ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ
για μια ανοικτή κοινωνία

#05

ΘΟΡΥΒΟΣ & ΣΗΜΑΤΑ

Δεκέμβριος 2024

Νέλλη Τζάκου - σύμβουλος επιχειρήσεων και fintech entrepreneur Ταμίας, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Κίνησης Πολιτών για μια Ανοικτή Κοινωνία

Ψηφιακός Αλφαβητισμός – Ισότιμη πρόσβαση και δυνατότητες

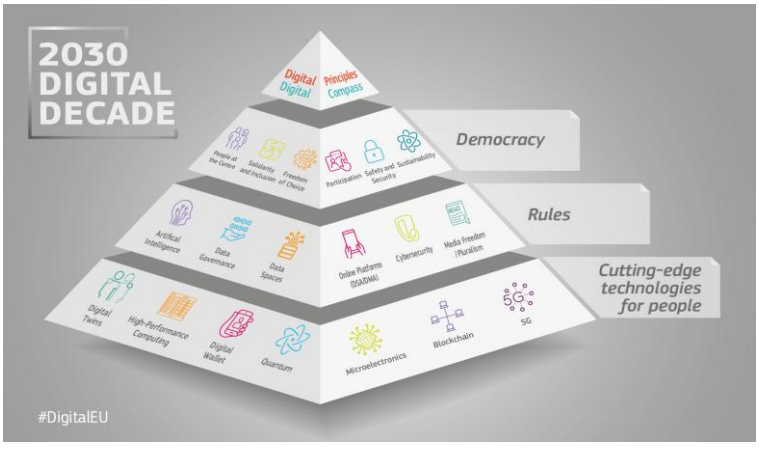
1. Η πορεία προς την ψηφιακή δεκαετία

Η Ε.Ε. επιδιώκει ένα ανθρωποκεντρικό, βιώσιμο όραμα για την ψηφιακή κοινωνία καθ' όλη τη διάρκεια της ψηφιακής δεκαετίας για να ενδυναμώσει τους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Εστιάζει σε δύο άξονες:

1.Ευημερία πολιτών και

2.Ανταγωνιστικότητα επιχειρήσεων

και έχει θέση σε εφαρμογή τον μηχανισμό για την παρακολούθηση της εξέλιξης των δεικτών που έχει θέσει σε όλους τους σχετικούς τομείς.



Μεταξύ αυτών, το πιο βασικό είναι το DESI (Digital Economy and Society Index).

Είναι ένας δείκτης που αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να παρακολουθεί την πρόοδο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ψηφιακής οικονομίας και κοινωνίας.

Ο δείκτης αξιολογεί την πρόοδο των κρατών μελών σε πέντε βασικούς τομείς:
1. Σύνδεση (Connectivity): Η ποιότητα και η κάλυψη των υποδομών και υπηρεσιών διαδικτύου
2. Ανθρώπινοι πόροι (Human Capital): Το επίπεδο ψηφιακών δεξιοτήτων και η εκπαίδευση στον τομέα των ψηφιακών τεχνολογιών
3. Χρήση του Διαδικτύου (Use of Internet): Ο τρόπος και η συχνότητα χρήσης του διαδικτύου από τους πολίτες
4. Ψηφιακή τεχνολογία (Digital Public Services): Η διάθεση και η ποιότητα των ψηφιακών δημόσιων υπηρεσιών
5. Ψηφιακή επιχείρηση (Digital Economy): Η χρήση ψηφιακών τεχνολογιών από τις επιχειρήσεις

Για το 2024, οι εκθέσεις DESI δείχνουν την πρόοδο των χωρών σε αυτούς τους τομείς.

Σχετικά με την Ελλάδα, οι τελευταίες εκθέσεις για το 2024 αναδεικνύουν τα εξής:

1. Σύνδεση (Connectivity): Η Ελλάδα έχει σημειώσει βελτιώσεις στην κάλυψη του ευρυζωνικού διαδικτύου αλλά η ταχύτητα και η κάλυψη 5G εξακολουθούν να είναι περιορισμένες σε σύγκριση με άλλες χώρες της ΕΕ

2. Ανθρώπινοι πόροι (Human Capital): Υπάρχουν προσπάθειες να βελτιωθούν οι ψηφιακές δεξιότητες αλλά η χώρα εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προκλήσεις στην αύξηση της συμμετοχής σε εκπαιδευτικά προγράμματα ψηφιακών δεξιοτήτων και στην ανάπτυξη επαγγελματιών με υψηλές ψηφιακές δεξιότητες

3. Χρήση του Διαδικτύου (Use of Internet): Η χρήση του διαδικτύου είναι γενικά υψηλή στην Ελλάδα, με πολλές δραστηριότητες να γίνονται διαδικτυακά αλλά υπάρχει περιθώριο για βελτίωση στη χρήση ψηφιακών υπηρεσιών για καθημερινές ανάγκες

4. Ψηφιακή τεχνολογία στις Δημόσιες Υπηρεσίες (Digital Public Services): Η Ελλάδα έχει κάνει σημαντικά βήματα προς την ψηφιοποίηση των δημόσιων υπηρεσιών. Οι ευρωπαίοι ηγέτες είναι η Μάλτα (97 βαθμοί) και η Εσθονία (92 βαθμοί), διατηρώντας την ηγετική τους θέση, ακολουθούμενη από το Λουξεμβούργο (90 βαθμοί) και την Ισλανδία (90 βαθμοί). Η Ελλάδα είναι στους 68 βαθμούς σε σχέση με Ευρωπαϊκό μ.ο. (76 βαθμοί).

Ωστόσο, σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, παρατηρήθηκε σημαντική ανάπτυξη στην Ελλάδα η οποία συνέχισε την ανοδική της πορεία, σημειώνοντας άνοδο 8 μονάδων για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά.

5. Ψηφιακή επιχείρηση (Digital Economy): Οι ελληνικές επιχειρήσεις επενδύουν περισσότερο σε ψηφιακή τεχνολογία αλλά η υιοθέτηση προηγμένων ψηφιακών τεχνολογιών και η ψηφιοποίηση των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων παραμένει πίσω.
Η έκθεση DESI δείχνει ότι η Ελλάδα συνεχίζει να προοδεύει στον τομέα της ψηφιακής οικονομίας και κοινωνίας αλλά εξακολουθούν να υπάρχουν προκλήσεις που χρειάζονται περαιτέρω προσπάθειες για την πλήρη ενσωμάτωσή της στις ψηφιακές εξελίξεις της Ευρώπης.

Στην εποχή του ψηφιακού κράτους και των ψηφιακών υπηρεσιών, ο ψηφιακός αλφαβητισμός αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς η ικανότητα να χρησιμοποιεί κανείς ψηφιακές τεχνολογίες είναι κρίσιμη για την πλήρη συμμετοχή στην κοινωνία και την αξιοποίηση των σύγχρονων υπηρεσιών. Η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ διαφορετικών ηλικιακών ομάδων και κοινωνικών ομάδων είναι απαραίτητη για να διασφαλιστεί ότι όλοι έχουν ισότιμη πρόσβαση και δυνατότητες.

2. Ο Ρόλος του Ψηφιακού Αλφαβητισμού

1. Ενίσχυση της Πρόσβασης σε Υπηρεσίες: Ο ψηφιακός αλφαβητισμός επιτρέπει στους πολίτες να έχουν πρόσβαση σε ηλεκτρονικές υπηρεσίες του κράτους, όπως η υποβολή φορολογικών δηλώσεων, η ανανέωση εγγράφων και η εξυπηρέτηση σε θέματα κοινωνικής πρόνοιας, χωρίς να απαιτείται φυσική παρουσία

2. Εκπαίδευση και Κατάρτιση: Με την ψηφιοποίηση της εκπαίδευσης και την παροχή ψηφιακών μαθησιακών εργαλείων, η ανάπτυξη δεξιοτήτων ψηφιακού αλφαβητισμού είναι απαραίτητη για τη συμμετοχή στις σύγχρονες εκπαιδευτικές διαδικασίες και στην επαγγελματική ανάπτυξη

3. Συμμετοχή στην Κοινωνία: Η ικανότητα να χρησιμοποιεί κανείς ψηφιακά μέσα ενισχύει τη συμμετοχή σε κοινωνικές δραστηριότητες, τη συμμετοχή σε ψηφιακές κοινότητες και τη συμμετοχή σε ψηφοφορίες ή διαβουλεύσεις που γίνονται ηλεκτρονικά.

Γεφύρωση του Ψηφιακού Χάσματος:

1. Εκπαιδευτικά Προγράμματα: Η δημιουργία και η εφαρμογή εκπαιδευτικών προγραμμάτων που στοχεύουν στη βελτίωση των ψηφιακών δεξιοτήτων όλων των ηλικιακών ομάδων είναι κρίσιμη. Αυτό περιλαμβάνει εκπαιδευτικά προγράμματα για παιδιά, εφήβους, ενήλικες και ηλικιωμένους, τα οποία θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες και τις δυνατότητες κάθε ομάδας

2. Στήριξη για Ηλικιωμένους και Ευάλωτες Ομάδες: Για τις ηλικιωμένες και άλλες ευάλωτες ομάδες, η παροχή δωρεάν ή υποστηριγμένων ψηφιακών μαθημάτων και συμβουλών είναι σημαντική. Επίσης, η ενσωμάτωση των ψηφιακών τεχνολογιών σε υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται συνήθως από αυτές τις ομάδες μπορεί να βοηθήσει στην ομαλότερη μετάβαση

3. Προσιτότητα και Διαθεσιμότητα Τεχνολογίας: Η πρόσβαση σε τεχνολογία και γρήγορο, αξιόπιστο διαδίκτυο πρέπει να είναι διαθέσιμη σε όλους. Η υποστήριξη της πρόσβασης σε τεχνολογίες, μέσω επιδοτήσεων ή ειδικών προγραμμάτων, είναι κρίσιμη για την εξάλειψη των οικονομικών και γεωγραφικών εμποδίων.

4. Στήριξη και Υποστήριξη: Δημιουργία κέντρων υποστήριξης και βοήθειας για την επίλυση προβλημάτων που σχετίζονται με τη χρήση ψηφιακών εργαλείων και την παροχή πληροφοριών για την κατανόηση των νέων τεχνολογιών

Συνολικά, η ανάπτυξη του ψηφιακού αλφαβητισμού και η γεφύρωση του ψηφιακού χάσματος είναι θεμελιώδης για την ενσωμάτωσή μας στη σύγχρονη ψηφιακή εποχή και τη διασφάλιση ίσων ευκαιριών για όλους τους πολίτες.

3. Ελλάδα και Ψηφιακός Αλφαβητισμός

Στην Ελλάδα, η αντιμετώπιση του ψηφιακού αναλφαβητισμού είναι ένα σημαντικό ζήτημα για την ενίσχυση της ψηφιακής συμπερίληψης και την αξιοποίηση των ψηφιακών τεχνολογιών σε όλους τους τομείς της κοινωνίας.

Η ελληνική κυβέρνηση και άλλοι φορείς έχουν αναλάβει διάφορα μέτρα και πρωτοβουλίες για την προώθηση του ψηφιακού αλφαβητισμού.

Ορισμένα από τα βασικά μέτρα περιλαμβάνουν:

1. **Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τον Ψηφιακό Αλφαβητισμό**:

- **«Ψηφιακή Στρατηγική 2025»**: Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνει στόχους για τη βελτίωση των ψηφιακών δεξιοτήτων των πολιτών και τη μείωση του ψηφιακού χάσματος. Το σχέδιο προγραμματίζει εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες και επιδοτήσεις για την ενίσχυση του ψηφιακού αλφαβητισμού

2. Εκπαιδευτικά Προγράμματα και Σεμινάρια:

- **«Ψηφιακή Ακαδημία»**: Υλοποιούνται εκπαιδευτικά προγράμματα για την ανάπτυξη ψηφιακών δεξιοτήτων σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Αυτά τα προγράμματα περιλαμβάνουν σεμινάρια και διαδικτυακά μαθήματα για την εξοικείωση με βασικές και προηγμένες ψηφιακές δεξιότητες.

- **Σχολικά Προγράμματα**: Εφαρμόζονται προγράμματα πληροφορικής και ψηφιακής εκπαίδευσης στα σχολεία για την καλλιέργεια ψηφιακών δεξιοτήτων από νωρίς

3.Υποστήριξη και Βοήθεια για Ηλικιωμένους και Ευάλωτες Ομάδες:

- **Δημιουργία Κέντρων Υποστήριξης**: Κέντρα ψηφιακής υποστήριξης παρέχουν βοήθεια σε ηλικιωμένους και άτομα με χαμηλή ψηφιακή εκπαίδευση για να μάθουν πώς να χρησιμοποιούν τεχνολογικά εργαλεία και υπηρεσίες
- **Προγράμματα Επιμόρφωσης**: Οργανώνονται ειδικά προγράμματα επιμόρφωσης για ηλικιωμένα άτομα και άλλες ευάλωτες ομάδες, με στόχο τη βελτίωση των ψηφιακών τους δεξιοτήτων

4. Ενίσχυση Υποδομών και Πρόσβαση σε Τεχνολογία:

- **Επέκταση Δικτύου Ευρυζωνικότητας**: Επενδύσεις στην επέκταση του δικτύου ευρυζωνικού διαδικτύου σε αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές, ώστε να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στο διαδίκτυο για όλους
- **Επιδοτήσεις για Τεχνολογικό Εξοπλισμό**: Προγράμματα επιδότησης για την απόκτηση υπολογιστών και άλλων ψηφιακών συσκευών από οικονομικά αδύναμες ομάδες

5. Επιδοτήσεις και Χρηματοδοτικά Σχέδια:

- **Ευρωπαϊκά Ταμεία και Εθνικές Επιδοτήσεις**: Χρηματοδότηση μέσω Ευρωπαϊκών Ταμείων (όπως το Ταμείο Συνοχής) και εθνικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη ψηφιακών δεξιοτήτων και την υλοποίηση σχετικών έργων

6. Συνεργασία με Ιδιωτικό Τομέα και ΜΚΟ:

- **Συνεργασίες με Ιδιωτικές Εταιρείες**: Συνεργασίες με τεχνολογικές εταιρείες για την παροχή εκπαιδευτικών προγραμμάτων και εργαλείων
- **Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ):** Συνεργασίες με ΜΚΟ που ειδικεύονται στην ψηφιακή εκπαίδευση και την κοινωνική ένταξη για την ανάπτυξη και υλοποίηση σχετικών δράσεων.

Η συνεχής παρακολούθηση και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας αυτών των μέτρων είναι κρίσιμη και επιπλέον είναι απόλυτη ανάγκη να ενισχυθούν αυτές οι δράσεις για την ισότιμη πρόσβαση όλων των πολιτών

ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ
για μια ανοικτή κοινωνία

#05

ΘΟΡΥΒΟΣ & ΣΗΜΑΤΑ

Δεκέμβριος 2024

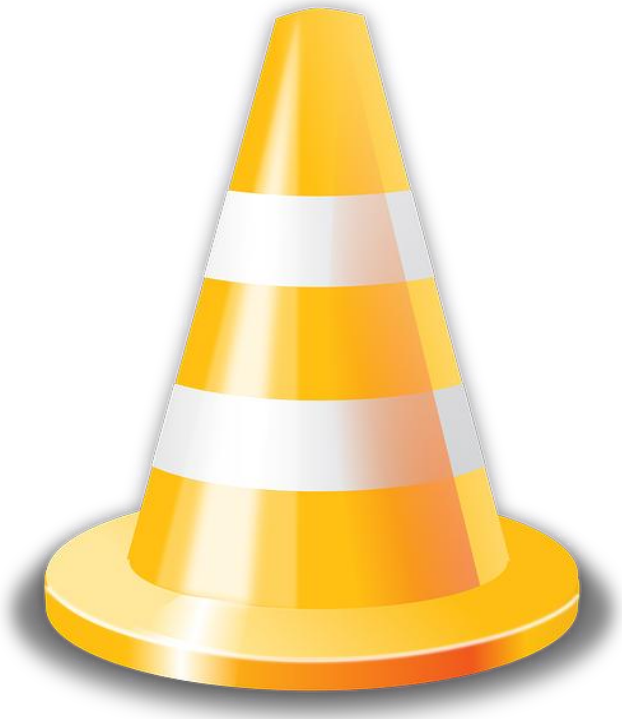
Η Κίνηση Πολιτών για μια Ανοικτή Κοινωνία, έως προσφάτως, στο πλαίσιο της συνεργασίας με την Ευρωπαϊκή Χάρτα Οδικής Ασφάλειας, δημοσιεύει απλές οδηγίες σε θέματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια

Απευθυνόμαστε σε ένα κοινό που δεν αναζητά τις ευθύνες σε άλλους αλλά προσέχει τι μπορεί να κάνει το ίδιο για την προώθηση καλών πρακτικών στο θέμα της οδικής ασφάλειας

Είχαμε αποφασίσει να διακόψουμε προσωρινά την αποστολή του δελτίου για την οδική ασφάλεια, για να κάνουμε μια ανασκόπηση της ανταπόκρισης της κίνησης αυτής και για να μελετήσουμε τα επόμενα βήματα στον ευαίσθητο αυτό χώρο.

Ευχόμαστε σε όλους όσους παρακολουθούσαν τα δελτία και σε όσους παρείχαν σχόλια και κριτική, μια οδηγική πορεία χωρίς ατυχήματα και προτρέπουμε σε εφαρμογή των όσων έχουν γραφτεί.

Οι ενημερώσεις της Κίνησης Πολιτών για μια Ανοικτή Κοινωνία για θέματα οδικής ασφάλειας γίνονται στο πλαίσιο της συνεργασίας μας με την Ευρωπαϊκή Χάρτα Οδικής Ασφάλειας, που προωθεί την ευαισθητοποίηση οδηγών και πεζών.



ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ
για μια ανοικτή κοινωνία

#05

ΘΟΡΥΒΟΣ & ΣΗΜΑΤΑ

Δεκέμβριος 2024

Γρηγόρης Πελεκάνος
Senior partner της εταιρείας δικηγόρων Μπάλλας-Πελεκάνος
Γενικός Γραμματέας διοικητικού συμβουλίου της Κίνησης Πολιτών για μια Ανοικτή Κοινωνία

Η κοινωνικά ευαίσθητη οδήγηση δικύκλου

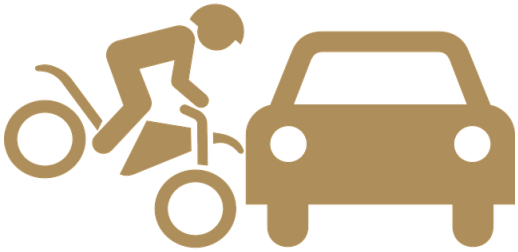
Είναι γεγονός ότι η μηχανή είναι είδος «εργαλείου» ανομίας, με συνεχείς παραβάσεις ΚΟΚ (προσπεράσματα από δεξιά, κίνηση ενδιάμεσα σε λωρίδες αυτοκινήτων και σε αντίθετο ρεύμα, συγκέντρωση μηχανών μπροστά από τους οδηγούς αυτοκινήτων σε κόκκινο φανάρι, ταχύτητα, κόντρες, μαρσαρίσματα και θόρυβος, machismo και βεβαίως τα κράνη, επιβίβαση συζύγων ομού μετά των τέκνων κ.λπ.). Διευκολύνει την ανομία και ψυχολογικά, μέχρι το απευκταίο αλλά φοβάμαι αναπόφευκτο ατύχημα.

Είναι όμως και έκφραση νεανικής διάθεσης ζωής, μιας επαναστατικής και αντικομφορμιστικής στάσης ζωής (easy rider... και hells angels... take your pick).

Αν ξεκινήσει κανείς από την παραδοχή, ότι είναι δυνατή η νόμιμη και κοινωνικά ευαίσθητη χρήση μηχανής, (όπως κάθε «εργαλείου») προφανώς είναι θέμα χαρακτήρα και αγωγής. Απλοί οικονομικοί λόγοι και λόγοι διευκόλυνσης κυκλοφορίας, που είναι προφανώς θεμιτοί και δεν έχουν αρνητική χροιά, είναι θετικά στοιχεία..

Πολλοί επιλέγουν την μηχανή ως πιο απλή και οικονομική λύση στην κυκλοφορία και γιατί όχι, πιο ελεύθερη κίνηση, που ταιριάζει στο χαρακτήρα τους και στην άποψη ζωής που έχουν.Και είναι υπεύθυνοι οδηγοί και πολίτες.

Η αρχική έλλειψη αγωγής σε συνδυασμό με την «ευελιξία» που προσφέρει μια μηχανή, βέβαια μπορεί να προσελκύει τους ρέποντες προς εγωιστικές και machismo συμπεριφορές στην αγορά και την χρήση μηχανής και η ασυδοσία και η «ελευθερία» να επιτείνουν τέτοιες συμπεριφορικές νόρμες και να δίνουν αρνητικό παράδειγμα σε άλλους/άλλες συμπολίτες με παρόμοιο προφίλ.



Αλλά πρώτον, δεν υπάρχει επαρκής αστυνόμευση για να «επανέρχονται στην τάξη» και δεύτερον, αφού το κυκλοφοριακό είναι υπαρκτό και μέγα θέμα, το να τα ρίχνουμε στο χαρακτήρα των εποχούμενων, είναι σαν το παράνομο παρκάρισμα: αν δεν υπάρχουν επαρκείς νόμιμες θέσεις, προφανώς θα υπάρχει πρόβλημα παράνομου παρκαρίσματος.

Θεμιτοί λόγοι χρήσης μηχανής, διευκόλυνση μιας δύσκολης οδηγικής κατάστασης (και οικονομικής ένδειας), έλλειψη αγωγής, επίταση έλλειψης αγωγής, «ωχαδερφισμός», όλα συνυπάρχουν. Δεν βλέπω πάντως ουσιώδεις διαφορές ανάμεσα στο median τρόπο οδήγησης μηχανών και αυτοκινήτων. Παντού, υπάρχουν οι καλοί και οι κακοί οδηγοί, οι σύννομοι, οι περιστασιακά παρανομούντες («ο αναμάρτητος πρώτος τον λίθον βαλέτω») και συστηματικά παρανομούντες.

Αλλά δεν είναι θέμα για αστεϊσμούς και ελαφρών αναλύσεων. Άνθρωποι σκοτώνονται, 600 το χρόνο. Και τραυματίζονται χιλιάδες.

Ακόμη και το Υπουργείο Μεταφορών που εκδίδει, ανανεώνει και επιτρέπει εν τέλει την οδήγηση, είναι γνωστό ως άντρο ανομίας και διαφθοράς.
Οι σχολές οδηγών επίσης.

Γύρω από το Υπουργείο, «γραφεία διεκπεραίωσης»...Αυτό τα λέει όλα.

Η τήρηση / επιβολή των νόμων από τη Τροχαία είναι ανεπαρκής ενώ η πρόληψη και επιβολή είναι μαζί με την συνεχή νουθεσία, εργαλείο μετασχηματισμού προσωπικοτήτων όταν η κοινή λογική των υποκειμένων δεν επαρκεί.

Και ο παραδειγματισμός επίσης είναι απαραίτητος, όπως στην περίπτωση του αλλοδαπού τουρίστα που σκότωσε σε δύο διαφορετικά περιστατικά ανθρώπους οδηγώντας μεθυσμένος με μισθωμένο αυτοκίνητο, χωρίς άδεια οδήγησης, στη Κρήτη ή το πρόσφατο επίσης περιστατικό στη Θεσσαλονίκη όπου πεντάκις συλληφθείς Έλλην μεθυσμένος οδηγός σκότωσε μια οικογένεια.

Τα παραδείγματα επιλεγμένα για να μην θεωρηθεί ότι είναι ελληνικό φαινόμενο μόνο. Γιατί κυκλοφορούν ελεύθεροι?

Ο ΚΟΚ τροποποιείται αυτές τις μέρες. Προβλέπει αυστηρά πρόστιμα για την μη χρήση κρανών-ζώνης-παραβίαση κόκκινων φαναριών (ίσως πιο χρήσιμο να αυστηροποιηθεί η ποινή παραβίασης των «πορτοκαλί»), μείωση ορίων ταχύτητας στις πόλεις, μικρο-κινητικότητα (ποδήλατα και πατίνια σε χώρους με κατάλληλες υποδομές), αυστηρότερες ποινές για υποτροπιάζουσες συμπεριφορές ...

Να δούμε με την εκπαίδευση (αρχική και διαρκής) και την επιβολή, τι θα γίνει.

ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ
για μια ανοικτή κοινωνία

#05

ΘΟΡΥΒΟΣ & ΣΗΜΑΤΑ

Δεκέμβριος 2024

Ιωάννης Στ. Παπαδόπουλος
Τέως Αναπληρωτής Καθηγητής Ιατρικής
Μέλος της Κίνησης Πολιτών για μια Ανοικτή Κοινωνία

Ηλικιωμένοι και οδήγηση

Η μεγαλύτερη ηλικία δεν είναι απαγορευτική από μόνη της για οδήγηση, Σημασία έχουν:

- ✓ Η γενικότερη κατάσταση υγείας (π.χ. νευρολογικές παθήσεις ή μειωμένη όραση έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα)
- ✓ Η σωματική ευεξία (το πόσο γυμνασμένο είναι το σώμα και το πνεύμα)
- ✓ Τα λαμβανόμενα φάρμακα (ορισμένα φάρμακα μειώνουν δραστικά την ικανότητα οδήγησης). Τα ίδια φάρμακα αυξάνουν την πιθανότητα πτώσης στο επίπεδο βάδισης (η 2η αιτία εισαγωγής σε νοσοκομείο ατόμων άνω των 65 ετών)
- ✓ Καλή ρύθμιση παθήσεων, κυρίως διαβήτη, υπέρτασης και ύπνου

Δύο μεγάλες δυσκολίες:

- ✓ Η εκτίμηση της ικανότητας οδήγησης από τον ίδιο τον ηλικιωμένο είναι, πρακτικώς, αδύνατη. Η κριτική ικανότητα για τον ίδιο τον εαυτό μας είναι, συνήθως, χαμηλή!
- ✓ Σχεδόν από όλους τους ηλικιωμένους, ο περιορισμός ή η διακοπή οδήγησης θεωρείται απώλεια ανεξαρτησίας.

Όλοι μας είμαστε δεμένοι με το αυτοκίνητο και τους ηλικιωμένους τους εξυπηρετεί. Η σημαντική «λύση» είναι η λέξη προσαρμογή

Ορισμένες προϋποθέσεις για ηλικιωμένους οδηγούς:

- ✓ Οφθαλμολογική εξέταση κάθε χρόνο. Προσοχή: ο καταρράκτης αυξάνεται αργά και δεν γίνεται αντιληπτή η σημαντική μείωση όρασης. Μετά το χειρουργείο εκπλήσσονται σχεδόν όλοι το πόσο διαφορετικά βλέπουν
- ✓ Μετά από κάθε παραμονή σε νοσοκομείο, επανεκτίμηση από τον γιατρό της ικανότητας οδήγησης (το προβλέπει και η νομοθεσία αλλά σχεδόν ποτέ δεν πραγματοποιείται)
- ✓ Επιλογή κατάλληλου αυτοκινήτου (επί νέας αγοράς)
- ✓ Έλεγχος φαρμάκων (από ιατρό) για το εάν μειώνουν την ικανότητα οδήγησης

Ιδιαιτερότητες οδήγησης σε ηλικιωμένους:

- ✓ Απασχόληση μόνο με την οδήγηση. Οποιαδήποτε άλλη απασχόληση (κάπνισμα, συνομιλίες (!), αναζήτηση ραδιοφωνικού σταθμού(!!), παιδιά στο αυτοκίνητο (!!)

και ιδιαίτερα «σκέψεις») μειώνει δραστικά, σε ηλικιωμένους, την ικανότητα οδήγησης. Συνιστούμε να μην μεταφέρονται παιδιά από οδηγούς άνω των 70 ετών, ιδιαίτερα χωρίς συνοδό εντός αυτοκινήτου
- ✓ Έλεγχος από οφθαλμίατρο της νυκτερινής όρασης. Οι ηλικιωμένοι έχουν δυσκολίες στην νυκτερινή οδήγηση
- ✓ Ταχύτητα στην πόλη οπωσδήποτε κάτω των 50 χλμ., σε επαρχιακούς δρόμους μεταξύ 70-80 χλμ.(εφόσον δεν καθορίζεται κατώτερη ταχύτητα)
- ✓ Ο καλός ύπνος 8ώρου είναι βασικής σημασία. Εν ανάγκη έλεγχος σε εργαστήρια ύπνου που διαθέτουν μερικά νοσοκομεία
- ✓ Όχι πολύ σκούρα γυαλιά ηλίου. Συμβουλή από Οφθαλμίατρο ή καλό οπτικό. Έγκαιρη αφαίρεση γυαλιών ηλίου πριν από το σούρουπο
- ✓ Όχι οδήγηση αυτοκινήτου άλλου προσώπου
- ✓ Αυτοπεριορισμοί, προσαρμογή στις δυνατότητές μας
- ✓ Οδήγηση μόνο ημέρα σε δρόμους εκτός πόλεων
- ✓ Νύκτα εντός πόλης, με ικανό φωτισμό δρόμων και σε γνωστές διαδρομές
- ✓ Αποφυγή εθνικών οδών και δύσκολων επαρχιακών δρόμων
- ✓ Όχι ταξίδια μεγαλύτερα των 200 χλμ. ανά ημέρα (υποκειμενικό όριο), πραγματοποίησή τους, κατά το δυνατόν, με συνοδό
- ✓ Σαφής περιορισμός οδήγησης σε καύσωνα, χιόνια και δυνατή βροχή

Συμπτώματα ανάγκης επανεκτίμησης οδηγικής ικανότητας (δεν είναι απαραίτητο να υπάρχουν όλα τα συμπτώματα)

- ✓ Συχνότερη παραβίαση ερυθρού σηματοδότη
- ✓ Συχνότερες παρατηρήσεις από άλλους οδηγούς
- ✓ Δυσκολία όρασης το σούρουπο
- ✓ Μη έγκαιρη αντίληψη πεζών
- ✓ Κενά προσοχής
- ✓ Δυσκολία χειρισμού όπισθεν πορείας
- ✓ Αίσθημα ανασφάλειας και άγχους για προβλεπόμενη οδήγηση
- ✓ Ανησυχία στενών συγγενών (σχετικό)
- ✓ Δυσκολίες (ακραίο: αποπροσανατολισμός) σε σύνθετες διασταυρώσεις
- ✓ Συχνά «γρατζουνίσματα» σε παρκάρισμα

Αγορά νέου αυτοκινήτου

- ➢ Όχι άνω των 1500 κυβικών
- ➢ Με ABS (παρεμπόδιση μπλοκαρίσματος τροχών επί τροχοπέδησης). Σε αντίθεση με διαδεδομένη άποψη, εάν σε απότομη τροχοπέδηση μπλοκάρουν οι τροχοί: α) μεγαλώνει το διάστημα τροχοπέδησης και β) αποσταθεροποιείται το όχημα
- ➢ Με ESP (σύστημα ηλεκτρονικής σταθεροποίησης). Τελείως απαραίτητο για όλα τα αυτοκίνητα, μικρά και μεγάλα
- ➢ Με προεντατήρες ζώνης (συνήθως εκτός τιμής, ως option)
- ➢ Σαφήνεια στη διάταξη διακοπτών και μοχλών χειρισμού
- ➢ Όχι πολύπλοκα συστήματα χειρισμού

Εφόσον υπάρχει δυνατότητα παραγγελίας

- ➢ Φωτεινή προειδοποίηση αυτοκινήτου σε προσπέραση στους εξωτερικούς καθρέπτες (προσφέρει σημαντική ασφάλεια)
- ➢ Ηλεκτρονική αναγνώριση πεζού και αυτόματη τροχοπέδηση
- ➢ Με αγορά νέου αυτοκινήτου απαιτείται εκ νέου εξοικείωση και προσεκτική οδήγηση με χαμηλή ταχύτητα για τουλάχιστον 500 χλμ. Προ της χρήσης, εξοικείωση εν στάση με διακόπτες και μοχλούς!

Ανανέωση διπλώματος

- ➢ Ανά τριετία μετά την ηλικία των 65 ετών (με συμπλήρωση των 65 ετών σταματά η ισχύς του μέχρι τότε διπλώματος)

Προσοχή: Για κανένα λόγο απόκτηση ανανέωσης «μαϊμού», χωρίς ιατρικές εξετάσεις. Είναι και ποινικό αδίκημα!

- ✓ Ανά διετία μετά την ηλικία των 80 ετών.
- ✓ Δικαιολογητικά: εξέταση από Παθολόγο, Ωτορινολαρυγγολόγο, Οφθαλμίατρο και Ψυχίατρο (υπάρχουν ειδικά έντυπα)

Πρόταση: Με κάθε ανανέωση, μετά την ηλικία των 70 ετών προτείνουμε την εξής τακτική: Οδήγηση με ένα εκπαιδευτή οδηγών (με αμοιβή) επί 2 ώρες στην πόλη και σε πιο γρήγορους δρόμους (π.χ. για την Αθήνα στην οδό Συγγρού ή στην παραλιακή) και εκτίμηση της ικανότητα οδήγησης από αυτούς σε τρεις βαθμίδες (άτυπες, χωρίς υποχρεωτική εφαρμογή)
-πλήρης ικανότητα
-ικανός με περιορισμούς
-διακοπή οδήγησης και κατάθεσης διπλώματος

Φίλος, 70 ετών κατέθεσε το δίπλωμά του ενώ η οδήγησή του ήταν άψογη. Η αιτία: ήταν πιλότος της Ολυμπιακής και στο μυαλό του ίσχυαν ακόμα οι υψηλές προδιαγραφές για πιλότους!!

Οι θετικές και λιγότερο θετικές πλευρές των ηλικιωμένων στην οδήγηση:

Θετικές πλευρές:

- ❑ Δεν καταναλώνει, κατά κανόνα, αλκοολούχα ποτά
- ❑ Δεν χρειάζεται να αποδείξει τίποτα σε κανένα (επίδειξη!)
- ❑ Γνωρίζει πόσο επικίνδυνη μπορεί να γίνει η οδήγηση
- ❑ Δεν παραβιάζει σκόπιμα τον ΚΟΚ (π.χ. παραβίαση ερυθρού σηματοδότη)

Εν δυνάμει αρνητικές πλευρές (Δεν συνυπάρχουν όλες απαραίτητα σε ένα άτομο και ο βαθμός σοβαρότητας είναι διαφορετικός):

- ❑ Μειωμένη δυνατότητα συνολικής εικόνας της κίνησης
- ❑ Αργός προσανατολισμός στο χώρο
- ❑ Μείωση χρόνου αντίδρασης και επιλογής τρόπου αντίδρασης
- ❑ Μείωση ικανότητας νυκτερινής οδήγησης
- ❑ Λήψη πολλών φαρμάκων

ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ
για μια ανοικτή κοινωνία

#05

ΘΟΡΥΒΟΣ & ΣΗΜΑΤΑ

Δεκέμβριος 2024

Γιάννης Γούσης
Σύμβουλος επιχειρήσεων

Οδική ασφάλεια: ζήτημα ζωής ή θανάτου. Οι Κύπριοι μας δείχνουν τον δρόμο.

Πριν λίγο καιρό ένας συμπολίτης μας βρέθηκε στην Κύπρο. Σ' ένα lunch (όπως αποκαλούν οι Κύπριοι το μεσημεριανό) με μια παρέα Κυπρίων, το θέμα της συζήτησης ήταν οι κάμερες κυκλοφορίας (φωτο-επισήμανσης) που είχαν εγκαταστήσει πρόσφατα στο νησί. «Ρε κουμμπάρε, δεν προλαβαίνω να σταματήσω στο φανάρι-ν και τρώω την κλήση-ν» παραπονιόταν ο ένας με τη χαρακτηριστική τραγουδιστή ντόπια προφορά.

«Γιατί ρε κουμμπάρε, αυτό είναι το πρόβλημα; Εδώ κυκλοφορούν τον τελευταίο-ν καιρό-ν τόσα σαραβαλάκια στους δρόμους. Δεν μπορούν οι κάμερες να καταγράψουν τις πινακίδες τους;»

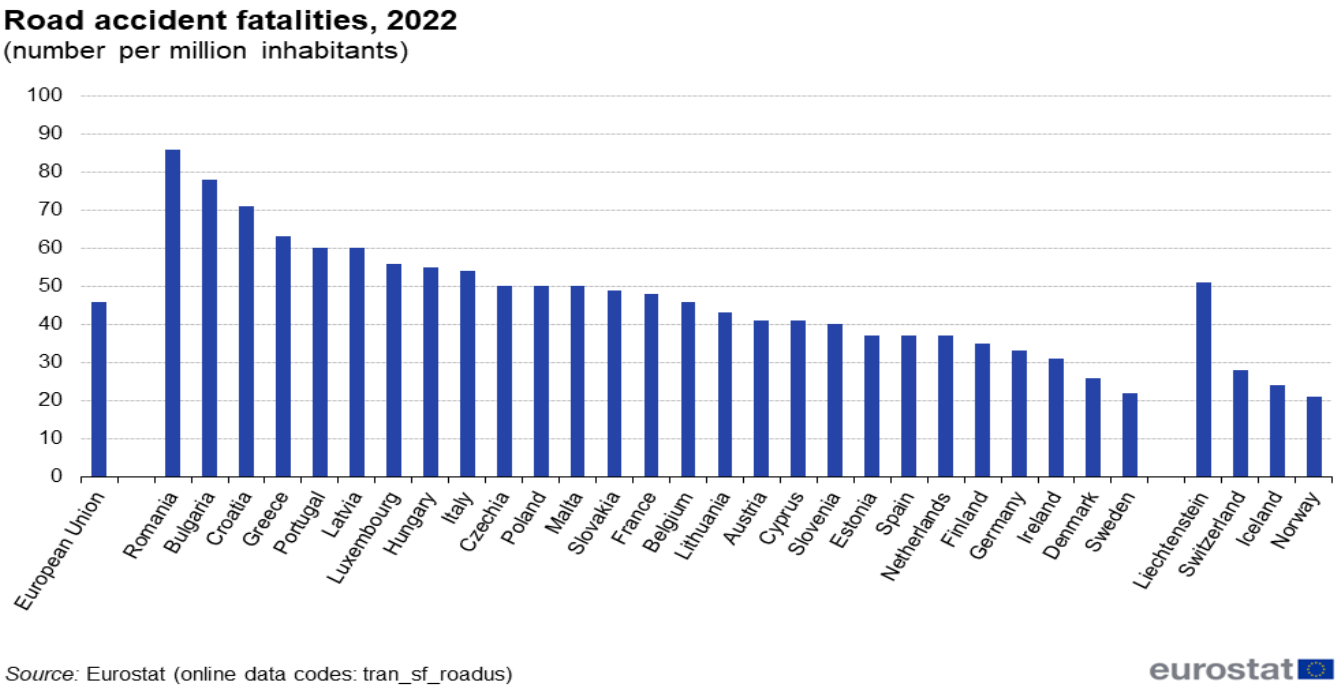
Για ποιον λόγο όμως οι «Κουμπάροι» τοποθέτησαν κάμερες;

Από το ενημερωτικό φυλλάδιο της Κυπριακής Αστυνομίας: «Σκοπός του συστήματος (φωτο-επισήμανσης) είναι η μείωση των σοβαρών και θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων».

Ας επικεντρωθούμε λοιπόν στην πρόκληση σοβαρών και θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων.

Τι μας λένε τα δεδομένα, δηλαδή τα στατιστικά στοιχεία των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (road accidents fatalities) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για το 2022 (βλ. Πίνακα 1).

Πίνακας 1: Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα 2022 (θάνατοι ανά εκατομμύριο κατοίκων)



Τι βλέπουμε; Οι ασφαλέστεροι δρόμοι εντοπίζονται στη Σουηδία (21 θάνατοι ανά εκατομμύριο κατοίκων) και στη Δανία (26), με μέσο όρο της Ε.Ε. τους 46 θανάτους από τροχαία ατυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκων. Η Κύπρος, με 40, δηλαδή κάτω από τον μέσο όρο, στοχεύει στην περαιτέρω μείωση και προχωράει στην τοποθέτηση καμερών κυκλοφορίας. Ταυτόχρονα, ας έχουμε υπ' όψιν ότι η Ε.Ε., παρ' ότι διαθέτει τους ασφαλέστερους δρόμους στον κόσμο, έχει δεσμευτεί για την επίτευξη του στόχου «Μηδέν θάνατοι στον δρόμο» (Vision Zero) μέχρι το 2050.
Κι εμείς (βλ. Πίνακα 2);
Πίνακας 2: Αριθμός ατυχημάτων και παθόντων στην Ελλάδα, 2021 και 2022

	2021	2022	Ετήσια Μεταβολή 2022/2021 (%)
Ατυχήματα	**10.454**	**10.487**	**0,3**
εκ των οποίων, θανατηφόρα	584	619	6,0
% θανατηφόρων ατυχημάτων	5,6	5,9	
Σύνολο παθόντων	**12.980**	**13.279**	**2,3**
Νεκροί	624	654	4,8
Σύνολο τραυματιών	12.356	12.625	2,2
Βαριά τραυματίες	610	664	8,9
Ελαφρά τραυματίες	11.746	11.961	1,8

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ)

Παρ’ ότι ο αριθμός των ατυχημάτων μειώθηκε κατά 54% τη δεκαετία 2010-20, το 2022 έχουμε 61 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων (βλ. Πίνακα 1), για την ακρίβεια 654 νεκρούς (βλ. Πίνακα 2). Σχεδόν 2 νεκροί κάθε μέρα.
Κι οι οικογένειές τους; Που βιώνουν ό,τι πιο απάνθρωπο υπάρχει στη ζωή, να συνοδεύουν τα παιδιά τους στον τάφο, μιας και σχεδόν οι μισοί από τους νεκρούς είναι κάτω των 50 ετών. Άσε τους βαριά τραυματίες που από τη μία στιγμή στην άλλη, τόσο οι ίδιοι, όσο και οι οικογένειές τους βυθίζονται στο δικό τους δράμα.
Να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) τα τροχαία δυστυχήματα είναι η κύρια αιτία θανάτου για παιδιά και νεαρούς ενήλικες ηλικίας 5-29 ετών.

Κι εμείς τι κάνουμε; Κατ’ αρχάς ας προσπαθήσουμε, όσο γίνεται πιο ψύχραιμα, ν’ αναλογισθούμε, γιατί έχουμε τόσα πολλά τροχαία, δηλαδή σε τι οφείλονται. Τι μας λένε λοιπόν οι ειδικοί για τα αίτια που τα προκαλούν;
- Κακές οδικές υποδομές (δρόμοι, πεζοδρόμια, σήμανση, φωτισμός)
- Παλαιότητα «στόλου» ή και ελλιπής συντήρηση οχημάτων
- Ανεύθυνη μέχρι και εγκληματική οδηγική συμπεριφορά

Στο τρίπτυχο οδηγός, όχημα και δρόμος, μακράν το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης πρόκλησης οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα την έχει ο άνθρωπος, με ποσοστό που αγγίζει το 95%, σύμφωνα με μελέτη του συγκοινωνιολόγου καθηγητή του ΕΜΠ Γ. Γιαννή. Να ρίξουμε λοιπόν μια ματιά στην οδηγική συμπεριφορά των οδηγών στη χώρα μας; Αποτυπώνεται πολύ χαρακτηριστικά στην έρευνα του Ιδρύματος Fondation Vinci Autoroutes με συμμετοχή 12.400 ατόμων από 11 ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ των οποίων και 1.000 άτομα από την Ελλάδα (βλ. Εικόνα 1).

Εικόνα 1: Οι Έλληνες στο τιμόνι Πηγή: Ίδρυμα Fondation Vinci Autoroutes

Τελικά, εμείς τι κάνουμε; Η Εικόνα 1 περιγράφει πολύ γλαφυρά αυτό που βιώνουμε καθημερινά στους δρόμους, ότι δηλαδή μακράν το μεγαλύτερο αυθαίρετο στη χώρα μας δεν είναι κάποιο κτίσμα αλλά η κίνηση στους δρόμους.

Κατά τον καθηγητή Γ. Μπαμπινιώτη, «αυθαίρετος είναι αυτός που δεν υπακούει στις αρχές που ισχύουν σε δεδομένο τόπο και χρόνο αλλά ενεργεί κατά το δοκούν.» Όπου το κατά το δοκούν αντιστοιχεί στο γνωμικό «πατάει και … δέρνει». Πατάει το γκάζι. Για να μην υπάρχει καμία παρανόηση. Και το «δέρνει» ξεκινάει μεν από το, με ιδιαίτερο τακτ εκφραζόμενο στα «Γαλλικά», «ρε … κουμπάρε, …» συνοδευόμενο από, υψηλής αισθητικής, χειρονομίες, μπορεί όμως να καταλήξει όντως στην κυριολεκτική σημασία του ρήματος.

Να υπακούσει όμως σε ποιες «αρχές που ισχύουν σε δεδομένο τόπο και χρόνο»;

Μα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τον περίφημο Κ.Ο.Κ! Μπήκα λοιπόν στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Μεταφορών για να ρίξω μια ματιά στον ισχύοντα Κ.Ο.Κ και τι βλέπω; Κ.Ο.Κ – ΑΤΥΠΗ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ - 2024. Δεν μπόρεσα να το «αποκωδικοποιήσω» άμεσα αλλά μετά από ένα σχετικό ψάξιμο διαπίστωσα ότι το 2018 ξεκίνησε η αναθεώρησή του Κ.Ο.Κ. Μέχρι σήμερα όμως δεν έχει ολοκληρωθεί, διότι εκκρεμεί, εδώ και χρόνια, μια υπουργική απόφαση. Μη με ρωτήσεις λοιπόν τι ακριβώς ισχύει για τις παραβάσεις και ποια πρόστιμα ποιου Κ.Ο.Κ εφαρμόζονται.

Πόσες κλήσεις όμως κόβονται, αυτό μπορώ να στο διαβεβαιώσω. Και μάλιστα σε σύγκριση και με την Ε.Ε., όπως αποτυπώνεται σε έρευνα του European Transport Safety Council (βλ. Πίνακα 3).

Πίνακας 3: Αριθμός κλήσεων της τροχαίας ανά χίλιους κατοίκους, 2020

Κλήσεις ανά 1.000 κατοίκους	Ελλάδα	ΕΕ
Υπέρβαση ταχύτητας	19,3	139,7
Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	2,8	5,7
Παράνομη χρήση κινητού τηλεφώνου	1,3	4,4
Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ	1,8	1,9

Πηγή: ETSC, 2022

Πόσες όμως από αυτές πληρώνονται; Τι να σου πω… Έψαξα, αλλά δεν βρήκα στατιστικά στοιχεία. Αντ’ αυτού όμως, το δημοσίευμα «Τέλος στα ρουσφέτια με το σβήσιμο των κλήσεων…», δημοσιευθέν την άνοιξη του 2022. Κι ένα χρόνο αργότερα το επόμενο δημοσίευμα «Ξεχάστε ρουσφέτια και σβήσιμο κλήσεων». Ρε τι γινόταν στα μέρη μας… Πιθανώς όμως να εννοούσαν την εφαρμογή των ηλεκτρονικών κλήσεων, που, αν μη τι άλλο, ξεκίνησε να λειτουργεί έστω και πιλοτικά πριν μερικές μέρες. Θα δείξει…

Τι διαπιστώνουμε λοιπόν; Μπορεί να έχουμε πολλούς νεκρούς στους δρόμους, από τους περισσότερους στην Ε.Ε., αλλά από κλήσεις … σχίζουμε. Τις κλήσεις εννοώ. Ανά 1.000 κατοίκους 19 εμείς εδώ για υπερβολική ταχύτητα, 139 στην Ε.Ε. Όχι, παίζουμε! Γιατί όμως γίνεται αναφορά σ’ αυτές τις συγκεκριμένες παραβάσεις;

- Ταχύτητα
- Κατανάλωση αλκοόλ
- Απόσπαση προσοχής (κυρίως το κινητό)
- Ζώνη ασφαλείας
- Κράνος

Τέλος πάντων, τελικά εμείς τι κάνουμε; Εμείς έχουμε την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας που αποτελείται από 19 βουλευτές και έχει ως αντικείμενο, σύμφωνα με το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής, «τη διερεύνηση των αιτίων των τροχαίων ατυχημάτων και την υποβολή προτάσεων στους αρμόδιους Υπουργούς για τη δημιουργία των προϋποθέσεων ασφαλέστερης διακίνησης προσώπων και προϊόντων». Έχει όμως αποκλειστικά καθαρά γνωμοδοτικό ρόλο. Τον επιτελικό ρόλο έχει αναλάβει ο Εθνικός Φορέας Οδικής Ασφάλειας ο οποίος θα φέρει στη Βουλή νομοθετική πρωτοβουλία για την Οδική Ασφάλεια που θα βασίζεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο 2021 - 2030. Το οποίο, ειρήσθω εν παρόδω, έχει εγκριθεί από τον Νοέμβριο του 2022. Σε κάποια πάροδο μπλέξαμε μάλλον…

Όλο μέλι, μέλι κι από τηγανίτα, τίποτα…

Χαλούμι λοιπόν και πάλι χαλούμι. Πρακτικοί άνθρωποι όπως είναι οι «Κουμπάροι», το αποφάσισαν και το έκαναν. Τοποθέτησαν κάμερες κυκλοφορίας. Όπως έχουν κάνει πολλά κράτη στον κόσμο. Απλώς οι αδελφοί μας Κύπριοι είναι και αυτοί «Ελληνάρες», άρα μπορούν κι αυτοί να συζητούν για πολιτική και ποδόσφαιρο αλλά όταν είναι να κάνουν κάτι, το κάνουν. Όπερ μεθερμηνευόμενο, αφού το έχουν κάνει κάποιοι άλλοι Έλληνες, μπορούμε να το κάνουμε κι εμείς. Τουτέστιν κάμερες κυκλοφορίας με αυτοματοποιημένο σύστημα αποστολής κλήσεων. Όσο πιο γρήγορα γίνεται!

Και τι θα κάνουμε με τους «Ναι-αλλάδες»: Ναι, αλλά τι θα γίνει με τα προσωπικά δεδομένα; Ναι, αλλά πως θα επιβάλουμε πρόστιμα στους πολίτες; Ναι, αλλά θα γυρίσουμε σε αστυνόμευση της κοινωνίας; Ναι, αλλά θα μειώσουμε έτσι τα τροχαία; Ναι, αλλά δεν προσλαμβάνουμε πρώτα κι άλλους τροχονόμους; Ναι, αλλά θα έχουμε πολιτικό κόστος. Ναι, αλλά δεν θα πρέπει να πάρουμε και άλλα μέτρα πρώτα; Λες ν’ ακουστεί από κάπου και το «Ναι, αλλά πως θα σβήνουμε τις κλήσεις»;

Να συμφωνήσουμε λοιπόν σε κάτι; Αποτελεί πρώτη, μα πρώτη προτεραιότητα η μείωση των τροχαίων; Η απάντηση είναι μία. Ναι! Πάμε παρακάτω. Εξακολουθούμε και έχουμε περισσότερους νεκρούς σε σύγκριση με τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη. Ναι!

Ποιο από τα προαναφερθέντα αίτια οδικών ατυχημάτων (οδικές υποδομές, οχήματα, οδηγική συμπεριφορά) είναι το κρισιμότερο;

Η οδηγική συμπεριφορά! Τι προτείνουν όλοι μα όλοι οι διεθνείς και μη φορείς Οδικής Ασφάλειας ως ένα βασικότατο μέτρο με στόχο την ασφαλή συμπεριφορά του οδηγού;

Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια! Πως επιτυγχάνεται αυτό εν έτει 2024; Με επανατοποθέτηση του γαλανόλευκου κουβουκλίου του τροχονόμου στους δρόμους ή με αξιοποίηση της τεχνολογίας; Τεχνολογία, άρα κάμερες!

Εδώ αξιοποιούνται στη χώρα μας drones για τον άμεσο εντοπισμό πυρκαγιάς, η εφαρμογή My Coast, ως ένα αποτέλεσμα του «κινήματος της πετσέτας», για παραβάσεις στις παραλίες και οσονούπω μικροδορυφόροι για τις ανάγκες της πολιτικής προστασίας και εμείς δεν προχωράμε σε εγκατάσταση καμερών κυκλοφορίας;

Στο τρίπτυχο οδηγός, όχημα και δρόμος, μακράν το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης πρόκλησης οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα την έχει ο άνθρωπος, με ποσοστό που αγγίζει το 95%, σύμφωνα με μελέτη του συγκοινωνιολόγου καθηγητή του ΕΜΠ Γ. Γιαννή.

Κι έτσι θα μηδενίσουμε τα ατυχήματα; Όχι! Θα τα μειώσουμε όμως, όπως διαπιστώνουμε και σε άλλες χώρες ενώ ταυτόχρονα η αξιοποίηση του συστήματος θα συμβάλλει στην αλλαγή συμπεριφοράς του οδηγού. Όπως ακριβώς αναφέρεται στο φυλλάδιο της Κυπριακής Αστυνομίας: «Η εφαρμογή του μέτρου εστιάζεται στην αλλαγή συμπεριφοράς του οδηγού και στην τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας». Και για τα προσωπικά δεδομένα, κάτι που ισχύει για όλα τα κράτη της Ε.Ε., έχουν βρεθεί οι ανάλογες λύσεις. Και όσον αφορά τα πρόστιμα και την αστυνόμευση: οι ίδιοι οπαδοί πηγαίνουν στα παιχνίδια της ομάδας τους στο ελληνικό πρωτάθλημα και στα ευρωπαϊκά. Στα δεύτερα, «εκκλησία», μιας και η παράβαση συγκεκριμένων κανόνων ασφάλειας επιφέρει δραστικές τιμωρίες, οι οποίες, πράγματι, επιβάλλονται. Όπως και στα τελευταία παιχνίδια του φετινού ελληνικού πρωταθλήματος που ίσχυσαν αυστηρά μέτρα με ταυτόχρονη αξιοποίηση της τεχνολογίας. Και πηγαίνοντας ακόμα πιο παλιά: καπνίζει κανείς σήμερα σε αεροπορική πτήση;

Και φυσικά θα πρέπει να πάρουμε παράλληλα και άλλα μέτρα, περιλαμβανομένης και της οδικής εκπαίδευσης των παιδιών. Αλλά τι να εκπαιδεύεις σήμερα τα παιδιά, όταν στη συνέχεια μπαίνουν στο αυτοκίνητο των γονιών τους, που δίνουν το «καλό παράδειγμα». Κι έχοντας αναφερθεί στο κάπνισμα κατά τη διάρκεια των πτήσεων: λειτουργεί σήμερα το μέτρο της απαγόρευσης του καπνίσματος στα εστιατόρια; Και φυσικά, ναι! Στην εντέλεια; Όχι! Έχει βοηθήσει; Ναι! Άρα και ο Έλληνας προσαρμόζεται.

Και κάτι τελευταίο, αλλά, ενδεχομένως, ιδιαίτερης βαρύτητας. Το πολιτικό κόστος και η «αστυνόμευση». Δεν είμαστε πια στην εποχή της «Εθνοσωτηρίου», χωροφυλακο-αστυνομευόμενης Χούντας με τους χαφιέδες της.
Η οδική ασφάλεια δεν έχει ιδεολογικά πρόσημα. Δυστυχώς όμως ούτε και κομματική υποστήριξη.
Και δεν «πουλάει» επικοινωνιακά.

Αυτό θεωρούν οι περισσότεροι πολιτικοί, εξ ου και «εμφανίζονται» μόνο μετά από τραγικά δυστυχήματα ως σύγχρονοι Ρομπέν των Δασών. Και σχεδόν πάντα οι της Αντιπολίτευσης. Και πολλές φορές, σε προεκλογική περίοδο.

Μήπως όμως οι εποχές έχουν αλλάξει και ο πολίτης το βλέπει τελείως διαφορετικά;

Στα πρώτα χρόνια της Μεταπολίτευσης (όχι με την έννοια του «στιγμιαίου» γεγονότος, αλλά της διαρκούς περιόδου), η θρησκευτικής λατρείας πίστη στην Πολιτική, που θα ήταν σε θέση να λύσει όλα τα προβλήματα, είχε δημιουργήσει ένα κλίμα απέραντης αισιοδοξίας. Σε συνδυασμό με τα απωθημένα της προηγηθείσας επτάχρονης, και όχι μόνο, περιόδου, εξοστράκισε από την καθημερινότητά μας την «ησυχία, τάξη και ασφάλεια». Τι ισχύει όμως σήμερα; Μήπως η απαισιοδοξία είναι το χαρακτηριστικό γνώρισμα της εποχής μας, αποτέλεσμα της ανασφάλειας που αισθάνονται οι πολίτες σε πολλές πτυχές της ζωής τους; Άρα η ασφάλεια έχει μπει για τα καλά στο κάδρο της ζωής μας. Και την ίδια στιγμή που ο ίδιος ο πολίτης, εδώ και δεκαετίες, χρηματοδοτεί με τους φόρους του την ασφάλεια των συνόρων της χώρας, απορεί με την απραξία των, διαχρονικά, κυβερνώντων πολιτικών αναφορικά με την (αν)ασφάλεια στους δρόμους, ενώ το ζητούμενο είναι η οδική ασφάλεια.

Ασφάλεια λοιπόν. Έχεις αναρωτηθεί πόσοι ένστολοι έχουν σκοτωθεί υπερασπιζόμενοι τη χώρα μας τα τελευταία 50 χρόνια; Πραγματικά, δεν έχω εικόνα. Ταπεινά σκύβω το κεφάλι σ' αυτούς που θυσίασαν τη ζωή τους για την ασφάλεια της χώρας.

Σίγουρα όμως είναι πολύ λιγότεροι από τα τελευταία 50 χρόνια στην Ελλάδα, που έχουμε 120.000 νεκρούς από τροχαία δυστυχήματα, 350.000 ανάπηρους και 2 εκατομμύρια τραυματίες. Είναι πραγματική γενοκτονία, αφανισμός της ελληνικής φυλής χωρίς τέλος. Τάδε έφη Τάσος Μαρκουΐζος, ο γνωστός με το ψευδώνυμό του, Ιαβέρης, πρώην κορυφαίος οδηγός αγώνων αυτοκινήτων, ο οποίος αγωνίζεται για την ευαισθητοποίηση όλων μας στο θέμα της οδικής ασφάλειας

Για να το συνειδητοποιήσουμε: 120.000 συνάνθρωποί μας έχουν σκοτωθεί μέσα στη χώρα μας, δίπλα μας, στους δρόμους. Δηλαδή όσο ο συνολικός πληθυσμός της Κοζάνης, της Καστοριάς και των Γρεβενών μαζί (στοιχεία απογραφής 2021).

Στους δρόμους. Δηλαδή σε ό,τι πιο καθημερινό υπάρχει στη ζωή μας. Για σκέψου το! Ο ορισμός της καθημερινότητας είναι η μετακίνηση στον δρόμο είτε ως οδηγός ή συνεπιβάτης είτε επιβάτης δημόσιου μέσου συγκοινωνίας είτε ως πεζός στο όποιο, πεζοδρόμιο. Ποιο καθημερινό, … «πεθαίνεις». Δυστυχώς όμως κάποιες φορές και κυριολεκτικά.

Και τι ζητάει σήμερα ο πολίτης από τους πολιτικούς; Να του λύνουν τα προβλήματά του, αρχικά το μόνιμο και βασικό, δηλαδή το οικονομικό και παράλληλα αυτά της λεγόμενης καθημερινότητας. Γι' αυτό όποιος πολιτικός στοχεύσει στην πραγματική οδική ασφάλεια και υλοποιήσει δέσμη στοχευμένων μέτρων (π.χ. κάμερες, όριο ταχύτητας 30 χλμ. σε πολλούς δρόμους, ενίσχυση και αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας και μαθήματα εκπαίδευσης οδηγικής συμπεριφοράς και κουλτούρας στα σχολεία), μάλλον ωφελημένος θα βγει.

Παρ' όλ' αυτά εμείς ακόμη και σήμερα συνεχίζουμε να «κοσκινίζουμε». Πού να «ζυμώσουμε»;

Τελικά, μήπως θα πρέπει να θέσουμε σε δημοψήφισμα το ερώτημα των «Κουμπάρων»;

Υ.Γ.1: Το άρθρο αυτό έχει γραφτεί πριν από κάποιες εβδομάδες. Ενδιάμεσα, στις 27/11/24 ανακοινώθηκε από κλιμάκιο υπουργών ότι «το καλοκαίρι του 2025 θα τεθούν σε λειτουργία 1.388 κάμερες τροχαίας». Ίδωμεν.

Υ.Γ. 2: Σε σχετικό ρεπορτάζ της ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ της Κυριακής 8/12/24 ο βοηθός διευθυντής στη Διεύθυνση Τροχαίας Κύπρου αναφέρει: «Με τη σταδιακή χρήση του συνόλου των καμερών το 2023 είχαμε τον χαμηλότερο αριθμό θανατηφόρων τροχαίων από το 1960. Οι κάμερες συνέβαλαν κυρίως στην αλλαγή νοοτροπίας των πολιτών. Πιστεύουμε πως το μέτρο άλλαξε γενικά την οδηγική κουλτούρα και συμπεριφορά στην Κύπρο».

ΘΟΡΥΒΟΣ & ΣΗΜΑΤΑ

Δεκέμβριος 2024

Η διεθνής ημέρα εθελοντισμού για την οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη

Η Διεθνής Ημέρα Εθελοντισμού (IVD) γιορτάζεται κάθε χρόνο στις 5 Δεκεμβρίου, τιμώντας τους εθελοντές από όλο τον κόσμο που αφιερώνουν το χρόνο τους σε ουσιαστικούς σκοπούς.

Η ημέρα αυτή, που ιδρύθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών το 1985, αναγνωρίζει την ανεκτίμητη συνεισφορά των εθελοντών, ιδιαίτερα στην αντιμετώπιση κοινωνικών προκλήσεων όπως η πείνα, η ανισότητα και η κλιματική αλλαγή.

Η εθελοντική υπηρεσία αναγνωρίζεται ως ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους κινητοποίησης πόρων για την αντιμετώπιση παγκόσμιων ζητημάτων και την προώθηση της κοινωνικής προόδου.

Οι εθελοντές διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην οικοδόμηση κοινοτήτων και οικονομιών αφιερώνοντας τον χρόνο, την τεχνογνωσία και τους πόρους τους για την κάλυψη βασικών αναγκών όπως η εκπαίδευση, η υγειονομική περίθαλψη και η διατήρηση του περιβάλλοντος.

Τα Ηνωμένα Έθνη τονίζουν ότι ο εθελοντισμός προάγει τη βιώσιμη ανάπτυξη, βοηθώντας τις κοινότητες να επιτύχουν στόχους όπως η εξάλειψη της φτώχειας, η επισιτιστική ασφάλεια και η ισότητα των φύλων.

Αντιμετωπίζοντας αυτές τις θεμελιώδεις ανάγκες, οι εθελοντές δίνουν τη δυνατότητα στις τοπικές οικονομίες να διαθέσουν πόρους για ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη.

Παρά το σημαντικό έργο τους, οι εθελοντές αντιμετωπίζουν πολλές προκλήσεις, όπως περιορισμένους πόρους, υπερβάλλουσες προσδοκίες και ανεπαρκή εκπαίδευση.

Εκείνοι που δραστηριοποιούνται σε περιοχές χαμηλού εισοδήματος ή υψηλού κινδύνου, συχνά δεν διαθέτουν την απαραίτητη υποστήριξη και τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων τους.

Η αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων απαιτεί τόσο τοπικές όσο και παγκόσμιες προσπάθειες, όπως η παροχή εκπαιδευτικού υλικού, η ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας και η παροχή απαραίτητων πόρων για εθελοντές που εργάζονται σε ευάλωτες περιοχές.

Η UNESCO body & mind wellness (BMW) προωθεί ενεργά τις αξίες της μη βίας και της ενότητας.

Ο οργανισμός παρέχει πλατφόρμες για να εμπνεύσει τους ομιλητές να εμπλέξουν τις κοινότητες σχετικά με τη σημασία της ειρήνης, της επίγνωσης και της συνεργασίας.

Προσφέροντας πρακτική άσκηση και φιλοξενώντας πρωτοβουλίες όπως εργαστήρια πνευματικότητας, συνεδρίες διαλογισμού και εκστρατείες ευαισθητοποίησης, η UNESCO BMW προωθεί την ψυχική ευεξία και ενθαρρύνει τους νέους να συμβάλουν στην παγκόσμια ειρήνη.

Η δέσμευσή του βοήθησε να κινητοποιηθεί ένα παγκόσμιο κίνημα προς την αρμονία και την κατανόηση, προσφέροντας ευκαιρίες στα άτομα να συνδεθούν, να προβληματιστούν και να γιορτάσουν την ενότητα.

Το όραμα της BMW της UNESCO ευθυγραμμίζεται στενά με τις βασικές αρχές της Παγκόσμιας Ημέρας Μη Βίας.

Ο οργανισμός εμπλέκει ανθρώπους όλων των ηλικιών, ιδιαίτερα τους νέους, σε δημιουργικές δραστηριότητες όπως τέχνες, χειροτεχνίες και πολιτιστικές ανταλλαγές, προωθώντας την εσωτερική ειρήνη και τον αμοιβαίο σεβασμό.

Δίνοντας έμφαση στην ψυχική και πνευματική ευημερία, η UNESCO BMW προσπαθεί να δημιουργήσει μια ειρηνική, μη βίαιη κοινωνία. Μέσω των πρωτοβουλιών της, διασφαλίζει ότι το μήνυμα της ειρήνης αντηχεί παγκοσμίως, ενθαρρύνοντας τις κοινότητες να καλλιεργήσουν την αρμονία και τη δημιουργικότητα.

Μαζί, είμαστε μια δύναμη 862,4 εκατομμυρίων δυνάμεων παγκοσμίως, αλλάζοντας τον κόσμο καθημερινά.

Εάν θέλετε να γίνετε μέλος του οργανισμού μας, ελέγξτε τον σύνδεσμο: https://unescobmw.org/support-us/volunteering/

https://www.youtube.com/c/UNESCOBMW/videos

,

Οι ευχές της Πρωτοχρονιάς στην αρχική τους εκδοχή δεν αφορούν χρονολογικά χρόνια ζωής, όσο υπαρξιακή πληρότητα, δυνατότητες ζωής. να βλέπουμε τη ζωή μας με αισιοδοξία και δημιουργική σκέψη.
Ας προχωρήσουμε σε τολμηρές παρεμβάσεις, ξεκινώντας από το άμεσο περιβάλλον μας, την οικογένειά μας, τη δουλειά μας, την πόλη μας, τον τόπο μας.

Μόνο αν δείξουμε στους γύρω μας ότι εκτιμούμε, κάθε καλή πράξη που μας κάνουν και το ανταποδώσουμε, θα πολλαπλασιαστούν οι χαρές που θα λάβουμε στη ζωή.

Η ευγνωμοσύνη επομένως όχι μόνο μάς ενθαρρύνει να δούμε τα δώρα που έχουμε λάβει αλλά και να τα δώσουμε πίσω.

Επικοινωνήστε μαζί μας:

Κίνηση Πολιτών για μια Ανοικτή Κοινωνία
Σόλωνος 10, 106 73 Αθήνα
+30 210 72 20 063
contact@kinisipoliton.gr