

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 4916
Ημερομ. Κατάθεσης: 28/4/2025



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 28/04/2025

Της: Ασημακοπούλου Σοφίας – Χάιδως, Βουλευτού Β΄ Πειραιά

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Σχετικά με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021 – 2030»

Κύριε Υπουργέ,

Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα, του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 7η θέση στην Ευρώπη όσον αφορά στους θανάτους από τροχαίες συγκρούσεις, με 59,6 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκους, ποσοστό 31% πάνω από τον μέσο όρο της Ε.Ε., ενώ σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία οδικής ασφάλειας 2024 της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι θάνατοι ανά εκατομμύριο κατοίκους, αυξήθηκαν από 61 το 2023, σε 64 το 2024. Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, οι νεκροί το 2022 ήταν 654, το 2023 ήταν 646 ενώ τελευταία στατιστικά στοιχεία του 2024 δείχνουν αύξηση κατά 7% σε σχέση με το 2023 με 665 νεκρούς, που είναι ρεκόρ πενταετίας. Οι σοβαροί τραυματισμοί αυξήθηκαν κατά 17,6% και οι ελαφροί τραυματισμοί αυξήθηκαν κατά 7,6%. Η Ελλάδα σημειώνει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά (54%) νεκρών σε οδικά ατυχήματα εντός κατοικημένης περιοχής (μέση τιμή ΕΕ: 39%), καθώς και ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό νεκρών (36%) οδικών ατυχημάτων με μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα, διπλάσιο από εκείνο της ΕΕ (μέση τιμή ΕΕ: 18%).

Από τα παραπάνω, φαίνεται η χώρα μας να εξακολουθεί να αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας, με αυξημένα ποσοστά θνησιμότητας και σοβαρούς τραυματισμούς. Ο στόχος που έχει τεθεί, για τη μείωση τόσο του αριθμού των νεκρών όσο και των σοβαρά τραυματιών, από τροχαία ατυχήματα ή δυστυχήματα, κατά 50% έως το 2030, στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021 – 2030, το οποίο εγκρίθηκε, τελικά το Νοέμβριο του 2022, δεν φαίνεται να επιτυγχάνεται. Αφετέρου, η εφαρμογή του Εθνικού Στρατηγικού Σχέδιου Οδικής Ασφάλειας, φαίνεται να γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς, παρά τις δυσμενείς επιπτώσεις που έχει η υπερβολική αύξηση των τροχαίων στη

χώρα μας. Κατά τη διάρκεια της 2^{ης} συνεδρίασης, της Κυβερνητικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, το Μάρτιο του 2022, δόθηκε έμφαση στην αναγκαιότητα δημιουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας, για τη συλλογή ασφαλών δεδομένων, που θα αποτελέσουν χρήσιμα εργαλεία ώστε να αναπτυχθούν στοχευμένες παρεμβάσεις. Για την αναγκαιότητα δημιουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας, έγινε λόγος, κατά την επικαιροποίηση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021 – 2030, τον Οκτώβριο του 2023. Αποφασίστηκε να υλοποιηθεί κατά την 7^η συνεδρίαση της Κυβερνητικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, τον Ιούνιο του 2024 και κατά την 8η συνεδρίαση της Επιτροπής, το Νοέμβριο του 2024. Όμως μέχρι και σήμερα, το Παρατηρητήριο, δεν έχει δημιουργηθεί. Επίσης, από τον Οκτώβριο του 2023, έχει εξαγγελθεί η ίδρυση Εθνικού Φορέα Οδικής Ασφάλειας, από την τότε Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδια για τον τομέα των Μεταφορών, αλλά ούτε και γι' αυτό φαίνεται να υπάρχει κάτι νεότερο.

Αλγεινή εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι, σε έρευνα με τίτλο: *«Κουλτούρα Ασφάλειας μεταξύ Ιδιωτών και Επαγγελματιών Οδηγών στη Νορβηγία και την Ελλάδα: Εξέταση της Επιρροής της Εθνικής Κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας (Safety Culture among Private and Professional Drivers in Norway and Greece: Examining the Influence of National Road Safety Culture)»*, που διεξήχθη στη Νορβηγία και την Ελλάδα, ως αντιπαραβαλλόμενες περιπτώσεις, η χώρα επελέγη ως αρνητικό παράδειγμα, γιατί το ποσοστό θνησιμότητας στην Ελλάδα το 2017, ήταν 69 θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκους, ποσοστό που ήταν πολύ πάνω από τον μέσο όρο της Ε.Ε., που ήταν 50. Η μελέτη δείχνει ότι η εθνική κουλτούρα οδικής ασφάλειας είναι σημαντική, καθώς επηρεάζει τις συμπεριφορές οδικής ασφάλειας, οι οποίες με τη σειρά τους σχετίζονται με την εμπλοκή σε ατυχήματα. Στα άκρως ανησυχητικά ευρήματα συγκαταλέγονται τα εξής: ότι Έλληνες ιδιώτες οδηγοί αναφέρθηκαν στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ως συνηθισμένη κατάσταση, ότι η οδήγηση χωρίς ζώνη ασφαλείας (και κράνος για οδηγούς δίτροχων) ήταν σχετικά διαδεδομένη στην κοινωνία τους (λόγω: (α) υπερβολικής πεποίθησης των οδηγών στις δεξιότητες και την ασφάλειά τους, (β) οι πιθανότητες να ανακαλυφθούν από την αστυνομία είναι μικρές και (γ) οι αποστάσεις είναι μικρές και επομένως υπάρχει «μικρή πιθανότητα ατυχήματος»), καθώς και ότι, οι Έλληνες ερωτηθέντες οδηγοί, οδηγούν πιο επιθετικά, γιατί περιμένουν πιο επιθετική και επικίνδυνη οδήγηση από τους άλλους οδηγούς.

Σύμφωνα με την θεματική έκθεση *«Κουλτούρα Οδικής Ασφάλειας»* (Traffic Safety Culture) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οδική ασφάλεια είναι ένα ζήτημα που απαιτεί συντονισμένη δράση από την πολιτεία, τους πολίτες και τις αρμόδιες αρχές, με σκοπό την αλλαγή στάσης και τη δημιουργία ολοκληρωμένης παιδείας Οδικής Ασφάλειας. Τόσο η ενημέρωση όσο και η

εκπαίδευση θα μπορούσαν να βοηθήσουν, ώστε οι αιτίες των τροχαίων στην Ελλάδα, όπως η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή απόσπαση προσοχής (π.χ. κινητό τηλέφωνο), η μη χρήση ζώνης ή κράνους, και η παραβίαση σηματοδότησης να μειωθούν.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω και επειδή η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον κοινωνικό ζήτημα,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Υπάρχει σύστημα αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων πολιτικών οδικής ασφάλειας;
2. Ποιες θα είναι οι διορθωτικές παρεμβάσεις για την επίτευξη του στόχου μείωσης των θανάτων των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία κατά 50% έως το 2030;
3. Για ποιους λόγους δεν έχει δημιουργηθεί το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας, δεδομένου ότι έχει εξαγγελθεί από τον Μάρτιο του 2022;
4. Σε πιο βαθμό έχει μελετηθεί η επίδραση της ισχύουσας «*Εθνικής Κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας*», στην ανησυχητική αύξηση των θανατηφόρων τροχαίων στη χώρα μας;
5. Με ποιο τρόπο προτίθεσθε να παρέμβετε, ώστε αλλάξουν οι στάσεις και οι πεποιθήσεις των Ελληνίδων και των Ελλήνων οδηγών, με σκοπό τη διαμόρφωση «*Εθνικής Κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας*» κατάλληλης για την επίτευξη του στόχου της μείωσης των τροχαίων, κατά 50% έως το 2030, στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021 – 2030 καθώς και του απώτερου στόχου, για μηδέν νεκρούς έως το 2050;

Η ερωτώσα Βουλευτής

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ – ΧΑΪΔΩ