

**Ομιλία Υφυπουργού Προστασίας του Πολίτη
κ. Ελευθέριου Οικονόμου
στο Ινστιτούτο Δημόσιας Υγείας του Αμερικανικού Κολλεγίου
Ελλάδος με θέμα:
«Το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα».**

Θέλω καταρχάς να σας ευχαριστήσω για την τιμητική πρόσκληση να συμμετέχω και να σας αναπτύξω τις σκέψεις μου, σχετικά με την οδική ασφάλεια, στη σημερινή εκδήλωση.

Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα με πολλές παραμέτρους και επιπτώσεις τόσο κοινωνικές όσο και οικονομικές.

Η Χώρα μας διανύει μία παρατεταμένη κοινωνική, οικονομική και υγειονομική κρίση. Το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων δημιουργεί σημαντική οικονομική επιβάρυνση και έχει μεγάλο δημογραφικό αντίκτυπο, καθώς τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν, εκτός των άλλων, πολύ μεγάλη και πολλαπλή αιμορραγία για τη χώρα, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη μας ότι κατέχουμε τη θλιβερή πρωτιά ανάμεσα στις Χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το υψηλότερο ποσοστό σε θανάτους από τροχαία δυστυχήματα. Ταυτόχρονα, το μεγαλύτερο ποσοστό των θυμάτων είναι ηλικίας 17 έως 35 ετών.

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, το οικονομικό κόστος από τα τροχαία ατυχήματα ανέρχεται στο 1-3% του ΑΕΠ κάθε κράτους. Στην Ε.Ε. ετησίως δαπανάται ποσό ύψους €160 δισ., το οποίο ισοδυναμεί με το 2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.

Η ελληνική οικονομία επιβαρύνεται ετησίως με δαπάνες άνω των 3 δισεκατομμυρίων Ευρώ.

Η προσέγγιση αυτού του προβλήματος δεν έχει ανάγκη λοιπόν, από ειδικές γνώσεις, αλλά από την συνειδητοποίηση της ανθρώπινης ζωής ως υπέρτατου αγαθού, η αντιμετώπιση του οποίου δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με αστυνομικά μέτρα. Ας μην ξεχνάμε ότι πίσω από τους αριθμούς υπάρχουν άνθρωποι που δεν πραγματοποίησαν τα όνειρά τους, που άφησαν πίσω τους μάνα, πατέρα, σύζυγο, παιδιά.

Κάνοντας μία σύντομη αναδρομή στο θέμα της οδικής ασφάλειας, οφείλουμε να ξεκινήσουμε διαπιστώνοντας ότι το αυτοκίνητο είναι σύμβολο μιας εποχής, του 20^{ου} αιώνα. Ενός αιώνα τεχνολογικά επαναστατικού, όπου οι εφευρέσεις και ανακαλύψεις ξεπέρασαν σε αριθμό το αντίστοιχο άθροισμα της ανθρώπινης σκέψης.

Το αυτοκίνητο είναι ο θρίαμβος της τεχνολογικής ιδιοφυίας, που καταφέρει να μετατρέψει σε ατομικό αγαθό, μαζικά προσιτό, την ανάγκη για πολύ γρήγορη μετακίνηση φέρνοντας μια πραγματική επανάσταση στη διακίνηση προσώπων και αγαθών, με αποτέλεσμα τη συνεχή αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού και την εκμηδένιση των αποστάσεων.

Η οδική ασφάλεια αποτελεί πρώτιστο μέλημα του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας. Γιατί η οδική ασφάλεια, πέρα από το ότι προστατεύει την ίδια την ανθρώπινη ζωή, αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα για κάθε χώρα, δεδομένου ότι, χωρίς αυτή, δεν μπορεί κανείς να μιλήσει για εμπόριο, για επενδύσεις, για τουρισμό και τελικά για ανάπτυξη.

Εφαρμόζουμε ένα Εθνικό Σχέδιο Δράσης, σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, με πολύ καλά αποτελέσματα. Το Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα την περίοδο 2011–2020, είχε ως κύριο στόχο την μείωση των θανάτων από τα τροχαία ατυχήματα κατά 50%, σε σχέση με το 2010.

Με βάση τα στοιχεία, ο αριθμός των νεκρών από τα οδικά τροχαία ατυχήματα το έτος 2010, ήταν 1.281 άτομα και στο τέλος του 2019 έφθασαν τους 701. Καταγράφεται δηλαδή μία μείωση της τάξης του 45%.

Δεν έχουμε πετύχει όλους τους στόχους μας. Στον αγώνα μας για την επίτευξη ενός ικανοποιητικού επιπέδου οδικής ασφάλειας έχουμε ακόμη πολύ δρόμο μπροστά μας.

Για την αντιμετώπιση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων η Ελληνική Αστυνομία μέσω των Υπηρεσιών Τροχαίας εφαρμόζει ολοκληρωμένα προγράμματα τροχονομικής αστυνόμευσης με στοχευμένες επιχειρησιακές δράσεις και ειδικότερα:

- Εντοπισμός και χαρτογράφηση των επικίνδυνων σημείων τέλεσης τροχαίων ατυχημάτων. Πραγματοποιείται ειδικός σχεδιασμός για τη δράση των αστυνομικών αρχών, σχετικός με τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Στις περιοχές που παρουσιάζουν μεγαλύτερη συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων λαμβάνονται επιπλέον μέτρα καθώς είναι βέβαιο πως η συντονισμένη και εντονότερη αστυνόμευση, δημιουργούν ασφαλέστερο οδικό περιβάλλον.
- Αυστηρή εφαρμογή του Κ.Ο.Κ. με εντατικούς ελέγχους για βεβαίωση παραβάσεων και κυρίως των «επικίνδυνων παραβάσεων» (όπως παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, χρήση κινητού τηλεφώνου, υπερβολική ταχύτητα, χρήση παιδικού καθίσματος, οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών ή αλκοόλ, χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους, κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, αντικανονικό προσπέρασμα) με τη χρήση νέων τεχνολογιών, καθώς και συμβατικών αυτοκινήτων ώστε να δημιουργείται η πεποίθηση στους οδηγούς, ότι η πιθανότητα να ελεγχθούν, ανά πάσα στιγμή, είναι μεγάλη. Οι επικίνδυνες παραβάσεις οδηγούν άμεσα στην πρόκληση των περισσότερων τροχαίων ατυχημάτων. Στις παραβάσεις αυτές κυρίως, θα πρέπει να επικεντρωθούν οι έλεγχοι των αστυνομικών υπηρεσιών τροχαίας, προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα.
- Διαρκής επιμόρφωση των αξιωματικών και του λοιπού προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με την οδική κυκλοφορία και ασφάλεια, ώστε η αντιμετώπιση των θεμάτων οδικής κυκλοφορίας να γίνεται με ενιαίο τρόπο. Οι αστυνομικοί επιβάλλεται να είναι ειδικά καταρτισμένοι στα θέματα οδικής ασφάλειας και αυστηρότεροι με τους οδηγούς με μηδενικά όρια ανεκτικότητας.

Επιπλέον, επιχειρείται η ευαισθητοποίηση των πολιτών, με τη διαρκή ενημέρωση με στατιστικά στοιχεία, μέσω των ιστοσελίδων του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, τη διανομή φυλλαδίων με συμβουλές για ασφαλή οδήγηση κατά τις μεγάλες εξόδους και με εικόνες και συμβουλές για τους μαθητές και γονείς κατά την έναρξη της σχολικής περιόδου, τη διοργάνωση και συμμετοχή των Υπηρεσιών Τροχαίας σε εκθέσεις, ημερίδες και προγράμματα σε συνεργασία με συναρμόδιους Φορείς ή Οργανώσεις, τις διαλέξεις σε σχολεία και μεγάλες ομάδες πληθυσμού από έμπειρο προσωπικό της τροχαίας, τη προβολή κοινωνικών

μηνυμάτων από τηλεοπτικούς σταθμούς, πανελλαδικά, κ.α.

Αναμφίβολα, η αστυνόμευση του οδικού δικτύου της χώρας, αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο στην άμεση αντιμετώπιση και πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων. Δεν υπάρχει πιο άμεσος και αποτελεσματικός τρόπος προστασίας των πολιτών. Την ίδια στιγμή, όμως δεν πρέπει να παραβλέψουμε ότι η οικονομική κρίση που μαστίζει τη Χώρα μας τα τελευταία 10 χρόνια έχει επηρεάσει και τη λειτουργία της Αστυνομίας και κατ' επέκταση των Υπηρεσιών Τροχαίας. Μείωση του αριθμού των υπηρετούντων Αστυνομικών στα Τμήματα Τροχαίας, παλιά οχήματα, ελλιπής τεχνολογικός εξοπλισμός είναι κάποια από τα προβλήματα τα οποία καλείται να αντιμετωπίσει σήμερα ο Έλληνας Αστυνομικός κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία και το πόρισμα της διακομματικής Επιτροπής της Βουλής των Ελλήνων, το τροχαίο ατύχημα συνθέτουν τρεις (3) παράγοντες:

- ο άνθρωπος
- το όχημα
- το οδικό δίκτυο και περιβάλλον.

Το ποσοστό ευθύνης για τον κάθε παράγοντα δεν είναι σταθερό. Έχει αποδειχθεί στατιστικά ότι, το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης των τροχαίων ατυχημάτων, έχει ο παράγοντας άνθρωπος, με την τριπλή ιδιότητα ως οδηγού - επιβάτη - πεζού. Το τροχαίο δεν είναι η «κακιά ώρα». Δεν είναι γραμμένο από τη μοίρα, αλλά ούτε είναι και ζήτημα τύχης. Τα περισσότερα ατυχήματα θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί, αν ο άνθρωπος τηρούσε επιμελώς τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, εφαρμόζοντας με συνέπεια τους κανόνες ασφαλούς οδήγησης. Ο τρόπος με τον οποίο ο οδηγός του οχήματος προσεγγίζει ζητήματα ασφαλείας, κατά την οδήγηση και γενικότερα η συμπεριφορά του στο δρόμο επηρεάζει, σε μεγάλο βαθμό, την πιθανότητα να εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα.

Το όχημα είναι ο δεύτερος παράγοντας πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι ένας από τους κύριους λόγους μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων και του αριθμού των νεκρών από αυτά είναι η τεράστια πρόοδο που έχουν σημειώσει τα τελευταία χρόνια οι κατασκευαστές αυτοκινήτων στην βελτίωση της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας των οχημάτων. Οι νέες τεχνολογίες σήμερα μειώνουν σημαντικά το βαθμό επικινδυνότητας που ενέχει μια σύγκρουση. Από τη μια, η ευρεία χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων για αποφυγή του ατυχήματος και από την άλλη, η χρήση ειδικά διαμορφωμένων πλαισίων που κατευθύνουν τη ροή ενέργειας περιμετρικά της καμπίνας, συντελούν στην προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Μεγάλο πρόβλημα όμως, εξακολουθούν να δημιουργούν τα κακοσυντηρημένα και παλαιάς ηλικίας αυτοκίνητα που κυκλοφορούν πλέον στους δρόμους, αφού λόγω κρίσης λίγοι είναι αυτοί που συντηρούν το αυτοκίνητό τους όπως πρέπει. Γι' αυτό πρέπει να ενταθεί ο έλεγχος της κατάστασης των οχημάτων και να δοθούν κίνητρα για την συντήρηση αυτών. Το να τιμωρούμε φορολογικά την ιδιοκτησία ενός Ι.Χ., συνήθως έχει οικονομικό αντίκτυπο και στη συντήρησή του.

Είναι χαρακτηριστικό άλλωστε το γεγονός ότι λόγω της κρίσης, τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στη χώρα μας είναι από τα πλέον γερασμένα στην Ευρώπη, αφού ο μέσος όρος του στόλου των επιβατικών και ελαφρών φορτηγών έχει φθάσει πλέον στα 16 έτη, ξεπερνώντας χώρες όπως η Ρουμανία (15,3 χρόνια) ή η Ουγγαρία (14,5 χρόνια).

Ένας ακόμη παράγοντας πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος είναι το οδικό δίκτυο. Τα τελευταία χρόνια ο εκσυγχρονισμός του εθνικού δικτύου της Χώρας με την κατασκευή σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων με υψηλές προδιαγραφές έχει μειώσει καταλυτικά τον αριθμό των ατυχημάτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτούς σε σχέση με το παρελθόν. Τα περισσότερα ατυχήματα καταγράφονται στο επαρχιακό δίκτυο και στο κέντρο των πόλεων.

Τρία είναι τα βασικά όπλα μιας κοινωνίας για την αντιμετώπιση και τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων. Η κατάσταση του οδικού δικτύου, η αστυνόμευση και ο παράγοντας άνθρωπος. Η εμπειρία έχει δείξει ότι η πιο αποτελεσματική παρέμβαση για την αντιμετώπιση του προβλήματος μπορεί να γίνει στον παράγοντα άνθρωπο μέσω της κυκλοφοριακής εκπαίδευσης.

Και αυτό διότι η δημιουργία ασφαλούς οδικού δικτύου προϋποθέτει, αφενός μεν μεγάλες δαπάνες, αφετέρου δε, δεν αρκεί από μόνη της να λύσει το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων.

Το ίδιο ισχύει και για την αστυνόμευση, αφού είναι πρακτικά αδύνατο να διατίθεται ένας αστυνομικός για την νουθέτηση του κάθε πολίτη, οδηγού ή πεζού. Αντίθετα, με την κυκλοφοριακή εκπαίδευση συναντιέται ο αστυνομικός, δηλαδή ο ελεγκτής της οδικής συμπεριφοράς με τον πολίτη, ενεργοποιώντας το ένστικτο της αυτοσυντήρησης και αυτοπροστασίας.

Οι κυριότερες αδυναμίες στην αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στη Χώρα μας οφείλονται κυρίως στο γεγονός ότι το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας δεν αναδείχθηκε έγκαιρα σε ζήτημα μείζονος σημασίας. Υπήρξε έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς και αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των μέτρων, έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, της προόδου και της αποτελεσματικότητας των προβλεπόμενων δράσεων, αλλά και ελλιπής ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών ώστε να συναινέσουν στις προσπάθειες της Πολιτείας.

Για την πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, θα πρέπει να βελτιωθούν συντονισμένα όλοι οι παράγοντες που συνθέτουν το πρόβλημα: οδηγός - όχημα - οδικό δίκτυο. Συγκεκριμένα απαιτείται:

- Η αναβάθμιση του συστήματος εκπαίδευσης των οδηγών με τη μεταρρύθμιση τόσο της εκπαίδευσης, όσο και του συστήματος εξετάσεων για την απόκτηση αδειών οδήγησης. Είναι κρίσιμη πια η ανάγκη εκσυγχρονισμού των διαδικασιών απόκτησης των διπλωμάτων ως προς την εκπαίδευση, αλλά και ως προς τη διαφάνεια των εξετάσεων με αδιάβλητες διαδικασίες καθώς και η αυστηροποίηση της διαδικασίας ανανέωσης των διπλωμάτων για τους ηλικιωμένους ανθρώπους.
- Η σταδιακή αντικατάσταση των οχημάτων. Είναι σημαντικό να δίδονται κίνητρα στους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων να επενδύσουν σ' ένα σύγχρονο ασφαλές αυτοκίνητο.

- Η παροχή κινήτρων για την αγορά σύγχρονων συστημάτων και αναλώσιμων υλικών που αφορούν στην ενεργητική και παθητική ασφάλεια των οχημάτων όπως κράνη, ελαστικά, τακάκια φρένων, κ.α. Ταυτόχρονα και οι ασφαλιστικές εταιρείες, πρέπει να δίνουν κίνητρα για την απόκτηση ενός νέου οχήματος με υψηλά στάνταρ ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας δεδομένου ότι μειώνονται οι πιθανότητες εμπλοκής σε ατύχημα και οι σοβαροί ή θανατηφόροι τραυματισμοί.
- Η καθιέρωση του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής πρέπει επιτέλους να ενταχθεί σοβαρά στο σύστημα παιδείας μας και να είναι συνεχές και στοχευμένο. Το σωστά εκπαιδευμένο στην κυκλοφορία παιδί του σήμερα, θα γίνει ο συνειδητός ενήλικας πεζός ή οδηγός του αύριο.
- Η εντατικοποίηση των ελέγχων για σοβαρές παραβάσεις. Παγκόσμιες στατιστικές αποδεικνύουν ότι το 50% των νεκρών θα ζούσαν, αν φορούσαν τη ζώνη ασφαλείας, το 50% των βαριά τραυματιών θα ήταν ελαφρά και το 50% των ελαφρά τραυματιών, δεν θα είχαν πάθει τίποτε.
- Η ενίσχυση των μεθόδων τεχνικής επιτήρησης οδικής συμπεριφοράς αλλά και της αστυνόμευσης με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων όπως π.χ. ραντάρ ελέγχου ταχύτητας. Στις παραβάσεις της υπερβολικής ταχύτητας, διαπιστώνεται ότι διαχρονικά βεβαιώνεται σχετικά μεγάλος αριθμός, περίπου 220.000 παραβάσεις το 2019, καθόσον αυτός γίνεται κυρίως με την βοήθεια τεχνικών μέσων όπως είναι τα ραντάρ καταγραφής ταχύτητας. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει, αφενός τη μεγάλη παραβατικότητα και αφετέρου τη βοήθεια που προσφέρουν τα τεχνικά μέσα στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση, χωρίς την φυσική παρουσία του αστυνομικού προσωπικού.
- Περαιτέρω βελτίωση του οδικού δικτύου, κυρίως του επαρχιακού όπου λαμβάνει χώρα και ο μεγαλύτερος αριθμός τροχαίων ατυχημάτων.
- Η παροχή Άμεσης βοήθειας στους παθόντες. Ένα στα δύο τροχαία καταλήγει θανατηφόρο λίγα λεπτά μετά το συμβάν και πριν την άφιξη του ΕΚΑΒ.
- Εκπαίδευση του προσωπικού της Τροχαίας και της Πυροσβεστικής στην παροχή πρώτων βοηθειών.
- Τέλος, κρίνεται αναγκαία στα πρότυπα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 η σύσταση ενός ενιαίου φορέα κεντρικού συντονισμού των εμπλεκόμενων υπηρεσιών σε ένα τροχαίο ατύχημα και παρακολούθησης με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (καμερών διαχείρισης κυκλοφορίας, drones κ.α.) της κυκλοφορίας στους αυτοκινητόδρομους.

Οι παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. είναι συνυφασμένες με την καθημερινότητά μας. Δεν μπορεί να εκλείψουν. Συμβαίνουν και θα συμβαίνουν πάντα. Το ζητούμενο είναι να τις περιορίσουμε στον ελάχιστο βαθμό, με ένα αξιόπιστο και σύγχρονο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που να αποτρέπει την τέλεση παραβάσεων.

Όμως, οποιαδήποτε επιβληθείσα ποινή θα πρέπει να διέπεται από τρία χαρακτηριστικά. Να είναι αυστηρή, δίκαιη και εφαρμόσιμη. Αυστηρή για να συνετίζει τον παραβάτη. Δίκαιη για να τον πείθει ότι επιβάλλεται με στόχο την προστασία της ζωής του. Εφαρμόσιμη για να υλοποιείται χωρίς να τον εξοντώνει και παράλληλα για να δημιουργείται η βεβαιότητα ότι, τα όσα προβλέπονται και επιβάλλονται στο τέλος εφαρμόζονται. Αν ένας από τους τρεις αυτούς παράγοντες, δεν ισχύει, δεν μπορούμε να

προσδοκούμε βάσιμα σε θετικό αποτέλεσμα.

Η οδική ασφάλεια δεν είναι μόνο ζήτημα νομοθεσίας, έργων και υποδομών. Απαιτεί βαθιά και ουσιαστική αλλαγή νοοτροπίας και στάσης. Σκοπός μας πρέπει να είναι η ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας, προστατεύοντας το θεμελιώδες δικαίωμά της ζωής.

Οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία των στόχων οδικής ασφάλειας είναι: Η ισχυρή πολιτική βούληση. Το σταθερό πλαίσιο διοίκησης. Ο συντονισμός όλων των συναρμόδιων φορέων. Η συμμετοχή των πολιτών. Η συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων. Η επαρκής χρηματοδότηση. Όπως εδώ και χρόνια έχει επισημάνει δημόσια ο κύριος Πρωθυπουργός πρώτιστο μέλημά μας είναι η μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Όπως ο κύριος Μητσοτάκης έχει τονίσει έχουμε μία συνολική υποχρέωση ως οργανωμένη Πολιτεία να αντιμετωπίσουμε το θέμα αυτό με τη δέουσα προσοχή.

Θέτουμε λοιπόν ψηλά στην πολιτική ατζέντα το ζήτημα αυτό και εργαζόμαστε συλλογικά -Πολιτεία, Φορείς και Κοινωνία- με συνέπεια και αποφασιστικότητα για ένα καλύτερο, πιο ασφαλές περιβάλλον κυκλοφορίας στους ελληνικούς δρόμους. Στόχος είναι να υποστηριχθεί η ενεργός συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών και εκδηλώσεις σαν τη σημερινή που διοργανώνει το Ινστιτούτο Δημόσιας Υγείας του Αμερικανικού Κολλεγίου Ελλάδος ενισχύουν το επίμονο έργο μας και υπενθυμίζουν ότι στην προσπάθειά μας αυτή έχουμε αφοσιωμένους συμμάχους.

Εξάλλου η συνεργασία μας με το Ινστιτούτο Δημόσιας Υγείας του Αμερικανικού Κολλεγίου Ελλάδος και τον Διευθυντή του κ. Παναγιώτη Μπεχράκη είναι εξαιρετική και έχει να επιδείξει σημαντικές επιτυχίες. Αναφέρομαι στην επικοινωνιακή στρατηγική και καμπάνια ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης για τις βλαβερές επιπτώσεις του καπνίσματος και της επιτυχίας της εφαρμογής του αντικαπνιστικού νόμου με τηναποδοχή και συνειδητή εφαρμογή του, όπου μπορούμε να καταγράψουμε μετρήσιμα θετικά αποτελέσματα. Και για την επιτυχία αυτή πρέπει να αποδώσουμε τα εύσημα στον κ. Μπεχράκη ο οποίος με την δεκαετή και πλέον προσπάθειά του πέτυχε την αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με το κάπνισμα. Είμαι βέβαιος ότι η άψογη συνεργασία μας θα συνεχιστεί και στον τομέα των τροχαίων ατυχημάτων ώστε να οδηγηθούμε σε επιτυχή αποτελέσματα.

Σημαντικότερη όμως προϋπόθεση για την επιτυχία οποιασδήποτε πολιτικής στην οδική ασφάλεια είναι η καλλιέργεια κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας.

Η παιδεία οδικής ασφάλειας, αναφέρεται στην ουσιαστική καλλιέργεια της προσωπικότητας του ατόμου, στον τρόπο σκέψης και συμπεριφοράς του στον δρόμο.

Συνεπώς, η έννοια της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας, δεν περιορίζεται μόνο στις δράσεις που απαιτούνται για να κάνουν τους χρήστες του οδικού δικτύου να συμμορφώνονται αυτοβούλως με τον ΚΟΚ. Αφορά κυρίως την υιοθέτηση της άποψης από όλους, πως κανένας θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός στους δρόμους δεν είναι αποδεκτός και πως η εξάλειψη των παθόντων από τροχαία είναι εφικτή, εφόσον ληφθούν και εφαρμοστούν τα απαραίτητα μέτρα, που υποδεικνύει η επιστήμη και η διεθνής εμπειρία.

Με τις σκέψεις αυτές κλείνω τη σημερινή μου τοποθέτηση με την βεβαιότητα ότι μοιραζόμαστε όλοι το ίδιο όραμα: οι πολίτες να μετακινούνται με ασφάλεια σε δρόμους που ενώνουν!

Σας ευχαριστώ πολύ!