

Εις ώτα μη ακουόντων

Στις αρχές του περασμένου Αυγούστου¹ από αυτή τη στήλη, αναφερόμενοι στο σχέδιο νόμου για τον αιγιαλό και την παραλία, σημειώναμε: «Το γεγονός ότι το σχέδιο νόμου δόθηκε προς διάλογο, ίσως αποδειχθεί ευτύχημα, μια και ο διάλογος είναι ικανός να καταδείξει τις ανακολουθίες και τις επικινδυνότητες. Αρκεί να υπάρξουν ευοίωνα ώτα». Έξι μήνες αργότερα, καθώς το υπουργείο Οικονομίας επανεμφανίζει το σχέδιο νόμου, οι ελπίδες μας αποδεικνύονται φρουρόδες.

Mε βασικό επιχείρημα ότι από το συνολικό μήκος των 16.000 χιλιομέτρων των ελληνικών ακτών, μόλις το 15% έχει οριοθετηθεί έως σήμερα και με την επισήμανση ότι συνέπεια αυτής της πραγματικότητας, είναι τεράστιες εκτάσεις να παραμένουν ανεκμετάλλευτες και σε πολλές περιπτώσεις να κατέχονται αυθαίρετα από καταπατητές, επιδιώκουν να εισαγάγουν τη λογική των συνοπτικών διαδικασιών ως προς την οριοθέτηση, αλλά και ως προς την απευθείας εκκώρηση των παραλιών προς παντός είδους εκμετάλλευση.

Eίναι προφανές –όπως, άλλωστε, έγινε φανερό και από την εισηγητική έκθεση για την αναθεώρηση του άρθρου 24 του Συντάγματος– ότι μια εισπρακτική λογική διακατέχει τους λογής αρμόδιους, η οποία βρίσκεται σε εκ διαιμέτρου αντίθετη θέση από τη λογική της προστασίας του περιβάλλοντος, ζητήματος μείζονος σημασίας στις ημέρες μας, όπως αποδεικνύεται ακόμη και από του ...καιρού τα (επικίνδυνα) γυρίσματα.

Sε αντιστοιχία και ένα άλλο θέμα των ημερών: η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Tο ξεστράτισμα της συζήτησης στη Βουλή και η επικέντρωση του λόγου (από όλες τις πλευρές) στο ζήτημα των προστίμων, αναδεικνύει την ευρύτερα επικρατούσα στρεβλή άποψη για ένα νομοθέτημα, που από τη φύση του οφείλει να σώζει ζωές και να εξασφαλίζει την ανθρώπινη σωματική ακεραιότητα.

Dίνως να αμφισβητείται η σκοπιμότητα των προστίμων (ανεξαρτήτως του ύψους τους), κανένας ΚΟΚ δεν μπορεί να ευστοχήσει αν δεν αποβλέπει στον αυστηρό και συστηματικό έλεγχο και, εντέλει, στον περιορισμό της παραβατικότητας των οδηγών, ιδίως στις περιπτώσεις που εξαιτίας της παράρβασης τίθεται άμεσα σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή, οδηγών, επιβατώντων και πεζών. Σ' αυτή την κατεύθυνση οι ποινές οφείλουν να είναι παραδειγματικά αυστηρές και να μην επιμετρούνται σε ευρώ.

Mε άλλα λόγια, κανείς ΚΟΚ δεν μπορεί να επιτύχει τον ευκταίο από όλους στόχο της μείωσης των θυμάτων των τροχαίων, που δυστυχώς έχει πάρει διαστάσεις ενός (ακήρυκτου) εμφύλιου πολέμου, αν δεν ελέγχεται συστηματικά η παραβατικότητα των οδηγών και δεν αστυνομεύεται, επίσης συστηματικά, το οδικό δίκτυο, μέσα και έξω από τις πόλεις και σε όλο το μήκος του².

Sε όλες αυτές τις περιπτώσεις, καθίσταται φανερό, ότι η εισπρακτική λογική, οι πελατειακές σκέψεις και η στρεβλή αντίληψη του πολιτικού κόστους, καθορίζουν το πλαίσιο του διαλόγου που γίνεται, με συνέπεια οι επιστημονικά τεκμηριωμένες προτάσεις να φθάνουν εις ώτα μη ακουόντων.



1. Στις 7.8.2006

2. Το ΤΕΕ επ' αυτού, χάρη στο Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας, έχει συγκεκριμένες παρατηρήσεις και προτάσεις, τις οποίες κατέθεσε στη Βουλή, αφού δεν κλήθηκε να τις υποβάλει στο διάλογο που προηγήθηκε. Βλέπε στις αμέσως επόμενες σελίδες.