

Τοποθέτηση Προέδρου Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος και Περιφερειάρχη Αττικής κ. Γιάννη Σγουρού
στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής των Ελλήνων.

30.10.2012

Κύριε Πρόεδρε,

Κυρίες, Κύριοι Βουλευτές,

Με ιδιαίτερη χαρά αποδεχθήκαμε την πρόσκληση σας για να σας ενημερώσουμε για το θέμα της Οδικής Ασφάλειας.

Θα ήθελα, όμως, να ξεκινήσω από το γεγονός ότι η σημερινή μέρα είναι «αφιερωμένη» από την πλευρά μας, στην Οδική Ασφάλεια, καθώς είναι η δεύτερη συνεδρίαση, που συμμετέχουμε, για το ίδιο ζήτημα. Πριν από περίπου μία ώρα τελείωσε η συνεδρίαση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας στην οποία Προέδρευε ο Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Καλογιάννης και συμμετείχατε και εσείς κύριε Πρόεδρε, μαζί με τους εκπροσώπους των φορέων που συμμετέχουν σε αυτό.

Κατά την εισήγησή μου αναφέρθηκα ιδιαίτερα στην καινοτόμα δράση που έχουμε προτείνει ως Ένωση Περιφερειών Ελλάδος και ως Περιφέρεια Αττικής σχετικά με τη δημιουργία βάσης δεδομένων, σε συνεργασία με την Τροχαία και τις ασφαλιστικές εταιρείες, η οποία θα περιλαμβάνει καταγραφή των συμβάντων και όχι μόνο των θανατηφόρων. Στη συνέχεια, τα στοιχεία αυτά θα αξιολογούνται και θα καταλήγουμε στα αίτια των ατυχημάτων, θα προτείνονται λύσεις – παρεμβάσεις που θα εφαρμόζονται, θα παρακολουθούνται και θα ελέγχονται τα αποτελέσματά τους. Για τη συγκεκριμένη δράση θα αναφερθούμε εκτενέστερα παρακάτω.

Επίσης, προτείναμε την θέσπιση Ημέρας Οδικής Ασφάλειας και σε συνεργασία με την Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή τη διοργάνωση Λαμπαδηδρομίας Οδικής Ασφάλειας σε ολόκληρη την χώρα με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών και ιδιαίτερα των παιδιών, με τη συμμετοχή όλων των φορέων με παράλληλη θέσπιση βραβείου για τον Δήμο ή την Περιφέρεια που θα αυξήσει τον δείκτη Οδικής Ασφάλειας.

Η σημερινή τοποθέτησή μου στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής είναι η τέταρτη, μέσα σε διάστημα λίγων μηνών, σχετικά με την Οδική Ασφάλεια. Είχαν προηγηθεί δύο ημερίδες του Τεχνικού Επιμελητηρίου, που είναι ο επίσημος σύμβουλος της Περιφέρειας Αττικής σε

τεχνικά ζητήματα και αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα για το σχεδιασμό, τη μελέτη, την κατασκευή και τη συντήρηση άρτιων οδικών έργων και η σημερινή συνεδρίαση του ΕΣΟΑ.

Τα τροχαία ατυχήματα εκτιμάται διεθνώς ότι αποτελούν την τρίτη αιτία θανάτου, μετά τις καρδιοπάθειες και τις κακοήθειες. Οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα είναι περισσότερο οδυνηροί από οποιαδήποτε άλλη αιτία και αυτό γιατί θύματα των τροχών είναι κατά κανόνα άτομα υγιή, ζωντανά και δραστήρια.

Ειδικότερα, όσον αφορά τη χώρα μας ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων παρουσιάζει μία σημαντική στασιμότητα σε υψηλά επίπεδα.

Κάθε χρόνο στην χώρα μας, συμβαίνουν περίπου 20.000 οδικά ατυχήματα διαφορετικού επιπέδου σοβαρότητας.

Κάθε χρόνο στη χώρα μας, περίπου 2.500 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα, κάτι που σημαίνει το θάνατο 7 ανθρώπων κάθε μέρα!

Κάθε χρόνο στη χώρα μας περισσότεροι από 30.000 άνθρωποι τραυματίζονται σοβαρά ή ελαφρά.

Το ζήτημα της Οδικής Ασφάλειας αποτελεί προτεραιότητα για την Ένωση Περιφερειών Ελλάδας. Στην χώρα μας, σήμερα, 11 εκατομμύρια πολίτες είναι πλήρως εξαρτημένοι από την κίνηση στους δρόμους. Μία εξάρτηση που μας δίνει το δυσάρεστο στατιστικό στοιχείο, κάθε οικογένεια να έχει τουλάχιστον ένα περιστατικό τροχαίου ατυχήματος.

Η Οδική Ασφάλεια αποτελεί για εμάς μείζον Εθνικό και Κοινωνικό θέμα, διότι πέραν της **ανεκτίμητης αξίας της ανθρώπινης ζωής**, τα τροχαία ατυχήματα έχουν και ένα τεράστιο κοινωνικό - οικονομικό κόστος.

Το πρόβλημα είναι πολύπλοκο και αυτό φαίνεται κυρίως από τον αριθμό των συναρμόδιων Υπουργείων. Σε κάθε περίπτωση, όμως, αποτελεί ζήτημα εξαιρετικής σημασίας καθώς αφορά σε ανθρώπινες ζωές.

Οι αδυναμίες στην αντιμετώπιση του προβλήματος στην Ελλάδα οφείλονται στην ασάφεια των ευθυνών και των καθηκόντων, στην έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων για τα οδικά ατυχήματα, στην ανυπαρξία πολιτικής οδικής ασφάλειας και στη μη ιεράρχιση του προβλήματος ανάλογα με τις απώλειες σε ανθρώπινες ζωές.

Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός για την Οδική Ασφάλεια στην χώρα μας ξεκίνησε το 2001 και σήμερα βρισκόμαστε στο τρίτο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας για τα έτη 2011 – 2020, με στόχο τη

μείωση του αριθμού των νεκρών από ατυχήματα κατά 50% σε σχέση με τον αντίστοιχο αριθμό του 2000. Κύριος άξονας του τελευταίου αυτού σχεδιασμού, όπως φάνηκε και από τη σημερινή τοποθέτηση στη συνεδρίαση του ΕΣΟΑ του καθηγητή κ. Κανελλαΐδη είναι η Παιδεία σχετικά με την Οδική Ασφάλεια. Μία Παιδεία που θα προκύψει μέσα από τη συστηματική εκπαίδευση των νέων σε ηλικία ανθρώπων και μάλιστα από το ίδιο το σχολείο.

Για να βγάλει κανείς ασφαλή συμπεράσματα και να προχωρήσει σε παρεμβάσεις για την επίλυση του προβλήματος, πρέπει πρώτα να αναλύσει τα στατιστικά στοιχεία τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά και πάντα συγκρινόμενα με τα προηγούμενα έτη. Για παράδειγμα, ποιός θα φαναζόταν ότι τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα συμβαίνουν μέσα στον πολεοδομικό ιστό; Κι όμως, το έλλειμμα οδικής ασφάλειας στο αστικό περιβάλλον είναι αυξημένο, αφού πάνω από το 50% των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν μέσα στις πόλεις έχοντας ως θύματα κυρίως τις ευάλωτες ομάδες χρηστών (πεζούς, ηλικιωμένους, παιδιά).

Επίσης, ένα ενδιαφέρον στατιστικό στοιχείο που πρέπει να εξετάσει κανείς για να βγάλει ασφαλή συμπεράσματα για το επίπεδο οδικής ασφάλειας μιας χώρας είναι η αναλογία ατυχημάτων ανά αριθμό οχημάτων.

Οι Περιφέρειες της χώρας μας, στη σημερινή οικονομική συγκυρία, δίνουν έναν μεγάλο αγώνα, με ελάχιστους πόρους στη διάθεσή τους, για να βελτιώσουν το επίπεδο Οδικής Ασφάλειας.

Θέλω στο σημείο αυτό να σας ενημερώσω ότι τον Ιούνιο του 2011 αρχικά και στη συνέχεια τον Οκτώβριο έγινε προσπάθεια μεταφοράς αρμοδιότητας για το πρωτεύον οδικό δίκτυο της Αττικής από το Υπουργείο στην Περιφέρεια.

Δυστυχώς η προσπάθεια αυτή μένει μέχρι στιγμής μετέωρη, όπως το βήμα του πελαργού, αφού δεν έχουν μεταφερθεί οι αντίστοιχοι πόροι, που είναι σημαντικοί.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει για μία ακόμη φορά να επισημάνω από το βήμα που μου δίνεται ότι αν και στο άρθρο 102 παράγραφος 5 του Συντάγματος της Ελλάδος ρητά αναγράφεται ότι «κάθε μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από κεντρικά ή περιφερειακά όργανα του κράτους προς την τοπική αυτοδιοίκηση συνεπάγεται και την μεταφορά των αντίστοιχων πόρων» μέχρι σήμερα και παρά τις αλληπάλληλες οχλήσεις και καταγγελίες από μέρους μας, έχουν πιστωθεί στην Περιφέρεια Αττικής μόνο 73,4 εκ. € για το έτος 2012.

Δεν υπάρχει καμία δέσμευση κατανομής πιστώσεων μέχρι το έτος 2015, όπως ρητά προβλέπει το μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα, παρόλο που το συνολικό ποσό των μεταφερομένων οφειλών ανέρχεται στα 305 εκατομμύρια Ευρώ, σύμφωνα με απόλυτα ακριβείς υπολογισμούς μας, για να μπορέσουμε

να ασκήσουμε αποτελεσματικά τις αρμοδιότητες. Κάτι που είχε σαν αποτέλεσμα να μην έχει υπογραφεί μέχρι και σήμερα το πρωτόκολλο παράδοσης – παραλαβής.

Ενδεικτικά αναφέρω την από 06.03.2012 αναφορά μου προς την Προϊσταμένη της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Αθηνών, με την οποία η Περιφέρεια Αττικής προσέφυγε στη δικαιοσύνη, προκειμένου να διερευνηθεί η ύπαρξη τυχόν ευθυνών από την πλευρά της Πολιτείας για τη μη μεταφορά πόρων προς την Περιφέρεια Αττικής για την άσκηση των σχετικών αρμοδιοτήτων.

Σε συνέχεια της ως άνω αναφοράς μου, μεταφέρθηκε με μεγάλη καθυστέρηση, περί τα μέσα Απριλίου 2012, τμήμα των πόρων που αφορούν τις μεταφερόμενες αρμοδιότητες.

Η Περιφέρεια Αττικής, είναι προφανές, πως δε μπορεί να ασκήσει αρμοδιότητες, να εκτελέσει νέα έργα και να αναθέσει εργασίες συντήρησης σε αναδόχους, όταν δεν της έχουν μεταφερθεί τα αντίστοιχα κονδύλια από τα συναρμόδια Υπουργεία.

Επίσης, πρέπει να σας πω ότι σημαντικό μέρος από το ΠΕΠ Αττικής, που προορίζεται για οδικά έργα, είναι «παρκαρισμένο» σε κεντρικούς φορείς, με διαχρονική και διακομματική ευθύνη, χωρίς να έχει απορροφηθεί ούτε 1 ευρώ και χωρίς να έχουμε τη παραμικρή δυνατότητα να κάνουμε εμείς κάτι γι' αυτό.

Σε κάθε περίπτωση, παρά τις αντιξοότητες, τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα στην περιοχή ευθύνης των Περιφερειών έχουν δρομολογηθεί σε σημαντικό βαθμό κάτι που μελλοντικά μετατοπίζει την έμφαση από την κατασκευή έργων στην βέλτιστη - αξιοποίηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής μέσω παρεμβάσεων μικρής κλίμακας σε μεγάλη έκταση.

Οι Περιφέρειες θα αξιοποιήσουν τις δυνατότητες της σύγχρονης τεχνολογίας με βέλτιστο τρόπο, για την λήψη αποφάσεων ως προς το που και το πώς πρέπει να κατανεμηθούν οι περιορισμένοι πόροι που διαθέτει, προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Οι επεμβάσεις θα πρέπει να γίνονται σε συγκεκριμένες θέσεις στο οδικό δίκτυο, για παράδειγμα σε θέσεις όπου γίνονται πολλά ατυχήματα, θέσεις όπου υπάρχουν φθορές στο οδόστρωμα κ.α. Η θέση επομένως αποτελεί το κλειδί στην ανάλυση στοιχείων του οδικού δικτύου και, κατά συνέπεια, στην λήψη αποφάσεων για επενδύσεις.

Στο σημείο αυτό θα κάνω άλλη μία νέα πρόταση. Για τον παραπάνω λόγο θα αναπτύξουμε ένα Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών για τις Μεταφορές με δομή που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες μας. Το σύστημα θα ενσωματώνει διάφορες μεθόδους αναφοράς σε θέσεις που χρησιμοποιούνται από άλλους φορείς (π.χ. αναφορά ατυχημάτων σε διευθύνσεις ή συμβολή οδών).

Θα έχει την δυνατότητα παραγωγής εποπτικών χαρτών σε διάφορες κλίμακες, τόσο για την υποβοήθηση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων, όσο και για επικοινωνία με το κοινό.

Ειδικότερα για την Περιφέρεια Αττικής:

Έχουμε την ευθύνη της συντήρησης περίπου 1500km οδικού δικτύου σε όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής.

Έχουμε την ευθύνη για τη λειτουργία και τη συντήρηση 2030 κόμβων φωτεινής σηματοδότησης (490 κόμβων μέσω συνεργείων αυτεπιστασίας και 1540 κόμβων μέσω εργολαβιών). Το πραγματικό ετήσιο κόστος τους είναι περίπου 10 εκ € (συμβάσεις εργολαβιών : 5 εκ €, κόστη συνεργείων αυτεπιστασίας: 2 εκ € και κόστος ΔΕΗ 3 εκ €)

Η Περιφέρεια Αττικής εκτελεί μεγάλο αριθμό σημαντικών οδικών έργων υποδομής συνολικού προϋπολογισμού άνω των εκατό (100) εκατομμυρίων € χρηματοδοτούμενων κυρίως από ίδιους πόρους της Περιφέρειας Αττικής αλλά και από το ΕΣΠΑ.

Πρωθούμε με γρήγορες διαδικασίες την κατασκευή οδικών έργων υποδομής όπως:

- Διάνοιξη της λεωφόρου Θηβών και ανάπλασή της με βιοκλιματικά στοιχεία,
- Διάνοιξη της λεωφόρου Διονύσου- Νέας Μάκρης,
- Κατασκευή νέας χάραξης και διαπλάτυνση της επαρχιακής οδού Μεγάρων – Αλεποχωρίου (ορεινό τμήμα),
- Κατασκευή επαρχιακής οδού Δρυόπη (κόμβος Καλλονής) – Γαλατάς,
- Επέκταση της οδού Αγίου Δημητρίου
- Διαθέτουμε επιπροσθέτως άνω των είκοσι (20) εκατομμυρίων ευρώ ετησίως για συντήρηση του οδικού δικτύου.

Οι νέες αυτές αρμοδιότητες που μεταφέρθηκαν με το «Πρόγραμμα Καλλικράτης» αφορούν τις Διευθύνσεις: α) Οδικών Έργων Περιφέρειας Αττικής (Δ9), β) Υδραυλικών Έργων Περιφέρειας Αττικής (Δ10), γ) Κατασκευής Έργων Οδοποιίας (ΔΚΕΟ), δ) Κατασκευής Έργων Συντήρησης Οδοποιίας (ΔΚΕΣΟ) και ε) Κατασκευής Υδραυλικών Έργων (ΔΚΥΕ), καθώς και το Αυτοτελές Τμήμα Κυκλοφορίας, Φωτεινής Σηματοδότησης και Τηλεματικής 2004 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και το έργο τους μπορεί να αναλυθεί σε τέσσερις άξονες:

Ο πρώτος είναι ο έλεγχος της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο μέσω του Συστήματος Διαχείρισης της Κυκλοφορίας, το οποίο αποτελείται από το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής και από διάφορες συσκευές που έχουν εγκατασταθεί κατά μήκος βασικών οδικών αρτηριών (συστήματα μέτρησης της κυκλοφορίας, συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας, φωτεινοί σηματοδότες, ηλεκτρονικές πινακίδες για την παρουσίαση μηνυμάτων σχετικών με την κυκλοφορία, κ.λ.π.).

Στο Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας, συγκεντρώνονται τα κυκλοφοριακά στοιχεία που λαμβάνονται από τα συστήματα μέτρησης και ύστερα από κατάλληλη αξιολόγηση:

α) αποστέλλονται μηνύματα στις ηλεκτρονικές πινακίδες για να πληροφορηθούν οι οδηγοί τις τρέχουσες κυκλοφοριακές συνθήκες, τα έκτακτα συμβάντα στη διαδρομή που κινούνται, καθώς και προβλεπόμενους χρόνους διάνυσης ορισμένων επιλεγμένων διαδρομών στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή,

β) γίνονται παρεμβάσεις στη ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών,

γ) ενημερώνονται οι αρμόδιες Υπηρεσίες (Υπηρεσίες συντήρησης οδών, ΕΚΑΒ, Τροχαία, Πυροσβεστική κ.λ.π.) σε περιπτώσεις όπου απαιτείται η επέμβασή τους για να αντιμετωπίσουν το συμβάν (ατυχήματα, βλάβη οδοστρώματος, εμπόδια στην κυκλοφορία κ.λ.π.)

Σε τακτά χρονικά διαστήματα γίνεται συνοπτική παρουσίαση στατιστικών στοιχείων των κυκλοφοριακών δεδομένων στην ιστοσελίδα της Περιφέρειας Αττικής.

Ο δεύτερος άξονας είναι οι παρεμβάσεις που γίνονται με ίδια μέσα και πόρους, λόγω της μη ύπαρξης, μέχρι σήμερα, των ανάλογων πιστώσεων.

Ο τρίτος άξονας είναι τα έργα, είτε πρόκειται για νέα είτε για συνεχιζόμενα είτε για ολοκληρωμένα. Το αντικείμενό τους είναι η συντήρηση φωτεινών σηματοδοτών, η συντήρηση του οδοστρώματος, η συντήρηση των σημάτων, των στηθαίων ασφαλείας, όπως και η μελέτη και κατασκευή νέων αρτηριών κλπ. Δυστυχώς, λόγω της προαναφερθείσας καθυστέρησης στην μεταφορά των πόρων (μέσα Απριλίου 2012) δεν κατέσται δυνατό να ολοκληρωθούν οι διαγωνισμοί και να προχωρήσουν άμεσα οι συμβασιοποιήσεις των έργων. Παρόλα αυτά όμως, μετά από μεγάλο αγώνα των υπηρεσιών, έχουν ήδη συμβασιοποιηθεί δύο έργα και πιθανολογείται ότι θα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι συμβασιοποιήσεις μέχρι το πρώτο τρίμηνο του 2013.

Ο τελευταίος άξονας αφορά σε δράσεις μέσω των προγραμμάτων κοινωνικού έργου και με τη συμβολή εθελοντικών ομάδων για τον καθαρισμό των νησίδων και άλλων συναφών εργασιών.

Το αντικείμενο των παραπάνω αρμοδιοτήτων είναι ευρύ και αν και παρουσιάστηκε επιγραμματικά, μπορούμε στη συνέχεια εφόσον το επιθυμείτε να το αναλύσουμε λεπτομερώς.

Εκτός, όμως, από τις καινούριες αρμοδιότητες, οι Περιφέρειες ασκούν και τις αρμοδιότητες των πρώην Νομαρχιών. Είναι αρμόδιες για ζητήματα που αφορούν την κυκλοφορία οχημάτων και δικύκλων χερσαίων μεταφορών, δημόσιου και ιδιωτικού χαρακτήρα, για τεχνικά θέματα σταθμών εξυπηρέτησης οχημάτων, τεχνικών στοιχείων αυτοκινήτων, αδειών άσκησης επαγγέλματος τεχνιτών αυτοκινήτων, θέματα επικοινωνιών, καθώς και γενικότερων τεχνικών θεμάτων και για τις άδειες οδήγησης οχημάτων και δικύκλων, καθώς και για θέματα εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών.

Μια ακόμη σημαντική αρμοδιότητα των Περιφερειών είναι και τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Τα γνωστά σε όλους ΚΤΕΟ είναι αρμόδια για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων, που αφορά την ασφαλή κυκλοφορία τους, καθώς και για τους ειδικούς τεχνικούς ελέγχους, ώστε να διασφαλίζεται η προστασία του περιβάλλοντος

Προτάσεις – Δράσεις

Πέρα όμως από την περιγραφή των αρμοδιοτήτων των Περιφερειών στο θέμα της Οδικής Ασφάλειας, θέλουμε να σας ενημερώσουμε για τις δράσεις που αναλαμβάνουμε, πάντα στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας, και ταυτόχρονα να παραθέσουμε και προτάσεις ώστε να συμβάλλουμε και εμείς από την πλευρά μας στην βελτίωση του επιπέδου της Οδικής Ασφάλειας.

Θεωρούμε όπως ανέφερα και παραπάνω, πως το βασικότερο πρόβλημα στο ζήτημα της Οδικής Ασφάλειας είναι η Παιδεία. Το έχουμε αναφέρει και παλαιότερα, πως πρέπει η Οδική Ασφάλεια να αποτελέσει ειδικό μάθημα στα σχολεία και να διδάσκεται μάλιστα από τις μικρές ηλικίες. Η εκπαίδευση σε θέματα οδικής ασφάλειας από τη μικρή ηλικία, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για πλήρη αλλαγή, με θεαματικά αποτελέσματα για την επόμενη δεκαετία, στον τομέα αυτό. Μόνο όταν θα αποκτήσει ο οδηγός συνείδηση πεζού και ο πεζός συνείδηση οδηγού θα έχουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα. Είναι προφανές ότι το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού με ολόκληρο το δίκτυό του είναι η βάση και ο καταλύτης για την απελευθέρωση δράσεων που θα οδηγήσουν σε ασφαλή χρήση του οδικού δικτύου τα παιδιά και όλους τους χρήστες.

Δεύτερο ζήτημα με μεγάλη σημασία είναι η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών και ολόκληρο το πλέγμα της διαδικασίας έκδοσης αδειών οδήγησης. Πολλές απόψεις έχουν διατυπωθεί σχετικά με την αναβάθμιση του θεσμικού πλαισίου χορήγησης αδειών σε υποψήφιους οδηγούς. Καμία, όμως, μέχρι σήμερα, δεν κατάφερε, σημαντικά, να το καταστήσει ποιοτικό και αδιάβλητο.

Στην προσπάθειά μας να προτείνουμε λύσεις στο συγκεκριμένο ζήτημα, θέλουμε να αναφερθούμε στο πολύ σημαντικό θέμα της εναρμόνισης των διαδικασιών που ακολουθούμε με αυτές που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Επιτροπή των Περιφερειών. Αν δεν το λάβουμε αυτό σοβαρά υπόψη, τότε δε θα μπορέσουμε να αποκτήσουμε ένα θεσμικό πλαίσιο που να ισχύει διαχρονικά και να αντέξει σε βάθος χρόνου.

Οι προτάσεις μας επιγραμματικά είναι:

- Οι καθηγητές – εκπαιδευτές οδηγών να προέρχονται από σχολές Ανώτατων ή Ανώτερων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων.
- Η θεωρητική εξέταση των εκπαιδευομένων να γίνεται με ηλεκτρονικό τρόπο για όλες τις κατηγορίες αδειών οδήγησης. Αυτό σημαίνει ότι θα εξετάζονται με μηχανογραφικό τρόπο και αυτοί που επιθυμούν να αποκτήσουν ειδικές άδειες για ταξί (ΕΔΧ), πιστοποιητικά οδηγών για οχήματα επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) κλπ.
- Ηλεκτρονική εξέταση οδηγών και στην πρακτική εξέταση.
- Η δημιουργία ειδικών σχολών οδηγών οχημάτων επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR), έτσι ώστε να παρέχονται αντίστοιχες ειδικές γνώσεις.
- Η επιλογή των μελών των εξεταστικών επιτροπών να γίνεται με ηλεκτρονικό τρόπο και τυχαία, για κάθε Περιφέρεια ενιαία και όχι ανά Περιφερειακή Ενότητα.
- Η δημιουργία βάσης δεδομένων, όπου θα καταχωρούνται οι παραβάσεις των οδηγών όλων των οχημάτων και οι επιβαλλόμενες ποινές τους.
- Η επανεξέταση των άνω και κάτω ορίων ηλικίας των οδηγών.

Αν παρατηρήσουμε τα στατιστικά στοιχεία της τροχαίας που αφορούν στα αίτια των ατυχημάτων, θα συμπεράνουμε ότι ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει το επίπεδο της Οδικής Ασφάλειας της χώρας είναι και η κατάσταση του οδοστρώματος. Στο σημείο αυτό προτείνουμε μια καινοτομία, τη δημιουργία μιας βάσης δεδομένων, σε συνεργασία με την Τροχαία και τις Ασφαλιστικές Εταιρείες, η οποία θα περιλαμβάνει καταγραφή των συμβάντων και όχι μόνο των θανατηφόρων. Στη συνέχεια, τα στοιχεία αυτά θα αξιολογούνται και θα καταλήγουμε στα αίτια των ατυχημάτων, θα προτείνονται λύσεις – παρεμβάσεις που θα εφαρμόζονται, θα παρακολουθούνται και θα ελέγχονται τα αποτελέσματά τους. Μία τέτοια δράση μπορεί να εφαρμοστεί πιλοτικά σε σημεία όπου διαπιστωμένα συμβαίνουν πολλά ατυχήματα και στη συνέχεια να επεκταθεί σε μεγαλύτερες περιοχές της χώρας. Η δράση αυτή αφορά ουσιαστικά σε σημειακές παρεμβάσεις, γεγονός που την καθιστά άμεσα υλοποιήσιμη και ταυτόχρονα θα μπορούμε άμεσα να έχουμε και τα αποτελέσματά της. Σημειώνουμε ότι η δημιουργία αυτής της βάσης δεδομένων μπορεί να χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ.

Ένας επιπλέον δείκτης που πρέπει μειωθεί είναι ο κυκλοφοριακός φόρτος, ειδικά εντός του αστικού ιστού των πόλεων. Είναι στατιστικά αποδεδειγμένο πως σε πόλεις με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο συμβαίνουν πιο συχνά ατυχήματα. Ο φόρτος αυτός είναι δυνατό να μειωθεί αν μειωθούν οι μετακινήσεις βαρέων οχημάτων στον αστικό ιστό. Οι σταθμοί των ΚΤΕΛ μπορούν να εταφερθούν σε περιοχές εκτός του πολεοδομικού ιστού, αξιοποιώντας ταυτόχρονα και επεκτείνοντας τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και σταθερής τροχιάς. Το ίδιο μπορεί να συμβεί με την εξεύρεση χώρων στάθμευσης και για τα βαρέα μηχανήματα που σταθμεύουν εντός του πολεοδομικού ιστού. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι σημαντικά επιβαρύνεται ο κυκλοφοριακός φόρτος και από την έλλειψη χώρων στάθμευσης, η δημιουργία των οποίων συμβάλλει και στην περιβαλλοντική αναβάθμιση μιας περιοχής.

Στο πλαίσιο των προσπάθειών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η Περιφέρεια Αττικής μέσω του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας, πραγματοποιεί σειρά δράσεων τόσο αυτοτελώς όσο και σε συνεργασία με άλλους φορείς ή κατόπιν αιτημάτων πολιτών, οι οποίες συνοψίζονται ως εξής:

α. Σε συνεργασία με τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου, πραγματοποιούνται Διπλωματικές εργασίες με χρήση των δεδομένων που συλλέγονται από το ΚΔΚ, γύρω από το αντικείμενο της οδικής ασφάλειας

β. Αποστολή μηνυμάτων σε πραγματικό χρόνο στις 24 πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων που είναι τοποθετημένες σε κεντρικούς οδικούς άξονες της Αθήνας για την έγκαιρη προειδοποίηση των οδηγών σε περιπτώσεις ατυχημάτων. Η έγκαιρη προειδοποίηση συμβάλλει (ειδικά κατά τις νυχτερινές ώρες όπου η ορατότητα είναι χαμηλή και οι ταχύτητες αυξημένες) στην άυξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας

γ. Σε οδικούς κόμβους όπου η κυκλοφορία είναι αυξημένη, ύστερα από κυκλοφοριακή διερεύνηση, εκπονούνται μελέτες φωτεινής σηματοδότησης για την ασφαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και την αποφυγή ατυχημάτων

δ. Σε σημεία όπου διαπιστώνονται αυξημένη κίνηση πεζών τοποθετούνται σηματοδοτούμενες διαβάσεις πεζών για την ασφαλή διέλευση τους

ε. Συλλογή και επεξεργασία στοιχείων, τόσο κυκλοφοριακών (κυκλοφοριακοί φόρτοι, ταχύτητες κίνησης) όσο και οδικών ατυχημάτων και ανάλυση τους σε βάθος χρόνου. Στόχος είναι η διαπίστωση της εξέλιξης τους στο χρόνο αλλά και των συσχετισμών μεταξύ τους αλλά και με διάφορες οικονομικό-κοινωνικές συγκυρίες (π.χ. οικονομική κρίση).

Επίσης, ένα ζήτημα που πρέπει να μας απασχολήσει είναι το γεγονός ότι η αξιοπιστία του περιοδικού τεχνικού ελέγχου αμφισβητήθηκε τα τελευταία χρόνια έντονα και κατά συνέπεια αμφισβητείται και ο ρόλος των δημόσιων ΚΤΕΟ. Ανεξαρτήτως, όμως, των προβλημάτων και των

δυσλειτουργιών, πιστεύουμε ότι τα δημόσια ΚΤΕΟ είναι θεσμός χρήσιμος, που με κατάλληλες παρεμβάσεις θα μπορούσαν να είναι ελκυστικά στον χρήστη και σοβαρό εργαλείο στο ρυθμιστικό και ελεγκτικό ρόλο του Κράτους.

Τα δημόσια ΚΤΕΟ αρμοδιότητάς μας, εφόσον το κεντρικό κράτος και το αρμόδιο Υπουργείο αποφασίσουν οριστικά για τη συνέχιση της λειτουργίας τους, θα πιστοποιηθούν κατά ISO9001, θα εκσυγχρονιστούν, θα αναβαθμιστούν και με νέες τεχνικές αρμοδιότητες και σε συνεργασία με ερευνητικούς φορείς και πανεπιστημιακά ιδρύματα θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη της έρευνας στο πεδίο της τεχνολογίας των οχημάτων και της προστασίας του περιβάλλοντος, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ουσιαστική και αποδοτική λειτουργία τους, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό που πρέπει όλοι να καταλάβουμε είναι πως **δεν έχει καμία διαφορά η προληπτική συντήρηση των αυτοκινήτων από την προληπτική ιατρική. Το αποτέλεσμα είναι το ίδιο.**

Τέλος, έχουμε ήδη προτείνει, στην αρχή της εισήγησης, την θέσπιση Ημέρας Οδικής Ασφάλειας και σε συνεργασία με την Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή τη διοργάνωση Λαμπαδηδρομίας Οδικής Ασφάλειας σε ολόκληρη την χώρα με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών και ιδιαίτερα των παιδιών, με παράλληλη θέσπιση βραβείου για τον Δήμο ή την Περιφέρεια που θα αυξήσει τον δείκτη Οδικής Ασφάλειας.

Η Ένωση Περιφερειών Ελλάδος και εγώ προσωπικά θα συνδράμουμε με όλες μας τις δυνάμεις και με κάθε μέσο προς την κατεύθυνση της δημιουργίας πλαισίου, έτσι ώστε η Οδική Ασφάλεια να γίνει πραγματικότητα.

Δυστυχώς όμως και πρέπει να το τονίσουμε αυτό, η πραγματικότητα απέχει πολύ από τα ευχολόγια. Όλοι μαζί, με κοινό στόχο, πρέπει και μπορούμε να γυρίσουμε σελίδα.

Η Περιφέρεια Αττικής, πιστή στο αποτέλεσμα και μόνο στο αποτέλεσμα, θα είναι παρούσα με έργα και πράξεις, ώστε σε εύλογο χρονικό ορίζοντα να περιοριστούν και αν είναι δυνατό και να μηδενιστούν τα περιστατικά θανάτου στο οδικό της δίκτυο.

Σας ευχαριστώ