



ΕΡΩΤΗΣΗ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	3999 8/03/2017
Ημερομηνία καταθέσεως	8-3-2017

ΠΡΟΣ: τους 1) Υπ. Υποδομών και Μεταφορών, 2) Υπ. Εσωτερικών, 3) Υπ. Υγείας, 4) Υπ. Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, 5) Υπ. Παιδείας, Έρευνας & Θρησκευμάτων

ΘΕΜΑ: ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ & ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Τα τροχαία δυστυχήματα και ατυχήματα αποτελούν ένα διαχρονικό πρόβλημα που ταλανίζει την Ελλάδα. Στην πραγματικότητα πρόκειται για μία γενοκτονία που συντελείται στους δρόμους.

Οι αριθμοί είναι αμείλικτοι:

Στην Ελλάδα των 11 εκατομμυρίων κάθε χρόνο εξακολουθούν να χάνονται περισσότερες από 700 ζωές στην ασφαλτο! Χαρακτηριστικό είναι ότι τα τελευταία 50 χρόνια έχουμε 140.000 θανάτους από τροχαία δυστυχήματα, συν 150.000 ζωντανούς-νεκρούς που είναι καθηλωμένοι στο σπίτι (με οξυγόνο κτλ), συν 200.000 παραπληγικούς, συν 2.000.000 βαριά τραυματίες. Ενδεικτικά, μόνο στο πρώτο εξάμηνο του 2016, σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Τροχαίας, 378 άτομα έχασαν τη ζωή τους, 441 τραυματίστηκαν σοβαρά και 6.191 ελαφρά, σε όλη τη χώρα. Στην Αττική, μόνον τον Ιανουάριο του 2017, έχασαν τη ζωή τους 17 άτομα, 14 τραυματίστηκαν σοβαρά και 417 ελαφρά σε 364 τροχαία.

Τα τροχαία συμβάντα αποτελούν 1η αιτία θανάτου για νέους από 15 έως 24 ετών, 2η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 5-14 ετών & 3η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 30-44. Και οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα είναι μόνο η κορυφή του παγόβουνου, καθώς υπολογίζεται ότι σε κάθε θάνατο στους δρόμους αντιστοιχούν 10 σοβαροί τραυματισμοί (με πλέον συνηθισμένους τραυματισμούς τις κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, τραυματισμούς στα άκρα και στη σπονδυλική στήλη) και 40 πιο ελαφροί τραυματισμοί.

Το πρόβλημα στην Ελλάδα δεν απομονώνεται γεωγραφικά σε μία και μόνο περιφέρεια, καθώς η πλειονότητά τους αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα με τα τροχαία συμβάντα. Αυτό έρχεται να επιβεβαιώσει και το επίσημο παλαιότερο στατιστικό της Eurostat, το οποίο αναφέρει πως 8 από τις 13 περιφέρειες της Ελλάδας κατατάσσονται μεταξύ των 20 πιο επικίνδυνων στην Ευρώπη, ενώ επτά από αυτές βρίσκονται στις δέκα πρώτες.

Σύμφωνα με τον τελευταίο πίνακα αποτελεσμάτων της ΕΕ για τις μεταφορές, στον οποίο συγκρίνονται οι επιδόσεις των κρατών μελών σε 30 κατηγορίες που καλύπτουν όλες τις πτυχές των μεταφορών, η Ελλάδα είναι η τρίτη χειρότερη χώρα, μπροστά μόνο από τη Ρουμανία και την Ουγγαρία, ενώ στην κορυφή, βρίσκονται για τρίτη χρονιά το Βέλγιο και η Ολλανδία και ακολουθούν Σουηδία, Γερμανία και Αυστρία. Ένας από τους βασικούς λόγους για τους οποίους η Ελλάδα «κέρδισε» αυτή τη θέση είναι τα υψηλά ποσοστά θανατηφόρων τροχαίων σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Χαρακτηριστικά είναι όσα αναφέρει η έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την ασφάλεια στους δρόμους: «Η Ελλάδα έχει βελτιώσει σημαντικά την οδική ασφάλεια από το 2010 και μετά. Ωστόσο, ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων παραμένει σημαντικά υψηλότερος από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο: 74 ανά ένα εκατομμύριο κατοίκων, έναντι 52 στην ΕΕ».

Μία σημαντική παράμετρος των τροχαίων ατυχημάτων είναι και το κοινωνικο-οικονομικό κόστος τους. Το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων διαχωρίζεται σε άμεσο και έμμεσο, όμως το ζήτημα υπολογισμού του κοινωνικο-οικονομικού κόστους των τροχαίων ατυχημάτων είναι ιδιαίτερα περίπλοκο, τόσο γιατί η αξία της ανθρώπινης ζωής δεν αποτιμάται σε χρηματικές μονάδες όσο και γιατί τα κριτήρια αποτίμησης διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Η Παγκόσμια Τράπεζα αναφέρει ότι το οικονομικό κόστος από τα τροχαία ατυχήματα ανέρχεται στο 1-3% του ΑΕΠ κάθε κράτους. Σύμφωνα με μελέτες του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, ένας νεκρός σε τροχαία σύγκρουση έχει



κοινωνικοοικονομικό κόστος σε κάθε χώρα 1,2 εκατομμύριο ευρώ και ένας σοβαρά τραυματίας 800.000 ευρώ. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καθιερωθεί τα τελευταία χρόνια «Η Αρχή του ενός εκατομμυρίου». Ορίστηκε δηλ. το ποσό του 1 εκατ. ανά ανθρώπινη ζωή ως μία προσέγγιση που βασίζεται στην απώλεια παραγωγικότητας, εννοώντας ότι η αξία της ζωής εκτιμάται ως η ακαθάριστη απώλεια παραγωγής. Κάνοντας, λοιπόν, τους υπολογισμούς, τα τροχαία ατυχήματα φαίνεται να κοστίζουν, στο ελληνικό κράτος αρκετά δις ευρώ κάθε χρόνο, ενώ υψηλό είναι και το ποσοστό του κόστους στην υγεία που προέρχεται από αυτά.

Ως σημαντικότερη αιτία για την πρόκληση των τροχαίων ατυχημάτων καταγράφεται η αμέλεια των ίδιων των οδηγών, που σε συνδυασμό με τους κακούς δρόμους προκύπτουν αυτά τα θλιβερά αποτελέσματα. Ο ανθρώπινος παράγοντας φαίνεται να είναι κατά 65% αποκλειστικά υπεύθυνος των τροχαίων ατυχημάτων. Δυστυχώς, στα επίσημα στατιστικά που δίνει η Ελληνική Αστυνομία μεγάλο μέρος των θανατηφόρων δυστυχημάτων (περίπου 75%) ακόμα «ερευνάται» ή αναφέρεται με τον γενικό όρο «λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς». Χωρίς αμφιβολία, πάντως, μεγάλο ποσοστό των τροχαίων συμβάντων οφείλεται στην υπερβολική ή ακατάλληλη ταχύτητα και στην εν γένει επιθετική συμπεριφορά του οδηγού, που εκδηλώνεται με την κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, την παραβίαση της προτεραιότητας κ.ά. Από και πέρα, πάρα πολλά τροχαία σχετίζονται με την κατανάλωση αλκοόλ πριν από την οδήγηση (15.000 περίπου παραβάσεις βεβαιώνονται κάθε χρόνο στη χώρα μας), την απόσπαση προσοχής και την κόπωση του οδηγού.

Η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων είναι ένα σύνθετο ζήτημα και γι' αυτό χρειάζεται να το προσεγγίσουμε από όλες τις πλευρές του. Δεδομένου ότι η πρώτη αιτία πρόκλησης ατυχημάτων είναι ο ανθρώπινος παράγοντας – απόρροια της ελλιπούς ενημέρωσης και εκπαίδευσης σε θέματα Οδικής Ασφάλειας –, γίνεται αντιληπτό ότι για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας και οδηγικής συμπεριφοράς από τους χρήστες του οδικού δικτύου και αλλαγή στον τρόπο που εκδίδονται τα διπλώματα οδήγησης (είναι γνωστό ότι με περίπου 250 ευρώ μπορεί να πάρει ο καθένας δίπλωμα). Κάτι τέτοιο προϋποθέτει η καλλιέργεια κυκλοφοριακής συνείδησης και παιδείας να ξεκινά από την οικογένεια και το σχολείο σε πολύ μικρή ηλικία και να συνεχίζεται διά βίου σε ένα περιβάλλον εφαρμογής των κανόνων. Η οδική ασφάλεια είναι συνυφασμένη με την ενημέρωση και την εκπαίδευση, που δεν πρέπει να γίνεται αποσπασματικά αλλά πρέπει να έχει συνεχή και μόνιμο χαρακτήρα. Στο σημείο αυτό, γίνεται αντιληπτό, ότι ιδιαίτερα πολύτιμη θα ήταν η ένταξη θεμάτων κυκλοφοριακής αγωγής στην εκπαίδευση των μαθητών στα σχολεία. Επιπρόσθετα, σημαντική βελτίωση στα νούμερα σίγουρα θα υπήρχε με ένα πιο υποστηρικτικό περιβάλλον (π.χ. καλύτεροι δρόμοι για όλους τους χρήστες, βελτιώσεις στα οχήματα κ.λπ.), ενώ ουσιαστικό ρόλο μπορεί να διαδραματίσει η συστηματική εμφανής αστυνόμευση, ο έλεγχος και η εφαρμογή του νόμου (η συστηματικότερη εφαρμογή του νόμου έδειξε ότι συμβάλλει σε 20% λιγότερα ατυχήματα), και γενικότερα η ενίσχυση του έργου της Τροχαίας.

Κατόπιν των ανωτέρω, δημιουργούνται πλήθος ερωτηματικών όσον αφορά στην οδική ασφάλεια στη χώρα μας .

Ερωτώνται οι κ. Υπουργοί:

- 1) **Πόσα τροχαία ατυχήματα έχουν σημειωθεί στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία (2006-2016) ανά έτος; Πόσοι θάνατοι προκλήθηκαν από αυτά & πόσοι βαριά και ελαφριά τραυματισμένοι, ανά έτος; Πόσα από τα τροχαία ατυχήματα σημειώθηκαν σε αστικές περιοχές (πόλεις), πόσα σε εθνικό δίκτυο και πόσα σε επαρχιακό δίκτυο ανά έτος; Πώς κατανέμονται αυτά στις Περιφέρειες της χώρας;**
- 2) **Πόσο υπολογίζεται το κοινωνικό-οικονομικό κόστος ανά έτος που προκλήθηκε από τα τροχαία ατυχήματα την τελευταία δεκαετία (2006-2016); Πόσο είναι το ποσό των δαπανών για την υγεία την τελευταία δεκαετία (2016-2016) ανά έτος που αφορούν στην κάλυψη συνεπειών από τροχαία ατυχήματα και τι ποσοστό των συνολικών δαπανών για την υγεία αντιπροσωπεύει;**



- 3) **Εξετάζεται από το αρμόδιο Υπουργείο η ένταξη ολοκληρωμένου μαθήματος Κυκλοφοριακής Αγωγής στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα των σχολείων;** Εάν ναι, τι χρονοδιάγραμμα υπάρχει, τι μορφή προβλέπεται να έχει το συγκεκριμένο μάθημα (π.χ. ύλη μαθήματος, δραστηριότητες στο πλαίσιο του μαθήματος, ώρες διδασκαλίας) και σε ποιες τάξεις/βαθμίδες προβλέπεται να ενταχθεί;
- 4) **Εξετάζεται & προς ποια κατεύθυνση η αναμόρφωση των προστίμων για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ.;** Ισχύει ότι το Υπουργείο εξετάζει σχέδιο επιβολής προστίμων σύμφωνα με εισοδηματικά κριτήρια των παραβατών κάτι που εκτός των άλλων είναι αντισυνταγματικό; Εξετάζεται σχέδιο συστηματοποίησης και εντατικοποίησης των ελέγχων από την τροχαία;
- 5) **Από πόσες κάμερες-ρανταρ μέτρησης ταχύτητας, που «φωτογραφίζουν» τους παραβάτες υπέρβασης των ορίων ταχύτητας, εποπτεύεται το εθνικό δίκτυο της χώρας;** Πως κατανέμονται αυτές στους διάφορους αυτοκινητόδρομους; Πόσες παραβάσεις έχουν καταγράψει αυτές οι κάμερες την τελευταία πενταετία (2012 έως σήμερα) & τι ποσό έχει εισπραχθεί από τα επιβληθέντα πρόστιμα για αυτές τις παραβάσεις; Υπάρχουν τέτοιες κάμερες τοποθετημένες εντός πόλεων; Εάν ναι, πόσες και σε ποιες πόλεις; Υπάρχει πρόβλεψη επέκτασης εφαρμογής του μέτρου αυτού παρακολούθησης με τοποθέτηση επιπρόσθετων καμερών;
- 6) **Υπάρχει ολοκληρωμένο σχέδιο από την Κυβέρνηση προκειμένου να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα και οι δραματικές συνέπειές τους;** Εάν ναι, τι μέτρα/δράσεις περιλαμβάνει και ποιο το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του;

Ο ερωτών βουλευτής

Γρηγόρης Ψαριανός – Β' Αθηνών