

## Η οδική ασφάλεια εκπέμπει SOS

2023/10/27 07:02 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα τη δεκαετία 2010-2020, που αποτυπώθηκε με την ευρωπαϊκή πρωτιά στη μείωση των νεκρών σε οδικά ατυχήματα, αποδεικνύεται πολύ γρήγορα αφενός ότι δεν συνεχίζεται, αφετέρου ότι δεν οφειλόταν στη βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς, **αλλά σε μια σειρά άλλων παραγόντων (μείωση χρήσης ΙΧ, λόγω οικονομικής κρίσης, πανδημίας, ενεργειακή κρίσης, νέοι αυτοκινητόδρομοι, βελτίωση οχημάτων).**

Αν και είμαστε μόλις την 3η χρονιά της δεκαετίας, ο στόχος που έχει τεθεί για την εκ νέου μείωση των οδικών ατυχημάτων το 2030 κατά 50% ως προς το 2020 φαίνεται ήδη να χάνεται.

Αντίθετα, το 2023 πιθανότατα θα είναι η τρίτη συνεχόμενη χρονιά που θα παρατηρηθεί αύξηση στον αριθμό των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα.

Η κατάσταση αντί να βελτιώνεται επιδεινώνεται, ωστόσο είναι πολλές οι μεγάλες αδυναμίες που εμφανίζονται τα τελευταία χρόνια, όπως:

-Ο **Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας** παραμένει σε εκκρεμότητα από το 2018, όπου ξεκίνησε αλλά ποτέ δεν ολοκληρώθηκε η αναθεώρηση του, καθώς εκκρεμεί μέχρι σήμερα μια υπουργική απόφαση για την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων.

-Το πρόγραμμα **«Βελτίωσης οδικής ασφάλειας στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο»** που προκηρύχθηκε τον Απρίλιο του 2023 σε μια fast track διαδικασία από το Υπουργείο Εσωτερικών, στη μεγάλη πλειοψηφία των Δήμων χρηματοδότησε αποκλειστικά ή σχεδόν αποκλειστικά **ασφαλτοστρώσεις** δρόμων, λειτουργώντας περισσότερο ως προεκλογικός βραχίονας και όχι ως πραγματικός πυλώνας βελτίωσης της οδικής ασφάλειας του οδικού δικτύου.

-Η **αστυνόμευση** συνεχίζει να πραγματοποιείται χωρίς ψηφιακά μέσα ούτε ως προς τον τρόπο εφαρμογής της (κάμερες), ούτε ως προς τον τρόπο συλλογής των δεδομένων (ψηφιακή βεβαίωση παραβάσεων), με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται συνεχώς η υπό-στελεχωμένη Τροχαία μη μπορώντας να λειτουργήσει αποτελεσματικά.

-Το **Εθνικό στρατηγικό σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια** που αναπτύχθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο δε νομοθετήθηκε με αποτέλεσμα να αποτελεί απλά σύσταση για την Πολιτεία χωρίς να οδηγεί σε έλεγχο των δράσεων και των

επιδόσεων που προβλέπει.

-Το **Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια** που παρουσιάστηκε σε σχετική εκδήλωση το 2020 από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν είχε καμία συνέχεια ως προς την υλοποίηση και παρακολούθηση των δράσεων που είχαν ανακοινωθεί.

Από τα παραπάνω είναι ξεκάθαρο ότι συνεχίζει η Οδική Ασφάλεια να κινείται σε αχαρτογράφητα νερά χωρίς ξεκάθαρη στρατηγική, στόχους και όραμα.

Η Πολιτεία επαναπαύεται σε μια μείωση δεικτών που δε σχετίζεται με την οδηγική συμπεριφορά ενώ τα έργα υποδομών συνεχίζουν να είναι πιο ελκυστικά και επικοινωνιακά, σε αντίθεση με τη βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς η οποία απαιτεί μεγάλη προσπάθεια σε εκπαίδευση, ευαισθητοποίηση και αστυνόμευση, απαιτεί περισσότερο χρόνο και ποσοστικοποιείται πιο αργά.

Η Οδική Ασφάλεια πρέπει επιτέλους να αποτελέσει βασική προτεραιότητα για τα συναρμόδια Υπουργεία και οι ανθρώπινες ζωές που χάνονται στους δρόμους να αντιμετωπιστούν ως πανδημία τόσο για την Ελληνική Πολιτεία όσο και για την κοινωνία.

Οι “γιατροί” και τα “εμβόλια” υπάρχουν, απαιτείται βούληση, έλεγχος και θαρραλέες αποφάσεις.

---



***Παναγιώτης Παπαντωνίου,***

***Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής,***

***Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, αναδημοσίευση από την εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ»***