

22/12/2009

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Δημήτρης Ρέππας, ανέλυσε σήμερα στο Υπουργικό Συμβούλιο υπό την Προεδρία του Πρωθυπουργού Γιώργου Παπανδρέου την πολιτική και τα μέτρα που προτείνει για την οδική ασφάλεια, ενημερώνοντας χωρίτερα με στοιχεία για την κατάσταση που επικρατεί.

Όπως είπε, η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον εθνικό και κοινωνικό θέμα, αφού τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν μία από τις πρώτες αιτίες θανάτου. Πέραν της ανεκτίμητης αξίας της ανθρώπινης ζωής, το κοινωνικοοικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων εκτιμάται σε παραπάνω από 5 δις € ετησίως : υγεία, κοινωνική ασφάλιση, απώλεια εργασίας, κόστος διοίκησης, δαπάνη για υλικά, κ.λπ.

Η θέση της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή Ένωση μειονεκτεί. Η χώρα μας κατατάσσεται στην έκτη χειρότερη θέση στον πίνακα των 27 κρατών. Δύο στρατηγικά σχέδια οδικής ασφάλειας που εκπονήθηκαν για τις περιόδους 2001-2005 και 2006-2010 οδηγήθηκαν σε μεγάλη απόκλιση από τους στόχους. Αν και το 2004 σε σχέση με το 2001 είχαμε μείωση των θυμάτων τροχαίων κατά 20%, το 2008 είχαμε 1550 νεκρούς με αρχικό στόχο να περιορίσουμε τα θύματα κάτω των 1000. Δηλαδή απόκλιση κατά 50%. Χωρίς να βρούμε κάποια προεργασία ξεκινούμε τώρα την εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020. Ανάλογη πρόταση έχει καταθέσει το Τ.Ε.Ε. Ξεκινά η διαδικασία για την ενσωμάτωση στο Εθνικό Δίκαιο της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ μέχρι 19/12/2010.

Η δημιουργία του νέου Υπουργείου συμβάλλει θετικά στην ενίσχυση της Δημόσιας Υπηρεσίας. Μέχρι τώρα λειτουργούν ένα γραφείο στο Υποδομών και ένα τμήμα στο Μεταφορών, χωρίς στελέχωση. Πέραν της Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την Οδική Ασφάλεια που υφίσταται, εγκαταλείφθηκαν και περιέπεσαν σε αδράνεια εδώ και κάποια χρόνια τόσο η Διυπουργική Επιτροπή που συστάθηκε το 2000 όσο και η Εθνική Επιτροπή της Οδικής Ασφάλειας που συστάθηκε από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών το 1999.

Τα βασικότερα προβλήματα της Οδικής Ασφάλειας είναι η αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς, οι ελλείψεις του οδικού δικτύου και ανεπαρκής συντήρησή του, η έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, καθώς και αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, το ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περίθαλψης των τραυματιών στα οδικά ατυχήματα, η έλλειψη επαρκούς αστυνόμευσης, συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας και της προόδου των προβλεπόμενων δράσεων καθώς και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων, καθώς και η ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς της Πολιτείας.

Ο συντονισμός και οι πολιτικές για μια επιτυχημένη στρατηγική Οδικής Ασφάλειας, απαιτείται να κινηθεί προς έξι, κυρίως, κατευθύνσεις: 1) Ασφάλεια του χρήστη της οδού, ασφαλή οχήματα και ασφαλές οδικό περιβάλλον – Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, 2) Επιτήρηση για την Οδική Ασφάλεια – Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, 3) Περίθαλψη μετά το ατύχημα – Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, 4) Κυκλοφοριακή Αγωγή & επιμόρφωση σχετικά με την οδική ασφάλεια- Υπουργείο Παιδείας δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, 5) Δράσεις οδικής ασφάλειας και αυτοδιοίκηση – Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, 6) Διάθεση και κατανομή πόρων για την οδική ασφάλεια – ΕΣΠΑ Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

Ο συντονισμός των Υπουργείων επιτυγχάνεται με τη σύσταση της Διυπουργικής Επιτροπής για την Οδική Ασφάλεια. Συγκροτείται Γραμματεία της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, που έχει σκοπό τη διοικητική υποβοήθηση της Διυπουργικής Επιτροπής και έχει ως κυρίες αρμοδιότητες να συνεπικουρεί την Διυπουργική Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής της πολιτικής για την οδική ασφάλεια, που προσδιορίζει η Επιτροπή με σχετικές αποφάσεις της και να συντονίζει την επικοινωνία και τις κοινές δράσεις μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων, στο πλαίσιο των αποφάσεων της Διυπουργικής Επιτροπής.

Προχωράμε στη σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας με στόχο να αποτελέσει ένα ευρύτερο όργανο δημόσιας διαβούλευσης για την οδική ασφάλεια. Στο Συμβούλιο θα συμμετέχουν εκπρόσωποι επιστημονικών και κοινωνικών φορέων που ευαισθητοποιούνται στα θέματα οδικής ασφάλειας, ειδικοί εμπειρογνώμονες, εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.α. Το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας θα επεξεργάζεται, θα αξιολογεί και θα προτείνει σχέδια, μελέτες, έρευνες και θα μεριμνά για κάθε τι που θεωρεί χρήσιμο για τη βελτίωση της γνώσης στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας, θα προβαίνει σε αξιολογήσεις των ήδη ανειλημμένων δράσεων.

Η συνένωση των δύο τώες Υπουργείων Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, συγκεντρώνει στο νέο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σημαντικό αριθμό αρμοδιοτήτων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, διότι είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του χρήστη της οδού, για την ασφάλεια των οχημάτων αλλά και για την ασφάλεια του οδικού περιβάλλοντος (δημιουργία νέας Γενικής Διεύθυνσης με δύο διευθύνσεις. Πρόταση για Ειδική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας.)

Νέες πρωτοβουλίες και μέτρα (2+20):

- Αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας κατά το στάδιο αρχικού σχεδιασμού (δηλαδή στη μελέτη σκοπιμότητας κάθε έργου) πριν την έγκριση και κατασκευή του έργου .

- Επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας. Κατάταξη και διαχείριση ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο (επιθεώρηση αξιοπιστίας δικτύου, συνθήκες ορατότητας κτλ.)
- Προχωρούμε σε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες για τη βελτίωση οδικής ασφάλειας:
- Μελέτη για όλα τα «μελανά σημεία» και δημιουργία τηλεφωνικής γραμμής για κάθε καταγγελία όσον αφορά ελλιπή σήμανση ή άλλο πρόβλημα.
- Εφαρμογή και πιστή τήρηση των διατάξεων για την τοποθέτηση διαφημιστικών πινακίδων, απλοποίηση του μηχανισμού αφαίρεσης των παράνομων πινακίδων και καθορισμός των θέσεων τοποθέτησής τους στις μεγάλες πόλεις και το βασικό οδικό δίκτυο, σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση.
- Σταδιακή τοποθέτηση οριζόντιας σήμανσης (STOP) με γράμματα επί του εδάφους στις διασταυρώσεις.
- Υιοθέτηση δράσεων που ενισχύουν την προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού οδικής ασφάλειας, όπως στα κράνη δικυκλιστών και στις ειδικές θέσεις για τα βρέφη και παιδιά μικρής ηλικίας.
- Υλοποίηση προγράμματος ασφαλών στάσεων στις Δημόσιες Συγκοινωνίες (κοντά σε διαβάσεις, σε πεζοδρόμιο με απαραίτητο εύρος).
- Ενίσχυση μεθόδων τεχνικής επιτήρησης οδικής συμπεριφοράς (ραντάρ κλπ.)

• **Αναμόρφωση συστήματος εξετάσεων υποψηφίων οδηγών.**

- Υποχρέωση του συνόλου των οδηγών στη χρήση της ζώνης ασφαλείας.
- Συνεργασία με δήμους για ελεύθερα πεζοδρόμια με απομάκρυνση όλων των εμποδίων και πινακίδων. Πιλοτική εφαρμογή σε δήμους
- Αλλαγή πολεοδομικού κανονισμού για ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου (από 2.10 να γίνει 3 μέτρα).
- Πλήρης απαγόρευση συνομιλίας επαγγελματιών οδηγών λεωφορείων με κινητό τηλέφωνο με οποιονδήποτε τρόπο. Η όποια ομιλία για υπηρεσιακούς σκοπούς γίνεται αφού έχει ακινητοποιηθεί το λεωφορείο σε στάση.
- Πρόγραμμα ασφαλούς πρόσβασης στα σχολεία, με την εξασφάλιση διαβάσεων κυρίως πάνω από κεντρικές οδούς (πεζογέφυρες, πεζοδρομήσεις, κλπ.)
- Μελέτη ταχύτερης πρόσβασης στα νοσηλευτικά ιδρύματα (contra flow)
- Σύνδεση του bonus malus (επηρεάζει το ύψος ασφαλιστρου) και με τις παραβάσεις (point system) και όχι μόνο με τα ατυχήματα
- Αυστηρότερος έλεγχος των ταχογράφων για τα Φορτηγά
- Πρόγραμμα Καθαρισμού Πινακίδων σήμανσης
- Διάρκης διενέργεια ελέγχων που στοχεύουν στην επιθετική – επικίνδυνη οδήγηση
- Προδιαγραφές για την τοποθέτηση στύλων Ο.Κ.Ω. (σε σχέση με ορατότητα, κατάληψη χώρων για πεζούς κλπ.)
- Ανάπτυξη και συντήρηση βάσης δεδομένων οδικών συμβάντων, με στοιχεία που αφορούν στις επικρατούσες συνθήκες κατά την εμφάνιση των συμβάντων, τα μέτρα διαχείρισης και αποκατάστασής τους, την αποδοτικότητα τους και τις επιπτώσεις στην κυκλοφορία.
- Πρόβλεψη υποχρέωσης των Μ.Μ.Ε. να φιλοξενούν κοινωνικά μηνύματα για την Οδική Ασφάλεια.

Πάνω απ' όλα χρειάζεται αλλαγή νοοτροπίας.

Προβληματίζει η παθητική στάση των πολιτών στο θέμα των οδικών ατυχημάτων και των τραγικών συνεπειών τους που τα θεωρούμε περίπου δεδομένα.

Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ: κυκλοφοριακή αγωγή, ενημέρωση – ευαισθητοποίηση, συστηματικοί έλεγχοι, αξιόπιστες υποδομές και πάνω απ' όλα Υπηρεσίες που σχεδιάζουν και εφαρμόζουν ένα αποτελεσματικό πολιτικό σχέδιο.

