



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ' – ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



ΑΘΗΝΑ, 2016



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

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

**Ε Κ Θ Ε Σ Η
ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΟΥΤΣΗ

ΑΘΗΝΑ 2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

I. Συγκρότηση - Σύνθεση και Αντικείμενο της Επιτροπής.....	5
II. Συνεδριάσεις της Επιτροπής και πρόσωπα, που κλήθηκαν σε ακρόαση.....	7
III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ	
A. Οικονομικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις των Τροχαίων Ατυχημάτων Εισηγητής: Γεώργιος Ουρσουζίδης.....	13
B. Οδική Ασφάλεια και Κυκλοφοριακή Αγωγή ως Μάθημα στα Σχολεία Εισηγήτρια: Γεωργία Γενιά.....	41
Γ. Οδική Ασφάλεια Μοτοσικλετιστών Εργαζομένων στις Ταχυμεταφορές Εισηγήτρια: Ευσταθία (Έφη) Γεωργοπούλου – Σαλτάρη.....	43
Δ. Κυκλοφοριακή Αγωγή Εισηγητής: Αντώνιος Γρέγος.....	45
Ε. Κοινωνικές και Οικονομικές Επιπτώσεις των Τροχαίων Εισηγητής: Αθανάσιος Καββαδάς.....	47
ΣΤ. Αιτίες και Παθογένειες των Τροχαίων Ατυχημάτων Πρόληψη και Καταστολή Εισηγήτρια: Ευαγγελία (Εύη) Καρακώστα.....	49
Z. Οδική Ασφάλεια στη Νησιωτική Περιοχή Ν. Αιγαίου Εισηγητής: Εμμανουήλ Κόνσολας.....	57
Η. Οδική Ασφάλεια και Κυκλοφοριακή Αγωγή ως Μάθημα στα Σχολεία Εισηγητής: Δημήτριος Κωνσταντόπουλος.....	59
Θ. Αιτίες και Παθογένειες των Τροχαίων Ατυχημάτων Πρόληψη και Καταστολή Εισηγητής: Δημήτριος Κωνσταντόπουλος.....	61
I. Σχεδιασμός, Μελέτη, Κατασκευή και Συντήρηση Οδικών Υποδομών & Δικτύων Εισηγητής: Ευάγγελος Μπασιάκος.....	65
ΙΑ. Ασφαλιστική Κάλυψη των Τροχαίων Ατυχημάτων Εισηγητής: Γεώργιος Παπαφιλίππου.....	69
IV. Έγκριση της Έκθεσης της Επιτροπής.....	77

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

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ι. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ – ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Κατά την Α΄ Τακτική Σύνοδο της ΙΖ΄ Περιόδου, η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας συνεστήθη με την υπ΄ αριθμ. 13891/8917, από 15 Οκτωβρίου 2015, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής.

Η Επιτροπή συγκροτείται από εικοσιένα (21) Μέλη, από τους Βουλευτές, κ.κ. Γεωργία Γεννιά, Ευσταθία (Έφη) Γεωργοπούλου – Σαλτάρη, Νικόλαο Θηβαίο, Ευαγγελία (Εύη) Καρακώστα, Πέτρο Κωνσταντινέα, Ηλία Κωστοπαναγιώτου, Νικόλαο Μανιό, Γεώργιο Ουρσουζίδη, Γεώργιο Παπαφιλίππου, Κωνσταντίνο Σπαρτινό, Αναστάσιο (Τάσο) Δημοσχάκη, Αθανάσιο Καβαδά, Εμμανουήλ (Μάνο) Κόνσολα, Ευάγγελο Μπασιάκο, Χρήστο Μπουκώρο, Κωνσταντίνο Μπαρμπαρούση, Δημήτριο Κωνσταντόπουλο, Σταύρο Τάσσο, Γρηγόριο Ψαριανό, Γεώργιο Λαζαρίδη και Δημήτριο Καβαδέλλα.

Πρόεδρος της Επιτροπής εξελέγη, στις 21 Οκτωβρίου 2015, ο Βουλευτής, κ. Γεώργιος Ουρσουζίδης. Το αξίωμα του Α΄ Αντιπροέδρου της Επιτροπής κατέλαβε ο Βουλευτής, κ. Ευάγγελος Μπασιάκος και του Γραμματέως ο Βουλευτής, κ. Δημήτριος Κωνσταντόπουλος. Για το αξίωμα του Β΄ Αντιπροέδρου δεν υπεβλήθη πρόταση υποψηφιότητας.

Οι Βουλευτές, κ.κ. Αναστάσιος (Τάσος) Δημοσχάκης και Χρήστος Μπουκώρος που μετείχαν στην αρχική σύνθεση της Επιτροπής, αντικαταστάθηκαν από τους Βουλευτές, κ.κ. Γεώργιο Στύλιο και Βασίλειο Γιόγιακα, σύμφωνα με τις υπ΄ αριθμ. 1502/1087/29-1-2016 και 6475/4588/11-5-2016, αποφάσεις του Προέδρου της Βουλής.

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

Η Επιτροπή πραγματοποίησε 14 συνεδριάσεις, συνολικής διάρκειας 23 περίπου ωρών, κατά τις οποίες εκλήθησαν σε ακρόαση, προς ενημέρωση των μελών της, Υφυπουργοί, Γενικοί Γραμματείς Υπουργείων, Καθηγητές, εκπρόσωποι Ο.Τ.Α. και Φορέων, όπως εμφανίζεται στο αντίστοιχο Κεφάλαιο της Έκθεσης.

II. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΚΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ

- 1. Συνεδρίαση της 21ης Οκτωβρίου 2015**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Εκλογή Προεδρείου.
- 2. Συνεδρίαση της 26ης Νοεμβρίου 2015**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Προγραμματισμός του έργου της Επιτροπής.
- 3. Συνεδρίαση της 22ας Δεκεμβρίου 2015**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής: α) από τον κ. Γεώργιο Κανελλαΐδη, Ομότιμο Καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, σχετικά με το Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα (2011-2020) και β) από την κυρία Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά, Πρόεδρο του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», σχετικά με θέματα οδικής ασφάλειας, κυκλοφοριακής αγωγής και τις δράσεις του Ινστιτούτου.
- 4. Συνεδρίαση της 10ης Φεβρουαρίου 2016**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον κ. Αναστάσιο Μαρκουίτσο (Ιαβέρη), οδηγό αγώνων αυτοκινήτων, σχετικά με τη «γενοκτονία» των Ελλήνων στους δρόμους.
- 5. Συνεδρίαση της 3ης Μαρτίου 2016**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τους κ.κ. Βασίλειο Ψαριανό, Καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Ελευθέριο Κοκκινάκη, Πρόεδρο Τεχνικής Εταιρείας Οδοποιίας, σχετικά με την οδική ασφάλεια και το οδικό περιβάλλον.
- 6. Συνεδρίαση της 10ης Μαρτίου 2016**
Θέμα ημερήσιας διάταξης:
Η Οδική Ασφάλεια στη Νησιωτική περιοχή των Δωδεκανήσων.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Κάλλιστος Διακογεωργίου, Περιφερειακός Σύμβουλος της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου, Ελένη Καρύδη, Πρόεδρος της Εταιρείας Υποστήριξης Θυμάτων τροχαίων Δυστυχημάτων «ΕΥΘΥΤΑ ΡΟΔΟΥ-ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ», Αθηνόδωρος Κωνσταντίνου, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων και Υποδομών του Δήμου Ρόδου, Γεώργιος Πόκκας, Αντιδήμαρχος Ανάπτυξης και Πρωτογενούς Τομέα του Δήμου Ρόδου, Γεώργιος Στέργου, Αστυνομικός Υποδιευθυντής της Τροχαίας Ρόδου, Αντώνης Γιαννικουρής, υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων και Οδικής Ασφάλειας του Ροδιακού Συλλόγου Αυτοκίνησης, Αναστάσιος Αρνάς, Πρόεδρος Ροδιακού Συλλόγου Αυτοκίνησης, Μανώλης Γρηγοράς, Πρόεδρος Συλλόγου ΙΚΑΡΟΣ Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ρόδου, Νικήτας Χατζημιχαήλ, Πολιτικός Μηχανικός της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου και Νέστορας Φρατζής, Αντιδήμαρχος Δήμου Καλύμνου.

7. Συνεδρίαση της 7ης Απριλίου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ασφαλιστική κάλυψη και οικονομική διάσταση των τροχαίων ατυχημάτων.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, η κυρία Μαργαρίτα Αντωνάκη, Γενική Διευθύντρια, ο κ. Ιωάννης Ρούντος, Πρόεδρος της Υποεπιτροπής Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων και η κυρία Εύα Βαρουχάκη, Επικεφαλής της Νομικής Υπηρεσίας.

8. Συνεδρίαση της 19ης Απριλίου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Μηχανοκίνητοι και μη, στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, με το βλέμμα στα τροχαία.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κ. Αθανάσιος Χούντρας, Καθηγητής Φυσικής Αγωγής και Προπονητής Μηχανοκίνητου Αθλητισμού και η κυρία Λυδία Χατζηαλεξίου, Γραμματέας του Συλλόγου «Φίλοι του Ποδηλάτου – Αθηνών».

9. Συνεδρίαση της 12ης Μαΐου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις των τροχαίων «εγκλημάτων».

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν: από τον Πανελλαδικό Σύλλογο «SOS Τροχαία Εγκλήματα», οι κ.κ. Γεώργιος Κουβίδης και Φαίδων Καρυδάκης, Πρόεδρος και Αντιπρόεδρος, αντιστοίχως, από τον Σύλλογο Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των Πεζών «ΠΕΖΗ» τα μέλη, κυρία Έλσα Τσεκούρα και κ. Νικόλαος Στάππας.

10. Συνεδρίαση της 25ης Μαΐου 2016

Θέματα ημερήσιας διάταξης:

α) Ενημέρωση από την κυρία Μαρίνα Χρυσοβελώνη, Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τον κ. Ιωάννη Παντή, Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και τον κ. Κωνσταντίνο Κοσμάτο, Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για θέματα οδικής ασφάλειας, που emπίπτουν στις αρμοδιότητές τους και

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

11. Συνεδρίαση της 16ης Ιουνίου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Οδική Ασφάλεια (Υγεία, μοτοσυκλέτα και εθελοντισμός).

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο κ. Σταμάτης Βάρδαρος, Αναπληρωτής Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υγείας, από το Ελληνικό Ινστιτούτο Μοτοσυκλέτας «ΜΟΤΟΘΕΣΙΣ», οι κ.κ. Θωμάς Κακαδιάρης και Ευάγγελος Λεμονίδης, Διευθυντής Προγραμμάτων Εκπαίδευσης και Μέλος του Ινστιτούτου, αντιστοίχως, και από την Εθελοντική Ομάδα Μεγάρων «Α.Ο. ΚΟΥΡΟΣ», οι κ.κ. Μελέτιος Ρήγας, Πρόεδρος του Δ.Σ. και Σωτήριος Γιαννόπουλος, Υπεύθυνος Δράσεων του Τμήματος Οδικής Ασφάλειας.

12. Συνεδρίαση της 7ης Ιουλίου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Η οδική ασφάλεια υπό το πρίσμα των φορέων: της Ελληνικής Αστυνομίας, των ειδικών επιστημόνων του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.) και των πολιτών που έχουν υποστεί τις συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Βλάσιος Βαλατσός, Ταξίαρχος, Διευθυντής Τροχαίας Αττικής, Γεώργιος Ελευθεράκης, Αστυνομικός Διευθυντής στη Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνόμευσης / Α.Ε.Α., Νίκος Ηλιού, Αναπλ. Καθηγητής Οδοποιίας και Διευθυντής του Εργαστηρίου Οδοποιίας του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Θεόδωρος Σεραφίδης, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Αναπλ. Γενικός Γραμματέας της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας και Μαρίλυ Χριστοφή, Εμπειρογνώμων Προσβασιμότητας – συνεργάτης της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία.

13. Συνεδρίαση της 14ης Ιουλίου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Ενημέρωση της Επιτροπής για την Οδική Ασφάλεια υπό το πρίσμα των εμπειριών του Επίτιμου Αρχηγού της ΕΛ.ΑΣ., κ. Αναστασίου Δημοσχάκη, Βουλευτή και των γνώσεων των ειδικών επιστημόνων του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, κ.κ. Κωνσταντίνου Κεπαπτσόγλου και Παναγιώτη Παπαντωνίου, Προέδρου και Ειδικού Γραμματέα, αντιστοίχως.

14. Συνεδρίαση της 4ης Αυγούστου 2016

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

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

III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

A. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θέση ευθύνης που υπηρετούμε στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, αλλάζει αναπόφευκτα τον τρόπο που σκεφτόμαστε, τον τρόπο που παρατηρούμε την καθημερινότητα, όλα εκείνα που επί δεκαετίες μας σκοτώνουν, μας καθιστούν ανίκανους να συνεχίσουμε μια φυσιολογική ζωή.

Η λειτουργία της πολιτείας, η συμπεριφορά των πολιτών, ως κοινωνικό σύνολο και γενικά ο πολιτισμός, αλλά και η διαφθορά σε μια χώρα, κρίνεται - μεταξύ άλλων - και από το δείκτη των τροχαίων συμβάντων (νεκροί, τραυματίες). Ο αριθμός των τροχαίων στην Ελλάδα παραμένει υπερβολικά υψηλός.

Η κατάσταση, οι χρήστες του οδικού δικτύου και η αστυνόμευση του οδικού δικτύου, η αναποτελεσματικότητα και η εσωστρέφεια της διοίκησης, καθώς επίσης και η έλλειψη κοινωνικής κατανόησης συνθέτουν το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Η αλήθεια είναι μπροστά στα μάτια μας – δεν κρύβεται – αρκεί να έχουμε «ανοιχτό» μυαλό να την κατανοήσουμε και θάρρος να την ομολογήσουμε.

Όλοι οι εισηγητές που προσήλθαν στην Επιτροπή μας, εκτός των ειδικών θεμάτων που επέλεξαν να παρουσιάσουν, περιέγραψαν ανοιχτά και ξεκάθαρα την κατάσταση που επικρατεί στον τομέα της οδικής ασφάλειας, αλλά και την εμπειρία τους, σχετικά με τις δημόσιες υπηρεσίες της χώρας. Οι φορείς της πολιτείας δεν επιτυγχάνουν να φέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα και να ενημερώσουν, ώστε να συνειδητοποιήσουν οι πολίτες το μέγεθος του προβλήματος και να αντιδράσουν προστατεύοντας τις ζωές τους, αλλά και την οικονομία της χώρας. Αυτό, είναι φανερό εκ του αποτελέσματος, διότι η Ελλάδα βρίσκεται σταθερά μεταξύ των χειρότερων θέσεων σε επίπεδο Ε.Ε., όσον αφορά στους νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους.

▲ Δεν είναι τυχαίο εξάλλου - ούτε είναι δυνατόν να αγνοηθεί - η καθολική απαίτηση - για ένα συντονιστικό όργανο υπό την άμεση εποπτεία του Πρωθυπουργού.

Τροχαία περιστατικά συμβαίνουν και θα συνεχίσουν να συμβαίνουν, όμως τα τροχαία εγκλήματα τα πληρώνουμε με τον ανείπωτο πόνο και την οδύνη, που προκαλεί η απώλεια ανθρώπινης ζωής και η μόνιμη βλάβη της υγείας. Δαπανούμε – βλακωδώς - ένα τεράστιο κονδύλι στις συνέπειες των τροχαίων, ενώ αν είχαμε στρέψει ένα μικρό μόνο μέρος αυτού στην πρόληψη, τα οφέλη θα ήταν πολλαπλά και κυρίως σωτήρια. Αυτό θα προσπαθήσω να αποδείξω, καταθέτοντας την άποψή μου, η οποία στηρίζεται στις ακροάσεις των ειδικών στην Επιτροπή μας, στην έρευνα δημοσιευμένων μελετών και στην αξιολόγηση των διαθέσιμων στοιχείων.

Το τροχαίο ατύχημα, παύει να είναι ατύχημα και θεωρείται έγκλημα, από την στιγμή που ο οδηγός:

- Αναπτύσσει υπερβολική ταχύτητα.
- Οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ ή υπό την επήρεια ναρκωτικών.
- Παραβιάζει ενσυνείδητα το STOP και τον κόκκινο σηματοδότη.

Η οδήγηση χωρίς τη χρήση μέσων παθητικής ασφάλειας, θεωρείται εγκληματική σε βάρος των επιβαινόντων, αλλά και της κοινωνίας, όταν:

- Δεν χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας.
- Δεν χρησιμοποιούν κράνος στα δίκυκλα.

Η θέση μας κινείται στον άξονα: Πολιτική βούληση για ανατροπές χρόνιων νοοτροπιών, παραλείψεων και κατεστημένων.

1.1. Ανάλυση. Η Οδική Ασφάλεια επηρεάζεται από ένα σύστημα τεσσάρων βασικών παραγόντων:

- Του χρήστη (οδηγός, επιβάτης, ποδηλάτης, πεζός).
- Του οχήματος (επιβατικά, επαγγελματικά, ποδήλατα, μοτοσικλέτες).
- Της οδικής υποδομής και του οδικού περιβάλλοντος (οδόστρωμα, σήμανση, σηματοδότηση, φωτισμός, παρόδια αντικείμενα, κ.λπ.).
- Του ελέγχου (επιτήρηση οδών και οχημάτων, αστυνόμευση, πρόληψη, συντήρηση, κ.λπ.).

Ουσιαστικά ενός και μόνο παράγοντα, που είναι βέβαια ο Άνθρωπος, ο οποίος οδηγεί, περπατάει, συνεπιβαίνει, συντηρεί το όχημα, φτιάχνει δρόμους, τους παραλαμβάνει και τέλος νομοθετεί και αστυνομεύει).

Κάθε πολιτική που φιλοδοξεί να βελτιστοποιήσει τις συνθήκες ασφαλούς κυκλοφορίας, πρέπει να αντιμετωπίζει και τους τέσσερις προαναφερθέντες παράγοντες συνδυασμένα, γιατί κάθε κενό που παρουσιάζεται στην κρατική μέριμνα και δράση στο πεδίο αυτό, έχει σαν αποτέλεσμα τον θάνατο και τον βαρύ τραυματισμό μεγάλου αριθμού συμπολιτών μας, ιδιαίτερα νέων.

Η χώρα μας - σε ευρωπαϊκό επίπεδο - παρουσιάζει έναν από τους μεγαλύτερους δείκτες θνησιμότητας. Για κάποιες ηλικιακές κατηγορίες (15 -29 ετών) τα τροχαία, αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου. Παραμένει πάντα επίκαιρο το σχόλιο ενός αμερικανού αρχιάτρου, που επισημαίνει ότι: «Αν οποιαδήποτε επιδημία σκότωνε τα παιδιά μας με τη σφοδρότητα που σκοτώνουν τα ατυχήματα, τότε όλοι θα είχαν εξεγερθεί να σταματήσει το φονικό».

Ένα μεγάλο κομμάτι του λαού μας, κυρίως νέοι, που πληρώνουν βαρύ τίμημα στους δρόμους είναι οι δικυκλιστές. Παρότι η μετακίνηση με δίκυκλο είναι ιδιαίτερα ελκυστική στη χώρα μας, βοηθώντας του ήπιου κλίματος και θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ως πολύτιμο βοήθημα στην αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις, η αδιαφορία της πολιτείας, η ανυπαρξία κυκλοφοριακής αγωγής των οδηγών, η μειωμένη παθητική ασφάλεια, σε συνδυασμό με τις μέτριες οδικές υποδομές, οδηγούν σε εκατόμβες νεκρών και τραυματιών.

Έχοντας επίγνωση πως τα τροχαία δεν μπορεί να εξαλειφθούν εντελώς, γιατί είναι συνυφασμένα με την κίνηση και την καθημερινότητά μας (νοοτροπία - Παιδεία), εντούτοις, όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι είναι δυνατόν να περιοριστούν στο ελάχιστο. Αυτή η λογική, πρέπει να διαπερνά κάθε σχετική απόφαση σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ενταγμένη στο πλαίσιο ενός σύγχρονου και πρακτικά εφαρμόσιμου προγράμματος. Για την υλοποίηση του στόχου αυτού χρειάζεται γενναία πολιτική βούληση, στη βάση της εξής παραδοχής:

- Η ανθρώπινη ζωή είναι πάνω από τους λογιστικούς υπολογισμούς .

Είναι γνωστό ότι η μεγάλη πλειοψηφία των τροχαίων που καταλήγουν σε σωματικές βλάβες ή θάνατο, είναι αποτέλεσμα της εγκληματικής αδιαφορίας των οδηγών, της απουσίας πολιτικών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, του πρόχειρου σχεδιασμού πρόληψης και ελέγχου, καθώς επίσης και έλλειψης πολιτικής βούλησης και κρατικής μέριμνας.

Εκ των πραγμάτων, αποδεικνύεται ότι η Οδική Ασφάλεια υπήρξε πάντα πολύ χαμηλά στη σχετική λίστα προτεραιοτήτων όλων των κυβερνήσεων. Είναι γεγονός, ότι το «Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020», που είχε παραγγελθεί από την πολιτεία και έχει ήδη παραδοθεί από το 2010,... ακόμα δεν έχει θεσμοθετηθεί. Τα μέτρα δράσης, αλλά και οι νομοθετικές ρυθμίσεις που είναι αναγκαίες, είναι σαφές ότι πρέπει να υπερβαίνουν τις διάφορες πολιτικές σκοπιμότητες, ενώ παράλληλα πρέπει να δημιουργούν προϋποθέσεις, ώστε η Οδική Ασφάλεια να αποτελέσει τη βασική παράμετρο για τη ζωή των Ελλήνων πολιτών.

Θα πρέπει να αναγνωριστεί ευθέως, από όλους τους εμπλεκόμενους και τα κέντρα λήψης αποφάσεων, ότι η δυνατότητα ασφαλούς μετακίνησης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα του πολίτη.

Η πρόταση μας, σύμφωνα με όσα τέθηκαν υπόψη της Επιτροπής, στηρίζεται, κυρίως, στους άξονες:

- ▲ Έλεγχος οδικής συμπεριφοράς των οδηγών
- ▲ Ενημέρωση και διαμόρφωση οδικής παιδείας
- ▲ Ανάπτυξη σύγχρονων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς σε αστικό και υπεραστικό επίπεδο, στοχεύοντας στο δραστικό περιορισμό της χρήσης των Ι.Χ., τα οποία εκτός των άλλων, επιβαρύνουν σημαντικά με ρύπους το περιβάλλον.

Καθώς επίσης και σε σειρά άλλων σοβαρών ζητημάτων, που ετέθησαν και αναφέρονται στην παρούσα έκθεση, όπως η ανάδειξη των συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων, με στόχο την πρόληψη.

Η αντίληψη περί τροχαίων ατυχημάτων, που εκφράζεται από πολλούς είναι αυτοκίνητο - κεντρική και αντιλαμβάνεται την πρόληψη και ενημέρωση ως υποδεέστερο θέμα, ενώ τα τροχαία θεωρούνται, ως προσωπικό ρίσκο που αναλαμβάνει ο καθένας ατομικά, καθώς και ως δείγμα χαμηλής αυτοεκτίμησης! Η ανθρωποκεντρική καθολική αρχή, είναι η εξής:

- Οι πιο συνετοί και ικανοί, έχουν υποχρέωση να προσέχουν και να προστατεύουν τους πιο ευάλωτους οδηγούς, ποδηλάτες και πεζούς.

Ο κανόνας της αυξημένης ευθύνης του πιο συνετού/ικανού χρήστη πρέπει να διέπει έναν αναθεωρημένο και σύγχρονο Κ.Ο.Κ., όπως άλλωστε συμβαίνει σε χώρες που έχουν κατακτήσει υψηλά επίπεδα οδικής ασφάλειας. Παρόλο που οι τεχνολογικές εξελίξεις συμβάλλουν στην αύξηση της ασφάλειας, δεν θα πρέπει να λησμονούμε ότι ο άνθρωπος βρίσκεται στο επίκεντρο.

Πρέπει να γίνει συνείδηση σε όλους μας, ότι:

- Το μεταλλικό περίβλημα που μας περιβάλλει (αυτοκίνητο) ή που επιβαίνουμε σ' αυτό (μοτοσυκλέτα), είναι απλά το μέσο και όχι φυσική προέκταση του εαυτού μας και μέτρο των επιδόσεων μας.

Η αρχή της πρόληψης, επιβάλλει:

- Η οδική υποδομή να σχεδιάζεται με γνώμονα την ασφάλεια, τα οχήματα να είναι συντηρημένα και ασφαλή, οι χρήστες κατάλληλα ευαισθητοποιημένοι, ενημερωμένοι, εκπαιδευμένοι και ο έλεγχος συνεχής, αυστηρός και συστηματικός.

Η πρόληψη – εξ αντικειμένου - αντιστρατεύεται μεγάλα οικονομικά συμφέροντα του χώρου, που επιβάλλουν ως κυρίαρχο σύστημα, το μοντέλο του ακριβού αυτοκινήτου και τη «θεραπεία» των συνεπειών των τροχαίων. Ο τεράστιος τζίρος που δημιουργείται, συντηρεί ένα συγκεκριμένο κύκλο συμφερόντων. Η πραγματικότητα αυτή, αναντίρρητα πρέπει να αλλάξει.

- Ζούμε σε μια χώρα, όπου ο διπλασιασμός των Ι.Χ. θεωρείται ανάπτυξη και πρόοδος, ενώ οι πολίτες της έχουν διπλάσια πιθανότητα - σε σχέση με τον μέσο ευρωπαϊκό όρο - να χάσουν τη ζωή τους στον δρόμο ή να μείνουν ανάπηροι.

Μια συνετή προσέγγιση, πρέπει, από την μια, να υιοθετήσει ένα μοντέλο που να δίνει έμφαση στην πρόληψη και την εκπαίδευση από μικρές ηλικίες, και από την άλλη, να εξορθολογήσει, σύμφωνα με τις δυνατότητες των πολιτών, τα πρόστιμα που επιβάλλει – εκτός εκείνων που χαρακτηρίσαμε ως εγκλήματα.

2. ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Δεν είναι σωστό και δεν πρέπει, να εκμηδενίζονται προσπάθειες, που, κατά το παρελθόν, σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν, όπως η βελτίωση των οδικών υποδομών ή δράσεις βελτίωσης της Οδικής Ασφάλειας στη χώρα μας, όπως:

- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2001-2005 και 2006-2010.
- Ευρωπαϊκά προγράμματα δράσεων Οδικής Ασφάλειας.
- Θέσεις επιστημονικών φορέων, όπως το Τ.Ε.Ε., ο Σ.Ε.Σ., το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας.

- Δράσεις και προσεγγίσεις ιδιωτικών φορέων και εθελοντικών οργανώσεων μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που έχουν αναγνωριστεί ως αποτελεσματικές πρακτικές και έχουν υιοθετηθεί διεθνώς.

Καθώς επίσης, δεν πρέπει να μηδενίζονται ούτε να διαγράφονται, σωστές πολιτικές που:

- Εφαρμόστηκαν, έστω και αποσπασματικά, όπως η λειτουργία των Τμημάτων Επειγόντων Περιστατικών (ΤΕΠ).

- Είτε άλλες, που θεσμοθετήθηκαν, αλλά ουδέποτε λειτούργησαν, όπως το Εθνικό Μητρώο Τραύματος και η λειτουργία του Φορέα Ασφάλειας Οδικών Υποδομών.

Τέτοιες προσπάθειες και προσεγγίσεις, αποτελούν εμπειρίες και πολύτιμο βοήθημα για την τελική διαμόρφωση και εφαρμογή του Εθνικού Στρατηγικού Στόχου - της δραστηκής μείωσης των τροχαίων.

2.1. Το θεσμικό πλαίσιο

Ουσιαστικά δεν υπάρχει συγκροτημένο και κωδικοποιημένο νομοθετικό πλαίσιο, αλλά μια καθαρά γραφειοκρατική δομή. Υπάρχουν διάσπαρτα, σειρά Νομοθετημάτων, Προεδρικών Διαταγμάτων, Υπουργικών Αποφάσεων, Εγκυκλίων κ.λπ., που εμπλέκουν φορείς με επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες, με τα ανάλογα φυσικά αποτελέσματα. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

A. Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής

Το αντικείμενο της Επιτροπής είναι η διερεύνηση των αιτιών των τροχαίων ατυχημάτων και η υποβολή προτάσεων στους αρμόδιους Υπουργούς για τη δημιουργία άλλωστε προϋποθέσεων ασφαλέστερης διακίνησης προσώπων και προϊόντων. Δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται η μέχρι τώρα προσπάθεια της Επιτροπής, κυρίως, στους τομείς ανάδειξης προβλημάτων, που προσεγγίζουν τις ανάγκες της οδικής ασφάλειας. Όμως, οι όποιες προτάσεις, ελάχιστα έχουν ληφθεί υπόψη στους σχεδιασμούς των συναρμόδιων Υπουργείων.

B. Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας

- Συστάθηκε με την υπ. αριθμ. Υ180/2010 (ΦΕΚ 63/Β) Απόφαση του Πρωθυπουργού. Αρμοδιότητες:

- ο Διαμόρφωση Εθνικής Πολιτικής Οδικής Ασφάλειας.

- ο Κατάρτιση βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προγραμμάτων και παρακολούθηση εφαρμογής τους.

- ο Συντονισμός αρμόδιων υπηρεσιών.

- ο Παρακολούθηση εφαρμογής εθνικής πολιτικής – εποπτεία δράσεων – αξιολόγηση αποτελεσμάτων.

- Γραμματεία Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας με αρμοδιότητες να:

- ο Συνεπικουρεί τη Δ.Ε. στην παρακολούθηση της εφαρμογής της πολιτικής για την Οδική Ασφάλεια.

- ο Εισηγείται προς τη Δ.Ε. για το συντονισμό σχετικών προγραμμάτων έρευνας από τα συναρμόδια Υπουργεία.

- ο Αξιολογεί τα αποτελέσματα των προγραμμάτων αυτών.

- ο Συντονίζει την επικοινωνία και τις κοινές δράσεις στο πλαίσιο των αποφάσεων της Δ.Ε..

*Παρά τις βαρύγδουπες αρμοδιότητες, η Διυπουργική αυτή Επιτροπή ελάχιστες φορές έχει συνεδριάσει και ουσιαστικά είναι ανενεργή.

Γ. Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.)

- Συστάθηκε με το νόμο 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α)

- Αποτελεί συμβουλευτικό όργανο.

- Συμμετέχουν επιστημονικοί φορείς (ΤΕΕ, ΣΕΣ, ΙΜΕΤ), κοινωνικοί φορείς (ΕΣΑμεΑ, ΠΕΖΗ, Ποδηλατ-ισσ-ες, ΜΟΤΟΕ, ΙΟΑΣ «Πάνος Μυλωνάς», ΕΥΘΥΤΑ ΡΟΔΟΥ), υπηρεσιακοί παράγοντες συναρμόδιων Υπουργείων, φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ο Πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια.

*Από τότε που θεσπίστηκε έχει συνεδριάσει ελάχιστες φορές, ενώ είναι αμφίβολο αν κάποιος παρακολουθεί ή επιβλέπει την υλοποίηση των αποφάσεών του.

Δ. Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας στο Υ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.

- Συστάθηκε με το νόμο 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α') και συγκροτείται από τις Διευθύνσεις:
 - ο Οδικής Κυκλοφορίας.
 - ο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.
 - ο Τεχνολογίας Οχημάτων.
- Σκοπός της Σύστασης
 - ο Καλύτερος συντονισμός των αρμόδιων υπηρεσιών.
 - ο Αναβάθμιση του ρόλου της Οδικής Ασφάλειας.
 - ο Αποτελεσματικότερη συνεργασία με εξωτερικούς φορείς.

Ε. Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών σε επίπεδο Διεύθυνσης στη Γ.Γ.Δ.Ε. του Υ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.

- Συστάθηκε με το Π.Δ. 104/2011 (ΦΕΚ 237/Α), με το οποίο ενσωματώνεται στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.
 - Συγκροτείται από 5+1 Τμήματα και ως αρμοδιότητες έχει:
 - ο Τήρηση Μητρώου.
 - ο Παρακολούθηση του Λειτουργούντος Δικτύου.
 - ο Νέα Έργα Υποδομής.
 - ο Κατάρτιση Οδηγίων.

ΣΤ. Διαρκής Επιτροπή Αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.)

Λαμβάνοντας υπόψη, ότι ο Κ.Ο.Κ. αποτελεί το βασικό νομοθετικό εργαλείο για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων στο οδικό δίκτυο.

- Η Επιτροπή επανασυστάθηκε πρόσφατα (ΦΕΚ 215/ΥΟΔΔ/27/4/12) ως Νομοπαρασκευαστική - αναθεωρητική
 - Κύριο Έργο της Επιτροπής:
 - ο Προσαρμογή-εναρμόνιση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, (αλλαγή συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης για απόκτηση άδειας οδήγησης).
 - ο Τροποποίηση-αναθεώρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. μετά από προτάσεις αρμόδιων φορέων.
 - ο Τροποποίηση κανονιστικών πράξεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων του Κ.Ο.Κ..

Ζ. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας

- Σκοπός του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας είναι η παρακολούθηση, η συμβολή και οι παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής υποδομής, του οχήματος και των τεχνικών συνθηκών επιτήρησης της κυκλοφορίας στους ελληνικούς δρόμους.
- Βασικός στόχος του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας, είναι ο εντοπισμός και η ανάδειξη εκείνων των θεσμικών, τεχνικών και δομικών αδυναμιών και ελλείψεων των Οργάνων της πολιτείας, σε θέματα που αφορούν στην Οδική Ασφάλεια.

Περαιτέρω,

Τον Ιούνιο του 2001 ολοκληρώθηκε η εκπόνηση από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, με συντονιστή τον Καθηγητή κ. Κανελλαΐδη, το 1ο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2001 – 2005, το οποίο εγκρίθηκε από την πολιτεία και τέθηκε σε ισχύ. Την υλοποίησή του ανέλαβε Διυπουργική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια, υπό την προεδρία του Υπουργού Δημόσιας Τάξης. Στόχος του 1ου Σ.Σ.Ο.Α. ήταν η μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα κατά 20% έως το 2005 και κατά 40% έως το 2015, σε σχέση με το έτος 2000.

Επιπλέον, τον Δεκέμβριο του 2005 ολοκληρώθηκε το 2ο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2006 – 2010, από την ίδια ομάδα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Στόχος του 2ου Σ.Σ.Ο.Α. ήταν, η μείωση του αριθμού των νεκρών στα οδικά ατυχήματα κατά 50% έως το 2010, σε σχέση με το έτος 2000. Δηλαδή, σύμφωνα με τον στόχο αυτό, ο αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα θα έπρεπε να μειωθεί από 2037 νεκρούς το 2.000, σε 1.019 νεκρούς το

έτος 2010. Ο συντονισμός της εφαρμογής του Σ.Σ.Ο.Α. ανήκε στη Διυπουργική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια, στην οποία είχε προταθεί να προεδρεύει ο Πρωθυπουργός.

Για την υποστήριξη του έργου της Διυπουργικής Επιτροπής, προτάθηκε η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια. Αντικείμενο της Επιτροπής, θα ήταν η παρακολούθηση και αξιολόγηση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και η συμβουλευτική συνεισφορά της στη λήψη αποφάσεων και στη χάραξη της εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας (λειτουργεί από το 1996). Το δε, «Στρατηγικό Σχέδιο Ο.Α. 2011 - 2020» - όπως προαναφέρθηκε - παραμένει αναξιοποίητο από το 2010.

2.2. Η κατάσταση στην Ευρώπη και η θέση της Ελλάδας

Σύμφωνα με την έκθεση Geroudeau της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων για μια ευρωπαϊκή πολιτική οδικής ασφάλειας, υπολογίζεται ότι, περίπου 50.000 Ευρωπαίοι πολίτες χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους στο οδικό δίκτυο των κρατών-μελών της ΕΕ, περισσότεροι από 1.500.000 τραυματίζονται, ενώ, σύμφωνα με μετριοπαθείς εκτιμήσεις, 150.000 καθίστανται μόνιμωσ ανάπηροι (η έκθεση Geroudeau δημοσιεύτηκε το 1991). Το 2012 στην Ε.Ε. είχαμε 1.078.745 ατυχήματα, 28.136 νεκρούς και 1.340.000 τραυματίες (CARE).

Το κόστος - πέρα από τον ανθρώπινο πόνο, τους νεκρούς, τους βαριά τραυματίες και τους μόνιμα ανάπηρους - ανέρχεται με συντηρητικές εκτιμήσεις σε 70 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως. Χαρακτηριστικό είναι, ότι από την υπογραφή της συνθήκης της Ρώμης (1957) για την ίδρυση της ΕΟΚ, μέχρι σήμερα, περίπου 2.000.000 πολίτες των κρατών-μελών έχασαν τη ζωή τους, 40.000.000 τραυματίστηκαν βαριά ή ελαφρά, αριθμοί, που μόνο με απολογισμούς πολέμων μπορούν να συγκριθούν.

Το υψηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας παρατηρείται στο Ηνωμένο Βασίλειο και ακολουθούν η Σουηδία, η Ολλανδία, η Φινλανδία και η Δανία. Τα κράτη αυτά, χαρακτηρίζονται από την εφαρμογή ολοκληρωμένων και διαρκών πολιτικών οδικής ασφάλειας. Αντίθετα, το χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας (διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα) παρατηρείται σε Λετονία, Λιθουανία, Πορτογαλία, Βουλγαρία, Πολωνία, Ρουμανία, Κροατία και Ελλάδα !

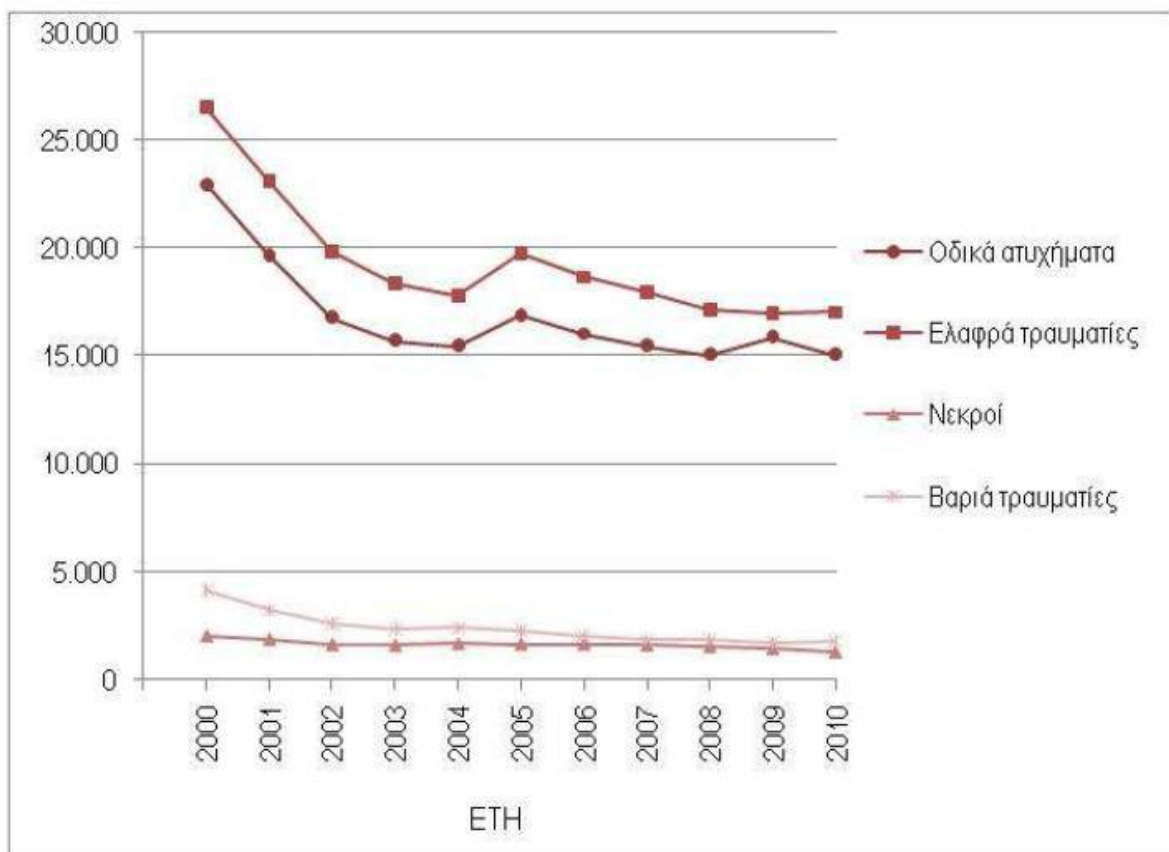
Εδώ πρέπει να επισημαίνουμε, τη «μεγάλη» συμμετοχή των δικυκλιστών στα θανατηφόρα συμβάντα. Ο μέσος όρος κινδύνου θανατηφόρου ατυχήματος ανά χιλιόμετρο με δίκυκλο στην Ευρώπη, είναι 18 φορές μεγαλύτερος, από τον αντίστοιχο του οδηγού αυτοκινήτου. Ας σημειωθεί ότι στη χώρα μας, λόγω καιρικών συνθηκών, κυκλοφορούν τα περισσότερα δίκυκλα (ανά 1.000 κάτοικους) στην Ευρώπη.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω των Στρατηγικών Σχεδίων για την οδική ασφάλεια, έχει θέσει ποσοτικοποιημένους στόχους και δράσεις για τη μείωση των ατυχημάτων στα κράτη-μέλη,

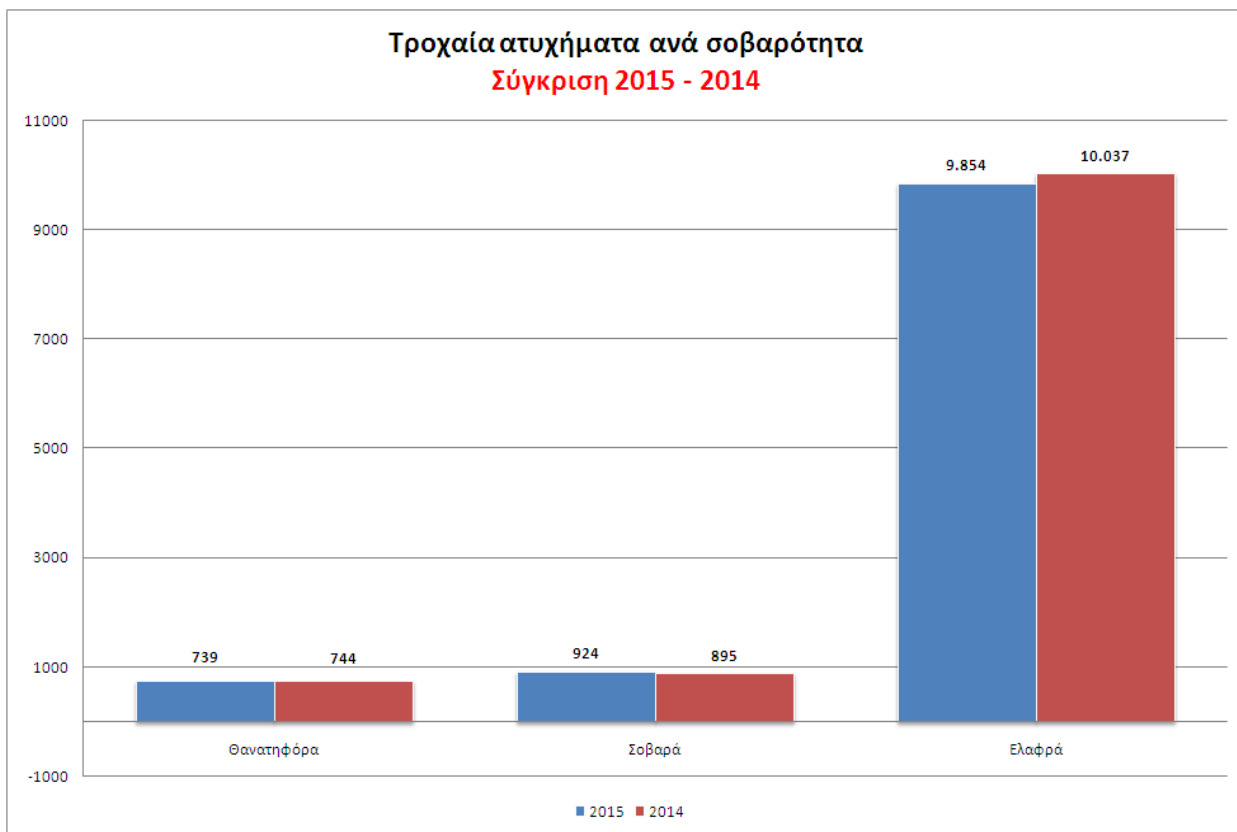
Τροχαία ατυχήματα και παθόντες επικράτειας 2000-2010 (Στατ. Στοιχ. Τροχαίας)											
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Θανατηφόρα	1.458	1.712	1.458	1.409	1.374	1.311	1.351	1.292	1.414	1.314	1.162
Σοβαρά	2.037	2.512	2.037	1.824	2.032	1.861	1.681	1.462	1.542	1.389	1.454
Ελαφρά	13.261	15.446	13.261	12.514	11.993	13.488	12.620	11.872	12.035	12.072	12.456
ΣΥΝΟΛΟ	16.756	19.670	16.756	15.747	15.399	16.660	15.652	14.626	13.577	13.461	15.072

ενώ στο 3ο «Στρατηγικό Σχέδιο για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα 2011-2020», τέθηκε ως στόχος, η μείωση των νεκρών από οδικά ατυχήματα κατά 50% έως το 2020, σε σχέση με το 2010. (Στρατηγικό σχέδιο για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα 2011-2020).

ΠΑΘΟΝΤΕΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Νεκροί	2.103	1.911	1.655	1.613	1.547	1.470	1.493	1.449	1.550	1.463	1.281
Βαριά τραυματίες	4.213	3.251	2.581	2.345	2.521	2.327	19.898	18.223	1.886	1.669	1.754
Ελαφρά τραυματίες	26.166	22.758	19.625	18.218	17.254	19.133	2.056	1.812	16.685	16.683	17.024
ΣΥΝΟΛΟ	32.482	27.920	23.861	22.176	21.322	22.930	17.842	16.411	18.571	18.352	20.059

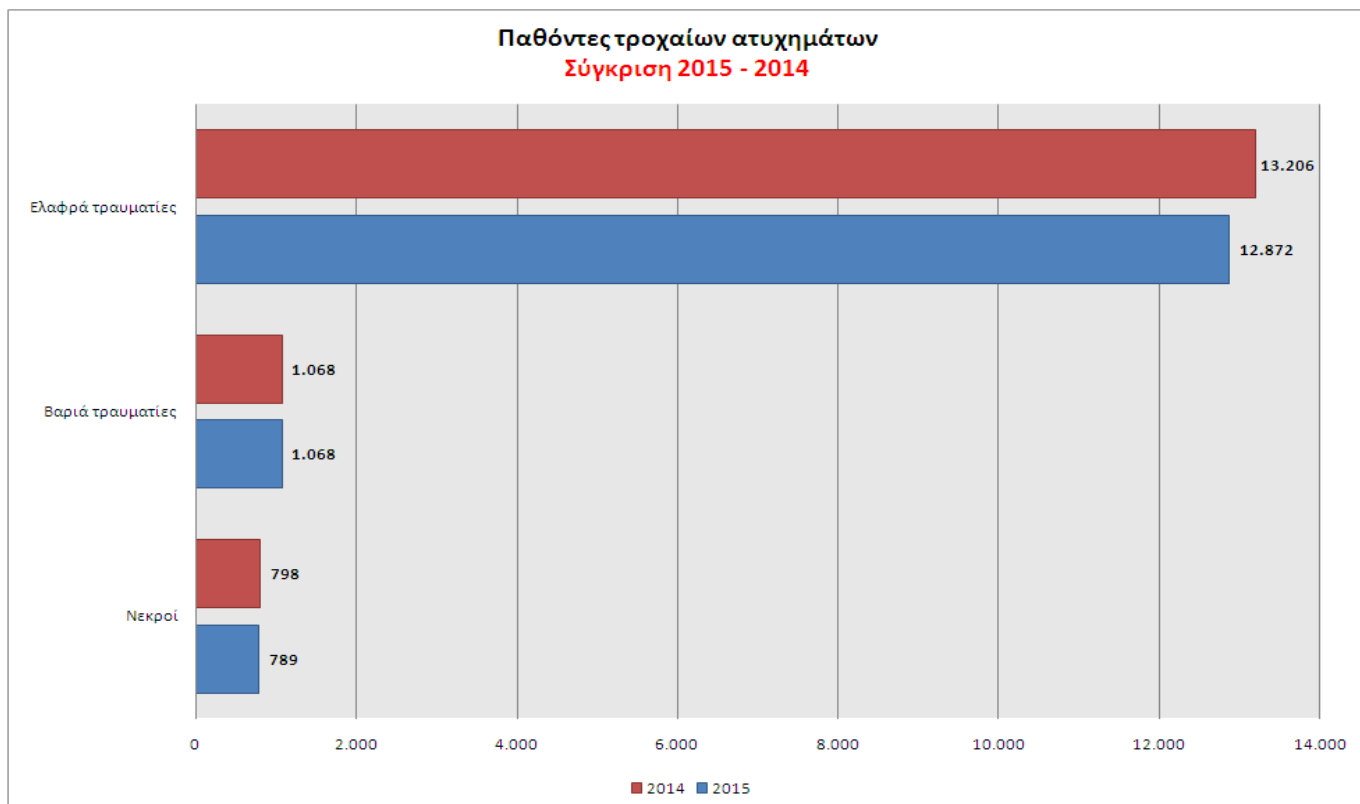


Εξέλιξη αριθμού οδικών ατυχημάτων, τραυματιών και νεκρών στην Ελλάδα, 2000 – 2010
(Πηγή: Γ΄ Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα)



Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας 2015

Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας 2015



Η μείωση του αριθμού των νεκρών από οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα, την περίοδο 2000-2010 ήταν 37,1%., (39,1% σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΑΣ.), οφείλεται κυρίως στην αποπεράτωση των μεγάλων οδικών αξόνων ΠΑΘΕ – ΕΓΝΑΤΙΑ και σε δράσεις αστυνόμευσης/ενημέρωσης.

Στα χρόνια της μεγάλης οικονομικής κρίσης, που εκδηλώθηκε στη χώρα μας απ' το 2010 και μετά, υπήρξε περαιτέρω μείωση των νεκρών και ανάλογη μείωση των βαριά τραυματιών, αφού μειώθηκε δραστικά η κυκλοφορία Ε.Ι.Χ. και γίναμε πιο συνετοί στην οδήγηση «σεβόμενοι» το καύσιμο. Επιπλέον, μειώθηκε η κατανάλωση αλκοόλ/ουσιών, αφού τα διαθέσιμα χρήματα για διασκέδαση περιορίστηκαν, παράλληλα δε αυξήθηκε η προσοχή μας κατά την οδήγηση, αφού τα ανταλλακτικά των αυτοκινήτων είναι πλέον δυσπρόσιτα.

Όλα τα παραπάνω συνέβησαν με αυτοπεριορισμό, λόγω της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας. Ωστόσο, αν συνδυαστούν με μέτρα αυστηρής αστυνόμευσης, τήρησης των ποινών στους παραβάτες και μέτρων πρόληψης/ενημέρωσης, τότε τα αποτελέσματα θα είναι θεαματικά προς όφελος των πολιτών, της κοινωνίας και της οικονομίας. Συνεπώς, αν εστιάσουμε στους παράγοντες που περιόρισαν τα θανατηφόρα τροχαία αυτή τη χρονική περίοδο της κρίσης, άμεσα γίνονται αντιληπτές οι αιτίες που προκαλούν τα θανατηφόρα ατυχήματα και σε ποια κατεύθυνση πρέπει να δράσουμε ώστε να λάβουμε μέτρα αντιστοίχως.

- Ο περιορισμός της χρήσης αυτοκινήτου, οδήγησε στη μείωση των τροχαίων. Συνεπώς λήψη μέτρων υπέρ των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ήτοι στα μέσα σταθερής τροχιάς και λεωφορείων υπεραστικής και αστικής συγκοινωνίας, με χαμηλό κόστος εισιτηρίου προσιτό στους πολίτες - και βεβαίως μέτρα υπέρ των ταξί.

- Το ακριβό καύσιμο, είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της ταχύτητας που οδηγούμε (πρώτη αιτία θανατηφόρων τροχαίων) και αντιστοίχως την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Συνεπώς αυστηρή αστυνόμευση στα όρια ταχύτητας και τήρηση των προβλεπόμενων προστίμων για τους παραβάτες. Στέρηση άδειας οδήγησης στους υπότροπους και επανάκτηση άδειας οδήγησης μετά από εξετάσεις, καθώς και ποινές για κοινωνικές υπηρεσίες. Σημειώνω, ότι το πρόστιμο για ανασφάλιστο εργαζόμενο στον εργοδότη είναι 10.500 ευρώ ! Το πρόστιμο για ανάπηρο άνθρωπο;

- Ο περιορισμός στην κατανάλωση αλκοόλ, οδήγησε με βεβαιότητα στη μείωση των τροχαίων. Συνεπώς, αυστηρή αστυνόμευση, τήρηση των προβλεπόμενων προστίμων στους οδηγούς υπό την επήρεια αλκοόλ/ουσιών και στέρηση άδειας οδήγησης. Επανάκτηση άδειας οδήγησης μετά από εύλογο χρονικό διάστημα και μόνο μετά από ειδικές εξετάσεις.

- Η παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη, συνιστά ευθέως εγκληματική ενέργεια, αφορά σε οδηγούς με περιορισμένη αντίληψη ή υπό επήρεια αλκοόλ και ουσιών. Συνεπώς, τήρηση των προβλεπόμενων προστίμων και στέρηση άδειας οδήγησης. Επανάκτηση άδειας μετά από εύλογο χρονικό διάστημα και μόνο μετά από ειδικές εξετάσεις.

- Η οδήγηση χωρίς τη χρήση μέσων παθητικής ασφάλειας, όπως η ζώνη ασφαλείας, οδηγεί σε κατακόρυφη αύξηση των θανατηφόρων τροχαίων. Συνεπώς αυστηρή αστυνόμευση και τήρηση των προβλεπόμενων προστίμων, χωρίς έκπτωση.

- Η οδήγηση δικύκλων χωρίς κράνος, οδηγεί σε κατακόρυφη αύξηση των θανατηφόρων τροχαίων. Συνεπώς, αυστηρή αστυνόμευση και τήρηση των προβλεπόμενων προστίμων, χωρίς έκπτωση.

2.3. Τα προβλήματα της Οδικής ασφάλειας

Τα σημαντικότερα προβλήματα της οδικής ασφάλειας, όπως κατατέθηκαν στην Επιτροπή, συνοπτικά εντοπίζονται στα εξής:

- Στην έλλειψη σαφούς προσδιορισμού αρμοδιοτήτων και του αντίστοιχου αναγκαίου συντονισμού των εμπλεκόμενων, σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

- Στην έλλειψη οδικής παιδείας. Απαιτούνται εξειδικευμένες δράσεις που προϋποθέτουν ειδική έρευνα και κατάλληλο σχεδιασμό, όπως άλλωστε προβλέπεται στο Σ.Σ.Ο.Α. 2011 – 2020.

• Η έλλειψη προϋποθέσεων, ώστε η οδική ασφάλεια να αποτελέσει προτεραιότητα στην καθημερινότητα των πολιτών στην χώρα μας, έχει δημιουργήσει παγιωμένες νοοτροπίες και συμπεριφορές των χρηστών του οδικού δικτύου, που πρέπει να ανατραπούν, επικεντρώνοντας :

- Στην ελλιπή εκπαίδευση/ενημέρωση του κοινού για την οδική ασφάλεια σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης, επισημαίνοντας την μη οργανική ένταξη του μαθήματος της «κυκλοφοριακής αγωγής» και της «οδικής ασφάλειας», στο πρόγραμμα σπουδών, καθώς και στην ανοργάνωτη έως μηδενική ενσωμάτωση στις τοπικές κοινωνίες των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής (τα οποία, επιβάλλεται να διορθωθούν και να βελτιωθούν άμεσα). Τα προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας εντάσσονται με ιδιωτική πρωτοβουλία (εκπαιδευτικών, γονέων, Οργανισμών) στην εκπαιδευτική διαδικασία στο πλαίσιο των προγραμμάτων προαγωγής της υγείας και της ευέλικτης ζώνης.

- Στη μη τήρηση των υποχρεώσεων των ραδιοτηλεοπτικών μέσων. Στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, το σύστημα συνεχούς πληροφόρησης του κοινού (spots Οδικής Συμπεριφοράς), δεν υλοποιείται με βάση ένα σχέδιο και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις των ιδιωτικών Μέσων Ενημέρωσης που απορρέουν από τη σύμβαση ίδρυσης και λειτουργίας τους, ενώ τα μέσα αυτά ελέγχονται πλημμελώς, για αυτή τους την υποχρέωση.

• Στην μέτρια έως κακή κατάσταση της οδικής υποδομής στη χώρα μας, κυρίως στο περιφερειακό, αστικό και στο τοπικό δίκτυο (πλημμελής σχεδιασμός, επικίνδυνα σημεία που δεν δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς οδήγησης, κακή σήμανση, έλλειψη φωτισμού, κίνηση μεγάλων φορτηγών σε κατοικημένες περιοχές κ.λπ.).

• Στις νησιωτικές περιοχές τα οδικά προβλήματα πολλαπλασιάζονται κατά τους θερινούς μήνες, όπου η εισροή πολυπληθούς όγκου τουριστών και η χρήση δικύκλων και “γουρουνών” τα διογκώνει, με αποτέλεσμα να πολλαπλασιάζονται τα τροχαία ατυχήματα και βέβαια τα θύματα να αυξάνονται με γεωμετρική πρόοδο.

• Στην παλαιότητα των κυκλοφορούντων οχημάτων, παρά τις πολιτικές αποσύρσεων που εφαρμόστηκαν στο παρελθόν (ΕΙΧ, Δημόσια Οχήματα, ΜΜΜ).

• Στον πλημμελή έλεγχο στο δρόμο οχημάτων και οδηγών, καθώς και στους ελάχιστους ελέγχους που διενεργούν στα οχήματα τα μικτά κλιμάκια ελέγχου των περιφερειακών ενοτήτων.

• Στην παραβίαση των οδηγιών της ΕΕ για οδικό έλεγχο των επαγγελματικών οχημάτων, όπως η Οδηγία 2000/30/ΕΚ (φορτηγά, λεωφορεία) και η Οδηγία 95/50/ΕΚ για τα οχήματα ADR (π.χ. βυτιοφόρα υγρών καυσίμων).

• Στην παραβίαση των κανονισμών 3821/85 και 561/2006 για τους ταχογράφους και το ωράριο εργασίας, σημειώνοντας ότι η χώρα μας, ακόμα δεν έχει εξοπλίσει του ελεγκτικούς μηχανισμούς με τον απαραίτητο εξοπλισμό.

• Στο επίπεδο του περιοδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, που στη χώρα μας εμφανίζει σοβαρό πρόβλημα αξιοπιστίας, ειδικότερα σε νησιωτικές περιοχές. Η Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ) δεν λειτουργεί ουσιαστικά, ενώ οι κινητές μονάδες ελέγχου λίγα πράγματα προσφέρουν, αφού δεν υπάρχει μηχανισμός αξιολόγησης του έργου που παράγουν.

• Στο μη επαρκές επίπεδο εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών σημειώνοντας, ότι τα Πάρκα Πρακτικής και Θεωρητικής Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών δεν λειτουργήσαν ποτέ, ώστε να συμβάλλουν στην βελτίωση του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών.

• Στην ανεπάρκεια οργανωμένων τμημάτων επειγόντων περιστατικών για την υποδοχή των τραυματιών, στο σύστημα υγείας. Αυτό, συνδέεται με τη γενικότερη κατάσταση στο δημόσιο σύστημα Υγείας.

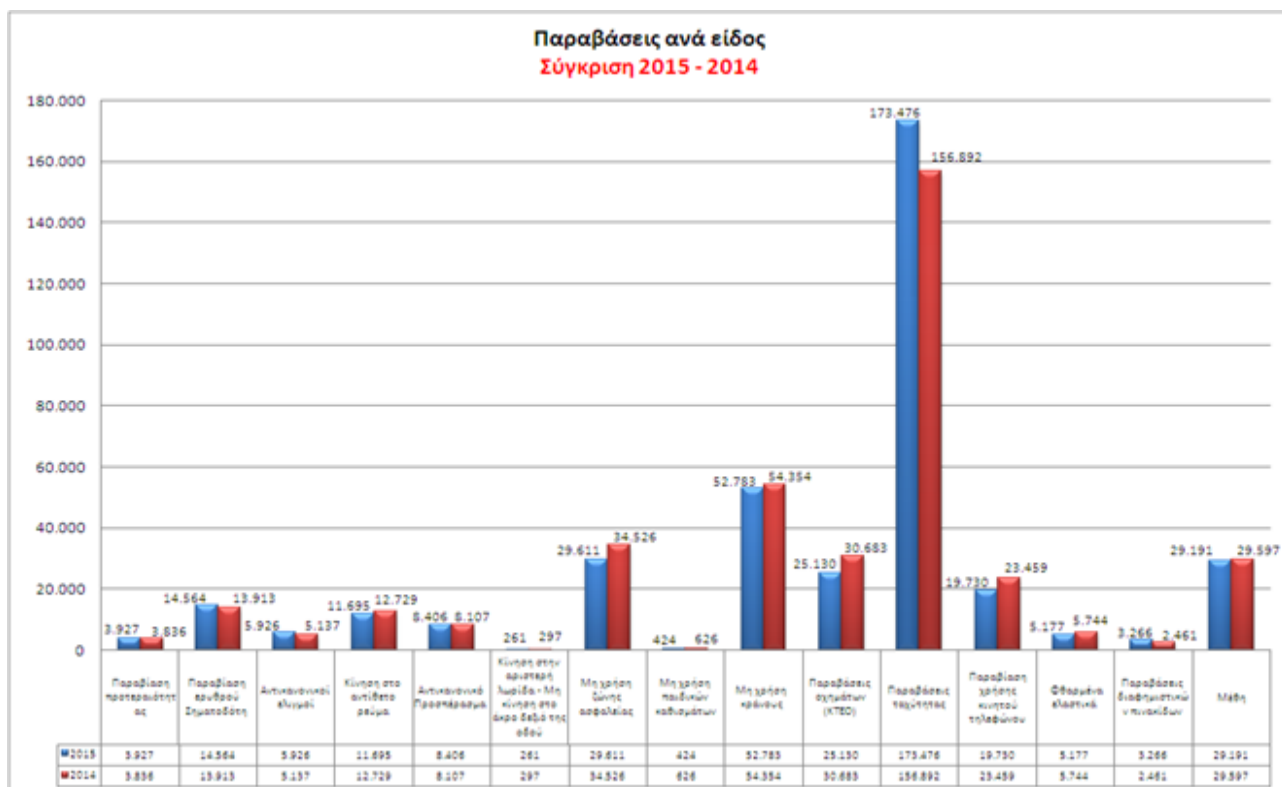
• Στη μη αποτελεσματική ένταξη του ποδηλάτου στις επιλογές μετακίνησης μέσα στην πόλη. Οι ποδηλατοδρόμοι είναι ελάχιστοι έως ανύπαρκτοι, ενώ δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο που να ορίζει την συμπεριφορά των ποδηλατών και των υπόλοιπων χρηστών απέναντί τους στο δρόμο.

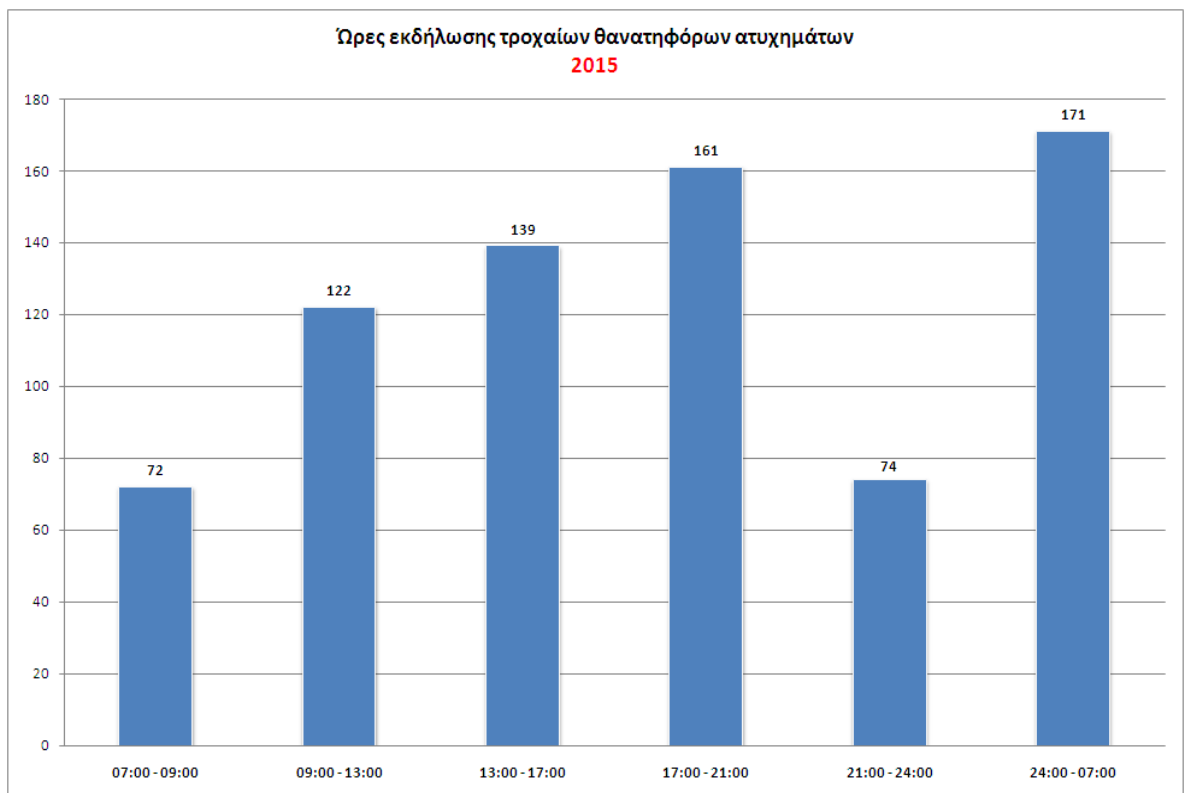
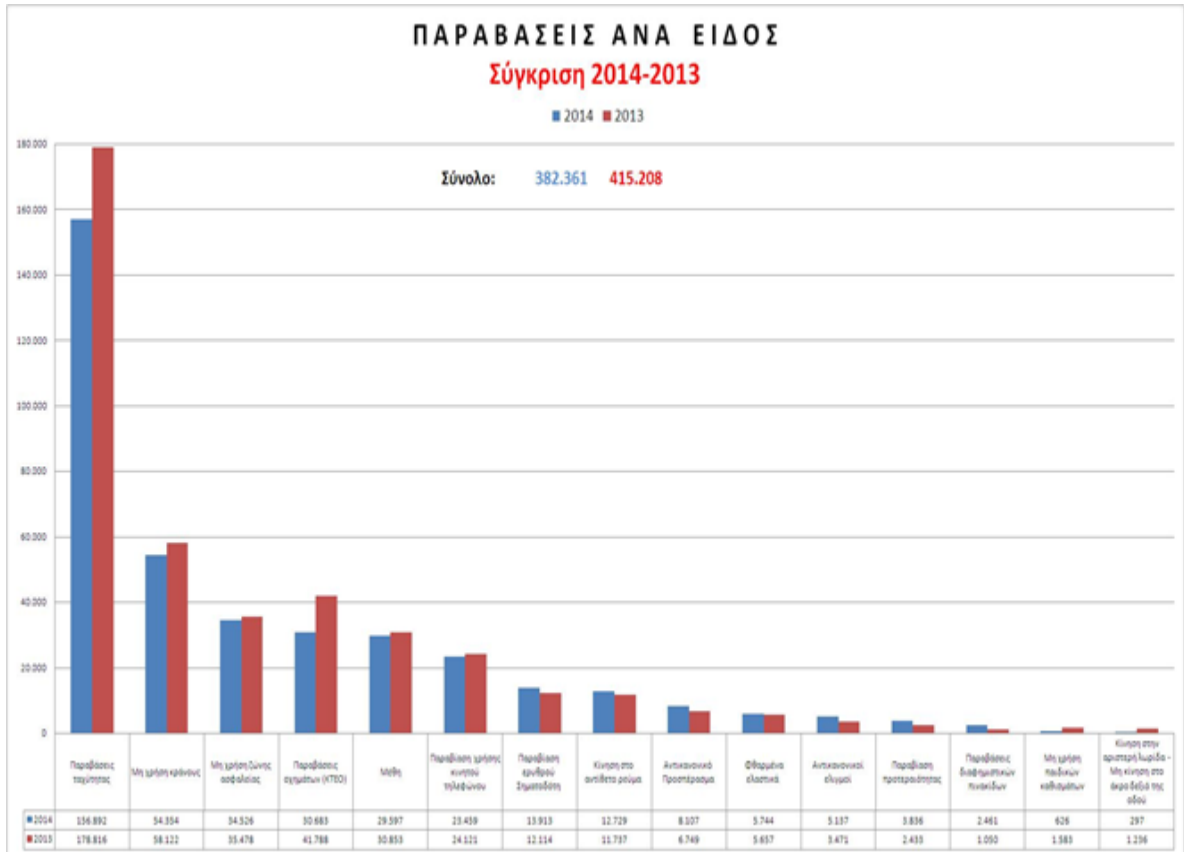
▲ Η αλλαγή παγιωμένων συμπεριφορών των χρηστών του Οδικού Δικτύου, προϋποθέτει, ευαισθητοποίηση, εκπαίδευση, επιμόρφωση, καθημερινή πληροφόρηση, έλεγχο, αξιόπιστο σύστημα ποινών και ειδική έρευνα με κατάλληλο σχεδιασμό

Α.Ε.Α. - ΔΙΕΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ **Πίνακας επικίνδυνων παραβάσεων**
ΕΤΟΥΣ 2015-2014

ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	2015	2014	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παραβίαση προτεραιότητας	3.927	3.836	91	2,4%
Παραβίαση ερυθρού Σηματοδότη	14.564	13.913	651	4,7%
Αντικανονικοί ελιγμοί	5.926	5.137	789	15,4%
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	11.695	12.729	-1.034	-8,1%
Αντικανονικό Προσπέρασμα	8.406	8.107	299	3,7%
Κίνηση στην αριστερή λωρίδα - Μη κίνηση στο άκρο δεξιό της οδού	261	297	-36	-12,1%
Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	29.611	34.526	-4.915	-14,2%
Μη χρήση παιδικών καθισμάτων	424	626	-202	-32,3%
Μη χρήση κράνους	52.783	54.354	-1.571	-2,9%
Παραβάσεις οχημάτων (ΚΤΕΟ)	25.130	30.683	-5.553	-18,1%
Παραβάσεις ταχύτητας	173.476	156.892	16.584	10,6%
Παραβίαση χρήσης κινητού τηλεφώνου	19.730	23.459	-3.729	-15,9%
Φθαρμένα ελαστικά	5.177	5.744	-567	-9,9%
Παραβάσεις διαφημιστικών πινακίδων	3.266	2.461	805	32,7%
Μέθη	29.191	29.597	-406	-1,4%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	383.567	382.361	1.206	0,3%

* Πρέπει να σημειωθεί, ότι οι παραβάσεις του πίνακα, αφορούν **μόνο** σε όσες έχουν διαπιστωθεί από τους ελέγχους της Τροχαίας, και ότι **καμία σχέση** δεν έχουν με την **πραγματική κατάσταση** που επικρατεί στη χώρα, όπου τα νούμερα είναι **πολλαπλάσια** και φυσικά επιβεβαιώνουν τις εκτιμήσεις που ήδη εκτέθηκαν.







3. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Σε συνθήκες οικονομικής και κοινωνικής κρίσης, όπως αυτές που βιώνουμε τα τελευταία 6 χρόνια, επιδεινώνονται ανεξέλεγκτα βασικοί παράγοντες που αφορούν στην οδική ασφάλεια, καθώς και οι επιμέρους παράγοντες που την επηρεάζουν.

Η μείωση που εμφανίζεται στον αριθμό των τροχαίων περιστατικών και θανάτων, είναι μεν θεαματική, αλλά δεν αφορά στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας. Πολύ απλά, έχει περιορισθεί σημαντικά η μετακίνηση των πολιτών (πολύ λιγότερα διανυόμενα χιλιόμετρα).

Τα στοιχεία που παρουσιάζονται υπολείπονται της πραγματικής κατάστασης, δεν γίνεται συστηματική καταγραφή, όπως και παρακολούθηση της εξέλιξης των σοβαρών τροχαίων συμβάντων και των θυμάτων που καταλήγουν, καθόσον δεν τηρείται μητρώο τραύματος.

Επιπλέον, σύμφωνα με έκθεση του ΟΟΣΑ για το 2015 τα 2/3 των μειώσεων που παρατηρήθηκαν μεταξύ 2008 και 2010 μπορεί να οφείλονται στην οικονομική ύφεση. Ο κύριος παράγοντας, η αύξηση δηλαδή της ανεργίας, συνοδεύεται από αλλαγές που ευνοούν την οδική ασφάλεια όπως:

- Διανύονται λιγότερα οχηματο – χιλιόμετρα.
- Μερικά από τα διανυόμενα οχηματο-χιλιόμετρα οδηγούνται με περισσότερη ασφάλεια
- Η αναλογία νέων οδηγών στο δρόμο είναι μικρότερη.

Για τους λόγους αυτούς, καθώς η οικονομία θα ανακάμπτει, απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες, ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια.

- Ο παράγοντας «όχημα» είναι από τους κατ' εξοχήν πληττόμενους. Η ανάσχεση πωλήσεων νέων αυτοκινήτων είναι ραγδαία. Η κατηγορία παλαιότητας άνω των 10 ετών, αποκτά «εξέχουσα» θέση στους ελληνικούς δρόμους.

- Το κόστος συντήρησης των οχημάτων είναι δυσβάσταχτο για πολλούς ιδιοκτήτες Ι.Χ.. Όσο για τον κρατικό στόλο, η κατάσταση είναι τραγική.

- Οι υποδομές χειροτερεύουν. Η συντήρηση του οδικού δικτύου, της σήμανσης κ.λπ., είναι δυσβάστακτη για τα ταμεία υπηρεσιών.

- Η επιτήρηση εφαρμογής του ΚΟΚ και γενικά ο έλεγχος είναι ελλιπής και επιδεινώνεται.

- Η Τροχαία, χωρίς άρτιο αριθμό σε προσωπικό και μέσα, δίνει άνιση μάχη με το τροχαίο έγκλημα.
- Η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης μεγάλων τμημάτων του πληθυσμού, έχει πολλαπλασιάσει στους δρόμους τα ευάλωτα δίτροχα (μοτοσικλές, ποδήλατα), χωρίς την απαραίτητη πρόνοια.
- Το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής των νέων στα σχολεία, αντιμετωπίζεται σαν πολυτέλεια.
- Οι καμπάνιες ενημέρωσης δεν προβάλλονται συχνά, λόγω αλλαγών στις προτεραιότητες, τα ενημερωτικά spots προβάλλονται, σε ώρες χαμηλής τηλεθέασης,... όταν προβάλλονται! (Το Ι.Ο.Α.Σ. «Πάνος Μυλωνάς», ως Συμβουλευτικό Όργανο του ΟΗΕ για θέματα Οδικής Ασφάλειας, έχει υλοποιήσει καμπάνιες ενημέρωσης που έχουν παρουσιαστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως παραδείγματα καλών πρακτικών. Στην Ελλάδα προβάλλονται κατά καιρούς με την έγκριση του ΕΣΡ και την αιγίδα του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων).
- Η οδική συμπεριφορά επιδεινώνεται, η σκέψη των οδηγών, όλο και περισσότερο, δεν είναι πια στον δρόμο και στις συνθήκες οδήγησης. Παραμένει πίσω, στον αγώνα βιοπορισμού που δίνει η οικογένεια, στον φόβο απόλυσης από τη δουλειά, στην αγωνία εξεύρεσης εργασίας, και όχι στο πένθος και την απόγνωση, που προκαλεί το Τροχαίο!
- Το καθεστώς αποζημιώσεων από τις ασφαλιστικές εταιρείες, είναι προβληματικό, ενώ ευδοκίμουν οι εταιρείες «μαϊμού».
- Το σύστημα Υγείας (νοσοκομεία, ΕΚΑΒ) παρουσιάζει πολλά προβλήματα, περιορίζοντας έτσι την δυνατότητα, για έγκαιρη και ασφαλή μεταφορά των θυμάτων από τα τροχαία.
- ▲ Υπό τις παραπάνω συνθήκες, αποτελεί Εθνική επιταγή, η βούληση για ένα ευέλικτο και απλό σύστημα Οδικής Ασφάλειας, που να θέτει ως άμεση προτεραιότητα, την αναστροφή αυτής της κατάστασης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ

Στη χώρα μας μέχρι σήμερα, ελάχιστες ήταν οι προσπάθειες αποτίμησης των τροχαίων σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει μια ολοκληρωμένη εικόνα για τα μεγέθη αυτά.

Οστόσο, τις συνέπειες των τροχαίων τις αντιλαμβανόμαστε όλοι, αλλά ιδιαίτερα τα θύματα και οι οικογένειές τους. Για το άτομο – θύμα, η απώλεια της ίδιας του της ζωής, ο σοβαρός τραυματισμός, αλλά και η ενδεχόμενη αναπηρία, αποτελούν μια ιδιαίτερα τραγική εξέλιξη.

Αναπόφευκτα, ακολουθούν τα ψυχικά τραύματα και η αρνητική επιρροή στις δραστηριότητες και την επαγγελματική σταδιοδρομία του παθόντα, αλλά και των οικείων του, που τους συνοδεύουν για το υπόλοιπο της ζωής τους. Συνεπώς, το κόστος μετά από τροχαίο ατύχημα, είναι αβάσταχτο για τον παθόντα και δυσβάσταχτο για την κοινωνία. Η οικογένεια, η κοινωνία και κατ' επέκταση το κράτος, επιβαρύνεται όχι μόνο από τα προφανή έξοδα νοσηλείας και μεσοπρόθεσμης αποκατάστασης, αλλά και από τα χρόνια επιδόματα και τις συντάξεις αναπηρίας, που ακολουθούν τους σοβαρούς τραυματισμούς.

Εκτιμώντας τα παραπάνω, και με δεδομένο ότι, πάνω από το 70% των νεκρών και βαριά τραυματιών, ανήκουν στο ενεργό παραγωγικό δυναμικό, μπορεί κανείς εύκολα να αναλογιστεί τις απώλειες και στο επίπεδο της οικονομίας.

Είναι γνωστό, ότι η χώρα μας αντιμετωπίζει σοβαρότατο δημογραφικό πρόβλημα, που υπονομεύει – εκτός των άλλων - τη σκληρή προσπάθεια που καταβάλλει ο Ελληνικός λαός, ώστε να ξεφύγει από την κρίση που μαστίζει τη χώρα. Συνεπώς, δεν έχουμε την πολυτέλεια να συνεχίσουμε να αγνοούμε το πρόβλημα των θανάτων και βαριά τραυματιών, που αποτελεί σημαντική συνιστώσα αυτού του κοινωνικού προβλήματος.

▲ Συνοψίζοντας, διαπιστώνουμε πως τα τροχαία ατυχήματα ή δυστυχήματα, αποτελούν πολύ μεγάλο και σοβαρό πρόβλημα για την χώρα μας, κυριολεκτικά απειλούν τη ζωή μας και υπονομεύουν τις επόμενες γενιές.

Όσο πιο ορθά το συνειδητοποιήσουμε, τόσο αποτελεσματικότερα θα το αντιμετωπίσουμε, ενώ παράλληλα θα αποφύγουμε τις δυσάρεστες συνέπειες που για δεκαετίες βιώνουμε.

Σύμφωνα με τον WHO το 2014, η χώρα μας των 11 εκατομμυρίων κατοίκων όπου έχουμε 12,27 νεκρούς ανά 100.000 κατοίκους (βλ.: Μελέτη-λίστα AZT 2014), βρίσκεται στην 56η χειρότερη θέση μεταξύ 172 Κρατών του Πλανήτη (<http://www.worldlifeexpectancy.com/cause-of-death/road-traffic-accidents/by-country/>)

Τα αποτελέσματα του Στρατηγικού Σχεδίου 2001-2010, μπορεί να κατέγραψαν βελτίωση σε βασικούς δείκτες οδικής ασφάλειας, αλλά οι βελτιώσεις αυτές, παρέμειναν από τις χαμηλότερες σε ευρωπαϊκό επίπεδο και συνιστούν σημαντική απόκλιση από τον στόχο που τέθηκε. Η χώρα μας βρίσκεται στην 7η χειρότερη θέση (2015) μεταξύ των 28 κρατών-μελών Ε.Ε..

• Ειδικότερα για την Ελλάδα, τα τροχαία δεν αντιμετωπίστηκαν ποτέ αποτελεσματικά ως μείζον κοινωνικό/πολιτικό ΕΘΝΙΚΟ θέμα.

Απόσπασμα από την έκθεση SWOV 2014 (SWOV, Leidschendam, the Netherlands March 2014 / Ινστιτούτο για την Έρευνα Οδικής Ασφάλειας για τις Κάτω Χώρες March 2014) για τις κύριες κατηγορίες κόστους.

Μια διεθνής σύγκριση των μεθόδων που χρησιμοποιούνται σε διαφορετικές χώρες για να προσδιοριστεί το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων, έδειξε, ότι σε διάφορες χώρες χρησιμοποιούν διαφορετικά στοιχεία κόστους. Οι κύριες κατηγορίες κόστους, (κάθε μία έχει τη δική της μέθοδο υπολογισμού), που χρησιμοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι:

1. Ιατρικές δαπάνες. Δαπάνες νοσοκομειακής νοσηλείας, αποκατάστασης, φάρμακα, ψυχολογική στήριξη και προσαρμογές για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

2. Απώλεια παραγωγής. Τα έξοδα αυτά προκύπτουν από την προσωρινή ή μόνιμη ανικανότητα του τραυματισμένου, ή την πλήρη απώλεια της παραγωγής λόγω θανάτου.

3. Απώλεια της ποιότητας ζωής των θυμάτων, των οικογενειών και των φίλων τους («ανθρώπινο κόστος» ή «ανθρώπινες απώλειες»). Άυλα κόστη, που συνδέονται με πόνο, θλίψη και την απώλεια της χαράς της ζωής.

4. Υλικές ζημιές. Οι δαπάνες αυτές προκύπτουν από ζημιές σε αγαθά όπως οχήματα, φορτία, δρόμους και σταθερά αντικείμενα παραπλεύρως της οδού.

5. Δαπάνες διακανονισμού. Δαπάνες που προκύπτουν από τη συνδρομή και τον διακανονισμό των τροχαίων ατυχημάτων, που πραγματοποιήθηκαν από υπηρεσίες, όπως η πυροσβεστική, η αστυνομία, τα δικαστήρια και οι ασφαλιστικές εταιρείες, καθώς και τις αποζημιώσεις, συντάξεις κλπ.

Αναφέρεται επίσης ενδεικτικά, ότι για τον υπολογισμό του κόστους στην Ολλανδία προστίθεται άλλη μια κατηγορία κόστους, που προκύπτει από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και αναφέρεται στις δαπάνες που προκλήθηκαν από την απώλεια χρόνου, μεταξύ άλλων, λόγω της συμφόρησης που προκαλείται ως συνέπεια των συγκρούσεων. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει κόστος ανά απώλεια: Νεκροί – Βαριά - Ελαφρά τραυματίες.

Casualty severity	Number of casualties	Costs	Costs per casualty
Fatalities	720	1,880	2.612
Serious road injuries	18,600	5,213	0.281
Slightly injured, received treatment in hospital	108,000	932	0.009

Table 2. Number of casualties, and costs by crash severity and per casualty in 2003 (in € million).
Source: De Wit & Methorst, 2012.

▲ Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα το συνολικό ετήσιο κόστος, όπως παρουσιάζεται από τα στοιχεία του Ινστιτούτου για την Έρευνα Οδικής Ασφάλειας στις Κάτω Χώρες, με συνολικό πληθυσμό 28.700.000 κατοίκους, αγγίζει τα 8.025.000.000 € τον χρόνο.

▲ Αν κάνουμε μια απλουστευμένη προσέγγιση στα Ελληνικά δεδομένα, με πληθυσμό περί τα 11.000.000 κατοίκους, με αναγωγή αντίστοιχα για 789 νεκρούς, 1.068 σοβαρά και 12.872 ελαφρά τραυματίες, προκύπτει μια ετήσια δαπάνη της τάξης των 2.361.091.848 ευρώ για το 2015.

▲ Αν δεχθούμε τα στοιχεία του WHO για το 2014 (βλ.: Μελέτη-λίστα AZT 2014) η αντίστοιχη προσέγγιση στα Ελληνικά δεδομένα, με πληθυσμό περί τα 11.000.000 κατοίκους, με αναγωγή αντίστοιχα (12.27 νεκροί ανά 100.000) για 1.350 νεκρούς (AZT), 1.068 σοβαρά και 13.206 ελαφρά τραυματίες (Ελληνική Αστυνομία), προκύπτει μια πολύ μεγαλύτερη δαπάνη, της τάξης των 3.944.378.000 ευρώ για το 2014.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις επιστημονικών φορέων, το ετήσιο κόστος των συνεπειών των τροχαίων, ξεπερνά κατά πολύ τις παραπάνω προσεγγίσεις, εκτιμάται δηλαδή πάνω από 6.000.000.000 ευρώ ανά έτος. Ο ισχυρισμός αυτός έχει βάση, αφού στη χώρα μας το κόστος προμήθειας φαρμάκων και ιατρικών εργαλείων, είναι πολλαπλάσιο από αυτό των χωρών της Β. Ευρώπης – χώρια τη διαφθορά - που παντού υφίσταται - αλλά εδώ ευδοκιμεί για δεκαετίες, καθώς επίσης και το γεγονός ότι, πλήττεται τραγικά ο Τουρισμός και βέβαια το βαλτωμένο Ασφαλιστικό μας θέμα. Επισημαίνεται ξανά, ότι λόγω της έλλειψης μητρώου καταγραφής των θυμάτων που καταλήγουν μετά από νοσηλεία, δεν γνωρίζουμε τον ακριβή αριθμό των νεκρών, εκτιμάται όμως ότι τουλάχιστον 20% από τους βαριά τραυματίες καταλήγουν μετά τη νοσηλεία.

Παρά το γεγονός ότι, τα παραπάνω στοιχεία είναι δυνατόν να αμφισβητηθούν από ειδικούς επιστήμονες, ωστόσο αποτελούν μια προσέγγιση στο πρόβλημα και δείχνουν την κατεύθυνση στην οποία πρέπει να κινηθεί η πολιτεία.

Όλα τα παραπάνω, αφορούν ευθέως στην αδήριτη ανάγκη μείωσης των θανατηφόρων, που επηρεάζουν δυσμενέστατα τις κοινωνικές δομές του κράτους και ταλαιπωρούν, βάνουσα πλέον, τους Έλληνες πολίτες, οι οποίοι αλληλοεξοντώνονται καθ' οδόν. Αυτό πρέπει να αλλάξει.

▲ Δυστυχώς όμως, η πολιτεία δείχνει διαχρονικά, πως δεν ενδιαφέρεται για την πρόληψη, και ως δείχνουν τα στοιχεία, ότι το ενδιαφέρον της θα έπρεπε να εξαντλείται σε αυτό το θέμα.

Σύμφωνα με δημοσιοποιημένα στοιχεία, το κοινωνικό/οικονομικό κόστος των τροχαίων στις χώρες του ευρωπαϊκού Νότου, ανέρχεται σε 1.2% περίπου του αντίστοιχου ΑΕΠ (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται το κόστος για τους τραυματίες). Επικαιροποιημένες αναλυτικές εκτιμήσεις στον ελληνικό επιστημονικό χώρο, ανεβάζουν αυτό το κόστος για τη χώρα μας, σε ύψη που ξαφνιάζουν και προβληματίζουν κάθε καλόπιστο παρατηρητή. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι για το έτος 2011, κυμάνθηκε μεταξύ 1,9 δισ. ευρώ (καλύτερο σενάριο) και 3,0 δισ. ευρώ (χειρότερο σενάριο). Αφορά δηλαδή, ποσοστό του ΑΕΠ μεταξύ 1,1% και 1,7%. Η διακύμανση αυτών των

υπολογισμών οφείλεται, στις διαφορετικές μεθόδους προσέγγισης του κόστους, που χρησιμοποιεί κάθε εμπλεκόμενος φορέας. Στους σχετικούς υπολογισμούς λαμβάνονται υπόψη υλικές ζημιές, το «εξωτερικό» κόστος των περιστατικών (απώλεια παραγωγής, κόστος περίθαλψης, αποζημιώσεις κοκ), καθώς και το άυλο ιδιωτικό κόστος (αξία ζωής, οδύνη, διάθεση για δημιουργία).

▲ Πρέπει να τονιστεί, ότι αυτός ο μεγάλος τζίρος γύρω από το τροχαίο ατύχημα, αφορά σε περιορισμένο κύκλο εταιρειών και προμηθευτών, και προφανώς θίγονται συμφέροντα και κατεστημένα πολλών δεκαετιών.

Περαιτέρω,

Το οικονομικό κόστος των οδικών εγκλημάτων στην Ελλάδα, εκτιμάται πάνω από 6 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Αν και τα θύματα από τροχαία στην Ελλάδα μειώνονται, η χώρα εξακολουθεί να κατατάσσεται στις τελευταίες θέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, σημειώνουν οι συγκοινωνιολόγοι (Σ.Ε.Σ.). Επισημαίνουν δε, ότι οι πιθανότητες ατυχήματος στο οδικό δίκτυο της χώρας παραμένουν αυξημένες, συγκριτικά με τα περισσότερα Ευρωπαϊκά κράτη.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Ε.Ε. η Ελλάδα μεταξύ των 28 κρατών-μελών της Ε.Ε. κατατάσσεται στην 7η χειρότερη θέση με 73 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων, δηλαδή στη χειρότερη θέση, πριν βέβαια τη Βουλγαρία και Ρουμανία με 95, τη Λετονία με 94, τη Λιθουανία και Κροατία με 82, και την Πολωνία με 77 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων, ενώ ο μέσος όρος σε επίπεδο Ε.Ε. είναι 51,50 νεκροί ανά εκατομμύριο κατοίκων. Τα στοιχεία μέχρι και το 2015.

Η Ελλάδα, συγκριτικά με το 2010 παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση θανατηφόρων τροχαίων σε ποσοστό 37,1 % - κυρίως λόγω περιορισμού της κίνησης ή πλημμελούς καταγραφής των θυμάτων που καταλήγουν μετά κάποιο χρονικό διάστημα, αφού δεν τηρείται μητρώο καταγραφής - όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος στην Ε.Ε. είναι της τάξης του 17%. Για τον υπολογισμό του κόστους, το οποίο διαχωρίζεται σε άμεσο και έμμεσο, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι (Σ.Ε.Σ.) στηρίχθηκαν, στην εκτίμηση της Ε.Ε. του ενός (1) εκατομμυρίου ευρώ, ανά απώλεια ανθρώπινης ζωής. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το κόστος υγειονομικής υποστήριξης των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα, φθάνει τα 250 δισ. δολάρια ΗΠΑ ανά έτος.

Σε έρευνα 13 πανεπιστημίων αναφέρεται ότι, αν γινόταν μια επένδυση ύψους 1 εκατ. δολαρίων στην οδική ασφάλεια, θα μπορούσε να υπάρξει μείωση κοινωνικού/οικονομικού κόστους κατά 10-100 εκατ. δολάρια.

Η επένδυση συνεπώς στην οδική ασφάλεια, μπορεί να μειώσει, από 10 έως 100 φορές, τη διάθεση των κονδυλίων για την αντιμετώπιση των συνεπειών των τροχαίων,(τα στοιχεία είναι από δημοσιεύσεις).

Συνοψίζοντας, οι βασικές συνέπειες, αφορούν στους εξής τομείς:

- Επιβαρύνεται το σύστημα υγείας.
- Επιβαρύνεται το δικαστικό σύστημα.
- Επιβαρύνεται το ασφαλιστικό σύστημα.
- Επιβαρύνεται ο παραγωγικός ιστός της χώρας.
- Επιδεινώνεται το δημογραφικό πρόβλημα της χώρας.
- Στερείται πολύτιμων πόρων η ανάπτυξη της χώρας.

Αξίζει να επισημανθεί ότι, η πιθανότητα εμπλοκής σε σοβαρό ατύχημα (με νεκρούς ή βαριά τραυματίες), κατά τη διάρκεια της ζωής ενός ατόμου στην Ελλάδα είναι περίπου 12%, δηλαδή στους 100 Έλληνες οι 12 κινδυνεύουν από κάποιο σοβαρό τροχαίο ατύχημα, τουλάχιστον μια φορά στη ζωή τους!

5. ΑΜΕΣΟΙ και ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Θεωρούμε, ότι μια σοβαρή και ανθρωποκεντρική πρόταση για την Οδική Ασφάλεια, πρέπει να είναι :

- Αποστασιοποιημένη από πελατειακές λογικές και πολιτικές παθογένειες, ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά προς όφελος των πολιτών.

Η βασική κατεύθυνση πρέπει να επιδιώκει την έξοδο από τη μέχρι τώρα γραφειοκρατική πραγματικότητα, ενώ παράλληλα να ανοίγει το δρόμο, ώστε η οδική ασφάλεια να αποκτήσει ουσιαστικό περιεχόμενο στη χώρα μας.

Στην προσπάθεια αυτή, επιβάλλεται να ενσωματωθούν οι προτάσεις των ειδικών επιστημόνων και εμπειρογνώμωνων, φορέων και απλών πολιτών, που έχουν δεχθεί σοβαρά πλήγματα από το κακό επίπεδο της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας και έχουν καταφέρει να δραστηριοποιηθούν και να μετουσιώσουν τον ανθρώπινο πόνο σε πράξη ωφέλιμη για την κοινωνία.

Σύμφωνα με όσα έχουν κατατεθεί ενώπιον της Επιτροπής μας, από τους ειδικούς επιστήμονες, τους ειδικούς εμπειρογνώμονες και τους ανθρώπους που ανάλωσαν τη ζωή τους στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας, επιβάλλεται άμεσα, η δημιουργία μιας μικρής ευέλικτης ομάδας υπό τον Πρωθυπουργό. Αποτελούμενης από γνώστες και ικανούς, με συναίσθηση ευθύνης, οι οποίοι θα φροντίσουν για την άμεση εφαρμογή των Απαραίτητων και Αναγκαίων Μέτρων, με στόχο την ραγδαία μείωση των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα.

Η ομάδα προτείνεται να αποτελείται από:

1. εκπρόσωπο της Μόνιμης Ειδικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής,
2. εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,
3. εκπρόσωπο του Υπ. Προστασίας του Πολίτη,
4. εκπρόσωπο της επιστημονικής κοινότητας,
5. εκπρόσωπο των μη κερδοσκοπικών ιδιωτικών φορέων,
6. εμπειρογνώμονα σε θέματα οδικής Συμπεριφοράς και Ασφάλειας.

- Αποκλειστικό έργο της παραπάνω Επιτροπής, που θα λειτουργεί σε εθελοντική βάση, είναι η τήρηση των προτεραιοτήτων που έχουν αποφασιστεί, μετά από εισήγηση του τεχνοκρατικού μηχανισμού του Δημοσίου και εξειδικευμένων μελών των επιστημονικών φορέων.

Ο συντονισμός των δράσεων και των προγραμμάτων, προτείνεται να υλοποιείται από ένα συντονιστικό όργανο εξειδικευμένων επιστημόνων, το οποίο θα εποπτεύει/ελέγχει/κατευθύνει, θα αξιολογεί τα αποτελέσματα, θα επανακαθορίζει ενδεχομένως προτεραιότητες, αλλά και θα μπορεί να παρακολουθεί και δράσεις για τις οποίες υπάρχει συναρμοδιότητα. Τουλάχιστον δύο από τα μέλη της ομάδας δράσης υπό τον Πρωθυπουργό, θα συμμετέχουν σε αυτό το όργανο.

Επίσης ζητήθηκε, η προώθηση του «Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2011 – 2020», ώστε να θεσμοθετηθούν οι προβλεπόμενες δράσεις, να τεθεί υπό την αιγίδα της Προεδρίας της Δημοκρατίας.

5.1. Άμεσα μέτρα Καταστολής

Κατά απόλυτη προτεραιότητα τίθενται τα ζητήματα που αξιολογήθηκαν ότι, μπορούν να περιορίσουν σε σημαντικό βαθμό τα τροχαία ατυχήματα. Αυτό άλλωστε προκύπτει από τη μελέτη, τόσο των στατιστικών στοιχείων της Ελληνικής Αστυνομίας, όσο και από μια προσεκτική παρατήρηση των νέων δεδομένων που προέκυψαν στη ζωή μας, λόγω της κρίσης.

Προτείνεται η εντατικοποίηση των ελέγχων, εστιάζοντας σε εκείνες τις παραβάσεις, που αφορούν στην πρόκληση τροχαίων με νεκρούς και σοβαρούς τραυματισμούς, ήτοι:

- Παραβίαση ορίων ταχύτητας, εντός και εκτός αστικού περιβάλλοντος
- Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή υπό την επήρεια ναρκωτικών
- Παραβίαση του «κόκκινου» σε σηματοδότη και σήμανσης STOP

Για τις παραπάνω παραβάσεις, προτείνεται η στέρηση άδειας οδήγησης για έξι μήνες, επιβολή προστίμου χωρίς έκπτωση, αναγκαστική συμμετοχή σε κοινωνικές υπηρεσίες και επανάκτηση άδειας οδήγησης μετά από εξετάσεις. Στους υπότροπους, αφαίρεση άδειας

οδήγησης για τρία χρόνια και επανάκτηση άδειας οδήγησης μετά από ειδικές εξετάσεις. Για τους υπότροπους για τρίτη φορά, αφαίρεση άδειας οδήγησης οριστικά και αμετάκλητα, καθώς και ποινικές ευθύνες.

- Χρήση ζώνης ασφαλείας από τους επιβαίνοντες σε οχήματα
- Προστατευτικό κράνος από τους επιβαίνοντες δίκυκλα

Για τις παραπάνω παραβάσεις, προτείνεται αυστηρή αστυνόμευση και η τήρηση των προβλεπόμενων προστίμων, χωρίς καμία έκπτωση.

Αποτελεί αναντίρρητο γεγονός ότι, ο τρόπος που εφαρμόζεται η νομοθεσία, δημιουργεί ένα καθεστώς και μια νοοτροπία στον διοικούμενο πολίτη, κάτι το οποίο δεν αλλάζει από τη μια μέρα στην άλλη. Η ομαλή μετάβαση από μία κακή πραγματικότητα σε μια καλύτερη, πρέπει να γίνει μεθοδικά και βήμα – βήμα.

• Απαιτείται σοβαρή προσπάθεια ενημέρωσης, χρόνος για την κατανόηση του προβλήματος και αδιάλειπτη προβολή των συνεπειών των τροχαίων.

• Να γίνει συνείδηση ότι, τα τροχαία μας αφορούν όλους, ότι όλοι είμαστε υποψήφια θύματα των τροχαίων και των δυσμενέστατων συνεπειών τους και ότι η σημερινή πραγματικότητα αποτελεί μια στρεβλή, απολύτως επικίνδυνη κατάσταση, που πρέπει να αλλάξει.

5.2 Άμεσα μέτρα Πρόληψης

Στα μέτρα άμεσης πρόληψης, με στόχο την ενημέρωση και την προστασία των πολιτών, προτάθηκαν οι παρακάτω δράσεις:

• Προβολή σε καθημερινή βάση από τα Μ.Μ.Ε. σε ζώνες υψηλής ακροαματικότητας, τηλεοπτικών και ραδιοφωνικών spots με περιεχόμενο που αφορά στην Οδική Ασφάλεια.

• Τηλεοπτικές Εκπομπές με αληθινές τραγικές καταστάσεις τροχαίων και αναφορές των τροχαίων δυστυχημάτων στις ειδήσεις. Επίσης προτείνονται ενημερωτικές συζητήσεις, σχολιασμοί, ντοκιμαντέρ, δηλώσεις θυμάτων τροχαίων, στατιστικά στοιχεία, εμπειρία άλλων κρατών, κλπ.

• Άμεση μείωση του επιβαλλόμενου φόρου στα κράνη και στις ειδικές στολές των μοτοσικλετιστών, ώστε να αποκτούν οι αναβάτες τους οικονομικά, ασφαλή και ποιοτικά κράνη - στολές.

- Διερεύνηση δυνατότητας χρηματοδότησης δράσεων σχετικών με την Οδική Ασφάλεια.

5.3. Μεσοπρόθεσμα μέτρα Πρόληψης

• Προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος. Οι σύγχρονες στρατηγικές των ανεπτυγμένων χωρών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, έχουν υιοθετήσει την σύγχρονη προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος. Τα στρατηγικά σχέδια θέτουν συγκεκριμένο ποσοτικό στόχο (μείωση του αριθμού νεκρών και τραυματιών στα οδικά ατυχήματα κατά ένα ποσοστό) και επιμέρους στρατηγικές, που αφορούν σε μέρη του συστήματος της οδικής κυκλοφορίας. Πρακτικά αυτό σημαίνει προγράμματα δράσεων, με στόχο την ασφαλή οδική υποδομή, τα ασφαλή οχήματα, τους ασφαλείς χρήστες, τις ασφαλείς ταχύτητες. Συνεπώς, πρόκειται για προγράμματα δράσεων, που αποβλέπουν στα παραπάνω και τα οποία αναλαμβάνουν οι αρμόδιοι φορείς.

• Λήψη μέτρων υπέρ των Μ.Μ.Μ., ήτοι στα μέσα σταθερής τροχιάς και λεωφορείων υπεραστικής και αστικής συγκοινωνίας, με χαμηλό κόστος εισιτηρίου προσιτό στους πολίτες, όπως και τα ταξί, ώστε να περιοριστεί η χρήση αυτοκινήτου στις εντελώς απαραίτητες μετακινήσεις.

• Διδασκαλία της οδικής κυκλοφοριακής αγωγής, από το νηπιαγωγείο και το δημοτικό, ακόμα και με εθελοντές ενημερωμένους δασκάλους. Ενεργοποίηση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, που να συνδυαστούν με αντίστοιχα εκπαιδευτικά προγράμματα για την οδική ασφάλεια. Να εισαχθεί σε όλες τις βαθμίδες των σχολείων, το μάθημα της οδικής κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας, διδασκαλίας 17-20 ωρών.

• Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, πρέπει να αποτελέσει μέρος μιας διαδικασίας «δια βίου μάθησης». Το Πρόγραμμα «Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας» αφορά στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας που προσφέρεται στο σχολείο, καθώς και μέσω σχετικών εξωσχολικών

δραστηριοτήτων, σε παιδιά και εφήβους μέχρι 17 ετών. Η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας συνεχίζεται με την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών για την απόκτηση της άδειας οδήγησης (Πρόγραμμα «Ασφαλείς χρήστες της οδού»), με τα προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των οδηγών για ασφαλή οδήγηση και τέλος, ολοκληρώνεται με προγράμματα ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης μέσω εγχειριδίων ασφαλούς οδήγησης και μέσω σχετικών εκστρατειών ενημέρωσης για τους οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας.

- Ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, ως μάθημα επιλογής, για τους αυριανούς δασκάλους και καθηγητές, οι οποίοι θα πρέπει να εκπαιδευτούν για το πώς θα το διδάξουν.

- Θεσμοθετήθηκε πρόσφατα στην Ιταλική Βουλή, με τη στήριξη του πρωθυπουργού Ρέντζι, η αλλαγή του νόμου, η ανθρωποκτονία εξ αμελείας αναβαθμίζεται και θεωρείται πλέον, δολοφονία στο δρόμο. Αυτή η προσέγγιση σχολιάστηκε από πολλούς στην Επιτροπή μας.

- Δημιουργία «τράπεζας αίματος για τα τροχαία», κατά το πρότυπο του Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς», η οποία τηρείται στο Κοργιαλένιο Μπενάκειο Νοσοκομείο.

- Μετεκπαίδευση και ενημέρωση των στελεχών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, ώστε να είναι ενημερωμένα και να βοηθήσουν αποτελεσματικότερα στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας.

- Τοποθέτηση καμερών ασφαλείας στο αστικό περιβάλλον, (όπως σε πολλές χώρες της Ευρώπης), με επέκταση στο επαρχιακό και εθνικό δίκτυο της χώρας βραχυπρόθεσμα. Τόσο το εθνικό, όσο και το κύριο επαρχιακό δίκτυο της χώρας, έχει μετατραπεί σε οικιστικούς υποδοχείς με σοβαρότατες αρνητικές συνέπειες σε πολλαπλά επίπεδα και κυρίως στην οδική ασφάλεια. Στο γεγονός αυτό, συντείνουν η καταστρατήγηση του θεσμικού πλαισίου για τις παρεκκλίσεις αρτιότητας, οι αλλαγές χρήσεων με υπερ-εκμετάλλευση του συντελεστή δόμησης και το συνονθύλευμα των παρόδων χρήσεων. Οι παρόδιες χρήσεις κατά μήκος των οδικών αξόνων, είναι εξαιρετικά σημαντικό κεφάλαιο και πρέπει να αντιμετωπισθούν κάτω από ενιαίο πρίσμα. Η άναρχη αυτή κατάσταση αλλά και η άρση των παρεκκλίσεων δόμησης στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο, μπορεί να αντιμετωπισθεί μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού, που πρέπει επί τέλους να θεσμοθετηθεί.

- Μέτρα καταπολέμησης της διαφθοράς. Είναι ευρέως γνωστό, ότι, αποκτώνται διπλώματα – ακόμη και σήμερα - με χρηματισμό. Εντοπισμός και πάταξη του φαινομένου. Εκ βάθρων αναθεώρηση του τρόπου που δίνονται τα διπλώματα στους υποψήφιους οδηγούς.

Δημιουργία ειδικού λογαριασμού για την έκδοση διπλώματος- σήματα κ.λπ. χωρίς την μεσολάβηση του εκπαιδευτή-εξεταστή.

Κατά την διάρκεια της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών στα σήματα, να διερευνηθεί πως εμπλέκεται ο εξεταστής για να εκλείψει ο χρηματισμός, δίνοντας απαντήσεις δια της αφής του υπολογιστή του εξεταζόμενου, να υπάρχει πειθαρχική ποινή για τα πλαστά διπλώματα, να γίνεται αφαίρεση άδειας της σχολής οδήγησης. Σχετική Έκθεση των Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης για τον χρηματισμό και τα πλαστά διπλώματα.

- Οι τροχαίες παραβάσεις να μην ακυρώνονται, να γίνεται καταγραφή ηλεκτρονική, όπως και στην Ευρώπη.

- Βελτίωση αντιστοιχίας του ασφαλοτάτητα, έστω και με τοπικές παρεμβάσεις σε ολισθηρά και επικίνδυνα τμήματα των οδοστρωμάτων, με κάθε δόκιμο τρόπο παρέμβασης. Συντήρηση και βελτίωση του οδικού δικτύου, με προτεραιότητα τη βελτίωση του ασφαλοτάτητα σε σημεία που αυτός έχει καταστραφεί και ενίσχυση φωτισμού σε επιλεγμένα σημεία.

- Από την Α΄ Αστυνομική Διεύθυνση Δωδεκανήσου, δηλώθηκε ότι, κατά τους μήνες Μάιο, Ιούνιο, Ιούλιο και ιδιαίτερα τους μήνες Αύγουστο και Σεπτέμβριο, υπάρχει κατακόρυφη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Όπως σε κάθε τουριστική περιοχή, που δέχεται μεγάλο όγκο τουριστών (για το νησί της Ρόδου – τρία εκατομμύρια τουρίστες), επιβάλλονται μέτρα έκτακτης ανάγκης κατά τους μήνες αιχμής, αφού παρατηρείται μεγάλη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων, (έως και τριπλάσιο αριθμό παραπάνω ατυχημάτων). Στήριξη της Τροχαίας, διαθέτοντας επιπλέον προσωπικό και μέσα, για την εποπτεία του οδικού δικτύου και παρεμβάσεις βελτίωσής του.

- Εκστρατεία ενημέρωσης, και επιμόρφωσης των πολιτών, για τις κύριες αιτίες των ατυχημάτων. Συστηματικός και ουσιαστικός έλεγχος για την υπερβολική ταχύτητα, την κατανάλωση αλκοόλ, την οδήγηση χωρίς ζώνη ασφαλείας ή κράνος ασφαλείας.

- Δημιουργία Κέντρων Αναφοράς για την Οδική Ασφάλεια σε Εθνικό και Περιφερειακό επίπεδο, όπου όλοι οι πολίτες θα μπορούν να ενημερώνονται αποτελεσματικά και να ευαισθητοποιούνται για θέματα οδικής ασφαλείας, λαμβάνοντας επιστημονικά τεκμηριωμένη πληροφόρηση βασισμένη σε καλές πρακτικές διεθνώς.

- Θεσμοθέτηση της Πανελλαδικής Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας, όπως αυτή πραγματοποιείται τα τελευταία εννέα (9) χρόνια από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς» και τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), την τρίτη (3η) εβδομάδα του Μαρτίου. Ένταξη της Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας υπό την αιγίδα του Ελληνικού Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθώς και ενεργός συμμετοχή της ηγεσίας, των δομών και του Υπουργείου εν γένει στις πανελλαδικές δράσεις που διοργανώνονται.

- Βιωματική διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής (Σουηδία) σε όλες τις ηλικίες.

- Από τον Ροδιακό Σύλλογο Αυτοκίνησης τονίστηκε η διαπαιδαγώγηση των πολιτών, μέσω του μηχανοκίνητου αθλητισμού, ως μέσω διαδικασίας εκμάθησης της κυκλοφοριακής αγωγής. Από τα αποτελέσματα σχετικής έρευνας συμπεραίνουμε ότι, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός, πραγματικά, σώζει ζωές. Είναι μια συνεχής κοινωνική προσφορά και εν τέλει επιτελεί κοινωνικό έργο. Ζητείται από την πολιτεία, να είναι αρωγός σ' αυτή την προσπάθεια διεξαγωγής αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού, αξιοποιώντας τα πολλαπλά οφέλη, που μπορεί, ν' αποκομίσει από αυτή. Θα πρέπει να παραχωρούνται δωρεάν δημόσιοι χώροι που σήμερα είναι ανενεργοί, ώστε να οργανώνονται μαθήματα οδικής ασφαλείας, αγώνες ήπιου μηχανοκίνητου αθλητισμού, με ανθρώπους που να τρέχουν μέσα σε ασφαλείς χώρους, χωρίς πεζούς.

- Εντατικοποίηση ελέγχων για μη χρήση του κινητού κατά την οδήγηση.

- Ενημέρωση του κοινού για τα black spots και λήψη μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών του οδικού δικτύου στα εν λόγω σημεία.

- Υποχρέωση για όλα τα νοσηλευτικά ιδρύματα (ανάλογη με αυτή των ψυχιατρικών κλινικών) να γνωστοποιούν εγγράφως το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων όσο αφορά στη νοσηλεία ατόμων με άδεια οδήγησης, εφόσον ο λόγος νοσηλείας αφορά σε κάποιες από τις ελάχιστες προϋποθέσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας για οδήγηση, όπως αυτές προσδιορίζονται στην ισχύουσα νομοθεσία.

- Αυστηροποίηση του ελέγχου της επαναξιολόγησης ηλικιωμένων οδηγών.

- Υλοποίηση της ηλεκτρονικής εφαρμογής της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων για τον ηλεκτρονικό εντοπισμό των ανασφάλιστων οχημάτων.

- Μέσω τηλεματικής της ψηφιακής τεχνολογίας, μπορούμε να πετύχουμε πολύ λιγότερες και ταχύτερες διαδικασίες στις αποζημιώσεις τροχαίων, και να κατεβάσουμε αρκετά το ασφάλιστρο, εξαιρώντας τον κίνδυνο του αθέμιτου ανταγωνισμού στο ασφάλιστρο, που ενδημεί στη δική μας ασφαλιστική αγορά.

- Ριζική αλλαγή της επέμβασης στον τόπο του τροχαίου συμβάντος, με προμήθεια υλικού στην αποτύπωση των δεδομένων του τροχαίου συμβάντος.

- Πλήρης απαγόρευση διαφημιστικών πινακίδων κατά μήκος των οδών. Η απόσπαση της προσοχής του οδηγού, είναι αιτία πρόκλησης ατυχημάτων.

- Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h σε περιοχές συνάθροισης πολιτών, σχολεία, πάρκα, στις ζώνες ήπιας κυκλοφορίας. Τέτοια όρια, όπου έχουν θεσμοθετηθεί και τηρούνται σήμερα, έχουν μειώσει τα τροχαία, τους θανάτους και τους τραυματισμούς σε πάρα πολλές χώρες της Ευρώπης και της Αμερικής.

- Αναβάθμιση του δικαστικού συστήματος. Ο χρόνος στον οποίο τελεσιδικούν τα πλημμελήματα, είναι 8 χρόνια και ελάχιστα από αυτά σε λιγότερο. Οι αναβολές δίνονται, γιατί το τροχαίο θεωρείται υποβαθμισμένο έγκλημα, επομένως μπαίνει σε χαμηλότερη προτεραιότητα από τα υπόλοιπα εγκλήματα, κατέθεσε στη Επιτροπή μας, ο εκπρόσωπος του Συλλόγου «SOS Τροχαία Εγκλήματα».

- Συγκρότηση νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής. Σε όλες τις χώρες που υιοθέτησαν πολιτικές που οδήγησαν στον δραστικό περιορισμό των τροχαίων συγκρούσεων, η Δικαιοσύνη αποτέλεσε βασικό τομέα της ολοκληρωμένης παρέμβασης. Στη χώρα μας, όπου καμιά πολιτική για την πρόληψη δεν υπάρχει, όπως και στους υπόλοιπους τομείς, έτσι και στη Δικαιοσύνη, το τροχαίο εξακολουθεί να αντιμετωπίζεται ως αποτέλεσμα της κακής στιγμής- εξ αμελείας. Η αναμόρφωση του Κ.Ο.Κ. με κριτήριο την αποτελεσματικότητά του στην πρόληψη και τον περιορισμό των τροχαίων συγκρούσεων και των θυμάτων τους, απαιτεί πολλαπλές αλλαγές σε ζητήματα που αφορούν και την Δικαιοσύνη.

- Κατάργηση του προνομίου του Υπουργού Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, να μοιράζει τις πινακίδες παραβατών όποτε ευαρεστείται, πράξη που υποβαθμίζει την τροχαία παραβατικότητα και νομιμοποιεί την άποψη πως η τροχαία παράβαση δεν είναι και κάτι το σημαντικό.

- Να καταργηθούν οι ανεκδιήγητες διατάξεις, που χορηγούν έκπτωση 50% στα πρόστιμα που επιβάλλονται αν πληρωθούν εντός δέκα ημερών. Είναι προφανές, πως αυτές εδραιώνουν την λανθασμένη εντύπωση πως ο ΚΟΚ έχει αποκλειστικά εισπρακτικό χαρακτήρα.

- Η Δικαιοσύνη, πρέπει ΑΜΕΣΑ να εκκαθαρίσει όλες τις υποθέσεις κατηγοριών για έκδοση πλαστών διπλωμάτων. Εκτός από την αντιμετώπιση αυτών που συμμετείχαν στην έκδοση, να αφαιρέσει τα διπλώματα απ' όσους τα πήραν με αυτόν τον τρόπο και να επιβάλει στους κατόχους πλαστών διπλωμάτων την ειδική επανεκπαίδευση.

- Άμεση νομοθέτηση απαγόρευσης απόκτησης αδειάς οδήγησης για μια πενταετία για όσους οδηγούν χωρίς άδεια οδήγησης. Ιδιαίτερη σημασία έχει η υιοθέτηση της προτεινόμενης διάταξης, σε σχέση με τους ανήλικους, μη δικαιούμενους άδειας οδήγησης.

- Άμεση εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας και των αποφάσεων των Ανωτάτων Δικαστηρίων σε σχέση με τις παράνομες διαφημιστικές πινακίδες, την κατάληψη πεζοδρομίων και πεζοδρόμων για εμπορικούς σκοπούς και κάθε άλλη δραστηριότητα ή παράλειψη από ιδιωτικούς ή και αυτοδιοικητικούς ή κρατικούς φορείς που θέτουν σε κίνδυνο τους χρήστες του οδικού δικτύου. Προσωποποίηση και της αστικής ευθύνης.

- Ουσιαστική διερεύνηση των τροχαίων από τις αρχές προτού αποδοθούν κατηγορίες. Όχι στην αυτοπαγίδευση με τον άμεσο χαρακτηρισμό «ανθρωποκτονία από αμέλεια», κάθε θανατηφόρου τροχαίου.

- Πλήρης αναλυτική ενημέρωση στα θύματα και στις οικογένειες τους, για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, ιδιαίτερα κατά το πρώτο κρίσιμο χρονικό διάστημα, που είναι βυθισμένες στον πόνο και δεν μπορούν να σκεφτούν ψύχραιμα.

- Αυτόματη υποχρεωτική κατάθεση από τις εταιρείες κινητής τηλεφωνίας, λίστας με πιθανές συνομιλίες όλων των εμπλεκόμενων οδηγών την ώρα της σύγκρουσης. Έχει σημασία, λόγω της αυξανόμενης εμπλοκής σε τροχαίες συγκρούσεις οδηγών που μιλούν στο κινητό.

- Άμεση στέρωση της άδειας οδήγησης μέχρι το δικαστήριο, σε όσους εμπλέκονται σε θανατηφόρο τροχαίο ή σε σοβαρό τραυματισμό.

- Κατά προτεραιότητα εκδίκαση των υποθέσεων τροχαίων συγκρούσεων (θανατηφόρων ή με σοβαρά τραυματίες).

- Κατάργηση της παραγραφής όλων των «μικρών» αδικημάτων, (παραβίαση κόκκινου, υπέρβαση ορίου ταχύτητας κ.λπ.), που έχουν οδηγήσει σε φόνο ή σε αναπηρία.

- Κατάργηση της δυνατότητας του κατηγορούμενου να μην παρίσταται στη δίκη, ενώ η παρουσία των θυμάτων και των οικογενειών τους είναι υποχρεωτική. Δικαίωμα έφεσης και στα θύματα και όχι μόνο στους δράστες.

- Αφαίρεση της άδειας οδήγησης στους καταδικασμένους, ως υπεύθυνους για φόνο ή σοβαρό τραυματισμό, για μακρύ χρόνο.

- Χρήση των διατάξεων περί ενδεχόμενου δόλου, για όσους προκαλούν συγκρούσεις παραβιάζοντας το κόκκινο, οδηγώντας υπό επήρεια αλκοόλ, παραβιάζοντας όρια ταχύτητας, μιλώντας με κινητό. Δεν υπάρχει άνθρωπος που να μην γνωρίζει ότι, αν το κάνει αυτό, μπορεί να προκαλέσει τον θάνατο ή την αναπηρία άλλου ανθρώπου.

- Άμεση διερεύνηση από το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων της αναντιστοιχίας των επιδικαζόμενων αποζημιώσεων σε σχέση με τα καταβαλλόμενα από τους ασφαλισμένους ασφαλιστρα, καθώς και του εκβιασμού τον οποίο τα θύματα υφίστανται, προκειμένου να αποδεχτούν κατώτερα και από τα επιδικαζόμενα ποσά, υπό την απειλή ότι η εταιρία πιθανόν να κλείσει και αν κάνουν έφεση θα τα χάσουν όλα. Κατά προτεραιότητα εκδίκαση των αγωγών και καταβολή αποζημιώσεων για όλα τα θύματα, αλλά ιδιαίτερα για τους τραυματίες οι οποίοι στις σημερινές ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες θα κάνουν ακόμα και πάνω από δέκα (10) χρόνια για να πάρουν κάποια χρήματα, ενώ καθημερινά αντιμετωπίζουν τρομερά πιεστικές ανάγκες.

- Άμεση κατάργηση του Νόμου 4092/2012 (σχετικά με την αποζημίωση θυμάτων από τροχαία για σωματικές βλάβες), η τύχη του οποίου εκκρεμεί στον Άρειο Πάγο.

- Προετοιμασία για τον άμεσο εναρμονισμό της χώρας με την υπό επεξεργασία Ευρωπαϊκή Οδηγία 2012/29/EU «για τα δικαιώματα, την υποστήριξη και την προστασία των θυμάτων εγκλημάτων». Να συμπεριληφθούν και στην χώρα μας, όπως προετοιμάζεται να γίνει από μια σειρά Ευρωπαϊκές χώρες, τα θύματα των τροχαίων στα «θύματα εγκληματικών επιθέσεων»

- Ουσιαστική συμμετοχή του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων στην αναμόρφωση του καθεστώτος έκδοσης των αδειών οδήγησης, με σύγχρονες προσεγγίσεις όσον αφορά στους νέους οδηγούς (διαβαθμισμένο δίπλωμα, μηδενικό όριο αλκοόλ, αυστηρή αντιμετώπιση επιθετικής οδήγησης), τις προϋποθέσεις και τους χρόνους ανανέωσης των αδειών. Ηλεκτρονικό Μητρώο Οδηγού.

- Θέσπιση συμπληρωματικών εναλλακτικών ποινών για τους δράστες τροχαίων εγκλημάτων ή καθ' υποτροπή παραβάτες του Κ.Ο.Κ.. Εργασία σε κέντρα τραύματος, κέντρα αποκατάστασης αναπήρων, ιατροδικαστικά εργαστήρια.

- Τροχαίο και εγκατάλειψη: η ιδιαίτερα απεχθής αυτή συμπεριφορά, που βρίσκεται σε έξαρση τα τελευταία χρόνια, πρέπει να αντιμετωπιστεί αποφασιστικά και όχι να επιβραβεύεται με την άμεση απελευθέρωση των δραστών που συνελήφθησαν αργότερα ή παραδόθηκαν μετά την παρέλευση του αυτοφώρου.

- Η μετατροπή της εγκατάλειψης θύματος (από πλημμέλημα που είναι σήμερα), σε κακούργημα.

- Η αναβάθμιση του αξιόποινου της παραβίασης ερυθρού σηματοδότη, της οδήγησης υπό την επίδραση αλκοόλ και τοξικών ουσιών, της παραβίασης του ορίου ταχύτητας και της χρήσης κινητού κατά την οδήγηση. Η οδήγηση υπ' αυτές τις συνθήκες δεν μπορεί να θεωρείται «αμέλεια» και οι καταδίκες να περιορίζονται σε μερικούς μήνες φυλάκισης και μάλιστα πάντα με αναστολή ή εξαγορά.

- Τα δικαιώματα των πεζών και ιδιαίτερα των ηλικιωμένων και η προστασία τους από παρκαρισμένα αυτοκίνητα, δεν μπορούν να αγνοηθούν σε μια ευνομούμενη πολιτεία. «Είναι τέτοια η ζωή πια, που πρέπει να πάρουμε άμεσα μέτρα. Εμείς, έχουμε απευθυνθεί πολλές φορές στην Αστυνομία, η οποία αδυνατεί να κάνει το οιονδήποτε», κατέθεσε στην Επιτροπή μας ο σύλλογος «Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των Πεζών».

- Οι επικοινωνιολόγοι μπορούν να πείσουν τον οποιονδήποτε άνθρωπο γι' αυτό που θέλουν. Τα τηλεοπτικά μηνύματα, είναι το πιο άμεσο μέσο για να φτάσει κανείς στον κόσμο και να αρχίσουμε πραγματικά να βλέπουμε μια διαφορά, μειώνοντας τα τροχαία ατυχήματα, μέσα από τα οποία θα μειωθούν και οι νεκροί. Επιπλέον, όλα τα ιδιωτικά τηλεοπτικά κανάλια έχουν πολύ μεγάλες χρηματικές οφειλές προς το δημόσιο, που δεν μπορούν να τις καλύψουν. Ως εκ τούτου, εάν υποχρεώνονταν, στην αρχή κάθε διαφημιστικού εξαλέπτου να έχουν ένα μήνυμα για την οδική ασφάλεια και αυτό να ισοσκελιζόταν από ένα μέρος του χρέους - που δεν θα πληρωθεί ποτέ, και το γνωρίζουμε - θα είχαμε πολύ θεαματικά αποτελέσματα στην μείωση των τροχαίων και γενικά στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

- Σε ευρωπαϊκές μελέτες διαπιστώνεται ότι, η αύξηση των μετακινήσεων με το ποδήλατο συνεπάγεται και τη μείωση των ατυχημάτων. Θα πρέπει, οπωσδήποτε, να γίνουν υποδομές για το ποδήλατο, αυτό σημαίνει ποδηλατοδρόμοι, σήμανση και όχι απροσπασματικά έργα. Το ποδήλατο είναι ένα σημαντικότερο μέσο, και για την κυκλοφορία εντός των πόλεων, είναι

οικολογικό, συντελεί στην σωματική άσκηση των ανθρώπων, έχει μόνο πλεονεκτήματα και η επέκταση της κυκλοφορίας των ποδηλάτων, θα συντελέσει και στην άμβλυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Υπάρχουν επίσης τεχνικές λύσεις, μέσω των οποίων μπορεί να αποφευχθεί σύγκρουση οχήματος με ποδήλατο, μέσω ενός ήχου ειδοποίησης, που μπορεί να ακούγεται από το όχημα όταν πορεύεται ένας ποδηλάτης δίπλα του.

- Βάσει μελετών που έχουν γίνει στο εξωτερικό - για την προώθηση της παιδικής ποδηλασίας και της πρόσβασης του παιδιού με το ποδήλατο στο σχολείο σημειώθηκαν καταπληκτικά συμπεράσματα, όσον αφορά και την ψυχική υγεία του παιδιού, στην κοινωνικοποίησή του, την σωματική του διάπλαση, την υγεία του, δηλαδή σε ένα μεγάλο φάσμα θετικών αποτελεσμάτων.

- Θα πρέπει, οι ποδηλάτες να γνωρίζουν πάρα πολύ καλά τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Εμπιστευόμαστε δυστυχώς, την χρήση ποδηλάτου σε παιδιά, χωρίς τα παιδιά αυτά όμως, να γνωρίζουν τον τρόπο της ασφαλούς κυκλοφορίας και πρωτίστως, να ξέρουν τους βασικούς κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Πάντα με κράνος προδιαγραφών και όχι «πεινιρλί» .

- ▲ Σίγουρα τα μεσοπρόθεσμα μέτρα δεν εξαντλούνται στα παραπάνω και η Επιτροπή μας θα ασχοληθεί ενδελεχώς στην επόμενη περίοδο.

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στη χώρα μας κάθε χρόνο εξαφανίζεται ένα μικρό χωριό - παλιότερα ένα κεφαλοχώρι - συνάνθρωποι μας τραυματίζονται, ενώ κάποιοι από αυτούς καταλήγουν με μόνιμη αναπηρία.

Δυστυχώς όμως, η τραγωδία δεν σταματά. Η επιδείνωση της ποιότητας ζωής και του επιπέδου διαβίωσης, είναι δραματική, ενώ η ψυχολογική επιβάρυνση των οικογενειών των θανόντων ή αυτών που καθίστανται ανάπηροι, είναι μακροχρόνια και αποτελεί την αιτία για πολλές οργανικές και ψυχολογικές διαταραχές και συνάμα έχει αντίκτυπο σε όλους. Τίποτα δεν είναι όπως παλιά, μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Πρόκειται για το πλέον πολύνεκρο τροχαίο δυστύχημα στη μεταπολεμική Ελλάδα. Στις 13 Απριλίου του 2003, οι 21 μαθητές από το Μακροχώρι, τη Ν. Νικομήδεια, το Διαβατό και την Κουλούρα Ημαθίας, έχασαν τη ζωή τους λίγο πριν ολοκληρωθεί η τριήμερη εκδρομή στην Αθήνα. Στα «στενά» των Τεμπών έγινε το κακό, όταν νταλικά φορτωμένη νοβοπάν, συναντήθηκε με το μοιραίο λεωφορείο. Μέσα σε λίγα δευτερόλεπτα στήθηκε το σκηνικό της μεγαλύτερης τραγωδίας που γνώρισε ο τόπος σε τροχαίο δυστύχημα. Τα νοβοπάν και οι μελαμίνες γλίστησαν, θερίζοντας την αριστερή πλευρά του λεωφορείου, μαζί με τις αγνές ψυχές. Χρειάστηκαν περίπου δύο ώρες μέχρι να απεγκλωβιστούν όλοι οι τραυματισμένοι και να μεταφερθούν στα Νοσοκομεία της Λάρισας και της Κατερίνης. Ο αριθμός των νεκρών συνεχώς αυξανόταν, ώσπου έφτασε τελικά τους 21...αγγέλους:

Ευαγγελία Θ. Γάτου	Ετών 16	Αναστασία Π. Παυλίδου	Ετών 16
Περιστερά Ι. Ουστά	Ετών 16	Γεωργία Δ. Τραπεζανλή	Ετών 16
Σταυρ. Κανελλόπουλος	Ετών 15	Ηλίας Π. Τσολερίδης	Ετών 16
Παναγ. Μουρατίδης	Ετών 16	Ανδρέας Χ. Αθανασιάδης	Ετών 16
Χριστίνα Σταματέλλου	Ετών 16	Ιωάννης Τριανταφυλλίδης	Ετών 16
Βασ. Παπαδόπουλος	Ετών 16	Ευανθία Κ. Ψαλίδα	Ετών 16
Δημήτριος Κοσμίδης	Ετών 16	Κων/νος Α. Θαλαλαίος	Ετών 16
Γεσθημανή Σταφυλίδου	Ετών 16	Σάββας Παναγιωτίδης	Ετών 16
Αθαν. Μαρκανταράς	Ετών 16	Γιώργος Κ. Μήσκας	Ετών 16
Ιωάννα Θ. Καστίδου	Ετών 16	Δημήτριος Θ. Σίγγας	Ετών 16
Όλγα Β. Αγγελίνα	Ετών 15		

Τέλος, θα ήθελα να τονίσω ιδιαίτερα, ότι το ζήτημα της αντιμετώπισης των τροχαίων εγκλημάτων, προτάσσεται, όχι μόνον σαν χρέος απέναντι στους δεκάδες χιλιάδες ανθρώπους που έχασαν την ζωή τους και τους εκατοντάδες χιλιάδες συμπολίτες μας, που ζουν με αναπηρίες μετά απ' αυτά, αλλά και ως απόλυτη κοινωνική προτεραιότητα σε μια εποχή πλήρους απαξίωσης της ανθρώπινης ζωής.

Η οδική ασφάλεια είναι Εθνική ανάγκη, δεν είναι πολυτέλεια!

Ένα εγκάρδιο ευχαριστώ εκ μέρους της Επιτροπής, σε όλους εκείνους που είχαμε την χαρά να μας τιμήσουν με την παρουσία τους. Άνθρωποι που ασχολούνται με το τροχαίο ατύχημα, με αφοσίωση και ανιδιοτέλεια.

• Στους ειδικούς επιστήμονες και επαγγελματίες:

κ. Γεώργιο Κανελλαΐδη (Καθηγητή του Ε.Μ.Π. της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής),

κ. Βασίλειο Ψαριανό, (Καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στα έργα υποδομής και αγροτικής ανάπτυξης, συντάκτη της ομάδας Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων),

κ. Ελευθέριο Κοκκινάκη (Πρόεδρο Τεχνικής Εταιρείας Οδοποιίας που εφαρμόζει την μέθοδο σφαιριδιοβολής επί του οδοστρώματος),

κυρία Μαργαρίτα Αντωνάκη (Γενική Διευθύντρια της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος),

κ. Ιωάννη Ρούντο (Πρόεδρο της Υποεπιτροπής Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων, της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος),

κυρία Εύα Βαρουχάκη (Επικεφαλής της Νομικής Υπηρεσίας της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος) και

κ. Νικόλαο Ηλιού (Πολιτικό Μηχανικό, Αναπληρωτή Καθηγητή Οδοποιίας και Δ/ντή του Εργαστηρίου Οδοποιίας του Τμήματος Πολ. Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Παν/μίου Θεσσαλίας).

• Σε αυτούς που είχαν την ατυχία να έχουν ένα θανατηφόρο τροχαίο στην οικογένεια τους και βρήκαν τη δύναμη να το αντιμετωπίσουν, μετουσιώνοντας την οδύνη σε πράξη ωφέλιμη για την κοινωνία, όπως:

την κυρία Ε. Καρύδη (Πρόεδρο της Εταιρείας Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων «ΕΥΘΥΤΑ ΡΟΔΟΥ – Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας»),

την κυρία Β. Δανέλλη-Μυλωνά Πρόεδρο του Ελληνικού Ινστιτούτου Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη και Μείωση των Τροχαίων Ατυχημάτων Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς»), και

τον κύριο Γ. Κουβίδη (Πρόεδρο του Πανελλαδικού Συλλόγου SOS Τροχαία Εγκλήματα).

• Στους ειδικούς εμπειρογνώμονες – επαγγελματίες, μη κυβερνητικούς φορείς και στελέχη της δημόσιας διοίκησης :

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟ ΜΑΡΚΟΥΙΖΟ - ΙΑΒΕΡΗ (ειδικό εμπειρογνώμονα)

ΝΙΚΟΛΑΟ ΣΤΑΠΠΑ (Συλλ. Πρωτοβ. Πολιτών για τα Δικ. Πεζών «ΠΕΖΗ»)

ΓΕΩΡΓΙΟ ΣΤΕΡΓΟΥ (Αστυνομικό Υποδιευθυντή της Τροχαίας Ρόδου)

ΚΑΛΛΙΣΤΟ ΔΙΑΚΟΓΕΩΡΓΙΟΥ (Περ/κο Σύμβουλο Περιφ. Ν. Αιγαίου)

ΑΘΗΝΟΔΩΡΟ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (Αντιδ. Τεχν. Έργων Δ. Ρόδου)

ΓΕΩΡΓΙΟ ΠΟΚΚΙΑ (Αντιδήμαρχο Ανάπτυξης Δ. Ρόδου)

ΝΙΚΗΤΑ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛ (Πολ. Μηχανικό της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου)

ΑΝΤΩΝΗ ΓΙΑΝΝΙΚΟΥΡΗ (Υπ Οδ. Ασφ. Ροδιακού Συλλ. Αυτοκίνησης)

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟ ΑΡΝΑ (Πρόεδρο του Ροδιακού Συλλόγου Αυτοκίνησης)

ΜΑΝΩΛΗ ΓΡΗΓΟΡΑ (Πρόεδρο Συλλ. ΙΚΑΡΟΣ Μηχ/του Αθλ. Ρόδου)

ΝΕΣΤΟΡΑ ΦΡΑΤΖΗ (Αντιδήμαρχο Τουρισμού Δήμου Καλύμνου)

ΑΘΑΝΑΣΙΟ ΧΟΥΝΤΡΑ (Καθ. Φ. Αγωγής και Μηχ/του Αθλητισμού)

ΛΥΔΙΑ ΧΑΤΖΗΑΛΕΞΙΟΥ (Γραμμ. Συλλ. «Φίλοι του Ποδηλάτου – Αθηνών»)

ΦΑΙΔΩΝΑ ΚΑΡΥΔΑΚΗ (Αντιπρ. Πανελλ. Συλλόγου SOS Τροχαία)

ΘΩΜΑ ΚΑΚΑΔΙΑΡΗ (Ελληνικό Ινστιτούτο Μοτοσυκλέτας «ΜΟΤΟΘΕΣΙΣ»)

ΜΕΛΕΤΙΟ ΡΗΓΑ (Πρ. του Δ.Σ. της Εθν. Ομάδας Μεγάρων «ΚΟΥΡΟΣ»)

ΣΩΤΗΡΙΟ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟ (Υπεύθυνο δράσεων Τμήματος Οδικής Ασφάλειας, της Εθν. Ομάδας Μεγάρων «ΚΟΥΡΟΣ»)

ΒΛΑΣΣΙΟ ΒΑΛΑΤΣΟ (Ταξίαρχο Δ/ντή Τροχαίας Αττικής)

ΓΕΩΡΓΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΑΚΗ (Δ/ντη Δ/σης Τροχαίας Αστυνόμευσης/ΑΕΑ)
ΜΑΡΙΛΥ ΧΡΙΣΤΟΦΗ (Εμπειρογνώμων Προσβασιμότητας, συνεργάτης Ε.Σ.Α.με.Α)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟ ΔΗΜΟΣΧΑΚΗ (Επίτιμο Αρχηγό ΕΛ.ΑΣ.)
ΚΩΝ/ΝΟ ΚΕΠΑΠΤΣΟΓΛΟΥ (Πρόεδρο Σ.Ε.Σ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ (Ειδικό Γραμματέα Σ.Ε.Σ.)

- Στους Υπουργούς και στελέχη Υπουργείων :
την κυρία ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ (Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων),
τον κ. ΙΩΑΝΝΗ ΠΑΝΤΗ (Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και
Θρησκευμάτων),
τον κ. ΚΩΝ/ΝΟ ΚΟΣΜΑΤΟ (Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και
Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων),
τον κ. ΣΤΑΜΑΤΗ ΒΑΡΔΑΡΟ (Αναπληρωτή Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Υγείας)
Και φυσικά, ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλα τα μέλη της Επιτροπής, για την πολύτιμη
συμβολή τους και το άριστο πνεύμα συνεργασίας.

Β. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΩΣ ΜΑΘΗΜΑ ΣΤΑ ΣΧΟΛΕΙΑ **ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΓΕΩΡΓΙΑ ΓΕΝΝΙΑ**

Δυστυχώς, η χώρα μας συγκαταλέγεται στις πρώτες θέσεις όσον αφορά στα τροχαία ατυχήματα. Ένα από τα βασικότερα αίτια, σύμφωνα με τους ειδικούς, είναι η έλλειψη σωστής οδικής διαπαιδαγώγησης και η πλημμελής εκπαίδευση των νέων, αναφορικά με τους κανόνες οδικής ασφάλειας. Η ευρύτερη παιδεία της οδικής ασφάλειας και η βελτίωσή της πρέπει να είναι το θεμέλιο του Στρατηγικού Σχεδιασμού Οδικής Ασφάλειας. Το συμπέρασμα αυτό προέκυψε, κατά την κρίση μου, αβίαστα από όλες τις εισηγήσεις των φορέων και των αρμοδίων επιστημόνων που παρουσιάστηκαν και κατέθεσαν τις απόψεις τους, στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

Γι' αυτό το λόγο κρίνεται αναγκαία η εισαγωγή στα σχολεία, του μαθήματος της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής αγωγής. Και με αυτό, εννοείται η συστηματική και συντονισμένη διδασκαλία του σχετικού μαθήματος, ήδη από τις μικρές ηλικίες της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης. Αυτή τη στιγμή έχει ενταχθεί ως μάθημα στα Ολοήμερα Δημοτικά Σχολεία Ενιαίου Αναμορφωμένου Προγράμματος στην τρίτη μόνο Δημοτικού, με μόνο μία ώρα εβδομαδιαίως. Η χορηγούμενη αυτή ώρα, προφανώς, δεν καλύπτει τις ανάγκες. Γι' αυτό, πρέπει να επεκταθεί η διδασκαλία στο σύνολο των δημοτικών σχολείων και σε όλες τις τάξεις με διαβαθμισμένη ανάλογα διδασκαλία.

Η ευαισθητοποίηση της σχολικής κοινότητας αναφορικά με θέματα που σχετίζονται με την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων και την ανάπτυξη κυκλοφοριακής συνείδησης, πρέπει να συγκαταλέγονται στις προτεραιότητες της σύγχρονης ελληνικής πολιτείας και εκπαίδευσης. Οι μεμονωμένες και αποσπασματικές προσπάθειες αλλά και δράσεις φορέων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, Δήμων, σωματείων κλπ. σε όλη τη χώρα, αποδεικνύεται πως δεν είναι ικανές να καλύψουν το κενό της Πολιτείας για μια καθολική και συντονισμένη προσπάθεια διδασκαλίας του μαθητικού πληθυσμού στο θέμα της οδικής ασφάλειας.

Επομένως, το αρμόδιο Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, αλλά και η Πολιτεία στο σύνολό της, οφείλουν να αναλάβουν πρωτοβουλίες εκπαίδευσης των παιδιών μας στην ορθή χρήση του δρόμου και των τροχοφόρων του, από τη χρήση του ποδηλάτου ακόμη. Η επίτευξη αυτού του στόχου, προϋποθέτει, αφενός δυναμικές πρωτοβουλίες και αφετέρου καινοτόμες δραστηριότητες με ανάλογο περιεχόμενο, όπως αυτό που έχει προταθεί από πολλούς αρμόδιους φορείς που ακούσαμε στην Επιτροπή με σημαντική δράση.

Είναι απαραίτητο τα μαθήματα να ξεκινήσουν στην ηλικία του Δημοτικού και να ενταχθούν στο ωρολόγιο πρόγραμμα. Η διδασκαλία στις ευαίσθητες αυτές ηλικίες, που ο ανθρώπινος νους απορροφά σαν σφουγγάρι τις πληροφορίες, πρέπει να γίνεται υπό τη μορφή παιχνιδιού και με διαδραστικό τρόπο. Τα ανάλογα προγράμματα είναι σημαντικό να γίνονται διαλεκτικά, με την αξιοποίηση οπτικοακουστικού υλικού και ομαδικών παιχνιδιών, κατάλληλα προσαρμοσμένων στις δεξιότητες και τις ανάγκες των παιδιών. Παράλληλα, ακόμη και το σοκ που θα δημιουργηθεί από τη διδασκαλία των δυσμενών ή και ολέθριων επιπτώσεων από τη μη ορθή κυκλοφοριακή συμπεριφορά πεζών ή οδηγών, θα έχει θετικές μακροπρόθεσμες συνέπειες για τη μελλοντική διαμόρφωση ορθής οδικής συνείδησης για τα παιδιά που θα ενηλικιωθούν.

Περαιτέρω, θα ήθελα να εστιάσω σε αυτά που αναπτύχθηκαν για το παιχνίδι και τη χρησιμότητά του ως μέσο εκπαίδευσης της παιδικής ηλικίας. Πρέπει να προταχθεί και να χρησιμοποιηθεί ευρέως. Από την απλή ζωγραφιά και το παραμύθι, μέχρι την ανάλυση από ειδικούς, πρέπει να γίνει με τρόπο καταληπτό στα παιδιά. Οφείλουμε να δώσουμε κίνητρα, για παράδειγμα, όπως αναφέρθηκε, να εισαχθεί θεσμός βράβευσης σωστών οδηγών και πεζών στα σχολεία. Η εκπαίδευση, πρέπει να ξεκινάει από τη σωστή χρήση του κράνους στο ποδήλατο, «στο περνώ με προσοχή το δρόμο, φοράω ζώνη στο αυτοκίνητο, μαθαίνω βασικούς κανόνες προτεραιότητας», πράγματα απλά και κατανοητά στα παιδιά, ώστε να τους γίνει συνήθεια και τρόπος ζωής. Και δεν πρέπει να παραβλέψουμε τη βράβευση, που θα μπορούσε να έχει τη μορφή σχολικού διπλώματος.

Στις δράσεις αυτές, μπορεί να συμβάλει η συστημική συνεργασία με την εκάστοτε δημοτική αρχή, με τη δημοτική αστυνομία και τα κατά τόπους αρμόδια τμήματα Τροχαίας. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ενημερώνονται όχι μόνο οι γονείς, αλλά να μετεκπαιδεύονται και να επιμορφώνονται και οι εκπαιδευτικοί, ώστε να αξιοποιείται το κατάλληλο υποστηρικτικό εκπαιδευτικό υλικό.

Εξίσου σημαντική κρίνεται και η δημιουργία, όπου δεν υπάρχουν, ή η αξιοποίηση, εκεί όπου είναι ήδη διαθέσιμα, των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής. Αυτό, συνεπάγεται την κατασκευή, την επισκευή, τη συντήρηση και την επιμέλεια των χώρων αυτών από τους αρμόδιους πολιτειακούς φορείς, ήτοι τους Δήμους ως επί το πλείστον. Τα Πάρκα, επιβάλλεται να χρησιμοποιούνται από τους μαθητές και τους εκπαιδευτικούς, για την πληρέστερη εκμάθηση της ορθής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς και οδικής ασφάλειας. Στους ανωτέρω χώρους, είναι δυνατή η προσομοίωση διαφόρων «σεναρίων» σχετικής εκπαίδευσης.

Τέλος, πρέπει να αναπτυχθούν βιωματικά εργαστήρια στις σχολικές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, όπου θα πρέπει να διδάσκεται και να διανέμεται πλήρες εκπαιδευτικό υποστηρικτικό υλικό και να εφαρμόζονται κατάλληλα οπτικοακουστικά προγράμματα στις τάξεις. Για τους μεγαλύτερους σε ηλικία μαθητές, μεταξύ 14-17 ετών, δηλαδή σε αυτούς που βρίσκονται κοντά στην απόκτηση άδειας οδήγησης, τα μαθήματα πρέπει να είναι ακόμη πιο πρακτικά και να αποσκοπούν στο να δημιουργήσουν συνειδητοποιημένους οδηγούς. Σε αυτούς επιβάλλεται να τονιστεί η σπουδαιότητα της ώριμης οδηγικής συμπεριφοράς, το ότι δεν είναι «μαγκιά» η γρήγορη και επιπόλαιη οδήγηση, αλλά τουναντίον, μπορεί να στοιχίσει όχι μόνο τη ζωή αλλά και την ποιότητά της σε περίπτωση αναπηρίας. Εδώ χρήζουν ιδιαίτερης προβολής τα περιστατικά ατυχημάτων τόσο με μηχανές όσο και με αυτοκίνητα, και κυρίως η επισήμανση του κόστους σε ανθρώπινες ζωές και σε αγαπημένα πρόσωπα.

Εκ των ανωτέρω, προκύπτει συμπερασματικά, η υποχρέωση ένταξης του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στην υποχρεωτική ζώνη του εβδομαδιαίου προγράμματος σπουδών τόσο της πρωτοβάθμιας όσο και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Κάθε Δήμος της χώρας και όλοι οι σχετικοί εμπλεκόμενοι φορείς, πρέπει να αποκτήσουν ενεργό ρόλο και να δημιουργηθούν ή να διατεθούν προς εξυπηρέτηση του σκοπού αυτού, κατάλληλοι χώροι κυκλοφοριακής αγωγής, προκειμένου να πηγαίνουν συστηματικά οι μαθητές για την εκμάθηση και εκπαίδευσή τους.

Με τη συστηματική και συντονισμένη παιδεία της νέας γενιάς ως προς την ορθή οδική και κυκλοφοριακή συμπεριφορά, θα μπορέσουμε να μειώσουμε αισθητά τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα και θα μπορούμε να ελπίζουμε βασίμως, ότι η χώρα μας, θα πάψει να καταλαμβάνει αυτές τις θλιβερές πρωτιές.

Γ. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΕΥΣΤΑΘΙΑ (ΕΦΗ) ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ – ΣΑΛΤΑΡΗ

Στην Ελλάδα, κυκλοφορούν τα περισσότερα δίκυκλα ανά 1.000 κάτοικους στην Ευρώπη. Τεράστιος είναι και ο αριθμός των δίκυκλων που χρησιμοποιούνται στον τομέα των ταχυμεταφορών και ειδικότερα στη διανομή φαγητού (κοινώς αποκαλούμενο ως delivery). Δυστυχώς, η πλειονότητα των εργαζομένων στις ταχυμεταφορές, εξαναγκάζονται να εργάζονται πλήρως ανασφάλιστοι. Κατά συνέπεια, αν εμπλακούν σε κάποιο ατύχημα την ώρα της εργασίας τους, δεν προκύπτει αυταπόδεικτα ότι αυτό το ατύχημα θα αναγνωριστεί ως εργατικό ατύχημα. Οι προεκτάσεις του γεγονότος αυτού, ξεπερνούν το κομμάτι της οδικής ασφάλειας και προεκτείνονται σε ζητήματα εργατικού δικαίου.

Συνηγορίζοντας το γεγονός πως ο μέσος όρος κινδύνου θανατηφόρου ατυχήματος ανά χιλιόμετρο με δίκυκλο στην Ευρώπη είναι 18 φορές μεγαλύτερος, από τον αντίστοιχο του οδηγού αυτοκινήτου, σκιαγραφείται ένα εφιαλτικό σκηνικό μιας πλήρους απορρυθμισμένης, επικίνδυνης, άναρχης και κατ' ουσία "μαύρης" αγοράς εργασίας.

Με σκοπό να συμβάλλω στην καλύτερη καταγραφή του προβλήματος και φιλοδοξώντας να καταλήξω σε ουσιαστικές προτάσεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου μέσα από την εισήγησή μου, ζήτησα την αρωγή του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσυκλέτας "Μοτοθέσις", τα μέλη του οποίου οφείλω να ευχαριστήσω για τις πολύτιμες πληροφορίες και τη βοήθειά τους.

- Το πρόβλημα

Η χρήση του μηχανοκίνητου δίκυκλου στη χώρα μας, επί σειρά ετών γίνονταν κυρίως από ένστολα σώματα δηλ. Αστυνομία, Στρατός, Πυροσβεστική ή από Δημόσιες Υπηρεσίες (π.χ. Δασική Υπηρεσία). Εκεί, η νομιμότητα του οχήματος, του αναβάτη και η ασφάλεια, προβλέπονταν από τους Κανονισμούς των Σωμάτων και ελέγχονταν από τα υπηρεσιακά τους όργανα. Σε αυτό, αργότερα προστέθηκαν Υπηρεσίες, όπως τα ΕΛΤΑ, το ΕΚΑΒ, οι Οδικές Βοήθειες, όπου και πάλι τα οχήματα παρέχονταν από τον εργοδότη και οι αναβάτες ελέγχονταν αναλόγως.

Τα τελευταία χρόνια με την αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου, των πωλήσεων πάσης φύσεως προϊόντων εξ αποστάσεως και τον συνδυασμό της πώλησης με παράδοση εντός αστικών ή ημιαστικών περιοχών, χιλιάδες, κυριολεκτικά, εργαζόμενοι βρέθηκαν να χειρίζονται μηχανοκίνητα δίκυκλα. Πρόσφατα προστέθηκαν και τα ηλεκτροκίνητα ποδήλατα.

Οι συνθήκες εργασίας όλων αυτών κάθε άλλο παρά εύκολες είναι και λόγω της κρίσης η μαύρη εργασία ήρθε να προστεθεί σε όσα ήδη αντιμετώπιζαν.

Οι εργαζόμενοι αυτοί, αναγκάζονται να χρησιμοποιούν συνήθως δικό τους μέσο (επιβαρύνοντας δικό τους περιουσιακό στοιχείο και όχι της επιχείρησης που κερδοφορεί), αναγκάζονται να οδηγούν χωρίς να τους παρέχεται κράνος ή άλλα μέσα ατομικής προστασίας και ταυτόχρονα πιέζονται, ώστε να παραδίδουν παραγγελίες σε χρόνους που τους οδηγούν να παρανομούν και να θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή τους ή/και τυχόν των συνανθρώπων τους.

Αν και οι κανόνες ασφαλείας σε πολλές περιπτώσεις δεν τηρούνται ακόμη και από επαγγελματίες, όπως είναι οι διανομείς των ΕΛΤΑ, το σοβαρότερο και εξαιρετικά επικίνδυνο πρόβλημα επικεντρώνεται στον ιδιωτικό τομέα απασχόλησης. Εδώ, μπορούμε να διακρίνουμε δύο περιπτώσεις με σημείο διαφοροποίησης τον ιδιοκτήτη του οχήματος.

- Όταν το όχημα ανήκει στον επαγγελματία (φυσικό πρόσωπο ή εταιρεία), η ευθύνη για την νομιμότητα και την αρτιότητα του οχήματος βαραίνει τον ίδιο. Το είδος της σχέσης η οποία συνδέει την επιχείρηση με τον αναβάτη που το χρησιμοποιεί, ορίζεται με σαφήνεια. Όταν, μάλιστα, φέρει τα διακριτικά της εταιρείας, τότε οι έλεγχοι μπορούν να γίνονται πιο εμπειριστατωμένα και προφανώς οι ευθύνες επιμερίζονται, όπως αντιστοιχούν δηλ. τροχαίες παραβάσεις στον αναβάτη, παραλείψεις που αφορούν στο όχημα ή προβλήματα ασφαλείας επιμερίζονται στον ιδιοκτήτη.

- Στην περίπτωση όπου ο αναβάτης – διανομέας, χρησιμοποιεί δικό του όχημα, συνήθως δεν υπάρχουν διακριτικά που να τον συνδέουν με τον εργοδότη, οπότε οι έλεγχοι δεν είναι εύκολοι. Σε πολλές περιπτώσεις δεν μπορούν να καταλογιστούν ευθύνες στον εργοδότη, ούτε για τη κατάσταση του οχήματος, ούτε και για παραβάσεις σχετιζόμενες με την εργατική νομοθεσία.

Τι γίνεται στις περιπτώσεις αυτές;

Συνήθως οι εργαζόμενοι δουλεύουν σπαστό 8ωρο, μέρα παρά μέρα και Σαββατοκύριακα, πιθανόν διπλοβάρδια μεταξύ των εργαζομένων, λόγω αυξημένης ζήτησης, πιθανόν και τα Σαββατοκύριακα. Ανασφάλιστοι με αμοιβή 30 ευρώ την ημέρα συν όποια φιλοδωρήματα. Τα χρήματα αυτά δεν αποτελούν καθαρή αμοιβή του εργαζόμενου, αλλά περιλαμβάνουν βενζίνες και συντήρηση του οχήματος, καθώς το όχημα είναι του εργαζόμενου και όχι του εργοδότη.

Υπολογίζοντας φθορές, ασφάλιση, τεχνικούς ελέγχους καταλαβαίνουμε ότι η καλή κατάσταση και η λειτουργία του οχήματος που είναι αποκλειστικά ευθύνη του εργαζόμενου και τον βαραίνει εξ ολοκλήρου, είναι απ' ευθείας εξαρτώμενη από οικονομικούς όρους. Να σημειωθεί ότι, τα οχήματα αυτά κάνουν περίπου 100 με 150 χλμ. τη μέρα (τις μέρες με πολλές παραγγελίες), όλα τα χιλιόμετρα διανύονται εντός αστικού ή ημιαστικού περιβάλλοντος, χωρίς να αποκλείεται στα μεγάλα αστικά συγκροτήματα τα χιλιόμετρα να είναι έως και διπλάσια. Το υψηλό κόστος σωστής συντήρησης, οδηγεί πολύ συχνά στην αμέλεια και συνεπώς την ελλιπή τεχνική καταλληλότητα του οχήματος.

Πολλοί καταστηματαρχες (συνήθως μικρών επιχειρήσεων), επιλέγουν το ντελίβερι ως μια μέθοδο για να βγάλουν γρήγορο, εύκολο και μαύρο χρήμα, μη κόβοντας αποδείξεις, ενισχύοντας τη φοροδιαφυγή και εισφοροδιαφυγή. Το "μαύρο" ντελίβερι σε κάποιες περιπτώσεις επιλέγεται από τις μικρές επιχειρήσεις, επειδή αποφεύγουν τα κλασσικά κουτιά με την επωνυμία της εταιρίας για να μην δίνουν «στόχο» και να αποφεύγουν τα πρόστιμα.

Δίνονται επίσης οδηγίες προς τους ντελιβεράδες, αν κάποιος φορέας κάνει έλεγχο να μην σταματούν εκτός αν είναι τροχονομικός έλεγχος. Ένα άλλο, εξαιρετικά επικίνδυνο στοιχείο είναι η πίεση για την παράδοση του προϊόντος που πολλές φορές είναι ασφυκτική, ακόμη και από μεγάλες εταιρείες ταχυμεταφορών. Αυτό, πολλές φορές οδηγεί σε παραβίαση του Κ.Ο.Κ.. Δυστυχώς οι παραβιάσεις εδώ είναι κυριολεκτικά θανατηφόρες δηλ. παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, ανάποδα σε μονόδρομο, κίνηση επάνω σε πεζοδρόμιο κ.α..

Δυστυχώς, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, ο εξοπλισμός ατομικής προστασίας του εργαζόμενου είναι αποκλειστικά υπόθεση του ίδιου του εργαζόμενου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

• Προτάσεις για την ασφάλεια των αναβατών

Όσον αφορά στις εργασιακές σχέσεις - που δεν αποτελούν αντικείμενο της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας - θα περιοριστώ να προτείνω οι έλεγχοι στις επιχειρήσεις να ξεκαθαρίζουν τελικά ποια είναι η σχέση εργασίας που έχει ο ταχυμεταφορέας με την επιχείρηση. Όταν διαθέτει το όχημά του για τους σκοπούς του εργοδότη, αλλάζει υποχρεωτικά και η σχέση εργασίας με ό,τι συνεπάγεται αυτό. Εργάζεται και αμείβεται ως υπάλληλος, αλλά αναλαμβάνει τη διανομή ως υπεργολάβος - προμηθευτής παροχής υπηρεσιών.

Ξεκαθαρίζοντας τη σχέση αυτή, ξεκαθαρίζει και το πεδίο των ευθυνών για την τροχαία κίνηση του εργαζόμενου, δηλ. ποιος οφείλει να συντηρεί το όχημα και να διαθέτει τον εξοπλισμό προστασίας, ο οποίος είναι υποχρεωτικός (κράνος) από τον Κ.Ο.Κ., αλλά και από το είδος του οχήματος (δηλ. γάντια, μπουφάν, παπούτσια, αδιάβροχα κ.λπ. κατάλληλα για μηχανοκίνητο δίκυκλο και όχι για άλλες δραστηριότητες. Η Ευρωπαϊκή Οδηγία (REGULATION (EU) 2016/425 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 9 March 2016 on personal protective equipment and repealing Council Directive 89/686/EEC), ορίζει με σαφήνεια τις προδιαγραφές του εξοπλισμού αυτού. Ο εξοπλισμός προστασίας μπορεί να είναι μόνο ατομικός, δηλ. το κράνος δεν μπορεί να είναι κοινό, ακόμη και αν δύο εργαζόμενοι φορούν το ίδιο μέγεθος κράνους. Το ίδιο ισχύει για γάντια, παπούτσια κ.λπ..

Οι μεταφορές θα πρέπει να γίνονται οπωσδήποτε με μηχανοκίνητα δίκυκλα, εφοδιασμένα με κατάλληλα κιβώτια, σταθερά προσδεμένα στο όχημα και όχι αυτοσχέδιες πρόχειρες κατασκευές ή κρεμασμένα στα τιμόνια τσαντάκια.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να επισημάνω ότι ο εντοπισμός των επιχειρήσεων αυτών, αποτελεί «εύκολη» υπόθεση, αφού όλες διαφημίζονται πολύ έντονα και εκεί ακριβώς βασίζουν και τον κύκλο εργασιών τους.

Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΡΕΓΟΣ

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα όσα ελέχθησαν στις συνεδριάσεις της Επιτροπής και αξιολογώντας τη σημασία και την ανάγκη αντιμετώπισης του τεράστιου προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, επισημαίνω και εισηγούμαι τα κάτωθι, προκειμένου να εγκριθούν από τα μέλη της Επιτροπής.

- Κρίνεται αναγκαία η θέσπιση του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής, σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης.
- Η συμβολή και η συμμετοχή εξειδικευμένου προσωπικού (αξιωματικοί Τροχαίας, συγκοινωνιολόγοι, μέλη αναγνωρισμένων σωματείων που ασχολούνται με τα μέσα μεταφοράς αλλά και του μηχανοκίνητου αθλητισμού, εξειδικευμένοι επιστήμονες, ψυχολόγοι και επικοινωνιολόγοι) κρίνεται απαραίτητη.
- Η χρήση του διαδικτύου, μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στη γνώση και τη χρήση κάθε μεταφορικού μέσου, στην αποτροπή μέσω σαφών οδηγιών παραβατικής συμπεριφοράς και, κυρίως, στην πρόληψη των ατυχημάτων. Επικουρικά, βιβλία και κείμενα θα πρέπει να διανέμονται στα σχολεία και να παρουσιάζονται με σοβαρότητα και υπευθυνότητα.
- Η χρήση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής θα πρέπει να αναβαθμιστεί και να εκσυγχρονιστεί .
- Τα διαφημιστικά σποτ, θα πρέπει να προβάλλονται υποχρεωτικά από όλα τα μέσα ενημέρωσης ανά τακτά χρονικά διαστήματα και σε ώρες υψηλής τηλεθέασης.
- Θα πρέπει να γίνουν άμεσα, κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο αστικό περιβάλλον σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων. Η απόφαση με αριθμό ΔΜΕΟ/Ο/3050 του Σεπτεμβρίου 2013 περιλαμβάνει συγκεκριμένες τεχνικές οδηγίες. Μερικές από αυτές που αφορούν κυρίως τις εξόδους των σχολείων είναι: α) κατακόρυφη σήμανση (προειδοποιητικές πινακίδες αναγγελίας κινδύνου, που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία για σχολεία και πινακίδες για περιορισμό ταχύτητας στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στο σχολείο), β) διαβάσεις πεζών, γ) εμπόδια (κάγκελα) μπροστά από την είσοδο – έξοδο της σχολικής μονάδας, δ) παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο, όπως τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων κατά μήκος του πεζοδρομίου που θα παρεμποδίζουν τα μικρά παιδιά να περνούν ακόμα και από κάτω, ε) οδηγούς κίνησης παιδιών επί του πεζοδρομίου, που θα τα οδηγεί στο σημείο της διάβασης και στ) παρεμβάσεις στο οδόστρωμα για την διαμπερή κίνηση των μαθητών και των συνοδών τους από τη μία πλευρά του δρόμου στην άλλη (π.χ. υπερυψωμένη διάβαση – «σαμαράκια». Επειδή τα σχολικά συγκροτήματα αποτελούν μια ιδιαίτερη κατηγορία, καθώς σχετίζονται με αυτά πολλές κοινωνικές ομάδες, γονείς, εκπαιδευτικοί και μαθητές, με τους τελευταίους να συνιστούν μια ιδιαίτερη ευαίσθητη ομάδα.
- Απαραίτητη κρίνεται η ενεργή συμμετοχή των συλλόγων γονέων και κηδεμόνων σε κάθε σχολική μονάδα.
- Η διοργάνωση παιδαγωγικών – ψυχαγωγικών εκδηλώσεων εντός και εκτός σχολικών κτιρίων και με ηλικιακά κριτήρια που θα μπορούσε να βοηθήσει άμεσα στην αντιμετώπιση του προβλήματος.
- Η χρήση της τεχνολογίας κάθε είδους (προσομοιωτές – ηλεκτρονικές συσκευές), θα πρέπει να γίνεται με γνώμονα την πρόληψη και την εκπαίδευση σε ρεαλιστικές συνθήκες.
- Η συναίνεση και η συνεννόηση κομμάτων, φορέων, Υπουργείων, συλλόγων, σωματείων και θεσμών θα βοηθήσει αποτελεσματικά.
- Η χρήση τεχνολογίας και εμπειρίας που εφαρμόζεται στο εκπαιδευτικό σύστημα άλλων ευρωπαϊκών χωρών μπορεί να προσαρμοστεί στα ελληνικά δεδομένα.
- Η χρήση στατιστικών στοιχείων και μελετών θα φέρει επίσης αποτελέσματα.

Ε. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ

Τα τελευταία χρόνια, η οδική ασφάλεια αποτελεί θέμα μείζονος σημασίας σε παγκόσμιο και περιφερειακό επίπεδο. Κάθε χρόνο, σχεδόν 1,3 εκατομμύρια άνθρωποι πεθαίνουν εξαιτίας τροχαίων ατυχημάτων, και περισσότεροι από 50 εκατομμύρια τραυματίζονται, καθιστώντας την οδική ασφάλεια ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί από τις κυβερνήσεις.

Τα στατιστικά δεδομένα σοκάρουν. Παγκόσμια, ανά 100.000 κατοίκους, 18 χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα. Αυτό, τοποθετεί τον θάνατο από τροχαίο ατύχημα στην 9η θέση στη λίστα των κορυφαίων αιτιών θανάτου. Οι πρόσφατες εκτιμήσεις, όμως, δείχνουν πως θα γίνει η πέμπτη κύρια αιτία θανάτου παγκοσμίως έως το 2030, αν δε ληφθούν κατάλληλα αντισταθμιστικά μέτρα κατά των τροχαίων ατυχημάτων. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, σημειώνονται περίπου 1,3 εκατομμύρια τροχαία ατυχήματα ετησίως, τα οποία προκαλούν 26.000 θανάτους και 1,7 εκατομμύρια τραυματισμούς. Δυστυχώς, η χώρα μας κατέχει τα θλιβερά πρωτεία.

Η Ελλάδα έχει το υψηλότερο ποσοστό θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ με 12,2 θανάτους ανά 100.000 κατοίκους. Αυτό, τοποθετεί τη χώρα μας στη χειρότερη θέση μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ η χώρα που βρίσκεται στην κορυφή της λίστας είναι η Σουηδία, με μόλις 3 θανάτους από τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους.

Παρά το γεγονός, ότι τα νομοθετικά μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα στη χώρα μας είναι αρκετά και αυστηρά, αποδείχτηκαν αναποτελεσματικά. Αναμφισβήτητα, η βελτίωση της ενημέρωσης και εκπαίδευσης των οδηγών, η κυκλοφοριακή αγωγή, η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας των μετακινήσεων, μας αφορά όλους ανεξαιρέτως, ώστε όλοι πρέπει να βοηθήσουμε να γίνουν οι δρόμοι μας ασφαλέστεροι. Δυστυχώς, ως χώρα περιοριστήκαμε μόνο σε αυστηρά μέτρα, χωρίς να επενδύσουμε σε λοιπές δράσεις, ώστε ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων παραμένει ακόμη και σήμερα ανεπίτρεπτα υψηλός.

Ο φόρος αίματος που πληρώνουμε κάθε χρόνο παραμένει βαρύς. Τα τροχαία πρέπει να μειωθούν, γιατί έχουν ιδιαίτερες επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή του τόπου. Δυστυχώς, η πλειονότητα των νεκρών συμπολιτών μας από τροχαία ατυχήματα κυμαίνεται μεταξύ 25-50 ετών, δηλαδή στις πιο παραγωγικές ηλικίες. Η διαπίστωση αυτή, αποδεικνύει την απώλεια σημαντικού ανθρώπινου δυναμικού της χώρας, στο οποίο βασίζεται και η οικονομική ανάπτυξη.

Οι κοινωνικές συνέπειες των τροχαίων είναι ιδιαίτερα σοβαρές. Ένα σοβαρό τροχαίο μπορεί να συνεπάγεται απώλεια ζωής ή απώλεια της σωματικής ακεραιότητας για τον άνθρωπο που τραυματίζεται σε τροχαίο ατύχημα. Προφανής συνέπεια, η απώλεια της οικογενειακής ισορροπίας, ενώ η οικογένεια επιβαρύνεται με το υπέρογκο κόστος νοσηλείας, θεραπείας, αλλά και φροντίδας ατόμων που μετά από ένα σοβαρό τροχαίο έχουν καταστεί Άτομα με Αναπηρία. Σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σε κάθε θάνατο από τροχαίο, υπολογίζεται ότι αντιστοιχούν 4 άτομα που θα έχουν μόνιμη αναπηρία, 8 άτομα με σοβαρούς τραυματισμούς και 50 ελαφρά τραυματίες. Επιπρόσθετα, τα ψυχικά τραύματα και η αρνητική επιρροή στις προσωπικές σχέσεις και την επαγγελματική σταδιοδρομία του παθόντα, μπορεί να τον συνοδεύουν για όλη τη ζωή. Τέλος, το κόστος επιβίωσης με αναπηρία από ένα τροχαίο ατύχημα, είναι ασήκωτο για τον παθόντα, αλλά και για το σύνολο της κοινωνίας.

Η κοινωνία λοιπόν και ειδικότερα το κρατικό ταμείο, επιβαρύνεται όχι μόνο από τα εμφανή έξοδα νοσηλείας και διαβίωσης, αλλά και από τα επιπρόσθετα επιδόματα και συντάξεις αναπηρίας, τα οποία βεβαίως δικαίως δίδονται, αφού οι τραυματίες δεν μπορούν να εργαστούν και να ενισχύσουν επομένως την εθνική οικονομία. Ωστόσο, γίνεται εύκολα κατανοητό ποια είναι η μείωση των εσόδων του Κράτους που προκύπτει, τόσο από την απώλεια σημαντικού εργατικού δυναμικού, όσο και από την μείωση των πιθανών εισφορών που θα προσέφεραν στην εθνική οικονομία.

Τέλος, το δημογραφικό κόστος, ιδιαίτερα για κοινωνίες που αντιμετωπίζουν έντονο δημογραφικό πρόβλημα, όπως η δική μας, αποτελεί μια ακόμα δυσβάσταχτη συνέπεια αυτού του κοινωνικού προβλήματος.

Δεν έχει ωστόσο ιδιαίτερη σημασία να αποτιμήσει κανείς επακριβώς το συνολικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων, εάν δηλαδή αυτό είναι 1, 2, ή 3% του ΑΕΠ, γιατί αυτό ότι δεν είναι το μείζον ζήτημα. Το πλέον κρίσιμο, είναι να υπάρξει μία ρεαλιστική και αποτελεσματική πολιτική πρόληψης των ατυχημάτων, ώστε να πάψουμε ως χώρα να θρηνούμε κάθε χρόνο δεκάδες χιλιάδες θανάτους. Μέσα στα τελευταία 100 χρόνια, στην Ελλάδα που πέρασε και δύο πολέμους, έχασαν την ζωή τους σε ώρα μάχης 70.000 Έλληνες. Στα 60 τελευταία χρόνια με το αυτοκίνητο έχασαν τη ζωή τους 140.000 άνθρωποι, δηλαδή τα θύματα ήταν τετραπλάσια, ενώ 350.000 έμειναν ανάπηροι.

Αναγνωρίζεται βεβαίως ότι η συμπεριφορά των οδηγών θεωρείται η κυριότερη αιτία θνησιμότητας: υψηλές ταχύτητες, κατανάλωση αλκοόλ ή ναρκωτικών, κούραση, οδήγηση χωρίς ζώνη ασφάλειας ή χωρίς κράνος προστασίας. Ωστόσο, αρκετές φορές η λανθασμένη οδική συμπεριφορά επιτείνεται από την απουσία προληπτικών ελέγχων, ορθής σήμανσης και αυστηρής τροχαίας αστυνόμευσης. Επίσης, αρκετές φορές, η ελλιπής προσοχή των οδηγών συνδυάζεται και από κακοτεχνίες στο οδόστρωμα (ανωμαλίες, λακκούβες, επικίνδυνες και απότομες στροφές) και γενικότερα «σημεία παγίδες» που αυξάνουν την επικινδυνότητα και την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος.

Ως εκ τούτου, η εντατική κυκλοφοριακή αγωγή, ήδη από το επίπεδο της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, η ενισχυμένη τεχνητή αστυνόμευση (αυξημένη ειδική σήμανση, ειδική διαγράμμιση, αυστηρότεροι έλεγχοι ορίων ταχύτητας και έλεγχοι για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών), αλλά και οι ουσιαστικές βελτιωτικές και διορθωτικές παρεμβάσεις σε επίπεδο υποδομών, μπορούν να επιφέρουν σημαντικά θετικά αποτελέσματα για την πρόληψη και αποτροπή των ατυχημάτων. Πρέπει τώρα να δράσουμε όλοι, συντονισμένα και ενωμένοι για την αποτροπή απώλειας και άλλων ανθρώπινων ζωών και να μειώσουμε στο ελάχιστο τα τροχαία ατυχήματα.

Η Οδική Ασφάλεια είναι ζήτημα που μας αφορά όλους.

ΣΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ

A. Αναλύοντας τη γενική κυκλοφοριακή εικόνα της χώρας, αυτής που περιλαμβάνει το σύνολο των μετακινήσεων και των μεταφορών εντός της Επικράτειας και με το βλέμμα στραμμένο στην πρόληψη σαν τον παράγοντα που θα καταφέρει να μειώσει τα τροχαία ατυχήματα και παράλληλα τους θανάτους και τις αναπηρίες, οι αναφορές των καλεσμένων μας, οι συζητήσεις, οι ερωταπαντήσεις, οι προτάσεις κατά τη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής μας περιέγραψαν τις συνθήκες που επικρατούν στους ελληνικούς δρόμους.

Με τη συχνότητα των τροχαίων ατυχημάτων να είναι αρκετά υψηλή στη χώρα μας (τρίτη σε σχέση με τις 27 υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες) και τα στοιχεία να είναι πραγματικά απογοητευτικά, παρ' όλη την πτωτική τάση που υπάρχει, η αναζήτηση για τις αιτίες των τροχαίων δυστυχημάτων οδηγεί κυρίως

- στον ανθρώπινο παράγοντα, σε ποσοστό 84% έως 92%
- στο μέσο μετακίνησης σε ποσοστό 4% έως 8% και
- στην κατάσταση του οδικού δικτύου σε ποσοστό 4% έως 8%.

Οι απόψεις των φορέων και των επιστημόνων που ακούστηκαν στην Επιτροπή, αλλά και οι περισσότερες απόψεις των μελών της, ανεβάζουν τον ανθρώπινο παράγοντα στο 97,5 % και στο μέσο μετακίνησης και την κατάσταση οδικού δικτύου στο 2, 5%.

Το χάσιμο ανθρώπινων ζώων, ανθρώπων παραγωγικών, που κατά μεγάλο ποσοστό αφορά στις ηλικίες έως 30 ετών, ανθρώπων που πεθαίνουν πριν τεκνοποιήσουν, μπορεί να χαρακτηριστεί σαν μια ιδιότυπη «γενοκτονία» και μια από τις αιτίες του δημογραφικού μας προβλήματος.

Αν συνυπολογιστεί ότι τα τροχαία ατυχήματα παράγουν κόστη που πλησιάζουν το 40% του συνολικού κόστους υγείας στη χώρα μας, οι επιπτώσεις τους είναι καθοριστικές σε διάφορους τομείς, όπως ο ασφαλιστικός, ο οικονομικός, ο κοινωνικός και τεράστια η ζημιά που υφίστανται εν γένει οι αναπτυξιακοί και παραγωγικοί τομείς.

Η βασικότερη διαπίστωση ήταν, η έλλειψη αγωγής των πολιτών για την οδική ασφάλεια, η έλλειψη παιδείας και κανόνων οδικής συμπεριφοράς αλλά και η απουσία ευαισθητοποίησης απέναντι σε ένα πρωταρχικό πρόβλημα. Με το υπάρχον σύστημα να ενθαρρύνει τη χρήση του Ι.Χ. σε βάρος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, (με το μικρότερο ποσοστό μετακινουμένων μέσω σιδηροδρόμων στην Ευρώπη), η οδηγική συμπεριφορά, η συμπεριφορά των πεζών, αλλά και η γνώση του τρόπου κίνησης μέσα στην πόλη και έξω από αυτήν φαίνεται να σπανίζουν. Την έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής, τον μη σεβασμό στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έρχεται να καλύψει η επιθετική οδήγηση, η κουλτούρα του φανατικού ατομισμού, η υβριστική συμπεριφορά που φτάνει μέχρι τον ξυλοδαρμό άλλων οδηγών ή πολιτών εμπλεκόμενων σε ατυχήματα.

Οι διαδικασίες της Επιτροπής μας ανέδειξαν ως κύριες αιτίες που διαδραματίζουν σοβαρό ρόλο στην συχνότητα αλλά και τη βαρύτητα των τροχαίων ατυχημάτων, τον ανθρώπινο παράγοντα, την κατάσταση του οχήματος και την κατάσταση του οδικού δικτύου.

Μεταξύ αυτών, πρωταρχικό ρόλο στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων, έχει ο ανθρώπινος παράγοντας, ο Οδηγός και η ικανότητά του στην οδήγηση, σαν αποτέλεσμα της φυσικής και ψυχολογικής του κατάστασης, της ηλικίας και του διανοητικού του επιπέδου.

Ο τρόπος έκδοσης αδειών οδήγησης ή επανέκδοσης, ιδιαίτερα σε ηλικιωμένους ή επανελέγχου σε ειδικές κατηγορίες αδειών, που χρειάζονται τον επανέλεγχο ανά τακτά χρονικά διαστήματα, από όλους τους ομιλητές βρέθηκε απόλυτα σαθρός. Με την Πολιτεία απύσαστα, ο χρηματισμός οδηγεί στην απόκτηση αδειών, χωρίς οι κάτοχοι να πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις.

Πολλές ήταν και οι αναφορές στον τρόπο κατά τον οποίο εξετάζονται οι υποψήφιοι οδηγοί, ακολουθώντας ένα λανθασμένο σύστημα εκμάθησης, σε «εικονικά» περιβάλλοντα με ταχύτητες 40 χιλιομέτρων την ώρα με το αυτοκίνητο και τα απαραίτητα παρκαρίσματα οπισθοπορείας έως τα σλάλομ με μηχανή.

Αλλά και τοπικά πολλές φορές η ανομία οδηγεί σε αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων, όταν π.χ. ανεξέλεγκτα κατά τους θερινούς μήνες οχήματα νοικιάζονται σε τουρίστες που δεν έχουν διπλώματα, ενώ πολλές φορές τα οχήματα δεν έχουν άδειες κυκλοφορίας.

Ο μη σεβασμός του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και η απόκλιση από τους υπάρχοντες κανόνες οδικής συμπεριφοράς οδηγεί σε εγκληματικές ενέργειες π.χ.

- η παραβίαση κόκκινου σηματοδότη, το οποίο αναφέρθηκε σαν απόπειρα φόνου ανυποψίαστου οδηγού ή πεζού, αλλά και σαν αυτοκτονία του υπαίτιου,
- η μη χρήση του φλας, που αφήνει απροειδοποίητους τους οδηγούς των άλλων οχημάτων, αλλά και τους πεζούς ως προς την αλλαγή κατεύθυνσης του οχήματος, με τεράστιους κινδύνους για την πρόκληση ατυχήματος.

Το ίδιο υπαρκτό όμως είναι το ζήτημα της ελλιπούς επιτήρησης της εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Επανερχόμενοι στην κατάσταση του οδηγού και μέσα από πλήθος στοιχείων που παρουσιάστηκαν, η οδήγηση σε κατάσταση μέθης ή υπό την επήρεια ναρκωτικών, αποδείχτηκαν οι σημαντικότεροι παράγοντες πρόκλησης των ατυχημάτων, ακολουθούμενοι από την υπερβολική ταχύτητα (υπ' αριθμόν ένας φονιάς στους ευρωπαϊκούς δρόμους, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό συμβούλιο στις ασφάλειες των μεταφορών και τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας), την κακή διάθεση ή την κούραση του οδηγού, την απόσπαση της προσοχής κατά την οδήγηση, με μεγαλύτερο παράγοντα τη χρήση κινητού τηλεφώνου για αποστολή μηνυμάτων ή σύνδεσης με το διαδίκτυο.

Τέλος, άλλο ένα θέμα που παρατηρείται συχνά και έχει να κάνει με την κακή οδηγική συμπεριφορά, αλλά και την αύξηση των νεκρών από τροχαία ατυχήματα είναι η εγκατάλειψη του τραυματία από τροχαίο ατύχημα, εγκληματική συμπεριφορά που οδηγεί στην απώλεια ανθρώπινης ζωής προκειμένου να καλυφθεί ο υπαίτιος. Εκτός από τον ανθρώπινο παράγοντα, σαν αιτία πρόκλησης ατυχημάτων, μερίδιο διεκδικεί η κατάσταση του μεταφορικού μέσου δηλαδή η ποιότητα της κατασκευής του και η συντήρηση του συστήματος οδήγησης, πέδησης, καθώς και ανάρτησης του οχήματος, απαραίτητες εργασίες που λόγω της οικονομικής κρίσης έχουν μειωθεί.

Μεγάλο μερίδιο ευθυνών, αποδίδουμε και στην κατάσταση του οδικού δικτύου, και συγκεκριμένα

- στην κακή τους σχεδίαση, με αναφορές στη μη σωστή κλίση τους σαν αίτιο πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων,
- στον ελλιπή ή κακό φωτισμό τους,
- στην παραπλανητική πολλές φορές σηματοδότησή τους,
- στα απαρχαιωμένα όρια ταχύτητας που συντηρούνται ως εισπρακτικός μηχανισμός προστίμων,
- στην ελλιπή ή ανύπαρκτη σήμανση έργων σχετικών με τον δρόμο.

Η κακή κατάσταση των δρόμων, οφειλομένη πρωταρχικά στην επιλογή των υλικών κατασκευής τους και στην ανομοιογένεια των οδικών στοιχείων που τους συνθέτουν, μπορεί να αποδοθεί στη μη ενημέρωση και στην άγνοια δημόσιων λειτουργών από τα αρμόδια Υπουργεία, σχετικά με νέα υλικά που χρησιμοποιούνται στο οδικό περιβάλλον, αλλά και στην πρακτική των εργολαβιών και των τρόπων παραλαβής όποιου έργου. Είναι εμφανής η έλλειψη συντονισμού, η ασάφεια των καθηκόντων που καταλήγει στην παντελή έλλειψη λογοδοσίας υπευθύνων.

Έτσι, ο τρόπος συμπεριφοράς του οδοστρώματος απέναντι σε διαφορετικές καιρικές συνθήκες έχει αποβεί μοιραίος, είτε σε οδοποιίες γεφυρών, είτε σε διαβρώσεις και ρηγματώσεις ασφαλτοταπήτων, όπως αναφέρθηκε χαρακτηριστικά στην Επιτροπή μας από παράγοντες νησιωτικών περιοχών.

Άλλο ένα μεγάλο πρόβλημα, είναι η συντήρηση του οδικού δικτύου, από τις διαγραμματίσεις που σε σύντομο χρονικό διάστημα σβήνουν, προκαλώντας την απορία για την ποιότητα των υλικών που χρησιμοποιούνται, έως την αποκατάσταση ζημιών ή παραμορφώσεων στο οδόστρωμα, και από την αποξήλωση παλαιότερων άχρηστων πινακίδων σήμανσης έως το κλάδεμα δέντρων ή θάμνων που καλύπτουν τις πινακίδες, με αποτέλεσμα ο οδηγός είτε να μην μπορεί να τις δει έγκαιρα είτε καθόλου, με πιθανότητα την πρόκληση ατυχήματος.

Οι διαφημιστικές πινακίδες θεωρήθηκαν από πολλούς εκ των προσκεκλημένων μας, ως μια μεγάλη αιτία πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, λόγω της απόσπασης της προσοχής του οδηγού,

αλλά και λόγω της θέσης τους παράνομα πλησίον του οδοστρώματος, με αποτελέσματα που πολλές φορές αποβαίνει μοιραίο για τους οδηγούς και τους επιβάτες των οχημάτων.

Τέλος, τονίστηκε το ζήτημα του μεγέθους των ποινών, της ελλιπούς απονομής της δικαιοσύνης σε περιπτώσεις τροχαίων ατυχημάτων, του τρόπου ερμηνείας και χαρακτηρισμού των συμβάντων από τα δικαστήρια, αλλά και της χρονικής καθυστέρησης στην τελεσίδικη απόφαση με αποτέλεσμα, τα μεν τροχαία να θεωρούνται σαν υποβαθμισμένα εγκλήματα, οι δε υπαίτιοι να μην τιμωρούνται αρκούντως και το πρόβλημα να αναπαράγεται και να διαιωνίζεται.

Περαιτέρω, ο ανεπαρκής σχεδιασμός του οδικού περιβάλλοντος, ο διαχωρισμός αστικών περιοχών από την οδική κυκλοφορία, η μη τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και η ανεπαρκής αστυνόμευση έχουν ως αποτέλεσμα την ανασφάλεια στην κυκλοφορία των πεζών στις πόλεις. Οι υπάρχουσες λωρίδες διάβασης πεζών, εκτός του ότι απέχουν εκατοντάδες μέτρα μεταξύ τους, είναι και αποχρωματισμένες, χωρίς ούτε ο οδηγός του οχήματος, αλλά ούτε και ο πεζός να μπορούν να τις δουν. Τα πεζοδρόμια είναι κατελημμένα από οχήματα, οι διαστάσεις τους εκτός προδιαγραφών, αν προσθέσουμε και τις αυθαίρετες κατασκευές, τις διαφημιστικές κολόνες, τα δένδρα, διάφορες πινακίδες, τότε οι πεζοί αναγκάζονται σε πάρα πολλές περιπτώσεις να κατέβουν για να βαδίσουν στο οδόστρωμα. Σε περιπτώσεις βέβαια που αναφέρθηκαν στην Επιτροπή μας, ιδίως σε νησιωτικές περιοχές υπάρχει παντελής έλλειψη πεζοδρομίων.

Τέλος, ως αιτία τραυματισμών, που πολλές φορές αποβαίνουν θανατηφόροι, ειδικότερα για τους μοτοσυκλετιστές και τους ποδηλάτες, θεωρήθηκε το θέμα της ατομικής προστασίας με πρώτη αναφορά στο θέμα της ποιότητας του κράνους, των γιλέκων αλλά και στο αίτημα της μείωσης του κόστους απόκτησής τους.

Ως επιμέρους αίτια τροχαίων ατυχημάτων αναφέρθηκαν οι διοργανώσεις παράνομων αγώνων λόγω της έλλειψης ειδικών χώρων διεξαγωγής αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού, καθώς και η ύπαρξη αδέσποτων, ανεπιτήρητων και στην επαρχία άγριων ζώων.

Τέλος, στις συνεδριάσεις της Επιτροπής καταδείχτηκε, ότι ανάμεσα στα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων, δεν περιλαμβάνεται μόνο η κακή οδική συμπεριφορά και οδήγηση, δεν είναι μόνο το αλκοόλ, το κακό οδόστρωμα, δεν είναι η έλλειψη ελέγχων, αλλά περιλαμβάνεται και η συμπεριφορά μας ως πεζών.

Β. Σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά που αναφέρθηκαν σαν ενεχόμενα στην πρόκληση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων και τα οποία κατά συνέπεια αποτελούν στόχους για προληπτικές παρεμβάσεις, οι προτάσεις των μελών της Επιτροπής εστιάζουν στην ανάγκη της υλοποίησης του εθνικού σχεδιασμού, του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας και της εκπλήρωσης του ποσοτικού του στόχου, της μείωσης των ατυχημάτων κατά 50 % από το 2010 μέχρι το 2020.

Από τη στιγμή που το ζητούμενο για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων είναι η πρόληψη, έγινε κοινώς παραδεκτό ότι, χρειάζεται ισχυρή πολιτική βούληση και προτάθηκε, κλιμάκιο αντιπροσωπευτικό της Επιτροπής μας, που να περιλαμβάνει όλα τα Κόμματα, να επισκεφτεί άμεσα τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, και να του εκθέσει τους λόγους της ολοκληρωμένης εκπόνησης και θεσμοθέτησης ενός Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, απολύτως απαραίτητου για τον συντονισμό των φορέων αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων.

Από όλες τις πλευρές, προτάθηκε η σύσταση Διυπουργικής Επιτροπής, αποτελούμενης από όλα τα συναρμόδια Υπουργεία, στην οποία επικεφαλής και γενικός συντονιστής να είναι ο Πρωθυπουργός και κατ' άλλους ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας. Ο συντονισμός δράσεων των Υπουργείων, σε συνεργασία και συνύπαρξη με τους ιδιωτικούς φορείς και τα ινστιτούτα που έχουν συσταθεί και τις δράσεις τους, πολλές εκ των οποίων παρουσιάστηκαν στις Συνεδριάσεις της Επιτροπής μας, θα αποφέρει βελτίωση στην οδική ασφάλεια.

Επιπλέον, προτάθηκε η συνεργασία και σύνδεση της Μόνιμης Ειδικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τις Περιφέρειες, καθώς και η σύσταση σε κάθε Περιφέρεια, Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας και Μητρώου Οδών. Κυρίαρχο θέμα, ανάμεσα στις προτάσεις των μελών της Επιτροπής για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, αναδείχθηκε η διδασκαλία του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στις διάφορες βαθμίδες της εκπαίδευσης και η άμεση εισαγωγή του στα σχολεία.

Το περιεχόμενο του μαθήματος, με αναφορά στην οδική συμπεριφορά οδηγών και πεζών, στη χρησιμότητα του κράνους, της ζώνης ασφαλείας, στις αρνητικές επιπτώσεις χρήσης αλκοόλ πριν και κατά την οδήγηση, στον τρόπο μεταφοράς παιδιών με το αυτοκίνητο, με αναφορές στους οδηγούς μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων, στους επιβάτες σχολικών λεωφορείων, αλλά και όλων των μέσων, μπορεί να συνεισφέρει στην απόκτηση οδηγικής παιδείας από τις νέες γενιές.

Συνεισφέροντας στο θέμα της διαπαιδαγώγησης, της επιμόρφωσης και της σωστής οδηγικής συμπεριφοράς των αυριανών οδηγών, προτείνεται η ενεργοποίηση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής που βρίσκονται εγκαταλελειμμένα σε όλη τη χώρα, στη λειτουργία των οποίων, σύμφωνα με μέλη της Επιτροπής, θα μπορούσαν να συνδράμουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, σε σύνδεση με εκπαιδευτικά προγράμματα, ενημερωτικές εκστρατείες, διοργάνωση ημερίδων και δράσεων, με στόχο τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, υπό την εποπτεία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των συναρμόδιων Υπουργείων.

Στο θέμα της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης των πολιτών, θεωρήθηκε σημαντική η προβολή τηλεοπτικών σποτς σχετικών με την ασφαλή οδήγηση αυτοκινήτων, μοτοσικλετών ή ποδηλάτων, καθώς επίσης και θεματολογία που να μπορεί βιωματικά να συγκλονίσει τον θεατή. Επιπλέον, θα πρέπει, να είναι δυνατόν να προβάλλονται σε ζώνες υψηλής τηλεθέασης σε κρατικά και ιδιωτικά κανάλια με σκοπό την αλλαγή κυκλοφοριακής συμπεριφοράς, καθώς επίσης και η χρησιμοποίηση του διαδικτύου για την προβολή μηνυμάτων. Η σωστή και συνεχής ενημέρωση, παράλληλα με την εκπαίδευση μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την οδική συμπεριφορά στη χώρα μας.

Η επαναξιολόγηση, η επικαιροποίηση, και το κυριότερο η ακριβής τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θα επιφέρει τη μείωση των ατυχημάτων. Οι εξετάσεις για την απόκτηση αδειών οδήγησης πρέπει να αναθεωρηθούν, κατά τρόπο που να διασφαλίζουν το αδιάβλητο της διαδικασίας και τον αποκλεισμό απόκτησης αδειών μέσω χρηματισμού.

Μεγάλη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στην αυστηροποίηση των κριτηρίων χορήγησης αδειών οδήγησης για επαγγελματίες οδηγούς, καθώς και στον έλεγχο επαναξιολόγησης ηλικιωμένων οδηγών, όπου μπορεί να συμβάλλει η εμπειρία χωρών που εκδίδουν διαβαθμισμένες άδειες οδήγησης, ανάλογα με τα αποτελέσματα των εξετάσεων που υποβάλλουν οι ενδιαφερόμενοι. Προτάθηκε επίσης, η υποχρέωση όλων των νοσηλευτικών ιδρυμάτων να ενημερώνουν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για τη νοσηλεία ατόμων, κατόχων αδειών οδήγησης, εφ' όσον ο λόγος νοσηλείας αφορά σε κάποιες από τις ελάχιστες προϋποθέσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας για οδήγηση, όπως αυτές προσδιορίζονται στην ισχύουσα νομοθεσία. Τέλος, ειδική μέριμνα πρέπει να δοθεί, από την άποψη της συχνότητας των ελέγχων και της τήρησης των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. από τους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την ασφάλεια των επιβατών.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, θα πρέπει να συντάξει ένα νέο πρότυπο διάταξης, σχετικά με την εφαρμογή αποτελεσματικότερου συστήματος εκπαίδευσης των οδηγών και χορήγησης διπλωμάτων, στο οποίο θα προσαρμοστούν οι επί μέρους Δήμοι. Προτάθηκε επίσης, η καλύτερη κατάρτιση των εκπαιδευτών των Σχολών Οδηγών και η υλοποίηση εκ μέρους τους, της εκ νέου μετεκπαίδευσης όλων των οδηγών σε ένα βάθος χρόνου, όπως επίσης και η χρήση ειδικών ψυχοκινητικών τεστ από κατάλληλα εκπαιδευμένα στελέχη στις Σχολές Οδηγών με σκοπό την επάρκεια των υποψηφίων. Παράλληλα, οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων πρέπει να συνδράμουν στην μετεκπαίδευση και ενημέρωση των στελεχών τους στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας.

Σχετικά με τη βελτίωση του οδικού δικτύου και την εξάλειψη των κακοτεχνιών, η Επιτροπή θεωρεί ότι, η αποκατάσταση της ασφάλειας του οδικού δικτύου της χώρας, πρέπει να αποτελέσει κεντρική προτεραιότητα. Οι φθορές, οι ελλείψεις στη σήμανση, οι «αφανείς» διαγραμμίσεις, η κακή συντήρηση, ο ελλιπής φωτισμός, η έλλειψη διαχωριστικών λωρίδων, η έλλειψη αντιπλημμυρικών έργων στην επαρχία, η έλλειψη ειδικής προειδοποιητικής σήμανσης σε οδικούς χώρους που γίνονται τεχνικά έργα, πρέπει να εκλείψουν, με το συντονισμό των υπηρεσιών της κρατικής μηχανής, με την έκδοση τοπικών προγραμματικών έργων και παρεμβάσεων από τις Περιφέρειες.

Ο εκσυγχρονισμός και η δημιουργία ή η συμπλήρωση υποδομών στους οδικούς άξονες, μειώνει τους κινδύνους για τους μηχανοκίνητους και τους ποδηλάτες και σε συνδυασμό με την αυστηροποίηση των ελέγχων και την απόδοση ευθυνών στους εργολάβους για τις παραλήψεις στις σημάνσεις ή τις αυθαιρεσίες σε εκτελούμενα οδικά έργα, μπορεί να προσφέρει απτά αποτελέσματα στο θέμα της Οδικής Ασφάλειας.

Ειδικότερα, ο επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής και κυκλοφορίας μέσα στις πόλεις, θα πρέπει να αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση κάθε Δημοτικής Αρχής, με σκοπό, την ασφαλή κίνηση των πεζών, παράλληλα με την ομαλή κυκλοφοριακή κίνηση. Η ασφαλής κίνηση των πεζών, με διευρυμένα και ελεύθερα, από πάσης φύσεως αντικείμενα, πεζοδρόμια και διασφαλισμένες διαδρομές και διαβάσεις, είναι πρώτη προτεραιότητα. Η δημιουργία υποδομών για τη μετακίνηση με ποδήλατο, η τήρηση των προδιαγραφών για τους ποδηλατόδρομους, η φύλαξη και η συντήρησή τους, η νομιμοποίησή τους στη χρήση των λεωφορειολωρίδων, αποτέλεσαν θέματα συζήτησης στην Επιτροπή, που κατέδειξαν την αναγκαιότητα επίλυσης των όποιων προβλημάτων, αλλά και της προώθησης της χρήσης του ποδηλάτου, σαν μέσο άμβλυνσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της μείωσης των ατυχημάτων αλλά και σαν οικολογικό μέσο με γενικότερα οφέλη στην υγεία και στην οικονομία του τόπου.

Γενικότερα, η ενθάρρυνση χρήσης της δημόσιας μετακίνησης, η χρησιμοποίηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και η προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στις πόλεις θα μειώσει αντικειμενικά τον κίνδυνο ατυχημάτων. Στην Επιτροπή, προτάθηκε η αναβάθμιση του τρόπου και των υλικών ασφαλτόστρωσης των οδοστρωμάτων, με ειδικότερη αναφορά στην εξάλειψη της ολισθηρότητας των δρόμων.

Σχετικά με την κατάσταση των κυκλοφορούντων οχημάτων, αναφέρθηκαν καταγγελίες, για την ύπαρξη ανέλεγκτων συνεργείων που προβαίνουν σε παράνομες μηχανικές ή άλλες μετατροπές των οχημάτων και καλεί η Επιτροπή μας τα αρμόδια Υπουργεία να εντείνουν τους ελέγχους, αλλά και να θεωρηθούν συνυπεύθυνα τα συνεργεία σε τυχόν ατυχήματα που προκύπτουν από την παράνομη επέμβαση στα μηχανολογικά χαρακτηριστικά των οχημάτων. Επιπλέον, κρίνεται αναγκαίο να υλοποιηθεί η ηλεκτρονική η εφαρμογή της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων, για τον ηλεκτρονικό εντοπισμό των ανασφάλιστων οχημάτων.

Ως προληπτικά μέτρα αναφέρθηκαν, η ψήφιση και εφαρμογή νόμων κατώτατου ηλικιακού ορίου για την κατανάλωση αλκοόλ, ο καθορισμός πιο χαμηλών ορίων αλκοόλ για τους νέους οδηγούς και μηδενική ανοχή στους παραβάτες, η χρήση κατάλληλων συστημάτων συγκράτησης παιδιών και ζωνών ασφαλείας, η χρήση κράνους από τους μοτοσικλετιστές και από τους ποδηλάτες, η μείωση των ορίων ταχύτητας γύρω από σχολεία, κατοικημένες περιοχές και πάρκα και η δημιουργία διαφορετικών δρόμων για διαφορετικούς χρήστες του οδικού δικτύου, άλλο για τους πεζούς, άλλο για τους ποδηλάτες και άλλο για τα αυτοκίνητα, η υποχρεωτική χρήση φώτων για τους μοτοσικλετιστές και εφαρμογή διαβαθμισμένου συστήματος χορήγησης διπλώματος οδήγησης. Η σπουδαιότητα της αναγνώρισης της τροχαίας παράβασης σαν έγκλημα υψηλής απαξίας, θα πρέπει, μέσω της εκπαίδευσης και της ενημέρωσης, να γίνει συνείδηση απ' όλους τους συμπατριώτες μας.

Σχετικά με τη νομοθεσία που εφαρμόζεται σε περιπτώσεις πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, η ύπαρξη ενός σταθερού και αυστηρά επιτηρούμενου πλαισίου κανόνων, όπως και η εφαρμογή και η αυστηρή τήρηση των ποινών που θα υπάρχουν, είτε διοικητικών είτε ποινικών είτε αστικών, αναμφίβολα, θα συντελέσει προς την κατεύθυνση της αποτροπής της οδικής παραβατικότητας.

Είναι σημαντικό, να δοθεί ένα τέλος στις περιπτώσεις αναβολών εκδίκασης υποθέσεων τροχαίων ατυχημάτων, περιπτώσεις που φτάνουν να τελεσιδικήσουν ύστερα από έξι με οκτώ χρόνια και να πάψει να θεωρείται το τροχαίο ένα υποβαθμισμένο έγκλημα. Ιδιαίτερα σε περιπτώσεις σοβαρών τραυματισμών όπου είναι άμεσες οι χρηματικές ανάγκες κάλυψης θεραπειών και νοσηλίων, θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στην εκδίκαση των υποθέσεων.

Η θέσπιση αυστηρότερων νόμων, η επιβολή υψηλών προστίμων, η αφαίρεση διπλώματος για σοβαρότατες παραβάσεις, η αυστηροποίηση των ποινών σε περιπτώσεις επαναλαμβανόμενης παραβατικότητας, θα συνεισφέρουν στην αποτροπή και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων. Χαρακτηριστικά, από πολλούς ομιλητές ζητήθηκε η αυστηροποίηση των προστίμων για σημαντικές

παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., όπως η παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη, του στοπ ή της έκθεσης παιδιού σε θανατηφόρο κίνδυνο.

Επίσης, τονίστηκε ο σημαντικότερος ρόλος της αστυνόμευσης για τη μείωση των τροχαίων, η ανάγκη στελέχωσης των υπηρεσιών της Τροχαίας με ανθρώπινο δυναμικό, η αναβάθμιση του ρόλου της Δημοτικής Αστυνομίας, η αλλαγή της εισπρακτικής νοοτροπίας στην επιβολή προστίμων, η μη ακύρωσή τους για πελατειακούς σκοπούς, η αξιοποίηση των τεχνικών μέσων με κύριο σκοπό την αποφυγή της τροχαίας παράβασης.

Η συνεχής και επαρκής αστυνόμευση, ο συστηματικός και ουσιαστικός έλεγχος για υπερβολική ταχύτητα, για την κατανάλωση αλκοόλ, για τη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, για τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους ασφαλείας κ.α., είναι απαραίτητες πρακτικές, όπως και η εντατικοποίηση των ελέγχων κατά του θερινούς μήνες, σε περιοχές με υψηλό τουρισμό, όπου τα φαινόμενα οδήγησης σε κατάσταση μέθης είναι αυξημένα.

Επιπλέον, όσον αφορά στα πρόστιμα και στο ύψος τους, προτάθηκαν εναλλακτικές ποινές για τους υπαίτιους των τροχαίων, όπως υποχρεωτικής παρακολούθησης σεμιναρίων οδηγικής συμπεριφοράς και ασφάλειας, αποστολής του παραβάτη σε υπηρεσίες περίθαλψης τραυματιών από τροχαία, με σκοπό τη βιωματική εμπειρία και γενικότερα της υποχρέωσής του σε ενασχόληση με κοινωνική υπηρεσία, που αποβλέπει στην απομείωση του πόνου των θυμάτων των τροχαίων, κ.α.

Στο καίριο θέμα της εγκατάλειψης τραυματία τροχαίου ατυχήματος, προτάθηκε η αυστηροποίηση του νομικού πλαισίου και η μετατροπή της πράξης σε κακούργημα. Η αναγκαιότητα της στελέχωσης και της ενίσχυσης του στόλου του ΕΚΑΒ, καθώς και η πληρότητα του εξοπλισμού του, αναδείχτηκε σαν σημαντικότερο θέμα, σχετικά με την έγκαιρη διακομιδή τραυματιών και την πρόληψη θανατηφόρων ατυχημάτων.

Στο θέμα των ατομικών μέσων προστασίας, καλεσμένοι και μέλη της Επιτροπής, αναφέρθηκαν στο θέμα της μείωσης της τιμής στα κράνη για τους δικυκλιστές και της απένταξής τους από την κατηγορία του υψηλότερου ΦΠΑ, έτσι ώστε οι οδηγοί να μην διακινδυνεύουν την ασφάλειά τους, καταφεύγοντας στην αγορά φθηνού και αμφίβολης προστασίας κράνους, τη στιγμή που, κάποιο αξιόπιστο μπορεί να επιφέρει λιγότερες δυνατές απώλειες σε περίπτωση ατυχήματος.

Επίσης, συζητήθηκαν θέματα χρήσης νέων, τεχνικών εφαρμογών, όπως τοποθέτησης συσκευών ελέγχου κατανάλωσης αλκοόλ από τον οδηγό στο αυτοκίνητο, ηχητικού συστήματος προειδοποίησης για παρουσία ποδηλάτου δίπλα στο αυτοκίνητο, τοποθέτηση συστήματος καταγραφής οδηγικής συμπεριφοράς (black box) και σύνδεσής του με ετήσιους ελέγχους, υποχρεωτικού εξοπλισμού μοτοσικλετιστών με γιλέκο-αερόσακο κ.α.

Υπήρξε το αίτημα στην Επιτροπή μας, για την δωρεάν παραχώρηση από την πολιτεία δημόσιων ανενεργών χώρων, όπου θα μπορούσαν να διοργανώνονται αγώνες ή προπονήσεις μηχανοκίνητου αθλητισμού, παράλληλα με τη χρησιμοποίησή τους από ερασιτέχνες οδηγούς, ασφαλείς, μακριά από κατοικημένες περιοχές, καθώς τα οφέλη θα ήταν πολλαπλά και στην εκπαίδευση αλλά και στις τοπικές κοινωνίες. Στα αστικά κέντρα και σύμφωνα με τα θετικά αποτελέσματα του μέτρου, από την εφαρμογή του σε πολλές χώρες της Ευρώπης και της Αμερικής, προτάθηκε, η μείωση των ορίων ταχύτητας γύρω από σχολεία, κατοικημένες περιοχές και πάρκα, καθώς και η δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.

Η ύπαρξη μιας εθνικής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια, είναι αυτή που θα διαμορφώσει και θα βελτιώσει τη βιώσιμη κινητικότητα και την πεζή μετακίνηση μέσα στις πόλεις. Η σύνδεση του πολεοδομικού, του συγκοινωνιακού, του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, μπορούν να διαμορφώσουν τους δομημένους και τους ελεύθερους χώρους, έτσι ώστε η δημιουργία διαφορετικών δρόμων για διαφορετικούς χρήστες του οδικού δικτύου, άλλο για τους πεζούς, άλλο για τους ποδηλάτες και άλλο για τα αυτοκίνητα, να είναι εφικτή. Άμεσες πρέπει να είναι και οι επεμβάσεις σε επικίνδυνα σημεία, οι οργανωμένες διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, η ενοποίηση ελεύθερων χώρων, η κατάργηση άχρηστων εμποδίων και περιφράξεων και οι κατασκευές διαβάσεων σε δρόμους μεγάλης κυκλοφορίας.

Η οδική ασφάλεια, ως κύρια συνιστώσα της ποιότητας ζωής και του πολιτισμού μιας χώρας, είναι υπόθεση της πολιτείας και πρέπει να αποτελέσει κυρίαρχο στοιχείο κάθε κυβερνητικής

πολιτικής. Οι ενημερωτικές εκστρατείες περί οδηγικής ασφάλειας ή δικαιωμάτων των πεζών, πρέπει να απευθύνονται στο σύνολο των πολιτών, από το σύνολο του προσωπικού της Αστυνομίας, από τα αιρετά στελέχη και το τεχνικό προσωπικό των Δήμων και της κεντρικής διοίκησης μέχρι το ευρύ κοινό. Τα αποτελέσματα των εργασιών αυτής της Επιτροπής, το πραγματικό στοίχημα, εκτός από την καταγραφή των παθογενειών του συστήματος, θα πρέπει να είναι, η παρακολούθηση της εφαρμογής των προτάσεών της, σαν συνεισφορά στο μεγάλο έργο της διαπαιδαγώγησης μιας νέας γενιάς πολιτών, που θα έχουν γνώση, του πως πρέπει να κινούνται, με αποτέλεσμα την ορθή συμπεριφορά τους ως αυριανών οδηγών, την ασφάλεια των διαδρομών και τη μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων.

Ζ. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ

Θεωρώ ιδιαίτερα σημαντική τη συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, στην οποία συζητήθηκαν τα προβλήματα που αφορούν στην οδική ασφάλεια σε μια νησιωτική περιοχή, όπως είναι τα Δωδεκάνησα. Είναι σημαντικό, ότι η πρόταση που είχα αρχικά καταθέσει, έγινε αποδεκτή από τον Πρόεδρο και όλα τα μέλη της Επιτροπής, γεγονός που αποδεικνύει ότι υπάρχουν ζητήματα που μπορούν να οδηγήσουν στη συνεννόηση, στη συνεργασία και στη συναντίληψη.

Η συζήτηση των προβλημάτων της οδικής ασφάλειας στα Δωδεκάνησα, επιβλήθηκε από την ίδια την πραγματικότητα. Τα Δωδεκάνησα πληρώνουν βαρύ φόρο σε απώλεια ανθρώπινων ζωών, αλλά και σε τραυματίες, από τα τροχαία ατυχήματα. Στο πεδίο ευθύνης της Πρώτης Αστυνομικής Διεύθυνσης Δωδεκανήσου, το 2014 είχαμε συνολικά 104 τροχαία ατυχήματα, με 19 νεκρούς, 38 βαριά τραυματίες και 80 ελαφρά τραυματίες. Το 2015, μέχρι τον Οκτώβριο, όμως, που έχουν καταγραφεί τα στοιχεία, είχαμε 105 τροχαία ατυχήματα με 20 νεκρούς, 33 βαριά τραυματίες και 94 ελαφρά τραυματίες. Υπάρχει, δηλαδή, αυξητική τάση. Στο πεδίο ευθύνης της Β΄ Αστυνομικής Διεύθυνσης Δωδεκανήσου, που περιλαμβάνει Κω, Κάλυμνο, Λέρο και Πάτμο, το 2014 είχαμε συνολικά 63 τροχαία ατυχήματα και το 2015 είχαμε 70 τροχαία ατυχήματα. Κατ' αντιστοιχία, το 2014 είχαμε 8 νεκρούς, 15 σοβαρά τραυματίες και 65 ελαφρά τραυματίες. Το 2015 έχουν καταγραφεί 10 νεκροί, 23 βαριά τραυματίες και 70 ελαφρά τραυματίες. Και εδώ η τάση είναι αυξητική.

Στη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε στην Επιτροπή, με την παρουσία όλων των τοπικών φορέων, καταγράφηκαν τα προβλήματα στην οδική ασφάλεια που είναι τα εξής:

1. Η έλλειψη υποδομών στους οδικούς άξονες.
2. Η αύξηση του πληθυσμού των νησιών τη θερινή περίοδο.
Ένα μόνο χαρακτηριστικό παράδειγμα: στη Ρόδο, τη θερινή περίοδο κυκλοφορούν 130.000 αυτοκίνητα και 30.000 μηχανάκια, αριθμός πολύ μεγάλος.
3. Η υποστελέχωση των δομών δημόσιας υγείας, τόσο στα νοσοκομεία του νομού, όσο και στους σταθμούς του ΕΚΑΒ, που όλοι γνωρίζουμε, πόσο σημαντική είναι η συμβολή τους, στο να σωθούν ανθρώπινες ζωές, ύστερα από τροχαία ατυχήματα.
4. Η γεωγραφική ασυνέχεια που καθιστά εξαιρετικά δύσκολες τις διακομιδές και που λειτουργεί ανασταλτικά για έναν κρίσιμο παράγοντα σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος: το χρόνο.

Σε όλα αυτά, πρέπει να προσθέσουμε και το έλλειμμα στον τομέα της πρόληψης και της ενημέρωσης για την οδική ασφάλεια, που βέβαια αποτελεί εθνική παθογένεια.

Κατατέθηκαν σημαντικές και συγκεκριμένες προτάσεις, όπως:

1. Η πραγματοποίηση εκδηλώσεων και δράσεων στα σχολεία του νομού για την οδική ασφάλεια, με την υποστήριξη του Πανεπιστημίου Αιγαίου και ειδικά των Παιδαγωγικών Τμημάτων αυτού, καθώς μάλιστα, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών του τμήματος Επιστημών Προσχολικής Αγωγής και Εκπαιδευτικού Σχεδιασμού με τίτλο: «Περιβαλλοντική Εκπαίδευση», το οποίο πραγματεύεται ανάλογα θέματα.
2. Ένταξη μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία, πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.
3. Δημιουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, σε συνεργασία με την αυτοδιοίκηση πρώτου βαθμού.
4. Ολοκληρωμένο πρόγραμμα σήμανσης, αλλά και αποκατάστασης των πινακίδων και ενίσχυσης του φωτισμού.
5. Ενίσχυση της Τροχαίας, με μέσα σύγχρονης τεχνολογίας για τον έλεγχο της ταχύτητας των οχημάτων, αλλά και με το αναγκαίο προσωπικό για να ασκείται έλεγχος και να επιβάλλονται αυστηρότερες ποινές στις παραβάσεις.
6. Σήμανση και παρεμβάσεις κυκλοφοριακής σύνδεσης με μεγάλους οδικούς άξονες, όπως είναι η εθνική οδός Ρόδου - Λίνδου.

7. Διαβάσεις πεζών με σήμανση, σε σημεία που δεν δημιουργούν προβλήματα στην κυκλοφορία και στην ασφάλεια πεζών αλλά και οχημάτων.

8. Δημιουργία χώρου μηχανοκίνητου αθλητισμού ή δωρεάν παραχώρηση πίστας για τη διεξαγωγή αγώνων και προπονήσεων, προκειμένου να αποφευχθούν οι παράνομοι αγώνες, που δημιουργούν επικίνδυνες καταστάσεις στο οδικό δίκτυο, με πολλαπλούς κινδύνους.

9. Ενίσχυση των δομών δημόσιας υγείας και ιδιαίτερα των δομών στα νοσοκομεία και στο ΕΚΑΒ.

Αισθάνομαι την υποχρέωση, να επαναφέρω και δύο συγκεκριμένες προτάσεις που είχα καταθέσει κατά τη διάρκεια της σχετικής συζήτησης στην Επιτροπή και οι οποίες απευθύνονται στον Πρόεδρο και τα μέλη της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής. Μετά από ένα χρόνο, να συγκληθεί εκ νέου η Επιτροπή, προκειμένου να διαπιστωθεί η πρόοδος των προτάσεων που καταθέσαμε κατά τη διάρκεια της μονοθεματικής συνεδρίασης.

Θεωρώ, επίσης, σημαντικό το γεγονός, ότι συζητήθηκε στις 10 Ιουνίου 2015, μετά από πρότασή μου στην Επιτροπή, το Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας 2010 - 2019, που εκπονήθηκε από το Μετσόβιο Πολυτεχνείο, τον Ιούνιο του 2011, με υπεύθυνο Καθηγητή τον κ. Κανελλαΐδη και τη μελετητική ομάδα του. Οφείλουμε να εστιάσουμε στη βέλτιστη αξιοποίηση αυτού του σχεδίου και μάλιστα να ηγηθεί της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας ή ο Πρωθυπουργός.

Η. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΩΣ ΜΑΘΗΜΑ ΣΤΑ ΣΧΟΛΕΙΑ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

Το ζήτημα της κυκλοφοριακής αγωγής είναι μείζονος σημασίας, ιδιαίτερα σε μια χώρα που η κατάσταση του κυκλοφοριακού, όπως έχει διαμορφωθεί τις τελευταίες δεκαετίες, ευθύνεται για τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα και αποτελεί την κυριότερη αιτία θανάτου, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα. Παρά το γεγονός ότι, η κυκλοφοριακή αγωγή έχει ενταχθεί, εδώ και μια δεκαετία, στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση στο πλαίσιο εθελοντικών μαθημάτων του θεσμού της Αγωγής της Υγείας, δεν έχει ακόμη αποτελέσει αυτόνομο μάθημα, ούτε επίσης έχει συνδέσει διάφορες θεματικές ενότητες κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας σε υφιστάμενα κύρια μαθήματα. Σύμφωνα με τον πρόσφατο σχεδιασμό για την υλοποίηση προγραμμάτων σχολικών δραστηριοτήτων κατά τη σχολική χρονιά 2015-2016, το βάρος επικεντρώθηκε, σε θέματα μετανάστευσης, προσφυγιάς και ασύλου, ενώ η Κυκλοφοριακή Αγωγή ως αυτοδύναμη διδακτική ώρα ανά εβδομάδα, περιλήφθηκε στο διδακτικό ωράριο της τρίτης τάξης των ολοήμερων Δημοτικών Σχολείων (ΕΑΕΠ), στο πλαίσιο της ευέλικτης ζώνης.

Η μη συστηματική διδακτική προσέγγιση του ζητήματος, έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική έλλειψη της οδικής διαπαιδαγώγησης των χρηστών του δικτύου, πεζών και οδηγών. Δεν εμπεδώνονται στους πολίτες, από την παιδική ηλικία στο πλαίσιο της μαθησιακής διαδικασίας, οι κανόνες ορθής συμπεριφοράς στην κυκλοφορία, ούτε το γεγονός ότι το πρόβλημα της έλλειψης κυκλοφοριακής αγωγής, είναι πρωτίστως κοινωνικό, καθώς επιφέρει σημαντική κοινωνική επιβάρυνση στη χώρα. Πως μπορεί λοιπόν αυτό να αντιμετωπιστεί στην Ελλάδα, που βάσει των στοιχείων της Eurostat κατά το 2015, κατέλαβε την τρίτη (3η) θέση ανάμεσα στους 28 της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα θανατηφόρα τροχαία, μετά τη Ρουμανία και τη Λιθουανία; Το γεγονός δε ότι η Ελλάδα, είναι πάνω από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (31%) στους θανάτους νέων ηλικίας 15-29 ετών από τροχαία δυστυχήματα, πρέπει να μας προβληματίσει ακόμη περισσότερο ως προς το κατά πόσο υπάρχει σωστή ενημέρωση και εκπαίδευση σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Η ένταξη, λοιπόν, μαθήματος στο ωρολόγιο πρόγραμμα της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης σχετικού με την οδική ασφάλεια και την κυκλοφοριακή αγωγή, είναι απαραίτητη. Χρειάζεται, από το στάδιο της παιδικής ηλικίας, το άτομο να εξοικειώνεται με αυτά τα θέματα. Να γνωρίζει και να συνειδητοποιεί τους κινδύνους στο δρόμο, τα σήματα και τους κανόνες κυκλοφορίας στην καθημερινή ζωή, την ορθή συμπεριφορά πεζών, οδηγών αλλά και επιβατών οχημάτων και κυρίως να καλλιεργεί το αίσθημα της ευθύνης απέναντι στον εαυτό του, όσο και απέναντι στην κοινωνία, ως προς την κυκλοφοριακή αγωγή και την οδική ασφάλεια. Η κυκλοφοριακή αγωγή, χρειάζεται να συνδεθεί με την ανάπτυξη της πειθαρχίας και της συνειδητοποίησης της ένταξης του ατόμου στο κοινωνικό σύνολο, καθώς η οδική συμπεριφορά αποτελεί ουσιαστικά λειτουργία του ατόμου σε μία ομάδα με τους κανόνες της.

Η διαμόρφωση σωστής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς, αποτελεί μια επένδυση στο μέλλον. Είναι λανθασμένη η προσέγγιση της μη ένταξης της κυκλοφοριακής αγωγής ως αυτόνομο μαθήματος, εξαιτίας του επιβαρυσμένου υπάρχοντος σχολικού προγράμματος. Θα έπρεπε, κατά τη γνώμη μου, να διδάσκεται σε όλες τις τάξεις του Δημοτικού Σχολείου και του Γυμνασίου, καθώς και στην πρώτη τάξη του Λυκείου και να παρακολουθείται υποχρεωτικά από το σύνολο των μαθητών. Όπως, επίσης, θα έπρεπε να συνδέεται και να διαχέεται η διδασκαλία αυτής με άλλα μαθήματα, όπως για παράδειγμα τα Μαθηματικά, τη Φυσική ή τη Γεωγραφία.

Επιπρόσθετα, θα έπρεπε, πέρα από το θεωρητικό πλαίσιο, να προβλέπονται δραστηριότητες πρακτικού χαρακτήρα, ώστε ο μαθητής να αντιλαμβάνεται στην πράξη την εφαρμογή των όσων διδάσκεται και κυρίως να συνειδητοποιεί ότι, η σωστή οδική και κυκλοφοριακή συμπεριφορά, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του ολοκληρωμένου, πλέον ατόμου-μέλους της κοινωνίας, του ενεργού και ευσυνειδητού πολίτη.

Υπάρχουν, άλλωστε καλές πρακτικές που μπορούμε να υιοθετήσουμε από διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες ως προς την διδακτική προσέγγιση της οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής. Για παράδειγμα, η Ιταλία έχει προσεγγίσει αυτά τα ζητήματα, έχοντας υιοθετήσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που αφορά όλες τις ηλικίες, από τη νηπιακή μέχρι την εφηβεία, προσαρμόζοντας το γνωστικό αντικείμενο στις ανάγκες της κάθε βαθμίδας εκπαίδευσης. Η Γαλλία, που θεωρείται ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένη χώρα ως προς αυτά τα ζητήματα, ακολουθεί μια μακροχρόνια στρατηγική με στόχο τη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων, σύμφωνα με την οποία η διδασκαλία της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής αγωγής, ενσωματώνεται υποχρεωτικά σε όλα τα μαθήματα, έχοντας επίσης θεσπίσει το θεσμό των Σχολικών Βεβαιώσεων Οδικής Ασφάλειας, που αποτελούν προϋπόθεση για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης μοτοποδηλάτου και αυτοκινήτου.

Αυτό και μόνο, αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα, ως προς τη σημασία που δίνουν οι Γάλλοι στην παιδεία που έχει να κάνει με την οδική ασφάλεια. Στόχος τους είναι να προετοιμάσουν τους πολίτες, ήδη από το σχολείο, στην απόκτηση συγκεκριμένων γνώσεων σχετικά με τους κανόνες χρήσης των οδών, από οδηγούς και πεζούς. Η Ισπανία, δεν έχει μια πρότυπη πολιτική εκπαίδευσης ανάλογη με αυτή της Γαλλίας ως προς τα ζητήματα αυτά, αλλά σε κάθε εκπαιδευτική βαθμίδα κατά τη διάρκεια προκαθορισμένης διδακτικής ώρας οι μαθητές υποχρεούνται να συμμετέχουν σε σχετικές δραστηριότητες.

Όπως καταλαβαίνετε, δεν αρκούν μόνο τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής, που σχεδιάστηκαν στη χώρα μας για μαθητές του νηπιαγωγείου και του δημοτικού, προκειμένου τα παιδιά μας να αποκτήσουν το απαραίτητο γνωστικό υπόβαθρο και να αφομοιώσουν όλα αυτά τα στοιχεία συμπεριφοράς, που θα τα κάνουν καλούς οδηγούς και συμμορφωμένους πεζούς. Η υιοθέτηση μιας ενεργούς τάσης πρόληψης, έναντι των κινδύνων που μας περιτριγυρίζουν στο δρόμο, αλλά και η ορθή συμπεριφορά εντός κοινωνικού συνόλου, είναι ζήτημα εκπαίδευσης, όπως και το σημείο που επιλέγει κάποιος να παρκάρει το αυτοκίνητό του, ο τρόπος που θα διασχίσει τη διάβαση ή ο τρόπος συμμόρφωσης στα σήματα και τους φωτεινούς σηματοδότες.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, η χώρα μας πρέπει να διαμορφώσει μια ολοκληρωμένη στρατηγική ως προς την εκπαιδευτική πολιτική σε ζητήματα οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής. Να μελετηθούν οι δείκτες και με στόχο τη μείωση των αρνητικών ποσοστών να εστιάσουμε στη διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής ασφάλειας σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες. Η στοχοθεσία μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, είναι ανάγκη να συνδεθεί με την εκπαιδευτική πολιτική που θα ακολουθηθεί, ώστε να εντοπίζονται με ευκολότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο, οι αλλαγές και οι βελτιώσεις που χρειάζονται να γίνουν. Επίσης, να διαμορφωθεί στο πλαίσιο της Ευέλικτης Ζώνης μια σειρά συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, που θα ακολουθούνται σε κάθε εκπαιδευτική βαθμίδα, προκειμένου, να γίνεται η πρακτική εφαρμογή των θεωρητικών γνώσεων που λαμβάνουν οι μαθητές. Τέλος, ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην εκπαίδευση των εκπαιδευτών που θα αναλάβουν τη διδασκαλία αυτών των θεμάτων, αλλά και την ενίσχυση της δραστηριοποίησης των Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων που η συμβολή τους είναι πολύτιμη για να υποστηριχθεί καλύτερα ένα τέτοιο μάθημα. Ας αξιοποιήσουμε λοιπόν, την εμπειρία άλλων χωρών, με τέτοιο τρόπο, που να εκβαραθρώσουμε τη χώρα από τις θλιβερές πρωτιές στα τροχαία ατυχήματα.

**Θ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ**

Η χώρα μας βρίσκεται δυστυχώς στις τελευταίες θέσεις ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας, με τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων αναλογικά με τον πληθυσμό, να είναι ιδιαίτερα μεγάλος .

Οι κύριοι παράγοντες οι οποίοι οδηγούν στα τροχαία ατυχήματα, είναι ο άνθρωπος, το όχημα, το οδικό δίκτυο και οι καιρικές συνθήκες. Στους παράγοντες αυτούς, εστιάζεται η μελέτη των αιτίων, αλλά και των δυνατοτήτων πρόληψης των ατυχημάτων.

Πρωτεύοντα ρόλο, διαδραματίζει καταρχήν ο άνθρωπος. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε, ότι στατιστικά η πλειοψηφία των ατυχημάτων, αποδίδεται στην οδήγηση υπό την επήρεια μέθης, στην ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας, στη χρήση κινητού τηλεφώνου, στην παράβαση του ερυθρού σηματοδότη και στις αντικανονικές προσπεράσεις, γεγονότα που συνδέονται ευθέως με τη συμπεριφορά που επιδεικνύει ο οδηγός .

Κύριος πυλώνας προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης των παραπάνω φαινομένων και τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων που αποδίδονται σε χειρισμό του οδηγού, αναδεικνύεται η καλλιέργεια «παιδείας οδικής ασφάλειας».

Κάθε πολίτης, θα πρέπει να αναπτύξει θετική στάση απέναντι στην οδική ασφάλεια και να απορρίπτει τις επικίνδυνες συμπεριφορές. Να αποκτήσει κυκλοφοριακή αγωγή – παιδεία, η οποία σήμερα είναι ανύπαρκτη. Για να επιτευχθεί όμως αυτό, δεν θα πρέπει να αναμένουμε οι υποψήφιοι οδηγοί να φτάσουν στην ηλικία των 20 ή 30 ετών, για να διδαχθούν -έστω και περιορισμένα- βασικούς κανόνες οδηγικής συμπεριφοράς.

Το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής, επιβάλλεται να είναι υποχρεωτικό σε όλες τις σχολικές μονάδες, τόσο στην πρωτοβάθμια όσο και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Στόχος είναι, να γίνει βίωμα στους μαθητές η τήρηση όλων των κανόνων της οδικής ασφάλειας, τόσο ως οδηγοί όσο και ως πεζοί.

Σε συνδυασμό, με την εκπαίδευση εντός ωρολόγιου σχολικού προγράμματος, κρίσιμο είναι να οργανωθούν επισκέψεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Υπάρχουν πολλά τέτοια πάρκα, δήμοι χρηματοδοτήθηκαν για την κατασκευή τους, τα οποία σήμερα είναι κλειστά. Με συντονισμένη προσπάθεια και συνεργασία φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και της Τροχαίας, θα μπορούσαν, τα πάρκα αυτά, να λειτουργούν και να τα επισκέπτονται καθημερινώς σχολεία της περιοχής. Το παιδί μπαίνοντας στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, θα πρέπει να νιώθει ότι είναι ένας “μικρός οδηγός”, μαθαίνοντας από νωρίς τη σήμανση και αποκτώντας εξοικείωση. Οι απλές επισκέψεις εκπροσώπων φορέων σε σχολεία και οι καλές τους προθέσεις, δεν αρκούν. Χρειάζεται οργανωμένο πρόγραμμα στην εκπαίδευση .

Ταυτόχρονα, θα πρέπει να αξιοποιηθεί ο ρόλος και η δύναμη των μέσων μαζικής ενημέρωσης και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, τα οποία άλλωστε αυξάνουν διαρκώς τη δυναμική τους. Η προβολή κατάλληλων «σποτ» και ενημερωτικών προγραμμάτων, με τη συμμετοχή ειδικών σε θέματα οδικής ασφάλειας, σε σταθερή βάση, θα συμβάλλουν ώστε, η σωστή οδηγική συμπεριφορά αλλά και οι κίνδυνοι των τροχαίων ατυχημάτων, να γίνουν συνείδηση στους πολίτες. Με τον τρόπο αυτό, τα ΜΜΕ θα αξιοποιηθούν στην ευαισθητοποίηση των πολιτών και την πρόληψη των τροχαίων κι όχι στην απλή αποσπασματική καταγραφή των αποτελεσμάτων των τροχαίων ατυχημάτων, όπως συχνά συμβαίνει μέχρι σήμερα. Η αξιοποίηση της εμπειρίας Ινστιτούτων και φορέων που έχουν ενεργά εμπλακεί στον τομέα της μελέτης των τροχαίων ατυχημάτων και της αντιμετώπισής τους, δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί.

Περαιτέρω, αλλαγές θα πρέπει να υπάρξουν και στον τρόπο εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. Το ισχύον σύστημα είναι ανεπαρκές και ελέγχει τους υποψηφίους, μόνο ως προς την ικανότητά τους να γνωρίζουν τη σήμανση και να σταθμεύουν χωρίς πρόβλημα. Τα δεδομένα που επικρατούν όμως στο ελληνικό οδικό δίκτυο, απέχουν κατά πολύ από την παραπάνω εξέταση. Οι οδηγοί, εκπαιδεύονται και εξετάζονται συνήθως σε συνθήκες αραιής ή και

καθόλου κυκλοφορίας. Δεν αποκτούν κυκλοφοριακή αγωγή και δεν αναπτύσσουν ικανότητα διαχείρισης της αλληλεπίδρασής τους με άλλα οχήματα, πεζούς κλπ. Ο έλεγχος δε των ικανοτήτων των οδηγών, δεν θα πρέπει να εξαντλείται στο χρόνο απόκτησης της άδειας οδήγησης, αλλά να επαναλαμβάνεται ανά τακτά διαστήματα, με την επανεξέταση των οδηγών, όχι μόνο σε επίπεδο ιατρικό, αλλά και στην διατήρηση ή μη των γνώσεων και ικανοτήτων τους στην οδήγηση.

Τέλος, η αστυνόμευση μπορεί να λειτουργήσει σε μεγάλο βαθμό προληπτικά έναντι των τροχαίων ατυχημάτων υπό τις σωστές ωστόσο προϋποθέσεις. Κρίσιμο είναι, η αστυνόμευση να είναι πάγια και όχι αποσπασματική και ευκαιριακή όπως συχνά συμβαίνει. Να μην υπηρετεί εισπρακτικούς σκοπούς και στόχους, αλλά να καλλιεργεί την αντίληψη, ότι η απαρέγκλιτη εφαρμογή των κανόνων είναι αδιαπραγμάτευτη.

Οι στόχοι αυτοί, ωστόσο, δεν μπορούν να επιτευχθούν χωρίς τη σωστή κατανομή της αστυνομικής δύναμης ανά γεωγραφική περιοχή και υπηρεσία, αλλά και χωρίς τον εφοδιασμό της, με σύγχρονα τεχνικά μέσα. Τα τεχνικά αυτά μέσα, επιβάλλεται να συμβάλλουν ουσιαστικά στην πρόληψη των ατυχημάτων και να μη λειτουργούν εισπρακτικά, ως «παγίδες» για τους οδηγούς. Πράγματι, είναι συχνό το φαινόμενο σήμερα οι κάμερες της Τροχαίας να τοποθετούνται σε σημεία με μεγάλες ευθείες, όπου οι οδηγοί αναπτύσσουν ταχύτητα, ώστε να βεβαιωθούν παραβάσεις. Με τη λογική αυτή όμως, χάνεται η ουσία, που είναι η εκπαίδευση του οδηγού στην τήρηση των κανόνων του Κ.Ο.Κ και η επίταση της προσοχής του σε δύσκολα σημεία.

Δεν μπορούμε να μιλάμε για στρατηγική αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων και των επιπτώσεών τους, χωρίς την αναδιοργάνωση και στελέχωση των εμπλεκόμενων υπηρεσιών: της Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής, των τεχνικών υπηρεσιών σε επίπεδο Δήμων και Περιφέρειας και του ΕΚΑΒ .

Πέραν των ανωτέρω παρεμβάσεων, οι οποίες αφορούν στον «πυρήνα» των τροχαίων ατυχημάτων σε επίπεδο εξέτασης των αιτίων που οδηγούν σε αυτά και του τρόπου πρόληψης αυτών, έμφαση θα πρέπει να δοθεί και στους άλλους παράγοντες που οδηγούν σε τροχαία ατυχήματα.

Το οδικό δίκτυο, θα πρέπει να ακολουθεί όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές και να εναρμονίζεται με τις νέες κατακτήσεις στον τομέα της επιστήμης και της τεχνολογίας. Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής, υπήρξε σαφής ενημέρωση για τις νέες τεχνικές δυνατότητες κατασκευής και συντήρησης των υποδομών, όπως η σφαιριδιοβολή, οι οποίες θα πρέπει να αξιοποιηθούν στο έπακρο. Λανθασμένες επιλογές στις μελέτες τεχνικών έργων, αυθαίρετες οδοί και λάθη στην κατασκευή των έργων οδοποιίας, πρέπει να αποτελέσουν παρελθόν και να αποκατασταθούν στο πλαίσιο ενός γενικότερου χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος θα θέτει στο επίκεντρο την οδική ασφάλεια.

Να οργανωθούν με τέτοιο τρόπο οι εμπλεκόμενες με το οδικό δίκτυο υπηρεσίες ή ακόμη να συσταθεί ειδική υπηρεσία, ώστε να υπάρχει «τεχνική αστυνόμευση». Στόχος, είναι, ο εντοπισμός κακοτεχνιών και κατασκευαστικών ή μελετητικών λαθών και η πρόταση λύσεων μέσα από την άμεση προώθηση σχετικών παρεμβάσεων από την Πολιτεία. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να εντάσσεται και ο εντοπισμός προβλημάτων σε φτωχινούς σηματοδότες, ο εντοπισμός σημείων με ελλιπή ή κατεστραμμένη σήμανση, καθώς και σήμανση de facto καταργημένη από διαφημιστικές πινακίδες, αυτοκόλλητα επ' αυτών και ο επαναπροσδιορισμός της σήμανσης σε διάφορα σημεία.

Στο πλαίσιο του επανασχεδιασμού των προτεραιοτήτων και των παρεμβάσεων για την οδική ασφάλεια στη χώρα μας, κρίσιμη είναι και η αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και η προσαρμογή του στα νέα δεδομένα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, τα όρια ταχύτητας, τα οποία θα πρέπει να συμβαδίζουν με τα δεδομένα της εποχής. Υπάρχουν οδικοί άξονες, στους οποίους, οι οδηγοί θα μπορούσαν να αναπτύξουν μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη ταχύτητα, λόγω της μορφολογίας τους, με ασφάλεια, αλλά η σήμανση που επικρατεί δεν το επιτρέπει. Με τον τρόπο αυτό όμως, συχνά οδηγούμαστε στο φαινόμενο, οι οδηγοί να αναπτύσσουν μεγαλύτερη ταχύτητα σε κάθε περίπτωση να μη σέβονται τους κανόνες του Κ.Ο.Κ.. Με τον τρόπο όμως αυτό «συνηθίζουν» στη μη τήρηση του Κ.Ο.Κ., δηλαδή «συνηθίζουν» να οδηγούν εκτός

κανόνων με αποτέλεσμα, να είναι επιρρεπείς στο λάθος χειρισμό και να κινδυνεύουν να εμπλακούν σε τροχαίο ατύχημα.

Τέλος, σε επίπεδο καταστολής των τροχαίων ατυχημάτων, σε βασικούς πυλώνες αναδεικνύονται, η αστυνόμευση και η επιβολή των ποινών.

Όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω, η αστυνόμευση, οφείλει να ακολουθεί έναν πάγιο σχεδιασμό και να μην είναι συνυφασμένη ούτε με την επίτευξη στόχων, σε όγκο βεβαιούμενων παραβάσεων, ούτε με εισπρακτικούς σκοπούς του Δημοσίου. Η καταπολέμηση των παθογενειών στην λειτουργία της Αστυνομίας και των Τμημάτων Τροχαίας, η ανακατανομή της αστυνομικής δύναμης με βάση τα δεδομένα κάθε περιοχής και κάθε Υπηρεσίας και η χρήση σύγχρονων τεχνικών μέσων, θα πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα. Η συνεργασία με τη Δημοτική Αστυνομία μπορεί επίσης, να αποφέρει καρπούς, λειτουργώντας συμπληρωματικά και αποτρεπτικά για χαμηλότερης βαρύτητας παραβάσεις. Συνοπτικά, θα πρέπει να καταπολεμηθεί η αντίληψη της συμμόρφωσης με τον Κ.Ο.Κ. μόνο σε περιόδους κατά τις οποίες είναι εντονότερη η παρουσία της Αστυνομίας ή σε περιοχές όπου είναι γνωστό ότι βεβαιώνονται παραβάσεις.

Παράλληλα, οι επιβαλλόμενες ποινές, θα πρέπει να συνδεθούν με την επικινδυνότητα της παράβασης. Γεγονότα που επιδρούν άμεσα στην προσοχή που επιδεικνύει ο οδηγός, (όπως η χρήση κινητού τηλεφώνου) αλλά και συμπεριφορές οδηγών που επηρεάζουν την ασφάλεια των πολιτών, όπως οι επαγγελματίες οδηγοί και οι οδηγοί των μέσων μαζικής μεταφοράς, πρέπει να τεθούν στο επίκεντρο. Να αντιμετωπίζονται με αυστηρότητα και συνεχείς ελέγχους, ώστε να παγιωθεί στην αντίληψη των οδηγών η απαγόρευση χρήσης τους.

Ολοκληρώνοντας, οι αιτίες και οι παθογένειες των τροχαίων ατυχημάτων έχουν καταγραφεί, τόσο στη βιβλιογραφία όσο και σε στατιστικές μελέτες. Κοινός παρονομαστής της προσπάθειας αποτροπής τους, είναι πρωτίστως η έμφαση στον οδηγό και η εκπαίδευσή του στην τήρηση ορθής συμπεριφοράς κατά την οδήγηση. Η καλλιέργεια συνείδησης, σύμφωνης με τους κανόνες οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να ξεκινά ήδη από το σχολείο, να συνεχίζεται κατά την προετοιμασία για την απόκτηση άδειας οδήγησης και να επαληθεύεται με την καθημερινή πρακτική. Ταυτόχρονα, θα πρέπει η Πολιτεία να φροντίσει για τη δημιουργία των κατάλληλων προϋποθέσεων που θα προωθούν και δεν θα υποσκελίζουν την προσπάθεια του οδηγού. Η αναμόρφωση του οδικού δικτύου, ο σχεδιασμός του με τρόπο που να αποτρέπει τα ατυχήματα, χωρίς να αρκείται στην τοποθέτηση σήμανσης, η εναρμόνιση με τις σύγχρονες τεχνικές κατακτήσεις, ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου και της λειτουργίας των εμπλεκόμενων με την οδική ασφάλεια δημοσίων υπηρεσιών, δίνουν τη σωστή κατεύθυνση.

Όλα τα παραπάνω, καθιστούν σαφές ότι απαιτείται η κατάστρωση εθνικού σχεδιασμού για την οδική ασφάλεια, τόσο σε επίπεδο κεντρικό, όπου η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας μπορεί να έχει σημαίνοντα ρόλο, όσο και σε επίπεδο Δήμων και Περιφερειών. Χρειάζεται ιεράρχηση προτεραιοτήτων στην κατάστρωση στρατηγικού σχεδιασμού, ο οποίος θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες του χρήστη και στα δεδομένα της Ελληνικής Επικράτειας, του οδικού δικτύου, της δομής και της λειτουργίας της ελληνικής κοινωνίας και της οργάνωσης των δημόσιων υπηρεσιών.

Η οδική ασφάλεια, είναι εθνική προτεραιότητα. Τα τροχαία ατυχήματα, οι σωματικές βλάβες και οι θάνατοι που συχνά αυτά συνεπάγονται, καθιστούν επιτακτική την άμεση ενεργοποίηση της Πολιτείας. Οι απλές αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, έχει αποδειχθεί, ότι δεν αποφέρουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Μόνη λύση, αποτελεί η διαμόρφωση εθνικής στρατηγικής και σχεδιασμού για την οδική ασφάλεια με τη συνεργασία όλων των πολιτικών δυνάμεων και φορέων, με συγκεκριμένη στόχευση και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

**Ι. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ**

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής παρέχει τη δυνατότητα συλλογής κρίσιμων στοιχείων και ανταλλαγής απόψεων, με κύριο σκοπό την αποτελεσματική δράση του θεσμικού αυτού οργάνου και όχι απλά τη διεξαγωγή θεωρητικών συζητήσεων, ώστε τυπικά να δικαιολογηθεί ο λόγος ύπαρξής του. Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα κορυφαίο ζήτημα κάθε πολιτείας που έχει δομηθεί ορθά, προκειμένου να προστατεύεται η ασφαλής οδήγηση των οχημάτων, καθώς και η μετακίνηση των πεζών με ασφάλεια. Στην Επιτροπή αυτή αναλύουμε και διερευνούμε τους παράγοντες και τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων, πάνω απ' όλα δε τους τρόπους αποφυγής τους. Λαμβάνουμε, δε, πάντοτε υπόψη μας απόψεις και θέσεις εμπειρογνομόνων, ακαδημαϊκών, εκπροσώπων αρμοδίων φορέων, εθελοντών κλπ., όπως συχνά αυτές έχουν εκφραστεί κατά τη διάρκεια αντίστοιχων συνεδριάσεων της Επιτροπής, αλλά και σχετικές μελέτες και τεκμηρίωση από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς της χώρας μας και του εξωτερικού. Η πρόληψη είναι σαφέστατα καλύτερη από τη θεραπεία ενός προβλήματος. Και οι δύο όμως προσεγγίσεις είναι εξίσου κρίσιμες και επιβάλλεται να είναι και εξίσου αποδοτικές. Ερευνούμε, λοιπόν, βασικές παραμέτρους του μεγάλου αυτού ζητήματος, λαμβάνοντας υπόψη και τις δραστηριότητες, καθώς και τα συμπεράσματα των αντίστοιχων θεσμικών οργάνων που έχουν συσταθεί για την οδική ασφάλεια. Είναι, επίσης, απαραίτητο να βρεθούν και να κατηγοριοποιηθούν όλες οι αιτίες των τροχαίων ατυχημάτων - και να επικαιροποιείται συχνά αυτή η κατηγοριοποίηση - για να μπορέσουμε να τις αντιμετωπίσουμε δραστικά και στοχευμένα. Ας μην ξεχνάμε, πάντως, ότι μια στιγμιαία αμέλεια, υπερβολή ή λάθος, οδηγού ή πεζού μπορεί να προκαλέσει τραγικά αποτελέσματα, με μακροπρόθεσμες δυσμενέστερες συνέπειες.

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η μείωση στα επίπεδα αστυνόμευσης για τροχαίες παραβάσεις, η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας, οι παραβάσεις κόκκινου σηματοδότη, stop και προτεραιότητας, το παράνομο-αντικανονικό προσπέρασμα, η κατανάλωση αλκοόλ ή ναρκωτικών, η απόσπαση προσοχής του οδηγού (π.χ. από τη χρήση κινητών τηλεφώνων, ή από μεγάλες διαφημιστικές πινακίδες στο οδικό δίκτυο), η μη χρήση ζώνης ασφαλείας στα οχήματα, καθώς και κράνους στα δίκυκλα, η μη τήρηση απόστασης ασφαλείας, οι αντικανονικοί ελιγμοί (κυρίως από μοτοσυκλέτες), καθώς και η σωματική κόπωση του οδηγού που επηρεάζει τα αντανακλαστικά του, εξακολουθούν να είναι οι κύριες αιτίες θανάτου και σοβαρών τραυματισμών σε όλη την Ευρώπη. Για την Ελλάδα, στις παραπάνω σημαντικές πρακτικές αιτίες των ατυχημάτων/δυστυχημάτων, θα πρέπει να προσθέσουμε και την ποιότητα του οδικού δικτύου (επικλινές, πολλές απότομες στροφές, ολισθηρότητα, κακή συντήρηση κλπ.), τις παραβάσεις σε ελέγχους ΚΤΕΟ, τη γενικευμένη επιθετική οδήγηση, καθώς και τη μη πιστή τήρηση των προβλεπόμενων προδιαγραφών για έκδοση άδειας οδήγησης. Επίσης, το συχνό φαινόμενο της ενοχλητικής συμπεριφοράς επιβατών μέσα στο αυτοκίνητο, που δυσχεραίνει τον οδηγό, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την ασφάλεια των ίδιων των επιβατών, καθώς και των υπολοίπων οδηγών και πεζών. Ο αριθμός των θυμάτων από τροχαία πρέπει να μειωθεί, όχι γιατί μειώθηκαν τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν, λόγω οικονομικής κρίσης και στενότητας, αλλά γιατί θεραπεύονται οι αιτίες που προκαλούν τα ατυχήματα αυτά.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των τροχαίων στις χώρες του ευρωπαϊκού Νότου, ανέρχεται σε 1,2% περίπου του αντίστοιχου ΑΕΠ. Το κόστος αυτό για τη χώρα μας, εκτιμάται από τους συγκοινωνιολόγους, ότι για το έτος 2011 κυμάνθηκε μεταξύ 1,9 δισ. ευρώ (καλύτερο σενάριο) και 3,0 δισ. ευρώ (χειρότερο σενάριο), δηλαδή μεταξύ 1,1% και 1,7% του ΑΕΠ. Χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Σουηδία, η Δανία, η Νορβηγία κλπ., βρίσκονται στο υψηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας. Για παράδειγμα, η Νορβηγία, είναι η χώρα που το 2015 βρέθηκε στην κορυφή της Ευρώπης, ως προς την οδική ασφάλειά της, καταγράφοντας τον χαμηλότερο δείκτη θνησιμότητας, με 23 θανάτους ανά εκατομμύριο πληθυσμού. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών στη Νορβηγία καταγράφεται μείωση στους θανάτους από τροχαία ατυχήματα κατά 44%, ενώ πέρυσι οι θάνατοι στη χώρα μειώθηκαν κατά 20% - ποσοστό που συνιστά επίσης την καλύτερη ετήσια βελτίωση.

Για τη χώρα μας, ενδεικτικά για τον μήνα Απρίλιο 2016, τα οδικά τροχαία δυστυχήματα σημείωσαν μεγάλη αύξηση 12,3%, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., σε σχέση με τον Απρίλιο του 2015. Σύμφωνα, δε, με την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Ε.Ε., η Ελλάδα κατατάσσεται στην 22η θέση μεταξύ των 28 κρατών-μελών της Ε.Ε., αναφορικά με νεκρά θύματα ανά εκατομμύριο κατοίκων, μέχρι και το 2015. Σοκάρουν τα πρόσφατα στατιστικά στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων και παραβάσεων κατά τον μήνα Ιούνιο 2016, που έδωσε στη δημοσιότητα η Δ/ση Τροχαίας Αττικής, όπου στο νομό μόνο, έλαβαν χώρα 513 τροχαία ατυχήματα με 637 παθόντες και 10 νεκρούς!

Αναμφισβήτητα, λοιπόν, θα μπορούσαμε να διδαχτούμε πολλά από τις εμπειρίες άλλων χωρών της Ε.Ε..

Σύμφωνα με δύο πρόσφατες εκθέσεις, που δημοσίευσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας των Μεταφορών (European Transport Safety Council - ETSC), σχετικά με την οδική ασφάλεια, ο αριθμός των ατόμων που έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα στους δρόμους της Ε.Ε. το περασμένο έτος έφθασε τις 26.000, ενώ οι σοβαρά τραυματίες ανέρχονταν σε 135.000. Εμείς, ως χώρα, οφείλουμε να μεριμνήσουμε για την τήρηση των όρων του «Στρατηγικού Σχεδίου για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα 2011-2020», που η Ε.Ε. έχει θέσει, με στόχο τη μείωση των νεκρών από οδικά ατυχήματα κατά 50% έως το 2020, σε σχέση με το 2010.

Σχετικά, είχα ζητήσει να ενημερωθώ, με Ερώτησή μου (1323/30.03.2015) προς τη Βουλή, για την εξέλιξη των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας, σε σχέση με το μέσο όρο της Ε.Ε., καθώς και για τα συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν. Στη σχετική απάντηση του τότε Αναπλ. Υπουργού Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη κ. Πανούση, αναφέρεται ότι, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Δ/σης Τροχαίας Αστυνομείας του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ, σε πανελλαδικό επίπεδο, σημειώθηκε μείωση των ανθρώπινων απωλειών από τροχαία δυστυχήματα κατά 36,5% το 2014, έναντι του 2010. Όσον αφορά στα συγκριτικά στοιχεία της χώρας μας σε σχέση με την Ε.Ε., επισημαίνεται ότι, κατά την τελευταία 5ετία, ο αριθμός των ανθρώπινων απωλειών μειώθηκε κατά 460 στη χώρα μας, έναντι 225 περίπου στην Ευρώπη. Σχετική είναι και η απάντηση του τότε Αναπλ. Υπουργού Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης κ. Τόσκα στην με αριθ. 6736/5.07.2016 νέα Ερώτησή μου στη Βουλή. Το σημαντικό βέβαια ανησυχητικό στοιχείο που θα έπρεπε να τονισθεί, αλλά δυστυχώς παραμένει αναπάντητο, είναι ο συνολικός μέσος όρος ανθρώπινων απωλειών στην Ελλάδα, σε σχέση με την Ε.Ε.. Γιατί, μπορεί η χώρα μας, να έχει μειώσει τον δείκτη των νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων, αλλά αυτός εξακολουθεί να παραμένει υψηλότερος από τον αντίστοιχο μέσο όρο σε άλλες χώρες της Ε.Ε..

ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Προς τον σκοπό αυτό, μεταξύ άλλων, πέραν της συμπεριφοράς του οδηγού, η κατάσταση του οδικού δικτύου και οι αναγκαίες επεμβάσεις στο οδόστρωμα συνιστούν σημαντικά εργαλεία. Η ποιότητα του οδικού δικτύου, είναι ένα καθοριστικό προαπαιτούμενο. Σχετικά προβλήματα στο οδικό δίκτυο υπάρχουν σε όλες τις περιοχές της χώρας. Ιδιαίτερα, τέτοια προβλήματα έχω αντιμετωπίσει και εγώ επανειλημμένα στον τόπο καταγωγής μου και εκλογική περιφέρειά μου, την Βοιωτία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εκτροπή του κυκλοφοριακού φόρτου από το εθνικό δίκτυο στο δευτερεύον-παράπλευρο οδικό δίκτυο. Ο λόγος; Εν μέσω της δεινής οικονομικής κατάστασης, τα διόδια είναι πολύ ακριβά, γεγονός που υποχρεώνει τον οδηγό να χρησιμοποιεί το δευτερεύον δίκτυο, το οποίο δυστυχώς είναι χωρίς αντίστοιχες προδιαγραφές, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την ασφάλεια της κίνησης των οχημάτων και των κατοίκων, καθώς οχήματα, νταλίκες κλπ. – ακόμη και από τρίτες χώρες, εκτός Ε.Ε., που σημαίνει χωρίς τον απαιτούμενο έλεγχο – διέρχονται μέσα από κατοικημένες περιοχές, χωριά, Τοπικές Κοινότητες με οδικό δίκτυο τις περισσότερες φορές στενό και επικλινές. Το αποτέλεσμα δεν μπορεί να είναι άλλο από τα πάρα πολλά, αναλογικά, ατυχήματα! Πρέπει να δράσουμε αποτελεσματικά για τη μείωση των διοδίων, ώστε να αποτραπεί η εκτροπή αυτή και να μειωθεί ο μεγάλος φόρτος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου.

Έτσι, η ποιότητα του οδικού δικτύου, καθώς και η συντήρηση και κατασκευή των οδικών υποδομών πρέπει να βρίσκονται ανάμεσα στις βασικές μας προτεραιότητες. Η σωστή συντήρηση των οχημάτων, των δικύκλων και των μοτοσυκλετών, ο έλεγχος που θα διασφαλίζει την κατάλληλη ψυχολογική και σωματική κατάσταση του οδηγού, η αυστηροποίηση ελέγχων για παράνομο παρκάρισμα σε περιοχές που εμποδίζεται η ομαλή ροή των οχημάτων, καθώς και η γενικότερη εντατικοποίηση της αστυνόμευσης για τις επικίνδυνες παραβάσεις, η αναπροσαρμογή των ορίων ταχύτητας στο οδικό δίκτυο, με βάση τις σημερινές προδιαγραφές του, ο ριζικός επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής, η έγκαιρη και επικαιροποιημένη προσαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η ενίσχυση της Τροχαίας με μέσα σύγχρονης τεχνολογίας για τον έλεγχο της ταχύτητας των οχημάτων, αλλά και με το αναγκαίο προσωπικό για να ασκείται έλεγχος και να επιβάλλονται αυστηρότερες ποινές στις παραβάσεις. Παραμένει, βεβαίως, η νομική διερεύνηση για την ποινική υπόσταση του εγκλήματος σε εξαιρετικά οριακές περιπτώσεις π.χ. θανατηφόρα που η συμπεριφορά του οδηγού κινείται στην «ομιχλώδη» περιοχή μεταξύ αμέλειας και ενδεχόμενου δόλου. Ακόμη, δε, ο συστηματικός καθαρισμός των πινακίδων σήμανσης, η πρόσβαση και η είσοδος στο οδικό δίκτυο (π.χ. round-about), η εξασφάλιση της απρόσκοπτης διακίνησης ποδηλάτων και ατόμων με ειδικές ανάγκες (ΑμΕΑ), καθώς και ο έλεγχος τήρησης των κανόνων από κάθε αρμόδιο όργανο, αποτελούν εξίσου κρίσιμες παραμέτρους. Η αξιοποίηση και χρήση νέων τεχνολογιών (π.χ. τα σύγχρονα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης και αυτόνομης κίνησης οχημάτων, ειδοποίησης αλλαγής λωρίδας και cruise control, που προσαρμόζουν αυτόματα την ταχύτητα κίνησης στην κυκλοφορία) ιδίως για τη διάγνωση, τον έλεγχο και την αποτροπή συγκρούσεων οχημάτων με άλλα οχήματα, πεζούς, καθώς και διάφορα αντικείμενα, αποτελούν, επίσης, σημαντικό αρωγό στην προσπάθεια αυτή. Η συνεργασία και ενεργοποίηση των αρμόδιων φορέων, όπως των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, (για τον τομέα της Δημοσίας Τάξης και της Προστασίας του Πολίτη), Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού κλπ., των τοπικών Δήμων και Κοινοτήτων και των Περιφερειακών Αρχών, αποτελεί μια βασική συνιστώσα της αντιμετώπισης του προβλήματος αυτού. Στο πλαίσιο αυτό, θεωρώ πολύ σημαντική την πρωτοβουλία μας να αποστείλουμε τα τελικά υπομνήματα της Επιτροπής προς τα αρμόδια Υπουργεία και άλλους αρμόδιους φορείς. Επικροτώ τέτοιες κινήσεις και ευελπιστώ στην καθιέρωσή τους, ως ακόμα ένα εργαλείο δράσης και συνεργασίας της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής. Χρειαζόμαστε, πάντως, μια πιο ευέλικτη και αποδοτική δημόσια διοίκηση, ώστε να διασφαλίζονται τα δικαιώματα όλων: οδηγών, πεζών, μοτοσυκλετιστών και ποδηλατιστών.

Όσον αφορά την ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στο ευρύτερο εκπαιδευτικό μας σύστημα, αυτό είναι σαφέστατα ένα πολύ σημαντικό και κρίσιμο ζήτημα. Είναι αναγκαία η εκπαίδευση μαθητών, γονέων και εκπαιδευτικών για την ασφαλή μετακίνηση και την προστασία τους στους δρόμους. Πρωτοβουλίες και δράσεις φορέων, όπως του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς», για υλοποίηση προγραμμάτων ενημέρωσης γονέων, διανομή σχετικού υλικού στα σχολεία κλπ., θεωρούνται σημαντικά εργαλεία. Απαιτείται, η δια βίου εκπαίδευση, δηλαδή όχι μόνο στο σχολείο (όπως π.χ. με την ένταξη μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.), αλλά και γενικότερα στην κοινωνία μας. Σχετικές είναι οι απαντήσεις των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων αντίστοιχα στην με αριθ. 3467/24.02.2016 Ερώτησή μου προς τη Βουλή. Χρειάζεται ενημέρωση των πολιτών και της κοινής γνώμης, με ενημερωτικά σεμινάρια, με διαλέξεις, με διανομή σχετικών εντύπων και φυλλαδίων, με προβολή στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, με δημιουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής (σε συνεργασία με την Αυτοδιοίκηση πρώτου βαθμού), ώστε να δημιουργηθεί μια ευρύτερη κοινή αντίληψη για το τι σημαίνει να έχεις ασφάλεια και ως οδηγός και ως πεζός στο δρόμο. Η ευαισθητοποίηση του απλού πολίτη, ίσως να αποτελέσει και ένα μέσο πίεσης, καθώς και έναυσμα, για την αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη αντιμετώπιση του ζητήματος της οδικής ασφάλειας από την κυβέρνηση, τη δημόσια διοίκηση και τους αρμόδιους φορείς. Στο πλαίσιο αυτό, πρωτοβουλίες, όπως το Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας 2010 - 2019, που εκπονήθηκε από το Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Καθηγητής κ. Γ. Καννελαΐδης), επιβάλλεται να αξιοποιηθούν, να επικαιροποιηθούν, ώστε να υλοποιηθούν οι βέλτιστες παρεμβάσεις τους. Απώτερος στόχος μας πρέπει να είναι η ενεργοποίηση όλων των δυνάμεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, καθώς και η ευαισθητοποίηση των πολιτών, ώστε να περιοριστούν στη χώρα μας οι πολυάριθμοι θάνατοι, οι σοβαροί τραυματισμοί, οι αναπηρίες, οι μόνιμες βλάβες υγείας, και οι μακροχρόνιες νοσηλείες από τροχαία δυστυχήματα, με όλες τις σοβαρές κοινωνικές επιπτώσεις τους, καθώς και οι δαπάνες που όλα αυτά συνεπάγονται. Οφείλουμε να σταματήσουμε τις απώλειες τόσων ανθρώπινων ζωών, μεταξύ άλλων, και για να μειώσουμε το κόστος που αυτό το φαινόμενο επιφέρει στο δημογραφικό μας κεφάλαιο, αλλά και στην παραγωγική διαδικασία, δεδομένου, ότι πολλά από τα θύματα βρίσκονται σε παραγωγική ηλικία.

Οι κάθε είδους πρωτοβουλίες μας, θεωρώ ότι θα πρέπει να στραφούν και προς την κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κυρίως, για την ενημέρωσή μας πάνω στα δεδομένα, στατιστικά στοιχεία, πρακτικές, μεθόδους και γενικότερα στη διαχείριση θεμάτων οδικής ασφάλειας στα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ε.Ε., καθώς και στους αρμόδιους οργανισμούς τους. Πρέπει να συγκροτήσουμε διμερείς ή άλλες επαφές με μεμονωμένα κράτη-μέλη, με αντίστοιχα όργανα της Ε.Ε., με Ευρωβουλευτές και με κάθε φορέα του εξωτερικού, που θα μπορούσε να συνδράμει στο έργο μας και να μας προτείνει αντίστοιχες προσεγγίσεις, που επιτυχώς έχουν εφαρμοστεί σε άλλες χώρες. Η διοργάνωση κοινών σεμιναρίων ή διασκέψεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τον σκοπό αυτό αποτελεί, επίσης, ένα σημαντικό εργαλείο δράσης.

Ολοκληρώνοντας, θέλω και πάλι να τονίσω ότι πρέπει να δράσουμε άμεσα και συντονισμένα, αξιοποιώντας κάθε δυνατότητα, σε εσωτερικό και διεθνές επίπεδο, επιστήμης, εμπειρίας, μελετών, στατιστικών στοιχείων και να μην μένουμε μόνο σε ευχολόγια και θεωρίες. Η επιτυχία του έργου της παρούσας Επιτροπής, εξαρτάται από το πόσο αποτελεσματικοί μπορούμε να γίνουμε, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Προς το συμφέρον του πολίτη, της κοινωνίας μας και της Πολιτείας.

ΙΑ. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ

A. Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.

1. Η προστασία και η διασφάλιση των ζημιωθέντων τρίτων από τη ραγδαία αύξηση κατά τις τελευταίες δεκαετίες των τροχαίων ατυχημάτων (θανατηφόρων, μη θανατηφόρων με αναπήρους, υλικών ζημιών), αλλά και η ασφάλεια των κυκλοφορούντων οχημάτων και πεζών, επέβαλαν επιτακτικά τη νομοθετική ρύθμιση στη χώρα μας της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης από ατυχήματα που προκαλούνται από αυτοκίνητα.

2. Στη χώρα μας, σε αντίθεση με πολλά Ευρωπαϊκά Κράτη, εισήχθη με καθυστέρηση η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Η νομοθετική ρύθμιση έγινε με το νόμο 489/1976, ο οποίος άρχισε να ισχύει από 1/1/1978, κατ' εφαρμογή του ενιαίου νόμου της Ευρωπαϊκής Σύμβασης του Στρασβούργου της 20/4/1959.

3. Ο νόμος 489/1976, όπως ισχύει σήμερα, ρυθμίζει τις σχέσεις ασφαλιστή της αστικής ευθύνης και του ζημιωθέντος τρίτου. Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα ως μορφή ιδιωτικής ασφάλισης, συντελείται με τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Είναι ένας κοινωνικός θεσμός που εξασφαλίζει τις νόμιμες αξιώσεις αποζημίωσης των ζημιωθέντων τρίτων από τροχαία ατυχήματα, ο οποίος κατοχυρώνεται με ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή. Εξασφαλίζονται όμως και οι ασφαλισμένοι, αφού η ευθύνη αποζημίωσης μετατίθεται μέχρι του ανωτάτου ορίου της ασφαλιστικής κάλυψης στη φερέγγυα ασφαλιστική επιχείρηση (Ασφαλιστή), η οποία επιτελεί συγχρόνως και ένα κοινωνικό έργο σε εντονότερο βαθμό, από όσο, άλλες ιδιωτικές επιχειρήσεις. Μαζί με τον ασφαλιστή, ευθύνονται παράλληλα εις ολόκληρον οι υπόχρεοι από το νόμο (Νόμος ΓπΝ/1911, Αστικός Κώδικας άρθρα 914, 926, 927), ιδιοκτήτης, κάτοχος, οδηγός, προστήσας.

4. Να σημειωθεί με επίταση ότι σύμφωνα με το άρθρο 6β του παραπάνω νόμου (489/76), εξαιρούνται από την ασφάλιση, μεταξύ άλλων, οι ζημιές που προκαλούνται:

α) Από οδηγό, ο οποίος στερείται άδειας οδήγησης που προβλέπεται από τον νόμο για την κατηγορία του αυτοκινήτου οχήματος που οδηγεί.

β) Από οδηγό, ο οποίος, κατά το χρόνο του ατυχήματος, τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/1999), όπως εκάστοτε ισχύει, εφόσον η εν λόγω παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος.

Στις παραπάνω περιπτώσεις ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη του έναντι των ζημιωθέντων τρίτων, προβάλλοντας τις εξαιρέσεις των προηγούμενων παραγράφων, δεδομένου ότι αυτές ισχύουν αποκλειστικά στο πλαίσιο της σχέσης του με τον ασφαλισμένο. Με βάση αυτή τη διάταξη, ο μὲν ζημιωθείς τρίτος θα αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή κανονικά, πλην όμως ο τελευταίος έχει δικαίωμα να στραφεί αναγωγικά εναντίον του ασφαλισμένου και να απαιτήσει από αυτόν οτιδήποτε θα καταβάλει στον ζημιωθέντα τρίτο.

Από τα προαναφερθέντα καθίσταται φανερό ότι οι οδηγοί αυτοκινήτων που δεν είναι κάτοχοι των προβλεπόμενων από τον νόμο αδειών οδήγησης, καθώς και οι τελούντες υπό την επίδραση οινοπνεύματος και τοξικών ουσιών οδηγοί, εκτός από τους κινδύνους στην οδική ασφάλεια και τις τεράστιες οικονομικές ζημιές που προκαλούν, διατρέχουν και οι ίδιοι τον κίνδυνο να καταστραφούν οικονομικά, αφού μπορεί να χάσουν σε ορισμένες περιπτώσεις ολόκληρη την περιουσία τους.

Συνεπώς η επίγνωση των παραπάνω κινδύνων από μέρους των προαναφερθέντων οδηγών αποτελεί ακόμη έναν σοβαρό λόγο να πάψουν να οδηγούν αυτοκίνητα χωρίς νόμιμη άδεια οδήγησης και όντας υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών.

5. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 5 του νόμου 489/76 το ποσό της ασφαλιστικής κάλυψης είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που καθορίζει κάθε φορά, με αποφάσεις της, η Τράπεζα της Ελλάδος για κάθε είδος κινδύνου που υπάγεται στην υποχρεωτική ασφάλιση. Από την 1η Ιουνίου 2012 και

μέχρι σήμερα τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης δεν μπορεί να ορίζονται κατώτερα από:
α) 1.000.000 ευρώ ανά θύμα, σε περίπτωση σωματικής βλάβης και β) 1.000.000 ευρώ ανά ατύχημα, σε περίπτωση υλικής ζημίας, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

Τα ποσά της ασφαλιστικής κάλυψης της παραπάνω παραγράφου αναθεωρούνται με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΕΔΤΚ), όπως προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 1995, για τη θέσπιση εναρμονισμένων δεικτών τιμών του καταναλωτή.

Β. Εποπτεία ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

1. Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις για να εκπληρώσουν τον σκοπό του προαναφερθέντος νόμου «περί υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων», αλλά και για να επιτελέσουν το κοινωνικό τους έργο θα πρέπει να είναι φερέγγυες. Ο έλεγχος δε της φερεγγυότητάς τους αποτελεί υποχρέωση του κράτους.

Δυστυχώς, όμως, μέχρι πριν λίγο καιρό ο σχετικός κρατικός έλεγχος ήταν ανεπαρκέστατος με αποτέλεσμα να πτωχεύσουν αρκετές ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες και να ανακληθεί η άδειά τους από την αρμόδια Αρχή. Συνέπεια του παραπάνω γεγονότος, ήταν να δημιουργηθούν τεράστια προβλήματα στους δικαιούχους αποζημίωσης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, δεδομένου ότι το Επικουρικό Κεφάλαιο, που έχει υποκατασταθεί εκ του νόμου στις υποχρεώσεις των παραπάνω ασφαλιστικών εταιριών, οι οποίες ανέρχονται σε πολλά εκατομμύρια ευρώ, αφενός αδυνατεί να καταβάλει έγκαιρα τις σχετικές αποζημιώσεις και αφετέρου κινδυνεύει να καταρρεύσει οικονομικά.

Από τα προαναφερθέντα, καθίσταται φανερό ότι είναι επιβεβλημένη η αυστηρή εποπτεία των ασφαλιστικών και ανασφαλιστικών επιχειρήσεων από την αρμόδια Αρχή (Διεύθυνση Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης [ΔΕΙΑ] της Τράπεζας της Ελλάδος, σύμφωνα με τον νόμο 4364/2016, ώστε να μην επαναληφθούν τα φαινόμενα του πρόσφατου παρελθόντος και να διασφαλίζονται: α) η προστασία των ληπτών της ασφάλισης, των ασφαλισμένων και των δικαιούχων, β) η ομαλή λειτουργία της αγοράς ιδιωτικής ασφάλισης και η εμπέδωση εμπιστοσύνης των καταναλωτών σ' αυτήν και γ) η χρηματοπιστωτική σταθερότητα στην Ελλάδα και στις χώρες που τυχόν δραστηριοποιούνται οι ελληνικές ασφαλιστικές και ανασφαλιστικές επιχειρήσεις.

Γ. Ανασφάλιστα αυτοκίνητα – Ευθύνη Επικουρικού Κεφαλαίου.

α) Ανασφάλιστα αυτοκίνητα.

Παρά το γεγονός ότι αφενός είναι υποχρεωτική η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και αφετέρου οι προβλεπόμενες από τον νόμο 4261/2014 (άρθρο 169) κυρώσεις (διοικητικές και ποινικές) για τους οδηγούς και τους κυρίους ή κατόχους των ανασφάλιστων αυτοκινήτων είναι αρκούντως αυστηρές, εντούτοις στη χώρα μας εξακολουθεί να κυκλοφορεί μεγάλος αριθμός ανασφάλιστων αυτοκινήτων.

Να σημειωθεί, ότι για την αποτελεσματική εφαρμογή του ιδιαίτερα αυστηρού παραπάνω νόμου ήταν αναγκαία η γνώση του ακριβούς αριθμού των ανασφάλιστων αυτοκινήτων και των στοιχείων των κυρίων αυτών. Για το σκοπό δε αυτό έπρεπε να θεσμοθετηθεί, με την προβλεπόμενη από τον ίδιο νόμο Υπουργική Απόφαση, η ηλεκτρονική διασταύρωση κυκλοφορούντων και ασφαλισμένων αυτοκινήτων ώστε να προκύψει από τη σύγκριση των αρχείων ο ακριβής αριθμός των ανασφάλιστων. Η έκδοση της προαναφερθείσας Υπουργικής Απόφασης καθυστέρησε αρκετά και έτσι ακόμη και σήμερα δεν είναι γνωστός ο ακριβής αριθμός των ανασφάλιστων αυτοκινήτων. Σύμφωνα με στοιχεία της Τροχαίας, που είναι τα πλέον αξιόπιστα, ο αριθμός των ανασφάλιστων αυτοκινήτων, υπολογίζεται σε ποσοστό 14,5%, που αντιστοιχεί σε πάνω από 700.000 αυτοκίνητα.

Πρόσφατα πάντως (9/3/2016) δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης η εκδοθείσα από τον αναπληρωτή Υπουργό Οικονομικών κ. Τρύφωνα Αλεξιάδη, σχετική Απόφαση, με την οποία, παρέχεται πλέον η δυνατότητα για τον εντοπισμό, μέσω ηλεκτρονικών διασταυρώσεων που θα διενεργηθούν από τη Δ/ση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης της ΓΓΔΕ, των ανασφάλιστων

αυτοκινήτων. Ήδη δε άρχισε ο εντοπισμός των ανασφάλιστων αυτοκινήτων και η εφαρμογή των όσων προβλέπει ο νόμος για τους κυρίους ή κατόχους αυτών.

Η πραγματοποίηση δε των ηλεκτρονικών διασταυρώσεων και ο εντοπισμός των ανασφάλιστων αυτοκινήτων θα έχει θετική επίδραση στον Κρατικό Προϋπολογισμό, στον οποίο έχει εγγραφεί πρόβλεψη για είσπραξη δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ μέσω των παραβόλων και των προστίμων και θα συντελέσει, σε μέγιστο βαθμό, στον περιορισμό του αριθμού των κυκλοφορούντων ανασφάλιστων αυτοκινήτων. Ο περιορισμός δε αυτός θα έχει θετικότερη επίδραση στους δικαιούχους αποζημίωσης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, δεδομένου ότι θα μπορούν να ικανοποιήσουν τις αξιώσεις αποζημίωσής τους από φερέγγυες ασφαλιστικές εταιρίες. Επιπροσθέτως θα ενισχύσει σημαντικά την περιουσία του αναφερθησόμενου παρακάτω Επικουρικού Κεφαλαίου για να μπορεί να επιτελέσει τον αναφερθησόμενο επίσης παρακάτω σκοπό του, δεδομένου ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις, που αποτελούν τα μέλη αυτού, εισφέρουν για την εκπλήρωση του σκοπού του τα αναφερθησόμενα παρακάτω ποσά. Συνεπώς, αποτελούν επιτακτική ανάγκη η εντατικοποίηση των ηλεκτρονικών διασταυρώσεων και η πιστή τήρηση του παραπάνω νόμου και της Υπουργικής Απόφασης.

β) Ευθύνη Επικουρικού Κεφαλαίου.

1. Με το Ν. 489/1976 (άρθρο 16) έχει συσταθεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων» και συντεταγμένα «ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ», το οποίο τελεί υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Κράτους (του αρμόδιου Υπουργού).

Μέλη του Επικουρικού Κεφαλαίου καθίστανται υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων κ.λπ. (άρθρο 18).

Σκοπός του Επικουρικού Κεφαλαίου είναι η καταβολή ασφαλιστικής αποζημίωσης για αστική ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα (άρθρο 17).

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 1, εδ. α' έως ε' του ίδιου νόμου, το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι υποχρεωμένο να καταβάλει στα πρόσωπα που ζημιώθηκαν αποζημίωση λόγω θανάτωσης, σωματικών βλαβών ή υλικών ζημιών από αυτοκινητιστικά ατυχήματα στις παρακάτω, μεταξύ άλλων, περιπτώσεις:

α) Όταν αυτός που υπέχει ευθύνη παραμένει άγνωστος. Στην περίπτωση αυτή, όμως, δεν υπάρχει υποχρέωση αποζημίωσης λόγω υλικών ζημιών, εκτός αν προκλήθηκαν συγχρόνως και σωματικές βλάβες που απαιτούν νοσοκομειακή περίθαλψη, εφόσον έχει επιληφθεί αστυνομική αρχή και η περίθαλψη αυτή διήρκησε τουλάχιστον για χρονικό διάστημα πέντε ημερών σε δημόσιο νοσοκομείο ή ιδιωτικό θεραπευτήριο.

β) Όταν το ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο ως προς το οποίο δεν έχει εκπληρωθεί η κατά το άρθρο 2 του παραπάνω νόμου υποχρέωση, δηλαδή ήταν ανασφάλιστο. Στην περίπτωση αυτή εξαιρούνται τα πρόσωπα της υποχρέωσης που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον το Επικουρικό Κεφάλαιο αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο.

γ) Όταν το ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο οδηγούμενο από πρόσωπο που προκάλεσε από πρόθεση ατύχημα. Να σημειωθεί, ότι η περίπτωση αυτή ισχύει και για ασφαλισμένα αυτοκίνητα αφού το ατύχημα που προήλθε από ασφαλισμένο αυτοκίνητο οδηγούμενο από πρόσωπο που προκάλεσε από πρόθεση το ατύχημα εξαιρείται της ασφαλιστικής κάλυψης.

Η διάταξη όμως αυτή που προστάτευε επαρκέστατα τους δικαιούχους αποζημίωσης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα καταργήθηκε με τη διάταξη του άρθρου τέταρτου εδ. α' του Ν. 4092/2012.

δ) Όταν ο ασφαλιστής πτώχευσε ή η σε βάρος του εκτέλεση επέβη άκαρπη ή ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας ασφαλιστικής επιχείρησης ένεκα παράβασης νόμου.

ε) Όταν το ατύχημα προήλθε από ορισμένους τύπους οχημάτων ή ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας και των οποίων η ευθύνη δεν είχε καλυφθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 του παραπάνω νόμου.

Η αποζημίωση που σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 2 του ίδιου νόμου υποχρεούται να καταβάλει το Επικουρικό Κεφάλαιο δεν μπορεί να υπερβεί τα κατώτατα όρια των ασφαλιστικών ποσών, όπως προσδιορίστηκαν παραπάνω, του χρόνου του ατυχήματος, ενώ οι τόκοι που κατά τις προαναφερθείσες περιπτώσεις υποχρεούται να καταβάλει το Επικουρικό Κεφάλαιο υπολογίζονται με επιτόκιο 6% ετησίως, το οποίο με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Ανάπτυξης που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να μεταβάλλεται.

Η παραπάνω όμως διάταξη, που προστάτευε επαρκέστατα τους δικαιούχους αποζημίωσης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, τροποποιήθηκε με το τέταρτο άρθρο εδ. γ' του Ν. 4092/2012, που άρχισε να ισχύει από την 8/11/2012, ήτοι από τη δημοσίευση του νόμου αυτού στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Όπως δε, θα εκτεθεί παρακάτω η προαναφερθείσα τροποποίηση κατέστησε δυσμενέστατη τη θέση κυρίως των δικαιούχων αποζημίωσης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα καθώς και των υποχρέων αυτής στις περιπτώσεις που το ζημιόγONO αυτοκίνητο ήταν ασφαλισμένο σε ασφαλιστική επιχείρηση της οποίας ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας της μετά την επέλευση του αυτοκινητιστικού ατυχήματος.

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 3 του παραπάνω νόμου το ζημιωθέν πρόσωπο έχει ίδια αξίωση κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου, όχι, όμως, και κατά των μελών αυτού, ενώ σύμφωνα με την παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, το Επικουρικό Κεφάλαιο με την καταβολή της αποζημίωσης υποκαθίσταται σε όλα τα εξαιτίας του ατυχήματος δικαιώματα του προσώπου που ζημιώθηκε, έναντι του υποχρέου προς αποζημίωση ή του ασφαλιστή αυτού. Το Επικουρικό Κεφάλαιο δηλαδή, μετά την καταβολή της αποζημίωσης έχει δικαίωμα να στραφεί αναγωγικά κατά του υποχρέου προς αποζημίωση και να απαιτήσει από αυτόν ό,τι κατέβαλε ως αποζημίωση στο ζημιωθέν πρόσωπο. Να σημειωθεί, όμως, ότι το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει το προαναφερθέν δικαίωμα μόνο στις περιπτώσεις που το ζημιόγONO αυτοκίνητο ήταν ανασφάλιστο ή ο οδηγός του προκάλεσε το ατύχημα από πρόθεση ή συντρέχει η περίπτωση του άρθρου 19 παρ. 1 εδ. ε' του παραπάνω νόμου.

Για την εκπλήρωση του σκοπού του Επικουρικού Κεφαλαίου επιβάλλεται στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, που αποτελούν τα μέλη του, εισφορά υπέρ αυτού, η οποία καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, υπολογιζόμενη σε ποσοστό επί τοις εκατό που δεν μπορεί να υπερβαίνει το 5% των καθαρών ασφαλίσεων του κλάδου αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκίνητα-οχήματα. Η εισφορά αυτή βαρύνει κατά 70% τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και κατά 30% τους ασφαλισμένους (άρθρο 20).

Να σημειωθεί, ότι με το εδ. γ' του άρθρου τέταρτου του Ν. 4092/2012 η παραπάνω εισφορά καθορίστηκε σε ποσοστό 6% επί των ακαθάριστων εγγεγραμμένων ασφαλίσεων.

2. Όπως προανέφερα, με το τέταρτο άρθρο εδ. γ' του Ν. 4092/2012, που ισχύει από 8/11/2012, τροποποιήθηκε η παράγραφος 2 του άρθρου 19 του Ν.489/1976 προκαλώντας τεράστια προβλήματα, κυρίως, στους δικαιούχους αποζημίωσης από ατυχήματα που προκλήθηκαν από ανασφάλιστα αυτοκίνητα ή αυτοκίνητα που ήταν ασφαλισμένα σε ασφαλιστικές εταιρίες των οποίων ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας, μετά την επέλευση του ατυχήματος, καθώς και στους δικαιούχους αποζημίωσης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα που προκλήθηκαν από αυτοκίνητα, ασφαλισμένα ή όχι, ο οδηγός των οποίων όμως προκάλεσε το ατύχημα από πρόθεση.

Πιο συγκεκριμένα, οι κυριότερες μεταβολές που επήλθαν στο Ν. 489/1976 με την προαναφερθείσα τροποποίηση είναι οι εξής:

I) Με το εδ. α' του τέταρτου άρθρου του νόμου αυτού, καταργήθηκε, όπως προαναφέρθηκε, το εδ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 19 του Ν. 489/1976 και τα εδάφια δ' και ε' αναριθμήθηκαν σε γ' και δ' αντίστοιχα.

II) Με το εδ. γ' του ίδιου άρθρου του ίδιου νόμου, η παρ. 2 του Ν. 489/1976 αντικαταστάθηκε ως εξής:

«2. Η αποζημίωση που καταβάλλει το Επικουρικό Κεφάλαιο για χρηματικές ικανοποιήσεις λόγω ψυχικής οδύνης δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των 6.000 ευρώ για κάθε δικαιούχο. Η αποζημίωση για τα εδάφια α' και β' της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου δεν

μπορεί να υπερβεί τα κατά το άρθρο 6 παράγραφος 5 κατώτατα όρια ασφαλιστικών ποσών του χρόνου του ατυχήματος.

Στις περιπτώσεις του εδαφίου γ' της προηγούμενης παραγράφου το συνολικό ποσόν για την αποζημίωση καταβάλλεται σύμφωνα με τα ακόλουθα:

α) για αποζημίωση ύψους έως 4.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 90% αυτής,

β) για αποζημίωση ύψους από 4.001 έως 10.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 87,5% αυτής, με κατώτατο όριο 3.600 ευρώ,

γ) για αποζημίωση ύψους από 10.001 έως 30.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 85% αυτής, με κατώτατο όριο 8.750 ευρώ,

δ) για αποζημίωση ύψους από 30.001 έως 60.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 80% αυτής, με κατώτατο όριο 25.000 ευρώ,

ε) για αποζημίωση ύψους από 60.001 έως 100.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 70% αυτής, με κατώτατο όριο 48.000 ευρώ,

στ) για αποζημιώσεις το ύψος των οποίων υπερβαίνει τις 100.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο με το 70% αυτής, με ανώτατο όριο τις 100.000 ευρώ.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο υποχρεούται στην καταβολή αποζημίωσης και πέραν των 100.000 ευρώ σε πρόσωπα που ζημιώθηκαν με αναπηρία, η φύση και ο βαθμός της οποίας, καθώς και το ύψος αποζημίωσης, θα οριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, που εκδίδεται μετά από γνώμη του Κέντρου Πιστοποίησης Αναπηρίας (ΚΕΠΑ). Η ανωτέρω γνώμη διατυπώνεται εντός 30 ημερών από την περιέλευση στο ΚΕΠΑ του σχετικού αιτήματος του Υπουργού Οικονομικών. Σε περίπτωση άπρακτης της προθεσμίας των 30 ημερών, η Κοινή Υπουργική Απόφαση εκδίδεται χωρίς τη γνώμη αυτή.

Η ρύθμιση της παρούσας παραγράφου καταλαμβάνει και τις ήδη γεγεννημένες αξιώσεις κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου, χωρίς πάντως να θίγει αξιώσεις που έχουν επιδικαστεί με οριστική δικαστική απόφαση.

Οι δικαιούχοι αποζημίωσης δύνανται να διεκδικήσουν το υπόλοιπο ποσόν της ζημίας από την κοινή εκκαθάριση.

Οι τόκοι που στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου υποχρεούται να καταβάλει το Επικουρικό Κεφάλαιο υπολογίζονται σε κάθε περίπτωση με επιτόκιο έξι τοις εκατό (6%) ετησίως...».

Από τα προαναφερθέντα καθίσταται φανερό ότι οι παραπάνω μεταβολές που επέφερε ο Ν. 4092/2012 στον Ν. 489/1976 καταστρατηγούν τα δικαιώματα των παρακάτω πολιτών:

α) Των δικαιούχων αποζημίωσης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα και των μελών των οικογενειών αυτών στις εξής περιπτώσεις:

α1) Στην περίπτωση που ο οδηγός του ζημιογόνου αυτοκινήτου, είτε ασφαλισμένου είτε ανασφάλιστου, προκάλεσε το ατύχημα από πρόθεση. Στην περίπτωση, μάλιστα, αυτή το Επικουρικό Κεφάλαιο δεν έχει απολύτως καμία ευθύνη.

α2) Στις περιπτώσεις που το ζημιογόνο αυτοκίνητο ήταν ανασφάλιστο κατά τον χρόνο του ατυχήματος ή ήταν ασφαλισμένο σε ασφαλιστική επιχείρηση της οποίας η άδεια λειτουργίας ανακλήθηκε μετά το ατύχημα ή συντρέχει η περίπτωση του εδ. δ' (μετά την αναίτησή του) της παρ. 1 του άρθρου 19 του Ν. 489/76.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις η ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου για καταβολή χρηματικής ικανοποίησης, λόγω ψυχικής οδύνης ή ηθικής βλάβης περιορίζεται στο ποσό των 6.000 ευρώ σε κάθε δικαιούχο, ενώ στην περίπτωση ασφαλισμένου ζημιογόνου αυτοκινήτου που η άδεια λειτουργίας της ασφαλιστικής επιχείρησης στην οποία ήταν ασφαλισμένο μετά το ατύχημα η ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου για καταβολή αποζημίωσης υλικών ζημιών περιορίζεται σημαντικότερα στα ποσά που προαναφέρθηκαν.

β) Των υπόχρεων αποζημίωσης από τροχαία ατυχήματα, τα αυτοκίνητα των οποίων ήταν μεν ασφαλισμένα, πλην όμως ανακλήθηκε η άδεια των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, στα οποία ήταν ασφαλισμένα, μετά την επέλευση του ατυχήματος.

Όπως είναι ευνόητο, από τους προαναφερθέντες περιορισμούς της ευθύνης του Επικουρικού Κεφαλαίου θίγονται υπέρμετρα τα δικαιώματα τόσο των υπόχρεων αποζημίωσης, στην περίπτωση που το ζημιογόνο αυτοκίνητο ήταν ασφαλισμένο και ανακλήθηκε η άδεια της ασφαλιστικής τους εταιρίας μετά το ατύχημα, αφού κινδυνεύουν να χάσουν ακόμη και ολόκληρη την περιουσία τους, δεδομένου ότι ευθύνονται για το επιπλέον του καλυπτόμενου από το Επικουρικό Κεφάλαιο ποσό αποζημίωσης όσο και το κυριότερο, των δικαιούχων αποζημίωσης αφού θα αδυνατούν πλέον να ικανοποιήσουν κατά μεγάλο μέρος τις αξιώσεις τους δεδομένου ότι θα πρέπει να επιδιώκουν την είσπραξη των μη καλυπτόμενων από το Επικουρικό Κεφάλαιο ποσών αυτών (των αξιώσεων) από τους υπαίτιους του ατυχήματος που τις περισσότερες φορές στερούνται περιουσίας ή αυτή είναι ανεπαρκής και είναι έτσι αφερέγγυοι.

Στο σημείο, όμως, αυτό θα πρέπει να τονιστεί με επίταση ότι πολλοί δικαιούχοι αποζημίωσης δικαιούνται αυτή (την αποζημίωση) είτε λόγω βαρύτατων τραυματισμών τους είτε λόγω θανάτου προσφιλών τους προσώπων και, συνεπώς, η αδυναμία είσπραξης από μέρους τους ολόκληρης της αποζημίωσης που δικαιούνται επιτείνει τα τεράστια οικονομικά, κοινωνικά και ψυχολογικά προβλήματα που τους προκάλεσαν τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

3. Από την αιτιολογική έκθεση του Ν. 4092/2012 προκύπτει ότι οι προαναφερθέντες αποκλεισμοί και περιορισμοί της ευθύνης του Επικουρικού Κεφαλαίου προβλέφθηκαν για να εξασφαλίσει αυτό τη βιωσιμότητά του δεδομένου ότι παρουσιάζει έλλειμμα επτακοσίω εκατομμυρίων (700.000.000) ευρώ και λήφθηκαν αυτοί (οι περιορισμοί) κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης που περνά η Χώρα μας, αλλά και της οικονομικής κρίσης του ίδιου του Επικουρικού Κεφαλαίου.

Πολλές από τις προαναφερθείσες μεταβολές που επέφερε ο Ν. 4092/2012 στον Ν. 489/1976 (περιορισμοί της ευθύνης του Επικουρικού Κεφαλαίου) ως προς τις χρηματικές ικανοποιήσεις, λόγω ψυχικής οδύνης και ηθικής βλάβης και ως προς τις αποζημιώσεις για υλικές ζημιές, αναδρομική ισχύ των παραπάνω μεταβολών αφού καταλαμβάνουν και γεγεννημένες κατά το χρόνο της δημοσίευσής τους αξιώσεις κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου, το ύψος του επιτοκίου 6% ετησίως για τους τόκους που οφείλει το Επικουρικό Κεφάλαιο κ.α., έχουν κριθεί, με πληθώρα αποφάσεων κατώτερων και ανώτερων δικαστηρίων, καθώς και με την υπ' αριθμ. 1025/2015 απόφαση του Δ' Τμήματος του Αρείου Πάγου, ως ανίσχυρες δεδομένου ότι έρχονται σε αντίθεση μεταξύ άλλων, προς το άρθρο 1 του Πρώτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ, την παράγραφο 4 του άρθρου της δεύτερης Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ και του άρθρου 4 παρ. 1 του Συντάγματος.

Κρίθηκε δε, επίσης, ότι οι σημαντικοί περιορισμοί της ευθύνης του Επικουρικού Κεφαλαίου είναι αντίθετοι και προς την αρχή της αναλογικότητας (άρθρο 25 παρ. 1 εδ. δ' του Συντάγματος), γιατί η παρέμβαση αυτή του νομοθέτη δεν είναι πρόσφορη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, ήτοι για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του Επικουρικού Κεφαλαίου, αλλά ούτε και αναγκαία για την επίτευξη του σκοπού, αφού θα μπορούσε να επιτευχθεί το αποτέλεσμα αυτό με ηπιότερο τρόπο, είτε με το να προβλεφθεί μια έκτακτη επιδότησή του από τον Κρατικό Προϋπολογισμό είτε με το να υποχρεωθεί αυτό να εξυγιάνει τα οικονομικά του, μέσω της αύξησης των εσόδων του και του περιορισμού των λειτουργικών του δαπανών.

Θα πρέπει, όμως, να σημειωθεί ότι το προαναφερθέν νομικό ζήτημα εξακολουθεί να είναι σε εκκρεμότητα, αφού το Δ' Τμήμα του Αρείου Πάγου, που με την παραπάνω υπ' αριθμ. 1025/2015 απόφασή του αρνήθηκε μεν κατά πλειοψηφία (τέσσερα προς ένα) να εφαρμόσει τις παραπάνω διατάξεις του Ν. 4092/2012 ως αντισυνταγματικές, πλην όμως ήταν υποχρεωμένο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 100 παρ. 5 του Συντάγματος, να παραπέμψει υποχρεωτικά και πράγματι παρέπεμψε με την ίδια απόφαση το ζήτημα στην Τακτική Ολομέλεια του Αρείου Πάγου, στην οποία και εκκρεμεί η εκδίκασή του.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, και ανεξάρτητα από την έκβαση της δίκης για το παραπάνω ζήτημα ενώπιον της Ολομέλειας του Αρείου Πάγου έχει υποχρέωση η Ελληνική Πολιτεία, κυρίως έναντι των θυμάτων των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων και των μελών των οικογενειών τους, σε εποχή μάλιστα οικονομικής κρίσης, της οποίας οι συνέπειες των ατυχημάτων (οικονομικές, κοινωνικές, ψυχολογικές) γι' αυτά είναι ακόμη πιο τραγικές, να προβεί άμεσα σε νομοθετική ρύθμιση, με την

οποία να καταργήσει τις προαναφερθείσες διατάξεις του Ν. 4092/2012 και να επαναφέρει σε ισχύ τις τροποποιηθείσες με τον ίδιο νόμο διατάξεις του άρθρου 19 του Ν. 489/1976.

Άλλωστε για τη νομοθετική ρύθμιση με το προαναφερθέν περιεχόμενο συνηγορούν επιπρόσθετα και τα εξής: α) Ευθύνη για τη δεινή οικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκεται το Επικουρικό Κεφάλαιο έχουν τόσο το ίδιο, το οποίο δεν μερίμνησε έγκαιρα να εξυγιάνει τα οικονομικά του κατά τα προαναφερθέντα μέσω της αύξησης των εσόδων του και του περιορισμού των λειτουργικών του δαπανών, όσο και η Ελληνική Πολιτεία δεδομένου ότι: α1) Μέχρι πριν λίγο καιρό δεν ασκούσε επαρκή έλεγχο στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να πτωχεύσουν πολλές από αυτές, να ανακληθεί η άδειά τους και να επιβαρυνθεί το Επικουρικό Κεφάλαιο με εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ για οφειλόμενες από τις ίδιες αποζημιώσεις μια και υποκαταστάθηκε εκ του νόμου αυτό (το Επικουρικό Κεφάλαιο) στις υποχρεώσεις τους και α2) λόγω προφανούς δικής της ολιγωρίας δεν θεσμοθέτησε έγκαιρα την ηλεκτρονική διασταύρωση κυκλοφορούντων και ασφαλισμένων αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτός, για μεγάλο χρονικό διάστημα, ο εντοπισμός των ανασφάλιστων αυτοκινήτων και αφετέρου να μην τα ασφαλίζουν οι κύριοι και κάτοχοι αυτών και να χάνει το Επικουρικό Κεφάλαιο σημαντικότερα χρηματικά ποσά, τα οποία θα εισέπραττε από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις – μέλη του, μέσω των προαναφερθεισών και καταβαλλομένων από αυτές εισφορών επί των ασφαλίσεων. β) Στις περιπτώσεις αυτοκινητιστικών ατυχημάτων στα οποία τα εμπλεκόμενα οχήματα ήταν ασφαλισμένα και μετά την επέλευση του ατυχήματος ανακλήθηκε η άδεια της ασφαλιστικής επιχείρησης, τόσο ο δικαιούχος της αποζημίωσης όσο και ο υπόχρεος αυτής και κάτοχος του ζημιογόνου αυτοκινήτου έχουν εισφέρει μέχρι τον χρόνο του ατυχήματος στο Επικουρικό Κεφάλαιο σημαντικότερα χρηματικά ποσά μέσω των προαναφερθεισών εισφορών τους, που υπολογίζονται επί των καθαρών ασφαλίσεων. Συνεπώς, στις παραπάνω περιπτώσεις ο περιορισμός της ευθύνης του Επικουρικού Κεφαλαίου είναι καταφανώς άδικος και αντίθετος στην καλή πίστη, τα συναλλακτικά ήθη και τον κοινωνικό και οικονομικό σκοπό του Επικουρικού Κεφαλαίου και επιφέρει αδικαιολόγητα τεράστιες ζημιές στους δικαιούχους της αποζημίωσης και τους υπόχρεους αυτούς.

IV. Οι ανωτέρω Εισηγήσεις έγιναν δεκτές, κατά πλειοψηφία, κατά τη συνεδρίαση της 4^{ης} Αυγούστου 2016 και συναπαρτίζουν την Έκθεση της Επιτροπής, η οποία υποβάλλεται προς την Ολομέλεια της Βουλής.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2016

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ

Ο Α΄ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (ΜΑΝΟΣ) ΚΟΝΣΟΛΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΥΣΗΣ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΤΑΣΣΟΣ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ**