



Αθήνα, 17/8/2015

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Θέμα: Μείζον θέμα οδικής ασφάλειας από τη νέα διάταξη για επαναλειτουργία άμεσων προσβάσεων σε αυτοκινητοδρόμους

Στο υπό διαβούλευση νομοσχέδιο με τίτλο: “Αδειοδότηση παρόχων περιεχομένου επίγειας ψηφιακής τηλεοπτικής εκπομπής ελεύθερης λήψης – Ίδρυση συνδεδεμένης εταιρίας παρ.4 άρθρου 1 του Ν. 4324/2015 (ΦΕΚ Α’ 44/2015) – Ρύθμιση θεμάτων Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ), τροποποίηση διατάξεων Ν. 4070/2012 (ΦΕΚ Α’ 82/2012) και άλλες διατάξεις” υπάρχει ένα άρθρο με αντικείμενο: “Άρθρο 21: Τροποποίηση άρθρου 83 του Ν.4313/2014 (ΦΕΚ Α’261) «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις” στο οποίο αναφέρεται ότι: “Το εδάφιο β’ του άρθρου 83 του Ν.4313/2014 καταργείται και αντικαθίσταται ως εξής: «Οι υφιστάμενες απ’ ευθείας συνδέσεις με κλειστούς αυτοκινητοδρόμους καταργούνται, εφόσον σε αυτούς έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν στα προβλεπόμενα σημεία οι σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών, άλλως αυτές διατηρούνται έως την ολοκλήρωση και έναρξη λειτουργίας στα σημεία αυτά των προβλεπόμενων σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών. Με την έναρξη του παρόντος κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.»”

Η συγκεκριμένη διάταξη αντιβαίνει απολύτως τις αρχές της επιστήμης σχετικά με την ασφάλεια της κυκλοφορίας στους αυτοκινητοδρόμους. Τα ατυχήματα που προκύπτουν από τέτοιου είδους “ρυθμίσεις” είναι συνήθως ιδιαίτερα σοβαρά, καθώς σε αυτά εμπλέκονται οχήματα με πολύ διαφορετικές ταχύτητες (συνήθως σε τέτοιες περιπτώσεις, δεν προβλέπεται διαμόρφωση λωρίδων επιβράδυνσης και επιτάχυνσης).

Η ύπαρξη αυτοσχέδιων προσβάσεων προς παρόδιες εγκαταστάσεις του αυτοκινητοδρόμου δε συνάδουν ούτε με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης ελαχιστοποιώντας στα εν λόγω σημεία την οδική ασφάλεια. Η ανεξέλεγκτη είσοδος-έξοδος οχημάτων σε αυτοκινητόδρομο από μη μελετημένες προσβάσεις είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για όλους τους χρήστες του αυτοκινητοδρόμου. Οι εισοδοί και έξοδοι σε κάθε αυτοκινητόδρομο για την ασφάλεια των χρηστών πρέπει, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, αλλά και των σχετικών προδιαγραφών διεθνώς, να τυγχάνουν κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, ενώ στο γεωμετρικό σχεδιασμό θα πρέπει να διατίθεται ικανού μήκους λωρίδας επιτάχυνσης και επιβράδυνσης. Αυτό άλλωστε αποφάνθηκε



και η σχετική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, όπου έθεσε την προστασία της ασφάλειας των χρηστών των αυτοκινητοδρόμων ως υπέρτερη ανάγκη έναντι της εξυπηρέτησης των παράπλευρων χρήσεων γης.

Τέτοιου είδους "φωτογραφικές" ρυθμίσεις ενάντια στην οδική ασφάλεια δίνουν κατεξοχήν το κακό παράδειγμα στους οδηγούς: "η οδική ασφάλεια είναι δεύτερη προτεραιότητα για την Πολιτεία, γιατί να μην είναι δεύτερη προτεραιότητα και για τους οδηγούς!". Επιπλέον προκύπτει μείζον ζήτημα δημοκρατίας αφού για την εξυπηρέτηση των λίγων υφιστάμενων παράπλευρων χρήσεων γης, θα πρέπει να κινδυνεύουν -και μάλιστα σοβαρά- οι πολλοί οδηγοί που χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο.

Η οδική ασφάλεια είναι ένα μείζον εθνικό ζήτημα με 800 νεκρούς ετησίως και περισσότερους από 14.000 τραυματίες, το οποίο αγγίζει εν δυνάμει τον καθένα από εμάς. Η Ελλάδα συστηματικά καταλαμβάνει τις τελευταίες θέσεις στην οδική ασφάλεια στην Ευρώπη, καθώς το πρόβλημα δεν αντιμετωπίζεται σοβαρά και συστηματικά τόσο από την Πολιτεία όσο και από τους πολίτες. Η απόσυρση της επικίνδυνης και λανθασμένης αυτής διάταξης αποτελεί μία ευκαιρία για την Πολιτεία να αποδείξει έμπρακτα ότι θέτει την οδική ασφάλεια ως πρώτη προτεραιότητα.

Επιπλέον, η Πολιτεία οφείλει να φροντίσει ώστε να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατόν οι απαραίτητοι σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών στους αυτοκινητοδρόμους, έτσι ώστε να παρέχονται σε όλους οι νόμιμες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης (ξεκούραση οδηγών, ανεφοδιασμός καυσίμων, κλπ.). Σε καμία περίπτωση όμως, η μη ολοκλήρωση των ΣΕΑ δεν πρέπει να αποτελεί λόγο νομιμοποίησης παράνομων και επικίνδυνων συνδέσεων του αυτοκινητοδρόμου με παρόδιες εγκαταστάσεις.

Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι με συνεχή επιστημονικά τεκμηριωμένη παρουσία και συνεισφορά στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας για 40 χρόνια, είναι πάντοτε πρόθυμοι να συνδράμουν την Πολιτεία και την Κοινωνία σε κάθε συστηματική προσπάθεια για τη βελτίωση της ασφάλειας και της εξυπηρέτησης στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) ιδρύθηκε το 1976 ως το Επιστημονικό Σωματείο που εκπροσωπεί τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους στην Ελλάδα και το Εξωτερικό.