



Αθήνα, 05.04.2024

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Τα 11.201 τροχαία ατυχήματα και οι 621 νεκροί του 2023 δείχνουν ότι δεν υπάρχει πρόοδος από την κυβέρνηση της ΝΔ στον τομέα της οδικής ασφάλειας

Ολοκληρώθηκε πρόσφατα η 17^η Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, όπου κατά τη διάρκειά της πραγματοποιήθηκαν δράσεις ενημερωτικού, εκπαιδευτικού και θεσμικού χαρακτήρα. Με αφορμή την εβδομάδα αυτή, δεν γίνεται να μην σκεφτούμε το πλήθος των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα, τα οποία δεν θα ήταν υπερβολή αν λέγαμε ότι αποτελούν «εθνική πανδημία», με την ηλικιακή ομάδα που πλήττεται περισσότερο να είναι φυσικά οι νέοι, για τους οποίους τα τροχαία αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου.

Με βάση προσωρινά στοιχεία, το 2023 είχαμε συνολικά 621 νεκρούς λόγω τροχαίων ατυχημάτων, δηλαδή περίπου 52 νεκρούς το μήνα! Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και της ΕΛΑΣ, η Ελλάδα έρχεται 23^η στις 27 χώρες της ΕΕ σε νεκρούς στο δρόμο, με 60 ανά 1 εκατομμύριο κατοίκων. Χαμηλότερα από εμάς βρίσκονται μόνο η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Λετονία και η Κροατία, ενώ τις καλύτερες επιδόσεις και φέτος έχουν η Σουηδία και η Δανία, με 22 και 27 νεκρούς αντίστοιχα ανά 1 εκ. κατοίκων. Σημειώνεται ότι ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι 46 νεκροί ανά 1 εκ. κατοίκων.

Άλλη μια θλιβερή 'πρωτιά' της χώρας μας είναι το υψηλό ποσοστό νεκρών μοτοσυκλετιστών, που ανέρχεται σε 38%, σε σχέση με το 18% που αποτελεί τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Εκτός από το προηγούμενο, ιδιαίτερα υψηλό είναι και το ποσοστό όσων χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα σε κατοικημένες περιοχές - 50%, σε σχέση με το 38% που είναι ο μέσος όρος ευρωπαϊκά. Αν μιλήσουμε δε για νεκρούς μοτοσυκλετιστές σε κατοικημένες περιοχές, τα ποσοστά είναι και πάλι ιδιαίτερα υψηλά, με 45% για την Ελλάδα έναντι 20% της ΕΕ.

Σε σχέση με το παραπάνω, και αν αναλογιστεί κανείς ότι η οδήγηση με υψηλές ταχύτητες αποτελεί τον Νο1 παράγοντα πρόκλησης οδικών ατυχημάτων - και ειδικά σοβαρών - και τη μεγάλη χρήση μοτοσυκλέτας στην Ελλάδα, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη για μείωση του ορίου ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές στα 30χλμ/ώρα. Η μείωση αυτή εφαρμόζεται τελευταία όλο και σε περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, με ιδιαίτερα θετικά αποτελέσματα.

Πέρα από εκείνους που χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα, δεν πρέπει να ξεχνάμε και τους τραυματίες, όπου και εκεί τα πράγματα δεν είναι καλύτερα για τη χώρα μας. Για το 2023, οι βαριά τραυματίες ήταν 657 και οι ελαφρά τραυματίες 12.644.

Εκτός από τα παραπάνω, τα τροχαία ατυχήματα είναι και μεγάλη 'πληγή' για την οικονομία της χώρας, με το κόστος τους να ανέρχεται σε 3.5% του ΑΕΠ, ή αλλιώς σχεδόν 8 δισ. ευρώ.

Θεωρητικά κάθε κυβέρνηση ενδιαφέρεται για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Παρ' όλα αυτά, τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για 11.201 τροχαία ατυχήματα το 2023, 6.8% περισσότερα από τα αντίστοιχα του 2022, δείχνουν ότι δεν φαίνεται να έχει επιτευχθεί κάποια πρόοδος από την κυβέρνηση της ΝΔ σε ό,τι

αφορά την οδική ασφάλεια. Χρειάζεται πολιτική βούληση και ολοκληρωμένο σχέδιο, το οποίο να θέτει την οδική ασφάλεια στο επίκεντρο, ως πρώτη προτεραιότητα.

Κομβικό σημείο στην κατεύθυνση αυτή είναι η δημιουργία οργανωμένων δομών της Πολιτείας, με αποκλειστική ευθύνη την οδική ασφάλεια. Συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητη η σύσταση ενός Κεντρικού Φορέα Οδικής Ασφάλειας, ο οποίος θα έχει την αρμοδιότητα και την ευθύνη για την υλοποίηση των σχετικών δράσεων. Πληροφορούμαστε ότι το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών σχεδιάζει τη δημιουργία ενός τέτοιου φορέα, μέχρι στιγμής όμως δεν έχει υπάρξει κάποια εξέλιξη ή οποιαδήποτε επίσημη ενημέρωση.

Άλλο ένα σημαντικό θεσμικό πρόβλημα είναι η ανεπαρκής χρηματοδότηση σε ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια. Θυμόμαστε τις ανακοινώσεις του αρμόδιου Υπουργείου ήδη από το 2021 για τη δημιουργία ενός Εθνικού Ταμείου Οδικής Ασφάλειας, μέσω του οποίου θα κατανέμονται ορθότερα οι πόροι – κυρίως από παραβάσεις του ΚΟΚ – σε δράσεις και μέτρα οδικής ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας. Το τελευταίο αποτελεί μέτρο πρώτης προτεραιότητας για το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, το οποίο όμως δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα.

Παράλληλα, εδώ και καιρό ακούμε για τη δημιουργία Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας, με το παραπάνω να αποτελεί για την ώρα μόνο εξαγγελία της κυβέρνησης.

Στα θετικά συγκαταλέγεται η εκπόνηση από το ΕΜΠ για λογαριασμό του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών του νέου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021-2030, ένα σχέδιο που υιοθετεί το όραμα της ΕΕ για «μηδέν νεκρούς σε οδικά ατυχήματα» μέχρι το 2050. Το σχέδιο αυτό πρέπει να αποτελέσει την 'απάντησή' στις αποσπασματικές δράσεις και το έλλειμμα στρατηγικής, που δεν μπορούν να μας οδηγήσουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων και των θυμάτων από αυτά. Όμως, σε σχέση και με το συγκεκριμένο σχέδιο, ενώ εγκρίθηκε πανηγυρικά από την Κυβερνητική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια πριν από ενάμιση χρόνο, δεν γνωρίζουμε κάτι για την εφαρμογή του ή αν έχει υπάρξει η οποιαδήποτε πρόοδος.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η συμμετοχή της Ελλάδας σε διεθνή fora, διότι εκεί λαμβάνει χώρα παγκόσμιος συντονισμός και ανταλλαγή εμπειριών. Πρόσφατα πραγματοποιήθηκε η 81^η Σύνοδος του Παγκόσμιου Forum για την Οδική Ασφάλεια, που αποτελεί το ανώτερο Όργανο λήψης αποφάσεων στρατηγικής και κανονιστικών θεμάτων στον τομέα των μεταφορών και της Οδικής Ασφάλειας. Αν ισχύουν οι πληροφορίες μας, η χώρα μας δεν εκπροσωπήθηκε ούτε σε Υπουργικό, ούτε σε πολιτικό επίπεδο, γεγονός που μας προβληματίζει ιδιαίτερα.

Με βάση τα παραπάνω, **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

1. Σε ποιες ενέργειες έχει προβεί το Υπουργείο για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας;
2. Δεδομένου του ιδιαίτερα υψηλού ποσοστού τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας σε κατοικημένες περιοχές, είναι στις προθέσεις του Υπουργείου η μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα;
3. Σε ποιες ενέργειες έχει προβεί το Υπουργείο για τη δημιουργία ενός Κεντρικού Φορέα Οδικής Ασφάλειας;
4. Πότε θα συσταθεί το Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, η δημιουργία του οποίου έχει ανακοινωθεί ήδη από το 2021;
5. Σε ποιες ενέργειες έχει προβεί το Υπουργείο για τη δημιουργία Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας;
6. Σε σχέση με την εφαρμογή των 200 ιεραρχημένων μέτρων οδικής ασφάλειας που αναφέρονται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, ποια είναι η πρόοδος που έχει επιτευχθεί από το Υπουργείο;

7. Ισχύει ότι η χώρα μας δεν εκπροσωπήθηκε σε πολιτικό επίπεδο στην 81^η Σύνοδο του Παγκόσμιου Forum για την Οδική Ασφάλεια;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αχτσιόγλου Ευτυχία (Έφη)

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)

Τζανακόπουλος Δημήτριος

Τζούφη Μερόπη

Τσακαλώτος Ευκλείδης

Φερχάτ Οζγκιούρ

Φωτίου Θεανώ