



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

Ε Κ Θ Ε Σ Η

ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑ

ΑΘΗΝΑ 2024



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑ
ΑΘΗΝΑ 2024

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Περιεχόμενα

I.	ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ, ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	1
II.	ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΚΛΗΘΕΝΤΕΣ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ.....	3
III.	ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ.....	7
	1. ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ κ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	9
	2. ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2021-2030	17
	3. Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ – ΑΦΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	19
	4. ΨΗΦΙΑΚΑ ΒΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	23
	5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	25
	6. PROJECT VISION ZERO – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	31
	7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	37
V.	ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	63
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	65

I. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ, ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Κατά την Α΄ Τακτική Σύνοδο της Κ΄ Περιόδου, η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας συνεστήθη με την υπ' αριθμ. 9631/6466, από 28 Ιουλίου 2023, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κ. Κωνσταντίνου Αν. Τασούλα, σύμφωνα με το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ).

Η ανωτέρω απόφαση ακολούθως τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. 12095/8144/10.10.2023, 12518/8422/19.10.2023, 12658/8517/23.10.2023, 15511/10476/16.12.2023, 15510/10475/18.12.2023, 4910/3485/11.4.2024, 4997/3540/12.4.24, 6319/4414/24.5.2024, 7199/4972/19.6.2024 και 7613/5249/1.7.2024 αποφάσεις του Προέδρου της Βουλής και τελικώς η διαμορφωθείσα σύνθεσή της, αποτελούμενη από 27 μέλη, ήταν η ακόλουθη: Γιώργος Ιωάννης, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καπετάνος Χρήστος, Καραμανλή Άννα, Καραμπατσώλη Κωνσταντίνα, Κτιστάκης Ελευθέριος, Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λιβανός Μιχαήλ, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παππάς Ιωάννης, Σταυρόπουλος Αθανάσιος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Αποστολάκης Ευάγγελος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Γρηγοράκου Παναγιώτα (Νάγια), Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Πουλάς Ανδρέας, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Κοτίδης Βασίλειος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Δελβερούδης Κομνηνός, Καραναστάσης Αδαμάντιος και Χαλκιάς Αθανάσιος.

Για την εκλογή των μελών του Προεδρείου της εφαρμόζεται το άρθρο 34 ΚτΒ, σε συνδυασμό με το άρθρο 43 Α παρ. 4 ΚτΒ, που ορίζει, μεταξύ άλλων, ότι δύο Αντιπρόεδροι και ένας Γραμματέας εκλέγονται από τα μέλη της Επιτροπής, από την πρώτη, δεύτερη και τρίτη κατά σειρά σε δύναμη Κοινοβουλευτική Ομάδα της Αντιπολίτευσης, αντιστοίχως.

Η Επιτροπή συγκροτήθηκε σε Σώμα, κατά τις διαδικασίες του Κανονισμού της Βουλής, την 4^η Σεπτεμβρίου 2023, με την εκλογή των μελών του Προεδρείου της. Πρόεδρος της Επιτροπής εξελέγη ο Βουλευτής, κ. Μακάριος Λαζαρίδης. Το αξίωμα του Α΄ Αντιπροέδρου της Επιτροπής κατέλαβε η Βουλευτής, κυρία Ραλλία Χρηστίδου και του Β΄ Αντιπροέδρου ο Βουλευτής, κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης. Για το αξίωμα του Γραμματέως δεν υπεβλήθη πρόταση υποψηφιότητας. Στις 22 Νοεμβρίου 2023, διεξήχθη νέα ψηφοφορία για την εκλογή Α΄ Αντιπροέδρου και το αξίωμα κατέλαβε ο κ. Ανδρέας Παναγιωτόπουλος.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής (άρθρο 43Α, παρ. 2, περ. ζ΄) αντικείμενο της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας είναι «η διερεύνηση των αιτιών των τροχαίων ατυχημάτων και η υποβολή προτάσεων στους αρμόδιους Υπουργούς για τη δημιουργία των προϋποθέσεων ασφαλέστερης διακίνησης προσώπων και προϊόντων».

II. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΚΛΗΘΕΝΤΕΣ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας πραγματοποίησε δεκαέξι (16) συνεδριάσεις (συμπεριλαμβανομένων εκείνων της εκλογής μελών του Προεδρείου της), κατά την Α' Σύνοδο της Κ' Περιόδου.

Η Επιτροπή, σε δύο (2) συνεδριάσεις της (27/9/2023 & 29/1/2024) ασχολήθηκε με τον προγραμματισμό του έργου της και σε δέκα (10) συνεδριάσεις εκλήθησαν σε ακρόαση, προς ενημέρωση των Μελών της και υποβολή προτάσεων, αρμόδιοι Υφυπουργοί, Πρόεδροι και Γενικοί Γραμματείς Οργανισμών, Σωματείων, Συνδέσμων, Ανεξαρτήτων Εκπαιδευτικών μη Κερδοσκοπικών Οργανισμών, καθώς και θύματα τροχαίων. Στις δύο τελευταίες συνεδριάσεις της, η Επιτροπή συζήτησε τη σύνταξη της παρούσας Έκθεσης και αποφάσισε την έγκρισή της.

Ειδικότερα:

1. Συνεδρίαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Εκλογή Προεδρείου της Επιτροπής.

2. Συνεδρίαση της 27^{ης} Σεπτεμβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Προγραμματισμός των Εργασιών της Επιτροπής.

3. Συνεδρίαση της 18^{ης} Οκτωβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση για το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030.

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου και ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, κ. Ιωάννης Ξιφαράς.

4. Συνεδρίαση της 31^{ης} Οκτωβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Συζήτηση - ενημέρωση από πολίτες, θύματα τροχαίων ατυχημάτων.

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι πολίτες, θύματα τροχαίων ατυχημάτων, κ.κ. Δημήτριος Αντωνίου, Αναγνώστης Τσίλης και Αικατερίνη Καραπάνου.

5. Συνεδρίαση της 22^{ης} Νοεμβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Εκλογή Α' Αντιπροέδρου.

6. Συνεδρίαση της 22^{ης} Νοεμβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Συζήτηση - ενημέρωση από πολίτες μοτοσυκλετιστές, θύματα τροχαίων ατυχημάτων.

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι πολίτες, θύματα τροχαίων ατυχημάτων, κυρία Ειρήνη Νικολοπούλου και κ.κ. Παναγιώτης Κασαπίδης, Νικόλαος Διαμαντόπουλος και Ιωάννης Χατζηϊωάννου.

7. Συνεδρίαση της 30^{ης} Νοεμβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ευρωπαϊκή αντίληψη για τη μετεκπαίδευση των οδηγών – Η απαιτούμενη προετοιμασία για τους νέους μοτοσυκλετιστές.

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν, ο Διευθυντής του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσυκλέτας «ΜΟΤΟΘΕΣΙΣ», κ. Θωμάς Κακαδιάρης και ο Γεώργιος Κραβαρίτης, εκπαιδευτής ΜΟΤΟΘΕΣΙΣ.

8. Συνεδρίαση της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς»: δράσεις για τη

δημιουργία σωστής νοοτροπίας οδηγικής συμπεριφοράς.

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε η Πρόεδρος του Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς», κυρία Βασιλική Δανέλλη - Μυλωνά.

9. Συνεδρίαση της 18^{ης} Δεκεμβρίου 2023

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση για τη δημιουργία ακαδημίας οδικής ασφάλειας από τα μέλη της νεοσύστατης Ελληνικής Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.ΜΟΤ.Ο).

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ.: Ηλίας Γρηγοράκης, Πρόεδρος της ΕΛ.ΜΟΤ.Ο., Παναγιώτης Καράμπελας, Αντιπρόεδρος της ΕΛ.ΜΟΤ.Ο., Ανδρέας Παπανδρικόπουλος, Γραμματέας της ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. , Θεόδωρος Γαζούλης, Νομικός Σύμβουλος της ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. και ο Ντίνις Γεώργιος, Εφορος Οδικής Ασφάλειας ΕΛ.ΜΟΤ.Ο.

10. Συνεδρίαση της 11^{ης} Ιανουαρίου 2024

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ψηφιακά βήματα στην οδική ασφάλεια.

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο Υφυπουργός Ψηφιακής Διακυβέρνησης κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης.

11. Συνεδρίαση της 29^{ης} Ιανουαρίου 2024

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Προγραμματισμός των επόμενων συνεδριάσεων της Επιτροπής.

12. Συνεδρίαση της 27^{ης} Φεβρουαρίου 2024

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση για τις σχολές οδηγών από το προεδρείο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ).

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κ. Γρέντζελος Νικόλαος, Πρόεδρος ΠΟΕΟ και η κυρία Λέντζιου Ευφροσύνη, Γενική Γραμματέας ΠΟΕΟ.

13. Συνεδρίαση της 29^{ης} Φεβρουαρίου 2024

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Δια Βίου Εκπαίδευση στην Κυκλοφοριακή Αγωγή.

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κ. Άρης Ζωγράφος, Πρόεδρος Πανελλήνιου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΣΕΟ), ο κ. Ελευθέριος Μιχελάκης, Γενικός Γραμματέας ΠΣΕΟ, καθώς και ο κ. Γεώργιος Γαϊτανόπουλος και η κυρία Έλενα Νταγκουνάκη, συνιδρυτές του ανεξάρτητου εκπαιδευτικού μη κερδοσκοπικού οργανισμού «Education in urban Mobility and road Safety (E.M.SA).

14. Συνεδρίαση της 17^{ης} Απριλίου 2024

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση για τις σχολές οδηγών από τον Σύνδεσμο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης (ΠΑΜΘ).

Τα Μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Αντώνιος Μαστοράκης, Πρόεδρος του Συνδέσμου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής της ΠΑΜΘ και Σάββας Ηλιάδης, Εκπρόσωπος του Συνδέσμου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής της ΠΑΜΘ στην Καβάλα.

15. Συνεδρίαση της 18^{ης} Σεπτεμβρίου 2024

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Συζήτηση σχετικά με τη σύνταξη της Έκθεσης της Επιτροπής (άρθρο 43Α παρ. 6 του Κανονισμού της Βουλής).

16. Συνεδρίαση της 30^{ης} Σεπτεμβρίου 2024

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Συζήτηση και έγκριση της Έκθεσης της Επιτροπής (άρθρο 43Α παρ. 6 του Κανονισμού της Βουλής).

III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

1. ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ κ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ ΛΑΖΑΡΙΔΗ

Η Ε.Μ.Ε. Οδικής Ασφάλειας της Βουλής θεωρώ ότι, ως όφειλε και είχε χρέος, έλαβε σημαντικές πρωτοβουλίες και έκανε ό,τι ήταν δυνατόν για την ευαισθητοποίηση όλων όσον αφορά την προστασία των ανθρώπινων ζωών και την αποτροπή οδικών ατυχημάτων.

Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα στοιχήματα που καλείται να κερδίσει σήμερα η Πολιτεία, ασφαλώς πέρα και πάνω από κόμματα, που επηρεάζει άμεσα την καθημερινή ζωή και το επίπεδο ευημερίας των πολιτών.

Η επιτυχημένη έκβασή του μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την ενεργοποίηση του συνόλου των δυνάμεών μας για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της χώρας.

Δυστυχώς, παρά τις προσπάθειες των αρμόδιων φορέων, η χώρα μας συνεχίζει να αντιμετωπίζει υψηλά επίπεδα τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους:

Η Ελλάδα, μαζί με λίγες ακόμα -βαλκανικές κυρίως- χώρες, παρόλο που έχει βελτιώσει τις επιδόσεις της, παραμένει σταθερά στο κόκκινο. Όταν το 2002 ο «μέσος όρος» νεκρών από τροχαία στην Ε.Ε. των 27 έφτανε τους 109 ανά εκατομμύριο κατοίκων, στην Ελλάδα είχαμε 149. Δέκα χρόνια αργότερα, το 2012, στην Ε.Ε. είχαμε 54 νεκρούς και στην Ελλάδα φτάναμε τους 91, ενώ το 2022 με 46 νεκρούς στην Ε.Ε., εμείς είχαμε 61.

Η σύγκριση των στατιστικών στοιχείων οδικών ατυχημάτων με τα αντίστοιχα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναδεικνύει τα σημαντικότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Ένα από αυτά είναι το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό νεκρών (36%) οδικών δυστυχημάτων με μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα, διπλάσιο από εκείνο της Ε.Ε. (μέση τιμή Ε.Ε.: 18%).

Η Ελλάδα σημειώνει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά (54%) νεκρών σε οδικά δυστυχήματα εντός κατοικημένης περιοχής (μέση τιμή Ε.Ε.: 39%), κυρίως λόγω των ατυχημάτων μοτοσυκλετών.

Σύμφωνα με παλαιότερα στοιχεία, το 41% των νεκρών οδηγών και επιβατών σε οδικά δυστυχήματα είναι με ένα εμπλεκόμενο όχημα (μέση τιμή Ε.Ε.: 31%),

κυρίως λόγω της ακατάλληλα υψηλής ταχύτητας των οχημάτων.

Το 64% των νεκρών οδηγών σε οδικά δυστυχήματα είναι άνδρες (μέση τιμή Ε.Ε.: 55%), κυρίως λόγω της υψηλότερης κυκλοφορίας των ανδρών, αλλά και της πιο επικίνδυνης συμπεριφοράς τους.

Το 79% (438 από 557) των νεκρών οδηγών σε επιβατικά οχήματα δεν φορούσε ή δεν καταγράφηκε ζώνη ασφαλείας, ενώ το 69% (460 από 662) των νεκρών οδηγών σε μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα δεν φορούσε ή δεν καταγράφηκε κράνος.

Ο κώδωνας του κινδύνου κτυπά ηχηρά και υποχρέωση μας είναι να δράσουμε άμεσα και δραστικά.

Επιβεβλημένη, για παράδειγμα, μπορεί να θεωρηθεί η αρμονική και αποτελεσματική συνεργασία των εμπλεκόμενων αρμόδιων φορέων, των υπουργείων, της Βουλής, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, της Ελληνικής Αστυνομίας, ιδιωτών και ευρύτερα της Κοινωνίας των Πολιτών, για την επίτευξη του κοινού στόχου.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η ανάγκη άμεσης νομοθέτησης και εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021 - 2030 που «τρέχει» εδώ και τρία χρόνια και θέλει τη μείωση των θανάτων και των σοβαρά τραυματιών κατά 50% μέχρι το 2030.

Το εν λόγω σχέδιο αφορά μία ολοκληρωμένη πολιτική που σχετίζεται με τη βελτίωση όλων των επιδόσεων οδικής ασφάλειας, αναπτύχθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, υπό τον συντονισμό της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και με την επιστημονική υποστήριξη του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Η ανάπτυξή του βασίστηκε σε όλες τις νέες διεθνείς τάσεις, στη λεπτομερή ανάλυση των δυνατοτήτων της ελληνικής πραγματικότητας καθώς και στη συστηματική ευρεία διαβούλευση.

Οι βασικές προβλέψεις του είναι οι ακόλουθες:

Θεσμοθέτηση Εθνικού Παρατηρητηρίου για την Οδική Ασφάλεια. Τη λειτουργία του θα αναλάβει το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και θα είναι αρμόδιο για την συλλογή, επεξεργασία και την τήρηση εθνικής βάσης δεδομένων για την οδική ασφάλεια. Σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία θα δημοσιεύει σε ετήσια βάση ενημερωτικό δελτίο στατιστικών στοιχείων για την οδική ασφάλεια, η εγκυρότητα των οποίων θα επικυρώνεται από την ΕΛΣΤΑΤ.

Για την επίτευξη των στόχων της μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων υιοθετείται ένα νέο σύστημα διακυβέρνησης για την οδική ασφάλεια που μπορεί να απεικονιστεί με το ακόλουθο πυραμιδικό σχήμα: Στην κορυφή βρίσκεται η Κυβερνητική επιτροπή. Ακολουθεί η εκτελεστική επιτροπή. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση Α' και Β' Βαθμού και η κοινωνία των πολιτών.

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής γίνεται υποχρεωτική. Επιπλέον, παρέχεται η δυνατότητα σε όσους νέους και νέες έχουν συμπληρώσει το 17^ο έτος της ηλικίας τους, να παρακολουθήσουν θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα οδήγησης στις σχολές οδήγησης.

Αλλάζει όλη η φιλοσοφία της θεωρητικής εξέτασης και της πρακτικής δοκιμασίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης. Προχωρά η συγγραφή νέων εγχειριδίων για την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών, όλων των κατηγοριών, από ειδικό επιστημονικό προσωπικό. Στόχος, να μάθουν οι υποψήφιοι οδηγοί τους κανόνες οδηγικής κυκλοφορίας.

Εφεξής δυνατότητα να γίνουν εκπαιδευτές οδήγησης θα έχουν όσοι πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως η ελάχιστη ηλικία και κατοχή αδειών οδήγησης όλων των κατηγοριών, η διάθεση πιστοποιητικού παιδαγωγικής επάρκειας, να μην έχουν υποπέσει ποτέ σε συγκεκριμένες παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. και να είναι κάτοχοι συγκεκριμένων ειδικοτήτων των επαγγελματικών λυκείων, απόφοιτοι συγκεκριμένων πανεπιστημιακών τμημάτων ή κάτοχοι μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου σπουδών σχετικών με την κυκλοφοριακή αγωγή και την οδική κυκλοφορία.

Μείζονα ζητούμενα για την επίτευξη των στόχων μας είναι η βελτίωση των υποδομών με την ύπαρξη των πλέον ασφαλών δρόμων, η πλήρης συνειδητοποίηση των οδηγών της προσωπικής τους ευθύνης και η αυστηρή τήρηση της νομοθεσίας για όλους, δίχως εξαιρέσεις.

Τα θέματα οδικής ασφάλειας μπορούν να αντιμετωπιστούν, πείθοντας τους πολίτες να μεταβάλλουν τη συμπεριφορά τους, αλλά και με τη χρήση αποτελεσματικών οριζόντιων πολιτικών. Τέτοιων που στηρίζονται σε πραγματικά δεδομένα και με τον κατάλληλο συντονισμό, καθώς και τη διάκριση του ρόλου του καθενός από τους εμπλεκόμενους φορείς. Η ελληνική κοινωνία έχει ωριμάσει και εκτιμώ ότι μπορεί να προσαρμοστεί στις εξελίξεις και σε μια σειρά δράσεων που περιλαμβάνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030.

Ανάμεσά τους, ο νέος νόμος οδικής ασφάλειας, το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Παραβάσεων, η εντατικοποίηση της επιτήρησης οδικής ασφάλειας από την Τροχαία, οι εκτεταμένες βελτιώσεις στο Υπεραστικό Δίκτυο, οι συστηματικές επεμβάσεις οδικής ασφάλειας στις πόλεις, το Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας, η δεκαετής Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας και η ψηφιακή Υποστήριξη Δράσεων Οδικής Ασφάλειας.

Σε εξέλιξη, εξάλλου, βρίσκεται τα τελευταία χρόνια από το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης το έργο του μετασχηματισμού των διαδικασιών που αφορούν στην οδική συμπεριφορά και την οδική καθημερινότητα. Κάτι που θεωρώ ότι θα βοηθήσει πολύ στην επίτευξη του μεγάλου μας στόχου.

Η Επιτροπή μας δεν νομοθετεί, αλλά γνωμοδοτεί και μπορεί (και προσπαθούμε) να έχει σημαντικό ρόλο στον κοινό στόχο.

Υπό το πρίσμα αυτό, ήρθαμε σε επαφή με την πολιτική ηγεσία και αρμόδιους υπαλλήλους έξι υπουργείων, προκειμένου να ανταλλαχθούν απόψεις και να διατυπωθούν συγκεκριμένες προτάσεις προς την κατεύθυνση της μείωσης των θυμάτων των τροχαίων δυστυχημάτων και ατυχημάτων.

Παράλληλα, είχαμε την τιμή να φιλοξενήσουμε συνανθρώπους μας ξεχωριστούς και ιδιαίτερους, που κουβαλούν ο καθένας τον δικό του «σταυρό του μαρτυρίου», εξαιτίας ισάριθμων εγκλημάτων στην άσφαλο. Μας κατέθεσαν τις εμπειρίες τους, γυρνώντας τη μνήμη τους στις προσωπικές τους τραγωδίες. Σκοπός μας ήταν -ακούγοντάς τους- να σκεφτούμε τι και με ποιο τρόπο μπορούμε να αλλάξουμε, ως αρμόδια Επιτροπή, ποιες πρωτοβουλίες θα μπορούσαμε να πάρουμε, ώστε να σταματήσουν να χάνονται άδικα τόσες ζωές και κάποιοι συνάνθρωποί μας να μην αναγκάζονται να συνεχίσουν την υπόλοιπη ζωή τους με βαριά σωματικά και ψυχικά τραύματα, εξαιτίας μιας κακής στιγμής.

Επίσης, με ενδιαφέρον ακούσαμε τις θέσεις και τις προτάσεις των εκπροσώπων αρκετών φορέων με τους οποίους ανταλλάξαμε ωφέλιμες -θέλω να πιστεύω- απόψεις για το μείζον αυτό πρόβλημα.

Άξια αναφοράς, επίσης, θεωρώ ότι είναι η επεξεργασία από την Επιτροπή μας του μακρόπνοου σχεδίου «Vision Zero» για την εξάλειψη των νεκρών σε οδικά ατυχήματα έως το 2050, μέσω της βελτίωσης των Δεικτών Επίδοσης της οδικής ασφάλειας.

Το σχέδιο αυτό συμβάλλει στο συνολικό σχέδιο της Πολιτείας μέσα από την υλοποίηση της εθνικής επικοινωνιακής πολιτικής και με ορίζοντα 10 ετών. Κάτω από την ομπρέλα του θα πραγματοποιηθεί ο σχεδιασμός και η υλοποίηση επικοινωνιακών καμπανιών ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης για το ευρύ κοινό, καθώς και δράσεων ενημέρωσης και εκπαίδευσης συγκεκριμένων ομάδων πολιτών.

Συγκεκριμένα, μέσω αυτού, προτείνονται τα εξής νέα μέτρα οδικής συμπεριφοράς:

- Ένταξη του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης (περιλαμβάνεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030).
- Επιβράβευση των συνεπών οδηγών.
- Δημιουργία ενός ενιαίου Οργανισμού για την οδική ασφάλεια.
- Δια βίου εκπαίδευση και μάθηση των οδηγών.
- Εξέταση επιβολής ηλικιακού ορίου στους οδηγούς για ανανέωση του διπλώματος (σε συνάρτηση με τη σωματική και πνευματική τους υγεία).
- Ανάπτυξη συστήματος καταγραφής χωρικών στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων (μέσω δημιουργίας app).
- Εκ βάθρων αλλαγή του συστήματος εκπαίδευσης των οδηγών και κατά συνέπεια του τρόπου χορήγησης των διπλωμάτων.
- Να είναι υποχρεωτική η πώληση της μηχανής με κράνος (όπως δεν πωλείται αυτοκίνητο χωρίς ζώνη) με μερική κρατική επιδότηση.
- Να βγαίνει η μοτοσικλέτα από το κατάστημα μαζί με την πινακίδα, όπως ακριβώς γίνεται με το αυτοκίνητο, καθώς σύμφωνα με τους ειδικούς, η αντίθετη πρακτική δημιουργεί άμεσα την αίσθηση της παραβατικότητας.
- Σχετικά με την ΚΥΑ 72555/2023 των Υπουργείων Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη, που αφορά την προστασία των εργαζομένων στη διανομή (delivery), πρέπει να γίνουν δύο σημαντικές προσθήκες:

Αφενός, εκτός από τις προδιαγραφές που θα πρέπει να φέρουν τα κράνη και ρητώς αναφέρονται στην ΚΥΑ, εξίσου σημαντικές είναι οι ελάχιστες προδιαγραφές του λοιπού εξοπλισμού του αναβάτη, όπως ο ρουχισμός, τα γάντια και τα υποδήματα.

Αφετέρου, να προβλεφθεί η ατομική χρήση του εξοπλισμού προστασίας του εργαζόμενου προκειμένου να αποφευχθεί η μείωση της αποτελεσματικότητάς του.

- Δημιουργία ειδικού κωδικού στους προϋπολογισμούς των Δήμων, έτσι ώστε τα χρήματα που εισπράττονται από τις κλήσεις εντός των ορίων τους να επιστρέφουν στις τοπικές κοινωνίες μέσα από έργα οδικής ασφάλειας (βελτίωση οδών, σήμανση, διαγράμμιση).
- Παροχή ενός «moto safe pass» για τους μοτοσικλετιστές, που θα τους δίνεται η δυνατότητα να αγοράσουν εξοπλισμό ασφαλείας, με προδιαγραφές, από εγκεκριμένα καταστήματα.
- Υλοποίηση του Μητρώου έργων στους δρόμους. Να μπορεί, δηλαδή, οποιοσδήποτε να γνωρίζει πού γίνονται εργασίες, από ποιους, το χρονικό πλαίσιο, ποιος είναι ο υπεύθυνος ασφαλείας (μέσω app).
- Δυνατότητα απόκτησης διπλώματος κατά περίπτωση από ΑμεΑ, όπως συμβαίνει στη Γαλλία, στην Αγγλία και στη Γερμανία.
- Χρήση των πατινιών. Πρέπει να μπουν σαφή όρια για το πώς χρησιμοποιούνται, από ποιους αλλά και πώς έχουν έρθει στη διάθεση του καθενός.
- Ψηφιακή διακυβέρνηση (συνεργασία με Υφυπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης κ. Κωνσταντίνο Κυρανάκη): α. Σύνδεση ΣΕΣΟ (point system) με το δίπλωμα στο gov.gr wallet, β. Ψηφιακές κλήσεις και ψηφιακές πληρωμές», γ. Σύστημα «112» για τους ελληνικούς δρόμους, με σκοπό τη διαχείριση οδικών ατυχημάτων και τη διασύνδεση με το ΕΚΑΒ.
- Σύνδεση Τεχνητής Νοημοσύνης (Α.Ι.) με την οδική ασφάλεια.
- Τρόποι περιορισμού της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης, πάντα μέσα στα όρια που επιτάσσει η κοινή λογική και ο σεβασμός στα ανθρώπινα δικαιώματα και στα προσωπικά δεδομένα.
- Σύνδεση YOUTH PASS με μαθήματα σε σχολές οδηγών (διερεύνηση δυνατότητας αύξησης του YOUTH PASS από 200 έως 300 ευρώ).

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Τα τροχαία δυστυχήματα είναι μια πληγή για την κοινωνία μας, η οποία όμως μπορεί να επουλωθεί. Με τη σωστή εκπαίδευση, την πρόληψη, την αυστηρή τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας, την υποστήριξη των θυμάτων και την ενίσχυση των υποδομών, μπορούμε να σώσουμε ζωές. Ας αναλάβουμε όλοι την ευθύνη που μας αναλογεί, δημιουργώντας έναν πιο ασφαλή και βιώσιμο τρόπο μετακίνησης του πληθυσμού.

Είναι υποχρέωσή μας απέναντι στην κοινωνία.

Το οφείλουμε και το μπορούμε.

2. ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2021-2030

Το εν λόγω Σχέδιο αφορά μία ολοκληρωμένη πολιτική βελτίωσης όλων των επιδόσεων οδικής ασφάλειας, αναπτύχθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, υπό τον συντονισμό της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και με την επιστημονική υποστήριξη του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα. Η ανάπτυξη του Σχεδίου βασίστηκε σε όλες τις νέες διεθνείς εξελίξεις, στη λεπτομερή ανάλυση των δυνατοτήτων της ελληνικής πραγματικότητας, καθώς και στη συστηματική ευρεία διαβούλευση.

Πρόκειται για μια νέα ολιστική προσέγγιση της ασφάλειας του συστήματος οδικών μεταφορών στην Ελλάδα, για τη δεκαετία του 2021 – 2030, με μείωση των θανάτων και των σοβαρά τραυματιών κατά 50% μέχρι το 2030 και με απώτερο στόχο την επίτευξη του φιλόδοξου οράματος για 0 νεκρούς στα ατυχήματα έως το 2050.

Βασικές προβλέψεις του είναι, ανάμεσα στις άλλες, η θεσμοθέτηση Εθνικού Παρατηρητηρίου για την Οδική Ασφάλεια, η υιοθέτηση ενός νέου συστήματος διακυβέρνησης για την οδική ασφάλεια, η υποχρεωτική διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής, η αλλαγή όλης της φιλοσοφίας της θεωρητικής εξέτασης και της πρακτικής δοκιμασίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης και η εφεξής δυνατότητα να γίνουν εκπαιδευτές οδήγησης μόνο όσοι θα πληρούν ορισμένες αυστηρές προϋποθέσεις.

Λαμβάνονται υπόψιν συγκεκριμένα δεδομένα, όπως το γεγονός ότι ο υψηλότερος δείκτης επικινδυνότητας για τους οδηγούς εντοπίζεται στα επιβατικά αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 20 ετών, περίπου τέσσερις φορές υψηλότερος σε σύγκριση με τα νεότερα επιβατικά αυτοκίνητα. Επίσης, το ότι οι άνδρες οδηγοί παρουσιάζουν 4,6 φορές υψηλότερο δείκτη επικινδυνότητας, σε σύγκριση με τις γυναίκες οδηγούς, ενώ οι ηλικιωμένοι και οι νέοι έχουν 1,6 φορές και 1,3 φορές υψηλότερο δείκτη επικινδυνότητας, σε σύγκριση με τους οδηγούς ηλικίας 35 έως 54 ετών.

Υπογραμμίζεται ο υψηλός κίνδυνος από την αυξημένη ταχύτητα, τη χρήση κινητού τηλεφώνου, τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους, καθώς και την κατανάλωση αλκοόλ.

Οι κύριες δράσεις που πρέπει να γίνουν χωρίζονται σε δύο τομείς: Αφενός στις θεσμικές δράσεις, όπως η αυτοματοποίηση του συστήματος διαχείρισης παραβάσεων, η πλήρης και απρόσκοπτη ψηφιακή σύνδεση με το Gov.gr, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, ο Εθνικός Φορέας Οδικής Ασφάλειας. Αφετέρου στις επιμέρους δράσεις, όπως η εντατικοποίηση και παρακολούθηση της αστυνόμευσης, οι επεμβάσεις στις πόλεις και οι βελτιώσεις στο υπεραστικό δίκτυο.

Αναγκαία είναι και η συστηματική παρακολούθηση δράσεων και επιδόσεων, η λογοδοσία. Απαιτείται ένα ολοκληρωμένο σύστημα για την παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας και για την αξιολόγηση των επιδόσεών της.

3. Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ – ΑΦΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Σε δύο συνεδριάσεις της Επιτροπής παρέστησαν πολίτες – θύματα τροχαίων ατυχημάτων που μας αφηγήθηκαν τις προσωπικές τους ιστορίες. Παράλληλα, κατέθεσαν προτάσεις για να σταματήσουν να χάνονται άδικα τόσες ζωές και κάποιοι συνάνθρωποί μας να μην αναγκάζονται να συνεχίζουν την υπόλοιπη ζωή τους με βαριά σωματικά και ψυχικά τραύματα εξαιτίας μιας κακιά στιγμής.

Ο κ. Δημήτριος Αντωνίου πριν από 17 χρόνια, έξω από σχολείο της Θεσσαλονίκης, κατευθυνόταν προς το σπίτι του μαζί με δύο συμμαθητές του όταν σε κλάσματα δευτερολέπτου όλα άλλαξαν. Ξύπνησε τρεις μήνες μετά στο νοσοκομείο για να μάθει τα δυσάρεστα. Ένα αυτοκίνητο που έτρεχε παραπάνω απ' ότι προβλεπόταν, έχασε τον έλεγχο, ανέβηκε στο πεζοδρόμιο και τον χτύπησε. Πλέον βρίσκεται σε αναπηρικό αμαξίδιο, έχει χάσει το δεξί του χέρι και έχει στο λαιμό του ένα σωλήνα.

Προτείνει να χρησιμοποιήσουμε την τεχνολογία, ώστε να μπει ένα σταθερό ραντάρ σε τρία σημεία κάθε πόλης για να περιορίσει την ταχύτητα. Επίσης, να γίνει πλήρης καταγραφή των στατιστικών από την τροχαία για να μπορούμε να δούμε σε ποια σημεία της χώρας επαναλαμβάνεται το πρόβλημα.

Η κυρία Αικατερίνη Καραπάνου είναι μητέρα θύματος οδηγού εν μέθη. Ήταν 14 Νοεμβρίου του 2015 όταν ο Νίκος Καραπάνος γύριζε, με κανονική ταχύτητα 55 χιλιομέτρων την ώρα, από την παραλιακή λεωφόρο των Πατρών στο σπίτι του, με συνοδηγό συνομήλικο συμφοιτητή του. Από το αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, διερχόμενο αυτοκίνητο παρέκκλινε της πορείας του και με σφοδρότητα εμβόλισε το αυτοκίνητο του θύματος. Οι αερόσακοι άνοιξαν κανονικά, αλλά το τράνταγμα ήταν τόσο έντονο που προκλήθηκε ρήξη ήπατος και σπλήνας, καθώς και ακατάσχετη εσωτερική αιμορραγία στον Νίκο, με αποτέλεσμα μετά από λίγα λεπτά να φύγει από τη ζωή. Ο συμφοιτητής του ευτυχώς διεσώθη με θλάση σε πλευρά και σπλήνα, αλλά με ένα εφ' όρου ζωής ψυχικό σοκ.

Πρόταση της κυρίας Καραπάνου είναι η προσπάθεια μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων με την εκπαίδευση, την αυστηροποίηση του νομοθετικού πλαισίου και την αστυνόμευση.

Ο κ. Αναγνώστης Τσίλης στις 14 Μαΐου 2014, 40 χιλιόμετρα έξω από την Καβάλα γύριζε με τη μηχανή του προς το σπίτι του, τελειώνοντας την εργασία του. Ξαφνικά ήρθε ένα αυτοκίνητο τρέχοντας με 180 χιλιόμετρα, τον χτύπησε, του έκοψε ακαριαία το πόδι κάτω από τον αστράγαλο και του έσπασε τη λεκάνη. Μάλιστα ο οδηγός του αυτοκινήτου τον εγκατέλειψε. Για 5 λεπτά είχε πάθει σοκ και ήταν μόνος του στον δρόμο. Στη συνέχεια έγινε κλήση στο Κέντρο Υγείας για να έρθει το ασθενοφόρο, όμως δεν υπήρχε οδηγός στο ασθενοφόρο.

Αυτό που πρέπει να αλλάξει, σύμφωνα με τον ίδιο, είναι «η νοοτροπία μας». Όταν βγούμε για μία νυχτερινή έξοδο και καταναλώσουμε αλκοόλ, γιατί να πάρουμε το αμάξι; Να πάρουμε ένα ταξί. Να αλλάξει η νοοτροπία μας στο να μην περάσουμε ένα STOP ή ένα κόκκινο φανάρι, απλά, για να πάμε πέντε λεπτά πιο γρήγορα στη δουλειά μας. Επίσης, αυτό που θα ήθελα να τονίσω είναι ότι τα οχήματα δεν είναι παιχνίδι, αλλά για να μας κάνουν τη ζωή πιο εύκολη.

Ο κ. Παναγιώτης Κασαπίδης, τον Φεβρουάριο του 2000, πηγαίνοντας στη δουλειά του, ένα Ι.Χ αυτοκίνητο παραβίασε το σήμα του STOP με αποτέλεσμα να υπάρξει σύγκρουση και ο τραυματισμός του (θλαστικά τραύματα στο κάτω δεξιό άκρο στο πόδι κάτω χαμηλά, ράμματα κ.λπ.).

Προτείνει να θεσμοθετηθεί ένα πλαίσιο, το οποίο να προβλέπει εκπαίδευση και μετά την απόκτηση διπλώματος.

Η κυρία Ειρήνη Νικολοπούλου είχε τροχαίο ατύχημα στις 16 Αυγούστου του 2019, στην Εθνική Οδό Ιωαννίνων - Αθηνών. Αίφνης μπροστά της «άναψαν κόκκινα φώτα» και φρέναρε, για να μην καρφωθεί στο μπροστινό αυτοκίνητο και να αποφύγει την σύγκρουση.

Βρέθηκε να ολισθαίνει και να σέρνεται στο οδόστρωμα και η μοτοσυκλέτα της αλλού. Κατευθύνθηκε προς το κράσπεδο της διαχωριστικής λωρίδας, όπου και σταμάτησε χτυπώντας το κεφάλι της και τον ώμο της. Έπαθε σοβαρή κάκωση και συντριπτικό κάταγμα της κεφαλής του βραχιονίου, ακολούθησαν χειρουργείο και ... βίδες. Έμεινε εκτός εργασίας για πεντέμισι μήνες.

Κατά τη γνώμη της θα είχε αποσοβηθεί το δικό της τροχαίο, αν υπήρχε ένας στρογγυλός κόμβος. Επίσης, κάνει λόγο για «κακό οδόστρωμα», ενώ την «βασανίζει» -όπως λέει- κι η δικιά της συνυπευθυνότητα. Προτείνει το σύστημα Εκπαίδευσης Οδηγών να αλλάξει εκ βάθρων και επισημαίνει πως η αλλαγή της κουλτούρας και της εκπαίδευσης είναι πάρα πολύ σημαντική.

Ο κ. Νίκος Διαμαντόπουλος είχε ατύχημα στις 19 Αυγούστου 2022 σε ένα κατηφορικό δρόμο στη Λήμνο. Ένας αγρότης 73 χρονών από το αντίθετο ρεύμα αποφάσισε να στρίψει μπροστά του την τελευταία στιγμή για να μπει σε ένα βενζινάδικο που ήταν στα δεξιά του. Η σύγκρουση ήταν αναπόφευκτη. Το ατύχημα συνέβη γύρω στις 19.30' το απόγευμα. Το βράδυ, λίγο μετά τα μεσάνυχτα, αποφασίστηκε να τον μεταφέρουν με Super Puma στην Αλεξανδρούπολη, όπου παρέμεινε 52 μέρες.

Ο κ. Ιωάννης Χατζηϊωάννου στις 12 Αυγούστου του 2024 κατευθυνόταν από τη Θήβα προς τη Χαλκίδα, στο ύψος της Ριτσώνας. Ξαφνικά ένα αυτοκίνητο παραβίασε το απαγορευτικό για αριστερά, τη διπλή γραμμή, το STOP και την υποχρεωτική πορεία δεξιά, βγαίνοντας χωρίς να κοιτάξει. Ο κ. Χατζηϊωάννου έπεσε πάνω του χωρίς καν να προλάβει να φρενάρει. Έχει κάποιο πρόβλημα στο πόδι και στη μέση.

Ζητά να ξεκινήσει μεγάλος αγώνας από τα σχολεία, για την οδική συμπεριφορά.

4. ΨΗΦΙΑΚΑ ΒΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Σε εξέλιξη βρίσκεται τα τελευταία χρόνια από το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης το έργο του μετασχηματισμού των διαδικασιών που αφορούν στην οδική συμπεριφορά και την οδική καθημερινότητα.

Μεταξύ άλλων, όπως ενημέρωσε την Επιτροπή ο αρμόδιος Υφυπουργός, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης, έχουν υλοποιηθεί ψηφιακά και υλοποιούνται με την πλέον σύγχρονη τεχνολογία τα ακόλουθα:

- Περίπου 2.000.000 πολίτες έχουν το δικό τους wallet στο κινητό, 800.000 αυτών έχουν και το δίπλωμα οδήγησης τους.
- Εκδόθηκαν περισσότερες από 700.000 προσωρινές άδειες οδήγησης.
- Τα στοιχεία των πολιτών στο μητρώο των αδειών οδήγησης ενημερώνονται, προκειμένου να μπορούν να χρησιμοποιήσουν το gov gr wallet.
- Αντικαθίστανται τα αντίγραφα των αδειών οδήγησης.
- Ανανεώνονται οι άδειες οδήγησης.
- Εκδίδονται αντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας.
- Μεταβιβάζονται επιβατικά και δίκυκλα ιδιωτικής χρήσης.
- Εκδίδεται το πιστοποιητικό ταξινόμησης και έκδοσης νέας άδειας κυκλοφορίας οχήματος.
- Εκδίδεται, ανανεώνεται και αντικαθίσταται η κάρτα ψηφιακού ταχογράφου.
- Υπάρχει πλέον ο ηλεκτρονικός φάκελος κάθε οχήματος, μέσω συγκεκριμένης υπηρεσίας που ο πολίτης μπορεί να έχει πρόσβαση στο σύνολο της πληροφορίας γύρω από το όχημά του.

Ειδικά όσον αφορά την οδική ασφάλεια, η τεχνολογία μπορεί να μας βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό και απόλυτα στοχευμένα.

Είναι εφικτή η παρουσίαση των τεχνολογιών ανωνυμοποιημένων δεδομένων, οι οποίες προσφέρουν τη δυνατότητα σε κάθε κράτος και κάθε αρμόδια αρχή να διαχειρίζεται οδηγικές συμπεριφορές, χωρίς αυτό να συνδέεται απαραίτητα με τον οδηγό - σημαντικό για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Μέσω της τεχνολογίας μπορούμε να γνωρίζουμε ακριβώς τα σημεία, τις ώρες των ατυχημάτων, τις μέρες των ατυχημάτων, τις καιρικές συνθήκες της ημέρας των ατυχημάτων, πιθανές άλλες συνθήκες κυκλοφοριακές ή άλλες. Έτσι, είναι δυνατόν με αλγορίθμους τεχνητής νοημοσύνης να εξάγουμε συμπεράσματα, τα οποία θα πάρουν το Υπουργείο Μεταφορών και η Διεύθυνση Τροχαίας, λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα για την προστασία των ανθρωπίνων ζωών.

Επίσης, είναι δυνατόν ο έλεγχος από το κράτος και ο περιορισμός της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Υπάρχουν πλέον οι τεχνολογικές δυνατότητες ώστε μέσα από τα smartphones να πληροφορηθούμε ποιος έχει κινητό σε μη επιτρεπτή χρήση την ώρα της οδήγησης.

Ήδη, εξάλλου, λειτουργεί η εφαρμογή η οποία βλέπει την απότομη αλλαγή στην ταχύτητα ενός κινητού, προφανώς μέσα από τον live εντοπισμό του GPS και διασυνδέεται, στέλνοντας ειδοποιήσεις στο 112 εφόσον γίνει ένα δυστύχημα. Αυτή η τεχνολογία μπορεί να συνδεθεί με το ΕΚΑΒ. Θα μπορούσε δηλαδή το ΕΚΑΒ να λαμβάνει αυτόματες ειδοποιήσεις όταν υπάρχει μεγάλη πιθανότητα δυστυχήματος.

Ενδιαφέρουσα πρόταση είναι αυτή της σύνδεσης του Point System μέσα από το Wallet. Η σύνδεση του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) μαζί με το Gov.gr Wallet και το δίπλωμα μπορεί να αυτοσυγκρατήσει όλους τους οδηγούς από παραβατικές συμπεριφορές.

Ταυτόχρονα, οι κλήσεις μπορούν να λάβουν ψηφιακή μορφή. Ο πολίτης στη θυρίδα του στο Gov.gr, θα μπορεί να έχει την παράβαση, το πρόστιμο το οποίο θα του επιβληθεί και τη δυνατότητα πληρωμής με πολύ απλό τρόπο.

Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με την ενημέρωση που παρείχε στην Επιτροπή ο κ. Κυρανάκης, οι παραπάνω εφαρμογές, σε συνδυασμό με τις κάμερες οδικής κυκλοφορίας, με τα μεγάλα δεδομένα (Big data) τα οποία θα ληφθούν από τα καινούργια τύπου αυτοκίνητα, με τα ακριβή στοιχεία για σημεία ατυχημάτων, καθώς και με την τεχνητή νοημοσύνη πάνω σε κάμερες οδικής κυκλοφορίας, μπορούν να συνθέσουν ένα σκηνικό στο οποίο θα εξάγουμε όλοι μαζί πολύ πιο ασφαλή συμπεράσματα, χωρίς να βασιζόμαστε σε κοινές εμπειρικές παραδοχές.

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Μεγάλο μέρος των συνεδριάσεων της Επιτροπής αφιερώθηκε στην ενημέρωση που παρείχαν στα μέλη της εκπρόσωποι φορέων, οι οποίοι έχουν άμεση σχέση με την οδηγική συμπεριφορά και την οδική ασφάλεια. Μάλιστα κατέθεσαν και ενδιαφέρουσες προτάσεις προς συζήτηση στον δημόσιο διάλογο, με στόχο τον μέγιστο δυνατό περιορισμό των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων.

Συγκεκριμένα:

Στις 30 Νοεμβρίου 2023 τοποθετήθηκαν ενώπιον της Επιτροπής μέλη του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσυκλέτας «ΜΟΤΟΘΕΣΙΣ». Μεταξύ άλλων, πρότειναν τα εξής:

- Η χρήση του κράνους να μη συνδέεται με τον παράγοντα του φόβου.
- Το κόστος του εξοπλισμού για τον οδηγό και τον επιβάτη μοτοσυκλέτας να μειωθεί, με χαμηλότερο Φ.Π.Α., στο 13%, όπως συμβαίνει με το κράνος.
- Να αυξηθεί ο χρόνος εξέτασης στο δρόμο με τη μοτοσυκλέτα.
- Το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα να αποκτήσει την πραγματική σημασία των λέξεων. Σημαίνει, όχι μόνο το «δημιουργώ», αλλά το «συντηρώ», το «εποπτεύω» και «επεμβαίνω».
- Η επανεξέταση των οδηγών να συνδυάζεται με κάποιο κίνητρο.

Στις 12 Δεκεμβρίου 2023 τα μέλη της Επιτροπής υποδέχθηκαν και άκουσαν τις θέσεις της κυρίας Βασιλικής Δανέλλη – Μυλωνά, προέδρου του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς». Έθεσε στο τραπέζι της συζήτησης, ανάμεσα στα άλλα, τα ακόλουθα:

- Θα πρέπει η οδική ασφάλεια να αποτελεί πολιτική προτεραιότητα και να αναγνωρίζεται ως πολύτιμο δημόσιο αγαθό. Θα πρέπει να ιεραρχηθούν στο σχεδιασμό του στρατηγικού σχεδίου και στους μηχανισμούς συλλογής και ανάλυσης δεδομένων για τα τροχαία συμβάντα, να γίνει στοχοθέτηση και συντονισμός των εμπλεκόμενων φορέων με επαρκή χρηματοδότηση για την υποστήριξη της υλοποίησης των σχεδίων δράσης και προσαρμογή σε διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα για εφαρμογή πολιτικών και των βασικών δεικτών απόδοσης της οδικής ασφάλειας.

- Οι «νύχτες χωρίς ατυχήματα» που γίνονται κάθε Οκτώβριο, με τη διεξαγωγή «φιλικών αλκοτέστ», θα μπορούσαν να έχουν την αιγίδα της Επιτροπής, προκειμένου να φτάσει το μήνυμα πιο δυνατά για την οδική ασφάλεια και για τα θέματα του αλκοόλ.
- Συστηματικότερη πραγματοποίηση της διαθεματικής σύνδεσης, με πιο ενεργή συμμετοχή από τα σχολεία.
- Αυστηρότερη εφαρμογή της νομοθεσίας.
- Σε κάποια θέματα να γίνει αναπροσαρμογή του Κ.Ο.Κ.
- Οι δήμοι θα πρέπει να δώσουν έμφαση στο θέμα των υποδομών και της ενίσχυσης αυτών.

Στις 18 Δεκεμβρίου 2023, τα μέλη της Επιτροπής ενημερώθηκαν για τη δημιουργία Ακαδημίας Οδικής Ασφάλειας από τα μέλη της νεοσύστατης Ελληνικής Μοτοσικλετιστικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.ΜΟΤ.Ο). Οι προτάσεις τους, μεταξύ άλλων, ήταν οι παρακάτω:

- Να εφαρμοστεί άμεσα ένα moto safe pass, ένα voucher δηλαδή για τους μοτοσικλετιστές, με το οποίο θα μπορεί κάποιος να αγοράσει εξοπλισμό ασφαλείας, με προδιαγραφές, από εγκεκριμένα καταστήματα και να μπορεί να χρησιμοποιήσει κράνος, παντελόνι, μπουφάν, γάντια και μπότες.
- Στους αγώνες μοτοσικλέτας, οι οδηγοί έχουν αερόσακους στη στολή που φοράνε. Θα μπορούσε να εφαρμοστεί κάτι τέτοιο, αν το κόστος δεν ήταν τεράστιο, στους αστυνομικούς, οι οποίοι κινούνται κάθε μέρα με υψηλή ταχύτητα στον αστικό ιστό, με μεγάλο κίνδυνο για τις ζωές τους.
- Να ενισχυθεί η συνεργασία με την επιστημονική κοινότητα, κυρίως, με την πανεπιστημιακή κοινότητα, βελτιώνοντας μηχανήματα που μετράνε μέχρι και την ολισθηρότητα του δρόμου.
- Να ενισχυθεί η συνεργασία με τις Σχολές Οδηγών σε πανελλήνιο επίπεδο για την εκπαίδευση των νέων οδηγών.
- Να είναι πιο στενή η συνεργασία με τους δήμους, τις περιφέρειες και τις τοπικές ομάδες για την παρατήρηση και αντιμετώπιση διαφόρων προβλημάτων.
- Να υλοποιηθεί το Μητρώο Έργων στους δρόμους για την ενημέρωση των πολιτών με χρήσιμα στοιχεία.
- Να βελτιωθούν οι μπαριέρες ασφαλείας.

- Να βελτιωθούν οι υποδομές και να υπάρξει περαιτέρω εκπαίδευση της αστυνομίας.
- Να διευκολύνονται τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων για να προσφεύγουν στη δικαιοσύνη.
- Να θεσπιστεί μία λωρίδα που θα είναι μόνο για μοτοσικλέτες και κάποιο e-pass για να μπορούν να περνούν πιο εύκολα τα διόδια.

Στις 27 Φεβρουαρίου 2024, την Επιτροπή ενημέρωσε το προεδρείο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ).

Πρότειναν τα εξής:

- Την προσπάθεια για αλλαγή κουλτούρας και νοοτροπίας στα νέα παιδιά.
- Το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής να μπει σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης, νηπιαγωγείο, δημοτικό.
- Αυστηρή αστυνόμευση και κάμερες καταγραφής.
- Μείωση του ορίου ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές από 50 χιλιόμετρα σε 30 χιλιόμετρα.
- Να βρεθούν τεχνολογικές εφαρμογές οι οποίες να διακόπτουν τη χρήση του κινητού κατά τη διάρκεια της οδήγησης και ενδεχομένως να αφήνουν μόνο το Bluetooth ή τον πλοηγό. Οι υπόλοιπες εφαρμογές δεν θα πρέπει να είναι ανοιχτές.
- Αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και η κατασκευή σύγχρονων.
- Να συνδεθεί το ΑΜΚΑ του καθενός με το Υπουργείο Μεταφορών, έτσι ώστε, σε περιπτώσεις που κάποιος αν κάνει χρήση φαρμάκων που δεν του επιτρέπουν την οδήγηση, να αφαιρείται η άδεια οδήγησης και νωρίτερα των 65 ετών.
- Δημιουργία σποτ και δράσεων για την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών σε επιμορφωτικά θέματα και σε θέματα οδικής ασφάλειας.
- Χρηματοδοτήσεις.
- Επαναπροσδιορισμός της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης.
- Να καταρτιστεί ένα συστηματικό πρόγραμμα επιθεώρησης και συντήρησης των οδών, των οδοστρωμάτων, των πεζοδρομίων και όλων των παρόδιων στοιχείων.

- Να μελετηθούν σωστά οι απαραίτητες παρεμβάσεις στην οδική υποδομή και στη συνέχεια να ενταχθούν στα σχέδια αναπλάσεων και να εφαρμοστούν σωστά.
- Να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης, που θα καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων περιορίζοντας, την παράνομη στάθμευση και αιτίες τροχαίων ατυχημάτων.
- Να παρεμβαίνουν σε εκστρατείες ενημέρωσης του κοινού για οτιδήποτε σχετίζεται με την οδική ασφάλεια.
- Να γίνεται ενημέρωση για τις όποιες αλλαγές στη νομοθεσία.
- Να υλοποιούνται προγράμματα που αφορούν τη «Δια Βίου Εκπαίδευση».
- Να υπάρξει ενίσχυση της αστυνόμευσης.
- Να ενισχυθούν οι έλεγχοι για παράτυπη, παράνομη έκδοση αδειών οδήγησης.
- Αναβάθμιση του πτυχίου εκπαιδευτή οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής.
- Αύξηση μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης, ίσως και ανά ηλικία.
- Να μπουν ειδικά μαθήματα, βραδινά, σε αυτοκινητόδρομο και ενδεχομένως να θεσπιστούν και παραπάνω μαθήματα.

Στις 29 Φεβρουαρίου 2024, αφιερώσαμε τη συνεδρίαση της Επιτροπής μας στη Δια Βίου Εκπαίδευση στην Κυκλοφοριακή Αγωγή.

Ενημέρωσαν τα μέλη της Επιτροπής ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΣΕΟ) και οι συνιδρυτές του ανεξάρτητου εκπαιδευτικού μη κερδοσκοπικού οργανισμού «Education in urban Mobility and road Safety (E.M.SA).

Ανάμεσα στις θέσεις που έθεσαν προς συζήτηση είναι οι εξής:

- Όριο ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές 30 Km/h (χιλιόμετρα την ώρα) και σε οδούς που γειτνιάζουν με σχολεία 20 Km/h (χιλιόμετρα την ώρα).
- Θεσμοθέτηση 0% αλκοόλ, 0% ψυχοτρόπες ουσίες κατά την οδήγηση, οτιδήποτε οχήματος και ποδηλάτου.
- Απαγόρευση οδήγησης μετά από χρήση αλκοόλ ή άλλων ψυχοτρόπων ουσιών, εφαρμόζοντας μηχανισμό κλειδώματος ξεκλειδώματος του οχήματος.
- Απενεργοποίηση σήματος GSM στο αυτοκίνητο.
- Κλείδωμα της ανώτατης ταχύτητας του οχήματος, σύμφωνα με τον τύπο του

+10%, για τα επιβατηγά αυτοκίνητα 130 +10%.

- Κάθε πρόστιμο που επιβάλλεται για την παράβαση κανόνων οποιουδήποτε χρησιμοποιεί το δρόμο, να έχει επιμεριστική ιδιότητα, εκτός από χρηματικό πρόστιμο, να συνοδεύεται και με επανένταξη, αλλά και με κοινωνική εργασία. Ήτοι, υποχρέωση του παραβάτη να παρακολουθήσει μαθήματα επικαιροποίησης και επανένταξης σε Πιστοποιημένα Κέντρα Εκπαίδευσης, σε σχέση με την παράβαση την οποία έκανε και πιθανόν να μην ήξερε ότι είναι παράβαση.
- Κοινωνική εργασία ανάλογα με την παράβαση και υποχρεωτική συμμετοχή σε προγράμματα εξυπηρέτησης των ανθρώπων, που έχουν υποστεί κακώσεις, σωματικές βλάβες ή αναπηρίες από τροχαία, αλλά και υποστήριξη διαχείρισης κυκλοφορίας, σε χώρους όπου εκτελέστηκε η παράβαση.
- Θέσπιση ενός νέου ταμείου, του Ταμείου Εκπαίδευσης Κινητικότητας και Οδικής Ασφάλειας όπου θα κατατίθενται όλα τα χρηματικά πρόστιμα, όπως επίσης και ένα ποσοστό από τα διόδια και τα καύσιμα.
- Αντικατάσταση του Διπλώματος Οδήγησης με το Δίπλωμα Κινητικότητας.
- Ο εκπαιδευτής Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής να μπει στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και να ιδρυθεί σχολή στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, Κινητικότητας και Οδικής Ασφάλειας, πενταετούς φοίτησης.
- Αναβάθμιση του επαγγέλματος του εκπαιδευτή οδήγησης κυκλοφοριακής αγωγής.
- Να ορίσουμε τους βασικούς δρόμους που υπάρχουν στην Ελλάδα σε τέσσερις κατηγορίες. Δρόμοι σε κατοικημένη περιοχή, «συλλεκτίριοι» δρόμοι, κεντρικές αρτηρίες και οδικοί άξονες.
- Κατασκευή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με «καλίγωμα» σε όλο το μήκος τους.
- Ασφαλής μετακίνηση των παιδιών στα σχολεία τους, με την κατασκευή πεζόδρομων, ποδηλατοδρόμων, χώρων ασφαλούς πρόσβασης.
- Συνεχώς καταρτισμένοι εκπαιδευτές που να γνωρίζουν το χειρισμό των ψηφιακών εργαλείων, των εποπτικών μέσων, να μπορούν να κάνουν διαδραστική εκπαίδευση, να κεντρίζουν το ενδιαφέρον των μαθητών, των ενηλίκων και όλων των πολιτών.
- Σχεδίαση και Ανάπτυξη Καινοτόμων Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και κατ' επέκταση της

Κυκλοφοριακής Αγωγής έως δεξιότητα στον ενήλικο πληθυσμό.

Στις 17 Απριλίου 2024, τα μέλη της Επιτροπής ενημερώθηκαν από τον Σύνδεσμο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης (ΠΑΜΘ).

Κάποιες από τις σκέψεις και τις προτάσεις που κατατέθηκαν είναι οι ακόλουθες:

- Το 2024 να ονομαζόταν έτος κυκλοφοριακής αγωγής, κατά το οποίο να υπήρχαν δράσεις στα σχολεία όλων των βαθμίδων.
- Άμεση εφαρμογή των ψηφισμένων νόμων.
- Δημιουργία επιτροπών κυκλοφορίας και ελέγχων σε όλους τους δήμους της χώρας.
- Να σταματήσει το φαινόμενο λανθασμένων παρεμβάσεων στους δρόμους για την κυκλοφορία των οχημάτων, που αντί να φέρνουν θετικά αποτελέσματα, οδηγούν στο αντίθετο.
- Περαιτέρω αυστηροποίηση του Κώδικα.
- Έξυπνοι φωτεινοί σηματοδότες με χρονόμετρα.
- Σποτ στα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας σε πιο τακτά διαστήματα.

6. PROJECT VISION ZERO – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής επεξεργάστηκε και κατέθεσε στην Κυβέρνηση ένα μακρόπννο σχέδιο, το «Project Vision Zero»¹, για την εξάλειψη των νεκρών σε οδικά ατυχήματα έως το 2050, μέσω της βελτίωσης των Δεικτών Επίδοσης της οδικής ασφάλειας.

Το σχέδιο παρουσιάστηκε κατά τη διάρκεια σύσκεψης στο Μέγαρο Μαξίμου, υπό την προεδρία του Πρωθυπουργού κ. Κυριάκου Μητσοτάκη και τη συμμετοχή του Προέδρου της Ε.Μ.Ε. Οδικής Ασφάλειας κ. Μακάριου Λαζαρίδη.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το σχέδιο, προτείνονται τα εξής νέα μέτρα οδικής συμπεριφοράς:

- Ένταξη του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης (περιλαμβάνεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021 - 2030).
- Επιβράβευση των συνεπών οδηγών.
- Δημιουργία ενός ενιαίου Οργανισμού για την οδική ασφάλεια.
- Δια βίου εκπαίδευση και μάθηση των οδηγών.
- Εξέταση επιβολής ηλικιακού ορίου στους οδηγούς για ανανέωση του διπλώματος (σε συνάρτηση με την σωματική και πνευματική τους υγεία).
- Ανάπτυξη συστήματος καταγραφής χωρικών στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων (μέσω δημιουργίας app).
- Εκ βάθρων αλλαγή του συστήματος εκπαίδευσης των οδηγών και κατά συνέπεια του τρόπου χορήγησης των διπλωμάτων.
- Να είναι υποχρεωτική η πώληση της μηχανής με κράνος (όπως δεν πωλείται αυτοκίνητο χωρίς ζώνη) με μερική κρατική επιδότηση.
- Να βγαίνει η μοτοσικλέτα από το κατάστημα μαζί με την πινακίδα, όπως ακριβώς γίνεται με το αυτοκίνητο, καθώς σύμφωνα με τους ειδικούς, η

¹ Βλ. Παράρτημα της παρούσας Έκθεσης.

αντίθετη πρακτική δημιουργεί άμεσα την αίσθηση της παραβατικότητας.

- Σχετικά με την ΚΥΑ 72555/2023 των Υπουργείων Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη, που αφορά την προστασία των εργαζομένων στη διανομή (delivery), πρέπει να γίνουν δύο σημαντικές προσθήκες:

Αφενός, εκτός από τις προδιαγραφές που θα πρέπει να φέρουν τα κράνη και ρητώς αναφέρονται στην ΚΥΑ, εξίσου σημαντικές είναι οι ελάχιστες προδιαγραφές του λοιπού εξοπλισμού του αναβάτη, όπως ο ρουχισμός, τα γάντια και τα υποδήματα.

Αφετέρου, να προβλεφθεί η ατομική χρήση του εξοπλισμού προστασίας του εργαζόμενου προκειμένου να αποφευχθεί η μείωση της αποτελεσματικότητάς του.

- Δημιουργία ειδικού κωδικού στους προϋπολογισμούς των Δήμων, έτσι ώστε τα χρήματα που εισπράττονται από τις κλήσεις εντός των ορίων τους να επιστρέφουν στις τοπικές κοινωνίες μέσα από έργα οδικής ασφάλειας (βελτίωση οδών, σήμανση, διαγράμμιση).
- Παροχή ενός «moto safe pass» για τους μοτοσικλετιστές, που θα τους δίνεται η δυνατότητα να αγοράσουν εξοπλισμό ασφαλείας, με προδιαγραφές, από εγκεκριμένα καταστήματα.
- Υλοποίηση του Μητρώου έργων στους δρόμους. Να μπορεί, δηλαδή, οποιοσδήποτε να γνωρίζει πού γίνονται εργασίες, από ποιους, το χρονικό πλαίσιο, ποιος είναι ο υπεύθυνος ασφαλείας (μέσω app).
- Δυνατότητα απόκτησης διπλώματος κατά περίπτωση από ΑμεΑ, όπως συμβαίνει στη Γαλλία, στην Αγγλία και στη Γερμανία.
- Χρήση των πατινιών. Πρέπει να μπουν σαφή όρια για το πώς χρησιμοποιούνται, από ποιους αλλά και πώς έχουν έρθει στη διάθεση του καθενός.
- Ψηφιακή διακυβέρνηση (συνεργασία με Υφυπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης κ. Κωνσταντίνο Κυρανάκη): α. Σύνδεση ΣΕΣΟ (point system) με το δίπλωμα στο gov.gr wallet, β. Ψηφιακές κλήσεις και ψηφιακές πληρωμές, γ. Σύστημα «112» για τους ελληνικούς δρόμους, με σκοπό τη διαχείριση οδικών ατυχημάτων και τη διασύνδεση με το ΕΚΑΒ.

- Σύνδεση Τεχνητής Νοημοσύνης (A.I.) με την οδική ασφάλεια.
- Τρόποι περιορισμού της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης, πάντα μέσα στα όρια που επιτάσσει η κοινή λογική και ο σεβασμός στα ανθρώπινα δικαιώματα και στα προσωπικά δεδομένα.
- Σύνδεση YOUTH PASS με μαθήματα σε σχολές οδηγών (διερεύνηση δυνατότητας αύξησης του YOUTH PASS από 200 έως 300 ευρώ).

Το «Project Vision Zero» συμβάλλει στο συνολικό σχέδιο της Πολιτείας μέσα από την υλοποίηση της εθνικής επικοινωνιακής πολιτικής και με ορίζοντα 10 ετών. Κάτω από την ομπρέλα του θα πραγματοποιηθεί ο σχεδιασμός και η υλοποίηση επικοινωνιακών καμπανιών ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης για το ευρύ κοινό, καθώς και δράσεων ενημέρωσης και εκπαίδευσης συγκεκριμένων ομάδων πολιτών.

Για την επικοινωνιακή επιτυχία του εγχειρήματος, θα πρέπει να δημιουργήσουμε ένα σαφές επικοινωνιακό αφήγημα με ένα κεντρικό μήνυμα που θα είναι εύκολα κατανοητό και σίγουρα αξιομνημόνευτο.

Παράλληλα, διαχέουμε το μήνυμά μας με συνέπεια και διάρκεια, ενώ επιδιώκουμε την αμφίδρομη και βιωματική επικοινωνία με το κοινό μας.

Συγκεκριμένα, βήμα προς βήμα:

- Συγκεντρώνουμε όλη την πληροφορία σε έναν προορισμό για το γενικό κοινό. Δημιουργούμε την ιστοσελίδα «Vision Zero Greece» και αναπτύσσουμε την ψηφιακή μας παρουσία στα Social Media.
- Δημιουργούμε ένα πανελλαδικό δίκτυο συνεργασιών «Vision Zero Network» (φορέων, συλλόγων, οργανώσεων, υποστηρικτών από τον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα) με σκοπό τη διάχυση της πληροφορίας σε ειδικά κοινά.
- Δημιουργούμε ένα πλάνο δράσεων με βιωματικό χαρακτήρα, τα «Vision Zero Communities» τα οποία κάνουμε εύκολα προσβάσιμα στο κοινό σε συνεργασία με την Google. Δημιουργούμε δηλαδή, τον εικονικό χάρτη του «Vision Zero Greece» μέσω του οποίου οι χρήστες αναζητούν τα φυσικά ή ψηφιακά σημεία για webinars και σεμινάρια.
- Λανσάρουμε την Εθνική Καμπάνια ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης του κοινού σε παραδοσιακά και ψηφιακά μέσα, την οποία συντηρούμε μέσα στον χρόνο.
- Τροφοδοτούμε διαρκώς τα owned κανάλια επικοινωνίας μας.

Για να πετύχουμε το στόχο μας, απαιτούνται:

- Εκπαίδευση και Ενημέρωση: Οργάνωση σεμιναρίων και εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους οδηγούς, τους πεζούς και τους ποδηλάτες.
- Τεχνολογική Καινοτομία: Συνεργασία με εταιρείες αυτοκινήτων για την ενσωμάτωση προηγμένων συστημάτων ασφαλείας στα οχήματα.
- Κοινωνική Συμμετοχή: Καλούμε τους πολίτες να συμμετέχουν σε προγράμματα καθαρισμού οδών και σε ομάδες ασφαλούς οδήγησης ποδηλάτου στην πόλη.
- Συνεργασία με τις Αρχές: Διατήρηση στενής επαφής με τις τοπικές αρχές για την αντιμετώπιση ειδικών προβλημάτων και τη βελτίωση της υποδομής.

Παράλληλα, προτείνονται και οι εξής ενέργειες:

- Εκδηλώσεις, υπό την αιγίδα της Βουλής των Ελλήνων, παρουσίασης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021 - 2030 στις έδρες των 13 Περιφερειών.
- Εβδομαδιαία εκπομπή για την οδική ασφάλεια στη Βουλή TV, η οποία σε συνέχεια θα παίζει στα μεγαλύτερα τηλεοπτικά δίκτυα της Περιφέρειας.
- Δημιουργία υλικού ευαισθητοποίησης νέων ανθρώπων που θα δίνεται κατά τη διάρκεια των σχολικών επισκέψεων στη Βουλή (περίπου 120 σχολεία επισκέπτονται τη Βουλή ανά μήνα). Το υλικό αυτό κάποιες φορές μέσα στον μήνα θα συνοδεύεται από συζητήσεις των νέων με πολίτες - θύματα τροχαίων ατυχημάτων.
- Εκδηλώσεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής σε όλη την Ελλάδα.
- Επισκέψεις σε σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με πολίτες - θύματα τροχαίων ατυχημάτων, για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μαθητών.
- Συνεργασία με νέους Influencers, οι οποίοι θα μεταφέρουν το μήνυμα «Όραμα μηδέν ατυχήματα – μηδέν νεκροί».
- Συνεργασία με εξειδικευμένα MME (περιοδικά, site) που θα επικοινωνούν τα συγκεκριμένα μηνύματα.

Άλλες στοχευμένες δράσεις μπορούν να είναι οι ακόλουθες:

- Ένθετες συνεντεύξεις γιατρών του ΚΑΤ που θα αναφέρονται σε περιπτώσεις σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων και για το πώς προκλήθηκαν. Οι γιατροί

μπορούν να δίνουν και διαλέξεις στις επισκέψεις στη Βουλή.

- Συνεργασία με το ΣΑΤΑ και τους υπόλοιπους συνδέσμους ταξί ανά Περιφέρεια και την Ελληνική Βουλή, όπου θα συναφθεί συμφωνία για μειωμένο τιμολόγιο, σε άτομα ηλικιών 18-24, που θα αφορά συγκεκριμένες ημέρες της εβδομάδας (Παρασκευή - Σάββατο). Αυτή η ενέργεια, στοχεύει στο να επιστρέφουν οι νέοι στα σπίτια τους με ασφάλεια τις νυχτερινές ώρες. Θα μπορούσε να γίνει η εφαρμογή μέσω του gon.gr ώστε να αποφευχθούν παρανομίες.
- Κεντρική συμφωνία με την Εν.Ε.Α.Π. (αλκοολούχα ποτά), έτσι ώστε να τοποθετηθεί το κεντρικό μήνυμα της καμπάνιας στις συσκευασίες τους, όπως αντίστοιχα με τα προϊόντα καπνού.

7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ²

ο Ανδρέας Παναγιωτόπουλος, Α' Αντιπρόεδρος της Επιτροπής

Η οδική ασφάλεια έχει εξελιχθεί σε παγκόσμιο ζήτημα δημόσιας υγείας τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν κύρια αιτία θανάτου για τους νέους 15-29 ετών, γεγονός που μας υπενθυμίζει την αναγκαιότητα για κυκλοφοριακή παιδεία από πολύ μικρές ηλικίες.

Ειδικότερα:

- Περίπου 1,19 εκατομμύρια άνθρωποι παγκοσμίως πεθαίνουν κάθε χρόνο από τροχαία ατυχήματα.
- Οι τραυματισμοί από τροχαία ατυχήματα είναι μια από τις κύριες αιτίες θανάτου για παιδιά και νέους ενήλικες ηλικίας 15-29 ετών.
- Το 92% των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων παγκοσμίως συμβαίνουν σε χώρες με χαμηλά και μεσαία εισοδήματα, παρόλο που στις χώρες αυτές κυκλοφορεί το 60% των οχημάτων παγκοσμίως.
- Περισσότεροι από τους μισούς θανάτους από τροχαία δυστυχήματα αφορούν ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των πεζών, των ποδηλατών και των μοτοσικλετιστών.
- Τα τροχαία δυστυχήματα κοστίζουν στις περισσότερες χώρες το 3% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος τους.

Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών έχει θέσει τον φιλόδοξο στόχο να μειωθεί στο μισό ο παγκόσμιος αριθμός των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2030.³

Παρόμοιο στόχο έχει θέσει και η Ευρωπαϊκή Ένωση για μείωση από το 2019 έως το 2030 κατά το ήμισυ των θανατηφόρων ατυχημάτων με τελικό στόχο τον μηδενισμό των θανατηφόρων και σοβαρών ατυχημάτων (vision zero) μέχρι το

² Οι προτάσεις που διατυπώθηκαν από Βουλευτές – Μέλη της Επιτροπής κατά τη διάρκεια της από 30.9.2024 συνεδρίασης με θέμα τη συζήτηση και έγκριση της Έκθεσης της Επιτροπής, περιλαμβάνονται στα πρακτικά της εν λόγω συνεδρίασης..

³ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

2050. Πρόκειται για έναν στόχο που συζητήσαμε και στην Επιτροπή μας, η οποία επεξεργάστηκε και κατέθεσε στην Κυβέρνηση ένα μακρόπνοο σχέδιο, το «Project Vision Zero», μέσω της βελτίωσης των Δεικτών Επίδοσης της οδικής ασφάλειας.

Ωστόσο, αν και τα οδικά ατυχήματα στην ΕΕ είναι χαμηλά σε σχέση με το παγκόσμιο επίπεδο, η επίτευξη των στόχων του 2030 και 2050 μοιάζει να είναι δύσκολη. Στις 19 Ιουνίου 2024 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας των Μεταφορών (ETSC) δημοσιοποίησε την 18^η έκθεση του για την οδική ασφάλεια στην Ευρώπη το 2023⁴. Για μια ακόμα χρονιά οι θάνατοι και οι τραυματισμοί από τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη απέχουν πολύ από τους στόχους που τέθηκαν τόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Έχασαν τη ζωή τους 20.418 άνθρωποι στους δρόμους της ΕΕ το 2023, μια μείωση 1% σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά, τη στιγμή που ήταν απαραίτητη η μείωση κατά 6,1%, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος για μείωση 50% έως το 2030.

Όσον αφορά στην Ελλάδα, έχουμε μέσα στο 2023 μεγάλο αριθμό νεκρών που φτάνει τους 621 συμπολίτες μας, γεγονός που προκαλεί θλίψη, αλλά και την ευθύνη ανάληψης πρωτοβουλιών από την Επιτροπή μας για την άμεση αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος.

Ανάμεσα σε 32 αναφερόμενες χώρες για το 2023, η Ελλάδα μοιράζεται με τη Πορτογαλία την 26^η θέση με 60 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων, συνεχίζοντας μια μακρόχρονη αρνητική επίδοση (27^η το 2022, 26^η το 2021) με τον αριθμό των νεκρών να υπερβαίνει κατά πολύ τον ευρωπαϊκό μέσο όρο ο οποίος φτάνει στους 46 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων.

Πολύ υψηλότερα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο βρίσκεται η Ελλάδα και σε ό,τι αφορά το ποσοστό νεκρών μοτοσικλετιστών που ανέρχεται σε 38%, σε σχέση με το 18% που αποτελεί τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Μάλιστα, τρεις περιφέρειες της Ελλάδας συμπεριλαμβάνονται στις 24 περιφέρειες της Ε.Ε. με τα περισσότερα αυτοκινητιστικά δυστυχήματα. Συγκεκριμένα, συνέβησαν σε αυτές τουλάχιστον 80 θανατηφόρα δυστυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκους για το 2021. Μία από αυτές είναι και η Περιφέρεια Πελοποννήσου με 109 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους, το Νότιο Αιγαίο με 103 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους και η Στερεά Ελλάδα με 89 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους.

Η υπερβολική ταχύτητα, η κατανάλωση αλκοόλ και ουσιών κατά τη διάρκεια της οδήγησης και οι παραβάσεις που αφορούν στην οδηγική συμπεριφορά

⁴ <https://etsc.eu/18th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

συγκαταλέγονται στις βασικές αιτίες των τροχαίων δυστυχημάτων και ατυχημάτων.

Σε δύο συνεδριάσεις της Επιτροπής ακούσαμε τις προσωπικές ιστορίες θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων και μελετήσαμε τις προτάσεις τους, πολλές από τις οποίες ταυτίζονται με τις προτεραιότητες που θέτει το Project Vision Zero (όραμα για μηδενικές απώλειες) και με τις προτάσεις των εκπροσώπων των φορέων, οι οποίοι έχουν άμεση σχέση με την οδηγική συμπεριφορά και ασφάλεια και οι οποίοι συμμετείχαν σε συνεδριάσεις της Επιτροπής μας: Επιτροπή Ελληνικής Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.ΜΟΤ.Ο), Ελληνικό Ινστιτούτο Μοτοσυκλέτας «ΜΟΤΟΘΕΣΙΣ», Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς», Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΣΕΟ), Education in urban Mobility and road Safety (Ε.Μ.ΣΑ) και Σύνδεσμος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης).

Οι προτάσεις όλων των παραπάνω φορέων είναι ουσιαστικές και συνάδουν τόσο με τον στρατηγικό σχεδιασμό της ΕΕ, όσο και με τα σχέδια δράσης του ΟΗΕ για την οδική ασφάλεια. Εστιάζω σε μερικές από αυτές, όπως: η χρηματοδότηση δράσεων και έργων, η συντήρηση, ανάπτυξη και εποπτεία των οδικών δικτύων, η τεχνολογική εξέλιξη των οχημάτων (αυτοματισμοί) και σε σχέση με τη χρήση κινητών τηλεφώνων -τα οποία αποσπούν την προσοχή των οδηγών-, η βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς μέσω της εκπαίδευσης και ενημέρωσης, ειδικά των παιδιών και εφήβων, η κρατική χρηματοδότηση μέσων προστασίας, ιδιαίτερα των μοτοσυκλετιστών, η άμεση αντιμετώπιση των ατυχημάτων, κυρίως μέσω ιατρικής βοήθειας και ιατρικής και ψυχολογικής φροντίδας μετά το ατύχημα, η ανάπτυξη εναλλακτικών μέσων μεταφορών στον αστικό ιστό, η βελτιωμένη δημόσια συγκοινωνία αλλά και η μείωση του ορίου ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές στα 30 χλμ/ώρα, μέτρο που έχει φέρει θετικά αποτελέσματα στις ευρωπαϊκές πόλεις όπου εφαρμόστηκε.

Ωστόσο, παρόλο που ξέρουμε τι πρέπει να κάνουμε -και αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι η Επιτροπή μας έχει παίξει έναν σημαντικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση, δηλαδή την από κοινού διαμόρφωση προτάσεων-, δεν υπάρχει δέσμευση από την Κυβέρνηση να θεσπίσει και να χρηματοδοτήσει μέτρα για τον περιορισμό των τροχαίων συγκρούσεων και των θυμάτων τους. Εξετάζουμε την υφιστάμενη κατάσταση, θέτουμε στόχους, διαμορφώνουμε προτάσεις αλλά στη συνέχεια δεν υπάρχει η ανάλογη πολιτική βούληση από την Κυβέρνηση για την υλοποίησή τους

και αυτό φαίνεται στη πράξη από τα στατιστικά στοιχεία για τη θέση της χώρας μας στην ΕΕ σε σχέση με τον αριθμό νεκρών στους δρόμους. Αν και ο ρόλος μας είναι γνωμοδοτικός, θα πρέπει να αναπτυχθούν πιο συστηματικοί διάυλοι επαφής με τα αρμόδια Υπουργεία προς την κατεύθυνση της λήψης ανάλογων μέτρων.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η ανάγκη άμεσης νομοθέτησης και εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021 - 2030, το οποίο έχει εγκριθεί εδώ και δύο χρόνια, αλλά δεν έχει ακόμα εφαρμοστεί, όπως επίσης: η δημιουργία του Κεντρικού Φορέα Οδικής Ασφάλειας, ο οποίος θα έχει την αρμοδιότητα και την ευθύνη για την υλοποίηση των σχετικών δράσεων και το Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, μέσω του οποίου θα κατανέμονται ορθότερα οι πόροι, κυρίως από παραβάσεις του ΚΟΚ. Τα δύο παραπάνω περιλαμβάνονται ως μέτρα στο στρατηγικό σχέδιο.

Ένα άλλο θέμα που θεωρούμε σημαντικό για τη διαμόρφωση πολιτικής οδικής ασφάλειας και αναφέρθηκε από όλους τους φορείς, είναι αυτό της διακυβέρνησης και της συνεργασίας των φορέων της κεντρικής κυβέρνησης με τη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης και των φορέων που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια στην υλοποίηση ενός στρατηγικού σχεδίου και στην παρακολούθηση των αποτελεσμάτων του κατά την εφαρμογή του. Η οδική ασφάλεια είναι μια πολύπλευρη πολιτική που περιλαμβάνει αρμοδιότητες διαφορετικών Υπουργείων όπως των Υποδομών και Μεταφορών, Υγείας, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, Προστασίας του Πολίτη, Τουρισμού, Δικαιοσύνης κλπ.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, πρέπει να αναλάβει δράση για την αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας με ολιστικό τρόπο: σε επίπεδο βελτίωσης των οδικών υποδομών, στην αλλαγή συμπεριφοράς των χρηστών του οδικού δικτύου, στην ανάπτυξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα, όπως τα ποδήλατα, τα ηλεκτρικά σκούτερ και τα πατίνια αλλά και στη βελτίωση των μαζικών μέσων μεταφοράς. Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να παρατηρήσω ότι σε σχέση με τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και το πατίνι, ενώ είναι φιλικά προς το περιβάλλον και μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση, χρειάζεται λόγω της ευαλωτότητας των χρηστών στα ατυχήματα, να λάβουμε τα κατάλληλα μέτρα και πρωτοβουλίες ούτως ώστε να εγγυηθούμε την ασφάλεια των χρηστών τους.

Στο πλαίσιο της διακυβέρνησης και των αναγκαίων συνεργασιών, η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στη χάραξη και εφαρμογή

δράσεων οδικής ασφάλειας, τόσο στο επίπεδο της πρόληψης όσο και στο επίπεδο της επίλυσης υφιστάμενων προβλημάτων.

Σε σχέση με τις μεταφορικές υποδομές, ενώ οι αυτοκινητόδρομοι ακολουθούν, κατά κανόνα, κατασκευαστικά πρότυπα αυστηρών προδιαγραφών και καλής συντήρησης, δεν ισχύει το ίδιο για το υπόλοιπο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο της χώρας, για το οποίο ευθύνη μπορεί να έχει και η τοπική αυτοδιοίκηση και η κατάσταση του οποίου χαρακτηρίζεται σε πολλές περιπτώσεις κακή, όχι μόνο σε σχέση με το οδόστρωμα, αλλά εν γένει με το σύνολο των χαρακτηριστικών που προσδιορίζουν την ασφάλεια μιας οδού (π.χ. γεωμετρία, σήμανση, στοιχεία προστασίας).

Η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί επομένως να επανασχεδιάσει και να βελτιώσει τις οδικές υποδομές με υψηλά πρότυπα ασφάλειας. Η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να συμβάλει επίσης τόσο στην παροχή στοιχείων που αφορούν στα κυκλοφοριακά δεδομένα όσο και προτείνοντας μέτρα πρόληψης των τροχαίων, δράσεις ευαισθητοποίησης του κοινού και εκπαιδευτικά προγράμματα στα σχολεία. Επίσης τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνουν μέτρα βελτίωσης της προστασίας και της ασφάλειας.

Θα πρέπει, επιτέλους, να γίνει κατανοητό ότι η οδική ασφάλεια και η πρόληψη ατυχημάτων είναι ένα πολιτικό και κοινωνικό θέμα το οποίο δεν αφορά αποκλειστικά τους χρήστες των δρόμων και την επικίνδυνη συμπεριφορά τους, αλλά τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, οι οποίοι οφείλουν να επιδείξουν πολιτική θέληση και δέσμευση στην υιοθέτηση και χρηματοδότηση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής οδικής ασφάλειας. Αποτελεί αδήριτη ανάγκη η οδική ασφάλεια να ενταχθεί ως πολιτική υψηλής προτεραιότητας στην κυβερνητική ατζέντα και να αποτελέσει αντικείμενο ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης στο σύνολο της κοινωνίας.

Με βάση τα παραπάνω είναι επίσης πρώτιστης σημασίας η ελληνική πολιτεία να προβεί σε μεταρρύθμιση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) ώστε αυτός να αναπροσανατολιστεί στην κατεύθυνση της ασφάλειας του οδηγού, των επιβαινόντων και των πεζών, με έμφαση στα παιδιά και τους/τις ηλικιωμένους/ες.

Εξίσου σημαντική είναι η ασφάλεια των οχημάτων και οι προβλέψεις εκείνες που θα διασφαλίσουν ότι αυτή θα τηρείται (ΚΤΕΟ, ασφάλιση, κίνητρα απόσυρσης οχημάτων λόγω παλαιότητας κ.λπ.).

Δράσεις συνετής χρήσης αλκοόλ αλλά και αποφυγής οδήγησης από το πρώτο ποτήρι πρέπει να συνδιοργανώνονται από κρατικούς, δημόσιους και

επιχειρηματικούς φορείς. Τέλος, και στο πλαίσιο ενός νέου ΚΟΚ, προτεραιότητα πρέπει να είναι ο τρόπος λήψης άδειας κυκλοφορίας αλλά και ο τρόπος τακτικής ανανέωσης και ελέγχου των εχόντων και εχουσών άδεια.

Στο ίδιο μήκος κύματος εντάσσεται και η μεταφορά επικίνδυνων υλικών, τομέας στον οποίο δυστυχώς τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε αρκετά ατυχήματα (βυτιοφόρα που ανατρέπονται, καίγονται και διακινδυνεύουν τη ζωή και ασφάλεια των χρηστών του δικτύου).

Τελευταία, αλλά διόλου αμελητέα, είναι η ανάγκη η πολιτεία να επενδύσει στην ενημέρωση, την επικοινωνία και την συστηματική και συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωση όλων όσοι χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο, και όχι να επιμένει στην αυστηροποίηση των ποινών. Ποτέ καμία καταστολή και πρόβλεψη δραστικών μέτρων δεν μείωσε την παραβατικότητα ή το ανθρώπινο λάθος. Απαιτείται επένδυση στην πρόληψη, την προαγωγή της καλής και χρηστής οδηγικής συμπεριφοράς, τους σύγχρονους και ασφαλείς οδικούς άξονες, τη χρήση καμερών και τους συχνούς και δίκαιους ελέγχους.

- ο **Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης, Β' Αντιπρόεδρος της Επιτροπής**

ΠΡΟΛΗΨΗ

- ✓ Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών και οι διαδικασίες των εξετάσεων να ΠΛΗΡΟΙ οπωσδήποτε τις οδηγίες της ευρωπαϊκής οδηγίας και να υπάρχει αξιολόγηση, εποπτεία και έλεγχος τόσο των εκπαιδευτών όσο και των εξεταστών.
- ✓ Πρακτική εμπειρία σε πραγματικό περιβάλλον – Βιωματική εκπαίδευση. Να προβλεφθεί ασφαλιστικό πρόγραμμα για την πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών ώστε να μην εκτίθενται εκπαιδευτές και εξεταστές σε κινδύνους αστικής ευθύνης.
- ✓ Ασφαλής μετάβαση των μαθητών στις σχολικές μονάδες, ελέγχοντας την πρόσβαση από ειδικούς με την προοπτική ρυθμίσεων -όπου υπάρχει ανάγκη. Σφιχτό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των προτάσεων και ποινική ευθύνη για αιρετούς ή μόνιμους υπαλλήλους, όταν δεν το τηρούν.
- ✓ Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης για την εκπαίδευση των ενηλίκων στη δεξιότητα της κυκλοφοριακής αγωγής. Ειδική ενημέρωση γονέων για τον τρόπο που μετακινούν τα παιδιά τους προς και από το σχολείο που φοιτούν.
- ✓ Μηδενισμός του ΦΠΑ στα κράνη και τον εξοπλισμό προστασίας των μοτοσικλετιστών.
- ✓ Υποχρεωτική χρήση εξοπλισμού προστασίας με προδιαγραφές στην περίπτωση επαγγελματικής χρήσης του δικύκλου.
- ✓ Χρήση ψηφιακών εργαλείων προσομοίωσης της κυκλοφορίας μέσω AR & VR.
- ✓ Οι ενήλικες μαθαίνουν μέσα από τις δικές τους εμπειρίες.
- ✓ Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας και για τους οδηγούς απορριμματοφόρων, με έξοδα του φορέα που ανήκουν.
- ✓ Οι οδηγοί απορριμματοφόρων να εκπαιδεύονται για την χρήση αυτών των οχημάτων και για το πώς πρέπει να γίνεται η αποκομιδή των σκουπιδιών (να μη μπαίνουν στο αντίθετο ρεύμα για ταυτόχρονο άδειασμα των κάδων έτσι ώστε να εξοικονομούν χρόνο κλπ).
- ✓ Εκπαίδευση των εργατών καθαριότητας, που βρίσκονται πίσω από τα απορριμματοφόρα. Πώς να κινούνται στον δρόμο κατά το άδειασμα των κάδων, να μην κάνουν ταυτόχρονο άδειασμα των κάδων και από τις δύο

πλευρές του δρόμου μπαίνοντας στο αντίθετο ρεύμα, μέτρα ασφαλείας.

- ✓ Εκπαίδευση και μέτρα ασφαλείας στους χειριστές των πολυμηχανημάτων έργου τύπου «unimog» που κόβουν χόρτα και κλαδιά πάνω σε οδούς κατά μήκος του δρόμου, λόγω ότι χειρίζονται το μηχάνημα για να κόβουν χόρτα, ταυτόχρονα με την οδήγηση του οχήματος στους δρόμους όπου κινούνται και άλλα οχήματα.
- ✓ Εφαρμογή στις πινακίδες σήμανσης καθώς και στα υλικά (χρώματα) διαγράμμισης των δρόμων, προδιαγραφών που θα εξασφαλίζουν την ορατότητα, την τριβή και τη μακροχρόνια διάρκειά τους.
- ✓ Θέσπιση «διπλώματος κινητικότητας» ως βασικό εφόδιο ενός χρήστη να χρησιμοποιεί τον δρόμο με την οποιαδήποτε μορφή του.
- ✓ Εκπαίδευση οποιουδήποτε οδηγού μηχανοκίνητου οχήματος να περιλαμβάνει και μαθήματα ποδηλάτου και μικροκινητικότητας.
- ✓ Επανακαθορισμός επιτρεπτής ηλικίας για χρήση οποιουδήποτε μηχανοκίνητου ή ηλεκτροκίνητου μέσου.
- ✓ Απαγόρευση χρήσης ηλεκτρονικών συσκευών απ' τον οδηγό οποιουδήποτε οχήματος εκτός των εγκεκριμένων ενδοεπικοινωνιακών συσκευών.
- ✓ Κίνητρα για χρήση ποδηλάτου
- ✓ Τα μικρά ηλεκτρικά αυτοκίνητα, δεν θα πρέπει να οδηγούνται με δίπλωμα άδειας οδήγησης δικύκλου κατηγορίας AM (έως 50 κ.εκ.) αλλά αυτοκινήτου.
- ✓ Αλλαγή αυθαίρετης οριζόμενης ταχύτητας πεζού από τα 6km/h στην πραγματική ταχύτητα που είναι 4km/h.
- ✓ Εναρμόνιση του Κ.Ο.Κ. με την Ε.Ε. νομοθεσία και Νομολογία (π.χ. Κ.Ο.Κ. Άρθρο 54.1. Έλξη οχήματος από μοτοσυκλέτα – Σχετική απόφαση Ε.Δ. κατά Ισπανίας).

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

- ✓ Πιστοποιημένα εκπαιδευτικά σεμινάρια και προγράμματα κατάρτισης υψηλής ποιότητας από αρμόδιους φορείς.
- ✓ Κοινωνική μάθηση μέσω ανταλλαγής ιδεών και συνεργασίας με άλλους ανθρώπους, ενισχύοντας ταυτόχρονα την ενεργό πολιτειότητα.
- ✓ Ανάπτυξη καινοτόμων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, για την ενίσχυση της

Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και κατ' επέκταση της καλλιέργεια της κυκλοφοριακής αγωγής ως δεξιότητα στον ενήλικο πληθυσμό.

- ✓ Η μη τήρηση (εφαρμογή) του ΚΟΚ να προβλέπει χαμηλότερα πρόστιμα κατά των παραβατών -ιδιαίτερα στην εποχή της οικονομικής κρίσης που διανύουμε- αλλά να δημιουργηθεί η βεβαιότητα της επιβολής τους σχεδόν σε κάθε παραβίαση.
- ✓ Επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής και κυκλοφορίας ιδίως στις πόλεις, που αποτελεί τη θεμελιώδη υποχρέωση και πρέπει να ενταχθεί μέσα σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ήτοι συστηματικό πρόγραμμα επιθεώρησης και συντήρησης των οδών, των οδοστρωμάτων & πεζοδρομίων.
- ✓ Άρση των αντικινήτρων για την απόκτηση και διατήρηση ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, θέσπιση κινήτρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης από ιδιωτικές επιχειρήσεις και κυρίως μέριμνα για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Το οδικό δίκτυο είναι επαρκές όταν δεν χρησιμοποιείται ως απέραντο...parking!
- ✓ Ασφαλής - ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών, με ελεύθερα από πάσης φύσης αντικείμενα, πεζοδρόμια, καθώς και η δημιουργία υποδομής για την ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων. Τα πεζοδρόμια να αποκαθίστανται βάση συγκεκριμένων προδιαγραφών και να έχουν ενιαία μορφή, ασφαλή για τους πεζούς.
- ✓ Απόδοση πεζοδρομίων μόνο στους πεζούς και τους ανάπηρους και σε κανένα άλλο όχημα.
- ✓ Έλεγχο πρόσβασης στα σχολεία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης από την πυροσβεστική, ασθενοφόρο ή στην περίπτωση εκκένωσης από φυσικές καταστροφές.
- ✓ Σωστή σηματοδότηση στους δρόμους, ειδικά γύρω από τα σχολεία και πολύ περισσότερο σε αυτά που βρίσκονται σε δρόμους όπου υπάρχει αυξημένη κυκλοφορία τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες.
- ✓ Δημιουργία ειδικών διαβάσεων με κατάλληλη ανύψωση (όχι σαμαράκια) που θα υποχρεώνουν τους οδηγούς των οχημάτων να ανακόπτουν ταχύτητα και διαμόρφωση των οδοστρωμάτων με τρόπο που η αλλαγή του ήχου κύλισης των τροχών να προειδοποιεί τον οδηγό ότι προσεγγίζει σε ευαίσθητο χώρο.
- ✓ Σχολικοί τροχονόμοι σε ώρες αιχμής για την προστασία των μαθητών και

αναβάθμιση του θεσμού.

- ✓ Όλες οι παρεμβάσεις να περιλαμβάνουν άμεσα μέτρα για την απρόσκοπτη και ασφαλή κινητικότητα των ΑμεΑ.
- ✓ Θεσμοθέτηση 0% αλκοόλ ή ψυχοτρόπων ουσιών κατά την οδήγηση οποιουδήποτε οχήματος.
- ✓ Απαγόρευση οδήγησης μετά από χρήση αλκοόλ ή άλλων ψυχοτρόπων ουσιών εφαρμόζοντας μηχανισμό κλειδώματος – ξεκλειδώματος οχήματος.
- ✓ Δημιουργία ασφαλών διαδρόμων προς τις σχολικές μονάδες για πεζούς και ποδηλάτες.
- ✓ Υποχρεωτική αλλαγή όλων των πινακίδων σήμανσης όπου λόγω παλαιότητας άλλα και βανδαλισμών έχουν ξεθωριάσει ή έχουν καταστραφεί και δεν διακρίνεις τι πινακίδα είναι.

ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ

- ✓ Εντατικοποίηση των ελέγχων αστυνόμευσης, ιδίως από τις Υπηρεσίες Τροχαίας με έμφαση στις επικίνδυνες παραβάσεις συμπεριφοράς -όπως η υπέρβαση ορίου ταχύτητας, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας - κράνους, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η χρήση κινητού τηλεφώνου- που αποτελεί την καθοριστικότερη δράση για την μείωση των ατυχημάτων. Οι έλεγχοι πρέπει να γίνονται οπωσδήποτε σε τόπο και χρόνο που στατιστικά έχουμε παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ. αλλά και τυχαία.
- ✓ Η συστηματική - μεθοδευμένη χρήση νέων τεχνολογιών (κάμερες παρακολούθησης, καταγραφής παραβάσεων, κλπ.). Τα μέρη όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο να επισημαίνονται με προειδοποιητικές πινακίδες και να προωθείται η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών τους.
- ✓ Όριο ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές 30km/h και σε οδούς γειτνιάζοντας με σχολεία 20km/h.
- ✓ Απαγόρευση μετακίνησης παιδιών κάτω των 10 ετών με μοτοσυκλέτα.
- ✓ Ρητή πρόβλεψη του Κ.Ο.Κ. για υποχρέωση κάθε χρήστη του οδικού δικτύου να ενεργεί με κάθε δυνατό τρόπο ώστε να αποφευχθεί ατύχημα ή αν αυτό δεν είναι εφικτό, να μειωθούν στο ελάχιστο οι δυσμενείς επιπτώσεις (υπάρχουν διάσπαρτες αναφορές – αναδιατύπωση).

ο **Κωνσταντίνα Καραμπατσώλη, Μέλος της Επιτροπής**

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που ταλανίζουν τη χώρα μας εδώ και αρκετά χρόνια είναι αυτό της οδικής ασφάλειας, το οποίο συνδέεται άρρηκτα με την προστασία του υπέρτατου αγαθού, αυτού της ανθρώπινης ζωής. Δυστυχώς, η χώρα μας βρίσκεται ακόμη αρκετά ψηλά σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά κράτη, αναφορικά με τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων, τα οποία κοστίζουν τη ζωή σε σημαντικό αριθμό συμπολιτών μας.

Ως εκ τούτου, το έργο της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικό. Όσο σημαντικό είναι το έργο αυτό, άλλο τόσο μεγαλώνει και η ευθύνη. Πράγματι, κατά το τελευταίο έτος, στο οποίο είχα την τιμή να διατελώ μέλος της, η Ε.Μ.Ε. Οδικής Ασφάλειας επιτέλεσε σημαντικό έργο, ασχολήθηκε με πληθώρα ζητημάτων, επέτρεψε να ακουστεί η φωνή διαφόρων φορέων, αλλά και πολιτών, πάντοτε με το βλέμμα στην επίτευξη του στόχου της. Όλα τα παραπάνω πολύ εύστοχα αποτυπώθηκαν στον σχέδιο εκθέσεως της επιτροπής, το οποίο μας απεστάλη την 20.09.2024.

Επί του σχεδίου εκθέσεως, μας ζητήθηκε να υποβάλλουμε προτάσεις για την οδική ασφάλεια και συμπεριφορά. Συνεπώς, και βλέποντας την πληρότητα του σχεδίου της εκθέσεως, υποβάλλω τις ακόλουθες προτάσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να προστεθούν στην έκθεση.

Οι προτάσεις μου για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι οι εξής:

1. Αυστηρότατες, ενδεδειγμένες και πλήρεις ιατρικές εξετάσεις για την ανανέωση του διπλώματος οδηγών που ξεπερνούν ένα όριο ηλικίας (προτείνω το 70^ο).
2. Βελτιστοποίηση του οδικού δικτύου της χώρας μας (βλέποντας τον νομό μου, την Εύβοια, κατανοούμε το πόσο σημαντικό είναι).
3. Αυστηρότερος έλεγχος της χρήσης των Ε.Π.Η.Ο. και σαφής καθορισμός του νομοθετικού τους πλαισίου (βλ. την υπ' αριθμ. 7078/26.09.2024 ερώτησή μου).
4. Αυστηρότερη επιτήρηση και έλεγχοι από την Τροχαία (ενδεικτικά: περισσότερες κάμερες ορίου ταχύτητας, παρακολούθηση των δρόμων με κάμερες, έλεγχοι για κατανάλωση αλκοόλ κτλ).
5. Εισαγωγή καμερών κατά τη διαδικασία εξέτασης του υποψηφίου οδηγού.

6. Συχνές διαφημίσεις στα Μ.Μ.Ε. για την οδική ασφάλεια και την ορθή οδηγική συμπεριφορά.
7. Σωστή λειτουργία του δικτύου λεωφορειολωρίδων.
8. Σαφής οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων των ΟΤΑ Α και Β Βαθμού ως προς την οδική ασφάλεια.
9. Προώθηση μορφών βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
10. Αυστηρές ποινές για οχήματα δίχως ασφάλεια και έλεγχο Κ.Τ.Ε.Ο.

Ευχή προσωπική, αλλά και ως μέλος της επιτροπής είναι οι προτάσεις αυτές, οι οποίες εν πολλοίς περιγράφονται στο σχέδιο έκθεσης, να γίνουν αποδεκτές και να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση και την άμβλυνση του χρόνιου αυτού προβλήματος.

ο **Κομνηνός Δελβερούδης, Μέλος της Επιτροπής**

Σε γενικές γραμμές, είμαστε σύμφωνοι πως πρέπει να γίνουν επενδύσεις προς την κατεύθυνση της **βελτίωσης των οδικών δικτύων** και των υποδομών που αφορούν την οδική ασφάλεια.

Πρέπει να δοθεί μεγάλη έμφαση στον ζωτικό χώρο της Παιδείας και της Δια Βίου Μάθησης, με βιωματικές προσεγγίσεις. Ιδιαίτερα αναγκαίο είναι να δοθεί **έμφαση στην Παιδεία** για την καλλιέργεια μιας ασφαλούς οδικής κουλτούρας, ήδη από τις πρώτες σχολικές βαθμίδες. Οι δράσεις να στοχεύουν στις συμπεριφορές των οδηγών που ευθύνονται για τα περισσότερα ατυχήματα. Η κυκλοφοριακή αγωγή πρέπει να γίνει **βασικό μάθημα**, που θα διδάσκεται από εξειδικευμένους εκπαιδευτικούς.

Η «**δια βίου εκπαίδευση**» στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να περιλαμβάνει άμεση ενημέρωση και συνεχή επαφή του ατόμου με τη σκληρή πραγματικότητα των τροχαίων δυστυχημάτων μέσω της οικογένειας και του σχολείου. Η επαφή των νέων με **εμπειρίες από έναν παθόντα**, είναι μια βιωματική προσέγγιση που θα έχει άμεσα αποτελέσματα. Οι καλές πρακτικές που υιοθετούνται από τους μελλοντικούς υπεύθυνους πολίτες, θα τους καταστήσουν υγιή γονεϊκά πρότυπα των μελλοντικών γενεών.

Να βελτιωθεί η **εκπαίδευση των νέων οδηγών** με βάση τις πληροφορίες και τη διάδραση με τις σχολές των εκπαιδευτών, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών και τις συλλογικότητες που υπάρχουν πανελλαδικά και έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια.

Οι **σχολές εκπαιδευτών** οδηγών να αναβαθμιστούν σε πανεπιστημιακού επιπέδου. Αυτό θα είναι μια καινοτομία, η οποία θα βοηθήσει με στελέχωση εκπαιδευτών ικανότερων στη διαμόρφωση των νέων οδηγών.

Οι **οδηγοί μοτοσικλέτας** είναι περισσότερο ευάλωτοι και εκτεθειμένοι στους κινδύνους οδήγησης. Επειδή κατά βάση στα ατυχήματα αυτά εμπλέκονται αυτοκίνητα και μάλιστα σε ποσοστό 60% φταίει ο οδηγός του αυτοκινήτου, θα πρέπει, κατά την εκπαίδευση των οδηγών αυτοκινήτων, να υπάρχει ειδικό κεφάλαιο για το πώς πρέπει οι οδηγοί των αυτοκινήτων να αντιμετωπίζουν τους μοτοσικλετιστές. Από την πλευρά τους, οι μοτοσικλετιστές θα πρέπει, κατά την εκπαίδευσή τους, να διδάσκονται τις διαφορές σε σχέση με την οδήγηση με αυτοκίνητο.

Μία πρόταση που μπορεί να αξιολογηθεί είναι να υπάρχει **όριο ταχύτητας 60 χλμ. ανά ώρα για τα δίκυκλα που οδηγούν ανήλικοι**, μέσω ίσως του κατασκευαστή, καθώς η ταχύτητα είναι η βασική αιτία τροχαίων στα δίκυκλα.

Σε σχέση με την **αυστηροποίηση του νομοθετικού πλαισίου**, θα θέλαμε να επισημάνουμε πως καλύτερα θα ήταν αρχικά να δοκιμάζαμε να τηρούνται οι ήδη υπάρχοντες νόμοι. Αν εφαρμόζονταν όλοι οι κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, χωρίς να προσθέσουμε κανέναν άλλον, πιθανότατα θα είχαμε περιορίσει στο ελάχιστο τα ατυχήματα και κυρίως τους θανάτους από τα τροχαία. Όμως αυτός ο έλεγχος θα πρέπει να γίνεται μέσω της παρουσίας αστυνομικού προσωπικού και όχι μέσω επιπλέον καμερών, ενώ η περαιτέρω μείωση του ορίου ταχύτητας στον αστικό ιστό θα καταστεί μη αναγκαία. Άλλωστε, οι **ζώνες των 30 χλμ/ώρα** πόσο εφικτές μπορεί να είναι, κυρίως στις μεγαλουπόλεις όπου οι ρυθμοί είναι τόσο έντονοι και οι πολίτες είναι υποχρεωμένοι να καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις καθημερινά για να φτάσουν στην εργασία τους;

Η οργάνωση ενός **ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης παραβάσεων**, το οποίο θα είναι πλήρως αυτοματοποιημένο και συνδεδεμένο με όλες τις σχετικές βάσεις δεδομένων, πιθανότατα θα συμβάλλει στην παρακολούθηση και τη διαχείριση των παραβάσεων. Ωστόσο, η αξιοποίηση δεδομένων δημιουργεί μεγάλο προβληματισμό για την ελευθερία του πολίτη, ο οποίος θα αισθάνεται ότι βρίσκεται υπό συνεχή επιτήρηση, εγκλωβισμένος σε ένα είδος ψηφιακής φυλακής.

Αναφορικά με τις **καινοτόμες τεχνολογίες** να σημειωθεί ότι εμπεριέχουν τους ίδιους ακριβώς κινδύνους σε σχέση με τη συνεχή επιτήρηση. Ειδικότερα για τα συνδεδεμένα και **αυτοματοποιημένα οχήματα** και την κυκλοφορία τους, υπάρχουν αρκετά σκοτεινά σημεία ως προς την προστασία προσωπικών δεδομένων, την κυβερνοασφάλεια και την αστική ευθύνη και κυρίως, ως προς τα ηθικά διλήμματα που τίθενται στην τεχνητή νοημοσύνη.

Η **παρουσία των τροχονόμων**, που θα εξασφαλίζει την τήρηση του ΚΟΚ με τον πιο ενδεδειγμένο τρόπο, πρέπει να είναι **εμφανής και συνεχής** στα σημεία που στατιστικά συμβαίνουν ατυχήματα με μεγαλύτερη συχνότητα και σε οδικά δίκτυα όπου οι υποδομές είναι υποβαθμισμένες ή όπου εκτελούνται έργα και τέλος, τις νυχτερινές ώρες, σε σημεία όπου γνωρίζουμε πως συχνάζουν νέοι που πιθανόν έχουν καταναλώσει αλκοόλ.

Παράλληλα, θα ήταν αποτελεσματική και η συνεχής **προβολή μηνυμάτων κυκλοφοριακής ασφάλειας** μέσα από τις φωτεινές πινακίδες στους

αυτοκινητόδρομους αλλά και από τους ραδιοφωνικούς σταθμούς, τις τηλεοράσεις, όπως επίσης και στα κινητά τηλέφωνα κατά τη χρήση του διαδικτύου.

Συμπερασματικά, η αλλαγή της ανθρώπινης συμπεριφοράς δεν είναι ένα απλό εγχείρημα, καθώς η ανθρώπινη παθολογία είναι η βασική αιτία των περισσότερων ατυχημάτων και αν τηρούνταν ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας πιθανόν δεν θα είχαμε θύματα.

- ο **Αθανάσιος Χαλκιάς, Μέλος της Επιτροπής**

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

«Το αυτοκίνητο είναι παγκοσμίως, το πιο φονικό όπλο. Είναι τετραπλάσιοι οι αριθμοί θυμάτων από ατυχήματα στους δρόμους σε σχέση με τους πολέμους... Στους δρόμους της Ελλάδος συντελείται η μεγαλύτερη γενοκτονία, με τα περισσότερα θύματα να είναι ηλικίας 15-30 ετών».

Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους. Τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν τη μάστιγα της σύγχρονης εποχής, αφού κάθε χρόνο, σχεδόν 1.350.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους στην ασφαλτο (σε όλο τον κόσμο), ενώ ανυπολόγιστες είναι οι επιπτώσεις από τα εκατομμύρια των τραυματισμένων.

Επισημαίνεται, πως κατά τη διάρκεια της ημέρας, η οδήγηση είναι η πιο επικίνδυνη δραστηριότητα του ανθρώπου. Το 2022 είχαμε 20.600 θανάτους από τροχαία στην Ευρώπη και υπήρχε μια αύξηση 3% σε σχέση με το 2021. Στην Ελλάδα, το 2022 είχαμε 635 νεκρούς, 100 περίπου παρασύρσεις πεζών και 636 σοβαρά τραυματισμένους. Τα θανατηφόρα δυστυχήματα κυρίως γίνονται εντός κατοικημένης περιοχής σε ποσοστό πάνω από 50%. Εκτός κατοικημένης είναι το 43,6% και στους αυτοκινητόδρομους είναι το 6,1%. Για το 88% των ατυχημάτων ευθύνεται η ανθρώπινη συμπεριφορά. Στις ηλικίες 15 έως 24 ετών, τα τροχαία είναι η πρώτη αιτία θανάτου, ενώ το 60% των περιπτώσεων οφείλεται στην απόσπαση προσοχής.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Η Ελλάδα είναι η χώρα με τους περισσότερους θανάτους μοτοσικλετιστών στην Ευρώπη, ενώ δεύτερη έρχεται η Κύπρος.

Η οδική ασφάλεια στον Ελληνικό αστικό χώρο, αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα, αφού το 73% των οδικών ατυχημάτων συντελείται σε κατοικημένες περιοχές.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, το 25% των δυστυχημάτων στην Ελλάδα σχετίζονται με την κατανάλωση αλκοόλ. Εάν κάποιος οδηγός είναι εντός ορίων (από 0.3 έως 0.5 ανά λίτρο αίματος), έχει 11 φορές περισσότερες πιθανότητες να δημιουργήσει ή να εμπλακεί σε ατύχημα. Από 0.6 έως 1, έχει 48 φορές περισσότερες πιθανότητες και από 1 έως 1.5, έχει **380** φορές περισσότερες πιθανότητες, να δημιουργήσει κάποιο ατύχημα.

Στην Ελλάδα έχουμε πάνω από 650 νεκρούς ετησίως, ενώ ο αριθμός των σοβαρά τραυματιών, ανέρχονται περίπου στους 600. Κατά μέσο όρο, κάθε μέρα, δύο άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους και άλλοι δύο τραυματίζονται σοβαρά. Τα τελευταία δύο χρόνια όμως τα στοιχεία αυτά είναι αρκετά δυσμενέστερα.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. Η διδασκαλία της οδηγικής συμπεριφοράς πρέπει να ξεκινά από το σπίτι και την οικογένεια

Οι γονείς και οι κηδεμόνες πρέπει να «δίνουν» το καλό παράδειγμα, να είναι πρότυπο για τα παιδιά τους. Αν το παιδί βλέπει το γονιό να φοράει πάντα το κράνος ή να δένει πάντα τη ζώνη ασφαλείας πριν ξεκινήσει το όχημα, θα το αφομοιώσει και αργότερα, πιθανώς θα πράξει το ίδιο. Επίσης, εάν οι γονείς συμπεριφέρονται στο δρόμο με υπομονή, ευγένεια και σεβασμό (ειδικά στους πεζούς), το παιδί έχει πολλές πιθανότητες να εξελιχθεί σε σοβαρό και υπεύθυνο οδηγό, αντί να αναπαράγει βρισιές, φωνές και συμπεριφορές έντασης.

2. Για τη διάπλαση της οδηγικής συμπεριφοράς, θα πρέπει η οδική ασφάλεια να ενταχθεί ως υποχρεωτικό μάθημα, σε όλες τις σχολικές μονάδες εκπαίδευσης, ξεκινώντας από το νηπιαγωγείο

Είναι πρόδηλη ανάγκη η ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής - οδικής ασφάλειας, σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης, ξεκινώντας φυσικά από το νηπιαγωγείο, μέχρι τουλάχιστον τα 16 χρόνια του μαθητή, ώστε να είναι κατάλληλα προετοιμασμένος, ως ώριμος υποψήφιος οδηγός.

Τα σχολεία οφείλουν να διαπαιδαγωγούν χαρακτήρες και να ενημερώνουν/συμβουλεύουν συνεχώς τα παιδιά με το γνωστικό αντικείμενο της σωστής και υπεύθυνης οδηγικής συμπεριφοράς, ώστε να δημιουργηθεί νοοτροπία συνετού και προσεκτικού οδηγού, με κουλτούρα σεβασμού για τους υπόλοιπους συνανθρώπους και ειδικά τους πεζούς. Είναι θέμα παιδείας και είμαστε όλοι υποχρεωμένοι (γονείς-σχολείο-πολιτεία) να το μεταδώσουμε στα παιδιά μας. Αξίζει να σημειωθεί, πως τα Ελληνόπουλα των δύο τελευταίων τάξεων του δημοτικού σχολείου, διδάσκονται για την οδική ασφάλεια, μόλις 10 ώρες ετησίως.

3. Χρήση κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης

Δεν θα χρησιμοποιείται για ομιλία, μήνυμα ή βιντεοσκόπηση, παρά μόνο με σύνδεση (μέσω Bluetooth), για χρήση ανοικτής ακρόασης ή με τη βοήθεια ασύρματου hands free. Χρησιμοποιώντας το κινητό, οι αισθήσεις του οδηγού είναι περιορισμένες, τα αντανακλαστικά του σε ύφεση και αυτό συμβαίνει γιατί δεν υπάρχει η απαιτούμενη συγκέντρωση, ούτε ο απόλυτος έλεγχος της οδηγικής κατάστασης του οχήματος ή και των άλλων οχημάτων.

Μάλιστα, έρευνες δείχνουν ότι παρά την εκτεταμένη χρήση του κινητού τηλεφώνου, αυτή δεν καταγράφεται ως αιτία στα στατιστικά στοιχεία σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Δηλαδή, μπορεί κάποιος να παραβιάσει τον κόκκινο σηματοδότη ή το STOP, αλλά δεν θα παραδεχτεί ότι πληκτρολόγούσε μήνυμα (texting) την ώρα που οδηγούσε. Μάλιστα, επίσης, αποτελεί η χρήση κινητού από δικυκλιστές (κυρίως διανομείς - delivery), οι οποίοι με το ένα χέρι οδηγούν, ενώ με το άλλο κρατούν το κινητό τηλέφωνο! Κάποιοι μάλιστα συνομιλούν στο τηλέφωνο, ενώ φορούν το κράνος τους!

Προτείνεται η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης για **6 μήνες** (από 60 ημέρες που ισχύει τώρα) και διοικητικό πρόστιμο **500 ευρώ**, από τα 100 ευρώ που εφαρμόζεται σήμερα, σε περίπτωση που γίνεται χρήση κινητού τηλεφώνου.

4. Ψηφιακή καταγραφή των εξετάσεων

Προτείνεται η βιντεοσκόπηση των εξετάσεων με κάμερες (μέσα και έξω από το όχημα εξέτασης), με κάμερες ελέγχου πορείας – οπισθοπορείας, καθώς και κάμερες εντός της καμπίνας του οχήματος, με πρόσβαση και σε ήχο.

- Σύσταση ειδικής επιτροπής από το Υπουργείο Μεταφορών, ώστε μπορεί να ελέγχει, έστω δειγματοληπτικά, όλα τα βίντεο των εξετάσεων, με δυνατότητα ένστασης του εξεταζόμενου, σε περίπτωση που χρειαστεί.
- Αυτεπάγγελτος και ενδεδειγμένος έλεγχος από την επιτροπή του βιντεοσκοπικού υλικού των εξετάσεων, σε οποιονδήποτε οδηγό προκαλέσει θανατηφόρο ατύχημα. Το βίντεο θα είναι διαθέσιμο σε όλους τους εμπλεκόμενους του ατυχήματος.

5. Επανελέγχος επάρκειας των υφιστάμενων οδηγών και νέα εκπαίδευση (μετά εξετάσεων) εάν κριθεί σκόπιμο

Από τη στιγμή που περνούν ΚΤΕΟ τα οχήματά μας, καλό είναι να περνούν και οι οδηγοί τους. Από την ηλικία των 35 ετών και για κάθε πενταετία (5) που

ακολουθεί, πρέπει να ελέγχονται υποχρεωτικά όλοι οι υφιστάμενοι οδηγοί. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι, για οποιοδήποτε λόγο, δεν πληρούν τις ενδεδειγμένες ιατρικές προϋποθέσεις ή εμφανίζουν μειωμένες ικανότητες, όπως π.χ. περιορισμένα αντανakλαστικά, τότε θα πρέπει να επανεκπαιδεύονται και να επανεξετάζονται, προκειμένου να πιστοποιήσουν εκ νέου την ικανότητά τους να έχουν δίπλωμα οδήγησης ή ακόμα και να απορρίπτονται εντελώς. Προτείνεται επαναξιολόγηση όλων των οδηγών, από μία ηλικία (35 έτη) και μετά.

6. Άμεση διασύνδεση του υπουργείου Μεταφορών με το ΑΜΚΑ του οδηγού, όχι μόνο για τις περιπτώσεις ανανέωσης του διπλώματος, αλλά και για την επιβεβαίωση της ισχύος του

Ο αριθμός ΑΜΚΑ είναι το «κλειδί» για την επάρκεια των οδηγών.

- Εάν ένας άνθρωπος, σε οποιαδήποτε ηλικία, εμφανίσει σοβαρά προβλήματα υγείας και λάβει ειδική φαρμακευτική αγωγή, πρέπει να ελέγχεται εκ νέου η ικανότητά του να οδηγεί ή ενδεχομένως να αφαιρείται η άδεια για όσο διάστημα κρίνεται απαραίτητο. Ένας οδηγός που έχει υποστεί π.χ. εγκεφαλικό επεισόδιο ή λαμβάνει ψυχοτρόπες ουσίες, δεν μπορεί -έστω προσωρινά- να οδηγεί.
- Στις ανανεώσεις διπλωμάτων, οι ιατροί να έχουν το δικαίωμα να θέτουν πάσης φύσεως περιορισμούς, ενημερώνοντας άμεσα (αφού προβλεφθεί τρόπος διασύνδεσης) το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών, προκειμένου να υπάρχει περαιτέρω έλεγχος και επανεξέταση.
- Τα ιατρικά πιστοποιητικά υγείας για την ικανότητα οδήγησης στις περιπτώσεις που ο οδηγός έχει συμπληρώσει το 60^ο έτος της ηλικίας του, να δίδονται μόνο από δημόσια ιδρύματα (νοσοκομεία, κέντρα υγείας, περιφερειακές μονάδες κλπ) και όχι από ιδιώτες ιατρούς.

7. Δημιουργία μιας ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής για την οδική ασφάλεια στη χώρα

Με αυτόν τον τρόπο θα υπάρχει ένας Εθνικός φορέας, με συγκεντρωμένες αρμοδιότητες, με νομοθετική πρωτοβουλία, δικό του προϋπολογισμό και πλήρη ευθύνη για τη χάραξη μιας Εθνικής στρατηγικής για την πρόληψη, τον περιορισμό των τροχαίων δυστυχημάτων, την δια βίου εκπαίδευση και την εν γένει βελτίωση της οδικής ασφάλειας της χώρας.

8. Επιβράβευση συνεπών οδηγών

Προτείνεται να θεσπιστούν οικονομικά ανταλλάγματα σε ετήσια βάση (π.χ. μείωση φόρου εισοδήματος, έκπτωση τελών κυκλοφορίας, ως επιβράβευση των υπεύθυνων και προσεκτικών οδηγών που δεν προκαλούν ατύχημα.

9. Αυστηροποίηση ποινών σε υπότροπους παραβάτες οδηγούς ή σε περιπτώσεις θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων

- Όταν κάποιος προκαλεί θανατηφόρο τροχαίο, με δική του υπαιτιότητα (π.χ. οδήγηση σε κατάσταση μέθης, παραβίαση κόκκινου σηματοδότη κλπ) να αφαιρείται το δίπλωμα οδήγησης δια βίου. Επιπλέον, υποχρεωτικά να απαγορεύεται να είναι κάτοχος οποιαδήποτε οχήματος/δικύκλου.
- Εάν κάποιος επαγγελματίας οδηγός (π.χ. οδηγός αστικού λεωφορείου, σχολικού, τουριστικού κλπ) συλληφθεί, κατόπιν τυχαίου ελέγχου, να έχει υπερβεί το όριο αλκοόλ στο αίμα του, δίχως να έχει προκληθεί κάποιο ατύχημα, τότε θα του αφαιρείται το επαγγελματικό δίπλωμα.
- Σε περίπτωση παραβίασης ορίου ταχύτητας, να καθίσταται το πρόστιμο με κλιμακωτό τρόπο (π.χ. αν κάποιος οδηγεί με 150 χλμ/ώρα), να πληρώνει πενταπλάσιο πρόστιμο από κάποιον που οδηγεί π.χ. με 90χλμ/ώρα, όταν ο δρόμος έχει όριο τα 80χλμ.
- Κατά την επικίνδυνη οδήγηση ενός οχήματος σε δημόσιο δρόμο, όπως π.χ. «κόντρες», επίδειξη 'ικανότητας', εντυπωσιασμό, τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων ταχύτητας, σουζες (για τα δίκυκλα) και οποιαδήποτε άλλη ενέργεια μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την υγεία και την ακεραιότητα όχι μόνο του οδηγού και των συνεπιβατών του οχήματος, αλλά και των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου, πεζών, ζώων κλπ, θα πρέπει να τιμωρείται πιο αυστηρά. Προτείνεται διοικητικό πρόστιμο 3.000 ευρώ (από 700 που ισχύει σήμερα), ενώ θα αφαιρείται επί τόπου και η άδεια οδήγησης για διάστημα (180) ημερών, αντί για μόλις 30 που εφαρμόζεται σήμερα.
- Αυστηρότερες διοικητικές ποινές θα πρέπει επίσης να επιβάλλονται και σε οδηγούς που προβαίνουν σε άσκοπη χρήση των κινητήρων των οχημάτων ή δικύκλων τους, (όπως π.χ. συνεχή «μαρσαρίσματα» γκαζιού, κομμένες εξατμίσεις σε μηχανάκια που προκαλούν οδυνηρό και αναίτιο θόρυβο, άσκοπη χρήση της κόρνας, σπιναρίσματα κλπ), παραβιάζοντας την κοινή ησυχία, ειδικά μεσούσης της νύχτας, διαταράσσοντας τον ύπνο των πολιτών.

- Όποιος καθίσταται υπότροπος για την ίδια τροχαία παράβαση, θα πληρώνει το διπλάσιο πρόστιμο από αυτό που προβλέπεται και αν επαναληφθεί και τρίτη φορά (εντός ενός έτους), θα αφαιρείται το δίπλωμα οδήγησης για 6 μήνες και θα επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 3.000 ευρώ.

10. Ευαισθητοποίηση των υποχρεώσεων των πεζών

Δεν γίνεται ο πεζός να μην τηρεί τις προβλεπόμενες διαβάσεις διέλευσης των οδών (όπου τουλάχιστον υπάρχουν) ή τη σήμανση του φαναριού (όταν π.χ. είναι κόκκινο για τους πεζούς και επιχειρεί να διασχίσει κάθετα το δρόμο) ή να καβαλάει κιγκλιδώματα σε «κλειστούς» δρόμους και να εμφανίζεται ξαφνικά μπροστά σε οχήματα.

Προτείνεται περισσότερη εκπαίδευση, εξειδικευμένη ενημέρωση και περαιτέρω ευαισθητοποίηση των μαθητών, ώστε από μικρή ηλικία να μάθουν να συμπεριφέρονται σωστά και υπεύθυνα, είτε ως μελλοντικοί οδηγοί, είτε ως πεζοί.

11. Ανοιχτός δημόσιος διάλογος για τυχόν θέσπιση οριζόντιου ηλικιακού ορίου των ηλικιωμένων οδηγών

Μήπως πρέπει να συζητηθεί σοβαρά το ενδεχόμενο να απαγορευτεί καθολικά η οδήγηση σε όλους όσους συμπληρώσουν το 80^ο έτος της ηλικίας τους; Στην ηλικία αυτή, δεν υπάρχει αντίληψη χώρου, χρόνου και διαστάσεων. Η όραση είναι περιορισμένη, η ακοή επίσης, ενώ η ταχύτητα αντίδρασης (αντανακλαστικά) είναι πλέον ζητούμενο και όχι δεδομένο. Θέτω τον δάκτυλον εις τον τύπον των ήλων.

12. Συντήρηση και βελτίωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου

Θεωρείται αυτονόητο πως πρέπει να συντηρείται επαρκώς το οδικό δίκτυο από τους έχοντες την ευθύνη, όπως οι Δήμοι, οι Περιφέρειες, η Αποκεντρωμένη διοίκηση, τα αρμόδια υπουργεία, ώστε να περιοριστούν τα τροχαία δυστυχήματα που οφείλονται σε κακοτεχνίες, όπως π.χ. σε τεράστιες λακούβες στο μέσον του οδοστρώματος, οι οποίες προκαλούν εκτροπή οχημάτων και ειδικά των δικύκλων, σε άναρχη βλάστηση, όπως π.χ. πεσμένα δέντρα, κλαδιά και θάμνοι που περιορίζουν την ορατότητα, τη σήμανση και τις πινακίδες του κοκ κλπ, σε καθιζήσεις οδοστρωμάτων από κατολισθήσεις πρανών και υπόγειων υδάτινων όγκων και γενικά σε κάθε ακατάλληλη και επικίνδυνη εργολαβία ή κατασκευαστικού λάθους ή ακόμα και παράλειψης.

13. Τοποθέτηση καμερών καταγραφής (εικόνας και ήχου) σε όλους τους ελληνικούς δρόμους και διαρκής αστυνόμευση

Με τον τρόπο αυτό θα γίνεται πλήρης έλεγχος των τροχαίων παραβάσεων, διαλεύκανση όλων των δυστυχημάτων που δεν προκύπτει το αίτιο του ατυχήματος ή ο υπαίτιος, θα συλλαμβάνεται άμεσα όποιος χρησιμοποιεί καταχρηστικά τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης, όποιος εμφανίζει ασταθή και περίεργη οδηγική συμπεριφορά, λόγω π.χ. κατανάλωσης αλκοόλ, όποιος υπερβαίνει κατά πολύ το όριο ταχύτητας κλπ. Προτείνεται επίσης και η αναλυτική καταγραφή γεωχωρικών δεδομένων, μέσω σύγχρονης τεχνολογίας, για να γνωρίζουν οι αρχές τα σημεία που σημειώνονται πιο συχνά, τα τροχαία ατυχήματα ή δυστυχήματα.

14. Υποχρεωτική η πώληση του δικύκλου με το κράνος και την πινακίδα κυκλοφορίας

Όπως δεν πωλείται αυτοκίνητο χωρίς ζώνη ασφαλείας και πινακίδα κυκλοφορίας, έτσι να ισχύει και για τις μοτοσυκλέτες.

15. Καμία ανοχή στα ανασφάλιστα οχήματα που «συλλαμβάνονται» να κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους

Αυστηροποίηση των ποινών σε κάθε επίπεδο, με άμεση κατάσχεση του οχήματος και αυξημένο διοικητικό πρόστιμο.

16. Μείωση του ορίου ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές από 50χλμ/ώρα, σε 30χλμ/ώρα.

Αν κάποιο όχημα τραυματίσει πεζό με ταχύτητα 30 χιλιομέτρων την ώρα, οι πιθανότητες θανάτου είναι 10%, ενώ στα 50 χιλιόμετρα την ώρα, το ποσοστό εκτοξεύεται στο 80%.

17. Ανταπόδοση τελών από τροχαίες παραβάσεις στους ΟΤΑ

Δημιουργία ενός ειδικού κωδικού στους προϋπολογισμούς των δήμων, έτσι ώστε, όσα χρήματα εισπράττονται από τις κλήσεις τροχαίων παραβάσεων που συντελούνται στα διοικητικά τους όρια, να επιστρέφουν στους ΟΤΑ και να διοχετεύονται υποχρεωτικά μόνο για μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, όπως π.χ. συντήρησης και επιδιόρθωσης οδοστρώματος, νέας σήμανσης & διαγράμμισης κλπ.

18. Οριοθέτηση της χρήσης των ηλεκτρικών (και μη) πατινιών

Πρέπει να μπουν συγκεκριμένες προδιαγραφές χρήσης, σαφή όρια για το

πώς θα χρησιμοποιούνται και από ποιους, ούτως ώστε να περιορίσουμε νέες απώλειες ανθρώπων. Προτείνεται η απαγόρευση πατινιών από ανηλίκους, ενώ οι ενήλικοι θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον δίπλωμα δικύκλου ή αυτοκινήτου.

19. Δημιουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής σε όλη την Ελλάδα

Κάθε περιφερειακή ενότητα της χώρας, θα πρέπει να διαθέτει το δικό της πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, όπου θα γίνονται επισκέψεις από όλα τα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, θα ενημερώνονται -δια ζώσης- από ειδικούς στην οδική ασφάλεια, θα τους επεξηγείται αναλυτικά ο ΚΟΚ, θα συζητούν απορίες σχετικά με την κυκλοφορία των οχημάτων και θα έχουν την ευκαιρία, ενδεχομένως, να συνομιλούν με θύματα τροχαίων ατυχημάτων και πώς αυτά βιώνουν τον τραυματισμό ή την αναπηρία τους, ώστε να προκληθεί η μέγιστη ευαισθητοποίηση των μαθητών.

20. «Κόφτης» ταχύτητας σε αυτοκίνητα και μηχανές για όλους τους νέους οδηγούς, μέχρι την ηλικία των 23 ετών

Όπως οι νταλίκες έχουν «κόφτη» και δεν μπορούν να τρέξουν παραπάνω από 80 ή 90χλμ/ώρα, έτσι θα πρέπει να βρεθεί ένα τεχνικός ή κατασκευαστικός τρόπος για περιορισμό της μέγιστης ταχύτητας των οχημάτων/μηχανών που οδηγούνται από νεαρούς έως 23 ετών.

21. Καμία ανοχή σε όσους οδηγούν χωρίς δίπλωμα οδήγησης, είτε είναι Έλληνες πολίτες, είτε αλλοδαποί, είτε Ρομά

Δεν νοείται να οδηγεί οποιοσδήποτε στην ελληνική επικράτεια, χωρίς να έχει δίπλωμα οδήγησης. Το πρόβλημα αυξάνεται σε αγροτικές περιοχές και μικρά χωριά, όπου αρκετοί υπήκοοι του Πακιστάν, της Ινδίας, του Μπαγκλαντές κλπ, ανάμεσά τους και αρκετοί ανήλικοι, χρησιμοποιούν αγροτικά οχήματα και δίκυκλα, χωρίς δίπλωμα, με μεγάλη επικινδυνότητα. Προτείνεται διοικητικό πρόστιμο 3.000 ευρώ και κατάσχεση του οχήματος, ενώ θα πρέπει να παραπέμπονται άμεσα στον εισαγγελέα.

22. Σαφείς κανόνες οδήγησης για τα δίκυκλα

Χρειάζεται να αλλάξει άρδην η οδηγική συνήθεια των δικυκλιστών, και για το λόγο αυτό, πρέπει να τιμωρούνται από τον ΚΟΚ οι «σφήνες» των μηχανών, πρέπει να τηρείται η σειρά στα διαζώματα (μία μηχανή θα πρέπει να καταλαμβάνει τον αυτοτελή χώρο που προβλέπεται εντός των γραμμών και όχι να προσπερνούν άπαντες -δεξιά και αριστερά- όσα προπορευόμενα

αυτοκίνητα είναι σταματημένα), θα πρέπει να χρησιμοποιούν εγκαίρως και με συνέπεια το «φλας» αλλαγής κατεύθυνσης, θα πρέπει να τηρούν την προτεραιότητα στους φωτεινούς σηματοδότες κλπ.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να επιδεικνύουν και οι διανομείς (delivery) που αποτελούν μια ειδική κατηγορία οδηγών, με μεγάλη επικινδυνότητα και πολλά δυστυχήματα. Προτείνεται συνεχής εκπαίδευση των υποψηφίων δικυκλιστών από τα σχολικά έδρανα, για αλλαγή κουλτούρας και συνειδητής αποδοχής των κανόνων οδικής ασφάλειας.

23. Αναβάθμιση του τρόπου των εξετάσεων

- Πρέπει να δημιουργηθεί ένα ξεχωριστό σώμα εξεταστών
- Κίνητρα για νέους πιστοποιημένους εξεταστές. Οι υπάρχοντες δεν επαρκούν, ειδικά στην επαρχία, ενώ παράλληλα πρέπει να επιτραπεί η μετακίνησή τους από περιφέρεια σε περιφέρεια, κάτι που ενώ το προβλέπει ο νόμος, απαιτεί υπουργική απόφαση.
- Τα βιβλία με την ύλη θεωρητικής εκπαίδευσης, είναι μόνο στα Ελληνικά, ίσως θα έπρεπε να υπάρχει μετάφραση και στην Αγγλική γλώσσα.
- Αύξηση των ελάχιστων υποχρεωτικών μαθημάτων στις 40 ώρες, αντί για τις 25 που ισχύει σήμερα.
- Πρέπει να εισαχθούν ειδικά μαθήματα προς εξέταση, εκτός της πόλης και του παρκαρίσματος, όπως βραδινή πορεία εντός και εκτός αστικού ιστού, μετάβαση σε εθνική οδό και μεγάλο αυτοκινητόδρομο, πορεία σε αγροτικό δρόμο, ελιγμό σε ανηφόρα, σε χιόνια (όπου είναι εφικτό) κλπ.
- Ψηφιακός προγραμματισμός για τη διεξαγωγή εξετάσεων. Εύκολη επιλογή ημέρας για τη διενέργεια εξετάσεων, ενημέρωση μέσω sms ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, αυτόματη ταυτοποίηση πληρωμής, αποφυγή γραφειοκρατίας σε χώρους που δεν χρειάζεται φυσική παρουσία των υποψηφίων οδηγών κλπ.
- Ειδική πρόβλεψη για υποψηφίους με μαθησιακές δυσκολίες, δυσλεκτικούς και αναλφάβητους, οι οποίοι δυσκολεύονται υπερβολικά στην απόκτηση διπλώματος οδήγησης.
- Άτομα με κινητικά προβλήματα που χρειάζονται καθημερινά το αυτοκίνητο για τις ανάγκες τους, πιστοποιούνται από τον «Ηνίοχο», το μοναδικό κέντρο αξιολόγησης για άτομα με προβλήματα κινητικότητας στην Ελλάδα,

το οποίο βρίσκεται στο Καματερό Αττικής. Πρέπει να συσταθούν και άλλα αντίστοιχα κέντρα πιστοποίησης.

24. Χρήσιμο εκπαιδευτικό εργαλείο η χρήση των συστημάτων προσομοίωσης οδήγησης

Θέσπιση χορηγιών/κονδυλίων από κρατικό προϋπολογισμό ή την ιδιωτική πρωτοβουλία, για την προμήθεια σύγχρονων προσομοιωτών οδήγησης, με σκοπό την εκπαίδευση των νέων οδηγών.

25. Δημιουργία ασφαλών πίστσεων για εκπαίδευση και εξέταση των δικυκλιστών

Επιβάλλεται η εξεύρεση χώρων που θα μπορούν οι αναβάτες των δικύκλων να εκπαιδεύονται ή/και να εξετάζονται για την απόκτηση άδειας οδήγησης.

V. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας συνήλθε σε συνεδρίαση την 30^η Σεπτεμβρίου 2024, κατά την οποία εγκρίθηκε, κατά πλειοψηφία, η παρούσα Έκθεση, για την Α' Σύνοδο της Κ' Περιόδου, η οποία υποβάλλεται προς την Ολομέλεια της Βουλής.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2024

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ

Ο Α΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ο Β΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ)

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΚΑΠΕΤΑΝΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ

ΚΑΡΑΜΠΑΤΣΩΛΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ

ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΛΙΒΑΝΟΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΞΕΝΟΦΩΝ

(ΦΩΝΤΑΣ)

ΠΑΠΠΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΤΣΙΛΙΓΓΙΡΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (ΣΠΥΡΟΣ)

ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

(ΧΑΡΗΣ)

ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ΝΑΓΙΑ)

ΠΟΥΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ

ΚΟΤΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΠΕΡΚΑ ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ)

ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ

ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ

ΧΑΛΚΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Ε.Μ.Ε. ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

PROJECT **VISION ZERO**

ΟΡΑΜΑ ΜΗΔΕΝ ΝΕΚΡΟΙ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ε.Μ.Ε. ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

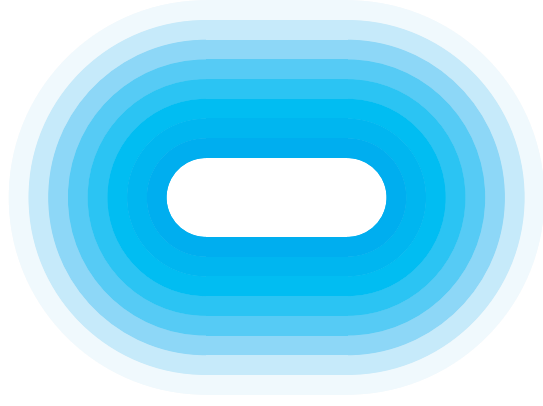


Δίνουμε αξία στο μηδέν.

Vision Zero:

**Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο
αποσκοπεί στο να μειώσει τα ατυχήματα
και να δημιουργήσει
ένα περιβάλλον οδικής ασφάλειας
χωρίς θύματα.**

ΠΡΟΤΑΣΗ ΛΟΓΟΤΥΠΟΥ



**vision
zero**

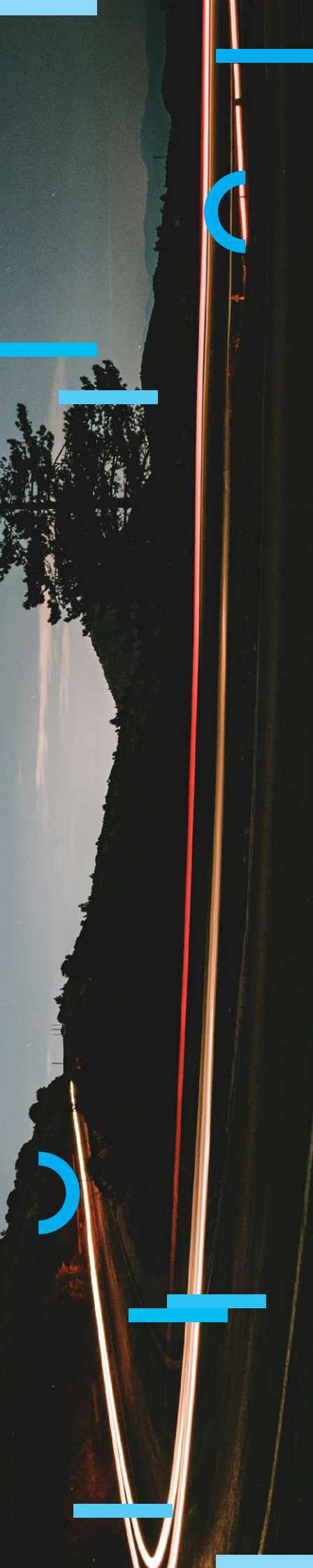
Δίνουμε αξία στο μηδέν.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

Η χώρα μας κατέχει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά νεκρών και τραυματιών σε τροχαία δυστυχήματα σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Vision Zero:

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα,
που θα οδηγήσει στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων,
αποτελεί δέσμευση της κυβέρνησης
και θα γίνει πράξη μέσω
του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.



Βασικές Αρχές Στρατηγικού Σχεδίου

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά τον καθορισμό, την εφαρμογή και την παρακολούθηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα.

Στην κορυφή του συνολικού σχεδιασμού βρίσκεται το project

«Vision Zero».

ΦΙΛΟΔΟΞΟ ΟΡΑΜΑ

Vision Zero

Επιμέρους
Ρεαλιστικοί Στόχοι
Ασφαλής Κινητικότητα
(ΜΜΜ, χαμηλές ταχύτητες)

ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ

Ψηφιακή Διαχείριση
Δυναμική Διασύνδεση
Αυτοματοποίηση
Κυκλοφορίας

ΚΟΙΝΗ ΕΥΘΥΝΗ

Προσέγγιση
Ασφαλούς Συστήματος
Λογοδοσία Αρχών
Αλλαγή Συνηθειών

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Χρηματοδότηση
Διοίκηση
Παρακολούθηση

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ



Αλλάζουν οδηγό κατά τη διάρκεια της διαδρομής.



Οδηγούν στη μεσαία λωρίδα ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη.



Τηλεφωνούν οδηγώντας με Bluetooth.



Δεν τηρούν τις αποστάσεις ασφαλείας.



Κολλάνε εσκευμένα στο αυτοκίνητο του οδηγού που τους εκνευρίζει.



Σταματάνε κατά τη διάρκεια της διαδρομής για να κοιμηθούν.



Ρυθμίζουν οδηγώντας το GPS τους.



Προσπερνούν από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο.



Κάνουν περισσότερα διαλείμματα, όσο χρειάζεται για να επαναφορτίσουν την μπαταρία.



Είχαν, ή παρλίγο να έχουν, ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας.



ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥ «VISION ZERO»

Το «Vision Zero» θέτει τον μακροπρόθεσμο στόχο να εξαλειφθούν οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα έως το 2050 μέσω της:

- Μείωσης Νεκρών και (Βαριά) Τραυματιών σε Οδικά Ατυχήματα.
- Βελτίωσης Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας.



ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

- 1. Ένταξη μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης**
(περιλαμβάνεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030).
- 2. Επιβράβευση των συνεπών οδηγών.**
- 3. Δημιουργία ενός ενιαίου οργανισμού για την οδική ασφάλεια.**
- 4. Δια βίου εκπαίδευση και μάθηση των οδηγών.**
- 5. Εξέταση επιβολής ηλικιακού ορίου στους οδηγούς για ανανέωση διπλώματος**
(σε συνάρτηση με την σωματική και πνευματική τους υγεία).
- 6. Ανάπτυξη συστήματος καταγραφής χωρικών στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων**
(μέσω δημιουργίας app).
- 7. Εκ βάθρων αλλαγή του συστήματος εκπαίδευσης των οδηγών και κατά συνέπεια του τρόπου χορήγησης των διπλωμάτων.**
- 8. Υποχρεωτική η πώληση της μηχανής με κράνος (όπως δεν πωλείται αυτοκίνητο χωρίς ζώνη) με μερική κρατική επιδότηση.**
- 9. Να βγαίνει η μοτοσικλέτα από το κατάστημα μαζί με την πινακίδα, όπως ακριβώς γίνεται με το αυτοκίνητο, καθώς σύμφωνα με τους ειδικούς αυτή η πρακτική δημιουργεί άμεσα την αίσθηση της παραβατικότητας.**

- 10.** Σχετικά με την ΚΥΑ 72555/2023 των Υπουργείων Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη, που αφορά την προστασία των εργαζομένων στη διανομή (delivery), πρέπει να γίνουν δύο σημαντικές προσθήκες:
- A.** Εκτός από τις προδιαγραφές που θα πρέπει να φέρουν τα κράνη και ρητώς αναφέρονται στην ΚΥΑ, εξίσου σημαντικές είναι οι ελάχιστες προδιαγραφές του λοιπού εξοπλισμού του αναβάτη όπως ο ρουχισμός, τα γάντια και τα υποδήματα.
 - B.** Να προβλεφθεί η ατομική χρήση του εξοπλισμού προστασίας του εργαζόμενου προκειμένου να αποφευχθεί η μείωση της αποτελεσματικότητάς του.
- 11.** Δημιουργία ειδικού κωδικού στους προϋπολογισμούς των Δήμων έτσι ώστε τα χρήματα που εισπράττονται από τις κλήσεις εντός των ορίων τους να επιστρέφουν στις τοπικές κοινωνίες μέσα από έργα οδικής ασφάλειας (βελτίωση οδών, σήμανση, διαγράμμιση).
- 12.** Παροχή ενός «moto safe pass» για τους μοτοσικλετιστές, που θα τους δίνεται η δυνατότητα να αγοράσουν εξοπλισμό ασφαλείας, με προδιαγραφές, από εγκεκριμένα καταστήματα.
- 13.** Υλοποίηση του Μητρώου έργων στους δρόμους. Να μπορεί δηλαδή οποιοσδήποτε να γνωρίζει πού γίνονται εργασίες, από ποιους, το χρονικό πλαίσιο, ποιος είναι ο υπεύθυνος ασφαλείας (μέσω app).

- 14.** Δυνατότητα απόκτησης διπλώματος κατά περίπτωση από ΑμΕΑ, όπως συμβαίνει στη Γαλλία, στην Αγγλία και στη Γερμανία.
- 15.** Χρήση των πατινιών. Πρέπει να μπου σαφή όρια για το πώς χρησιμοποιούνται, από ποιους αλλά και πώς έχουν έρθει στη διάθεση του καθενός.
- 16. ΨΗΦΙΑΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ**
(συνεργασία με Υφυπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης κ. Κωνσταντίνο Κυρανάκη):
- Σύνδεση ΣΕΣΟ (point system) με το δίπλωμα στο gon.gr/wallet
 - Ψηφιακές κλήσεις και ψηφιακές πληρωμές
 - Σύστημα «Π2» για τους ελληνικούς δρόμους, με σκοπό τη διαχείριση οδικών ατυχημάτων και τη διασύνδεση με το ΕΚΑΒ.
- 17.** Σύνδεση Τεχνητής Νοημοσύνης (Α.Ι.) με την οδική ασφάλεια.
- 18.** Τρόποι περιορισμού της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης, πάντα μέσα στα όρια που επιτάσσει η κοινή λογική και ο σεβασμός στα ανθρώπινα δικαιώματα και στα προσωπικά δεδομένα.
- 19.** Σύνδεση YOUTH PASS με μαθήματα σε σχολές οδηγών
(διερεύνηση δυνατότητας αύξησης του YOUTH PASS από 200€ έως 300€).

An aerial photograph of a busy pedestrian crossing with white stripes on a dark asphalt surface. Several people are walking across the crosswalk. A large, semi-transparent blue circle is centered over the image, containing a white cross-like shape. The Greek text 'ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ' is written vertically in white on a blue rectangular background within the circle. Decorative blue geometric shapes are in the corners.

ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΠΩΣ ΘΑ ΤΟ ΠΕΤΥΧΟΥΜΕ;

Το «**Vision Zero**» συμβάλλει στο συνολικό Κυβερνητικό Σχέδιο μέσα από την υλοποίηση της εθνικής επικοινωνιακής πολιτικής και με ορίζοντα 10 χρόνων.

Κάτω από την ομπρέλα του θα πραγματοποιηθεί ο σχεδιασμός και η υλοποίηση:

- A.** Επικοινωνιακών καμπανιών ευαισθητοποίησης & ενημέρωσης για το ευρύ κοινό.
- B.** Δράσεων ενημέρωσης και εκπαίδευσης ειδικών υπο-κοινών.



ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

1. Δημιουργούμε ένα σαφές επικοινωνιακό αφήγημα με ένα κεντρικό μήνυμα που θα είναι εύκολα κατανοητό και σίγουρα αξιομνημόνευτο.
2. Διαχέουμε το μήνυμά μας με συνέπεια και διάρκεια.
3. Επιδιώκουμε την αμφίδρομη και βιωματική επικοινωνία με το κοινό μας.

ACTION PLAN 2024

1. Συγκεντρώνουμε όλη την πληροφορία σε έναν προορισμό για το γενικό κοινό. Δημιουργούμε την ιστοσελίδα «**Vision Zero Greece**» και αναπτύσσουμε την ψηφιακή μας παρουσία στα Social Media.
2. Δημιουργούμε ένα πανελλαδικό δίκτυο συνεργασιών «**Vision Zero Network**» (φορέων, συλλόγων, οργανώσεων, υποστηρικτών από τον δημόσιο & ιδιωτικό τομέα) με σκοπό τη διάχυση της πληροφορίας σε ειδικά κοινά.
3. Δημιουργούμε ένα πλάνο δράσεων με βιωματικό χαρακτήρα, τα «**Vision Zero Communities**» τα οποία κάνουμε εύκολα προσβάσιμα στο κοινό σε συνεργασία με την Google. Δημιουργούμε δηλαδή, τον εικονικό χάρτη του «**Vision Zero Greece**» μέσω του οποίου οι χρήστες αναζητούν τα φυσικά ή ψηφιακά σημεία για webinars & σεμινάρια.
4. Λανσάρουμε την Εθνική Καμπάνια ευαισθητοποίησης & εκπαίδευσης του κοινού σε παραδοσιακά και ψηφιακά μέσα, την οποία συντηρούμε μέσα στον χρόνο.
5. Τροφοδοτούμε διαρκώς τα owned κανάλια επικοινωνίας μας.

ΠΩΣ ΘΑ ΤΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΟΥΜΕ;

Μείωση των Ατυχημάτων:

- Αναζητούμε τρόπους για τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων στον δρόμο, θέτοντας ως στόχο το μηδενικό θύμα.

Ευαισθητοποίηση του Κοινού:

- Διεξαγωγή εκπαιδευτικών εκδηλώσεων και εκστρατειών για την αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τους κινδύνους στον δρόμο.

Τεχνολογικές Καινοτομίες:

- Εφαρμογή των πιο προηγμένων τεχνολογιών, όπως αυτοκίνητα με αυτόνομη οδήγηση και συστήματα προειδοποίησης, προκειμένου να αποτραπούν ατυχήματα.

Υποδομή Ασφαλείας:

- Εργασία σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές για τη βελτίωση της υποδομής των οδών και των συστημάτων φωτισμού.



ΠΩΣ ΘΑ ΤΟ ΠΕΤΥΧΟΥΜΕ;

- 1. Εκπαίδευση και Ενημέρωση:**
Οργάνωση σεμιναρίων και εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους οδηγούς, τους πεζούς και τους ποδηλάτες.
- 2. Τεχνολογική Καινοτομία:**
Συνεργασία με εταιρείες αυτοκινήτων για την ενσωμάτωση προηγμένων συστημάτων ασφαλείας στα οχήματα.
- 3. Κοινωνική Συμμετοχή:**
Καλούμε τους πολίτες να συμμετέχουν σε προγράμματα καθαρισμού οδών και σε ομάδες ασφαλούς οδήγησης ποδηλάτου στην πόλη.
- 4. Συνεργασία με τις Αρχές:**
Διατήρηση στενής επαφής με τις τοπικές αρχές για την αντιμετώπιση ειδικών προβλημάτων και τη βελτίωση της υποδομής.





ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

- 1.** Εκδηλώσεις, υπό την αιγίδα της Βουλής των Ελλήνων, παρουσίασης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021 - 2030 στις έδρες των 13 Περιφερειών.
- 2.** Εκδήλωση στην Αθήνα, στις 6 Μαΐου 2024 για την Ευρωπαϊκή ημέρα οδικής ασφάλειας (European Road Safety Day) με τη συμμετοχή του Πρωθυπουργού κ. Κυριάκου Μητσοτάκη.
- 3.** Εβδομαδιαία εκπομπή για την οδική ασφάλεια στη Βουλή TV, η οποία σε συνέχεια θα παίζει στα μεγαλύτερα τηλεοπτικά δίκτυα της Περιφέρειας.

4. Δημιουργία υλικού ευαισθητοποίησης νέων ανθρώπων που θα δίνεται κατά τη διάρκεια των σχολικών επισκέψεων στη Βουλή (περίπου 120 σχολεία επισκέπτονται τη Βουλή ανά μήνα).
5. Το υλικό αυτό κάποιες φορές μέσα στον μήνα θα συνοδεύεται από συζητήσεις των νέων με πολίτες - θύματα τροχαίων ατυχημάτων.
6. Εκδηλώσεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής σε όλη την Ελλάδα.
7. Επισκέψεις σε σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με πολίτες - θύματα τροχαίων ατυχημάτων, για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μαθητών.
8. Συνεργασία με νέους Influencers, οι οποίοι θα μεταφέρουν το μήνυμα **«Όραμα μηδέν ατυχήματα - μηδέν νεκροί».**
9. Συνεργασία με εξειδικευμένα ΜΜΕ (περιοδικά site) που θα επικοινωνούν τα μηνύματά μας.



ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

1. Συνεργασία με το car.gr και άλλα αυτοκινητιστικά περιοδικά. Επικοινωνούμε το μήνυμα της καμπάνιας μας μέσω διαφημίσεων GDN. Συγκεκριμένα, οι διαφημίσεις θα εμφανίζονται ως αγγελίες, ανάμεσα από τις «αληθινές» αγγελίες, που έχουν καταχωρηθεί από τους χρήστες. Οι χρήστες κατά την πλοήγηση αλλά και αναζήτηση οχήματος / μηχανής κτλ., θα βλέπουν διάφορες φωτογραφίες με τρακαρισμένα αυτοκίνητα, από τροχαία ατυχήματα. Αντί η αγγελία να γράφει «ατρακάριστο» και τα χλμ., θα γράφει «τρακαρισμένο», «Χ νεκροί», «Χ τραυματίες» και από τι προκλήθηκε το ατύχημα, π.χ. επειδή δεν φορούσε ο οδηγός ζώνη ή πραγματοποιήθηκε παραβίαση ερυθρού σηματοδότη ή ήταν μεθυσμένος.

- 
- 
2. Ένθετες συνεντεύξεις γιατρών του ΚΑΤ που θα αναφέρονται σε περιπτώσεις σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων και για το πώς προκλήθηκαν. Οι γιατροί μπορούν να δίνουν και διαλέξεις στις επισκέψεις στη Βουλή.
 3. Συνεργασία με το ΣΑΤΑ και τους υπόλοιπους συνδέσμους ταξί ανά Περιφέρεια και την Ελληνική Βουλή όπου θα συναφθεί συμφωνία για μειωμένο τιμολόγιο, σε άτομα ηλικιών 18-24, που θα αφορά συγκεκριμένες ημέρες της εβδομάδας (Παρασκευή - Σάββατο). Αυτή η ενέργεια, στοχεύει στο να επιστρέφουν οι νέοι στα σπίτια τους με ασφάλεια τις νυχτερινές ώρες. Θα μπορούσε να γίνει η εφαρμογή μέσω του gon.gr ώστε να αποφευχθούν παρανομίες.
 4. Κεντρική συμφωνία με την Εν.Ε.Α.Π. (αλκοολούχα ποτά), έτσι ώστε να τοποθετηθεί το κεντρικό μήνυμα της καμπάνιας στις συσκευασίες τους, όπως αντίστοιχα με τα προϊόντα καπνού.
- 