



Αθήνα, 2 Ιουνίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών

ΘΕΜΑ «Μη ύπαρξη προστατευτικής διάταξης επιβατών (μπάρα ασφαλείας) ανάμεσα από την πρώτη πόρτα και τα πρώτα καθίσματα των επιβατών σε όλα τα νέα-ηλεκτρικά φυσικού αερίου και Diesel- λεωφορεία ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ»

Η οδήγηση αστικού λεωφορείου στις μεγαλουπόλεις και ιδιαίτερα στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης είναι άκρως επικίνδυνη για την οδική ασφάλεια και ιδιαίτερα για την ασφάλεια των επιβατών χωρίς την τοποθέτηση μπάρας ασφαλείας. Σύμφωνα με πρόσφατη καταγγελία εργαζομένων Ο.ΣΥ. Α.Ε και ΟΑΣΘ, τα νέα ηλεκτρικά φυσικού αερίου και diesel λεωφορεία ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ, δεν διαθέτουν προστατευτική διάταξη επιβατών, δηλαδή μπάρα ασφαλείας.

Στο λεωφορείο μεταφέρονται όρθιοι επιβάτες με μειωμένη ικανότητα συγκράτησης, όπως ηλικιωμένοι, άτομα με κινητικά προβλήματα, τραυματίες, παιδιά. Σε ώρες αιχμής, υπάρχει τεράστιος συνωστισμός όρθιων επιβατών, το λεωφορείο είναι υπεράριθμο και σχεδόν πάντα υπάρχουν επιβάτες δίπλα από τον οδηγό, μέχρι και τον μπροστινό υαλοπίνακα και την μπροστινή πόρτα.

Αυτό έχει ως συνέπεια, πρώτον, να προκαλείται μειωμένος έλεγχος του οχήματος από τον οδηγό, διότι η παραμονή των επιβατών σε λάθος θέση δίπλα του προκαλεί μειωμένη ή μηδενική ορατότητα μπροστά του δεξιά, ή στο πλάι δεξιά προς την πόρτα ή και την ορατότητα του δεξιού καθρέφτη. Δεύτερον, σε περίπτωση απότομου φρεναρίσματος για την αποφυγή ατυχήματος ή σε ένα ατύχημα τα αποτελέσματα είναι τραγικά καθώς, οι επιβάτες ανά πάσα ώρα και στιγμή (υπάρχει ήδη καταγεγραμμένο συμβάν σε 18μ. Iveco CNG) μπορεί να τραυματιστούν λόγω της μειωμένης συγκράτησής τους.

Για αυτό το λόγο σε μεγαλουπόλεις όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη που ο συνωστισμός στα λεωφορεία είναι μέρος της καθημερινότητας, η μπάρα ασφαλείας είναι και ήταν διαχρονικά απαραίτητη.

Επιπροσθέτως, η παραμονή επιβατών δίπλα στον οδηγό επιφέρει όχι μόνο το υπεράριθμο των επιβατών αλλά και την υπερφόρτωση των αξόνων ειδικά του εμπρόσθιου, τη δυσκολία χειρισμού του τιμονιού και την προβληματική πέδηση. Η περιστροφή του τιμονιού δυσκολεύει, το τιμόνι γίνεται “βαρύ” και χρειάζεται μεγαλύτερος χρόνος και δύναμη περιστροφής του, με ότι αυτό συνεπάγεται στην αποφυγή ατυχήματος. Η υπερφόρτωση του εμπρόσθιου άξονα και η πιθανή παραβίαση του Μέγιστου Επιτρεπόμενου Βάρους του (7.000 kgr) προκαλεί μειωμένη- προβληματική δυνατότητα πέδησης του εμπρόσθιου άξονα λόγω υπερφόρτωσής του αλλά και συνολικά του οχήματος λόγω υπερφόρτωσης όλων των αξόνων.

Επειδή επιβάλλεται σύμφωνα με τον ΚΟΚ η μεταφορά των επιβατών να είναι απόλυτα ασφαλής και να λαμβάνονται μέτρα παθητικής ασφάλειας των επιβατών προς τούτο.

Επειδή σύμφωνα με την ΥΑ 21504/1771 του 1992 και συγκεκριμένα στο άρθρο 11 παρ. 2.4 αναφέρεται πως περιοχές του οχήματος που μπορούν να καταληφθούν από επιβάτες και δεν χωρίζονται- παρεμβάλλονται με καθίσματα από τα πλευρά του οχήματος πρέπει να διαθέτουν οριζοντίως χειροσωλήνες ή άλλες προστατευτικές διατάξεις.

Επειδή σύμφωνα με το άρθρο 82 παρ. 3 Κ.Ο.Κ το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον, ώστε τα πεδίο ορατότητας του οδηγού, μπροστά, δεξιά και αριστερά αυτού, να είναι αρκετά για να είναι δυνατή η ασφαλής οδήγηση.

Επειδή σύμφωνα με το άρθρο 82 παρ. 4 Κ.Ο.Κ. τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα πρέπει να είναι κατασκευασμένα και εξοπλισμένα κατά τρόπον ώστε να παραλείπεται κατά το δυνατόν, σε περίπτωση ατυχήματος, ο κίνδυνος, τόσο για τους επιβαίνοντες αυτών όσο και για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν τις οδούς.

Επειδή είναι υποχρέωση της Πολιτείας να μεριμνά για την ασφάλεια των οδηγών και επιβατών όπως και για την ασφαλή και αξιόπιστη εργασία και μετακίνησή τους.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- 1) Για ποιο λόγο δεν προβλέφθηκαν οι μπάρες στις προδιαγραφές των υπό παραγγελία οχημάτων;

- 2) Ποιος είχε την ευθύνη παραγγελίας των νέων λεωφορείων και υπό ποία κριτήρια και προϋποθέσεις προέβη στην παραγγελία οχημάτων με ελλιπή μέτρα ασφάλειας οδηγών και επιβατών;
- 3) Προτίθεται το Υπουργείο ως έσχατη λύση να προβεί σε άμεση τοποθέτηση ανεπίστροφης μπάρας σε όλων των τύπων τα οχήματα, όπως προτείνουν οι εργαζόμενοι ΟΣΥ ΑΕ και ΟΑΣΘ; Κι αν ναι, ποιο είναι το ακριβές χρονοδιάγραμμα τοποθέτησής τους;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Χρηστίδου Ραλλία

Μάλαμα Κυριακή

Πούλου Γιώτα

Τζάκρη Θεοδώρα

Δρ. Χουρδάκης Μιχαήλ