



Οι Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα Αθήνα, Μάιος 2014

1. Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Το 2012, ο ετήσιος αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα ανερχόταν σε περίπου 1,3 εκατομμύρια παγκοσμίως, στις 27.000 στην Ευρώπη των 27 και στους 1.000 στην Ελλάδα, καθιστώντας τα οδικά ατυχήματα ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της σύγχρονης κοινωνίας παγκοσμίως. Δυστυχώς, την τελευταία δεκαετία, η Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά μία από τις 2 - 3 χειρότερες θέσεις στη Ευρώπη των 27, ως αποτέλεσμα της ανεπαρκούς πολιτικής και συνολικής προσπάθειας στον τομέα της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των Συγκοινωνιολόγων, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και υλικών ζημιών των καταγεγραμμένων οδικών ατυχημάτων με παθόντες στην Ελλάδα ξεπερνάει τα 3 δις € ετησίως (και ενδεχομένως τριπλασιάζεται εάν υπολογιστεί ο πραγματικός αριθμός των παθόντων αλλά και τα ατυχήματα με υλικές ζημιές μόνο).

Πίνακας 1. Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και στην Ευρώπη (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., EC-CARE)

Ελλάδα	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Μεταβολή
Νεκροί	1.634	1.605	1.670	1.658	1.657	1.612	1.553	1.456	1.258	1.141	1.027	-37%
Τραυματίες	22.459	20.737	20.179	22.048	20.675	19.766	19.010	18.641	19.108	17.259	15.724	-30%
Ατυχήματα	16.809	15.751	15.509	16.914	16.019	15.499	15.083	14.789	15.032	13.849	12.353	-27%
Οχήματα (εκ.)	5,693	5,968	6,302	6,641	6,996	7,380	0,729	7,911	8,062	8,087	8,070	42%
Νεκροί/1000οχ.	287	269	265	250	237	218	2.130	184	156	141	127	-56%
Νεκροί/εκ.κατ.	149	146	151	150	149	144	138	129	112	102	91	-39%
Ευρώπη-27												
Νεκροί	53.090	49.857	46.836	45.131	42.952	42.495	38.877	35.041	30.895	30.145	27.821	-48%
Οχήματα (εκ.)	223,99	211,70	220,89	226,66	237,61	313,35	305,38	307,69	309,72	301,58	292,53	31%
Νεκροί/1000οχ.	237	236	212	199	181	136	127	114	100	100	95	-60%
Νεκροί/εκ.κατ.	110	102	96	92	87	86	78	70	61	59	55	-50%

Στην Ελλάδα, στο δεύτερο μισό του προηγούμενου αιώνα, ο αριθμός των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά αυξανόταν συνεχώς έως τα μέσα της δεκαετίας του 90, ως αποτέλεσμα της μεγάλης αύξησης του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων, της αλόγιστης οργάνωσης της κυκλοφορίας, της ανεπάρκειας των υποδομών και της έλλειψης υπεύθυνης οδικής συμπεριφοράς των οδηγών. Από το 1996, ο ετήσιος αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα (2.500) άρχισε να μειώνεται και σταθεροποιήθηκε για μερικά χρόνια στο επίπεδο των 1.600 νεκρών στα μέσα της περασμένης δεκαετίας. Τα τελευταία τέσσερα χρόνια μειώθηκε εκ νέου και έφτασε στο σημερινό επίπεδο των 1.000 νεκρών. Η **σημαντική μείωση** την περίοδο αυτή οφείλεται αφενός στον υπερδιπλασιασμό των



κυκλοφορούντων οχημάτων και τις συνεπαγόμενες αλλαγές στα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και της κυκλοφοριακής παιδείας των οδηγών, και αφετέρου στη μερική κινητοποίηση της Πολιτείας (ιδιαίτερα της Τροχαίας κατά την περίοδο 1998 - 2004). Σημαντικό ρόλο έχει παίξει επίσης τόσο η αναβάθμιση κατά την τελευταία δεκαετία του κύριου οδικού δικτύου της χώρας σε αυτοκινητόδρομους, όσο και η εξέλιξη της τεχνολογίας των οχημάτων (παθητική ασφάλεια) η οποία συμβάλει στη μείωση των συνεπειών των ατυχημάτων. Επιπλέον, η σημαντική μείωση της τελευταίας τετραετίας οφείλεται και στην εισαγωγή του νέου ΚΟΚ το 2007, αλλά και στην οικονομική κρίση και στη συνεπαγόμενη σημαντική αλλαγή των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας και της συμπεριφοράς των οδηγών.

Οι επιδόσεις αυτές της Ελλάδας δεν ήταν όμως ικανές για να βελτιώσουν της θέση της ανάμεσα στα κράτη της Ευρώπης των 27 αφού οι επιδόσεις των υπόλοιπων κρατών ήταν ακόμη καλύτερες, ως αποτέλεσμα τόσο των συστηματικών προσπαθειών των Αρχών αυτών των κρατών όσο και της γενικότερης βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου και κατ' επέκταση της κυκλοφοριακής παιδείας των Ευρωπαίων πολιτών. Σε αντίθεση με τους περισσότερους Ευρωπαίους, οι Έλληνες πολίτες εξακολουθούν να μην έχουν αντιληφθεί ότι μέσα στην πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, **ταχύτητα και ασφάλεια δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξουν** (εξαίρεση μπορεί να αποτελέσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και σε ένα βαθμό και οι αυτοκινητόδρομοι). Η πλειοψηφία των Ελλήνων οδηγεί επιθετικά και με ταχύτητα ακατάλληλη για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, αφήφώντας τον κίνδυνο.

Την τελευταία δεκαπενταετία εκπονήθηκαν στρατηγικά σχέδια οδικής ασφάλειας (ΕΜΠ 2001, 2005), τα οποία εισήγαγαν την ανάγκη για έναν πιο οργανωμένο τρόπο αντιμετώπισης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Στο πλαίσιο των σχεδίων αυτών υλοποιήθηκαν αρκετές δράσεις, εντούτοις η συνολική εφαρμογή τους ήταν πλημμελής και τα αποτελέσματα αποτιμήθηκαν κατώτερα των στόχων που τέθηκαν. Στο **Στρατηγικό Σχέδιο 2011-2020** (ΕΜΠ, 2011) υιοθετήθηκε ο Ευρωπαϊκός στόχος της μείωσης κατά 50% του αριθμού των νεκρών έως το 2020, προτάθηκε μία νέα αποτελεσματική δομή διαχείρισης των προτεινόμενων μέτρων οδικής ασφάλειας και εισήχθη για πρώτη φορά στην Ελλάδα η έννοια της παιδείας οδικής ασφάλειας, ως βασικός σκοπός της πολιτικής οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Η ανάλυση και οι προτάσεις του στρατηγικού σχεδίου 2011-2020 χρησιμοποιήθηκαν και στις παρούσες θέσεις του ΣΕΣ.

2. Προβλήματα και αιτίες

Ο κατάλογος με τα προβλήματα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι μακρύς. Όμως άλλα προβλήματα έχουν μεγάλη συνεισφορά στους αριθμούς των ατυχημάτων και των θυμάτων σε αυτά και άλλα προβλήματα έχουν μικρότερη έως ελάχιστη συνεισφορά. Σύμφωνα με τις εξειδικευμένες αναλύσεις των στοιχείων ατυχημάτων στην Ελλάδα και τη συγκριτική τους εξέταση με αντίστοιχες αναλύσεις ([EC-ERSO](#), [ITF-IRTAD](#)) από την Ευρωπαϊκή πραγματικότητα προκύπτει ότι οι πιο



κρίσιμοι παράγοντες (κατά σειρά σημασίας) που συμβάλουν στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων και ειδικά των σοβαρών ατυχημάτων, στην Ελλάδα είναι:

- η οδήγηση με υψηλές ταχύτητες,
- τα υψηλά ποσοστά κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών,
- τα χαμηλά ποσοστά χρήσης ζώνης και κράνους, ιδίως στους συνεπιβάτες
- η ανοργάνωτη και απροστάτευτη κυκλοφορία ευάλωτων χρηστών της οδού,
- η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και με χρήση κινητού τηλεφώνου,
- η γενικευμένη επιθετική οδήγηση.

Οι βασικές **γενεσιουργές αιτίες** του υψηλού αριθμού οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα συνοψίζονται παρακάτω.

- Η αστυνόμευση δεν είναι επαρκής (χωρικά και χρονικά) και δεν γίνεται αντιληπτή από τον οδηγό για να αλλάξει τη συμπεριφορά του,
- Η οδική υποδομή και η συνολική οργάνωση του χώρου και της κυκλοφορίας στις πόλεις είναι προσανατολισμένες στα ΙΧ και στην ταχύτητα, αφήνοντας στο περιθώριο τους ευάλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, δικυκλιστές, κλπ.) και την ασφάλειά τους,
- Το υπεραστικό οδικό δίκτυο (ειδικά το επαρχιακό) έχει ανεπαρκή συντήρηση και αρκετές ατέλειες που επιφυλάσσουν πολλές επικίνδυνες εκπλήξεις στους οδηγούς, χωρίς να τους συγχωρούν τα λάθη
- Οι ανεπάρκειες της Πολιτείας αποτελούν κακό παράδειγμα για τους πολίτες,
- Η Πολιτεία και οι πολίτες αδιαφορούν για την τήρηση των κανόνων και τη σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά,
- Η προβολή προτύπων κακής οδηγικής συμπεριφοράς (προβεβλημένα πρόσωπα, διαφημίσεις αυτοκινήτων, κλπ.).

Τα βασικά **θεσμικά προβλήματα** οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι:

- Η αναποτελεσματική οργάνωση της Δημόσιας Διοίκησης που έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία σωστής και σε βάθος χρόνου εφαρμογής οποιασδήποτε δράσης οδικής ασφάλειας,
- Η ανυπαρξία οργανωμένων δομών της Πολιτείας με ευθύνη την οδική ασφάλεια και η **μη λογοδοσία των φορέων της** για την εφαρμογή των δράσεων τους με αποτέλεσμα οι δράσεις να είναι περιορισμένες και χωρίς τα επιθυμητά, πάντα, αποτελέσματα,
- Η ανυπαρξία κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας με ουσιαστική ευθύνη, με εξουσία στις υπηρεσίες της Πολιτείας και με λογοδοσία για τις δράσεις του,

Πίνακας 2. Βασικά χαρακτηριστικά οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα και στην Ευρώπη (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, EC-CARE.)

% Νεκρών 2011	Ελλάδα	Ευρώπη-24
Εντός κατοικημένης περιοχής	49%	38%
Πεζοί	20%	21%
Μοτοσικλετιστές	27%	12%
Νέοι οδηγοί (18-24 ετών)	10%	10%
Ηλικιωμένοι οδηγοί (>64 ετών)	9%	11%
Ατυχήματα ενός οχήματος	58%	31%



- Η ανεπαρκής χρηματοδότηση για την οδική ασφάλεια η οποία συχνά εξαντλείται γρήγορα χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα,
- Η αδυναμία κατανόησης πως η οδική ασφάλεια είναι επιστήμη, μάλιστα αρκετών και διαφορετικών ειδικοτήτων, και ότι απαιτείται σωστή και διαρκής έρευνα και τεκμηρίωση των κάθε είδους αποφάσεων.

3. Οι Προτάσεις του ΣΕΣ

Με δεδομένη την παρούσα κατάσταση της Ελλάδας ως αποτέλεσμα της **οικονομικής και κοινωνικής κρίσης**, κρίνεται αναγκαίο να δοθεί προτεραιότητα σε σοβαρές προσπάθειες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αφού η μείωση των ατυχημάτων όχι μόνο συνεπάγεται μεγάλα οικονομικά οφέλη για την ελληνική οικονομία, αλλά περιλαμβάνει και επενδύσεις που οδηγούν στην ανάπτυξη της χώρας (οδικά δίκτυα, κλπ.). Επιπλέον, αρκετές σημαντικές δράσεις οδικής ασφάλειας, (όπως π.χ. η αστυνόμευση) δεν απαιτούν σημαντικούς προϋπολογισμούς, ενώ μπορούν να οδηγήσουν σε θεαματικά αποτελέσματα.

Με βάση την παραπάνω συνοπτική ανάλυση, τα πορίσματα του Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020 και γενικότερα τη διεθνή εμπειρία στην αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή παρουσία τα τελευταία 35 χρόνια στα συγκοινωνιακά ζητήματα της χώρας **επισημαίνει τα απαραίτητα βήματα** που απαιτούνται προκειμένου να αναστραφεί η πολύ αρνητική σημερινή πορεία, έτσι ώστε με συστηματική προσπάθεια και σε βάθος τουλάχιστον πενταετίας, το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην χώρα μας να πλησιάσει τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Μία αποτελεσματική πολιτική οδικής ασφάλειας πρέπει να βασίζεται καταρχάς στη **θεμελιώδη αρχή που προβλέπει την ενσωμάτωση της ασφαλούς οδήγησης σε βάρος της ταχύτητας** σε κάθε μικρή ή μεγάλη επιλογή της Πολιτείας και των πολιτών. Οι πολίτες οφείλουν να διεκδικήσουν ασφαλέστερες συνθήκες κυκλοφορίας παντού (σε βάρος της ταχύτητας) και οι τοπικές, περιφερειακές και κεντρικές Αρχές οφείλουν να εγκαταλείψουν τις συνήθειές τους, να εκπονήσουν και στη συνέχεια να εφαρμόσουν σχέδια βιώσιμης κινητικότητας ενσωματώνοντας κατά προτεραιότητα όλες τις απαραίτητες δράσεις οδικής ασφάλειας. Τελικός σκοπός πρέπει να είναι τόσο ένας νέος τρόπος διαχείρισης και λειτουργίας του δημόσιου χώρου όσο και η μεσοπρόθεσμη βελτίωση της συμπεριφοράς όλων των χρηστών της οδού. Οι έννοιες του ασφαλούς συστήματος και της παιδείας οδικής ασφάλειας αποτελούν άλλωστε και βασικές κατευθύνσεις του νέου εθνικού στρατηγικού σχεδίου 2011-2020.

Επισημαίνεται ότι τόσο στην Ελλάδα, όσο και διεθνώς έχουν κατά καιρούς διαμορφωθεί διάφορα μέτρα και δράσεις οδικής ασφάλειας, συχνά όμως χωρίς να τίθενται προτεραιότητες στις δράσεις με τη σημαντικότερη επιρροή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ πολλές φορές αναμιγνύονται μέτρα βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα με μακροπρόθεσμες δράσεις και προγράμματα, χωρίς συγκεκριμένο



τρόπο εφαρμογής, ώστε τελικά η συνισταμένη πολιτική να μοιάζει περισσότερο με κατάλογο ευχών παρά με συγκεκριμένα βήματα επίτευξης των στόχων που τίθενται. Αντίθετα σε αυτή την εύκολη πρακτική, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων ιεράρχησε τη σπουδαιότητα και τον τρόπο εφαρμογής των απαραίτητων δράσεων και προτείνει τις παρακάτω **δράσεις προτεραιότητας**:

1. Η **δημιουργία και λειτουργία μίας Κεντρικής Δημόσιας Αρχής** με συνολική ευθύνη για όλες τις δράσεις οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και τακτική λογοδοσία για την πρόοδο των δράσεων και την επιρροή τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αποτελεί την πρώτη και θεμελιώδη δράση. Π.χ. τον ρόλο αυτό θα μπορούσε να παίξει μία Γενική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας υπό την καθοδήγηση της Διυπουργικής Επιτροπής, με τις κατάλληλες αρμοδιότητες και την κατάλληλη επιστημονική και τεχνική υποστήριξη. Η Αρχή αυτή θα είναι υπεύθυνη για:

- τη θέσπιση και αναθεώρηση των στόχων,
- τη διασφάλιση και κατανομή των πόρων,
- το συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των δράσεων από τους φορείς της Πολιτείας,
- την επικοινωνιακή προώθηση της ασφαλούς συμπεριφοράς και
- την τακτική λογοδοσία στην Πολιτεία και στους πολίτες.

Χωρίς τη λειτουργία της Κεντρικής Δημόσιας αυτής Αρχής, δεν υπάρχουν ουσιαστικές ελπίδες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα αφού όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο θα συνεχίσουν την όποια προσπάθεια για τα οδικά ατυχήματα, χωρίς κανέναν έλεγχο, επαναλαμβάνοντας δικαιολογίες περί "έλλειψης συντονισμού", ενώ τα κάθε είδους συμβουλευτικά όργανα (ΕΣΟΑ, Διακομματική Επιτροπή) θα συνεχίσουν να διατυπώνουν προτάσεις χωρίς να υπάρχει κάποιος μηχανισμός να τις υλοποιήσει.

2. Η **εντατικοποίηση της αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια** από την Τροχαία με έμφαση στις περισσότερο επικίνδυνες παραβάσεις συμπεριφοράς, όπως η ταχύτητα, η χρήση της ζώνης και του κράνους και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή με χρήση κινητού τηλεφώνου αποτελεί ίσως την καθοριστικότερη δράση για την άμεση μείωση των ατυχημάτων. Η σωστά σχεδιασμένη, συστηματική και συνεχής αστυνόμευση που στοχεύει στις επικίνδυνες παραβάσεις για την οδική ασφάλεια και όχι στην τυφλή εφαρμογή ενός γραφειοκρατικού ΚΟΚ, είναι αποδεδειγμένα το κατεξοχήν μέτρο που μπορεί να οδηγήσει σε θεαματική βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών και σε ακόμη θεαματικότερη μείωση των νεκρών και τραυματιών των οδικών ατυχημάτων. Ο στόχος της αποτελεσματικής αστυνόμευσης για βελτίωση της συμπεριφοράς του οδηγού προϋποθέτει:

- ο νέος ΚΟΚ να προβλέπει χαμηλά πρόστιμα με πολλούς ελέγχους και όχι υψηλά πρόστιμα με ελάχιστους ελέγχους, ιδιαίτερα στην εποχή της οικονομικής κρίσης,
- τη συστηματική χρήση νέων τεχνολογιών (κάμερες καταγραφής παραβάσεων, κλπ.), οι οποίες οδηγούν και σε πολύ οικονομικότερη αστυνόμευση,



- την απλοποίηση του υφιστάμενου πολύπλοκου συστήματος βεβαίωσης της παράβασης και είσπραξης των προστίμων αλλά και επιβολής όλων των κυρώσεων (βαθμοί ποινής ΣΕΣΟ, κλπ.) με τρόπο απόλυτο και διαφανή,
- τη λεπτομερή καταγραφή και δημοσιοποίηση του αριθμού των παραβάσεων, των ελέγχων και ειδικά των αποτελεσμάτων των ελέγχων αυτών με στόχο όχι μόνο να μην ατονήσει η αστυνόμευση αλλά και την καλύτερη αποδοχή της από τους χρήστες της οδού (οδηγοί, επιβάτες, πεζοί),
- τη σωστή και στοχευμένη εκπαίδευση των τροχονόμων καθώς και τον κατάλληλο εξοπλισμό για όλες τις παραπάνω δράσεις.

3. Η **συστηματική παρακολούθηση** της εφαρμογής των δράσεων, του επιπέδου οδικής ασφάλειας και όλων των παραγόντων που το επηρεάζουν αποτελεί το κατεξοχήν εργαλείο διοίκησης του συστήματος οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Η συλλογή, επεξεργασία, ανάλυση και δημοσιοποίηση των κατάλληλων στοιχείων επιτρέπει όχι μόνο τη σωστή τεκμηρίωση των αποφάσεων για την εφαρμογή των δράσεων και την αποφυγή των αναποτελεσματικών μέτρων, αλλά και τονώνει τις προσπάθειες των υπηρεσιών και των πολιτών να συνεχίσουν να αγωνίζονται με κάθε τρόπο και θυσία για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Για το λόγο αυτό χρειάζεται να συλλέγονται και να είναι διαθέσιμα σωστά και αξιόπιστα στοιχεία αξιοποιώντας πολυετή πρακτική εμπειρία, εξειδικευμένη έρευνα και αναλύσεις αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των μέτρων ώστε να σταματήσει η επιπόλαια και ατεκμηρίωτη εφαρμογή ακατάλληλων μέτρων με σπατάλη σημαντικών κονδυλίων χωρίς αποτέλεσμα, αλλά και η αποφυγή λογοδοσίας από όλους τους δημόσιους αλλά και ιδιωτικούς φορείς.

4. Η **ανάπτυξη και εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής**, αποτελεί τη βάση για τη σταδιακή βελτίωση του υπεραστικού και αστικού οδικού δικτύου της Ελλάδας, το οποίο μπορεί να δώσει και το καλό παράδειγμα για να βελτιώσουν και οι οδηγοί τη συμπεριφορά τους. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής στην Ελλάδα πρέπει να βασίζεται στη συστηματική εφαρμογή των διεθνώς αποδεκτών προτύπων διαχείρισης οδικής υποδομής, η οποία περιλαμβάνει την με συστηματικό τρόπο οργάνωση, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής, όπως:

- ο έλεγχος οδικής ασφάλειας (στη φάση της μελέτης και της λειτουργίας),
- η προληπτική και η έκτακτη συντήρηση,
- οι επεμβάσεις στις επικίνδυνες θέσεις,
- η διαχείριση των συμβάντων και ατυχημάτων
- η αξιολόγηση οδικής ασφάλειας και
- οι μελέτες επιπτώσεων οδικής ασφάλειας κάθε έργου και επέμβασης.

Για την υλοποίηση των παραπάνω είναι πρώτα από όλα απαραίτητη η άμεση και σοβαρή σύνταξη/διαμόρφωση από το ΥΓΠΜΕΔΙ των απαραίτητων απλών και εφαρμόσιμων προδιαγραφών και οδηγιών για την κατασκευή έργων και επεμβάσεων και των αντίστοιχων εγχειριδίων καλών (και όχι βέλτιστων) πρακτικών, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν στις περιοχές εκτέλεσης έργων αλλά και στη διαχείριση των συμβάντων. Για το λόγο αυτό



πρέπει να αξιοποιηθεί το πλούσιο σχετικό επιστημονικό υλικό που υπάρχει στην Ελλάδα και διεθνώς. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στη δημιουργία ενός οδικού περιβάλλοντος εύκολα κατανοητού (ειδικά για τους άπειρους και τους ηλικιωμένους οδηγούς) που να μην ενέχει κινδύνους και εκπλήξεις στους οδηγούς και να συγχωρεί τα λάθη τους.

Στη συνέχεια, όλες οι κεντρικές, περιφερειακές και τοπικές υπηρεσίες της χώρας πρέπει να εφαρμόσουν συστηματικά τις νέες προδιαγραφές και οδηγίες τόσο σε όλα τα έργα και επεμβάσεις, όσο και στο πλαίσιο της συντήρησης του οδικού δικτύου ευθύνης του (εξοπλισμός, οδόστρωμα, φωτισμός, διαγραμμίσεις κλπ), έτσι ώστε σε βάθος χρόνου μιας δεκαετίας η οδική υποδομή της χώρας να λειτουργεί πλέον με κοινά και σωστά χαρακτηριστικά. Η χρηματοδότηση κάθε έργου οδικής υποδομής πρέπει να εγκρίνεται μετά από την επιτυχημένη εκτέλεση των παραπάνω διαδικασιών ελέγχου.

5. Ο **ριζικός επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής και κυκλοφορίας στις πόλεις** αποτελεί τη θεμελιώδη υποχρέωση κάθε Δημοτικής Αρχής για να σταματήσει η σημερινή λειτουργία της πόλης με τυφλή προτεραιότητα στα αυτοκίνητα, στην ταχύτητα και συνεπώς στα ατυχήματα. Μάλιστα, ο επανασχεδιασμός αυτός πρέπει να ενταχθεί μέσα σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η ασφαλής κίνηση των πεζών, με διευρυμένα και ελεύθερα από πάσης φύσης αντικείμενα, πεζοδρόμια και διασφαλισμένες διαδρομές και διαβάσεις είναι μία πρώτη προτεραιότητα ακολουθούμενη από τη δημιουργία υποδομής για την ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων, ιδιαίτερα στους κόμβους. Επιπλέον, είναι απαραίτητο να εκπονηθεί και να εφαρμοστεί η πρώτη γενιά κατάλληλων σχεδίων για την ασφαλή κυκλοφορία των μοτοσικλετών σε κάθε πόλη.

Η προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, δικυκλιστές, ηλικιωμένοι, κλπ.) από τα δικά τους λάθη, αλλά και των υπολοίπων χρηστών της οδού πρέπει να ενσωματωθεί στον επανασχεδιασμό της οδικής υποδομής κάθε πόλης (ιδιαίτερα στους κόμβους) με έμφαση στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και όχι με αποσπασματικά και τελικώς χωρίς αποτέλεσμα μέτρα.

Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο να συνταχθούν/διαμορφωθούν από το ΥΥΠΜΕΔΙ και να εφαρμοστούν από τους Δήμους οι σχετικές αρχές, προδιαγραφές και οδηγίες επεμβάσεων στην αστική οδική υποδομή και κυκλοφορία με βάση και τις διεθνείς καλές πρακτικές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την υποδομή για ασφαλή κυκλοφορία πεζών και ποδηλατών. Ιδιαίτερη σημασία και σε αυτήν την περίπτωση έχουν οι συστηματικοί έλεγχοι καλής εφαρμογής και αξιολόγησης των επεμβάσεων για την επέκταση των επιτυχημένων μέτρων και την αποφυγή εκείνων που δεν φέρνουν αποτελέσματα.

6. Ο σχεδιασμός και εφαρμογή μιας **ολοκληρωμένης πολιτικής προώθησης της ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς** που θα στοχεύει αφενός να γίνει κατανοητή η εγγενής επικινδυνότητα της οδήγησης και αφετέρου να γίνει συνείδηση κάθε οδηγού, επιβάτη και πεζού η σωστή κυκλοφοριακή



συμπεριφορά, είναι μια διαρκής προσπάθεια τόσο της Πολιτείας όσο και των ίδιων των πολιτών που στοχεύουν σε μια κοινωνία ευθύνης και ευημερίας.

Για πιο άμεσα αποτελέσματα είναι απαραίτητη η συστράτευση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων με ένα κοινό και δυνατό επικοινωνιακό μήνυμα για να συνειδητοποιήσουν όλοι ότι τα ατυχήματα αφορούν όλους και ότι είναι απαραίτητη η αλλαγή συμπεριφοράς, οι χαμηλότερες ταχύτητες παντού, η συγκέντρωση στην οδήγηση χωρίς αλκοόλ και κινητό και η συνεχής χρήση ζώνης και κράνους. Οι εκστρατείες αυτές πρέπει να στοχεύουν όχι μόνο σε όλες τις ομάδες ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, μοτοσικλετιστές, παιδιά, νεαροί και ηλικιωμένοι οδηγοί) αλλά και σε εκείνους που απειλούν τις ομάδες αυτές (οδηγοί ΙΧ, φορτηγών, κλπ.). Η συστράτευση αυτή πρέπει να στηρίζεται σε σοβαρούς προϋπολογισμούς επικοινωνίας για μεγάλη συχνότητα προβολής σε βάθος χρόνου. Επιπλέον, οι εκστρατείες αυτές για να έχουν αυξημένη αποτελεσματικότητα πρέπει πάντοτε να συνδυάζονται και με τις υπόλοιπες δράσεις αστυνόμευσης, επεμβάσεων στην υποδομή, κλπ.

Για πιο μακροπρόθεσμα αποτελέσματα είναι απαραίτητη αφενός η καλύτερη εκπαίδευση των υποψηφίων και νέων οδηγών και αφετέρου η με κάθε τρόπο ενίσχυση της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολείο, στο σπίτι, στη δουλειά και σε όλη την καθημερινότητα, ώστε η σωστή συμπεριφορά στον δρόμο να γίνεται συνείδηση από νωρίς για όλους.

Αναμφισβήτητα, η πιο αποτελεσματική επικοινωνιακή πολιτική και κυκλοφοριακή αγωγή είναι η συνεχής και εμφανής προσπάθεια της Πολιτείας για ασφαλέστερες συνθήκες κυκλοφορίας με τη φιλότιμη εφαρμογή όλων των προηγούμενων δράσεων.

Για να φέρουν όλες οι παραπάνω δράσεις προτεραιότητας βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητο να εφαρμοστούν συστηματικά και να είναι οπωσδήποτε ενταγμένες μέσα **στο πλαίσιο των ευρύτερων πολιτικών σχεδιασμού του χώρου και της κινητικότητας** μέσα και έξω από τις πόλεις. Παράλληλα όμως, όλοι οι αρμόδιοι Κυβερνητικοί και μη φορείς οφείλουν να εντατικοποιήσουν τις προσπάθειές τους για την εφαρμογή τόσο των παραπάνω δράσεων όσο και όλων των δράσεων της αρμοδιότητάς τους.

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.