

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ & ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Καθηγητής Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης, Ακαδημαϊκός
Πολυτεχνείο Κρήτης
Βασιλική Ακαδημία Οικονομικών & Χρημα/κών
Βασιλική Ευρωπαϊκή Ακαδημία των Διδασκτόρων
Distinguished Research Professor, Audencia Business School, France

Δρ Μιχαήλ Νικολαράκης
Μέλος του Financial Engineering Laboratory
Πολυτεχνείο Κρήτης

Νίκος Γιανναράκης, Msc
Μέλος του Financial Engineering Laboratory
Πολυτεχνείο Κρήτης

1. Εισαγωγή

Το Εργαστήριο Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης, παρουσιάζει την έρευνά του για το έτος 2019, που αφορά τη συσχέτιση της αστυνόμευσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, με τη συχνότητα των τροχαίων ατυχημάτων ανά περιφερειακή ενότητα, δηλαδή το ρόλο που επιτελεί η τροχαία αστυνόμευση στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Σε μία περίοδο που η Ελλάδα διανύει μία παρατεταμένη κοινωνική, οικονομική και υγειονομική κρίση, το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων δημιουργεί σημαντική οικονομική επιβάρυνση και έχει μεγάλο δημογραφικό αντίκτυπο, καθώς τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν, εκτός των άλλων, πολύ μεγάλη και πολλαπλή αιμορραγία για τη χώρα.

Η Παγκόσμια Τράπεζα αναφέρει ότι το οικονομικό κόστος από τα τροχαία ατυχήματα ανέρχεται στο 1-3% του ΑΕΠ κάθε κράτους. Στην Ε.Ε. ετησίως διατίθεται ποσό ύψους €160 δισ., το οποίο ισοδυναμεί με το 2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.

Σύμφωνα με τα δεδομένα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, η Ελλάδα κατέχει την τρίτη υψηλότερη θέση στους δείκτες θνησιμότητας από τροχαία ατυχήματα μεταξύ παιδιών, εφήβων και νέων έως 25 ετών στην Ε.Ε.

Στην Ελλάδα, κάθε βαριά τραυματισμένος κοστίζει περίπου €30.000 και κάθε ελαφριά τραυματισμένος €3.000. Η ελληνική οικονομία επιβαρύνεται ετησίως με δαπάνες άνω των 14 εκατ. Ευρώ για την πληρωμή συντάξεων ή αποζημιώσεων για νοσήλια, για αποκατάσταση ζημιών και σωματικών βλαβών κλπ., χωρίς να υπολογίσουμε την απώλεια εργατικού δυναμικού ή την επιπλέον εργασιακή απασχόληση για την αντιμετώπιση των συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων, δηλαδή ιατρικό προσωπικό, δαπάνες περίθαλψης, τροχονόμοι, πραγματογνώμονες, δικαστικοί, ασφαλιστές, όπως και με άλλα δευτερεύοντα έξοδα (δικαστικά, οδοιπορικά κ.λπ.) που θα πρέπει να συνυπολογισθούν στην επιβάρυνση της ελληνικής οικονομίας.

Το Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα την περίοδο 2011–2020, είχε ως κύριο στόχο την μείωση των θανάτων από τα τροχαία ατυχήματα κατά 50%, σε σχέση με το έτος 2010.

Με βάση τα τελικά στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών από τα οδικά τροχαία ατυχήματα το έτος 2010, ήταν 1.281 άτομα και στο τέλος του 2020 το εν λόγω σχέδιο προβλέπει, οι νεκροί από αυτά να έχουν πέσει κάτω από τους 640.

Το έργο αυτό, αλλά και η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων γενικότερα, έχει ανατεθεί σιωπηρά, κατ'ουσίαν στην Ελληνική Αστυνομία. Θεωρούμε πως είναι εφικτή η επίτευξη του στόχου του ανωτέρω Στρατηγικού σχεδιασμού, με κατάλληλη ενίσχυση, αξιοποίηση, επιμόρφωση και ενεργοποίηση του αστυνομικού προσωπικού, ώστε αυτό, να ενστερνιστεί τη σπουδαιότητα της επίτευξης των τιθέμενων στόχων.

2. Μέθοδος Έρευνας

Η μεθοδολογία της έρευνας βασίζεται στην πολυκριτήρια ανάλυση αποφάσεων, που ακολουθήθηκε και σε ανάλογες έρευνες στο παρελθόν. Συγκεκριμένα, για κάθε περιφερειακή ενότητα γίνεται αναγωγή της συμμετοχής κάθε είδους τροχαίου ατυχήματος και παθόντων σε σχέση με το σύνολο της χώρας και εν συνεχεία συσχετισμός με στοιχεία όπως: πληθυσμός, κυκλοφορούντα οχήματα, μήκος εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου.

Από τους συνδυασμούς αυτούς, δημιουργούνται 18 κριτήρια αξιολόγησης και με την εφαρμογή της πολυκριτήριας μεθόδου ανάλυσης αποφάσεων προκύπτουν τα αποτελέσματα, σύμφωνα με τα οποία οι περιφερειακές ενότητες, ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες, υψηλής, μέτριας και χαμηλής επικινδυνότητας όπως παρατίθενται στον πίνακα 3.

Στον πίνακα (1) καταγράφονται ορισμένα βασικά μεγέθη για τα τροχαία ατυχήματα και τους παθόντες την τελευταία πενταετία, προκειμένου να είναι ευχερής η σύγκριση από έτος σε έτος, ενώ ο πίνακας (2) επικεντρώνεται στις μεταβολές για το έτος 2019 σε σχέση με το 2018. Στον πίνακα (3) παρατίθενται οι περιφερειακές ενότητες της χώρας ανάλογα με την επικινδυνότητα που παρουσιάζουν στα τροχαία ατυχήματα.

3. Μελέτη Ατυχημάτων

Παρατίθενται παρακάτω συγκεντρωτικά στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων από αυτά την τελευταία πενταετία.

Πίνακας 1: Αριθμός Ατυχημάτων και Παθόντων περιόδου 2015– 2019

Έτος		2019*	2018	2017	2016	2015
Ατυχήματα	Θανατηφόρα	665	655	679	772	754
	Σοβαρά	550	603	607	742	928
	Ελαφρά	9.531	9.379	9.416	9.901	9.929
	Σύνολο	10.746	10.637	10.702	11.415	11.611
Παθόντες	Νεκροί	701	709	740	824	805
	Βαριά τραυματίες	642	703	698	879	1074
	Ελαφρά τραυματίες	12.029	12.071	12.201	12.946	12.959
	Σύνολο	13.372	13.483	13.639	14.649	14.838

Πηγή: Διευ/ση Τροχαίας Α.Ε.Α. ΕΛ.ΑΣ, ΕΛΣΤΑΤ* προσωρινά στοιχεία

Πίνακας2: Ποσοστιαία και Αριθμητική Μεταβολή Ατυχημάτων και Παθόντων 2019

		2019 σε σχέση με το 2018	
		Ποσοστιαία Μεταβολή	Αριθμητική Μεταβολή
Ατυχήματα	Θανατηφόρα	1,5%	10
	Σοβαρά	-8,8%	-53
	Ελαφρά	1,6%	152
	Σύνολο	1,0%	109
Παθόντες	Νεκροί	-1,1%	-8
	Βαριά τραυματίες	-8,7%	-61
	Ελαφρά τραυματίες	-0,3%	-42
	Σύνολο	-0,8%	-111

Από τα παραπάνω παρατηρούμε ότι για το έτος 2019 καταγράφηκε μικρή μείωση σε όλες τις κατηγορίες των παθόντων από τα τροχαία ατυχήματα.

Στα **θανατηφόρα τροχαία** είχαμε αύξηση κατά δέκα (10) ατυχήματα, δηλαδή ποσοστό 1,5% ενώ στον αριθμό των νεκρών καταγράφησαν οκτώ (8) άτομα λιγότερα, δηλαδή ποσοστό μείωσης 1,1%.

Στα **σοβαρά τροχαία** ατυχήματα είχαμε μείωση, με 53 ατυχήματα λιγότερα, (δηλαδή ποσοστιαία μείωση 8,8%) και στους βαριά τραυματίες 61 άτομα λιγότερα, ήτοι μείωση σε ποσοστό 8,7%.

Τέλος στα **ελαφρά τροχαία** ατυχήματα, υπήρξε αύξηση. Συγκεκριμένα, καταγράφηκαν 152 ατυχήματα παραπάνω (αύξηση 1,6%), ενώ οι ελαφρά τραυματίες ήταν 42 λιγότεροι (δηλαδή μείωση 0,3%).

Πίνακας 3: Κατάταξη περιφερειακών ενοτήτων ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητάς τους για το έτος 2019, σύμφωνα με την πολυκριτήρια ανάλυση.

Υψηλής επικινδυνότητας		Μέτριας επικινδυνότητας		Χαμηλής επικινδυνότητας	
1	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	18	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	35	ΛΑΚΩΝΙΑΣ
2	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	19	ΧΑΝΙΩΝ	36	ΔΡΑΜΑΣ
3	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	20	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	37	ΣΑΜΟΥ
4	ΑΘΗΝΑ ΥΠ. ΑΤΤΙΚΗΣ	21	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	38	ΛΑΡΙΣΑΣ
5	ΧΙΟΥ	22	ΣΕΡΡΩΝ	39	ΔΕΥΚΑΛΑΣ
6	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	23	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	40	ΠΡΕΒΕΖΑΣ
7	ΞΑΝΘΗΣ	24	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	41	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
8	ΕΥΒΟΙΑΣ	25	ΚΑΒΑΛΑΣ	42	ΦΩΚΙΔΑΣ
9	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	26	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	43	ΚΙΛΚΙΣ
10	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	27	ΑΧΑΪΑΣ	44	ΠΕΛΛΑΣ
11	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	28	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	45	ΑΡΤΑΣ
12	ΡΟΔΟΠΗΣ	29	ΠΕΡΙΑΣ	46	ΕΒΡΟΥ
13	ΛΕΣΒΟΥ	30	ΗΜΑΘΙΑΣ	47	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
14	ΗΛΕΙΑΣ	31	ΚΟΖΑΝΗΣ	48	ΡΕΘΥΜΝΗΣ
15	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	32	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	49	ΤΡΙΚΑΛΩΝ
16	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	33	ΦΛΩΡΙΝΑΣ	50	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ
17	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	34	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	51	ΓΡΕΒΕΝΩΝ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα (3) παρατηρούνται τα ακόλουθα:

Στην Πρώτη θέση της υψηλής επικινδυνότητας, βρίσκονται οι Κυκλάδες, με 224 τροχαία ατυχήματα και 304 παθόντες από αυτά. Οι 12 ήταν νεκροί, οι 39 ήταν βαριά τραυματίες και 253 συμπολίτες μας ήταν ελαφριά τραυματίες. Με πληθυσμό 1.126.151 κατοίκους και με μικρό οδικό δίκτυο, θεωρείται υπερβολικά μεγάλος ο αριθμός των παθόντων και γι' αυτό βρίσκεται διαχρονικά στο δείκτη της υψηλής επικινδυνότητας. Παρατηρούμε ότι σε αυτή τη γεωγραφική περιφέρεια υπάρχει διαχρονικά έντονο πρόβλημα τροχαίων ατυχημάτων.

Στην Δεύτερη θέση είναι η Ζάκυνθος, με 44 ατυχήματα από τα οποία προέκυψαν, 6 νεκροί ενώ το προηγούμενο έτος είχε 4 νεκρούς, 6 βαριά τραυματίες και 48 ελαφριά τραυματίες.

Στην Τρίτη θέση είναι τα Δωδεκάνησα, με 206 τροχαία ατυχήματα ενώ το προηγούμενο έτος, ήταν πάλι στις περιφέρειες υψηλής επικινδυνότητας. Καταγράφεται μείωση των νεκρών από τα τροχαία ατυχήματα κατά 8 άτομα, καθώς και μείωση των βαριά τραυματιών κατά 9 άτομα επίσης σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Οι περιφερειακές ενότητες, Αθήνα-Υπόλοιπο Αττικής, Αιτωλοακαρνανίας, Δωδεκανήσων, Εύβοιας, Ζακύνθου, Κορινθίας, Χαλκιδικής ήταν και το προηγούμενο έτος στις περιφέρειες υψηλής επικινδυνότητας.

Τη μεγαλύτερη αύξηση στους νεκρούς από τα τροχαία ατυχήματα παρατηρούμε στην περιφέρεια Θεσσαλονίκης με 21 νεκρούς περισσότερους από το προηγούμενο έτος. Ακολουθούν οι: Αργολίδα, Καρδίτσα, Κέρκυρα, Λασιθί, Μαγνησία, Ξάνθη, Ροδόπη και Χανιά με τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης των νεκρών.

Η μεγαλύτερη μείωση καταγράφηκε στη περιφέρεια Φθιώτιδας με 13 νεκρούς λιγότερους από το προηγούμενο έτος, στην Αττική, Δωδεκάνησα και Καβάλα από 8 νεκρούς λιγότερους από το 2018, στο Κιλκίς 6, Άρτα και Κυκλάδες από 5 νεκρούς λιγότερους, Μεσσηνία και Πρέβεζα από 4 νεκρούς λιγότερους από το προηγούμενο έτος.

Το πρόβλημα των ατυχημάτων για το έτος 2019, όπως διαπιστώθηκε και τα προηγούμενα χρόνια, είναι εντονότερο στις περιοχές που το οδικό δίκτυο δεν είναι σε καλή κατάσταση και ιδιαίτερα στα νησιά (Κρήτη, Επτανήσα, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα) όπου το καλοκαίρι, δέχονται πολύ μεγάλο αριθμό επισκεπτών, κυκλοφορούν πολλά ενοικιαζόμενα Ε.Ι.Χ αυτοκίνητα και πάρα πολλά δίκυκλα.

Οι μεγάλοι τουριστικοί προορισμοί επιβάλλεται να μπου σε πρώτη προτεραιότητα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, γιατί τα τροχαία ατυχήματα, εκτός του ότι έχουν τεράστιες επιπτώσεις στον ίδιο τον παθόντα, τους συγγενείς του, το δημογραφικό πρόβλημα της χώρας αλλά και τον κρατικό προϋπολογισμό, όπως προαναφέραμε, δυσφημούν σε πολύ μεγάλο βαθμό την Ελλάδα και δημιουργούν κακό αντίκτυπο στο τουριστικό προϊόν.

4. Μελέτη Παραβάσεων

Στο δεύτερο στάδιο της επεξεργασίας εξετάστηκαν οι βεβαιωθείσες τροχαίες παραβάσεις. Για το σκοπό της έρευνας, οι παραβάσεις χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες:

α) Επικίνδυνες παραβάσεις

β) Παραβάσεις αστυνομικής δραστηριότητας

γ) Παραβάσεις των οχημάτων

Είναι κοινά παραδεκτό πλέον ότι μεταξύ των άλλων παραμέτρων της οδικής ασφάλειας, οι επικίνδυνες παραβάσεις οδηγούν άμεσα στην πρόκληση των περισσότερων τροχαίων ατυχημάτων. Στις παραβάσεις αυτές κυρίως, θα πρέπει να επικεντρωθούν οι έλεγχοι των αστυνομικών υπηρεσιών τροχαίας, προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Στα πλαίσια της

αποτίμησης των μέτρων και παρεμβάσεων που έχουν υλοποιηθεί, είναι ιδιαίτερα σημαντική η ποσοτική ανάλυση των διαθέσιμων δεδομένων. Στατιστικά στοιχεία παρουσιάζονται στον πίνακα(4).

Πίνακας 4: Παραβάσεις περιόδου 2019 – 2015

	Παραβάσεις	2019	2018	2017	2016	2015
Επικίνδυνες παραβάσεις	Υπερβολική ταχύτητα	219.976	213.333	214.132	169.278	176.695
	Οδήγηση σε κατάσταση μέθης	31.118	34.194	33.620	33.377	31.842
	Αντικανονικό προσπέρασμα	5.153	6705	7.638	8.795	9.426
	Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	11.127	11.364	11.921	12.253	12.992
	Παραβίαση προτεραιότητας	2.152	2.270	2.977	3.749	3.966
	Κίνηση αριστερή λωρίδα	458	310	448	466	274
	Επιδεικτικός ελιγμός	4.929	4.591	6.860	4.871	6.455
	Παραβάσεις σηματοδότη	14.825	14.934	15.501	16.923	14.844
	Σύνολο	289.738	287.701	293.097	249.712	256.494
Παραβάσεις αστυνομικής δραστηριότητας	Μη χρήση κράνους	51.723	53.073	60.142	63.518	55.734
	Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	34.687	34.544	32.500	34.962	32.454
	Χρήση κινητού στην οδήγηση	15.515	18.233	24.127	25.269	19.950
	Σύνολο	101.925	105.850	116.769	123.749	108.138
Παραβάσεις οχημάτων	Παραβάσεις ΚΤΕΟ	22.199	25.845	19.309	18.187	27.500
	Θόρυβοι-Καυσαέρια-Υπέρβαρη	5.162	7.144	5.894	6.600	5.687
	Ανασφάλιστα οχήματα	21.850	24.621	28.494	35.325	46.639
	Σύνολο	49.211	57.610	53.697	60.112	88.020
	Γενικό Σύνολο	440.874	451.161	463.563	433.573	452.652

4.1. Διαπιστώσεις

Από τα διαθέσιμα στοιχεία, διαπιστώνεται ότι κατά το έτος 2019 είχαμε πολύ μικρή αύξηση στη βεβαίωση των επικίνδυνων παραβάσεων στην επικράτεια κατά 0,7%. Στις παραβάσεις αστυνομικής δραστηριότητας είχαμε μείωση κατά 3,7% και στις παραβάσεις των οχημάτων, παρατηρείται επίσης μείωση κατά 14,6% ενώ στο σύνολο της δραστηριότητας παρατηρούμε σημαντική μείωση στην βεβαίωση των παραβάσεων.

Στις παραβάσεις της υπερβολικής ταχύτητας, διαπιστώνεται ότι διαχρονικά βεβαιώνεται σχετικά μεγάλος αριθμός, (219.976 παραβάσεις το 2019), καθόσον αυτός γίνεται κυρίως με την βοήθεια τεχνικών μέσων όπως είναι τα αυτόματα ραντάρ καταγραφής ταχύτητας. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει αφενός τη μεγάλη παραβατικότητα και αφετέρου τη βοήθεια που προσφέρουν τα τεχνικά μέσα στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση, χωρίς την φυσική παρουσία του αστυνομικού προσωπικού, που σε όλες τις υπηρεσίες είναι πολύ λιγότερο από τον αριθμό που χρειάζεται για την επαρκή αστυνόμευση.

Η χρήση του κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, δημιουργεί αποσυντονισμό του οδηγού και ευθύνεται για μεγάλη συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων. Η επιτήρηση των οδηγών κάθε είδους οχήματος, επιβάλλεται να ενταθεί από τα όργανα ελέγχου της κυκλοφορίας. Την ίδια εντατικοποίηση πρέπει να έχουν και οι έλεγχοι που αφορούν την οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, ή άλλων ουσιών.

Είναι απολύτως αναγκαία η εντατικοποίηση των ελέγχων ειδικά σε ότι αφορά τις επικίνδυνες παραβάσεις, οι οποίες πρέπει να επαναπροσδιοριστούν και να δοθεί έμφαση στις περιφερικές ενότητες υψηλής επικινδυνότητας. Εξάλλου για κάθε περιφερειακή ενότητα χρειάζεται επισταμένη ανάλυση κάθε είδους παράβασης για να διαπιστωθούν τα περιθώρια βελτίωσης της αστυνόμευσης.

Θεωρούμε, πως για να υπάρξει περεταίρω μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, πρέπει να εφαρμοστεί το **Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2011–2020**. Η επιτήρηση της κυκλοφορίας και όλο το βάρος της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων έχει ανατεθεί στην Ελληνική Αστυνομία και ιδιαίτερα στους διοικητές Τροχαίας, με ελέγχους που γίνονται σε όλη την επικράτεια μάλλον με αποσπασματικό τρόπο. Για το λόγο αυτό, επιμένει το Εργαστήριο Financial Engineering, στην αύξηση του εξειδικευμένου αστυνομικού προσωπικού, που ασχολείται με τον έλεγχο της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και την αύξηση του ελέγχου των επικινδύνων παραβάσεων, με κύριο στόχο, το μεγαλύτερο βαθμό συμμόρφωση των οδηγών.

Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι μεταξύ των τριών βασικών παραγόντων οι οποίοι αποτελούν τα όπλα μιας κοινωνίας για την αντιμετώπιση και τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, δηλαδή την κατάσταση του οδικού δικτύου, την αστυνόμευση και τον παράγοντα άνθρωπο (πεζός ή οδηγός), η πιο αποτελεσματική παρέμβαση για την αντιμετώπιση του προβλήματος μπορεί να γίνει στον παράγοντα άνθρωπο μέσω της κυκλοφοριακής εκπαίδευσης.

Και αυτό διότι η δημιουργία ασφαλούς οδικού δικτύου προϋποθέτει, αφενός μεν μεγάλες δαπάνες, αφετέρου δε, δεν αρκεί από μόνη της να λύσει το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων.

Το ίδιο ισχύει και για την αστυνόμευση, αφού είναι πρακτικά αδύνατο να διατίθεται ένας αστυνομικός για την νουθέτηση του κάθε πολίτη, οδηγού ή πεζού. Αντίθετα, με την κυκλοφοριακή εκπαίδευση «εισάγεται» κυριολεκτικά ο αστυνομικός, δηλαδή ο ελεγκτής της οδικής συμπεριφοράς, μέσα στο μυαλό του πολίτη και τον κατευθύνει.

Ακολουθούν τα αποτελέσματα της κατάταξης των περιφερειακών ενοτήτων για το έτος 2019, ανάλογα με την βεβαίωση των παραβάσεων τροχαίας.

Πίνακας 5: Αξιολόγηση των περιφερειακών ενοτήτων σύμφωνα με τις βεβαιωθείσες παραβάσεις τροχαίας για το 2019.

Υψηλή αποτελεσματικότητα		Μέτρια αποτελεσματικότητα		Χαμηλή αποτελεσματικότητα	
1	ΠΕΡΙΑΣ	18	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	35	ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ
2	ΚΙΛΚΙΣ	19	ΑΘΗΝΑ ΥΠ. ΑΤΤ.	36	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
3	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	20	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	37	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
4	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	21	ΔΡΑΜΑΣ	38	ΖΑΚΥΝΘΟΥ

5	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	22	ΣΕΡΡΩΝ	39	ΞΑΝΘΗΣ
6	ΦΘΙΩΤΙΑΔΑΣ	23	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	40	ΚΑΒΑΛΑΣ
7	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	24	ΧΑΝΙΩΝ	41	ΠΕΛΛΑΣ
8	ΕΒΡΟΥ	25	ΗΛΕΙΑΣ	42	ΣΑΜΟΥ
9	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	26	ΛΕΣΒΟΥ	43	ΚΥΚΛΑΔΩΝ
10	ΧΙΟΥ	27	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	44	ΦΩΚΙΑΔΑΣ
11	ΛΑΡΙΣΑΣ	28	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	45	ΛΑΣΙΘΙΟΥ
12	ΗΜΑΘΙΑΣ	29	ΑΡΓΟΛΙΑΔΑΣ	46	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
13	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	30	ΑΧΑΪΑΣ	47	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
14	ΑΡΤΑΣ	31	ΡΟΔΟΠΗΣ	48	ΦΛΩΡΙΝΑΣ
15	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	32	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	49	ΚΟΖΑΝΗΣ
16	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	33	ΕΥΒΟΙΑΣ	50	ΛΑΚΩΝΙΑΣ
17	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	34	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	51	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ

5.Συνολική Αξιολόγηση

Συνεκτιμώνται δύο κατηγορίες δεδομένων:

1. Τα τροχαία ατυχήματα και οι παθόντες
2. Οι παραβάσεις που έχουν βεβαιωθεί.

Στον Πίνακα 6, παρουσιάζεται η αξιολόγηση των περιφερειακών ενοτήτων με το συνδυασμό των αποτελεσμάτων παραβάσεων και τροχαίων ατυχημάτων.

Πίνακας 6: Αξιολόγηση των περιφερειακών ενοτήτων, σύμφωνα με τις βεβαιωθείσες τροχαίες παραβάσεις, σε συνδυασμό με τα τροχαία ατυχήματα για το έτος 2019.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
ΑΘΗΝΑ ΥΠ. ΑΤΤΙΚΗΣ	19	4	ΚΟΖΑΝΗΣ	49	31
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	37	21	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	18	9
ΑΙΤΩΛ/ΑΝΙΑΣ	13	16	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	43	1
ΑΡΓΟΛΙΑΔΑΣ	29	6	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	50	35
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	7	11	ΛΑΡΙΣΑΣ	11	38
ΑΡΤΑΣ	14	45	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	45	18
ΑΧΑΪΑΣ	30	27	ΛΕΣΒΟΥ	26	23
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	27	26	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	16	39
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	15	51	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	17	34
ΔΡΑΜΑΣ	21	36	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	46	23
ΔΩΔ/ΝΗΣΩΝ	32	3	ΞΑΝΘΗΣ	39	7
ΕΒΡΟΥ	8	46	ΠΕΛΛΑΣ	41	44
ΕΥΒΟΙΑΣ	33	8	ΠΕΡΙΑΣ	1	29
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	51	15	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	3	40
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	38	2	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	4	48
ΗΛΕΙΑΣ	25	14	ΡΟΔΟΠΗΣ	31	12
ΗΜΑΘΙΑΣ	12	30	ΣΑΜΟΥ	42	37
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	36	28	ΣΕΡΡΩΝ	22	22
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	35	20	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	28	49
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	9	41	ΦΘΙΩΤΙΑΔΑΣ	6	32

ΚΑΒΑΛΑΣ	40	25	ΦΛΩΡΙΝΑΣ	48	33
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	23	10	ΦΩΚΙΔΑΣ	44	42
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	34	50	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	5	17
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	20	24	ΧΑΝΙΩΝ	24	19
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	47	47	ΧΙΟΥ	10	5
ΚΙΑΚΙΣ	2	43			

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα αξιολογείται καλύτερα (πράσινο χρώμα) η περιφερειακή ενότητα που έχει πετύχει να είναι στην υψηλότερη θέση από πλευράς παραβάσεων (στήλη 2) και στην χαμηλότερη από πλευράς τροχαίων ατυχημάτων (στήλη 3).

Για παράδειγμα, η περιφερειακή ενότητα Πιερίας αξιολογείται θετικά ως προς το εύρος της βεβαίωσης των τροχαίων παραβάσεων (1^η), ενώ παρουσιάζει χαμηλή επικινδυνότητα ως προς τα τροχαία ατυχήματα που έχουν καταγραφεί (29^η).

Αντίθετα οι περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα προβλήματα (κόκκινο χρώμα) είναι αυτές που έχουν χαμηλή επίδοση στη βεβαίωση των παραβάσεων και βρίσκονται στις πρώτες θέσεις στα τροχαία ατυχήματα.

Οι περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν μια ισορροπία μεταξύ αξιολόγησης παραβάσεων και ατυχημάτων μπορούν να ταξινομηθούν σε μια ενδιάμεση κατηγορία (μπλε χρώμα).

Οι αυξομειώσεις των τροχαίων ατυχημάτων από έτος σε έτος και η μεταβολή της θέσης επικινδυνότητας οφείλονται σε διάφορους παράγοντες. **Οι λόγοι αύξησης ή μείωσης των ατυχημάτων πρέπει να μελετώνται σε κάθε περιοχή και να δίνονται απαντήσεις**, ώστε να μην επαναλαμβάνονται τα τυχόν λάθη και να αποφεύγονται οι αστοχίες.

Ο εντοπισμός όλων των παραγόντων, που θα συνοδεύεται από μια ειδικότερη ανάλυση των παραμέτρων πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, θα υποδείξει τα παθογόνα αίτια, ώστε να οδηγηθούμε στη λήψη των απαιτούμενων προληπτικών μέτρων. Το τι λείπει ή τι χρειάζεται ακόμα να γίνει, πρέπει να είναι ένα συνεχές ερώτημα που να βασανίζει τους υπεύθυνους. Υπάρχουν περιοχές που βελτιώθηκαν και μπορούν να γίνουν παράδειγμα για άλλες που επιδεινώθηκαν. Η διαχρονικότητα του προβλήματος μιας περιοχής πρέπει να ευαισθητοποιήσει τους αρμόδιους ώστε να ληφθούν μέτρα και να δώσουν λύση στο πρόβλημα.

5.1. Διάγραμμα δράσης

Τα παραπάνω αποτελέσματα συνοψίζονται στο διάγραμμα δράσης του σχήματος 1, στο οποίο ο οριζόντιος άξονας αφορά τις παραβάσεις και ο κάθετος ατυχήματα.

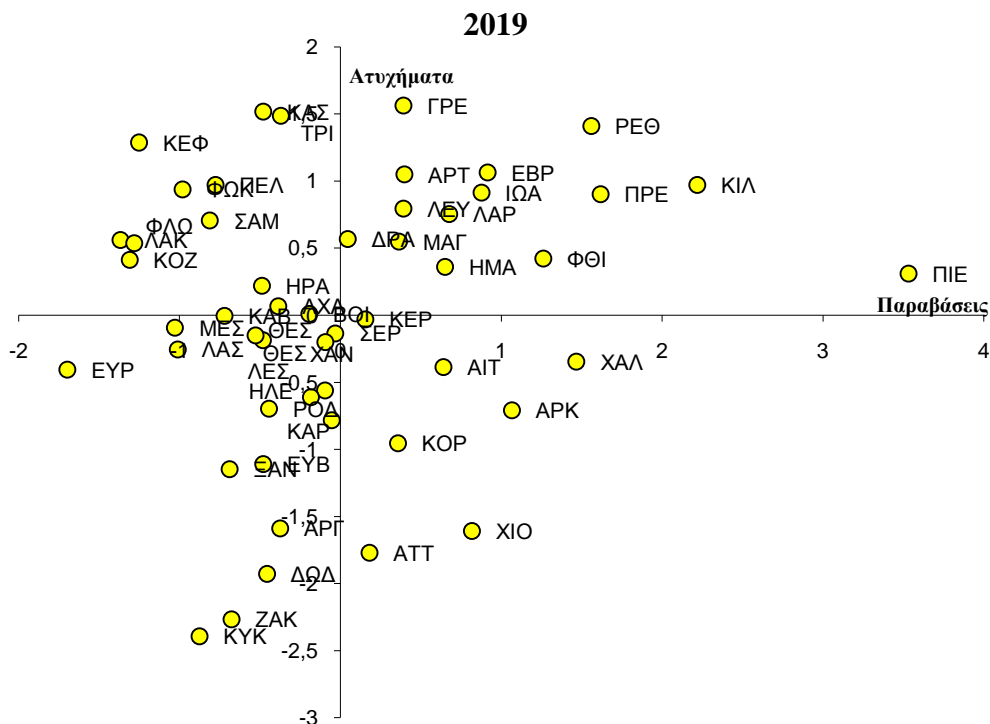
Στο πρώτο τεταρτημόριο (επάνω δεξιά) βρίσκονται οι περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν λίγα τροχαία ατυχήματα και έχουν βεβαιωθεί πολλές παραβάσεις.

Το δεύτερο τεταρτημόριο (επάνω αριστερά) περιλαμβάνει τις περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν λίγα τροχαία ατυχήματα, όμως βεβαιώθηκαν λίγες παραβάσεις.

Το τρίτο τεταρτημόριο (κάτω αριστερά) αφορά περιφερειακές ενότητες που έχουν πολλά ατυχήματα και λίγες παραβάσεις.

Τέλος, στο τέταρτο τεταρτημόριο (κάτω δεξιά) βρίσκονται αυτές που έχουν μεγάλο αριθμό ατυχημάτων αλλά και πολλές παραβάσεις.

Σχήμα 1: Διάγραμμα δράσης



Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται αναλυτικά οι περιφερειακές ενότητες σε κάθε τεταρτημόριο του διαγράμματος δράσης.

Πίνακας 7: Περιφερειακές ενότητες στο διάγραμμα δράσης.

1 ^ο Τεταρτημόριο Λίγα ατυχήματα Πολλές παραβάσεις	2 ^ο Τεταρτημόριο Λίγα ατυχήματα Λίγες παραβάσεις	3 ^ο Τεταρτημόριο Πολλά ατυχήματα Λίγες παραβάσεις	4 ^ο Τεταρτημόριο Πολλά ατυχήματα Πολλές παραβάσεις
Άρτας Γρεβενών Δράμας Έβρου Ημαθίας Ιωαννίνων Κιλκίς Λάρισας Λευκάδας Μαγνησίας Πιερίας Πρεβέζης Φθιώτιδας	Αχαΐας Βοιωτίας Ηρακλείου Καστοριάς Καβάλας Κεφαλληνίας Κοζάνης Λακωνίας Πέλλας Σάμου Τρικάλων Φλωρίνης Φωκίδας	Αργολίδας Δωδεκανήσου Ευβοίας Ευρυτανίας Ζακύνθου Ηλείας Θεσπρωτίας Θεσσαλονίκης Καρδίτσας Κυκλάδων Λασιθίου Λέσβου Μεσσηνίας Ξάνθης Ροδόπης Σερρών Χανίων	Αττικής Αιτωλοακαρνανίας Αρκαδίας Κέρκυρας Κορινθίας Χαλκιδικής Χίου

5.2. Τροχαία ατυχήματα στην Κρήτη

Ο πίνακας 8 παρουσιάζει τα τροχαία ατυχήματα στην Κρήτη.

Πίνακας 8. Τροχαία ατυχήματα Κρήτης

Περιφερειακή Ενότητα		Θανατηφόρα ατυχήματα	Σοβαρά ατυχήματα	Ελαφρά ατυχήματα	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφριά τραυματίες
Χανίων	2019	17	4	8	19	7	18
	2018	11	10	18	11	14	31
Ρεθύμνου	2019	3	1	2	3	2	8
	2018	7	0	3	7	0	4
Ηρακλείου	2019	17	25	54	18	28	80
	2018	21	24	41	25	30	65
Λασιθίου	2019	9	5	18	9	6	28
	2018	5	2	12	5	2	13
ΣΥΝΟΛΟ	2019	46	35	82	49	43	134
	2018	44	36	74	48	46	113

6. Συμπεράσματα

Τα κύρια συμπεράσματα της έρευνας μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα σημεία:

1. Από την ανάλυση των στοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα και των σχετικών δεικτών κατά το έτος 2019, οι επιδόσεις στην οδική ασφάλεια συνολικά κρίνονται στάσιμες. Όλες οι κατηγορίες ατυχημάτων και παθόντων μειώθηκαν οριακά. Διαπιστώθηκε μείωση της αστυνόμευσης πανελλαδικά.

2. Στις περιφερειακές ενότητες που παρουσιάζουν μεγαλύτερη συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων επιβάλλεται να ληφθούν επιπλέον μέτρα, καθώς παρουσιάζουν διαχρονικό πρόβλημα. Θεωρούμε πως η συντονισμένη και εντονότερη αστυνόμευση, θα δημιουργήσουν ασφαλέστερο οδικό περιβάλλον και αν αυτό συνδυαστεί με ασφαλέστερους δρόμους τα αποτελέσματα σίγουρα θα είναι ωφελιμότερα για τους χρήστες των οδικών δικτύων.

3. **Χρειάζεται ειδικός σχεδιασμός για τη δράση των αστυνομικών αρχών, σχετικός με τη μείωση των πάσης φύσεως τροχαίων ατυχημάτων.** Επιβάλλεται για παράδειγμα ειδικός σχεδιασμός για την αντιμετώπιση των ελαφρών τραυματισμών, ιδιαίτερα στους οδηγούς των δίκυκλων στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, μέσα στους οποίους συμπεριλαμβάνονται πανελλαδικά και οι διανομείς της εστίασης (delivery), που παρουσιάζουν αυξημένα ποσοστά συμμετοχής στα τροχαία ατυχήματα.

Μέχρι να γίνει συνείδηση στον Έλληνα οδηγό η οδική ασφάλεια και το κράτος σεβόμενο τους οδηγούς κατασκευάσει ασφαλείς οδικές υποδομές, για τις οποίες είναι υποχρεωμένο να πράξει άμεσα, είναι αναγκαίο να ληφθούν δραστικότερα μέτρα αστυνόμευσης και αύξηση της αστυνομικής παρουσίας σε επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου, αλλά και μέσα στα μεγάλα αστικά κέντρα. Οι αστυνομικοί επιβάλλεται να είναι ειδικά καταρτισμένοι στα θέματα οδικής ασφάλειας και αυστηρότεροι με τους οδηγούς με μηδενικά όρια ανεκτικότητας.

4. Υπάρχει αυξημένη επικινδυνότητα για τους οδηγούς που κυκλοφορούν στις τουριστικές περιοχές (Δωδεκάνησα, Επτάνησα, Κρήτη, Κυκλάδες, κλπ.) και πρέπει οι αρμόδιοι φορείς να κατασκευάσουν ή επισκευάσουν άμεσα, ασφαλή οδικά δίκτυα. Μέχρι να γίνουν αυτά, να ενημερώνουν τους οδηγούς είτε με φυλλάδια, είτε με πληροφοριακές πινακίδες, είτε με τη χρήση

της τηλεματικής ή των εφαρμογών της κινητής τηλεφωνίας και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης για τις επικίνδυνες θέσεις του οδικού δικτύου τους.

5. Οι **ασφαλιστικές εταιρείες** και οι αρμόδιοι φορείς της πολιτείας πρέπει να βρουν λύση στο πρόβλημα των ανασφάλιστων οχημάτων. Το 2019 βεβαιώθηκαν μόνο 21.850 παραβάσεις. Η δραστηριοποίησή των ασφαλιστικών εταιρειών προς την κατεύθυνση της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, θα βοηθούσε σημαντικά, τόσο το κοινωνικό σύνολο, αλλά και τις ίδιες τις ασφαλιστικές εταιρείες.

6. Ο στόλος των οχημάτων λόγω της δεκαετούς κρίσης έχει γεράσει σημαντικά, με Μέσο Όρο τα 16 έτη. Θεωρούμε πως πρέπει να δοθούν κίνητρα για την ανανέωση των οχημάτων.

7. Οι εργαζόμενοι ως **διανομείς εστίασης** (delivery), παρουσιάζουν μεγάλη συμμετοχή στα τροχαία ατυχήματα. Θεωρούμε αναγκαίο να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για τα εργασιακά τους δικαιώματα, που θα περιλαμβάνουν εκτός των άλλων, στολή μοτοσικλετιστή και κράνος για τους οδηγούς των δίκυκλων, ειδική κατηγορία επαγγελματικού διπλώματος, δελτίου καταλληλότητας, καθώς και ειδικός τύπος οχήματος που να τους παρέχει επιπλέον ασφάλεια.

8. Από το 2017 τα **ηλεκτρικά πατίνια** αποτελούν πονοκέφαλο για αρκετές πόλεις της Ευρώπης αλλά και της χώρας μας. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο για την κίνηση τους στην Ελλάδα. Δημιουργούν ελαφρά ατυχήματα, προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία των πόλεων και την κίνηση των πεζών και των οχημάτων, παρκάρουν παντού, κυκλοφορούν δηλαδή ανεξέλεγκτα !!! Αυτά έχουν ισχύ από 300w που αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 25 km/h, μέχρι 500w και αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 40 km/h. Δεν διαθέτουν άδεια κυκλοφορίας ούτε ασφάλεια, οι οδηγοί δεν υποχρεούνται να έχουν άδεια οδήγησης, ούτε να φορούν προστατευτικό κράνος.

9. Οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία των στόχων οδικής ασφάλειας είναι η ισχυρή πολιτική βούληση, το σταθερό πλαίσιο διοίκησης, ο συντονισμός όλων των συναρμόδιων φορέων, η συμμετοχή των πολιτών, η συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων και η επαρκής χρηματοδότηση. Ο φορέας που έχει τον συντονιστικό ρόλο στην εφαρμογή της εθνικής στρατηγικής οδικής ασφάλειας, στα παραδείγματα καλής πρακτικής διεθνώς, είναι ένας κυβερνητικός φορέας που φέρει την ευθύνη της ανάπτυξης της στρατηγικής οδικής ασφάλειας με επικέντρωση στα αποτελέσματα. Δεν θα κουραστούμε να σημειώνουμε διαρκώς, ότι η εθνική καταστροφή από τα τροχαία ατυχήματα, εκτός από τον αβάσταχτο πόνο που προκαλεί στους παθόντες και στις οικογένειές τους και το αυτονόητο κόστος για την εθνική οικονομία που συνεπάγεται, επιφέρει καίριο πλήγμα και στο ευαίσθητο δημογραφικό πρόβλημα της χώρας μας, αφού τα θύματα, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, είναι νέοι άνθρωποι.

7. Προτάσεις

Προτείνεται:

α) Η θεσμοθέτηση κεντρικού κυβερνητικού οργάνου με σταθερό πλαίσιο διοίκησης, το οποίο θα είναι υπεύθυνο για την εθνική στρατηγική οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο στρατηγικό σχέδιο 2011-2020. Το όργανο αυτό, να είναι αρμόδιο, εκτός των άλλων και για την μελέτη, έρευνα και συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων με το τροχαίο ατύχημα, (Υπουργείο Υγείας – Συγκοινωνιών - Τροχαία - Στατιστική αρχή κ.λ.π) προκειμένου να ελέγχει και παρακολουθεί την εξέλιξη κάθε τροχαίου ατυχήματος και να παρεμβαίνει καθοριστικά για την αποτροπή άλλου, με άμεσες παρεμβάσεις προς τους συναρμόδιους φορείς.

Είναι ανάγκη να εκπονηθεί άμεσα το στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας 2021-2030, στη βάση των προηγούμενων στρατηγικών σχεδίων, με ετήσιους στόχους μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, στη λήξη του οποίου να προβλέπεται η μείωση των πάσης φύσεως τροχαίων ατυχημάτων, κατά 50%.

β) Η στατιστική αρχή πρέπει να ενημερώνεται **άμεσα** και **αξιόπιστα** από την υπηρεσία που επιλαμβάνεται του κάθε τροχαίου ατυχήματος. Για το σκοπό αυτό επιβάλλεται να επιμορφωθούν ειδικά όσοι επιλαμβάνονται των τροχαίων ατυχημάτων.

γ) Οι αξιωματικοί Διοικητές και το λοιπό προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την οδική κυκλοφορία και ασφάλεια, επιβάλλεται να επιμορφωθούν ειδικά, ώστε να αντιμετωπίζουν ενιαία τα θέματα οδικής κυκλοφορίας, συμβάλλοντας καθοριστικά με το τρόπο αυτό στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

δ) Να εισαχθεί άμεσα στις παιδαγωγικές ακαδημίες το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής και μέχρι τότε να γίνονται εντατικά μαθήματα στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από κατάλληλα επιμορφωμένο για το σκοπό αυτό προσωπικό.

ε) **Τα ηλεκτρικά πατίνια-scooter, θεωρούνται οδικά οχήματα**, σύμφωνα με την έννοια των ορισμών του άρθρου 2 του κ.ο.κ. που αναφέρει επί λέξει ως κατωτέρω, τι θεωρεί οδικό όχημα: **“Όχημα οδικό:** Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο, που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά βρεφών και ατόμων με αναπηρίες (ΑμεΑ). Στο ίδιο άρθρο αναφέρει και την έννοια του μοτοποδηλάτου.

Υστερα από τα ανωτέρω γίνεται κατανοητό ότι τα πάσης φύσεως ηλεκτρικά scooter είναι οδικά οχήματα σύμφωνα με το κ.ο.κ. **Θεωρούμε πως το νομικό μέρος της κίνησης των πάσης φύσεως ηλεκτρικών scooter, θα λυθεί πλήρως, εάν το Υπουργείο Μεταφορών στο άρθρο 2 του κοκ., στο τέλος, που αναφέρεται η έννοια των μοτοποδηλάτων, συμπληρωθεί ως ακολούθως“ ή το ηλεκτροκίνητο, του οποίου η μέγιστη ισχύς δεν υπερβαίνει τα 500w“ (ή όποια άλλων θεωρηθεί σκόπιμο),** προκειμένου να συμπεριλάβει και τα άλλα δίτροχα ηλεκτροκίνητα μηχανάκια. Με τον τρόπο αυτό ο νομοθέτης θα αντιμετωπίζει με ενιαίο τρόπο την οδήγηση και κυκλοφορία, αυτής της κατηγορίας των οχημάτων.

στ) Είναι επιβεβλημένη η τροποποίηση του άρθρου 43 (περί συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος) του κ.ο.κ, ώστε να προβλέπονται οι ποινές του άρθρου 306 του ποινικού μας κώδικα (περί έκθεσης), για τους οδηγούς που προκαλούν τροχαίο ατύχημα και εγκαταλείπουν αβοήθητα τα θύματα τους, καθώς και η οριστική αφαίρεση της άδειας οδήγησης τους για τη πράξη τους αυτή.

Η επανάκτηση της άδειας οδήγησης να γίνεται με αρχικές εξετάσεις και αυστηρότερους όρους. Οι ποινικές προβλέψεις για το παραπάνω αδίκημα να προβλέπουν ως παρεπόμενη ποινή και την αναγκαστική κοινωφελή εργασία του παραβάτη σε ανάλογο νοσηλευτικό ίδρυμα.

ζ) Επίσης θεωρούμε αναγκαία και την τροποποίηση του άρθρου 42 του κ.ο.κ (περί οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών), ώστε όποιος προκαλεί θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα και βρίσκεται υπό την επίδραση των παραπάνω ουσιών κατά το χρόνο του εν λόγω ατυχήματος, να μεταχειρίζεται ποινικά, ως να εκτέλεσε την ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο, η δε άδεια οδήγησης του να αφαιρείται οριστικά και η επανάκτηση της να γίνεται μόνο με αρχικές εξετάσεις και αυστηρότερους όρους. Οι ποινικές προβλέψεις για το παραπάνω αδίκημα να προβλέπουν ως παρεπόμενη ποινή και την αναγκαστική κοινωφελή εργασία του παραβάτη σε ανάλογο νοσηλευτικό ίδρυμα.