



## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

### **Οι θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τις προτεινόμενες αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας**

Αθήνα, Νοέμβριος 2017

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας, για περισσότερα από 40 έτη και με συναίσθηση της μεγάλης ευθύνης του στο να συνεισφέρει επιστημονικά τεκμηριωμένες απόψεις για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων, επισημαίνει τις βασικές βελτιώσεις και αστοχίες των προτεινόμενων αλλαγών του πρόσφατου σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και καταθέτει τις επιμέρους προτάσεις του:

1. Ο Κώδικας Οδικής Ασφάλειας χρειάζεται σειρά βελτιώσεων και το προτεινόμενο Νομοσχέδιο περιέχει **χρήσιμες διατάξεις** για την οδική ασφάλεια αλλά και ορισμένες **αδυναμίες**.

2. Η **μείωση του ύψους των προστίμων αποτελεί σημαντική βελτίωση** στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο (και πάγια θέση του ΣΕΣ). Αυτό καθώς ενδεχομένως θα μειωθεί το μείζον φαινόμενο της δυσκολίας επιβολής των σημερινών υψηλών προστίμων από τις αστυνομικές αρχές, γεγονός που αποτελεί σημαντικό λόγο αδυναμίας επιβολής του υφιστάμενου ΚΟΚ.

Η αποτελεσματική αστυνόμευση προϋποθέτει **χαμηλά πρόστιμα με πολλούς και συστηματικούς ελέγχους** και όχι υψηλά πρόστιμα με ελάχιστους ελέγχους και δυσκολία επιβολής τους, ιδιαίτερα στην εποχή της οικονομικής κρίσης. Ως εκ τούτου η πρόθεση για μείωση των προστίμων θα είναι αποτελεσματική μόνο σε περίπτωση της **εντατικοποίησης των ελέγχων και της δημιουργίας ενός συστηματικότερου πλαισίου για την επιβολή και είσπραξη των προστίμων** (το οποίο σήμερα λειτουργεί ανεπαρκώς). Σε αντίθετη περίπτωση, μείωση των προστίμων χωρίς αντίστοιχη αύξηση των ελέγχων είναι πιθανό να εντείνει την επιθετική και αντικοινωνική συμπεριφορά των οδηγών.

4. Το **νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για την κυκλοφορία των ποδηλάτων είναι απαραίτητο** και αναμένεται να καλύψει ένα σημαντικό κενό στην υφιστάμενη Νομοθεσία, διότι κάθε νέα οδική υποδομή για την κυκλοφορία των ποδηλάτων θα ακολουθεί πλέον συγκεκριμένους ενιαίους κανόνες και προδιαγραφές.

5. Η **προτεινόμενη δυνατότητα αύξησης των ορίων ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους αποτελεί μία πρωτότυπη και σαφώς επιστημονικά αδόκιμη πρόταση, ενάντια σε κάθε λογική οδικής ασφάλειας**. Η αλλαγή αυτή δίνει ξεκάθαρα ένα πολύ λανθασμένο μήνυμα στους οδηγούς ότι οι υψηλές ταχύτητες



δεν αποτελούν απαραίτητα πρόβλημα (ακόμη και εάν η αρχική πρόθεση είναι να αφορά μικρό μέρος του οδικού δικτύου).

**Η ταχύτητα είναι ο σημαντικότερος παράγοντας πρόκλησης οδικών ατυχημάτων σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία.** Παρόλα αυτά, στο προτεινόμενο Νομοσχέδιο όχι μόνο δεν συγκαταλέγεται στις σοβαρές παραβάσεις, στις οποίες δεν θα εφαρμοστεί η (πολύ σωστή) μείωση των προστίμων αλλά επιπλέον η επικίνδυνη συμπεριφορά "πριμοδοτείται" με τη δυνατότητα αύξησης των ορίων ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους.

**Σε κανένα κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το όριο ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους δεν είναι 150 km/h.** Αμφιλεγόμενη εξαιρεση αποτελούν τμήματα των αυτοκινητοδρόμων της Γερμανίας, όπου δεν υπάρχει όριο ταχύτητας, πλην όμως τίθεται συνιστώμενη ταχύτητα 130 km/h, πέρα από την οποία συχνά δεν ισχύει η ασφαλιστική κάλυψη του οδηγού. Επιπλέον, σε 2 κράτη με τις χειρότερες επιδόσεις οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη (Πολωνία, Βουλγαρία), το όριο ταχύτητας είναι 140 km/h, σε 14 κράτη είναι 130km/h και σε 11 κράτη (κυρίως τα κράτη με τις καλύτερες επιδόσεις) είναι 120 km/h ή και χαμηλότερα.

Οι κρατούσες θεωρίες υποστηρίζουν ότι όταν η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας αυξάνεται κατά 1 km/h, ο αριθμός των ατυχημάτων αυξάνεται κατά 2% στο υπεραστικό δίκτυο και 4% στο αστικό δίκτυο. Οποιαδήποτε αύξηση σε όρια ταχύτητας οδηγεί σε αύξηση της μέσης ταχύτητας και τελικώς σε αύξηση των ατυχημάτων.

Κατά συνέπεια, **ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων προτείνει να μην γίνει καμία αλλαγή στα υφιστάμενα ανώτατα όρια ταχύτητας** στους διαφορετικούς τύπους οδικού δικτύου και να παραμείνει η Ελλάδα εναρμονισμένη με τις πρακτικές που ισχύουν στα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη. Αντίθετα είναι απαραίτητο να εκπονηθούν συστηματικά επιμέρους μελέτες στο σύνολο του οδικού δικτύου της χώρας για το αποδεκτό όριο ταχύτητας με βάση τα σημερινά χαρακτηριστικά των οδών και της κυκλοφορίας (και όχι με εκείνα της περιόδου που κατασκευάστηκαν) και να αναπροσαρμοστούν αντίστοιχα οι σχετικές πινακίδες σήμανσης.

6. Ορισμένες από τις **αλλαγές στα πρόστιμα αλλά και στις διοικητικές ποινές** (αφαίρεση διπλώματος, κλπ) ειδικά εκείνες που αφορούν στις πολύ επικίνδυνες παραβάσεις **θεωρούνται υπερβολικές** με αποτέλεσμα να καθίσταται σχεδόν αδύνατη η επιβολή τους από την Τροχαία (όπως άλλωστε συμβαίνει σήμερα και με τα πολύ υψηλά πρόστιμα). Επίσης ορισμένες παραβάσεις που αντιμετωπίζονται πολύ αυστηρά δεν είναι απαραίτητα οι πιο επικίνδυνες, δίνοντας έτσι ένα λανθασμένο μήνυμα για τη σοβαρότητα των παραβάσεων (η απειλή της ανθρώπινης ζωής πρέπει να αντιμετωπίζεται σαφώς αυστηρότερα από την όποια αντι-κοινωνική αλλά όχι επικίνδυνη συμπεριφορά).

Επιπλέον, είναι καθοριστικής σημασίας το **να γίνουν οι απαραίτητες αλλαγές στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την αποτελεσματική είσπραξη των**



**προστίμων** αλλά και την επιβολή των διοικητικών ποινών (point system, κλπ.), το οποίο σήμερα είναι πολυδιασπασμένο και ιδιαίτερα αναποτελεσματικό.

Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο στα πρόστιμα αλλά και στις διοικητικές ποινές να υπάρξει ουσιαστική συνεργασία αφενός με την Τροχαία με ρεαλιστικό στόχο πολλούς και συστηματικούς ελέγχους με χαμηλά πρόστιμα και αφετέρου με το Υπουργείο Εσωτερικών ώστε να εισπράττονται τα πρόστιμα και να εκτελούνται οι διοικητικές ποινές. Για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητη η λογοδοσία όλων των εμπλεκόμενων φορέων με τη **συστηματική δημοσιοποίηση τόσο του αριθμού των ελέγχων και των παραβάσεων όσο και των τελικώς εισπραχθέντων προστίμων** και διοικητικών ποινών (point system, αφαίρεση αδειών, κλπ.).

Πέρα των παραπάνω σημείων του σχεδίου νόμου, **η απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών ως προς την υποχρέωση κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων εκτός τοπικών οδικών αποτελεί σημαντική βελτίωση**, διότι εμπεριέχει σημαντική μείωση των μη αποδεκτών εμπλοκών ανάμεσα στα βαρέα οχήματα και την υπόλοιπη ελαφριά κυκλοφορία οχημάτων και πεζών για την οποία προορίζονται οι τοπικές οδοί. Ο διαχωρισμός των διαφορετικών τύπων κυκλοφορίας αποτελεί θεμελιώδη αρχή διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ασφάλειας την οποία επισημαίνει συνεχώς ο ΣΕΣ. Επιπλέον δε, η σημαντική κατά τα προηγούμενα έτη επιβάρυνση και φθορά των τοπικών οδικών υποδομών λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας οχημάτων περιορίζεται, με σημαντικά οφέλη στις απαιτήσεις συντήρησης των τοπικών οδικών τμημάτων.

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.

Επισυνάπτονται οι επικαιροποιημένες θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα.