



Προτάσεις για την Οδική Ασφάλεια στον Αστικό Χώρο  
Αθήνα, 23 Ιανουαρίου 2011

**A. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης**

A1. Η οδική ασφάλεια στον ελληνικό αστικό χώρο αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα αφού στην χώρα μας το 73% των οδικών ατυχημάτων με παθόντες γίνονται στις κατοικημένες περιοχές και σε αυτά τα οδικά ατυχήματα βρίσκει το θάνατο το 48% του συνόλου των νεκρών (σε αντίθεση με το 38% στην Ευρωπαϊκή Ένωση). Μάλιστα στις αστικές περιοχές το 2008, τα ποσοστά θανάτων των πεζών ανέρχονταν στο 82% και των δικυκλιστών στο 67% του αντίστοιχου συνόλου. Στις πόλεις, παρότι η μέση ταχύτητα των οχημάτων είναι περίπου η μισή σε σχέση με εκείνη στο υπεραστικό δίκτυο, η μεγάλη πυκνότητα της κυκλοφορίας και διασταυρώσεων οδηγεί σε αυξημένο αριθμό εμπλοκών και αντίστοιχα σε μεγαλύτερη πιθανότητα πρόκλησης ατυχημάτων.

A2. Τα τελευταία 30 χρόνια, σε όλες τις ανεπτυγμένες από άποψη οδικής ασφάλειας χώρες καταβάλλονται συστηματικές προσπάθειες για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων στις αστικές περιοχές και τα περισσότερα επιτυχημένα μέτρα έχουν αποτυπωθεί σε διάφορα εγχειρίδια «καλών πρακτικών». Τα μέτρα αυτά αφορούν σε επεμβάσεις στην οδική υποδομή, στην αστυνόμευση, σε εκστρατείες ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης και συχνά εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας που ενσωματώνει συνεχώς καλύτερα την οδική ασφάλεια στις υπόλοιπες πολιτικές διαχείρισης κυκλοφορίας και χρήσεων γης στον αστικό ιστό.

A3. Στην Ελλάδα, κατά καιρούς, εφαρμόζονται διάφορα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε διάφορες πόλεις. Παρότι έχουν παρατηρηθεί κάποια θετικά αποτελέσματα, η συνολική επιρροή των μέτρων αυτών στη μείωση των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα είναι πολύ περιορισμένη αφού και οι πόλεις που εφαρμόζονται είναι λίγες, αλλά και η έκταση και η διάρκεια των μέτρων είναι περιορισμένες. Τα μέτρα αυτά πολύ σπάνια εντάσσονται σε μία ολοκληρωμένη πολιτική αστικής βιώσιμης κινητικότητας διαχείρισης των μετακινήσεων και των χρήσεων γης και επιπλέον σχεδόν ποτέ δεν αξιολογήθηκαν τα αποτελέσματά τους για να επιβεβαιωθεί η χρησιμότητα του κάθε ενός μέτρου.

A4. Θεμελιώδες πρόβλημα της οδικής ασφάλειας στον αστικό χώρο, τόσο διεθνώς αλλά κυρίως και ιδιαίτερα στην Ελλάδα είναι ότι τα μέτρα οδικής ασφάλειας αντιστρατεύονται ευθέως την ταχύτητα των οχημάτων και την αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας γενικότερα. Ασφάλεια και ταχύτητα εντός του αστικού ιστού αποτελούν δύο αντίθετους στόχους και οι τοπικές κοινωνίες και οι Αρχές που τους εκπροσωπούν πρέπει να επιλέξουν με



ελικρίνεια ανάμεσα σε έναν από τους δύο αυτούς στόχους. Ιδιαίτερα στην Ελλάδα, όπου η διευκόλυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων και κυρίως των ΙΧ αυτοκινήτων και δικύκλων αποτελεί συνήθως την απόλυτη προτεραιότητα της πολύ μεγάλης πλειοψηφίας των πολιτών και της Πολιτείας, οι προσπάθειες για βελτίωση της οδικής ασφάλειας στερούνται της αποδοχής της κοινωνίας και κατά συνέπεια παραμένουν πάντα επιφανειακές, χωρίς συνέχεια και τελικά χωρίς αποτέλεσμα.

A5. Επισημαίνεται ότι **η ταχύτητα είναι υπαίτια τόσο για την πρόκληση όσο και για τη σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων, ιδιαίτερα στο αστικό περιβάλλον** όπου κυκλοφορούν πολλοί ευάλωτοι χρήστες της οδού, δηλαδή πεζοί, μοτοσικλετιστές, ποδηλάτες, παιδιά, ηλικιωμένοι. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα ατυχήματα οχήματος με πεζό, η πιθανότητα θανάτου του πεζού εκτιμάται στο 10% όταν η ταχύτητα είναι 30 χλμ./ώρα, στο 50% όταν η ταχύτητα είναι 50 χλμ./ώρα και στο 90% όταν η ταχύτητα είναι 70 χλμ./ώρα. Ακόμη και μικρή μείωση της ταχύτητας των οχημάτων στις αστικές περιοχές είναι δυνατόν να σώσει αρκετές ζωές.

A6. Διεθνώς **τα μέτρα οδικής ασφάλειας που είχαν κατεξοχήν επιτυχία ήταν εκείνα που εντάσσονταν σε ολοκληρωμένες πολιτικές διαχείρισης της κυκλοφορίας και της κινητικότητας** στις αστικές περιοχές, δηλαδή σε σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, έτσι ώστε η μετακίνηση να οργανώνεται ταυτόχρονα με όρους εξυπηρέτησης και ασφάλειας. Βασικό στοιχείο των σχεδίων αυτών είναι οι ξεκάθαροι στόχοι οδικής ασφάλειας βασισμένοι κυρίως στον με κάθε τρόπο (συμπεριφορά οδηγού και υποδομή) δραστικό περιορισμό της ταχύτητας κυκλοφορίας. Οι στόχοι της πολιτικής οδικής ασφάλειας στον αστικό χώρο πρέπει να είναι ξεκάθαροι και να μην συγχέονται με άλλους - εξίσου θεμιτούς αλλά λιγότερο σημαντικούς - στόχους διαχείρισης της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή/και οικολογικής οδήγησης. Παραδείγματος χάριν, οι τροχονόμοι στις διασταυρώσεις και οι κάμερες στις λεωφορειολωρίδες αφορούν ενδεχομένως σε μέτρα αντιμετώπισης της κυκλοφοριακής συμφόρησης, σε καμία περίπτωση όμως δεν αποτελούν μέτρα οδικής ασφάλειας.

A7. Στο οδικό δίκτυο των αστικών περιοχών στην Ελλάδα παρατηρούνται πλείστα παραδείγματα **κακής ή/και λανθασμένης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης** που προκαλούν αναξιοπιστία ή/και παραπλανούν τους οδηγούς και δίνουν το κακό παράδειγμα για επιπολαιότητα στην αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας. Άλλωστε κακό παράδειγμα αποτελεί και η πλημμυρική συντήρηση των οδών, των οδοστρωμάτων, των πεζοδρομίων και όλων των παρόδιων στοιχείων (φωτισμός, φύτευση, κλπ.) με αποτέλεσμα επικίνδυνες εκπλήξεις για τους οδηγούς και τους πεζούς.

A8. Επιπλέον, βασική αιτία για τα προβλήματα οδικής ασφάλειας στις ελληνικές πόλεις στην Ελλάδα αποτελεί η **παντελής ανυπαρξία αναλυτικών προδιαγραφών για τον σχεδιασμό (ΟΜΟΕ)** και τις επεμβάσεις στις αστικές οδούς (πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, μέτρα για ήπια κυκλοφορία, παρόδιος εξοπλισμός, κλπ). Οι αστικές οδοί κατασκευάζονται,



βελτιώνονται και συντηρούνται χωρίς ενιαίους κανόνες, συχνά με αυτοσχεδιασμούς ή/και κακοτεχνίες με αποτέλεσμα οι οδηγοί στις πόλεις να έρχονται συχνά αντιμέτωποι με ένα οδικό περιβάλλον "δυσανάγνωστο" και γεμάτο εκπλήξεις, που τελικά τους οδηγεί σε ατυχήματα.

A9. Ενδεικτικό παράδειγμα του καθεστώτος απραξίας αποτελεί το απαράδεκτο της **μη υλοποίησης των δύο εργολαβιών για την υλοποίηση επεμβάσεων σε επικίνδυνες θέσεις** στην Αθήνα (90) και στη Θεσσαλονίκη (55), οι μελέτες των οποίων εκπονήθηκαν από μελετητικά γραφεία συγκοινωνιολόγων και ενώ έχουν εγκριθεί εδώ και σχεδόν δύο χρόνια καθυστερούν στην υλοποίηση τους για λόγους που αφορούν την αναγκαιότητα ή όχι έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για επεμβάσεις αυτές π.χ. τροποποίησης του προγράμματος της φωτεινής σηματοδότησης, ή γεωμετρικές διαμορφώσεις σε κόμβους. Με δεδομένο ότι ανάλογες μελέτες η Πολιτεία είχε εκπονήσει και στα μέσα της δεκαετίας του '80 (Γραφείο Ατυχημάτων ΥΠΕΧΩΔΕ, τεύχος με τίτλο: "Άμεσες επεμβάσεις σε αστικούς και υπεραστικούς δρόμους", η συνεχιζόμενη καθυστέρηση (ενώ χάνονται καθημερινά ζωές στις θέσεις αυτές όπως και άλλες) έχει εξαιρετική σημασία.

## **B. Οι Προτάσεις του ΣΕΣ**

B1. Η μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων στις αστικές περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Για τον λόγο αυτό πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προτεραιότητα στη σωστή μελέτη του προβλήματος και των απαραίτητων μέτρων αντιμετώπισης και στη συνέχεια στη συστηματική εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων στο σύνολο των αστικών περιοχών της χώρας. Επιπλέον, είναι απαραίτητο στο νέο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα να περιληφθεί και **ειδικός επιμέρους στόχος για τη μείωση των ατυχημάτων και των θυμάτων τους στις αστικές περιοχές**.

B2. Τα τελευταία 20 χρόνια στην οδική ασφάλεια στην Ελλάδα διατυπώνονται συνεχώς ωραίες ιδέες, κατά καιρούς εκπονούνται και ορισμένες μελέτες, κάποιες φορές καταρτίζονται και προγράμματα, αλλά τελικώς ελάχιστα εφαρμόζονται αφού απουσιάζουν παντελώς:

- οι ξεκάθαροι στόχοι (δηλαδή ασφάλεια εις βάρος της ταχύτητας),
- η κατάλληλη οργάνωση των υπηρεσιών των Δήμων,
- η επαρκής χρηματοδότηση, αλλά και
- η ειλικρινής αποδοχή από τους πολίτες.

Κατά συνέπεια, για να οδηγήσει οποιαδήποτε προσπάθεια σε ουσιαστικό αποτέλεσμα **χρειάζεται σοβαρή πρόνοια για τις παραπάνω θεμελιώδεις απαιτήσεις για σοβαρή εφαρμογή** οποιουδήποτε προγράμματος από τους κατεξοχήν αρμόδιους, δηλαδή τους Δήμους.

B3. Είναι απαραίτητο λοιπόν να ξεκαθαριστεί εξ αρχής ότι για να υπάρξει ουσιαστικό αποτέλεσμα πρέπει οι κατεξοχήν αρμόδιοι, δηλαδή **οι Δημοτικές Αρχές και οι υπηρεσίες τους σε συνεργασία με τους Δημότες τους να**



**ασχοληθούν επιτέλους σοβαρά και με ειλικρίνεια** με το θέμα της οδικής ασφάλειας μέσα στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η υφιστάμενη στρατηγική αστικής κινητικότητας (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008) μπορεί να αποτελέσει μια πολύ καλή βάση για αυτές τις δράσεις των Δήμων. Οφείλουν λοιπόν οι Δήμοι:

- να θέσουν ξεκάθαρους στόχους δραστηκής μείωσης της ταχύτητας στο αστικό οδικό δίκτυο,
- να εφαρμόσουν ένα συνεχές πρόγραμμα αστυνόμευσης των βασικών παραβάσεων οδικής ασφάλειας (ταχύτητα, αλκοόλ, ζώνη και κράνος, κινητό),
- να επανακαθορίσουν τα όρια ταχύτητας σε όλες τις οδούς του Δήμου, καθορίζοντας επίσης σειρά ζωνών με όρια ταχύτητας 30 και 40 χλμ./ώρα,
- να επανεξετάσουν μετά από σοβαρή μελέτη το σύνολο της κατακόρυφης και της οριζόντιας σήμανση, εξαλείφοντας όλες τις περιπτώσεις λανθασμένης καθοδήγησης του οδηγού,
- να εφαρμόσουν ένα συστηματικό πρόγραμμα επιθεώρησης και συντήρησης των οδών, των οδοστρωμάτων, των πεζοδρομίων και όλων των παρόδιων στοιχείων, καταργώντας όλες τις επικίνδυνες εκπλήξεις για τους οδηγούς,
- να μελετήσουν σωστά τις απαραίτητες επεμβάσεις στην οδική υποδομή και στη συνέχεια να τις εντάξουν στα σχέδια αναπλάσεων και να τις εφαρμόσουν σωστά, χωρίς να λοξοκοιτάνε στην εξυπηρέτηση της ταχύτητας των οχημάτων,
- να κινητοποιήσουν όλες τις δυνάμεις της τοπικής κοινωνίας για να αλλάξει δραστικά η συμπεριφορά των οδηγών αλλά και των πεζών και να δημιουργηθούν σταδιακά συνθήκες όλο και πιο ασφαλούς κυκλοφορίας στις πόλεις,
- να παρακολουθούν και να δημοσιοποιούν συστηματικά τα στοιχεία για τα οδικά ατυχήματα και για τον βαθμό εφαρμογής και αποτελεσματικότητας των δράσεων (με κατάλληλη αξιολόγηση) και να επανακαθορίζουν τους στόχους και τις δράσεις οδικής ασφάλειας.
- να ενσωματώσουν στα νέα σχέδια πόλης, όπου αυτά εκπονούνται, οδηγίες και «καλές πρακτικές» σχεδιασμού άλλων χωρών, αφού επίκαιρες και αναλυτικές ελληνικές προδιαγραφές δεν υπάρχουν, λαμβάνοντας εξ αρχής μέριμνα για τον ελάχιστο απαιτούμενο χώρο που πρέπει να αποδοθεί σε πεζούς, ποδήλατα και γενικά στους μη μετακινούμενους με ΙΧ

Τόσο η συστηματική αστυνόμευση όσο και οι επεμβάσεις που εντάσσονται στις προγραμματισμένες αναπλάσεις των πόλεων δεν χρειάζονται απαραίτητα υψηλούς προϋπολογισμούς που να είναι απαγορευτικοί για τα δεδομένα των Δήμων της Ελλάδας.

**B4. Ο επικουρικός ρόλος των Υπουργείων στις προσπάθειες των Δήμων** για βελτίωση της αστικής οδικής ασφάλειας μπορεί να φανεί ιδιαίτερα χρήσιμος:

- το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη οφείλει να θέσει ως εθνικό στόχο της Τροχαίας την αστυνόμευση της ταχύτητας και των άλλων παραβάσεων



- οδικής ασφάλειας, και όχι την εξυπηρέτηση των ΙΧ (και της ταχύτητάς τους),
- το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη πρέπει να φροντίσει ώστε οι δυνάμεις της Τροχαίας σε κάθε αστική περιοχή να εντατικοποιήσουν την αστυνόμευση των βασικών παραβάσεων οδικής ασφάλειας (ταχύτητα, αλκοόλ, ζώνη και κράνος, κινητό) σε συνεχή βάση (όχι περιστασιακά),
  - το Υπουργείο Υποδομών οφείλει να καθορίσει την εθνική στρατηγική για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις αστικές περιοχές, ξεκαθαρίζοντας τους στόχους και θεσμοθετώντας τις μελέτες επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια για κάθε επέμβαση στην πόλη (συγκοινωνιακή και μη),
  - το Υπουργείο Υποδομών οφείλει επίσης να μελετήσει και να θεσμοθετήσει αναλυτικές προδιαγραφές σχεδιασμού όλων των κατηγοριών αστικών οδών (ΟΜΟΕ), καθώς και για το σύνολο των επεμβάσεων στο οδικό δίκτυο των Δήμων (πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, μέτρα για ήπια κυκλοφορία, παρόδιος εξοπλισμός, κλπ), συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για σωστή σήμανση και συντήρηση και να διαμορφώσει και να μοιράσει στις υπηρεσίες όλων των Δήμων εγχειρίδια καλών πρακτικών για όλες τις επεμβάσεις για την αστική οδική ασφάλεια,
  - το Υπουργείο Υποδομών οφείλει επίσης να μελετήσει και να θεσμοθετήσει όλες τις απαραίτητες διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής (έλεγχος, επιθεωρήσεις, επικίνδυνες θέσεις, κλπ) και στο αστικό οδικό δίκτυο, καθώς και να φροντίσει για τη σταδιακή εφαρμογή τους από όλους του Δήμους της χώρας,
  - το Υπουργείο Εσωτερικών και Αποκέντρωσης μπορεί να συνδέσει τη χρηματοδότηση των έργων των Δήμων με τις επιδόσεις τους στην οδική ασφάλεια,
  - η Δι-Υπουργική Επιτροπή οφείλει να σχεδιάσει και να εκτελέσει συστηματικά εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για τα θέματα οδικής ασφάλειας στις πόλεις και οφείλει επίσης να παρακολουθεί συστηματικά την πρόοδο και τα αποτελέσματα των δράσεων όλων των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών της Πολιτείας καθώς και να αξιολογεί συστηματικά τα αποτελέσματα των δράσεων αυτών.

B5. Για την υποστήριξη όλων των παραπάνω δράσεων των Υπουργείων είναι απαραίτητο **να ενεργοποιηθεί η αρμόδια εκτελεστική υπηρεσία της Κυβέρνησης, η Ειδική Γραμματεία της Δι-Υπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας**, όπως αυτή επανασυστάθηκε τον Ιανουάριο του 2010. Σύμφωνα με τις προτάσεις που έχει επανειλημμένα καταθέσει ο ΣΕΣ με βάση και τη διεθνή εμπειρία, η αποτελεσματικότητα των δράσεων των Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών και των Συμβουλευτικών Οργάνων αυξάνεται ουσιαστικά μόνο εάν αυτό το εκτελεστικό όργανο συντονισμού και παρακολούθησης της εφαρμογής των προγραμμάτων και δράσεων αποκτήσει επιτέλους ουσιαστική εξουσία επί των Υπηρεσιών όλων των συναρμόδιων Υπουργείων, αλλά και επί των Περιφερειών και των Δήμων.

B6. Το **Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ)** οφείλει να καταθέσει **ένα πλήρες πλαίσιο προτάσεων προς τα αρμόδια Υπουργεία**, βασισμένο μεταξύ άλλων και στις παρούσες προτάσεις του Συλλόγου Ελλήνων



Συγκοινωνιολόγων. Το ΕΣΟΑ μπορεί να προσφέρει την τεχνογνωσία των μελών του για τον αναλυτικό καθορισμό και υποστήριξη όλων των απαραίτητων βημάτων. Πιο συγκεκριμένα το ΕΣΟΑ μπορεί να ζητήσει από τα αρμόδια Υπουργεία:

- την εκπόνηση μελετών για την ανάπτυξη προδιαγραφών καθώς και εγχειριδίων καλών πρακτικών για τη διαχείριση της αστικής κυκλοφορίας με στόχο τη μείωση των ταχυτήτων και των ατυχημάτων,
- την εκπόνηση όλων των απαραίτητων μελετών για τον τρόπο εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου κι αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της οδικής υποδομής, καθώς και των προδιαγραφών και εγχειριδίων καλών πρακτικών για τις συνεπαγόμενες επεμβάσεις ασφάλειας στην οδική υποδομή,
- τον σχεδιασμό και υλοποίηση εκστρατειών ενημέρωσης όλων των χρηστών της οδού (οδηγοί, επιβάτες, πεζοί) με τη συμμετοχή όλων των φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της οδικής ασφάλειας,
- αφού υλοποιηθούν όλα τα παραπάνω, τότε μόνο θα μπορούσε να ετοιμαστεί ένα Σχέδιο Δράσης (Master Plan) για την αστική οδική ασφάλεια που θα ενσωματώνει όλους τους στόχους, προδιαγραφές και εγχειρίδια που θα έχουν ετοιμαστεί (αλλιώς θα είναι ένα ακόμη ευχολόγιο).

Για όλα τα παραπάνω είναι απαραίτητο να αξιοποιηθεί η διεθνής εμπειρία, αλλά **να γίνουν και οι απαραίτητες έρευνες και μελέτες για τη σωστή προσαρμογή της στην ελληνική πραγματικότητα**. Μέτρα που φέρανε καλά αποτελέσματα σε περιβάλλοντα με διαφορετικές οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες, δεν είναι απαραίτητο ότι μπορεί να εφαρμοστούν με την ίδια επιτυχία στην Ελλάδα.

### **Γ. Συμπέρασματα**

Γ1. Το σημερινό πολύ χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στις αστικές περιοχές την Ελλάδα, οφείλεται σε μια πολυετή αδιαφορία των πολιτών και της Πολιτείας που από κοινού έχουν θέσει ως προτεραιότητα τη διευκόλυνση και την αύξηση της ταχύτητας του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα ένα άναρχο, ανασφαλές και μη βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος. **Εφόσον υπάρξει ειλικρινής θέληση για σοβαρή μείωση της ταχύτητας, λήψη μέτρων επανασχεδιασμού και επεμβάσεων στην αστική υποδομή με γνώμονα την οδική ασφάλεια και έλεγχο της κακής οδηγικής συμπεριφοράς** (αλκοόλ, ζώνες, κράνη, κινητό) η μείωση των ατυχημάτων και κυρίως των θυμάτων σε αυτά μπορεί να είναι θεαματική σε βάθος χρόνου. Χρειάζονται όμως ξεκάθαροι στόχοι μέσα σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και συστηματική δουλειά από όλους.

Γ2. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων μπορεί να συνεισφέρει επιστημονική τεκμηρίωση σε όλες τις φάσεις ενός σοβαρού προγράμματος βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στον αστικό ιστό στην Ελλάδα. **Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι μπορούν να συνεισφέρουν σε όλες τις φάσεις μελέτης, εφαρμογής και λειτουργίας όλων των απαραίτητων μικρών και μεγάλων μέτρων και επεμβάσεων οδικής ασφάλειας στις ελληνικές πόλεις.**