



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑ

ΑΘΗΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

I. Συγκρότηση - Σύνθεση και Αντικείμενο της Επιτροπής.....	5
II. Συνεδριάσεις της Επιτροπής και πρόσωπα, που κλήθηκαν σε ακρόαση.....	7
III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ	
A. Αποτελεσματική διακυβέρνηση και ενότητα των πολιτικών οδικής ασφάλειας Εισηγητής: Κέλλας Χρήστος.....	11
B. Στήριξη οικογενειών θυμάτων τροχαίων Εισηγητές: Βαγενά Άννα και Λογιάδης Γεώργιος.....	17
Γ. Οδικές υποδομές Εισηγητής: Γκόκας Χρήστος.....	21
Δ. Οδική παιδεία Εισηγήτρια: Δούνια Νόνη.....	25
Ε. Ηλεκτρικά πατίνια Εισηγήτρια: Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα.....	27
ΣΤ. Οδική παιδεία Εισηγητής: Μανωλάκος Νικόλαος.....	29
Ζ. Η οδική παιδεία καταλύτης συρρίκνωσης των δυστυχημάτων στην ασφαλτο Εισηγητής: Μπαραλιάκος Ξενοφών.....	31
Η. Οδική ασφάλεια - υποδομές Εισηγητής: Χήτας Κωνσταντίνος.....	33

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄
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 Α΄ Τακτική Σύνοδο της ΙΗ΄ Περιόδου, η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας συνεστήθη με την υπ' αριθμ. 12997/7440, από 2 Αυγούστου 2019, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής.

Η Επιτροπή συγκροτείται από δεκαεννέα (19) Μέλη, από τους Βουλευτές, κ.κ. Δούνια Παναγιώτα, Κατσαφάδο Κωνσταντίνο, Κέλλα Χρήστο, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μανωλάκο Νικόλαο, Μπαραλιάκο Ξενοφώντα, Μπογδάνο Κωνσταντίνο, Παπαδόπουλο Μιχαήλ, Σπανάκη Βασίλειο – Πέτρο, Τσιλιγγίρη Σπυρίδωνα, Αθανασίου Αθανάσιο (Νάσο), Βαγενά Άννα, Βαρδάκη Σωκράτη, Γιαννούλη Χρήστο, Δρίτσα Θεόδωρο, Γκόκα Χρήστο, Λαμπρούλη Γεώργιο, Χήτα Κωνσταντίνο και Λογιάδη Γεώργιο.

Πρόεδρος της Επιτροπής εξελέγη, στις 7 Αυγούστου 2019, ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Κέλλας. Το αξίωμα του Α΄ Αντιπροέδρου της Επιτροπής κατέλαβε ο Βουλευτής, κ. Αθανάσιος (Νάσος) Αθανασίου και του Β΄ Αντιπροέδρου ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Γκόκας. Για το αξίωμα του Γραμματέως δεν υπεβλήθη πρόταση υποψηφιότητας.

Οι Βουλευτές, κ.κ. Παπαδημητρίου Χαράλαμπος, Μαντάς Περικλής, Κοτρωιάς Γεώργιος, Γρηγοριάδης Κλέων και Βίτσας Δημήτριος, που μετείχαν στην αρχική σύνθεση της Επιτροπής, αντικαταστάθηκαν από τους Βουλευτές, κ.κ. Μπαραλιάκο Ξενοφώντα, Κέλλα Χρήστο, Τσιλιγγίρη Σπυρίδωνα, Λογιάδη Γεώργιο και Πέρκα Θεοπίστη σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 13163/7563/5-8-2019, 13360/7659/6-8-2019, 15884/9144/27-9-2019, 16843/9622/10-10-2019 και 376/221/10-1-2020 αποφάσεις του Προέδρου της Βουλής. Επίσης οι Βουλευτές κ.κ. Ραγκούσης Ιωάννης και Πέρκα Θεοπίστη, αντικαταστάθηκαν από τους Βουλευτές, κ.κ. Βαρδάκη Σωκράτη και Γιαννούλη Χρήστο σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 10532/7182/17-9-2020 απόφαση του Προέδρου της Βουλής.

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

Η Επιτροπή πραγματοποίησε 16 συνεδριάσεις, συνολικής διάρκειας 21 περίπου ωρών, κατά τις οποίες εκλήθησαν σε ακρόαση, προς ενημέρωση των μελών της, Υφυπουργοί, εκπρόσωποι της ΕΛ.ΑΣ., εκπρόσωποι Φορέων, όπως εμφανίζεται στο αντίστοιχο Κεφάλαιο της Έκθεσης.

II. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΚΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ

- 1. Συνεδρίαση της 7ης Αυγούστου 2019**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Εκλογή Προεδρείου.
- 2. Συνεδρίαση της 29ης Αυγούστου 2019**
Θέματα ημερήσιας διάταξης:
Προγραμματισμός των Εργασιών της Επιτροπής.
- 3. Συνεδρίαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2019**
Θέματα ημερήσιας διάταξης:
Οδική Συμπεριφορά.
Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι οδηγοί αγώνων και εκπαιδευτές οδικής συμπεριφοράς, κ.κ. Αναστάσιος Μαρκουίζος (Ιαβέρης) και Κωνσταντίνος Μαρκουίζος.
- 4. Συνεδρίαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2019**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Δράσεις για την οδική ασφάλεια και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.
Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Βασιλική Δανέλλη – Μυλωνά Πρόεδρος, Δημήτριος Γκατσώνης, Μέλος του Δ.Σ., Μαρία Νιωτάκη, Υπεύθυνη Ποιότητας του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», καθώς, επίσης και η Ευαγγελία Δελαβέκουρα, Εκπρόσωπος της Υπηρεσίας Επιμελητριών Ανηλίκων Αθήνας.
- 5. Συνεδρίαση της 17ης Οκτωβρίου 2019**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Αστυνόμευση και οδική ασφάλεια.
Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Σπυρίδων Λάσκος, Αστυνομικός Διευθυντής, Διευθυντής της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής και Δημήτριος Παπαγεωργίου, Ασυνόμος Α΄ της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής.
- 6. Συνεδρίαση της 31ης Οκτωβρίου 2019**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Οδική Παιδεία.
Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν η Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, κυρία Σοφία Ζαχαράκη, καθώς επίσης οι κυρίες Κανέλλα Εξαρχάκου και Μαρίνα Καλαϊτζή, Διευθύντρια του γραφείου και Επιστημονικός συνεργάτης της Υφυπουργού, αντιστοίχως.
- 7. Συνεδρίαση της 7ης Νοεμβρίου 2019**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Δράσεις για την αρωγή και την αλληλεγγύη των οικογενειών των θυμάτων τροχαίων δυστυχημάτων.
Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κ. Σταύρος Πολέντας, Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογενειών Τροχαίων Δυστυχημάτων «ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΣΤΗΡΙΖΩ», καθώς και μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, κ.κ. Ελένη Πολυράκη, Στράτος Γεωργουλάκης, Ρούσσος Τσιλινιγκάκης και Γεωργία Παπαγρηγοράκη.
- 8. Συνεδρίαση της 26ης Νοεμβρίου 2019**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Υποστήριξη θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων και προαγωγή της οδικής ασφάλειας.
Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν η Πρόεδρος, κυρία Ελένη Καρύδη και τα μέλη της Ε.Υ.Θ.Υ.Τ.Α.- Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας Ρόδου, κ.κ. Δημήτριος Ιωσήφ, Νικόλαος Παπαδάτος και Ιωάννης Μηνούδης.

9. Συνεδρίαση της 18ης Δεκεμβρίου 2019

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Πρόεδρο της Διεθνούς Οδικής Ομοσπονδίας, κ. Βασίλειο Χαλκιά, καθώς επίσης και από τον Πρόεδρο και Τεχνικό Σύμβουλο της Hellastron κ.κ. Σταύρο Σταυρή και Χαράλαμπο Μαλίμογλου, αντιστοίχως.

10. Συνεδρίαση της 9ης Ιανουαρίου 2020

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

Πρόταση κυκλοφοριακής αγωγής με πρωτότυπο τρόπο.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Ευτυχία Παπανικολάου, Διευθύντρια Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Χαλκιδικής, Βασίλειος Μισαηλίδης, Διευθυντής Δημοτικού Σχολείου Ολύνθου και Νικόλαος Αυγέρης, Πρόεδρος Τοπικής Κοινότητας Ολύνθου.

11. Συνεδρίαση της 6ης Φεβρουαρίου 2020

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ευρωπαϊκή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας και Καλύτερες Πρακτικές Διεθνώς.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Γεώργιος Γιαννής, Συγκοινωνιολόγος, Καθηγητής Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Διευθυντής Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής Σχολής Πολιτικών Μηχανικών.

12. Συνεδρίαση της 27ης Φεβρουαρίου 2020

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννη Κεφαλογιάννη, με θέμα τον προγραμματισμό του κυβερνητικού έργου για την οδική ασφάλεια.

13. Συνεδρίαση της 5ης Μαρτίου 2020

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Προτάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κ. Δημήτριος Γκατσώνης, Γενικός Εκτελεστικός Διευθυντής Αυτοκινητοδρόμου Αιγαίου Α.Ε..

14. Συνεδρίαση της 8ης Ιουλίου 2020

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Θέματα οδικής ασφάλειας που επιλύουν αλλά και που δυνητικά προκαλούν οι αναδυόμενες τεχνολογίες Τηλεματικής των Μεταφορών και Αυτόνομης Οδήγησης.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο κ. Ευάγγελος Μπεκιάρης, Διευθυντής του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών, καθώς και του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (IMET/ΕΚΕΤΑ).

15. Συνεδρίαση της 23ης Σεπτεμβρίου 2020

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

α) Ενημέρωση από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, κ. Θεόδωρο Λιβάνιο, σχετικά με την Κοινή Υπουργική Απόφαση για τους όρους και τις προϋποθέσεις προβολής υπαίθριας διαφήμισης.

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

16. Συνεδρίαση της 30ης Σεπτεμβρίου 2020

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

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

III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

Α. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Προϋπόθεση για την αποτελεσματική χάραξη και εφαρμογή κάθε δημόσιας πολιτικής είναι η ύπαρξη και λειτουργία διακυβέρνησης¹· πολλώ δε μάλλον για την οδική ασφάλεια, η οποία αποτελείται από ένα πολύπτυχο σύνολο επιμέρους πολιτικών. Στην Ελλάδα, παρότι καταβάλλονται διαρκείς προσπάθειες για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, δεν έχει δημιουργηθεί ένας μόνιμος μηχανισμός, που θα διασφαλίσει την αλληλενέργεια των φορέων της κεντρικής κυβέρνησης και τη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης στην υλοποίηση ενός μακρόπνοου σχεδίου επίτευξης στόχων και διατήρησης αποτελεσμάτων. Αυτό είναι το κεντρικό συμπέρασμα των συνεδριάσεων της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας και, συγχρόνως, το κυριότερο πρόταγμα για το μέλλον.

Την τελευταία 20ετία έγιναν σημαντικά βήματα προς την αποτροπή των τροχαίων. Παράλληλα με το αδιάλειπτο έργο της Ελληνικής Αστυνομίας, ιδιωτικοί φορείς, όπως το Ι.Ο.Α.Σ. «Πάνος Μυλωνάς», η Σχολή Ασφαλούς Οδήγησης «Ιαβέρης» κ.α., συνέβαλαν καθοριστικά στην ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης σε σχέση με την οδική συμπεριφορά. Συγχρόνως, κατασκευάστηκαν ασφαλέστεροι κεντρικοί οδικοί άξονες και δημιουργήθηκαν υποδομές αποτελεσματικότερης εποπτείας του οδικού δικτύου, ενώ η τεχνολογική εξέλιξη ενίσχυσε την ασφάλεια των αυτοκινήτων. Όπως αποτυπώνεται στατιστικά, σύμφωνα με τα στοιχεία της τροχαίας, το 2000 συνέβησαν 16.756 τροχαία ατυχήματα με 32.482 παθόντες, εκ των οποίων 2103 νεκροί¹, ενώ το 2019, αντιστοίχως, σημειώθηκαν 9.525 τροχαία με 12.026 παθόντες εκ των οποίων 701 νεκροί². Σύμφωνα, δε, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τη δεκαετία 2010-2019, η Ελλάδα κατέγραψε τη μεγαλύτερη μείωση θανατηφόρων τροχαίων (-45%) στην ΕΕ³.

Παρ' όλα αυτά, η χώρα βρίσκεται μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ με τους περισσότερους θανάτους και, ενίοτε, καταλαμβάνει θλιβερές πρωτιές. Καταρχάς, στον στατιστικό δείκτη των θανάτων ανά εκατομμύριο πληθυσμού, η Ελλάδα βρίσκεται αρκετά πάνω από τον μέσο όρο, με 65/1.000.000 έναντι 51/1.000.000, και κατατάσσεται έβδομη σε πλήθος θανάτων έπειτα από τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, την Πολωνία, την Κροατία, τη Λετονία και τη Λιθουανία⁴, δηλαδή χώρες που εντάχθηκαν πολύ αργότερα στην ΕΕ⁵. Το 2017, στην Ελλάδα, συνέβησαν τα περισσότερα θανατηφόρα τροχαία με μοτοσυκλέτα⁶, ενώ το 2018 η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου ήταν πρώτη σε θανατηφόρα τροχαία⁷ εν συγκρίσει με τις υπόλοιπες περιφέρειες της ΕΕ. Επιπλέον, με βάση τα στατιστικά της τροχαίας, προκύπτει πως παραβάσεις, όπως η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, οι αντικανονικοί ελιγμοί, η υπερβολική ταχύτητα, η χρήση κινητού τηλεφώνου και η οδήγηση υπό μέθη διακυμαίνονται διαχρονικά και δεν εξαλείφονται. Τουναντίον,

¹ Ελληνική Αστυνομία, Συγκριτικά στοιχεία θανατηφόρων, σοβαρών, ελαφρών τροχαίων ατυχημάτων από το έτος 2000 έως και το 2010, 2011, http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=2892&Itemid=86&lang=&lang=

² Ελληνική Αστυνομία, Στατιστικά στοιχεία τροχαίας για το 2019, 2020, http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&lang=&perform=view&id=93708&Itemid=2425&lang=

³ European Commission, 2019 road safety statistics: what is behind the figures?, 11 Ιουνίου 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA_20_1004.

⁴ Στο ίδιο.

⁵ Η Ρουμανία και η Βουλγαρία εντάχθηκαν στην ΕΕ το 2007, η Πολωνία, η Λετονία και η Λιθουανία το 2004, ενώ η Κροατία προσχώρησε στην Ένωση το 2013.

⁶ Euronews, «Τροχαία στην ΕΕ: Πρώτη η Ελλάδα στους θανάτους με μηχανές», 21 Αυγούστου 2019, <https://gr.euronews.com/2019/08/21/troxaia-ee-prwti-ellada-thanatous-mixanes>.

⁷ Eurostat, Transport statistics at regional level, εξαγωγή στοιχείων Μάρτιος 2020, τελευταία τροποποίηση 23 Σεπτεμβρίου 2020, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport_statistics_at_regional_level.

το 2019 διαπιστώθηκε αύξηση των παραβάσεων κατά 14,8% σε σχέση με το 2018, που αποτελεί την υψηλότερη αρνητική επίδοση των τελευταίων εννέα ετών⁸.

Κατ' επέκταση, η Πολιτεία οφείλει να διασφαλίσει ότι δεν θα χαθούν όσα επιτεύχθηκαν τα προηγούμενα χρόνια, συνεχίζοντας εντατικά τη μείωση των ατυχημάτων και έχοντας ως πυξίδα της την εκμηδένιση των θανάτων («όραμα μηδέν»). Όπως επισημαίνουν ο συγκοινωνιολόγος – καθηγητής Γ. Γιαννής και το παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας ΕΜΠ⁹, πυλώνες της ευρωπαϊκής πολιτικής οδικής ασφάλειας είναι η λειτουργικότητα της διακυβέρνησης, σε συνδυασμό με τη χρηματοδότηση δράσεων και έργων, τη συντήρηση, ανάπτυξη και εμποτεία των οδικών δικτύων, την τεχνολογική εξέλιξη των οχημάτων, την οδική συμπεριφορά και την ετοιμότητα προς την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών, ενώ οι καλύτερες πρακτικές διεθνώς επικεντρώνονται, αναλόγως, στη «συμπεριφορά των χρηστών της οδού, στην οδική υποδομή, στα οχήματα και στην αντιμετώπιση των συνεπειών των ατυχημάτων». Επίσης, ο κ. Γιαννής και το παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας του ΕΜΠ υπογραμμίζουν ειδικότερα ότι, τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και όλα τα κράτη, που έχουν ανεπτυγμένες πολιτικές οδικής ασφάλειας, δίνουν έμφαση στην αντιμετώπιση επικίνδυνων συμπεριφορών, στα μέτρα προστασίας, στους ευάλωτους χρήστες της οδού, στη συστηματική επιτήρηση των δρόμων, καθώς και στην εκπαίδευση και την ενημέρωση¹⁰. Συνεπώς, σε κάθε περίπτωση, με γνώμονα τα βέλτιστα πρότυπα στην Ευρώπη και διεθνώς, γίνεται αντιληπτό ότι η διακυβέρνηση είναι θεμελιώδης προϋπόθεση για την ανάπτυξη ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας.

Την αναγκαιότητα μετάβασης σε μία νέα εποχή για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα, μέσω του σχηματισμού αποτελεσματικής διακυβέρνησης, διέγνωσε η Νέα Δημοκρατία. Το 2017, ως αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης, ο Κυριάκος Μητσοτάκης παρουσίασε το στρατηγικό σχέδιο «Προσέχω – ο Δρόμος για την Οδική Ασφάλεια»¹¹, το οποίο εκπονήθηκε με δική του πρωτοβουλία, εντάσσοντας τις πολιτικές που αφορούν την οδική ασφάλεια μεταξύ των κύριων προτεραιοτήτων του κυβερνητικού προγραμματισμού. Συγκεκριμένα, η προβλεπόμενη επαναφορά διυπουργικής επιτροπής, αποτελούμενης από τους υπουργούς Προστασίας του Πολίτη, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Υποδομών και Μεταφορών, Υγείας και Εσωτερικών, υπό την προεδρία του πρωθυπουργού, σε συνδυασμό με τη λειτουργική ενίσχυση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, του Εθνικού Συμβουλίου και της Ειδικής Γραμματείας Οδικής Ασφάλειας, που θα υποστηρίζουν το έργο της διυπουργικής επιτροπής, συνιστούν τη βάση μιας σύγχρονης διακυβέρνησης, που διασφαλίζει την εναρμόνιση των δράσεων των θεσμικών οργάνων και την ενότητα των αντίστοιχων δημόσιων πολιτικών. Ταυτόχρονα, η εμπλοκή του στρατηγικού στόχου μείωσης των θανάτων κατά 50% από την παράλληλη ενίσχυση της οδικής παιδείας, τη συντήρηση και αναβάθμιση των υποδομών και μέσων επιτήρησης της κυκλοφορίας, την προώθηση ευφών συστημάτων μεταφοράς, την αυστηρότερη επιτήρηση κυκλοφορίας και την αμεσότερη βοήθεια στους παθόντες επιτρέπει τη διαρκή αξιολόγηση των πολιτικών, τον μεσοπρόθεσμο καθορισμό επιμέρους στόχων και την ευέλικτη αναπροσαρμογή τους όπου κι όταν χρειαστεί.

Κατ' ακολουθίαν, η κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη υλοποιεί το σχέδιο «Προσέχω». Ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης, σε συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, παρουσίασε τις ενέργειες, στις οποίες προχωρά το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε διοικητικό και νομοθετικό επίπεδο, προβλέποντας:

⁸ Ελληνική Αστυνομία, Στατιστικά στοιχεία τροχαίας για το 2019, 2020, http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&lang=&perform=view&id=93708Itemid=2425&lang=.

⁹ G. Yannis, “European Road Safety Policy and Good Practices Worldwide” at the Special Standing Committee on Road Safety Meeting, organised by the Greek Parliament (Athens, Greece, 6 February 2020), National Road Safety Observatory, National Technical University of Athens, <https://www.nrso.ntua.gr/geyannis/conf/cp408-european-road-safety-policy-and-good-practices-worldwide/>.

¹⁰ Στον ίδιο.

¹¹ Νέα Δημοκρατία, Ομιλία του Προέδρου της Ν.Δ. κ. Κ. Μητσοτάκη στην εκδήλωση του Κόμματος "Προσέχω – Ο δρόμος για την ασφάλεια", 12 Απριλίου 2017, <https://nd.gr/nea/omilia-toy-proedroy-tis-nd-k-k-mitsotaki-stin-ekdilosi-toy-kommatos-proseho-o-dromos-gia-tin>.

- Την οργάνωση, για πρώτη φορά, μιας ενιαίας διοικητικής πυραμίδας των αρμόδιων φορέων, που θα έχει στην κορυφή της την κυβερνητική επιτροπή των συναρμόδιων υπουργών, οι αποφάσεις της οποίας θα υλοποιούνται βαθμιδόν («από πάνω προς τα κάτω»), από μόνιμη εκτελεστική επιτροπή, τις συναρμόδιες διευθύνσεις των υπουργείων, με πρώτη τη διεύθυνση οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τους ΟΤΑ Α΄ και Β΄ βαθμού και την Κοινωνία των Πολιτών.
- Την εκπόνηση στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας δεκαετίας, που θα περιλαμβάνει τους βασικούς στόχους των Ηνωμένων Εθνών και της ΕΕ καθώς και την εξειδικευμένη εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής ανά διοικητικό επίπεδο. Ειδοποιός διαφορά του νέου σχεδίου, εν συγκρίσει με τα προηγούμενα, θα είναι η δεσμευτικότητά του μέσω μηχανισμών επιβολής και δεικτών απόδοσης.
- Την εφαρμογή Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που θα προβλέπουν δράσεις για την οδική ασφάλεια στους δήμους, οι οποίες θα είναι υποχρεωτικές αναλόγως του πληθυσμιακού μεγέθους.
- Νέο πλαίσιο εξέτασης για την απόκτηση διπλώματος.
- Στήριξη της διδασκαλίας του μαθήματος Κυκλοφοριακής Αγωγής μέσω της πλατφόρμας «e-drive» του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
- Αλλαγές στον ΚΟΚ: α) Εστίαση στον καταλογισμό των παραβάσεων στον οδηγό και όχι στο όχημα. Δηλαδή, θα αποφεύγονται ποινές, όπως για παράδειγμα η αφαίρεση πινακίδων που στερεί μία οικογένεια από τη χρήση του οχήματός της, ενώ ευθύνεται ένα μόνο μέλος της. β) Παρακολούθηση των καθ' υποτροπή παραβατικών οδηγών. γ) Επανεξέταση των διαβαθμίσεων των παραβάσεων συναρτήσει της συχνότητάς τους, με εστίαση στην υπερβολική ταχύτητα, τη χρήση κράνους, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την απόσπαση της προσοχής.
- Άμεση παρακολούθηση των παραβάσεων του κάθε οδηγού από την τροχαία και δυνατότητα σύνδεσης των πολιτών, ώστε να βλέπουν τους βαθμούς των ποινών τους.
- Τη ρύθμιση της μικροκινητικότητας (ηλεκτρικά πατίνια κ.α.).¹²

Προσθέτως, με τη συμβολή της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, ψηφίστηκαν δύο νόμοι που, μεταξύ άλλων, στοχεύουν στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Ειδικότερα, με το αρ. 4 παρ. 3 του ν. 4637/2019 αυστηροποιήθηκαν διατάξεις που προβλέπουν την επιβολή ποινών τουλάχιστον 10ετούς αλλά και ισόβιας κάθειρξης στις περιπτώσεις υπαίτιας πρόκλησης θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων. Ενώ, με το αρ. 1 του ν. 4692/2020, συστάθηκαν τα εργαστήρια δεξιότητων για την πρωτοβάθμια και τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, στα οποία συμπεριλήφθηκε ως υποενότητα η οδική ασφάλεια. Παρότι πρόκειται για ένα πιλοτικό πρόγραμμα, οι δεξιότητες εντάσσονται στο ωρολόγιο πρόγραμμα σπουδών και, ως εκ τούτου, η διδασκαλία της οδικής ασφάλειας μεταβλήθηκε θετικά, σε σχέση με την ευέλικτη ζώνη στην οποία κατατασσόταν μέχρι πρότινος. Και οι δύο ρυθμίσεις αποτελούν, κατά την άποψη του προεδρεύοντος της Επιτροπής, τη βάση για την περαιτέρω βελτίωση της νομοθεσίας στο μέλλον. Σε κάθε περίπτωση, ο Κυριάκος Μητσοτάκης έχει τονίσει ότι «όλα είναι θέμα παιδείας». Η βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς και η ενίσχυση της οδικής συνείδησης «περνούν» μέσα από την εκπαίδευση και την ενημέρωση. Σε συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, η υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων κυρία Σοφία Ζαχαράκη, υπογράμμισε ότι η Ελλάδα αποκλίνει σημαντικά από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο διδασκαλίας της οδικής ασφάλειας στα σχολεία¹³. Η συμπερίληψη του μαθήματος στο ωρολόγιο πρόγραμμα σπουδών, μέσω των

¹² Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, Ενημέρωση από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννη Κεφαλογιάννη, με θέμα τον προγραμματισμό του κυβερνητικού έργου για την οδική ασφάλεια, Βουλή των Ελλήνων, 27 Φεβρουαρίου 2020, https://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikes-Epitropes/Synedriaseis?met_id=8ad5c455-ec0d-4269-9b4d-ab6b01153dc7.

¹³ Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, Οδική Παιδεία: Τα μέλη της Επιτροπής θα ενημερώσει η Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Σοφία Ζαχαράκη, Βουλή των Ελλήνων, 31 Οκτωβρίου 2019, https://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikes-Epitropes/Synedriaseis?met_id=9bee10cd-e2e5-418b-afab-aaf100e6ed07.

εργαστηρίων δεξιοτήτων, συνιστά θετική εξέλιξη, αλλά το γεγονός ότι αποτελεί υποενότητα ενός ευρύτερου συνόλου θεματικών, οι οποίες διδάσκονται πιλοτικά, γεννά επιφυλάξεις. Κατ' επανάληψη και ομόθυμα, η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει υποστηρίξει την εστίαση στην οδική παιδεία, η οποία μπορεί να προαχθεί ολοκληρωμένα με την αυτοτελή ένταξη του μαθήματος οδικής ασφάλειας στο ωρολόγιο πρόγραμμα σπουδών, σε συνδυασμό με τη συστηματική ενημέρωση των διδασκόντων εκπαιδευτικών, καθώς και με την τακτική προβολή τηλεοπτικών μηνυμάτων αποτρεπτικού χαρακτήρα από τα μέσα πανελλαδικής εμβέλειας και το διαδίκτυο.

Περαιτέρω, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερο βάρος στην ανάπτυξη των υποδομών. Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα και τα μεγάλα αστικά κέντρα, και η κίνηση των οχημάτων δεν περιορίζεται στην εθνική οδό και στους κεντρικούς οδικούς άξονες. Χρειαζόμαστε έργα στην περιφέρεια, όπου μεγάλο τμήμα των επαρχιακών δρόμων χρειάζεται ανακατασκευή, η οποία πρέπει να επιτευχθεί με τη διασφάλιση των απαραίτητων πόρων και τον κατάλληλο προγραμματισμό. Επίσης, είναι απαραίτητη η ενίσχυση των μέσων επιτήρησης της κυκλοφορίας και, ανάλογα με τον δημοσιονομικό χώρο, στο μέλλον, η εξέταση της παροχής κινήτρων για την αντικατάσταση των παλαιών αυτοκινήτων με νέα οχήματα, που θα πληρούν υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας, χωρίς να είναι απαραίτητα ηλεκτροκίνητα.

Αναλόγως, η ιατρική και ψυχολογική φροντίδα μετά το ατύχημα συνιστούν αναπόσπαστο τμήμα μιας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας. Βάσει του γεωγραφικού αναγλύφου της, η χώρα χρειάζεται στοχευμένη ενίσχυση των ιατρικών μεταφορικών μέσων, με ελικόπτερα – ιδίως στη νησιωτική επικράτεια και το Αιγαίο – και τακτική ανανέωση του στόλου, προκειμένου, οι βαριά τραυματίες να μεταφέρονται ταχύτερα στα νοσοκομεία και να σώζονται ζωές, δεδομένου ότι, ελαφρά τραυματίες θα περιθάλπονται από την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας, την οποία ανασύστησε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Συνδυαστικά, είναι απαραίτητη η σύσταση ομάδων ψυχικής υποστήριξης ανά περιφερειακή ενότητα, σε όλη την επικράτεια, οι οποίες θα υποστηρίζουν δωρεάν και σε βάθος χρόνου τις οικογένειες θανόντων και τα θύματα με βαριές σωματικές βλάβες.

Ακόμη, εκ των ων ουκ άνευ είναι εξασφάλιση της διαρκούς αλληλεπίδρασης της Βουλής με την Κοινωνία των Πολιτών. Ο θεσμός των Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών είναι ουσιαστικά ένα βήμα δημοκρατίας, διαλόγου και δυνατότητας διατύπωσης προτάσεων από φορείς, οργανώσεις και προσωπικότητες, που γνωρίζουν εις βάθος τις θεματικές της εκάστοτε Επιτροπής, γι' αυτό η Βουλή οφείλει να τους παρέχει τον απαραίτητο χώρο και χρόνο έκφρασης σε τακτική βάση. Ιδίως στο αντικείμενο της οδικής ασφάλειας, που είναι πολυπαραγοντικό, είναι ιδιαίτερα χρήσιμο να διατηρείται ένας σταθερός καταμερισμός των συνεδριάσεων της, σύμφωνα με τις πέντε κύριες θεματικές ενότητες, βάσει των οποίων προγραμματίσει η Επιτροπή το έργο της κατά τη διάρκεια της παρούσας συνόδου, δηλαδή διακυβέρνηση, οδική παιδεία, συμπαράσταση στα θύματα και τις οικογένειές τους, υποδομές και υγεία, ώστε να προσέρχονται οι αντίστοιχοι εξειδικευμένοι κοινωνικοί δρώντες και να ενημερώνουν το σώμα.

Αντίστοιχα, είναι πολύτιμη η ενεργοποίηση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας. Το συγκεκριμένο όργανο οφείλει να λειτουργεί διασφαλίζοντας τη δυναμική διασύνδεση της εκτελεστικής εξουσίας με τους κοινωνικούς δρώντες, εστιάζοντας όχι μόνο στην ανταλλαγή απόψεων αλλά, κυρίως, στη συνδιοργάνωση ενημερωτικών δράσεων ανά την επικράτεια. Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν να αξιοποιηθούν έμπειροι ειδικοί, που επιθυμούν να συμβάλουν στην υλοποίηση των κυβερνητικών πολιτικών οδικής ασφάλειας, αμισθί.

Τέλος, η διακυβέρνηση οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι απαλλαγμένη από την πολυνομία. Το γεγονός ότι εμπλέκονται πέντε υπουργεία, σύμφωνα με το σχέδιο «Προσέχω» (επτά μαζί με το Υπουργείο Οικονομικών που κατανέμει τις πιστώσεις και το Υπουργείο Δικαιοσύνης που είναι αρμόδιο για την τροποποίηση του ΠΚ), δεν συνεπάγεται, ασφαλώς, τη διασπορά νομοθετικών διατάξεων. Η αποτελεσματικότητα της διακυβέρνησης εξαρτάται από την ποιότητα της νομοθεσίας¹⁴. Επομένως, εξαιρουμένων των δημοσίων έργων και της προμήθειας υποδομών, οι παραπάνω προτάσεις είναι απαραίτητο να ενσωματωθούν σε έναν νόμο για την

¹⁴ Μ. Καϊάφα-Γκμπάντι, Συμπεράσματα - Βασικές θέσεις και προτάσεις του συνεδρίου, με θέμα: «Η καλή νομοθέτηση ως αναγκαία προϋπόθεση μιας δίκαιης και αποτελεσματικής λειτουργίας της πολιτείας», Βουλή των Ελλήνων, πρακτικά συνεδρίου, 28 - 29 Απριλίου 2017, σελ. 275-282.

οδική ασφάλεια, στον οποίο θα περιλαμβάνεται και το σχέδιο δεκαετίας, το οποίο θα επικαιροποιείται ανά προγραμματική περίοδο, βάσει αξιολόγησης των στόχων και των αποτελεσμάτων του.

Συνοψίζοντας, η Ελλάδα πέτυχε σημαντική μείωση των θανατηφόρων τροχαίων μεταξύ 2000-2020, αλλά βρίσκεται μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ με τις χειρότερες επιδόσεις. Προκειμένου να σωθούν ακόμη περισσότερες ζωές και να συγκλίνει προς τον ευρωπαϊκό μέσο όρο 51 θάνατοι ανά 1.000.000 άτομα, αντί των 65 ανά 1.000.000 στον οποίο βρίσκεται σήμερα, είναι απαραίτητη η σύσταση διακυβέρνησης· δηλαδή, η δυναμική διασύνδεση των αρμόδιων υπουργείων, της Βουλής, της αυτοδιοίκησης και της Κοινωνίας των Πολιτών, με στόχο τη διασφάλιση των συνεργειών τους στην εφαρμογή στρατηγικού σχεδίου, που θα απορρέει από τα καλύτερα διεθνή πρότυπα και θα περιλαμβάνει μηχανισμούς αξιολόγησης, με τελικό σκοπό τη μείωση των θανάτων κατά 50% εντός δεκαετίας, την ενίσχυση της οδικής συνείδησης και την αναβάθμιση των υποδομών. Ανάλογο σχέδιο έχει εκπονήσει η Νέα Δημοκρατία, το οποίο υλοποιεί ως κυβέρνηση. Μολαταύτα, η εναρμόνιση της νομοθεσίας και η ενότητα των πολιτικών οδικής ασφάλειας, πρέπει να προαχθούν με γοργό βηματισμό και τόλμη, ώστε να μην χαθεί τίποτα από όσα έχουν επιτευχθεί μέχρι σήμερα και να επιδιωχθεί εις βάθος χρόνου, με ρεαλισμό, το «όραμα μηδέν».

Αναφορές Ελληνικές

Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, Οδική Παιδεία: Τα μέλη της Επιτροπής θα ενημερώσει η Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Σοφία Ζαχαράκη, Βουλή των Ελλήνων, 31 Οκτωβρίου 2019, https://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikes-Epitropes/Synedriaseis?met_id=9bee10cd-e2e5-418b-afab-aaf100e6ed07.

Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, Ενημέρωση από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννη Κεφαλογιάννη, με θέμα τον προγραμματισμό του κυβερνητικού έργου για την οδική ασφάλεια, Βουλή των Ελλήνων, 27 Φεβρουαρίου 2020, https://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikes-Epitropes/Synedriaseis?met_id=8ad5c455-ec0d-4269-9b4d-ab6b01153dc7.

Ελληνική Αστυνομία, Συγκριτικά στοιχεία θανατηφόρων, σοβαρών, ελαφρών τροχαίων ατυχημάτων από το έτος 2000 έως και το 2010, 2011, http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=2892&Itemid=86&lang=&lang=.

Ελληνική Αστυνομία, Στατιστικά στοιχεία τροχαίας για το 2019, 2020, http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&lang=&perform=view&id=93708&Itemid=2425&lang=.

Euronews, «Τροχαία στην ΕΕ: Πρώτη η Ελλάδα στους θανάτους με μηχανές», 21 Αυγούστου 2019, <https://gr.euronews.com/2019/08/21/troxaia-ee-prwti-ellada-thanatous-mixanes>.

Καϊάφα-Γκμπάντι Μ., Συμπεράσματα - Βασικές θέσεις και προτάσεις του συνεδρίου, με θέμα: «Η καλή νομοθέτηση ως αναγκαία προϋπόθεση μιας δίκαιης και αποτελεσματικής λειτουργίας της πολιτείας», Βουλή των Ελλήνων, πρακτικά συνεδρίου, 28 - 29 Απριλίου 2017, σελ. 275-282.

Νέα Δημοκρατία, Ομιλία του Προέδρου της Ν.Δ. κ. Κ. Μητσοτάκη στην εκδήλωση του Κόμματος "Προσέχω – Ο δρόμος για την ασφάλεια", 12 Απριλίου 2017, <https://nd.gr/nea/omilia-toy-proedroy-tis-nd-k-k-mitsotaki-stin-ekdilosi-toy-kommatos-proseho-o-dromos-gia-tin>.

Αγγλόγλωσσες

European Commission, 2019 road safety statistics: what is behind the figures?, 11 Ιουνίου 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA_20_1004.

Eurostat, Transport statistics at regional level, εξαγωγή στοιχείων Μάρτιος 2020, τελευταία τροποποίηση 23 Σεπτεμβρίου 2020, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport_statistics_at_regional_level.

Yannis G., “European Road Safety Policy and Good Practices Worldwide” at the Special Standing Committee on Road Safety Meeting, organised by the Greek Parliament (Athens, Greece, 6 February 2020), National Road Safety Observatory, National Technical University of Athens, <https://www.nrso.ntua.gr/geyannis/conf/cp408-european-road-safety-policy-and-good-practices-worldwide/>.

Β. ΣΤΗΡΙΞΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΕΙΣΗΓΗΤΕΣ: ΒΑΓΕΝΑ ANNA ΚΑΙ ΛΟΓΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Τις τραγικές συνέπειες ενός θανατηφόρου τροχαίου ή ενός τροχαίου που αφήνει πίσω του αναπηρία, ακολουθεί μία σειρά αλυσιδωτών επιπτώσεων, που βαραίνουν τις οικογένειες των θυμάτων. Η ανάγκη για στοχευμένη προληπτική δράση σε επίπεδο πολιτικής, καθώς και πολύπλευρη υποστήριξη για όσους έχουν επηρεαστεί, καθιστά απαραίτητη την έρευνα, τη μελέτη και την επεξεργασία όλων των παραμέτρων, που σχετίζονται με το τροχαίο ατύχημα, πολλές από τις οποίες είναι ενδεχομένως άγνωστες σε όσους έχουν την τύχη να μην έχουν ζήσει εκ του σύνεγγυς μία αντίστοιχη εμπειρία.

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, κατά την ΙΗ' Κοινοβουλευτική Περίοδο, αφιέρωσε τρεις συνεδριάσεις, κατά τις οποίες προσήλθαν και παρουσίασαν τις δράσεις, τις θέσεις και τις προτάσεις τους φορείς που έχουν συσταθεί από συγγενείς θυμάτων τροχαίων δυστυχημάτων, με μεγάλο εύρος δράσεων, όπως εκπαιδευτικά προγράμματα οδικής ασφάλειας για σχολεία, παροχή ψυχολογικής υποστήριξης και νομικών συμβουλών σε οικογένειες θυμάτων, προτάσεις για τη νομοθέτηση μέτρων για την πρόληψη, τη μείωση και τη διαχείριση των τροχαίων ατυχημάτων.

Συγκεκριμένα, εκπροσωπήθηκαν στην Επιτροπή το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογενειών Τροχαίων Δυστυχημάτων «ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΣΤΗΡΙΖΩ» και η Ε.Υ.Θ.Υ.Τ.Α.- Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας Ρόδου, ενώ σημαντική υπήρξε και η συμβολή του Πανελλαδικού Συλλόγου «SOS Τροχαία Εγκλήματα/Παρατηρητήριο Υπαίθριας Διαφήμισης» και του Συλλόγου «SOS Β.Ο.Α.Κ.», με την αποστολή παρεμβάσεων και πλούσιου ενημερωτικού υλικού προς τα μέλη της Επιτροπής.

Ακολουθεί συνοπτική παρουσίαση των προτάσεων που ακούστηκαν. Οι προτάσεις αυτές προέρχονται από επιστημονική έρευνα, τεχνογνωσία και, δυστυχώς, βιωματική εμπειρία και γι' αυτό αποτελούν εξαιρετικά πολύτιμο υλικό για την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής. Ένα υλικό διαθέσιμο για να αξιοποιηθεί σε μία στοχευμένη και ολοκληρωμένη νομοθετική ρύθμιση.

Α) Σε επίπεδο Δικαιοσύνης: το κράτος αντί να στηρίζει τις οικογένειες, ζητάει από διαλυμένες οικογένειες, εάν θέλουν να αποζημιωθούν σύντομα, να καταθέσουν καταψηφιστική αγωγή, καταβάλλοντας 1% σε μετρητά επί του αιτούμενου ποσού. Ποσό, που σε καμία περίπτωση δεν υπάρχει η δυνατότητα να καταβληθεί σε μετρητά. Δυνητικά μπορεί να μετατραπεί σε αναγνωριστικό, μέρος ή και όλο το ποσό του αιτήματος. Σε ένδειξη σεβασμού στον αγώνα της οικογένειας του κάθε θύματος τροχαίου και αναγνωρίζοντας ότι το κράτος άφησε την οικογένεια εντελώς μόνη και απροστάτευτη να αντιμετωπίσει τις τραγικές συνέπειές του, προτείνεται οι υποθέσεις τροχαίων δυστυχημάτων ή ατυχημάτων να απαλλαγούν από την υποχρέωση καταβολής δικαστικού ενσήμου, όπως κατά το παρελθόν είχε καθιερωθεί.

1ον) Το δικαστικό ένσημο να καταβληθεί από τον υπεύθυνο του τροχαίου θανάτου μετά την εφετειακή απόφαση ή ακόμα και από τους ενάγοντες μετά την τελεσίδικη απόφαση του αρμοδίου δικαστηρίου με σχετική παρακράτηση από τον υπεύθυνο καταβολής της αποζημίωσης. Ακόμα, το ποσό που καταβάλλεται σύμφωνα με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, έναντι τρίτων ή επιβαινόντων για ψυχική οδύνη ή σωματική βλάβη σε τρίτους, οι οποίοι υφίστανται ζημία, συνεπεία επέλευσης ασφαλιστικού συμβάντος, με σκοπό την ολική ή μερική αποκατάσταση αυτής, σύμφωνα με το ισχύον σύστημα υπολογισμού. Τα ποσά της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, επειδή ακριβώς δεν στηρίζονται σε ιατρικά δεδομένα ή σε αμιγώς οικονομικά στοιχεία, καθώς αφορούν σε αγαθά τα οποία δεν έχουν αξία οικονομικά μετρήσιμη, προσδιορίζονται από τον δικαστή, ελεύθερα και υποκειμενικά.

Η κρίση του ουσιαστικού δικαστηρίου δεν πρέπει να παραβιάζει την αρχή της αναλογικότητας, ούτε να υπερβαίνει τα όρια της διακριτικής ευχέρειας. Ο δικαστής να λαμβάνει υπόψη το συμβόλαιο ασφαλιστικής κάλυψης που επιβαρύνεται ο κάθε ιδιοκτήτης οχήματος, ο οποίος πουθενά δεν έχει αποδεχθεί τα κριτήρια του κάθε δικαστή που εκδίδει την απόφαση. Για παράδειγμα, ενώ ο κάτοχος οχήματος πληρώνει σε δύσκολους καιρούς ασφάλιστρα για καλύψεις, όπως η νομοθεσία ορίζει, ο δικαστής στην απόφασή του ορίζει ποσά που αυτός κρίνει και που

είναι συνήθως από το 30% έως το μέγιστο 40% του ποσού που το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αναφέρει για περιπτώσεις αποκλειστικής υπαιτιότητας του δράστη.

2ον) Έχει παρατηρηθεί ότι μετά από ένα θανατηφόρο τροχαίο, ή τροχαίο με τραυματισμό, η οικογένεια που χάνει κάποιο μέλος, πρέπει να περιμένει για 5-6 χρόνια έως και 12 χρόνια, μέχρι να τελεσιδικήσει η υπόθεσή, για να λάβει τη σχετική χρηματική ικανοποίηση. Αξίζει να αναφερθεί ότι πολλές φορές το μήνυμα που δίνεται στα ακροατήρια των συγκεκριμένων δικών και έτσι κατ' επέκταση στο κοινωνικό σύνολο είναι ότι όποιος τραυματίζει σε τροχαίο κάποιον μπορεί να «σέρνει» την υπόθεση με συνεχείς αναβολές και όταν τελικά έρχεται η ώρα της «απόδοσης της δικαιοσύνης», να παραγράφεται το αδίκημά του. Γι' αυτόν τον λόγο, προτείνεται υποθέσεις τροχαίων να προηγούνται στο πινάκιο εκδίκασης υποθέσεων των λοιπών απλών υποθέσεων, όπως καλώς προηγούνται υποθέσεις κακοποίησης -θανάτωσης ζωών. Ο αρχικός χρόνος υποβολής της δικογραφίας να μην υπερβαίνει το διάστημα των τριών μηνών και ο χρόνος προσδιορισμού της συζήτησης του αστικού και ποινικού μέρους της υπόθεσης (αγωγής ενός τροχαίου) να μην υπερβαίνει το ένα έτος. Σε περίπτωση αναβολής, να προσδιορίζεται για χρονικό διάστημα έως έξι μηνών, με την απόφαση να εκδίδεται στο διάστημα έως τριών μηνών.

Β) Διοικητικό επίπεδο: Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα έχει να κάνει με τη μεταφορά των νεκρών για νεκροτομή-νεκροψία. Είναι γνωστό ότι ο κάθε ιατροδικαστής ανήκει διοικητικά στο Υπουργείο Δικαιοσύνης και το νοσοκομείο εις το οποίο είναι ο νεκρός, στο Υπουργείο Υγείας. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί νεκροψία - νεκροτομή προς εξακρίβωση των συνθηκών και αιτιών του τροχαίου θανάτου, είναι υποχρεωτική η μεταφορά του νεκρού με ιδιωτική νεκροφόρα και λοιπά μέσα (πλοία, ταξί θαλάσσης κ.λπ.) στην έδρα της ιατροδικαστικής υπηρεσίας του ιατροδικαστού. Τη δαπάνη την επιβαρύνεται αποκλειστικά η οικογένεια του θύματος. Σε πολλές περιπτώσεις, όμως, η έδρα του ιατροδικαστού ευρίσκεται αρκετά μακριά του, με αποτέλεσμα την αβάσταχτη ψυχολογική και οικονομική επιβάρυνση της οικογένειάς του θύματος και την επί μέρες βάνουση και κοινωνικά απαράδεκτη μεταφορά του νεκρού (άσκοπες μετακινήσεις ενός νεκρού). Σεβόμενοι τη μνήμη των τροχαίων θυμάτων και το μαρτύριο που βιώνουν οι οικογένειές τους, προτείνεται ο ιατροδικαστής να μεταβαίνει αυτός στο σημείο που βρίσκεται η σωρός και όχι ο νεκρός για νεκροψία - νεκροτομή.

Γ) Κοινωνικό-Ψυχολογικό επίπεδο: Είναι επιβεβλημένη η δημιουργία ειδικών κέντρων εξυπηρέτησης-βοήθειας των οικογενειών, όπου ειδικότητες, όπως κοινωνικοί λειτουργοί, ψυχολόγοι, ιατροί, ειδικοί εμπειρογνώμονες, συγκοινωνιολόγοι, μηχανολόγοι δικηγόροι κ.α., θα παρέχουν εξειδικευμένη βοήθεια στις οικογένειες και συμβουλές κατά περίπτωση. Τα κέντρα αυτά επιπλέον θα κάνουν και κάτι ακόμα που είναι εξίσου σημαντικό. Θα φέρουν κοντά ανθρώπους που έχουν το ίδιο πρόβλημα. Περαιτέρω, η ανάπτυξη αλληλεγγύης μεταξύ των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων, μπορεί να παρέχει ηθική υποστήριξη στους συγγενείς των θυμάτων, αφού πολλές φορές το να έρθει η οικογένεια σε επαφή με άλλους ανθρώπους που έχουν βιώσει με παρόμοιο τρόπο την ξαφνική απώλεια ενός μέλους της οικογένειάς τους είναι το μόνο «φάρμακο» για τον ψυχικό πόνο που προκαλεί η έλλειψη του αγαπημένου. Στόχος της ψυχολογικής υποστήριξης που θα παρέχεται δεν είναι να «ξεχάσει» ο συγγενής το συμβάν ή να καταστείλει τα επώδυνα συναισθήματα που βιώνει αλλά να τα εκφράσει και να τα εκτονώσει με λειτουργικό τρόπο σε ένα ασφαλές περιβάλλον, προκειμένου να μπορέσει να συνεχίσει τη ζωή του με τον πλέον ομαλό τρόπο.

Απαραίτητο κρίνεται, επίσης, να αναπτυχθεί ένα σύστημα αποκατάστασης δράσεων εμπλοκής και κοινωνικοπολιτισμικής υποστήριξης των τραυματιών και αναπήρων, με τη σύσταση ομάδας ειδικών για τους επιζήσαντες τροχαίων ατυχημάτων και το περιβάλλον τους, για να μην δημιουργείται η αίσθηση της περιθωριοποίησης, της αποξένωσης ή του αποκλεισμού από το κοινωνικό περιβάλλον. Αναγκαίο κρίνεται ακόμη να γίνει επαναπροσδιορισμός των τιμών και της κρατικής επιχορήγησης για την αγορά πρόσθετων μελών ή αμαξιδίων ή άλλων σχετικών υλικών σε επιζήσαντες τροχαίων ατυχημάτων.

Επιπρόσθετα, παραθέτουμε σημεία που περιλαμβάνουν στοιχειώδη δικαιώματα, τα οποία η πολιτεία θα έπρεπε να θεωρεί υποχρεώσεις της έναντι των οικογενειών των θυμάτων, όπως η θέσπιση ειδικής μέριμνας για τους συγγενείς 1ου βαθμού του θύματος π.χ. με χορήγηση άδειας εργασίας, άδεια σε οπλίτες, μεταθέσεις οπλιτών και υπαλλήλων, μεταγραφές φοιτητών, καθώς και

δημιουργία γραμμής ενημέρωσης για τις παροχές, τα βοηθήματα και τις επιδοτήσεις των ατόμων με κινητικά προβλήματα.

Τέλος, ακολουθεί επιγραμματική παρουσίαση προτάσεων, οι οποίες κρίνεται ότι θα συμβάλουν ουσιαστικά στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, σχετικά με την πρόληψη, αλλά και τη διαχείριση των τροχαίων ατυχημάτων:

- Θέσπιση απαλλαγής φόρου στα κράνη και στον εξοπλισμό των δικύκλων, προκειμένου οι χρήστες δικύκλων να έχουν ευκολότερη δυνατότητα αγοράς του απαραίτητου εξοπλισμού για την αποφυγή σοβαρών τραυματισμών
- Θέσπιση υποχρέωσης για τα οχήματα με υγραέριο να φέρουν σε ευδιάκριτο σημείο σχετική ένδειξη, ώστε σε επιχείρηση απεγκλωβισμού ή πυρκαγιάς, οι πυροσβέστες να μην κινδυνεύσουν
- Έλεγχος της νομιμότητας και των προδιαγραφών ασφαλείας των στάσεων λεωφορείων
- Δημιουργία νομικού πλαισίου για την οδική ασφαλή κίνηση των ηλεκτρικών πατινιών
- Ενίσχυση της Τροχαίας με σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό (drones, κάμερες, ραντάρ) για την ακριβή καταγραφή των στοιχείων των ατυχημάτων και χρήση αυτών των στοιχείων στη δικογραφία ως νόμιμα δικαιολογητικά. Παροχή εξειδικευμένου ηλεκτρονικού προγράμματος ανάλυσης τροχαίου ατυχήματος και σχετική επιμόρφωση

Η ολιστική αντιμετώπιση των τροχαίων συγκρούσεων πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα τόσο για την πολιτεία όσο και για την κοινωνία. Τέλος, στήριξη είναι κάθε επιτυχής προσπάθεια μέχρι να εξαλειφθούν τα τροχαία δυστυχήματα, «Όραμα Μηδέν».

Παρατήρηση: Προτείνεται επίσης, η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας να έχει όχι μόνο συμβουλευτικό χαρακτήρα, αλλά να μπορεί να συντάσσει και σχέδια νόμου, τα οποία θα καταθέτει στα αρμόδια υπουργεία.

17 Νοεμβρίου - παγκόσμια ημέρα μνήμης θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων.

Γ. ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΓΚΟΚΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σημασία και οι επιπτώσεις της ποιότητας των οδικών υποδομών, στην οδική ασφάλεια, τονίστηκαν πολλές φορές τόσο από τα μέλη, όσο και από προσκεκλημένους εκπροσώπους φορέων και Υπηρεσιών, κατά τις συνεδριάσεις της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας.

Ιδιαίτερα στοιχεία που αναφέρθηκαν σχετικά με τις Οδικές Υποδομές ήταν:

- Οι υποδομές των αυτοκινητοδρόμων και οι θετικές επιπτώσεις στην ασφάλεια της κυκλοφορίας.
- Η ελλιπής συντήρηση των δρόμων, ιδιαίτερα των επαρχιακών.
- Η ανύπαρκτη σε πολλές περιπτώσεις διαγράμμιση.
- Η έλλειψη φωτισμού ή ο ανεπαρκής φωτισμός του οδικού δικτύου.
- Τα συστήματα αναχαίτισης – στηθαία δεξιά και αριστερά του δρόμου.

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στην από 26-9-2019 συνεδρίαση κατά την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων από την Πρόεδρο του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς», κυρία Βασιλή Δανέλλη – Μυλωνά και το μέλος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» κ. Δημήτριο Γκατσώνη, ο τελευταίος μεταξύ άλλων διαπίστωσε ότι αν και οι υποδομές των αυτοκινητοδρόμων έχουν βελτιωθεί η κύρια αιτία θανάτων και ατυχημάτων είναι η οδική συμπεριφορά. Επιπλέον, ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα στις υποδομές είναι η διαγράμμιση, που είναι παντελώς ανύπαρκτη στους περισσότερους δρόμους.

Στην από 31-10-2019 συνεδρίαση κατά την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από την Υφυπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων κυρία Σοφία Ζαχαράκη, για την οδική παιδεία, ο Βουλευτής Ιωάννης Δελής ανέφερε ότι για την οδική ασφάλεια, εκτός από την οδική παιδεία, σημαντικό ρόλο παίζει και η κατάσταση του οδικού δικτύου όσον αφορά στα ατυχήματα. Κυρίως βέβαια για τους επαρχιακούς δρόμους όπου το οδικό δίκτυο είναι ασυντήρητο, είναι υποσυντηρημένο και αποτελεί τη βασική αιτία, ατυχημάτων και δυστυχημάτων σε πολλές περιπτώσεις.

Στην από 18-12-2019 συνεδρίαση ο κ. Βασίλειος Χαλκιάς, Πρόεδρος της Διεθνούς Οδικής Ομοσπονδίας και Διευθύνων Σύμβουλος των «ΑΤΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ Α.Ε.» και ο κ. Σταύρος Σταυρής, Πρόεδρος της Hellastron, στην οποία περιλαμβάνονται και οι οκτώ αυτοκινητόδρομοι της χώρας μας.

Αρχικά ο κ. Χαλκιάς ανέφερε: Έχουμε τρεις στρατιωτικούς πυλώνες στη δράση μας, τη γνώση που την μεταφέρουμε μέσω δικτύωσης και υποστηρίζοντας τα μέλη μας και παρά πάρα πολλούς άλλους φορείς.

Μέσα από τις έρευνές τους συμμετέχουν στην αξιολόγηση των οδικών υποδομών με έναν Παγκόσμιο Οργανισμό τον iRAP (International Road Assessment Programme), πλέον χαρακτηρίζονται δύο πράγματα σε κάθε οδό. Χαρακτηρίζεται η υποδομή αυτή καθαυτή και παίρνει αστεράκια και μετά, και το παραγόμενο αποτέλεσμα αυτής της υποδομής. Ένας δρόμος μπορεί να είναι τέλειος και θα πάρει 5 αστεράκια από πλευράς υποδομής, αλλά επειδή συμβαίνουν πολλά ατυχήματα, για πολλούς και διάφορους λόγους- μπορεί να είναι χρήση αλκοόλ, μπορεί να είναι υπερβολική ταχύτητα- τότε τα αστεράκια στο κομμάτι που λέγεται performance μπορεί να μην είναι 5, να είναι 4, να είναι 3.

Για την μείωση των ατυχημάτων έχει εκπονηθεί από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και την ομάδα του Καθηγητή κ. Κανελλαΐδη ένα στρατηγικό σχέδιο για τη δεκαετία 2020 -2030. Για παράδειγμα, ο στόχος 3 λέει ότι στους νέους δρόμους θα πρέπει να ενσωματωθούν όλες οι τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν την οδική ασφάλεια και αυτό μέχρι το 2030. Ο στόχος 6 για παράδειγμα λέει να μειωθούν κατά 50% τα οχήματα που ταξιδεύουν με ταχύτητα μεγαλύτερη των προβλεπόμενων ορίων. Για να πετύχεις, λοιπόν, αυτόν τον στόχο η τεχνολογία σήμερα μας δίνει τη δυνατότητα. Δηλαδή, δεν χρειάζεται να έχουμε παντού τροχονόμους, αλλά μπορούμε να έχουμε διάφορα τεχνολογικά συστήματα τα οποία κάνουν αυτή τη δουλειά. Βεβαίως, και άλλοι στόχοι, όπως βλέπετε.

Ένας από αυτούς είναι να περιορίσουμε τη χρήση του κινητού, διότι έγινε μια ανάλυση στην πτωτική πορεία που είχαμε αυτό που λέγεται destruction, δηλαδή, απόσπαση προσοχής με διάφορα μέσα, ένα εκ των οποίων ήταν και το κινητό. Και, βεβαίως, τελευταίο πλέον, όταν θα έχουμε να ζήσουμε το ατύχημα, ο χρόνος από το ατύχημα μέχρι τη μεταφορά των ασθενών ή των τραυματιών στα νοσοκομεία να συντομευθεί όσο γίνεται καλύτερα.

Ποιοι είναι οι παράγοντες, που ψηφίζουμε την οδική ασφάλεια; Ο άνθρωπος βέβαια, γιατί ο άνθρωπος είναι και ο οδηγός και ο πεζός, είναι και ο συνεπιβάτης, το όχημα είτε αυτό είναι Ι.Χ. είτε είναι επαγγελματικό όχημα φορτηγό είτε είναι δίκυκλο, οι υποδομές, οι δρόμοι και η παροχή βοήθειας μετά το ατύχημα.

Η ASECAP, Πανευρωπαϊκός Οργανισμός για τη μείωση των θανάτων στους αυτοκινητοδρόμους έχει ως προτεραιότητα την οδική ασφάλεια με την κατασκευή και λειτουργία αυτών των αυτοκινητοδρόμων, που η χρήση της τεχνολογίας είναι κυρίαρχο στοιχείο αφού γίνεται εφαρμογή των ευφύων συστημάτων μεταφοράς, τα λεγόμενα C-ITS.

Ορισμένες προτάσεις σε επίπεδο ASECAP είναι οι παρακάτω:

Να οριστούν δείκτες οδικής ασφάλειας ανά είδος οδού. Χρειαζόμαστε στατιστικούς δείκτες, όσο το δυνατόν ανεξάρτητους, ούτως ώστε να μπορούμε να ελέγχουμε την πρόοδο, την απόδοση της υποδομής, την απόδοση των ανθρώπων που δουλεύουν στην υποδομή και επεμβαίνουν στη συντήρηση, έτσι ώστε να είναι σωστή η συντήρηση στους δρόμους και βεβαίως, θέματα που έχουν να κάνουν με την εκπαίδευση των οδηγών και των πεζών.

Θα δείτε βεβαίως και ένα διάγραμμα, το οποίο λέει ότι το 54% των οχημάτων συμβαίνει στο επαρχιακό δίκτυο, σε επίπεδο Ευρώπης μιλάμε τώρα. Και στη χώρα μας κάτι αντίστοιχο γίνεται. Στο αστικό δίκτυο είναι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό, 38% και στους αυτοκινητόδρομους - βέβαια, εδώ μιλάμε για τους αυτοκινητόδρομους του ευρωπαϊκού δικτύου - ένα μικρό ποσοστό 8%.

Στη συνέχεια ο κ. Σταυρής παρουσιάζοντας το έργο της HELLASTRON παρέθεσε στατιστικά στοιχεία που το μέσο ποσοστό θανάτων στο οδικό δίκτυο της HELLASTRON, σε σχέση με το σύνολο των θανατηφόρων ατυχημάτων στη χώρα μας, είναι μικρότερο ή ίσο με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό που είναι 8% για όλες τις χρονίες εκτός από το 2018.

Με τα μέχρι σήμερα στοιχεία για το 2019, θα είμαστε κοντά στο 6%.

Άρα, βλέπετε ότι η δημιουργία αυτών των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων έχει μειώσει κατά πάρα πολύ τα θανατηφόρα τροχαία στο δίκτυο.

Η προσέλευση των μελών της HELLASTRON, είναι για ασφαλείς και αποδοτικές οδικές υποδομές, με σύγχρονο εξοπλισμό για την τροχαία και την πυροσβεστική που λειτουργεί στο δίκτυό μας.

Ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένων συστημάτων λειτουργίας και διαχείρισης συμβάντων.

Ενημέρωση και εκπαίδευση των σημερινών, αλλά και των μελλοντικών χρηστών των οδικών υποδομών, με σκοπό τη δημιουργία οδικής συμπεριφοράς.

Μέσα από την πολυετή πείρα του έκανε κάποιες προτάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας: Πρώτον, τη θεσμοθέτηση ενός εθνικού, στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας. Δεύτερον, θέματα τροχαίας αστυνόμευσης. Ενίσχυση του στελεχιακού δυναμικού των τμημάτων τροχαίας της ελληνικής αστυνομίας, εγκατάσταση συστήματος ελέγχου της ταχύτητας των οχημάτων, χρήση ηλεκτρονικών μέσων εντοπισμού και βεβαίωση παραβάσεων, εκσυγχρονισμός συστήματος ταυτοποίησης και επίδοσης των κλήσεων για παραβάσεις, διάθεση μέρους των εσόδων από τα πρόστιμα, για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και, αυτόματη αποστολή των κλήσεων μέσω του taxis.

Στην εκπαίδευση των οδηγών και των μελλοντικών οδηγών, υποχρεωτικά σεμινάρια οδικής ασφάλειας κατά την εκπαίδευση των νέων και των παλιών οδηγών, υποχρεωτικά επαναληπτικά σεμινάρια οδικής ασφάλειας στις περιπτώσεις παραβάσεων, σε συνδυασμό με πλήρη εφαρμογή του point system. Σε θεσμικό πλαίσιο της λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων, ενιαίος τηλεφωνικός αριθμός έκτακτης ανάγκης, για όλο το οδικό δίκτυο, μια ενιαία ραδιοφωνική συχνότητα, ενιαίο κέντρο διαχείρισης κυκλοφορίας, το λεγόμενο NAP και η ενιαία διαχείριση αδειοδότησης των υπέρβαρων και υπερμεγεθών οχημάτων.

Ο κ. Χαλκιάς με τη σειρά του επιβεβαίωσε τις μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων που υπογράφηκαν το 2007 και ολοκληρώθηκαν το 2017.

Παράλληλα ο κ. Σταυρής διευκρίνισε ότι η Κρήτη δεν είναι μέλος της HELLASTRON, γιατί δεν έχει αυτοκινητόδρομο καθώς δεν υπάρχει καμία εξέλιξη για το BOAK.

Ένα ακόμα στοιχείο που ανέδειξε ο κ. Χαλκιάς για την τεχνολογία ότι είναι αρωγός ακόμα και στον έλεγχο των υποδομών διότι με τη χρήση επιταχυνσιογράφων στις γέφυρες ελέγχουν την επιτάχυνση της βαρύτητας σε περίπτωση σεισμού αλλά και με ειδικούς αισθητήρες παρακολουθούν τη συμπεριφορά της και οποιοσδήποτε αστοχίες παρουσιαστούν.

Τέλος ο κ. Σταυρής εξέφρασε ότι αυτό που προσπαθούμε, όμως, να κάνουμε και να μηδενίσουμε και πιστεύουμε ότι το έχουμε καταφέρει είναι να μην υπάρχει τροχαίο ατύχημα που να οφείλεται στην υποδομή.

Στην από 6-2-20 συνεδρίαση κατά την ενημέρωση από τον κ. Γιαννή, Συγκοινωνιολόγο - Καθηγητή ΕΜΠ, παρουσίασε το Σχέδιο Δράσης της Ε.Ε. για τη δεκαετία 2020-2030 στο οποίο αντιμετωπίζουν τα ατυχήματα μαζί με την υπόλοιπη κινητικότητα: Υπάρχουν οκτώ «πυλώνες» δράσεων αυτή τη στιγμή στο Σχέδιο Δράσης, με πρώτο απ' όλους τη Διακυβέρνηση Οδικής Ασφάλειας. Δηλαδή, τη σωστή διαχείριση του διοικητικού μηχανισμού για να φέρνει αποτελέσματα στη μείωση των ατυχημάτων.

Δεύτερος «πυλώνας» είναι η οικονομική στήριξη. Όπως βλέπετε, οι δύο πρώτοι «πυλώνες» αφορούν διαδικασίες και όχι μέτρα. Από κει και πέρα, οι βασικοί «πυλώνες» είναι οι οδοί, τα οχήματα, η συμπεριφορά, η αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης, οι νέες τεχνολογίες και, οπωσδήποτε, η εξωστρέφεια της Ε.Ε. σχετικά με την Οδική Ασφάλεια.

Οι ασφαλείς οδοί είναι ο τρίτος «πυλώνας». Έχει γίνει τεράστια προσπάθεια στη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών με μία σειρά από διαδικασίες για τον έλεγχο της Οδικής Ασφάλειας και την επιθεώρηση του δικτύου, έτσι ώστε να βλέπουμε τα προβλήματα και να τα λύνουμε και όχι να προσπαθήσουμε να λύσουμε, κάτι το οποίο δεν το έχουμε αντιμετωπίσει σωστά και να μην έχουμε καταλάβει τι συμβαίνει και επιπλέον να μην ξέρουμε πού είναι οι προτεραιότητες. Οπωσδήποτε, όπως βλέπετε στις ασφαλείς οδούς, η έμφαση δίνεται και πάλι στους «ευάλωτους» χρήστες των οδών, δηλαδή, σε πεζούς, ποδηλάτες και μοτοσικλετιστές.

Επίσης, πρότεινε πρακτικές και στον τομέα της οδικής υποδομής που ανέφερε: Να σας δώσω ένα με δύο παραδείγματα, επισημαίνοντας ότι στην Ευρώπη κυρίως δίνουν έμφαση πάλι στη διαχείριση των ταχυτήτων από την άποψη της οδικής υποδομής, στην συστηματική συντήρηση των οδών, σε μέτρα οδικής ασφάλειας χαμηλού κόστους, αυτό που αναφέραμε, στην πολιτική ενσωμάτωσης αστικής κινητικότητας και στην αξιολόγηση των επιδόσεων της ασφάλειας των οδών.

Να πούμε πολύ χαρακτηριστικά ότι σε μέτρα οδικής ασφάλειας χαμηλού κόστους, δηλαδή σμαράκια, στένωμα οδών, υπερυψωμένα πεζοδρόμια - στη Νορβηγία - είδαν ότι είναι πολύ υψηλή η ανταποδοτικότητα, με αποτέλεσμα να έχουμε σημαντική μείωση των ατυχημάτων, ειδικά στις αστικές περιοχές. Όταν λέμε 1:10 είναι κατεξοχήν επιτυχημένα μέτρα, όπου με μικρό κόστος μπορείς να φέρεις μεγάλες λύσεις, ειδικά στην Ελλάδα, όπου έχουμε πολλούς ευάλωτους χρήστες στις οδούς, δηλαδή πολλούς πεζούς και μοτοσικλετιστές κυρίως.

Στη συνεδρίαση στις 5-3-20 ο κ. Γκατσώνης, Γενικός Εκτελεστικός Διευθυντής Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου Α.Ε., ανέφερε μεταξύ άλλων κάποια προβλήματα που αφορούν το σύνολο των οδικών δικτύων και έχουν σχέση με τις υποδομές: Συστήματα αναχαίτισης και φωτισμός. Τα συστήματα αναχαίτισης - δηλαδή τα στηθαία - δεξιά και αριστερά στον δρόμο παίζουν πολύ μεγάλο ρόλο.

Στις υποδομές τρία είναι τα βασικά στοιχεία. α) Είναι η ασφαλτος και ο δρόμος να είναι σε καλή κατάσταση. β) Δεύτερον, είναι η διαγράμμιση η οποία παίζει μεγάλο ρόλο στην οδική ασφάλεια, ειδικά τη νύχτα να φαίνεται. γ) Το τρίτο είναι τα στηθαία, στο οποίο, μετά την αλλαγή του νόμου του 2011 για να είμαστε στα ίδια επίπεδα με την υπόλοιπη Ευρώπη, τα νέα στηθαία τύπου EN1317 είναι πλέον επιτακτικά..... Τα καινούργια στηθαία δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με αυτά που υπάρχουν αυτή τη στιγμή και στους αυτοκινητόδρομους και στο επαρχιακό δίκτυο. Μπορούν να σώσουν ζωές.

Το δεύτερο είναι ο φωτισμός, που έχει και αυτός τη σημασία του. Εμείς, προχωρήσαμε και για περιβαλλοντικούς λόγους και για λόγους οικονομίας και αντικαταστήσαμε τον φωτισμό σε όλο το μήκος του αυτοκινητόδρομου - ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2019 - με συστήματα Led, με αποτέλεσμα, όχι, μόνο, να εξοικονομούμε ενέργεια και να μειώνουμε το ανθρακικό αποτύπωμα,

αλλά να έχουμε και έναν καλύτερο φωτισμό για τους οδηγούς. Επίσης, συμμετέχουμε στην Επιτροπή του Υπουργείου για να υπάρξει κανονισμός σε σχέση με τον όλο φωτισμό στην χώρα μας.

Επιπλέον από τα μέλη της Επιτροπής διαπιστώθηκε: Φαίνεται ότι οι υποδομές, οι αυτοκινητόδρομοι που κατασκευάστηκαν, βελτίωσαν την κατάσταση για την κυκλοφορία των οχημάτων από την πλευρά της ασφάλειας στην κυκλοφορία στους δρόμους. Βέβαια υπάρχουν πολλές ακόμα εκκρεμότητες. Δυστυχώς, υπάρχουν μέχρι στιγμής πάρα πολλές περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων όπως έχουμε στον οδικό άξονα Πάτρα – Πύργου, που πρέπει να επιταχυνθεί η κατασκευή του.

Για τον βόρειο οδικό άξονα Κρήτης είναι γνωστό ότι και εκεί γίνονται πολλά ατυχήματα, ανακοινώθηκε ότι ξεκινάει, μένει να δούμε ότι υλοποιείται. Υπάρχουν και άλλα κομμάτια, όπως το βόρειο τμήμα του Ε65, το κομμάτι Ιωάννινα - Κακαβιά, που πρέπει να γίνει, το Άκτιο – Αμβρακία, έχουμε, λοιπόν, και άλλες περιπτώσεις. Βέβαια, δεν είναι αρμοδιότητά σας, υπάρχει και το υπόλοιπο δίκτυο και το επαρχιακό δίκτυο, αλλά πολλά ατυχήματα, όπως, μας είπαν καλεσμένοι σε προηγούμενες συνεδριάσεις, γίνονται και εντός κατοικημένων περιοχών, ένα στοιχείο που μας εντυπωσίασε.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Η μείωση των ατυχημάτων δεν ικανοποιεί μέχρι σήμερα τους στόχους που έχουν τεθεί.
- Οι αυτοκινητόδρομοι έχουν συμβάλει πολύ θετικά στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας.
- Υπάρχουν πολλά περιθώρια χρήσης και ενσωμάτωσης νέων τεχνολογικών συστημάτων για την ασφαλέστερη χρήση των οδικών Υποδομών.
- Η ενσωμάτωση όλων των τεχνικών προδιαγραφών που αφορούν στην οδική ασφάλεια πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το 2030.
- Η κατασκευή και λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων να υλοποιείται σύμφωνα με την εφαρμογή των ευφών συστημάτων μεταφοράς, τα λεγόμενα C-ITS.
- Το θεσμικό πλαίσιο της λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων πρέπει να περιλαμβάνει: ενιαίο τηλεφωνικό αριθμό «Έκτακτης ανάγκης» για όλο το δίκτυο, μια ενιαία ραδιοφωνική συχνότητα, ενιαίο κέντρο διαχείρισης της κυκλοφορίας – το λεγόμενο NAP και ενιαία διαχείριση αδειοδότησης των υπέρβαρων και υπερμεγεθών οχημάτων.
- Για ασφαλείς οδούς πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους «ευάλωτους» χρήστες των οδών, δηλαδή, σε πεζούς, ποδηλάτες και μοτοσικλετιστές.
- Ιδιαίτερη πρόβλεψη για ασφαλείς διαδρόμους κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων (πεζοδρόμια – ποδηλατόδρομοι).
- Αποτελούν σημαντικές πρακτικές της οδικής υποδομής, η διαχείριση των ταχυτήτων, η συστηματική συντήρηση των οδών, τα μέτρα οδικής ασφάλειας χαμηλού κόστους (σαμαράκια, στένωμα οδών, υπερυψωμένα πεζοδρόμια κ.λπ.), η πολιτική ενσωμάτωσης αστικής κινητικότητας και η αξιολόγηση των επιδόσεων της ασφάλειας των οδών.
- Απαιτούν ιδιαίτερη μέριμνα:
 - Η συντήρηση των δρόμων – καλή κατάσταση ασφάλτου.
 - Η σωστή διαγράμμιση και η συντήρηση.
 - Η τοποθέτηση των νέων στηθαίων τύπου EN 1317 στους αυτοκινητοδρόμους και στο επαρχιακό δίκτυο.
 - Ο φωτισμός των δρόμων και η ανάγκη σύνταξης κανονισμού για το φωτισμό των δρόμων όλης της χώρας.
- Αποτελεί επιτακτική ανάγκη η κατασκευή και ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων στη χώρα μας: Ε.Ο. Πάτρα-Πύργος, Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.), Άκτιο – Αμβρακία, βόρειο τμήμα Ε65, Ιωάννινα- Κακαβιά, αλλά και πολλών άλλων τμημάτων του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου.

Δ. ΟΔΙΚΗ ΠΑΙΔΕΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΔΟΥΝΙΑ ΝΟΝΗ

Η οδική ασφάλεια είναι ένα ανθρώπινο δικαίωμα και ένα ζήτημα που μας αφορά όλους. Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν παγκοσμίως την πρώτη αιτία θνησιμότητας στις ηλικίες των παιδιών και των νέων από 5 έως 29 ετών. Στη χώρα μας, αν και τα ποσοστά έχουν μειωθεί σημαντικά με τα χρόνια, τα ατυχήματα εξακολουθούν να αποτελούν «μάστιγα», ενώ, δυστυχώς, κατέχουμε τη θλιβερή πρωτιά ατυχημάτων από μοτοσυκλέτες, σύμφωνα με την Eurostat.

Η οδική παιδεία είναι αδιαμφισβήτητο το σημαντικότερο ζητούμενο προκειμένου να μπορέσει να υπάρξει οδική ασφάλεια στη Χώρα μας. Για να γίνουμε καλοί οδηγοί ή προσεκτικοί πεζοί, πρέπει, πρώτα από όλα να το διδαχθούμε. Η έλλειψη της παιδείας αυτής, καθώς και της υπευθυνότητας που απαιτεί η οδήγηση, ευθύνονται για τα εκατοντάδες τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν στην Ελλάδα.

Η θεωρητική και βιωματική εκπαίδευση των μαθητών στην κατάλληλη οδική συμπεριφορά, σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης, θα αυξήσει κατά πολύ τις πιθανότητες να διαμορφώσουν αυτοί αργότερα μια υπεύθυνη στάση. Η συστηματική κυκλοφοριακή αγωγή από μικρή ηλικία και τα σωστά γονεϊκά πρότυπα, από κοινού με τις προσπάθειες που καταβάλλει η Τροχαία, μπορούν να συμβάλλουν στην αλλαγή της κουλτούρας και της συμπεριφοράς των οδηγών.

Ασφαλώς και η οδική εκπαίδευση των ενηλίκων είναι επίσης χρήσιμη, ωστόσο οι ενήλικες οδηγοί είναι πολύ πιο δύσκολο να αφομοιώσουν και να υιοθετήσουν στην πράξη τη σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά, «αποτινάσσοντας» τις όποιες κακές πρακτικές εφαρμόζουν. Οι νέοι είναι εκείνοι οι οποίοι μπορούν, αν τους δώσουμε τις σωστές βάσεις, να «κάνουν την αλλαγή» και να διαμορφώσουν ένα καλύτερο μέλλον, με όσο το δυνατόν λιγότερα ατυχήματα.

Η εισαγωγή της κυκλοφοριακής αγωγής ως βασικό μάθημα στα σχολεία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα.

Όπως μας ενημέρωσε, σε σχετική συνεδρίαση της Επιτροπής μας, η Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, κυρία Σοφία Ζαχαράκη, τα «εργαλεία» οδικής εκπαίδευσης που υπάρχουν αυτή τη στιγμή είναι η πλατφόρμα «e-drive academy», την οποία χειρίζεται το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ο θεσμός της θεματικής εβδομάδας στα Γυμνάσια της χώρας, που παρέχει τη δυνατότητα επιλογής διδασκαλίας του θέματος της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, διατίθενται κάποια προγράμματα οδικής ασφάλειας μέσω του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής, ενώ οι μαθητές του δημοτικού και, ειδικότερα, εκείνοι που παρακολουθούν την Α' έως και την Δ' τάξη διδάσκονται το μάθημα της οδικής ασφάλειας ως μάθημα ευέλικτης ζώνης. Οι μαθητές της Ε' και Στ' δημοτικού, από την άλλη, το διδάσκονται μόνο διαθεματικά.

Όπως είναι γνωστό, στο εξωτερικό τα μαθήματα της κυκλοφοριακής αγωγής αποτελούν μέρος της ψυχοκινητικής ανάπτυξης του παιδιού, ήδη από το Νηπιαγωγείο. Τα παιδιά μαθαίνουν να κυκλοφορούν και να συμπεριφέρονται σωστά στον δρόμο, όπως μαθαίνουν άλλες βασικές λειτουργίες.

Έτσι, για παράδειγμα,

1) Στη Γαλλία, μια χώρα πρωτοπόρο στα θέματα οδικής ασφάλειας, εφαρμόζεται μια πολιτική υποχρεωτικής ενσωμάτωσης της παραμέτρου της οδικής ασφάλειας σε όλα τα μαθήματα που διδάσκονται. Το κράτος, μέσα από το εκπαιδευτικό του σύστημα, έχει θεσπίσει και χορηγεί τις Σχολικές Βεβαιώσεις Οδικής Ασφάλειας Πρώτου και Δεύτερου Επιπέδου. Οι βεβαιώσεις αυτές αποτελούν προθάλαμο για την απόκτηση διπλώματος μοτοποδηλάτου και αυτοκινήτου αντιστοίχως.

2) Στην Ισπανία, σε επίπεδο σχολικής εκπαίδευσης, έχει θεσμοθετηθεί μία καθορισμένη ώρα διδασκαλίας, όπου ανάλογα με την ηλικία και το επίπεδο των μαθητών, υλοποιούνται και διεξάγονται συγκεκριμένες δραστηριότητες. Έτσι, η Κυκλοφοριακή Αγωγή, ξεκινά με την απλή χειροτεχνία οδικών σημάτων και συνεχίζεται με την εκμάθηση του σωστού τρόπου κυκλοφορίας πεζή και με οχήματα (σχολικά, λεωφορεία, ποδήλατα). Ακολουθεί η πληροφόρηση σχετικά με τους κινδύνους που διατρέχει κάποιος όταν παραβιάζει τα σήματα της Τροχαίας, οι επισκέψεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, αλλά και τα αναλυτικά ψυχοτεχνικά και οπτικοακουστικά τεστ γνώσεων, με τη βοήθεια ηλεκτρονικού υπολογιστή.

Ανάλογη βαρύτητα πρέπει να δίνεται στην οδική εκπαίδευση και στην Ελλάδα. Όσο σημαντικό είναι να μάθουν τα παιδιά μας την ιστορία μας ή τη σωστή χρήση της ελληνικής γλώσσας, άλλο τόσο απαραίτητο είναι να μάθουν από μικρά πως πρέπει να συμπεριφέρονται σωστά ως οδηγοί, ως ποδηλάτες, ως πεζοί.

Στη συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας η Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, κυρία Ζαχαράκη μας διεμήνυσε την πολύ ελπιδοφόρα δέσμευση της Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων να εντάξει το μάθημα της οδικής ασφάλειας στο ωρολόγιο πρόγραμμα του σχολείου, ώστε το κάθε παιδί να μάθει πως να φέρεται ως οδηγός, ως πεζός και ως επιβάτης. Η εξέλιξη αυτή είναι σίγουρο πως θα έχει εξαιρετικά θετικό αντίκτυπο στην δημιουργία ενσυνειδητων οδηγών, πεζών, ποδηλατών, επιβατών μέσων μεταφοράς κ.α..

Πέρα, όμως, από τη συνδρομή του σχολείου, η οδική αγωγή αποκτάται και μέσω άλλων εκπαιδευτικών προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής αξιόλογων φορέων, ανάμεσα στους οποίους ξεχωριστή θέση κατέχει το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς».

Το Ινστιτούτο «Πάνος Μυλωνάς», την Πρόεδρο του οποίου, κυρία Βασιλική Δανέλλη - Μυλωνά, είχαμε την χαρά να φιλοξενήσουμε σε μια από τις συνεδριάσεις της Επιτροπής μας, οργανώνει δράσεις και προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής για όλες τις ηλικίες.

Όπως το πρόγραμμα «Κυκλοφορώ με ασφάλεια» για παιδιά Νηπιαγωγείου και Δημοτικού, το πρόγραμμα «Κάν'το σωστά» για μαθητές Γυμνασίου και Λυκείου, το πρόγραμμα «Ασφαλώς ποδηλατώ», καθώς και πολλά άλλα προγράμματα για φοιτητές Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων.

Επιπλέον, οργανώνει το ολοκληρωμένο πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής AVENUE (Actions for Vulnerable, Elderly, Novice drivers and road Users in Europe) for Traffic Safety, με θεωρητική και βιωματική εκπαίδευση, για την ευαισθητοποίηση του κοινού και τη μύησή του στην κατάλληλη οδική συμπεριφορά.

Μέσα από την εκπαιδευτική πολιτική του αρμόδιου Υπουργείου, καθώς και από την αδιαμφισβήτητη εξαιρετική δουλειά Ινστιτούτων Οδικής Ασφάλειας, όπως το ΙΟΑΣ «Πάνος Μυλωνάς», αλλά και από άλλες συντονισμένες δράσεις, συνέργειες του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα, το κοινό και ιδίως τα παιδιά μας θα μπορέσουν:

- Να ενημερωθούν για τις ολέθριες ψυχολογικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες που έχουν τα τροχαία για τα θύματα και τις οικογένειές τους,
- να μάθουν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τις νομικές συνέπειες της μη τήρησής τους,
- να υιοθετήσουν πολλές διεθνείς καλές πρακτικές και τελικά να γίνουν οι οδηγοί, οι πεζοί, οι επιβάτες που έχουμε ανάγκη.

Η χώρα μας δεν πρέπει να είναι ουραγός σε θέματα Κυκλοφοριακής Αγωγής. Η νοοτροπία των Ελλήνων οδηγών πρέπει και μπορεί να αλλάξει. Η παροχή οδικής εκπαίδευσης στους νέους είναι σίγουρο πως θα βοηθήσει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση, κάνοντάς τους, πρώτα από όλα, να συνειδητοποιήσουν την τεράστια αξία της ανθρώπινης ζωής.

Ε. ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΠΑΤΙΝΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΜΑΝΗ – ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ANNA

Η 4η Βιομηχανική επανάσταση μας έχει φέρει αντιμέτωπους με ένα σύνολο εντυπωσιακών, πραγματικά, εξελίξεων και καινοτομιών στον τομέα της αυτοκίνησης και της τηλεματικής. Ο συνδυασμός της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών σηματοδοτεί μια νέα εποχή στον τομέα της οδικής πραγματικότητας δίνοντας ευφυΐα στους τροχούς και συνδέοντας απόλυτα τον οδηγό με το όχημα.

Στο πλαίσιο αυτό, παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια νέα οδική πραγματικότητα που αφορά στα ηλεκτρικά πατίνια. Όπως στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, έτσι και στη χώρα μας, τον τελευταίο χρόνο, έχει κάνει την εμφάνιση του ένας στόλος ηλεκτρικών πατινιών που συνεχώς αυξάνεται.

Το ζήτημα των ηλεκτρικών πατινιών απασχόλησε την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, κατά τη συνεδρίαση της 8^{ης} Ιουλίου 2020, με θέμα ημερήσιας διάταξης «Θέματα οδικής ασφάλειας που επιλύουν αλλά και που δυνητικά προκαλούν οι αναδυόμενες τεχνολογίες Τηλεματικής των Μεταφορών και αυτόνομης Οδήγησης» και προσκεκλημένο τον κ. Ευάγγελο Μπεκιάρη, Διευθυντή του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών και του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (IMET/EKETA).

Κατά τη συνεδρίαση διαπιστώθηκε αρχικά από τα μέλη της Επιτροπής η εξαιρετική χρησιμότητα των ηλεκτρικών πατινιών, καθώς αποτελούν ένα νέο οικολογικό μεταφορικό μέσο, με σχεδόν μηδενικές ρυπογόνες εκπομπές. Ένα μέσο, το οποίο θα συμβάλει σημαντικά τόσο στην οδική αποσυμφόρηση όσο και στην καταπολέμηση του προβλήματος στάθμευσης, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, και σε συνδυασμό με την οικονομικά προσιτή τιμή του θα συντελέσει στην ενίσχυση του εμπορίου και των συναφών επιχειρήσεων.

Ωστόσο, αν και τα ηλεκτρικά πατίνια αποτελούν ένα κατά γενική ομολογία ασφαλές μεταφορικό μέσο, κατά τους Αμερικανούς ασφαλέστερο ακόμα και από τα ποδήλατα, η μη σωστή χρήση τους καθώς και η απουσία έως τώρα οποιουδήποτε νομικού πλαισίου που να διέπει την κυκλοφορία τους, μπορούν να προκαλέσουν σοβαρά προβλήματα κυρίως σε επίπεδο οδικής ασφάλειας αλλά και μια σειρά πρακτικών ζητημάτων που αφορούν στη στάθμευση, τον εντοπισμό, τη φόρτιση τους και άλλα.

Με δεδομένο τα ατυχήματα που έχουν ήδη σημειωθεί σε πολλές πόλεις της Ευρώπης, και όχι μόνο, στο Παρίσι, στις Βρυξέλλες, στη Σιγκαπούρη αλλά δυστυχώς πρόσφατα και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, τα βασικά ζητήματα που εύλογα εγείρονται είναι η οδική ασφάλεια οδηγών και πεζών καθώς και η άμεση ανάγκη για τη θέσπιση στη χώρα μας ενός συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου που θα τη διασφαλίζει, θέτοντας παράλληλα σαφείς κανόνες στη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών.

Κατά τη συνεδρίαση διαπιστώθηκαν από τα μέλη της Επιτροπής συγκεκριμένα ζητήματα τα οποία αφορούν στην αγορά, στην ασφάλεια και στη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών, τα οποία θα πρέπει να τύχουν νομοθετικής ρύθμισης και να τεθούν σε ένα κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο άλλωστε ήδη μελετά και επεξεργάζεται το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Τα κυριότερα από αυτά είναι τα εξής:

- Θέσπιση ελάχιστου ορίου ηλικίας για την αγορά και τη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών.
- Θέσπιση ανώτατου ορίου ταχύτητας για την κίνησή τους.
- Θέσπιση υποχρεωτικών μέτρων προστασίας για τη χρήση τους, όπως για παράδειγμα υποχρεωτική χρήση κατάλληλου προστατευτικού κράνους.
- Καθορισμός συγκεκριμένων δρόμων κυκλοφορίας, όπου θα επιτρέπεται να κινούνται τα ηλεκτρικά πατίνια, π.χ. σε ειδικούς ποδηλατοδρόμους.
- Δημιουργία υποχρεωτικού συστήματος εντοπισμού των ηλεκτρικών πατινιών με ενσωματωμένο gps.
- Δημιουργία κατάλληλων θέσεων στάθμευσης, κατ' αντιστοιχία με αυτές των ποδηλάτων.
- Ανάπτυξη κατάλληλου λογισμικού (software), το οποίο σε συνδυασμό με το gps θα μπορεί να περιορίζει αυτόματα μέσω εικονικής περιφράξης (geofencing) την ταχύτητα των ηλεκτρικών πατινιών, όταν αυτά κινούνται σε συγκριμένους χώρους π.χ. σε πεζόδρομους, σε σχολεία κτλ.

- Θέσπιση κινήτρων για την υποχρεωτική ανακύκλωση των μπαταριών των ηλεκτρικών πατινιών.
- Ανάπτυξη στατιστικών μελετών για τα ατυχήματα που προκαλούνται από τη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών και τη σοβαρότητα τους.
- Κατάρτιση μιας ολοκληρωμένης μελέτης για τον μέγιστο δυνατό αριθμό ηλεκτρικών πατινιών στη χώρα μας, τη συμβολή τους στην αποσυμφόρηση του κέντρου των μεγάλων πόλεων και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Η απουσία συγκεκριμένου κανονιστικού πλαισίου και η ανυπαρξία στατιστικών στοιχείων, όπως για παράδειγμα η μη καταγραφή του αριθμού των χρηστών και των ηλεκτρικών πατινιών που κινούνται αυτή τη στιγμή στη χώρα μας, μαρτυρούν ότι τα ηλεκτρικά πατίνια έχουν αναπτυχθεί στην πατρίδα μας άναρχα, δίχως κανόνες, όπως δυστυχώς και στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες.

Για τον λόγο αυτό, είναι εξαιρετικά σημαντικό η χώρα μας να πρωτοπορήσει και να είναι αυτή μία από τις πρώτες ευρωπαϊκές χώρες που θα υιοθετήσει συγκεκριμένους κανόνες στην κίνηση αυτού του νέου και ιδιαίτερα χρηστικού μεταφορικού μέσου. Το θέμα αυτό ήδη απασχολεί την Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο το οποίο επεξεργάζεται σχέδιο νόμου, σύμφωνα με τις βέλτιστες έως τώρα διεθνείς πρακτικές.

Σκοπός η δημιουργία ενός σύγχρονου και δίκαιου νομοθετικού πλαισίου το οποίο θα εξασφαλίζει την ίση, ασφαλή και αναίμακτη κυκλοφορία των ηλεκτρικών πατινιών στους ελληνικούς δρόμους. Έτσι ώστε να προχωρήσουμε όλοι στη νέα χιλιετία με τιμόνι τη δύναμη της τεχνολογίας αλλά και με φρένο την ασφάλεια και την προστασία του νόμου και της Πολιτείας.

ΣΤ. ΟΔΙΚΗ ΠΑΙΔΕΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΝΩΛΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Η Κυβέρνηση αυτή έχει ως βασική προτεραιότητα τη μείωση των θανάτων στην επόμενη δεκαετία κατά τουλάχιστον 50%. Η ενίσχυση της οδικής παιδείας, συνιστά έναν από τους βασικούς άξονες δράσης που μπορεί να προωθήσει την οδική ασφάλεια στην χώρα μας, μέσα από την καλύτερη κατανόηση των κανόνων οδικής ασφάλειας από τους νέους μαθητές και τη συνειδητοποίηση των συνεπειών που έχει η επικίνδυνη οδική συμπεριφορά. Η ορθή οδική συμπεριφορά είναι θέμα Παιδείας που ξεκινά πρωτίστως μέσα στην οικογένεια των μαθητών και συνεχίζεται στο Σχολείο. Πρέπει να γίνει αντιληπτό λοιπόν, ότι οποιαδήποτε προσπάθεια προώθησης της οδικής παιδείας μέσα στα σχολεία, είναι καταδικασμένη να αποτύχει, αν δεν συνοδεύεται παράλληλα, αν όχι και πριν την έναρξη των σχολείων, από τη σωστή ενημέρωση των παιδιών από τους γονείς. Ένας μαθητής, ο οποίος έρχεται στο σχολείο και κατά τη διάρκεια των μαθημάτων οδικής κυκλοφορίας μαθαίνει ότι οφείλει να σταματάει όταν ο σηματοδότης είναι πορτοκαλί ή να φοράει υποχρεωτικά τη ζώνη του αλλά βλέπει αντίστοιχα τα μέλη της οικογένειάς του να αναπτύσσουν ταχύτητα στο πορτοκαλί ή ακόμα χειρότερα να διέρχονται όσο το φανάρι είναι κόκκινο και να μη φορούν ζώνη, μπερδεύεται και δεν λαμβάνει τα μηνύματα της ορθής οδικής συμπεριφοράς.

Το πρώτο βήμα λοιπόν είναι να υπάρξει ανάλογη ενημέρωση-εκπαίδευση των ίδιων των γονέων των μαθητών και στενή συνεργασία του Σχολείου και των εμπλεκόμενων φορέων που θα αναλάβουν τα μαθήματα κυκλοφορικής αγωγής. Η συστηματική κυκλοφοριακή αγωγή από μικρή ηλικία και, φυσικά, τα σωστά γονεϊκά πρότυπα, θα συμβάλουν στην αλλαγή νοοτροπίας αλλά και της συμπεριφοράς των οδηγών. Στη συνέχεια πρέπει να δούμε κατάματα την αλήθεια, Η χώρα μας βρίσκεται αρκετά πίσω από το μέσο όρο της Ε.Ε., ως προς το μάθημα της Οδικής Ασφάλειας ή την ενότητα της Οδικής Ασφάλειας, σε σχέση με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη. Είναι απαραίτητο λοιπόν να καταρτιστεί μια κεντρική στρατηγική για το τι σημαίνει οδική ασφάλεια και πώς αντιμετωπίζεται. Το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων, πρέπει να συντονίσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, ώστε να γίνει η εισαγωγή του μαθήματος της οδικής ασφάλειας στο ωρολόγιο πρόγραμμα των παιδιών και όχι στην ευέλικτη ζώνη, το οποίο μάλιστα θα προσεγγίζει το θέμα της οδικής παιδείας μέσα από τις εξής διαστάσεις: το παιδί ως οδηγός, το παιδί ως πεζός και το παιδί ως επιβάτης. Η Πολιτεία πρέπει να καταρτίσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα που θα είναι προσαρμοσμένο στην ηλικία κάθε μαθητή. Είναι λογικό πως διαφορετικά ερεθίσματα και διαφορετικό τρόπο προσέγγισης-εκμάθησης πρέπει να έχει ένας μαθητής νηπιαγωγείου, άλλη προσέγγιση ένα μαθητής του Δημοτικού και άλλη ένας μαθητής του Γυμνασίου. Φυσικά, είναι απαραίτητο να υπάρξει αντίστοιχη επιμόρφωση των εκπαιδευτικών, οι οποίοι θα ασχοληθούν με το συγκεκριμένο μάθημα. Η κυκλοφοριακή αγωγή μέσα στα σχολεία μπορεί να ξεκινήσει ως απλή χειροτεχνία από οδικά σήματα, όταν πρόκειται για μαθητές σε μικρή ηλικία και να συνεχίζεται με την εκμάθηση του σωστού τρόπου κυκλοφορίας, ως πεζοί, με οχήματα, με σχολικά λεωφορεία, με ποδήλατα και το πώς διασχίζουμε ένα δρόμο. Να υπάρχει πληροφόρηση σχετικά με τους κινδύνους που διατρέχει κάποιος όταν παραβιάζει τα σήματα της τροχαίας και να διοργανώνονται εκδρομές με επισκέψεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής.

Στη συνέχεια, ιδιαίτερα βοηθητικός μπορεί να είναι ο ρόλος των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής, τα οποία μπορούν να επισκέπτονται οι μαθητές, με σκοπό τη βιωματική εκπαίδευση και την ψυχαγωγία σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής, με στόχο, την απόκτηση οδικής συμπεριφοράς. Η δημιουργία τέτοιων Πάρκων, όπως αναφέρθηκε και στη σχετική συνεδρίαση της Επιτροπής από τον Πρόεδρο της Τοπικής Κοινότητας Ολύμπου, κ. Νικόλαο Αυγέρη, στοχεύει:

- στην αναγνώριση και τη λειτουργική χρήση των σηματοδοτών και των διαβάσεων,
- στην ανάπτυξη κυκλοφοριακής συνείδησης,
- στην κοινωνική προσαρμογή των παιδιών στο περιβάλλον,
- στην ανάπτυξη της ικανότητας του μαθητή για ανάγνωση του οδικού περιβάλλοντος και της δεξιότητας για πλήρη επικοινωνία με αυτό,
- στη μύηση των μαθητών στις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ώστε να γίνουν κοινή συνείδηση τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των χρηστών των οδών ή των χώρων που προορίζονται για δημόσια κυκλοφορία,

- στον προσανατολισμό στο χώρο, δηλαδή διάκριση μπροστά, πίσω, δεξιά, αριστερά,
- στην οπτική και ακουστική εκπαίδευση των μαθητών, προκειμένου να επιτευχθεί ανάπτυξη των αντανakλαστικών κινήσεων κατά το βάδισμα,
- στην πληροφόρηση των μαθητών για τις βασικές αιτίες των ατυχημάτων και τους κινδύνους που ελλοχεύουν, καθώς εκτίθενται στο οδικό περιβάλλον,
- στην αναγνώριση των βασικών σημάτων «STOP», «Απαγορευτικό», «Διάβαση Πεζών»,
- στην προαγωγή της συνεργασίας ανάμεσα στην κοινωνία, την οικογένεια, το σχολείο και τον μαθητή, προκειμένου να δημιουργήσουν και να διαχειριστούν ζητήματα που αφορούν στην οδική αγωγή των παιδιών,
- στην ενεργό συμμετοχή όλων των μαθητών και ιδιαίτερα αυτών με μικρότερο ενδιαφέρον,
- στη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών, ώστε το παιδί να επικοινωνεί και να συνεργάζεται τόσο με τους δασκάλους, όσο και με τους συμμαθητές. Κοινωνικοποίηση.

Και τέλος,

- στη γνώση μέσω της βιωματική μάθησης, την οποία θα κατακτήσουν σε μεγαλύτερο βαθμό και πιο ευχάριστα.

Μέσα από αυτά τα Πάρκα, οι μαθητές έχουν πρόσβαση σε διαρκή βάση και επιτυγχάνεται έτσι η διαρκής εμπέδωση της κυκλοφοριακής αγωγής και η εδραίωση της οδηγικής συνείδησης. Το κόστος κατασκευής τους είναι μικρό αν υπολογίσει κανείς τις ζωές που θα σωθούν με την ανάπτυξη της σωστής οδικής παιδείας, από μικρή ηλικία. Η σωστή οδήγηση γίνεται τρόπος ζωής και μειώνει τα τροχαία ατυχήματα. Χρηματοδότηση μπορεί να βρεθεί μέσα από πρόγραμμα του ΕΣΠΑ, αλλά και μέσα από ιδιωτικές δωρεές, που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί από το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος για τη δημιουργία των Πάρκων αυτών.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΑ

1. Υποχρεωτική εισαγωγή του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της πρωτοβάθμιας και προσχολικής ηλικίας, καθώς και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
2. Στενή συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων προκειμένου να επιτευχθούν τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη
3. Δημιουργία Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε Δήμους ανά την Ελλάδα, που θα μπορούν τα σχολεία στην ευρύτερη περιοχή να επισκέπτονται 1-2 φορές την εβδομάδα, προκειμένου να συμμετέχουν σε διαδραστική-βιωματική εκπαίδευση και εκμάθηση των κυκλοφοριακών κανόνων.
4. Δημιουργία διαδικτυακής πλατφόρμας και εφαρμογών, τις οποίες θα μπορούν να επισκέπτονται οι μαθητές για να μελετήσουν κανόνες κυκλοφοριακής αγωγής, καθώς και τα σήματα του Κώδικα οδικής κυκλοφορίας.
5. Οργάνωση επισκέψεων από ειδικούς σε θέματα οδικής Παιδείας προκειμένου, να συμμετέχουν σε δραστηριότητες με τους μαθητές και να ενημερώσουν, μέσα από παραδείγματα, τις συνέπειες που μπορεί να έχει η απρόσεκτη οδήγηση.
6. Οργάνωση εκπαιδευτικών εκδρομών σε χώρους όπου οι μαθητές συνδυάζοντας τη ψυχαγωγία με τη μάθηση θα μπορούν να λάβουν μέρος σε διαδραστική οδήγηση, με ταυτόχρονη εκμάθηση των κυκλοφοριακών κανόνων και σημάτων.

Όσο πιο σύντομα αντιληφθούμε ότι τα παιδιά μας, εκτός από το να μάθουν την ιστορία μας και τη σωστή χρήση της ελληνικής γλώσσας, είναι εξίσου απαραίτητο να μάθουν από μικρή ηλικία το πώς πρέπει να συμπεριφέρονται σωστά στο δρόμο ως οδηγοί, ως πεζοί, ως ποδηλάτες, να διδαχθούν τους κυκλοφοριακούς κανόνες και να ενημερωθούν για τις νομικές αλλά και τις κοινωνικές συνέπειες αν δεν τηρήσουν τους κανόνες, τόσο πιο γρήγορα θα μειωθούν τα ατυχήματα και οι ζωές που χάνονται άδικα κάθε χρόνο στην ασφαλτο. Φυσικά, η οδική ασφάλεια εξαρτάται ταυτόχρονα, και μάλιστα σε μεγαλύτερο βαθμό από τις σωστές υποδομές, την ορθή αστυνόμευση, την αυστηρή νομοθεσία που θα τιμωρεί και θα αποτρέπει τους παραβάτες και την άμεση ιατρική φροντίδα των θυμάτων. Ωστόσο, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε τον σημαντικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η οδική παιδεία στη διαμόρφωση της οδικής συνείδησης που μπορεί και πρέπει να λειτουργήσει αποτρεπτικά στην επανάληψη σφαλμάτων που μπορούν να αποβούν μοιραία για τους οδηγούς. Εκπαιδεύοντας τους μαθητές σήμερα, στην ουσία, εκπαιδεύουμε τους οδηγούς του αύριο.

**Ζ. Η ΟΔΙΚΗ ΠΑΙΔΕΙΑ ΚΑΤΑΛΥΤΗΣ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΤΟ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΞΕΝΟΦΩΝ**

Ανταποκρινόμενος στην πρόσκληση του Προέδρου της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας για τη σύνταξη εισήγησης επί των θεματικών των Συνεδριάσεων της Επιτροπής επέλεξα να τοποθετηθώ στο μείζον ζήτημα της Οδικής Παιδείας, εισηγήτρια του οποίου υπήρξε η Υφυπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, κυρία Σοφία Ζαχαράκη.

Πριν αναπτύξω τα συμπεράσματα και τις επισημάνσεις μου θα ήθελα να καταθέσω μία σύντομη εκ βαθέων εξομολόγηση.

Η συμμετοχή μου ως μέλους στην παρούσα Επιτροπή, κατά τον πρώτο χρόνο της Κοινοβουλευτικής μου θητείας, υπήρξε για εμένα μία εποικοδομητική και πολύτιμη εμπειρία. Μία ευτυχής τοποθέτηση σε μία Επιτροπή από τις Συνεδριάσεις της οποίας αισθάνομαι πως έχω ωφεληθεί, πέρα των κοινοβουλευτικών μου καθηκόντων, ως οδηγός, ως πεζός, ως πολίτης, ως γονέας, ως άνθρωπος.

Την «ειδική» ευαισθησία μου στα ζητήματα οδικής ασφάλειας δεν την έκρυψα ποτέ. Υπήρξα- και φυσικά συνεχίζω να είμαι ακόμη περισσότερο- υπέρμαχος της ορθής οδηγικής συμπεριφοράς. Ένα ατυχέστατο οικογενειακό συμβάν, όταν προσφιλέστατο στενό συγγενικό πρόσωπο έπεσε θύμα εγκληματικής αμέλειας ασυνείδητου οδηγού, λειτούργησε για εμένα και την οικογένειά μου ως αφετηρία για πιο ενεργή συμμετοχή στην κοινοποίηση της ανάγκης για εμπέδωση και εφαρμογή της ορθής οδηγικής συμπεριφοράς.

Είχα παρακολουθήσει πολλές φορές διαλέξεις και συνεντεύξεις του Αναστασίου Μαρκουίζου “Ιαβέρη”, τόσο διά ζώσης όσο και στα Μέσα Ενημέρωσης και είχα εκπλαγεί αρνητικά (σχεδόν θυμώσει) με τα θλιβερά στατιστικά που πιστοποιούσαν την επιπολαιότητα που δείχνουμε ως λαός στα ζητήματα Οδικής Ασφάλειας. Ένιωθα, ωστόσο, και μία συνηγορία, καθώς ως κοινωνία δεν επιδεικνύαμε την απαιτούμενη αντίδραση στο μείζον αυτό θέμα.

Κατά την ενημέρωση που είχαμε το προνόμιο να μας προσφέρει ο Αναστάσιος Μαρκουίζος “Ιαβέρης” στην Συνεδρίαση της Επιτροπής για την Οδική Συμπεριφορά, οι δραματικές αποκαλύψεις του για τις εκατόμβες νεκρών- θυσία στο βωμό της ασφάλτου- ο λόγος του πολύπειρου, παλαίμαχου οδηγού αγώνων για «γενοκτονία», μου προκάλεσαν δυσάρεστους συνειρμούς και ήχησαν ως ένα τελεσίγραφο για επιτακτική ευαισθητοποίηση επί του θέματος. Άμεσα! Χθες!

Πάγια θέση μου ήταν, είναι και θα είναι πως ο δυνητικός περιορισμός του φόρου αίματος που δαπανούμε ως λαός κάθε χρόνο στην ασφάλτο θα υλοποιηθεί πρώτα μέσα από την απόκτηση Οδικής Παιδείας. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που επέλεξα να τοποθετηθώ επί της εν λόγω θεματικής, χωρίς να παραγνωρίζω τη χρησιμότητα και την αναγκαιότητα των λοιπών θεματικών που συζητήθηκαν κατά τις Συνεδριάσεις της Επιτροπής.

Ανέφερα κατ’ επανάληψη και μετ’ επιτάσεως, σε παρεμβάσεις και σχολιασμούς μου στις διαφωτιστικές συζητήσεις που διεξήχθησαν στην Επιτροπή, πως για εμένα η ορθή οδηγική συμπεριφορά είναι προϊόν εσωτερίκευσης μίας σειράς κανόνων που θα διδαχθεί το παιδί από την οικογένεια, το σχολείο και άλλους φορείς διαπαιδαγώγησης. Από την οδηγική συμπεριφορά του γονέα, τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, την τήρηση του Κ.Ο.Κ, την ηρεμία όταν κρατά το τιμόνι και την προσήλωση στο δρόμο, από την υπομονή στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη φειδωλή χρήση της κόρνας μέχρι το σταμάτημα στις διαβάσεις πεζών, την απαγόρευση κίνησης στις λωρίδες διέλευσης οχημάτων μέσω μαζικής μεταφοράς και οχημάτων έκτακτης ανάγκης ή την αποφυγή παράνομης στάθμευσης. Όλες οι συμπεριφορές του γονέα- οδηγού κάλλιστα διαμορφώνουν έναν μελλοντικό ευσυνείδητο ή επιπόλαιο οδηγό.

Εννοείται, πως τα πρώτα ερεθίσματα για την ορθή οδηγική συμπεριφορά, την οδική ασφάλεια και εν γίνει την Οδική Παιδεία μπορούν να ενισχυθούν από κατάλληλα προγράμματα διδασκαλίας, στο πλαίσιο των εκπαιδευτικών βαθμίδων. Προς αυτή την κατεύθυνση, εξάλλου, συνέταξα και την ερώτηση προς την ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, διερευνώντας την πρόθεσή της να εντάξει στα ωρολόγια, εβδομαδιαία προγράμματα των Σχολικών μονάδων, το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής και της Οδικής Παιδείας. Και δεν σας κρύβω πως ένιωσα βαθιά ικανοποίηση λαμβάνοντας την καταφατική απάντηση εκ μέρους της Υφυπουργού κυρίας Σοφίας Ζαχαράκη.

Η προώθηση της Οδικής Παιδείας είναι η ενδεικτικότερη πρακτική πρόληψης για να ευελπιστούμε στην αισθητή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων μελλοντικά. Η Πιερία, η εκλογική περιφέρειά μου και τόπος καταγωγής μου είναι ένας Νομός από τον οποίο διέρχεται ο Εθνικός Οδικός άξονας. Είναι Νομός στον οποίο υπάρχει ένα εκτεταμένο επαρχιακό οδικό δίκτυο και περιοχή που εμφανίζει κατά την τουριστική, καλοκαιρινή περίοδο, αυξημένο όγκο μετακινήσεων οχημάτων. Δυστυχώς, τα ποσοστά ατυχημάτων είναι ανησυχητικά, ενώ είναι ευάριθμες οι περιπτώσεις καταγεγραμμένων παραβάσεων οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, την παραβίαση φωτεινού σηματοδότη, τις επικίνδυνες προσπεράσεις και τις παραβιάσεις των επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας. Και συνοψίζω υπογραμμίζοντας πως σε έναν Νομό με τα χαρακτηριστικά της Πιερίας όσο συχνή και εάν καταστεί η αστυνόμευση, όσο αυστηρές κι αν είναι οι κυρώσεις των διαπιστωμένων παραβατών, δεν αρκούν. Η ανευθυνότητα και η χαλαρότητα στην οδηγική συμπεριφορά θα πρέπει να έχουν περιορισθεί και-γιατί όχι εξαλειφθεί-χάρη στην απόκτηση Οδικής Παιδείας. Μόνο τότε μέρη ανά την Ελλάδα με υψηλό δείκτη στην ετήσια έκθεση της τροχαίας θα δουν τους αριθμούς να συρρικνώνονται.

Εν κατακλείδι, εύχομαι μέσα από τις εποικοδομητικές ανταλλαγές απόψεων στην Επιτροπή να προχωρήσουμε σε προτάσεις και λύσεις εφικτές, εφαρμόσιμες βραχυπρόθεσμα, για να βάλουμε ένα οριστικό τέλος σ' αυτή τη «θανατηφόρα επιδημία» της ασφάλτου.

Η. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Η οδική ασφάλεια ως έννοια είναι πολυσήμαντη και ως περιεχόμενο, πολυθεματική. Ως αποτέλεσμα, αποτελεί συνισταμένη πολλών παραγόντων και συμπεριφορών.

Είναι πλέον πολύ σημαντικό οι οδικές υποδομές με τη χρήση των νέων, καινοτόμων τεχνολογιών να γίνουν πιο ασφαλείς για τους οδηγούς, αλλά και για τους πεζούς στο εθνικό οδικό δίκτυο. Κοινός παρονομαστής των προσπαθειών πρέπει να είναι «ο Δρόμος». Αυτός είναι το κοινό σημείο αναφοράς, εκπαίδευσης, συμπεριφοράς, αλληλεπίδρασης και κινητικότητας. Και βάσει αυτού καθορίζεται η επιτυχία ή όχι στην οδική ασφάλεια.

Τα έξυπνα φανάρια, οι φωτιζόμενες διαβάσεις και οι αυτοματοποιημένες πινακίδες, αποτελούν χαρακτηριστικές και χρήσιμες εφαρμογές των νέων τεχνολογιών στην «Κοινωνία της Κυκλοφορίας». Οι εφαρμογές αυτές, σε συνδυασμό με την επισκευή και συντήρηση του ήδη υπάρχοντος εξοπλισμού στο οδικό δίκτυο, προωθούν την οδική ασφάλεια.

Κατά αυτόν τον τρόπο, βελτίωση των υπάρχοντων υποδομών, ανάπτυξη νέων, με χρήση νέων τεχνολογιών αποτελούν εξ ορισμού τη βάση για ασφαλή οδήγηση. Προηγουμένως, η ψηφιακή καταγραφή του εθνικού οδικού δικτύου, θέτει τις βάσεις για ορθή αξιολόγηση και ανεύρεση βελτιώσεων.

ΣΥΓΓΕΚΡΙΜΕΝΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ:

1. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΔΗΜΟΥΣ ΓΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΤΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΥΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Μιλάμε ουσιαστικά για έναν γενικότερο συντονισμό υπηρεσιών που θα δίνει διαρκώς πληροφορίες.

2. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ «ΕΞΥΠΝΩΝ» ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗΣ ΔΥΣΧΕΡΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑ (Έχουν έντονο φωτισμό και μπορούν να παρέχουν πληροφορίες για την ταχύτητα με την οποία πρέπει ο οδηγός να προσεγγίσει το σημείο)

3. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ (Μετρούν την ταχύτητα του οχήματος και λειτουργούν αποτρεπτικά)

4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΑΝΗΡΤΗΜΕΝΩΝ ΦΩΤΕΙΝΩΝ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΟΛΕΩΝ (Σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη έχουμε πολλές παρασύρσεις γιατί τα φανάρια είναι κρυμμένα πίσω από δέντρα ταμπέλες κτλ). Είναι απαραίτητη η βελτίωση ορατότητας φωτεινών σηματοδοτών ειδικά σε διασταυρώσεις.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Δημιουργία ενός data base που θα μας δείξει ποια είναι τα σημεία εκείνα που χρήζουν άμεσης παρέμβασης...

Και αυτό μπορεί να λειτουργήσει σε συνδυασμό με την επόμενη πρόταση:

6. ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ «PIN PROJECT» – ΚΑΡΦΩΣΕ ΤΟ

Πρόκειται για την Οργάνωση Δικτύου Εθελοντών Πανελλαδικά με την ενεργή συμμετοχή των πολιτών που επισημαίνουν και αξιολογούν επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου με τη χρήση μιας εύχρηστης on line πλατφόρμας.

7. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΣΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ ΜΕ ΙΑΤΡΙΚΑ ΚΙΤ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ (Οι περισσότεροι οδηγοί δεν αλλάζουμε από την μέρα που παίρνουμε το όχημά μας το ιατρικό μας ΚΙΤ, αν φυσικά έχουμε) Σε συνθήκες ανάγκης η πρόσβαση στα απαραίτητα εργαλεία μπορεί να κρίνει τη ζωή ή τον θάνατο.

8. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΩΝ (ΜΠΑΡΙΕΡΕΣ ΚΤΛ) Επιτάχυνση διαδικασίας αντικατάστασης. Είναι κυριολεκτικά παγίδες θανάτου οι κατεστραμμένες μπαριέρες που παραμένουν στη θέση τους.

9. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΜΕ DRONE που θα καταγράφουν τα προβλήματα στους οδικούς άξονες, από απαραίτητες ασφαλοστρώσεις, μέχρι εμπόδια στον δρόμο (ατυχήματα κατωλισθήσεις, νεκρά ζώα, κ.λπ.), αλλά και ενημέρωση για πιθανά μπουτιλιαρίσματα

10. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΥΛΩΝΩΝ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

Είναι αμέτρητα τα σημεία του Εθνικού οδικού δικτύου που έχουν ελλιπέστατο φωτισμό κατά τη διάρκεια της νύχτας.

11. ΦΩΤΕΙΝΕΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΖΩΩΝ Ειδικά σε περιοχές που έχουν καταγραφεί περιστατικά με αγριογούρουνα, αρκούδες κ.λπ. είναι απαραίτητη η ενημέρωση των οδηγών. Οι πινακίδες που έχουμε δεν αρκούν!

12. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ανά 5ετία (επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας).

13. ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗ ΧΑΡΑΞΗΣ στους δρόμους που παρατηρείται μεγάλη συχνότητα ατυχημάτων

14. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ DATA BASE για συνεχή συλλογή δεδομένων για οδική ασφάλεια – υποδομές – ατυχήματα. Όχι μόνο για τα αυτοκίνητα! Η διαχείριση της οδικής ασφάλειας θα πρέπει να αφορά ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ όχι μόνο τα οχήματα αλλά και τους πεζούς, τους ποδηλάτες και άλλους ευάλωτους χρήστες.

15. ΑΝΤΙΚΑΣΤΑΣΗ ΑΠΑΡΧΑΙΩΜΕΝΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΙΣΟΠΕΔΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ. Είναι ανεπίτρεπτο να έχουμε κάθε λίγο ατυχήματα σε σιδηροδρομικές διαβάσεις. Επιπροσθέτως, πέραν των όποιων υποδομών σε επίπεδο πρόληψης και καταστολής, επισημαίνεται ο απαραίτητος έλεγχος τήρησης των μέτρων με την κατάλληλη αστυνόμευση. Η ουσιαστική αστυνόμευση των δρόμων και των χρηστών αυτών παίζει καταλυτικό ρόλο. Για αυτό πρέπει να ενισχυθεί η τροχαία με επιπλέον ανθρώπινο και εκπαιδευμένο ανάλογα προσωπικό, με σύμμαχο την νέα τεχνολογία.

Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει επικοινωνία και συνεργασία με άλλα κράτη, με στόχο την ανταλλαγή απόψεων σε επίπεδο υποδομών για την προάσπιση της οδικής ασφάλειας και μελέτη των πρακτικών, σε χώρες που έχουν χαμηλά ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Ωστόσο, είναι ξεκάθαρο πως η οδική ασφάλεια αποτελεί ζήτημα ατομικής ευθύνης. Η σωστή οδηγική συμπεριφορά, η τήρηση των κανόνων, αποτελεί καταρχήν ηθική υποχρέωση και εσωτερικό κανόνα δικαίου.

Η συνειδητοποίηση σε ατομικό επίπεδο, της σημαντικότητας της οδικής ασφάλειας είναι η απαρχή για την πραγματοποίηση της.

IV. Οι ανωτέρω Εισηγήσεις έγιναν δεκτές, ομοφώνως κατά τη συνεδρίαση της 30^{ης} Σεπτεμβρίου 2020 και συναπαρτίζουν την Έκθεση της Επιτροπής, η οποία υποβάλλεται προς την Ολομέλεια της Βουλής.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2020

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ

Ο Α΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο Β΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

**ΔΟΥΝΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΜΑΝΗ – ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΆΝΝΑ
ΜΑΝΩΛΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΞΕΝΟΦΩΝΤΑΣ
ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ
ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ – ΠΕΤΡΟΣ**

**ΤΣΙΛΙΓΓΙΡΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ
ΒΑΓΕΝΑ ΆΝΝΑ
ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΛΟΓΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**