

των οδγών; Επαρκεί η αυστηροποίηση του ΚΟΚ; Και πού σταματούν οι κανόνες και ξεκινά η υπευθυνότητα πίσω από το τιμόνι, που μπορεί να σώσει ζωές; Την ώρα, λοιπόν, που η δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση για το σχέδιο νόμου του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ολοκληρώθηκε με επιτυχία στις 24 Ιανουαρίου, έχοντας συγκεντρώσει πολλά σχόλια από πολίτες, που εστιάζουν στην ανάγκη θέσπισης ενός ολιστικού πλαισίου, που να συνδυάζει εκπαίδευση των οδηγών, υποδομές, αυστηρότερες κυρώσεις και ενισχυμένη αστυνόμευση, ειδικό σε θέματα οδικής ασφάλειας, μιλώντας στα «ΠΑΡΑΠΟΛΙΤΙΚΑ», εκφράζουν επιφυλάξεις ως προς το αν ο νέος ΚΟΚ θα καταφέρει από μόνος του να μειώσει αισθητά τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα στη χώρα μας.

«ΙΑΒΕΡΗΣ»: «ΝΑ ΕΣΤΙΑΣΟΥΜΕ ΣΤΗ ΝΟΟΤΡΟΠΙΑ ΜΑΣ»

Όπως επισημαίνει ο Κωνσταντίνος Μαρκογιώζος («Ιαβέρης»), περιφερειακός σύμβουλος Αττικής, εντεταλμένος Οδικής Ασφάλειας και υπεύθυνος του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας, «η ευθυγράμμιση και η ενίσχυση του ΚΟΚ σαφέστατα μπορούν να συμβάλουν στη μείωση των τροχαίων, αλλά δεν αποτελούν πανάκεια. Κι αυτό γιατί τα τροχαία είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, όπως είναι η εφαρμογή της νομοθεσίας, η κατάσταση των υποδομών, τα κακοσυντηρημένα οχήματα, αλλά και η οδηγική συμπεριφορά. Επομένως, η Πολιτεία, πέρα από την ψήφιση του νομοσχεδίου για τον νέο ΚΟΚ, πρέπει να συνδυάσει δράσεις πρόληψης, εκπαίδευσης και ελέγχου, ενισχύοντας τη συνεργασία μεταξύ υπουργείων και αρμόδιων φορέων. Ειδικότερα, η εντατικοποίηση των ελέγχων μπορεί να λειτουργήσει αποτρεπτικά, ενώ η διαρκής ενημέρωση και εκπαίδευση των πολιτών θα συμβάλει στη μακροπρόθεσμη αλλαγή νοοτροπίας. Μόνο μέσω ολιστικής προσέγγισης μπορεί να επιτευχθεί ουσιαστική βελτίωση. Εάν ο καθένας από εμάς ανεβάσει το επίπεδο αυτοεκτίμησης και ενσυναίσθησης και ενεργήσει με αμυντική διάθεση στους δρόμους, τότε μόνο θα μπορέσουμε να ελαχιστοποιήσουμε τα τροχαία και τη γενοκτονία που συντελείται στους ελληνικούς δρόμους. Με λίγα λόγια, αν θέλου-

με να μειώσουμε τα τροχαία δυστυχήματα, πρέπει να εστιάσουμε στην αλλαγή της νοοτροπίας μας, οδηγώντας με νου και σύνεση».

ΚΙΜΩΝ ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ: «ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ»

Ανάλογη άποψη έχει και ο Κίμων Λογοθέτης, σύμβουλος Διαχείρισης Κυκλοφορίας και καθηγητής Κυκλοφοριακής Αγωγής, ο οποίος σημειώνει πως «η αυστηροποίηση του ΚΟΚ αποτελεί το πρώτο βήμα για τη μείωση των τροχαίων, αλλά το μεγαλύτερο στοίχημα είναι η εφαρμογή του από όλους. Σε αυτό καθοριστικό ρόλο θα διαδραματίσουν η Ελληνική Αστυνομία και η Τροχαία, που σε συνεννόηση με την πολιτική ηγεσία θα πρέπει να αυξήσουν την ένταση των ελέγχων, ενώ παράλληλα σημαντική βοήθεια θα προσφέρουν τα τεχνικά μέσα που αναμένεται να προστεθούν στο οδικό δίκτυο, όπως είναι οι κάμερες. Απαραίτητη κρίνεται και η ουσιαστική συντήρηση του οδικού δικτύου, αλλά και η εκπαίδευση των χρηστών του, η οποία χρειάζεται να ξεκινάει από τα σχολεία». Οσον αφορά το οδικό δίκτυο της Αττικής, ο κ. Λογοθέτης, έχοντας διατελέσει σύμβουλος Οδικής Ασφάλειας και Διαχείρισης Κυκλοφορίας στην Περιφέρεια κατά την περίοδο 2019-2024, υπογραμμίζει ότι «παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις, καθώς υπήρχε πλημμελής συντήρηση για αρκετά χρόνια. Ετσι, είναι αναγκαίο επόπτες μηχανικοί να εκτελούν τις απαραίτητες εργασίες ανά δεκαπενθήμερο, προκειμένου να αποκαθίστανται έγκαιρα οι βλάβες που προκύπτουν».

ΓΙΑΝΝΗΣ ΛΙΟΝΑΚΗΣ: «ΒΑΘΙΑ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΙΚΟ ΖΗΤΗΜΑ»

Για έναν ΚΟΚ που επιδέχεται αλλαγές κάνει λόγο και ο Γιάννης Λιονάκης, πρόεδρος του Εθελοντικού Συλλόγου Πρόληψης Τροχαίων, ο οποίος τονίζει πως «η οδήγηση είναι βαθιά συμπεριφορικό ζήτημα, γι' αυτό και ο νέος Κώδικας θα έπρεπε να εστιάζει περισσότερο στη ρύθμιση της ανθρώπινης οδηγικής συμπεριφοράς, που ευθύνεται σε ποσοστό άνω του 90% για τα τροχαία συμβάντα, παρά στην επιβολή οικονομικών κυρώσεων για παραβάσεις. Ετσι, καλό θα ήταν να στοχεύει, μεταξύ άλλων, στην απόκτηση καλής οδηγικής συμπεριφοράς, που θα ξεκινά ήδη από την οικογένεια και το σχολείο, και να προβλέπει τη δημιουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, που θα στελεκώνονται από ειδικά εκπαιδευμένα άτομα». Αλλωστε, σύμφωνα με τον κ. Λιονάκη, «η κουλτούρα της μαγκιάς, που διέπει κυρίως τους Κρητικούς σε συνδυασμό με τη μεγάλη κατανάλωση αλκοόλ και τις υψηλές ταχύτητες στο χειρότερο οδικό δίκτυο της χώρας είναι οι βασικοί παράγοντες που καθιστούν την Κρήτη πρωταθλήτρια στα τροχαία δυστυχήματα».

Επαναλαμβανόμενες παραβάσεις θα επιφέρουν αφαίρεση διπλώματος ακόμα και για 7 χρόνια, ενώ οι οδηγοί θα πρέπει να δώσουν εκ νέου εξετάσεις



ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΧΡΥΣΟΚΟΪΔΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

«Επένδυση στην ανθρώπινη ζωή και την κοινωνική ευθύνη»

Η τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) δεν αποτελεί απλώς μια διοικητική προσαρμογή, αλλά μια ισχυρή πολιτική απόφαση, που αντανακλά τη δέσμευσή μας για ασφαλέστερη και δικαιότερη κοινωνία. Επειτα από σχεδόν 18 χρόνια, η κυβέρνηση επιλέγει να δράσει με τόλμη, θέτοντας στο επίκεντρο τη θωράκιση της οδικής ασφάλειας, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την κοινωνική ευθύνη.

Ως υπουργός Προστασίας του Πολίτη, έθεσα την τροχαία αστυνόμευση σε προτεραιότητα. Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύσαμε τη χρήση νέων τεχνολογιών, που αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο, το οποίο θα αξιοποιήσουμε εντατικότερα το επόμενο διάστημα. Παράλληλα, εντατικοποιήσαμε τους ελέγχους και αυξήσαμε τις βεβαιώσεις παραβάσεων, καταγράφοντας ρεκόρ δεκαετίας. Ωστόσο, η Τροχαία από μόνη της δεν αποτελεί τη λύση του προβλήματος.

Η αναγκαιότητα της αλλαγής είναι βαθιά κοινωνική. Ο ΚΟΚ δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως τιμωρητικό εργαλείο ή ως μηχανισμός είσπραξης προστίμων, αλλά ως το μέσο για μια υπεύθυνη και πολιτισμένη κοινωνία. Σε αυτή την κατεύθυνση κινούνται και οι αλλαγές που προωθεί το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και θα κληθούν οι υπηρεσίες της Τροχαίας να τις εφαρμόσουν, στο σύνολό τους.

Προωθούμε την αλλαγή νοοτροπίας στους χρήστες των δρόμων. Ως κυβέρνηση, αναγνωρίζουμε ότι οι δρόμοι μας δεν είναι μόνο μέσα μεταφοράς, αλλά κομμάτι της καθημερινότητας, που απαιτεί σεβασμό, τάξη και ασφάλεια. Ο νέος ΚΟΚ δεν είναι απλώς ένα σύνολο κανόνων. Είναι η αρχή μιας αλλαγής που θεμελιώνει ένα μέλλον με λιγότερα ατυχήματα και περισσότερη συνειδηση στους δρόμους. Είναι μια επένδυση στην ανθρώπινη ζωή και την κοινωνική ευθύνη. Η ασφάλεια δεν είναι διαπραγματεύσιμη.



ΒΑΣΙΛΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ
ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΑΡΜΟΔΙΟΣ
ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

«Θα ζούμε πλέον στην "Πόλη των 30 χλμ."»

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έρχεται έπειτα από 18 χρόνια να εξορθολογήσει τα δεδομένα και να τα προσαρμόσει στις ανάγκες της εποχής μας. Ο νέος ΚΟΚ φέρνει σημαντικές αλλαγές στον τρόπο που συμπεριφερόμαστε οδικά, ενώ στην κορυφή των στόχων του υπουργείου μας είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής. Γι' αυτό και προχωράμε στη μείωση της ανώτατης ταχύτητας κίνησης εντός του αστικού ιστού και σε οδούς γειτονιάς στα 30 χλμ./ώρα. Θα ζούμε πλέον στην «Πόλη στα 30». Αυτή δεν είναι μια αυθαίρετη κίνηση, αλλά κίνηση που βασίζεται σε μελέτες, που αποκαλύπτουν ότι, αν ρίξουμε λίγο την ταχύτητα μέσα στην πόλη, θα γλυτώσουμε την απώλεια εκατοντάδων ανθρώπινων ζωών.

Παράλληλα, δίνουμε μεγάλο βάρος και στα δίκυκλα, ακόμα μία εστία απώλειας ζωών, θεσπίζοντας την καθολική χρήση του κράνους, με πραγματικά αποτρεπτικά πρόστιμα. Ταυτόχρονα, στηρίζουμε τη μικροκινητικότητα, θέτοντας όρια στην κίνηση των προσωπικών οχημάτων, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια των οδηγών τους.

Επιπλέον, ο νέος ΚΟΚ εξορθολογίζει τις ποινές και το κυρωτικό πλαίσιο, ώστε να γίνεται πιο κατανοητό στον μέσο οδηγό, πεζό, ποδηλάτη και κινούμενο μέσα στους χώρους των δρόμων και της πόλεως. Θεσπίζουμε τη δίκαιη επιβολή ποινών, αποφεύγοντας ταυτόχρονα την ακινητοποίηση οχημάτων που εξυπηρετούν και άλλα μέλη της οικογένειας.

