



ΗΜΕΡΙΔΑ

Πολιτεία & Πολίτες: Συνέργεια για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων

Τρίτη 21 Μαρτίου 2017, 09:00 - 14:00
Αμφιθέατρο Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Με μεγάλη επιτυχία ολοκληρώθηκε την Τρίτη 21 Μαρτίου 2017 η Ημερίδα με θέμα «Πολιτεία και Πολίτες: συνέργεια για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων» που διοργάνωσε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς», σε συνεργασία με το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.), υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων και δράσεων για τη 10^η Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας του Ινστιτούτου.

Παρουσία επισήμων και πλήθος κόσμου, την Ημερίδα τίμησαν κυβερνητικοί εκπρόσωποι, εκπρόσωποι των Αρχών και θεσμικών φορέων που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια στη χώρα μας, ενώ πραγματοποιήθηκαν ομιλίες και παρεμβάσεις σχετικά με το ρόλο της αστυνόμευσης και των ελέγχων στην πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων, την υπεύθυνη οδήγηση και συμμόρφωση των οδηγών με τον Κ.Ο.Κ. και την αποτελεσματικότητα προστίμων και εναλλακτικών ποινών στη συνέτιση των παραβατών.

Την ημερίδα συντόνισε ο Πρόεδρος του Πανεπιστημιακού Πάρκου Πατρών και Αντιπρόεδρος του Ι.Ο.ΑΣ., καθηγητής κ. **Βασίλης Αναστασόπουλος**, ο οποίος άνοιξε τις εργασίες της καλωσορίζοντας τους αξιωματούχους και το κοινό που γέμισε Αμφιθέατρο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και εν συνεχεία ο κος Αναστασόπουλος παρουσίασε το πρόγραμμα δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης στην Αττική και σε όλη τη χώρα που υλοποίησε το Ι.Ο.ΑΣ. με αφορμή τη 10^η Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας με κεντρικό μήνυμα «Υπεύθυνη οδήγηση σημαίνει σεβασμός στη ζωή!».

Εξαιρώντας τη σημασία της Ημερίδας, ο κ. Αναστασόπουλος ανέφερε πως στόχος της εκδήλωσης είναι η ευαισθητοποίηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, αλλά και των βασικών διαμορφωτών γνώμης, στην ανάγκη μίας συστηματικής και αποτελεσματικής αντιμετώπισης του προβλήματος των τροχαίων

συγκρούσεων στη χώρα μας, προκειμένου να επιτευχθεί δραστική μείωση στο θλιβερό κόστος σε ανθρώπινες ζωές.

Η Πρόεδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς», κυρία Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά ευχαρίστησε με θέρμη τους θεσμικούς εκπροσώπους και τους ομιλητές που αποδέχτηκαν την πρόσκληση του Ινστιτούτου καθώς και τους υποστηρικτές της 10^{ης} Πανελλαδικής Εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας, ενός θεσμού ο οποίος συμβάλλει όσο λίγοι στη διαρκή και σωστή ενημέρωση των πολιτών για την πρόληψη των τροχαίων δυστυχημάτων, που αποτελούν μάστιγα για την κοινωνία μας.

«Το Ι.Ο.ΑΣ. έδωσε φέτος προτεραιότητα στην ενίσχυση της κυκλοφοριακής αγωγής, της υπεύθυνης οδήγησης και της ευγένειας στους ελληνικούς δρόμους, μέσα από πρωτοβουλίες για την εκπαίδευση και την ευαισθητοποίηση στην οδική ασφάλεια όλων των χρηστών του οδικού δικτύου: Μαθητών, γονέων, εκπαιδευτικών, πολιτών και εκπροσώπων φορέων. Και γι' αυτό είμαστε ιδιαίτερα περήφανοι και σας ευχαριστούμε που για μία ακόμη χρονιά που στηρίζετε το έργο μας και τις προσπάθειές μας», τόνισε κλείνοντας τον χαιρετισμό της η κυρία Μυλωνά.

Στη σταθερή συνεργασία και τις κοινές προσπάθειες του Ι.Ο.ΑΣ. και του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) για τη μείωση των τροχαίων συγκρούσεων στη χώρα μας αναφέρθηκε στον χαιρετισμό του ο **Αντιπρόεδρος του ΣΕΣ κ. Δημήτρης Κατσώχης**, ο οποίος υπογράμμισε πως αν και έχει σημειωθεί πρόοδος στους δείκτες της Οδικής Ασφάλειας, απαιτείται περαιτέρω βελτίωση στις υποδομές και τη νοοτροπία του Έλληνα οδηγού.

Στο βήμα ανέβηκε έπειτα ο **Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Μαυραγάνης**, ο οποίος τίμησε την εκδήλωση με την παρουσία του, εκπροσωπώντας την ηγεσία του Υπουργείου. Χαιρετισμό και ευχές για την επιτυχία των εκδηλώσεων του Ι.Ο.ΑΣ. απέστειλε ο **Γενικός Γραμματέας Προστασίας του Πολίτη, κ. Δ. Αναγνωστάκης** ο οποίος δεν παρέστη λόγω έκτακτης υποχρέωσης.

Στον χαιρετισμό του ο κ. Μαυραγάνης υπογράμμισε τη σημασία μιας ολιστικής προσέγγισης για τον περιορισμό του βαρύτατου ανθρώπινου, κοινωνικού και οικονομικού κόστους από τα τροχαία δυστυχήματα, που δεν θα περιορίζεται στην αστυνόμευση αλλά θα δίνει έμφαση στην παιδεία, την ενημέρωση, την ευαισθητοποίηση πολιτών αλλά και σε αναμορφωτικά μέτρα με στόχο την καλλιέργεια συνείδησης στους παραβάτες. Συγκεκριμένα, ο υφυπουργός ανακοίνωσε πως το υπουργείο εξετάζει την υιοθέτηση βιωματικών ποινών σε όσους προκαλούν σοβαρά τροχαία ατυχήματα, όπως υπηρεσίες σε νοσηλευτικά ιδρύματα. «Με αυτόν τον τρόπο, ο παραβάτης θα συνειδητοποιεί τι προκάλεσε, θα παραδειγματίζεται», υποστήριξε ο κ. Μαυραγάνης, σημειώνοντας, ωστόσο, πως ύψιστη προτεραιότητα για τη μείωση των τροχαίων αποτελεί η κατάλληλη ενημέρωση και παιδεία.

Ο υφυπουργός Μεταφορών αναφέρθηκε στην έλλειψη καμερών παρακολούθησης ταχύτητας στις εθνικές οδούς, λόγω έλλειψης διαθέσιμων κονδυλίων, ζητώντας τη συνδρομή των εταιρειών παραχώρησης. Εντυπωσιασμένος δήλωσε ο Υφυπουργός από την εμπειρία του στους μοναδικούς στην Ελλάδα προσομοιωτές επικίνδυνων συνθηκών

της Κινητής Μονάδας (Mobile NEST) του Ι.Ο.ΑΣ. και επανέλαβε την ανάγκη η Πολιτεία να αναπτύξει συνέργειες με φορείς, όπως το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», που παράγουν σημαντικό και ουσιαστικό έργο στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας.

Το πρώτο σκέλος της Ημερίδας ξεκίνησε με την ομιλία του **κ. Αργύρη Περουλάκη, Αναπληρωτή Επικεφαλής της Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα**, με θέμα «Η Οδική Ασφάλεια στην Ευρώπη». Κατά την εισήγησή του, παρουσίασε έναν χάρτη των τροχαίων συγκρούσεων σε Ελλάδα και Ευρώπη, εστιάζοντας στη θεαματική πρόοδο που έχει επιτευχθεί στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια στον τομέα της οδικής ασφάλειας αλλά και στα σημεία όπου η Ελλάδα υστερεί σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε ο κ. Περουλάκης, τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν «την πρώτη αιτία θανάτου, παγκοσμίως, σε ηλικίες μεταξύ 15-29 ετών, τη δεύτερη μεταξύ 5-14 ετών και την τρίτη μεταξύ 30-44 ετών» τονίζοντας πως επιδίωξη της ΕΕ είναι η μείωση των θανάτων από τροχαία κατά 50% έως το 2020. Σε ό,τι αφορά το διάστημα 2005-2014, ο αριθμός των τροχαίων θανάτων στην ΕΕ μειώθηκε περισσότερο από 50% σε άτομα 10-34 χρονών και αυξήθηκε για τους ηλικιωμένους άνω των 85 ετών.

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, δύο άνθρωποι χάνουν κάθε μέρα τη ζωή τους στον δρόμο και τρεις μένουν με μόνιμη αναπηρία. Την περίοδο 2004-2014, 14.665 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στον δρόμο και 19.164 τραυματίστηκαν σοβαρά. Σε ό,τι αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των τροχαίων δυστυχημάτων, «το παγκόσμιο κόστος των τροχαίων υπολογίζεται σε περίπου 518 δισεκατομμύρια δολάρια (WHO). Στην Ευρώπη για κάθε ένα άτομο που σκοτώνεται επτά άτομα θα χρειαστούν ιατρική φροντίδα (EU) ενώ στην Ελλάδα το ετήσιο εθνικό κόστος των τροχαίων δυστυχημάτων εκτιμάται μεταξύ 1,5 και 4,% του ΑΕΠ~ 3,41 δισ. ευρώ (HITE)».

Όπως επεσήμανε ο κ. Περουλάκης, τα προβλήματα στον τομέα της οδικής ασφάλειας είναι κοινά σε όλες τις χώρες της ΕΕ, γι' αυτό και η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να βοηθήσει τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών να συνεργάζονται μεταξύ τους και να ανταλλάσσουν στοιχεία και τεχνογνωσία. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, συμπλήρωσε, θα επιδιωχθεί η λήψη των εξής μέτρων: εθνική συνεργασία, ανταλλαγή υποδειγματικών πρακτικών, έρευνα και μελέτες, εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού και, σε ορισμένες περιπτώσεις, θέσπιση ρυθμίσεων.

Ακολούθησε η ομιλία της κυρίας **Graziella Jost (Γκρατσιέλα Γιουστ)**, από τη **Διεύθυνση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας των Μεταφορών (ETSC)**, με θέμα «How enforcement can save lives - Πώς η αστυνόμευση μπορεί να σώσει ζωές». Κατά την ομιλία της, αναφέρθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών ως φορέα, τους Οργανισμούς - Μέλη του, τη δράση και τους στόχους του. Επεσήμανε ως τρόπους αντιμετώπισης των τροχαίων συγκρούσεων τη συστηματική παρέμβαση στο οδικό δίκτυο με σκοπό να γίνει ηπίοτερο («αυτο-επιβαλλόμενοι», «αυτο-επεξηγηματικοί» και «συγχωρητικοί» δρόμοι), την ενίσχυση της αστυνόμευσης και την επιβολή

προστίμων ανάλογα με την παράβαση και αντιστρόφως ανάλογα με τους ελέγχους. Επιλέγοντας το παράδειγμα της Γαλλίας, αναφέρθηκε στην αποτελεσματικότητα που είχε η ενίσχυση της αστυνόμευσης στους δρόμους της χώρας αυτής (θεαματικά αποτελέσματα και ευρεία αποδοχή από τους πολίτες).

Σχολιάζοντας την ανακοίνωση της πρόθεσης της ελληνικής κυβέρνησης να μειώσει τα πρόστιμα του Κ.Ο.Κ., η κυρία Jost τόνισε ότι, από μόνη της, η μείωση των προστίμων δεν θα έχει θετικό αποτέλεσμα: «Θα περάσει στην κοινωνία το μήνυμα πως η παραβατική συμπεριφορά έχει λιγότερες επιπτώσεις οπότε θα αυξηθούν τα τροχαία δυστυχήματα. Προτείνουμε να προχωρήσετε σε μείωση των προστίμων μόνο αν τα συνδυάσετε με αύξηση της αστυνόμευσης, πόντους αφαίρεσης διπλώματος, κάμερες καταγραφής παραβάσεων, επικοινωνία ότι η επιβολή του νόμου σώζει ζωές, ότι τα χρήματα από τα πρόστιμα επενδύονται στην οδική ασφάλεια, βελτίωση του οδικού δικτύου και εφαρμογή συνολικού σχεδιασμού για την οδική ασφάλεια».

Μετά την ολοκλήρωση της εισήγησής της, η κυρία Jost δήλωσε: «Είναι τιμή μου να βρίσκομαι σήμερα στην Αθήνα κατόπιν πρόσκλησης από το Ι.Ο.ΑΣ. 'Πάνος Μυλωνάς'. Μένω έκπληκτη και είμαι ευγνώμων για την ανταπόκριση του ελληνικού λαού και των αρχών στο προσφυγικό ζήτημα, εν μέσω μάλιστα της οικονομικής κρίσης. Δυστυχώς, αντίστοιχα θα πρέπει να αυξηθεί η ανταπόκριση όλων στο εξίσου φλέγον ζήτημα της οδικής ασφάλειας που αποτελεί ζήτημα ανθρωπιστικής κρίσης. Μόνο με την παράλληλη ενίσχυση της αστυνόμευσης μπορεί η μείωση του κόστους των προστίμων να οδηγήσει σε βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας».

Ο επόμενος εισηγητής **κ. Γιάννης Αλεξάκης, από τη Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**, πραγματοποίησε ομιλία με τίτλο «Αναμόρφωση του Κ.Ο.Κ. και η προστασία της ζωής στο δρόμο». Ο κ. Αλεξάκης αναφέρθηκε σε δεδομένα που αφορούν στον Κ.Ο.Κ., τι ακριβώς συνιστά (προϊόν διαβούλευσης, επιστημονικά άρτιος, σταθερός στο χρόνο με λιγοστές τροποποιήσεις) και πώς επιδρά στη μείωση της παραβατικότητας στο δρόμο. Συγκεκριμένα, αναφέρθηκε στη θεαματική αύξηση που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια στη χρήση ζώνης/κράνους και στη σημαντική μείωση στις παραβάσεις υπέρβασης ορίου κατανάλωσης αλκοόλ, ταχύτητας, παραβίασης φωτεινού σηματοδότη και STOP.

Στη συνέχεια ο κ. Αλεξάκης ανέτρεξε στους τρόπους με τους οποίους συμβάλλει ο Κ.Ο.Κ. στην επιτήρηση των κανόνων οδικής ασφάλειας (φόβος σύλληψης/επιβολής προστίμου) και στην αποτελεσματικότητά του (σε μικρό βαθμό οι παραβάτες υφίστανται πράγματι τις κυρώσεις), τονίζοντας πως η αποτρεπτική επίδραση του Κ.Ο.Κ. μεταβάλλεται ανάλογα με τα επίπεδα προστίμων και ελέγχων (αντιστρόφως ανάλογα). Καταλήγοντας, επισήμανε τα αδύναμα σημεία του Κ.Ο.Κ. (είσπραξη και βιώσιμη διαχείριση πόρων) και τόνισε ότι, ως σύστημα, ο Κ.Ο.Κ. χρήζει συνολικής ενδυνάμωσης ώστε να καταστεί πιο ικανός στο να επηρεάζει την ανθρώπινη συμπεριφορά. Είναι απαραίτητη μια ολιστική παρέμβαση για την αντιμετώπιση των τροχαίων συγκρούσεων (κυρωτικό πλαίσιο και θεσμικό περιβάλλον, μηχανισμός επιβολής κυρώσεων, μηχανισμός αυτόματης κατανομής των πόρων), υπογράμμισε στο κλείσιμο της εισήγησής του ο κ. Αλεξάκης.

Το πρώτο σκέλος της Ημερίδας έκλεισε με την εισήγηση της **κυρίας Μαρίας Ανθούλη, από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**, η οποία μίλησε για τον «Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας στο Διευρωπαϊκό & Εθνικό οδικό δίκτυο». Η κυρία Ανθούλη παρουσίασε τις ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν στις οδικές υποδομές και την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας σε αυτές και συγκεκριμένα την προ Ζετίας σύσταση της Διεύθυνσης Ασφάλειας Οδικών Υποδομών, ενός φορέα στους επιχειρησιακούς στόχους του οποίου περιλαμβάνεται η διαδικασία του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας (Ε.Ο.Α.).

Η κυρία Ανθούλη τόνισε πως ο νέος αυτός Έλεγχος δεν αντικαθιστά τους τεχνικούς ελέγχους στα εκάστοτε έργα και υποδομές. Καταγράφοντας τις κατηγορίες έργων όπου εκπονείται ο Ε.Ο.Α. και τα στάδια μελέτης και υλοποίησης ενός οδικού έργου, η κυρία Ανθούλη επισήμανε ότι η διενέργεια του Ε.Ο.Α. συνιστάται σε όσο το δυνατόν προγενέστερο στάδιο κατασκευής του έργου, έργο που αναλαμβάνουν να φέρουν εις πέρας οι ειδικά καταρτισμένοι και πιστοποιημένοι Ελεγκτές Οδικής Ασφάλειας.

Την ολοκλήρωση των κύριων εισηγήσεων ακολούθησε η **προβολή της νέας καμπάνιας ευαισθητοποίησης του Ινστιτούτου «Πάνος Μυλωνάς»** με κεντρικό μήνυμα «Βιάζεσαι; Κι εμείς!» και θέμα την παραβίαση της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.). Την καμπάνια προλόγισε η **Υπεύθυνη Επικοινωνίας του Ι.Ο.ΑΣ. κυρία Γεωργία Αλεξοπούλου**, η οποία αναφέρθηκε στην ανάγκη να δείχνουμε όλοι καθημερινά σεβασμό στον Κ.Ο.Κ., τους υπόλοιπους χρήστες της οδού και τους ανθρώπους που σώζουν ζωές. Η νέα καμπάνια του Ι.Ο.ΑΣ. υλοποιήθηκε σε συνεργασία με την Αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα και έχει την υποστήριξη της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού Σώματος, του Ελληνικού Κέντρου Άμεσης Ανάγκης (Ε.Κ.Α.Β), και του φορέα «ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ και ΟΔΟΙ ΜΕ ΔΙΟΔΙΑ», με διακριτικό τίτλο «HELLASTRON».

Με αφορμή την προβολή της καμπάνιας, ακολούθησε σύντομη συζήτηση με θέμα «Η κρισιμότητα της άμεσης επέμβασης στη διαχείριση του Τροχαίου», με τη συμμετοχή του **Προέδρου του Ε.Κ.Α.Β, κ. Κωνσταντίνου Καρακατσιανόπουλου** και του **Αντιπύραρχου κ. Αθανάσιου Μπαλάφα, εκπροσώπου του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος**. Στις εισηγήσεις τους, τόσο ο κ. Καρακατσιανόπουλος όσο και ο κ. Μπαλάφας παρουσίασαν στο κοινό της Ημερίδας με ποιους τρόπους μπορεί κάθε πολίτης να διευκολύνει και να συνδράμει το έργο των αρμόδιων υπηρεσιών σε περίπτωση τροχαίου δυστυχήματος, υπενθυμίζοντας πως ο σεβασμός της Λ.Ε.Α. και των κανόνων άμεσης επέμβασης μπορεί κάποια μέρα να σώσει τη ζωή όλων.

Στο δεύτερο μέρος της Ημερίδας, πραγματοποιήθηκε **Στρογγυλή Τράπεζα** με θέμα «*Ο ρόλος της Αστυνόμευσης στην πρόληψη των τροχαίων*» με συντονιστή τον δημοσιογράφο **Τάκη Πουρναράκη**. Κατά γενική ομολογία οι τοποθετήσεις των μελών του πάνελ εστιάσθηκαν σε πρακτικές πτυχές του ζητήματος και παρουσίασαν εξαιρετικό ενδιαφέρον για το ακροατήριο.

Ο Πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια, **κ. Γιώργος Ουρσουζίδης** υπογράμμισε την ανάγκη εντατικοποίησης και

συστηματοποίησης της αστυνόμευσης στο εθνικό – αστικό και υπεραστικό – οδικό δίκτυο. Παρουσίασε τις βασικές αρχές του «Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας» 2011-2020 που εκπονήθηκε από το ΕΜΠ υπό την εποπτεία του καθηγητή Γ. Κανελλαΐδη και αποτελεί ως σήμερα το βασικό εργαλείο σχεδιασμού της Πολιτείας, με έμφαση στην έννοια του «Ασφαλούς Συστήματος». Προσέγγιση η οποία αποσκοπεί στη διαμόρφωση «συγχωρητικού» περιβάλλοντος με περιθώρια ασφαλείας και επιτρεπτού – μέχρι εύλογου ορίου – σφάλματος από το χρήστη του οδικού δικτύου.

Αναφέρθηκε, περαιτέρω, στην αναγκαιότητα διαβάθμισης στη διάρθρωση των ποινών του ΚΟΚ επί τη βάσει επιστημονικών κριτηρίων οδικής ασφάλειας, σημειώνοντας με έμφαση ότι δεν είναι σωστό να εξετάζεται κατάργηση στην πράξη του point system (ΣΕΣΟ). Η έννοια τις τιμωρίας του παραβάτη του ΚΟΚ είναι διττή, εμπεριέχοντας πέραν της κύρωσης και την έννοια του παραδειγματισμού. Εξ ου και πρέπει να αναθεωρηθούν πρακτικές όπως π.χ. η επιστροφή πινακίδων κυκλοφορίας σε παραβάτες ενόψει εορτών και άλλων περιστάσεων.

Συνέχισε με αναφορά στο εκτιμώμενο κόστος των οδικών ατυχημάτων το οποίο, ενδεικτικά και με αναγωγή διαθέσιμων στοιχείων από Ολλανδία και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, εκτιμάται σε περίπου 2,3 δις €. Κλείνοντας, ο κ. Ουρσουζίδης τόνισε την ανάγκη επιβολής προστίμων σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας και βάσει επικινδυνότητας παράβασης. Τόνισε, δε, πως η συνεχής κυκλοφορία των οχημάτων της Τροχαίας (ΕΛ.ΑΣ.) είναι απαραίτητη, ενώ χρειάζεται να εξορθολογιστεί η κατάσταση με τα «ονομαστικά» πρόστιμα και την αυξημένη ενίοτε επιείκεια και ελαστικότητα της Τροχαίας έναντι των παραβατών.

Κινούμενος στο ίδιο πνεύμα, ο εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης, Αστυνόμος Α' κ. **Δημήτριος Παπαγεωργίου** φώτισε χαρακτηριστικά πτυχές του δύσκολου έργου της ΕΛ.ΑΣ και της Τροχαίας ειδικότερα. Περιέγραψε, δε, πρόσθετες διαδικασίες αυτού του έργου όπως ενδεικτικά η διενέργεια ανακρίσεων και η διενέργεια προληπτικών ελέγχων, στοιχείων εξαιρετικά σημαντικών σε συνδυασμό με τη δράση της Τροχαίας επιτόπου των ατυχημάτων αφού συμβούν –για παροχή βοήθειας, ρύθμιση κυκλοφορίας, ακριβή καταγραφή συνθηκών και στοιχείων ατυχήματος ανά εμπλεκόμενο όχημα και άτομο, κλπ. Έκλεισε την ομιλία του εξειδικεύοντας πτυχές του έργου της ΕΛ.ΑΣ και της αλληλεπίδρασης με πολίτες και οδική κυκλοφορία –με χαρακτηριστικό παράδειγμα την εξυπηρέτηση πεζών.

Ο Επικεφαλής της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της HELLASTRON κ. **Βαγγέλης Καρεκλάς** επισήμανε, από την πλευρά του, την ανάγκη να αξιοποιηθούν, βάσει νομοθετικού πλαισίου και διαδικασιών, τα συστήματα καταμέτρησης ταχυτήτων στους αυτοκινητοδρόμους της χώρας όπου συχνά παρατηρούνται υπερβολικές ταχύτητες καθώς και παραβιάσεις της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης. Το φαινόμενο της υπερβολικά υψηλής ταχύτητας στους αυτοκινητοδρόμους σχετίζεται και με την απότομη εναλλαγή με τις συνθήκες του δευτερεύοντος εθνικού και επαρχιακού υπεραστικού οδικού δικτύου, με την ιδιαίτερη κατά τα φαινόμενα αναπτυσσόμενη ψυχολογία σε μερίδα των οδηγών.

Από την άλλη πλευρά, παρατηρούνται τα πρώτα ελπιδοφόρα μηνύματα ως προς την οδηγική παιδεία και συμπεριφορά των νεότερων γενεών, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την αποφυγή οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Χαρακτηριστικά, δε, προσδιόρισε τη μεγαλύτερη δυσκολία εξέλιξης του επιπέδου των χρηστών στην αδυναμία των μεγαλύτερης ηλικίας ανθρώπων να εξελίξουν τη στάση τους όπως επιτάσσουν οι πρακτικές συνθήκες.

Στη συνέχεια αναφέρθηκε στην ωρίμανση των συνθηκών για κάποια αναδιοργάνωση προστίμων του ΚΟΚ σε εύλογο ορίζοντα, με παράλληλη εξέλιξη της «τεχνικής» αστυνόμευσης με έμφαση σε σημεία παρακάμψεων και προσωρινών ρυθμίσεων κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικά, περίπου το 50% των ατυχημάτων σε αυτοκινητόδρομο αφορούν δευτερεύοντα συμβάντα επί εκτροπών. Παράλληλα, απαιτείται άμεση απλοποίηση διαδικασιών και ουσιαστική εξασφάλιση βεβαίωσης παράβασης και επίδοσης κλήσης.

Κλείνοντας, ο κ. Καρεκλάς αναφέρθηκε στις παροχές των εταιρειών λειτουργίας και συντήρησης αυτοκινητοδρόμων στην Τροχαία, τονίζοντας παράλληλα τη σύνθετη λειτουργία σε περιβάλλον όπου σε κάθε αυτοκινητόδρομο στην Ελλάδα εμπλέκονται γεωγραφικά 3 ή και 4 αστυνομικές διευθύνσεις. Αναλογιζόμενος, δε, το πραγματικό κόστος των θυμάτων οδικών ατυχημάτων, περιλαμβανομένης της απώλειας έργου, εξήρε το ρόλο του Ι.Ο.ΑΣ στην ευαισθητοποίηση του κοινού, το οποίο πρέπει να ενημερώνεται συνεχώς σε πρακτικά ζητήματα, π.χ. κρισιμότητα χρήσης ζωνών ασφαλείας στο πίσω κάθισμα υπό συνθήκες σύγκρουσης, τρόπος αντίδρασης σε εγκλωβισμό σε σήραγγα υπό πυρκαγιά κλπ.

Ο κ. **Γιάννης Αλεξάκης**, νομικός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τόνισε πως αποτελεί υποχρέωση όλων να τηρούν τον Κ.Ο.Κ. ειδικά σε οδικά δίκτυα με ελλείψεις σε ασφάλεια όπως πολλά που απαντώνται ακόμα στην Ελλάδα. Προσδιόρισε τη σημασία της άμεσης συσχέτισης των κλήσεων παραβάσεων του ΚΟΚ με το φορολογικό σύστημα (TAXIS) ως στοιχείου ισχυρά αποτρεπτικού της – δυστυχώς πολύ συχνά επαναλαμβανόμενης – παραβατικής συμπεριφοράς σημαντικού μέρους των χρηστών του οδικού δικτύου. Τόνισε, δε, την αυξημένη σημασία προώθησης δράσεων αύξησης του «ρίσκου» ανίχνευσης.

Ο κ. **Δημήτρης Κατσώχης**, Αντιπρόεδρος του ΣΕΣ, σημείωσε επιπλέον ότι ο ισχύον ΚΟΚ όντως αποτελεί προϊόν ολοκληρωμένης μελέτης, ενσωματώνοντας βασικά στοιχεία της επιστήμης της οδικής ασφάλειας –εξ ου και εξακολουθεί να εφαρμόζεται δίχως σημαντικά κενά ή πρακτικές δυσκολίες. Ενδεχομένως πλησιάζει η στιγμή μίας δεύτερης βασικής αναθεώρησης, μετά από εκείνη του 2007, ώστε να αποτυπωθούν κάποιες εξελίξεις στη χρήση κινητού τηλεφώνου κλπ, ενώ σχετικά σύντομα θα απαιτηθεί να ληφθεί πρόνοια και για την επόμενη φάση στην αυτοκίνηση –ημιαυτόνομα/αυτόνομα οχήματα.

Καταληκτικά, ο κ. Κατσώχης τόνισε ότι η εντατικοποίηση της αστυνόμευσης και η επιβολή συχνών, χαμηλού ύψους (ανάλογα βεβαίως και με την επικινδυνότητα κάθε παράβασης) προστίμων συνιστά προαπαιτούμενο για τη σταδιακή αλλαγή κουλτούρας

των χρηστών του οδικού δικτύου και την αναβάθμιση εν γένει του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας. Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται πνεύμα συνεργασίας μεταξύ Πολιτείας και πολιτών, ενώ οδικό δίκτυο και πίστες αγώνων αποτελούν ξεκάθαρα διακριτά πεδία και δεν επιτρέπεται υπό καμία έννοια η ανάπτυξη υπερβολικά υψηλών ταχυτήτων στο εθνικό δίκτυο. Καθώς, ως σωστά σημείωσε και ο κ. Καρεκλάς, καμία οδός δε σχεδιάζεται ώστε τα επιμέρους στοιχεία της (οδόστρωμα, διαχωριστικά, στηθαία, κατακόρυφη σήμανση κλπ) να υποστηρίξουν με απόλυτη ασφάλεια ταχύτητες κίνησης 220 ή 250 χλμ/ώρα.

Η Πρόεδρος του Ι.Ο.ΑΣ. κα **Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά** αναφέρθηκε στο σοβαρό έλλειμμα κουλτούρας υπεύθυνης οδήγησης στη χώρα μας και στην ανάγκη όλοι οι πολίτες να προστατεύουν τη ζωή στο δρόμο δίνοντας το καλό παράδειγμα στις νέες γενιές και τους γύρω τους. Σημείωσε, δε, την αξία και ανάγκη ενσωμάτωσης στη νομοθεσία και τις εφαρμοζόμενες πρακτικές στη χώρα μας των εμπειριών και της γνώσης που αποκτούν άνθρωποι του χώρου μέσα από τη συνεχή επικοινωνία με φορείς και θεσμού του εξωτερικού. Αυτό βρίσκει ιδιαίτερη εφαρμογή σε περιπτώσεις όπως η σωστή χρήση της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) η οποία συχνά είναι κρίσιμη για να σωθούν ανθρώπινες ζωές χάρη στην επέμβαση ασθενοφόρων ή/και πυροσβεστικής σε τόπο ατυχήματος.

Από τις παρεμβάσεις όλων των συμμετεχόντων της Στρογγυλής Τράπεζας, προέκυψε το συμπέρασμα πως όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς συμφωνούν στην ανάγκη για αύξηση της αστυνόμευσης. Εκ μέρους της Τροχαίας ο αστυνόμος, Δημήτρης Παπαγεωργίου αναφέρθηκε στην ανάγκη για δομημένη αστυνόμευση με βάση την εμπειρία που υπάρχει στην υπηρεσία του, σε συγκεκριμένες ώρες, μέρες, σημεία. Ο πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής της Βουλής για την Οδική Ασφάλεια, Γιώργος Ουρσουζίδης έθεσε και θέμα ιδιωτικής αστυνόμευσης των αγώνων ποδοσφαίρου ώστε να εξοικονομηθούν δυνάμεις για την οδική ασφάλεια. Προκάλεσε εντύπωση μάλιστα αποκαλύπτοντας ότι μόνο το κόστος για την περίθαλψη των τραυματιών από τροχαία σε ετήσια βάση φτάνει τα 2.36δισ ευρώ.

Κλείνοντας τις ομιλίες, η κα Μυλωνά υπενθύμισε την εθελοντική αιμοδοσία της Πέμπτης 23/3 στο σταθμό μετρό «Σύνταγμα» σε συνεργασία με το Γενικό Νοσοκομείο Νίκαιας και με την υποστήριξη του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α.

Στο τελευταίο σκέλος της συνεδρίας, οι συμμετέχοντες στο πάνελ δέχθηκαν και απάντησαν σε πλήθος καίριων ερωτήσεων που κατέδειξαν το εύρος των θεμάτων που συζητήθηκαν και το ενδιαφέρον αυτών για φορείς και πολίτες.

Ενδεικτικά, συζητήθηκαν:

- εκδοχές ποινών και λογική ύψους προστίμων του ΚΟΚ,
- δυνατότητες μελλοντικής αναμόρφωσης του Δελτίου ΔΟΤΑ π.χ. για τη συμπερίληψη πεδίου για την ύπαρξη ή μη παιδικού καθίσματος σε ατυχήματα με εμπλοκή παιδιών κλπ.

- η κυκλοφορία αρκετών ακατάλληλων οχημάτων, πλημμελώς επισκευασμένων μετά από σύγκρουση που επέφερε παραμόρφωση πλαισίου, σε συνδυασμό με την επάρκεια των ιδιωτικών ΚΤΕΟ,
- η ανάγκη εξεύρεσης χώρων (π.χ. παλαιών, εγκαταλειμμένων στρατιωτικών αεροδρομίων) για χρήσεις μοτοσικλετισμού (δοκιμές νέων μοντέλων, συγκεντρώσεις φίλων της μοτοσικλέτας, διεξαγωγή αγώνων κλπ.),
- η ανάγκη εξεύρεσης μεθόδων διάδοσης της χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας αναβατών δίκυκλων με ενδεχόμενη μείωση της φορολόγησης συναφών ειδών, και αρκετά ακόμα επιμέρους ζητήματα.

Οι συμμετέχοντες ανανέωσαν το ραντεβού τους για προσεχείς εκδηλώσεις ανάλογου χαρακτήρα, εκφράζοντας την ευχή Πολιτεία και πολίτες να ευαισθητοποιηθούν και δραστηριοποιηθούν περαιτέρω σε ό,τι αφορά την πρόληψη οδικών ατυχημάτων.

Στο τελευταίο μέρος της Ημερίδας, οι παριστάμενοι είχαν την ευκαιρία να παρακολουθήσουν μια οπτικοακουστική περιήγηση στο δομή και τους στόχους του πρωτοποριακού προγράμματος «ΕΡΜΗΣ» για την αναμόρφωση νέων και ανήλικων παραβατών και που σχεδίασε και υλοποιεί το Ινστιτούτο «Πάνος Μυλωνάς» από το 2012.

Τα σεμινάρια «ΕΡΜΗΣ» υλοποιούνται σε συνεργασία με τις Υπηρεσίες Επιμελητών Ανηλίκων και Ειδικά Καταστήματα Κράτησης Νέων σε όλη την Ελλάδα ενώ από τον Σεπτέμβριο του 2016 τελούν υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, έπειτα από Προγραμματική Συμφωνία συνεργασίας που υπεγράφη με το Ι.Ο.ΑΣ., σε αναγνώριση της αξίας του Προγράμματος για την ελληνική κοινωνία.

Έπειτα από την ολοκλήρωση των εργασιών της Ημερίδας, κοινό και εισηγητές είχαν τη δυνατότητα να δοκιμάσουν τους μοναδικούς στην Ελλάδα προσομοιωτές επικίνδυνων συνθηκών και τις εφαρμογές της Κινητής Μονάδας (Mobile NEST) του Ι.Ο.ΑΣ.