

ΟΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΙΩΝ ΤΟΥΣ

Γιώργος Γιαννής, Λέκτορας

Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου

Περίληψη

Με βάση ευρεία βιβλιογραφική ανασκόπηση και αξιοποίηση της εμπειρίας από τη διεθνή και την ελληνική πραγματικότητα, στην εργασία αυτή επιχειρείται ο προσδιορισμός πλαισίου τεχνικών λύσεων, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των θυμάτων τους. Το προτεινόμενο πλαίσιο περιλαμβάνει τεχνικές λύσεις που αφορούν στη βελτίωση των χαρακτηριστικών του οδικού περιβάλλοντος (υποδομή, κυκλοφορία), των οχημάτων και της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού (οδηγοί, πεζοί), καθώς και στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση (συχρότητα, πρόστιμα) και αντιμετώπιση μετά το ατύχημα (μεταφορά και περιθαλψη). Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στον ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό τρόπο εφαρμογής των προτεινόμενων τεχνικών λύσεων, σύμφωνα με τον οποίο απαιτείται καταρχήν ένα ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο πρόγραμμα με ποσοτικοποιημένους στόχους, το οποίο πρέπει να συνοδεύεται από προϋπολογισμό αντίστοιχων στόχων, συνολική προσπάθεια για ενεργό συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων και συστηματική παρακολούθηση της προόδου του προγράμματος και της οδικής ασφάλειας. Η κατάλληλη επιλογή τεχνικών λύσεων σε συνδυασμό με την αποτελεσματική εφαρμογή τους είναι δυνατόν να οδηγήσει μεσοπρόθεσμα σε σημαντική μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και των αντιστοίχων θυμάτων στην Ελλάδα.

Λέξεις-κλειδιά: οδική ασφάλεια, οδικά ατυχήματα, τεχνικές λύσεις, εφαρμογή λύσεων

Abstract

Based on large bibliography research and use of international and Greek experience, the identification of a framework of technical solutions is attempted, which could lead to the reduction in the numbers of road accidents and the related casualties. The proposed framework comprises technical solutions concerning the improvement of the characteristics of the road environment (infrastructure, traffic), the vehicle and the road user behaviour (driver, pedestrian), as well as the more efficient enforcement (frequency, fines) and post-crash treatment (transport and care). Special attention is given to the integrated and efficient implementation of the technical solutions, according to which an integrated long-term programme with quantitative objectives is necessary, accompanied by the corresponding budget provisions, mass effort for active participation of citizens and involved bodies and systematic monitoring of the programme and road safety progress. The appropriate selection of technical solutions in combination with their efficient implementation could lead in the medium term to important reduction in the number of road accidents and the related casualties in Greece.

Key-words: road safety, road accidents, engineering solutions, solution implementation

1. Εισαγωγή

Την τελευταία δεκαετία η Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά την τελευταία θέση ανάμεσα στα άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στον αριθμό των θυμάτων των οδικών ατυχημάτων, γεγονός που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανεπαρκή αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας από τους πολίτες και την Πολιτεία. Στην Ελλάδα τα βασικότερα προβλήματα της οδικής ασφάλειας μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

- Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους αρμόδιους φορείς με αποτέλεσμα τη μειωμένη αποτελεσματικότητα.
- Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου και των προβλημάτων οδικής ασφάλειας και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων.
- Έλλειψη συστηματικής και συνεχούς αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια με ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση των αποτελεσμάτων της.
- Ελλείψεις του οδικού δικτύου και ανεπαρκής συντήρησή του τόσο εντός των πόλεων όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο.
- Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης και ενημέρωσης για την οδική ασφάλεια, καθώς και αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- Ανεπαρκές σύστημα περιθαλψής των τραυματιών των οδικών ατυχημάτων.

Στόχος της εργασίας είναι ο προσδιορισμός των τεχνικών λύσεων, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των θυμάτων τους. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην ανάλυση του τρόπου εφαρμογής των τεχνικών λύσεων που συχνά αποτελεί το αδύνατο σημείο για την αποτελεσματικότητα των λύσεων.

Για τον προσδιορισμό των τεχνικών λύσεων και του τρόπου εφαρμογής τους πραγματοποιήθηκε ευρεία βιβλιογραφική ανασκόπηση, ενώ αξιοποιήθηκαν οι εμπειρίες από τη διεθνή και την ελληνική πραγματικότητα, καθώς και απόψεις ειδικών. Επίσης αξιοποιήθηκαν τα αποτελέσματα από σειρά ερευνητικών έργων του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ σχετικά με την οδική ασφάλεια. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στις τεχνικές λύσεις με αποδεδειγμένη την ποσοτικοποιημένη επιρροή τους στη μείωση των οδικών ατυχημάτων και της σοβαρότητάς τους.

2. Οι τεχνικές λύσεις

Το πλαίσιο τεχνικών λύσεων που προτείνεται αφορά σε πέντε βασικές κατηγορίες μέτρων που αντιστοιχούν στις βασικές ενότητες αντιμετώπισης των ατυχημάτων και των συνεπειών τους. Όπως δείχνουν τα αποτελέσματα από σειρά ερευνών και μελετών στην Ελλάδα, την Ευρώπη και διεθνώς, η αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών τους αφορά στη βελτίωση των χαρακτηριστικών του οδικού περιβάλλοντος (υποδομή, κυκλοφορία), των οχημάτων και της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού (οδηγοί, πεζοί), καθώς και στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση (συχνότητα, πρόσημα) και αντιμετώπιση μετά το ατύχημα (μεταφορά και περίθαλψη).

2.1. Βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος

Οι τεχνικές λύσεις για τη βελτίωση της οδικής υποδομής πρέπει να εντάσσονται στο γενικότερο πλαίσιο διαχείρισης και λειτουργίας του αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας από τις αρμόδιες κεντρικές, περιφερειακές και δημοτικές υπηρεσίες. Εκτός από τη σημαντική προσπάθεια αναβάθμισης του κύριου οδικού δικτύου της χώρας (δημιουργία αυτοκινητοδρόμων), η εφαρμογή σειράς επιμέρους λύσεων είναι δυνατόν να οδηγήσει στη δημιουργία ενός ασφαλέστερου και συγχωρητικού οδικού περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα οι τεχνικές λύσεις συνοψίζονται παρακάτω:

- Συστηματικός εντοπισμός επικίνδυνων θέσεων και εφαρμογή επεμβάσεων
- Πρόγραμμα τακτικής συντήρησης οδών και ολοκληρωμένης διαχείρισης ταχυτήτων
- Βελτίωση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης ιδιαίτερα στις θέσεις εργασιών επί της οδού
- Βελτίωση αντιολισθηρότητας των οδοστρωμάτων, ασφάλισης και ηλεκτροφωτισμού
- Κατάλληλη ιεράρχηση αστικών και υπεραστικών οδικών δικτύων και διαχείριση χρήσεων γης
- Μέτρα χαμηλού κόστους στις αστικές περιοχές με έμφαση στην ασφάλεια πεζών-δικυκλιστών
- Συστηματικοί έλεγχοι οδικής ασφάλειας κατά τη μελέτη, κατασκευή και λειτουργία των έργων
- Εισαγωγή νέων τεχνολογιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και υποστήριξης της οδικής ασφάλειας
- Σύνταξη οδηγιών, κανονισμών και προδιαγραφών μετά από έρευνα των ελληνικών ιδιαιτεροτήτων

2.2. Βελτίωση των οχημάτων

Οι τεχνικές λύσεις που αφορούν στα ασφαλή οχήματα στοχεύουν στον συστηματικό έλεγχο της καλής λειτουργίας του οχήματος, καθώς και στον εξοπλισμό τους με συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας. Πιο συγκεκριμένα, αφορούν σε:

- Αναβάθμιση του συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων
- Εντατικοποίηση των τυχαίων ελέγχων
- Κίνητρα (φορολογικά) για την απόκτηση εξοπλισμού ασφάλειας (κράνη, προφυλακτήρες, κλπ)
- Κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των ατυχημάτων
- Καθιέρωση χρήσης προφυλακτήρων φιλικών προς τον πεζό και τον δικυκλιστή
- Καθιέρωση ειδικών συσκευών (περιορισμού ταχύτητας, καθρέπτες, κλπ) στα βαρέα οχήματα
- Προώθηση των εφαρμογών της τηλεματικής επί των οχημάτων
- Εκπαίδευση και εφαρμογή κανόνων για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων

2.3. Βελτίωση της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού

Η αλλαγή της συμπεριφοράς των οδηγών απαιτεί το συνδυασμό των προσπαθειών για την εκπαίδευση και την ενημέρωση των οδηγών με εκείνες για συστηματική αστυνόμευση της σωστής συμπεριφοράς. Τα μέτρα που αφορούν στην εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των χρηστών της οδού μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική βελτίωση της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς και της οδικής ασφάλειας, απαιτούν όμως αρκετό χρόνο πριν τα αποτελέσματα γίνουν ορατά. Πιο συγκεκριμένα αφορούν σε:

- Αναβάθμιση του συστήματος εκπαίδευσης και εξετάσεων υποψηφίων οδηγών και εκπαιδευτών
- Προγράμματα συστηματικής κυκλοφοριακής αγωγής
- Ολοκληρωμένες εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των οδηγών
- Προγράμματα Οδικής Ασφάλειας ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, δικυκλιστές, παιδιά, ηλικιωμένοι)
- Βελτίωση και αποτελεσματική εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου (ΚΟΚ, κλπ)
- Συστηματική καταγραφή και έρευνα του ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα στα ατυχήματα

2.4. Αποτελεσματικότερη αστυνόμευση

Οι τεχνικές λύσεις για την αποτελεσματικότερη αστυνόμευση στοχεύουν στη μείωση τόσο της επικινδυνότητας της οδήγησης με τον περιορισμό της συχνότητας της επικίνδυνης συμπεριφοράς όσο και της σοβαρότητας των ατυχημάτων λόγω χαμηλότερων ταχυτήτων και της χρήσης ζώνης και κράνους. Η σωστή αστυνόμευση πρέπει να δίδει προτεραιότητα στους συστηματικούς ελέγχους που αφορούν στην υπέρβαση των ορίων ταχύτητας, την οδήγηση υπό την επίρρεια αλκοόλ, τη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους και την επιθετική οδήγηση. Για το σκοπό αυτό οι βασικότερες λύσεις αστυνόμευσης αφορούν σε:

- Αύξηση της συχνότητας και της τυχαιότητας των ελέγχων (1 στους 6 οδηγούς πρέπει να ελέγχεται ετησίως για οδήγηση υπό την επίρρεια αλκοόλ και 1 στους 3 οδηγούς για την παραβίαση των ορίων ταχύτητας)
- Εντονότερη αστυνόμευση στις θέσεις, ημέρες και ώρες με αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων
- Εισαγωγή έξυπνου συστήματος προστίμων (πολλά και χαμηλά πρόστιμα που αυξάνουν με την επανάληψη της παράβασης)

- Ορθολογική οργάνωση του συστήματος διαχείρισης κλήσεων και επιβολής βαθμών ποινής
- Αναβάθμιση εξοπλισμού Τροχαίας (οχήματα, συσκευές ελέγχου ταχύτητας και αλκοόλ)
- Επικοινωνιακή πολιτική για το ρόλο της Τροχαίας στη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας
- Εκπαίδευση τροχονόμων για την οδική ασφάλεια
- Βελτίωση των υπηρεσιών της Πυροσβεστικής (εξοπλισμός, οργάνωση, εκπαίδευση)

2.5. Αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση μετά το ατύχημα

Οι λύσεις για την κατάλληλη αντιμετώπιση μετά το ατύχημα αφορούν στην έγκαιρη ειδοποίηση και πρόσβαση των μονάδων άμεσης επέμβασης και πρώτων βοηθειών στο τόπο του ατυχήματος, καθώς και στην ταχεία μεταφορά και σωστή περίθαλψη των τραυματιών, αφού η πρώτη ώρα μετά το ατύχημα είναι η κρίσιμότερη για τη ζωή των τραυματιών. Πιο συγκεκριμένα οι βασικότερες λύσεις αφορούν σε:

- Βέλτιστη οργάνωση και συντονισμό των υπηρεσιών επέμβασης
- Δημιουργία αποτελεσματικού δικτύου κλήσης έκτακτης ανάγκης
- Κατάλληλη χωροταξική κατανομή μονάδων επέμβασης
- Κατάλληλο εξοπλισμό μονάδων επέμβασης
- Ανάπτυξη σχεδίων επέμβασης και τοπικών κέντρων συντονισμού
- Βελτίωση της άμεσης περίθαλψης των τραυματιών στα νοσοκομεία
- Έρευνα για την αντιμετώπιση των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων
- Συστηματική εκπαίδευση σε πρώτες βοήθειες των τροχονόμων αλλά και των οδηγών

3. Η εφαρμογή των λύσεων

Για να μπορέσουν να οδηγήσουν στα επιθυμητά αποτελέσματα, οι τεχνικές λύσεις για τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των θυμάτων τους είναι απαραίτητο να συνοδεύονται από έναν ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό τρόπο εφαρμογής. Άλλωστε η εφαρμογή των λύσεων είναι το αδύνατο σημείο κάθε προσπάθειας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας τόσο διεθνώς αλλά και ιδιαίτερα στην Ελλάδα. Για την επιτυχημένη εφαρμογή των τεχνικών λύσεων απαιτείται καταρχήν ένα ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο πρόγραμμα με ποσοτικοποιημένους στόχους, το οποίο πρέπει να συνοδεύεται από έναν προϋπολογισμό αντάξιο των στόχων, μία συνολική προσπάθεια για ενεργό συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων και μία συστηματική παρακολούθηση της πρόόδου του προγράμματος και της οδικής ασφάλειας.

3.1. Ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο πρόγραμμα

Έχει αποδειχθεί ότι οποιαδήποτε προσπάθεια που διαρκεί μόνο λίγες εβδομάδες ή λίγους μήνες δεν μπορεί να έχει ουσιαστικό αποτέλεσμα στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας ενώ είναι πιθανόν να έχει και αρνητική επίδραση αφού δημιουργεί κλίμα δυσπιστίας στους χρήστες της οδού. Κατά συνέπεια, η αποτελεσματικότητα των τεχνικών λύσεων για τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των θυμάτων τους είναι πολύ υψηλότερη εάν οι λύσεις εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο (π.χ. πενταετές) πρόγραμμα οδικής ασφάλειας. Το ολοκληρωμένο πρόγραμμα αυτό πρέπει να εντάσσεται μέσα στη γενικότερη πολιτική που στοχεύει στη εξασφάλιση της ασφαλούς κινητικότητας των πολιτών. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο μία Δημόσια Αρχή ανεξάρτητη από τους επιμέρους φορείς υλοποίησης να σχεδιάζει και να συντονίζει την εφαρμογή του πενταετούς εθνικού προγράμματος οδικής ασφάλειας καθώς και να λογοδοτεί για την πρόοδο του προγράμματος και της οδικής ασφάλειας, ενώ πρέπει να οργανωθούν σωστά (διαδικασίες, προσωπικό, προϋπολογισμοί) οι επιμέρους αρμόδιοι φορείς υλοποίησης των επιμέρους λύσεων.

3.2. Προϋπολογισμός αντάξιος των στόχων

Η πραγματική βούληση της Πολιτείας και των πολιτών για τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των θυμάτων τους μεταφράζεται σε όλα τα ανεπτυγμένα κράτη σε κατάλληλη πρόβλεψη προϋπολογισμού για την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων. Είναι κατά συνέπεια απαραίτητο κάθε λύση να συνοδεύεται από τον αντίστοιχο προϋπολογισμό, ο οποίος πρέπει να έχει συνέχεια και βάθος αντίστοιχα των στόχων του προγράμματος και των επιμέρους λύσεων. Μόνο κατ' αυτό τον τρόπο είναι δυνατόν να διασφαλιστεί τόσο η σταδιακή αύξηση της αποτελεσματικότητάς των λύσεων όσο και η διαμόρφωση κλίματος αποδοχής των σχετικών μέτρων από τους χρήστες της οδού. Η έμπρακτη δέσμευση της Πολιτείας για τη σημασία της οδικής ασφάλειας και των σχετικών λύσεων έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να πείσει και να ευαισθητοποιήσει τους χρήστες της οδού για την αναγκαιότητα των μέτρων και την αλλαγή της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς. Επιπλέον, οι προσπάθειες όλων, όσοι θα εργαστούν για την υλοποίηση του προγράμματος Οδικής Ασφάλειας θα αποκτήσουν νέα δυναμική εφόσον εκείνοι συνειδητοποιήσουν ότι πρόκειται για μια συστηματική και ολοκληρωμένη πολιτική.

3.3. Ενεργός συμμετοχή πολιτών και φορέων

Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι καταλυτικό ρόλο για την επιτυχία κάθε επιμέρους λύσης αλλά και του συνολικού προγράμματος οδικής ασφάλειας παίζει η ενεργός συμμετοχή και συναίνεση τόσο των πολιτών όσο και όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε όλες τις φάσεις σχεδιασμού, υλοποίησης και αξιολόγησης των επιμέρους λύσεων. Η ευρεία συμμετοχή πολιτών και φορέων και η δέσμευσή τους στους στόχους και τις δράσεις του ολοκληρωμένου προγράμματος δημιουργούν κλίμα συνολικής αποδοχής και συστράτευσης πολλών και διαφορετικών δυνάμεων της κοινωνίας και προσδίδουν δυναμική στο πρόγραμμα, ικανή για εντυπωσιακά αποτελέσματα. Για την ουσιαστική συμμετοχή πολιτών και φορέων στην υλοποίηση των λύσεων απαιτείται

Σάββατο, 9 Ιουνίου 2001

αφενός η πρόβλεψη των κατάλληλων τακτικών συμβουλευτικών διαδικασιών με ευρεία συμμετοχή πολιτών και φορέων και αφετέρου η υλοποίηση σε τακτά διαστήματα σωστά σχεδιασμένων ενημερωτικών εκστρατειών ευαισθητοποίησης των χρηστών της οδού για τη σωστή και ασφαλή κυκλοφοριακή συμπεριφορά.

3.4. Συστηματική παρακολούθηση

Για την επιτυχία των επιμέρους λύσεων αλλά και του συνόλου του προγράμματος οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη η συστηματική και ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση τόσο του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και της προόδου των λύσεων και του προγράμματος σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, δια μέσου κατάλληλων πληροφοριακών συστημάτων συλλογής, επεξεργασίας και δημοσιοποίησης αξιόπιστων στοιχείων. Η διαδικασία της ποσοτικοποιημένης παρακολούθησης αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχία των λύσεων διότι επιτρέπει τη διαχρονική παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, την καταγραφή της προόδου εφαρμογής με τον προσδιορισμό των σημείων όπου παρατηρείται καθυστέρηση ώστε να αναλαμβάνεται εγκαίρως διορθωτική δράση, τη δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης για τη συνέχιση των πρωτοβουλιών με αποδεδειγμένη θετική επιρροή στην οδική ασφάλεια και τον προσδιορισμό των μέτρων και πρωτοβουλιών που δεν είχαν αξιόλογα αποτελέσματα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας έτσι ώτε ο σχετικός προϋπολογισμός να επανακατανέμεται στις δράσεις με υψηλή απόδοση.

4. Συμπεράσματα

Στην Ελλάδα σήμερα, η Πολιτεία προσπαθεί για μία ακόμη φορά να ξεκινήσει μια σοβαρή προσπάθεια αντιμετώπισης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Με το πρώτο πενταετές στρατηγικό σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα τίθενται οι βάσεις για τη σταδιακή μείωση των ατυχημάτων και των θυμάτων τους. Η Ελληνική Πολιτεία (Κυβέρνηση, Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση) είναι δυνατόν να αξιοποιήσει αυτή την ευκαιρία και να αναστρέψει τα σημερινά κυρίαρχα αρνητικά φαινόμενα στους ελληνικούς δρόμους και το στρατηγικό σχέδιο να μην ακολουθήσει την πορεία αδράνειας του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής της Βουλής, της λευκής βίβλου του ΥΠΕΧΩΔΕ, των προτάσεων του ΤΕΕ⁹ και των συνεδρίων των Πανεπιστημίων^{8,10} και του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνολόγων¹¹.

Κατά συνέπεια, η μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των αντίστοιχων θυμάτων είναι δυνατή υπό προϋποθέσεις. Οι προσπάθειες της Τροχαίας τα τελευταία δύο χρόνια έχουν ήδη αρχίσει να φέρνουν αποτελέσματα, απαιτείται όμως συνέχιση, διεύρυνση και εντατικοποίηση της προσπάθειας. Για την επιτυχημένη εφαρμογή του πρώτου στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητο πολίτες και Πολιτεία να υπερβούν την παραδοσιακή στάση αδράνειας και να προσπαθήσουν συστηματικά για την αναστροφή της σημερινής κατάστασης. Οι Έλληνες Πολίτικοί και Τεχνοκράτες οφείλουν για μία ακόμη φορά, με βάση τη διεθνή εμπειρία και τις ελληνικές ιδιαιτερότητες, όχι μόνο να επεξεργαστούν τις καλύτερες λύσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας αλλά να προχωρήσουν και ένα βήμα μπροστά και να προτείνουν αποτελεσματικές λύσεις εφαρμογής με τις κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου, προϋπολογισμού και χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Ιδιαίτερα στην εποχή που η Ελλάδα μεταμορφώνεται συγκοινωνιακά, η ταχύτητα υλοποίησης των έργων δεν πρέπει να επιτυγχάνεται εις βάρος της ασφάλειας της ζωής των οδηγών, επιβατών και πεζών που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο της χώρας.

Αναφορές

1. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, "Προτεραιότητες στην οδική ασφάλεια στην ΕΕ, Έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων", Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο COM(2000) 125 τελικό, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, 17 Μαρτίου 2000.
2. EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT, "Statistical Report on Road Accidents in 1993", ECMT, Paris, 2000.
3. EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL, "A strategic road safety plan for the European Union", ETSC, Brussels, February 1997.
4. ΤΟΜΕΑΣ ΜΣΥ ΕΜΠ, "Έρευνα στην Κυκλοφοριακή Τεχνική στο Ε.Μ.Πολυτεχνείο, Τεύχος 1. Έρευνα στην Οδική Ασφάλεια", Αθήνα, Φεβρουάριος 1999.
5. ΤΟΜΕΑΣ ΜΣΥ ΕΜΠ, "Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 - 2005", Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα, Μάρτιος 2001.
6. ΔΙΑΚΟΜΜΑΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, "Πόρισμα ομάδας εργασίας τεχνοκρατών, Μέρος 2ο: Αναλυτικό κείμενο πορίσματος", Αθήνα, Φεβρουάριος 1996.
7. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, "Λευκή βίβλος για την οδική ασφάλεια", ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα, 1995.
8. ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ, "Οι θέσεις του ΤΕΕ για τα οδικά τροχαία ατυχήματα", ΤΕΕ, Αθήνα, Ιανουάριος 1994.
9. ΑΠΘ, ΕΜΠ, ΤΕΕ, ΥΠΕΧΩΔΕ, "1ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας", Πρακτικά συνεδρίου, Θεσσαλονίκη, 1994.
10. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΤΕΕ, "2ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας", Πρακτικά συνεδρίου, Βόλος, 1998.
11. ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΟΛΟΓΩΝ, "Μεταφορές και ατυχήματα", Πρακτικά επιστημονικής διημερίδας, ΣΕΣ, Αθήνα, Φεβρουάριος 1985.