



Θανάσης Τσιάνος
Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Η Οδική ασφάλεια μας αφορά όλους - η βελόνα επιτέλους ξεκόλλησε.

Διανύουμε και φέτος την 19^η πανελλαδική εβδομάδα οδικής ασφάλειας και η εθνική πληγή που λέγεται καθημερινή γενοκτονία μέσω των οδικών ατυχημάτων, παρά την πολύ σημαντική μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων το 2025, **παραμένει ακόμα ανοιχτή και αιμορραγεί.**

Σήμερα, για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια, μπορούμε να πούμε με συγκρατημένη αλλά ουσιαστική αισιοδοξία ότι κάτι δείχνει να αλλάζει. **Το 2025 αποτέλεσε χρονιά-σταθμό για την οδική ασφάλεια** στη χώρα, για τρεις κυρίως λόγους.

Πρώτον, η Πολιτεία έδειξε ότι είναι διατεθειμένη να αναλάβει το πολιτικό κόστος που συνεπάγεται μια σοβαρή πολιτική οδικής ασφάλειας. Οι στοχευμένοι έλεγχοι σε κρίσιμες παραβάσεις, κυρίως στη μη χρήση κράνους και στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, απέδωσαν μετρήσιμα αποτελέσματα.

Δεύτερον, ψηφίστηκε ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, με σημαντικές αλλαγές σε πλήθος διατάξεων. Τα πλήρη θετικά αποτελέσματά του δεν μπορούν ακόμη να αποτιμηθούν, είναι όμως σαφές ότι δημιουργείται ένα πιο σύγχρονο και λειτουργικό θεσμικό πλαίσιο, το οποίο μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση της επικινδυνότητας τα επόμενα χρόνια.

Τρίτον, τέθηκαν οι βάσεις για μια πιο οργανωμένη και θεσμικά συγκροτημένη αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Θεσμοθετήθηκαν φορείς, διαδικασίες και εργαλεία που επιτρέπουν πλέον το ζήτημα να αντιμετωπίζεται όχι αποσπασματικά, αλλά με επιστημονικούς όρους, με συντονισμό, με σχέδιο και με προοπτική αξιοποίησης σημαντικών οικονομικών πόρων και ανθρώπινου δυναμικού.

Τα αποτελέσματα αποτυπώνονται ήδη στους αριθμούς. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και της Τροχαίας, οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα το 2025 μειώθηκαν κατά **21,1%** σε σύγκριση με το 2024.

Η μείωση αυτή αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ότι καταγράφηκε σε μια περίοδο όπου αυξήθηκαν σημαντικά οι μετακινήσεις, ο συνολικός αριθμός των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων —κατά περίπου 5% σε ετήσια βάση— καθώς και ο αριθμός των τουριστών



που επισκέφθηκαν τη χώρα. Αυτό σημαίνει ότι η **πραγματική βελτίωση σε όρους επικινδυνότητας είναι ακόμη μεγαλύτερη από το 21,1% που αποτυπώνεται στους απόλυτους αριθμούς.**

140 λιγότεροι θάνατοι από τροχαία.

Πίσω από κάθε στατιστική, άλλωστε, υπάρχουν άνθρωποι. 140 λιγότεροι θάνατοι από τροχαία σημαίνουν 140 άνθρωποι που συνεχίζουν να ζουν. Σημαίνουν 140 οικογένειες που δεν βυθίστηκαν στο πένθος. Σημαίνουν χιλιάδες συγγενείς, φίλους και συναδέλφους που δεν ήρθαν αντιμέτωποι με μια απώλεια χωρίς επιστροφή.

Με αυτά τα αποτελέσματα (51 θάνατοι ανά εκατομμύριο πληθυσμού), **η Ελλάδα εγκαταλείπει τη ζώνη των χωρών της ΕΕ με τις χαμηλότερες επιδόσεις** (64 θάνατοι ανά εκατομμύριο πληθυσμού) και πλησιάζει τον μέσο όρο της ΕΕ στην οδική ασφάλεια (45 θάνατοι ανά εκατομμύριο πληθυσμού).

Ναι, είναι μια σημαντική **επιτυχία** αλλά παράλληλα πρέπει να είναι και μια **αυτοκριτική** της πολιτείας. Εξαιρετική η πρόσφατη επίδοση αλλά επίσης είναι εξαιρετική και η ευθύνη για το παρελθόν και ακόμα μεγαλύτερη είναι η ευθύνη για το μέλλον. Η οδική ασφάλεια δεν είναι ένα πρόβλημα χωρίς λύση.

Η οδική ασφάλεια είναι ένα εθνικό ζήτημα μεγάλης σημασίας με σημαντικές προεκτάσεις στην κοινωνική ζωή, το βιοτικό επίπεδο και το δημογραφικό. Η οποιαδήποτε επιτυχία μας αφορά όλους και είναι συνολικό κεκτημένο της κοινωνίας.

Επόμενα Βήματα

Το 2026, η θετική αυτή πορεία πρέπει καταρχήν **να διατηρηθεί και στη συνέχεια να βελτιωθεί περαιτέρω.**

Τα βασικά επόμενα βήματα μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

➤ Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας

Οργάνωση της Δημόσιας Διοίκησης, μείωση γραφειοκρατικών διαδικασιών, αξιολόγηση και ξεκάθαρες αρμοδιότητες των φορέων, επαρκής χρηματοδότηση. Η ανεπαρκής χρηματοδότηση για την οδική ασφάλεια συχνά δεν χρησιμοποιείται αποδοτικά και εξαντλείται γρήγορα χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα. Η πρόσφατη θεσμοθέτηση του **«ΟΔΥΣΣΕΑ», ενός σημαντικού θεσμικού φορέα για την οδική ασφάλεια**, αποτελεί ένα ουσιαστικό βήμα της Πολιτείας προς την κατεύθυνση μιας πιο οργανωμένης και συστηματικής αντιμετώπισης του προβλήματος.

➤ Συμπεριφορά Χρήστη Οδού



Να συνεχιστεί η **συστηματική αστυνόμευση κατά προτεραιότητα της χρήσης κράνους και της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ**. Εάν το ποσοστό χρήσης κράνους ανεβεί στο 97% (Μ.Ο. πολλών ευρωπαϊκών χωρών), μπορούν να σωθούν 35 επιπλέον ζωές ανά έτος. Η συνέχιση στοχευμένων και συστηματικών ελέγχων για το αλκοόλ μπορεί να αποδώσει ακόμα καλύτερα αποτελέσματα.

Να ξεκινήσει σταδιακά η **αυτόματη συστηματική αστυνόμευση** της υπέρβασης των ορίων ταχύτητας, της μη χρήσης ζώνης και κράνους, της χρήσης κινητού τηλεφώνου με έξυπνες κάμερες στις πόλεις σε συνδυασμό με την αυτόματη αποστολή των κλήσεων (διασύνδεση συστημάτων) ώστε να γίνει αντιληπτή η αστυνόμευση. Το παραπάνω έχει δρομολογηθεί και αποτελεί πρόκληση η ορθή εφαρμογή του. **Όμως χρειάζεται προσοχή**. Η ένταση της αυτόματης αστυνόμευσης της ταχύτητας πρέπει να είναι **σταδιακή και στοχευμένη** με την κατάλληλη επιστημονική τεκμηρίωση. Στόχος θα πρέπει να αποτελεί να δίδονται βεβαιώσεις παραβάσεων **όπου αυτό θα έχει αποτέλεσμα** την μείωση των ατυχημάτων. Το να βεβαιώνεις παραβάσεις π.χ. σε 1 από τους 2 οδηγούς που διασχίζουν μια οδό, θα φέρει μόνο αρνητικά αποτελέσματα.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την αξιοπιστία του συστήματος και την εμπέδωση κουλτούρας οδικής ασφάλειας αποτελεί η **επικαιροποίηση των ορίων ταχύτητας εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών** με σχετικές μελέτες και στη συνέχεια με την εγκατάσταση των σχετικών πινακίδων από τους Δήμους και τις Περιφέρειες. Τα όρια ταχύτητας που υπάρχουν στους ελληνικούς δρόμους είναι συχνά απαρχαιωμένα και έχουν προκύψει συνήθως από εκτιμήσεις / μελέτες δεκαετιών πριν. Είναι πολλές οι περιπτώσεις που όρια ταχύτητας χρειάζονται επικαιροποίηση προς τα πάνω και επίσης πολλές οι περιπτώσεις που χρειάζονται επικαιροποίηση προς τα κάτω.

Η μείωση του αριθμού των οχημάτων με υπερβολική ταχύτητα μπορεί να οδηγήσει να σωθούν έως 50 ζωές εντός κατοικημένων περιοχών και ακόμα περισσότερες στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο, σύμφωνα με το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ.

Παράλληλα, απαιτούνται **συστηματικές εκστρατείες ενημέρωσης για τη βελτίωση της συμπεριφοράς τόσο των οδηγών όσο και των πεζών**.

Τέλος δεδομένου ότι οι ποινές στον νέο ΚΟΚ είναι ιδιαίτερα υψηλές και πιέζουν την κοινωνία και σε συνδυασμό με την αυτοματοποιημένη αστυνόμευση θα αυξήσει (έστω και προσωρινά) τον αριθμό των βεβαιώσεων των παραβάσεων, αξίζει να εξεταστεί η δυνατότητα **μείωσης της ποινής** — για παράδειγμα της διάρκειας αφαίρεσης διπλώματος — σε περιπτώσεις χαμηλών παραβάσεων του ορίου ταχύτητας, αλκοόλ ή χρήσης κινητού τηλεφώνου, ή μη χρήσης κράνους/ζώνης, **εφόσον ο παραβάτης παρακολουθήσει ειδικό σεμινάριο οδικής ασφάλειας**. Για παράδειγμα η πρακτική αυτή εφαρμόζεται με επιτυχία στη Μεγάλη Βρετανία.

➤ **Οδική Υποδομή - Κυκλοφορία – Μ.Μ.Μ.**

Στον τομέα των υποδομών απαιτείται σημαντική προσπάθεια και επαρκής χρηματοδότηση.



Η οδική υποδομή και η οργάνωση της κυκλοφορίας στις ελληνικές πόλεις παραμένουν σε μεγάλο βαθμό προσανατολισμένες στην κίνηση των οχημάτων, χωρίς να λαμβάνονται επαρκώς υπόψη οι ανάγκες των ευάλωτων χρηστών της οδού, όπως οι πεζοί και οι δικυκλιστές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η έλλειψη επαρκών και λειτουργικών πεζοδρομίων.

Παράλληλα, μεγάλο μέρος του υπεραστικού οδικού δικτύου —εκτός αυτοκινητοδρόμων— έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με παρωχημένες προδιαγραφές, παρουσιάζει ελλιπή συντήρηση και περιλαμβάνει ατέλειες που συχνά δημιουργούν επικίνδυνες συνθήκες για τους οδηγούς.

Συχνά, η Πολιτεία δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην κατασκευή νέων υποδομών παρά στη συντήρηση και λειτουργία του υφιστάμενου δικτύου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η έλλειψη βασικών στοιχείων οδικής ασφάλειας, όπως οι διαγραμμίσεις.

➤ Όχημα

Ο στόλος οχημάτων στην Ελλάδα συγκαταλέγεται στους πιο γηρασμένους στην Ευρώπη. Η σταδιακή ανανέωση του στόλου — τόσο των επιβατικών αυτοκινήτων όσο και των φορτηγών και των μοτοσυκλετών — μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς τα σύγχρονα οχήματα διαθέτουν εξελιγμένα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας.

➤ Αντιμετώπιση μετά το Ατύχημα

Η άμεση παροχή βοήθειας στους παθόντες μετά από ένα τροχαίο ατύχημα και η αποτελεσματική ιατρική περίθαλψη αποτελούν επίσης κρίσιμους παράγοντες για τη μείωση των επιπτώσεων των τροχαίων ατυχημάτων.

Υπάρχει προοπτική?

Ναι, υπάρχει. Το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας για την επόμενη δεκαετία, που εκπονήθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αποτελεί ένα πραγματικά ολοκληρωμένο και φιλόδοξο σχέδιο που έχει ήδη αρχίζει να εφαρμόζεται.

Το κρίσιμο ζητούμενο πλέον είναι να μην υπάρξει εφησυχασμός.

Η χώρα μας έχει πληρώσει ακριβά στο παρελθόν τις πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες, τις δυσλειτουργίες του κρατικού μηχανισμού, τις θεωρητικές προσεγγίσεις χωρίς πρακτική εφαρμογή και τις αποσπασματικές δράσεις που δεν παράγουν ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Η οδική ασφάλεια, δεν είναι ένα πρόβλημα χωρίς λύση.