

## Οι Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Αθήνα, Μάιος 2021

### 1. Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Ο ετήσιος αριθμός των νεκρών στα οδικά ατυχήματα ανέρχεται σε περίπου 1,35 εκατομμύρια παγκοσμίως, ενώ το 2020 ανερχόταν σε περισσότερους από 18.500 στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 και στους 579 στην Ελλάδα, καθιστώντας τα οδικά ατυχήματα ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της σύγχρονης κοινωνίας παγκοσμίως. Την περίοδο 2010-2020, η **Ελλάδα κατέγραψε εντυπωσιακή μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 54%**, πετυχαίνοντας τον στόχο για μείωση του αριθμού των νεκρών κατά 50%, ενώ τα οδικά ατυχήματα μειώθηκαν κατά 39%. Το 2020, ο αριθμός των νεκρών ανά εκατομμύριο πληθυσμού (54) επίσης μειώθηκε, με την Ελλάδα να κάνει σημαντική πρόοδο ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε., φτάνοντας πιο κοντά στον μέσο όρο της Ε.Ε. (42) συγκριτικά με τις χώρες που έχουν τις χειρότερες επιδόσεις (70-90).

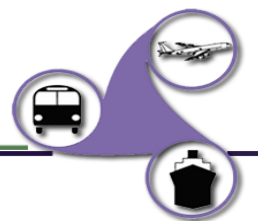
Αυτή η εντυπωσιακή μείωση μπορεί να αποδοθεί στην συνδυαστική επίδραση: α) των πιο συστηματικών πρωτοβουλιών από πλευράς των Αρχών (εντατικοποίηση της αστυνόμευσης, κατασκευή και αναβάθμιση 2.200 χλμ αυτοκινητόδρομων, σχέδια αστικής κινητικότητας) και β) της βαθιάς οικονομικής ύφεσης, που έφερε νέα κυκλοφοριακά δεδομένα (λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα, λιγότερο επικίνδυνοι οδηγοί), καθώς και λιγότερο επιθετική οδηγική συμπεριφορά με πιο χαμηλές ταχύτητες. **Το 2020, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα μειώθηκε κατά 16% σε σύγκριση με το 2019.** Αυτή η εντυπωσιακή μείωση μπορεί να αποδοθεί και στην πανδημία του κορωνοϊού και στα αντίστοιχα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας. Επίσης, την τελευταία δεκαετία, η Ελλάδα σημείωσε την πιο εντυπωσιακή βελτίωση στην οδική ασφάλεια ανάμεσα στα κράτη της Ε.Ε., καθώς καταγράφηκε μείωση κατά 54% των νεκρών και κατά 72% των βαριά τραυματιών στα οδικά ατυχήματα.

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

Πίνακας 1. Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, EC-CARE, Eurostat)

Ελλάδα	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	Μεταβολή
Νεκροί	1.258	1.141	988	879	795	793	824	731	700	688	579	-54%
Τραυματίες	19.108	17.259	15.640	15.175	14.564	14.096	13.825	13.271	13.149	13.002	10.617	-44%
Ατυχήματα	15.032	13.849	12.398	12.109	11.690	11.440	11.318	10.848	10.737	10.712	9.105	-39%
Οχήματα (εκ.)	8,06	8,09	8,07	8,04	8,05	8,07	8,17	8,26	8,24	8,40	8,52	6%
Νεκροί/εκ.οχ.	156	141	122	109	99	98	101	88	85	82	68	-56%
Νεκροί/εκ.κατ.	113	103	89	80	73	73	76	68	65	64	54	-52%
<b>ΕΕ-27</b>												
Νεκροί	29.601	28.727	26.442	24.185	24.123	24.324	23.779	23.401	23.333	22.763	18.800	-36%
Οχήματα (εκ.)	275,6	279,1	280,4	282,4	285,1	289,2	294,4	300,8	306,8	309,0	312,0	13%
Νεκροί/εκ.οχ.	107	103	94	86	85	84	81	78	76	74	60	-44%
Νεκροί/εκ.κατ.	67	65	60	55	54	55	53	53	52	51	42	-37%

\*προσωρινά δεδομένα



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 εκτιμάται περίπου στα **2,4 δις € ετησίως** (και ενδεχομένως τριπλασιάζεται εάν υπολογιστεί ο πραγματικός αριθμός των παθόντων αλλά και τα ατυχήματα με υλικές ζημιές μόνο).

Παρά την πρόσφατη πρόοδο, οι επιδόσεις οδικής ασφάλειας της Ελλάδας και της κυκλοφοριακής παιδείας των Ελλήνων οδηγών συγκρινόμενες με εκείνες των άλλων ανεπτυγμένων κρατών παραμένουν κατώτερες του γενικότερου βιοτικού επιπέδου της χώρας. 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 οδική ασφάλεια δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξουν** (εξαίρεση μπορεί να αποτελέσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και υπό προϋποθέσεις και οι αυτοκινητόδρομοι). Μεγάλος αριθμός Ελλήνων οδηγεί επιθετικά και με ταχύτητα ακατάλληλη για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες ή/και τον τύπο οδού όπου κινούνται, αφηφώντας τον κίνδυνο.

Την τελευταία εικοσαετία 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 εντάχθηκε 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 αξιοποιήθηκαν και στις παρούσες θέσεις του ΣΕΣ.

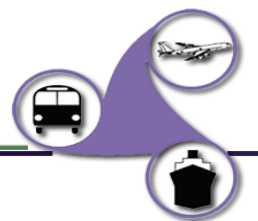
## 2. Προβλήματα και αιτίες

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 σπουδαιότητας) που συμβάλουν στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων και ειδικά των σοβαρών ατυχημάτων, στην Ελλάδα είναι:

**Πίνακας 2.** Βασικά χαρακτηριστικά οδικών ατυχημάτων.

(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, EC-CARE.)

% Νεκρών 2019	Ελλάδα	ΕΕ-27
Εντός κατοικημένης περιοχής	54%	38%
Πεζοί	21%	20%
Μοτοσυκλετιστές	36%	18%
Νέοι οδηγοί (18-24 ετών)	13%	13%
Ηλικιωμένοι οδηγοί (>64 ετών)	21%	23%
Ατυχήματα ενός οχήματος	52%	39%



- η οδήγηση με υψηλές ταχύτητες,
- τα υψηλά ποσοστά κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών,
- τα χαμηλά ποσοστά χρήσης ζώνης και κράνους, ιδίως στους συνεπιβάτες
- η ανοργάνωτη και αππροστάτευτη 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.

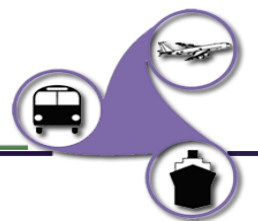
- Η αστυνόμευση δεν είναι συστηματική (χωρικά και χρονικά) και επαρκής ώστε να γίνεται αντιληπτή από τους οδηγούς για να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους,
- Η οδική υποδομή και η συνολική οργάνωση του χώρου και της κυκλοφορίας στις πόλεις είναι προσανατολισμένες στη κίνηση των οχημάτων, και δεν λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες και τους περιορισμούς των ευάλωτων χρηστών της οδού (δικυκλιστές, πεζοί, κλπ.) και την ασφάλειά τους,
- Το υπεραστικό οδικό δίκτυο (ειδικά το επαρχιακό) είναι μελετημένο και κατασκευασμένο με παρωχημένες προδιαγραφές, έχει ανεπαρκή συντήρηση και αρκετές ατέλειες που επιφυλάσσουν πολλές επικίνδυνες εκπλήξεις στους οδηγούς, χωρίς να τους συγχωρούν τα λάθη,
- Οι ανεπάρκειες της Πολιτείας που δεν αποτελούν καλό παράδειγμα υπευθυνότητας για τους πολίτες,
- Αδιαφορία από πλευράς Πολιτείας και πολιτών σχετικά με την τήρηση των κανόνων και τη σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά,
- Η προβολή αρνητικών προτύπων 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 μη λειτουργία κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας με ουσιαστική ευθύνη, με εξουσία στις υπηρεσίες της Πολιτείας και με λογοδοσία για τις δράσεις του,
- 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 κρίσης, των συνεπειών της στη κοινωνία και των κοινωνικών αλλαγών**, κρίνεται

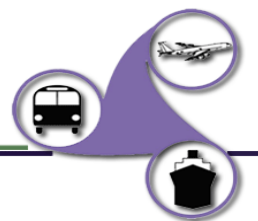


αναγκαίο να δοθεί προτεραιότητα στη μείωση των ατυχημάτων η οποία όχι μόνο αντιμετωπίζει ένα μείζον κοινωνικό ζήτημα, αλλά ταυτόχρονα συνεπάγεται μεγάλα οφέλη για την ελληνική οικονομία, συμπεριλαμβανομένων και των επενδύσεων που οδηγούν στην ανάπτυξη της χώρας (οδικά δίκτυα, κλπ.). Η στρατηγική οδικής ασφάλειας που θα καθορίζει μακροχρόνιο και επιμέρους στόχους, τον τρόπο επίτευξης των στόχων (θεσμοθετημένο σχέδιο δράσεων), θέματα υπευθυνότητας-αρμοδιοτήτων και λογοδοσίας, είναι η αναγκαία προϋπόθεση για βιώσιμη οδική ασφάλεια. Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι οι αναγκαίες αλλαγές σε όλους τους τομείς της οδικής ασφάλειας συνδέεται με την ανάπτυξη και τη συντονισμένη εφαρμογή εθνικού στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας. Επισημαίνεται ότι αρκετές σημαντικές δράσεις οδικής ασφάλειας, (όπως π.χ. η αστυνόμευση) μπορούν να οδηγήσουν σε θεαματικά αποτελέσματα χωρίς να απαιτούν σημαντικούς προϋπολογισμούς.

Με βάση την παραπάνω συνοπτική ανάλυση, τα πορίσματα του Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020 και γενικότερα τη διεθνή εμπειρία και σύγχρονες εξελίξεις στην πρόληψη και αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή παρουσία τα τελευταία 40 χρόνια στα συγκοινωνιακά ζητήματα της χώρας **επισημαίνει τα απαραίτητα βήματα** που απαιτούνται ώστε με συστηματική προσπάθεια και σε βάθος τουλάχιστον πενταετίας, το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην χώρα μας να πλησιάσει και ενδεχομένως να ξεπεράσει τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο. Οι παρούσες προτάσεις του ΣΕΣ πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την εκπόνηση του νέου Στρατηγικού Σχεδίου για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030.

Μία αποτελεσματική πολιτική οδικής ασφάλειας πρέπει να βασίζεται καταρχάς στη **θεμελιώδη αρχή που προβλέπει την ενσωμάτωση της ασφαλούς συμπεριφοράς των χρηστών της οδού και της ταχύτητας οδήγησης σε ασφαλή επίπεδα** σε κάθε μικρή ή μεγάλη επιλογή της Πολιτείας και των πολιτών. Οι πολίτες πρέπει να διεκδικήσουν ασφαλέστερες συνθήκες κυκλοφορίας παντού σε βάρος της ταχύτητας και οι τοπικές, περιφερειακές και κεντρικές Αρχές οφείλουν να εγκαταλείψουν τις μέχρι σήμερα πρακτικές τους, αλλά 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. Η προσέγγιση του Ασφαλούς Συστήματος της οδικής κυκλοφορίας και της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν βασικές κατευθύνσεις του νέου εθνικού στρατηγικού σχεδίου 2021-2030.

Επισημαίνεται ότι τόσο στην Ελλάδα, όσο και διεθνώς έχουν κατά καιρούς προταθεί και υλοποιηθεί διάφορα μέτρα και δράσεις οδικής ασφάλειας, συχνά όμως χωρίς να τίθενται προτεραιότητες στις δράσεις με τη σημαντικότερη επιρροή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Επίσης, πολλές φορές συνδυάζονται μέτρα βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα με μακροπρόθεσμες δράσεις και προγράμματα, χωρίς συγκεκριμένο προγραμματισμό και σχέδιο εφαρμογής. Οι σχετικές δράσεις των αρμόδιων φορέων θα πρέπει να συνοδεύονται με σχέδιο υλοποίησης και συγκεκριμένα βήματα επίτευξης των στόχων που τίθενται έτσι ώστε να μην παραμένουν εξαγγελίες επιθυμιών. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων προτείνει ιεραρχημένες από πλευράς σπουδαιότητας απαραίτητες



δράσεις και αντίστοιχους τρόπους εφαρμογής που αναφέρονται παρακάτω **με σειρά προτεραιότητας**:

1. Η **δημιουργία και ουσιαστική 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. Είναι αναγκαίο η νέα Κυβερνητική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια να συνεδριάζει τακτικά και η Εκτελεστική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας να στελεχωθεί και να λειτουργήσει επαγγελματικά και όχι εθελοντικά και να αποκτήσει εκτελεστικές αρμοδιότητες, ώστε να επιτελέσουν αποτελεσματικά το έργο τους, δηλαδή:

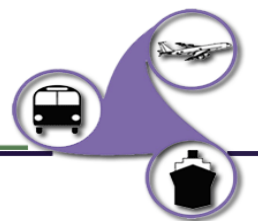
- τη θέσπιση, παρακολούθηση και αναθεώρηση των στόχων,
- τη διασφάλιση, κατανομή και παρακολούθηση των πόρων,
- το συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των δράσεων από τους φορείς της Πολιτείας,
- την επικοινωνιακή προώθηση της ασφαλούς συμπεριφοράς και της οδικής ασφάλειας γενικότερα και
- την τακτική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

Χωρίς την ουσιαστική λειτουργία των νέων αυτών Οργάνων, 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 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 δευτερευόντων ζητημάτων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (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 (στα στάδια της μελέτης, κατασκευής και 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 Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων 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 μη έμπειρους-νέους 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 εκσυγχρονισμένες οδηγίες σχεδιασμού οδών 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 Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων 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 στην 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.

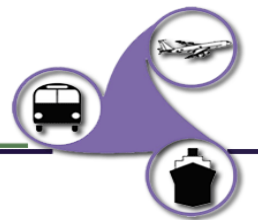
Για να φέρουν όλες οι παραπάνω δράσεις προτεραιότητας βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητο να εφαρμοστούν συστηματικά και να είναι οπωσδήποτε ενταγμένες μέσα **στο πλαίσιο των ευρύτερων πολιτικών σχεδιασμού του χώρου και της κινητικότητας** 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.

Μέλη Επιτροπής Οδικών Μεταφορών

- **Κωνσταντίνος Αποστολέρης**, Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος / Project Design Manager/Coordinator.
- **Σοφία Βαρδάκη**, Δρ. Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος / Road Safety Engineer.
- **Αθανάσιος Γαλάνης**, Δρ. Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος, / Επίκουρος Καθηγητής Τ.Ε.Ι. Κεντρικής Μακεδονίας.
- **Γιώργος Γιαννής**, Δρ. Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος, / Καθηγητής Ε.Μ.Π.
- **Νικόλαος Ηλιού**, Δρ. Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος, / Καθηγητής Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- **Φανούριος Καλπάκης**, Πολ. Μηχανικός & Μηχ. Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, / Project Design Manager/Coordinator.
- **Φωτεινή Κεχαγιά**, Δρ. Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος / Καθηγήτρια Α.Π.Θ.
- **Εμμανουήλ Μαυρογιώργης**, Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος.
- **Στέργιος Μαυρομάτης**, Δρ. Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος, / Επίκουρος Καθηγητής Ε.Μ.Π.
- **Γιώργος Μπιμπής**, Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολογος / Project Design Manager/Coordinator.





- **Διονυσία-Γεωργία Περπερίδου**, Τοπ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος,
- **Απόστολος Πρόιος**, Δρ. Τοπ. Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος / Project Design Manager/Coordinator.
- **Παναγιώτης Σιούλας**, Πολ. Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος / Project Design Manager/Coordinator.
- **Γιάννης Τελάκης**, Τοπ. Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος / Project Design Manager/Coordinator.