
Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα: Ένας αγώνας ποδοσφαίρου χωρίς κανόνες

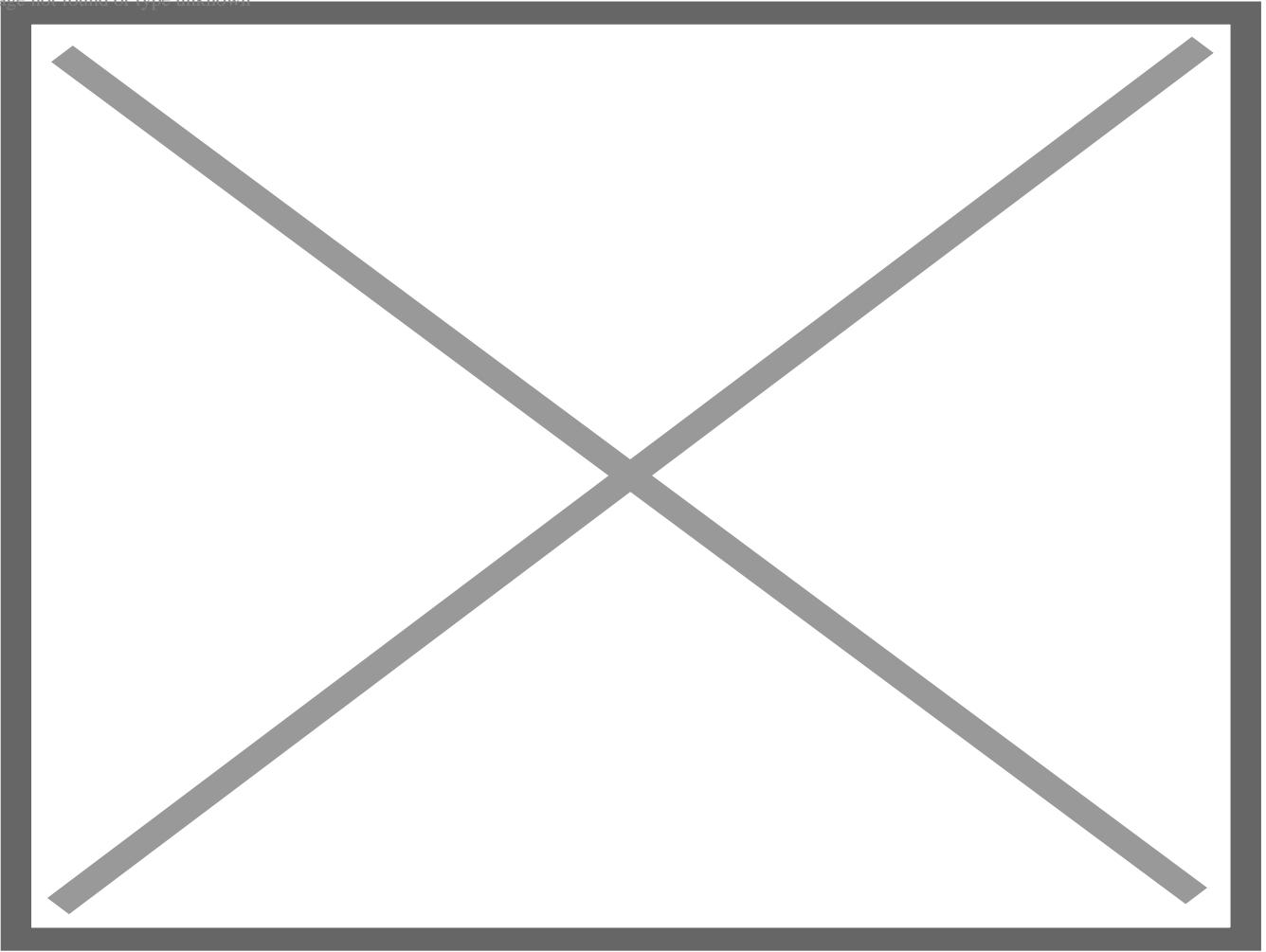
2019/11/13 09:15 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Το Μάρτιο του 2018 ψηφίστηκε στη Βουλή ο Νόμος 4530/2018, ο οποίος τροποποιεί, μετά από πολλά χρόνια, τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ).

Βασικός άξονας του νέου ΚΟΚ είναι οι υφιστάμενες παραβάσεις να καταταχθούν ανάλογα με την επικινδυνότητά τους στην οδική ασφάλεια και την οδηγική συμπεριφορά στις εξής 5 κατηγορίες:

- χαμηλής επικινδυνότητας,
- μεσαίας επικινδυνότητας,
- υψηλής επικινδυνότητας,
- πολύ υψηλής συχνότητας πρόκλησης ατυχημάτων,
- αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς.

Βασική παράμετρος του Νόμου είναι ότι ορίζονται νέες ποινές μόνο σε 6 παραβάσεις, ενώ για τις όλες τις υπόλοιπες απαιτείται νέα Υπουργική Απόφαση.



Για το σκοπό αυτό συγκροτήθηκε η Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης του ΚΟΚ υπό το συντονισμό της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών.

Η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με τα θετικά και αρνητικά στοιχεία που περιέχει ο νόμος, είναι γεγονός, **ωστόσο 20 μήνες μετά δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί και παραμένει ακόμα ασαφής.**

Πιο συγκεκριμένα, παρότι η υποομάδα που ορίστηκε στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης του ΚΟΚ, αποτελούμενη από εκπροσώπους του Υπουργείου Μεταφορών, της Τροχαίας και του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων λειτούργησε εξαιρετικά συνεδριάζοντας περισσότερες από 10 φορές και καταθέτοντας πλήρη πρόταση κατηγοριοποίησης των παραβάσεων και ύψους προστίμου ανά κατηγορία, **δεν έχει υπογραφεί Υπουργική Απόφαση κατηγοριοποίησης παραβάσεων.**

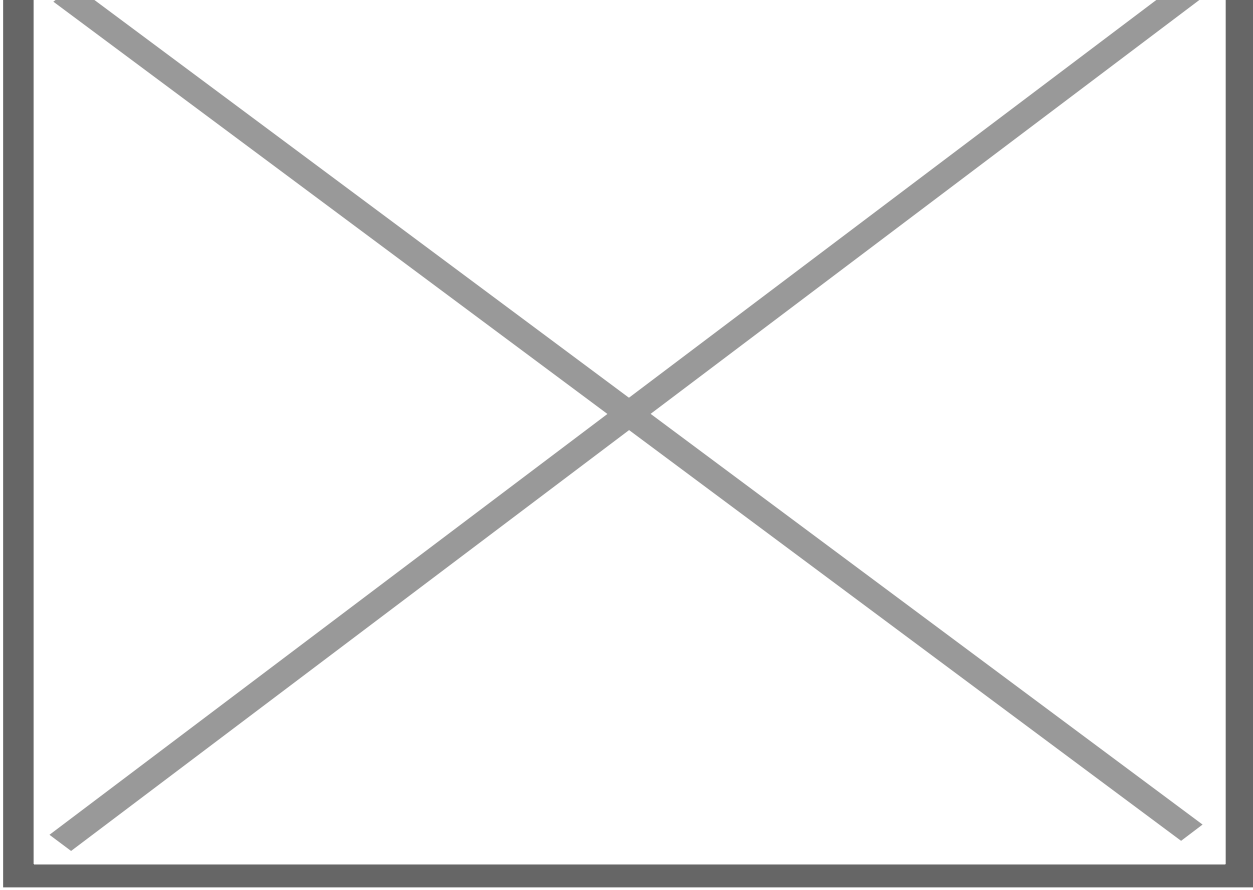
Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, τους τελευταίους 20 μήνες η Τροχαία να καλείται να αστυνομεύει 6 παραβάσεις, με νέες κυρώσεις, ενώ σε **όλες τις υπόλοιπες εκκρεμεί η κατηγοριοποίησή τους και προσωρινά εφαρμόζονται τα παλαιότερα πρόστιμα.**

Το ασαφές αυτό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας τόσο σε επικοινωνιακό επίπεδο προς τους χρήστες της οδού όσο και σε επίπεδο εφαρμογής έχει εξαιρετικά αρνητικές συνέπειες στο επίπεδο της Οδικής Ασφάλειας της χώρας.

Αντίθετα, όπως πάγια τονίζει ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, η σωστά σχεδιασμένη, συστηματική και συνεχής αστυνόμηση που στοχεύει στις επικίνδυνες παραβάσεις για την οδική ασφάλεια, είναι αποδεδειγμένα το κατεξοχήν μέτρο που μπορεί να οδηγήσει σε θεαματική βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών και σε ακόμη θεαματικότερη μείωση των νεκρών και τραυματιών των οδικών ατυχημάτων.

Ο στόχος της αποτελεσματικής αστυνόμησης για βελτίωση της συμπεριφοράς του οδηγού προϋποθέτει:

- ο νέος ΚΟΚ να προβλέπει χαμηλά πρόστιμα με πολλούς ελέγχους και όχι υψηλά πρόστιμα με ελάχιστους ελέγχους, ιδιαίτερα στην εποχή της οικονομικής κρίσης,
- τη συστηματική χρήση τεχνολογιών (κάμερες, κλπ.) οι οποίες οδηγούν και σε πολύ οικονομικότερη αστυνόμηση,
- την απλοποίηση του υφιστάμενου πολύπλοκου συστήματος βεβαίωσης της παράβασης και είσπραξης των προστίμων αλλά και επιβολής όλων των κυρώσεων με τρόπο απόλυτο και διαφανή,



-τη

λεπτομερή καταγραφή και δημοσιοποίηση του αριθμού των παραβάσεων, των ελέγχων και ειδικά των αποτελεσμάτων των ελέγχων αυτών με στόχο όχι μόνο να μην ατονήσει η αστυνόμευση αλλά και την καλύτερη αποδοχή της από τους χρήστες της οδού

-τη σωστή και στοχευμένη εκπαίδευση των τροχονόμων καθώς και τον κατάλληλο εξοπλισμό για όλες τις παραπάνω δράσεις.

Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα αυτή την περίοδο μοιάζει με έναν αγώνα ποδοσφαίρου που υπάρχουν οι παίκτες (χρήστες της οδού), υπάρχει διαιτητής (Αστυνομία) αλλά δεν υπάρχουν σαφείς κανόνες (ΚΟΚ). Άραγε μπορεί να παιχτεί ποδόσφαιρο χωρίς κανόνες;

Ps1. Η Οδική Ασφάλεια χωρίς ξεκάθαρο και προσαρμοσμένο στην πραγματικότητα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν μπορεί να βελτιωθεί

Ps2. 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 τις 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.

Είναι περισσότερο από ποτέ απαραίτητο να γίνει κατανοητό ότι η Οδική Ασφάλεια πρέπει να είναι υπεράνω Υπουργών, Γενικών Γραμματέων και Πολιτικών Κομμάτων ώστε με σαφείς στόχους και δράσεις να βελτιωθεί σημαντικά το επίπεδο της.

Ps3. Είναι ευκαιρία παράλληλα με την γενικότερη αναθεώρηση του ΚΟΚ να αντιμετωπιστεί και η κυκλοφορία νέων μέσων που μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχαν.

Για παράδειγμα οι υπηρεσίες μικροκινητικότητας (ηλεκτρικά πατίνια) έχουν εισβάλλει για τα καλά στη ζωή μας αλλάζοντας τον τρόπο των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα μεγάλων πόλεων.

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.

Παναγιώτης Παπαντωνίου

Δρ. Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος,

Γενικός Γραμματέας ΣΕΣ (ppapant@central.ntua.gr).