

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 2082
Ημερομ. Κατάθεσης: 4/6/2025



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον κ. Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

**Θέμα : « Πρόβλημα ασφαλείας των καινούργων αστικών
λεωφορείων της Ο.ΣΥ Α.Ε και του ΟΑΣΘ »**

Ο Βουλευτής Μαγνησίας του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.-Π.Σ. Αλέξανδρος Μεικόπουλος διαβιβάζει ως Αναφορά την, από 28/05/2025, Ενημέρωση Καταγγελίας-Πρόταση με υπογραφές εργαζομένων της Ο.ΣΥ. ΑΕ και του ΟΑΣΘ, στην οποία επισημαίνεται το πρόβλημα ασφαλείας των καινούργιων αστικών λεωφορείων τους.

Επισυνάπτεται η Ενημέρωση Καταγγελίας-Πρόταση με υπογραφές εργαζομένων της Ο.ΣΥ. ΑΕ και του ΟΑΣΘ.

Παρακαλώ για την απάντηση και τις δικές σας ενέργειες και να με ενημερώσετε σχετικά.

Αθήνα, 29.05.2025

Ο καταθέτων βουλευτής

Μεικόπουλος Αλέξανδρος

Ενημέρωση Καταγγελία - Πρόταση

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 (φ. 1,2,3,4,) και ΟΑΣΘ (φ.5)

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, σχετικό βίντεο



στο λεωφορείο μεταφέρονται όρσιοι 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.

Συγκεκριμένα:

Α) προκαλείται **μειωμένος έλεγχος του οχήματος** από τον οδηγό (άρθρο 13 παρ.2 του Κ.Ο.Κ) 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 (άρθρο 82 του κοκ).

Β) σε ένα απότομο φρενάρισμα 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.





φ.5

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 κλπ.

Η υπερφόρτωση του εμπρόσθιου άξονα και η πιθανή παραβίαση του Μέγιστου Επιτρεπόμενου Βάρους του (7.000 kg) προκαλεί **μειωμένη - προβληματική δυνατότητα πέδησης** του εμπρόσθιου άξονα λόγω υπερφόρτωσής του αλλά και συνολικά του οχήματος λόγω υπερφόρτωσης όλων των αξόνων.

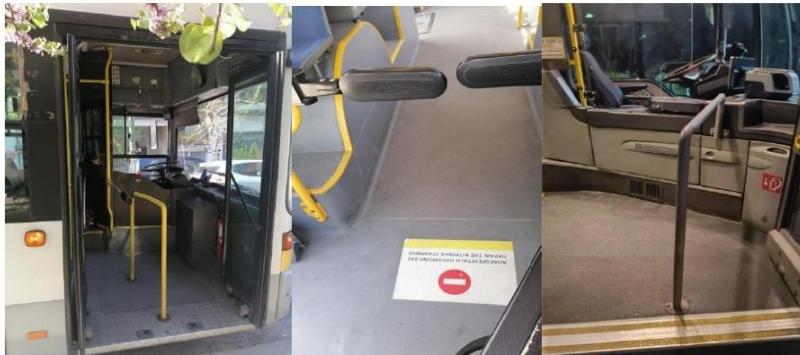
Σημειωτέον δε ότι υπάρχουν κατασκευαστές λεωφορείων που ανοίγει ξεχωριστά το πρώτο φύλλο της πρώτης πόρτας καθιστώντας αποκλειστικής χρήσης του οδηγού όταν δεν υπάρχει ξεχωριστή θύρα εισόδου του οδηγού από την αριστερά του οχήματος.

Η Πρότασή μας :

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

Έτσι όπως εξελίχθηκαν τα πράγματα, αφού οι αρμόδιοι δεν προέβλεψαν στις “προδιαγραφές” των υπό παραγγελία οχημάτων να ενταχθούν οι “μπάρες”, ως έσχατη λύση **προτείνεται η ΑΜΕΣΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ανεπίστροφης ΜΠΑΡΑΣ σε όλων των τύπων τα οχήματα .**

Ότι δηλαδή γινόταν τις προηγούμενες δεκαετίες σε ΕΛΒΟ (φ.1), Mercedes N405, Iveco και Sindelis CNG, ότι έγινε πριν λίγα χρόνια στα μεταχειρισμένα leasing ΟΑΣΑ (φ.2) & ΟΑΣΘ λεωφορεία (φ.3)



Παρατίθενται:

Νομοθεσία και φωτογραφίες σχετικά με τα προαναφερόμενα

Σε ποιες φωτογραφίες είναι πιο ασφαλή η μεταφορά των επιβατών; Στην 1 και 2 ή στην 3 και 4;



Σχετικές αναφορές στη σελίδα 68-69 του εγχειριδίου επαγγελματικής οδήγησης λεωφορείου πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας ότι δεν πρέπει να κάθονται επιβάτες δίπλα στον οδηγό όπως και στη σελίδα 67 - 68 πως πρώτη σκέψη του οδηγού είναι η ασφάλεια και δεν πρέπει να παραβιάζεται για κανένα λόγο.

Ο οδηγός όμως λόγω έλλειψης μπάρας δεν έχει τη δυνατότητα να πάρει μέτρα παθητικής ασφάλειας των επιβατών (παραβιάζοντας σύμφωνα και με το άρθρο 13 παράγραφος 5 του Κ.Ο.Κ.).

Εξάλλου στην υπουργική απόφαση 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.

Κ.Ο.Κ Άρθρο 13

Παρ. 2 Ο οδηγός οφείλει δε κατά το χρόνο της οδήγησης να είναι σε θέση να ελέγχει το όχημα του.

Παρ. 5 Οι οδηγοί λεωφορείων, επιβατηγών δημόσιας χρήσης και φορτηγών αυτοκινήτων απαγορεύεται να οδηγούν πέραν των χρονικών ορίων, τα οποία καθορίζονται από τις κείμενες διατάξεις. Οι οδηγοί των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, μετά ή άνευ μετρητού, ως και οι οδηγοί των μέσων μαζικής μεταφοράς, περιλαμβανομένων των τουριστικών οχημάτων, οφείλουν να φροντίζουν για τη λήψη μέτρων παθητικής ασφάλειας των επιβατών και να οδηγούν με σύνεση ώστε να είναι απόλυτα ασφαλής η μεταφορά τους.

Κ.Ο.Κ Άρθρο 30

Απαγορεύεται η οδήγηση κατά τρόπον που δημιουργείται κίνδυνος.

Κ.Ο.Κ Άρθρο 82

Παρ. 3 Το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε τα πεδία ορατότητας του οδηγού, μπροστά, δεξιά και αριστερά αυτού, να είναι αρκετά για να είναι δυνατή η ασφαλής οδήγηση.

Παρ. 4 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. Ιδιαιτέρως τα οχήματα αυτά πρέπει να μην φέρουν στο εσωτερικό και εξωτερικό τους μέρος διακοσμητικό ή άλλα αντικείμενα που

προεξέχουν και τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν επικίνδυνα για τους επιβάτες ή τους λοιπούς χρήστες της οδού.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Σελίδα 68-69

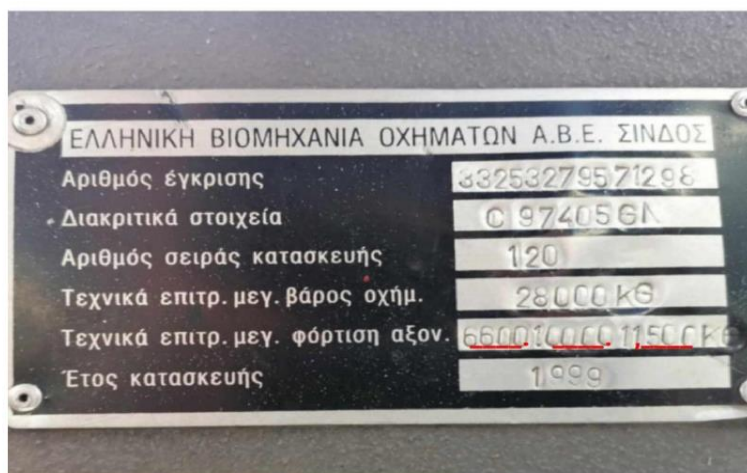
Ενότητα 2.6.2 Ασφάλεια επιβατών.

Οι επιβάτες πρέπει να μην υπερβαίνουν σε αριθμό τον αναγραφόμενο στην άδεια του οχήματος (καθήμενοι και όρθιοι). Οι όρθιοι πρέπει να βρίσκονται στις προβλεπόμενες θέσεις ορθίων και ποτέ να μην στέκονται πιο μπροστά από το κάθισμα του οδηγού, ενώ οι καθήμενοι να χρησιμοποιούν τα μέσα συγκράτησης.

Σελίδα 67-68

Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζεται πως κύριο κριτήριο διαμόρφωσης των απαντήσεών σας πρέπει να είναι η ασφάλεια! Μην θέτετε σε κίνδυνο την ασφάλειά σας και των επιβατών χάριν συντομίας, εξυπηρέτησης των επιβατών ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο. Μετά την ασφάλεια, έπονται η άνεση, η προσβασιμότητα και η πληροφόρηση των επιβατών.

Υπόδειγμα πινακίδας κατασκευαστή, μπροστά δεξιά εσωτερικά με τα επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα.



ΤΗΣ ΕΛΛΗ

ΑΘΗΝΑ
26 ΙΟΥΝΙΟΥ 1992

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & Ε

Αριθ. 21504/1771

Περί καθορισμού τεχνικών προδιαγραφών τύ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου κής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), που κυρώθηκε με το 167).
2. Τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου του άρθρου (Α' 178) «περί οργανώσεως των δια λεωφορείων ο μένων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών».
3. Την ανάγκη προσαρμογής των τεχνικών προ ξωμάτων των τύπων λεωφορείων στην τεχνική π στους Κανονισμούς 36 και 52 της Οικονομικής Ε ρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ι
4. Την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθ ανέσεων στις διενεργούμενες με τα λεωφορεία μ ζουμε:

Άρθρο 1

Ορισμοί – Γενικοί όροι

1. Ορισμοί

- 1.1 Καθιερώνονται τρεις (3) κατηγορίες λεωφο ρήση και τον προορισμό τους, που είναι οι εξής Κατηγορία Ι:

19:02 ☺ ...

5G 33

τους, που απαιτούμενους χειροσωλήνες τη χειρολαβές, να απέχει το πολύ ενάμισυ μέτρο (1,5 m) από το επίπεδο του δαπέδου στην συγκεκριμένη θέση.

2.4 Περιοχές του οχήματος, που είναι δυνατόν να καταληφθούν από όρθιους επιβάτες και δεν χωρίζονται (παρεμβάλλονται) με καθίσματα από τα πλευρικά ή το οπίσθιο τοίχωμα του οχήματος, πρέπει να διαθέ- ● τουν οριζόντιους χειροσωλήνες παράλληλους προς τα τοιχώματα και σε ύψος μεταξύ ογδόντα εκατοστομέτρων και εκατόν πενήντα εκατοστόμε- τρων (80–150cm).

3. Χειροσωλήνες και χειρολαβές στις θύρες επιβατών.



ΥΠΟΓΡΑΦΕΣ:

ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ Ο.ΣΥ. Α.Ε.



ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΟΑΣΘ

