



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ



Σεμινάριο μετεκπαίδευσης εκπαιδευτών οδήγησης

Αθήνα, 18 Οκτωβρίου 2014



Λειτουργική Στατιστική Τροχαίων Ατυχημάτων στην Ελλάδα



Γιώργος Γιαννής,
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

- Την τελευταία δεκαετία, η **Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά μία από τις τελευταίες θέσεις στην Ευρώπη των 27.**
- Το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νεκρών, τραυματιών και υλικών ζημιών των καταγεγραμμένων οδικών ατυχημάτων με παθόντες στην Ελλάδα ξεπερνάει τα **3 δις € ετησίως.**

Ενδεχομένως τριπλασιάζεται εάν υπολογιστεί ο πραγματικός αριθμός των παθόντων αλλά και τα ατυχήματα με υλικές ζημιές μόνο.



Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και στην Ευρώπη (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., EC-CARE)

Ελλάδα	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Μεταβολή
Νεκροί	1.634	1.605	1.670	1.658	1.657	1.612	1.553	1.456	1.258	1.141	984	-40%
Τραυματίες	22.459	20.737	20.179	22.048	20.675	19.766	19.010	18.641	19.108	17.259	15.724	-30%
Ατυχήματα	16.809	15.751	15.509	16.914	16.019	15.499	15.083	14.789	15.032	13.849	12.353	-27%
Οχήματα (εκ.)	5,693	5,968	6,302	6,641	6,996	7,380	7,729	7,911	8,062	8,087	8,070	42%
Νεκροί/1000οχ.	287	269	265	250	237	218	201	184	156	141	122	-58%
Νεκροί/εκ.κατ.	149	146	151	150	149	144	138	129	112	102	88	-41%
Ευρώπη-27												
Νεκροί	53.090	49.857	46.836	45.131	42.952	42.495	38.877	35.041	30.895	30.145	27.821	-48%
Οχήματα (εκ.)	223,99	211,70	220,89	226,66	237,61	313,35	305,38	307,69	309,72	301,58	292,53	31%
Νεκροί/1000οχ.	237	236	212	199	181	136	127	114	100	100	95	-60%
Νεκροί/εκ.κατ.	110	102	96	92	87	86	78	70	61	59	55	-50%

Η Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα

Σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά κατά την τελευταία δεκαπενταετία:

- υπερδιπλασιασμός κυκλοφορούντων οχημάτων
- συνεπαγόμενες αλλαγές στα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και της κυκλοφοριακής παιδείας των οδηγών
- μερική κινητοποίηση της Πολιτείας
- αναβάθμιση κατά την τελευταία δεκαετία του κύριου οδικού δικτύου της χώρας σε αυτοκινητόδρομους
- εξέλιξη της τεχνολογίας των οχημάτων
- εισαγωγή του νέου ΚΟΚ το 2007
- οικονομική κρίση και
- συνεπαγόμενη αλλαγή στα χαρακτηριστικά κυκλοφορίας και συμπεριφοράς των οδηγών



Προβλήματα και αιτίες

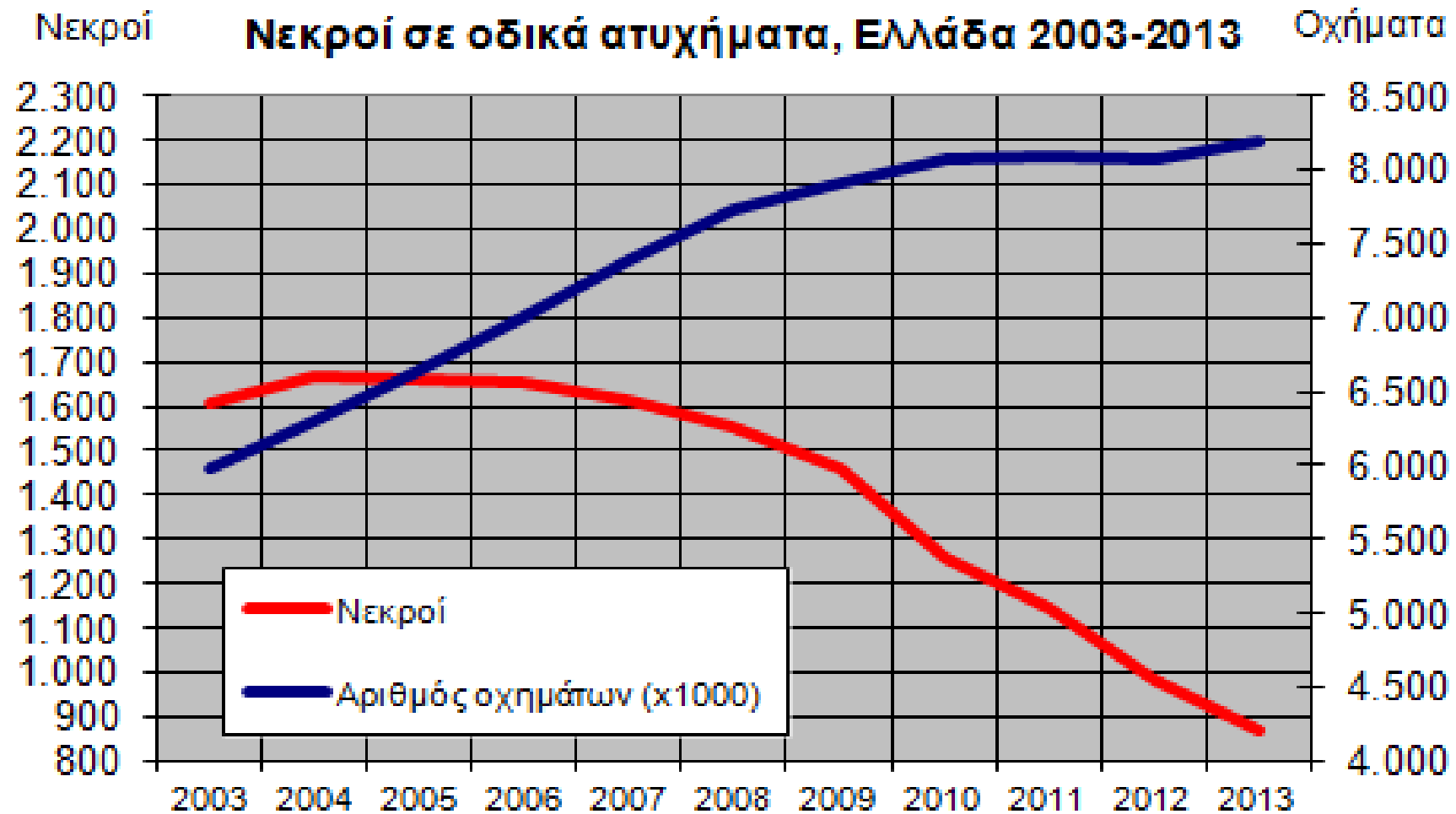
Κρίσιμοι παράγοντες πρόκλησης οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα (κατά σειρά σημασίας):

- οδήγηση με υψηλές ταχύτητες
- υψηλά ποσοστά κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών
- χαμηλά ποσοστά χρήσης ζώνης και κράνους, ιδίως στους συνεπιβάτες
- ανοργάνωτη - απροστάτευτη κυκλοφορία ευάλωτων χρηστών της οδού
- οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και με χρήση κινητού τηλεφώνου
- γενικευμένη επιθετική οδήγηση

Βασικά χαρακτηριστικά οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα και στην Ευρώπη (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, EC-CARE)

% Νεκρών 2011	Ελλάδα	Ευρώπη-24
Εντός κατοικημένης περιοχής	49%	38%
Πεζοί	20%	21%
Μοτοσικλετιστές	27%	12%
Νέοι οδηγοί (18-24 ετών)	10%	10%
Ηλικιωμένοι οδηγοί (>64 ετών)	9%	11%
Ατυχήματα ενός οχήματος	58%	31%

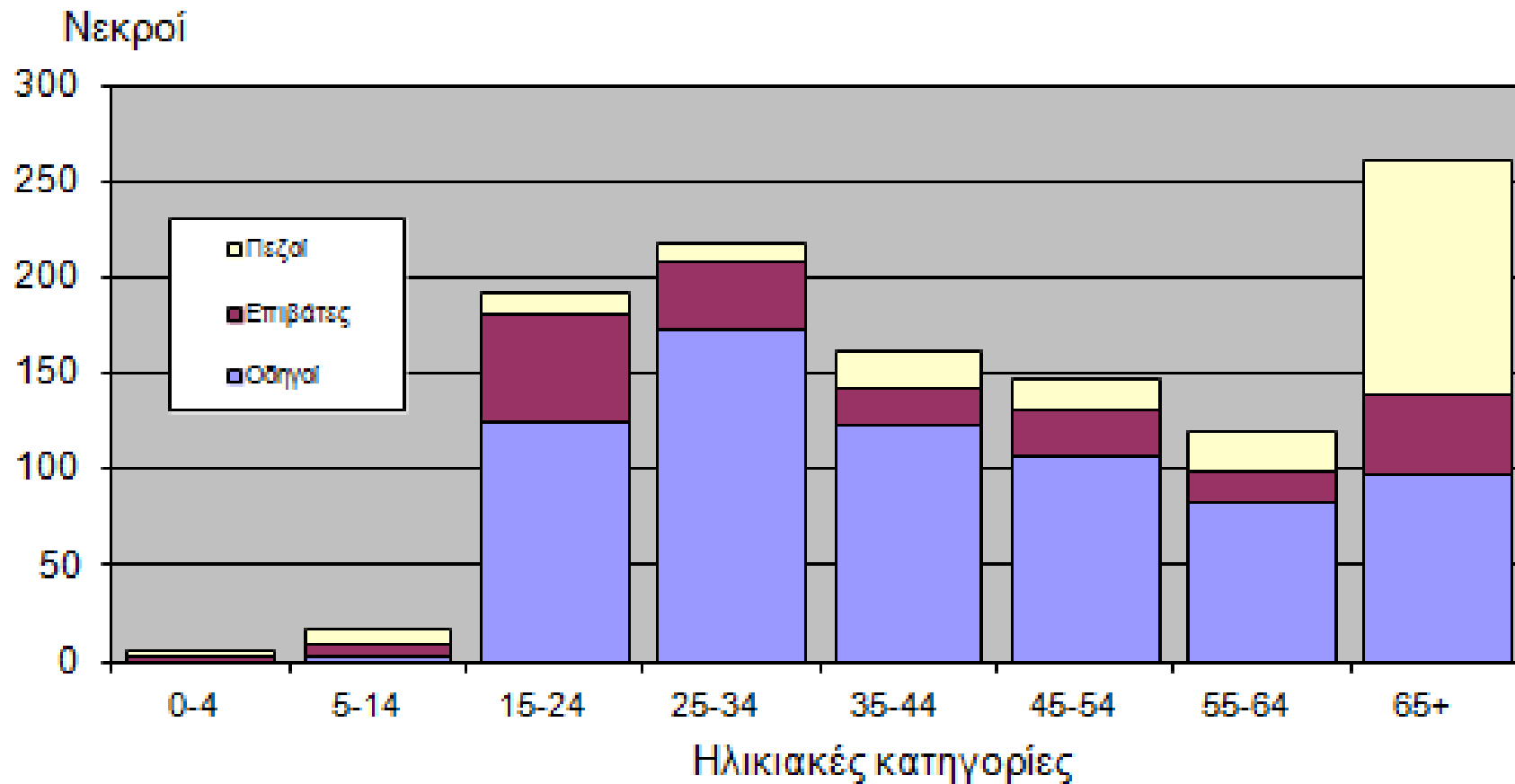
Βασικοί δείκτες Οδικής Ασφάλειας, 2003-2013



(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: ΕΜΠ)

- Οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα έχουν **μειωθεί 30%** από το 2009

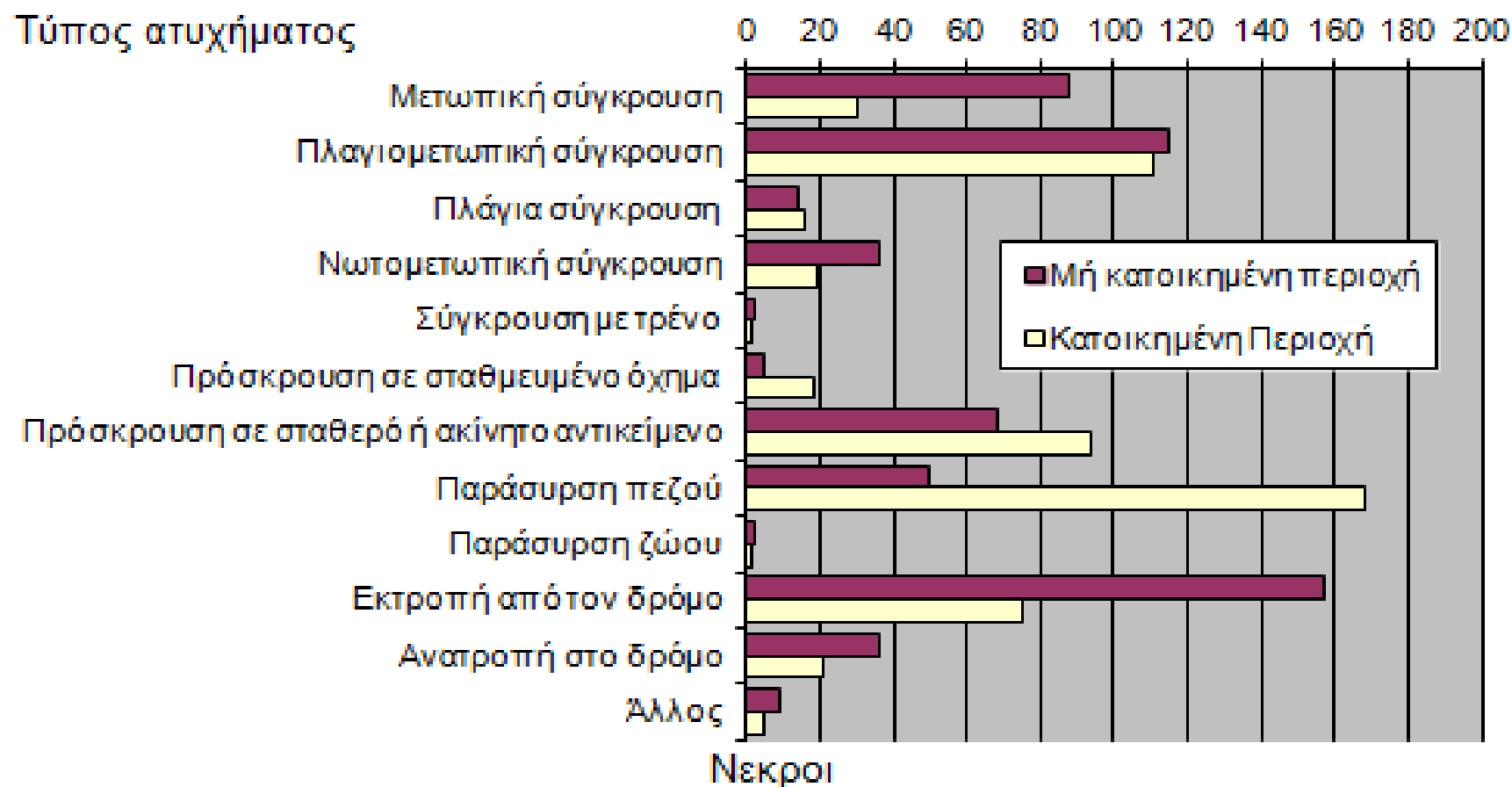
Αριθμός νεκρών ανά ηλικιακή κατηγορία, 2012



(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: ΕΜΠ)

- **Νέοι, άντρες οδηγοί** αποτελούν το **60%** του συνολικού αριθμού των νεκρών στην Ελλάδα.

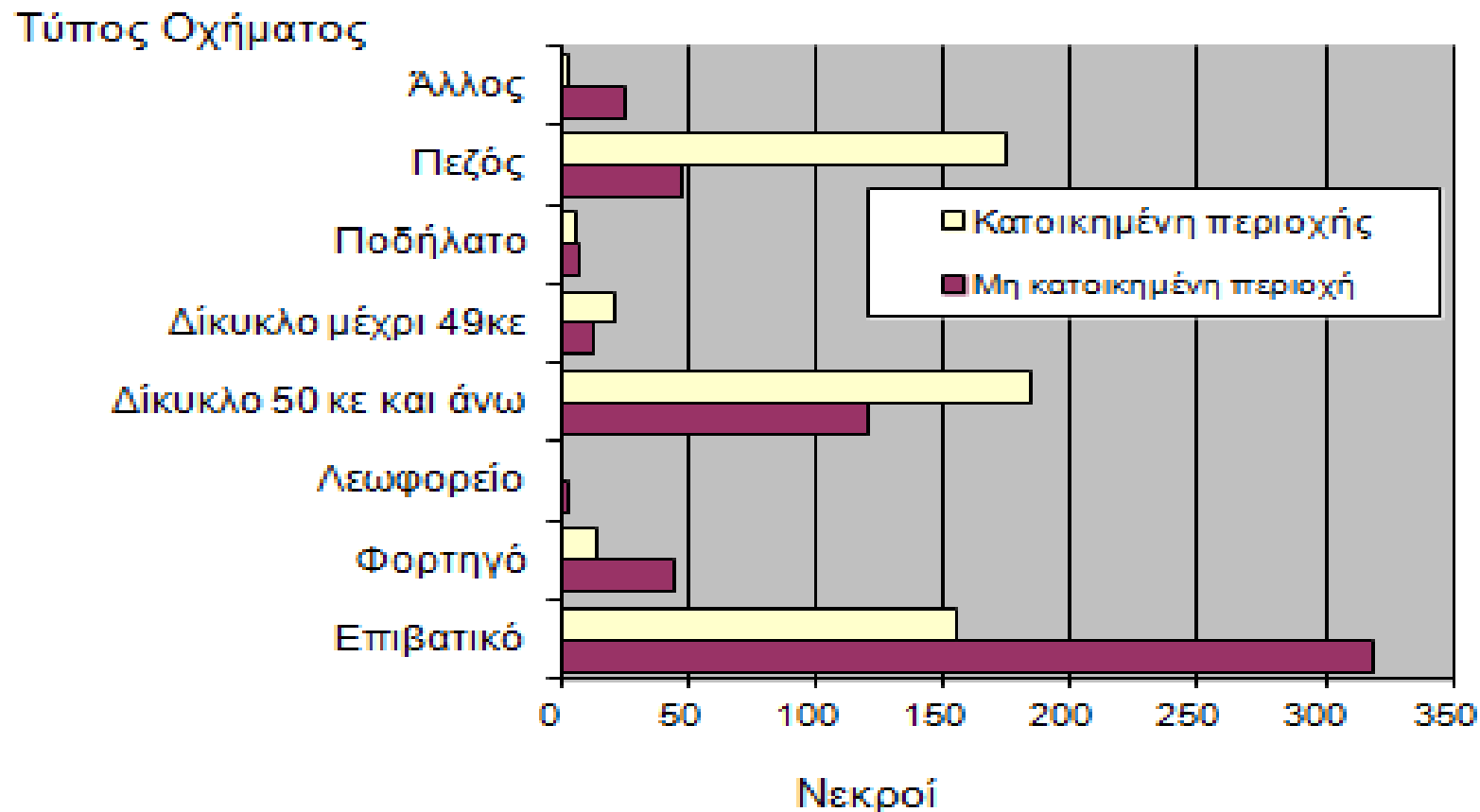
Αριθμός νεκρών ανά τύπο ατυχήματος, 2012



(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: ΕΜΠ)

- Η Εκτροπή από το δρόμο και οι πλαγιομετωπική σύγκρουση είναι οι πιο συνήθεις τύποι ατυχημάτων σε μη κατοικημένες περιοχές

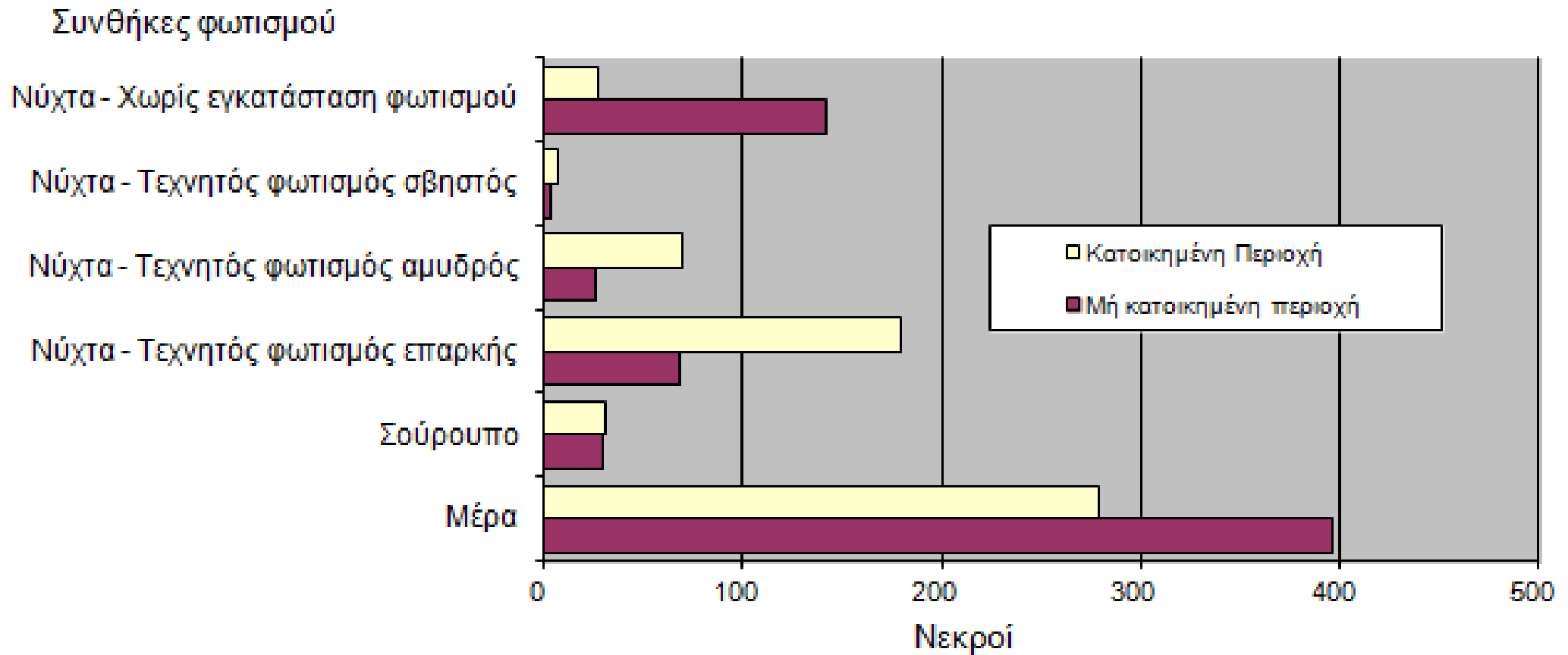
Αριθμός νεκρών ανά τύπο οχήματος, 2012



(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: ΕΜΠ)

- Περισσότεροι από το **40%** των νεκρών σε οδικά ατυχήματα είναι σε **επιβατικά οχήματα**
- **27%** των νεκρών σε οδικά ατυχήματα είναι **μοτοσικλετιστές**

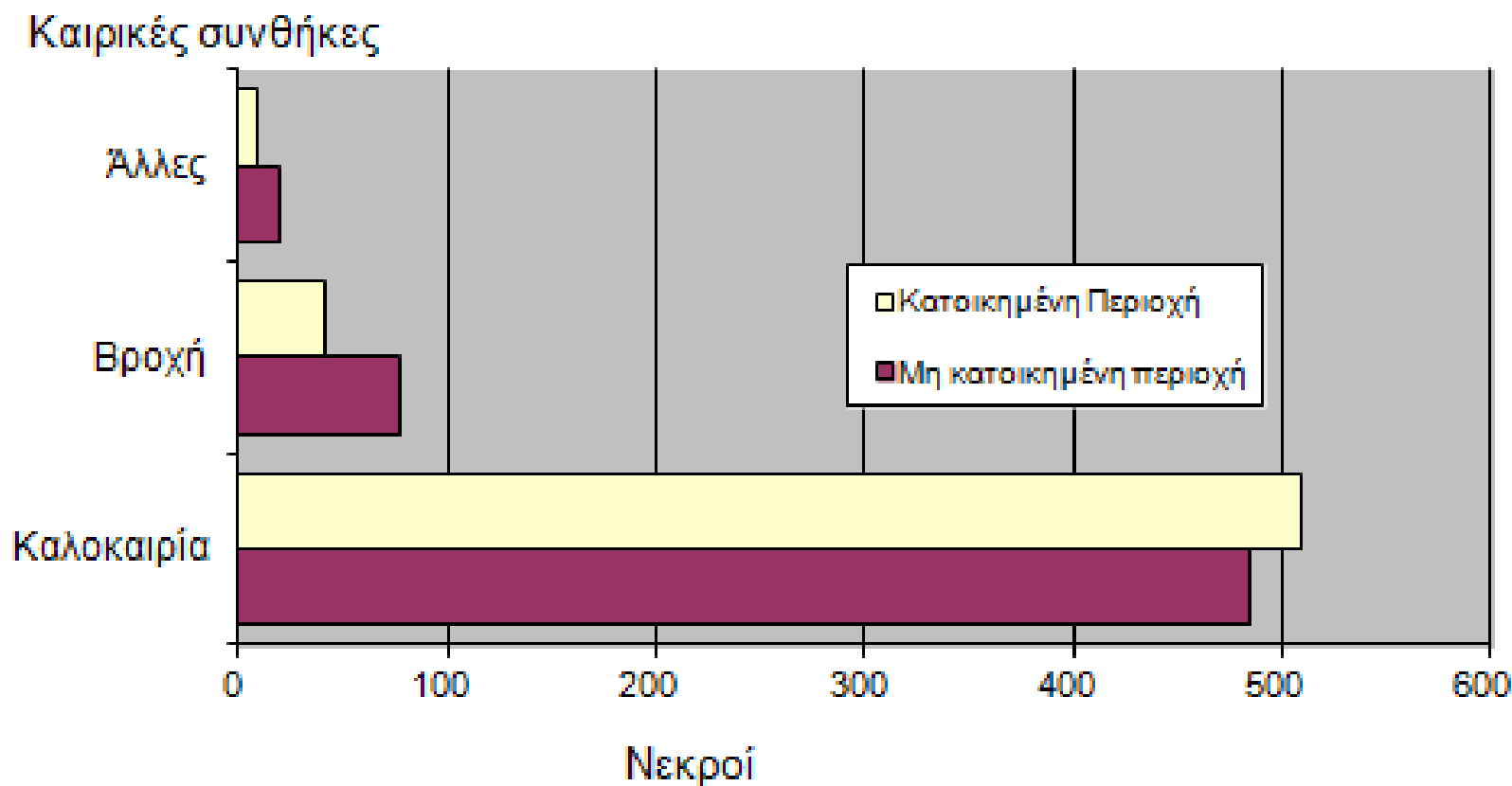
Αριθμός νεκρών ανά τύπο περιοχής και συνθήκες φωτισμού, 2012



(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: ΕΜΠ)

- Η επικινδυνότητα των ατυχημάτων αυξάνεται τη **νύχτα** σε οδούς **χωρίς** ή με **ανεπαρκή εγκατάσταση φωτισμού**

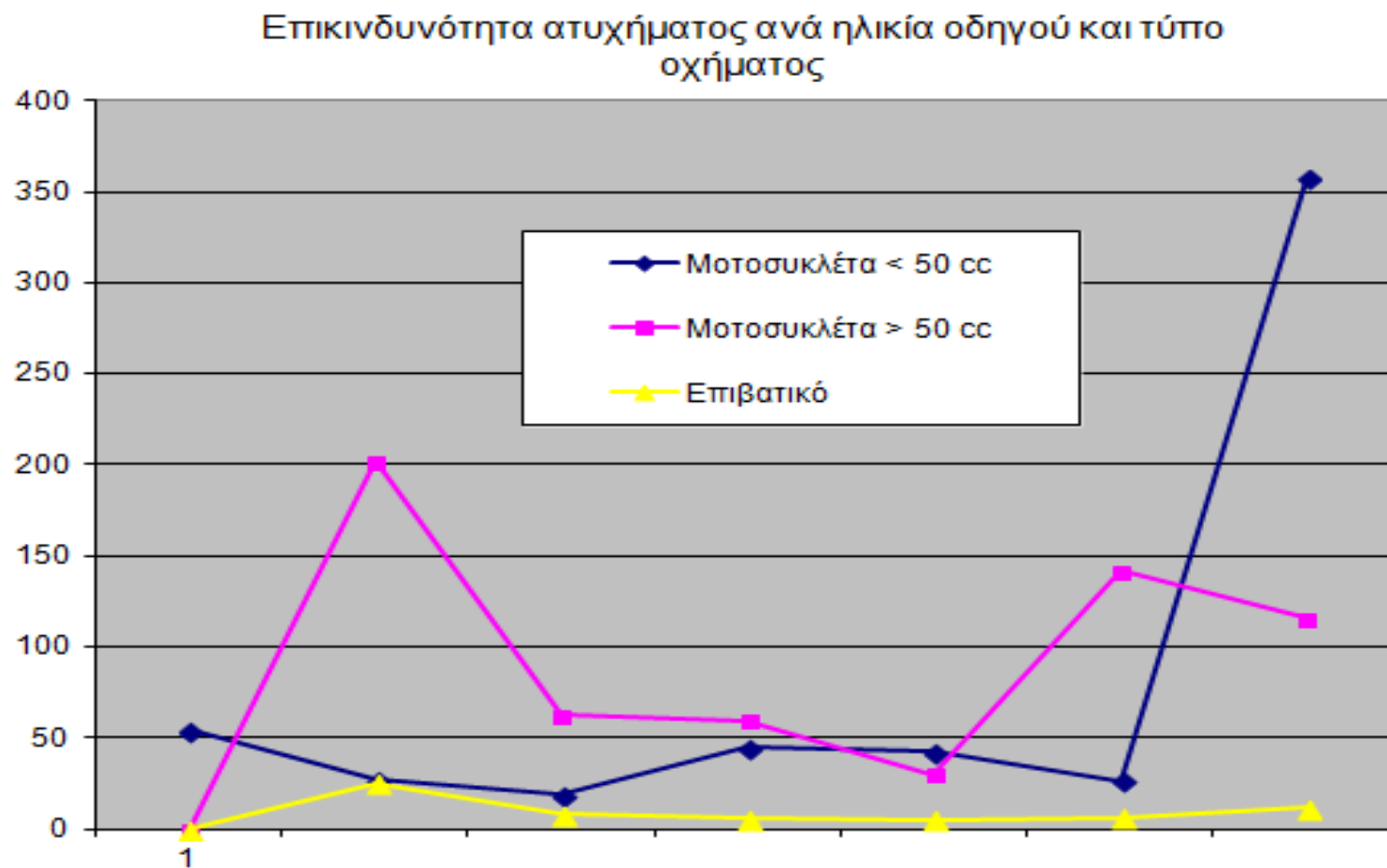
Αριθμός νεκρών ανά τύπο περιοχής και καιρικές συνθήκες, 2012



(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: ΕΜΠ)

- Η πλειοψηφία των οδικών ατυχημάτων πραγματοποιούνται σε **καλές καιρικές συνθήκες** τόσο **εντός** όσο και **εκτός** κατοικημένων περιοχών

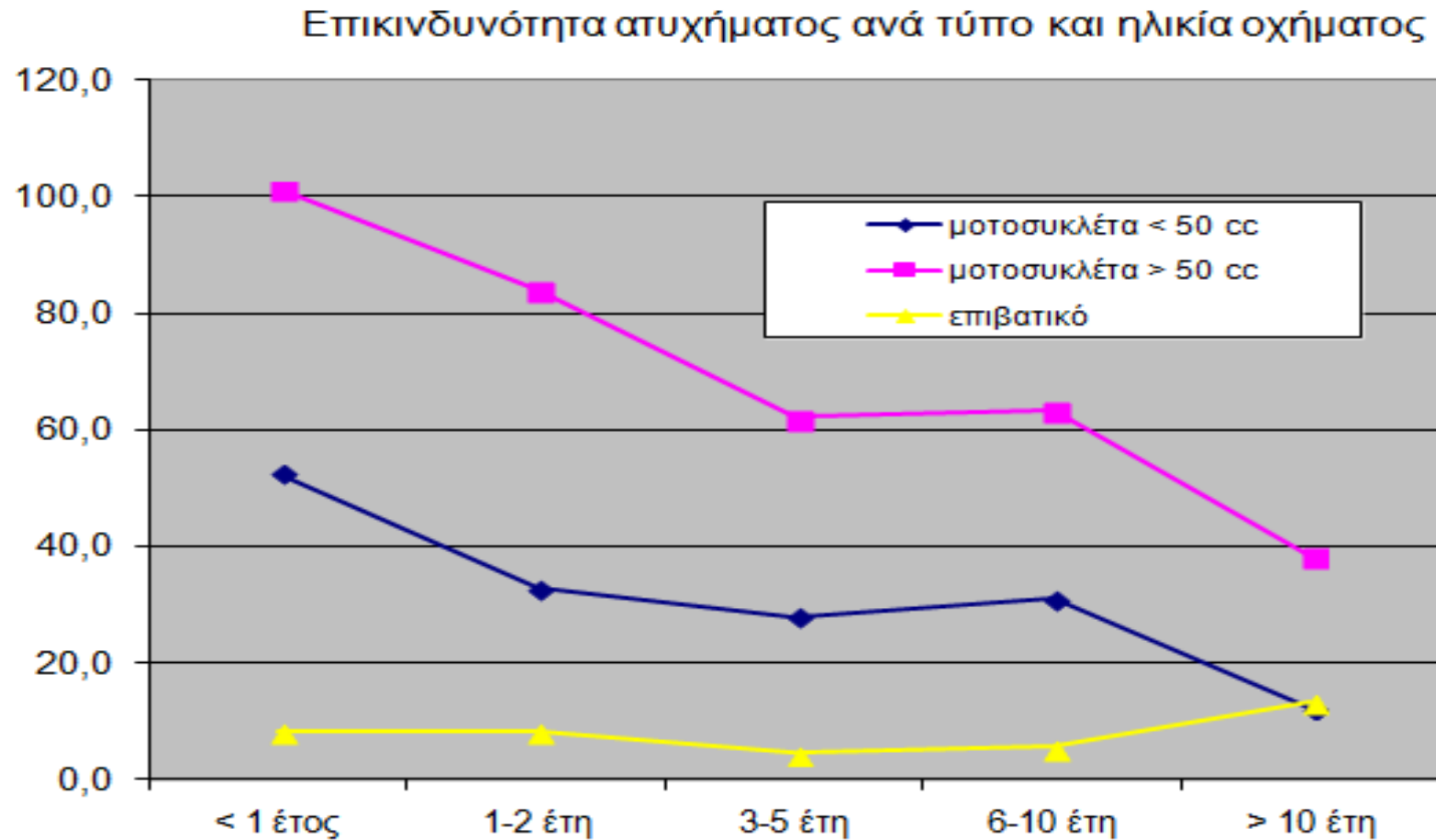
Επικινδυνότητα ατυχήματος ανά ηλικία οδηγού και τύπο οχήματος, 2003



(πηγή και επεξεργασία: ΕΜΠ)

- Η επικινδυνότητα ατυχήματος νέων οδηγών είναι **4 φορές μεγαλύτερη** από το μέσο όρο οδηγών επιβατικών οχημάτων

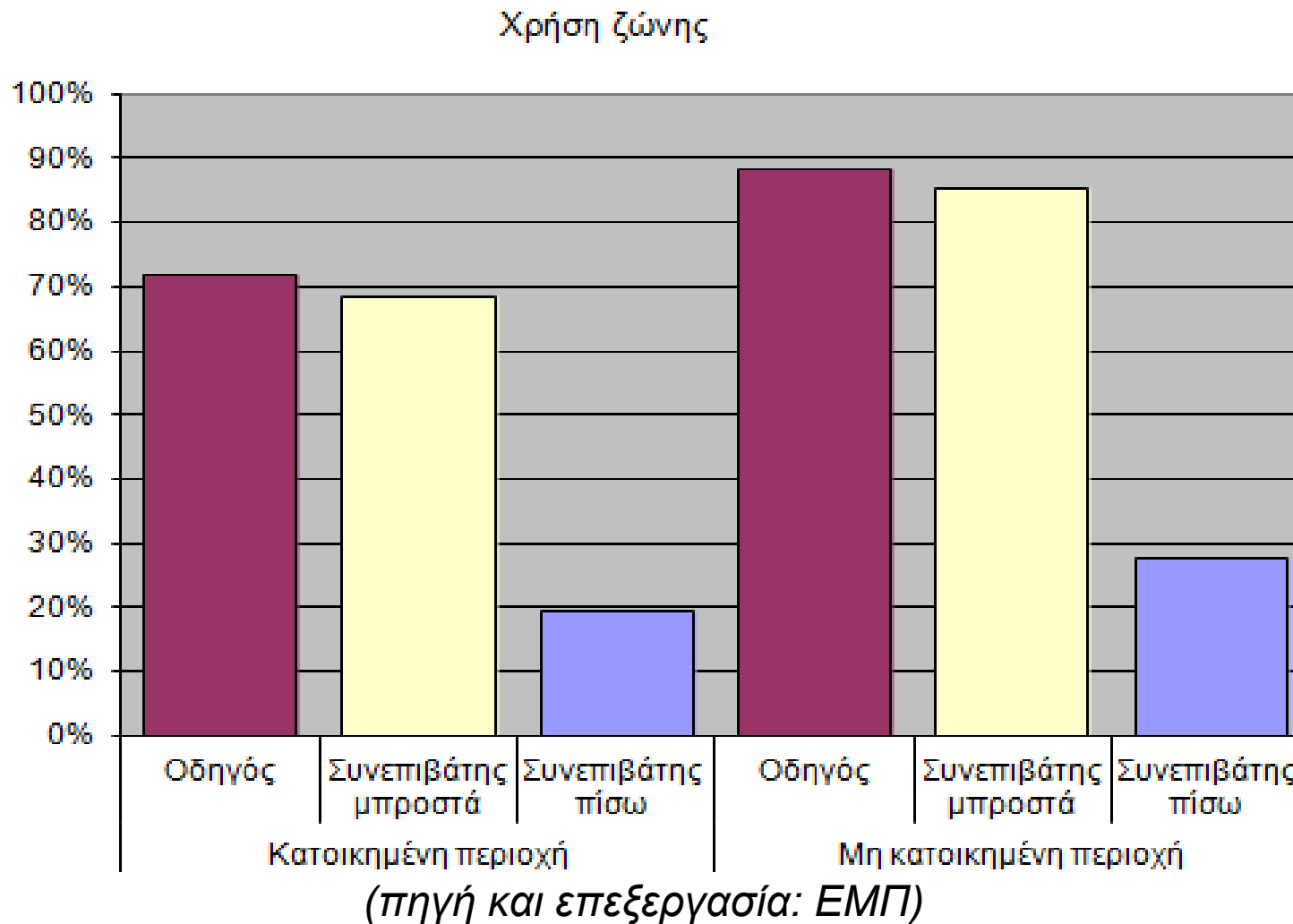
Επικινδυνότητα ατυχήματος ανά τύπο και ηλικία οχήματος, 2003



(πηγή και επεξεργασία: ΕΜΠ)

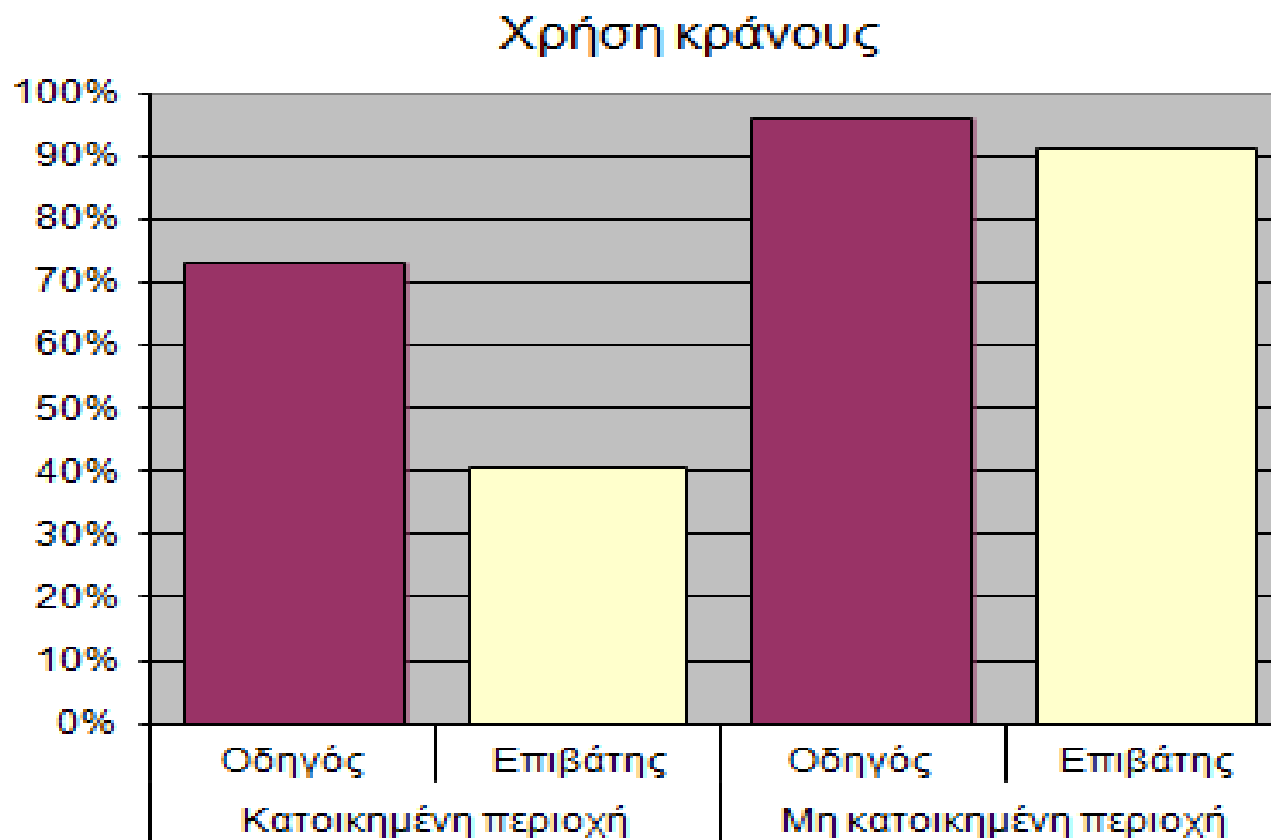
- Η επικινδυνότητα ατυχήματος των μοτοσικλετιστών **μειώνεται με την ηλικία του οχήματος**

Χρήση ζώνης, 2009



- Ένας στους 4 οδηγούς στην Ελλάδα **δεν χρησιμοποιεί ζώνη**

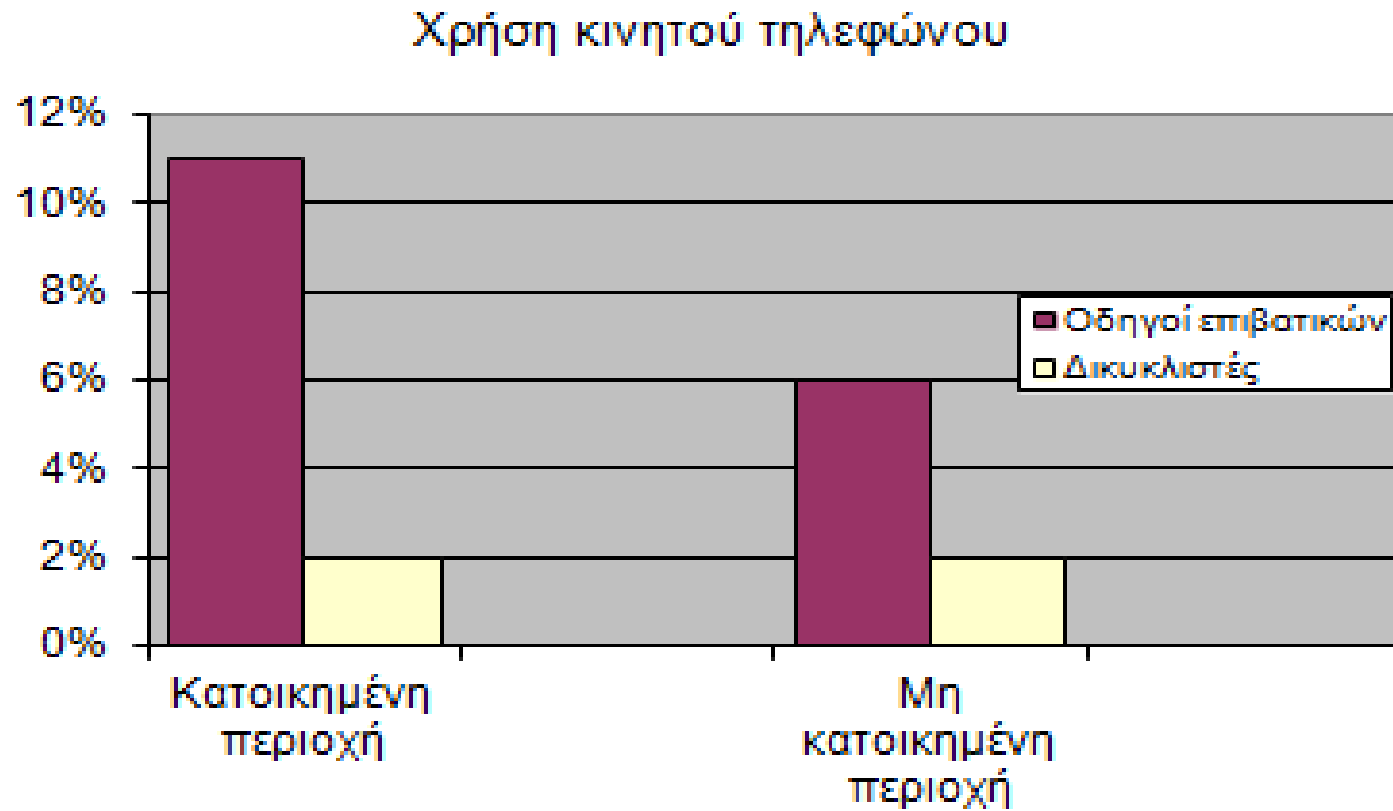
Χρήση κράνους, 2009



(πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: ΕΜΠ)

- **75%** των μοτοσυκλετιστών χρησιμοποιούν κράνος
- Μόνο **41%** των συνεπιβατών σε μοτοσυκλέτα εντός κατοικημένης περιοχής χρησιμοποιούν κράνος

Χρήση κινητού τηλεφώνου, 2009



(πηγή και επεξεργασία: ΕΜΠ)

- Η χρήση κινητού τηλεφώνου είναι **μεγαλύτερη εντός κατοικημένης περιοχής**

Δράσεις προτεραιότητας

Προτάσεις Συλλόγου Ελλήνων
Συγκοινωνιολόγων (κατά σειρά σημασίας):

- Δημιουργία και λειτουργία μίας **Κεντρικής Δημόσιας Αρχής**.
- **Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης** για την οδική ασφάλεια.
- **Συστηματική παρακολούθηση** της εφαρμογής των δράσεων.
- Ανάπτυξη και εφαρμογή ενός αποτελεσματικού **συστήματος διαχείρισης της οδικής υποδομής**.
- **Ριζικός επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής** και κυκλοφορίας στις πόλεις
- Σχεδιασμός και εφαρμογή **ολοκληρωμένης πολιτικής προώθησης** της ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς



Δημιουργία και λειτουργία Κεντρικής Αρχής

Συνολική ευθύνη για όλες τις δράσεις οδικής ασφάλειας και **τακτική λογοδοσία** για την πρόοδο των δράσεων και την επιρροή τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Αρχή **υπεύθυνη** για:

- τη θέσπιση και αναθεώρηση των στόχων,
- τη διασφάλιση και κατανομή των πόρων,
- το συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των δράσεων,
- την επικοινωνιακή προώθηση της ασφαλούς συμπεριφοράς και
- την τακτική λογοδοσία στο φορέα και στους πολίτες.



Εντατικοποίηση αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια

Έμφαση στις περισσότερο επικίνδυνες παραβάσεις συμπεριφοράς: ταχύτητα, χρήση ζώνης και κράνους, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή με χρήση κινητού τηλεφώνου.

Προϋποθέσεις για τη βελτίωση της συμπεριφοράς:

- συστηματική χρήση νέων τεχνολογιών
- απλοποίηση συστήματος βεβαίωσης παράβασης και είσπραξης προστίμων αλλά και επιβολή κυρώσεων με τρόπο διαφανή
- λεπτομερής καταγραφή και δημοσιοποίηση του αριθμού των παραβάσεων, των ελέγχων και των αποτελεσμάτων τους
- σωστή και στοχευμένη εκπαίδευση των τροχονόμων καθώς και κατάλληλο εξοπλισμό για όλες τις παραπάνω δράσεις.



Συστηματική παρακολούθηση εφαρμογής δράσεων

Κατεξοχήν εργαλείο διοίκησης του συστήματος οδικής ασφάλειας

Η συλλογή, επεξεργασία, ανάλυση και δημοσιοποίηση των κατάλληλων στοιχείων επιτρέπει:

- τη σωστή τεκμηρίωση των αποφάσεων για την εφαρμογή των δράσεων και την αποφυγή των αναποτελεσματικών μέτρων
- την τόνωση των προσπάθειες υπηρεσιών και πολιτών για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων



Ανάπτυξη και εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της οδικής υποδομής

- Συστηματική οργάνωση, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής:
 - έλεγχος οδικής ασφάλειας (στη φάση της μελέτης και της λειτουργίας)
 - προληπτική και η έκτακτη συντήρηση
 - επεμβάσεις στις επικίνδυνες θέσεις
 - διαχείριση των συμβάντων και ατυχημάτων
 - αξιολόγηση οδικής ασφάλειας
 - μελέτες επιπτώσεων οδικής ασφάλειας κάθε έργου και επέμβασης.
- Ετοιμασία των απαραίτητων προδιαγραφών και των αντίστοιχων εγχειριδίων καλών πρακτικών.
- Συστηματική εφαρμογή τους από όλες τις περιφερειακές και τοπικές υπηρεσίες.



Επανασχεδιασμός της οδικής υποδομής και κυκλοφορίας

- Ένταξή του σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ).
- Δημιουργία υποδομής για την ασφαλή κίνηση πεζών και ποδηλάτων.
 - Προστασία τους από τα λάθη τα δικά τους αλλά και των άλλων χρηστών της οδού.
 - Οι συνθήκες ποδηλάτου ταυτίζονται με τις συνθήκες της βιώσιμη πόλη: μικρές ταχύτητες αυτοκινήτων, καθαρός αέρας, χαμηλά επίπεδα θορύβου, όμορφο οδικό περιβάλλον, συστηματικά συντηρούμενο αστικό δάπεδο, επαρκής εξοπλισμός σήμανσης και πληροφόρησης
- Συστηματικοί έλεγχοι καλής εφαρμογής και αξιολόγησης των επεμβάσεων για την επέκταση των επιτυχημένων μέτρων και την αποφυγή εκείνων που δεν φέρνουν αποτελέσματα.



Ολοκληρωμένη πολιτική προώθησης της ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς

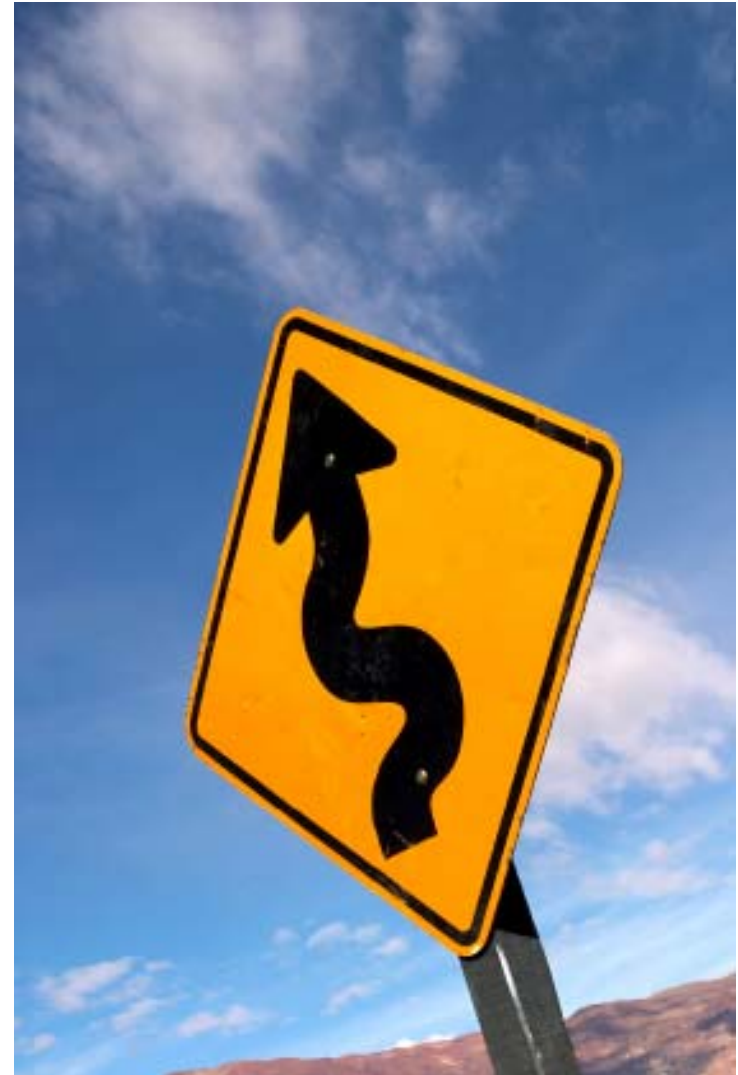
Στόχοι:

- κατανόηση της εγγενούς επικινδυνότητας της οδήγησης
- συνείδηση κάθε οδηγού, επιβάτη και πεζού ότι η σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά είναι διαρκής προσπάθεια τόσο της Πολιτείας όσο και των ίδιων των πολιτών που στοχεύουν σε μια κοινωνία ευθύνης και ευημερίας.
- Συστράτευση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων με κοινό και δυνατό επικοινωνιακό μήνυμα.
- Εκστρατείες με στόχο όλες τις ομάδες ευάλωτων χρηστών της οδού αλλά και εκείνους που απειλούν τις ομάδες αυτές σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες δράσεις αστυνόμευσης, επεμβάσεων στην υποδομή, κλπ.
- Μακροπρόθεσμα αποτελέσματα μέσω:
 - καλύτερης εκπαίδευσης υποψηφίων και νέων οδηγών
 - ενίσχυση της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολείο, στο σπίτι, στη δουλειά και σε όλη την καθημερινότητα.



Συμπεράσματα

- Βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα μόνο με συστηματική εφαρμογή και ένταξή τους **στο πλαίσιο των ευρύτερων πολιτικών σχεδιασμού του χώρου και της κινητικότητας εντός και εκτός πόλεων.**
- Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι θα συνεισφέρουν με κάθε τρόπο προς την κατεύθυνση εφαρμογής όλων των παραπάνω δράσεων προτεραιότητας.





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ



Σεμινάριο μετεκπαίδευσης εκπαιδευτών οδήγησης Αθήνα, 18 Οκτωβρίου 2014



Λειτουργική Στατιστική Τροχαίων Ατυχημάτων στην Ελλάδα



Γιώργος Γιαννής,
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

