στη δεύτερη φάση διαγωνιστικής διαδικασίας για τον ΒΟΑΚ, ένα οδικό δίκτυο, όπου χάνονται καθημερινά πολλές ζωές.

Το ίδιο ισχύει για την παράκαμψη της Χαλκίδας και για πλήθος άλλων οδικών έργων, με σημαντικότερο κατά τη γνώμη μου το πρόγραμμα για τη βελτίωση των υποδομών οδικής ασφάλειας, όπου έχουν καταγραφεί εκατοντάδες σημεία στο οδικό δίκτυο. Επικίνδυνα σημεία στο οδικό δίκτυο της χώρας και θα γίνουν έργα υποδομών για τη βελτίωση, των συγκεκριμένων σημείων.

Η δεύτερη ενότητα, που είναι επίσης σημαντική, είναι ίσως πιο σημαντική από την πρώτη, αφορά τις δράσεις για την οδική συμπεριφορά, για τη συμπεριφορά μας, για την παιδεία μας και για το θεσμικό πλαίσιο που υπάρχουν στις μεταφορές και βασίζεται σε ένα τρίπτυχο τουλάχιστον πολιτικό.

Το πρώτο είναι η εκπαίδευση. Δηλαδή η ενσωμάτωση των αρχών της οδικής ασφάλειας εκεί που αρχίζει να δημιουργείται και να καλλιεργείται ο χαρακτήρας, η παιδεία, η κουλτούρα ενός νέου ανθρώπου, για την οδική συμπεριφορά και τη συμπεριφορά όταν είμαστε στο δρόμο. Όχι μόνο όταν οδηγούμε, ή όταν είμαστε πεζοί, όταν χρησιμοποιούμε το ποδήλατο ή άλλα μέσα.

Όπως γνωρίζετε, έχουμε ήδη δημιουργήσει το πρόγραμμα εισαγωγής της οδικής ασφάλειας στα σχολεία και τακτικά το Υπουργείο είναι εκεί και υποστηρίζει θεματικές εκδηλώσεις και ημερίδες, που σκοπό έχουν να ευαισθητοποιήσουν τους πολίτες. Το πιο σημαντικό όμως είναι μέσω του προγράμματος της εκπαιδευτικής ύλης που δημιουργήθηκε, για όλες τις τάξεις του δημοτικού σχολείου, η ένταξη αυτών των μαθημάτων στο κανονικό πρόγραμμα του σχολείου, σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας.

Το δεύτερο έχει να κάνει με τον έλεγχο, την πιστοποίηση της οδικής ικανότητας, με αντικειμενικό και αδιάβλητο τρόπο, καθώς και με τήρηση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με τρόπο εκπαιδευτικό και όχι εισπρακτικό.

Γνωρίζετε ότι για το πρώτο σκέλος τις επόμενες μέρες, μπορεί και σήμερα, να κατατεθεί στη Βουλή το νέο σχέδιο νόμου. Αφορά, τον τρόπο και τις αλλαγές που έχουν γίνει για την απόκτηση της άδειας οδήγησης νέων οδηγών και θα ήθελα να πω μερικά πράγματα πάνω σε αυτό.

Δεν γίνεται να συνεχίζει και η Κυβέρνηση αλλά και η ελληνική κοινωνία να ανέχεται ένα άθλιο, διαβλητότατο τρόπο, έκδοσης αδειών οδήγησης. Θα είμαστε ανυποχώρητοι σε αυτό. Εκτός από το θεσμικό πλαίσιο θα υπάρχουν γραμμές, τηλεφωνικές γραμμές καταγγελιών, έστω και ανώνυμων, από πολίτες, για να μπορούμε να σταματήσουμε τη δράση συγκεκριμένων παραγόντων, στελεχών, επαγγελματιών που λειτουργούν όλες αυτές τις δεκαετίες, με τον τρόπο που λειτουργούν.

Δεν γίνεται η πρώτη επαφή που έχουν οι νέοι άνθρωποι, τα παιδιά μας, για να δώσουν εξετάσεις, ώστε να πάρουν την άδεια οδήγησης, να περνάει μέσα από τέτοιες διαδικασίες, είτε από σχολές οδηγών, είτε από υπηρεσίες της Περιφέρειας. Αυτό είναι δέσμευση, θα είμαστε ανυποχώρητοι όσες αντιδράσεις και να υπάρχουν, είχαμε και σήμερα μία αντίστοιχη κινητοποίηση.

Δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, να συγκρουστούμε με λογικές που θέλουν να παράγουν αυτά τα φαινόμενα.

Και το δεύτερο σκέλος αφορά τις καλές πρακτικές, που έχουν εφαρμοστεί και σε χώρες της ΕΕ και σε άλλες χώρες για να μπορεί αντικειμενικά να μειώσουμε, τις συμπεριφορές, τις κακές συμπεριφορές του ανθρώπινου παράγοντα. Να βάλουμε, και έχει θεσμοθετηθεί αυτό, μία άλλη λογική στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να μην αισθάνεται ο πολίτης ότι το πρόστιμο είναι κάτι «σπαστικό».

Σε πάρα πολλές παραβάσεις, όπως έχετε δει, έχει μηδενιστεί. Να πάμε σε μία λογική, σε μία αν θέλετε, παιδεία, που να καταλαβαίνει ο πολίτης, ότι αυτό γίνεται για την ασφάλεια και του ίδιου και των επιβατών και των ανθρώπων, που κινούνται στους δρόμους.

Και σε αυτό το πλαίσιο, εντάσσεται και η καμπάνια του Ινστιτούτου «Πάνος Μυλωνάς» αλλά και μία μεγαλύτερη καμπάνια που θα κάνει το υπουργείο και θα ήθελα να καλέσω όλους να συμμετέχουν στη στήριξη τέτοιων δράσεων, είτε είναι ινστιτούτα, είτε πολίτες, είτε σύλλογοι, είτε θεσμικά όργανα της πολιτείας. Πρέπει να αλλάξουμε σελίδα και στην οδηγική συμπεριφορά, αλλά και στις γκρίζες ζώνες που υπάρχουν.

Η τρίτη πτυχή της πολιτικής μας, είναι η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών ως επιλογή μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου και τη μετάβαση σε πιο ασφαλή μέσα μετακίνησης.

Σε αυτό το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας του υπουργείου, εντάσσονται ενέργειες αναβάθμισης των αστικών συγκοινωνιών με νέο στόλο οικολογικών λεωφορείων, με αναδιάρθρωση του δικτύου του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ, ώστε να μειωθούν τα χιλιόμετρα επί του δρόμου και να γίνουν καλύτερες συνδέσεις με το

Μετρό και με τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Είναι σημαντικό λοιπόν να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός και να υλοποιηθεί η γραμμή 4 του Μετρό, οι υπόλοιπες επεκτάσεις που χρειάζεται η Αττική, να ολοκληρωθούν τα έργα του Σιδηρόδρομου και του Προαστιακού, να ολοκληρωθεί επιτέλους το Μετρό της Θεσσαλονίκης και η επέκτασή του για Καλαμαριά, να ενταχθεί και να προετοιμάζονται οι πρόδρομες εργασίες για την επέκταση του Μετρό στις δυτικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης και προς το αεροδρόμιο».

Τέλος, ο κ. Σπίρτζης πρότεινε τη **δημιουργία ενός παρατηρητηρίου μετρήσιμων στόχων οδικής ασφάλειας**, που θα έχει τη δυνατότητα να αξιολογεί την απόδοση όλων των πολιτικών και να επιτρέπει σε όλες τις συλλογικές οντότητες, που συνδράμουν το έργο τόσο του υπουργείου όσο και του ελληνικού Κοινοβουλίου, να εντοπίζουν καλές πρακτικές και διαρθρωτικά μέτρα.

Ο διευθυντής της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης, Σπυρίδωνας Λάσκος, τόνισε την καλή συνεργασία με το υπουργείο στις αλλαγές του ΚΟΚ με θετικά αποτελέσματα στη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων συμβάντων.

Στη μακρόχρονη συνεργασία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών με το Ι.Ο.ΑΣ. αναφέρθηκε η Priscilla Le Lièvre, εκπρόσωπος του ETSC, μέσα από διαφορετικές και στοχευμένες ενέργειες και δράσεις, που, με συνέπεια και συνέχεια, αποσκοπούν στην εξάλειψη των τροχαίων δυστυχημάτων στους δρόμους της Ευρώπης.

Η Nuncy Somnavilla, εκπρόσωπος του SRF, τόνισε την αναγκαιότητα της συγκεκριμένης καμπάνιας ώστε να πειστούν όσο το δυνατόν περισσότεροι χρήστες της οδού και να σωθούν όσο το δυνατόν περισσότερες ανθρώπινες ζωές στο δρόμο.

Παρουσίασε επίσης πώς ξεκίνησε η συνεργασία του SRF με το Ινστιτούτο στη διάρκεια διοργάνωσης της Σουηδικής Κυβέρνησης, από την οποία έλαβαν διακρίσεις, και πώς συνεχίστηκε μέσα στο χρόνο με κοινές και αγωνιώδεις προσπάθειες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αλλά και πόσο σημαντικό είναι ΜΚΟ με περιορισμένους πόρους και σημαντικό έργο, όπως το Ινστιτούτο, να μπορούν να λαμβάνουν χρηματοδότηση και υποστήριξη από την Πολιτεία για να είναι βιώσιμες.

Ο αντιπρόεδρος του Ι.Ο.ΑΣ. Βασίλης Αναστασόπουλος, διευθυντής του Επιστημονικού Πάρκου Πατρών, και ο εκπαιδευτής του Ι.Ο.ΑΣ. μηχανολόγος, Γιώργος Καραμέρης, επικεντρώθηκαν στις δυνάμεις που ασκούνται σε ένα τροχαίο συμβάν μεταξύ των επιβατών, στα **αίτια που συμβάλλουν στην απώλεια της ζωής** εφόσον οι επιβάτες δεν χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας, καθώς και στην ανάγκη της ενημέρωσης και της εκπαίδευσης όλων των χρηστών της οδού, και ιδιαίτερα των παιδιών και των νέων.

Παρουσιάστηκε οπτικό υλικό από προηγούμενες καμπάνιες του Ινστιτούτου σχετικά με τη ζώνη ασφαλείας και τα οφέλη της, καθώς και ένα βίντεο που παρουσιάζει την εφεύρεση της ζώνης ασφαλείας τριών σημείων, όπως αναπτύχθηκε με τη σύγχρονη μορφή της από τον Σουηδό εφευρέτη Nils Bohlin για την αυτοκινητοβιομηχανία Volvo, το 1959 ως βασικός εξοπλισμός του οχήματος, καθώς και την εξέλιξή της στο χρόνο.