

Κώδιξ Κυκλοφορίας Όχημάτων και Ζώων

του Νικ. Λ. Γ. Λιναρδάτου

Ένας είπε: "Αν η συνεργασία έφτά συναρμόδιων υπουργείων παράγει καρπούς σαν τον νέον Κώδικα Όδικης Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), τότε κινδυνεύει... ή Έλλάς! Υπερβολές. Πάντως κατ' έμέ πρόκειται για προίον έπιτολαιότητας και υποκρισίας.

- **Υποκρισίας**, γιατί όλοι ξέρουμε τις αίτιες της επικινδυνότητας των έλληνικών δρόμων. Αντί λοιπόν να περιορίσουμε (σέ αριθμό και σέ ένταση) αυτές τις αίτιες, μάς παρουσιάζουν (έφτά συναρμόδια υπουργεία!) ένα διυονόητο σύστημα όδηγιών και άπαγορεύσεων.

- **Έπιτολαιότητας** γιατί μέ χρήση κοινού νοού οί συντάκτες του νέου ΚΟΚ (έφτά συναρμόδια υπουργεία!) θά είχαν καταλάβει ποιές λακκούβες άνοιγουν. Ό κ. Γιώργος Λέκκας, πρόεδρος της Ένώσεως Έκπαιδευτών Όδηγιών, παρατηρεί προφανώς ξερόντας κάτω: «Τά πολύ ύψηλά πρόστιμα ένέχουν τον κίνδυνο χρηματισμού των άστυνομικών. Θά ήταν πιο συμφέρον γιά την τάξη του παραβάτη νά προσχωρήσει σέ χρηματισμό του άστυνομικού μέ μικρότερο ποσό από αυτό που θά κατέβαλλε ως πρόστιμο». Ποσό μικρότερο μέν γιά τον παραβάτη, σημαντικώτατο όμως συγκρινόμενο μέ τον μισθό του άστυνομικού. Ό πρόεδρος έξ άλλου του συλλόγου Έλλήνων συγκοινωνιολόγων συμπληρώνει: «Άκόμη και πιο χαμηλά πρόστιμα μπορεί νά είναι άποτρεπτικά εάν γνώριζε ό όδηγός όπi αυτά θά του έπιβληθούν» («Καθημερινή» 2 Ιουνίου).

Ός νομοταγής πολίτης ό γράφων έπηρε τον νέον κώδικα νά τον μελετήσει γιά νά όδηγει σύμφωνα μέ τις άπαιτήσεις του. Όχι και πολύ εύκολη δουλειά. 304 σελίδες, μικρών (14,5X10 εκατοστών) έστω διαστάσεων, δέν καταπίνονται εύκολα. Περιέχει βαθυστόχαστες προτάσεις. Όπως π.χ. «Κάθε όχημα ή συνδυασμός όχημάτων έπιβάλλεται νά έχει όδηγο» (άρθρο 13 παρ. 1). "Η «Ζωά έπιτρέπεται νά όδηγούνται μόνο από άνθρωπους ίκανούς γ' αυτό που είναι σέ θέση νά τά έλέγχουν πλήρως» (άρθρο 14, παρ. 1). Μέ τί πτυχίο; Δέν μάς τό λέει. Προβλέπει συνολικά 176 παραβάσεις που τιμωρούνται άυστηρότατα.

Αν κάποιος ήθελε νά περιγράψει τη συμπεριφορά του κράτους έν σχέσει μέ την όδική άσφάλεια θά μπορούσε νά την χαρακτηρίσει μονολεκτικά ως έπεικώς άθέμιτη. Γιατί προτού καθιερώσει τά μέχρι γελοιότητας έξωφρενικά πρόστιμα (μετατρέφετέ τα σέ παλιές δραχμιούλες γιά νά καταλάβετε τί έννοώ), θά έπρεπε νά έχει φροντίσει νά έκπληρώσει τις δικές του υποχρεώσεις. Θά έπρεπε νά έχει έξασφαλίσει τουλάχιστον ύποτυπωδώς έπαρκή ύποδομή.

Κατά κανόνα οί δρόμοι μας είναι κακοσχεδιασμένοι (στην έπαρχία συνήθως παλιοί καρόδρομοι) και κακοφτιαγμένοι. Ποιός λέτε νά εϋθύνεται; Στη συνέχεια θά αναφέρω παρατηρήσεις μου γιά τη διαδρομή Κορίνθου - Πατρών - Κυλλήνης. Λίγο-πολύ τά ίδια συμβαίνουν και στις άλλες μεγάλες όδικές άρτηριες.

Γράφει, ένα ένημερωτικό γιά τον νέον ΚΟΚ φυλλάδιο του ύπουργείου Μεταφορών και Έπικοινωνιών: «Τή στιγμή που όδηγείς ό δρόμος και τό όχημά σου είναι δεδομένα και δέν αλλάζουν... Έσύ κάνεις τή διαφορά!». Χοντρό ψέμα. Ό δρόμος Κορίνθου-Πατρών αλλάζει. Έδώ είναι μαυριδερός, εκεί γκριζωπός. Έδώ είναι γρέντζος (κεφαλονιστί: άγρια σπερωπή, άνώμαλη έπιφάνεια), εκεί λείος σαν τό γυαλί. Τό φυλλάδιο χαρακτηρίζει την όλισθηρότητα των δρόμων ως άπρόβλεπτον παράγοντα. Και είναι πράγματι. Είναι όμως και θανάσιμος κίνδυνος, πάντως δέ έγκλημα. Παρατηρεί ό "Άρι Βατάνεν, εύρωβουλευτής, πρώην παγκόσμιος πρωταθλητής άγώνων ταχύτητας αυτοκινήτων: «Οί δρόμοι σας δέν είναι καλοί και όταν βρέχει είναι τόσο όλισθηροί, λές και τους... σαπουνίζετε» («Έλεύθερος Τύπος» Review 9-6-2007).

Έξ ίσου επικίνδυνα τά μεταλλάγματα στό όδόστρωμα. Διαφορετικής ύψης από την άλλη έπίστρωση. Άλλο τέλος έλάττομα ή έπικινδυνότητα των στροφών μέ άκατάλληλες κλίσεις. Συμπέρασμα: Οί δρόμοι πρέπει και μπορεί (μέ έμφαση) νά είναι καλά σχεδιασμένοι και νά μην είναι όλισθηροί. Και αυτό είναι εύθύνη του κράτους. Τόσο άπλό.

Στόν ίδιο δρόμο τά όρια ταχύτητας αλλάζουν κάθε τρεις και λίγο. Παράλογα. Ό πειθαρχημένος όδηγός ζαλίζεται (πάτα γκάζι... πάτα φρένο... πάτα γκάζι) από τον παραλογισμό. Γιατί είναι τρελό νά μειώνεται τό όριο σέ 70 χιλιόμετρα σέ εύθύγραμμο τμήματα μέ δύο λωρίδες κατά κατεύθυνση και μέ διαχωριστική νησίδα, εκεί δηλαδή που ό κίνδυνος μειώνεται στό έλάχιστο. Έξ άλλου αυτή καθαυτή ή ιδέα ένιαίου μεταβαλλόμενου όριου ταχύτητας είναι σήμερα λίγο παλαβή. Κατάλοιπο άλλων εποχών. Υποτίθεται πως «έχουν στόχο την άσφαλή κίνηση των όχημάτων στό μεταβαλλόμενο όδικό περιβάλλον». Προειδοποίηση δηλαδή κινδύνου. Του ίδιου όμως γιά την Porsche Carrera των 355 ίππων μέ την άπόλυτη εύστάθεια, του ίδιου μέ τό ταλαίπωρο Fortwo των 698 κυβικών εκατοστών, που ταξιδεύει qual riuma al vento; Και όμως μέ λίγο πρακτικό μυαλό μπορούν νά βρεθούν λύσεις.

Είναι γενική έντύπωση πως δέν ύπάρχει παρακολούθηση της συμμορφώσεως ή μη προς τους κανόνες κυκλοφορίας. Άπό την Κυλλήνη στην Άθήνα, σέ μια διαδρομή τριακοσίων χιλιομέτρων, σπάνια θά συναντήσεις τροχαίους. Κάπου-κάπου κρύβονται σέ πονηρά σημεία γιά νά σέ πιάσουν νά τρέχεις. Άπλως γιά λόγους στατιστικής. Όχι προσπάθεια διευκόλυνσεως της κυκλοφορίας. Έν πάση περιπτώσει καθόλου τελεσφόρο κόλπο. Οί αντίθετως ερχόμενοι όδηγοί σέ προειδοποιούν μέ άναβοσβήσιμο των φώτων τους γιά την παγίδα.

Άκουσα σέ ραδιοφωνικές ειδήσεις πως ό ύπουργός και ή άστυνομία είναι πολύ ίκανοποιημένοι γιατί τις πρώτες μέρες ίσχύος του νέου κώδικα συνελήφθησαν σέ όλη την Έλλάδα πολλές χιλιάδες παραβάτες. Φαντάζομαι τό νοήμον κοινό νά μην πιστεύει πως αυτό πρέπει νά θεωρηθεί έπιτυχία. Αντιθέτως άποδεικνύει ότι παρά τις ύπερβολικά άυστηρές ποινές του, ό νέος ΚΟΚ δέν ενεργεί άποτρεπτικά, όπως θά έπρεπε κατά τη συλλογιστική των έφτά συναρμόδιων ύπουργείων. Οί παραβάτες εξακολουθούν νά είναι πολυάριθμοι. Άπλως έκινήθηκε ή Άστυνομία. Τό ίδιο θά συνέβαινε και μέ τον παλιό κώδικα, άν έκινείτο και τότε ή Άστυνομία. Γιά πόσες μέρες άκόμα; Είμαι βέβαιος πως πολύ σύντομα θά έπακολουθήσει ή παλιά μακαριότητα. Έτσι συμβαίνει πάντα. Πολύ καλό γιά τό τίποτα, έσχολίασε ό Σαίξπηρ.