

Ομιλία του Αντιπεριφερειάρχη Μεταφορών & Επικοινωνιών, **Βασίλη Γιαννακόπουλου**, κατά την παρουσίαση της έκθεσης – ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το Πλαίσιο Πολιτικής της ΕΕ για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030 που κατάρτισε η ευρωβουλευτής **Έλενα Κουντουρά**.

Κυρίες και κύριοι,

Ποτέ δεν θα μπορούσαν να φανταστούν ο Γάλλος Κινιώ, όταν το 1770 κατασκεύασε το πρώτο ατμοκίνητο αυτοκίνητο, αλλά και ο Γερμανός Νταίμλερ, που το 1886 παρέδωσε στο εμπόριο το πρώτο βενζινοκίνητο αυτοκίνητο, ότι αυτό, με την τεχνολογική εξέλιξη, θα στοίχιζε εκατομμύρια ζωές, αμέτρητους τραυματίες και τεράστιες δημογραφικές, κοινωνικές και παραγωγικές επιπτώσεις.

Το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο καταγράφεται στην Αγγλία, τον Αύγουστο του 1896, και αφορά σύγκρουση αυτοκινήτου με γυναίκα πεζή. Το πρώτο τροχαίο στην Ελλάδα σημειώθηκε μπροστά στην Πύλη του Αδριανού, τον Μάρτιο του 1907. Θύμα μια 25χρονη μητέρα δύο παιδιών, η οποία παρασύρθηκε από αυτοκίνητο - ένα από τα επτά αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν στην Αθήνα.

Έκτοτε δεν υπάρχει ημέρα στην Ελλάδα χωρίς τροχαία ατυχήματα. Στις αρχές του 21^{ου} αιώνα είχαμε κατά μέσο όρο, σχεδόν 8 νεκρούς ανά ημέρα. Τη δεκαετία της οικονομικής κρίσης ο μέσος όρος έπεσε στους 2 νεκρούς ανά ημέρα. Κύριος, παράγοντας της μείωσης αυτής δεν είναι ότι ξαφνικά αποκτήσαμε καλύτερους οδηγούς και ότι απέδωσαν καρπούς πρωτοβουλίες και δράσεις σε όλα τα επίπεδα.

Πρωτίστως ήταν η αναγκαστική αλλαγή της συμπεριφοράς της πλειονότητας των οδηγών λόγω του κόστους μετακίνησης, χωρίς βέβαια να υποβαθμίζεται η κατασκευή ασφαλέστερων υποδομών, αλλά και η τεχνολογική εξέλιξη που ενίσχυσε την ασφάλεια των αυτοκινήτων.

Παρ' όλα αυτά, η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε με τους περισσότερους θανάτους και, ενίοτε, καταλαμβάνει θλιβερές πρωτιές. Στον στατιστικό δείκτη των θανάτων ανά εκατομμύριο πληθυσμού βρίσκεται αρκετά πάνω από τον μέσο όρο με 54 νεκρούς.

Από τα στατιστικά της Τροχαίας, προκύπτει ότι η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, οι αντικανονικοί ελιγμοί, η υπερβολική ταχύτητα, η χρήση κινητού τηλεφώνου και η οδήγηση υπό μέθη αποτελούν τις κυρίαρχες αιτίες των τροχαίων.

Γιατί όμως σκοτώνονται οι Έλληνες στους δρόμους; Έχουμε άγνοια κινδύνου; Υπερεκτιμούμε τις δυνατότητές μας; Αδιαφορούμε για τον διπλανό μας; Θεωρούμε ότι η παραβατικότητα δεν θα έχει αρνητικές συνέπειες; Δεν έχουμε την απαραίτητη κυκλοφοριακή αγωγή;

Δυστυχώς η απάντηση στα ερωτήματα αυτά είναι μία και προφανής... ΝΑΙ.

Η έλλειψη αγωγής, η απάθεια και η αδιαφορία είναι από τα πιο επικίνδυνα συμπτώματα μιας κοινωνίας. Επιβάλλεται Θεραπεία – ΣΟΚ για να κερδηθεί ο χαμένος χρόνος. Γεγονός που διπλασιάζει την ευθύνη και το χρέος της συντεταγμένης Πολιτείας.

Ως Περιφερειακή Αρχή θεωρούμε και προτείνουμε:

Να διαμορφωθεί και υιοθετηθεί, το ταχύτερο δυνατόν, το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021 – 2030. Ένας δεσμευτικός Χάρτης, ο οποίος να αντιμετωπίζει ενιαία και στο σύνολό τους, όλα τα ζητήματα που αποτυπώνονται διαχρονικά στις εκθέσεις της ειδικής μόνιμης επιτροπής οδικής ασφάλειας της Βουλής των Ελλήνων και θα περιλαμβάνει τους βασικούς στόχους των Ηνωμένων Εθνών και της ΕΕ

Θεμελιώδης προϋπόθεση για την επιτυχή εφαρμογή του στρατηγικού αυτού σχεδίου αποτελεί η αποτελεσματική διακυβέρνηση. Η δημιουργία ενός μόνιμου μηχανισμού προκειμένου να διασφαλίζεται η αλληλενέργεια των φορέων της κεντρικής κυβέρνησης και η συνέργεια - συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού, των ιδιωτικών φορέων.

Η διακυβέρνηση για την οδική ασφάλεια πρέπει να είναι απαλλαγμένη από την πολυνομία και τη διασπορά νομοθετικών ρυθμίσεων και κανονιστικών πράξεων. Σήμερα εμπλέκονται πέντε υπουργεία και στην πράξη συνολικά επτά (!) εάν προστεθούν το Υπουργείο Οικονομικών αρμόδιο για τις πιστώσεις και το Υπουργείο Δικαιοσύνης αρμόδιο για τον Ποινικό Κώδικα.

Η Οδική Παιδεία να καταστεί υποχρεωτική, ως αυτοτελές μάθημα, σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης. Να διαμορφώσουμε οδηγική συμπεριφορά και συνείδηση από την παιδική ηλικία έως την ενηλικίωση. Απώτερος στόχος, με πρακτική αξία και κίνητρο, η διεξαγωγή των θεωρητικών εξετάσεων (σήματα) και στις πρώτες τάξεις των Λυκείων της χώρας.

Το εγχειρίδιο θεωρητικών εξετάσεων δεν μπορεί να είναι διπλωματική εργασία. Πρέπει να δίνει έμφαση σε ζητήματα που ελέγχουν την ικανότητα οδήγησης και συμπεριφοράς καθώς και γνώσης του ΚΟΚ. Να ισχύει για όλους ανεξαιρέτως, να είναι διατυπωμένο σε απλή γλώσσα και να λαμβάνει υπόψη όσους ανήκουν σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες (ΑμεΑ, Ρομά, κ.ά).

Η καθιέρωση πιστοποιητικών επάρκειας εξεταστή και εκπαιδευτή και η διαρκής επαναξιολόγηση τους είναι πλέον εκ των ουκ άνευ. Όπως και η συγκρότηση ειδικής επιτροπής επιστημόνων υψηλού κύρους για τη διαρκή αξιολόγηση του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης.

Αυτό είναι ένα ελάχιστο πλέγμα θεσμικών προτάσεων που ο Περιφερειάρχης Αττικής, Γ. Πατούλης, έχει καταθέσει εγγράφως στα συναρμόδια Υπουργεία και οι οποίες συνοδεύονται με στοχευμένες παρεμβάσεις για το αδιάβλητο των εξετάσεων οδήγησης.

Ως Περιφερειακή Αρχή, σχεδιάζουμε και υλοποιούμε:

Τη δημιουργία, σε πρώτη φάση, ενός Θεματικού Πάρκου Οδικής Ασφάλειας και Κυκλοφοριακής Αγωγής στην Αττική που θα συμπεριλαμβάνει και άλλους τομείς, όπως την ανακύκλωση, την αγροτοδιατροφή κ.ά. Επιπλέον, χρηματοδοτούμε την κατασκευή Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής στους Δήμους καθώς και την αναβάθμιση υφισταμένων.

Σειρά προγραμμάτων βιωματικής εκπαίδευσης σε 25 σχολικές μονάδες δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της Αττικής με τη συνεργασία του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», καθώς και σεμινάρια οδικής συμπεριφοράς στη γειτονιά και στην πόλη, με διαλέξεις και ομιλίες σε όλους τους δήμους της Αττικής με τη συνεργασία του Ιαβέρη.

Πιλοτικό πρόγραμμα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε πόλεις της Αττικής στο πλαίσιο της εφαρμογής των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ξεκινήσαμε από την Αγία Παρασκευή, τα Βριλήσσια, τον Παπάγο, το Χολαργό και το Χαλάνδρι, περιοχές που επηρεάζονται έντονα από τους κυκλοφοριακούς φόρτους βασικών οδικών αρτηριών.

Ταυτόχρονα, αναβαθμίζουμε και καθιστούμε ασφαλέστερο το οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της Περιφέρειας Αττικής. Χρηματοδοτούμε αναπλάσεις γειτονιών με περιβαλλοντικό πρόσημο και εκτεταμένα προγράμματα αποκατάστασης και ασφαλτόστρωσης πλήθους οδών της Αττικής. Ενισχύσαμε με σύγχρονο τεχνικό εξοπλισμό το Κέντρο ελέγχου και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Η ανθρώπινη ζωή είναι πολύ σημαντική για να χάνεται στο βωμό της ασφάλτου. Στη ρίζα κάθε τροχαίου ατυχήματος υπάρχει πάντοτε ένα ανθρώπινο λάθος. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας, σημαίνει βελτίωση της συμπεριφοράς αυτοκινητιστών, μοτοσικλετιστών, ποδηλατιστών και πεζών.

Όλα, λοιπόν, είναι θέμα παιδείας ώστε να πετύχουμε την επόμενη δεκαετία το ευρωπαϊκό όραμα των μηδενικών απωλειών. Το όραμα μηδέν.