



Αθήνα, 29 Απριλίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

- **Υποδομών και Μεταφορών**
- **Προστασίας του Πολίτη**
- **Υγείας**
- **Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού**
- **Δικαιοσύνης**

ΘΕΜΑ: «Αυξημένα τα τροχαία δυστυχήματα και ατυχήματα στη Θεσσαλονίκη: Εξαιρετική αναγκαιότητα η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας»

Καθημερινά πληροφορούμαστε για τουλάχιστον ένα φρικτό δυστύχημα στην άσφαλο, ενώ, για μία ακόμη χρονιά, ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα εμφανίζεται αυξημένος. Βάσει των προσωρινών στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ, το 2024 έκλεισε με «μαύρο» ρεκόρ πενταετίας σε θανάτους, καταγράφοντας 665 νεκρούς, καθώς και 545 σοβαρούς τραυματισμούς σ' ένα σύνολο 11.273 τροχαίων ατυχημάτων. Εξακολουθούμε να χάνουμε ανθρώπους και να είμαστε σταθερά ουραγοί σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες όσον αφορά στην οδική ασφάλεια, κατέχοντας την 25^η θέση μεταξύ των 27 κρατών-μελών της Ε.Ε. και ταυτόχρονα την 7^η θέση στους θανάτους από τροχαία δυστυχήματα (59,6 θάνατοι ανά εκατομμύριο, όπως ανακοίνωσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας και Μεταφορών, δηλαδή 31% πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο).

Ειδικότερα, στον Νομό Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της Διεύθυνσης Τροχαίας Θεσσαλονίκης, τα τροχαία ατυχήματα κατά το περασμένο έτος (2024) ανήλθαν σε 2082, εκ των οποίων 39 θανατηφόρα, 17 σοβαρά και 2026 ελαφρά. Οι δε παθόντες ανήλθαν στους 2579, με καταγεγραμμένους 40 νεκρούς, 24 βαριά τραυματίες και 2515 ελαφρά τραυματίες. Και, δυστυχώς, η κατάσταση αυτή δεν φαίνεται να βελτιώνεται το 2025. Κατά το 1^ο τρίμηνο του τρέχοντος έτους καταγράφηκαν 423 τροχαία ατυχήματα (4 θανατηφόρα, 2 σοβαρά και 417 ελαφρά) και 503 παθόντες (4 νεκροί, 2 βαριά τραυματίες και 497 ελαφρά τραυματίες). Σημειώνεται δε ότι στον τραγικό αυτόν απολογισμό δεν συμπεριλαμβάνονται τα τροχαία ατυχήματα

κατά την περίοδο του Πάσχα, που σοκαρισμένοι μαθαίναμε να συμβαίνουν το ένα μετά το άλλο.

Όπως έγινε γνωστό από την ΕΛ.ΑΣ., φέτος το Πάσχα, περισσότερα από 1,9 εκατ. οχήματα κινήθηκαν στο εθνικό οδικό δίκτυο, προερχόμενα από τα μεγάλα αστικά κέντρα της Αττικής και της Θεσσαλονίκης. Την περίοδο αυτή, σημειώθηκαν 24 θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα, ενώ τα σοβαρά τροχαία ανήλθαν σε 25 και τα ελαφρά σε 453 (σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2024 κατά 25% και 6,8% αντίστοιχα).

Αναζητώντας τις αιτίες πρόκλησης του τόσο μεγάλου αριθμού τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας, οι ειδικοί σημειώνουν την παραβίαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, τα προβλήματα του οδικού δικτύου αλλά και την απουσία επαρκούς κοινωνικής εγρήγορσης και οδηγικής συνείδησης. Είναι ενδεικτικές οι βεβαιωμένες παραβάσεις της Τροχαίας της Ελληνικής Αστυνομίας που -όπως αποτυπώθηκε πρόσφατα- αφορούν πρωτίστως σε υπερβολική ταχύτητα, καθώς και στην μη χρήση προστατευτικού κράνους και ζώνης ασφαλείας, στην οδήγηση υπό την επήρεια μέθης, στη στέρηση άδειας ικανότητας οδήγησης και στη χρήση κινητού τηλεφώνου. Ειδικότερα στη Θεσσαλονίκη, όπως προκύπτει από στοιχεία των Διευθύνσεων Αστυνομίας, Άμεσης Δράσης, Τροχαίας και Δίωξης και Εξιχνίασης Εγκλημάτων Θεσσαλονίκης, παρουσιάζεται αύξηση στις συλλήψεις ατόμων που οδηγούν χωρίς δίπλωμα.

Η έκταση και η σοβαρότητα του προβλήματος καθιστά το ζήτημα της οδικής ασφάλειας στους ελληνικούς δρόμους επιτακτικό. Αναγνωρίζοντας ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα κρίσιμότερα ζητήματα σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε το 2018 ως στόχο τη μείωση κατά 50% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα —και, για πρώτη φορά, για μείωση και των σοβαρών τραυματισμών— έως το 2030 και πρωτοστατεί στη δεύτερη δεκαετία δράσης για την οδική ασφάλεια, η οποία κηρύχθηκε από τον ΟΗΕ για την περίοδο 2021-2030. Δυστυχώς, όμως, η ελληνική πολιτεία φαίνεται πως αδυνατεί να ευθυγραμμίσει τη στρατηγική της με τους στόχους αυτού του ευρωπαϊκού και διεθνούς πλαισίου, να αποκαταστήσει το συντομότερο δυνατό τις υπάρχουσες ελλείψεις και να καταστήσει εφικτό τον ως άνω στόχο. Διότι, δυστυχώς, τα νούμερα μιλούν από μόνα τους: 624 νεκροί το 2021 και κάθε χρονιά καταγράφονται και περισσότεροι, φτάνοντας -όπως προαναφέρθηκε- τους 665 το 2024. Και μάλιστα, όπως εξηγούν ειδικοί, ο αριθμός αυτός είναι «προσωρινός», καθώς ο τελικός, που θα ανακοινωθεί αργότερα, θα είναι μεγαλύτερος, δεδομένου ότι θα περιλαμβάνει και θύματα που κατέληξαν αργότερα κι όχι τη στιγμή του συμβάντος.

Απαιτούνται γι' αυτό άμεσα δραστικά μέτρα για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων που, μεταξύ άλλων, αφορούν στις υποδομές της χώρας και το οδικό περιβάλλον (οδόστρωμα, σήμανση, σηματοδότηση, φωτισμός, κ.ά.), τον αυστηρό έλεγχο (επιτήρηση οδών και οχημάτων, συντήρηση, πρόληψη κ.ά.), αλλά και πρωτοβουλίες επιμόρφωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών, ώστε να μεταβληθούν οι κοινωνικές στάσεις απέναντι στην παραβατική και στην αμελή ή/και επικίνδυνη οδήγηση (με την εισαγωγή, λόγου χάρη, μαθήματος οδικής ασφάλειας στο σχολικό πρόγραμμα, την επιβράβευση των οδηγών που δεν υποπίπτουν σε παραβάσεις, κ.ά.). Οι θεματικές αναφορές και οι δράσεις στο πλαίσιο των «Εργασιών Δεξιοτήτων» δεν αρκούν.

Δεν πρέπει ωστόσο να παραβλέψουμε τη σημασία της μετά το τροχαίο συνθήκης, που σχετίζεται με όλες τις παραμέτρους της ζωής μετά από ένα τροχαίο ατύχημα. Τη φροντίδα του τραύματος, αμέσως μετά το συμβάν αλλά και στη συνέχεια. Τη φροντίδα της ψυχικής υγείας, καθώς όσοι έχουν βιώσει ένα σοβαρό τροχαίο ατύχημα αναφέρουν μια σειρά αλλαγών στην οικογενειακή, κοινωνική και προσωπική ζωή τους και συνέπειες στην ψυχική τους υγεία (οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν οξείες ή πιο χρόνιες ψυχολογικές καταστάσεις με πιο κοινές τη Διαταραχή Μετατραυματικού Στρες, την κατάθλιψη, τις αγχώδεις διαταραχές καθώς και επιπλοκές του πένθους για τους συγγενείς των θυμάτων). Κι εν γένει την παροχή φροντίδας στα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων και τις οικογένειές τους, οι οποίοι αναμένουν από την πολιτεία δημόσιες και δωρεάν δομές πρόνοιας και υποστήριξης και ζητούν τις απαραίτητες αλλαγές στη νομοθεσία για την απονομή δικαιοσύνης μετά το τροχαίο συμβάν, καθώς στην Ελλάδα μπορεί κανείς να περιμένει ακόμη και οκτώ ή δέκα χρόνια για να τελεσιδικήσει μια υπόθεση, όταν στην Ευρώπη, δεν επιτρέπεται να καθυστερήσει περισσότερο από ενάμιση χρόνο.

Επειδή η ασφάλεια των πολιτών πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα. Η δυνατότητα ασφαλούς μετακίνησης αποτελεί αναφαίρετο κοινωνικό δικαίωμα.

Επειδή τα επίσημα στοιχεία μαρτυρούν ότι στην πράξη είναι ήδη ανέφικτος ο στόχος της μείωσης κατά 50% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα έως το 2030 και της αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων.

Επειδή τα τροχαία ατυχήματα δεν είναι δυνατόν να εξαλειφθούν εντελώς, όμως είναι δυνατόν να περιοριστούν στο ελάχιστο. Κι είναι χρέος μας να αναλάβουμε πρωτοβουλίες για την πρόληψη και τον δραστικό περιορισμό τους, ειδικά στη χώρα μας που καταλαμβάνει μία από τις χειρότερες θέσεις στην Ευρώπη σε αριθμό θανάτων και τραυματισμών και στη Θεσσαλονίκη που καταγράφει «μαύρα» νούμερα.

Επειδή δεν είναι δυνατόν η ατομική ευθύνη να μετατρέπεται σε πέπλο για όσα δεν γίνονται: ως προς τις υποδομές, την εκπαίδευση, τη νομοθεσία, τα συστήματα επιτήρησης.

Επειδή είναι εξαιρετικά σημαντική τόσο η ενημέρωση των πολιτών σχετικά με τους κινδύνους που ελλοχεύουν στον δρόμο όσο και η ενθάρρυνση κάθε προσπάθειας που στοχεύει στη μείωση αυτών των κινδύνων.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Ποια άμεσα μέτρα προτίθενται να λάβουν για την ανάσχεση αυτής της κατάστασης, τη δραστική αντιμετώπιση και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων στην χώρα γενικά και τη Θεσσαλονίκη ειδικότερα;
2. Στο πλαίσιο της ευθυγράμμισης με τις ευρωπαϊκές και παγκόσμιες πολιτικές για την οδική ασφάλεια, ποιες ελλείψεις διαπιστώνονται στο εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030, πώς θα εξασφαλιστεί η αποκατάστασή τους και ποιο είναι το σχετικό χρονοδιάγραμμα;
3. Σε ποιες επείγουσες ενέργειες θα προχωρήσουν, ώστε να βελτιώσουν την καταλληλότητα και την ασφάλεια του οδικού δικτύου της χώρας;
4. Ποια συγκεκριμένα μέτρα προτίθενται να λάβουν προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα στην οδηγική αγωγή των παιδιών και την ενημέρωση των πολιτών, έχοντας ως στόχο να βελτιωθεί η οδηγική συνείδηση και συμπεριφορά; Σκοπεύουν να αξιολογήσουν την ένταξη μαθήματος οδικής ασφάλειας στο σχολικό πρόγραμμα;
5. Ποια ειδική μέριμνα θα λάβουν για τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων και τις οικογένειές τους, ως προς τη φροντίδα του τραύματος και της ψυχικής τους υγείας, και πώς θα ανταποκριθούν στο δίκαιο αίτημά τους για απονομή δικαιοσύνης μετά το τροχαίο συμβάν;

Η ερωτώσα βουλευτής

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)