



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΟΥΤΣΗ

ΑΘΗΝΑ 2017

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

I. Συγκρότηση - Σύνθεση και Αντικείμενο της Επιτροπής.....	5
II. Συνεδριάσεις της Επιτροπής και πρόσωπα, που κλήθηκαν σε ακρόαση.....	7
III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ	
A. Τροχαία Ατυχήματα - Στατιστική Ανάλυση και Πρόγραμμα Δράσεων Άμεσης Εφαρμογής Εισηγητής: Ουρσουζίδης Γεώργιος	13
B. Η Κυκλοφοριακή Αγωγή, ως Υποχρεωτικό Μάθημα σε όλες τις Βαθμίδες της Εκπαίδευσης και η Οδική Ασφάλεια Εισηγητρια: Γεωργοπούλου – Σαλτάρη Ευσταθία (Έφη).....	37
Γ. Τα Πρόστιμα των Παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.. υπό το Πρίσμα της Βελτίωσης της Οδικής Ασφάλειας Εισηγητής: Καβαδέλλας Δημήτριος	41
Δ. Οι Σύγχρονες Τεχνολογίες στα Οχήματα - η Παλαιότητα και η Συντήρηση των Κυκλοφορόντων Οχημάτων Εισηγητής: Καββαδός Αθανάσιος.....	43
Ε. Οι Επικίνδυνες Εμπορευματικές Οδικές Μεταφορές και οι Συνέπειές τους στην Οδική Ασφάλεια Εισηγήτρια: Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη).....	45
ΣΤ. Τα Πρόστιμα των Παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.. υπό το Πρίσμα της Βελτίωσης Εισηγητής: Κονσόλας Εμμανουήλ.....	49
Ζ. Προσωπικές, Οικογενειακές, Επαγγελματικές, Κοινωνικές, Δικαστικές και Οικονομικές Συνέπειες μετά το Τροχαίο Ατύχημα Εισηγητής: Κουτσούμπας Ανδρέας.....	51
Η. Κυκλοφοριακή Αγωγή σε όλες τις Βαθμίδες Εκπαίδευσης Εισηγητής: Κωνσταντόπουλος Δημήτριος.....	55
Θ. Η Εκπαίδευση των Υποψήφιων Οδηγών και ο Ρόλος της στη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας Εισηγητής: Λαζαρίδης Γεώργιος.....	57
Ι. Οι Παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. και οι Επιπτώσεις στην Οδική Ασφάλεια – Τα Πρόστιμα των Παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.. υπό το Πρίσμα της Βελτίωσης της Οδικής Ασφάλειας Εισηγητής: Παπαφιλίππου Γεώργιος.....	61
ΙΑ. Ο Σχεδιασμός, η Χωροθέτηση, η Συντήρηση των Κυκλοφοριακών Σημάνσεων και η Οδική Ασφάλεια Εισηγητής: Σπαρτινός Κωνσταντίνος.....	67
IV. Έγκριση της Έκθεσης της Επιτροπής.....	71

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄
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 Β΄ Τακτική Σύνοδο της ΙΖ΄ Περιόδου, η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας συνεστήθη με την υπ' αριθμ. 737/530, από 18 Ιανουαρίου 2017, 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. Γεωργία Γεννιά, Ευσταθία (Έφη) Γεωργοπούλου – Σαλτάρη, Νικόλαο Θηβαίο, Ευαγγελία (Εύη) Καρακώστα, Πέτρο Κωνσταντινέα, Ηλία Κωστοπαναγιώτου, Νικόλαο Μανιό, Γεώργιο Ουρσουζίδη, Γεώργιο Παπαφιλίππου, Κωνσταντίνο Σπαρτινό, Αθανάσιο Καββαδά, Γεώργιο Κασαπίδη, Εμμανουήλ (Μάνο) Κόνσολα, Ανδρέα Κουτσούμπα, Κωνσταντίνο Τασούλα, Δημήτριο Κωνσταντόπουλο, Κωνσταντίνο Μπαρμπαρούση, Σταύρο Τάσσο, Γεώργιο Λαζαρίδη, Δημήτριο Καβαδέλλα και Γρηγόριο Ψαριανό.

Πρόεδρος της Επιτροπής εξελέγη, στις 25 Ιανουαρίου 2017, ο Βουλευτής, κ. Γεώργιος Ουρσουζίδης. Το αξίωμα του Α΄ Αντιπροέδρου της Επιτροπής κατέλαβε ο Βουλευτής, κ. Ευάγγελος Μπασιάκος και του Γραμματέως ο Βουλευτής, κ. Δημήτριος Κωνσταντόπουλος. Για το αξίωμα του Β΄ Αντιπροέδρου δεν υπεβλήθη πρόταση υποψηφιότητας.

Οι Βουλευτές, κ.κ. Βασίλειος Γιόγιακας, Γεώργιος Στύλιος και Ευάγγελος Μπασιάκος που μετείχαν στην αρχική σύνθεση της Επιτροπής, αντικαταστάθηκαν από τους Βουλευτές, κ.κ. Ανδρέα Κουτσούμπα, Κωνσταντίνο Τασούλα και Γεώργιο Κασαπίδη, σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 1618/1128/6-2-2017 και 2640/1788/1-3-2017, αποφάσεις του Προέδρου της Βουλής.

Στις 22 Ιουνίου 2017 το αξίωμα του Α΄ Αντιπροέδρου της Επιτροπής κατέλαβε ο Βουλευτής, κ. Ανδρέας Κουτσούμπας.

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 18 συνεδριάσεις, συνολικής διάρκειας 30 περίπου ωρών, κατά τις οποίες εκλήθησαν σε ακρόαση, προς ενημέρωση των μελών της, Υφυπουργοί, εκπρόσωποι της ΕΛ.ΑΣ., Καθηγητές, εκπρόσωποι Ο.Τ.Α. και Φορέων, όπως εμφανίζεται στο αντίστοιχο Κεφάλαιο της Έκθεσης.

II. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΚΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ

1. Συνεδρίαση της 13ης Οκτωβρίου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής για: α) τις δράσεις του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) και την προαγωγή της ασφάλειας όλων των μέσων μεταφοράς και β) τον ρόλο και τις δράσεις του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (Ε.Κ.Α.Β.), αμέσως μετά το τροχαίο ατύχημα, από τους κ.κ. Ευάγγελο Μπεκιάρη Διευθυντή του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών, Μαρία Πάνου, Επικεφαλής του Τομέα Α του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών, Ευαγγελία Γαϊτανίδου, συνεργάτη του Τομέα Α του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών, Κωνσταντίνο Καρακατσιανόπουλο Πρόεδρο του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας και Κωνσταντίνο Λαζαράκη, Αναπληρωτή Προϊστάμενο Διεύθυνσης Οργάνωσης & Συντονισμού του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας.

2. Συνεδρίαση της 1ης Δεκεμβρίου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής για την Οδική Ασφάλεια υπό το πρίσμα των γνώσεων και των εμπειριών εκπροσώπων: α) της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και β) της Αττικής Οδού και των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων. Τα μέλη ενημέρωσαν η Προϊσταμένη της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ο κ. Βασίλειος Χαλκιάς, Πρόεδρος της μη κερδοσκοπικής εταιρείας «Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια» (HELLASTRON).

3. Συνεδρίαση της 12ης Ιανουαρίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Η οδική ασφάλεια υπό το πρίσμα του ρόλου της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και της ασφαλούς μεταφοράς των εμπορευμάτων. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, κ. Άρης Ζωγράφου και το μέλος του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, κ. Θεόδωρος Μπαρόγιωργας και ο Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων, κ. Χρήστος Σερετίδης.

4. Συνεδρίαση της 19ης Ιανουαρίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Οι επιπτώσεις των τροχαίων ατυχημάτων στους συμπολίτες μας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν, με την πολύτιμη εμπειρία τους, οι κ.κ. Ιωάννης Κωστάκης, παραολυμπιονίκης κολύμβησης και Νικόλαος Κοϊνάκης, που υπέστησαν σοβαρά τροχαία ατυχήματα.

5. Συνεδρίαση της 25ης Ιανουαρίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Εκλογή Προεδρείου.

6. Συνεδρίαση της 2ας Φεβρουαρίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Η Οδική Ασφάλεια και τα πρόστιμα παραβάσεων σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών και ο κ. Δημήτριος Αθανασόπουλος, Προϊστάμενος Κλάδου Τάξης του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας.

7. Συνεδρίαση της 16ης Φεβρουαρίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Πρόστιμα παραβάσεων σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Ελένη Καρύδη, Πρόεδρος της Εταιρείας Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων «Ε.Υ.ΘΥ.Τ.Α. ΡΟΔΟΥ-ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ», Γεώργιος Κουβίδης, Πρόεδρος του Πανελλαδικού Συλλόγου SOS Τροχαία Εγκλήματα και Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά, Πρόεδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς».

8. Συνεδρίαση της 23ης Φεβρουαρίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Οι εκπαιδευτές οδήγησης και ο ρόλος τους στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Διαμαντής Ηλιάδης, Αθανάσιος Καλύβας και Βασίλειος Κοτίδης, Πρόεδρος, Γενικός Γραμματέας και Υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων, αντιστοίχως, της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης και οι κ.κ. Στέφανος Πορτσέλλης, Γεώργιος Λεβέντης και Νικόλαος Τόππος, Πρόεδρος, Ταμίας και Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου, αντιστοίχως, του Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδηγών και Κυκλοφοριακής Αγωγής Νομού Δωδεκανήσου.

9. Συνεδρίαση της 9ης Μαρτίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Α. Η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής στις βαθμίδες της εκπαίδευσης και ο ρόλος της στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε η κυρία Σοφία Προβατάρη, εκπαιδευτικός, εισηγήτρια στο Ινστιτούτο Εκπαιδευτικής Πολιτικής (Ι.Ε.Π.).

Β. Μετακινήσεις πολιτών και οδική ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κυρίες Ίλια Ιατρού και Αναστασία Χαμηλοθώρη, εκπρόσωποι της Ομάδας «Μαμάδες στον δρόμο».

10. Συνεδρίαση της 16ης Μαρτίου 2017

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

Α. Η παραμετρική ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων και η Οδική Ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Βασίλειος Προφυλλίδης, Καθηγητής Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομίας Μεταφορών του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης.

Β. Η αρωγή και η αλληλεγγύη στις οικογένειες των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Σταύρος Πολέντας και Μανώλης Λεράκης, Πρόεδρος και Επιστημονικός Σύμβουλος του Συλλόγου Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογένειων Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων Περιφέρειας Κρήτης «Ο ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΣΤΗΡΙΖΩ», αντιστοίχως.

11. Συνεδρίαση της 30ης Μαρτίου 2017

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

Α. Έρευνα των συνθηκών των τροχαίων ατυχημάτων στους επαγγελματίες δικυκλιστές. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Δημήτριος Ναθαναήλ, Επίκουρος Καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Β. Από το συμβατικό δίπλωμα οδήγησης στο «δίπλωμα κινητικότητας». Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Θάνος Βλαστός και Ευθύμιος Μπακογιάννης, Καθηγητές του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

12. Συνεδρίαση της 27ης Απριλίου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Α. Ο ρόλος των Μέσων Μαζικής Επικοινωνίας στη διαμόρφωση της κυκλοφοριακής αγωγής των πολιτών. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Γεώργιος Πλειός, Καθηγητής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών και μέλος του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης.

Β. Τοπική Αυτοδιοίκηση και Οδική Ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Νικόλαος Χιωτάκης, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας.

13. Συνεδρίαση της 25ης Μαΐου 2017

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ο ρόλος της Τεχνολογίας των οχημάτων στην Οδική Ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Βλάσιος Κουτσούκος, Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Πτυχιούχων Μηχανικών Οχημάτων, ο κ. Πασανίας Τσούλας, Γραμματέας του Συλλόγου, ο κ. Λίνος Κουντουράς, Επίτιμο Μέλος και ο κ. Δαμιανός Ρόρρης, Μέλος του Συλλόγου.

14. Συνεδρίαση της 8ης Ιουνίου 2017

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

Α. Περιφέρεια Αττικής και Οδική Ασφάλεια.

Β. Η Οδική Ασφάλεια υπό το πρίσμα του Ο.Α.Σ.Α.. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν η κυρία Αγγελική Σαπουνά, Αντιπεριφερειάρχης Αττικής και ο κ. Αθανάσιος Μοσχολέας, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Διαχείρισης Μητροπολιτικών Υποδομών της Περιφέρειας Αττικής, καθώς επίσης ο κ. Ιωάννης Σκουμπούρης, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.).

15. Συνεδρίαση της 22ας Ιουνίου 2017

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

Α. Εκλογή Αντιπροέδρου της Επιτροπής.

Β. Ατυχήματα μεγάλης έκτασης κατά την οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Χρήστος Σερετίδης, Πρόεδρος, Γεώργιος Χαραλαμπίδης, Αντιπρόεδρος, Λάμπρος Γεωργακλής, Σύμβουλος, Παναγιώτης Ξένος, Αναπληρωματικό Μέλος και η κυρία Γιώτα Γιαννιώτη, Γενική Γραμματέας του Πανελληνίου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (Π.Σ.Σ.Α.Μ.Ε.Ε.), αντιστοίχως.

16. Συνεδρίαση της 12ης Ιουλίου 2017

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

Α. Γενικά ζητήματα οδικής ασφάλειας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Γεώργιος Βασιλάκης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων.

Β. Κάθετη πληροφοριακή σήμανση. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Ιορδάνης Ελευθεράκης, Αρχιτέκτων Μηχανικός.

17. Συνεδρίαση της 27ης Ιουλίου 2017

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

Α. Ο σχεδιασμός της κάθετης και οριζόντιας κυκλοφοριακής σήμανσης και η σημασία της για την Οδική Ασφάλεια. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε η κυρία Μανιώ Χατζοπούλου, Προϊσταμένη του Τμήματος Οδικής Ασφάλειας, Σήμανσης και Σηματοδότησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Β. Η Οδική Ασφάλεια και τα βαρέα οχήματα εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών - Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών.

18. Συνεδρίαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2017

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

A. Η συμβολή και ο ρόλος των Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Κωνσταντίνος Βήκας και Αντώνιος Πολυχρονόπουλος, Πρόεδρος και Τεχνικός Σύμβουλος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., αντιστοίχως.

B. Η Οδική ασφάλεια και τα Βαρέα Οχήματα Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών. Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Απόστολος Κενανίδης και Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης, Πρόεδρος και Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Φορηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας, Οδικών, Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών (Ο.Φ.Α.Ε.), αντιστοίχως.

III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

**A. ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΔΡΑΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

I. Διαχρονική εξέλιξη του φαινομένου των ατυχημάτων

Η ανακάλυψη του τροχού αποτέλεσε τον βασικό μοχλό στήριξης των υποτυπωδών μέσων μεταφοράς, την απαρχή της επανάστασης των μεταφορών και της βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου του ανθρώπου.

Ποτέ δεν θα μπορούσαν να φανταστούν ο Γάλλος Nicolas-Joseph Cugnot (Νικολά Ζοζέφ Κινιό), όταν το έτος 1770 κατασκεύασε ένα ατμοκίνητο όχημα, το πρώτο αυτοκίνητο, ούτε ο Γερμανός Daimler (Νταίμλερ), που το έτος 1886 παρέδωσε στο εμπόριο το πρώτο βενζινοκίνητο αυτοκίνητο, ότι αυτό, με την τεχνολογική εξέλιξη, θα αποτελούσε το βασικότερο μέσο μεταφοράς, που διευκολύνει σε σημαντικό βαθμό τη ζωή των ανθρώπων στον πλανήτη μας, πλην όμως με σημαντικές επιπτώσεις.

Αυτές, ακριβώς, τις επιπτώσεις μελετά η επιστήμη της στατιστικής, προκειμένου, να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την αντιμετώπιση των δυσμενών συνεπειών της κυκλοφορίας των οδικών μέσων μεταφοράς και ιδιαίτερα έναν πολύ σημαντικό παράγοντα, αυτόν των τροχαίων ατυχημάτων.

Πολλοί εισηγητές έκαναν αναφορές σε στατιστικά στοιχεία, όμως ο καθηγητής κ. Προφυλλίδης, ήταν αυτός που μας παρουσίασε το θέμα αναλυτικά, με επιστημονική τεκμηρίωση και σαφήνεια. Η παρούσα εισήγηση αντλεί στοιχεία κυρίως από την τοποθέτηση του κ. Προφυλλίδη, αλλά και άλλων εισηγητών.

Στην Αγγλία, καταγράφεται το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα, το οποίο αφορά σύγκρουση αυτοκινήτου με πεζό (γυναίκα) και συνέβη στις 17/8/1896. Η σχετική ανακοίνωση στον ημερήσιο τύπο, ανέφερε:

«Βρετανός αυτοκινητιστής, οδηγών το αυτοκίνητό του με πλήρη ταχύτητα, απώλεσε τον έλεγχο του οχήματός του και δεν ηδυνήθη ν' αποφύγει σύγκρουση με την κα Ντρισκόλ, η οποία μετ' ολίγον απέθανε στο Νοσοκομείο.»

Μπροστά στην Πύλη του Αδριανού, στις 5/3/1907, σημειώθηκε το πρώτο τροχαίο ατύχημα στη Χώρα μας, με θύμα επίσης γυναίκα, μια 25χρονη μητέρα δύο παιδιών, που παρασύρθηκε από αυτοκίνητο - ένα από τα επτά αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν τότε στην Αθήνα - όταν επιχείρησε να διασχίσει τη λεωφόρο Συγγρού. Τα δύο πρώτα λοιπόν θύματα τροχαίου ήταν γυναίκες.

Η διαχρονική εξέλιξη του φαινομένου των ατυχημάτων συναρτάται άμεσα με τον αριθμό των μέσων μεταφοράς, τις κυκλοφοριακές συνθήκες, την ταχύτητα και γενικώς με όλους εκείνους τους παράγοντες που σχετίζονται με τις παραμέτρους: άνθρωπος – όχημα – οδός. Αναμφισβήτητα, η ανθρωπότητα δεν ήταν δυνατόν να προβλέψει το τίμημα της επανάστασης των μέσων μετακίνησης.

Η ανθρωπότητα στέκεται αμήχανη απέναντι στο κακό, γιατί πλέον το όχημα αποτελεί αναπόσπαστο κρίκο του ανθρώπου με τη βιομηχανία και την κατανάλωση των παραγόμενων αγαθών.

Οι στατιστικές μελέτες δείχνουν ότι, με αποσπασματικές κινήσεις πρόληψης, λίγες χώρες καταφέρνουν να μειώσουν τα τροχαία ατυχήματα και να θέσουν υπό έλεγχο τις συνέπειές τους.

Ενώ τα στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα δείχνουν ότι στοιχίζουν εκατομμύρια ζωές και έχουν ανυπολόγιστο οικονομικό κόστος, η διεθνής κοινότητα αδιαφορεί - με ελάχιστες εξαιρέσεις - καθώς δεν λαμβάνει αποτελεσματικά μέτρα για την πρόληψη των ατυχημάτων. Ο τζίρος είναι πολύ μεγάλος και κάμποι επωφελούνται, δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι:

Ο δείκτης των τροχαίων ατυχημάτων σε μια χώρα είναι άμεσα συνδεδεμένος με τον δείκτη διαφθοράς.

Δεν υπάρχει ημέρα στην Ελλάδα, χωρίς τροχαία ατυχήματα. Το 2000 είχαμε κατά μέσο όρο 5,75 νεκρούς ανά ημέρα, ενώ, τα τελευταία τρία χρόνια (2014, 2015 και 2016), ο μέσος όρος έπεσε στους 2,21 νεκρούς ανά ημέρα (λόγω υποδομών, οικονομικής κρίσης κ.λπ.). Εφέτος, μέχρι τις 26.9.2017, ο μέσος όρος μειώθηκε στους 1,98 νεκρούς ανά ημέρα.

Τα οδικά τροχαία ατυχήματα στη Χώρα μας, παρουσιάζουν ξεχωριστό ενδιαφέρον για την ευρωπαϊκή πραγματικότητα, διότι ο σχετικός δείκτης είναι πολύ μεγαλύτερος από εκείνον των ευρωπαϊκών χωρών, κυρίως των Βόρειων.

Τα οδικά τροχαία ατυχήματα αποτελούν για τη Χώρα, ίσως, το πιο οξύ κοινωνικό πρόβλημα.

Κανένα έμβιο ον δεν θέλει να πεθάνει, όταν αντιλαμβάνεται κίνδυνο. Προσπαθεί να τον αποφύγει. Γιατί όμως σκοτώνονται οι Έλληνες στους δρόμους;

- Έχουμε άγνοια κινδύνου;
- Υπερεκτιμούμε τις δυνατότητές μας;
- Αδιαφορούμε για τον διπλανό μας και θεωρούμε σχεδόν βέβαιο ότι η παραβατικότητα δεν θα έχει αρνητικές συνέπειες για τον παραβάτη;
- Δεν έχουμε την απαραίτητη κυκλοφοριακή αγωγή;
- Η Πολιτεία αδιαφορεί για την οδική ασφάλεια των πολιτών;

Δυστυχώς η απάντηση στα ερωτήματα αυτά είναι μία και προφανής... ΝΑΙ

▲ Η έλλειψη αγωγής, η απάθεια και η αδιαφορία είναι από τα πιο επικίνδυνα συμπτώματα μιας κοινωνίας. Και ο μέσος Έλληνας είναι προκλητικά απαθής και αδιάφορος απέναντι στα τροχαία ατυχήματα και τις συνέπειές τους. Πολύ απλά, διότι θεωρεί ότι το πρόβλημα αφορά σε όλους του άλλους, εκτός από τον ίδιο. Όταν διαπιστώσει ότι το πρόβλημα είναι πολύ κοντά του, συνήθως είναι πολύ αργά, έχει ήδη υποστεί κάποιο τροχαίο ατύχημα ο ίδιος ή κάποιος οικείος του.

Οι αριθμοί είναι αμείλικτοι. Στη Χώρα μας, το 2016, συνέβησαν 11.439 τροχαία ατυχήματα, στα οποία 807 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους, περίπου 850 κατέληξαν βαριά τραυματίες (για να περάσουν το υπόλοιπο της ζωής τους σε κάποιο αναπηρικό καροτσάκι ή με κάποια πολύ σοβαρή επίπτωση στην υγεία τους) και περίπου 12.945 ήταν ελαφρά τραυματίες.

Σε όλους τους τομείς των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, οι συνέπειες από τα τροχαία ατυχήματα είναι τεράστιες και καταστροφικές, τόσο για τα θύματα, όσο και για τους θύτες, υπονομεύοντας παράλληλα βασικές λειτουργίες του Κράτους:

- Οικονομικές.
- Κοινωνικές.
- Παραγωγικές.
- Ασφαλιστικές.
- Δικαστικές.

Η Πολιτεία αρνείται να διαγνώσει τα αίτια του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, αρνείται να θεσμοθετήσει το προτεινόμενο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας και να επιβάλλει την εφαρμογή του. Αντ' αυτού, έχει ανατεθεί στην Υπηρεσία της Τροχαίας, η πρόληψη των ατυχημάτων. Με φιλότιμες, αλλά αποσπασματικές ενέργειες, με περιοδικούς ελέγχους - μέσω προστίμων - η τροχαία προσπαθεί να «επικοινωνήσει» με τους πολίτες σε μια «γλώσσα» που τους είναι παντελώς άγνωστη.

Έτσι ενώ όλοι, κρατικοί οργανισμοί, ιδιωτικοί φορείς, ινστιτούτα, εκπαιδευτικά ιδρύματα, επιστημονική κοινότητα, σύλλογοι παθόντων, κινήσεις πολιτών, αναγνωρίζουν το πρόβλημα και προσπαθούν μεμονωμένα να ενημερώσουν και να ευαισθητοποιήσουν τους πολίτες, η επίσημη Πολιτεία τους αγνοεί και δεν τους εντάσσει υπό την εποπτεία της. Δεν συντονίζει το τεράστιο αυτό δυναμικό, δεν θεσμοθετεί εργαλεία βελτίωσης της κατάστασης, ώστε να φέρει αποτελέσματα στην κατεύθυνση της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων και των ολέθριων συνεπειών τους, σε επίπεδο οικογενείας, αλλά και Πολιτείας.

Η ακρόαση των προσκληθέντων στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής είχε ένα κοινό χαρακτηριστικό:

Τη διαχρονική, συνειδητή απουσία της Πολιτείας από τον φυσικό της ρόλο, αυτόν του θεσμοθέτη, του συντονιστή και του εφαρμοστή του προτεινόμενου - από την επιστημονική κοινότητα - Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2011-2020, που η ίδια παρήγγειλε !

Παραθέτουμε, στη συνέχεια, μερικά ενδιαφέροντα στατιστικά στοιχεία και ορισμούς (για την κατανόησή εννοιών), όπως παρουσιάστηκαν από τους προσκεκλημένους εισηγητές, στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής.

II. Έννοιες και Χαρακτηριστικά τροχαίων ατυχημάτων

Ατύχημα, σύμφωνα με τον ορισμό της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (Π.Ο.Υ.), είναι ένα γεγονός απρόβλεπτο και ανεξάρτητο από τη θέληση του ανθρώπου και προκαλείται από εξωτερική δύναμη, που δρα γρήγορα και εκδηλώνεται με σωματική ή ψυχική βλάβη.

Τροχαίο ατύχημα, σύμφωνα με τον ορισμό επίσης της (Π.Ο.Υ.), είναι κάθε ατύχημα, το οποίο σχετίζεται με μηχανοκίνητο όχημα, που χρησιμοποιείται ή προορίζεται για τη μεταφορά ατόμων ή εμπορευμάτων, από ένα σημείο σε άλλο, και γίνεται στους δρόμους.

Αντικείμενο τροχαίου ατυχήματος, είναι το μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων και κινείται σε δημόσιους χώρους που προορίζονται για κυκλοφορία πεζών, οχημάτων ή ζώων.

Οδικό τροχαίο ατύχημα, είναι το ατύχημα από το οποίο επήλθε βλάβη σε πρόσωπα ή πράγματα, στο οποίο ενεπλάκη μηχανοκίνητο όχημα. Αυτός ο ορισμός είναι καταχωρημένος στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Δηλαδή, για τον χαρακτηρισμό ατυχήματος ως τροχαίου, απαιτείται όχημα κινούμενο σε οδό (ολόκληρη ή επιφάνεια του δρόμου που προορίζεται για δημόσια κυκλοφορία) και οδηγούμενο από πρόσωπο.

Θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα, ορίζεται το τροχαίο ατύχημα στο οποίο η σωματική βλάβη που υφίσταται το άτομο/θύμα έχει ως συνέπεια τον θάνατό του. Η πράξη του οδηγού του ατυχήματος, ο οποίος προκάλεσε από αμέλεια σωματική βλάβη ή θάνατο, προβλέπεται και τιμωρείται από την ελληνική ποινική νομοθεσία. Η ποινική δίωξη ασκείται αυτεπάγγελα. Η αστική ευθύνη βαρύνει και τους ασφαλιστικούς φορείς, οι οποίοι είναι υπόχρεοι να καλύψουν κάθε αστική διεκδίκηση (αποζημίωση για ανθρώπινα θύματα, τραυματισμούς).

Διάκριση των τροχαίων ατυχημάτων

Τα οδικά τροχαία ατυχήματα χαρακτηρίζονται και καταγράφονται, ανάλογα με το αποτέλεσμα σε:

- Θανατηφόρα.
- Σωματικών βλαβών .
- Υλικών ζημιών.

Ο διαχωρισμός αυτός είναι δυσχερής, αλλά και επισφαλής, ελάχιστα δε εξυπηρετεί την οργάνωση της πρόληψης. Το γεγονός αυτό εύκολα γίνεται αντιληπτό, αν λάβουμε υπόψη ότι ο ορισμός του νεκρού ενός οδικού τροχαίου ατυχήματος διαφέρει από χώρα σε χώρα.

Ο ορισμός, που προτείνεται από την οικονομική επιτροπή για την Ευρώπη, είναι, να θεωρείται νεκρός από τροχαίο, το άτομο που πεθαίνει μέσα σε 30 ημέρες από τη στιγμή του ατυχήματος και εξαιτίας αυτού.

Πολλές ευρωπαϊκές και άλλες χώρες, μεταξύ αυτών και η Χώρα μας, έχουν υιοθετήσει αυτόν τον ορισμό. Όμως, υπάρχουν αρκετές ακόμη χώρες, οι οποίες ακολουθούν διαφορετικούς ορισμούς. Έτσι π.χ. στην Ισπανία, θεωρούνται νεκροί τροχαίου ατυχήματος, όσοι πεθαίνουν σε 24 ώρες από τη στιγμή του ατυχήματος, στην Αυστρία σε 3 ημέρες, στη Γαλλία σε 6 ημέρες, στην Ιταλία σε 7 ημέρες και στις ΗΠΑ σε 1 χρόνο.

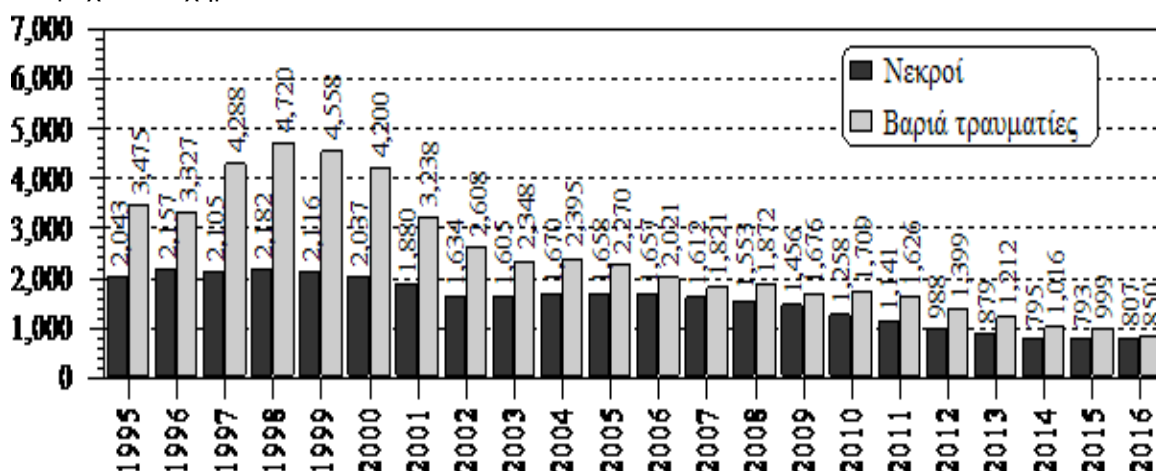
III. Ανάδειξη του προβλήματος της οδικής ασφάλειας

- Είναι κορυφαίο παγκόσμιο πρόβλημα, αφού αγγίζει όλες τις χώρες ανεξάρτητα του κοινωνικοπολιτικού συστήματος διακυβέρνησης.
- Είναι ουσιώδης συνιστώσα της δημογραφικής επιβίωσης και της οικονομικής προοπτικής ανάπτυξης κάθε κράτους.
- Είναι πρόβλημα πολυπαραμετρικό, πολυπαραγωγνικό, πολυεπίπεδο, υπερκομματικό, αλλά παραμένει βαθιά πολιτικό.
- Τα τροχαία ατυχήματα για να συμβούν, είναι απαραίτητη η συνδρομή των τριών παραγόντων: του οχήματος, του οδικού περιβάλλοντος και του ανθρώπου/χρήστη.
- Απαιτεί αντιμετώπιση με στιβαρή πολιτική βούληση, διάγνωση αιτιών, ιεραρχημένες παρεμβάσεις, συστηματική ανάλυση δεδομένων, θεσμοθέτηση κατάλληλου νομικού πλαισίου και αυστηρή εφαρμογή του.

Εξέλιξη αριθμών παθόντων από τροχαία στην Ελλάδα (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.).

Από το διάγραμμα που ακολουθεί, διαπιστώνουμε ότι τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης (2010-2016), η μείωση των παθόντων, είναι αισθητή σε σχέση με τα

προηγούμενα έτη. Βέβαια, αυτό εξηγείται από τη μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων, τη μείωση των διανυθέντων ετήσιων χιλιομετρικών αποστάσεων, αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων λόγω εξοικονόμησης καυσίμου που είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση της πιθανότητας εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα.



Στον **Πίνακα 1**, καταγράφονται αναλυτικά, ορισμένα βασικά μεγέθη για τα τροχαία ατυχήματα και τους παθόντες την τελευταία πενταετία, ενώ ο **Πίνακας 2** επικεντρώνεται στις μεταβολές (ποσοστιαίες και αριθμητικές), για το έτος 2016 σε σχέση με το 2015.

Πιν. 1: Αριθμός Ατυχημάτων και Παθόντων περιόδου 2012 – 2016

Έτος		2016	2015	2014	2013	2012
Ατυχήματα	Θανατηφόρα	753	754	745	802	899
	Σοβαρά	742	928	895	1.107	1.189
	Ελαφρά	9.901	9.929	10.037	10.145	10.099
	Σύνολο	11.396	11.611	11.677	12.054	12.197
Παθόντες	Νεκροί	807	805	799	874	984
	Βαριά τραυματίες	855	1.074	1.068	1.315	1.443
	Ελαφρά τραυματίες	12.945	12.959	13.216	13.510	13.791
	Σύνολο	14.607	14.838	15.083	15.699	16.218

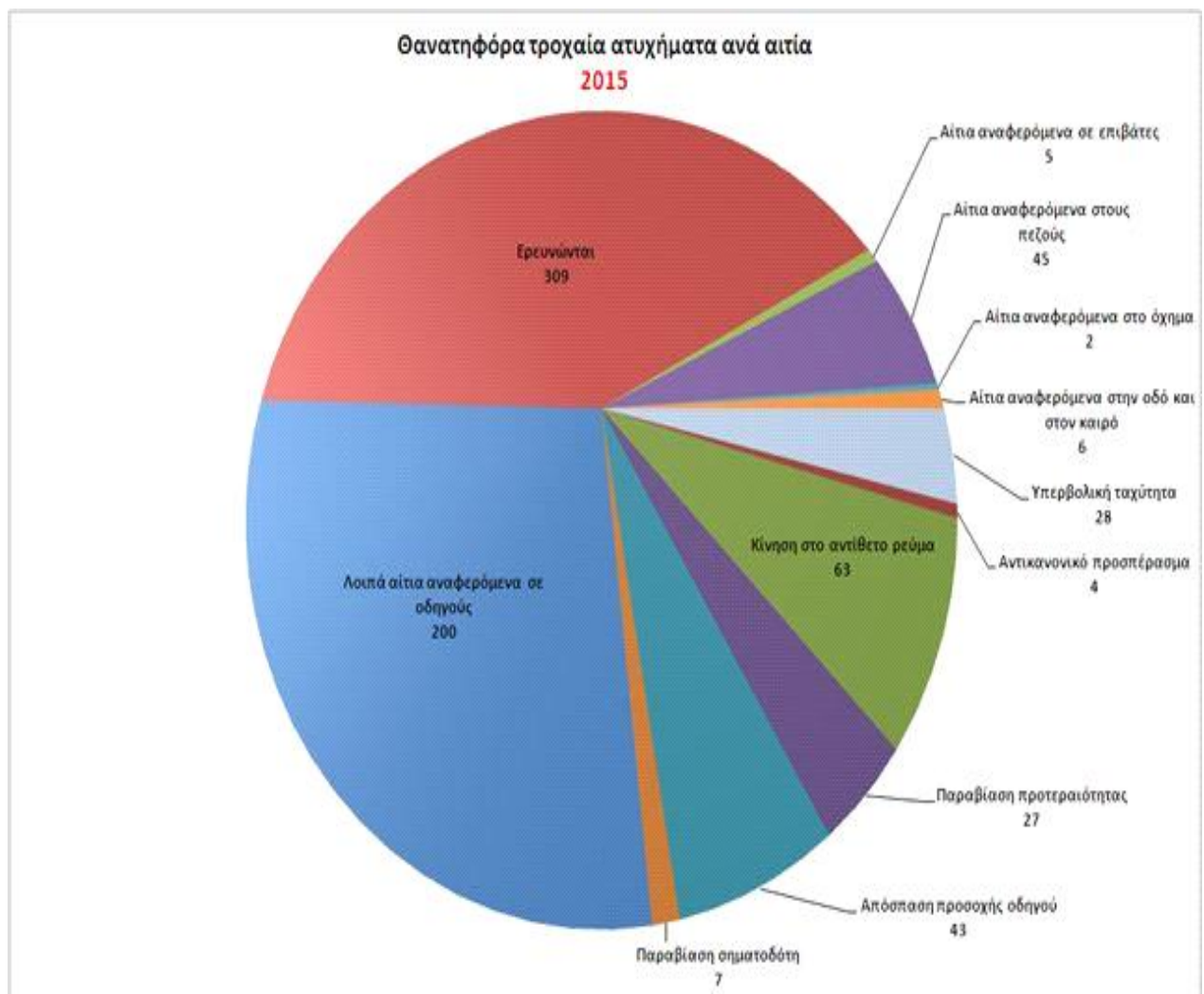
Πιν. 2: Ποσοστ. και Αριθμ. Μεταβολή Ατυχημ. και Παθόντων 2016 και 2015

		2016 σε σχέση με 2015	
		Ποσοστ. Μεταβολή	Αριθμητική Μεταβολή
Ατυχήματα	Θανατηφόρα	0,1%	-1
	Σοβαρά	-20%	-186
	Ελαφρά	-0,3%	-28
	Σύνολο	-1,9%	-213
Παθόντες	Νεκροί	0,2%	+2
	Σοβαρά τραυματίες	-20,4%	-219
	Ελαφρά τραυματίες	-0,1%	-14
	Σύνολο	-1,6%	-231

- Πολυτεχνείο Κρήτης Ηράκλειο, Καθηγητής Κων/νος Ζοπουνίδης Ακαδημαϊκός, Μιχαήλ Νικολαράκης Διδάκτορας Πολυτεχνείου Κρήτης, Νικόλαος Γιανναράκης Μεταπτυχιακός Ερευνητής.

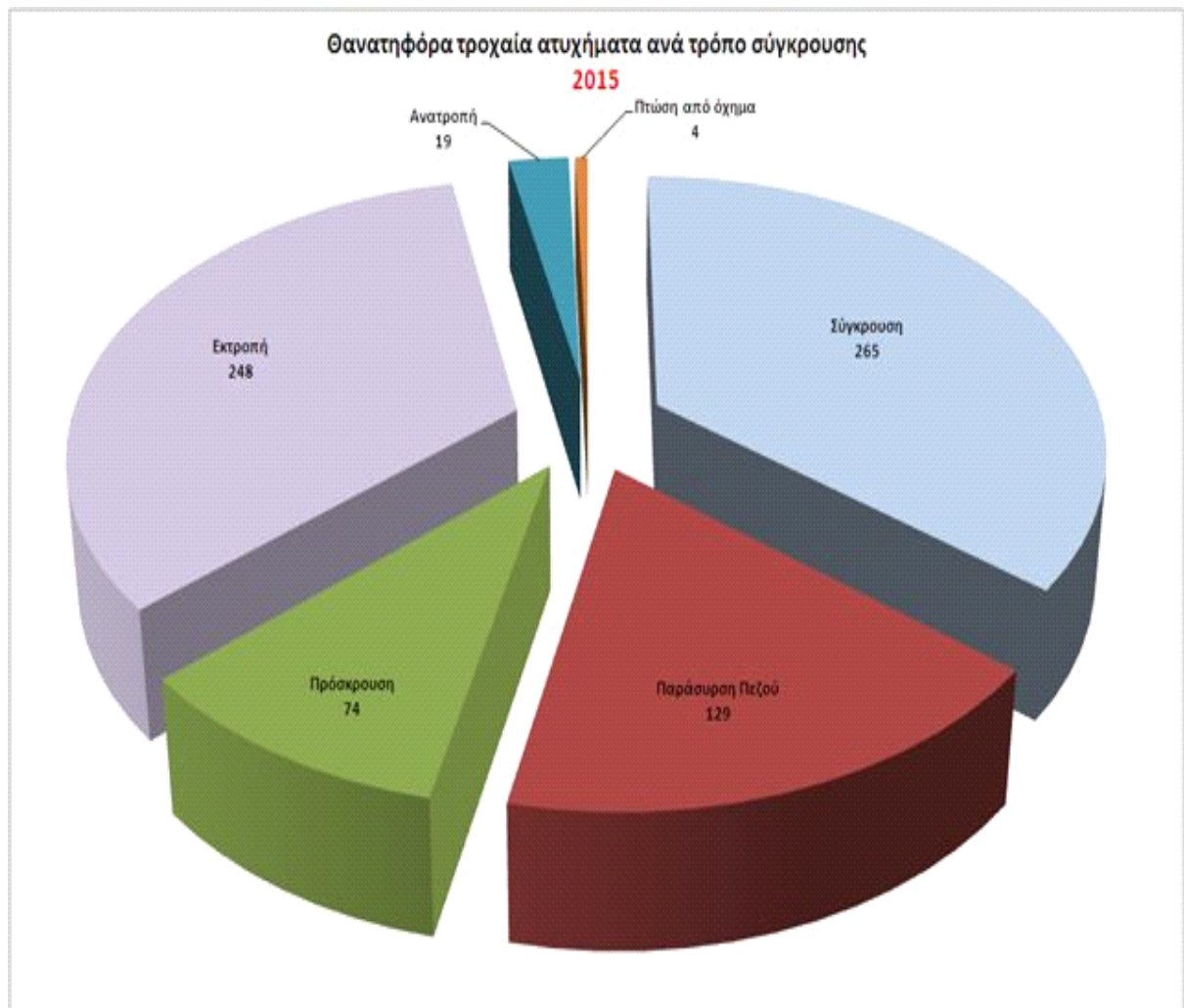
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα το 2015, ανά Αιτία

(Στοιχεία Ε.Κ.Α.Β.)



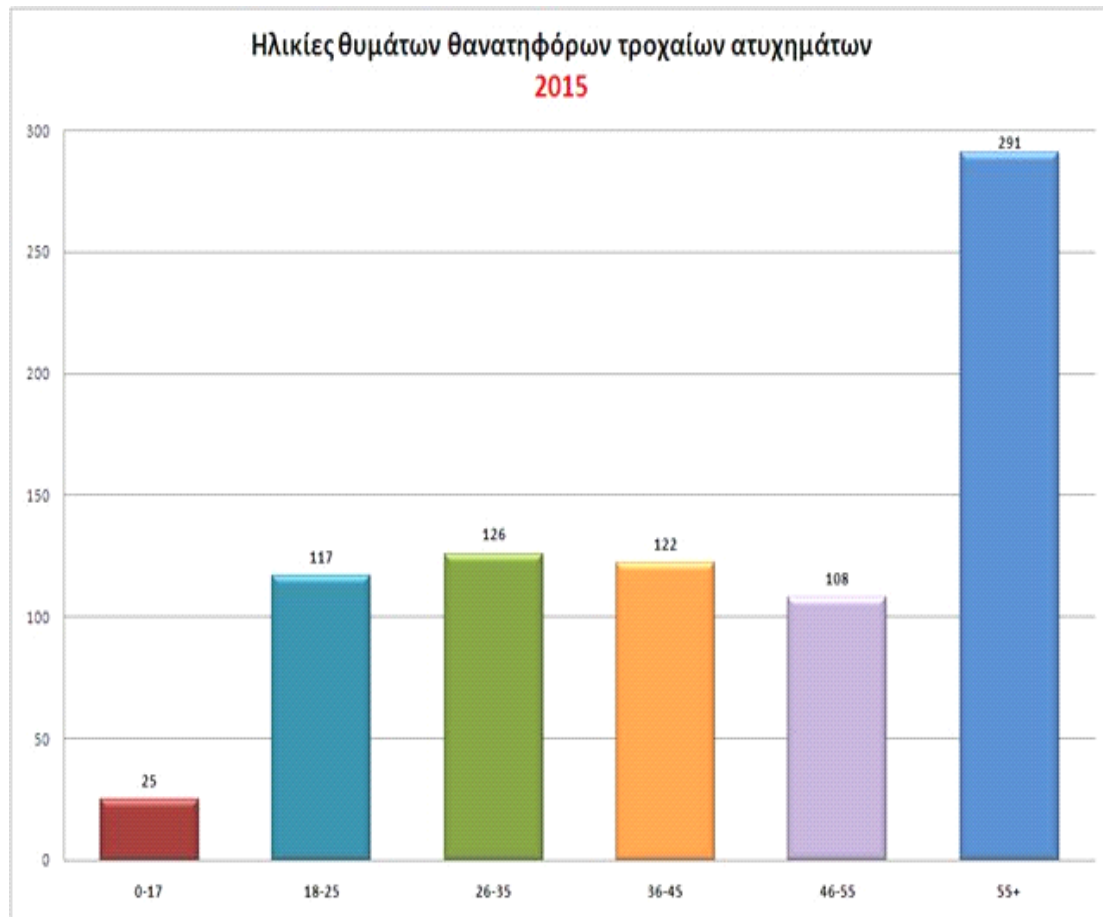
Από τα αριθμητικά στοιχεία του έτους 2015, που απεικονίζονται στο διάγραμμα, γίνεται σαφές ότι η δεσπόζουσα αιτία πρόκλησης των τροχαίων ατυχημάτων, είναι ο παράγοντας άνθρωπος, που συμμετέχει σε ατύχημα, κυρίως ως οδηγός οχήματος, ως επιβάτης οχήματος, αλλά και ως πεζός.

Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα το 2015, ανά τρόπο σύγκρουσης (Στοιχεία Ε.Κ.Α.Β.)



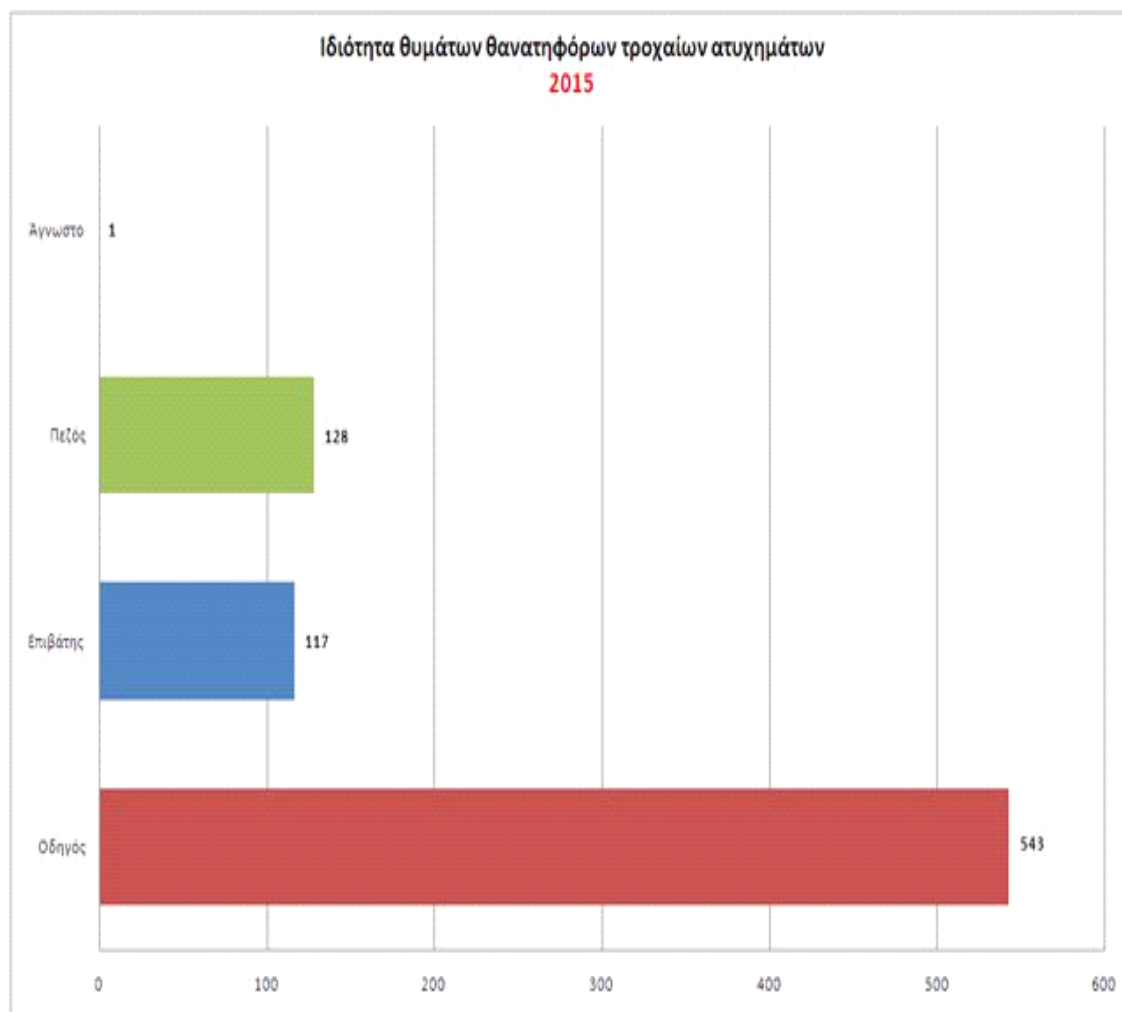
Στο διάγραμμα, από στοιχεία του έτους 2015, αποτυπώνεται ότι οι βασικότερες αιτίες πρόκλησης θανάτου σε τροχαίο ατύχημα, που αφορά τους επιβαίνοντες σε όχημα, είναι οι απευθείας συγκρούσεις οχημάτων, η καθ' οιονδήποτε λόγο εκτροπή της πορείας τους και η πρόσκρουση οχήματος επί διαφόρων αντικειμένων.

Ηλικίες θυμάτων από τροχαία στην Ελλάδα - 2015 (Στοιχεία Ε.Κ.Α.Β.)



Από πραγματικά στοιχεία του έτους 2015, γίνεται κατανοητό, ότι οι ηλικίες 18-55 ετών, που είναι οι κρίσιμες παραγωγικές ηλικίες, έχουν τα περισσότερα θύματα. Είναι δε, σε άμεση συνάρτηση με την ενεργή παραγωγική απόδοση των ανθρώπων και έχει μη αναστρέψιμη επίδραση στην προοπτική οικονομικής ανάπτυξης της κοινωνίας. Μακροπρόθεσμα, σε βάθος δεκαετιών, η απώλεια τέτοιου παραγωγικού δυναμικού έχει αρνητικό πρόσημο στην εξέλιξη του Α.Ε.Π. της Χώρας.

Ιδιότητα των θυμάτων - 2015 (Στοιχεία Ε.Κ.Α.Β.)

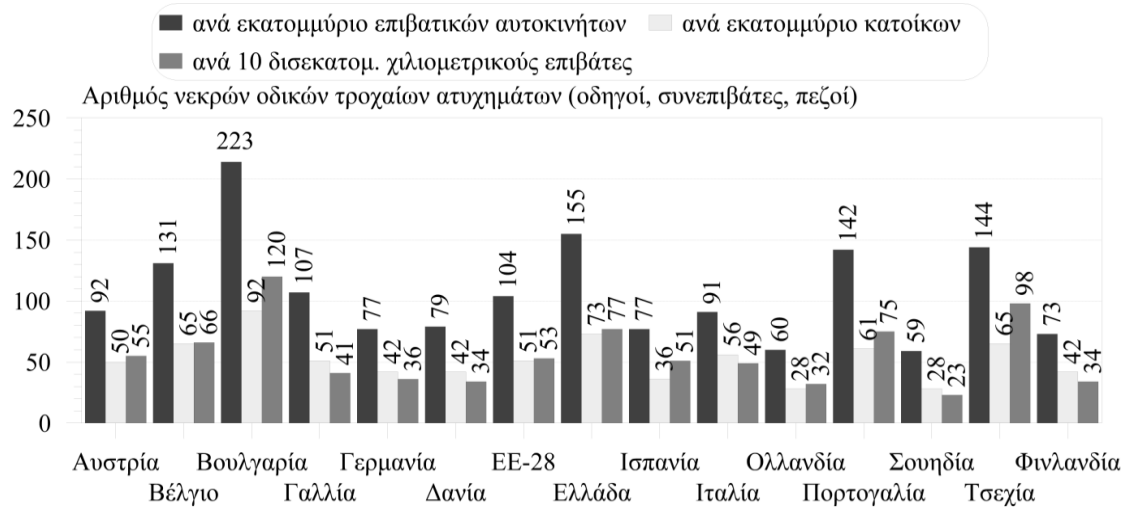


Από τα αριθμητικά στοιχεία του έτους 2015, φαίνεται καθαρά η καθοριστική συμμετοχή του οδηγού στα τροχαία ατυχήματα, που εμφανίζεται με τη διπλή του ιδιότητα, είτε ως θύτης είτε ως θύμα.

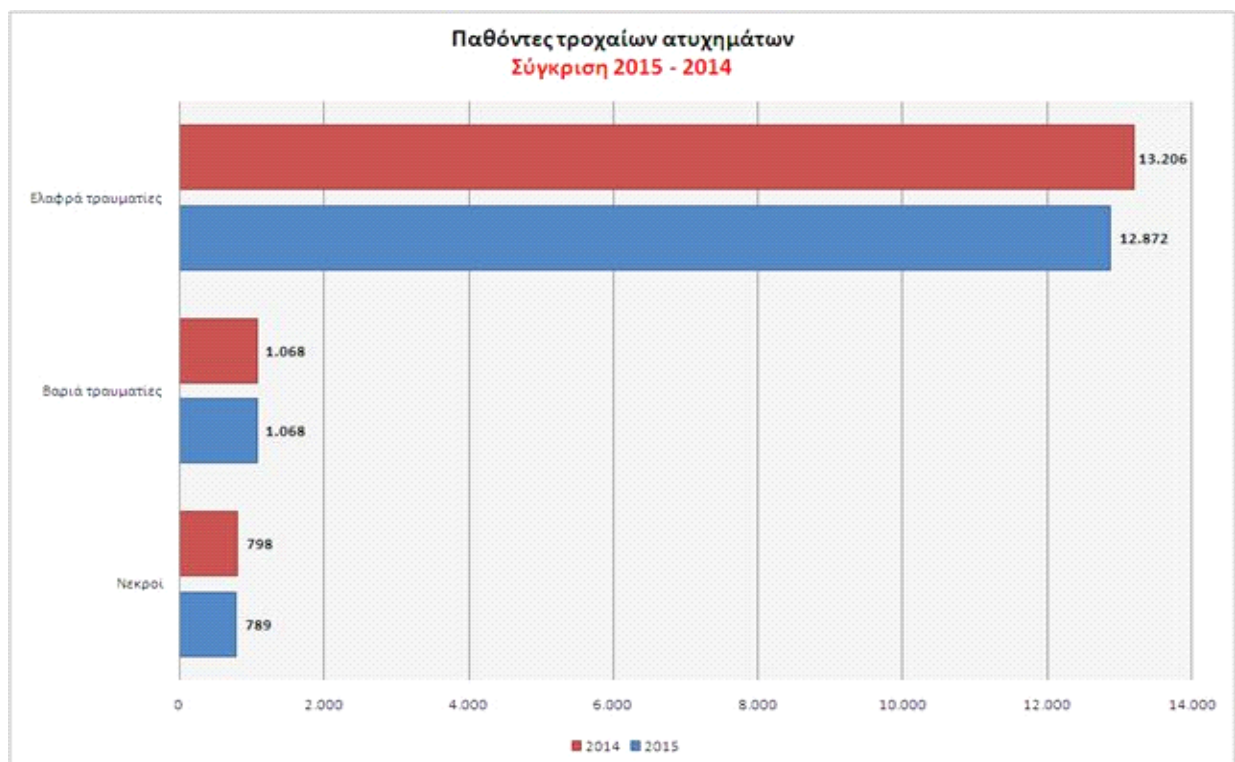
Αυτό επιτείνεται από το γεγονός, ότι τα περισσότερα οχήματα στην Ελλάδα έχουν επιβαίνοντα μόνο τον οδηγό, καθώς ο βαθμός πληρότητας των Ι.Χ. είναι περίπου 1,6 – δηλαδή σε κάθε περίπου δύο Ι.Χ., υπάρχει ένα, με δεύτερο (πλην του οδηγού) επιβάτη.

Δείκτες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες το 2014.

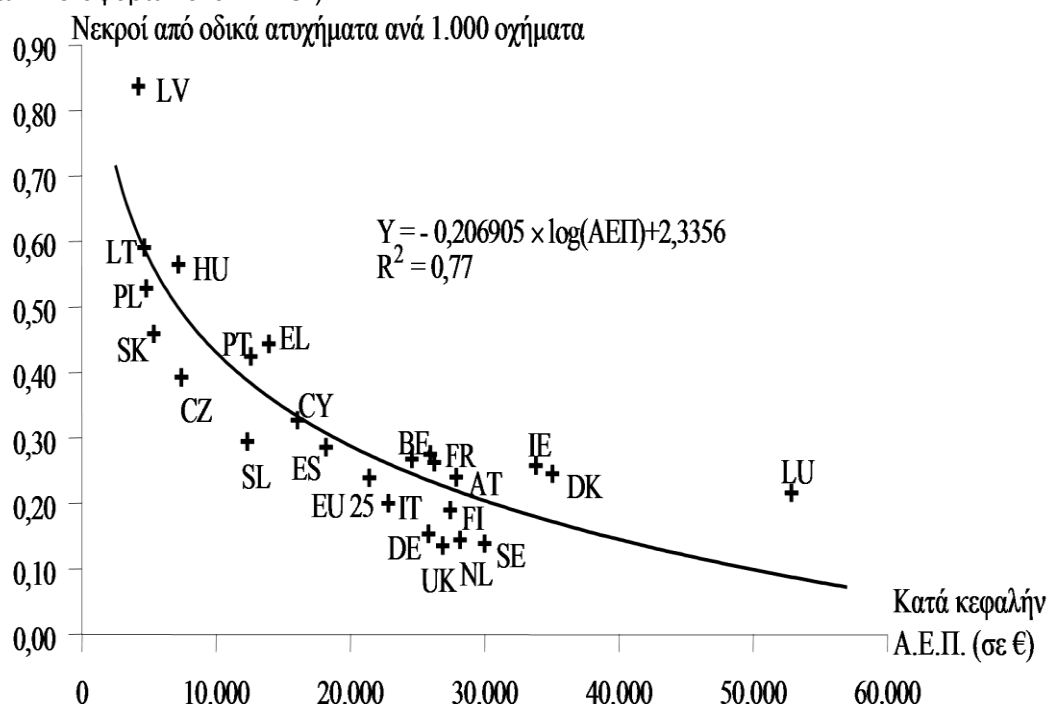
(Β. Προφυλλίδης- Καθηγ. της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)



Παθόντες τροχαίων ατυχημάτων, σύγκριση 2015-2014 (Στοιχεία Ε.Κ.Α.Β.)



Συσχέτιση μεταξύ του ΑΕΠ και του αριθμού νεκρών από τροχαία ατυχήματα για διάφορες ευρωπαϊκές χώρες. (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)



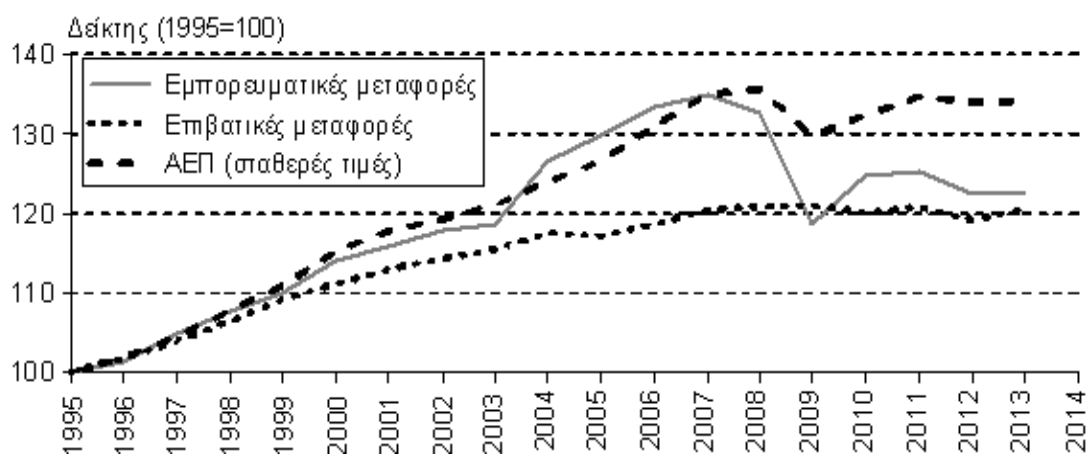
Υπόμνημα: AT: Αυστρία, BE: Βέλγιο, CY: Κύπρος, CZ: Τσεχία, DE: Γερμανία, DK: Δανία, EL: Ελλάδα, ES: Ισπανία, FI: Φινλανδία, FR: Γαλλία, HU: Ουγγαρία, IE: Ιρλανδία, IT: Ιταλία, LT: Λιθουανία, LU: Λουξεμβούργο, LV: Λετονία, NL: Ολλανδία, PL: Πολωνία, PT: Πορτογαλία, SE: Σουηδία, SK: Σλοβακία, SL: Σλοβενία, UK: Ηνωμένο Βασίλειο.

- Ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης στη χώρα, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι μειώθηκαν μεταξύ 2009-2015 κατά περίπου 30%. Την ίδια περίοδο οι οδηγοί, μείωσαν τη μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους, λόγω εξοικονόμησης στην κατανάλωση βενζίνης.

- Όχι επανάπαυση από τη μείωση νεκρών και τραυματιών από τροχαία τα τελευταία χρόνια. Οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στην κρίση και όχι στη συνειδητοποίηση του προβλήματος.

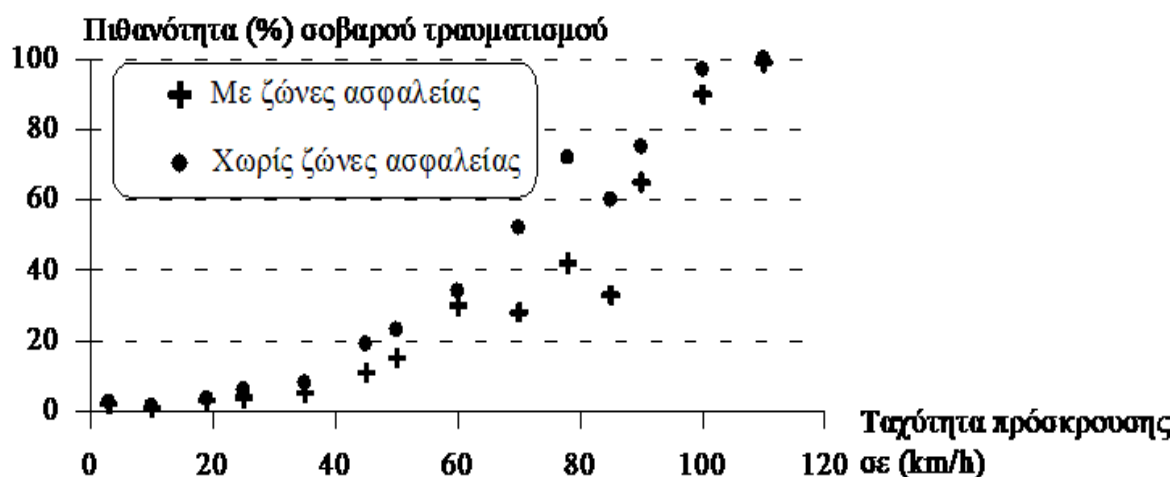
Συσχέτιση ρυθμών ανάπτυξης του Α.Ε.Π., των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών για τις 28 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)



- Ο δείκτης ανάπτυξης μεταφορών πρέπει να αποσυνδεθεί από τους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης.

Πόσο επικίνδυνη είναι η ταχύτητα; (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)

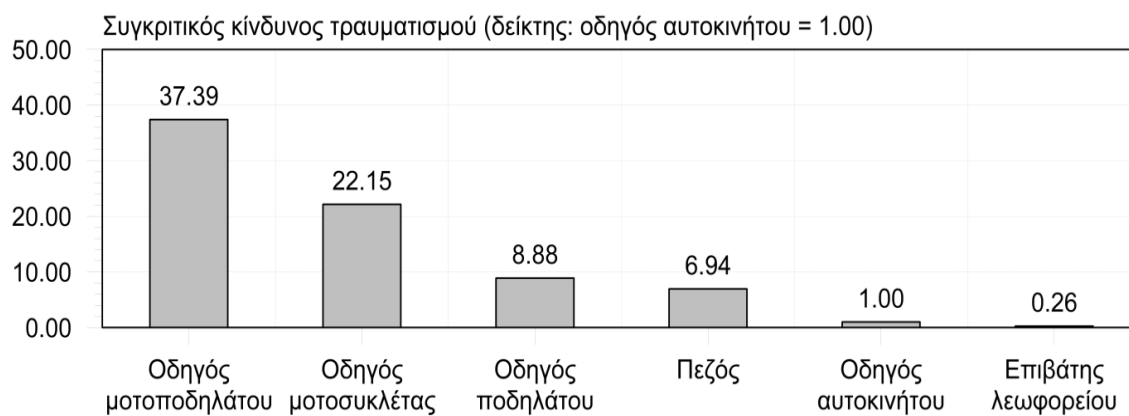


Συσχέτιση ταχύτητας πρόσκρουσης και πιθανότητας σοβαρού τραυματισμού.

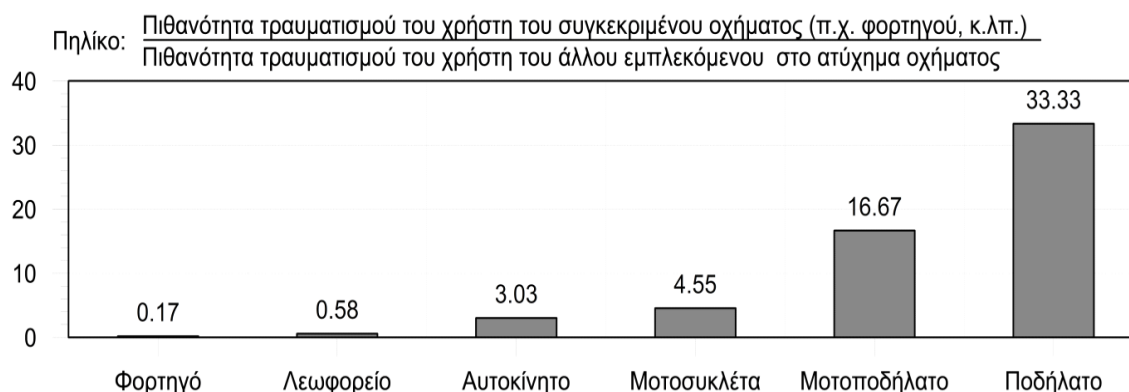
- Οι συνέπειες αυξάνουν κατακόρυφα για ταχύτητα πρόσκρουσης > 60 km/ώρα (=μετωπική 2 οχημάτων με ταχύτητες 30 km/ώρα). Υπάρχει απόλυτη ανάγκη, για καθιέρωση οδών ήπιας κυκλοφορίας μέσα στις πόλεις, στις γειτονιές.

Επικινδυνότητα Οδικών Μέσων (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)

Συγκριτικός κίνδυνος τραυματισμού για διάφορα μεταφορικά μέσα.



Συγκριτική πιθανότητα τραυματισμού χρηστών διάφορων μεταφορικών μέσων, κατά την εμπλοκή δυο μεταφορικών μέσων σε ατύχημα.



- Το 75% των επαγγελματιών δικυκλιστών δηλώνουν ότι έχουν εμπλακεί σε τροχαίο συμβάν κατά την εργασία τους και το 60% αυτών, υπέστησαν συνέπειες, για τη σωματική τους ακεραιότητα.

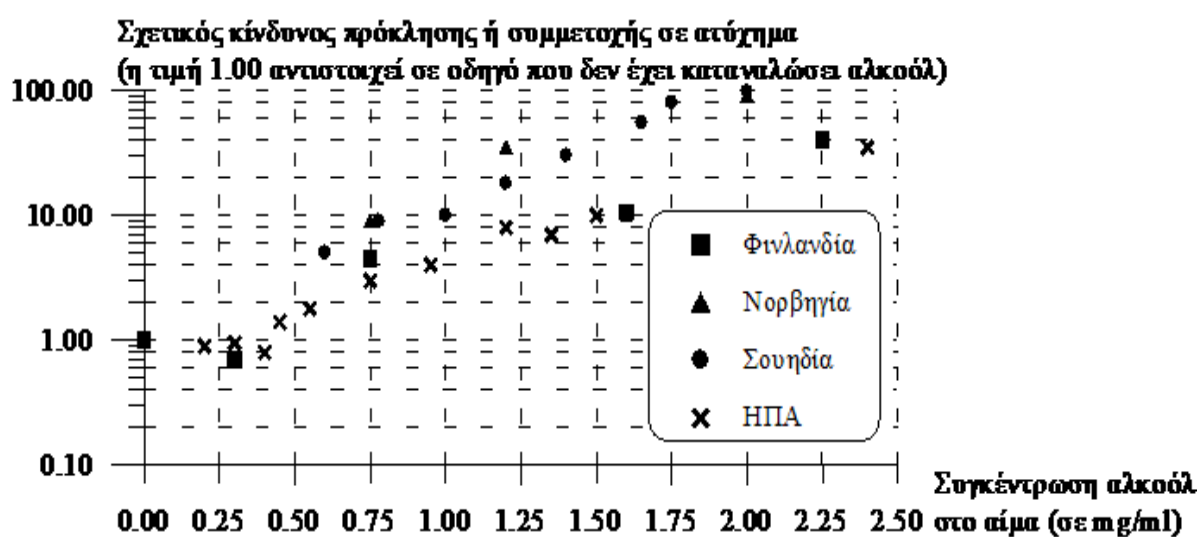
(Έρευνα Ομάδας Εργονομίας καθηγητού του ΕΜ.Π. κ. Δημήτρη Ναθαναήλ, για τις συνθήκες εργασίας επαγγελματιών δικυκλιστών - διανομέων και ταχυμεταφορέων. Οκτ. 2006)

Οι οδηγοί των δικύκλων, είναι εκτεθειμένοι και είναι συνήθως βιαστικοί με συνεχείς ελιγμούς (βλ. και πρόσφατη απόφαση Αρείου Πάγου).

Μέτρα πρόληψης και καταστολής: συστηματική συντήρηση οχημάτων – ΚΤΕΟ (συχνότητα ελέγχου) – ουσιαστικοί έλεγχοι τροχαίας – Αυστηροποίηση προστίμων σοβαρών παραβάσεων, αναμόρφωση Κ.Ο.Κ...

Κατανάλωση αλκοόλ (αλλά και ουσιών) (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)

Οι επιπτώσεις από την κατανάλωση αλκοόλ στην οδική ασφάλεια:



- Απαιτείται περαιτέρω αυστηροποίηση για ποσότητα αλκοόλ στο αίμα μεγαλύτερη του 1.0 mg/ml.

Ωφέλιμη

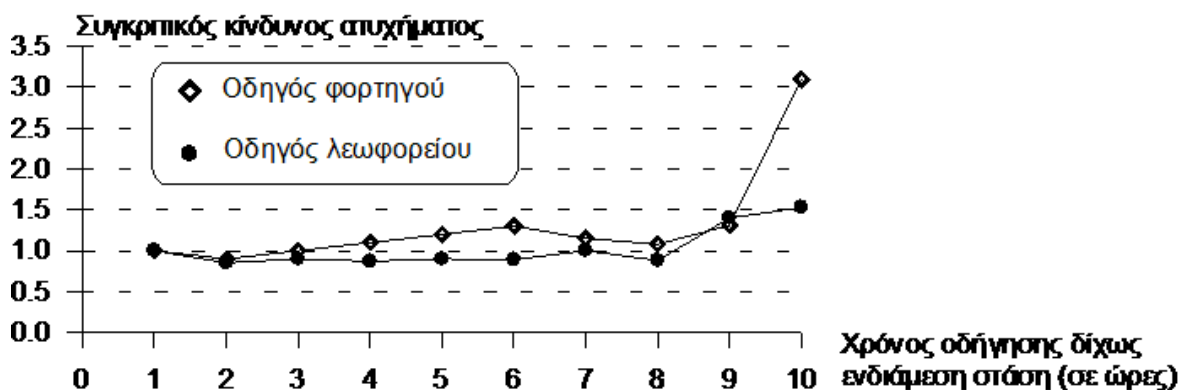
Κατανάλωση αλκοόλ και ποσότητα που ανιχνεύεται στο αίμα:

Βάρος (σε kg)	2 ποτήρια ούισκι		3 ποτήρια ούισκι		3 ποτήρια μπύρα		5 ποτήρια μπύρα	
	Γυναίκα	Άνδρες	Γυναίκα	Άνδρες	Γυναίκα	Άνδρας	Γυναίκα	Άνδρας
65	0.66	0.54	1.05	0.90	0.58	0.48	0.94	0.77
70	0.60	0.49	0.97	0.80	0.53	0.43	0.90	0.72
75	0.56	0.45	0.90	0.74	0.49	0.40	0.80	0.65
80	0.51	0.42	0.83	0.69	0.45	0.36	0.74	0.61
85	0.48	0.39	0.78	0.64	0.42	0.34	0.69	0.56
90	0.45	0.36	0.73	0.60	0.39	0.31	0.64	0.53

Συνεχής οδήγηση οχημάτων μεταφοράς προϊόντων και ανθρώπων

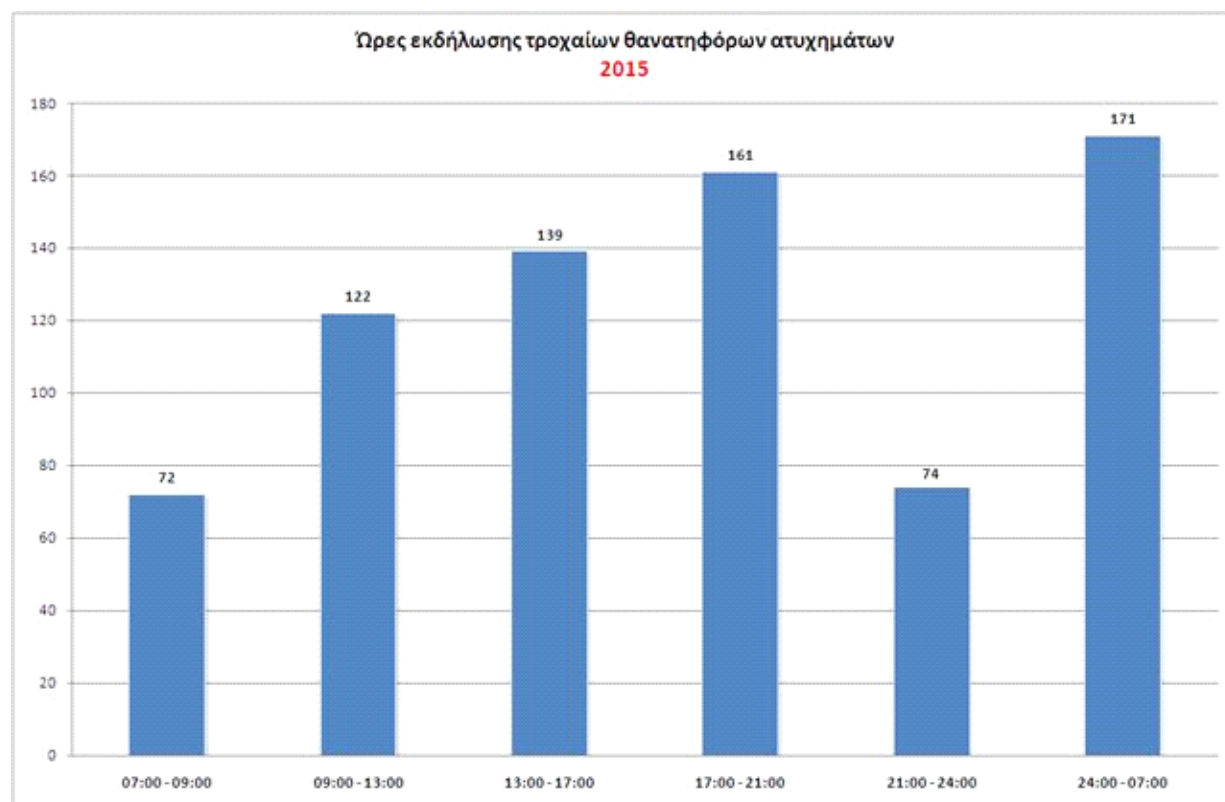
(Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)

Επιρροή της διάρκειας συνεχούς οδήγησης στον κίνδυνο ατυχήματος:



- Απαγόρευση, ιδίως για επαγγελματίες οδηγούς λεωφορείων και φορτηγών, για περισσότερες από 8 ώρες συνεχούς οδήγησης.

Ώρες εκδήλωσης τροχαίων θανατηφόρων ατυχημάτων (Στοιχεία Ε.Κ.Α.Β.)



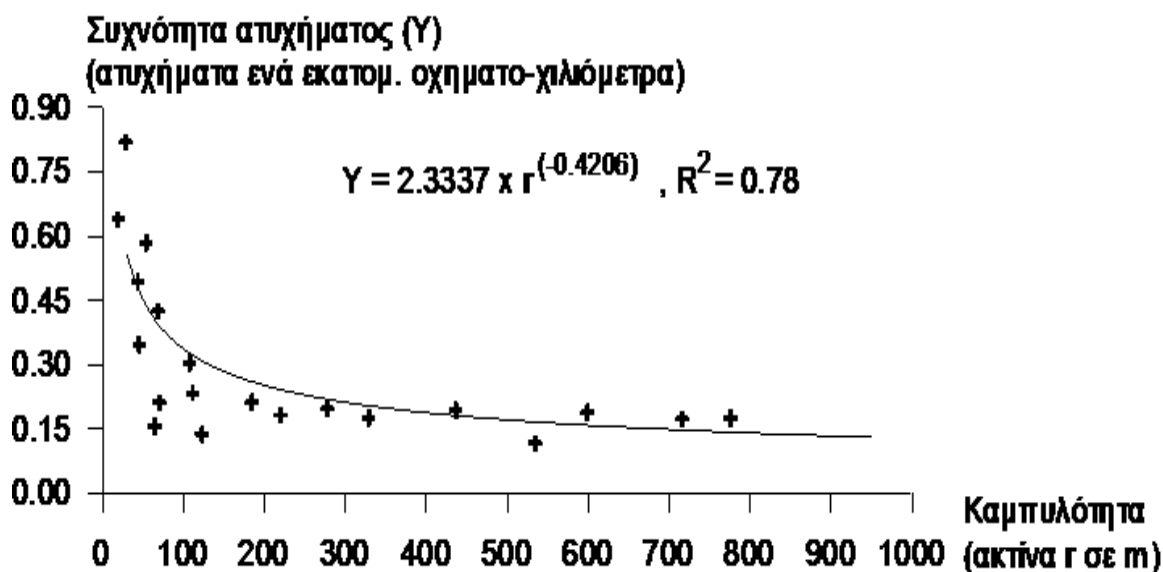
Οι ώρες που συμβαίνουν τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα είναι 5 - 9 μ.μ., κυρίως όμως 24.00 – 7 π.μ.

Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι το απόγευμα υπάρχει κούραση από την εργασία, που επηρεάζει την οδήγηση.

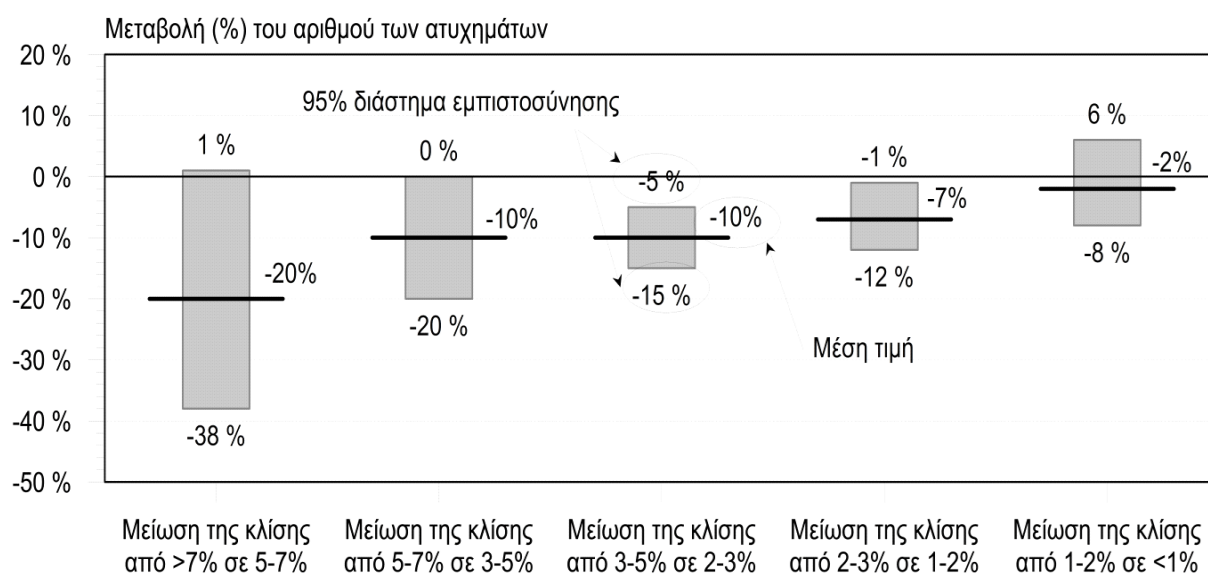
Από τα μεσάνυχτα όμως, ως τα ξημερώματα (0-7 π.μ.) σημειώνονται πάρα πολλά τροχαία ατυχήματα, κατά την επιστροφή των οδηγών και των συνεπιβατών από τη νυχτερινή διασκέδαση και μετά από κατανάλωση αλκοόλ. Στα ατυχήματα αυτά, όπως είναι αναμενόμενο, τα θύματα είναι κυρίως νεοτέρων ηλικιών.

Πώς εξηγείται το γεγονός ότι από τις 7 έως τις 9 π.μ., που έχουμε την πλέον πυκνή κυκλοφορία σε όλους σχεδόν τους δρόμους της χώρας, συμβαίνουν τα λιγότερα ατυχήματα; Τις ώρες αυτές, επιβάτες και συνεπιβάτες, συνήθως εργαζόμενοι και με προορισμό τον τόπο της εργασίας, είναι νηφάλιοι, βρίσκονται σε εγρήγορση και οδηγούν πολύ προσεκτικά.

Επιρροή της ακτίνας καμπυλότητας στη συχνότητα ατυχημάτων:



Βελτίωση της οδικής ασφάλειας από τη μείωση της κλίσης της οδού :



- Κατά προτεραιότητα να αντιμετωπισθούν τα σημεία με $R < 200m$ και κλίση $> 5\% - 7\%$ Τεχνικό πρόγραμμα Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όπου είναι δύσκολο, να γίνει, σήμανση και φωτισμός με φωτοβολταϊκά.

Συνοψίζοντας, συμπεραίνουμε ότι σημαντική επιρροή στην πρόκληση των ατυχημάτων έχουν και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

- Η κλίση, καθώς επίσης και η ταχύτητα μελέτης, είναι σημαντικοί παράγοντες.

Ο μελετητής πρέπει να δίνει σημασία στην περιοχή όπου θα κατασκευαστεί το νέο τμήμα της οδού, τον φόρτο αυτής και ύστερα να προχωρήσει στη μελέτη.

Φωτισμός Οδού

Ανίχνευση ενδεχόμενων κινδύνων με φωτισμό, περίπου σε απόσταση 250μ..

Ανίχνευση ενδεχόμενων κινδύνων, μόνο με φώτα πορείας, σε απόσταση 50-75μ..

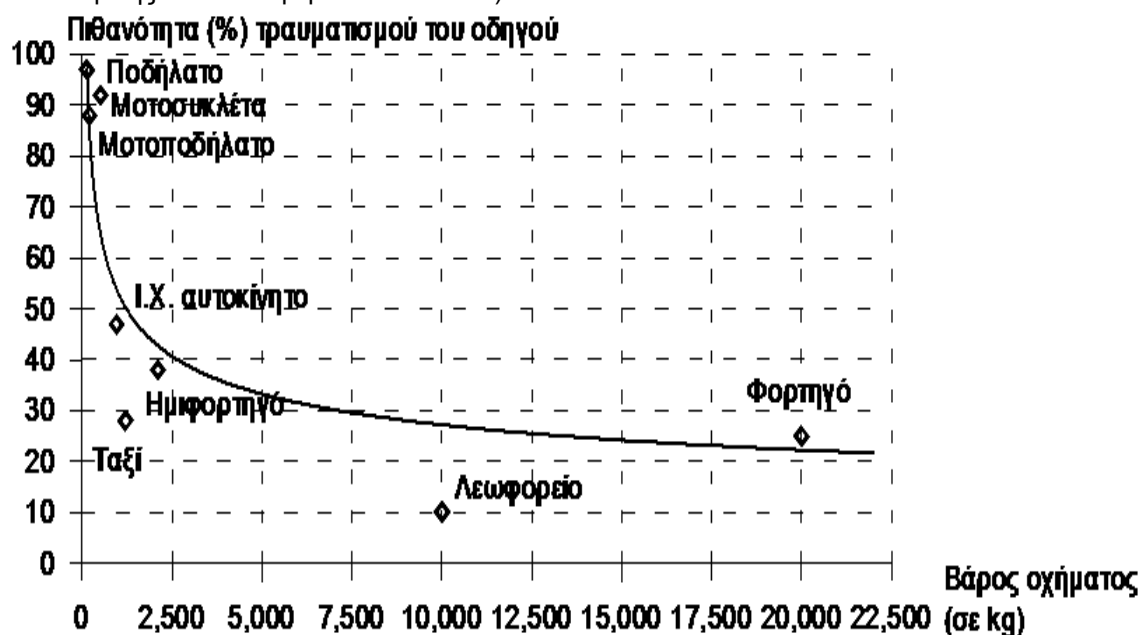
Έχει παρατηρηθεί ότι στα τμήματα όπου δεν υπάρχει φωτισμός ή είναι μειωμένος, ο οπτικός χρόνος αντίδρασης του οδηγού είναι επίσης μειωμένος, με αποτέλεσμα ο αριθμός των ατυχημάτων να είναι αυξημένος.

- Ο φωτισμός της οδού είναι σημαντικός οδηγικός παράγοντας ασφάλειας, όταν η φωτεινή άνεση είναι επαρκής.

Χρήση κινητού τηλεφώνου

- Στατιστικά, η απόσπαση προσοχής από την οδήγηση αποτελεί πλέον από τις πρώτες αιτίες πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος. Σε αυτήν κατατάσσεται και η χρήση κινητού τηλεφώνου. Θα μπορούσε να θεσπιστεί εφαρμογή παγίδευσης σήματος χρήσης κινητού, εντός του σκάφους του οχήματος. Απαιτείται επίσης αυστηροποίηση κυρώσεων του Κ.Ο.Κ...

Επιρροή βάρους οχήματος (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)



- Πιθανότητα τραυματισμού του οδηγού ενός οχήματος που εμπλέκεται σε οδικό ατύχημα, σε συνάρτηση με το βάρος του οχήματος.

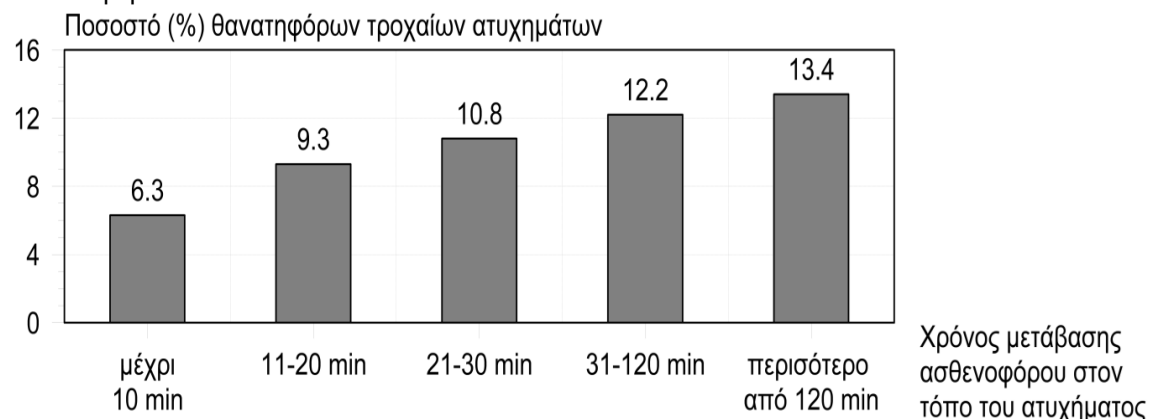
- Περαιτέρω αυστηροποίηση του ποινολογίου για οδηγούς βαρέων οχημάτων.

Επιρροή ηλικίας οχήματος (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)

Αριθμός νεκρών σε συνάρτηση με την ηλικία του οχήματος:



- Κίνητρα, για αντικατάσταση οχημάτων με ηλικία μεγαλύτερη των 10 χρόνων.
Χρόνος απόκρισης ασθενοφόρων (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)
Ποσοστό θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων σε σχέση με το χρόνο απόκρισης των ασθενοφόρων:



- Καταγραφή (με χρήση GPS) όλου του οδικού δικτύου της χώρας και των σημείων αναχώρησης οχημάτων του ΕΚΑΒ.

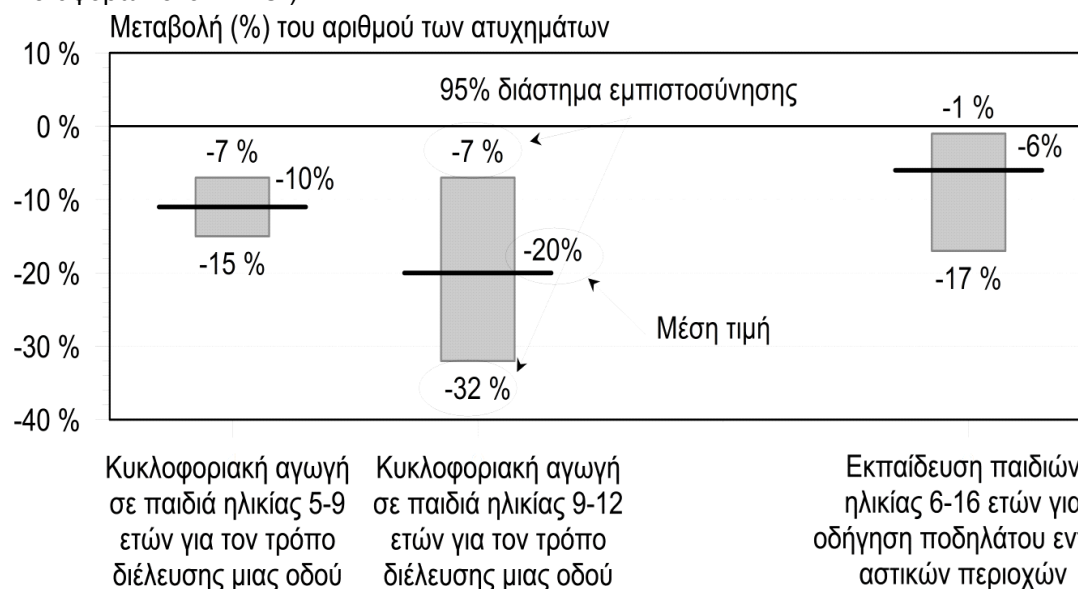
Κυκλοφοριακή αγωγή

Στη ρίζα κάθε τροχαίου ατυχήματος υπάρχει πάντοτε ένα ανθρώπινο λάθος. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας σημαίνει βελτίωση της συμπεριφοράς εκατομμυρίων αυτοκινητιστών, μοτοσικλετιστών, ποδηλατιστών και πεζών. Από την παιδική ηλικία, πλάθεται η συμπεριφορά του ενήλικα, γι' αυτό από το σχολείο, το παιδί πρέπει να γνωρίσει τους κινδύνους του δρόμου και τη σωστή συμπεριφορά του οδηγού. Το παιδί δεν έχει αίσθηση του κινδύνου που διατρέχει στο δρόμο, γι' αυτό είναι απαραίτητο να τυπώσουμε στο μυαλό του, απλούς κανόνες, που θα του επιτρέψουν να τον αποφύγει.

- Οδηγική συμπεριφορά
- Σεβασμός πεζών και ισόπεδων διαβάσεων
- Η πορτοκαλί ένδειξη στους σηματοδότες να χρησιμοποιείται από τους οδηγούς, για επιβράδυνση των οχημάτων και όχι για επιτάχυνση.

Επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια από την κυκλοφοριακή αγωγή ατόμων νεαρής ηλικίας:

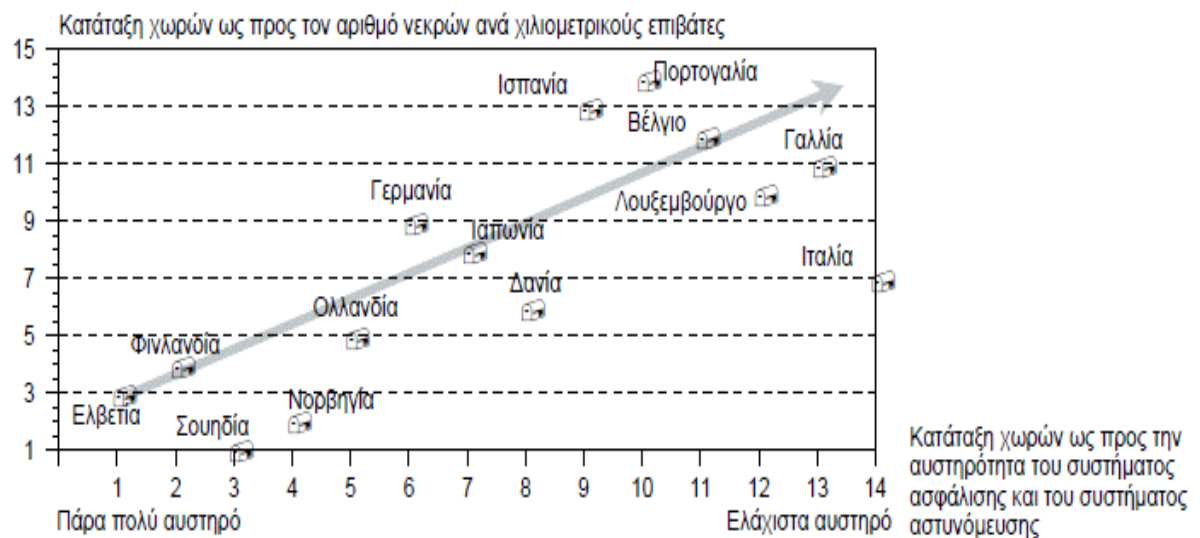
(Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)



Αυστηρότητα συστήματος

Η σχέση μεταξύ της αυστηρότητας του συστήματος αστυνόμευσης, του συστήματος ασφάλισης οδηγών / οχημάτων μιας χώρας και του αριθμού νεκρών από οδικά ατυχήματα.

(Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)



Πιστοποίηση οδηγικής ικανότητας

- Παραγωγή εκπαιδευτών. Να εισαχθεί κατεύθυνση στα **ΤΕΙ**, Τεχνολογίας Οχημάτων.
- Νέοι οδηγοί (δυνατότητα δοκιμαστικής περιόδου οδήγησης οχήματος)
- Στους οδηγούς οχημάτων - καθ' υποτροπή παραβάτες του Κ.Ο.Κ.. - επιβολή συμμετοχής σε εκ νέου εξετάσεις απόκτησης διπλώματος.

Εντατικοποίηση ελέγχων τροχαίας, ουσιαστική εφαρμογή του point system, προμήθεια σύγχρονου και επαρκούς τεχνικού εξοπλισμού στα όργανα της τροχαίας, για τον πλήρη σεβασμό των ατομικών ελευθεριών/δικαιωμάτων, πεζών και χρηστών του οδικού περιβάλλοντος.

Συνέπειες της παραβατικότητας για οδηγούς στην Ελλάδα και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες
["http://www.speedingeurope.com"](http://www.speedingeurope.com) (Β. Προφυλλίδης - Καθηγητής της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ.)

Ελλάδα



The important numbers :

Limit - km/h	50	90	130
Fine +20km/h	€40	€40	€40
Fine +40km/h	€350	€350	€350
LICENSE - 60 days	80	120	160

Γερμανία



The important numbers :

Limit - km/h	30	50	70	80	100	130 ⁽¹⁾
Fine +20km/h	€35	€35	€30	€30	€30	€30
Fine +40km/h	€160	€160	€120	€120	€120	€120
LICENSE - town. 1-3 months	61	81	101	-	-	-
LICENSE - country. 1-3 months	-	-	111	121	141	171

Ελβετία



The important numbers :

Limit – km/h	30	50	80	120
Fine +21km/h	30df ⁽¹⁾	€560	€374	€243
Fine +41km/h	jail	120df ⁽¹⁾	60df ⁽¹⁾	30df ⁽¹⁾
LICENSE – min. 1 month	50	71	106	151

Ηνωμένο Βασίλειο



Important numbers :

Limit – km/h (mph)	48 (30)	96 (60)	112 (70)
Fine +20km/h	€95	€95	€95
Fine +40km/h	€95-1275 ⁽¹⁾	€95-1275 ⁽¹⁾	€95-1275 ⁽¹⁾
LICENSE	95 (60)	145 (90)	160 (100)

Γαλλία



France/Monaco important numbers :

Limit – km/h	30	50	90 ⁽¹⁾	110 ⁽¹⁾	130 ⁽²⁾
Fine +20 km/h	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾
Fine +40 km/h	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾	€135 ⁽³⁾
LICENSE⁽⁴⁾	61	81	121	141	161
JAIL⁽⁵⁾	Repeated violations with more than +50 km/h				

1) reduced by 10 km/h when rain

2) reduced to 110 km/h when rain

3) reduced to €90 if you pay within 15 days or on the spot

4) minimum 6 months

5) 3 months + fine €3 750

Τα πρόστιμα των 700 ευρώ, να προσαρμοσθούν για μεμονωμένες παραβάσεις στη μείωση του Α.Ε.Π. της χώρας, μεταξύ 2009 – 2015, κατά 30%. Για τους καθ' υποτροπή παραβάτες (πάνω από 2 παραβάσεις στο έτος), ανάλογη αύξηση.

Ποια είναι όμως η σκοπιμότητα της καινοφανούς διάταξης του ΚΟΚ, το πρόστιμο να μειώνεται στο μισό αν καταβληθεί εντός 10 ημερών; Υπάρχουν εκπτώσεις στην παρανομία; Πότε θα ξεφύγουμε από την εισπρακτική λογική του προστίμου; Πέραν των άλλων κυρώσεων, να θεσπιστεί υποχρέωση κοινωνικής εργασίας για ένα μήνα και παρακολούθηση σεμιναρίων ψυχολογίας (2 εβδομάδες, με ίδιες δαπάνες) για ό,τι χαρακτηριστεί ως τροχαίο έγκλημα τόσο κατασταλακτικά όσο και προληπτικά.

Να υπάρξει φορέας, που μπορεί να αναλάβει αποτελεσματικά πρωτοβουλίες (νομοθετικές και άλλες) για την αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας.

- Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, για τη νομοθετική πρωτοβουλία.
- Να συγκροτηθεί Επιτροπή Ειδικών Επιστημόνων, η οποία θα αποτελείται από

α. Εκπροσώπους σε υψηλό επίπεδο, από τέσσερα Υπουργεία (Εσωτερικών, σε θέματα Προστασίας του Πολίτη, Υγείας, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών).

β. Καθηγητές ανάλογων ειδικοτήτων.

IV. Γενικά Συμπεράσματα – Διαπιστώσεις – Προτάσεις

Τα κύρια συμπεράσματα που μπορούν να αποκρυσταλλωθούν από τις διαπιστώσεις και προτάσεις των προσκεκλημένων στην Επιτροπή, μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα σημεία:

- Από την ανάλυση των στοιχείων των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα, κατά το έτος 2016, οι επιδόσεις στην οδική ασφάλεια, κρίνονται στάσιμες. Όλες οι κατηγορίες ατυχημάτων και παθόντων μειώθηκαν οριακά, εκτός των θανατηφόρων και νεκρών, όπου υπήρξε οριακή αύξηση 0,1% και 0,2% αντίστοιχα. Διαπιστώθηκε επίσης μείωση της αστυνόμευσης, προφανώς, λόγω της μειωμένου προσωπικού και υλικοτεχνικών μέσων, φαινόμενο που παρατηρείται έντονα στα χρόνια της κρίσης.
- Στο εννέαμηνο του 2017 παρατηρήθηκε σημαντική μείωση στον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων, 614 συμβάντα λιγότερο ήτοι μείωση 6,60% σε σχέση με την ίδια χρονική περίοδο του 2016, με ανάλογη μείωση στους παθόντες, 66 λιγότεροι νεκροί - μείωση 10,90%, των σοβαρά τραυματιών - μείωση 20,80%, ελαφρά τραυματιών - μείωση 7,10%. Γεγονός που μπορεί να εξηγηθεί είτε από την αύξηση των ελέγχων της τροχαίας είτε από την εργώδη προσπάθεια των ιδιωτικών φορέων που ασχολούνται με τα τροχαία είτε από τις καμπάνιες ενημέρωσης του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα είτε από περαιτέρω μείωση διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων.
- Έχει επισημανθεί πολλές φορές και σε παλαιότερες εκθέσεις της Επιτροπής μας, πως η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα, δεν αποτελεί - απ' ό,τι αποδεικνύεται - προτεραιότητα, παρότι το δημοσιονομικό, παραγωγικό, κοινωνικό αλλά και το δημογραφικό πρόβλημα που υφίσταται η Χώρα μας, εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων, είναι τεράστιο. Τα τελευταία χρόνια, οι οκτακόσιοι κατά μέσο όρο νεκροί και οι δεκατέσσερις χιλιάδες περίπου τραυματίες, ανά έτος, πρέπει να γίνει κατανοητό, πως είναι ιδιαίτερα σπουδαίο κεφάλαιο.
- Η επιβάρυνση των δημόσιων οικονομικών από τα τροχαία ατυχήματα είναι τεράστια - κατά τον Σύλλογο των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - ξεπερνά τα 5 με 6 δις ευρώ ετησίως. Η διάθεση ικανών κονδυλίων για τον εξοπλισμό και τη στελέχωση, με κατεύθυνση την πρόληψη των τροχαίων, θα απέφερε πολλαπλάσια οφέλη, από την ανάσχεση των συνεπειών της ιδιότυπης «γενοκτονίας», κυρίως νέων ανθρώπων, αλλά και εξοικονόμηση πολύτιμων πόρων, προς όφελος της χειμάζουσας οικονομίας.
- Η υπηρεσία του Ε.Κ.Α.Β. και τα τμήματα επειγόντων περιστατικών των νοσοκομείων δέχονται το μεγαλύτερο βάρος και επιβαρύνονται με επιπλέον υλικά, μηχανήματα και απασχόληση του προσωπικού. Το κόστος στις Μ.Ε.Θ., στα χειρουργεία και στα υλικά αποκατάστασης, επιβαρύνει υπέρμετρα τους προϋπολογισμούς των νοσηλευτικών ιδρυμάτων και των ασφαλιστικών οργανισμών - αυτό αναμφίβολα πρέπει να αλλάξει, διότι καταλήγει εγκληματική αδιαφορία.
- Η Πολιτεία, τα αμέσως επόμενα έτη, θα πρέπει να δώσει οικονομικά κίνητρα στους οδηγούς/ιδιοκτήτες, να ανανεώσουν τα οχήματά τους με νέας τεχνολογίας οχήματα, τα οποία συμμετέχουν λιγότερο στο αποτέλεσμα από τροχαίο ατύχημα, αφού, διαθέτουν περισσότερη ασφάλεια από αυτά της παλαιάς τεχνολογίας και είναι φιλικά προς το περιβάλλον.
- Απαιτείται μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών - ιδιαίτερα της νέας γενιάς, ώστε να είναι προσεκτικοί κατά την οδήγηση, αλλά και να αποδεχτούν την συνετή οδήγηση, ως τρόπο συμπεριφοράς.
- Επιβάλλεται να εκπονηθούν προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής και να εφαρμόζονται υποχρεωτικά και με μεγάλη αυστηρότητα, για κάθε κατηγορία μαθητών, Δημοτικού, Γυμνασίου και Λυκείου, από το νέο σχολικό έτος 2017-2018, κάτι το οποίο υποσχέθηκε ήδη η Πολιτεία.
- Η οικονομική κρίση των τελευταίων ετών, αναμφίβολα είχε ως συνέπεια τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, με την αναγκαστική αλλαγή συμπεριφοράς των οδηγών, οι οποίοι σκέπτονται πλέον, όχι μόνο το πρόστιμο της τροχαίας παράβασης, αλλά και την εξοικονόμηση καυσίμων, οδηγώντας με πιο οικονομικό τρόπο και διανύοντας λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα, σε σχέση με παρελθόντα έτη.

- Επιβάλλεται η νομοθέτηση αυστηρότερων ποινών και όχι η μείωση αυτών, για τους οδηγούς που παραβιάζουν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και ιδιαίτερα για τις παραβάσεις εκείνες που οδηγούν σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα, όπως είναι οι κοινώς αναφερόμενες επικίνδυνες παραβάσεις π.χ. μέθη, ταχύτητα, παραβίαση προτεραιότητας, παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, επικίνδυνοι ελιγμοί ζώνη, κράνος κ.λπ.. Οι όποιες ποινές του Κ.Ο.Κ., όμως, πρέπει να έχουν ως προαπαιτούμενο, τη συνεχή, συστηματική και ουσιαστική αστυνόμευση.
- Οι περιφερειάρχες και τα περιφερειακά συμβούλια, καθώς και οι δήμαρχοι και τα δημοτικά συμβούλια, πρέπει να αναλάβουν δράση, προκειμένου, να διατηρούν σε καλή κατάσταση του δρόμους, με ασφαλές οδόστρωμα, με κατάλληλο φωτισμό, με κάθετη και οριζόντια σήμανση. Για τον λόγο αυτόν, θεωρείται αναγκαίο, να ορίσουν ειδικό σύμβουλο, αρμόδιο σε θέματα οδικής ασφάλειας, ο οποίος να επιλαμβάνεται και να επιλύει τα ανάλογα θέματα. Θα πρέπει, να εφαρμόζουν απαρέγκλιτα τον νόμο σχετικά με την απομάκρυνση παράνομων παρόδιων διαφημιστικών πινακίδων, που πολλές φορές, είναι αιτία θανατηφόρων ατυχημάτων.
- Για μια ακόμη χρονιά, γίνεται αντιληπτό ότι δεν υπάρχει κεντρικός συντονισμός στις δράσεις για την οδική ασφάλεια. Απαιτείται ένα κεντρικό όργανο συντονισμού. Όσα προτείνονται από τους ειδικούς πρέπει να εκτελούνται σωστά, να υπάρχει λογοδοσία και έλεγχος. Η ομόφωνη πρόταση της προηγούμενης περιόδου της Επιτροπής (2016-2017), για συγκρότηση και λειτουργία ενός ολιγομελούς και ευέλικτου σχήματος - υπό την αιγίδα του Πρωθυπουργού – παραμένει.
- Κατά την ακρόαση προσκεκλημένων, έγινε φανερό ότι σε αρκετές πόλεις της Χώρας, λειτουργούν ένας ή περισσότεροι σύλλογοι, που ασχολούνται με την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων. Οι περισσότεροι ιδρυτές τους είναι χαροκαμένοι γονείς από τροχαία ατυχήματα, οι οποίοι προσπαθούν για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη Χώρα μας. Θα πρέπει, το αρμόδιο Υπουργείο να προχωρήσει σε μια καταγραφή αυτών των συλλόγων, να συντονίζει το έργο τους, ώστε να ενεργούν συλλογικά και αποτελεσματικά. Είναι φορείς, που δυστυχώς έρχονται να καλύψουν, όπως μπορούν, το κενό που δημιουργεί η αδιαφορία και η απουσία της επίσημης πολιτείας, στο μέγα θέμα της οδικής ασφάλειας.
- Οι υπηρεσίες της Τροχαίας της Ελληνικής Αστυνομίας, οι οποίες έχουν σήμερα περιορισμένο προσωπικό και μέσα, επιβάλλεται να στελεχωθούν με το αναγκαίο και ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό, όπως και με σύγχρονα τεχνικά μέσα και οχήματα, προκειμένου με την αυστηρή και επαρκή αστυνόμευση να μειώσουν τα τροχαία ατυχήματα.
- Στην έδρα κάθε αντιπεριφέρειας, είναι αναγκαίο να θεσμοθετηθεί ένα ειδικό κέντρο οδικής ασφάλειας, που θα εποπτεύεται από τον εισαγγελέα πρωτοδικών της αντιπεριφέρειας, το οποίο θα συντονίζει και θα ελέγχει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι θα έχουν αντιπρόσωπο στο όργανο αυτό, ώστε οι συναρμόδιες υπηρεσίες να συνεργάζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.
- Υπάρχει αυξημένη επικινδυνότητα για τους οδηγούς και πεζούς που κυκλοφορούν σε τουριστικές περιοχές (Δωδεκάνησα, Επτάνησα, Κρήτη, Κυκλάδες κ.λπ.) και πρέπει οι αρμόδιοι φορείς να ενημερώνουν, είτε με φυλλάδια είτε με πληροφοριακές πινακίδες είτε με τη χρήση της τηλεματικής ή των εφαρμογών της κινητής τηλεφωνίας και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Επιπρόσθετα, στις τουριστικές περιοχές, η κατανάλωση αλκοόλ και γενικά η χαλαρότητα κατά τους θερινούς μήνες, συμμετέχει καταλυτικά στην αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων.
- Για τα δίκυκλα που χρησιμοποιούνται για υπηρεσίες ταχυμεταφορών και διανομών, πρέπει να αλλάξει το νομοθετικό καθεστώς, να θεσπισθεί τύπος δίκυκλου κατάλληλος για τον συγκεκριμένο σκοπό, να είναι δημοσίας χρήσεως, με οδηγό που να διαθέτει επαγγελματικό δίπλωμα και τον απαραίτητο προστατευτικό εξοπλισμό. Επίσης, πρέπει να ελέγχεται το ιδιόμορφο εργασιακό καθεστώς που διέπει το επάγγελμα των ταχυμεταφορέων και διανομέων.
- Πρέπει επιτέλους να γίνει χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας, αφενός από την Πολιτεία (τροχαία, κάμερες, ραντάρ κ.α.) και αφετέρου να ενσωματώνονται στα οχήματα όργανα μέτρησης αλκοόλ για αυτοέλεγχο, εξοπλισμό δικυκλιστών κ.α..

- Οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι αρμόδιοι φορείς της Πολιτείας πρέπει να βρουν λύση στο πρόβλημα των ανασφάλιστων οχημάτων, με μείωση των ασφαλιστρών από τις εταιρείες, με αυστηροποίηση των ελέγχων και συγχρόνως με ενημέρωση των οδηγών, για τις επιπτώσεις, σε περίπτωση εμπλοκής τους σε ατύχημα, με ανασφάλιστο όχημα. Οι ασφαλιστικές εταιρείες εξακολουθούν να μην συμμετέχουν ενεργά στις προσπάθειες μείωσης των ατυχημάτων και γενικότερα της πρόληψης. Η δραστηριοποίησή τους προς την κατεύθυνση αυτή, θα βοηθούσε σημαντικά, τόσο το κοινωνικό σύνολο, αλλά και τις ίδιες τις ασφαλιστικές εταιρείες, αφού θα είχαν σημαντικό οικονομικό όφελος.
- Είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί πανελλήνια συνδιάσκεψη όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε υψηλό επίπεδο - για να συμφωνηθούν οι κατευθυντήριες γραμμές και κοινές δράσεις και να θεσμοθετηθεί το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (2011–2020). Να εξαχθούν συμπεράσματα, των οποίων η εφαρμογή να ξεκινήσει από την επομένη ημέρα. Κάθε καθυστέρηση κοστίζει σε ανθρώπινες ζωές και πάρα πολλά χρήματα, τα οποία στερούμε από την ανάπτυξη της Χώρας.
- Να γίνουν οι απαραίτητες τροποποιήσεις και ο εκσυγχρονισμός του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με ενσωμάτωση Ευρωπαϊκών πρακτικών και Οδηγιών.
- Θεσμοθέτηση από το Ε.Σ.Ρ., υποχρέωσης όλων των τηλεοπτικών και ραδιοφωνικών σταθμών, να μεταδίδουν περιοδικά, αλλά και συστηματικά, σε ώρες υψηλής ακροαματικότητας, ειδικά μηνύματα που ευαισθητοποιούν τους πολίτες. Επίσης, μετάδοση θεματικών ενοτήτων από την τηλεόραση, που να αφορούν τα τροχαία ατυχήματα, όπως συζητήσεις, ντοκυμαντέρ, απλά μαθήματα συντήρησης οχημάτων, στατιστικά στοιχεία περί τροχαίων, νομική ενημέρωση, συνέπειες των τροχαίων κ.λπ.. Αυστηρή απαγόρευση τηλεοπτικών διαφημίσεων, που ενισχύουν την επιθετικότητα, την αλαζονεία, και την επίπλαστη ανωτερότητα στην οδήγηση.

V. Συμπεράσματα / Διαπιστώσεις από τις Στατιστικές Αναλύσεις Τροχαίων Ατυχημάτων

- ▲ Η δεσπόζουσα αιτία πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, είναι ο παράγοντας άνθρωπος, που συμμετέχει σε ατύχημα, κυρίως ως οδηγός οχήματος, αλλά και ως πεζός, και ως επιβάτης.
- ▲ Οι βασικότερες αιτίες πρόκλησης θανάτου σε τροχαίο ατύχημα - που αφορά τους επιβαίνοντες σε όχημα - είναι οι συγκρούσεις οχημάτων, η καθ' οιονδήποτε λόγο εκτροπή της πορείας τους και η πρόσκρουση οχήματος επί διαφόρων αντικειμένων.
- ▲ Οι ηλικίες 18 έως 55 ετών - που είναι οι κρίσιμες παραγωγικές ηλικίες - έχουν τα περισσότερα θύματα. Μακροπρόθεσμα, η απώλεια αυτού του παραγωγικού δυναμικού έχει αρνητικό πρόσημο στην εξέλιξη του Α.Ε.Π. της Χώρας.
- ▲ Η συμμετοχή του οδηγού στα τροχαία ατυχήματα, που εμφανίζεται με την ιδιότητα του θύτη ή του θύματος, είναι καθοριστική.
- ▲ Η συσχέτιση μεταξύ του Α.Ε.Π. και του αριθμού νεκρών από τροχαία ατυχήματα για διάφορες ευρωπαϊκές χώρες είναι σαφής. Στη χώρα μας:
 - Ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι μειώθηκαν μεταξύ 2009-2015 κατά περίπου 30%. Την ίδια περίοδο, οι οδηγοί μείωσαν τη μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους, λόγω εξοικονόμησης στην κατανάλωση βενζίνης.
 - Ωστόσο, δεν θα πρέπει να υπάρχει επανάπαυση από τη μείωση νεκρών και τραυματιών από τροχαία τα τελευταία χρόνια, διότι οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην κρίση και όχι στη συνειδητοποίηση του προβλήματος.
- ▲ Η συσχέτιση ρυθμών ανάπτυξης του Α.Ε.Π., των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών, πρέπει να αποσυνδεθεί από τους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης.
- ▲ Η συσχέτιση ταχύτητας πρόσκρουσης και πιθανότητας σοβαρού τραυματισμού είναι άμεση. Οι συνέπειες αυξάνουν κατακόρυφα για ταχύτητα πρόσκρουσης > 60 km/ώρα (= μετωπική 2 οχημάτων με ταχύτητες 30 km/ώρα). Υπάρχει απόλυτη ανάγκη για καθιέρωση οδών ήπιας κυκλοφορίας μέσα στις πόλεις, στις γειτονιές.
- ▲ Η επικινδυνότητα οδικών μέσων, ο κίνδυνος τραυματισμού για διάφορα μεταφορικά μέσα (που εμφανίζουν μεγαλύτερο κίνδυνο), αφορά στους οδηγούς μοτοποδηλάτου – μοτοσυκλέτας – ποδηλάτου – στους πεζούς – στους οδηγούς αυτοκινήτου – στους επιβάτες λεωφορείου. Το 75% των επαγγελματιών δικυκλιστών δηλώνουν ότι έχουν εμπλακεί σε τροχαίο συμβάν κατά την εργασία τους και το 60% αυτών υπέστησαν συνέπειες για την σωματική τους ακεραιότητα.
- ▲ Η κατανάλωση αλκοόλ (αλλά και ουσιών) αποτελεί βασική αιτία πρόκλησης σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων/εγκλημάτων, γι' αυτόν τον λόγο απαιτείται περαιτέρω έλεγχος και αυστηροποίηση για την ποσότητα αλκοόλ στο αίμα (μεγαλύτερη του 1.0 mg/ml).

▲ Η επιρροή της διάρκειας συνεχούς οδήγησης στον κίνδυνο ατυχήματος, αυξάνεται κατακόρυφα! Επιβάλλεται λοιπόν η απαγόρευση, ιδίως για επαγγελματίες οδηγούς λεωφορείων και φορτηγών, η συνεχής οδήγηση για περισσότερες από 8 ώρες.

▲ Από τα μεσάνυχτα ως τα ξημερώματα (24.00 – 07.00), σημειώνονται πάρα πολλά τροχαία ατυχήματα, κατά την επιστροφή των οδηγών και των συνεπιβατών από τη νυχτερινή διασκέδαση και μετά από κατανάλωση αλκοόλ. Στα ατυχήματα αυτά, όπως είναι αναμενόμενο, τα θύματα είναι κυρίως νέων ηλικιών.

▲ Σημαντική επιρροή στην πρόκληση των ατυχημάτων, έχουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού. Η κλίση και η καμπυλότητα των οδών, καθώς επίσης και η ταχύτητα μελέτης είναι σημαντικοί παράγοντες, έτσι λοιπόν, απαιτείται προσοχή στη χάραξη των οδών.

▲ Ο φωτισμός της οδού είναι σημαντικός οδηγικός παράγοντας ασφάλειας, όταν η φωτεινή άνεση είναι επαρκής. Στα τμήματα όπου δεν υπάρχει φωτισμός ή είναι περιορισμένος, ο οπτικός χρόνος αντίδρασης του οδηγού είναι μειωμένος, με αποτέλεσμα, ο αριθμός των ατυχημάτων να είναι σημαντικά αυξημένος.

▲ Στατιστικά, η χρήση κινητού τηλεφώνου, η απόσπαση προσοχής από την οδήγηση, αφορά στις πρώτες αιτίες πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος. Θα μπορούσε να θεσπιστεί εφαρμογή παγίδευσης σήματος χρήσης κινητού εντός του σκάφους του οχήματος. Επιβάλλεται επίσης αυστηροποίηση κυρώσεων του Κ.Ο.Κ...

▲ Η επιρροή του βάρους οχήματος που εμπλέκεται σε οδικό ατύχημα είναι σημαντική. Επιβάλλεται η περαιτέρω αυστηροποίηση του ποινολογίου, για οδηγούς βαρέων οχημάτων.

▲ Η επιρροή της ηλικίας του οχήματος στον αριθμό των νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις είναι σημαντικός. Ας θεσπιστούν γι' αυτό κίνητρα, για αντικατάσταση οχημάτων με ηλικία μεγαλύτερη των 10 ετών.

▲ Ο χρόνος απόκρισης των ασθενοφόρων επηρεάζει άμεσα τη διάσωση των τροχαίων θυμάτων. Καταγραφή (με χρήση GPS) όλου του οδικού δικτύου της Χώρας και των σημείων αναχώρησης οχημάτων του Ε.Κ.Α.Β..

▲ Η κυκλοφοριακή αγωγή. Στη ρίζα κάθε τροχαίου ατυχήματος υπάρχει πάντοτε ένα ανθρώπινο λάθος. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας, σημαίνει βελτίωση της συμπεριφοράς εκατομμυρίων αυτοκινητιστών, μοτοσικλετιστών, ποδηλατιστών και πεζών. Από την παιδική ηλικία πλάθεται η συμπεριφορά του ενήλικα, γι' αυτό από το σχολείο, το παιδί πρέπει να γνωρίσει τους κινδύνους του δρόμου και τη σωστή συμπεριφορά του οδηγού. Το παιδί δεν έχει αίσθηση του κινδύνου που διατρέχει στον δρόμο, γι' αυτό είναι απαραίτητο να τυπώσουμε στο μυαλό του απλούς κανόνες, που θα του επιτρέψουν να τον αποφύγει!

1. Οδηγική συμπεριφορά.

2. Σεβασμός πεζών και ισόπεδων διαβάσεων.

3. Η πορτοκαλί ένδειξη στους σηματοδότες να χρησιμοποιείται από τους οδηγούς για επιβράδυνση των οχημάτων και όχι για επιτάχυνση.

▲ Η σχέση μεταξύ της αυστηρότητας του συστήματος αστυνόμευσης, του συστήματος ασφάλισης οδηγών/οχημάτων μιας χώρας και του αριθμού νεκρών από οδικά ατυχήματα, είναι ξεκάθαρη. Όσο πιο αυστηρό είναι το σύστημα, τόσο λιγότερα ατυχήματα και παθόντες παράγονται.

▲ Η πιστοποίηση οδηγικής ικανότητας, αφορά σε σημαντική παράμετρο των τροχαίων ατυχημάτων. Επιβάλλεται η παραγωγή εκπαιδευτών, από ειδική κατεύθυνση στα Τ.Ε.Ι. Τεχνολογίας Οχημάτων.

▲ Η πολιτική των υψηλών προστίμων, εκ του αποτελέσματος, είναι φανερό ότι δεν απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Τα υψηλά πρόστιμα πρέπει να προσαρμοσθούν για μεμονωμένες παραβάσεις, και βεβαίως σε σχέση με τη μείωση του Α.Ε.Π. της χώρας μεταξύ 2009-2015 κατά 30%.

Για τους καθ' υποτροπή παραβάτες (περισσότερες από 2 παραβάσεις στο έτος) πρέπει να υπάρχει ανάλογη αύξηση.

Ποια είναι όμως η σκοπιμότητα της καινοφανούς διάταξης του Κ.Ο.Κ.. το πρόστιμο να μειώνεται στο μισό, αν καταβληθεί εντός 10 ημερών; Υπάρχουν εκπτώσεις στην παρανομία; Πότε θα ξεφύγουμε από την εισπρακτική λογική του προστίμου;

Πέραν των άλλων κυρώσεων, θα μπορούσε να θεσπιστεί υποχρέωση κοινωνικής εργασίας (για ένα μήνα) και παρακολούθηση σεμιναρίων ψυχολογίας (2 εβδομάδες, με ίδιες δαπάνες) για ό,τι χαρακτηριστεί ως τροχαίο έγκλημα, με σκοπό τόσο κατασταλτικό όσο και προληπτικό.

▲ Φορείς που μπορούν να αναλάβουν αποτελεσματικές πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας:

* Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, για τη νομοθετική πρωτοβουλία.

* Επιτροπή ειδικών επιστημόνων.

Εκπρόσωποι, σε υψηλό επίπεδο, τεσσάρων Υπουργείων (Εσωτερικών σε θέματα Προστασίας του Πολίτη, Υγείας, Παιδείας Έρευνας και Θρησκευμάτων, Μεταφορών).

Καθηγητές ανάλογων ειδικοτήτων.

▲ Βεβαίως, δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία ως προς το χρόνο απόδοσης δικαιοσύνης στις υποθέσεις σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων, αλλά είναι κοινή πεποίθηση, σε όσους παρακολουθούν τις σχετικές διαδικασίες, ότι υπάρχουν τεράστια περιθώρια βελτίωσης. Η άμεση τελεσιδικία σημαίνει ηθική αποκατάσταση των θυμάτων, ψυχική ηρεμία για τους συγγενείς, αλλά και προστασία των πολιτών.

Οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία των στόχων της οδικής ασφάλειας είναι η ισχυρή πολιτική βούληση, η συνεχής δια βίου ενημέρωση των πολιτών, το σταθερό πλαίσιο διοίκησης, ο συντονισμός όλων των συναρμόδιων φορέων, η συμμετοχή των πολιτών, η συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων και η επαρκής χρηματοδότηση στην πρόληψη και την καταστολή.

Η ανθρώπινη ζωή είναι πολύ σημαντική για να χάνεται, από αφροσύνη των πολιτών και πολιτειακή αδιαφορία. Συνεπώς, ας αναρωτηθούμε:

- Θα νιώσουμε ότι η σκιά του θανάτου ή του σοβαρού τραυματισμού βρίσκεται δίπλα μας;
- Θα αντιληφθούμε τη διάσταση του δημογραφικού προβλήματος, ως συνέπεια των τροχαίων;
- Θα συνειδητοποιήσουμε επιτέλους το τεράστιο οικονομικό κόστος που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα, με τις ανάλογες συνέπειες;

Στο ζήτημα της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, απαιτείται από την Πολιτεία θεραπεία σοκ. Η κατάσταση πρέπει να αλλάξει άμεσα και ριζικά.

* Ευχαριστώ θερμά τον συνάδελφο και συνεργάτη Σπύρο Φλωρόπουλο για την πολύτιμη βοήθεια, και φυσικά τον Β. Προφυλλίδη - Καθηγητή της Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ..

**Β. Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ, ΩΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ ΜΑΘΗΜΑ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ
ΒΑΘΜΙΔΕΣ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ Η ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ – ΣΑΛΤΑΡΗ ΕΥΣΤΑΘΙΑ (ΕΦΗ)**

Στις συνεδριάσεις της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής έχει κατ' επανάληψιν τεθεί και είναι κοινή διαπίστωση στις τοποθετήσεις των Βουλευτών και των επιστημονικών φορέων και όλων όσοι εμπλέκονται με τα μεγάλα ζητήματα της Οδικής Ασφάλειας, ότι η πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων είναι σημαντικότερη. Εκτός από την ενημέρωση των πολιτών, ιδιαίτερη βαρύτητα έχει δοθεί στην αναγκαιότητα ενημέρωσης και καλλιέργειας Παιδείας Οδικής Ασφάλειας στους μαθητές και τις μαθήτριες των σχολείων της χώρας. Το ζητούμενο δεν είναι μόνο να μάθουν από αυτήν την τρυφερή ηλικία πώς θα γίνουν ως ενήλικες καλοί ως οδηγοί και ως πεζοί, αλλά και να προστατεύουν τον ίδιο τους τον εαυτό.

Αδιάσειστα είναι τα παρακάτω στατιστικά στοιχεία που αφορούν τα παιδιά και τους νέους, θύματα τροχαίων ατυχημάτων: Κάθε χρόνο χάνουν τη ζωή τους περίπου 30 παιδιά ηλικίας 0-14 ετών (80% των νεκρών είναι επιβάτες και 7% οδηγοί), 39 έφηβοι, ηλικίας 15-17 ετών (46% επιβάτες και 51% οδηγοί), και 186 νεαροί, ηλικίας 18-24 ετών (26% επιβάτες και 72% οδηγοί). Αυτό σημαίνει ότι περίπου 1 στους 5 νεκρούς τροχαίων ατυχημάτων είναι παιδιά και νέοι ως 24 ετών και εκ των οδηγών 9 στους 10 είναι αγόρια, ως επί το πλείστον οδηγοί δίτροχων (όταν η ηλικιακή αυτή ομάδα, αποτελεί μόλις το 1/3 του πληθυσμού της χώρας με περίπου ισοκατανομή αρρένων και θηλέων).

Γίνεται απολύτως κατανοητό ότι η καλλιέργεια Παιδείας Οδικής Ασφάλειας αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα και πρέπει να αποτελέσει στρατηγικό στόχο μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, για περισσότερο σταθερά και διαρκή αποτελέσματα.

Ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της ένταξης της εκπαίδευσης Οδικής Ασφάλειας στην εκπαιδευτική διαδικασία αποτέλεσε η απόφαση του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, το 2010, για την ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο ωρολόγιο πρόγραμμα της τρίτης τάξης των 800 ολοήμερων Δημοτικών Σχολείων της Χώρας. Οι δράσεις κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία εντάχθηκαν στα πλαίσια των προγραμμάτων αγωγής υγείας της ευέλικτης ζώνης. Τα προγράμματα αυτά ετοιμάσθηκαν για μαθητές και μαθήτριες της πρωτοβάθμιας και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και μπορούν να υλοποιηθούν από εκπαιδευτικούς όλων των ειδικοτήτων, ενώ, δεν εστιάζονται μόνο σε διαδικασίες μετάδοσης γνώσεων, αλλά σε πολλαπλές μεθόδους ευαισθητοποίησης, αλληλεπίδρασης και βιωματικής προσέγγισης των θεμάτων υγείας. Παρόλα αυτά, το βήμα αυτό συνιστούσε μια αναιμική προσπάθεια, μικρή, μπροστά στο μέγεθος της πραγματικής ανάγκης.

Τα τελευταία χρόνια, αναγνωρίστηκε ευρέως πως η διαπαιδαγώγηση των μαθητών σχετικά με την οδική ασφάλεια, από τα πρώτα σχολικά χρόνια, είναι απολύτως απαραίτητη. Το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, ανταποκρινόμενο στην ανάγκη αυτή εξέδωσε πρόσφατα εγκύκλιο, με την οποία ορίζει τον τρόπο εισαγωγής του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής και της Οδικής Ασφάλειας, υποχρεωτικά στο Ωρολόγιο πρόγραμμα όλων των τάξεων των Δημοτικών Σχολείων.

Η εγκύκλιος, με τίτλο «Εισαγωγή της θεματικής ενότητας Κυκλοφοριακή Αγωγή και Οδική Ασφάλεια στο Ωρολόγιο πρόγραμμα των Δημοτικών Σχολείων της Χώρας για το σχολικό έτος 2017-2018», απευθύνεται σε όλα τα Δημόσια Δημοτικά Σχολεία της Χώρας, μέσω των οικείων Διευθύνσεων Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, των Περιφερειακών Διευθύνσεων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Η εγκύκλιος εξεδόθη λαμβάνοντας υπ' όψιν το αίτημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Ανάπτυξη Εθνικού Προγράμματος Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας» και μετά από σχετική γνωμοδότηση του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής, εισάγει τη θεματική ενότητα «Κυκλοφοριακή Αγωγή και Οδική Ασφάλεια» στο πρόγραμμα των Δημοτικών Σχολείων της Χώρας για το σχολικό έτος 2017-2018.

Εντάσσοντας τις διδακτικές ώρες της θεματικής ενότητας ανά τάξη, στο ωρολόγιο πρόγραμμα όλων των τάξεων του Δημοτικού (Α' έως και ΣΤ'), άλλοτε ως ξεχωριστό και αυτόνομο μάθημα και άλλοτε διασυνδέοντας την κυκλοφοριακή αγωγή και οδική ασφάλεια με συναφείς ενότητες των υπόλοιπων διδακτικών αντικειμένων του σχολείου (όπως Γλώσσα, Φυσική,

Τεχνολογίες Πληροφοριών Επικοινωνίας, Κοινωνική και Πολιτική Αγωγή), κατά την κρίση του εκπαιδευτικού. Με αυτά τα δεδομένα, η προσέγγιση των παιδιών με αντικείμενο την κυκλοφοριακή αγωγή και οδική ασφάλεια, θα υλοποιείται πλέον από νωρίς και θα επαναλαμβάνεται σε κάθε τάξη του σχολικού τους βίου.

Η ένταξη πραγματοποιείται με απόφαση του υπεύθυνου εκπαιδευτικού, έως συνολικά 10 ώρες ανά έτος. Το σχετικό εκπαιδευτικό υλικό προς αξιοποίηση στη Θεματική Ενότητα, προτείνεται από το Τμήμα Οδικής Ασφάλειας και Κανόνων Κυκλοφορίας της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και έχει λάβει παιδαγωγική καταλληλότητα από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, (Φ.14/ΕΑ/31396/34988/Δ1/2-3-2017) και παρέχεται μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας τηλε-εκπαίδευσης “e-drive Academy” (<http://edrive.yme.gov.gr/>:// <http://edrive.yme.gov.gr/>. <http://edrive.yme.gov.gr/> yme <http://edrive.yme.gov.gr/>. <http://edrive.yme.gov.gr/> gov <http://edrive.yme.gov.gr/>. <http://edrive.yme.gov.gr/> gr <http://edrive.yme.gov.gr/>).

Πρόκειται για μια καινοτόμο διαδικτυακή πλατφόρμα εκπαίδευσης σε θέματα οδικής ασφάλειας, μέσω ενός συνεχώς εξελισσόμενου ηλεκτρονικού κόμβου. Μέσα από τον κόμβο, παρέχεται ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης και δια βίου μάθησης, προσαρμοσμένο ώστε να απευθύνεται στο σύνολο των χρηστών του οδικού δικτύου κάθε ηλικίας δίνοντας όμως ιδιαίτερη έμφαση στα παιδιά και μάλιστα από την ηλικία των 6 ετών. Κύριο χαρακτηριστικό της πλατφόρμας είναι η εκμάθηση των κανόνων οδικής συμπεριφοράς μέσω του παιχνιδιού και άλλου ηλεκτρονικού περιεχομένου, φιλικό προς τον χρήστη στον οποίο απευθύνεται. Είναι ένα σύγχρονο, επιστημονικά και τεχνοκρατικά άρτιο εργαλείο εκπαίδευσης.

Το υλικό που παρέχει, αποτελείται από ηλεκτρονικά διαδραστικά μαθήματα, ηλεκτρονικά βιβλία, φυλλάδια-οδηγούς και διαδραστικά παιχνίδια που απευθύνονται τόσο στους μαθητές/μαθήτριες όσο και στους εκπαιδευτικούς, αλλά ακόμα και τους γονείς.

Πιο συγκεκριμένα, για την Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση στη διαδικτυακή πλατφόρμα, περιλαμβάνεται υλικό για εκπαίδευση στην πεζή μετακίνηση, στη χρήση του ποδηλάτου, στη μετακίνηση με τα Μ.Μ.Μ., το σχολικό λεωφορείο ή το αυτοκίνητο σε όλα τα περιβάλλοντα στην πόλη, στην επαρχιακή πόλη, στο χωριό και σε όλες τις καιρικές συνθήκες την ημέρα και τη νύχτα, καθώς και υλικό για την οδική σήμανση.

Το ως άνω εκπαιδευτικό υλικό είναι παιδαγωγικά κατάλληλο και προσαρμοσμένο ανάλογα με την ηλικία των μαθητών και των μαθητριών. Ως προς το περιεχόμενο, αναφέρεται σε μια σειρά ζητημάτων που συνδέονται με την κυκλοφοριακή αγωγή και την οδική ασφάλεια, με στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων, μέσα από τη διαμόρφωση δεξιοτήτων για ασφαλείς μετακινήσεις πεζή, με ποδήλατο και με οχήματα.

Επιπλέον, το υλικό αναφέρεται σε ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας και οικολογικής μετακίνησης και είναι δομημένο κατά τρόπο που επιτρέπει είτε την ανάπτυξη επιλεκτικά θεματικών εννοιών είτε και την εφαρμογή του συνόλου του υλικού. Για την υλοποίηση του υλικού, για μαθητές και μαθήτριες, προτείνονται αντίστοιχοι εκπαιδευτικοί οδηγοί.

Σε κάθε περίπτωση, η αξιοποίηση του υλικού μπορεί να γίνει κατά την κρίση των εκπαιδευτικών, με βάση τις ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των μαθητών και των μαθητριών τους.

Η εγκύκλιος προβλέπει επιπλέον τη σταδιακή οργάνωση επιμορφωτικών παρεμβάσεων, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δείχνοντας έτσι ότι το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων δεν αντιμετωπίζει με προχειρότητα το ζήτημα της εκπαίδευσης των παιδιών στην Οδική Ασφάλεια μέσα στο σχολικό περιβάλλον και ανταποκρίνεται στην ανάγκη για διαρκή βελτίωση της προσπάθειας, για αποτελεσματική επιμόρφωση, που θα δώσει στο μέλλον συνειδητοποιημένους και καλά εκπαιδευμένους πολίτες.

Συν-επικουρικά θα λειτουργήσουν και τα εκπαιδευτικά προγράμματα ευαισθητοποίησης των μαθητών σε θέματα Οδικής Ασφάλειας που ήδη καταρτίζει η Ελληνική Αστυνομία. Για την Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση ΑμεΑ έχει καταρτισθεί και εφαρμοσθεί πιλοτικά ειδικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Εκπαιδευτικής Πολιτικής, στο οποίο συμμετέχουν ειδικά επιλεγμένοι και εκπαιδευμένοι από παιδοψυχολόγο αστυνομικοί. Η θεωρητική και πρακτική

εκπαίδευση των μαθητών και η διανομή έντυπου υλικού γίνεται από εξειδικευμένους καθ' ύλην αστυνομικούς. Η πιλοτική εφαρμογή, τα προηγούμενα χρόνια, στέφθηκε από επιτυχία. Η εμφάνιση των Αστυνομικών κέρδισε το ενδιαφέρον των παιδιών και οδήγησε σε αθρόα προσέλευση και την ενεργό συμμετοχή τους. Χαρακτηριστικά, παρόλο που το πρόγραμμα απευθυνόταν σε μαθητές της Γ' και Δ' Δημοτικού, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου παραμονής των αστυνομικών και της παρουσίας του προγράμματος, μαθητές από όλες τις τάξεις, και από την Ε', ΣΤ' και από την Α' και Β' τάξη, επέλεξαν με πρωτοβουλίας τους να συμμετέχουν επίσης.

Μέσω των προγραμμάτων αυτών, οι μαθητές γνωρίζουν την αποστολή του Αστυνομικού ως συμπαραστάτη, στον οποίο μπορεί να προσφύγει ο πολίτης και παράλληλα οι Αξιωματικοί της Τροχαίας απευθύνονται στις μαθητικές ομάδες και τις ενημερώνουν για θέματα Οδικής Ασφάλειας.

Για την επίτευξη του στόχου της «Ανάπτυξης Παιδείας Οδικής Ασφάλειας» στη Χώρα μας, το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο συνεχούς και αδιάλειπτης εκπαίδευσης σε όλες τις βαθμίδες, ξεκινώντας ήδη από την προσχολική και συνεχίζοντας στην Πρωτοβάθμια και στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση.

Κρίνεται απαραίτητο να τονιστεί ότι για την επίτευξη του στόχου αυτού μαζί με όλες τις σχετικές διεργασίες εντός του σχολικού περιβάλλοντος θα πρέπει να υπάρχει και μια παράλληλη και αμφίδρομη διαβούλευση με τους εκπαιδευτικούς φορείς, που θα κληθούν να εφαρμόσουν στην πράξη, στην καθημερινότητα του σχολείου, τα προγράμματα Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας.

Τέλος, για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου, θα πρέπει να καθιερωθεί σε μόνιμη βάση η συνεργασία της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας με τη Διαρκή Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων της Βουλής των Ελλήνων, στο συγκεκριμένο ζήτημα, καθώς οι δύο Επιτροπές ως αρμόδια θεσμικά όργανα, μπορούν να συντονίσουν όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και να εγγυηθούν τη διάρκεια της προσπάθειας ως υποχρέωση της ίδιας της Πολιτείας προς τους αυριανούς πολίτες.

**Γ. ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ Κ.Ο.Κ.. ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΗΣ
ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

Ο μη σεβασμός του Κ.Ο.Κ.. και η απόκλιση από τους υπάρχοντες κανόνες οδικής συμπεριφοράς, οδηγεί σε κάποιες περιπτώσεις σε σοβαρά ατυχήματα ακόμα και θανατηφόρα. Η οδική ασφάλεια πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα στην καθημερινότητα των πολιτών. Το θέμα της οδικής ασφάλειας όμως, απαιτεί συγκροτημένη στρατηγική. Αυτή επιτυγχάνεται μέσα από τον εκσυγχρονισμό, δηλαδή την αναδιαμόρφωση των ορίων ταχύτητας, τα συστήματα επιτήρησης, τις αλλαγές στον Κ.Ο.Κ., τις αλλαγές στις ποινές και στα πρόστιμα, τη διαμόρφωση πλαισίου αλλαγών στις υποδομές, τον εκσυγχρονισμό και την αυτοματοποίηση υπηρεσιών με μεγάλο αντίκτυπο στην οδική συμπεριφορά. Ένα ευρύτερο σχέδιο διαπαιδαγώγησης των Ελλήνων στην οδική ασφάλεια κρίνεται απαραίτητο. Η οδική συμπεριφορά είναι στοιχείο κουλτούρας και πολιτισμού ενός λαού.

Τα πρόστιμα θα πρέπει να επιβάλλονται με τρόπο που αυτά να μπορούν να λειτουργούν αποτρεπτικά και όχι φοροεισπρακτικά.

1. Πρόστιμα θα πρέπει να επιβάλλονται αναλογικά με το εισόδημα, για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., ώστε αυτά να είναι δικαιότερα και αποτελεσματικότερα. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά πως ένα πρόστιμο των 100 ευρώ έχει άλλη αξία για κάποιον με εισόδημα 10.000 ευρώ τον χρόνο και άλλη για κάποιον με εισόδημα 50.000 ευρώ τον χρόνο.

Η παράβαση να κοστολογείται μέσω taxisnet ανάλογα με το εισόδημα. Πρόσθετα οι παραβάτες θα έχουν την επιλογή προσφοράς κοινωνικής εργασίας ως εναλλακτική λύση για την αποπληρωμή του προστίμου.

Προτείνεται δηλαδή η αναλογικοποίηση των προστίμων σε σχέση πάντα με το εισόδημα. Προφανές είναι ότι άνθρωποι άνεργοι ή με πολύ χαμηλό εισόδημα θα θεωρούσαν δυσβάσταχτο ένα πρόστιμο μίας Χ αξίας. Το ίδιο ακριβώς ποσό για κάποιον με εισόδημα πολλών χιλιάδων ευρώ είναι ασήμαντο. Ο σκοπός των προστίμων είναι ο σωφρονισμός των πολιτών.

2. Μείωση των προστίμων σε ορισμένες ήσσονος σημασίας τροχαίες παραβάσεις επιβάλλεται λόγω οικονομικής κρίσης.

Πάντως όταν πρόκειται για πολύ επικίνδυνες παραβάσεις, που οδηγούν σε τροχαία και βάζουν σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, τα πρόστιμα θα πρέπει να παραμένουν σε σχετικά υψηλά επίπεδα.

Μία άλλη αλλαγή που προτείνεται στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού στην επιβολή προστίμων, είναι εναλλακτικά, ως ποινή στις περιπτώσεις που προκαλούνται δυστυχήματα που έχουν ως συνέπεια και τραυματισμό, η συμμετοχή σε προγράμματα εξυπηρέτησης των ανθρώπων που έχουν υποστεί κακώσεις σωματικές, βλάβες ή αναπηρίες από τροχαία, των ατόμων που είχαν συμμετοχή σε αυτά. Η ευρωπαϊκή εναρμόνιση όλων των προστίμων με βάση το Α.Ε.Π. κάθε Χώρας κρίνεται απαραίτητη.

Στη συνέχεια, η αλλαγή της εισπρακτικής νοοτροπίας στην επιβολή των προστίμων, δηλαδή η μη ακύρωσή τους για πελατειακούς σκοπούς, κρίνεται απαραίτητη. Σε περίπτωση δε επαναλαμβανόμενης παραβατικότητας, μία ενδεχόμενη αυστηροποίηση των ποινών θα συνεισφέρει στην αποτροπή και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, ίσως δε και η υποχρεωτική παρακολούθηση από τους κατ' εξακολούθηση παραβάτες κάποιων σεμιναρίων, αναλόγως πάντα της παράβασης.

Τέλος, θα μπορούσαμε να αναφερθούμε και στη δυνατότητα των πολιτών να μπορούν να στρέφονται προς τη δικαστική οδό για κάποιες κατηγορίες παραβάσεων. Ουδείς δύναται να επιβάλει ποινή εκτός της δικαστικής εξουσίας, διαφορετικά προσκρούει στις συνταγματικές επιταγές.

**Δ. ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ - Η ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ**

Οι σημαντικές εξελίξεις όσον αφορά στην καινοτομία και στην τεχνολογία των οχημάτων, τα συστήματα πρόληψης και ασφάλειας, αλλά και τα συστήματα προειδοποίησης έχουν αναβαθμίσει ουσιαστικά τόσο την παθητική όσο και την ενεργητική ασφάλεια των οχημάτων. Πολλές από τις τεχνολογικές εξελίξεις που συμβάλουν στη μεγαλύτερη ασφάλεια του αυτοκινήτου, θεωρούνται πλέον αυτονόητες για τα σύγχρονα οχήματα και όχι κάποιος εξοπλισμός πολυτελείας. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι δεν νοείται πλέον όχημα χωρίς αερόσακους, ABS και ESP. Επίσης, είναι πλέον διαθέσιμα σχεδόν σε όλα τα σύγχρονα οχήματα, συστήματα συνδεσιμότητας, όπως το σύστημα ανοιχτής ακρόασης, ώστε ο οδηγός να μην κρατά το κινητό τηλέφωνο όταν οδηγεί, κάτι που αποτελεί πιθανή αιτία πρόκλησης ατυχημάτων.

Όσο προχωρά η τεχνολογία, τόσο πιο πολλά συστήματα τέτοιου είδους θα προστίθενται ως απαραίτητος εξοπλισμός του κάθε οχήματος. Με την αυτονόητη όμως αυτή διαπίστωση, συνδέεται και η ανάγκη να υπάρχουν σύγχρονα, ασφαλή αυτοκίνητα στους δρόμους. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπάρχουν συστηματικοί έλεγχοι για το εάν τα αυτοκίνητα έχουν περάσει Κ.Τ.Ε.Ο.. Είναι το ελάχιστο που μπορούμε να ελέγξουμε σχετικά με το εάν τα οχήματα λειτουργούν σωστά και δεν είναι επικίνδυνα προς χρήση. Αυτό βέβαια ισχύει και για τα Ι.Χ., αλλά και για τα οχήματα Δημοσίας Χρήσης, τα οποία πολλές φορές έχουν κακή συντήρηση και λόγω του υψηλού κόστους επισκευής, οι ιδιοκτήτες τους αμελούν το σέρβις και την αντικατάσταση, στην ώρα τους, των φθαρμένων ανταλλακτικών.

Συνεπώς, για την αναβάθμιση της ασφάλειας των οχημάτων που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους είναι κρίσιμο αυτά να είναι σύγχρονης τεχνολογίας και εάν όχι, αυτά τουλάχιστον να λειτουργούν τεχνικά σωστά. Ωστόσο, λόγω της μακρόχρονης οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη Χώρα μας, για τους περισσότερους πολίτες, κατέστη αδύνατον να αντικαταστήσουν το Ι.Χ. τους, με αποτέλεσμα η πλειονότητα των οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους να είναι άνω της 15ετίας.

Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να δοθούν νέα κίνητρα για την αγορά νέου αυτοκινήτου. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η επαναφορά του μέτρου της απόσυρσης. Γιατί είναι προφανές ότι:

- Πρώτον, τα αυτοκίνητα 15ετίας και 20ετίας, δεν μπορούν να παρέχουν όλα αυτά που πλέον προσφέρει η τεχνολογία.
- Δεύτερον, με την επαναφορά της απόσυρσης θα δοθούν κίνητρα στους ιδιοκτήτες να αντικαταστήσουν τα παλαιάς τεχνολογίας οχήματα που πιθανώς έχουν στην κατοχή τους και
- Τρίτον, θα τονωθεί η αγορά των αυτοκινήτων που αποτελεί ένα ακόμα θύμα της κρίσης.

Σε κάθε περίπτωση, η ανάπτυξη της τεχνολογίας των οχημάτων δεν επαρκεί για την ουσιαστική αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας. Αυτή πρέπει να συνοδεύεται από τη σωστή οδική συμπεριφορά, τους καλούς δρόμους και την οδηγική παιδεία. Ωστόσο, όσο σύγχρονα να είναι τα οχήματα, όσο υψηλής τεχνολογίας και να είναι, δεν μπορούν αυτά να λειτουργήσουν από μόνα τους για την αποτροπή ατυχημάτων. Αυτό που πάνω από όλα χρειάζεται είναι σωστοί και συνετοί οδηγοί, που θα τηρούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και θα οδηγούν ασφαλώς. Και αυτό είναι κυρίως θέμα παιδείας.

**Ε. ΟΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ
ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ)**

Ανάμεσα στα θέματα που απασχόλησαν την Επιτροπή είναι και ο κρίσιμος παράγοντας της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Ο κλάδος των οδικών μεταφορών είναι στρατηγικής σημασίας τομέας για την ευρωπαϊκή οικονομία. Αποτελεί κινητήρια δύναμη και για την οικονομία της Χώρας μας. Η αναδρομή και μόνο σε ατυχήματα που έχουν συμβεί ή οι αναφορές στις επιπτώσεις και στην έκταση των ζημιών που προκλήθηκαν ώθησε την Επιτροπή μας να καλέσει σε ακρόαση τους εμπλεκόμενους φορείς στην οδική διακίνηση επικίνδυνων φορτίων, δηλαδή επικίνδυνων ουσιών, υλικών και προϊόντων εκ των οποίων μπορεί να προκύψουν κίνδυνοι για το περιβάλλον, για το κοινωνικό σύνολο, για τη δημόσια ασφάλεια, για τη ζωή και την υγεία ανθρώπων και ζώων.

Στη χώρα μας η νομοθεσία που αφορά στα επικίνδυνα εμπορεύματα και την οδική μεταφορά τους είναι εναρμονισμένη από το 2001 με τον κανονισμό ADR (Accord europeen relative au transport international des marchandises Dangereuses par Route) που διέπει παγκοσμίως τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων στον δρόμο και αφορά στην πρόληψη κινδύνων για τον πληθυσμό, την περιουσία και το περιβάλλον μέσω της τήρησης συγκεκριμένων προδιαγραφών.

Η συμμόρφωση με τις Οδηγίες και οι υποχρεώσεις κατά τη διάρκεια μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, σύμφωνα με τον απόλυτα λεπτομερή κώδικα νομοθεσίας ADR, ξεκινούν από τον αποστολέα, την παραγωγό βιομηχανία και τον συσκευαστή, περνούν στη μεταφορική εταιρεία και τον μεταφορέα, δηλαδή στον φορτωτή, στον οδηγό και φτάνουν στον εκφορτωτή και στον παραλήπτη. Αφορούν όλη την εμπλεκόμενη «αλυσίδα» και δεν αφορούν μόνο στη μεταφορική εταιρεία και τον μεταφορέα.

Η ασφαλής οδική μεταφορά εμπορευμάτων και δη επικινδύνων εμπορευμάτων, υποχρεώνει όλους τους εμπλεκόμενους στην «αλυσίδα» μεταφοράς, από τη βιομηχανία που παρασκευάζει τα εμπορεύματα, την εταιρεία που τα αποστέλλει, αυτόν που συσκευάζει, αυτόν που κάνει τη φόρτωση, τη μεταφορική εταιρεία, αυτόν που κάνει την εκφόρτωση, να τηρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές. Υπάρχουν κανόνες που πρέπει να τηρούνται και διαδικασίες ασφαλείας σύμφωνα με τον ADR. Ανάμεσά τους οι αποστάσεις ασφαλείας, οι θέσεις στάθμης, η τήρηση των προδιαγραφών στα υλικά συσκευασίας, τα μέσα αποστολής, η σήμανση του εμπορεύματος στη συσκευασία του με συγκεκριμένο τρόπο, ώστε να αναγνωρίζεται ως επικίνδυνο, η σήμανση του οχήματος που να δείχνει τον κίνδυνο, η χρήση ασφαλών οχημάτων που έχουν περάσει συγκεκριμένους ελέγχους.

Ο κανονισμός αναφέρει πως όλα τα άτομα που εμπλέκονται στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων θα πρέπει να θεωρούν τις απαιτήσεις ασφαλείας ισόμετρες των ευθυνών τους. Έτσι, η υποχρέωση του ενός έχει αντίκτυπο στον άλλον. Από τη μια ο αποστολέας π.χ. έχει υποχρέωση να ταξινομεί τα επικίνδυνα εμπορεύματα και να χορηγεί τις απαραίτητες πληροφορίες στον μεταφορέα, όπως έγγραφα μεταφοράς, πιστοποίησης, εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις. Από την άλλη και ο μεταφορέας οφείλει να εξακριβώνει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα προς μεταφορά είναι εγκεκριμένα και ούτω καθεξής.

Ο επιμερισμός των ευθυνών είναι αυτονόητος και σε περίπτωση παράβασης θα πρέπει να είναι ανάλογος και ο καταλογισμός των ευθυνών. Σύμφωνα με τον ADR, αλλά και Ευρωπαϊκή Οδηγία, κάθε επιχείρηση που εμπλέκεται στη διαχείριση επικινδύνων ουσιών, υλικών και προϊόντων, οφείλει λόγω της τήρησης του κανονισμού κατά τη μεταφορά τους, να έχει στο προσωπικό της έναν Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (Σ.Α.Μ.Ε.Ε.). Οι αρμοδιότητες του Συμβούλου είναι σε πρώτη φάση να μελετήσει και να προσδιορίσει τους κινδύνους που έχει η οδική μεταφορά και η αποθήκευση των επικινδύνων εμπορευμάτων κάθε εταιρείας και στη συνέχεια, να ορίσει και να τακτοποιήσει τις διαδικασίες και τα προληπτικά μέτρα, η εφαρμογή των οποίων από την εταιρεία θα μηδενίσει τον κίνδυνο ατυχήματος.

Οι Σύμβουλοι, εκπαιδευμένοι στα εργαστήρια Μηχανολόγων Μηχανικών των Α.Ε.Ι., σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και οι πιστοποιημένοι μετά από εξεταστική διαδικασία από το Υπουργείο Μεταφορών, είναι αυτοί που υποστηρίζουν την εφαρμογή των νόμων και των βέλτιστων πρακτικών που διέπουν τη μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων. Κάνουν συγκεκριμένες επισκέψεις,

επιθεωρήσεις, ελέγχους, εκδίδουν διαδικασίες, εκπαιδεύουν τον κόσμο, ενώ συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές και με τους εμπλεκόμενους φορείς για την καθιέρωση και εφαρμογή προτύπων που θα μειώσουν τον αριθμό και τη σοβαρότητα των ατυχημάτων κατά τη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Καίριος λοιπόν, ο ρόλος της ύπαρξης Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων στην εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας και στην πρόληψη ενός ατυχήματος. Ας σημειωθεί ότι από το 2012 η νομοθεσία απαιτεί την ύπαρξη Συμβούλου σε όλες τις επιχειρήσεις που αναθέτουν απευθείας ή μετά από διαγωνισμό τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Αναφερόμενοι σε οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και λαμβάνοντας υπ' όψιν τη μεγάλη έκταση που μπορεί να λάβει ένα ατύχημα κατά τη μεταφορά, λόγω πυρκαγιάς ή εκρήξεων του φορτίου με θύματα, τραυματισμούς, πρόκληση οικονομικών ζημιών, περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ανάγκης εκκένωσης πληθυσμού σε περιοχές γύρω από το συμβάν Κ.Ο.Κ.. πρέπει να θεωρήσουμε απαραίτητη την εμπλοκή και τη συνεργασία υπηρεσιών, όπως η Πυροσβεστική, η Αστυνομία, τα Ασθενοφόρα και οι τοπικές Αρχές. Και αν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες, όπως η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας, η Πυροσβεστική, η Δ.Ε.Η., το Ε.Κ.Α.Β., η Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι στρατιωτικές Αρχές ή η Αστυνομία ή ακόμα και οι εθελοντικές ομάδες γνωρίζουν πώς να διανείμουν και να διαχειριστούν την κρίση, από την άμεση επέμβαση μέχρι την υποστήριξη και τους Φορείς Αποκατάστασης μετά το συμβάν, τότε η πρόληψη θα είναι αυτή που θα επιφέρει την ελαχιστοποίηση τέτοιων ατυχημάτων και δυστυχώς στη Χώρα μας αυτή σπανίζει. Έτσι οδηγούμαστε στην αναζήτηση του, αν εφαρμόζονται οι κανόνες και οι προδιαγραφές που εμπεριέχονται στους κανονισμούς και στις οδηγίες που έχει συνυπογράψει και εφαρμόζει η Χώρα μας. Και η αναζήτηση χρειάζεται ελέγχους, τους οποίους πρέπει να πραγματοποιούν πληροφορημένοι φορείς και όργανα.

Στη Χώρα μας οι διαδικασίες ελέγχων χωλαίνουν, γιατί δεν υπάρχουν κλιμάκια ελέγχου τόσο για τις επιχειρήσεις που διαχειρίζονται επικίνδυνα εμπορεύματα, αν τηρούν τις διαδικασίες που πρέπει και που ορίζει ο νόμος και το αν διαθέτουν τον Σύμβουλο, όσο και για τον έλεγχο στον δρόμο, όπου πρέπει να διαπιστωθεί η ασφαλής μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Η υπάρχουσα εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία (σύμφωνα με τον ADR) προβλέπει την υποχρέωση ύπαρξης Συμβούλου σε κάθε επιχείρηση στην Ελλάδα, που έχει διαδικασίες πλήρωσης, συσκευασίας, φόρτωσης, εκφόρτωσης ή μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η ανυπαρξία όμως κλιμακίων ελέγχου οδηγεί στο ανεξέλεγκτο των επιχειρήσεων και στην καταστρατήγηση του νόμου.

Δυστυχώς, στη Χώρα μας οι φορείς που ελέγχουν και διαπιστώνουν μια παράβαση, όπως π.χ. η Αστυνομία ή η Πυροσβεστική, συνήθως, επιβάλλουν πρόστιμο μόνο στη μεταφορική εταιρεία και συγκεκριμένα στον οδηγό, αγνοώντας και μη εφαρμόζοντας τις σαφείς οδηγίες του κανονισμού ADR, που αποσαφηνίζει την παράβαση ανά συγκεκριμένο εμπλεκόμενο. Δηλαδή, ότι ανά περίπτωση ευθύνεται ο αποστολέας, ή η εταιρία που τα έδωσε στη μεταφορική για να τα μεταφέρει ή ο συσκευαστής ή ο παραλήπτης.

Αυτό που τονίστηκε στις συνεδριάσεις της Επιτροπής μας είναι η έλλειψη κλιμακίων ελέγχου, αλλά και η άγνοια ελέγχου από τα αρμόδια όργανα. Έτσι ενώ στο εξωτερικό αποτελεί ρουτίνα ο προληπτικός έλεγχος με το σταμάτημα κάποιας οδικής μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και η εξέταση τήρησης των προδιαγραφών, των εγγράφων, των συσκευασιών, στην Ελλάδα δεν υπάρχει ανάλογο προηγούμενο. Ενώ τα Σώματα της Πυροσβεστικής, αλλά και της Αστυνομίας είναι εκπαιδευμένα για το πώς θα αντιδράσουν σε περιπτώσεις π.χ. έκρηξης επικίνδυνου φορτίου, δεν έχουν τη γνώση, την κατάρτιση και τα εργαλεία ώστε να εντοπίζουν την παράβαση σε περιπτώσεις προληπτικών ελέγχων, αλλά ούτε και στον καταμερισμό ευθυνών.

Εκτός από την έλλειψη όμως των κλιμακίων ελέγχου δεν υπάρχει και συγκεκριμένος κατάλογος ποινολογίου με το ύψος και το είδος των προστίμων.

Τέλος, αναφερόμενοι σε οδικές μεταφορές αξίζει αναφοράς η κατάσταση και η συμπεριφορά των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, καθώς και η κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών.

Στην Επιτροπή μας αναφέρθηκε ως προβληματική κατάσταση η παλαιότητα του στόλου στα βαρέα φορτηγά, των οποίων η μεγάλη πλειοψηφία υπερβαίνει τα 20 έτη, με τις στατιστικές πιθανότητες πρόκλησης ατυχήματος να πολλαπλασιάζονται, καθώς και η λόγω έλλειψης ελέγχων,

απρόσκοπτη κυκλοφορία παράνομων οχημάτων ή οχημάτων που μεταφέρουν παράνομα φορτία, τα οποία αποτελούν βασική πηγή επικινδυνότητας, αθέμιτου ανταγωνισμού, αλλά και κινδύνου για την οδική ασφάλεια.

Όσον αφορά την οδηγική συμπεριφορά, τονίστηκε η ανάγκη διαρκούς επαγγελματικής κατάρτισης των επαγγελματιών οδηγών που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία και η κρισιμότητα της άριστης κατατόπισής των σχετικά με όσα διέπουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως π.χ. η κατανομή του φορτίου ή η πρόσδεσή του.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στις προτάσεις που κατατέθηκαν στην Επιτροπή μας μπορούμε να διακρίνουμε:

- Την καταγραφή των επιχειρήσεων που διαχειρίζονται και διακινούν επικίνδυνα εμπορεύματα. Η ύπαρξη ενός τέτοιου Μητρώου καθιστά ευκολότερο και πιο στοχευμένο τον προληπτικό έλεγχο.
- Την αναγκαιότητα στελέχωσης ή σύμβασης αυτών των επιχειρήσεων με Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.
- Τον έλεγχο συμμόρφωσης και την επιβολή κυρώσεων στις επιχειρήσεις που δεν έχουν προσλάβει.
- Τη δημιουργία και τη στελέχωση κλιμακίων ελέγχου, καθώς και την επιμόρφωση και την κατάρτιση των ελεγκτών.
- Τη χρήση νέων τεχνολογιών και στο κομμάτι της διακίνησης επικίνδυνων εμπορευμάτων. Μέσω της ηλεκτρονικής διασύνδεσης των υπηρεσιών μπορεί να κοινοποιείται προς όλες τις υπηρεσίες έγγραφο με τα χαρακτηριστικά των εμπορευμάτων, πριν τη μεταφορά και παράλληλα ο οδηγός να το φέρει μαζί του εγγράφως. Ο έλεγχος των πιστοποιητικών και των εγγράφων, μέχρι και η εικόνα του φορτίου θα είναι εύκολο να ελεγχθεί από το όργανο που κάνει τον έλεγχο, το οποίο χρησιμοποιώντας κατάλληλη «εφαρμογή» θα μπορεί να εντοπίζει αμέσως την παράβαση, να εκδίδει αμέσως τα πρόστιμα, να ανακαλύπτει το ποιος ευθύνεται Κ.Ο.Κ...
- Την κατάρτιση των οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, από εκπαιδευτικό προσωπικό με διδακτική επάρκεια και πιστοποίηση από το Πανεπιστήμιο και τον εμπλουτισμό της εκπαίδευσής τους με θέματα όπως η φόρτωση, η εκφόρτωση, η πρόσδεση και η κατανομή του βάρους.
- Τέλος, την επίλυση προβλημάτων στο οδικό δίκτυο της Χώρας, με τους κεντρικούς και μη οδικούς άξονες να καθιστούν ιδιαίτερα επικίνδυνη τη μεταφορά με ασφάλεια επικινδύνων εμπορευμάτων, με επισήμανση στην παντελή έλλειψη ειδικών και οργανωμένων χώρων στάθμευσης, ανεφοδιασμού και διανυκτέρευσης βαρέων οχημάτων.

ΣΤ.ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ Κ.Ο.Κ.. ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΟΝΣΟΛΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

Σε μια χώρα, που συνεχίζει να πληρώνει βαρύ φόρο αίματος στην ασφαλτο, δεν μπορεί να αποτελεί προτεραιότητα η μείωση των προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Αντίθετα, άλλες είναι οι προτεραιότητες, όπως η βελτίωση του οδικού δικτύου, η αστυνόμευση, η εμπέδωση των κανόνων, αλλά και της έννοιας της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής ασφάλειας. Είναι γνωστό ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών έχει εκφράσει την έντονη αντίδρασή του στο ενδεχόμενο μείωσης των προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, επισημαίνοντας ότι η μείωση των προστίμων στέλνει ένα απόλυτα λανθασμένο μήνυμα. Ήδη η εμπειρία σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καταδεικνύει ότι οι περισσότερες χώρες προχωρούν στην αυστηροποίηση του πλαισίου των κανόνων οδικής ασφάλειας, των ποινών αλλά και των προστίμων.

Δύο ακόμα σημαντικά στοιχεία:

α) Σύμφωνα με την Eurostat, η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη πεντάδα της Ε.Ε. όσον αφορά στα θανατηφόρα τροχαία, μετά τη Ρουμανία, τη Λιθουανία, την Πολωνία και την Κροατία.

β) Σύμφωνα με τον Ιατρικό Σύλλογο Αθηνών, τα τροχαία συμβάντα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου για τους νέους από 15 έως 29 ετών, τη δεύτερη αιτία θανάτου για τις ηλικίες 5 έως 14 και την τρίτη, για τις ηλικίες 30 έως 44 ετών. Εκείνο που θα πρέπει να γίνει συνείδηση σε όλους, είναι ότι τα πρόστιμα για την παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν έχουν ως στόχο την αύξηση των δημοσίων εσόδων, ούτε φοροεισπρακτικό χαρακτήρα.

Ο στόχος είναι να υπάρξει συνετισμός και αποτροπή ώστε να περιοριστεί η παραβατικότητα στην οδηγική συμπεριφορά, αλλά και ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων. Είναι σαφές ότι δεν μπορούμε να κινούμαστε με λογική μικροκομματικών σκοπιμοτήτων στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας.

Η όποια παρέμβαση και οι όποιες αλλαγές στο ζήτημα των προστίμων πρέπει να κινούνται εντός των πλαισίων του ορθολογισμού και κυρίως να μην τίθεται σε δεύτερη μοίρα το ζήτημα της ασφάλειας. Αυτόν τον χαρακτήρα έχει το πρόστιμο στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Λειτουργεί αποτρεπτικά και συμβάλλει στην ασφάλεια. Αν προχωρήσουμε σε μείωση, αδιακρίτως, των προστίμων, αυτό θα έχει ως συνέπεια, να μην λειτουργούν αποτρεπτικά και η παράπλευρη απώλεια, σε μια τέτοια περίπτωση, θα είναι η οδική ασφάλεια.

Όλοι ξέρουμε ότι ένα πρόστιμο, αν πληρωθεί εντός 10ημέρου έχει έκπτωση 50%. Αν μειωθούν ακόμα περισσότερο τα πρόστιμα, όλοι αντιλαμβανόμαστε, ότι το κόστος θα είναι σχεδόν ασήμαντο για κάποιους.

Για παράδειγμα, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση επιφέρει πρόστιμο 100 ευρώ. Αν υπάρξει μείωση του προστίμου στο μισό, δηλαδή στα 50 ευρώ, ουσιαστικά, κάποιος θα πληρώνει 25 ευρώ, εντός 10ημέρου, κόστος που δεν θεωρείται απαγορευτικό. Αντίστοιχα, η οδήγηση χωρίς κράνος επιφέρει πρόστιμο 300 ευρώ. Αν μειωθεί στα 75 ευρώ, όπως ακούστηκε, πόσο αποτρεπτικά λειτουργεί αυτό για την οδική ασφάλεια και για να αποφύγουμε απώλειες ζωών;

Είναι δεδομένο ότι πρέπει να υπάρχει ορθολογισμός, όχι, όμως, με εκπτώσεις στα θέματα της οδικής ασφάλειας. Πρέπει να υπάρξει ενδελεχής και, κυρίως, απόλυτα στοχευμένη ανάλυση, σχετικά με το είδος των προστίμων. Κάποια πρόστιμα θα πρέπει να συμφωνήσουμε ότι είναι ανελαστικά, όπως είναι η παραβίαση κόκκινου σηματοδότη, η παραβίαση stop, η χρήση κράνους ή η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Αναφέρομαι σε βασικές αιτίες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων που έχουν κοστίζει ανθρώπινες ζωές. Αυτό δείχνει και μία άλλη σημαντική παράμετρο: ότι πρέπει να κατηγοριοποιηθούν οι αιτίες των τροχαίων ατυχημάτων και να συσχετιστούν με τα πρόστιμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Από εκεί και πέρα, οφείλουμε να δούμε και μία άλλη διάσταση στο ζήτημα των προστίμων γιατί δεν αρκεί μόνο η διάσταση του αποτρεπτικού χαρακτήρα. Θα πρέπει να ενταθεί η αστυνόμευση, να γνωρίζουν όλοι οι οδηγοί ότι διεξάγονται με μεγάλη συχνότητα τροχονομικοί έλεγχοι, αλλά και το ότι εφαρμόζονται πλήρως οι νόμοι.

Σταδιακά, να αποτελέσει επιλογή και όχι καταναγκασμό η υιοθέτηση μιας υπεύθυνης οδηγικής συμπεριφοράς από όλους.

Ζ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ, ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΕΣ, ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ, ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γεγονός ότι τα μέσα μεταφοράς είναι πλέον αναπόσπαστη ανάγκη της σύγχρονης καθημερινής ζωής. Αν και τα μέσα αυτά είναι ωφέλιμα, ο εσφαλμένος χειρισμός τους οδηγεί σε πληθώρα τροχαίων ατυχημάτων, γεγονός που αποτελεί ένα σοβαρότατο πρόβλημα, τόσο παγκοσμίως όσο και για τη Χώρα μας.

Η κτήση του διπλώματος οδήγησης δεν αποτελεί εγγύηση για την καλή οδήγηση και την καταπολέμηση του φαινομένου. Η λάθος νοοτροπία και η ελλιπής παιδεία του οδηγού είναι αυτές που οδηγούν στα οδικά ατυχήματα. Η οδική συμπεριφορά αντικατοπτρίζει το μορφωτικό και πολιτιστικό επίπεδο του καθενός μας. Η ασφαλής οδήγηση εξαρτάται από τον καθένα μας.

II. ΑΙΤΙΕΣ

Τα κυριότερα αίτια για τα τροχαία ατυχήματα οφείλονται στον ίδιο τον άνθρωπο, είτε ως οδηγό είτε ως πεζό. Οι πιο συνηθισμένες αιτίες από αυτές είναι η υπερβολική ταχύτητα, το αντικανονικό προσπέρασμα, η χρήση αλκοόλ, η απόσπαση προσοχής (π.χ. η χρήση κινητών τηλεφώνων), η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, η μη τήρηση της προτεραιότητας, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους κ.λπ.. Συμπεριφορές αναφερόμενες σε πεζούς είναι ότι παραβιάζουν φωτεινό σηματοδότη ή σήμα τροχονόμου, διασχίζουν επιτόλαια το οδόστρωμα, δεν βαδίζουν σε πεζοδρόμιο ή διαβάσεις. Επιπροσθέτως, το κακό οδικό δίκτυο και η πλημμελής συντήρηση των αυτοκινήτων αποτελούν δύο ακόμη αρνητικούς παράγοντες, που συντελούν στην αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Ο αντίκτυπος των τροχαίων ατυχημάτων είναι ιδιαίτερα δυσμενής τόσο για τον παθόντα όσο και για την κοινωνία.

III. ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ

Η πιο απλή και ανώδυνη, ίσως, συνέπεια είναι οι υλικές ζημιές, οι οποίες περιλαμβάνουν ζημιές σε μέρη αυτοκινήτων ή ολοσχερή καταστροφή αυτών, μείωση της αγοραστικής τους αξίας, καταστροφή προσωπικών ειδών, περιουσίας τρίτων, πρόκληση ζημιών στο οδόστρωμα κ.λπ. και συνεπάγονται μόνο οικονομικό κόστος.

IV. ΑΠΩΛΕΙΑ ΖΩΗΣ - ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ

Για τον παθόντα η απώλεια της ίδιας του της ζωής, ο τραυματισμός, αλλά και η πιθανή αναπηρία είναι ιδιαίτερα σοβαρές καταστάσεις.

Η απώλεια ζωής: Η απώλεια ζωής είναι η σοβαρότερη συνέπεια των τροχαίων ατυχημάτων για τον ίδιο τον παθόντα. Η ζωή είναι το υπέρτερο αγαθό, το οποίο δεν μπορεί να αποτιμηθεί σε χρήμα. Υπολογίζεται ότι στην Ελλάδα συμβαίνουν ετησίως 22.000 περίπου τροχαία ατυχήματα, που στοιχίζουν τη ζωή σε 2.000 ανθρώπους και τον τραυματισμό άλλων 32.000, από τους οποίους οι 4.000 σοβαρά, ποσοστό 15% καταλήγουν στο θάνατο, ενώ πολλοί μένουν ανάπηροι. Οι αριθμοί αυτοί συγκλονίζουν και απεικονίζουν τη σοβαρότητα του προβλήματος. Το ακόμη πιο θλιβερό είναι ότι συνήθως θύματα τροχαίων είναι νεαρά άτομα. Για χώρες, όπως η δική μας, που αντιμετωπίζουν δημογραφικό πρόβλημα, το δημογραφικό κόστος αποτελεί μία ακόμη συνέπεια, η οποία δεν μπορεί να αγνοηθεί.

Οι σωματικές βλάβες: Σε περίπτωση σωματικών βλαβών οι σωματικοί πόνοι, η σωματική ταλαιπωρία, αναλόγως της φύσεως του τραυματισμού, είναι άμεσες συνέπειες.

α) Νοσηλεία: Τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων είναι συνήθως πολυτραυματίες, και ανάλογα τη σοβαρότητα του τραυματισμού απαιτείται μακρά νοσηλεία και θεραπεία τόσο σε νοσηλευτικά ιδρύματα όσο και κατ' οίκον, συνεπαγόμενη δυσβάσταχτες δαπάνες, απομάκρυνση από την οικογένεια, αποξένωση από τον κοινωνικό περίγυρο, διακοπή της επαγγελματικής δραστηριότητας για όσο διαρκεί η αποκατάσταση, και γενικά προβλήματα υγείας καθ' όλη τη διάρκεια του βίου τους.

β) Αναπηρία: Σε περίπτωση μόνιμης αναπηρίας μετά το τροχαίο ατύχημα, οι συνέπειες είναι ακόμη δυσμενέστερες στην οικονομική, κοινωνική και επαγγελματική εξέλιξη του παθόντος, αφού δεν είναι πλέον ευχερής η αναζήτηση εργασίας, οι κοινωνικές επαφές, η ομαλή συζυγική και οικογενειακή ζωή. Η αναπηρία επιδρά αναπόφευκτα σε όλους τους τομείς της ζωής του παθόντος. Τα έξοδα είναι ανυπολόγιστα και οδηγούν, σε συνδυασμό με την οριστική παύση της

επαγγελματικής δραστηριότητας και την απώλεια του εισοδήματος, σε πλήρη υποβάθμιση της ποιότητας ζωής. Η καταβολή αποζημιώσεως από ασφαλιστικές εταιρίες είναι είτε ιδιαίτερα χρονοβόρα αν επιλεγεί η δικαστική οδός, ενώ, αν επιλεγεί η συναινετική διαδικασία, είναι ιδιαίτερα ασύμφορη και δεν είναι αρκετή για τη διατήρηση του πρότερου επιπέδου ζωής.

γ) Εργασία: Μακρόχρονη απουσία από την εργασία ή τυχόν αναπηρία, η οποία προκαλεί ανικανότητα ή μειωμένη ικανότητα για εργασία επιδρά, αναλόγως την ηλικία, αρνητικά στην επαγγελματική εξέλιξη του παθόντα και επιδρά δυσμενώς στο οικονομικό του μέλλον. Πολλοί είναι αυτοί που εξαιτίας των σωματικών ή ιατρικών λόγων απουσιάζουν μεγάλο χρονικό διάστημα από την εργασία τους, γίνονται μη παραγωγικοί, μειώνεται η αποδοτικότητά τους και δεν μπορούν να προσαρμοστούν εύκολα στις εξελίξεις αυτής, με αποτέλεσμα είτε να απολύονται από την εργασία τους είτε να αναγκάζονται, λόγω των περιστάσεων, να αλλάξουν επάγγελμα, ακόμη και να καταφύγουν σε πρόωρη συνταξιοδότηση με μειωμένη σύνταξη.

δ) Ψυχολογικές επιπτώσεις: Τα τροχαία ατυχήματα προκαλούν και σοβαρές ψυχολογικές επιπτώσεις στα θύματα, οι οποίες εκκινούν από το σοκ που έχουν υποστεί από τη σύγκρουση και συνεχίζουν ανάλογα με τη σοβαρότητα και μονιμότητα του τραυματισμού, με το αίσθημα κατωτερότητας που δημιουργείται στους παθόντες και την πρόκληση διαταραχών, όπως έλλειψη αυτοπεποίθησης, μελαγχολία, φοβίες, κατάθλιψη κ.λπ. καθώς μειώνεται κατακόρυφα η δυνατότητα απόλαυσης της ίδιας τους της ζωής. Αναπόφευκτα επηρεάζονται αρνητικά τόσο οι κοινωνικές τους όσο και οι οικογενειακές τους σχέσεις, οδηγούνται σε κοινωνική απομόνωση και αποξένωση, ενώ η συνοχή της οικογένειας διασπάται. Ακόμη και χωρισμοί ζευγαριών έχουν σημειωθεί, ενώ τα ανήλικα τέκνα εκ των πραγμάτων παραμελούνται και εμφανίζουν προβλήματα συμπεριφοράς. Σε αρκετές περιπτώσεις έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα προσφυγής σε αλκοόλ, ναρκωτικές και άλλες εθιστικές ουσίες.

V. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Ανάλογες παρενέργειες προκαλούνται και στο οικογενειακό και συγγενικό περιβάλλον. Είναι σοβαρές οι συνέπειες που πλήττουν τις οικογένειες των θυμάτων από το σοκ που υφίστανται σε περίπτωση αναπάντεχης απώλειας ενός συγγενικού προσώπου. Όταν πρόκειται για τέκνο ή γονέα με ανήλικα τέκνα, το οικογενειακό και ηθικό κενό δεν αναπληρώνεται. Η οδύνη των γονέων είναι αξεπέραστη και η οικογένεια βυθίζεται στη θλίψη. Ενώ τα ανήλικα τέκνα μένουν ορφανά, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ανατροφή και τη διαπαιδαγώγησή τους, και όντας ανίκανα να κατανοήσουν και να αποδεχθούν αυτό που συνέβη, παρουσιάζουν τάσεις απομόνωσης και επιθετικότητας.

Από την άλλη, στις περιπτώσεις τραυματισμών, η οικογένεια φέρει το μεγάλο βάρος της φροντίδας και του κόστους νοσηλείας των ατόμων που έχουν υποστεί σωματικές βλάβες, καθώς και όσων έχουν απωλέσει τη σωματική τους ακεραιότητα. Καλούνται να συνδράμουν ηθικά, ενώ παράλληλα υφίστανται και οι ίδιοι μεγάλη στενοχώρια, αλλά και σωματική κόπωση προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις αυξημένες ανάγκες του παθόντος. Πολλές φορές εμφανίζουν και οι ίδιοι προβλήματα υγείας λόγω της ταλαιπωρίας που δοκιμάζουν, ενώ παράλληλα παραμελούν και οι ίδιοι τις δικές τους οικογενειακές, επαγγελματικές, κοινωνικές και άλλες ασχολίες. Έχει παρατηρηθεί ότι και τα άτομα αυτά συνήθως παρουσιάζουν τις ίδιες ψυχολογικές διαταραχές με τα ίδια τα θύματα των τροχαίων, όπως έλλειψη επικοινωνίας, έλλειψη αυτοπεποίθησης, μελαγχολία, κατάθλιψη κλπ.

VI. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Εκτός από την ανθρώπινη διάσταση των τροχαίων ατυχημάτων, αυτά επίσης αποτελούν λόγους τεράστιας οικονομικής επιβάρυνσης για την Πολιτεία, για το σύστημα υγείας και τα ταμεία κοινωνικής ασφάλισης. Σε περίπτωση θανάτου οι συνήθεις οικονομικές διαστάσεις είναι η απώλεια της μελλοντικής παραγωγής, οι συντάξεις και τυχόν έξοδα κηδείας που θα καταβληθούν στους οικείους, αλλά και αστυνομικά και δικαστικά έξοδα και ασφαλιστικές αποζημιώσεις. Σε περίπτωση τραυματισμών τα έξοδα νοσηλείας, περίθαλψης και αποκατάστασης αποτελούν τις εμφανείς οικονομικές δαπάνες που επιβαρύνουν το κρατικό ταμείο. Παράλληλα, τα ασφαλιστικά ταμεία επιβαρύνονται με επιπρόσθετα επιδόματα και συντάξεις αναπηρίας. Το οικονομικό κόστος αυξάνεται, λόγω των αποζημιώσεων που καλούνται να καταβάλουν οι υπόχρεοι. Η ζημία ωστόσο αυξάνεται αν αναλογιστεί κανείς την απώλεια των πιθανών εισφορών που θα προσέφεραν τα άτομα που δεν μπορούν πλέον να εργαστούν, αλλά και την εργασιακή επιβάρυνση όσων

εργάζονται για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων, δηλαδή του ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού, των υπηρεσιών υγείας, της τροχαίας, της αστυνομίας, των δικαστηρίων, των πραγματογνωμόνων. Είναι έξοδα που θα πρέπει να συνυπολογισθούν στην επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού.

VII. ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

Για όλους αυτούς του λόγους η Πολιτεία πρέπει να βρίσκεται σε διαρκή επαγρύπνηση, να εξετάζει μεθοδικά την κρατούσα κατάσταση και να αναζητά συνεχώς νέους τρόπους αντιμετώπισης. Η επιστημονική εξέταση του θέματος είναι καθοριστικής σημασίας για την επιτυχημένη διαχείριση του προβλήματος. Η εκάστοτε κυβέρνηση θα πρέπει να δίνει άμεση προτεραιότητα στην υιοθέτηση νέων μέτρων για πρόληψη και εξάλειψη της μεγάλης αυτής μάστιγας, για την ευαισθητοποίηση των αρμόδιων φορέων και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Για τον λόγο αυτόν είναι αναγκαίο να δίνεται προτεραιότητα στην εκπαίδευση σε θέματα οδικής ασφάλειας από μικρή ηλικία, με την εισαγωγή και διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία, με στόχο την απόκτηση κυκλοφοριακής συνείδησης. Παράλληλα, η Πολιτεία θα πρέπει να μεριμνά για την ευρύτερη πληροφόρηση του κοινωνικού συνόλου μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Θα πρέπει να αποτελέσει μέριμνα της Πολιτείας ο εκσυγχρονισμός του τρόπου απόκτησης διπλώματος οδήγησης, τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο, η βελτίωση του οδικού δικτύου αλλά και η εφαρμογή κατασταλτικών μέτρων, όπως η αύξηση ελέγχων και η θέσπιση αυστηρών ποινών και προστίμων. Σκόπιμο βεβαίως θα ήταν η Πολιτεία να υιοθετήσει νομοθετικές πρωτοβουλίες, με σκοπό την άμεση ή έμμεση στήριξη όσων υφίστανται τις τραγικές συνέπειες από ένα τροχαίο ατύχημα.

VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο «ακήρυκτος πόλεμος της ασφάλτου» αποτελεί μία μάστιγα με ιδιαίτερα δυσάρεστες συνέπειες τόσο στον ίδιο τον παθόντα όσο και στο συγγενικό του περιβάλλον, αλλά και τον κοινωνικό ιστό. Κατά γενική παραδοχή, αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της Χώρας μας, καθώς όπως αναφέρθηκε, είναι ένας από τους βασικούς λόγους πρώιμης θνησιμότητας και πρόκλησης μονίμων αναπηριών. Επίσης, οι υγειονομικές, ψυχολογικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες είναι δύσκολο να αποτιμηθούν στο πραγματικό τους μέγεθος. Ως εκ τούτου αποτελεί ζήτημα που χρήζει άμεσης και μεθοδικής αντιμετώπισης μέσω υπεύθυνων και στοχευμένων νομοθετικών πρωτοβουλιών.

Η. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΒΑΘΜΙΔΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Το ζήτημα της κυκλοφοριακής αγωγής είναι μείζονος σημασίας, ιδιαίτερα σε μια χώρα που η κατάσταση του κυκλοφοριακού, όπως έχει διαμορφωθεί τις τελευταίες δεκαετίες, ευθύνεται για τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα και αποτελεί την κυριότερη αιτία θανάτου ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα. Κατά το 2017 σημειώθηκαν 6.163 ατυχήματα με 7.813 παθόντες (ελαφρά - βαριά τραυματισμένους) και νεκρούς. Υπάρχει μείωση σε σχέση με το 2016 και αυτό είναι θετικό, αλλά είναι βέβαιο ότι χρειάζεται να κάνουμε πολλά βήματα, ώστε να τελειώσουμε με το αίμα στην ασφαλτο. Η Χώρα μας δεν αντέχει άλλα θύματα τροχαίων ατυχημάτων. Οφείλουμε να ευαισθητοποιήσουμε την κοινωνία μας και να τη μυήσουμε σε όλα τα ζητήματα ασφαλούς μετακίνησης, οδικής συμπεριφοράς και κυκλοφορικής αγωγής.

Είναι γεγονός ότι παρόλο που η κυκλοφοριακή αγωγή έχει ενταχθεί, εδώ και μια δεκαετία, στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση, στο πλαίσιο εθελοντικών μαθημάτων του θεσμού της Αγωγής της Υγείας, δεν έχει ακόμη αποτελέσει αυτόνομο μάθημα, ούτε επίσης έχει συνδέσει διάφορες θεματικές ενότητες κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας σε υφιστάμενα κύρια μαθήματα.

Η μη συστηματική διδακτική προσέγγιση του ζητήματος έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική έλλειψη της οδικής διαπαιδαγώγησης των χρηστών του δικτύου, πεζών και οδηγών. Δεν εμπεδώνονται από τους πολίτες, από την παιδική ηλικία, στο πλαίσιο της μαθησιακής διαδικασίας στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, οι κανόνες ορθής συμπεριφοράς στην κυκλοφορία, ούτε το γεγονός ότι το πρόβλημα της έλλειψης κυκλοφοριακής αγωγής είναι πρωτίστως κοινωνικό, καθώς επιφέρει σημαντική κοινωνική επιβάρυνση στη Χώρα. Ούτε στην τριτοβάθμια εκπαίδευση γίνεται μια εντατική προσπάθεια για τη διαπαιδαγώγηση και την ένταξη του ατόμου στην κοινωνία ως υπεύθυνου και ενσυνείδητου πολίτη στα θέματα οδικής συμπεριφοράς.

Η καθιέρωση της κυκλοφοριακής αγωγής, ως μάθημα σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης είναι απαραίτητη. Χρειάζεται από το στάδιο της παιδικής ηλικίας έως το στάδιο της ενηλικίωσης, το άτομο με συστηματικότητα να εξοικειώνεται με αυτά τα θέματα. Να γνωρίζει και να συνειδητοποιεί τους κινδύνους στον δρόμο, τα σήματα και τους κανόνες κυκλοφορίας στην καθημερινή ζωή, την ορθή συμπεριφορά πεζών, οδηγών αλλά και επιβατών οχημάτων και κυρίως να καλλιεργεί το αίσθημα της ευθύνης απέναντι στον εαυτό του όσο και απέναντι στην κοινωνία ως προς την κυκλοφοριακή αγωγή και την οδική ασφάλεια. Η κυκλοφοριακή αγωγή χρειάζεται να συνδεθεί με την ανάπτυξη της πειθαρχίας και της συνειδητοποίησης της ένταξης του ατόμου στο κοινωνικό σύνολο, καθώς η οδική συμπεριφορά αποτελεί ουσιαστικά λειτουργία του ατόμου σε μία ομάδα με τους κανόνες της.

Η κυκλοφοριακή αγωγή έπρεπε να υφίσταται ως μάθημα σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης με την πρόβλεψη παράλληλων δραστηριοτήτων πρακτικού χαρακτήρα, ώστε ο μαθητής και ο φοιτητής να αντιλαμβάνεται στην πράξη την εφαρμογή των όσων διδάσκεται και κυρίως να συνειδητοποιεί ότι η σωστή οδική και κυκλοφοριακή συμπεριφορά αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του ολοκληρωμένου, πλέον ατόμου - μέλους της κοινωνίας, του ενεργού και ευσυνείδητου πολίτη. Υπάρχουν, άλλωστε καλές πρακτικές που μπορούμε να υιοθετήσουμε από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες ως προς τη διδακτική προσέγγιση της οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής, όπως η Ιταλία, η Γαλλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, αλλά και αρκετές άλλες που επιδεικνύουν οδικό πολιτισμό στην καθημερινότητά τους. Στη Χώρα μας, δυστυχώς, η πρόοδος στα θέματα κυκλοφοριακής αγωγής δεν βρίσκεται σε ικανοποιητικό βαθμό.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, η Χώρα μας πρέπει να διαμορφώσει μια ολοκληρωμένη στρατηγική ως προς την εκπαιδευτική πολιτική σε ζητήματα οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής. Να μελετηθούν οι δείκτες, και με στόχο τη μείωση των αρνητικών ποσοστών, να εστιάσουμε στη διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής ασφάλειας σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες. Η στοχοθεσία μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων είναι ανάγκη να συνδεθεί με την εκπαιδευτική πολιτική που θα ακολουθηθεί, ώστε να εντοπίζονται με ευκολότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο οι αλλαγές και οι βελτιώσεις που χρειάζονται να γίνουν. Επίσης, πρέπει να διαμορφωθεί στο πλαίσιο της ευέλικτης ζώνης, μια σειρά συγκεκριμένων δραστηριοτήτων που

θα ακολουθούνται σε κάθε εκπαιδευτική βαθμίδα προκειμένου να γίνεται η πρακτική εφαρμογή των θεωρητικών γνώσεων που λαμβάνουν οι μαθητές. Τέλος, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην εκπαίδευση των εκπαιδευτών που θα αναλάβουν τη διδασκαλία αυτών των θεμάτων, αλλά και στην ενίσχυση της δραστηριοποίησης των Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων των οποίων η συμβολή είναι πολύτιμη για να υποστηριχθεί καλύτερα ένα τέτοιο μάθημα. Ας αξιοποιήσουμε λοιπόν, την εμπειρία άλλων χωρών με τέτοιον τρόπο που να εκβαρυνώσουμε τη Χώρα από τις θλιβερές πρωτιές στα τροχαία ατυχήματα.

**Θ. Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗ
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γνωστό ότι η χώρα μας κατέχει σε ευρωπαϊκό επίπεδο μία από τις πρώτες θέσεις σε αριθμό τροχαίων ατυχημάτων, παρά την σαφή βελτίωση τα τελευταία χρόνια και ειδικότερα το 2014 που είχαμε μείωση θανατηφόρων 9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος και δικαίως θεωρείται ότι ένα μεγάλο μέρος των τροχαίων ατυχημάτων, οφείλεται στην έλλειψη παιδείας κυκλοφοριακής αγωγής.

Αποτέλεσμα αυτού είναι η Ελλάδα να υπερβαίνει κατά πολύ τον αριθμό του μέσου όρου των θανάτων και αναπήρων από τροχαία ατυχήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φυσικά απέχει πολύ από τους αντίστοιχους στόχους. Η οδική ασφάλεια όμως, είναι μια υπόθεση όλων και η εκπαίδευση των οδηγών και η σωστή ενημέρωσή τους, μπορεί να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο.

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή της Βουλής έχει θέσει ως βασική προτεραιότητα κάθε ενέργειάς της, την οδική ασφάλεια και σε αυτό το πλαίσιο υλοποιεί διάφορες δράσεις με επίκεντρο την οδική ασφάλεια και απώτερο στόχο τη διερεύνηση των αιτίων των τροχαίων ατυχημάτων και την υποβολή προτάσεων στους αρμόδιους Υπουργούς για τη δημιουργία των προϋποθέσεων ασφαλέστερης διακίνησης προσώπων και προϊόντων.

Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων αυτών συνεδρίασε, στην Αθήνα, 12 Ιανουαρίου 2017, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.20', στην Αίθουσα «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150) του Μεγάρου της Βουλής, η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Ουρσουζίδη, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Η οδική ασφάλεια υπό το πρίσμα του ρόλου της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και της ασφαλούς μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν εκπρόσωποι του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής και του Πανελληνίου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων.

2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ

Η Κυκλοφοριακή Αγωγή, παραδοσιακά, θεωρείται ότι ανήκει στα αντικείμενα της αγωγής και προαγωγής υγείας. Στόχος είναι η πρόληψη των ατυχημάτων και κατ' επέκταση η προστασία της υγείας. Ταυτόχρονα, όμως, η κυκλοφοριακή αγωγή εντάσσεται στο πλαίσιο της κοινωνικής και πολιτικής αγωγής. Οι στόχοι της είναι αυτό που λέμε η ανάπτυξη του «κοινωνικού προγραμματισμού». Δηλαδή, των δεξιοτήτων που έχει ανάγκη ο πολίτης, για να ανταπεξέλθει στο ρόλο του, στις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά του. Από την άλλη πλευρά, κανείς δεν μπορεί να αγνοήσει, ότι η κυκλοφοριακή αγωγή και η κυκλοφοριακή συμπεριφορά συνδέονται με την εκπαίδευση και την αειφόρο ανάπτυξη, καθώς αυτή η συμπεριφορά είναι δυνατό να επηρεάσει το περιβάλλον, την οικονομία.

☐ Μαθητο-κεντρική διαδικασία.

Συνεργατική, βιωματική μάθηση, ανακαλυπτική δημιουργική έκφραση. Οι μαθητές είναι αλήθεια ότι χρειάζονται δημιουργικούς ευφάνταστους τρόπους, προκειμένου να παρακολουθούν και να συμμετέχουν ενεργά στη μαθησιακή διαδικασία. Προσομοιώσεις μέσα στο προαύλιο του σχολείου, η αξιοποίηση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, η καλλιτεχνική έκφραση των παιδιών μέσα από τη δημιουργία αφισών μηνυμάτων. Τότε και μόνο τότε οι μαθητές οικειοποιούνται το περιεχόμενο της εκπαίδευσης και τότε και μόνο τότε το μετουσιώνουν σε υπεύθυνη συμπεριφορά.

☐ Προβολή του θετικού προτύπου.

Όπως ορθά παρατήρησε η κα. Σοφία Προβατάρη, Εκπαιδευτικός, Εισηγήτρια στο Ινστιτούτο Εκπαιδευτικής Πολιτικής (Ι.Ε.Π.), πολλές φορές προτείνεται να δείχνουμε στα παιδιά στιγμιότυπα από συγκρούσεις, από ατυχήματα που μπορεί στις μικρές ηλικίες να έχουν τραυματική επίπτωση. Αντί αυτού προτείνεται προβολή, ειδικά στις μικρές ηλικίες, του θετικού προτύπου. Τι είναι ενδεδωγμένο να γίνεται και για ποιους λόγους, όχι τι δεν πρέπει να κάνουμε, αλλά τι πρέπει να

κάνουμε. Σημαντικό θα ήταν, δε, οποιοσδήποτε δράσεις αναπτύσσονται στο σχολείο, να συμπεριλαμβάνουν και τους γονείς, στα πλαίσια πάντα της καθολικής πρόληψης.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΝΤΑΞΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΩΝ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η συντριπτική πλειοψηφία των φορέων που εξέθεσαν τις απόψεις τους ενώπιον της Επιτροπής, όπως επίσης και η άποψη της Επιτροπής είναι ότι θα πρέπει το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής παιδείας να εισαχθεί στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση και μάλιστα ως αυτοτελές μάθημα, καθολικό, που θα διδάσκεται σε όλα τα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Η κυκλοφοριακή αγωγή να διδάσκεται με τη διαδικασία της σπειροειδούς κατάρτισης σε όλη τη βασική εκπαιδευτική διαδικασία, καθολικότητα δηλαδή ενός τέτοιου μαθήματος. Η κυκλοφοριακή αγωγή, στο πλαίσιο του δυνατού, θα πρέπει να ξεκινήσει από το νηπιαγωγείο, δημοτικό, γυμνάσιο, λύκειο, ως υποχρεωτικό μάθημα, με τη μορφή της σπειροειδούς εκπαίδευσης. Όταν κάποιος έρθει στην ηλικία των 18+ και έχει διαμορφώσει το αξιακό του σύστημα, να έχει διαμορφώσει ήδη οδηγητική κουλτούρα και όχι να ξεκινάει να μαθαίνει κάτι, στην ηλικία αυτή.

Σημαντικό είναι να αποκτήσουν οι νέοι άνθρωποι κυκλοφοριακή συνείδηση, πραγματικά, αδήριτη ανάγκη αν θέλουμε πραγματικά να μειώσουμε τα θανατηφόρα και τα βαριά ατυχήματα, αλλά και γενικά τα ατυχήματα στη χώρα μας. Υπό αυτήν την έννοια η αρμόδια Επιτροπή είχε διατυπώσει και αποστέλλει προς το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων θέση, προκειμένου να ενταχθούν, όπως οφείλει η χώρα μας, τουλάχιστον 20 ώρες από το διδακτικό πρόγραμμα των παιδιών του δημοτικού για μαθήματα που αφορούν στην οδική ασφάλεια και τη διαμόρφωση παιδείας.

Στο πλαίσιο αυτό είναι σημαντικό που το Υπουργείο Υποδομών έχει αναπτύξει την καινοτόμο πλατφόρμα της τηλ-εκπαίδευσης του E-DRIVE ACADEMY και προχωράνε σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας οι διαδικασίες ένταξης υποχρεωτικών μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στην πρωτοβάθμια και στην δευτεροβάθμια εκπαίδευση στη χώρα μας.

4. ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

Το σημερινό σύστημα εξέτασης και αξιολόγησης του οδηγού είναι παρωχημένο, είναι από 1986 και πλέον οι διαδικασίες με τις οποίες ένας μαθητής μαθαίνει ή εξετάζεται είναι παρωχημένες.

Πλέον, τα αυτοκίνητα παρκάρουν μόνα τους, ξεκινάνε μόνα τους, είναι αυτόματα, έχουν κάμερα οπισθοπορείας,. Σήμερα, ένας οδηγός για να μπορεί να οδηγεί με ασφάλεια πρέπει να ενσωματώνει άλλες δεξιότητες και αυτές οι δεξιότητες πρέπει να είναι αυτό, το οποίο ορίζουμε σύγχρονη μετακίνηση στη νέα κοινωνία της πληροφορίας.

Η αναγκαιότητα προσαρμογής, αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του συστήματος με τα νέα δεδομένα, με τις νέες προκλήσεις και εξελίξεις είναι αίτημα των καιρών. Όπως και η αναγκαιότητά του να αποτελέσει διαδικασία για την απόκτηση άδειας οδήγησης, μια συνέχεια ενός προγράμματος κυκλοφοριακής αγωγής που θα ξεκινάει από το νηπιαγωγείο. Αυτό που συζητήθηκε στην επιτροπή είναι ένα σύστημα με κορμό το χρήστη, που διατρέχει όλη την κυκλοφοριακή ζωή του, από το νηπιαγωγείο μέχρι τα βαθιά γεράματα, με τη μορφή επικαιροποίησης και δια βίου κατάρτισης. Για να μπορέσει να λειτουργήσει αυτό πρέπει ο εκπαιδευτής και όλοι όσοι ασχολούνται ή εμπλέκονται στην κοινωνία της πληροφορίας για την επόμενη δεκαετία να είναι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και ειδικής προετοιμασίας στον τομέα δραστηριότητάς τους.

Επίσης, το Υπουργείο Μεταφορών πρέπει άμεσα να δημιουργήσει ένα σώμα εξεταστών, αλλά και αυτοί να ενσωματώνουν άλλα χαρακτηριστικά που θα μπορούν έτσι και αλλιώς να αξιολογήσουν έναν μαθητή.

Ένα σώμα εξεταστών το οποίο θα απαρτίζεται από εκπαιδευτές οδήγησης οι οποίοι θα παραδώσουν την άδεια του εκπαιδευτή και θα ακολουθήσουν αυτή την διαδικασία, από εξεταστές που θα παραιτηθούν από τα δικαιώματά τους και θα γίνουν εξεταστές και από άλλους επιστήμονες εκπαιδευτικούς, οι οποίοι έχουν διδάξει σε αντίστοιχο γνωστικό αντικείμενο και θα

θέλανε να γίνουν εξεταστές. Όχι όμως έτσι όπως είναι αλλά θα παρακολουθήσουν μαθήματα ολοκληρωμένα και θα δώσουν εξετάσεις.

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

□ Η επάρκεια ενός χρήστη πρέπει να είναι υπόθεση πιστοποιημένων φορέων, νέων κέντρων εκπαίδευσης και πιστοποίησης οδηγών, που θα ελέγχονται δια βίου και θα αξιολογούνται κατ' έτος.

Πρέπει να επενδύσουμε στην εκπαίδευση και στον εκπαιδευτή. Ο μοναδικός αρμόδιος, που μπορεί να αξιολογήσει με ασφάλεια χιλιοστού, αν κάποιος μπορεί να οδηγήσει ή όχι είναι μόνο ο εκπαιδευτής του, κανείς άλλος. Το θέμα είναι, πώς θωρακίζουμε αυτόν τον εκπαιδευτή να μην πέσει στην παγίδα της διαπλοκής και της διαφθοράς.

Προτείνεται, λοιπόν, ένα σύστημα πιστοποίησης, που θα αποτελεί το συνεκτικό κρίκο των υποσυστημάτων ενός ζωντανού οργανισμού. Η κοινωνία, άλλωστε, απαιτεί ο μαθητής, ο οδηγός να γνωρίσει, όχι μόνο οδήγηση αυτοκινήτου, αλλά και ποδηλάτου, να γνωρίζει την πόλη, να γνωρίζει τι εναλλαγή θα κάνει με τα μέσα μετακίνησης, έτσι ώστε να είναι αυτός ο αυριανός οδηγός και θα στοχεύει στη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος κυκλοφορίας. Το σύστημα κυκλοφορίας το ορίζει η ίδια η κοινωνία, η κουλτούρα της κοινωνίας.

□ Πιστοποιημένες σχολές οδήγησης από ανεξάρτητη αρχή, που θα λογοδοτούν κάθε χρόνο στην κοινωνία.

□ Πιστοποιημένα προγράμματα σπουδών, ως προαπαιτούμενο για να μπορεί μια σχολή να πάρει αυτή την άδεια.

□ Νέοι πιστοποιημένοι εκπαιδευτές, σύμφωνα με τα νέα πρότυπα.

□ Πιστοποιημένοι Επιθεωρητές για κάθε επιμέρους διαδικασία. Και νέα διαδικασία αξιολόγησης συστήματος και εκπαιδευτών. Επίσης, δια βίου κατάρτιση των γνωστών οδοστρωμάτων.

□ Σημαντικό να υλοποιηθούν μαθήματα οδικής αγωγής στην πρωτοβάθμια κυρίως εκπαίδευση. Στο πλαίσιο αυτό να γίνει μια επιπλέον νοθεσία, παραίνεση, μαθήματα από ανθρώπους, οι οποίοι είτε έχουν πάθει ατυχήματα. Να διενεργούνται σεμινάρια, είτε με συλλόγους ΑμΕΑ, είτε με ανθρώπους που έχουν τραυματιστεί. Σημαντικό για τον παραβάτη να συμμετάσχει σε μαθήματα-σεμινάρια οδικής συμπεριφοράς και ασφάλειας με παθόντες – συμμετέχοντες σε τροχαία ατυχήματα.

□ Πολύτιμο εργαλείο, η εμπειρία των πρότζεκτ στα Λύκεια για να μπορέσει να λειτουργήσει και όχι να αποτελεί ένα δίωρο συμπλήρωσης ωραρίου μιας μερίδας εκπαιδευτικών.

□ Εισήγηση και δημιουργίας θεματικής εβδομάδας, στα σχολεία, αλλά και σχολικές εκπαιδευτικές εκδρομές με συγκεκριμένη θεματολογία και στόχο την εκπαίδευση μαθητών, αλλά και των εκπαιδευτικών με σύγχρονες διαδραστικές μεθόδους και διαλέξεις.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Επιτροπή ενστερνίστηκε την άποψη πολλών εισηγητών -που ήρθαν και την κατέθεσαν- με ταύτιση πάνω σε αυτό το ζήτημα και θα επιμείνουμε, ώστε άμεσα να ενταχθούν κάποιες ώρες διδασκαλίας, για να μπορέσει να περάσει το ζήτημα της οδικής παιδείας από νεαρή ηλικία στους Έλληνες.

Τα εκπαιδευτικά προγράμματα πρέπει να γίνουν υποχρεωτικά, πρέπει να μπουν σε κάθε βαθμίδα και μάλιστα, κατά προτίμηση, στην προσχολική ηλικία. Αυτή τη στιγμή το Υπουργείο δεν ασχολείται με την προσχολική ηλικία κι όμως, είναι η ηλικία στην οποία διαμορφώνεται η προσωπικότητα, ο χαρακτήρας και η κουλτούρα του παιδιού.

Σε ένα περιβάλλον οδικής ασφάλειας πρέπει να δίνεται βαρύτητα πρώτα στην ευαισθητοποίηση του πολίτη και στην καλλιέργεια κυκλοφοριακής κουλτούρας. Που αρχίζει από το σχολείο ως υποχρεωτικό μάθημα. Γνωρίζω πολλά παιδιά που σκοτώθηκαν στο δρόμο, γιατί δεν ήξεραν ότι για να περάσουν ένα δρόμο πρέπει να κοιτάζουν αριστερά, δεξιά και δεν γνωρίζω κανένα να σκοτώθηκε επειδή δεν ήξερε το πάτερ υμών. Προχωράς στην ουσιαστικότερη εκπαίδευση και εξέταση των νέων οδηγών, με εφαρμογή σύγχρονων προτύπων και συνεχίζεται με τη μορφή της κατάρτισης, σε όλη τη διάρκεια της ζωής του. Η οδήγηση είναι απαιτητική εργασία, αποκλειστικής απασχόλησης.

**I. ΟΙ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ.Ο.Κ. ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ –
ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ Κ.Ο.Κ.. ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΗΣ
ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

A. Ο Ελληνικός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.)

Ο Κ.Ο.Κ. αποτελεί το βασικό νόμο, που περιέχει κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Κυρώθηκε με το Ν. 2696/1999, τέθηκε σε ισχύ την 23/5/1999 και εξακολουθεί να ισχύει μέχρι σήμερα, όπως τροποποιήθηκε σε ορισμένα σημεία του με διάφορους μεταγενέστερους νόμους.

Η ανάγκη ρυθμιστικής επέμβασης της πολιτείας στη διατύπωση κανόνων οδικής κυκλοφορίας υπαγορεύεται από το σημαντικό ή όχι αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων και γενικά όσων μετέχουν στην κυκλοφορία. Η ανάγκη αυτή κατέστη περισσότερο έντονη στη δεκαετία του 1960 δεδομένου ότι η δημιουργηθείσα τότε νέα κατάσταση πραγμάτων υπαγόρευε στην πολιτεία την υποχρέωση να καταρτίσει ένα Κ.Ο.Κ.. Οι σχετικοί κανόνες που διατυπώθηκαν περιλαμβάνονται στο πρώτο νομοθέτημα, που είναι το Ν.Δ. 4233/1962. Έκτοτε και μέχρι τη θέσπιση του ισχύοντος σήμερα Κ.Ο.Κ. (Ν. 2696/1999), ίσχυαν οι Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκαν με τους Νόμους 624/1977 και 2094/2002.

B. Σκοπός και χαρακτηριστικά του Κ.Ο.Κ..

Οι διατάξεις του Κ.Ο.Κ. εφαρμόζονται σε οδούς και σε χώρους που χρησιμοποιούνται για δημόσια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ζώων και πραγματεύονται την ασφαλή και εύρυθμη κυκλοφορία τους.

Σκοπός του Κ.Ο.Κ. είναι η ασφαλής και ομαλή κυκλοφορία όλων των χρηστών των οδών και λοιπών δημόσιων χώρων με στόχο την ομαλή και ασφαλή συνύπαρξη των διαφόρων μεταφορικών μέσων σ' ένα περιβάλλον απρόβλεπτο και απαιτητικό, όπως είναι οι οδοί κυκλοφορίας των οχημάτων.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η καλή γνώση και η τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. είναι απαραίτητη όχι μόνο για τους οδηγούς, αλλά για όλους τους χρήστες των οδών, αφού η ασφάλεια επηρεάζεται από τη συμπεριφορά όλων. Με αυτή τη λογική ο Κ.Ο.Κ. δεν είναι απλά ένα νομικό κείμενο αλλά κανόνας ζωής γιατί η τήρηση των διατάξεων του επιβάλλεται επί της ουσίας για την προστασία της ίδιας της ανθρώπινης ζωής. Και αυτό γιατί να μην οι κυριότεροι παράγοντες πρόκλησης οδικών ατυχημάτων είναι ο άνθρωπος, η οδός και το ευρύτερο περιβάλλον της και το όχημα, πλην όμως ο άνθρωπος συνεισφέρει στο μεγαλύτερο βαθμό στην πρόκληση των ατυχημάτων. Τα ατυχήματα αυτά θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί με επιμελέστερη τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., η οποία βέβαια προϋποθέτει τη γνώση τους.

Ο Κ.Ο.Κ. είναι ένα νομικό κείμενο και περιγράφει λεπτομερώς και ισομερώς όλα τα ζητήματα τα οποία πραγματεύεται. Είναι πλήρης, περιλαμβάνοντας συναφείς Νόμους, Υπουργικές Αποφάσεις, Προεδρικά Διατάγματα και παραρτήματα στα οποία παρουσιάζονται όλα τα σχέδια πινακίδων σήμανσης των οδών, οι παραβάσεις, οι ποινές και τα πρόστιμα. Η γλώσσα του είναι αρκετά κατανοητή, περιλαμβάνοντας όλες τις απαραίτητες τεχνικές ορολογίες. Παρ' όλα αυτά ο Κ.Ο.Κ. είναι ένα μεγάλου μεγέθους κείμενο για τον αναγνώστη. Δεν είναι ένα εγχειρίδιο το οποίο με σχήματα και συνοπτικές περιγραφές θα βοηθήσει τον αναγνώστη και χρήστη των οδών να κατανοήσει το περιεχόμενό του. Αποτελεί ένα κείμενο χρήσιμο καθαρά για αστυνομικούς, νομικούς και δικαστικούς, οι οποίοι θα κληθούν να τον εφαρμόσουν. Έτσι ενώ ο ισχύων Κ.Ο.Κ. είναι πλήρης ως προς το νομικό του περιεχόμενο, μειονεκτεί στον επικοινωνιακό τομέα, με αποτέλεσμα να καθίσταται αναγκαία κάλυψη του κενού αυτού με άλλους τρόπους, όπως επιπλέον εγχειρίδια και διαφημιστικά μηνύματα.

Γ. Οι επιπτώσεις των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. στην οδική ασφάλεια.

Η Ελλάδα δυστυχώς κατέχει τα σκήπτρα στην Ευρώπη από απόψεως αριθμού οδικών ατυχημάτων που λαμβάνουν χώρα ετησίως. Πολλά δε από αυτά είτε είναι θανατηφόρα είτε έχουν ως συνέπεια την πρόκληση σωματικών βλαβών, βαριών και ελαφρών.

Η βασικότερη αιτία πρόκλησης των οδικών ατυχημάτων είναι η παράβαση από μέρους των χρηστών των οδών και κυρίως των οδηγών των αυτοκινήτων οχημάτων των διατάξεων του Κ.Ο.Κ.. Βέβαια, σύμφωνα με την κρατούσα ελληνική νομολογία και θεωρία, η παράβαση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. δεν θεμελιώνει αυτή καθεαυτή υπαιτιότητα (με τη μορφή του δόλου ή της

αμέλειας) στην πρόκληση οδικού ατυχήματος, αποτελεί όμως στοιχείο η στάθμιση του οποίου από το δικαστήριο θα κριθεί σε σχέση με την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της συγκεκριμένης παράβασης (πράξης ή παράλειψης) και του επελθόντος αποτελέσματος.

Να σημειωθεί ότι σε ελαχιστότατες περιπτώσεις τα οδικά ατυχήματα δεν οφείλονται σε υπαίτια παράβαση του Κ.Ο.Κ. αλλά σε ανωτέρα βία. Ανωτέρα βία δε αποτελεί, σύμφωνα με την κρατούσα ελληνική νομολογία και θεωρία, κάθε γεγονός το οποίο στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι απρόβλεπτο, δεν μπορεί να αποτραπεί με μέτρα και της πλέον εξαιρετικής επιμέλειας και σύνεσης που επιβάλλονται στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι ξένο με το μηχανισμό και τη λειτουργία του αυτοκινήτου και δεν συνδέεται με τους τυπικούς κινδύνους αυτού (του αυτοκινήτου).

Από τα παραπάνω καθίσταται φανερό ότι η συμμόρφωση με τον Κ.Ο.Κ. βοηθάει σημαντικά στο να πάψουν να χάνονται στη χώρα μας ή να τραυματίζονται σοβαρά χιλιάδες συνάνθρωποί μας. Σημασία έχει η πρόληψη για την αποφυγή των οδικών ατυχημάτων. Τη στιγμή της οδήγησης ο δρόμος και το όχημα είναι δεδομένα και δεν αλλάζουν. Η συμπεριφορά των οδηγών όμως μπορεί να αλλάξει και εκεί ακριβώς κρίνεται και η αποτελεσματικότητα του Κ.Ο.Κ.. Είναι ευθύνη όλων των χρηστών των οδών να συνειδητοποιήσουν την τεράστια σημασία του Κ.Ο.Κ. στην οδική ασφάλεια και να προσαρμόσουν τη συμπεριφορά τους στους κανόνες που υπαγορεύει αυτός. Ο Κ.Ο.Κ. είναι Κώδικας Ζωής.

Δ. Τα πρόστιμα των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. υπό το πρίσμα της βελτίωσης της Οδικής Ασφάλειας.

Ο Κ.Ο.Κ., για την εξασφάλιση της ομαλούς και της ασφαλούς κυκλοφορίας προβλέπει, για αυτούς που παραβαίνουν τις διατάξεις του, δραστικές κυρώσεις. Οι κυρώσεις αυτές διαβαθμίζονται κατά την επιλογή του νομοθέτη ανάλογα με το βαθμό της απαξίας της πράξης και σε εναρμόνιση με τη συνταγματικώς θεσπισμένη αρχή της αναλογικότητας (άρθρο 25 παρ. 1 του Συντάγματος).

Να σημειωθεί ότι βασικότατη αρχή του ισχύοντος Κ.Ο.Κ. είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής και ως σκοπός του δηλώνεται η μη εκδικητική τιμωρία των παραβατών και η επιβολή σε αυτούς προστίμων για εισπρακτικούς λόγους αλλά η προστασία της ζωής όλων των πολιτών.

Η ανθρώπινη ζωή είναι ανεκτίμητη και γι' αυτό το κεντρικό σκεπτικό του Κ.Ο.Κ. είναι να αποτραπούν παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Για το λόγο αυτό άλλωστε αντιμετωπίζονται πολύ πιο αυστηρά παραβάσεις όπως:

- α) Η υπερβολική ταχύτητα.
- β) Η οδήγηση υπό την επίδραση αλκοόλ ή άλλων ουσιών.
- γ) Η μη χρήση της προστατευτικής ζώνης και κράνους.
- δ) Η μη υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας και η μη υποχρεωτική διακοπή πορείας.
- ε) Η παραβίαση φωτεινού σηματοδότη.
- στ) Το αντικανονικό προσπέρασμα.
- ζ) Οι επιτόπιες στροφές σε αυτοκινητοδρόμους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σήραγγες.
- η) Η υπέρβαση μέγιστου βάρους ή μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης.
- θ) Η μη τοποθέτηση προβλεπόμενων συσκευών σε επαγγελματικά οχήματα.
- ι) Οι ελιγμοί οχημάτων.
- ια) Η οδήγηση σε αντίθετο ρεύμα.
- ιβ) Η θάμβωση αντιθέτως ερχόμενου ή προπορευόμενου οχήματος.
- ιγ) Η παράβαση χρονικών ορίων εργασίας οδηγών φορητών, λεωφορείων κλπ.
- ιδ) Η μη τήρηση υποχρέωσης στάσης σε διαβάσεις πεζών, θέση σε κίνδυνο πεζών.
- ιε) Η παράλειψη τοποθέτησης σημάτων εργασιών επί οδών.
- ιστ) Παραβάσεις των μέτρων ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας.
- ιζ) Η παράνομη τοποθέτηση επιγραφών και
- ιη) Η οδήγηση για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων.

Οι κυρώσεις από την παράβαση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. είναι οι παρακάτω:

α) Διοικητικά χρηματικά πρόστιμα, το ύψος των οποίων διαβαθμίζεται ανάλογα με την απαξία της παράβασης.

β) Διοικητικά μέτρα που αφορούν την αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που επιβάλλεται από το αρμόδιο αστυνομικό όργανο.

γ) Αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας με τις κρατικές πινακίδες του οχήματος που επιβάλλεται από το αρμόδιο αστυνομικό όργανο για εκ των προτέρων οριζόμενο στο νόμο χρονικό διάστημα.

δ) Το διοικητικό μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος επιβαλλόμενο από το αρμόδιο αστυνομικό όργανο μέχρι την εξασφάλιση των προϋποθέσεων ασφαλούς κίνησης και λειτουργίας του οχήματος.

ε) Χρηματική ποινή ή πρόστιμο ελάχιστου ποσού επιβαλλόμενη από το δικαστήριο.

στ) Παρεπόμενη ποινή αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και των κρατικών πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος για ορισμένο χρονικό διάστημα, το ελάχιστο και μέγιστο του οποίου ορίζεται στο νόμο και επιβάλλεται από το δικαστήριο.

ζ) Ποινή φυλάκισης ή κράτησης, η ελάχιστη και η μέγιστη διάρκεια της οποίας ορίζεται στο νόμο. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 1 του Ν. 3904/2010, όλες οι σε βαθμό πλημμελήματος αξιόποινες πράξεις του Κ.Ο.Κ., που κυρώθηκε με το πρώτο άρθρο του Ν. 2696/1999, τιμωρούνται με κράτηση μέχρι έξι (6) μηνών και πρόστιμο μέχρι τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, εκτός από τις πράξεις των άρθρων 34 παρ. 12, 43 παρ. 2 περιπτώσεις α' και β' και 4, 85 παρ. 5 και 98 παρ. 2, οι οποίες εξακολουθούν να τιμωρούνται ως πλημμελήματα, με τις αναφερόμενες στις οικείες διατάξεις ποινές.

Σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 4 του άρθρου 104 του Κ.Ο.Κ. τα διοικητικά χρηματικά πρόστιμα επιβάλλονται από τα αρμόδια αστυνομικά όργανα στον επ' αυτοφώρω ή με τεχνικά και ηλεκτρονικά μέσα καταλαμβάνόμενο να διαπράττει παραβάσεις, για τις οποίες προβλέπονται διοικητικά χρηματικά πρόστιμα. Ομοίως, για όσες παραβάσεις προβλέπονται στο νόμο ως διοικητικό μέτρο η επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού – αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων, η κύρωση αυτή επιβάλλεται στο χρόνο και στον τόπο όπου διαπράττεται η παράβαση.

Επισημαίνεται ότι, για όσες παραβάσεις προβλέπεται σωρευτικά στο νόμο επιβολή διοικητικών κυρώσεων (π.χ. διοικητικό χρηματικό πρόστιμο, αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, αφαίρεση των κρατικών πινακίδων) και ποινής κατά την έννοια του Ποινικού Κώδικα, οι πρώτες επιβάλλονται και εκτελούνται παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές κυρώσεις (βλ. παράγραφο 3 του άρθρου 107 του Κ.Ο.Κ.).

Οι προβλεπόμενες στο Κ.Ο.Κ. κυρώσεις διέπονται από τις παρακάτω αρχές: α) την αποτροπή των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων από παραβάσεις, οι οποίες θέτουν κατά κανόνα σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα και τη ζωή των λοιπών χρηστών των οδών, β) την αναλογικότητα μεταξύ επικινδυνότητας της παράβασης και επιπτώσεων αυτής στην οδική ασφάλεια αφενός και βαρύτητας κυρώσεων αφετέρου, γ) την ειδική πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων με την επίταση των κυρώσεων για εκείνους που, παραβαίνοντας διάταξη του Κ.Ο.Κ., γίνονται υπαίτιοι τροχαίου ατυχήματος με συνέπεια σοβαρό τραυματισμό, δ) την πρόβλεψη κυρώσεων που δεν έχουν μόνο οικονομικό αντίκτυπο και ε) την απλούστευση του συστήματος ποινών, ώστε να είναι ευχερέστερη η γνώση του και η εφαρμογή του από τους μετέχοντες στη δημόσια κυκλοφορία και από τη διοίκηση.

Οι προβλεπόμενες στο Κ.Ο.Κ. κυρώσεις κρίνονται αρκετά αυστηρές και δραστικές. Η νομοθεσία όμως δεν αρκεί να είναι αυστηρή, πρέπει να εφαρμόζεται με σταθερότητα από τα όργανα δίωξης και απονομής της δικαιοσύνης σε πολίτες επαρκώς ενημερωμένους για τις υποχρεώσεις τους και χωρίς διακρίσεις.

Έτσι η τελική αποτελεσματικότητα των κυρώσεων του Κ.Ο.Κ. εξαρτάται από το κατά πόσο αφενός διαπιστώνονται οι παραβάσεις από τα αρμόδια δικαστικά όργανα (αστυνομικά όργανα) και αφετέρου επιβάλλονται πράγματι από τα τελευταία στους παραβάτες οι προβλεπόμενες κυρώσεις και στη συνέχεια εκτελούνται αυτές.

Αυτό βέβαια είναι συνάρτηση του αριθμού των αστυνομικών οργάνων που επιφορτίζονται τον έλεγχο της δημόσιας κυκλοφορίας, των μέτρων της αστυνόμευσης, των μηχανικών και

ηλεκτρολογικών μέσων που διαθέτουν τα αστυνομικά όργανα για την τήρησή τους και του ζήλου των τελευταίων στην εκπλήρωση των υπηρεσιακών του καθηκόντων.

Βασικός στόχος του ισχύοντος Κ.Ο.Κ. ήταν εξ υπαρχής και εξακολουθεί να είναι με τις διάφορες τροποποιήσεις του, η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητάς του με σκοπό την αποτροπή της παραβατικότητας, ιδίως της επικίνδυνης τέτοιας, τη μέγιστη δυνατή βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία των οδών.

Κατά τη διάρκεια ισχύος του Κ.Ο.Κ. διαπιστώνεται ότι έχει επιτευχθεί εν μέρει ο παραπάνω στόχος αυτού αφού ναι μεν έχει βελτιωθεί η οδική ασφάλεια πλην όμως η βελτίωση της δεν είναι στο επιθυμητό αποτέλεσμα δεδομένου ότι η χώρα μας εξακολουθεί να κατέχει πανευρωπαϊκά μία από τις χειρότερες θέσεις ως προς το επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Μετά την παραπάνω διαπίστωση και δεδομένων των τεράστιων δυσμενών συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων για πολλούς συνανθρώπους μας αλλά και τη χώρα μας, είναι απολύτως αναγκαίο να διερευνηθούν τα αίτια της ύπαρξης χαμηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας στην τελευταία (τη χώρα μας).

Στην παρούσα θεματική ενότητα θα διερευνηθεί μόνο εάν ένα από τα παραπάνω αίτια σχετίζεται με τη βαρύτητα των προβλεπόμενων στον Κ.Ο.Κ. κυρώσεων και ιδίως των διοικητικών προστίμων, για τις παραβάσεις αυτού (του Κ.Ο.Κ.).

Ενώπιον της Επιτροπής εκφράστηκαν, από εκπροσώπους φορέων (δημόσιων και ιδιωτικών) οι εξής απόψεις:

α) Ότι τα προβλεπόμενα, στον Κ.Ο.Κ. πρόστιμα για τις παραβάσεις του και ιδίως εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, είναι ήπια (μικρά), με αποτέλεσμα να μην εκφοβίζουν τους χρήστες της οδού και ιδίως τους οδηγούς, με το μέγεθος του απειλούμενου προστίμου σε περίπτωση παράβασης και να μην τους αποτρέπουν έτσι από παραβατικές συμπεριφορές με περαιτέρω συνέπεια τη μη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Προτείνεται δε από τους υποστηρικτές αυτές η αύξηση των προστίμων και η μη μείωσή τους για οποιονδήποτε λόγο και

β) Ότι λόγω της μεγάλης οικονομικής κρίσης, στην οποία βρίσκεται η χώρα μας κατά τα τελευταία επτά χρόνια και της συνεπεία αυτής μεγάλης ανεργίας και δραματικής μείωσης των εισοδημάτων της πλειονότητας των συμπατριωτών μας, οι τελευταίοι, σε περίπτωση που παραβαίνουν τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ., αδυνατούν να πληρώσουν τα πρόστιμα που τους επιβάλλονται και για το λόγο αυτό είναι επιβεβλημένη η μείωση των προστίμων, τουλάχιστον για τις παραβάσεις εκείνες που δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή.

Προς αποτροπή δε των χρηστών της οδού από τη διάπραξη παραβάσεων και τη συμμόρφωση τους με τους κανόνες κυκλοφορίας του Κ.Ο.Κ. προτείνεται από τους υποστηρικτές της άποψης αυτής, αφενός η αύξηση του αστυνομικού ελέγχου και η χρησιμοποίηση για την αποτελεσματικότερη διενέργεια του σύγχρονων μηχανικών και ηλεκτρονικών μέσων και αφετέρου, αντί της επιβολής υψηλών προστίμων, την επιβολή αφενός εναλλακτικών και παρεπόμενων ποινών, που πρέπει να θεσμοθετηθούν, όπως επιβολή παροχής κοινωνικής εργασίας στους παραβάτες του Κ.Ο.Κ. που από υπαιτιότητά τους έλαβαν χώρα τροχαία ατυχήματα, συνεπεία των οποίων προκλήθηκε θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη ή αναπηρία με τη μορφή της συμμετοχής τους σε προγράμματα αποκατάστασης τραυματιών δημόσιων νοσηλευτικών ιδρυμάτων και αφετέρου αυστηρότερων και μεγαλύτερης διάρκειας παρεπόμενων ποινών και διοικητικών μέτρων (αφαίρεση άδειας ικανότητας οδηγού, αφαίρεση άδειας κυκλοφορίας με κρατικές πινακίδες, ακινητοποίηση του οχήματος και υποχρέωση επανεκπαίδευσης και επανεξέτασης για απόκτηση εκ νέου αφαιρεθείσας άδειας ικανότητας οδηγού καθώς και η δια βίου αφαίρεση της ικανότητας οδηγού σε περίπτωση υποτροπών πέραν των δύο). Επισημαίνεται ότι οι προαναφερόμενες εναλλακτικές ποινές, αυστηροποίηση των παρεπόμενων ποινών και διοικητικών μέτρων, η αύξηση και ο εκσυγχρονισμός του αστυνομικού ελέγχου προτείνονται και από τους υποστηρικτές της πρώτης, από τις παραπάνω εκτεθείσες απόψεις.

Η ορθότητα η μη των παραπάνω απόψεων θα πρέπει να κριθεί με βάση την απάντηση στα εξής ερωτήματα: ποιος ο σκοπός των κυρώσεων του Κ.Ο.Κ.; υλοποιείται ο σκοπός αυτός με την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων και αν όχι ποιο είναι το προσφορότερο μέσο για την υλοποίησή του; η αυστηροποίηση των κυρώσεων του Κ.Ο.Κ. με έμφαση σε αμιγώς τιμωρητικές πρακτικές, άκριτη καταστολή και «μηδενική ανοχή» ή βάσει οργανωμένου σχεδίου πρόληψη;

Η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι αυτή που ήδη προαναφέρθηκε, ήτοι ο σκοπός των ήδη κυρώσεων του Κ.Ο.Κ. είναι η εξασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς οδικής κυκλοφορίας με την τήρηση των κανόνων που θέτει ο ίδιος (ο Κ.Ο.Κ.). Η απάντηση αυτή παραλείπει το υποκείμενο, δηλαδή τους χρήστες των οδών. Έτσι το νέο ερώτημα που τίθεται είναι: η επιβολή των κυρώσεων που προβλέπει ο Κ.Ο.Κ. συντελεί ώστε να βελτιώνεται η συμπεριφορά των παραβατών (δηλαδή να τηρούν οι παραβάτες τους κανόνες του Κ.Ο.Κ. μετά την επιβολή της κύρωσης και εξαιτίας αυτής); Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι αυτή που προαναφέρθηκε, δηλαδή η επιβολή των κυρώσεων συντελεί εν μέρει στη βελτίωση της συμπεριφοράς των παραβατών αφού το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, παρά τη βελτίωση που έλαβε χώρα κατά τα τελευταία χρόνια, εξακολουθεί να είναι από τα χειρότερα στην Ευρώπη.

Ύστερα από αυτά θα πρέπει να απαντηθεί και το τρίτο από τα παραπάνω ερωτήματα.

Για να δοθεί απάντηση στο παραπάνω ερώτημα είναι αναγκαίο να γίνει συνοπτική αναφορά στην αντίληψη για τις κυρώσεις – ποινές που φαίνεται να επικρατεί στα σύγχρονα ευρωπαϊκά κράτη, στη διαμόρφωση της οποίας συνέβαλαν η δημιουργία του σύγχρονου κράτους, η αναποτελεσματικότητα του παλιού συστήματος που δεν πέτυχε να περιορίσει την εγκληματικότητα και η επίδραση των ιδεών του διαφωτισμού σε συνδυασμό με τη δράση των φιλελεύθερων διανοητών.

Σύμφωνα με την αντίληψη αυτή, οι κυρώσεις – ποινές:

1. Ούτε αποτελούν επιβεβαίωση της κρατικής δύναμης, ούτε συνιστούν εκδίκηση κατ' αυτού που παρανομεί και ούτε αποσκοπούν στον εκφοβισμό.
2. Αποβλέπουν κυρίως στο να αποτρέψουν το δράστη από το να επαναλάβει την παράνομη συμπεριφορά του στο μέλλον δίνοντάς του να καταλάβει ότι η συμπεριφορά του αυτή αποδοκιμάζεται από την κοινωνία. Για το λόγο αυτό οι κυρώσεις – ποινές δεν πρέπει να είναι σκληρές (στην περίπτωση αυτή προκαλούν αντικοινωνικά αισθήματα και αντίδραση εκ μέρους αυτού που τιμωρείται), αλλά να είναι ήπιες (σε σχέση και με την παρανομία) και να τηρείται η αρχή της αναλογικότητας. Υποστηρίζεται μάλιστα από σημαντική μερίδα των θεωρητικών του δικαίου και εφαρμόζεται σε ορισμένες χώρες της Ευρώπης (Φιλανδία, Ελβετία, κ.α.) ότι κατά την επιβολή των κυρώσεων και για λόγους κοινωνικής δικαιοσύνης, θα πρέπει οι χρηματικές κυρώσεις να είναι αντίστοιχες προς την οικονομική κατάσταση του παραβάτη.
3. Δεν πρέπει να εξουθενώνουν μερικούς από τους παραβάτες που τυγχάνει να τιμωρούνται αλλά να επιβάλλονται εξ ίσου σε όλους (τους παραβάτες) στιγματίζοντας ενός είδους συμπεριφορά. Συνεπώς στη θέση των βαριών ποινών που επιβάλλονται σε λίγους με σκοπό να εκφοβίσουν τους υπόλοιπους, θα πρέπει να έχουμε κατά τη φιλελεύθερη αντίληψη ήπιες ποινές που θα πρέπει να επιβάλλονται σε πολλούς παραβάτες και εάν είναι δυνατό σε όλους, με σκοπό να αποτρέψουν τους δράστες από παρόμοια πράξη.

Με βάση τα παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη τη δυσμενή οικονομική κατάσταση, στην οποία βρίσκεται η χώρα μας κατά τα τελευταία επτά χρόνια (μείωση του Α.Ε.Π. κατά 25%) και την τεράστια μείωση των εισοδημάτων της πλειονότητας των συμπολιτών μας, σε συνδυασμό και με τη μεγάλη ανεργία, ορθότερη είναι η δεύτερη από τις δύο παραπάνω απόψεις, δηλαδή η μείωση των προβλεπόμενων από τον Κ.Ο.Κ. χρηματικών ποινών και προστίμων για τις παραβάσεις εκείνες που δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Άλλωστε το ύψος των χρηματικών ποινών και προστίμων και ο επιδιωκόμενος με αυτά σκοπός (αποτροπή των χρηστών των οδών από τη διάπραξη παραβάσεων διατάξεων του Κ.Ο.Κ.), συναρτάται άμεσα με την οικονομική κατάσταση μίας χώρας και των πολιτών της. Σε μία φτωχή χώρα με φτωχούς πολίτες, εάν προβλέπονται για τους παραβάτες υψηλές χρηματικές ποινές και υψηλά πρόστιμα, σε περίπτωση επιβολής τους στους τελευταίους, θα τους εξοντώσουν οικονομικά οδηγώντας τους στην εξαθλίωση.

Έτσι όμως είναι βέβαιο ότι θα προκαλέσουν στους παραβάτες αντικοινωνικά αισθήματα και θα αναιρεθεί τελείως ο οποιοσδήποτε αποτρεπτικός σκοπός των κυρώσεων.

Θα πρέπει να επισημανθεί επίσης ότι υπέρ της μείωσης των χρηματικών ποινών και προστίμων συνηγορεί και ένας επιπλέον σημαντικός λόγος, ο οποίος έγινε γνωστός στην Επιτροπή από την ηγεσία της Ελληνικής Αστυνομίας και συνίσταται στο ότι πολλές φορές, τα όργανα της Τροχαίας, γνωρίζοντας τη δεινή οικονομική κατάσταση των συμπατριωτών μας, όταν διαπιστώσουν παραβάσεις, για τις οποίες προβλέπονται υψηλά πρόστιμα, αντί να βεβαιώσουν

τις παραβάσεις αυτές, βεβαιώνουν άλλες παραβάσεις, για τις οποίες προβλέπονται χαμηλότερα πρόστιμα.

Ενεργώντας όμως με τον τρόπο αυτό αλλοιώνουν τα στατιστικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα και τα αίτια πρόκλησής τους και συντελούν στη λανθασμένη εξαγωγή συμπερασμάτων και στη με βάση αυτά αναγκαία παρέμβαση για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Η οικονομική κρίση βέβαια δεν έπληξε εξίσου όλους τους συμπατριώτες μας, με αποτέλεσμα να εξακολουθούν και σήμερα να υπάρχουν οικονομικά εύρωστοι συμπολίτες μας και να μη συντρέχει έτσι λόγος να επωφεληθούν και αυτοί από τη μείωση των προστίμων δεδομένου ότι τα μειωμένα πρόστιμα δεν θα επιτελούν για τους τελευταίους κανέναν απολύτως αποτρεπτικό ρόλο. Έτσι για λόγους κοινωνικής δικαιοσύνης είναι επιβεβλημένο οι χρηματικές ποινές και τα πρόστιμα να είναι αντίστοιχα προς την οικονομική κατάσταση του παραβάτη. Ειδικότερα δε θα πρέπει να ορισθεί ένα ενιαίο ποσό προστίμου, το οποίο θα προσαυξάνεται ανάλογα με το εισόδημα του παραβάτη.

Θα πρέπει να τονισθεί όμως με επίταση ότι ταυτόχρονα με τη μείωση των χρηματικών ποινών και προστίμων είναι αναγκαίο, για να μην αναιρεθεί ο αποτρεπτικός σκοπός των κυρώσεων, να θεσπιστούν και όλα όσα προτείνονται προς τούτο από τους υποστηρικτές της δεύτερης από τις παραπάνω απόψεις και έχουν προαναφερθεί αναλυτικά.

Πάντως πρέπει να τονισθεί ότι το οποιοδήποτε ύψος των χρηματικών διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. δεν μπορεί να λειτουργήσει αποτρεπτικώς στους μετέχοντες της κυκλοφορίας (κυρίως οδηγούς οχημάτων) αν αυτοί υπολογίζουν ότι δεν πρόκειται να βεβαιωθεί ενδεχόμενη παράβασή τους. Δραστικότερη είναι η εκτίμηση της βεβαίωσης της παράβασης από την ένταση της απειλούμενης κύρωσης. Και η ελαφρότερη κύρωση, αν είναι βέβαιο ότι θα επιβληθεί σε περίπτωση παράβασης, μπορεί να ενεργήσει αποτρεπτικά. Περισσότερο ενδιαφέρει αν ο δράστης της παράβασης του Κ.Ο.Κ. κινδυνεύει να καταληφθεί επ' αυτοφώρω και λιγότερο της κύρωσης.

Τέλος θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο καλύτερος και αποτελεσματικότερος τρόπος συμμόρφωσης των συμπατριωτών μας στις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και η σημαντική βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας είναι η απόκτηση της κατάλληλης παιδείας οδηγικής συμπεριφοράς. Η διαχρονική έλλειψή της αποτελεί την πιο σημαντική παράμετρο στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων και είναι δύσκολα αντιμετωπίσιμη. Χρειάζεται συστηματική και συντονισμένη προσπάθεια με εκστρατείες ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας καθώς και η ανάπτυξη σωστής οδηγικής συμπεριφοράς στα παιδιά τόσο στο σχολείο όσο και από τους γονείς τους.

**ΙΑ. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, Η ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ, Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ
ΣΗΜΑΝΣΕΩΝ ΚΑΙ Η ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τρεις είναι οι παράγοντες που ευθύνονται για τα τροχαία ατυχήματα. Ο πρώτος παράγοντας, με το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης, είναι ο άνθρωπος, ο δεύτερος είναι το αυτοκίνητο, και η κατάσταση στην οποία βρίσκεται, και ο τρίτος παράγοντας είναι ο δρόμος.

Οι βασικές παράμετροι του παράγοντα δρόμου είναι η προβλεπόμενη ταχύτητα, η κατάσταση του οδοστρώματος, ο εξοπλισμός (οριζόντια διαγράμμιση, πλαϊνά προστατευτικά) και η σήμανση. Η σήμανση, η οποία είναι μια ξεχωριστή συνιστώσα του οδικού χώρου και ένα ουσιαστικό εργαλείο για να διατηρηθεί η επικοινωνία με τους χρήστες της οδού, χωρίζεται στην οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Για τη διευκόλυνση της διεθνούς κατανόησης της σήμανσης, θα πρέπει η σήμανση να είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές της Διεθνούς Συνθήκης της Βιέννης, η οποία είναι νόμος του Κράτους μας (ν. 4266/2014) και με τον Κ.Ο.Κ.. (ν. 2696/1999), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Επιπλέον, σε περιπτώσεις που κριθεί απαραίτητη κάποια τροποποίηση ή κάποιες αλλαγές στη σήμανση ή στη χρήση κατακόρυφης σήμανσης πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων, πρέπει να γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην μεταβάλλονται τα γενικά χαρακτηριστικά, όπως αυτά ορίζονται στη Συνθήκη της Βιέννης και στον Κ.Ο.Κ...

Η κατακόρυφη σήμανση των οδών είναι το τμήμα της σήμανσης που αποτελείται από ενδείξεις ή μηνύματα πάνω σε πινακίδες. Οι πινακίδες τοποθετούνται κάθετα στην οδό, είτε παράπλευρα, είτε σε πλαίσια, πάνω από τα κυκλοφοριακά ρεύματα. Σκοπός της κατακόρυφης σήμανσης είναι, είτε από μόνη της είτε σε συνδυασμό με άλλες διατάξεις ελέγχου της κυκλοφορίας, η ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας, με τους κινδύνους, τους περιορισμούς και τους προορισμούς.

Η οριζόντια σήμανση των οδών είναι το τμήμα της σήμανσης που αποτελείται από ενδείξεις πάνω στο οδόστρωμα. Σκοπός της είναι, είτε από μόνη της είτε σε συνδυασμό με άλλες διατάξεις ελέγχου της κυκλοφορίας, να καθοδηγήσει ή να κατευθύνει τον οδηγό, να ρυθμίσει την κυκλοφορία και να καθορίσει ειδικές περιοχές του οδοστρώματος, π.χ. για στάθμευση.

Η σηματοδότηση είναι σχετικά απλή για τους χρήστες και για τους οδηγούς και για τους πεζούς. Οι οδηγοί βλέπουν και κατανοούν τα τρία χρώματα, οι πεζοί βλέπουν και κατανοούν τα δύο χρώματα. Σήματα όπως είναι το Stop, απαγορεύεται να στρίψω αριστερά ή δεξιά, τα όρια ταχύτητας, είναι σχετικά κατανοητά. Πολλά άλλα όμως σήματα δεν είναι κατανοητά, αν και αποτελούν μέρος των εξετάσεων για την οδήγηση, λόγω μη συχνής χρήσης στο οδικό δίκτυο.

Γενικά έχει παρατηρηθεί ότι η οριζόντια σήμανση εν γένει είναι κατανοητή, δηλαδή, οι οδηγοί καταλαβαίνουν τη διπλή διαμήκη διαχωριστική γραμμή ή τη διακεκομμένη γραμμή, την οριζόντια αναγραφή επί του οδοστρώματος της λέξης Stop. Υπάρχουν όμως απαιτήσεις στην οριζόντια σήμανση όπου ο οδηγός δεν τις ξέρει ή τις έχει ξεχάσει, όπως η σημαντική άγνοια για την οριζόντια σήμανση της Λ.Ε.Α.. Τόσο στο υπεραστικό, όσο και στο αστικό οδικό δίκτυο η σωστή, η πλήρης και κυρίως η σαφής σήμανση αποτελούν αντικειμενική και ουσιαστική προϋπόθεση για την οδική ασφάλεια και την ομαλή κυκλοφορία. Ένα οδικό δίκτυο το οποίο δεν θα έχει σωστό συνδυασμό κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης είναι ανεπαρκές και επικίνδυνο.

B. ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

Η οδική ασφάλεια, σε έναν σημαντικό βαθμό, εξαρτάται και από την αποδοτικότητα της σήμανσης, που αποτυπώνεται από τη μελέτη του οδικού χώρου, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και οδηγίες της κυκλοφοριακής τεχνικής, καθώς και από τα ισχύοντα ευρωπαϊκά πρότυπα. Οι κανόνες αυτοί και οι σχετικές ρυθμίσεις υλοποιούνται με την κατάλληλη σήμανση, τη σηματοδότηση και την ενεργό παρουσία και παρέμβαση της τροχαίας. Μια σωστή μελέτη θα πρέπει να απαντά στα παρακάτω ερωτήματα:

- Σε ποιο τμήμα του οδοστρώματος πρέπει να πορεύεται ο οδηγός;
- Με ποια ταχύτητα επιτρέπεται να πορεύεται ο οδηγός;
- Ποιοι δρόμοι είναι προσβάσιμοι στον οδηγό;
- Σε ποιες διασταυρώσεις μπορεί να κάνει αριστερή ή δεξιά κίνηση;

- Σε ποιες διασταυρώσεις πρέπει να παραχωρεί προτεραιότητα ο οδηγός ή και να σταματά τελείως;
- Σε ποια σημεία μπορεί να σταθμεύσει ο οδηγός;
- Σε ποια σημεία μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια ο πεζός το οδόστρωμα;
- Σε ποια σημεία θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στον πεζό;

Η μελέτη, εκτός των άλλων, περιλαμβάνει τον σχεδιασμό των πινακίδων, τη θέση και το μέσο εγκατάστασης, ώστε να εξασφαλίζεται η πλήρης ορατότητα της σήμανσης. Σημαντικό ρόλο παίζει η συστηματική συντήρηση, η καλή ποιότητα των υλικών, η αστυνόμευση και η κυκλοφοριακή αγωγή όλων των χρηστών του οδικού δικτύου.

Οι αρχές που διέπουν τον σχεδιασμό και την εγκατάσταση της σήμανσης είναι:

1. Η τυποποίηση. Η τυποποίηση της σχεδίασης και εφαρμογής της κατακόρυφης σήμανσης υποστηρίζει την εύκολη αναγνώριση και κατανόηση των μηνυμάτων στις πινακίδες σήμανσης. Οι πινακίδες πρέπει να αναγνωρίζονται και να κατανοούνται από τον χρήστη οδηγό, ανεξάρτητα από εθνικότητα, κοινωνικό ή μορφωτικό επίπεδο.

2. Η αναγνωρισιμότητα και η αναγνωσιμότητα. Οι πινακίδες πρέπει να τοποθετούνται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη αναγνώρισή τους, πάντα με την επιτρεπόμενη ταχύτητα κυκλοφορίας.

3. Ο τρόπος τοποθέτησης των πινακίδων σήμανσης. Τοποθετούνται εκτός του περιτειχίσματος της οδού, παράπλευρα του οδοστρώματος και πάνω από τον κυκλοφοριακό χώρο. Το μέσο τοποθέτησης εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό του οδικού δικτύου, από τον διαθέσιμο πλευρικό χώρο, από την πολυπλοκότητα των μηνυμάτων που θέλουμε να δώσουμε. Υπάρχουν προδιαγραφές όσον αφορά τα ύψη των πινακίδων, π.χ. οι πινακίδες που συναντάμε στον αστικό χώρο έχουν ένα ελάχιστο ύψος κάτω από την αιχμή τους 2.20μ. με 2.25μ.

4. Η ανακλαστικότητα των πινακίδων σήμανσης. Σύμφωνα με τη Συνθήκη της Βιέννης όλες οι πινακίδες συνιστάται να είναι φωτιζόμενες ή εφοδιασμένες με αντανakλαστικό υλικό, προκειμένου να είναι εύκολα αντιληπτές και ευανάγνωστες και κατά τη διάρκεια της νύχτας, αλλά και σε όλες τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν. Αυτές είναι συγκεκριμένες απαιτήσεις που πρέπει να ακολουθούνται σύμφωνα το πρότυπο EN 12899.

Γ. ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

Σχετικά με τις πινακίδες της κατακόρυφης σήμανσης, αυτές χωρίζονται σε ομάδες:

- Η πρώτη ομάδα είναι οι πινακίδες τύπου K, που είναι οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου. Τοποθετούνται πάντα σε κατάλληλες αποστάσεις από το σημείο κινδύνου, ώστε να παρέχουν έγκαιρα την ενημέρωση.
- Η δεύτερη κατηγορία είναι οι ρυθμιστικές πινακίδες, οι οποίες τοποθετούνται προκειμένου να πληροφορούν τους χρήστες για ειδικές υποχρεώσεις ή περιορισμούς ή απαγορεύσεις, στις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται για την ασφάλεια της κυκλοφορίας. Αυτές συνήθως τοποθετούνται ακριβώς στο σημείο όπου πρέπει να δώσουν το μήνυμα στον οδηγό, για το τι πρέπει να κάνει. Σε αυτή την κατηγορία σημαντικό ρόλο παίζει η ακριβής θέση τους.
- Η τρίτη κατηγορία είναι οι πληροφοριακές πινακίδες. Αυτές τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών, σχετικά με τον γεωγραφικό προσανατολισμό μέσα στο οδικό δίκτυο. Στόχοι της πληροφοριακής σήμανσης είναι ο προσδιορισμός της κατάλληλης πορείας προς έναν συγκεκριμένο προορισμό χωρίς περιττές κινήσεις ή παρακάμψεις.

Η πληροφοριακή σήμανση πρέπει να πληροί βασικές απαιτήσεις, όπως να είναι αντιληπτή και εύκολα κατανοητή, κάτω από συνθήκες ρέουσας κυκλοφορίας και σύμφωνα με τις επικρατούσες ταχύτητες. Να είναι σαφής και να εξασφαλίζει την ασφαλή και ομαλή ροή της κυκλοφορίας. Να είναι αναγνωρίσιμη και αναγνώσιμη. Να έχει συνέχεια και να περιορίζεται και αυτή στις απολύτως απαραίτητες πληροφορίες. Η αναγραφή των πινακίδων, σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ., στον Ελληνικό Χώρο, ακολουθεί τον κανόνα λευκό χρώμα για τα ελληνικά γράμματα, κίτρινο για τα λατινικά, τα οποία αποδίδονται όσο το δυνατόν καλύτερα στην ελληνική προφορά. Επιπλέον, υπάρχουν κριτήρια όσον αφορά στον αριθμό των μηνυμάτων που δίνονται (π.χ. μέχρι 3 μηνύματα όσον αφορά την ευθεία κίνηση). Εδώ πρέπει να επισημάνουμε ότι σε καμία περίπτωση η πληροφοριακή σήμανση δεν πρέπει να εξυπηρετεί διαφημιστικούς σκοπούς.

Τα τελευταία χρόνια ακολουθώντας τη Συνθήκη της Βιέννης χρησιμοποιούμε το καφέ χρώμα για κατευθύνσεις ταξιδιωτικού ενδιαφέροντος (αρχαιολογικούς χώρους, τουριστικές

εγκαταστάσεις) και λευκό χρώμα με μαύρα γράμματα για κατευθύνσεις τοπικής σημασίας. Ο κανόνας της εγκατάστασης ορίζει πρώτη προτεραιότητα να είναι η πράσινη, μετά η μπλε, μετά η λευκή και τέλος η καφέ. Υπάρχει και το γκρι χρώμα, το οποίο δίνει πληροφόρηση για βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Δ. ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ

Η οριζόντια σήμανση αφορά τις κατά μήκος διαγραμμίσεις, τις κατά πλάτος διαγραμμίσεις και τις ειδικές διαγραμμίσεις. Οι βασικές ιδιότητες, που συνήθως απαιτούνται για την οριζόντια σήμανση και έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, είναι τα χαρακτηριστικά της ορατότητας, η ανθεκτικότητα και η ολισθηρότητα. Η ευκολία αφαίρεσης καθορίζεται από ευρωπαϊκά πρότυπα. Ένα από αυτά είναι το EN1436, όπου για κάθε επιμέρους χαρακτηριστικό της οριζόντιας σήμανσης ορίζονται επίπεδα απόδοσης. Τα επίπεδα αυτά είναι η αντανάκλαστικότητα κατά τη μέρα ή με διάχυτο νυκτερινό φωτισμό ή με οπισθανάκλαση του φωτός των φανών των οχημάτων σε όλες τις καιρικές συνθήκες, το χρώμα της διαγράμμισης και η αντίσταση σε ολίσθηση.

Τα υλικά τα οποία χρησιμοποιούνται για τις διαγραμμίσεις είναι τα θερμοπλαστικά, τα ψυχρό πλαστικά, οι βαφές και τα κολλητά φύλα ή τα αυτοκόλλητα, όπως λέγονται απλοποιημένα. Πριν μερικές δεκαετίες, συνήθως χρησιμοποιούσαμε στην Ελλάδα βαφές, στη δεκαετία του '70 και του '90 άρχισαν να χρησιμοποιούνται άλλα υλικά, όπως είναι τα ψυχρό πλαστικά, τα οποία έδειξαν καλύτερη απόδοση όσον αφορά την αντοχή τους και τη διάρκεια ζωής τους. Λόγω του κόστους τους εφαρμόστηκαν μόνο στο εθνικό οδικό δίκτυο και δεν μπόρεσαν να εφαρμοστούν στο αστικό οδικό δίκτυο. Πρέπει να παρατηρήσουμε ότι ενώ υπάρχουν τόσα υλικά και το επίπεδο της βιομηχανίας στον τομέα είναι ανεβασμένο, δυστυχώς η ποιότητα της ελληνικής διαγράμμισης παραμένει σε χαμηλό επίπεδο. Οι βαφές μπορούν να παρουσιάζουν πλεονεκτήματα επειδή είναι φθηνές, όμως παρουσιάζουν και μειονεκτήματα, αφού θέλουν πολύ καλή συντήρηση λόγω του ότι ταλαιπωρούνται σε καθημερινή βάση.

Ε. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής δόθηκε η δυνατότητα σε αρμόδιους ιδιωτικούς και κρατικούς φορείς να εκφράσουν τις απόψεις τους και τις προτάσεις τους για τη βελτίωση του σχεδιασμού, της χωροθέτησης και της συντήρησης των κυκλοφοριακών σημάτων. Κοινή διαπίστωση ήταν ότι στη Χώρα μας η σήμανση είναι ελλιπής, συχνά κακοτοποθετημένη και ασυντήρητη και πολλές φορές αόρατη, με αποτέλεσμα να είναι αναξιόπιστη και αρκετές φορές επικίνδυνη.

Παρακάτω παραθέτονται οι προτάσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής:

1. Οι 13 περιφέρειες θα πρέπει να αναλάβουν πρωτοβουλίες και να δημιουργήσουν θεσμούς, που θα αναλάβουν να ασχοληθούν επισταμένως και υπεύθυνα με τα θέματα της οδικής ασφάλειας. Οι υπεύθυνοι των θεσμών αυτών οφείλουν να καταθέτουν μηνιαίο ή εξαμηνιαίο δελτίο-αναφορά, προκειμένου να αποτιμάται το έργο τους.
2. Συστηματική συντήρηση, καλή ποιότητα των υλικών, αστυνόμευση και κυκλοφοριακή αγωγή όλων των χρηστών του οδικού δικτύου.
3. Περιορισμός των μηνυμάτων αναγραφής των κάθετων σημάτων και εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών.
4. Αποσαφήνιση αρμοδιοτήτων μεταξύ Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού.
5. Ενημέρωση και βελτίωση των οδηγιών αναγραφής, στην αγγλική γλώσσα, των σημάτων τοποθεσιών, αρχαιολογικών χώρων και γενικά χώρων τουριστικού ενδιαφέροντος.
6. Αναβάθμιση του επιπέδου της μελέτης σήμανσης, οριζόντιας και κατακόρυφης, με σεβασμό στο περιβάλλον.
7. Δημιουργία οδηγίας με βασικούς κανόνες εγκατάστασης κατακόρυφης σήμανσης.

IV. Οι ανωτέρω Εισηγήσεις έγιναν ομοφώνως δεκτές, κατά τη συνεδρίαση της 8ης Νοεμβρίου 2017 και συναπαρτίζουν την Έκθεση της Επιτροπής, η οποία υποβάλλεται προς την Ολομέλεια της Βουλής.

Αθήνα, 8 Νοεμβρίου 2017

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ

Ο Α΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

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

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (ΜΑΝΟΣ) ΚΟΝΣΟΛΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΥΣΗΣ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΤΑΣΣΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ**