

4 ανήλικοι νεκροί και 16 τραυματίες, σε 16 τροχαία το Σεπτέμβρη του 2020.



Στις αρχές του χρόνου η **Νορβηγία** ανακοίνωσε με περηφάνια πως το 2019 ήταν η χρονιά χωρίς **κανένα νεκρό παιδί από τροχαίο** στο οδικό δίκτυο της χώρας. ([ΕΔΩ](#)).

Όλες οι χώρες που αποφάσισαν να πάρουν στα σοβαρά το ζήτημα της οδικής ασφάλειας επικεντρώνουν πρωταρχικά στη μείωση της παιδικής θνησιμότητας στο οδικό δίκτυο και έχουν απτά αποτελέσματα.

Αναγνωρίζοντας το γεγονός πως τα παιδιά αποτελούν τους πλέον ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου προσπαθούν να διαμορφώσουν ένα ασφαλές πλαίσιο κυκλοφορίας που πρωταρχικά θα ενθαρρύνει το περπάτημα και την ποδηλασία, που θα διαχωρίζει τα δίκτυα μηχανοκίνητης και μη μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, θα αυξάνει το δημόσιο χώρο προς όφελος των ανθρώπων και όχι για ιδιοποίηση του από τους χρήστες μηχανοκινήτων. Οι εκτεταμένες πεζοδρομήσεις, οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας (όριο <30km/h) αυξάνονται (και επιτηρούνται διαρκώς), σε όλο και περισσότερες χώρες. Παράλληλα μέτρα προστασίας των μεταφερόμενων παιδιών (παιδικό κάθισμα σωστό για την ηλικία/ύψος, απαγόρευση μεταφοράς στο μπροστινό κάθισμα, ειδική διαμόρφωση σχολικών λεωφορείων, απαγόρευση χρήσης μηχανοκίνητων μέσων από ανήλικους και επιβίβασης παιδιών σε μηχανές, κα) συνέβαλαν στο δραστικό περιορισμό των θανάτων και των τραυματισμών παιδιών στην οδική κυκλοφορία. Παρόλαυτα, και παρά τις επισημάνσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, η πρόοδος αφορά μόνον σε ορισμένες χώρες. Σε παγκόσμια επίπεδο φτάσαμε **δυστυχώς από το 2010 και μετά τα τροχαία συμβάντα να αποτελούν το 1^ο αίτιο θανάτου και για την ηλικιακή ομάδα 5 έως 14 ετών**. (Από το 2000 αυτό ίσχυε – και εξακολουθεί να ισχύει – για τις ηλικίες 15 έως 29 ετών).

Η διαρκής εξάπλωση του αριθμού και της ισχύος των αυτοκινήτων και κάθε είδους μηχανοκίνητων μέσων, δυστυχώς μόνο απαισιοδοξία μπορεί να προκαλεί δεδομένης και της παθητικότητας ή ακόμα και του ενθουσιασμού με τον οποίο κυβερνήσεις αντιμετωπίζουν αυτή την χωροκατακτητική τάση.

Στη χώρα μας ο αριθμός των ανηλίκων που χάνουν την ζωή τους ή τραυματίζονται στο οδικό δίκτυο παραμένει σε υψηλά επίπεδα και δεν φαίνεται να απασχολεί σοβαρά την πολιτεία αλλά συχνά και την οικογένεια μια και πολύ συχνά μέλη της οικογένειας εμπλέκονται στα σχετικά συμβάντα.

Μια πικρή γεύση μας δίνει μια καταγραφή που κάναμε (πηγή το διαδίκτυο) σε σχέση με τροχαία με θύματα ανήλικους το **Σεπτέμβρη του 2020** στη χώρα μας. Τα περιστατικά που καταγράψαμε είναι προφανώς λιγότερα από αυτά που συνέβησαν τον ακριβή αριθμό και την βαρύτητα των οποίων δεν πρόκειται να μάθουμε ποτέ μια και δεν υφίσταται υπηρεσία καταγραφής στο υπουργείο Υγείας, που θα συνέλλεγε τα σχετικά στοιχεία από τα νοσοκομεία.

Σεπτέμβρης 2020: 16 συμβάντα με 4 ανήλικους νεκρούς και 16 τραυματίες

Τέσσερις ανήλικοι νεκροί: 16μηνών, 10,11 και 17 ετών

8 Σεπτεμβρίου: ένα **δεκάχρονο αγόρι** έχασε την ζωή του στο Ριζό Πέλλας όταν καταπλακώθηκε από κλάρκ που οδηγούσε ο πατέρας του. [ΕΔΩ](#)

12 Σεπτεμβρίου: ένα βρέφος 16 μηνών το οποίο καθόταν σε παιδικό κάθισμα στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου. έχασε τη ζωή του μετά από πλαγιομετωπική σύγκρουση δυο ΙΧ στο ύψος της περιοχής Λαστέικα στην Ε.Ο Πατρών – Πύργου: Συνελήφθη ένας 26χρονος οδηγός. [ΕΔΩ](#)

19 Σεπτεμβρίου: ένα **δεκαεπτάχρονο** κορίτσι, οδηγός μηχανής, έχασε τη ζωή του μετά από εκτροπή, στην Κέρκυρα στον εσωτερικό δρόμο στη θέση Καλλιθέα Καναλιών. [ΕΔΩ](#)

22 Σεπτεμβρίου: ένας εντεκάχρονος που οδηγούσε ηλεκτρικό πατίνι τραυματίστηκε σοβαρά και τρεις μέρες μετά έχασε τη ζωή του. Είχε ενοικιάσει το πατίνι και τον παρέσυρε ΙΧ στη Χερσόνησο Κρήτης. [ΕΔΩ](#)

και, Δεκαέξι τραυματίες...

4 Σεπτεμβρίου: ένα 12χρονο παιδάκι τραυματίστηκε στην Αρτέμιδα Αττικής και μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο Παίδων απο το ΕΚΑΒ. [ΕΔΩ](#)

4 Σεπτεμβρίου: **Δύο 16χρονα παιδιά** τραυματίστηκαν σοβαρά στη Λάρισα όταν ενώ περπατούσαν στη γέφυρα Αλκαζάρ χτυπήθηκαν από αυτοκίνητο που ενεπλάκη σε σύγκρουση με άλλο όχημα. [ΕΔΩ](#)

6 Σεπτεμβρίου: ένα **16χρονο** αγόρι (συνοδηγός σε ΙΧ) τραυματίστηκε σοβαρά όταν το ΙΧ στο οποί επέβαινε βγήκε στο αντίθετο ρεύμα στους Αρμένους Ρεθύμνου και συγκρούστηκε μετωπικά με διερχόμενο αυτοκίνητό.

Μεταφέρθηκε στη ΜΕΘ Παίδων του ΠΑΓΝΗ με την κατάστασή του να χαρακτηρίζεται κρίσιμη. [ΕΔΩ](#)

9 Σεπτεμβρίου: **Δύο 12χρονες** ξαδέρφες τραυματίστηκαν στο 16ο χλμ. της Παλαιάς Εθνικής Οδού Λάρισας – Βόλου σε πλαγιομετωπική σύγκρουση δυο ΙΧ κατά την οποία έχασε τη ζωή του ένας 84χρονος και τραυματίστηκαν πέντε συνολικά άτομα. [ΕΔΩ](#)

13 Σεπτεμβρίου: ένα **3χρονο αγοράκι** τραυματίστηκε όταν το παρέσυρε και το εγκατέλειψε οδηγός ηλεκτρικού πατινιού στην παραλία του Βόλου (πεζόδρομος). Ο δράστης εντοπίστηκε από το Λιμενικό αλλά δεν συνελήφθη... λόγω παρελεύσεως του αυτοφώρου. [ΕΔΩ](#)

13 Σεπτεμβρίου: **τρία αδέρφια**, δύο 2 κορίτσια (13 και 8 ετών) και ένα αγόρι (17 ετών) τραυματίστηκαν όταν ο πατέρας τους έχασε τον έλεγχο ΙΧ που οδηγούσε και προσέκρουσε σε τοίχο στο Γλινάδο της Νάξου. Νεκρή η μητέρα της 5μελούς οικογένειας. [ΕΔΩ](#)

14 Σεπτεμβρίου: ένα **16χρονο αγόρι** τραυματίστηκε πέφτοντας με το ποδήλατό του στην Ιεράπετρα και μεταφέρθηκε με το ΕΚΑΒ στο νοσοκομείο. [ΕΔΩ](#)

15 Σεπτεμβρίου: ένα παιδάκι **2 χρονών** και η μητέρα του τραυματίστηκαν σε σύγκρουση δύο ΙΧ, που έπεσαν σε παρακείμενο χαντάκι στην παλιά εθνική Λάρισας – Βόλου. Μητέρα και παιδί μεταφέρθηκαν από το ΕΚΑΒ στο πανεπιστημιακό νοσοκομείο Λάρισας. [ΕΔΩ](#)

23 Σεπτεμβρίου: ένα **8χρονο αγοράκι** παρασύρθηκε από αυτοκίνητο επί της λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου στο Ηράκλειο Κρήτης και μεταφέρθηκε τραυματισμένο στο ΠΑΓΝΗ. [ΕΔΩ](#)

23 Σεπτεμβρίου: ένα **12χρονο** αγόρι που έπαιζε στην πλατεία της Φαλάνης Λάρισας παρασύρθηκε από οδηγό ΙΧ στη πλατεία και τραυματισμένο μεταφέρθηκε από το ΕΚΑΒ στο νοσοκομείο. [ΕΔΩ](#)

27 Σεπτεμβρίου: ένα **7χρονο** παιδί τραυματίστηκε στην πλατεία Ειρήνης της Κομοτηνής όταν το χτύπησε ένας ανήλικος οδηγός ηλεκτρικού πατινιού. [ΕΔΩ](#)

30 Σεπτεμβρίου: ένα **ανήλικο κορίτσι** που οδηγούσε ηλεκτρικό πατίνι στην Πράσινη Γωνιά Τρικάλων παρασύρθηκε από οδηγό ΙΧ και μεταφέρθηκε από το ΕΚΑΒ στο νοσοκομείο. [ΕΔΩ](#)

Μια στοιχειώδης ανάλυση αυτών των συμβάντων μας δείχνει πως από τα **τέσσερα νεκρά παιδιά τα δύο ήταν επιβάτες** και τα **δύο οδηγοί** (μηχανής & ηλεκτρικού πατινιού).

Από τα **16 τραυματισμένα** παιδιά τα **έξι ήταν πεζά** και τα **δύο οδηγούσαν ηλεκτρικό πατίνι** που παρασύρθηκαν από οδηγούς ΙΧ τα 14 και ηλεκτρικού πατινιού τα 2 (το ένα εγκαταλείφθηκε)! **Επτά τραυματισμένα παιδιά ήταν επιβάτες** αυτοκινήτων, ενώ **ένα οδηγούσε ποδήλατο** και τραυματίστηκε χωρίς εμπλοκή άλλου οχήματος.

Πέντε από τα τραυματισμένα παιδιά σε δύο συμβάντα είχαν πέραν των σωματικών τραυμάτων να αντιμετωπίσουν το γεγονός πως υπήρχαν νεκροί στις συγκρούσεις και μάλιστα για τα τρία απ αυτά νεκρή ήταν η μητέρα τους και οδηγός ο πατέρας τους, ενώ και ο θάνατος ενός από τα παιδιά προκλήθηκε από όχημα με οδηγό τον πατέρα του.

Είναι εντυπωσιακή η καταγραφή της εμπλοκής χρηστών ηλεκτρικών πατινιών σε πέντε από τα δεκαέξι συμβάντα με ένα παιδί νεκρό και δύο τραυματισμένα καθώς επίσης και δύο τραυματισμούς να έχουν προκληθεί από οδηγούς ηλεκτρικών πατινιών.

Στις **30 Σεπτέμβρη** μετά το σάλο που ακολούθησε το θάνατο του 11χρονου Λεωνίδα που οδηγούσε ηλεκτρικό πατίνι, νοικιασμένο προς 5 ευρώ, (**ΕΔΩ**) το ΥΜΕ παρουσίασε για πολλοστή φορά (αυτή τη φορά στο Υπουργικό Συμβούλιο) μια εισήγηση που επαναφέρει κατά καιρούς εδώ και πάνω από ένα χρόνο. Σ αυτήν περιλαμβάνεται η δυνατότητα χρήσης πατινιού σε δρόμους με όριο ταχύτητας μέχρι και 50 km/h η οποία μάλιστα αφορά από την ηλικία των 12 ετών με την προϋπόθεση «παρουσίας συνοδού τουλάχιστον 16 ετών». **ΕΔΩ**

Είναι ανάγκη να θυμίσουμε πως μέχρι σήμερα στην οδική κυκλοφορία επιτρέπεται να κυκλοφορούν χρήστες μηχανοκίνητων μέσων μόνο μετά την ηλικία των 16 ετών και μάλιστα με οχήματα περιορισμένων δυνατοτήτων δηλαδή με μοτοποδήλατα 50cc με τελική ταχύτητα μέχρι 45 km/h (η διάταξη αυτή του ΚΟΚ παραβιάζεται συστηματικά και χωρίς συνέπειες ως προς την ισχύ και τη ταχύτητα των οχημάτων, αλλά και ως προς την ηλικία των οδηγών με προφανή επίπτωση στο μεγάλο αριθμό συμβάντων με θύματα νέους οδηγούς μηχανών). Η νομιμοποίηση της ένταξης στο δίκτυο της κυκλοφορίας 12χρονων παιδιών (πέραν όλων των άλλων φυσιολογικό ύψος για την ηλικία από 1.40m) είναι εγγύηση της αύξησης της επικινδυνότητας στο οδικό δίκτυο και μάλιστα με θύματα τα παιδιά. Ένα παιδί με πατίνι δεν έχει καμιά τύχη ανάμεσα στα SUV, τα Λεωφορεία και τα φορτηγά (οι οδηγοί των οποίων μάλλον ούτε καν θα το βλέπουν. Αν το ΥΜΕ πιστεύει σοβαρά ότι θα το προστατέψει το κράτος αναρωτιόμαστε ποιος θα μας προστατέψει από το ΥΜΕ.

Αν τα οχήματα μικροκινητικότητας έχουν θέση στις πόλεις, και έχουν θέση γιατί μπορούν να κάνουν την ζωή μας καλύτερη και την μετακίνηση μας απλούστερη, αυτό μπορεί να γίνει όχι με την έκθεση των χρηστών τους σε κίνδυνο αλλά με την ένταξη τους σε ένα διαχωρισμένο από τη βαριά μηχανοκίνητη κυκλοφορία δίκτυο. Αλλά σ αυτή τη χώρα ευκολότερα μπορείς να φτιάξεις ένα υπόγειο τούνελ από την Κατεχάκη μέχρι τη Βουλιαγμένης ή ένα ιπτάμενο περιφερειακό στη Θεσσαλονίκη απ ότι ένα δίκτυο ζωνών ήπιας κυκλοφορίας (με μέγιστη ταχύτητα τα 30 km/h) και ένα πάμφθινο, εξυπηρετικό και ασφαλές διαχωρισμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων μέσα στο οποίο θα μπορούσαν να κυκλοφορούν και τα ηλεκτρικά πατίνια.

Δυστυχώς πολιτεία κοινωνία και οικογένεια φαίνεται πως συμπλέουν αρμονικά στην μη αναγνώρισης του δικαιώματος των παιδιών να υπάρχουν και να κινούνται με ασφάλεια στο οδικό δίκτυο.

Το ότι η Ελλάδα καταγράφει σταθερά μεγάλο αριθμό παιδιών – θυμάτων στην κυκλοφορία και ότι κανένας κρατικός φορέας δεν ενδιαφέρεται διαχρονικά γι αυτό, θα πρέπει να μας βάλει σε πολύ απαισιόδοξες σκέψεις.

Αλλά τώρα έχουμε το COVID, χθες είχαμε τα Μνημόνια, προχθές κάτι άλλο και αύριο ποιος ξέρει τι θα μας ξημερώσει.

Επιτέλους, έχουμε τόσα προβλήματα, με τα παιδιά θ ασχολούμαστε τώρα....

20/10/20

Πανελλαδικός σύλλογος **SOS Τροχαία Εγκλήματα**

