



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	2920
Ημερομ. Καταθέσεως	15.10.12

15-10-2012

Ερώτηση
Προς τους Υπουργούς
-Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού
-Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
-Εσωτερικών

Θέμα: Η κυκλοφοριακή αγωγή στην εκπαιδευτική διαδικασία

Σύμφωνα με τα στοιχεία που αντλούνται από την Ελληνική Αστυνομία για τα τροχαία ατυχήματα για την περίοδο 2000-2010 παρατηρούνται τα εξής:

- Προκύπτει μέσος όρος **θανατηφόρων** ατυχημάτων **1.387** ανά έτος και **1.803** ατυχήματα που χαρακτηρίζονται ως σοβαρά.
- Προκύπτουν **1.594 νεκροί** και **5.515 βαριά τραυματίες** ανά έτος.
- Στο σύνολο για την δεκαετία είχαμε **17.535 νεκρούς** και **60.668 βαριά τραυματίες**.
- Σύμφωνα με το υπολογισμό **ανά ημέρα** προκύπτει περίπου ο αριθμός των **6 νεκρών** ανθρώπων και περίπου **45 βαριά τραυματισμένων**.
- Η Ελλάδα είναι η πρώτη σε θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα από όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αντιλαμβάνεται εύκολα κάποιος ότι στην ελληνική επικράτεια καθημερινά διεξάγεται ένας «πόλεμος» με σημαντικές απώλειες. Πίσω από τα νούμερα κρύβεται ανθρώπινος πόνος, καθοριστικές αλλαγές στην ανθρώπινη καθημερινότητα των οικογενειών και των φίλων, θλίψη και το σκληρό αίσθημα της ανθρώπινης απώλειας.

Το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο έχει δώσει σημασία στην ασφαλή μεταφορά καθώς και στην μείωση των ατυχημάτων τόσο για την περασμένη δεκαετία με το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια «Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010 : ένα ζήτημα που μας αφορά όλους» όσο και για την τρέχουσα με θέμα «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» εντός του οποίου περιγράφεται σαν πρώτος στόχος «η Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου».

Το σύστημα κυκλοφορίας αποτελεί μια μορφή κοινωνικού περιβάλλοντος το οποίο χρήζει την διαπαιδαγώγηση του χρήστη με τρόπο ουσιαστικό. Όπως πολύ εύκολα μπορεί να καταλάβει κανείς, μονόδρομο για αυτή τη μορφή διαπαιδαγώγησης αποτελεί η ενσωμάτωσή στο εκπαιδευτικό σύστημα του σχολείου η **Κυκλοφοριακή Αγωγή**.

Ήδη από το 2000, με τον Ν.2817, αρ. 7 παρ. 6,7 και απ. 8 παρ. 14, θεσπίστηκε ότι στα σχολεία Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης εφαρμόζονται προγράμματα Αγωγής Υγείας, ως τμήμα των ωρολογίων και αναλυτικών προγραμμάτων των σχολείων αυτών. Για την υλοποίηση αυτών οριζόταν ένας

αποσπασμένος εκπαιδευτικός ως Υπεύθυνος Σχολικών Δραστηριοτήτων Αγωγής Υγείας ανά Διεύθυνση Εκπαίδευσης, βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων και μοριοδότησης, για μία τριετία, με δυνατότητα ανανέωσης. Ένα από τα προγράμματα Α.Υ. που έτρεχαν, μέχρι και την αποσάθρωση του θεσμού (με την Υ.Α. 92998/Γ7 -ΦΕΚ 2314Β/2012), ήταν αυτό της Κυκλοφοριακής Αγωγής-Οδικής Ασφάλειας. Αυτό, τύποις, επισημοποιήθηκε και με την ΚΥΑ 90230/Γ2 - ΦΕΚ 1211Β/2002, η οποία προέβλεπε την ένταξη του μαθήματος Κυκλοφοριακής Αγωγής στο ωρολόγιο πρόγραμμα των σχολείων, ενώ είχαμε εκ νέου, το 2011, σε συνεδρίαση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας με συμμετοχή εκπροσώπων του ΥΠΔΒΜΘ, την απόφαση για ένταξη της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα νέα αναλυτικά προγράμματα σπουδών έτους 2011-2012, που **ποτέ όμως δεν υλοποιήθηκε**. Αντίθετα, με την προαναφερθείσα ΥΑ 92998/Γ7/2012, αποδυναμώθηκε το εκπαιδευτικό δυναμικό που “έτρεχε” συνολικά της Σχολικές Δραστηριότητες (Αγωγή Υγείας, Περιβαλλοντική Εκπαίδευση, Πολιτιστικά Θέματα) και εξαιρουμένων 10 μεγάλων εκπαιδευτικών περιφερειών, σε όλη την υπόλοιπη χώρα μόλις ένας εκπαιδευτικός καλείται να διαδραματίσει το ρόλο του Υπευθύνου Σχολικών Δραστηριοτήτων.

Στις αρχές του 2000 εντάχθηκε η κατασκευή και λειτουργία Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε ειδικό έργο του Εθνικού Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας του τότε Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών, το οποίο είχε μεν την ευθύνη κατασκευής τους αλλά την ευθύνη λειτουργίας και συντήρησής τους την επωμιζόταν –και επωμίζεται- ο εκάστοτε Δήμος. Μέχρι τον Φεβρουάριο του 2011, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία που είχε δώσει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στη Βουλή (αρ. πρωτ. Β-427/17.02.2011), υπήρχαν 100 ΠΚΑ στην ελληνική επικράτεια, εκ των οποίων κατά δήλωση των Δήμων λειτουργούσαν κανονικά ή **περιστασιακά** τα 74, 15 **δε λειτουργούσαν καθόλου** και 1 μόλις είχε κατασκευαστεί. Μάλιστα, υπήρξε παραδοχή εκ μέρους του Υπουργείου ότι οι δυσλειτουργίες οφείλονταν στην έλλειψη προσωπικού, την αδυναμία συντήρησης και στην απαίτηση για πρόσθετες κατασκευές.

Στον αντίποδα της ελληνικής πραγματικότητας, μια σειρά από ευρωπαϊκές χώρες έχει προβεί στην θέσπιση της Κυκλοφοριακής Αγωγής ως υποχρεωτικό μάθημα στις διάφορες βαθμίδες εκπαίδευσης: στην Ιταλία έχει θεσπιστεί ήδη από το 1992, ενώ στη Γαλλία περιλαμβάνεται η υποχρεωτική ενσωμάτωση, στο μέτρο του δυνατού, της παραμέτρου της οδικής ασφάλειας σε όλα τα μαθήματα που διδάσκονται. Επίσης στην Ισπανία εντάσσεται το μάθημα «κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία» σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης ενώ αντίστοιχο παράδειγμα αποτελεί και η Πορτογαλία. Οι παραπάνω χώρες αποτελούν ενδεικτικά παραδείγματα από μια σειρά ευρωπαϊκών χωρών.

Με δεδομένα τα παραπάνω, καθώς και ότι:

- Για την Ελληνική εκπαίδευση έχει εκπονηθεί μελέτη για ζητήματα σχετικά με την οδική ασφάλεια, από ποικίλους φορείς (Ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Ψυχικής Υγιεινής, Κέντρο Έρευνας και Πρόληψης Παιδικών Ατυχημάτων Ιατρικής Σχολής Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής Τμήματος Πολιτικών

Μηχανικών Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης), κατόπιν ανάθεσης από το Υπουργείο Παιδείας το 1999 και η οποία καταλήγει στην δημιουργία διδακτικού και εκπαιδευτικού υλικού με τίτλο «Κυκλοφοριακή Αγωγή - Ατυχήματα»

- η Παιδεία αποτελεί κατεξοχήν θεμελιώδη παράγοντα διαμόρφωσης της κοινωνικής συνείδησης και συμπεριφοράς των ανθρώπων και δη των παιδιών και των νέων.
- το 50% περίπου των ατυχημάτων οφείλεται στην οδική συμπεριφορά ενώ περίπου το 1/3 των περιπτώσεων θανατηφόρων ή τραυματισμών είναι πεζοί και κυρίως παιδιά και έφηβοι.
- ο «πόλεμος στην άσφαλτο» για την Ελλάδα έχει σημαντικές ανθρώπινες απώλειες και τραγικό πόνο για αυτούς που μένουν πίσω, οπότε υπάρχει αδήριτη ανάγκη για εκπαίδευση από τις νεαρές ηλικίες στην κυκλοφοριακή αγωγή.

**Για τους παραπάνω λόγους,
ερωτώνται οι κκ. Υπουργοί:**

1. Σε ποιες συγκεκριμένες ενέργειες και με ποιο χρονοδιάγραμμα θα προβούν, ώστε να ενταχθεί υποχρεωτικά, στα ωρολόγια αναλυτικά προγράμματα σπουδών στις δύο πρώτες βαθμίδες της εκπαίδευσης, το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής;
2. Ποια νεότερα στοιχεία διαθέτουν σήμερα τα Υπουργεία Ανάπτυξης (Τομέας Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και Εσωτερικών για τη λειτουργία των ΠΚΑ; Σε πόσους Δήμους υφίστανται και πόσα εξ αυτών είναι σε λειτουργία; Υπάρχει προγραμματισμός για κατασκευή νέων ΠΚΑ;
3. Πώς σκοπεύουν να καλύψουν τις υφιστάμενες δυσλειτουργίες στα ΠΚΑ, από τη στιγμή που η χρηματοδότηση των Δήμων δεν φτάνει για να καλύψει ούτε τις πλέον επείγουσες ανάγκες των ΟΤΑ;
4. Πότε και σε ποιές ενέργειες θα προβούν ώστε τα ΠΚΑ καθώς και η Κυκλοφοριακή αγωγή ως μάθημα να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της εκπαιδευτικής διαδικασίας, για την αποτροπή αυτού του εγκλήματος που συντελείται καθημερινά στους Ελληνικούς δρόμους;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Διαμαντόπουλος Ευάγγελος

Αγαθοπούλου Ειρήνη

Αμμανατίδου-Πασχαλίδου Ευαγγελία

Βαρεμένος Γιώργος

Γάκης Δημήτρης

Γελαλής Δημήτριος

Γλέζος Μανώλης

Δούρου Ρένα

Διακάκη Μαρία

Διώτη Ηρώ

Δρίτσας Θοδωρής

Κουράκης Αναστάσιος

Κυριακάκης Βασίλης

Μπάρκας Κώστας

Ξανθός Ανδρέας

Παπαδημούλης Δημήτρης

Πάντζας Γεώργιος

Πετράκος Θανάσης

Σακοράφα Σοφία

Σταθάς Ιωάννης

Στρατούλης Δημήτρης

Τατσόπουλος Πέτρος

Τσακαλώτος Ευκλείδης

Χατζηλάμπρου Βασίλης