



**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**  
**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΕΚΘΕΣΗ**

**ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**  
**ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΟΥΤΣΗ**

**ΑΘΗΝΑ 2018**



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|                                                                                                                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. Συγκρότηση - Σύνθεση και Αντικείμενο της Επιτροπής.....                                                                                                                               | 5  |
| II. Συνεδριάσεις της Επιτροπής και πρόσωπα, που κλήθηκαν σε ακρόαση.....                                                                                                                 | 7  |
| <b>III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ</b>                                                                                                                                                                   |    |
| A. Ιδιωτικές εταιρείες και ένα δημόσιο σχολείο στο χώρο της οδικής ασφάλειας<br>Εισηγητής: Ουρσουζίδης Γεώργιος .....                                                                    | 13 |
| B. Κοινωνικές δράσεις, ενημέρωση, προτάσεις βοήθειας και υποστήριξης για τα ανήλικα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων<br>Εισηγήτρια: Γεννιά Γεωργία.....                                    | 25 |
| Γ. Τρόποι δράσης μέσω ενημερώσεων και διαφημίσεων από ιδιωτικούς φορείς με στόχο την συλλογική μύηση για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας<br>Εισηγητής: Γρέγος Αντώνιος.....             | 27 |
| Δ. Ενημέρωση, δράσεις, εμπειρίες και προτάσεις, για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στα νησιά του Ιονίου πελάγους: Η περίπτωση του νομού Λευκάδας<br>Εισηγητής: Καββαδός Αθανάσιος..... | 29 |
| Ε. Οι υπαίθριες διαφημιστικές πινακίδες - επιγραφές του οδικού περιβάλλοντος και η επίδρασή τους στην Οδική Ασφάλεια<br>Εισηγήτρια: Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη).....                       | 31 |
| ΣΤ. Τα βαρέα οχήματα εμπορευματικών και επιβατηγών μεταφορών, ο ρόλος και οι επιπτώσεις τους στην οδική ασφάλεια<br>Εισηγητής: Σπαρτινός Κωνσταντίνος.....                               | 33 |



**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**  
**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**  
**ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**  
**ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**ΕΚΘΕΣΗ**

**ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

***ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ***

**Ι. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ – ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Κατά την Γ΄ Τακτική Σύνοδο της ΙΖ΄ Περιόδου, η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας συνεστήθη με την υπ' αριθμ. 1346/923, από 26 Ιανουαρίου 2018, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής.

Η Επιτροπή συγκροτείται από είκοσι ένα (21) Μέλη, από τους Βουλευτές, κ.κ. Άννα Βαγενά, Γεωργία Γεννιά, Ευσταθία (Έφη) Γεωργοπούλου – Σαλτάρη, Νικόλαο Θηβαίο, Ευαγγελία (Εύη) Καρακώστα, Πέτρο Κωνσταντινέα, Ηλία Κωστοπαναγιώτου, Γεώργιο Ουρσουζίδη, Γεώργιο Παπαφιλίππου, Κωνσταντίνο Σπαρτινό, Αθανάσιο Καββαδά, Γεώργιο Κασαπίδη, Εμμανουήλ (Μάνο) Κόνσολα, Ανδρέα Κουτσούμπα, Κωνσταντίνο Τασούλα, Ιωάννη Μανιάτη, Κωνσταντίνο Μπαρμπαρούση, Σταύρο Τάσσο, Γεώργιο Λαζαρίδη, Δημήτριο Καβαδέλλα και Γρηγόριο Ψαριανό.

Πρόεδρος της Επιτροπής εξελέγη, στις 8 Φεβρουαρίου 2018, ο Βουλευτής, κ. Γεώργιος Ουρσουζίδης. Το αξίωμα του Α΄ Αντιπροέδρου της Επιτροπής κατέλαβε ο Βουλευτής, κ. Ανδρέας Κουτσούμπας και του Β΄ Αντιπροέδρου ο Βουλευτής, κ. Ιωάννης Μανιάτης. Για το αξίωμα του Γραμματέως δεν υπεβλήθη πρόταση υποψηφιότητας.

Ο Βουλευτής, κ. Κωνσταντίνος Μπαρμπαρούσης που μετείχε στην αρχική σύνθεση της Επιτροπής, αντικαταστάθηκε από τον Βουλευτή, κ. Αντώνιο Γρέγο, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 8256/5284/20-6-2018 απόφαση του Α΄ Αντιπροέδρου της Βουλής.

Αντικείμενο της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής, είναι *«η διερεύνηση των αιτίων των τροχαίων ατυχημάτων και η υποβολή προτάσεων στους αρμόδιους Υπουργούς για τη δημιουργία των προϋποθέσεων ασφαλέστερης διακίνησης προσώπων και προϊόντων»*.

Η Επιτροπή πραγματοποίησε 14 συνεδριάσεις, συνολικής διάρκειας 18 περίπου ωρών, κατά τις οποίες εκλήθησαν σε ακρόαση, προς ενημέρωση των μελών της, εκπρόσωποι της ΕΛ.ΑΣ., Καθηγητές, εκπρόσωποι Δημοσίου Τομέα και Φορέων, όπως εμφανίζεται στο αντίστοιχο Κεφάλαιο της Έκθεσης.



## **II. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΚΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ**

### **1. Συνεδρίαση της 19ης Οκτωβρίου 2017**

#### **Θέματα ημερήσιας διάταξης:**

A) Τα μηχανοκίνητα δίκυκλα και ο ρόλος τους στην Οδική Ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Σωτήριος Χατζίκος, Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Κλάδου Δικύκλου του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων.

B) Οι υπαίθριες διαφημιστικές ταμπέλες και πινακίδες του οδικού περιβάλλοντος στην Αττική και η συμβολή τους στην Οδική Ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κύριος Παναγιώτης Λάβδας και η κυρία Δέσποινα Μιχάλογλου, προϊστάμενος και υπάλληλος της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, αντιστοίχως.

### **2. Συνεδρίαση της 8ης Νοεμβρίου 2017**

#### **Θέματα ημερήσιας διάταξης:**

A. Οδική Ασφάλεια και οι ευαίσθητες ομάδες που συμμετέχουν στην κυκλοφορία. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Άγγελος Μπαβέλλας, Πρόεδρος του Δ.Σ. ειδικού σκοπού της Ελληνικής Λέσχης Αυτοκίνητου και Περιηγήσεων (ΕΛΠΑ).

B. Συζήτηση και έγκριση των εισηγήσεων που θα συμπεριληφθούν στην Έκθεση της Επιτροπής.

### **3. Συνεδρίαση της 30ης Νοεμβρίου 2017**

#### **Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Η εξέλιξη της τεχνολογίας των οχημάτων και η συμβολή της στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Νικόλαος Πρέζας, Γενικός Διευθυντής εταιρείας επιβατηγών αυτοκινήτων.

### **4. Συνεδρίαση της 12ης Δεκεμβρίου 2017**

#### **Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον κ. Ελευθέριο Γιαννακουδάκη, εκπρόσωπο εταιρείας καυσίμων, σχετικά με τους τρόπους δράσης της, που αποσκοπούν στην άμεση βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας.

### **5. Συνεδρίαση της 18ης Ιανουαρίου 2018**

#### **Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Δράσεις, διαπιστώσεις, προτάσεις της Τροχαίας Αττικής και η συμβολή τους στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Νικόλαος Σπανουδάκης, Αστυνομικός Διευθυντής, Διευθυντής της Διεύθυνσης της Τροχαίας Αττικής.

### **6. Συνεδρίαση της 25ης Ιανουαρίου 2018**

#### **Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Ασφαλής Οδήγηση μέσω της πλατφόρμας «e-Drive Academy» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Θεόδωρος Μιχαήλ, Γενικός Διευθυντής Δημοσίου Τομέα Εταιρείας Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών και Ιωάννα Ιωαννίδου, Ηλεκτρολόγος Μηχανικός, Διευθύντρια του Τμήματος Λογισμικού εταιρείας Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών.

### **7. Συνεδρίαση της 8ης Φεβρουαρίου 2018**

#### **Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Εκλογή Προεδρείου.

**8. Συνεδρίαση της 8ης Φεβρουαρίου 2018**

**Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Προς πιο ασφαλείς, ανθρώπινες και υγιείς πόλεις. Η περίπτωση του Σχεδίου Δράσης για την οδική ασφάλεια του Δήμου Ρεθύμνης. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ.: Θάνος Βλαστός, Καθηγητής Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος, Ευθύμιος Μπακογιάννης, Δρ. Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, καθώς και ο κ. Γεώργιος Μαρινάκης, Δήμαρχος Δήμου Ρεθύμνης.

**9. Συνεδρίαση της 22ας Φεβρουαρίου 2018**

**Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Κοινωνικές δράσεις, ενημέρωση και προτάσεις βοήθειας για τα ανήλικα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κυρίες Παρασκευή Βάγγαλη και Κατερίνα Μπαλαγούρα, Πρόεδρος και Υπεύθυνη Επικοινωνίας του Πανελληνίου Συλλόγου Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων Ανηλίκων "ΑΓΑΠΗ ΓΙΑ ΖΩΗ", αντίστοιχα.

"

**10. Συνεδρίαση της 19ης Απριλίου 2018**

**Θέματα ημερήσιας διάταξης:**

Α. Ενημέρωση, δράσεις, εμπειρίες και προτάσεις, για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στα νησιά του Ιονίου πελάγους (Επτάνησα). Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Αλέξανδρος Παντελειός, Πρόεδρος της Νομαρχιακής Επιτροπής Κεφαλληνίας και Ιθάκης, του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Τμήματος Δυτικής Ελλάδας.

Β. Τα βαρέα οχήματα και ο ρόλος τους στην οδική ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Ευάγγελος Πλαστηράκης και Μιχαήλ Παπαδόπουλος, Πρόεδρος και Εργασιακός Σύμβουλος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφοράς, αντιστοίχως, καθώς και ο κ. Γεώργιος Δημούδης, Πρόεδρος του Συνδικάτου Επαγγελματιών Οδηγών Μακεδονίας - Θράκης ""ΕΡΜΗΣ".

**11. Συνεδρίαση της 8ης Μαΐου 2018**

**Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Παρουσίαση εγχειριδίου Save Lives – Δέσμη μέτρων οδικής ασφάλειας από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (Π.Ο.Υ.). Εκ μέρους του Προέδρου της Βουλής, χαιρετισμό απηύθυνε η κυρία Αναστασία Χριστοδουλοπούλου, Γ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Γεώργιος Κουβίδης και Αναστάσιος Τσομπανίδης, Πρόεδρος και Μέλος του Πανελλαδικού Συλλόγου SOS-Τροχαία εγκλήματα, καθώς και οι κ.κ. Θεόδωρος Πρασσευάς, Μεταφραστής στα Ελληνικά του Εγχειριδίου ""Save lives"" και Μαρία Καρέκλη, Μητέρα που έχασε παιδί σε τροχαίο.

**12. Συνεδρίαση της 24ης Μαΐου 2018**

**Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Η κυκλοφοριακή αγωγή από το Νηπιαγωγείο έως το Λύκειο. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Εμμανουήλ Αποστολάκης, Διευθυντής Λυκείου των Εκπαιδευτηρίων της Ελληνογερμανικής Αγωγής.

### **13. Συνεδρίαση της 21ης Ιουνίου 2018**

#### **Θέματα ημερήσιας διάταξης:**

A) Το έξυπνο κράνος, η συμβολή και ο ρόλος του στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας των μοτοσικλετιστών. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Βλάσιος Κουτσούκος, Διευθυντής στο 5ο Εργαστηριακό Κέντρο Νέας Φιλαδέλφειας, Ιωάννης Μπουγάς, μαθητής, Γενικός Διευθυντής μαθητικής εικονικής επιχείρησης «Helm.e.t», Ευάγγελος Δουσαϊτής, Ηλεκτρολόγος Οχημάτων στο 5ο Εργαστηριακό Κέντρο Ν. Φιλαδέλφειας, Ευάγγελος Φίλλης, Ηλεκτρολόγος Οχημάτων στο 5ο Εργαστηριακό Κέντρο Ν. Φιλαδέλφειας και οι κυρίες Μαρία Βορβίλα, μαθήτρια Διευθύντρια Παραγωγής της μαθητικής εικονικής επιχείρησης «Helm.e.t.», Σταυρούλα Κόκκαλη, καθηγήτρια, Ιδιωτικών Εκπαιδευτηρίων και Ευθαλία Ανδριανού, Διευθύντρια Πωλήσεων της «Helm.e.t.».

B) Συζήτηση σχετικά με τη σύνταξη της Έκθεσης της Επιτροπής και ορισμός Εισηγητών, κατά θέματα.

### **14. Συνεδρίαση της 28ης Ιουνίου 2018**

#### **Θέμα ημερήσιας διάταξης:**

Προγράμματα και Δράσεις επαγγελματικής οδικής συμπεριφοράς και ο ρόλος τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν, από τον Όμιλο Ηρακλή, η κυρία Εύη Ιωαννίδου, Διευθύντρια Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων και ο κ. Αναστάσιος Παπανικολάου, Διευθυντής Υγείας και Ασφάλειας.



### **III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ**



**Α. ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΑ ΔΗΜΟΣΙΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

Είναι γνωστό, ότι ο χώρος της πρόληψης για την οδική ασφάλεια δεν καλύπτεται - όπως θα έπρεπε - από την παρουσία και εποπτεία των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών και δομών. Οι αιτίες είναι πολλές και χρόνιες:

- Έλλειψη θεσμοθετημένου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την οδική ασφάλεια.
- Έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής των πολιτών.
- Ελλιπής συντήρηση του οδικού δικτύου.
- Έλλειψη μέσων διαχείρισης κυκλοφορίας.
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης οχημάτων.
- Αδυναμία οργάνωσης και συντονισμού κρατικών υπηρεσιών, ιδιωτικών φορέων, ομάδων πολιτών κ.λπ..
- Ανεπαρκής αστυνόμευση του οδικού δικτύου και Κ.Ο.Κ..
- Προβληματικό επαρχιακό και δευτερεύον οδικό δίκτυο.
- Απουσία σθεναρής πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπιση των χρόνιων ελλείψεων και αδυναμιών.

Έτσι, τα «κενά» του κράτους πληρούνται από δράσεις συλλόγων και ομάδων πολιτών.

Υπάρχουν εταιρείες, που ενώ από μια πρώτη ματιά, οι δραστηριότητές τους δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο της οδικής ασφάλειας, εμπλέκονται όμως μ' αυτήν.

Ο στόχος είναι διπλός, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο χώρο ευθύνης τους, αλλά και οι επακόλουθες θετικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Το κίνητρο βέβαια, είναι ο περιορισμός της ζημίας από τροχαία ατυχήματα που κοστίζουν πάρα πολύ ακριβά, όμως το αποτέλεσμα των δράσεων τους, αναντίρρητα, αφορά στη βελτίωση συνολικά της οδικής ασφάλειας, έτσι:

- Εκσυγχρονίζουν τα μέσα μεταφοράς, διασφαλίζοντας το προσωπικό και τα προϊόντα τους.
- Εκπαιδεύουν κατάλληλα το προσωπικό τους, περιορίζοντας σημαντικά τα τροχαία ατυχήματα και τις δαπάνες.
- Ενημερώνουν το κοινό με δράσεις μέσω των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, με εκδηλώσεις και προγράμματα,
- Συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή αγωγή, βελτιώνοντας την παιδεία των οδηγών.
- Υλοποιούν καινοτόμες δράσεις, αναβαθμίζοντας τις συνθήκες οδήγησης στο οδικό μας δίκτυο.

Οι εταιρείες που δεχτήκαμε στην Επιτροπή μας έχουν ποικίλο επαγγελματικό πεδίο:

- Επιχειρήσεις στο χώρο των οχημάτων.
- Επιχειρήσεις ιδιωτικών εκπαιδευτήριων.
- Επιχειρήσεις στο χώρο της παραγωγής /εμπορίας και
- Ένα δημόσιο σχολείο.

Όποιο και αν είναι το κίνητρο των εταιρειών, η δράση τους στον τομέα της οδικής ασφάλειας είναι εξαιρετικά ωφέλιμη για ολόκληρη την κοινωνία - κακώς δεν την προβάλλουν επαρκώς.

Είναι εξίσου εύλογο και προφανές, ότι οι δράσεις τους, ακόμη και ως απόρροια επικοινωνιακής πολιτικής (σχεδιασμού αύξησης πωλήσεων/προσέλκυσης πελατών), αφορούν εξόχως στην ευθύνη τους απέναντι στην κοινωνία στα πλαίσια της «Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης».

Αβίαστα γεννάται το ερώτημα:

Γιατί δεν δραστηριοποιούνται ανάλογα οι φορείς του δημόσιου, αφού εξ ορισμού είναι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί με δομές καθαρά κοινωνικού χαρακτήρα;

Η απάντηση στο ερώτημα:

Αφορά ξεκάθαρα στην αδυναμία κατανόησης του μεγέθους του προβλήματος, κατά συνέπεια, στην έλλειψη στιβαρής "πολιτικής βούλησης", η οποία είναι διακομματική και διαχρονική!

Στην Ελληνική οδική πραγματικότητα, η συμβολή του ιδιωτικού τομέα στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, είναι απολύτως αναγκαία και κοινωνικά απολύτως ωφέλιμη. Ευχής έργο θα ήταν, η σύμπραξη ιδιωτικής και δημόσιας πρωτοβουλίας μέσα από συντονισμένες δράσεις.

Στην επιτροπή οδικής ασφάλειας της Βουλής, προσκλήθηκαν και εξέθεσαν τις δράσεις τους, τέσσερις (4) ιδιωτικές εταιρείες και ένας δημόσιος εκπαιδευτικός οργανισμός.

#### **Ι. Κατασκευαστής οχημάτων - Mercedes Benz Ελλάς ΑΕΕ**

Η εταιρεία Mercedes Benz Ελλάς ΑΕΕ - μέλος ενός πολύ μεγάλου παγκόσμιου οργανισμού - μέσα σε ένα τεχνολογικά προηγμένο περιβάλλον σχεδιάζει μοντέλα τα οποία αναπόφευκτα θα επηρεάσουν την εξέλιξη του αυτοκινήτου. Τα μοντέλα αυτά θεωρείται βέβαιο, ότι θα φέρουν σημαντικές βελτιώσεις στην οδική ασφάλεια.

Τα τελευταία χρόνια, συντελείται μια πολύ μεγάλη τεχνολογική αλλαγή, ένας εκ βάθρων μετασχηματισμός, ο οποίος σίγουρα θα επηρεάσει την αντίληψή μας για το αυτοκίνητο. Μία βασική παράμετρος της εξέλιξης αυτής - πέρα από τον τομέα της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας - είναι η αυτοματοποιημένη συμπεριφορά του μέσα στο ήδη διαμορφωμένο οδικό περιβάλλον.

Τέσσερις (4) είναι οι σημαντικές τάσεις, οι οποίες διαφαίνεται ότι θα επηρεάσουν την εξέλιξη του αυτοκινήτου και θα επιφέρουν σημαντικές αλλαγές στο κομμάτι της οδικής ασφάλειας και αφορούν στο ίδιο το μέσον μεταφοράς και στο οδικό περιβάλλον.

- Διασυνδεσιμότητα - έρχεται να καλύψει την τεχνολογική εξέλιξη στην χρήση συσκευών, όπως είναι τα smart phone και γενικά οι χρήσεις του internet.

- Αυτόνομη οδήγηση - ακούγονται όλο και πιο πολλές απόψεις και δοκιμάζονται καινοτομίες που αναπόφευκτα θα επηρεάσουν σημαντικά στο μέλλον το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

- Shared - το πως «μοιράζουμε» το αυτοκίνητό μας, έρχεται να απαντήσει στην αστικοποίηση. Υπάρχουν ήδη σε όλη την Ευρώπη δράσεις/απαντήσεις στη συγκέντρωση μεγάλου πληθυσμού στα αστικά κέντρα, στο πως θα βελτιωθεί η κυκλοφορία μέσα σ' αυτά.

- Ηλεκτροκίνηση - αρχίζει να παίρνει μεγάλες διαστάσεις και έρχεται να δώσει απαντήσεις σε πολλά ερωτήματα και προβληματισμούς. Συν το γεγονός, ότι στην μακροχρόνια εφαρμογή της θα μπορούσε να δώσει νόημα σ' αυτό που ονομάζουμε αειφορία. Η ηλεκτροκίνηση απαντά στο «δεν ρυπαίνω», εκεί όπου τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα κυκλοφορούν, διότι η ενέργεια εξακολουθεί να παράγεται κάπου αλλού, άρα, ρυπαίνουμε κάπου αλλού. Μπορεί, π.χ. να μην ρυπαίνουμε στην Αθήνα κυκλοφορώντας με ηλεκτρικό αυτοκίνητο, αλλά σίγουρα ρυπαίνουμε παράγοντας ενέργεια, π.χ. στην Πτολεμαΐδα ή στη Μεγαλόπολη. Η ηλεκτροκίνηση, σίγουρα περιορίζει στο ελάχιστο την ρύπανση ανακουφίζοντας τα μεγάλα αστικά κέντρα, όμως ρυπαίνει στον τόπο παραγωγής της ενέργειας που καταναλώνει. Σε κάθε περίπτωση είναι ένα σύνθετο πρόβλημα που πρέπει να δοθούν αξιόπιστες απαντήσεις- κυρίως στο κρίσιμο ζήτημα της αειφορίας.

Οι παραπάνω εξελίξεις στην αυτοκίνηση σύντομα θα μπουν στη ζωή μας και ευελπιστούμε να βελτιώσουν, τόσο την Οδική Ασφάλεια, όσο και το περιβάλλον.

Στο επίπεδο της διασύνδεσης

Διασύνδεση αυτοκινήτου με κέντρο διαχείρισης κίνησης, π.χ. αν συμβεί κάποιο ατύχημα, αυτομάτως να ενεργοποιηθεί επείγουσα βοήθεια. Από την 1η Μαρτίου 2019, όλα τα αυτοκίνητα θα πρέπει να διαθέτουν το λεγόμενο «emergency call» - είναι υποχρεωτικό.

Η διασυνδεσιμότητα, στο μέλλον θα παίξει πολύ σημαντικό ρόλο στον τομέα της οδικής ασφάλειας, τα αυτοκίνητα θα μπορούν να "μιλάνε" και μεταξύ τους, κάτι απόλυτα εφικτό, απλώς χρειάζονται οι υποδομές. Για παράδειγμα να έχουμε δίκτυα «5G», προγραμματίζεται να υλοποιηθεί από το 2020 και μετά.

Τα αυτοκίνητα με διασυνδεσιμότητα θα είναι πιο ασφαλή, διότι θα μπορούν να παίρνουν πληροφορίες από τα υπόλοιπα αυτοκίνητα τα οποία κινούνται στο άμεσο περιβάλλον και να τις διαχειρίζονται. Να είναι χρήσιμες για τον οδηγό και για τους φορείς που ασχολούνται με την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Στο επίπεδο της αυτόνομης οδήγησης

Η αυτόνομη οδήγηση θέλει πολύ μεγάλη προσοχή, σήμερα έχουμε επίπεδα αυτόνομης οδήγησης τα οποία ουσιαστικά υποβοηθούν τον οδηγό κυρίως στην πρόληψη ατυχημάτων.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η επιστήμη και η τεχνολογία στην εξέλιξη του αυτοκινήτου, πρέπει να είναι στην υπηρεσία της ασφάλειας του ανθρώπου. Οι εταιρείες κατασκευής αυτοκινήτων, εκτός του επιδιωκόμενου αναγκαίου κέρδους, πρέπει να έχουν κοινωνικό πρόσημο, τόσο στην προβολή των οχημάτων τους, όσο και στην οδική ασφάλεια – είναι το αυτόνομο συμφέρον όλων μας.

Η σωστή λέξη-κλειδί στις πωλήσεις πρέπει να είναι η «ασφάλεια». Πολλές φορές, ανεύθυνες και αντικοινωνικές διαφημιστικές καμπάνιες αυτοκινήτων, προάγουν την ατομική και οδική επιθετικότητα, αποθεώνουν την ταχύτητα, διαφημίζουν έμμεσα την παραβίαση του Κ.Ο.Κ., οι συνέπειες όμως, από τα τροχαία ατυχήματα είναι ολέθριες, σε προσωπικό, οικογενειακό και κοινωνικό επίπεδο.

Άρα λοιπόν, για να μπορέσει πραγματικά η επιστήμη και η τεχνολογία να μπει στην υπηρεσία της κοινωνίας, χρειάζεται διαφορετική αντιμετώπιση. Δηλαδή, μια αντιμετώπιση όπου το αυτοκίνητο, δεν θα είναι ένα εμπόρευμα προς πώληση με σκοπό μόνο το κέρδος, αλλά τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του θα επιβραβεύονται και θα επιδοτούνται από την πολιτεία, π.χ. τα συστήματα ασφαλείας να υπόκεινται σε μειωμένη φορολογία.

## **II. Εταιρεία προμήθειας και διακίνησης υγρών καυσίμων οχημάτων - Εταιρεία Shell**

Οι κύριοι λόγοι των τροχαίων ατυχημάτων, όπως διαπιστώνεται βάσει στατιστικών στοιχείων, είναι τα ατυχήματα που έχουν να κάνουν με την κατανάλωση αλκοόλ, περίπου το 1/3 των ατυχημάτων, όπως επίσης και εξαιτίας της χρήσης κινητού τηλεφώνου περί το 30%. Αυτές οι δύο παραβάσεις είναι από τις κυριότερες αιτίες στις οποίες οφείλονται τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα.

Πριν προχωρήσει η Shell στην συγκεκριμένη καμπάνια ευαισθητοποίησης, ελήφθησαν σοβαρά αυτά τα δύο καθοριστικά στατιστικά στοιχεία της οδηγικής πραγματικότητας στη χώρα μας.

Η καμπάνια της Shell, είναι γεγονός ότι απέσπασε πολύ θετικά σχόλια και έτυχε ευρύτερης αποδοχής. Για να μπορέσει η εταιρεία να περάσει το μήνυμά της, απέφυγε να προβάλλει τα προϊόντα της στα επίμαχα τηλεοπτικά spots και ορθά έπραξε.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι για τη συγκεκριμένη καμπάνια η εταιρεία επένδυσε το μισό προϋπολογισμό της που προβλέπονταν για την επικοινωνιακή πολιτική του 2017. Είναι πάρα πολύ σημαντικό, μια εταιρεία να επενδύει πάνω από 800.000 ευρώ σε μηνύματα εταιρικής ευθύνης και όπως δήλωσε ο εκπρόσωπός της ενώπιον της Επιτροπής, με χαρά θα το πράξει και το 2018.

Η φράση "επένδυση στη ζωή" είναι η σωστή, αυτό ακριβώς πρέπει να είναι το μήνυμα για κάθε εταιρεία που σέβεται τους πελάτες της και την κοινωνία που δραστηριοποιείται.

Είναι η καλύτερη «επένδυση», αφού αφορά στην ασφάλεια των πελατών της και στις οικογένειές τους.

Στα πλαίσια της κοινωνικής εταιρικής της ευθύνης η Shell προέβη σε δράσεις με στόχο την βραχυπρόθεσμη αλλά και μακροπρόθεσμη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας, όπως:

- Τηλεοπτικά SPOTS τροχαίων ατυχημάτων και των άμεσων συνεπειών τους - απόλυτα εύστοχη δράση.
- Δημιούργησε σχολή οδικής απόλαυσης στον Άγιο Κοσμά Αττικής (ο όρος σχολή είναι άτυπος, δεν παρέχεται κάποιο δίπλωμα).
- Δημιούργησε το Shell Driving Academy σε μια πίστα καρτ, που έλκει την ιστορία της πολλές δεκαετίες πίσω. Μέσα σε μια ελεγχόμενη πίστα που οι κανόνες είναι αρκετά αυστηροί, μικροί και μεγάλοι να απολαμβάνουν την οδήγηση, δίχως να ξεχνούν ότι υπάρχουν κανόνες. Όπου υπάρχει ασφαλτος, όπου υπάρχει γκάζι, πάντα υπάρχουν κανόνες, είτε εντός πίστας είτε εκτός πίστας. Με τη συγκεκριμένη δράση αυτή ακριβώς η διαπίστωση επιχειρείται να εμπεδωθεί.
- Διοργανώνει σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής που απευθύνονται σε όλους τους πολίτες. Μπορεί να συμμετέχει κάθε πολίτης με την οικογένειά του να παρακολουθήσει στο Driving Academy της Shell.

- Μέσα από το Shell Driving Academy, δόθηκε η ευκαιρία σε πολλά σχολεία να μάθουν τους βασικούς κανόνες οδήγησης, είτε μέσα στην πίστα, είτε εκτός.

### **III. Ιδιωτικό εκπαιδευτήριο - "ΕΛΛΗΝΟΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΑΓΩΓΗ Α.Ε."**

Αφορμή για ενεργή ενασχόληση με την κυκλοφοριακή αγωγή, ήταν η κατάσταση στην είσοδο του σχολείου μας, κατά την πρωινή προσέλευση των γονιών και μαθητών. Βιώναμε καθημερινά τις παθογένειες που όλοι γνωρίζουμε πολύ καλά, σε ότι αφορά την κυκλοφοριακή μας παιδεία. Εμφανίζονταν γονείς αγχωμένοι να κυνηγήσουν τον χρόνο, ώστε να προλάβουν να πάνε στη δουλειά τους, άφηναν τα παιδιά τους με τρόπο που δεν ήταν ασφαλής. «Διπλοπαρκαρισμένα» αυτοκίνητα, παιδιά να κινούνται ανάμεσα τους, αυτοκίνητα και δίκυκλα που σταματούν και ξεκινούν χωρίς κανόνες. Η κατάσταση σε ότι έχει να κάνει με την πρόληψη των ατυχημάτων, όπως είπε, ο Καθηγητής Πανεπιστημίου της Ιατρικής κ. Ιωάννης Παπαδόπουλος - για πολλά χρόνια Διευθυντής του τομέα πρόληψης ατυχημάτων του ΕΚΑΒ – «ένα ατύχημα προετοιμάζεται χρόνια πριν συμβεί».

Αποφασίστηκε, λοιπόν, να κάνουμε κάτι, ώστε να μην προετοιμάζεται ένα ατύχημα στην είσοδο του εκπαιδευτηρίου. Το πρώτο που υλοποιήθηκε ήταν η τοποθέτηση δύο σχολικών τροχονόμων, που να διευθετούν την κυκλοφορία και να φροντίζουν για την ασφαλή είσοδο των μαθητών στο σχολείο, ενώ ταυτόχρονα απαγόρευαν τη στάθμευση, έστω και την προσωρινή, στην είσοδο του σχολείου.

Δράσεις που αφορούν τους μαθητές του εκπαιδευτηρίου:

Στο νηπιαγωγείο - η επαφή των μαθητών με το αντικείμενο της οδικής ασφάλειας έχει διάρκεια ένα μήνα. Με βάση ένα διδακτικό εγχειρίδιο που έχουν συγγράψει οι νηπιαγωγοί του σχολείου, με ήρωα έναν μικρό δεινόσαυρο που ταλαιπωρείται κινούμενος στους δρόμους της πόλης, οι μαθητές:

- Μαθαίνουν να κυκλοφορούν, σημαντικό στην ηλικία τους.
- Έχουν την πρώτη τους επαφή με φωτεινούς σηματοδότες.
- Μαθαίνουν πώς πρέπει να συμπεριφέρονται εποχούμενοι στο αυτοκίνητο ή στο σχολικό.
- Γνωρίζουν τους κανόνες για να διασχίσουν με ασφάλεια έναν δρόμο.
- Ζωγραφίζουν τα σήματα μαθαίνοντάς τα.
- Φτιάχνουν τραγούδια, αφίσες, κάνουν θεατρικό παιχνίδι, ένα εξαιρετικό παιδαγωγικό εργαλείο, ειδικά για τις μικρές ηλικίες.

- Επισκέπτονται πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής.

Όλα αυτά σε έναν ολόκληρο μήνα, μέσα από βιβλία, από παιχνίδια στο προαύλιο, πάντα με τρόπο βιωματικό. Έτσι η γνώση εδραιώνεται πολύ πιο ισχυρά.

Επαναλαμβάνονται οι δράσεις δύο χρόνια μετά, στη Β' Δημοτικού, όπου οι μαθητές:

- Έχουν πάλι επαφή με τα σήματα - περισσότερα πια.
- Μελετούν πιο συστηματικά τη σήμανση, τους φωτεινούς σηματοδότες, δημιουργούν ένα επιτραπέζιο παιχνίδι, δημιουργούν δίστιχα.

- Επισκέπτονται πάλι πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής.
- Κάνουν τις πρώτες παρατηρήσεις πεδίου, έχει μεγάλη σημασία και παιδαγωγικά οφέλη να συζητούν τις παρατηρήσεις τους μέσα στην τάξη.

Δύο χρόνια μετά στην Δ' Δημοτικού επανάληψη, ένα ολόκληρο τρίμηνο μέσα από το διαθεματικό πλαίσιο όπου οι μαθητές:

- Εκπαιδεύονται πάλι να κυκλοφορούν πεζοί, τώρα πια και ως ποδηλάτες, στην ηλικία αυτή, σίγουρα κάνουν τα πρώτα τους βήματα.

- Εκπαιδεύονται πάλι ως επιβάτες σε Ι.Χ. και ως επιβάτες στα σχολικά τους λεωφορεία.
- Μελετούν ακόμη πιο συστηματικά τον Κ.Ο.Κ..
- Τραγουδούν όσα έχουν μάθει - είναι ένας πολύ καλός τρόπος να τα κρατήσουν στη μνήμη τους.

• Καταγράφουν παραβατικές συμπεριφορές. Οι μαθητές έχουν μαζί τους για 15 ημέρες ένα φύλλο παρατηρήσεων. Καταγράφουν ό,τι βλέπουν στους δρόμους, μέσα από το σχολικό τους ή κινούμενοι στο πεζοδρόμιο ή μέσα από τα αυτοκίνητα της οικογένειας.

Χαρακτηριστικό είναι αυτό που έγραψε ένα παιδί.

Ο οδηγός μιας μηχανής δεν φορούσε κράνος. Επίσης, παρατήρησα ένα μικρό παιδί στις μπροστινές θέσεις στην αγκαλιά του συνοδηγού, ένα αυτοκίνητο παρκαρισμένο πάνω στο

πεζοδρόμιο. Παρατήρησα, ότι κανείς οδηγός ταξί ή λεωφορείου σε αυτή τη χώρα, σε αντίθεση με πράγματα που έχω δει σε άλλες χώρες (γιατί τα παιδιά μας ταξιδεύουν πια), δεν φορούν ζώνη ασφαλείας ποτέ, όπως και οι οδηγοί των σωμάτων ασφαλείας. Αλλά, οι μοτοσικλετιστές της ομάδας ΔΙΑΣ, πάντα φορούν το κράνος τους. Για ποιο λόγο υπάρχει αυτή η διάκριση για ποιο λόγο συμβαίνουν αυτά;

Η επανάληψη στο σχολείο, γίνεται κάθε δύο χρόνια στο Γυμνάσιο και στο Λύκειο.

Παίρνουν ως αφορμή το μάθημα της φυσικής και βάζουν την επιστήμη να εδραιώσει τη γνώση που έχουν αποκτήσει στο δημοτικό. Υπάρχουν κεφάλαια στη φυσική της Β΄ Γυμνασίου και δύο χρόνια, μετά στη φυσική της Α΄ Λυκείου που σχετίζονται άμεσα με την κυκλοφοριακή αγωγή και την οδική ασφάλεια. Είναι τα κεφάλαια που μελετούν τις δυνάμεις, μπορούν να υπολογίσουν τις τεράστιες δυνάμεις που δέχεται το ανθρώπινο σώμα σε ένα τροχαίο ατύχημα, με ταχύτητες, που θεωρούνται καθημερινές και ακίνδυνες. Μπορούν να αξιοποιηθούν επομένως από τα βιβλία των φυσικών επιστημών, κεφάλαια και ενότητες που πολλές φορές είναι σημαντικά.

Αξιοποιείται η θεματική εβδομάδα του γυμνασίου, ένας πολύ ενδιαφέρον θεσμός που αφορά όλα τα σχολεία της χώρας και η κυκλοφοριακή αγωγή από φέτος, είναι μέσα στους βασικούς προτεινόμενους άξονες. Παιδιά στα 15, 17 τους χρόνια, είναι ικανά για πολύ ενδεδειγμένες έρευνες και παρατηρήσεις και εξαγωγή συμπερασμάτων. Όλα αυτά τα πλαισιώνουν με ομιλίες από ειδικούς.

Όλα τα παιδιά του λυκείου μηδενός εξαιρουμένου, περνούν από τους προσομοιωτές του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς». Αποτελείται από ένα κινητό συνεργείο με προσομοιωτές, που με πολύ εύκολο, παραστατικό και βιωματικό τρόπο, μπορεί να αντιληφθεί κανείς, πόσο επηρεάζεται η όρασή του με την ελάχιστη κατανάλωση αλκοόλ. Σ' ένα αντίστοιχο προσομοιωτή, τέσσερις μαθητές μπαίνουν σε κατάλληλα διασκευασμένο όχημα, φορούν τη ζώνη ασφαλείας και το όχημα κάνει μια πλήρη περιστροφή 360 μοιρών, για να διαπιστώσουν βιωματικά και εδώ, ότι τη ζώνη ασφαλείας δεν πρέπει να ξεχνούν ποτέ να την ασφαλίζουν, ως επιβάτες.

Επίσης, ένας εξαιρετικά απλός και πολύ χρήσιμος και έξυπνος προσομοιωτής, είναι ένα κεκλιμένο επίπεδο, με ένα κάθισμα αυτοκινήτου προσαρμοσμένο επάνω του, όπου ο μαθητής ανεβαίνει, φοράει τη ζώνη ασφαλείας, το κάθισμα έχει ροδάκια, ο εκπαιδευτής το αφήνει να κυλήσει στο κεκλιμένο επίπεδο να διανύσει δύο μέτρα, σε μια πολύ απλή κατηφόρα και σταματά απότομα. Ο μαθητής διαπιστώνει ότι, το τράνταγμα είναι πάρα πολύ μεγάλο, διαπιστώνει ότι η ζώνη ασφαλείας είναι αυτή που τον συγκράτησε, ώστε να μην εκτιναχθεί. Και η πρώτη ερώτηση τώρα του εκπαιδευτή είναι: Με πόσα χιλιόμετρα νομίζετε ότι συγκρούστηκε αυτή τη στιγμή; Οι μαθητές απαντούν σε ένα εύρος τιμών από 30 χιλιόμετρα την ώρα μέχρι 100 χιλιόμετρα την ώρα. Φανταστείτε την έκπληξή τους, όταν ο εκπαιδευτής τους λέει ότι συγκρούστηκε με πέντε (5) χιλιόμετρα την ώρα!

Αν λοιπόν η ζώνη ασφαλείας, είναι αυτή που μας συγκρατεί στο κάθισμά μας στα 5 χιλιόμετρα την ώρα, στα 30, στα 40, στα 50, στα 100, τι ακριβώς θα συμβεί; Αυτό το τράνταγμα λοιπόν μένει χαραγμένο στη μνήμη των παιδιών, γιατί είναι ένα βήμα πριν αποκτήσουν δίπλωμα οδήγησης, σε μια ηλικία που δεν διακρίνεται για την ωριμότητα και τη σωφροσύνη της. Ένα τράνταγμα, λοιπόν με ασφάλεια, πάντα είναι χρήσιμο στην εκπαίδευση.

Μεγάλη σημασία δίνεται και στην ασφαλή μεταφορά των μαθητών. Πάνω από εκατό σχολικά κάθε μέρα κάνουν τέσσερα ή πέντε δρομολόγια το καθένα και τα διανυθέντα χιλιόμετρα είναι εκατομμύρια, στη διάρκεια ενός σχολικού έτους.

Το γραφείο σχολικής μεταφοράς, λοιπόν, φροντίζει με σχετικά ενημερωτικά φυλλάδια να καταστήσει σαφείς τους κινδύνους που διατρέχει ένας μαθητής:

- Που περιμένει στη στάση το λεωφορείο του.
- Που πρέπει να στέκεται.
- Πώς πρέπει να επιβιβάζεται και να αποβιβάζεται από ένα λεωφορείο.
- Πως πρέπει να συμπεριφέρεται κατά τη διάρκεια της διαδρομής.
- Πόσο σημαντικό είναι και το γνωρίζουμε όλοι αυτό, γιατί όλοι έχουμε μεταφέρει παιδιά στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου μας, να μην κουράζουμε τον οδηγό γιατί αυτός φροντίζει για την ασφάλειά μας.

- Μεγάλη βαρύτητα δίνεται επίσης, στη κατάρτιση των οδηγών των σχολικών λεωφορείων μεταφοράς των μαθητών, με έμφαση στην αμυντική οδήγηση. Εξειδικευμένη εταιρεία του χώρου, κάθε χρόνο, εκπαιδεύει παλιούς και νέους οδηγούς, με θεωρητική αλλά και επ' έργω πρακτική εκπαίδευση, στην αμυντική ασφαλή οδήγηση.

Πέρα από τα θεωρητικά σεμινάρια, λοιπόν, υπάρχει ο εκπαιδευτής που κάθεται δίπλα στον οδηγό, σε πραγματικές συνθήκες του δρομολογίου του, τον παρακολουθεί για όλο το δρομολόγιο και μετά του επισημαίνει πράγματα που μπορεί να δει διαφορετικά, πράγματα που μπορεί να βελτιώσει και συνθήκες που μπορεί και πρέπει να προβλέψει, διότι είναι επαγγελματίας οδηγός και μεταφέρει παιδιά.

Όλη αυτή η εκπαίδευση έχει ένα ακόμη πρακτικό σκέλος. Σε πίστα, σε συνθήκες ασφάλειας, οι οδηγοί μαθαίνουν πώς συμπεριφέρεται το σχολικό τους όταν ο δρόμος είναι βρεγμένος και χρειαστεί να φρενάρουν απότομα.

Το σχολείο επίσης, τα Σαββατοκύριακα λειτουργεί ως εξεταστικό κέντρο για πλήθος πτυχίων, αθλητικών δραστηριοτήτων, πρωταθλημάτων και πολλά άλλα. Εκατοντάδες, μικροί και μεγάλοι, επισκέπτονται το σχολείο μας κάθε Σαββατοκύριακο.

Επειδή πιστεύουν, στο ανοιχτό σχολείο και στη διάχυση της γνώσης, κάνουν πράγματα για την κυκλοφοριακή αγωγή και στους επισκέπτες τους. Καλούν τα Σαββατοκύριακα το κινητό συνεργείο και την ώρα που εκατοντάδες γονείς περιμένουν από το πρωί μέχρι το μεσημέρι τα παιδιά τους να ολοκληρώσουν π.χ. τους αγώνες στο πρωτάθλημα σκάκι, περνούν οι προσκεκλημένοι από τους προσομοιωτές

Ήδη έχει ξεκινήσει ένα ερευνητικό πρόγραμμα, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς».

Σε αυτό το ερευνητικό πρόγραμμα, εμπλέκονται φορείς από όλη την Ευρώπη, που έχουν τεχνογνωσία και εμπειρία στα ζητήματα αυτά, για να καταρτίσουν για τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση ένα πρόγραμμα, που θα είναι ακόμη πιο αποτελεσματικό, λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή εμπειρία και πρακτική, προσαρμοσμένη στην Ελληνική οδηγική πραγματικότητα.

#### **IV. Καινοτόμες έρευνες Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα**

1. Η μαθητική εικονική επιχείρηση "Helm.e.t", των ιδιωτικών εκπαιδευτηρίων « ΜΠΟΥΓΑ »

Σύμφωνα με τα στατιστικά της Τροχαίας για το έτος 2017 το 34,8%, επί του συνόλου των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, αφορά στα δίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, περίπου το 25% των δικυκλιστών οδηγών δε φορούν κράνος - είναι ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό - κι ένα αξιοσημείωτο στατιστικό στοιχείο είναι ότι, η χρήση του κράνους στη μοτοσικλέτα, μειώνει τον κίνδυνο τραυματισμού κατά 70%. Άρα, η αναγκαιότητα της χρήσης του είναι απόλυτα επιβεβλημένη.

Κάποιες από τις αιτίες των τροχαίων ατυχημάτων στους μοτοσικλετιστές, είναι η επιθετική οδήγηση, τα υψηλά ποσοστά κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών, τα χαμηλά ποσοστά χρήσης κράνους ιδίως στους συνεπιβάτες, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η ταχύτητα, η χρήση κινητού τηλεφώνου ακόμα και κατά την οδήγηση μοτοσικλέτας.

Από τις σοβαρές συνέπειες των τροχαίων είναι η χαμένη παραγωγικότητα των θυμάτων. Ο ενεργός πυρήνας κάθε χώρας, όπως και της Ελλάδας, είναι οι νέοι. Στη συντριπτική τους πλειοψηφία, οι οδηγοί μοτοσικλετιστών είναι νεαρής και μέσης ηλικίας. Όταν χάνονται στην άσφαλτο, εξανεμίζονται και οι ελπίδες να "ενεργήσουν" παραγωγικά. Ακόμα, επιβαρύνονται τα ασφαλιστικά ταμεία με έξοδα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, έχουμε υψηλές και πολλές αναπηρικές συντάξεις όπως και επιβάρυνση εντατικών μονάδων νοσηλείας. Αυτές είναι οι μετρήσιμες συνέπειες. Υπάρχουν, όμως, κι άλλες πολύ πιο σημαντικές, οι μη μετρήσιμες, όπως είναι η ανθρώπινη θλίψη, ο ανθρώπινος πόνος, η επιδείνωση της ποιότητας ζωής των σοβαρά τραυματισμένων θυμάτων τροχαίων και των οικείων τους, αλλά και το χειρότερο απ' όλα η απώλεια της ανθρώπινης ζωής.

Σύμφωνα με μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου όλα τα παραπάνω υπολογίζονται στο 2% του ΑΕΠ, άρα αντιλαμβανόμαστε ότι είναι ένα υψηλό ποσοστό για τη χώρα μας.

Πρωταρχικός σκοπός και στόχος της ομάδας «Helm.e.t», είναι:

- Η ευαισθητοποίηση των πολιτών, ενηλίκων / ανηλίκων για την αναγκαιότητα χρήσης κράνους.

- Σχεδιασμός τεχνολογίας για τη χρήση κράνους.
- Δημιουργία κατάλληλης νοοτροπίας και παιδείας από μικρή ηλικία.
- Κυκλοφοριακή Αγωγή από το Δημοτικό, με σκοπό την πλήρη ένταξή του στο σχολικό ωρολόγιο πρόγραμμα.

Επίσης στοχεύουν, αλλά κι έχουν οργανώσει στα πλαίσια της συμμετοχής τους στον Πανελλήνιο Μαθητικό Διαγωνισμό:

- Ποδηλατοδράσεις, όπου τα παιδιά μαθαίνουν βιωματικά πλέον την αναγκαιότητα της χρήσης του κράνους.

- Ενημέρωση για τα σήματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας μέσα από βιωματικές δράσεις και παιχνίδια.

Σχεδίασαν και προωθούν το Noctua Kit, «Noctua» στα λατινικά σημαίνει «κουκουβάγια». Η κουκουβάγια είναι το πτηνό της σοφίας. Το Noctua Kit είναι ένα έξυπνο σύστημα επικοινωνίας κράνους-μηχανής, όπου με πολύ απλά λόγια η μηχανή δε θα μπορεί, να ξεκινήσει, εάν ο αναβάτης δε φοράει το κράνος του. Για την υλοποίηση του σχεδίου αυτού, ζήτησαν και έλαβαν την αμέριστη βοήθεια του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Τι ακριβώς είναι το έξυπνο κράνος και πως λειτουργεί:

Το ολοκληρωμένο σχέδιο του Noctua Kit - το έξυπνο κράνος περιγράφεται συνοπτικά:

- Αισθητήρας εντοπισμού αντικειμένων με λείζερ.
- Αισθητήρας θερμοκρασίας υπέρυθρων και
- Δύο μηχανικοί διακόπτες.

Αυτό το σύστημα πιστοποιεί ότι το κράνος έχει φορεθεί από ένα ανθρώπινο κεφάλι και δεν έχουμε βάλει στο κράνος κάποιο άλλο αντικείμενο, προκειμένου να ξεγελάσουμε το μηχανισμό.

Αφού συλλεχθούν αυτές οι πληροφορίες, εκπέμπεται ένα σήμα από τον πομπό, ο οποίος βρίσκεται στο μπροστινό μέρος του κράνους κι αυτό το σήμα το λαμβάνει ένας δέκτης, ο οποίος είναι συνδεδεμένος με το διακόπτη του κινητήρα.

Έτσι εάν ο αναβάτης δε φοράει το κράνος του κι επιθυμεί, να ξεκινήσει, η τροφοδοσία του ρεύματος θα κοπεί και δε θα μπορεί, να ξεκινήσει η μηχανή, ενώ όταν φοράει το κράνος του, η τροφοδοσία του ρεύματος θα ρέει κανονικά και θα μπορεί, να ξεκινήσει. Ο αισθητήρας υπέρυθρων αντιλαμβάνεται την θερμοκρασία του ανθρωπίνου σώματος και το σχήμα της κεφαλής, οπότε μόνο όταν τοποθετηθεί το κράνος στην κεφαλή, ξεκινά η λειτουργία της μηχανής.

Σε σχετική έρευνα που έγινε με το ερώτημα:

Θα θέλατε, να έχετε ένα σύστημα ασφαλείας στο κράνος για εσάς και το παιδί σας, που θα επιτρέψει στη μηχανή, να παίρνει μπροστά, μόνο όταν φορά το κράνος;

Το 95% των ερωτηθέντων απάντησαν «ναι», ενώ μόλις το 5% απάντησαν «όχι».

Οι ηλικιακές ομάδες, που απευθύνεται το kit είναι οι νέοι μεταξύ 16 με 30 ετών, καθώς είναι η ηλικιακή ομάδα, που πλήττεται κυρίως από τη μάζιγα των τροχαίων ατυχημάτων.

Πολύ σημαντικός παράμετρος είναι η ύπαρξη αμοιβαίου οφέλους από την εγκατάσταση ενός τέτοιου kit, καθώς απ' αυτό έχουν να κερδίσουν και οι ασφαλιστικές εταιρείες, αλλά και το Κράτος. Δηλαδή, τα έξοδα, τα οποία καλείται να καλύψει μια ασφαλιστική εταιρεία, αλλά και το Κράτος, σε περίπτωση σοβαρού τραυματισμού από τροχαίο ατύχημα, είναι υπέρογκα - αποζημιώσεις, μονάδες εντατικής θεραπείας, χειρουργεία, γιατροί, αναπηρικές συντάξεις, αποκατάσταση κ.λπ.. Άρα, με την εγκατάσταση ενός τέτοιου έξυπνου συστήματος ασφαλείας και οι ασφαλιστικές εταιρείες γλιτώνουν αρκετά χρήματα και εξοικονομούνται επίσης πόροι από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Οι προσδοκίες από την εγκατάσταση ενός τέτοιου kit, είναι η αύξηση της χρήσης του κράνους και η μείωση των θανατηφόρων.

Προτάσεις

- Να γίνει υποχρεωτική η σύνδεση του κινητήρα της μοτοσικλέτας με το κράνος, για όλα τα δίκυκλα και να είναι στον βασικό εξοπλισμό τους.
- Κάθε μοτοσικλέτα να πωλείται υποχρεωτικά με δύο κράνη και να θεσμοθετηθεί με νόμο,
- Να γίνει συνείδηση των πολιτών η χρήση του κράνους και στα ποδήλατα από τις μικρές ηλικίες, μέσω μαθημάτων και ενημέρωσης.

## 2. 5ο Εργαστηριακό Κέντρο Νέας Φιλαδέλφειας

Το Εργαστηριακό Κέντρο είναι μια δημόσια σχολική μονάδα που εξυπηρετεί στα εργαστήρια πολλά σχολεία ΕΠΑΛ και ΙΕΚ.

Ειδικότερα το 5ο Εργαστηριακό Κέντρο βρίσκεται στη Νέα Φιλαδέλφεια και εξυπηρετεί:

- Το 1ο ΕΠΑΛ Νέας Φιλαδέλφειας, έχει τεχνικές ειδικότητες, όπως είναι οι τεχνικοί οχημάτων, κλιματισμού - ψύξης, υπολογιστών, ηλεκτρικών ή εγκαταστάσεων.

- Το 2ο ΕΠΑΛ Νέας Φιλαδέλφειας, έχει ειδικότητες υπηρεσιών, γραφικών τεχνών, νοσηλευτικής, βρεφονηπιοκόμων, υπαλλήλων διοίκησης και οικονομίας.

- Το 3ο Εσπερινό ΕΠΑΛ και

- Το δημόσιο ΙΕΚ Νέας Ιωνίας,

Οι ειδικότητες που υπάρχουν και διδάσκονται είναι καινοτόμες.

Αξιοσημείωτες είναι οι διακρίσεις και τα βραβεία σε διαγωνισμούς για καινοτόμες και χρηστικές ιδέες καλυτέρευσης των συνθηκών της ασφάλειας και ιδιαίτερα της οδικής.

Σταχυολογούνται μερικές τέτοιες διακρίσεις:

- Το 1993 σε πανελλαδικό επίπεδο πήρε το πρώτο βραβείο - και το δεύτερο πανευρωπαϊκό βραβείο στο Παρίσι. Μια κατασκευή για έναν άνθρωπο με ειδικές ανάγκες, που είναι στο κρεβάτι, να ελέγχει - αυτό τότε ήταν PLC (προγραμματιζόμενος λογικός ελεγκτής), τότε δεν υπήρχαν ούτε καν τα κινητά τηλέφωνα - ό,τι ήθελε στο σπίτι του, από το να ανοίξει την πόρτα πατώντας ένα κουμπί, χωρίς να κινηθεί από το κρεβάτι του ή το καρότσι, μέχρι οτιδήποτε αφορούσε στην καθημερινότητά του. Είχε τη δυνατότητα να πάρει τηλέφωνο την Πυροσβεστική, το γιατρό, ό,τι έχει ανάγκη.

- Το 2013 Βραβείο Καινοτομίας και Αριστείας από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων με τρία συνεργαζόμενα ΕΠΑΛ, Φιλαδέλφειας, Δράμας και Ηρακλείου Κρήτης, σε ένα αυτοκίνητο που δεν το ακουμπούσε κανένας - ήταν στη Φιλαδέλφεια - οι μαθητές από το Ηράκλειο Κρήτης και από τη Δράμα, είχαν τον έλεγχο πάνω στο αυτοκίνητο, χωρίς να ακουμπάει κανείς τίποτα, από έναν υπολογιστή ή από ένα κινητό. Το σύστημα προβλέπει:

- Βλάβες που μπορεί να προκύψουν κατά την οδήγηση, αυτόματα μπορεί να στείλει αναφορά σε οποιοδήποτε συνεργείο, για οποιαδήποτε βλάβη ώστε να προστατεύσει από τροχαίο ατύχημα.

- Δωρεάν τεχνικό έλεγχο για την οδική ασφάλεια. Ελέγχει το αυτοκίνητό σε 7 βασικά σημεία.

- Ειδικό έντυπο, το οποίο συμπληρώνουν και το δίνουν στον οδηγό, όπου του λένε έχετε καμένες λάμπες, στοπ, δεν έχετε υγρά, προσέξτε, πρέπει να πάτε για επισκευή στο συνεργείο σας.

- Φυλλάδιο, για το τι πρέπει να κάνει ως χρήστης, ώστε να έχει το αυτοκίνητό του στην καλύτερη κατάσταση για την οδική του ασφάλεια.

Για το κράνος σε δίκυκλα - καταθέσαμε πρόταση στον αρμόδιο υπουργό - να δίνεται δωρεάν σε κάθε νέο οδηγό που αποκτά το δίπλωμα οδήγησης μοτοσικλέτας, δηλαδή να χορηγείται το κράνος με το σύστημα να μην παίρνει μπροστά η μηχανή, εφόσον δεν φοριέται κράνος.

Δεν επεξεργαζόμαστε μόνο το κράνος ως προς την οδική ασφάλεια. Υπάρχουν και άλλα δύο συστήματα τα οποία είναι σχετικά και έχουν κατασκευασθεί:

- Τα έξυπνα φώτα και αυτά από το πρόγραμμα «Δαίδαλος». Έχει αποδειχτεί ότι στις άκρες των πεζοδρομίων και των διασταυρώσεων, κατά τις νυκτερινές ώρες, δεν διακρίνονται οι ποδηλάτες και οι πεζοί που κινούνται στα πλάγια του οχήματος. Η κατασκευή αυτή φέρει την ονομασία «ασφαλής καμπίνα»,

- Σύστημα που ελέγχει αν το κινητό έχει μπει στη θέση του και λειτουργεί με Bluetooth - διαφορετικά το κινητό μπλοκάρει. Αυτή η εφαρμογή υπάρχει από το 2004 στο 5ο Ε.Κ. στα συστήματα οδικής ασφάλειας,

- Πλαγιοστάθι στις μοτοσικλέτες, να μην ξεκινάνε εάν δεν αφαιρεθεί ο πλαγιοστάθης. Είναι μία εφαρμογή πολύ καλή και χρήσιμη.

Σχετικά με το κόστος αυτών των εφαρμογών, ειδικά για το "έξυπνο κράνος", είναι πολύ μικρό σε σχέση με την αξία της ανθρώπινης ζωής και με όλα τα οφέλη που προαναφέρθηκαν.

Το καυτό ερώτημα είναι: Τι φταίει και αυτές οι έξυπνες ιδέες, οι καινοτόμες ιδέες δεν περνούν άμεσα στην κοινωνία;

Η καινοτομία - στο σύστημα που ζούμε - πάει με την επιχειρηματικότητα και ξέρετε ότι επιχειρηματικότητα και δωρεάν δεν παντρεύονται. Γιατί στο σύστημα που ζούμε, η παραγωγή οποιουδήποτε προϊόντος είναι εμπόρευμα προς πώληση, με σκοπό το κέρδος. Αν δεν υπάρξει αυτή η διαδικασία, καμία καινοτόμα ιδέα δεν θα μπει στην παραγωγή για να σώσει ζωές.

Εδώ, απαιτείται η παρέμβαση της πολιτείας με ισχυρή πολιτική βούληση, ώστε να υλοποιηθούν οι καινοτόμες ιδέες και να τεθούν προς χρήση για όλη την κοινωνία.

Προτάσεις

- Η χρήση του «έξυπνου» κράνους να είναι υποχρεωτική.
- Ο ΦΠΑ στα κράνη να εκπίπτει.
- Το κανάλι της Βουλής να αναδεικνύει τα θέματα που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια,
- Είναι απαραίτητη η χρήση του κράνους ακόμα και στα παιδικά ποδήλατα.

#### **V. Εταιρεία παραγωγής δομικών υλικών - "ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ"**

Η εταιρεία έχοντας στη διάθεσή της ένα ενεργό στόλο με περισσότερα από 500 οχήματα - κυρίως βαρέα – τα οποία μεταφέρουν καθημερινά πρώτες ύλες, υλικά, και τα προϊόντα της, από και προς τις εγκαταστάσεις και τους πελάτες της. Τα οχήματα αυτά, διανύουν κάθε χρόνο περισσότερα από 15 εκατ. χιλιόμετρα στους ελληνικούς δρόμους. Σε πολλές δε των περιπτώσεων, λόγω της φύσης και της θέσης που έχουν τα λατομεία της και τα εργοτάξιά της, οι δρόμοι είναι με κακό οδόστρωμα και πολλές φορές είναι χωματόδρομοι. Η κίνηση γίνεται σε στενούς δρόμους, με πολλές στροφές και κλίσεις, σε κατοικημένες περιοχές, που υπολείπονται σε βασικές υποδομές οδικής ασφάλειας, όπως για παράδειγμα πεζοδρόμια, διαβάσεις, σήμανση κ.λπ.. Δηλαδή, ένα οδικό περιβάλλον που κάνει την εργασία των οδηγών ιδιαίτερα επικίνδυνη.

Η προσέγγιση των προβλημάτων αυτών, έγινε έτσι ώστε να εξαλειφθούν τα οδικά ατυχήματα που συμβαίνουν λόγω των μεταφορικών δραστηριοτήτων της εταιρείας.

Η αρχή έγινε το 2017 όταν εκδόθηκαν τρεις κανόνες οι οποίοι βασίστηκαν σε τρία εταιρικά πρότυπα υγείας και ασφάλειας:

- Ασφάλεια του κινητού εξοπλισμού.
- Ασφάλεια μεταφορών σε όλα τα στάδια και
- Ασφαλής μεταφορά προσωπικού.

Βάση λοιπόν, αυτών των προτύπων στοχοθετήθηκαν και επεξεργάστηκαν πέντε (5) βασικοί άξονες βελτίωσης:

- Οδηγός μεταφορέας.
- Επιλογή και κατάσταση οχημάτων.
- Ασφάλιση φορτίου.
- Διαδρομές ανά την Ελλάδα και
- Κυκλοφοριακό πλάνο σε όλες τις εγκαταστάσεις μας.

Το πρώτο πράγμα που έγινε ήταν η επένδυση στην εκπαίδευση των ανθρώπων της εταιρείας, αναφορικά με τα νέα πρότυπα που, μόλις, είχαν εκδοθεί. Ακολούθως, έγινε η ανανέωση των συμβολαίων της, έτσι ώστε να συμπεριληφθούν οι απαιτήσεις των νέων προτύπων σε αυτά τα συμβόλαια και με βάση αυτά τα συμβόλαια έγινε και η αντίστοιχη επιλογή των κατάλληλων συνεργατών της.

Προχώρησε στη βελτίωση του στόλου και τον καθορισμό των ελάχιστων τεχνικών προδιαγραφών για τα οχήματά της.

Ξεκίνησε, σιγά - σιγά, να εφαρμόζονται στα σιλοφόρα, σε ένα στόλο 300 οχημάτων, «έξυπνα» εργαλεία και πρακτικές και επένδυσε σε προγράμματα ασφαλείας στα εργοτάξια των πελατών.

Επιπλέον, κάθε χρόνο, επενδύει στην εκπαίδευση, κυρίως, με προγράμματα που έχουν να κάνουν με τη βελτίωση των δεξιοτήτων των οδηγών της, όπως αμυντική οδήγηση και διαχείριση κούρασης. Διενεργεί προσωπικές συζητήσεις βελτίωσης συμπεριφοράς των οδηγών της, εξειδικευμένες ημερίδες για την Οδική Ασφάλεια σε κάθε σημείο διανομής, συστήματα ετήσιου ελέγχου των οχημάτων, πέρα από το ΚΤΕΟ. Έχει εφαρμόσει έναν τεχνικό έλεγχο 21 σημείων με άμεση αποκατάσταση των ευρημάτων.

Ακόμη, προχώρησε σε αξιολόγηση επικίνδυνων δρομολογίων, παρέχοντας σε κάθε οδηγό εναλλακτικές διαδρομές και μεταφέρει τα προϊόντα της, με βάση έναν επιλεγμένο χάρτη επικίνδυνων οδικών σημείων, καθώς επίσης, και σημείων ασφαλούς ξεκούρασης.

Επίσης, κάτι που εφαρμόζεται ευρέως - και όχι μόνο στο κομμάτι της Οδικής Ασφάλειας - είναι η καταγραφή και ανάλυση των συμβάντων με ανάληψη διορθωτικών ενεργειών. Δεν ξεχνάει όμως, όπου απαιτείται, να επιβραβεύει τους ανθρώπους της για θετικές συμπεριφορές.

Επί του πρακτέου, ήταν η εφαρμογή Συστημάτων IVMS (In Vehicle Monitoring System) που γίνεται από την εγκατάσταση νέας γενιάς GPS, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθούν τη θέση του οχήματος εν ώρα εργασίας, να συλλέγουν στοιχεία και να επεξεργάζονται αυτά τα στοιχεία, για να μπορέσουν να δίνουν συγκεντρωτικές αναφορές.

Εφαρμόζοντας αυτά τα συστήματα μπορούν να παρακολουθούν σε ζωντανό χρόνο, on line, μία σειρά από παραμέτρους ασφαλείας για τους οδηγούς της εταιρείας, όπως:

- Θέση του οχήματος.
- Υπερβάσεις του ορίου ταχύτητας.
- Συμβάντα απότομης οδήγησης (επιτάχυνση, επιβράδυνση, απότομο στρίψιμο του τιμονιού).
- Χρόνος οδήγησης και ανάπαυσης.
- Αποτύπωση χρήσης ή μη ζώνης.
- Σύστημα επαγρύπνησης του οδηγού με ηχητικό σήμα, όταν κάποια από τις παραπάνω ανασφαλείς καταστάσεις συμβαίνει.

Αυτό που πετυχαίνουν τα Συστήματα IVMS, είναι ουσιαστικά, η συγκέντρωση στοιχείων και μέσα από μηνιαίες συνοπτικές αναφορές, να μπορούν στοχευμένα να επιλέξουν εκείνες τις οδηγικές συμπεριφορές, που χρήζουν βελτίωσης. Εφαρμόζοντας συγκεκριμένες και στοχευμένες εκπαιδεύσεις, στόχος τους είναι να μπορέσουν να επιταχύνουν και να κάνουν τη βελτίωση της οδικής ασφαλείας περισσότερο άμεση και γρήγορη.

Όλες αυτές οι δράσεις και οι ενέργειες, προφανώς, και κρίνονται από το αποτέλεσμα τους.

▲ Το αποτέλεσμα ήταν, ότι εδώ και δέκα χρόνια - από το 2008 - κατάφεραν να μην έχουν κανένα ατύχημα με απώλεια ζωής.

▲ Από το 2010 κατάφεραν να μην έχουν κανένα σοβαρό συμβάν που να σχετίζεται με την οδική συμπεριφορά.

Τι είναι το πρόγραμμα

Σχεδιάστηκε ένα πρόγραμμα, το οποίο βασίζεται σε μια ψηφιακή πλατφόρμα, άρα ο πυρήνας του είναι στο διαδίκτυο, δηλαδή υπάρχει πρόσβαση από παντού, είναι εκπαιδευτικό, είναι διαδραστικό και είναι ειδικά σχεδιασμένο για επαγγελματίες οδηγούς βαρέων οχημάτων και λεωφορείων.

Είναι μια ψηφιακή πλατφόρμα, με την οποία συνδέεται ο κάθε οδηγός και κάθε εβδομάδα βλέπει ένα μικρό βιντεάκι περίπου 3 λεπτών, το οποίο σχεδιάστηκε από τους ειδικούς υγείας κι ασφαλείας και συνεργάτες επαγγελματίες σε αυτόν τον τομέα, απαντάει σε 4 ερωτήσεις για επαλήθευση και στο τέλος του λέει το σύστημα κατά πόσο απάντησε σωστά ή όχι.

Τα βίντεο είχαν τις θεματικές οδηγικές κατηγορίες:

- Χρήση κινητού.
- Κατανάλωση αλκοόλ.
- Διαχείριση της κόπωσης.
- Σωστή διατροφή - γιατί είναι σημαντική.
- Είσοδος / έξοδος στις εθνικές οδούς.
- Συμπεριφορά οδηγού σε διαβάσεις τρένων και
- Συμπεριφορά οδηγού όταν έχει ομίχλη και βροχή.

Τα αποτελέσματα από την χρήση του προγράμματος, ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικά:

- Συμμετείχαν περισσότεροι από 600 οδηγοί, σε περισσότερα από 30 σημεία που έχει παρουσία ο Όμιλος.
- Ο μέσος όρος των οδηγών, που έμπαινε και έβλεπε αυτά τα βίντεο κάθε βδομάδα, ήταν 85%.
- Οι σωστές απαντήσεις των οδηγών ήταν σε ποσοστό 95%.

Απόρροια της εφαρμογής του προγράμματος, ήταν ότι:

▲ Από το 2008 δεν υπήρξε κανένα θανατηφόρο ατύχημα.

▲ Από το 2010 δεν σημειώθηκε κανένα σοβαρό συμβάν.

Προτάσεις για τα αυτοκίνητα

Στο βασικό εξοπλισμό των αυτοκινήτων, να συμπεριλαμβάνονται όλα τα επιτεύγματα της τεχνολογίας

- Ηλεκτρονική συσκευή ανίχνευσης αλκοόλ.
- Ηλεκτρονική συσκευή/κόφτης σήματος κινητού.
- Ηλεκτρονική συσκευή/κόφτης ταχύτητας.
- Ηλεκτρονική συσκευή /ηχητική προειδοποίηση προς τον οδηγό.

Προτάσεις για τις μοτοσικλέτες

• Ενσωμάτωση ανιχνευτή στο κράνος του αναβάτη, για την εκκίνηση της μηχανής όταν αυτό φορεθεί.

- Μείωση του φόρου για τα κράνη.
- Έλεγχος προδιαγραφών στα εισαγόμενα κράνη.
- Επιδότηση αγοράς/χρήσης ειδικών φουσκωτών γιλέκων αναβατών.

Η σημαντική βελτίωση των δεικτών οδικής ασφάλειας στη χώρα μας τα δύο τελευταία χρόνια – παρά τη σημαντική αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου (στοιχεία Hellastron) - δεν πρέπει να μας εφησυχάζει, μπορεί να είναι και σύμπτωση.

Όμως είναι γεγονός ότι, τόσο ο δημόσιος, όσο και ο ιδιωτικός τομέας – με σαφώς καλύτερα αντανακλαστικά – συμβάλλουν στη μείωση των τροχαίων και επακόλουθα των συνεπειών τους.

Ο δημόσιος τομέας, συνέβαλε κυρίως με την ολοκλήρωση των κύριων οδικών αξόνων (Σήραγγες Τεμπών, Τμήμα 69 km της «Κεντρικής Οδού». Ολοκλήρωση της «Ιονίας Οδού», ανακατασκευή «Κορίνθου – Πατρών» και άλλα μικρότερα έργα υποδομών, πλην όμως πολύ σημαντικών). Επίσης, η εισαγωγή στα δημοτικά σχολεία του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής, θεωρείται από τους ειδικούς σημαντικό βήμα – και πράγματι έτσι είναι.

Στο άμεσο μέλλον, τα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης – Αθηνών, αλλά και το μετρό της Θεσσαλονίκης, αναμφίβολα θα συμβάλλουν σημαντικά στην περαιτέρω μείωση των τροχαίων συμβάντων και θα εξοικονομήσουν πολύτιμους πόρους για επιπλέον επενδύσεις.

Ο ιδιωτικός τομέας από την πλευρά του, τα τελευταία χρόνια αντιδρά πολύ θετικά και αποτελεσματικά. Η χρόνια αντίληψη, ότι τα τροχαία είναι υπόθεση του κράτους και μόνον, δεν ισχύει πια.

Επενδύει επιτέλους στην πρόληψη, στην επιμόρφωση των στελεχών του, στη δημιουργία γραφείων υγείας και ασφάλειας στους κόλπους των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του. Διασφαλίζει έτσι την υγεία, τη ζωή του εργατικού δυναμικού του, ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζει πολύτιμους πόρους, αφού τα τροχαία ατυχήματα, είναι ευρέως γνωστό, ότι κοστίζουν πάρα πολύ ακριβά!

Αποτελεί σταθερή πεποίθησή μου, ότι η συμβολή όλων των παραπάνω δράσεων, όπως μας τις παρουσίασαν οι εκπρόσωποι των εταιρειών, οι εκπαιδευτικοί και οι μαθητές - παλιοί και νέοι - έχουν σημαντικότερο μερίδιο στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην πατρίδα μας και των αντίστοιχων δεικτών.

Τους είμαστε ευγνώμονες γι' αυτό.



**Β. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ, ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΝΗΛΙΚΑ ΘΥΜΑΤΑ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ  
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΓΕΝΝΙΑ ΓΕΩΡΓΙΑ**

Οι κοινωνικές δράσεις που αναπτύσσονται είναι εξαιρετικά σημαντικές, τόσο για την πρόληψη και την ευαισθητοποίηση όσο και για την αντιμετώπιση των δυσμενών επιπτώσεων των τροχαίων ατυχημάτων για όλους και ειδικά για τα ανήλικα θύματα. Στις 22 Φεβρουαρίου 2018, είχαμε όλοι τη χαρά να φιλοξενήσουμε στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, την Πρόεδρο και την Υπεύθυνη Επικοινωνίας του Πανελληνίου Συλλόγου Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων Ανηλίκων «ΑΓΑΠΗ ΓΙΑ ΖΩΗ» στη συνεδρίαση με θέμα «Κοινωνικές δράσεις, ενημέρωση και προτάσεις βοήθειας για τα ανήλικα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων». Μετά την παρουσίασή τους, διαπιστώσαμε ότι υπάρχουν αρκετές οργανώσεις και σύλλογοι που θέλουν να βοηθούν τους ανθρώπους που έχουν την ανάγκη του συνανθρώπου και προσφέρουν εμπράκτως και κυρίως εθελοντικά την υποστήριξή τους στο θέμα της Οδικής Ασφάλειας.

Τα μέχρι τώρα πορίσματα που μας παρουσίασαν, δείχνουν τις γνωστές σε όλους μας αιτίες των τροχαίων, που προέρχονται από την παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, την παραβίαση του στοπ, τη χρήση του κινητού τηλεφώνου, το αντικανονικό προσπέρασμα, την υπερβολική ταχύτητα, τη μέθη. Ενδεικτικά αναφέρονται τα πιο σημαντικά: Από το 2014 έως σήμερα έχουν καταγραφεί επίσημα 45.291 τροχαία ατυχήματα, 2.921 θάνατοι, 3.162 σοβαρά τραυματίες, πολλοί εκ των οποίων έχουν καθηλωθεί σε αναπηρικά αμαξίδια ή έχουν υποστεί άλλου είδους αναπηρίες. Αυτό, μας παραπέμπει αυτόματα στο δημογραφικό πρόβλημα που απειλεί τη χώρα μας, αφού και οι εμπλεκόμενοι οδηγοί, είναι ενεργό δυναμικό της χώρας και φυσικά στο ότι δαπανούνται περίπου 34 δισ. ευρώ από τα ασφαλιστικά ταμεία και το Κράτος για την κάλυψη του κόστους που προκαλείται από τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα.

Σοβαρό φαινόμενο είναι η μη χρήση του ειδικού παιδικού καθίσματος στο αυτοκίνητο. Οι μητέρες συνήθως κρατάνε τα παιδιά στην αγκαλιά, με συνέπεια σε ένα απότομο φρενάρισμα ή σε ένα σοβαρό τρακάρισμα, το παιδί να γίνει κυριολεκτικά αερόσακος και ας μην αναφέρουμε την συνέπεια αυτού. Επίσης, οι γονείς, οι οποίοι μεταφέρουν τα παιδιά τους με δίκυκλα, χωρίς τον απαιτούμενο ειδικό εξοπλισμό, τόσο για τους ίδιους, όσο και για τους συνοδούς ή στην χειρότερη περίπτωση, στα παιδιά, τα οποία βάσει νόμου πρέπει να έχουν κλείσει το 16ο έτος της ζωής τους. Ο εξοπλισμός αυτός, απαιτεί καλό κράνος, μπουφάν, παντελόνι, ειδικά για δικυκλιστές, μπότες και άλλα πολλά, που το κόστος τους ανέρχεται σε εξαιρετικά υψηλό ποσό. Πολλά τροχαία αφορούν πεζούς. Ο λόγος είναι ότι, οι περισσότεροι αγνοούν τους κανόνες του «κυκλοφορώ με ασφάλεια». Επειδή, λοιπόν, είναι πεζοί, δεν σημαίνει ότι μπορούν να κινούνται χωρίς κανόνες.

Ποια είναι λοιπόν, η κυρία αιτία των τροχαίων θανατηφόρων ή μη; Μα φυσικά ο άνθρωπος. Πρέπει να αναλογιστούμε τι μπορεί να προκαλέσουμε όταν παραβιάζουμε τον ερυθρό σηματοδότη, το στοπ, όταν προσπεράσουμε αντικανονικά, όταν αναπτύσσουμε μεγάλες ταχύτητες, όταν οδηγούμε υπό την επήρεια αλκοόλ, όταν χρησιμοποιούμε το κινητό τηλέφωνο και αποσπάται η προσοχή μας, τι επιπτώσεις μπορεί να έχουν όλα αυτά στην ψυχολογική κατάσταση που θα επέλθει σε μια οικογένεια, είτε χάσει άνθρωπο σε τροχαίο είτε αφήσει τον άνθρωπο με οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας, τις οικονομικές επιπτώσεις που επιβαρύνουν τα ασφαλιστικά ταμεία και το Κράτος από την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος και δυστυχήματος.

Έχουμε 11.750 ατυχήματα το χρόνο κατά μέσο όρο. Τα 795 είναι θανατηφόρα. Τραγικό ποσοστό για μια χώρα, όπως η Ελλάδα. Αυτό που έχει προταθεί και ήδη αρχίζει να εφαρμόζεται είναι το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στα σχολεία. Όπως μαθαίνουμε στα παιδιά μας ότι, εάν βάλουν το δάχτυλό τους στην πρίζα, θα πάθουν κακό, το ίδιο ισχύει και όταν θα βγουν απρόσεκτα στο δρόμο, είτε ως πεζοί είτε ως οδηγοί. Καλός πεζός - καλός οδηγός, κακός πεζός - κακός οδηγός. Τα μαθήματα αυτά, πρέπει να είναι υποχρεωτικά και για τους γονείς, ή έστω να υπάρχει αντιπροσωπεία από το σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων. Είναι πολύ σημαντικό να ακούσουν αυτό που έχουν να πουν τα παιδιά τους. Συνήθως, αυτό που διδάσκει ο ειδικός, το ακυρώνει αυτόματα ο ίδιος ο γονιός. Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων Ανηλίκων «Αγάπη Για Ζωή», ιδρύθηκε το 2005, αλλά η ενεργός δράση του ξεκίνησε το 2011. Σκοπός του, είναι η πρόληψη, η συμπαράσταση και η αρωγή, σε όσο το δυνατόν περισσότερα παιδιά με σοβαρά κινητικά προβλήματα που έχουν προκληθεί, είτε από

ατυχήματα είτε από άλλους παράγοντες, καθώς και σε ενήλικες. Μετά το 2011, άρχισε να δραστηριοποιείται έπειτα από μεγάλες δυσκολίες. Σκοπός από την πρώτη στιγμή, ήταν η πρόληψη, η αρωγή και η συμπαράσταση, σε όσο το δυνατόν περισσότερα ανήλικα θύματα. Περνώντας ο καιρός, πλήθος ανθρώπων ζητούσε τη βοήθειά του. Προς επίτευξη αυτού του σκοπού, γίνεται συλλογή καπακιών από μπουκάλια σε δεκάδες σημεία στην Αττική, αλλά και σε ολόκληρη την επικράτεια. Συλλέγονται δηλαδή, σε ποσότητες προκαθορισμένες και έτσι αγοράζονται τα αμαξίδια, τα οποία προσφέρονται σε ανθρώπους που τα έχουν ανάγκη. Αυτή άλλωστε, είναι και η βασική ιδέα του εγχειρήματος. Η ιδέα με τη συλλογή και την ανακύκλωση των πλαστικών καπακιών, γεννήθηκε από ένα σχετικό δημοσίευμα για τη δράση.

Μέχρι στιγμής, έχουν διατεθεί 106 αναπηρικά αμαξίδια. Ένα απλού τύπου αμαξίδιο στοιχίζει 150 ευρώ. Για να συγκεντρωθούν τα 150 ευρώ χρειάζεται να σχηματιστεί ένας τόνος καπάκια, δηλαδή, 555.000 πλαστικά καπάκια. Τα περισσότερα από αυτά, είναι ειδικού τύπου, τα οποία στοιχίζουν πολύ περισσότερα χρήματα. Ενδεικτικά, αναφέρθηκε ότι το πιο φτηνό που έχουν να αγοράσουν για το 2018 κοστίζει 2.500 ευρώ και αφορά παιδάκι, το οποίο είναι τετραπληγικό. Τα υπόλοιπα, αφορούν ομάδες αθλητών ΑμεΑ, οι οποίοι θέλουν να συμμετέχουν σε διεθνείς αγώνες. Παράλληλα, έχουν συμβάλλει στη δημιουργία διαδραστικών μαθημάτων οδικής συμπεριφοράς, ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής, με ανθρώπους ειδικευμένους στο αντικείμενο αυτό. Σε αυτό, πρέπει να συμβάλει η Πολιτεία, καθώς η ειδική άδεια που απαιτείται από το αρμόδιο υπουργείο είναι χρονοβόρα. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, ο εν λόγω Σύλλογος αναπτύσσει συνεργασία και συνέργεια με Δήμους, σχολεία, με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, εταιρείες, αλλά και ιδιώτες, προκειμένου να ανταποκριθεί στους στόχους του.

Οι συνεργασίες είναι με τα σχολεία, δημόσια και ιδιωτικά όλων των βαθμίδων. Επιπλέον, υπάρχει στενή συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» και με το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Σταθερός σύμμαχος είναι ο Ελληνικός Ερυθρός Σταύρος, το τμήμα του Πειραιά και το τμήμα Χανίων. Διοργανώνονται ημερίδες, διημερίδες, φιλανθρωπικές εκδηλώσεις, ιατρικές εκδηλώσεις και προσπαθούν φέτος να δημιουργήσουν μια μεγάλη αθλητική εκδήλωση, το καλοκαίρι στο ΣΕΦ, ώστε από τα έσοδα να αγοράσουν τα 21 ειδικά αναπηρικά αμαξίδια για τις ομάδες αγώνων μπάσκετ. Έχει ήδη υπάρξει προσέγγιση με την ομάδα μπάσκετ της Εθνική Ελλάδος, αλλά και παλαίμαχους, όπου κατά το μισό του αγώνα θα παίξουν κανονικά, όρθιοι, σε ένα κανονικό φιλικό αγώνα και κατά το δεύτερο μισό θα παίξουν καθημένοι σε αναπηρικό αμαξίδιο. Ο στόχος, είναι τα έσοδα να καλύψουν την αγορά αθλητικών αμαξιδίων, διότι αυτά τα ειδικά αθλητικά αμαξίδια κοστίζουν 5.000, 6.000, 7.000, 8.000 ευρώ. Αυτός ο στόχος είναι πολύ φιλόδοξος και ελπίζουμε όλοι να πετύχει. Εδώ, θα πρέπει να τονισθεί πως δεν είναι μόνο η δωρεά ενός αμαξιδίου.

Η ανακύκλωση και η προστασία του περιβάλλοντος, είναι το δεύτερο σημαντικό το οποίο προκύπτει από τη δράση. Επίσης, το γεγονός ότι συμμετέχουν δεκάδες σχολεία, φορείς, υπηρεσίες, ιδιώτες, καταστήματα, νοσοκομεία και όποιος άλλος μπορεί να βάλει ο νους μας, σε μεμονωμένο ή συλλογικό επίπεδο, αποτελεί τη μέγιστη απόδειξη ότι, όλοι μαζί μπορούμε να αγαπήσουμε όχι μόνο το συνάνθρωπο που βρίσκεται σε ανάγκη, αλλά και το περιβάλλον το οποίο είναι το σπίτι μας. Η δράση και το έργο του «Αγάπη για Ζωή» στηρίζεται καθαρά στον εθελοντισμό όλων μας. Τα οφέλη του εθελοντισμού, είναι πολλά και ουσιαστικά και πρέπει να στηρίζονται τέτοιες προσπάθειες από τον απλό πολίτη μέχρι τον κρατικό φορέα και φυσικά να χρηματοδοτούνται έτσι ώστε να έχουν τη δύναμη να συνεχίζουν το κοινωφελές έργο τους. Ειδικά σε όλη αυτή τη χρονικά δύσκολη περίοδο, την οποία διανύει η χώρα μας, ο εθελοντισμός είναι αναπόσπαστο κομμάτι των μελών και των δράσεων των συλλόγων.

Η κοινωνική προσφορά, ακόμη και από έναν μικρό σύλλογο, χωρίς επιχορηγήσεις και χορηγίες, τόσο για τα λειτουργικά του έξοδα όσο και για τη δράση του, είναι αξιοσημείωτη. Μέσα από τέτοιες δράσεις, μαθαίνουμε στα παιδιά μας την προσφορά, τη συμμετοχή, τη βοήθεια στο συνάνθρωπο, τον εθελοντισμό. Μαθαίνουμε στα παιδιά μας την προστασία του περιβάλλοντος, μέσα από την ανακύκλωση. Παράλληλα με αυτή τη δύσκολη δράση, έχει ξεκινήσει και μία μεγαλύτερη, πιο δύσκολη, η οποία αφορά την πρόληψη και την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων, μέσα από την διοργάνωση ημερίδων και διημερίδων, που ήδη πραγματοποιούνται σε μεγάλες πόλεις της χώρας μας, οι οποίες πλήττονται σοβαρά από τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα.

**Γ. ΤΡΟΠΟΙ ΔΡΑΣΗΣ ΜΕΣΩ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΩΝ ΑΠΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥΣ  
ΦΟΡΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΜΥΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΓΡΕΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ**

Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα μείζον κοινωνικό ζήτημα που απαιτεί ολοκληρωμένη και συστηματική προσέγγιση, καθώς και εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών και μέτρων, τόσο από την πλευρά της Ελληνικής Πολιτείας, των λοιπών φορέων και κυρίως των χρηστών. Κάθε χρόνο, 26.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ τουλάχιστον 135.000 είναι βαριά τραυματίες. Η Ελλάδα την τελευταία δεκαετία έχει επιδείξει μείωση του αριθμού των νεκρών από τα τροχαία ατυχήματα, γεγονός που οφείλεται στην γενικότερη οικονομική ύφεση και όχι σε καλύτερη εφαρμογή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας. Εντούτοις, θα πρέπει να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων και την ταυτόχρονη αύξηση της οδικής ασφάλειας, δίνοντας έμφαση στην κυκλοφοριακή αγωγή και την επιμόρφωση των οδηγών.

Είναι σημαντική η συλλογική μύηση, ως μια διαδικασία μέσω απόκτησης βαθιάς γνώσης και απαιτούμενης εμπειρίας προς την αφύπνιση και ενίσχυση της κυκλοφοριακής συνείδησης, την αφομοίωση, ερμηνεία και εφαρμογή των βασικών κανόνων που συμβάλλουν στην ορθή κυκλοφοριακή αγωγή και εν συνεχεία στη βελτίωση της ποιότητας της οδικής ασφάλειας. Η διαδικασία αυτή είναι σύνθετη, πολυ-επίπεδη και απαιτείται η συνεργασία πολλών μερών για να έχουμε τα βέλτιστα αποτελέσματα. Επανειλημμένως έχουμε τονίσει τη συμβολή της Ελληνικής Πολιτείας και των αρμόδιων Αρχών προς αυτή την κατεύθυνση. Συμπληρωματικά, θα πρέπει να δρουν και οι ιδιωτικοί φορείς μέσω εκστρατειών οδικής ασφάλειας.

Οι εκστρατείες αυτές δεν μπορούν να αποτελούν ανεξάρτητο μέτρο, διότι δεν θα ασκήσουν ιδιαίτερη επιρροή στην οδική ασφάλεια. Είναι όμως κρίσιμης σημασίας και μπορούν να δράσουν υποστηρικτικά σε άλλα μέτρα, όπως στη νομοθεσία και στην επιβολή κυρώσεων. Στόχος των δράσεων αυτών, θα πρέπει να είναι η αποσαφήνιση των νέων νομοθετικών ρυθμίσεων και η διάδοσή τους στο ευρύ κοινό, η στοχευμένη πληροφόρηση αναφορικά με ένα συγκεκριμένο πρόβλημα οδικής ασφάλειας και η επεξήγηση των λόγων για τους οποίους είναι απαραίτητη η λήψη ορισμένων μέτρων.

**Διεθνή Παραδείγματα**

Μπορούμε να δούμε ορισμένα παραδείγματα πολιτικών και πρακτικών σε θέματα οδικής ασφάλειας που έχουν εφαρμοστεί σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν καταστεί αποτελεσματικά, στο πλαίσιο της στρατηγικής ασφάλειας «Βέλτιστη Πρακτική» της Ε.Ε..

Η εκστρατεία «BOB» στο Βέλγιο, έχει ως στόχο να πείσει τους οδηγούς να μην καταναλώνουν αλκοόλ όταν οδηγούν, αποδεικνύοντας ότι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ είναι μη αποδεκτή, και υποστηρίζεται από τις βιομηχανίες αλκοολούχων ποτών. Οι εκστρατείες πραγματοποιούνται μέσω μόνιμων μέσων επικοινωνίας, π.χ. διαδικτυακό τόπο «Bob», φυλλάδια, μπρελόκ, μπλουζάκια, αλλά και άλλο υλικό επικοινωνίας κατά περιόδους που αναρτάται σε πίνακες ανάρτησης διαφημίσεων παραπλεύρως των οδών, διαφημίσεις στην τηλεόραση και το ραδιόφωνο.

Η εκστρατεία «Φωτεινό σήμα» στη Λετονία επικεντρώνεται στην ασφάλεια των πεζών κατά τη μετακίνησή τους στο σκοτάδι και τους κινδύνους που διατρέχουν αν περπατούν κατά τη νύκτα χωρίς ανακλαστήρες και υποστηρίχθηκε από σχολεία, τον Ερυθρό Σταυρό και ιδιώτες χορηγούς. Εκτός από τις μεγάλες διαφημιστικές πινακίδες, διανεμήθηκαν γιλέκα με ανακλαστήρες σε μαθητές διαφόρων σχολείων, έγιναν δωρεές για σακάκια, στα οποία τοποθετήθηκαν ανακλαστήρες και διανεμήθηκαν σε οικογένειες.

Η εκστρατεία «Goochem, the Armadillo» στις Κάτω Χώρες είχε ως στόχο την ευαισθητοποίηση σχετικά με τη χρήση ζωνών και διατάξεων συγκράτησης για παιδιά και αναπτύχθηκε σχετικό εκπαιδευτικό υλικό.

Η εκστρατεία «Μίλα!» στη Νορβηγία είχε ως στόχο την παρότρυνση των νέων να μιλήσουν αν ο οδηγός δεν οδηγεί με ασφάλεια ή υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών. Η επικοινωνιακή δράση πραγματοποιήθηκε μέσω γραφείων πληροφόρησης, βιντεοταινιών και διαφημιστικών ενδυμάτων.

#### Λοιπά παραδείγματα

Μεγάλη εταιρεία κατασκευής, εμπορίας και ενοικιάσεως αυτοκινήτων έχει αναπτύξει την εκστρατεία «MobileKids» που πραγματοποιείται στη Γερμανία για περισσότερο από μία δεκαετία και αφορά έναν σχολικό διαγωνισμό ανάπτυξης δημιουργικών τρόπων μάθησης, σχετικά με την ασφαλέστερη διαδρομή από και προς το σχολείο, ενώ παράλληλα παρέχεται πληροφοριακό υλικό και συνολική επιμόρφωση για την Οδική Ασφάλεια.

Υπάρχουν, ακόμα εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς και ετησίως διοργανώνουν εκδηλώσεις για την οδική ασφάλεια, όπως π.χ. καλαθοσφαιρικό αγώνα σε τροχόκαθισμα με στόχο την ευαισθητοποίηση για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων.

#### Προτάσεις

Ένας κεντρικός στρατηγικός σχεδιασμός οδικής ασφάλειας σε συνδυασμό με πρωτοβουλίες ιδιωτικών φορέων μπορούν να δράσουν καταλυτικά στην αφύπνιση και ευαισθητοποίηση των πολιτών για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα.

Οι ιδιωτικοί φορείς θα μπορούσαν:

- Να προβάλλουν ειδικά προγράμματα στην τηλεόραση και τηλεοπτικά σποτ στις ζώνες υψηλής τηλεθέασης και ακροαματικότητας.

- Να δημοσιεύουν σχετικά άρθρα στον ηλεκτρονικό και έντυπο Τύπο και σύντομα μηνύματα στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης.

- Να διανέμουν ενημερωτικά φυλλάδια σε διερχόμενους οδηγούς και πεζούς με γενικές συμβουλές ασφαλούς οδήγησης και αναφορές σε στοχευμένα θέματα (π.χ. οδήγηση σε σήραγγα ή σε βρεγμένο οδόστρωμα κλπ.).

- Να προβάλλουν ευσύνοπτα μηνύματα στις ηλεκτρονικές πινακίδες των Εθνικών Οδών σχετικά με την ασφαλή οδήγηση, χρήση ζωνών ασφαλείας, απαγόρευση στη χρήση κινητού τηλεφώνου κ.λπ..

- Να αναπτύξουν παιχνίδια οδικής συμπεριφοράς, όπως υπάρχουν ήδη σε χώρες τους εξωτερικού, σε ηλεκτρονικές πλατφόρμες, ώστε ακόμα και οι ανήλικοι χρήστες των ηλεκτρονικών μέσων να εξοικειωθούν με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και την έννοια της Οδικής Ασφάλειας συνολικά.

- Να αναπτύξουν κατάλληλες εφαρμογές για τα ηλεκτρονικά μέσα π.χ. για την καταγραφή κατανάλωσης αλκοόλ και να παρέχουν στο πλαίσιο μιας εκστρατείας συσκευές ελέγχου κατανάλωσης αλκοόλ, όπως συμβαίνει ανά τον κόσμο, οι οποίες συνδέονται π.χ. με το κινητό μέσω Bluetooth.

- Να αναπτύξουν βιωματικά προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής για την κατανόηση των βασικών αρχών ασφαλούς κυκλοφορίας στο δρόμο.

- Να διανέμουν εκτός του ενημερωτικού υλικού, αυτοκόλλητα με ευσύνοπτα μηνύματα, κατ' αντιστοιχία της ελβετικής καμπάνιας «slow down, take it easy».

- Να διοργανώνουν ενημερωτικές ημερίδες, σεμινάρια και εκδηλώσεις (φιλικόι αγώνες, μουσικές εκδηλώσεις, εκδηλώσεις μνήμης των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων κ.α.) στο πλαίσιο των εκστρατειών συνειδητοποίησης.

Όπως έχει ήδη επισημανθεί, οι δράσεις αυτές θα πρέπει να είναι συνδυαστικές με την ανάπτυξη κατάλληλης πολιτικής από το κεντρικό Κράτος. Έτσι- μεταξύ άλλων-, θα πρέπει να γίνει υποχρεωτικό μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες υποχρεωτικής εκπαίδευσης, να υπάρχει αυστηρή αστυνόμευση και αυστηρές ποινές για την παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να αυστηροποιηθούν οι εξετάσεις απόκτησης άδειας οδήγησης, να αυξηθούν τα πρόστιμα στους οδηγούς που οδηγούν αργά στη λωρίδα ταχείας κυκλοφορίας και προκαλούν θανατηφόρα ατυχήματα, καθώς και σε όσους οδηγούν στη ΛΕΑ χωρίς λόγο, αλλά και να θεσπιστούν αυστηρές ποινές στους εργολάβους κατασκευής δρόμων που με αποδεδειγμένη υπαιτιότητά τους (κακοτεχνίες κλπ.) προκαλούν τροχαία ατυχήματα.

Σε κάθε περίπτωση, παρά τις ενημερωτικές δράσεις και τις διαφημίσεις από τους ιδιωτικούς φορείς και τα εκάστοτε μέτρα που λαμβάνει το κεντρικό Κράτος, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε πως, οι ίδιοι οι οδηγοί και οι πεζοί, θα πρέπει να κατανοήσουν τη σοβαρότητα της έννοιας της Οδικής Ασφάλειας και να λάβουν οι ίδιοι μέτρα για την προστασία τους, να κυκλοφορούν ευσυνείδητα και με υπευθυνότητα και να ακολουθούν πιστά των Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

**Δ. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ, ΔΡΑΣΕΙΣ, ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ, ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ  
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΠΕΛΑΓΟΥΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ  
ΝΟΜΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ**

Η αναβάθμιση της Οδικής Ασφάλειας στη χώρα μας και η μείωση των ατυχημάτων αποτελούν σημαντικές προτεραιότητες. Δυστυχώς, τα στοιχεία παραμένουν απογοητευτικά, καθώς τα τελευταία χρόνια έχουν χάσει τη ζωή τους 11.000 άνθρωποι σε τροχαία και η χώρα μας πληρώνει ακόμα και σήμερα έναν βαρύ φόρο αίματος. Μάλιστα, τα στοιχεία είναι εξίσου σοκαριστικά όσον αφορά στα παιδιά. Κάθε χρόνο, χάνουν τη ζωή τους περίπου 30 παιδιά ηλικίας 0-14 ετών, η πλειονότητα των οποίων είναι επιβάτες, 39 έφηβοι ηλικίας 15-17 ετών και 186 νεαροί ηλικίας 18-24 ετών. Αυτό σημαίνει ότι στη χώρα μας περίπου 1 στους 5 νεκρούς είναι παιδιά και νέοι έως 24 ετών.

Ευθύνη για αυτό έχει βέβαια η συμπεριφορά των οδηγών, η μη λήψη μέτρων ασφαλείας όπως η χρήση ζώνης και κράνους, αλλά και η έλλειψη οδηγικής παιδείας. Ωστόσο, εξίσου σημαντικός παράγοντας πρόκλησης ατυχημάτων είναι βεβαίως και η έλλειψη σύγχρονων, ασφαλών οδικών υποδομών. Επομένως, η αναβάθμιση των οδικών υποδομών πρέπει να αποτελεί εξίσου σημαντική προτεραιότητα, καθώς αναμφισβήτητα συνδέεται με την οδική ασφάλεια.

Όσον αφορά στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, η πραγματικότητα είναι ότι, όλα τα νησιά του Ιονίου, αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα με τους δρόμους τους. Όλα τα νησιά έχουν ένα οδικό δίκτυο πεπαλαιωμένο, με κακή ποιότητα ασφάλτου, με ελλιπή οριζόντια και κάθετη σήμανση, ενώ σε πολλά σημεία τα προστατευτικά κιγκλιδώματα δεν παρέχουν ασφάλεια σε επικίνδυνα σημεία, ειδικά σε στροφές και γκρεμούς.

Γενικότερα, το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων καλείται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, λόγω του τουρισμού, να ανταποκριθεί σε ανάγκες μεγαλύτερες των δυνατοτήτων του, με δεδομένο ότι, οι δρόμοι αυτοί σχεδιάστηκαν σε μια άλλη εποχή, όταν καλούνταν να εξυπηρετήσουν άλλες ανάγκες, όταν ο τουρισμός έκανε τα πρώτα του βήματα και όταν οι ίδιοι οι κάτοικοι δεν είχαν στην κατοχή τους τόσα αυτοκίνητα.

Αντίστοιχα, πεπαλαιωμένες οδικές υποδομές έχει και η Λευκάδα, που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις. Τα υπάρχοντα προβλήματα των δρόμων του νησιού μου, αλλά και την επικινδυνότητά τους επιβεβαιώνει και η σχετική μελέτη του Πολυτεχνείου Κρήτης. Σύμφωνα με αυτήν, το οδικό δίκτυο της Λευκάδας είναι πρώτο σε επικινδυνότητα, όχι μόνο στα Ιόνια νησιά, αλλά σε ολόκληρη την Ελλάδα. Και μάλιστα για δεύτερη συνεχή χρονιά.

Η πραγματικότητα είναι ότι όντως, στο νησί μας έχουμε ένα σαθρό, ένα πεπαλαιωμένο οδικό δίκτυο, ανασφαλές και επικίνδυνο, το οποίο, είτε μετά από σεισμούς, είτε μετά από έντονες βροχοπτώσεις, γίνεται ακόμα πιο επικίνδυνο και πιο δύσκολο σε όλα τα επίπεδα, ώστε δημιουργούνται επιπλέον προβλήματα στις μετακινήσεις κατοίκων και επισκεπτών, που πολλές φορές χρειάζονται διπλάσιο χρόνο για να φτάσουν με ασφάλεια στον προορισμό τους.

Το ζήτημα με τους δρόμους στη Λευκάδα, είναι ότι τα προβλήματα συνεχώς αυξάνονται. Ενδεικτικά της έκτασης και έντασης των προβλημάτων σημειώνω το γεγονός ότι από το σεισμό του 2015 δεν έχουν ακόμα αποκατασταθεί τα προβλήματα που προέκυψαν στους δρόμους που οδηγούν στις διάσημες παραλίες του νησιού, τους Εγκρεμούς και τον Γιαλό, ενώ, ακόμα χειρότερα, στο δρόμο της Λαγκάδας που συνδέει 12 χωριά της ορεινής Λευκάδας με τις παραλίες και τους οικισμούς της βορειοδυτικής πλευράς του νησιού, τα έργα δεν έχουν καν ξεκινήσει.

Σε αυτά τα προβλήματα, προστέθηκαν και αυτά που προέκυψαν εφέτος από έντονες βροχοπτώσεις, που προκάλεσαν κατολισθήσεις και ζημιές στους δρόμους της Βορειοδυτικής Λευκάδας, όπως:

- του δρόμου της Απόλλαινας που οδηγεί στη γνωστή παραλία Κάθισμα και σε πολλά χωριά,
- του δρόμου από το Περιγιάλι προς το χωριό Πλατύστομα,
- του δρόμου από Πηγαδησάνους προς Καρυά, στη θέση «Λαγκάδα» και
- του δρόμου από Τσουκαλάδες προς Άγιο Νικήτα.

Το ζήτημα είναι ότι, κάθε καταστροφή του δρόμου, από όπου και αν προέρχεται, δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται με προσωρινές λύσεις και μπαλώματα 20-30 μέτρων, και να περιμένουμε την επόμενη καταστροφή.

Είναι φανερό ότι, αυτή η κατάσταση θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ολοκληρωμένα, να δοθούν λύσεις που θα μειώνουν τους κινδύνους νέων αντίστοιχων προβλημάτων και που θα στοχεύουν σε ένα ασφαλές οδικό δίκτυο στη Λευκάδα.

Αυτό που εκτιμώ ότι πρέπει να γίνει είναι να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναβάθμισης του οδικού δικτύου του νησιού, έτσι ώστε αυτό να μην καταρρέει κάθε φορά ο ένας δρόμος μετά τον άλλο.

Προτείνω λοιπόν, αρχικά, να εντοπιστούν και να καταγραφούν όλα τα σημαντικά προβλήματα του οδικού δικτύου, όχι μόνο στη Λευκάδα αλλά σε όλα τα νησιά του Ιονίου και να ιεραρχηθούν οι αναγκαίες παρεμβάσεις, για να έχουμε ένα ασφαλές οδικό δίκτυο. Εκτιμώ επίσης ότι θα πρέπει να υπάρξει:

- νέα χάραξη στα σημεία όπου χρειάζεται,
- στα επικίνδυνα σημεία να υπάρξει πρόβλεψη για προληπτικά μέτρα προστασίας,
- νέα διαγράμμιση,
- σωστή σήμανση,
- αντικατάσταση τάπητα στα σημεία που πρέπει και
- έργα πρόβλεψης για προστασία από κατολισθήσεις ή υποχώρηση του σαθρού εδάφους.

Είναι αδιανόητο εν έτει 2018, να έχουμε ένα οδικό δίκτυο τρόμου, και κάθε φορά μετά από βροχοπτώσεις ή σεισμούς να ψάχνουμε για πρόσκαιρες λύσεις, οι οποίες μάλιστα λύσεις καθυστερούν. Και οι καθυστερήσεις αυτές έχουν κόστος στην Λευκάδα, και σε όλα τα νησιά του Ιονίου, έχουν κόστος στον τουρισμό μας και στην οικονομία μας.

Δεν μπορεί το νησί της Λευκάδας, που ζει από τον τουρισμό, να μην υποστηρίζεται από τις οδικές υποδομές του. Δεν γίνεται να μην έχει δρόμους που να μπορεί να μετακινηθεί με ασφάλεια ο επισκέπτης, να μην έχει ασφαλή και καλή πρόσβαση στις διάσημες παραλίες της, να μην έχει υποδομές που να μπορούν να στηρίξουν ανταγωνιστικά το τουριστικό της προϊόν.

Διαφορετικά δεν μπορούμε να μιλάμε για οδική ασφάλεια στο νησί της Λευκάδας και τα άλλα νησιά του Ιονίου.

Από κει και πέρα, υπάρχει μια ουσιαστική διαφορά όσον αφορά τη Λευκάδα με τα άλλα νησιά του Ιονίου, γιατί είναι το μοναδικό νησί που συνδέεται οδικά με την ηπειρωτική χώρα.

Επομένως, ένα άλλο μεγάλο ζήτημα είναι και το επίπεδο οδικής ασφάλειας στο δίκτυο που οδηγεί στη Λευκάδα. Έχουν γίνει βήματα αλλά δεν έχουμε φτάσει στο επιθυμητό αποτέλεσμα. Ακόμα έχουν πολλά να γίνουν για να μπορούμε να μιλάμε για σύγχρονους και ασφαλείς δρόμους.

Στο πλαίσιο της αναγκαίας συνολικής αναβάθμισης των οδικών υποδομών, παραμένουν σε εκκρεμότητα δύο σημαντικά έργα που αφορούν και τη Λευκάδα και είναι επιτακτικό να ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατόν.

Το ένα, είναι το έργο του οδικού άξονα Αμβρακία – Ακτιο όπου εντάσσεται και το έργο της παράκαμψης της Αμφιλοχίας και το άλλο η οδική σύνδεση Λευκάδας- Βόνιτσας και Ακτίου-Αγίου Νικολάου.

Όσο η ολοκλήρωση των έργων καθυστερεί, όσο οι άξονες αυτοί παραμένουν σε εκκρεμότητα, δεν μπορούμε να μιλάμε για ασφαλή πρόσβαση στο νησί της Λευκάδας και δημιουργία ασφαλών οδικών υποδομών. Δεν μπορούμε να μιλάμε για ταχύτερη τοπική ανάπτυξη στο νησί. Και αυτό, γιατί εκτιμώ ότι οι σύγχρονες οδικές υποδομές, η ασφαλής πρόσβαση των κατοίκων και φυσικά των επισκεπτών, αποτελούν το Α και το Ω στην ανάπτυξη ενός τόπου. Πόσο μάλλον για το νησί της Λευκάδας που η σύνδεσή του με την ηπειρωτική Ελλάδα γίνεται οδικώς.

**Ε. ΟΙ ΥΠΑΙΘΡΙΕΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ - ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ  
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ)**

Η ύπαρξη των υπαίθριων διαφημιστικών πινακίδων, μπορεί να αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για τις δημόσιες υπηρεσίες, αλλά ο αυθαίρετος τρόπος τοποθέτησης ή κατανομής τους, τις έχουν καταστήσει πηγή επικινδυνότητας για την οδική ασφάλεια ή την ασφάλεια των πεζών, αλλά και πολλές φορές πηγή αισθητικής υποβάθμισης του δημόσιου χώρου.

Η επικινδυνότητα τους ως προς την πρόκληση ατυχημάτων οφείλεται στην επίδραση που έχουν στη συμπεριφορά του οδηγού.

Η παρουσία τους αποτελεί αίτιο απόσπασης της προσοχής, περιορισμού της ορατότητας της οδού, των φωτεινών σηματοδοτών ή των πινακίδων σήμανσης, με αποτέλεσμα να παίζουν σημαντικό ρόλο στην Οδική Ασφάλεια και την ασφαλή κυκλοφορία.

Επιπλέον, αποτελούν πολλές φορές παράγοντα υποβάθμισης του τρόπου ζωής μέσα στον αστικό ιστό, άλλοτε δυσκολεύοντας την κυκλοφορία των πεζών στα πεζοδρόμια, ενίοτε τοποθετημένες πάνω στον οδηγό τυφλών ή στις ράμπες, μην επιτρέποντας την πρόσβαση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους, όπως οι πλατείες, οι πεζόδρομοι κλπ..

Η παραβατικότητα ως προς την τοποθέτησή τους, οδηγεί στη μη τήρηση των απαιτούμενων αποστάσεων μεταξύ τους με αποτέλεσμα, αφενός την αυξημένη οπτική όχληση και αφετέρου την επιβάρυνση του οδικού περιβάλλοντος.

Η εκτεταμένη χρήση εξ άλλου πανό, αφισών, επιγραφών σε στύλους ηλεκτροφωτισμού, σε νησίδες οδών, σε μικρή απόσταση από το όριο του οδοστρώματος, εμποδίζει την ορατότητα του οδηγού, καθιστώντας δυσδιάκριτη ή καλύπτοντας απόλυτα τη σήμανση της οδού.

Η ευκολία τοποθέτησης ιδίως των αφισών και των πανό, καθώς και το μικρό κόστος τους, έχει οδηγήσει σε χωρίς περιορισμούς ανεξέλεγκτη χρήση, με το πρόβλημα να καθίσταται εντονότερο σε περιοχές κόμβων, όπου και λόγω της απαιτούμενης αυξημένης ορατότητας αποτελούν παράγοντα κινδύνου για την Οδική Ασφάλεια.

Τη μεγαλύτερη σημασία για την οδική ασφάλεια έχει η θέση των διαφημιστικών πινακίδων και επιγραφών, η απόστασή τους από το όριο του οδοστρώματος, καθώς επίσης το είδος και το μέγεθος της φέρουσας κατασκευής.

Με τις υπηρεσίες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Δήμων να έχουν την αρμοδιότητα χορήγησης αδειών, επιβολής προστίμων και αφαίρεσης παράνομων διαφημιστικών πινακίδων, είναι προφανές ότι, η εφαρμογή του νόμου χωλαίνει. Ενώ η νομοθεσία και ο Κ.Ο.Κ. αντιμετωπίζουν σωστά τους όρους και τις προϋποθέσεις, περιγράφοντας τους επιτρεπόμενους χώρους για τοποθέτηση διαφημιστικών πλαισίων ή πινακίδων, το πρόβλημα εντοπίζεται στην εφαρμογή της νομοθεσίας, αφού από τη μια ακόμα και η αυτόφωρη διαδικασία που προβλέπεται για τους παραβάτες δεν τηρείται, ενώ από την άλλη η υποστελέχωση των αρμοδίων υπηρεσιών αποτελεί πρόβλημα στον εντοπισμό των παραβατών και την άμεση αποξήλωση.

Οι θέσεις επιτρεπόμενης υπαίθριας διαφήμισης καθορίζονται από τους Ο.Τ.Α. όσον αφορά τα διοικητικά τους όρια, ενώ οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις είναι αρμόδιες για τον καθορισμό χώρων υπαίθριας διαφήμισης κατά μήκος των εθνικών οδών, εκτός κατοικημένων περιοχών, του σιδηροδρομικού δικτύου, των αυτοκινητοδρόμων, των οδών ταχείας κυκλοφορίας, καθώς και στους χώρους των σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινήτων.

Ο σαφής διαχωρισμός αρμοδιοτήτων και η μη αλληλοεπικάλυψη των φορέων οδηγεί ευκολότερα στην αντιμετώπιση του προβλήματος.

Η καταγραφή των παρανομιών, η επιτόπια αυτοψία και η σύνταξη έκθεσης, η κλίση προς ακρόαση του διαφημιζόμενου ή του διαφημιστή, η έκδοση απόφασης για την αποξήλωση παράνομων διαφημιστικών πλαισίων και τέλος η ανάθεση, μέσω εργολαβιών, των εργασιών καθαίρεσης των υπαίθριων διαφημίσεων, είναι η συνήθης διαδικασία διαπίστωσης και αφαίρεσης των παρανόμων υπαίθριων διαφημιστικών. Διαδικασία που εκ πρώτης όψεως φαίνεται αυστηρή, όσο και απλή, αλλά η οποία πολλές φορές αποδεικνύεται εξαιρετικά πολύπλοκη και αναποτελεσματική.

Τα τελευταία χρόνια, σύμφωνα με δημοσιεύματα, δελτία τύπου, αλλά και με την ενημέρωση που είχαμε από αρμόδιους φορείς στην Επιτροπή μας, από την πληθώρα παράνομων

επιγραφών και διαφημιστικών πλαισίων, έχουν αποξηλωθεί πάρα πολλές πινακίδες, με προτεραιότητα των πλέον επικίνδυνων για την Οδική ασφάλεια, όπως έχουν επιβληθεί και αρκετά μεγάλα πρόστιμα.

Ο τακτικός έλεγχος και η άμεση επέμβαση αφαίρεσης των παράνομων πινακίδων είναι τα μέσα που μπορούν να αποθαρρύνουν τους παραβάτες και σταδιακά να εξαλείψουν το πρόβλημα της παράνομης υπαίθριας διαφήμισης.

Ας σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τις έρευνες, ποσοστό της τάξεως του 1,4% του συνόλου των ατυχημάτων, οφείλεται στην απόσπαση προσοχής των οδηγών λόγω των διαφημιστικών πινακίδων. Η καταπολέμηση των παρανομιών λοιπόν, αποτελεί υποχρέωση του κράτους, από τη στιγμή που η Οδική Ασφάλεια είναι δικαίωμα του καθενός, έχοντας άμεση σχέση με την προστασία της ζωής και της υγείας οδηγών, εποχούμενων και πεζών.

**ΣΤ. ΤΑ ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Ο  
ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

**A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Αν και στατιστικά τα περισσότερα ατυχήματα που συμβαίνουν στους δρόμους της χώρας μας προκαλούνται από μεταφορικά μέσα ιδιωτικής χρήσης, έχει παρατηρηθεί ότι τα ατυχήματα που προκαλούνται από βαρέα οχήματα εμπορευματικών και επιβατηγών μεταφορών τις περισσότερες φορές είναι τα πλέον σοβαρά και συνήθως θανατηφόρα.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο λόγος αυτών των ατυχημάτων, αποδίδεται σε ανθρώπινο λάθος. Δεν είναι λίγες οι φορές που έχουν δημιουργηθεί σοβαρά ατυχήματα λόγω κούρασης του οδηγού, μειωμένων ανταντακλαστικών, ακόμα και από έλλειψη ελέγχου του οχήματος λόγω υπέρβαρου. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις τα ατυχήματα αποδίδονται σε ανθρώπινο λάθος. Είναι όμως έτσι ακριβώς;

**B. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

Κατά την ανάλυση τέτοιας φύσης ατυχημάτων έχει παρατηρηθεί συχνά ότι, οι ταχογράφοι των οχημάτων δείχνουν μεγάλη διάρκεια συνεχούς οδήγησης, χωρίς την ύπαρξη δεύτερου οδηγού, όπως και κακή συντήρηση του οχήματος, ενώ άλλες φορές αναδεικνύονται σημαντικά τεχνικά προβλήματα που έχουν σχέση με το οδικό δίκτυο επαρχιακών και νησιωτικών δρόμων. Έρχεται λοιπόν δικαίως το ερώτημα: πόσο ανθρώπινο μπορεί να είναι το λάθος, όταν οι οδηγοί εξαναγκάζονται πολλές φορές να οδηγούν ακόμα και 20 συνεχόμενες ώρες ή να οδηγούν χωρίς να έχει γίνει προληπτικός υγειονομικός και ψυχολογικός έλεγχος; Πόση ευθύνη μπορεί να έχει ο οδηγός, όταν ο εργοδότης του τον αναγκάζει να οδηγή υπέρβαρο φορτίο ή δεν έχει εξασφαλίσει τη σωστή συντήρηση των οχημάτων του;

Πόσο ανθρώπινο μπορεί να είναι το λάθος του οδηγού σχολικού λεωφορείου που εκτελεί μονοήμερη ή πολυήμερη εκδρομή, κατά τη διάρκεια της οποίας απαιτούνται αυξημένες ώρες οδήγησης, χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα αντικατάστασης του οδηγού ανά τρεις ώρες από συνοδηγό;

Σε αυτά τα ερωτήματα, κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής, έγινε προσπάθεια να αναλυθεί περαιτέρω ο λόγος αυτός με στόχο την προώθηση αντίστοιχων πρωτοβουλιών που θα συνεισφέρουν σε μεγαλύτερη οδική ασφάλεια.

Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής δόθηκε η δυνατότητα σε αρμόδιους φορείς να εκφράσουν τις απόψεις τους και τις προτάσεις τους σχετικά με την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στα βαρέα οχήματα εμπορευματικών και επιβατηγών μεταφορών.

Από όλες τις πλευρές, αναδείχθηκαν οι ιδιομορφίες του επαγγέλματος του οδηγού και οι ιδιαιτερότητες που υπάρχουν, καθώς και η προώθηση μέτρων για αυστηρότερους ελέγχους.

Παρακάτω, παρατίθενται τα προβλήματα που αναδείχθηκαν κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής:

- Μη τήρηση του νομοθετικού πλαισίου περί συνθηκών εργασίας των οδηγών και περιορισμένοι έλεγχοι
- Η μείωση του βασικού μισθού στα επίπεδα του κατώτατου είχε ως αποτέλεσμα οι επαγγελματίες οδηγοί να καταφεύγουν σε ανάληψη επιπλέον δρομολογίων, με ό,τι συνέπεια μπορεί αυτό να επιφέρει στην ασφάλεια τόσο των οδηγών όσο και των υπολοίπων χρηστών των αυτοκινητοδρόμων.
- Έλλειψη ποιοτικού και ουσιαστικού υγειονομικού και ψυχιατρικού ελέγχου των οδηγών.
- Μη θεσμοθέτηση δεύτερου οδηγού κατά τη διάρκεια των εκδρομών, τουριστικών ή σχολικών.
- Οι χρηματικές ποινές που επιβάλλονται στις εταιρείες μεταφοράς για μεταφορά υπέρβαρου φορτίου φαίνεται να μην αποδίδουν, αλλά να θεωρούνται απλά ως ένα επιπλέον λειτουργικό κόστος για τις εταιρείες.

## **Γ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Με βάση τις προτάσεις που κατατέθηκαν, θεωρείται αναγκαίο πλέον να προχωρήσει η Πολιτεία σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις όπως αυτές αποτυπώνονται παρακάτω.

1. Προγραμματισμός της εργασίας του οδηγού πριν την αναχώρηση, πράγμα το οποίο θα επιφέρει βελτίωση του ελέγχου
2. Σε εκδρομές ημερήσιες ή πολυήμερες και ιδιαίτερα στις σχολικές εκδρομές, τη θεσμοθέτηση του δεύτερου οδηγού.
3. Νομοθέτηση αυστηρών ποινών (πχ αφαίρεση άδειας κυκλοφορίας) στις μεταφορικές εταιρείες σε περίπτωση παράβασης νομοθεσίας με υπαιτιότητά τους.
4. Αυστηροποίηση εργασιακών σχέσεων των οδηγών και υποχρεωτική κατάθεση πιστοποιητικού υγείας και ψυχιατρικού ελέγχου.
5. Αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου οχημάτων και ανανέωση του στόλου με αξιοποίηση προγραμμάτων απόσυρσης
6. Ένταξη συστημάτων εναλλακτικής ενέργειας για φωτισμό στους επαρχιακούς δρόμους
7. Τεχνική κατάρτιση μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων των αστυνομικών οργάνων που καταγράφουν ατυχήματα και αξιοποίηση αυτών των πληροφοριών από τις τοπικές αρχές και αρμόδιες υπηρεσίες για βελτίωση του οδοστρώματος .
8. Δημιουργία τοπικής υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ανεξάρτητης από την τοπική αυτοδιοίκηση, που θα είναι υπεύθυνη για επαρχιακά και δημοτικά οδικά δίκτυα.

**IV.** Οι ανωτέρω Εισηγήσεις έγιναν δεκτές, ομοφώνως της κυρίας Γεννιά και κατά πλειοψηφία οι υπόλοιπες κατά τη συνεδρίαση της 16<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2018 και συναπαρτίζουν την Έκθεση της Επιτροπής, η οποία υποβάλλεται προς την Ολομέλεια της Βουλής.

**Αθήνα, 16 Οκτωβρίου 2018**

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ**

**Ο Α΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**Ο Β΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ**

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

**ΑΝΝΑ ΒΑΓΕΝΑ  
ΓΕΩΡΓΙΑ ΓΕΝΝΙΑ  
ΕΥΣΤΑΘΙΑ (ΕΦΗ) ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ –  
ΣΑΛΤΑΡΗ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΗΒΑΙΟΣ  
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ  
ΠΕΤΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ  
ΗΛΙΑΣ ΚΩΣΤΟΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ**

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ  
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (ΜΑΝΟΣ) ΚΟΝΣΟΛΑΣ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ  
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΡΕΓΟΣ  
ΣΤΑΥΡΟΣ ΤΑΣΣΟΣ  
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ  
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ  
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ**