

Όχι στην αποσπασματική προώθηση μέτρων για την οδική ασφάλεια

2019/07/31 10:28 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Παρά την σημαντική πρόοδο της τελευταίας δεκαετίας, οι επιδόσεις οδικής ασφάλεια της Ελλάδας και της κυκλοφοριακής παιδείας των Ελλήνων οδηγών συγκρινόμενες με εκείνες των άλλων ανεπτυγμένων κρατών **παραμένουν κατώτερες του γενικότερου βιοτικού επιπέδου της χώρας.**

Καμπανάκι κινδύνου αποτελούν τα ανεπίσημα στοιχεία της Τροχαίας για τους πρώτους 6 μήνες του 2019 που δείχνουν **αύξηση όλων των δεικτών Οδικής Ασφάλειας** (αριθμός νεκρών, βαριά/ελαφρά τραυματιών) σε σύγκριση με το 2018.

Σε αυτό το πλαίσιο, είναι σε εξέλιξη τρεις παράλληλες επιτροπές, στον ευρύτερο τομέα της Οδικής Ασφάλειας, τις οποίες συντονίζει το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στις οποίες εκπροσωπείται και έχει ενεργό ρόλο ο ΣΕΣ.

Η νομοπαρασκευαστική επιτροπή αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που ανάμεσα στις κύριες αρμοδιότητές της περιλαμβάνει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν.4530/18:

- την κατηγοριοποίηση όλων των παραβάσεων του ΚΟΚ σε τρεις κατηγορίες επικινδυνότητας (E1, E2, E3) . Για κάθε κατηγορία επικινδυνότητας επιβάλλεται το ίδιο διοικητικό πρόστιμο
- την προαιρετική κατηγοριοποίηση παραβάσεων του ΚΟΚ στις κατηγορίες Σ1 (πολύ υψηλή συχνότητα πρόκλησης ατυχημάτων) και Σ2 (αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς) . Οι παραβάσεις αυτές επισύρουν μόνο διοικητικές κυρώσεις και όχι πρόστιμα.

Επιτροπή εργασίας με αντικείμενο την εισήγηση του θεσμικού πλαισίου για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων που παρέχουν υπηρεσίες μικροκινητικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο εισάγεται ο όρος Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (ΕΠΗΟ) και περιλαμβάνει τα οχήματα που κινούνται με ηλεκτροκινητήρα (Πατίνια, Τροχοπέδιλα (rollers), Τροχοσανίδες (skate board) και Αυτοεξισορροπούμενα οχήματα).

Δυστυχώς, από την τρίτη συνεδρίαση του ΕΣΟΑ (Ιούλιος 2018) έως σήμερα δεν υπάρχει καμία πρόοδος, συνεδρίαση ή όποια ενημέρωση για την πορεία του ΕΣΟΑ.

Δεδομένου ότι η διεθνής και ελληνική εμπειρία και η σχετική έρευνα ως προς τα χαρακτηριστικά και τις επιπτώσεις της μικροκινητικότητας τόσο στην οδική ασφάλεια, όσο και στη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος μιας πόλης είναι ακόμα περιορισμένη, είναι **επιτακτική ανάγκη η διαμόρφωση σαφών, ενιαίων κανόνων για την εφαρμογή και λειτουργία υπηρεσιών μικροκινητικότητας** και για τη διασφάλιση της ασφαλούς χρήσης αυτών.

Το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ) αποτελούμενο από 37 τακτικά μέλη αποτελείτο θεσμικό όργανο επικοινωνίας και διαβούλευσης μεταξύ των συναρμόδιων υπουργείων και των εμπλεκόμενων επιστημονικών και κοινωνικών εταίρων σε θέματα που αφορούν στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και περιλαμβάνει εκπροσώπους από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (υπουργεία, Σώματα ασφαλείας, Επιστημονικούς φορείς, Ομοσπονδίες, ΜΚΟ κ.ά.).

Δυστυχώς, από την τρίτη συνεδρίαση του ΕΣΟΑ (Ιούλιος 2018) έως σήμερα δεν υπάρχει καμία πρόοδος, συνεδρίαση ή όποια ενημέρωση για την πορεία του ΕΣΟΑ.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων συμμετέχει ενεργά σε όλες τις επιτροπές και υποστηρίζει τον ρόλο του ως σύμβουλος της Πολιτείας σε όλα τα ζητήματα μεταφορών. Ειδικά στην Οδική Ασφάλεια, πάγια θέση του Συλλόγου είναι ότι η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα σε ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης της χώρας.

Για να φέρουν ωστόσο όλες οι παραπάνω επιτροπές και δράσεις βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται συστηματικά και να είναι **οπωσδήποτε ενταγμένες μέσα στο πλαίσιο μια ευρύτερης στρατηγικής για την προώθηση της οδικής ασφάλειας** που θα βασίζεται στον συνδυασμό προτεινόμενων δράσεων και μέτρων κι όχι στην αποσπασματική εφαρμογή τους.

Παναγιώτης Παπαντωνίου,

Γενικός Γραμματέας ΣΕΣ, αναδημοσίευση από το Ενημερωτικό Δελτίο (Τ. 209) του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων