

DRIVING CHANGE TOWARDS SAFE AND SUSTAINABLE MOBILITY

**20 χρόνια προάγουμε την Οδική Ασφάλεια,
καλλιεργώντας την κυκλοφοριακή παιδεία και την
ασφαλή συμπεριφορά στον δρόμο, με θεσμικές
παρεμβάσεις, εκπαιδευτικά προγράμματα,
εθελοντικές δράσεις και πρότυπα έργα υποδομών για
την πρόληψη και μείωση των τροχαίων συμβάντων.**



Συνέντευξη Τύπου

12 Μαΐου 2025, Ζάππειο Μέγαρο

Έρευνα Οδικής Συμπεριφοράς από το Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς»

DRIVING CHANGE : Towards Safe & Sustainable Mobility

με την υποστήριξη της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου (FIA)

«Ανησυχητικά Ευρήματα για τη Συμπεριφορά στους Ελληνικούς Δρόμους: Ώρα για Δράση!»

Περίληψη

Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» παρουσιάζει τα αποτελέσματα μεγάλης επιτόπιας έρευνας σε Αθήνα, Ηράκλειο και Ψαχνά, αποκαλύπτοντας σημαντικά ποσοστά μη χρήσης ζώνης, κράνους και υπερβολικής χρήσης κινητού. Η εκστρατεία «Driving Change» που δημιουργήθηκε βάσει των ευρημάτων της έρευνας αποσκοπεί στην ευαισθητοποίηση και την αλλαγή νοοτροπίας με στοχευμένες δράσεις και παρεμβάσεις σε θεσμικό επίπεδο.

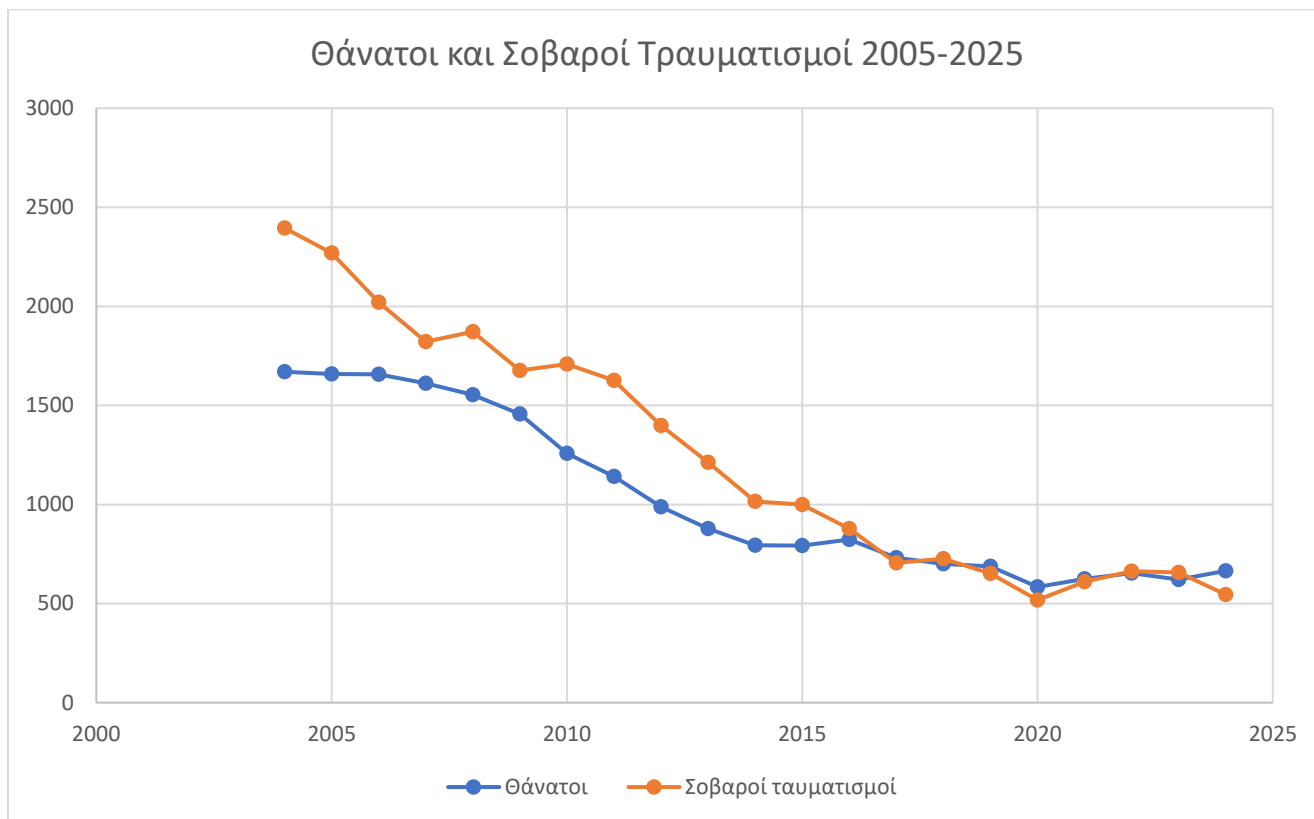
Εισαγωγή

Τα τροχαία δυστυχήματα συγκαταλέγονται στις βασικές αιτίες θανάτου παγκοσμίως, αποτελώντας μια κρίσιμη πρόκληση για τη δημόσια υγεία και την πρόληψη. Πέρα από τις άμεσες απώλειες, οι συνέπειές τους διαπερνούν τον κοινωνικό, οικονομικό και ψυχολογικό ιστό της ζωής. Σε αυτό το πλαίσιο, το πρόγραμμα Driving Change: Safe & Sustainable Mobility, μια πρωτοβουλία του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» σε συνεργασία με τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA), έρχεται να απαντήσει στην ανάγκη για ουσιαστική αλλαγή συμπεριφορών και υιοθέτηση στρατηγικών για ασφαλέστερες μετακινήσεις.

Με στόχο τη μείωση των τροχαίων συγκρούσεων και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, το πρόγραμμα εντάσσεται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο δράσης της FIA και βασίζεται σε επιστημονικά τεκμηριωμένες πρακτικές, όπως η φυσική παρατήρηση οδηγικής συμπεριφοράς σε πραγματικό χρόνο, χωρίς παρεμβολή. Η πολυετής εμπειρία του Ι.Ο.ΑΣ. και η στρατηγική αυτή συνεργασία ενισχύουν την κατανόηση των παραγόντων κινδύνου, ενθαρρύνουν πολιτικές που σώζουν ζωές και καλλιεργούν κουλτούρα υπευθυνότητας στο τιμόνι.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Στην Ελλάδα, κάθε ημέρα σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία 2 άνθρωποι σκοτώνονται και άλλοι 2 τραυματίζονται σοβαρά ή/και μένουν ανάπηροι (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – προσωρινά στοιχεία 2024)



Διάγραμμα 1: Θάνατοι και σοβαροί τραυματισμοί στην Ελλάδα την περίοδο 2005 έως 2025

Παρά τη σημαντική βελτίωση που καταγράφεται κατά την περίοδο 2010-2020, με τη χώρα να επιτυγχάνει μείωση της τάξης του 54% στους θανάσιμους τραυματισμούς από τροχαία δυστυχήματα, και να είναι η μοναδική ευρωπαϊκή χώρα που πέτυχε τον ευρωπαϊκό στόχο μείωσης κατά 50% στη δεκαετία, από το 2020 και μετά, η πρόοδος φαίνεται να επιβραδύνεται, με τα στοιχεία να δείχνουν στασιμότητα και αυξητική τάση στους αριθμούς των θυμάτων.

Η Ελλάδα καταγράφει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά θνησιμότητας από οδικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το 2023, με 61,2 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκους. Αυτή η τιμή είναι σημαντικά υψηλότερη από τον μέσο όρο της ΕΕ (45,6), τοποθετώντας τη χώρα μας στην 5η θέση μεταξύ των χωρών με τα χειρότερα ποσοστά. Μόνο η Ρουμανία (81,1), η Βουλγαρία (81,4), η Σερβία (75,7) και η Κροατία (71,2) εμφανίζουν χειρότερες επιδόσεις.

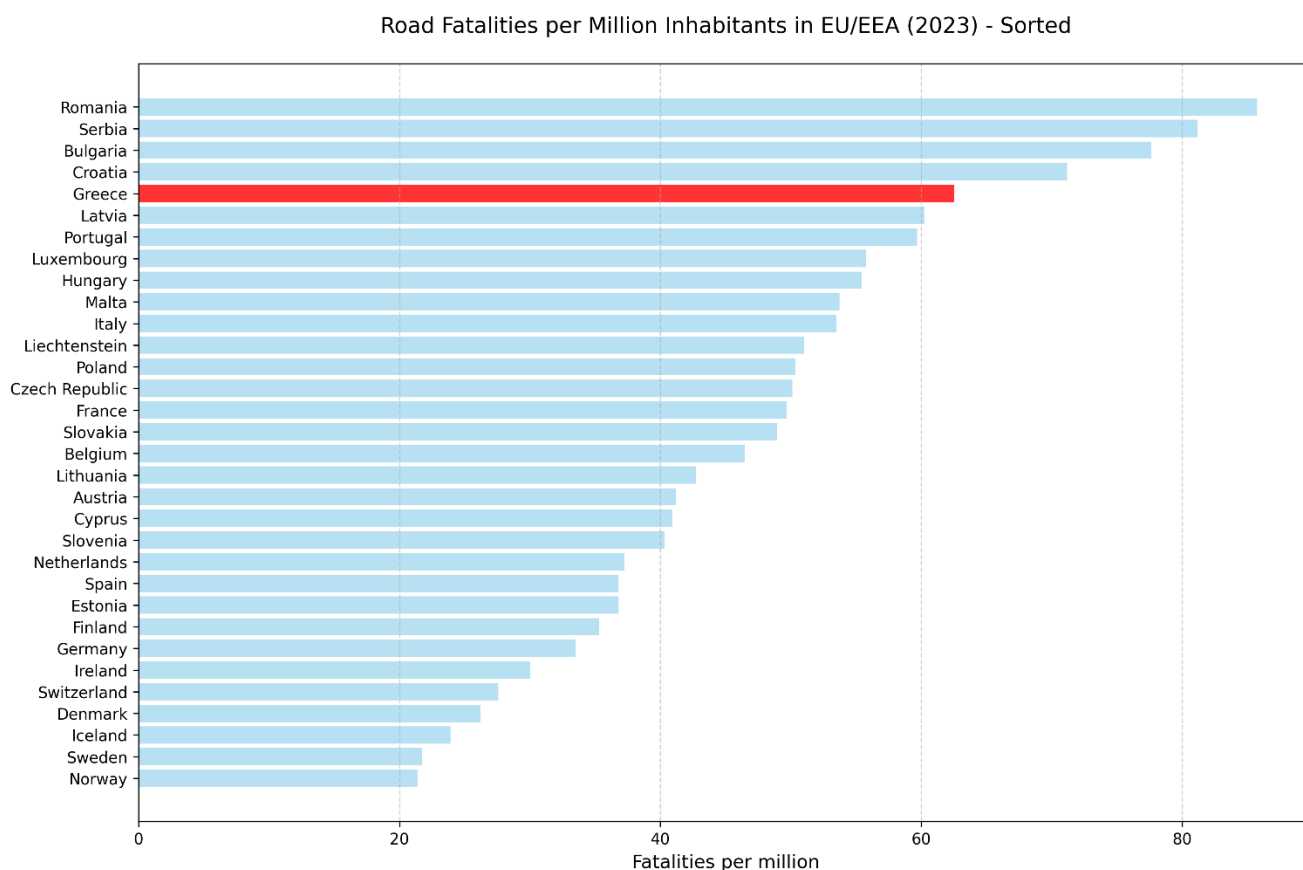
Επιπλέον, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Ε.Ε. για τα τροχαία συμβάντα το 2024 (*), η Ελλάδα κατέχει την 3η χειρότερη θέση στην Ε.Ε. με 64 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 44, σημειώνοντας αύξηση 4,9% σε σχέση με το 2023.

(*) EU CARE database

Το γεγονός ότι 15 από τις 32 χώρες της ΕΕ/ΕΟΧ εμφανίζουν χειρότερα ποσοστά από τον μέσο όρο της ΕΕ-27 αποκαλύπτει μια ευρύτερη πρόκληση στην ηπειρωτική κλίμακα. Ωστόσο, η ελληνική περίπτωση ξεχωρίζει για τη συνεχή παρουσία της στις υψηλές θέσεις αυτών των στατιστικών τα τελευταία χρόνια.

Το παρακάτω γράφημα παρουσιάζει όλες τις χώρες της ΕΕ/ΕΟΧ ταξινομημένες ανά θνησιμότητα, με την Ελλάδα να τονίζεται με κόκκινο χρώμα για άμεση αναγνώριση.

Αυτά τα ευρήματα καταδεικνύουν την ανάγκη για στρατηγικές παρεμβάσεις που θα εφαρμόσουν τα καλύτερα πρακτικά των ευρωπαϊκών χωρών-προτύπων. Η διαφορά 40 μονάδων μεταξύ Ελλάδας και Σουηδίας αποτελεί ένα μετρήσιμο στόχο βελτίωσης που θα μπορούσε να σώσει εκατοντάδες ζωές ετησίως(*).



Διάγραμμα 2: Θάνατοι ανά εκατομμύριο κατοίκους στις χώρες της Ευρώπης

(*) Eurostat

Οι βασικές αιτίες των τροχαίων δυστυχημάτων παραμένουν διαχρονικά σταθερές και αφορούν κυρίως:

- **Υπερβολική ταχύτητα**
- **Απόσπαση προσοχής** (κυρίως λόγω χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση)
- **Μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους**
- **Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ**

Επιπλέον, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, το πρόβλημα επιτείνεται από:

- **Ελλειπείς ή κακής ποιότητας υποδομές**
- **Απουσία ασφαλών χώρων για ευάλωτους χρήστες του δρόμου**, όπως πεζοούς, ποδηλάτες και άτομα με κινητικές δυσκολίες

Σε παγκόσμια κλίμακα, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (WHO), περίπου 1,19 εκατομμύρια άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους κάθε χρόνο σε τροχαία δυστυχήματα. Οι τροχαίοι τραυματισμοί αποτελούν την κύρια αιτία θανάτου για παιδιά, εφήβους και νέους ηλικίας 5 έως 29 ετών, κάτι που υπογραμμίζει τη σοβαρότητα του προβλήματος και την ανάγκη παρέμβασης σε πολλά επίπεδα. Επιπλέον, το 90% αυτών των θανάτων σημειώνεται σε χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, όπου οι υποδομές είναι συχνά ελλειπείς και οι πολιτικές πρόληψης αδύναμες, παρά το γεγονός ότι τα κράτη αυτά έχουν μικρότερο αριθμό οχημάτων σε κυκλοφορία. Το τροχαίο ατύχημα, λοιπόν, δεν είναι απλώς ένα «ατομικό» συμβάν – είναι μια παγκόσμια κρίση που απαιτεί συντονισμένη απάντηση.

Η Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2021–2030 σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας

Το 2021, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας σε συνεργασία με τα Ηνωμένα Έθνη κήρυξε την έναρξη της Δεύτερης Δεκαετίας Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, μια παγκόσμια στρατηγική με φιλόδοξο αλλά αναγκαίο στόχο: τη μείωση των τροχαίων θανάτων και σοβαρών τραυματισμών κατά 50% έως το 2030. Η πρωτοβουλία αυτή βασίζεται στη φιλοσοφία του "Safe System", ενός πλαισίου που αναγνωρίζει ότι οι άνθρωποι κάνουν λάθη, αλλά το σύστημα πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε αυτά τα λάθη να μην οδηγούν σε θανάτους ή σοβαρούς τραυματισμούς.

Στην καρδιά της προσέγγισης αυτής βρίσκονται πέντε βασικοί πυλώνες:

ασφαλείς υποδομές, ασφαλή οχήματα, ασφαλείς ταχύτητες, ασφαλείς χρήστες και άμεση, ποιοτική φροντίδα μετά το ατύχημα. Η Δεκαετία Δράσης προτάσσει μια ριζική αλλαγή φιλοσοφίας: από την ενοχοποίηση του μεμονωμένου οδηγού, στη συστημική ευθύνη όλων των εμπλεκόμενων – από τους πολεοδόμους και τους μηχανικούς, μέχρι τους εκπαιδευτικούς, τους νομοθέτες και τις εταιρείες τεχνολογίας.

Η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στον διεθνή αυτό σχεδιασμό μέσω της εφαρμογής εθνικών στρατηγικών και προγραμμάτων που ευθυγραμμίζονται με τις αρχές του WHO. Το Ι.Ο.ΑΣ. ως επίσημο Μέλος του UNRSC έχει συμμετάσχει ενεργά στις ομάδες εργασίες για τη σύνταξη του σχεδίου δράσης και την προώθησή του σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο. Επιπλέον, στηρίζει δυναμικά τη δεκαετία δράσης μέσα από εκπαιδευτικές δράσεις, ενημερωτικές εκστρατείες, συμμετοχή σε διεθνή δίκτυα και έρευνες, καθώς και μέσα από την υλοποίηση προγραμμάτων που ενισχύουν τη γνώση, την πρόληψη και την υπεύθυνη οδική συμπεριφορά.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

2021-2030

Το Παγκόσμιο Σχέδιο περιγράφει τις απαραίτητες ενέργειες για την επίτευξη αυτού του στόχου και καλεί τις κυβερνήσεις και τους εταίρους να εφαρμόσουν μια ολοκληρωμένη

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ



Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών με το υπ' αριθ. 74/299 ψήφισμα της ανακοίνωσε τη **Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030**, με στόχο την μείωση των θανάτων και τραυματισμών από τροχαίες συγκρούσεις

**ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ
ΚΑΤΑ 50%**

κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου



Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφθείτε:

ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ 2021-2030



Προστατευτικός Εξοπλισμός

1. Χρήση Ζώνης Ασφαλείας

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ), η χρήση ζώνης ασφαλείας μειώνει τη θνησιμότητα κατά 40–50% για τους επιβάτες του μπροστινού καθίσματος και κατά 25–75% για τους επιβάτες του πίσω καθίσματος. Αυτό το ποσοστό διαφοροποιείται ανάλογα με τη θέση του επιβάτη και την ένταση της σύγκρουσης, αλλά παραμένει αναμφισβήτητο ότι η ζώνη ασφαλείας σώζει ζωές, αποτελώντας το πιο αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση της θνησιμότητας και των σοβαρών τραυματισμών σε τροχαία ατυχήματα.

Ακόμα και σε ατυχήματα με χαμηλότερες ταχύτητες, η ζώνη μπορεί να αποτρέψει σοβαρές εσωτερικές κακώσεις και να μειώσει την πιθανότητα αναπηρίας. Η Ε.Ε. και η ETSC επισημαίνουν ότι η αυστηρότερη εφαρμογή των νόμων για τη χρήση ζώνης ασφαλείας έχει μειώσει τη θνησιμότητα σε τροχαία ατυχήματα κατά 25–30%, ενώ πολλές χώρες με πλήρη εφαρμογή αυτών των κανονισμών βλέπουν δραματική μείωση στους θανάτους από τροχαία. Οι έρευνες της ETSC καταδεικνύουν ότι οι χώρες που εφαρμόζουν τις πολιτικές αυτές με αυστηρότητα και επιβολή υψηλών προστίμων εμφανίζουν τα καλύτερα αποτελέσματα στη μείωση των θανάτων.

2. Χρήση Κράνους

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ), η χρήση κράνους μειώνει τη θνησιμότητα κατά 40% και τον κίνδυνο εγκεφαλικής κάκωσης κατά 74%. Στην περίπτωση των μοτοσικλετιστών, το κράνος παρέχει

μια προστατευτική ασπίδα για το κεφάλι, περιορίζοντας τις πιθανότητες σοβαρών τραυματισμών και θανάτων, ακόμη και σε περιπτώσεις σύγκρουσης με άλλα οχήματα ή σε ανατροπές.

Στην Ευρώπη, οι χώρες που έχουν εντάξει την υποχρεωτική χρήση κράνους στην πολιτική τους εμφανίζουν σημαντική μείωση στους θανάτους από τροχαία ατυχήματα. Η Ε.Ε. καταγράφει μείωση της θνησιμότητας κατά 20–40% στους μοτοσικλετιστές, ενώ **οι χώρες που εφαρμόζουν αυστηρούς ελέγχους για την τήρηση του νόμου παρουσιάζουν ακόμα καλύτερα αποτελέσματα.**

Αντίστοιχα, η εφαρμογή αυστηρών νόμων σε χώρες με υψηλή κινητικότητα ποδηλατών έχει μειώσει τη θνησιμότητα στους ποδηλάτες κατά 15–30%. Η χρήση κράνους αποτελεί, λοιπόν, έναν από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για την προστασία των μοτοσικλετιστών και ποδηλατών από τα τροχαία ατυχήματα.

Απόσπαση Προσοχής και Χρήση Κινητού Τηλεφώνου

Η απόσπαση προσοχής κατά την οδήγηση αποτελεί έναν από τους πλέον καθοριστικούς, αλλά συχνά υποτιμημένους παράγοντες πρόκλησης τροχαίων δυστυχημάτων. Ιδιαίτερα η χρήση κινητού τηλεφώνου, είτε για κλήσεις είτε για αποστολή μηνυμάτων, διαταράσσει σοβαρά τη συγκέντρωση του οδηγού. Όπως επισημαίνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (WHO), η χρήση κινητού κατά την οδήγηση **τετραπλασιάζει** τον κίνδυνο εμπλοκής σε τροχαίο, ενώ μπορεί να αυξήσει τη **θνησιμότητα κατά 25–30%.**

Οι επιπτώσεις είναι πολλαπλές: μείωση χρόνου αντίδρασης, διατάραξη της οπτικής και γνωστικής επεξεργασίας του περιβάλλοντος, και αυξημένος κίνδυνος λανθασμένων χειρισμών. Σε ένα οδικό σύστημα που δεν συγχωρεί λάθη, ακόμη και λίγα δευτερόλεπτα αμέλειας μπορεί να αποβούν μοιραία.

Σύμφωνα με το **Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC)**, χώρες που έχουν υιοθετήσει αυστηρές νομοθεσίες για την απαγόρευση της χρήσης κινητού κατά την οδήγηση έχουν καταγράψει μείωση **15–20% στη θνησιμότητα** από τροχαία ατυχήματα. Αυτό υπογραμμίζει τη σημασία της αυστηρής επιβολής κανόνων και της ενίσχυσης της οδικής εκπαίδευσης.

Η αντιμετώπιση της απόσπασης προσοχής – και ειδικά της χρήσης κινητού – δεν είναι απλώς ζήτημα ατομικής ευθύνης, αλλά βασική προτεραιότητα για ένα ασφαλέστερο οδικό περιβάλλον.

Έρευνα Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς» σε συνεργασία με τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου



Η συνεργασία του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» με τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA) αποτελεί μια στρατηγική πρωτοβουλία για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια αυτής της συνεργασίας, εντάσσεται στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα της FIA, "Driving Change: Safe & Sustainable Mobility". Το πρόγραμμα αυτό στοχεύει στη διαμόρφωση νέων πολιτικών και στρατηγικών που θα συμβάλλουν στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, προάγοντας ταυτόχρονα τη βιωσιμότητα και την ασφάλεια στις αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις. Η κοινή αυτή προσπάθεια του Ι.Ο.ΑΣ. και της FIA αντανακλά τη δέσμευση των δύο Οργανισμών για έναν πιο ασφαλή και βιώσιμο κόσμο στον τομέα της κινητικότητας, με έμφαση στη μείωση των ατυχημάτων και την ενίσχυση της ευαισθητοποίησης των πολιτών για τις οδικές συμπεριφορές.

Η ερευνητική συνεργασία του Ινστιτούτου με τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA) βασίστηκε σε μια από τις πιο αντικειμενικές και επιστημονικά έγκυρες μεθόδους συλλογής δεδομένων: τη **βιντεοσκοπική φυσική παρατήρηση** οδηγικής συμπεριφοράς σε πραγματικό χρόνο, χωρίς την παρουσία ερευνητών ή εμφανών ενδείξεων παρακολούθησης.

Μεθοδολογία και Καινοτομία της Έρευνας

Για τις ανάγκες της έρευνας χρησιμοποιήθηκε ένα πρωτοποριακό σύστημα καταγραφής με τη χρήση κρυφών καμερών σε πραγματικό χρόνο σε **επιλεγμένα σημεία αστικών και υπεραστικών περιοχών. Οι κάμερες είχαν τοποθετηθεί με τρόπο ώστε να μην είναι ορατές στους οδηγούς, διασφαλίζοντας έτσι ότι η συμπεριφορά τους κατά την οδήγηση ήταν εντελώς αυθόρμητη και ανεπηρέαστη από την παρουσία παρατηρητών.**

Αυτή η επιλογή εξαλείφει τον λεγόμενο "παρατηρησιακό σφάλμα" (observer bias), που συχνά επηρεάζει αντίστοιχες έρευνες όταν οι συμμετέχοντες γνωρίζουν πως παρακολουθούνται. Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν αποτυπώνουν με απόλυτη αυθεντικότητα τις καθημερινές πρακτικές των οδηγών αναφορικά με τη **χρήση ζώνης ασφαλείας, προστατευτικού κράνους και κινητού τηλεφώνου.**

Το πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου είναι ότι δεν καταγράφει προθέσεις ή αυτοαναφορές, αλλά **συγκεκριμένες πράξεις**, σε συνθήκες ρουτίνας, χωρίς επιτήρηση. Επιπλέον, τα δεδομένα αναλύθηκαν με ακρίβεια, παρέχοντας τη δυνατότητα διασταύρωσης συμπεριφορών ανά περιοχή, τύπο οχήματος, φύλο ή ώρα της ημέρας, στοιχείο που δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στα ευρήματα.

Μέσα από αυτήν την προσέγγιση, η έρευνα δεν προσφέρει μόνο έναν καθρέφτη της τρέχουσας κατάστασης αλλά αποτελεί και **ισχυρό εργαλείο χάραξης πολιτικής**, βάσει ρεαλιστικών δεδομένων, για την ανάληψη στοχευμένων δράσεων ευαισθητοποίησης, εκπαίδευσης και εφαρμογής του νόμου.

Οι κάμερες τοποθετήθηκαν σε **τρεις περιοχές** — Αθήνα, Ψαχνά και Ηράκλειο, Κρήτης — για διάστημα συνολικά **17 ημερών**, καλύπτοντας όλες τις ώρες της ημέρας. Οι πρώτες 10 λεπτά κάθε ώρας καταγράφονταν συστηματικά, και η ανάλυση πραγματοποιούνταν εκ των υστέρων, δίνοντας τη δυνατότητα για **επανεξέταση, ποιοτικό έλεγχο και μεγέθυνση για λεπτομερή αναγνώριση.**

Η μεθοδολογία αυτή επέτρεψε την καταγραφή πάνω από **9.000 περιστατικών για χρήση ζώνης και κράνους**, καθώς και **6.700 παρατηρήσεων για χρήση κινητού τηλεφώνου**, προσφέροντας ποσοτικά ισχυρά και κοινωνικά αντιπροσωπευτικά αποτελέσματα.

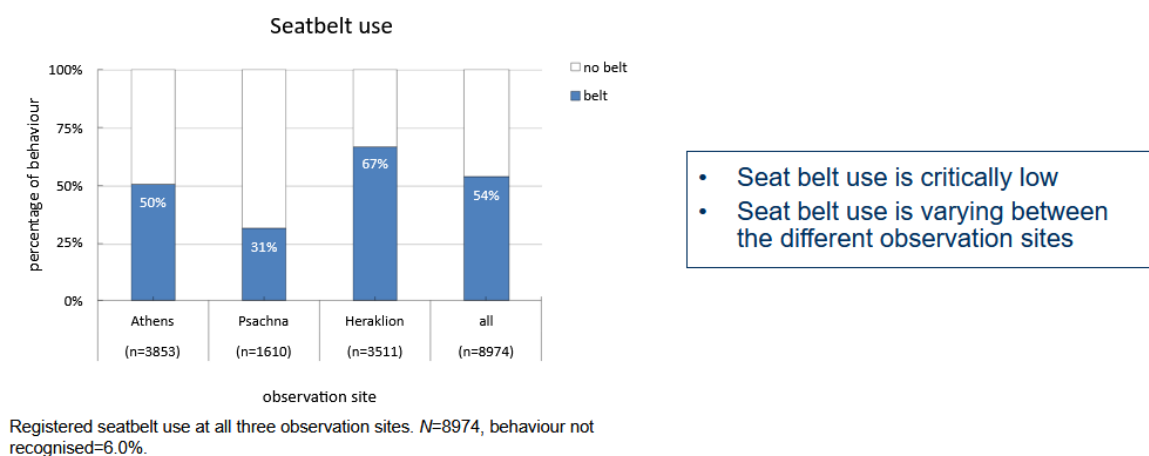
Αναλυτική παρουσίαση των ευρημάτων της μελέτης

Χρήση Ζώνης Ασφαλείας

Η χρήση ζώνης ασφαλείας από τους επιβάτες αυτοκινήτων παρουσιάζει ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά. Σε γενικές γραμμές, οι οδηγοί φορούν ζώνη με συχνότητα 8–15% υψηλότερη από τους επιβάτες:

- Σύνολο επιβατών: 50-67%

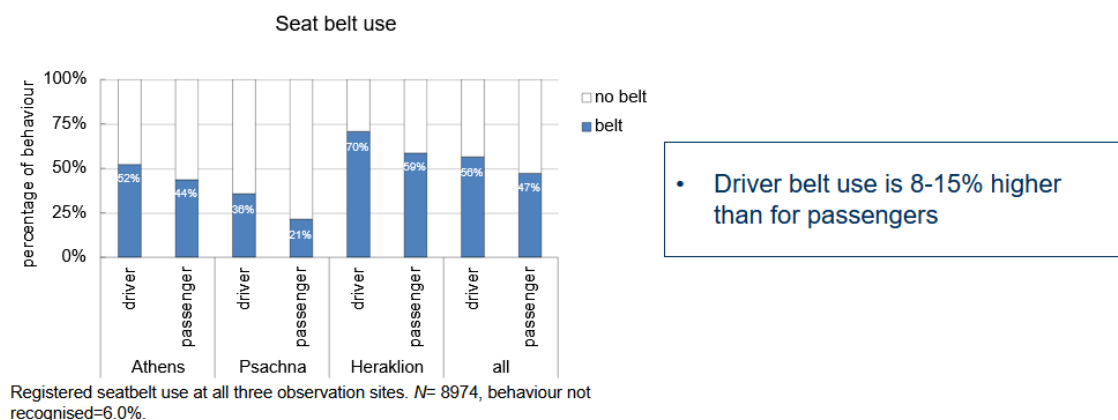
Seat belt use - general



Διάγραμμα 3: Σύνολο χρήσης ζώνης

- Οδηγοί: 52-70%
- Επιβάτες εμπρός καθίσματος: 45–55%

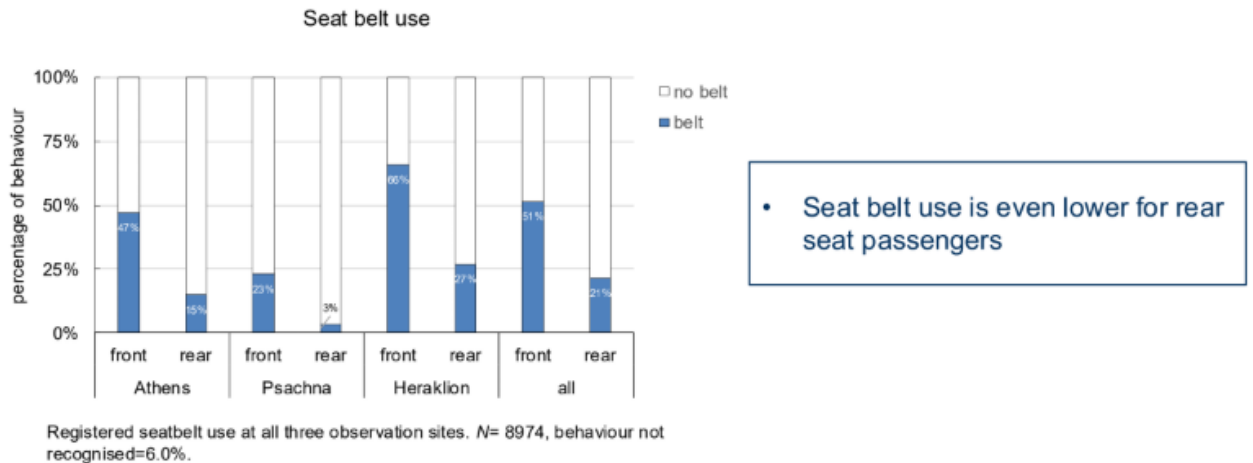
Seat belt use – driver vs. passenger



Διάγραμμα 4: Χρήση ζώνης σε οδηγούς (driver) και συνεπιβάτες (passenger)

- Επιβάτες πίσω καθισμάτων: μόλις 3% έως 21%

Seat belt use – front vs. rear seat passenger



Διάγραμμα 5: Χρήση ζώνης συνεπιβατών στα μπροστά (front) και στα πίσω (rear) καθίσματα

Οι αριθμοί αυτοί αναδεικνύουν μια σοβαρή αδυναμία συμμόρφωσης με τους βασικούς κανόνες ασφαλείας, ιδίως για τους πίσω επιβάτες, οι οποίοι συχνά παραβλέπουν τη χρήση ζώνης.

Την ίδια στιγμή μέσος όρος χρήσης ζώνης ασφαλείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση **αγγίζει το 85% για τους επιβάτες**, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία του ETSC (European Transport Safety Council).

Η μεγάλη αυτή απόκλιση υπογραμμίζει την ανάγκη για εντατικότερη ενημέρωση, αυστηρότερη εφαρμογή της νομοθεσίας και αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τη χρήση ζώνης ασφαλείας από όλους — σε όλες τις θέσεις του οχήματος.

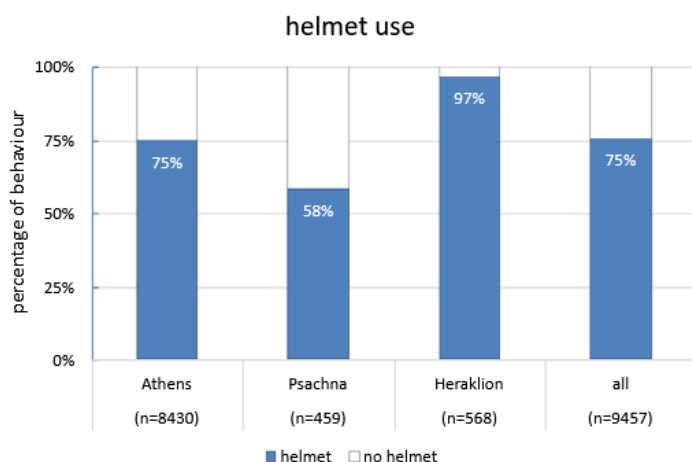
Σε ό,τι αφορά τις διαφορές ως προς το φύλο, Τα ευρήματα δείχνουν ότι οι γυναίκες χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας πιο συχνά από τους άνδρες. Η διαφορά αυτή γίνεται εντονότερη όταν συνυπολογίζεται η θέση τους στο όχημα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το γεγονός ότι σε οχήματα με γυναίκα οδηγό, οι επιβάτες παρουσιάζουν υψηλότερη συμμόρφωση ως προς τη χρήση ζώνης, γεγονός που υποδεικνύει την επίδραση της στάσης του οδηγού στη συμπεριφορά των επιβατών.

Χρήση Κράνους

Η χρήση κράνους από οδηγούς και συνεπιβάτες μηχανών παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις ανάλογα με την περιοχή. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία:

- Ηράκλειο: εξαιρετικά υψηλό ποσοστό συμμόρφωσης — 97%
- Αθήνα: χαμηλότερη χρήση — 75%
- Ψαχνά: ακόμα χαμηλότερη συμμόρφωση — 58%

Helmet use – general



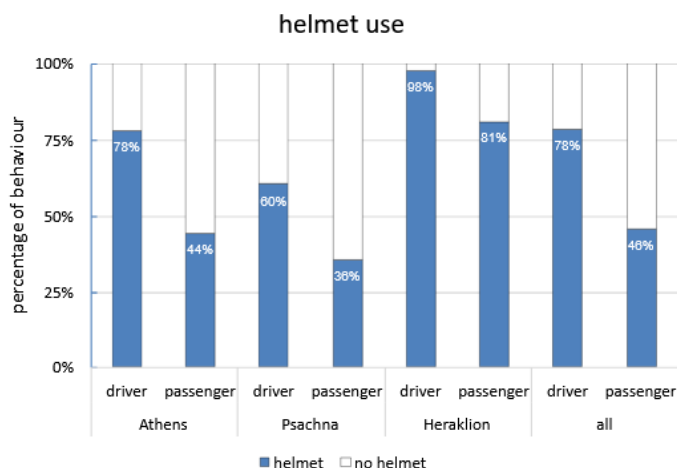
- Helmet use at Athens and Psachna site is low
- Heraklion has good helmet use
- Large variance between sites

Registered helmet use at all three observation sites. $N=9457$, behaviour not recognised=0.0%.

Διάγραμμα 6: Συνολική χρήση κράνους

Οι οδηγοί μοτοσυκλετών φορούν κράνος σε μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τους συνεπιβάτες, γεγονός που δημιουργεί επικίνδυνες ανισότητες στην προστασία, ιδιαίτερα σε περιοχές με ήδη χαμηλή συμμόρφωση.

Helmet use – position



- Driver helmet use higher than passenger helmet use

Registered helmet use at all three observation sites. $N=9457$, behaviour not recognised=0.0%.

Διάγραμμα 7: Χρήση κράνους σε οδηγούς (driver) και συνεπιβάτες (passenger)

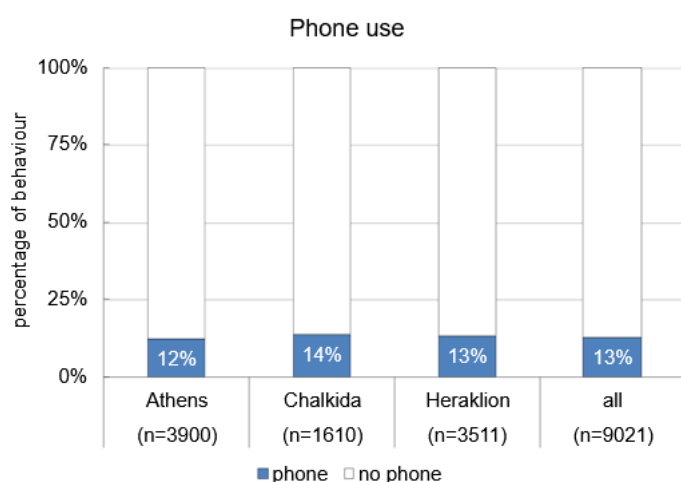
Η ενίσχυση της ενημέρωσης και η στοχευμένη παρέμβαση σε τοπικό επίπεδο μπορούν να κάνουν τη διαφορά — ειδικά όταν συνδυάζονται με την ενεργή παρουσία της πολιτείας.

Η διαφοροποίηση στη χρήση κράνους με βάση το φύλο παρουσιάζει ενδιαφέροντα ευρήματα. Αν και συνολικά οι γυναίκες αναβάτες εμφανίζουν χαμηλότερα ποσοστά χρήσης κράνους συγκριτικά με τους άνδρες, όταν λαμβάνεται υπόψη η θέση τους στο όχημα, οι γυναίκες, είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες, επιδεικνύουν πιο υπεύθυνη συμπεριφορά. Ωστόσο, επειδή οι γυναίκες είναι συχνότερα επιβάτες και όχι οδηγοί, προστατεύονται τελικά λιγότερο λόγω της γενικής τάσης των επιβατών να μην φορούν κράνος.

Χρήση Κινητού Τηλεφώνου

Η χρήση κινητού τηλεφώνου από τους οδηγούς αυτοκινήτων είναι εξαιρετικά υψηλή, με το 13% των οδηγών να παρατηρούνται να χρησιμοποιούν το κινητό τους, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι μόλις 5,2%. Δεν παρατηρήθηκαν σημαντικές διαφορές μεταξύ φύλων, ωστόσο οι οδηγοί που έχουν επιβάτες είναι λιγότερο πιθανό να χρησιμοποιούν το κινητό τους, γεγονός που πιθανώς οφείλεται σε κοινωνική πίεση ή αυτοσυγκράτηση.

Car driver phone use – general



- Driver phone use is extraordinarily high (at all observation sites)

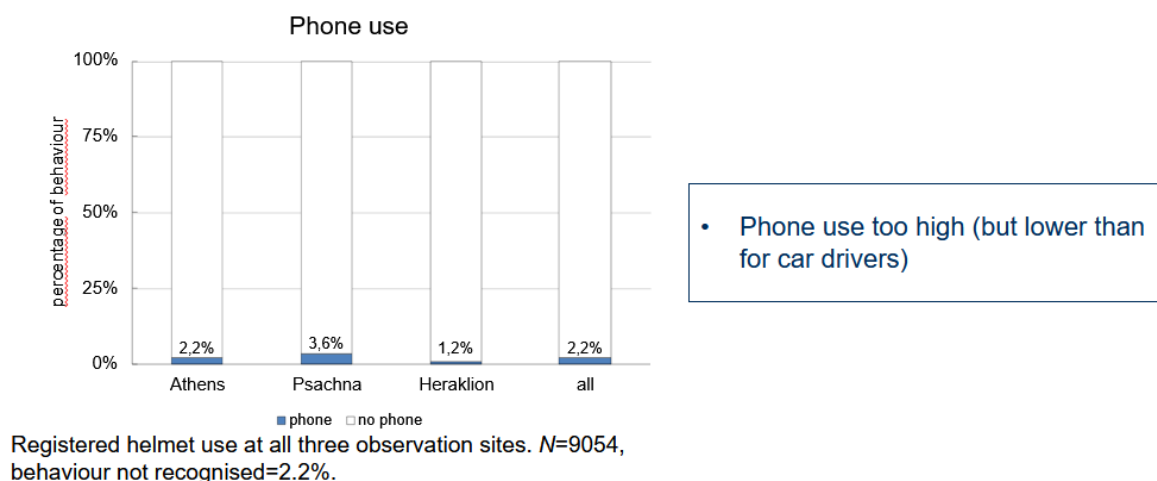
Registered phone use of drivers at all three observation sites.
N=6726, behaviour not recognised=13.7%.

Διάγραμμα 8: Συνολική χρήση κινητού σε οδηγούς αυτοκινήτων

Η χρήση κινητού τηλεφώνου από μοτοσυκλετιστές καταγράφηκε σε ποσοστό 2,2% (9.054 παρατηρήσεις).

Αν και είναι χαμηλότερη σε σχέση με τους οδηγούς αυτοκινήτων, η χρήση κινητού κατά την οδήγηση μοτοσυκλέτας ενέχει αυξημένο κίνδυνο και χαρακτηρίζεται ως υψηλή, καθώς οι μοτοσυκλετιστές είναι πιο ευάλωτοι σε σοβαρούς τραυματισμούς σε περίπτωση ατυχήματος.

Motorcycle driver phone use



Διάγραμμα 9: Συνολική χρήση κινητού σε οδηγούς μοτοσυκλέτας

Σύμφωνα με τις μελέτες, η χρήση κινητού κατά την οδήγηση αυξάνει τον κίνδυνο ατυχήματος κατά 4 φορές. Αυτό το στοιχείο ενισχύει την επείγουσα ανάγκη για εκστρατείες ενημέρωσης και αυστηρή εφαρμογή των κανόνων οδικής ασφάλειας.

Συμπεράσματα

Τα συμπεράσματα της μελέτης αποκαλύπτουν βαθιά ριζωμένες και ανησυχητικές συμπεριφορές στους δρόμους. Η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι επικίνδυνα χαμηλή, ιδίως για τους επιβάτες στα πίσω καθίσματα. Η μη χρήση ζώνης ασφαλείας από τους επιβάτες στις πίσω θέσεις αυξάνει σημαντικά τον κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού ή θανάτου όχι μόνο για τους ίδιους, αλλά και για τους εμπρός επιβάτες, καθώς σε σύγκρουση ενδέχεται να μετατοπιστούν βίαια προς τα εμπρός και να τους τραυματίσουν θανάσιμα. Η χρήση κινητού τηλεφώνου από τους οδηγούς είναι ανησυχητικά εκτεταμένη. Στις μοτοσυκλέτες, η χρήση κράνους εμφανίζει μεγάλες αποκλίσεις ανά περιοχή και ανάλογα με τη θέση του αναβάτη. Οι γυναίκες φαίνεται να υιοθετούν ασφαλέστερες συμπεριφορές, αλλά λόγω της συχνότερης παρουσίας τους ως επιβάτες, παραμένουν λιγότερο προστατευμένες.

Τα αποτελέσματα της έρευνας γίνονται ακόμα πιο ανησυχητικά όταν συγκρίνουμε τα ποσοστά της Ελλάδας με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ. Συγκεκριμένα, ενώ ο μέσος όρος μη χρήσης ζώνης ασφαλείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση για όλους τους επιβάτες (οδηγούς και συνοδηγούς) είναι μόλις 15%, στην Ελλάδα το ποσοστό αυτό φτάνει το 54%, αποκαλύπτοντας μια επικίνδυνη τάση αδιαφορίας. Η διαφορά γίνεται ακόμα πιο εμφανής όταν εξετάζουμε ξεχωριστά τους οδηγούς, όπου το 44% δεν φοράει ζώνη, σε αντίθεση με το ευρωπαϊκό ποσοστό που δεν ξεπερνά το 6%. Ακόμα πιο τρομακτική είναι η κατάσταση με τους συνοδηγούς, όπου η Ελλάδα καταγράφει ποσοστό μη χρήσης ζώνης 49%, έναντι του ευρωπαϊκού μέσου όρου που είναι 20%.

Η συγκριτική ανάλυση για τη χρήση κράνους σε δίκυκλα αποκαλύπτει μια εξίσου ανησυχητική εικόνα. Ενώ σχεδόν όλοι οι ευρωπαίοι αναβάτες (97,5%) προστατεύονται με κράνος, στην Ελλάδα το ποσοστό πέφτει στο 75%. Η διαφορά είναι ιδιαίτερα έντονη στους συνοδηγούς δίκυκλων, όπου μόνο το 46% φοράει κράνος,

έναντι του 97,2% που παρατηρείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ακόμα και για τους οδηγούς δικύκλων, όπου τα ελληνικά ποσοστά φτάνουν το 78%, παραμένουν σημαντικά πίσω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (97,9%).

Το πρόβλημα της απόσπασης προσοχής κατά την οδήγηση, και συγκεκριμένα της χρήσης κινητού τηλεφώνου, εμφανίζει επίσης σημαντικές διαφορές. Στην Ελλάδα, το 13% των οδηγών χρησιμοποιεί κινητό κατά την οδήγηση, ποσοστό που είναι περισσότερο από διπλάσιο του ευρωπαϊκού μέσου όρου (5,2%). Αυτά τα στοιχεία, που προέρχονται από πρόσφατες μετρήσεις, καταγράφουν μια επείγουσα ανάγκη για δράση, καθώς υπογραμμίζουν τον κίνδυνο που διατρέχουν τόσο οι ίδιοι οι οδηγοί όσο και οι συνεπιβάτες τους στους ελληνικούς δρόμους.

Η μελέτη καταδεικνύει την ανάγκη επανεξέτασης των υφιστάμενων στρατηγικών επιβολής, των προστίμων και των προγραμμάτων εκπαίδευσης. Τέλος, προτείνεται η επέκταση συλλογής δεδομένων για την παρακολούθηση της προόδου, ενώ η τεχνητή νοημοσύνη θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην αυτοματοποίηση της διαδικασίας παρατήρησης και καταγραφής συμπεριφορών στο οδικό δίκτυο.

Αυτά δεν είναι απλά νούμερα – είναι χαμένες ζωές. Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση και η έλλειψη χρήσης ζώνης ασφαλείας προκαλούν κάθε χρόνο χιλιάδες θύματα στην Ελλάδα. Η χώρα μας δεν μπορεί να περιμένει άλλο. Η επείγουσα ανάγκη για αλλαγή είναι εδώ για να σωθούν ζωές και να μειωθεί ο αριθμός των τροχαίων δυστυχημάτων.

"Τώρα που γινόμαστε 20 , αν θέλετε να μας κάνετε ένα δώρο βοηθήστε μας να μηδενίσουμε αυτά τα στατιστικά."

01
ΚΡΑΝΟΣ

**Το 25% των αναβατών σε
δίκυκλα οχήματα δεν
φοράει κράνος.**

02
ΚΡΑΝΟΣ

**Το 22% των οδηγών
δίκυκλων οχημάτων δεν
φοράει κράνος.**

03
ΚΡΑΝΟΣ

**Το 54% των συνεπιβατών
σε δίκυκλα οχήματα δεν
φοράει κράνος.**

04
ΖΩΝΗ

**Το 53% των επιβατών
δεν φοράει ζώνη.**

05
ΖΩΝΗ

**Το 44% των οδηγών
δεν φοράει ζώνη.**

06
ΚΙΝΗΤΟ

**Το 13% των οδηγών
κρατάει το κινητό του,
ενώ κρατάει το τιμόνι.**

