

Οι 6 προτάσεις του ΣΕΣ για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

2021/01/25 07:03 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Έξι προτάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα παρουσίασε ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

Όπως επισημαίνει ο Σύλλογος, με δεδομένη την παρούσα κατάσταση της Ελλάδας ως αποτέλεσμα της **οικονομικής και κοινωνικής κρίσης**, κρίνεται αναγκαίο να δοθεί προτεραιότητα σε σοβαρές προσπάθειες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αφού η μείωση των ατυχημάτων, όχι μόνο αντιμετωπίζει ένα μείζον κοινωνικό ζήτημα, αλλά ταυτόχρονα συνεπάγεται μεγάλα οικονομικά οφέλη για την ελληνική οικονομία, συμπεριλαμβανομένων και των επενδύσεων που οδηγούν στην ανάπτυξη της χώρας (οδικά δίκτυα, κλπ.).

Επιπλέον, αρκετές σημαντικές δράσεις οδικής ασφάλειας, (όπως π.χ. η αστυνόμευση) μπορούν να οδηγήσουν σε θεαματικά αποτελέσματα, χωρίς να απαιτούν σημαντικούς προϋπολογισμούς.

Με βάση και τα πορίσματα του Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020 και γενικότερα τη διεθνή εμπειρία στην αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, παραθέτει, όπως αναφέρει, **τα απαραίτητα βήματα** που απαιτούνται, ώστε με συστηματική προσπάθεια και σε βάθος τουλάχιστον πενταετίας, το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην χώρα μας **να πλησιάσει και ενδεχομένως να ξεπεράσει τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.**

Οι προτάσεις του ΣΕΣ για την οδική ασφάλεια

1. Μία αποτελεσματική πολιτική οδικής ασφάλειας πρέπει να βασίζεται καταρχάς στη **θεμελιώδη αρχή που προβλέπει την ενσωμάτωση της ασφαλούς οδήγησης σε βάρος της ταχύτητας** σε κάθε μικρή ή μεγάλη επιλογή της Πολιτείας και των πολιτών.

Οι πολίτες οφείλουν να διεκδικήσουν ασφαλέστερες συνθήκες κυκλοφορίας παντού (σε βάρος της ταχύτητας) και οι τοπικές, περιφερειακές και κεντρικές Αρχές οφείλουν να εγκαταλείψουν τις μέχρι σήμερα πρακτικές τους, αλλά να εκπονήσουν και στη συνέχεια να εφαρμόσουν σχέδια βιώσιμης κινητικότητας ενσωματώνοντας

κατά προτεραιότητα όλες τις απαραίτητες δράσεις οδικής ασφάλειας.

Τελικός σκοπός πρέπει να είναι, τόσο ένας νέος τρόπος διαχείρισης και λειτουργίας του δημόσιου χώρου, όσο και η μεσοπρόθεσμη βελτίωση της συμπεριφοράς όλων των χρηστών της οδού.

Οι έννοιες του ασφαλούς συστήματος και της παιδείας οδικής ασφάλειας αποτελούν άλλωστε και βασικές κατευθύνσεις του νέου εθνικού στρατηγικού σχεδίου 2011-2020.

Επισημαίνεται ότι τόσο στην Ελλάδα, όσο και διεθνώς έχουν κατά καιρούς διαμορφωθεί διάφορα μέτρα και δράσεις οδικής ασφάλειας, συχνά όμως χωρίς να τίθενται προτεραιότητες στις δράσεις με τη σημαντικότερη επιρροή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ πολλές φορές αναμιγνύονται μέτρα βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα με μακροπρόθεσμες δράσεις και προγράμματα, χωρίς συγκεκριμένο τρόπο εφαρμογής, ώστε τελικά η συνισταμένη πολιτική να μοιάζει περισσότερο με κατάλογο ευχών παρά με συγκεκριμένα βήματα επίτευξης των στόχων που τίθενται.

Αντίθετα σε αυτή την εύκολη πρακτική, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων ιεράρχησε τη σπουδαιότητα και τον τρόπο εφαρμογής των απαραίτητων δράσεων και προτείνει τις παρακάτω **δράσεις προτεραιότητας**:

-Η **δημιουργία και λειτουργία μίας Κεντρικής Δημόσιας Αρχής** με συνολική ευθύνη για όλες τις δράσεις οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και τακτική λογοδοσία για την πρόοδο των δράσεων και την επιρροή τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αποτελεί την πρώτη και θεμελιώδη δράση.

Π.χ. τον ρόλο αυτό θα μπορούσε να παίξει μία Γενική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας υπό την καθοδήγηση της Διυπουργικής Επιτροπής, με τις κατάλληλες αρμοδιότητες και την κατάλληλη επιστημονική και τεχνική υποστήριξη.

Η Αρχή αυτή θα είναι υπεύθυνη για:

- τη θέσπιση, παρακολούθηση και αναθεώρηση των στόχων,
- τη διασφάλιση, κατανομή και παρακολούθηση των πόρων,
- το συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των δράσεων από τους φορείς της Πολιτείας,
- την επικοινωνιακή προώθηση της ασφαλούς συμπεριφοράς και της οδικής ασφάλειας γενικότερα και
- την τακτική λογοδοσία στην Πολιτεία και στους πολίτες.

Χωρίς τη λειτουργία της Κεντρικής Δημόσιας αυτής Αρχής, δεν υπάρχουν

ουσιαστικές ελπίδες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα αφού όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο θα συνεχίσουν την όποια προσπάθεια για τα οδικά ατυχήματα, χωρίς κανέναν έλεγχο, επαναλαμβάνοντας δικαιολογίες περί “έλλειψης συντονισμού”, ενώ τα κάθε είδους συμβουλευτικά όργανα (ΕΣΟΑ, Διακομματική Επιτροπή) θα συνεχίσουν να διατυπώνουν προτάσεις χωρίς να υπάρχει κάποιος μηχανισμός να τις υλοποιήσει.

2. Η εντατικοποίηση της αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια από την Τροχαία με έμφαση στις περισσότερο επικίνδυνες παραβάσεις συμπεριφοράς, όπως η ταχύτητα, η χρήση της ζώνης και του κράνους και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή με χρήση κινητού τηλεφώνου αποτελεί την καθοριστικότερη δράση για την άμεση μείωση των ατυχημάτων.

Η σωστά σχεδιασμένη, συστηματική και συνεχής αστυνόμευση που στοχεύει στις επικίνδυνες παραβάσεις για την οδική ασφάλεια και όχι στην τυφλή εφαρμογή δευτερευόντων ζητημάτων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), 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 αστυνόμευσης 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 νέων τεχνολογιών (κάμερες καταγραφής παραβάσεων, κλπ.), οι οποίες οδηγούν και σε πολύ οικονομικότερη αστυνόμευση,
- την απλοποίηση του υφιστάμενου πολύπλοκου συστήματος βεβαίωσης της παράβασης και είσπραξης των προστίμων αλλά και επιβολής όλων των κυρώσεων (βαθμοί ποινής ΣΕΣΟ, κλπ.) 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 (οδηγοί, επιβάτες, πεζοί),
- τη σωστή και στοχευμένη εκπαίδευση των τροχονόμων καθώς και τον κατάλληλο εξοπλισμό για όλες τις παραπάνω δράσεις.

3.Η συστηματική παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων, του επιπέδου οδικής ασφάλειας και όλων των παραγόντων που το επηρεάζουν αποτελεί το κατεξοχήν εργαλείο διοίκησης του συστήματος οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Η συλλογή, επεξεργασία, ανάλυση και δημοσιοποίηση των κατάλληλων στοιχείων επιτρέπει όχι μόνο τη σωστή τεκμηρίωση των αποφάσεων για την εφαρμογή των δράσεων και την αποφυγή των αναποτελεσματικών μέτρων, αλλά και τονώνει τις προσπάθειες των υπηρεσιών και των πολιτών να συνεχίσουν να αγωνίζονται με κάθε τρόπο και θυσία για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων.

Για το λόγο αυτό χρειάζεται να συλλέγονται και να είναι διαθέσιμα σωστά και αξιόπιστα στοιχεία αξιοποιώντας πολυετή πρακτική εμπειρία, εξειδικευμένα έρευνα και αναλύσεις αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των μέτρων, ώστε να σταματήσει η επιπόλαια και ατεκμηρίωτη εφαρμογή ακατάλληλων μέτρων με σπατάλη σημαντικών κονδυλίων χωρίς αποτέλεσμα, αλλά και η αποφυγή λογοδοσίας από όλους τους δημόσιους αλλά και ιδιωτικούς φορείς.

4.Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής, αποτελεί τη βάση για τη σταδιακή βελτίωση του υπεραστικού και αστικού οδικού δικτύου της Ελλάδας, το οποίο μπορεί να δώσει και το καλό παράδειγμα για να βελτιώσουν και οι οδηγοί τη συμπεριφορά τους.

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής στην Ελλάδα πρέπει να βασίζεται στη συστηματική εφαρμογή των διεθνώς αποδεκτών προτύπων διαχείρισης οδικής υποδομής, η οποία περιλαμβάνει την με συστηματικό τρόπο οργάνωση, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής, όπως:

- ο έλεγχος οδικής ασφάλειας (στη φάση της μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας),
- η προληπτική και η έκτακτη συντήρηση,
- οι επεμβάσεις στις επικίνδυνες θέσεις,
- η διαχείριση των συμβάντων και ατυχημάτων
- η αξιολόγηση οδικής ασφάλειας και
- οι μελέτες επιπτώσεων οδικής ασφάλειας κάθε έργου και επέμβασης.

Για την υλοποίηση των παραπάνω είναι πρώτα από όλα απαραίτητη η άμεση και σοβαρή σύνταξη/διαμόρφωση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών των απαραίτητων απλών και εφαρμόσιμων προδιαγραφών και οδηγιών για την κατασκευή έργων και επεμβάσεων και των αντίστοιχων εγχειριδίων καλών (και όχι βέλτιστων)

πρακτικών, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν στις περιοχές εκτέλεσης έργων αλλά και στη διαχείριση των συμβάντων.

Για το λόγο αυτό πρέπει να αξιοποιηθεί το πλούσιο σχετικό επιστημονικό υλικό που υπάρχει στην Ελλάδα και διεθνώς.

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στη δημιουργία ενός οδικού περιβάλλοντος εύκολα κατανοητού (ειδικά για τους άπειρους και τους ηλικιωμένους οδηγούς) που να μην ενέχει κινδύνους και εκπλήξεις στους οδηγούς και να συγχωρεί τα λάθη τους.

Στη συνέχεια, όλες οι κεντρικές, περιφερειακές και τοπικές υπηρεσίες της χώρας πρέπει να εφαρμόσουν συστηματικά τις νέες προδιαγραφές και οδηγίες τόσο σε όλα τα έργα και επεμβάσεις, όσο και στο πλαίσιο της συντήρησης του οδικού δικτύου ευθύνης του (εξοπλισμός, οδόστρωμα, φωτισμός, διαγραμμίσεις, κλπ.), έτσι ώστε σε βάθος χρόνου μιας δεκαετίας η οδική υποδομή της χώρας να λειτουργεί πλέον με κοινά και σωστά χαρακτηριστικά.

Η χρηματοδότηση κάθε έργου οδικής υποδομής πρέπει να εγκρίνεται μετά από την επιτυχημένη εκτέλεση των παραπάνω διαδικασιών ελέγχου

5.Ο ριζικός επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής και κυκλοφορίας στις πόλεις αποτελεί τη θεμελιώδη υποχρέωση κάθε Δημοτικής Αρχής για να σταματήσει η σημερινή λειτουργία της πόλης με τυφλή προτεραιότητα στα αυτοκίνητα, στην ταχύτητα και συνεπώς στα ατυχήματα.

Μάλιστα, ο επανασχεδιασμός αυτός πρέπει να ενταχθεί μέσα σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Η ασφαλής κίνηση των πεζών, με διευρυμένα και ελεύθερα από πάσης φύσης αντικείμενα, πεζοδρόμια και διασφαλισμένες διαδρομές και διαβάσεις είναι μία πρώτη προτεραιότητα ακολουθούμενη από τη δημιουργία υποδομής για την ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων, ιδιαίτερα στους κόμβους. Επιπλέον, είναι απαραίτητο να εκπονηθεί και να εφαρμοστεί η πρώτη γενιά κατάλληλων σχεδίων για την ασφαλή κυκλοφορία των μοτοσικλετών σε κάθε πόλη.

Η προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, δικυκλιστές, ηλικιωμένοι, κλπ.) από τα δικά τους λάθη, αλλά και των υπολοίπων χρηστών της οδού πρέπει να ενσωματωθεί στον επανασχεδιασμό της οδικής υποδομής κάθε πόλης (ιδιαίτερα στους κόμβους) με έμφαση στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και όχι με αποσπασματικά και τελικώς χωρίς αποτέλεσμα μέτρα.

Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο να συνταχθούν/διαμορφωθούν από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και να εφαρμοστούν από τους Δήμους οι σχετικές αρχές, προδιαγραφές και οδηγίες επεμβάσεων στην αστική οδική υποδομή και

κυκλοφορία με βάση και τις διεθνείς καλές πρακτικές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν στην υποδομή για ασφαλή κυκλοφορία πεζών και ποδηλατών.

Ιδιαίτερη σημασία και σε αυτήν την περίπτωση έχουν οι συστηματικοί έλεγχοι καλής εφαρμογής και αξιολόγησης των επεμβάσεων για την επέκταση των επιτυχημένων μέτρων και την αποφυγή εκείνων που δεν φέρνουν αποτελέσματα.

6.Ο σχεδιασμός και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής προώθησης της ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς που θα στοχεύει αφενός να γίνει κατανοητή η εγγενής επικινδυνότητα της οδήγησης και αφετέρου να γίνει συνείδηση κάθε οδηγού, επιβάτη και πεζού η σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά, είναι μια διαρκής προσπάθεια τόσο της Πολιτείας όσο και των ίδιων των πολιτών που στοχεύουν σε μια κοινωνία ευθύνης και ευημερίας.

Για πιο άμεσα αποτελέσματα είναι απαραίτητη η συστράτευση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων με ένα κοινό και δυνατό επικοινωνιακό μήνυμα για να συνειδητοποιήσουν όλοι ότι τα ατυχήματα αφορούν όλους και ότι είναι απαραίτητη η αλλαγή συμπεριφοράς, οι χαμηλότερες ταχύτητες παντού, η συγκέντρωση στην οδήγηση χωρίς αλκοόλ και κινητό και η συνεχής χρήση ζώνης και κράνους.

Οι εκστρατείες αυτές πρέπει να στοχεύουν όχι μόνο σε όλες τις ομάδες ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, μοτοσικλετιστές, παιδιά, νεαροί και ηλικιωμένοι οδηγοί) αλλά και σε εκείνους που απειλούν τις ομάδες αυτές (οδηγοί ΙΧ, φορτηγών, κλπ.). Η συστράτευση αυτή πρέπει να στηρίζεται σε σοβαρούς προϋπολογισμούς επικοινωνίας για μεγάλη συχνότητα προβολής σε βάθος χρόνου.

Επιπλέον, οι εκστρατείες αυτές για να έχουν αυξημένη αποτελεσματικότητα πρέπει πάντοτε να συνδυάζονται και με τις υπόλοιπες δράσεις αστυνόμευσης, επεμβάσεων στην υποδομή, κλπ.

Για πιο μακροπρόθεσμα αποτελέσματα είναι απαραίτητη αφενός η καλύτερη εκπαίδευση των υποψηφίων και νέων οδηγών και αφετέρου η με κάθε τρόπο ενίσχυση της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολείο, στο σπίτι, στη δουλειά και σε όλη την καθημερινότητα, ώστε η σωστή συμπεριφορά στον δρόμο να γίνεται συνείδηση από νωρίς για όλους.

Αναμφισβήτητα, η πιο αποτελεσματική επικοινωνιακή πολιτική και κυκλοφοριακή αγωγή είναι η συνεχής και εμφανής προσπάθεια της Πολιτείας για ασφαλέστερες συνθήκες κυκλοφορίας με τη φιλότιμη εφαρμογή όλων των προηγούμενων δράσεων.

Για να φέρουν όλες οι παραπάνω δράσεις προτεραιότητας βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητο, όπως υποστηρίζει ο ΣΕΣ, να εφαρμοστούν συστηματικά και να είναι οπωσδήποτε ενταγμένες μέσα **στο πλαίσιο των ευρύτερων πολιτικών σχεδιασμού του χώρου και της κινητικότητας**

μέσα και έξω από τις πόλεις.

Παράλληλα όμως, όλοι οι αρμόδιοι Κυβερνητικοί και μη φορείς οφείλουν να εντατικοποιήσουν τις προσπάθειές τους για την εφαρμογή τόσο των παραπάνω δράσεων όσο και όλων των δράσεων της αρμοδιότητάς τους.

«Οι **Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι** δηλώνουν απερίφραστα την βούλησή τους να συνεισφέρουν με κάθε τρόπο προς την κατεύθυνση εφαρμογής όλων των παραπάνω δράσεων προτεραιότητας.

Επιπλέον, θα συνεχίσουν ακόμα εντονότερα να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες επιστημονικής τεκμηρίωσης, ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης Πολιτείας και πολιτών και θα ενεργοποιήσουν όλες τις δυνάμεις τους για την προώθηση των προτεινόμενων δράσεων με την ελπίδα ότι η ανθρώπινες ζωές που χάνονται στους δρόμους θα καταστούν, κάποια στιγμή, προτεραιότητα της Ελληνικής Πολιτείας», αναφέρει ο Σύλλογος.