

ΕΡΩΤΗΣΗ και ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς
-Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη
- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

11.02.2013

ΘΕΜΑ: Δρόμοι-καρμανιόλες στο ν. Λάρισα

Η απαράδεκτη κατάσταση της πλειοψηφίας των οδικών αξόνων, και δη των εθνικών και επαρχιακών οδών του ν. Λάρισας, η ανεπαρκής και προσανατολισμένη στην είσπραξη προστίμων αστυνόμευση, οι αυξήσεις στα διόδια τέλη, η άγνοια ή και η αδιαφορία στην εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εκ μέρους μερίδας οδηγών, έχουν καταστήσει ένα μεγάλο μέρος του εθνικού και επαρχιακού δικτύου του ν. Λάρισας “καρμανιόλα” για διερχόμενους οδηγούς, επιβάτες οχημάτων και πεζούς, οδηγώντας δεκάδες οικογένειες να βιώσουν το πένθος ή την αναπηρία.

Μόνο το 2012, στα όρια του ν. Λάρισας, σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Τροχαίας, η Αστυνομική Διεύθυνση Λάρισας έχει “μετρήσει” 18 θανατηφόρα τροχαία στα διοικητικά της όρια με τραγικό απολογισμό 21 νεκρούς, ενώ στις λίγες μέρες του 2013 έχουν καταγραφεί ήδη 3 θανατηφόρα δυστυχήματα με 5 νεκρούς.

Συγκρίνοντας τα συγκεντρωτικά στοιχεία τόσο της Τροχαίας όσο και της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής μπορεί μεν να φαίνεται μειωμένος τόσο ο αριθμός των τροχαίων όσο και των νεκρών, γεγονός που συμβαδίζει με τον περιορισμό χρήσης των αυτοκινήτων λόγω της οικονομικής κρίσης, όμως σε μία δεύτερη πιο προσεκτική ανάγνωση των στατιστικών της Τροχαίας, στο ν. Λάρισα ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός πως τα περισσότερα σοβαρά ή και θανατηφόρα τροχαία εγκλήματα εντοπίζονται στον άξονα της Παλιάς Εθνικής Οδού Λάρισας-Βόλου καθώς και της Επαρχιακής Οδού Λάρισας-Φαρσάλων.

Σύμφωνα με πρόσφατο υπόμνημα (αρ.πρωτ. 2899/04.02.2013) της Δημοτικής Αρχής Κιλελέρ, στα όρια του Δήμου δηλαδή όπου έχει καταγραφεί ο μεγαλύτερος συγκεντρωτικά αριθμός τροχαίων, «*οι συγκεκριμένοι δύο οδικοί άξονες (σ.σ. ΠΕΟ Λάρισας-Βόλου και Ε.Ο. Λάρισας-Φαρσάλων), που δέχονται τεράστιο κυκλοφοριακό φόρτο, βρίσκονται σε πολύ κακή κατάσταση και χρήζουν άμεσων επισκευών και παρεμβάσεων προκειμένου να βελτιωθεί η υποδομή τους και να προληφθεί η πρόκληση νέων τροχαίων και η απώλεια των ζωών συνανθρώπων*».

Μολονότι ο κυκλοφοριακός φόρτος στους προαναφερθέντες δρόμους έχει αυξηθεί κάθετα λόγω των πολυάριθμων σταθμών διοδίων καθώς και των υπέρογκων τελών διέλευσης από αυτά στον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης (ΠΑΘΕ), οι Οδοί είχαν σχεδιαστεί για να δέχονται πολύ μικρότερη κίνηση της υφιστάμενης, ενώ τα τελευταία έτη δεν έχουν γίνει παρά ελάχιστα έργα συντήρησής της, λόγω ανεπαρκούς χρηματοδότησης.

Πέραν αυτού, η ΠΕΟ χαρακτηρίζεται από σημαντικές ελλείψεις και κακοτεχνίες, και συγκεκριμένα από την ύπαρξη μίας μόνο λωρίδας κυκλοφορίας/κατεύθυνση, ανυπαρξία προστατευτικού στηθαίου στο μέσο και στα άκρα του δρόμου, λακκούβες, καθιζήσεις

και ολισθηρότητα ασφαλτοτάπητα, περιορισμένη σήμανση, ελλιπή ορατότητα, απουσία φωτεινών σηματοδοτών στις εξόδους προς μεγάλα χωριά.

Αντίστοιχα, η ΕΟ Λάρισας-Φαρσάλων χρήζει άμεσων επισκευών και παρεμβάσεων, με βασικότερη την παράκαμψη του οικισμού της Νίκαια, ενώ εκτεταμένες παρεμβάσεις κρίνονται αναγκαίες και στους παράδρομους της ΠΑΘΕ, οι οποίοι χρησιμοποιούνται από τους οδηγούς φορτηγών για την παράκαμψη των διοδίων Μοσχοχωρίου, εντός της επικράτειας του Δ. Κιλελέρ.

Δεδομένου ότι:

- το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι ένα πεδίο στο οποίο η Πολιτεία πρέπει να παρέμβει με συστηματικό, ενιαίο και μεθοδικό τρόπο για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις των καιρών,
- κάθε μέρα 6 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους στους ελληνικούς δρόμους, ενώ 1 στα 2 θύματα έχει ηλικία κάτω των 36 ετών και, μάλιστα, στις ηλικίες μεταξύ 15-29 ετών τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου,
- σύμφωνα με τα δεδομένα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, η Ελλάδα κατέχει την τρίτη υψηλότερη θέση στους δείκτες θνησιμότητας από τροχαία ατυχήματα μεταξύ παιδιών, εφήβων και νέων έως 25 ετών στην Ε.Ε. με 14 θανάτους ανά 100.000 άτομα,
- ο στόχος για μείωση των θανατηφόρων τροχαίων κατά 50% μέχρι το 2020 είναι ελπιδοφόρος αλλά για να μην αποδειχτεί απραγματοποίητος χρειάζεται το σύστημα Οδικής Ασφάλειας να έχει ενιαία οργάνωση και λειτουργία,
- μολονότι η Ελληνική Αστυνομία είναι ο μόνος κλάδος στον οποίο συνεχίζονται οι προσλήψεις, ο αριθμός των υπηρετούντων στην Τροχαία δεν αυξάνει,
- δύο από τους κεντρικότερους οδικούς άξονες του ν. Λάρισας, που σηκώνουν καθημερινά μεγάλο όγκο κίνησης, έχουν μετατραπεί σε καρμανιόλες, οι οποίες κόστισαν τη ζωή σε 14 συνανθρώπους μας μέσα σε 13 μήνες,

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

1. Ποια συγκεκριμένα μέτρα θα λάβουν για την πρόληψη και τη μείωση των τροχαίων και να επιτευχθεί ο στόχος μείωσής τους κατά 50% έως το 2020 («Στρατηγικό σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2011-2020»), καθώς ο στόχος που είχε τεθεί για την δεκαετία 2000-2010 από την Τροχαία δεν επιτεύχθηκε (μείωση 38% αντί 50%);
2. Σκοπεύουν να υλοποιήσουν καμπάνια ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των πολιτών σε ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς και οδικής ασφάλειας; Υπάρχει σκέψη εξειδίκευσης και επικέντρωσης των δράσεων και σε τοπικό επίπεδο, εκτός του πανελλαδικού;
3. Πόσοι αστυνομικοί υπηρετούν στην Τροχαία στο ν. Λάρισας (Τροχαία Λάρισας και Τμήματα Τροχαίας Ελασσόνας, Φαρσάλων, Αγιάς και Τυρνάβου); Κατά την άποψη του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης επαρκεί να καλύψει τον κυκλοφοριακό φόρτο στο κέντρο και στις υπόλοιπες περιοχές του ν. Λάρισας;
4. Σε ποιες συγκεκριμένες δράσεις θα προβούν για την ασφαλέστερη κίνηση των οχημάτων στην ΠΕΟ Λάρισας-Βόλου και ΕΟ Λάρισας-Φαρσάλων;
5. Πώς σκέπτονται να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις καθώς και τις κακοτεχνίες στους δύο προαναφερθέντες οδικούς άξονες, ώστε να αποφεύγονται τα επαναλαμβανόμενα τροχαία συμβάντα, η συχνότητα των οποίων και η συσχέτισή τους με την κατάσταση του οδικού δικτύου επιβεβαιώνει πως δεν πρόκειται τελικά για ατυχήματα αλλά ουσιαστικά και τυπικά για τροχαία εγκλήματα;

6. Θα λάβουν υπόψη τους και θα εφαρμόσουν τις, ομοφώνως δεκτές, εισηγήσεις που απαρτίζουν την Έκθεση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, όπως αυτή κατατέθηκε προς την Ολομέλεια της Βουλής στις 30.09.2011;

Παρακαλούμε, όπως μας καταθέσετε τις σχετικές μελέτες κάθετης και οριζόντιας σήμανσης του οδικού δικτύου στην ΠΕΟ Λάρισας-Βόλου και ΕΟ Λάρισας-Φαρσάλων.

Οι ερωτώντες και αιτούντες βουλευτές

Ηρώ Διώτη

Αγαθοπούλου Ειρήνη

Θοδωρής Δρίτσας

Ξανθός Ανδρέας

Δημήτρης Γελαλής