

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΕΥΣΗΣ
Αριθμ. Πρωτ. ΠΡΩ.ΠΡΩ.ΠΡΩ. 635
Ημερομ. Καταθέσεως: 1-7-14

ΧΡΙΣΤΙΑΝΟΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΙΑΣ

Κ.Ο. ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη

Θέμα: ««Οδική Ασφάλεια δικυκλιστών: Μια Εθνική τραγωδία που ζούμε καθημερινά και φτάσαμε στο σημείο να την αντιμετωπίζουμε, ως... δεδομένη!»

Πρέπει να κάνουμε κάτι Πολύ Δραστικό σήμερα. Η Επιμόρφωση των Πολιτών είναι σημαντικότερη, αλλά πιθανόν να αποδώσει μετά από μερικά χρόνια! Η Νοοτροπία δεν αλλάζει από τη μια χρονιά στην άλλη, παρόλο τις κατά καιρούς προσπάθειες φορέων για να τη βελτιώσει.

«Πολύ Δραστικά Μέτρα» σημαίνει ότι η Πολιτεία μέσω του αρμοδίου Υπουργείου έχει ΧΡΕΟΣ να θέσει σε εφαρμογή μια σειρά από δοκιμαστικά Μέτρα, τα οποία, κάθε τρίμηνο ή εξάμηνο να αξιολογούνται. Μέτρα που στις υπόλοιπες χώρες τις Ε.Ε. είναι αυτονόητα και τηρούνται με «θρησκευτική ευλάβεια».

Μόνον με αυτόν τον τρόπο θα μειώσουμε τη Δυστυχία που κτυπά την πόρτα 30.000 νέων οικογενειών κάθε χρόνο, αριθμός που αυξάνεται σταθερά, καθώς πρώτη αιτία θανάτου στις ηλικίες 18-44 ετών στην Ελλάδα, είναι τα Τροχαία Ατυχήματα !

Από το 1965-2000, σε 35 δηλαδή χρόνια έχουμε στην Ελλάδα περισσότερους από 75.000 νεκρούς και πιο πολλούς από 1.200.000 τραυματίες θύματα των Τροχαίων Δυστυχημάτων.

Προσέξτε:

Κάθε μέρα κατά μέσο όρο έχουμε περίπου: 10 νεκρούς, 30 παραπληγικούς, 120 τραυματίες!

Μιλάμε για έναν ατελείωτο Ακήρυχτο και Αιματηρότατο ΠΟΛΕΜΟ!

- Έναν πόλεμο με 6 φορές περισσότερες απώλειες ζωών από αυτές του Ελληνικού Στρατού στα πεδία μαχών του Έλληνο-Ιταλικού πολέμου το 1940!
- Έναν πόλεμο με απώλειες ζωών που υπερβαίνουν το 10% των συνολικών απωλειών σε ποσοστό επί του πληθυσμού της χώρας μας καθ' όλη τη διάρκεια της κατοχής στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (εκτελέσεις, κακουχίες, μάχες)!

Ευρώπη & Ελλάδα

Τη δεκαετία από 1990 έως και 1999 η Ευρώπη πέτυχε μείωση των θυμάτων από τα τροχαία από -14% έως -45%. Στην πατρίδα μας όμως είχαμε αύξηση μέχρι και +60%!

Κάθε μήνα έχουμε: 300 νεκρούς, 900 τετραπληγικούς, 3.600 τραυματίες!

Κάθε χρόνο έχουμε: 3.500 νεκρούς, 10.000 τετραπληγικούς, 45.000 τραυματίες και 2.500 μικρά παιδιά με μόνιμες αναπηρίες από τροχαία.

Τα ποσοστά αυτά ευτυχώς έπεσαν την δεκαετία 2001-2011, αλλά εξακολουθούν να είναι ΤΡΑΓΙΚΑ και κατατάσσουν την Ελλάδα στον Τρίτο Κόσμο!

Το 2012 έχασαν τη ζωή τους στους ελληνικούς δρόμους 1.027 άνθρωποι, ανεβάζοντας το συνολικό αριθμό στους 18.150 νεκρούς από το 2001. Δηλαδή 1.800 άνθρωποι το χρόνο!!!

Αριθμοί που φανερώνουν Χιλιάδες διαλυμένες οικογένειες ψυχολογικά, φυσικά και οικονομικά!

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία συνεπώς ότι η μακράν πιο επικίνδυνη και δύσκολη καθημερινή μας δραστηριότητα είναι η κυκλοφορία στους δρόμους και κυρίως με δίκυκλα.

Για το θέμα φυσικά δεν ευθύνονται τα δίκυκλα, αλλά οι δικυκλιστές. Κυρίως όμως η Πολιτεία, η οποία διαχρονικά «κλείνει τα μάτια της» σε αυτό το συνεχές αιματοκύλισμα.

Η κακή χρήση, χωρίς τη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων ασφαλείας δικύκλων, είναι ο **ΣΙΓΟΥΡΟΣ** τρόπος με τον οποίο **ΘΑ ΚΛΕΙΣΟΥΜΕ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΑΣ** μέσα σε ελάχιστα δέκατα του δευτερολέπτου.

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι το 82% των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν με ταχύτητα μικρότερη των 60χλμ την ώρα, σε απόσταση μικρότερη των 40χλμ από το σπίτι μας!

Δηλαδή στις πόλεις, όπου τα δίκυκλα και οι αναβάτες τους δυστυχώς δεν τηρούν στην πλειονότητα τους ούτε τα μέτρα ασφαλείας (κράνος, γάντια, μπότες), ούτε και τον Κ.Ο.Κ.

Τα παραπάνω στοιχεία είναι από το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής της Βουλής-ΚΕΠΠΑ (Πανεπιστήμιο Αθηνών) και αποτελούν επίσης πανευρωπαϊκή και παγκόσμια στατιστική.

Υπάρχουν γονείς που μετακινούν τα παιδιά τους με δίκυκλο σε ηλικίες μικρότερες των 16 ετών, βάζοντάς τους κράνος. Οι γονείς αυτοί, θα πρέπει να ξέρουν πως αυτό που κάνουν είναι πρώτον **ΠΑΡΑΝΟΜΟ** διότι οι κάτω των 16 ετών απαγορεύεται να είναι επιβάτες δικύκλου και δεύτερον **ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ** διότι τα κράνη που είναι κατασκευασμένα αξιωματικά για ενήλικους ή ανεπτυγμένα παιδιά, είναι πολύ πιθανό να προκαλέσουν εξαιρετικά σοβαρό τραυματισμό στον αυχένα μικρότερων παιδιών.

Πρέπει ΑΜΕΣΑ να αρχίσουμε να εφαρμόζουμε μια σειρά μελετημένων Μέτρων «Πολύ Δραστικών» μέχρι να εντοπίσουμε τον πιο αποτελεσματικό, ανεξαρτήτως πολιτικού κόστους!

Εφαρμογή Μέτρων τόσο στην κατεύθυνση της Πρόληψης, Ενημέρωσης & Επιμόρφωσης αλλά ταυτόχρονα και στην κατεύθυνση της αυστηρής ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ της παραβατικότητας στη χρήση εξοπλισμού ασφαλείας (κράνος, μπότες, γάντια) τόσο για τον οδηγό όσο και για τους συνεπιβάτες των δικύκλων.

Με δεδομένο ότι τα Μέτρα Πρόληψης και Επιμόρφωσης εάν εφαρμοζόταν, θα είχαν αποτέλεσμα μακροπρόθεσμα, είναι σημαντικό ΣΗΜΕΡΑ να πάψει να αντιμετωπίζει ο πολίτης τον τροχονόμο ως φοροεισπράκτορα, αλλά η Πολιτεία με αιχμή του δόρατος την Τροχαία να καθίσει κοντά στον οδηγό για να του αλλάξει την συμπεριφορά. Αυτό μπορεί να γίνει βάζοντας συγκεκριμένους στόχους και εφαρμόζοντάς τους συνεχώς και αδιάκριτα τις παρακάτω προτάσεις οι οποίες αποτελούν θέσεις της Αυτοκινητιστικής Λέσχης Ξάνθης, φορέα δηλαδή που ασχολείται στον χώρο της μηχανοκίνησης:

- α) Να ξεκινήσει μια τηλεοπτική - ραδιοφωνική καμπάνια με πιθανό τίτλο "Κανένas δικυκλιστής χωρίς κράνος". Δεδομένου ότι ο τηλεοπτικός χρόνος κοστίζει, να χρησιμοποιηθούν περιοδικά που απευθύνονται σε νέους για συστηματική καταχώρηση του σχετικού μηνύματος με **χρονικό ορίζοντα τουλάχιστον ενός έτους**.
- β) Να υποχρεωθούν νομοθετικά οι έμποροι, πουλώντας ένα δίκυκλο να **παραδίδουν** και τα απαραίτητα, **καταλλήλων προδιαγραφών κράνη**, ένα για τον οδηγό κι ένα για τον συνοδηγό. Η διάρκεια ζωής του κράνους είναι σε κάθε περίπτωση μικρότερη από αυτήν της μηχανής. Τα κράνη πολυμερίζονται ή υπόκεινται σε φαινόμενα όσμωσης που τους μειώνουν την αντοχή τους. Όσα δεν έχουν αυτά τα προβλήματα αυτά, είναι ιδιαίτερα ακριβά και δεν είναι κατά κανόνα στις επιλογές μας.
- γ) Δεδομένου ότι το κράνος είναι προσωπικό είδος, όπως οι φακοί επαφής και δεν θα έπρεπε να δανείζεται, προτείνουμε **το κάθε κράνος να έχει χαραγμένο πάνω του είτε τον αριθμό κυκλοφορίας της μηχανής είτε το όνομα του ιδιοκτήτη του**.
- δ) Ο έλεγχος για χρήση κράνους να γίνεται κυρίως μέσα στην πόλη, να είναι συστηματικός και όχι αποσπασματικός, να εφαρμόζεται δηλαδή μια περίοδο και να είναι "μπάτε σκύλοι αλέστε" την άλλη.
- ε) Στους αναβάτες της μηχανής χωρίς κράνος, να επιβάλλεται **ακινητοποίηση του δικύκλου** και αναχώρησή του από το σημείο ακινητοποίησης με τα πόδια.
- στ) Για να παραλάβει τα κλειδιά από το δίκυκλο, να πρέπει πρώτα να παρακολουθήσει ταινία με σχετικό θέμα και ιδιαίτερα σκληρό περιεχόμενο.

Περαιτέρω κ. Υπουργέ θέτω τα παρακάτω:

Η Τροχαία και το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη πρέπει να επιτελέσει ΟΡΘΑ το ΈΡΓΟ του, το οποίο είναι η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ του Πολίτη.

- Καμία ανοχή στη μη χρήση Κράνους με Ποινή αφαίρεσης αδειάς.
- Καμία ανοχή σε γονείς που ανεβάζουν παιδιά έως 14 ετών σε δίκυκλο με Ποινή αφαίρεσης αδειάς και ταυτόχρονη δίωξη για έκθεση ανηλίκου σε κίνδυνο.
- Καμία ανοχή σε επιβίβαση τριών επιβατών (τρικάβαλο) με ανήλικα παιδιά. Ποινή αφαίρεσης αδειάς και ταυτόχρονη δίωξη για έκθεση ανηλίκου σε κίνδυνο.

Κύριε Υπουργέ, επιτέλους η Ελλάδα πρέπει να τηρήσει τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας.

- × Καθημερινά βλέπουμε νέα παιδιά έως 25-30 ετών με μηχανές χωρίς ΚΡΑΝΟΣ, Μπότες και το λοιπό συναφή εξοπλισμό να χάνουν τη ζωή τους ΧΩΡΙΣ ΛΟΓΟ!
- × Καθημερινά βλέπουμε νέα παιδιά έως 16-30 ετών με μηχανές να κάνουν «σφήνες» και να χάνουν τη ζωή τους ΧΩΡΙΣ ΛΟΓΟ!
- × Καθημερινά βλέπουμε νέα παιδιά έως 16-30 ετών με μηχανές να κάνουν «Κόντρες» και να χάνουν τη ζωή τους ΧΩΡΙΣ ΛΟΓΟ!

- × Καθημερινά παρατηρούμε νέα παιδιά ημίγυμνα (μόνο με μαγιό ή σόρτς) χωρίς κράνος και σαγιονάρες να επιβαίνουν σε μηχανές, να διαμελίζονται ή να χάνουν τη ζωή τους ΧΩΡΙΣ ΛΟΓΟ!
- × Καθημερινά βλέπουμε απερίσκεπτους γονείς να έχουν τα μικρά παιδιά τους εκτεθειμένα πάνω σε μηχανάκια και σκούτερ.

Όταν συμβαίνει το κακό τότε είναι αργά. Επιτέλους ας μπει μια τελεία στο συνεχές αυτό έγκλημα.

Και τελικώς τι μαθήματα και αρχές παίρνουν τα παιδιά αυτά από τους γονείς τους; Το κράτος πρέπει να επιβάλει την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας όπως συμβαίνει σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες της Ευρώπης.

Κάποτε, τις δεκαετίες πριν το 1970, οι άνθρωποι εδώ στην Ελλάδα «φόρτωναν» τα παιδιά τους στις καρότσες αγροτικών αυτοκινήτων και σε τρέιλερ Τρακτέρ. Μετά από πολλά ατυχήματα και πολλούς θανάτους επιτέλους η Αστυνομία και το κράτος ΕΠΕΒΑΛΕ το Νόμο και ΣΗΜΕΡΑ είναι αδιανόητο σε κάποιον να βάλει στη καρότσα το παιδάκι του...

Βάζει όμως το ανήλικο παιδάκι στο μηχανάκι που είναι ακόμη πιο ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ!

Πέραν τούτων θα πρέπει να παταχθεί η χαλαρότητα αντιμετώπισης των προαναφερθέντων παραβατικών συμπεριφορών από σημαντική μερίδα στελεχών της ΕΛ.ΑΣ, οι οποίοι δεν εφαρμόζουν το νόμο (δεν κάνουν ελέγχους). Όλοι γινόμαστε μάρτυρες καθημερινά περιστατικών αυτής της χαλαρότητας, η οποία ωστόσο καταλήγει σε ΘΡΗΝΟ για χιλιάδες οικογένειες. Ο νόμος για το κράνος σώζει ζωές και οι Αστυνομικοί θα πρέπει να είναι αμείλικτοι στην καθημερινή εφαρμογή του.

Κάθε ένα στέλεχος της ΕΛ.ΑΣ. οφείλει να γνωρίζει τα κάτωθι και να εφαρμόζουν χωρίς καμία ελαστικότητα το νόμο:

- Η κρανιοεγκεφαλική κάκωση είναι η κύρια αιτία θανάτου σε ατυχήματα με μοτοσυκλέτες. Το 80% των μοτοσικλετιστών που σκοτώνονται σε τροχαίο ατύχημα υπολογίζεται ότι έχουν υποστεί κρανιοεγκεφαλική κάκωση.
- Μοτοσικλετιστές που δε φορούν κράνος έχουν διπλάσιες πιθανότητες να υποστούν κρανιοεγκεφαλική κάκωση σε μια σύγκρουση σε σχέση με όσους το χρησιμοποιούν.
- Περισσότερα από 4 στα 5 ατυχήματα με μοτοσυκλέτα καταλήγουν σε τραυματισμό ή θάνατο του μοτοσικλετιστή.
- Ο πιο πρόσφατος νόμος για τη χρήση του κράνους είναι ο 2696 και ισχύει από το 1999.
- Όταν οι νόμοι για τα κράνη δεν εφαρμόζονται, οι θάνατοι από ατυχήματα με μοτοσυκλέτα αυξάνονται κατά 20-30%.
- Για κάθε 1,5 χλμ. οδήγησης, ένας μοτοσικλετιστής κινδυνεύει 16 φορές περισσότερο να πεθάνει σε μια σύγκρουση από ότι ο οδηγός ενός άλλου οχήματος.
- Όποιος χρησιμοποιεί το κράνος, μειώνει τον κίνδυνο στο 1/3.

Ας μπει επιτέλους ένα ΤΕΛΟΣ σε αυτή τη συνεχή ΑΝΘΡΩΠΟΘΥΣΙΑ!

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. Καθότι σύμφωνα με το νόμο **απαγορεύεται σε παιδιά κάτω των 16 ετών να είναι συνεπιβάτες σε δίκυκλα**, τι θα πράξετε σε σχέση με την παράνομη αυτή γενικευμένη και άκρως επικίνδυνη για τη ζωή πρακτική έτσι ώστε να **ΞΕΡΙΖΩΘΕΙ** εντελώς από το μυαλό όσων την πράττουν;
2. Σε επίπεδο καταστολής τι προτίθεστε να κάνετε με όσους μετακινούν ανήλικους σε δίκυκλα;
3. Τι θα πράξετε αναφορικά με τη χαλαρή αντιμετώπιση από πλευρά ΕΛ.ΑΣ. των παραβάσεων δικύκλων;
4. Θα προβεί η Αστυνομία στον καθημερινό (χειμώνα – καλοκαίρι) έλεγχο για την υποχρεωτική χρήση κράνους; Θα εφαρμοστεί επιτέλους με σοβαρότητα και συνέπεια ο νόμος;
5. Ποιο το σχέδιο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη για την πρόληψη και μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων και για εμπέδωση της ορθής οδικής συνείδησης των οδηγών δικύκλων;
6. Τι προτίθεστε να πράξετε με το θλιβερό φαινόμενο των χιλιάδων θανάτων (1.800 ετησίως), η πλειονότητα των οποίων οφείλεται σε θανάσιμους τραυματισμούς μοτοσικλετιστών;
7. Θα προβεί το Υπουργείο σας σε μια οργανωμένη εκστρατεία πρόληψης και επιμόρφωσης των Πολιτών σχετικά με τα δίκυκλα και ιδιαιτέρως των νέων που θα ξεκινά από το σχολείο;
8. Επειδή η χώρα μας κατέχει τη θλιβερή πρώτη θέση σε θανάτους και τραυματισμούς δικυκλιστών και άρα χρειάζεται διαφορετική αντιμετώπιση προτίθεστε να νομοθετήσετε για την υποχρεωτική ένδυση τους σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα Ασφαλείας αναβατών δικύκλων (κράνος full face, γάντια, Τζάκετ (jacket), μπότες);

Ο ερωτών Βουλευτής,
Ν. Νικολαΐδης