



Λευκωσία, 11 Δεκεμβρίου 2023

Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας στην Κύπρο

Γιώργος Γιαννής
Καθηγητής ΕΜΠ

Μαζί με την

Κατερίνα Φώλλα

Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



Δομή Παρουσίασης

1. Το έργο Baseline (3)
2. Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας (11)
3. Σύγκριση με τα κράτη της Ε.Ε. (5)
4. Το έργο Trendline (3)

Το έργο Baseline



Εισαγωγή

- Το **πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030** υπογραμμίζει την ανάγκη μέτρησης των βασικών δεικτών οδικής ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Η αρμόδια ομάδα εθνικών εμπειρογνομόνων καθόρισε **8 βασικούς δείκτες επίδοσης** (KPIs) οδικής ασφάλειας που σχετίζονται άμεσα με την πρόληψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών σε οδικά ατυχήματα
- Οι Δείκτες Επίδοσης αποτελούν απαραίτητα εργαλεία για:
 - την **παρακολούθηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας** σε σχέση με τους στόχους που έχουν τεθεί
 - τον **εντοπισμό των αδυναμιών** και των παραγόντων που επηρεάζουν τη συχνότητα και σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων



Το Έργο Baseline

➤ Αντικείμενο

Συλλογή Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας (KPIs) στην ΕΕ

➤ Συνεργάτες

28 συνεργάτες από 18 κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Κύπρος:

Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων
Με την υποστήριξη της Αστυνομίας Κύπρου
και της Διεύθυνσης Ασθενοφόρων (ΟΚΥΠΥ)



➤ Χρηματοδότηση

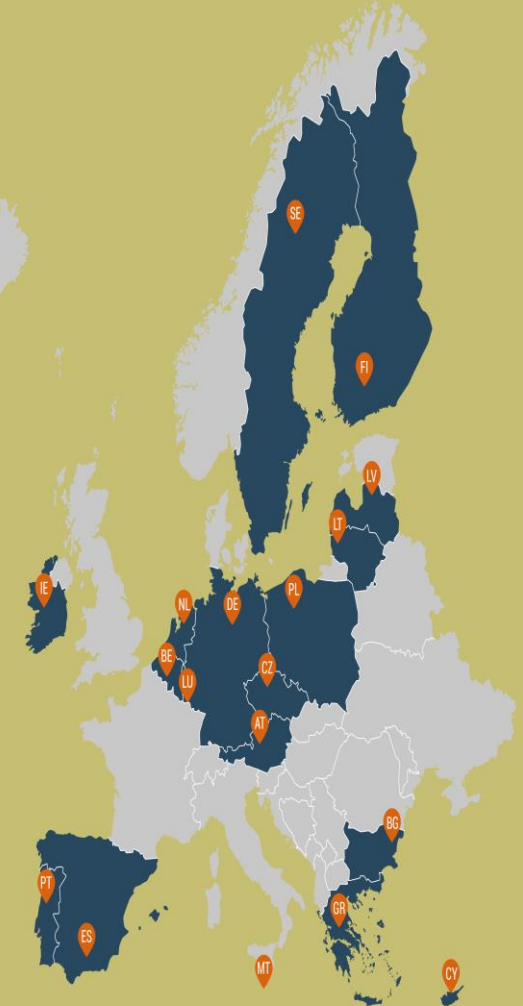
Με πόρους της Κύπρου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»
(«Connecting Europe Facility» - CEF 2014-2020)



Baseline
Partners

18
EU members

28
partners



Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας

- Συλλέχθηκαν δεδομένα με βάση μια κοινή σε ευρωπαϊκό επίπεδο μεθοδολογία και υπολογίστηκαν οι παρακάτω Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας:

α/α	Δείκτης	Ορισμός
1	Ταχύτητα	Ποσοστό οχημάτων που κινούνται εντός των ορίων ταχύτητας
2	Ζώνη ασφαλείας	Ποσοστό επιβαινόντων οχημάτων που χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας ή σύστημα συγκράτησης παιδιών
3	Κράνος	Ποσοστό αναβατών μηχανοκίνητων δικύκλων και ποδηλάτων που φορούν προστατευτικό κράνος
4	Αλκοόλ	Ποσοστό οδηγών που οδηγούν χωρίς να υπερβαίνουν το νόμιμο όριο ποσοστού αλκοολαιμίας (ΠΑ)
5	Απόσπαση προσοχής οδηγού	Ποσοστό των οδηγών που ΔΕΝ χρησιμοποιούν κινητή συσκευή χειρός
6	Ασφάλεια των οχημάτων	Ποσοστό νέων επιβατικών ΙΧ με αξιολόγηση ασφάλειας βάσει του Euro NCAP ίση με προκαθορισμένο κατώτατο όριο ή υψηλότερη αυτού
7	Παροχή ιατρικής περίθαλψης μετά το ατύχημα	Ο χρόνος που μεσολαβεί μεταξύ της κλήσης έκτακτης ανάγκης κατόπιν σύγκρουσης που έχει προκαλέσει σωματική βλάβη και της άφιξης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στον τόπο του ατυχήματος

Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας

K **EY**
P **ERFORMANCE**
I **NDICATOR**

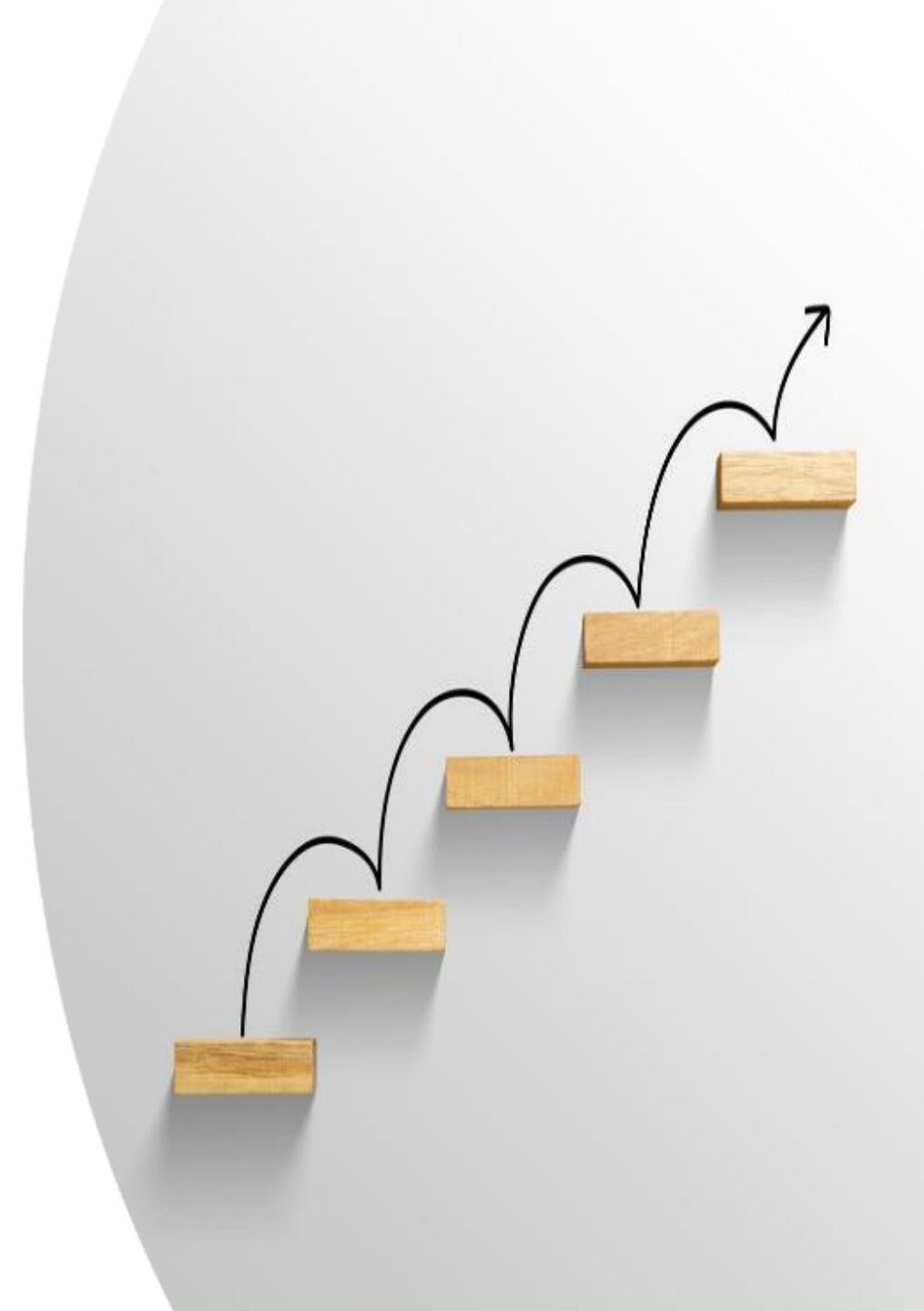
Μεθοδολογικό Πλαίσιο

- Πραγματοποιήθηκαν **μετρήσεις πεδίου** για 4 Βασικούς Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας (Φθινόπωρο 2022):
 - Ταχύτητα
 - Χρήση ζώνης ασφαλείας
 - Χρήση προστατευτικού εξοπλισμού
 - Απόσπαση προσοχής οδηγού
- Δεδομένα από **υπάρχουσες βάσεις δεδομένων** αντλήθηκαν για 2 δείκτες:
 - Ασφάλεια Οχήματος
 - Παροχή περίθαλψης μετά το ατύχημα



Έρευνες Πεδίου

- Οι παρατηρήσεις επί της οδού πραγματοποιήθηκαν σε 4 πόλεις σε συνολικά **40 τοποθεσίες** την περίοδο Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2022.
- Κατάλληλες τοποθεσίες επιλέχθηκαν **ανά τύπο οδού**:
 - Αστικές Οδοί
 - Υπεραστικές Οδοί (πλην αυτοκινητόδρομων)
 - Αυτοκινητόδρομοι
- Όλες οι μετρήσεις πεδίου πραγματοποιήθηκαν **κατά τη διάρκεια της ημέρας**, τις καθημερινές και τα Σαββατοκύριακα, σε καλές καιρικές συνθήκες.
- Η **διάρκεια των μετρήσεων** ήταν 3 ώρες για όλους τους δείκτες επίδοσης.
- Για την ταχύτητα, επιλέχθηκαν κατάλληλες τοποθεσίες σε **συνθήκες ελεύθερης ροής** της κυκλοφορίας.



Ταχύτητα (1/2)

- **KPI:** το ποσοστό των οχημάτων που κινούνται εντός των νόμιμων ορίων ταχύτητας.
- Οι μετρήσεις ταχύτητας πραγματοποιήθηκαν με την **υποστήριξη της Αστυνομίας**.
- Το δείγμα περιλαμβάνει **40.966 οχήματα**:
 - αστικές οδοί: 35,6%, υπεραστικές οδοί: 20,7%, αυτοκινητόδρομοι: 43,8%
 - Καθημερινή: 91,3%, Σαββατοκύριακο: 8,7%
 - επιβατικά ΙΧ: 86,9%, ελαφρά φορτηγά: 11,8%, λεωφορεία/βαρέα φορτηγά οχήματα: 1,2%
- Στο **αστικό οδικό δίκτυο**, παρατηρείται το χαμηλότερο ποσοστό οχημάτων που κινείται εντός των ορίων ταχύτητας (32,4%).

Τύπος Οδού (όριο ταχύτητας)	KPI (95% CI)	Μέση Ταχύτητα (χλμ/ώρα)	Τυπική Απόκλιση (χλμ/ώρα)	V85** (χλμ/ώρα)
Αστικό δίκτυο (50 χλμ/ώρα)	32,4% (31,6% - 33,1%)	53,3	8,8	61,3
Υπεραστικό δίκτυο (65/ 80 χλμ/ώρα)	58,3% (57,2% - 59,3%)	62,6	8,7	70,3
Αυτοκινητόδρομοι (100 χλμ/ώρα)	50,1% (49,4% - 50,9%)	97,7	9,8	106,1

* Στο υπεραστικό δίκτυο ανήκουν οι οδοί εκτός κατοικημένων περιοχών, με όριο ταχύτητας 65 ή 80 χλμ/ώρα, εξαιρουμένων των αυτοκινητοδρόμων

** Η ταχύτητα κάτω από την οποία οδηγεί το 85% των οδηγών

Ταχύτητα (2/2)

Τύπος Οδού / Οχήματος	KPI (95% CI)	Μέση Ταχύτητα (χλμ/ώρα)	Τυπική Απόκλιση (χλμ/ώρα)	V85** (χλμ/ώρα)
Αστικό δίκτυο	32,4% (31,6% - 33,1%)	53,3	8,8	61,3
Επιβατικό ΙΧ	42,1% (41,3% - 42,9%)	99,5	11,5	110,4
Βαν / Ελαφρά Φορτηγά	72,0% (70,2% - 73,7%)	92,9	10,9	100,7
Λεωφορεία / Βαρέα Φορτηγά	83,1%	38,8	5,5	43,7
Υπεραστικό δίκτυο*	58,3% (57,2% - 59,3%)	62,6	8,7	70,3
Επιβατικό ΙΧ	43,4% (42,3% - 44,6%)	69,7	10,1	79,6
Βαν / Ελαφρά Φορτηγά	61,4% (58,2% - 64,5%)	64,8	8,6	71,8
Λεωφορεία / Βαρέα Φορτηγά	97,6%	35,0	4,7	37,7
Αυτοκινητόδρομος	50,1% (49,4% - 50,9%)	97,7	9,8	106,1
Επιβατικό ΙΧ	42,1% (41,3% - 42,9%)	99,5	11,5	110,4
Βαν / Ελαφρά Φορτηγά	72,0% (70,2% - 73,7%)	92,9	10,9	100,7
Λεωφορεία / Βαρέα Φορτηγά	-	-	-	-

* Στο υπεραστικό δίκτυο ανήκουν οι οδοί εκτός κατοικημένων περιοχών, εξαιρουμένων των αυτοκινητοδρόμων

** Η ταχύτητα κάτω από την οποία οδηγεί το 85% των οδηγών

➤ Λιγότερα **επιβατικά ΙΧ** κινούνται εντός των ορίων ταχύτητας σε όλους τους τύπους οδού συγκριτικά με τα ελαφρά και τα βαρέα φορτηγά.

Χρήση Ζώνης Ασφαλείας Οδηγού

Τύπος Οδού	ΚΡΙ (95% CI)	
	Επιβατικά Ι.Χ.	Φορτηγά Οχήματα
Αστικό δίκτυο	92,4% (91,9% - 93,0%)	71,1% (69,1% - 73,1%)
Υπεραστικό δίκτυο	88,5% (87,6% - 89,4%)	69,5% (67,1% - 71,9%)
Αυτοκινητόδρομοι	93,6% (93,0% - 94,2%)	70,8% (69,1% - 72,6%)
Σύνολο	91,1% (90,7% - 91,5%)	70,5% (69,3% - 71,6%)

Χρονική Περίοδος	ΚΡΙ (95% CI)	
	Επιβατικά Ι.Χ.	Φορτηγά Οχήματα
Καθημερινή	91,2% (90,8% - 91,6%)	69,1% (67,9% - 70,3%)
Σαββατοκύριακο	91,0% (89,7% - 92,3%)	73,6% (69,0% - 78,1%)
Σύνολο	91,1% (90,7% - 91,5%)	70,5% (69,3% - 71,6%)

- Το δείγμα περιλαμβάνει **32.916 επιβαίνοντες**:
 - 26.021 οδηγοί, 5.879 συνοδηγοί, 1.016 επιβάτες σε πίσω θέσεις (ΙΧ)
 - Αστική οδός: 31,9%, Υπεραστική οδός: 24,9%, Αυτοκινητόδρομος: 35,3%
 - Καθημερινή: 91,5%, Σαββατοκύριακο: 8,5%
 - ΙΧ: 77,4%, Φορτηγά: 22,6%
- Η χρήση ζώνης από τους οδηγούς επιβατικών ΙΧ είναι **μειωμένη στο υπεραστικό οδικό δίκτυο** (88,5%), σε σύγκριση με το αστικό δίκτυο (92,4%) και τους αυτοκινητόδρομους (93,6%).
- Ο δείκτης είναι χαμηλότερος για τους οδηγούς των **βαρέων και ελαφρών φορτηγών** οχημάτων συγκριτικά με τους οδηγούς των ΙΧ.
- Ανά **τύπο ημέρας**, διαφοροποίηση στη χρήση ζώνης παρατηρείται μόνο για τους οδηγούς των φορτηγών.

Χρήση Ζώνης Ασφαλείας Επιβάτη Μπροστινών Θέσεων

Τύπος Οδού	KPI (95% CI)	
	Επιβατικά Ι.Χ.	Φορτηγά
Αστικό δίκτυο	92,6% (92,1% - 93,1%)	69,7% (67,8% - 71,5%)
Υπεραστικό δίκτυο	88,5% (87,7% - 89,3%)	73,0 % (70,8% - 75,1%)
Αυτοκινητόδρομοι	93,7% (93,2% - 94,2%)	71,1% (69,5% - 72,7%)
Σύνολο	91,2% (90,8% - 91,5%)	71,0% (69,9% - 72,0%)

Χρονική Περίοδος	KPI (95% CI)	
	Επιβατικά Ι.Χ.	Φορτηγά
Καθημερινή	69,4% (68,3% - 70,5%)	74,4% (70,3% - 78,6%)
Σαββατοκύριακο	91,2% (90,9% - 91,6%)	91,1% (89,9% - 92,2%)
Σύνολο	91,2% (90,8% - 91,5%)	71,0% (69,9% - 72,0%)

- Οι τιμές του δείκτη για τους συνοδηγούς είναι παρόμοιες με εκείνες των οδηγών και για τους δύο τύπους οχημάτων.
- Υψηλότερα ποσοστά χρήσης ζώνης εντοπίζονται στους αυτοκινητόδρομους, σε σχέση με το αστικό και το υπεραστικό δίκτυο και για τους δύο τύπους οχημάτων.
- Η χρήση ζώνης για τους συνοδηγούς είναι υψηλότερη κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου σε σχέση με τις καθημερινές.

Χρήση Ζώνης Ασφαλείας Επιβατών ΙΧ

Τύπος Οδού	ΚΡΙ (95% CI)		
	Οδηγός	Επιβάτης μπροστινών θέσεων	Επιβάτης πίσω θέσεων
Αστικό δίκτυο	92,4% (91,9% - 93,0%)	92,6% (92,1% - 93,1%)	60,0% (55,0% - 64,9%)
Υπεραστικό δίκτυο	88,5% (87,6% - 89,4%)	88,5% (87,7% - 89,3%)	65,4% (59,8% - 71,0%)
Αυτοκινητόδρομοι	93,6% (93,0% - 94,2%)	93,7% (93,2% - 94,2%)	54,8% (49,6% - 59,9%)
Σύνολο	91,1% (90,7% - 91,5%)	91,2% (90,8% - 91,5%)	61,4% (58,4% - 64,3%)

➤ Η χρήση ζώνης από τους επιβάτες πίσω θέσεων ΙΧ είναι **πολύ χαμηλότερη** (61,4%) συγκριτικά με τους οδηγούς και τους επιβάτες μπροστινών θέσεων (91,1% και 91,2% αντίστοιχα).

Χρονική Περίοδος	ΚΡΙ (95% CI)		
	Οδηγός	Επιβάτης μπροστινών θέσεων	Επιβάτης πίσω θέσεων
Καθημερινή	91,2% (90,8% - 91,6%)	69,4% (68,3% - 70,5%)	51,5% (48,2% - 54,8%)
Σαββατοκύριακο	91,0% (89,7% - 92,3%)	91,2% (90,9% - 91,6%)	83,6% (77,5% - 89,7%)
Σύνολο	91,1% (90,7% - 91,5%)	91,2% (90,8% - 91,5%)	61,4% (58,4% - 64,3%)

➤ Τα Σαββατοκύριακα εντοπίζεται **αύξηση της χρήσης ζώνης** στους επιβάτες μπροστινών και πίσω θέσεων συγκριτικά με τις καθημερινές.

Χρήση Κράνους

Τύπος Οδού	ΚΡΙ (95% CI)	
	Οδηγός	Επιβάτης
Αστικό δίκτυο	85,5% (82,2% - 88,8%)	81,2% (68,2% - 94,1%)
Υπεραστικό δίκτυο	89,3% (82,7% - 95,8%)	-
Αυτοκινητόδρομοι	95,7% (91,7% - 99,6%)	-
Σύνολο	87,4% (84,8% - 90,0%)	87,8% (79,5% - 96,2%)

Χρονική Περίοδος	ΚΡΙ (95% CI)	
	Οδηγός	Επιβάτης
Καθημερινή	88,5% (85,9% - 91,1%)	86,6% (77,5% - 95,8%)
Σαββατοκύριακο	77,8% (66,7% - 88,9%)	-
Σύνολο	87,4% (84,8% - 90,0%)	87,8% (79,5% - 96,2%)

- Το δείγμα περιλαμβάνει **690 μοτοσυκλετιστές**:
 - 631 οδηγοί και 59 επιβάτες
 - Αστική οδός: 64,5%, Υπεραστική οδός: 12,3%, Αυτοκινητόδρομος: 3,2%
 - Καθημερινή: 91,4%, Σαββατοκύριακο: 8,6%
- Η χρήση κράνους είναι **χαμηλότερη στο αστικό οδικό δίκτυο** σε σύγκριση με το υπεραστικό δίκτυο και τους αυτοκινητόδρομους.

Απόσπαση Προσοχής Οδηγού

Τύπος Οδού	ΚΡΙ (95% CI)		
	Επιβατικά Ι.Χ.	Ελαφρά Φορτηγά	Λεωφορεία
Αστικό δίκτυο	89,8% (89,2% - 90,4%)	78,3% (74,7% - 81,8%)	94,2% (91,2% - 97,2%)
Υπεραστικό δίκτυο	89,3% (88,4% - 90,1%)	81,3% (77,4% - 85,1%)	95,0% (90,0% - 100,0%)
Αυτοκινητόδρομοι	89,3% (88,5% - 90,0%)	87,0% (84,8% - 89,2%)	94,0% (90,2% - 97,9%)
Σύνολο	89,6% (89,2% - 90,0%)	80,4% (78,6% - 82,2%)	94,5% (92,4% - 96,6%)

Χρονική Περίοδος	ΚΡΙ (95% CI)		
	Επιβατικά Ι.Χ.	Ελαφρά Φορτηγά	Λεωφορεία
Καθημερινή	90,7% (90,3% - 91,1%)	87,9% (86,3% - 89,4%)	93,8% (91,5% - 96,1%)
Σαββατοκύριακο	86,9% (85,4% - 88,5%)	61,1% (50,9% - 71,3%)	96,5% (89,9% - 100,0%)
Σύνολο	89,6% (89,2% - 90,0%)	80,4% (78,6% - 82,2%)	94,5% (92,4% - 96,6%)

- ΚΡΙ: το ποσοστό των οδηγών που **δεν χρησιμοποιούν συσκευή χειρός** κατά την οδήγηση
- Το δείγμα περιλαμβάνει **22.166 οδηγούς**:
 - Αστική οδός: 41,9%, Υπεραστική οδός: 24,7%, Αυτοκινητόδρομος: 33,4%
 - Καθημερινή: 91,3%, Σαββατοκύριακο: 8,7%
 - ΙΧ: 89,8%, Ελαφρά Φορτηγά: 8,2%, Λεωφορεία: 2,1%
- Ο δείκτης επίδοσης είναι **χαμηλότερος για τους οδηγούς ελαφρών φορτηγών** (80,4%) σε σύγκριση με τα επιβατικά ΙΧ (89,6%) και τα λεωφορεία (94,5%).
- Ανά **τύπο οδού**, παρατηρείται διαφοροποίηση στην επίδοση των οδηγών ελαφρών φορτηγών.
- Η χρήση του κινητού τηλεφώνου είναι **λιγότερο συχνή** τις καθημερινές σε σχέση με το Σαββατοκύριακο.

Ασφάλεια Οχήματος

	2019	2020
Σύνολο νέων επιβατικών ΙΧ (εξαιρώντας τα ΙΧ χωρίς αξιολόγηση αστεριών)	10.623	8.711
Σύνολο νέων επιβατικών ΙΧ	11.531	9.385
KPI: τουλάχιστον 4 αστέρια EuroNCAP (εξαιρώντας τα ΙΧ χωρίς αξιολόγηση αστεριών)	95,4%	93,6%
KPI: τουλάχιστον 4 αστέρια EuroNCAP	87,9%	86,9%
KPI: 5 αστέρια EuroNCAP (εξαιρώντας τα ΙΧ χωρίς αξιολόγηση αστεριών)	88,1%	88,9%
KPI: 5 αστέρια EuroNCAP	81,1%	82,5%

	2019	2020
Μέση ηλικία συνολικού στόλου επιβατικών ΙΧ (έτη)	12,3	12,7

- KPI: ποσοστό των νέων ΙΧ με **βαθμολογία EuroNCAP** ίση ή ανώτερη από ένα προκαθορισμένο όριο.
- Το 87,9% των νέων επιβατικών Ι.Χ. βαθμολογείται με **τουλάχιστον 4 EuroNCAP αστέρια**. Το αντίστοιχο ποσοστό για το 2020 είναι 86,9%.
- Με **5 EuroNCAP αστέρια**, βαθμολογείται το 81,1% των νέων ΙΧ το 2019 και το 82,5% των νέων ΙΧ το 2020.
- Η **μέση ηλικία** του συνολικού στόλου ΙΧ είναι 12,3 έτη το 2019 και 12,7 έτη το 2020.

Παροχή Περίθαλψης μετά το Ατύχημα

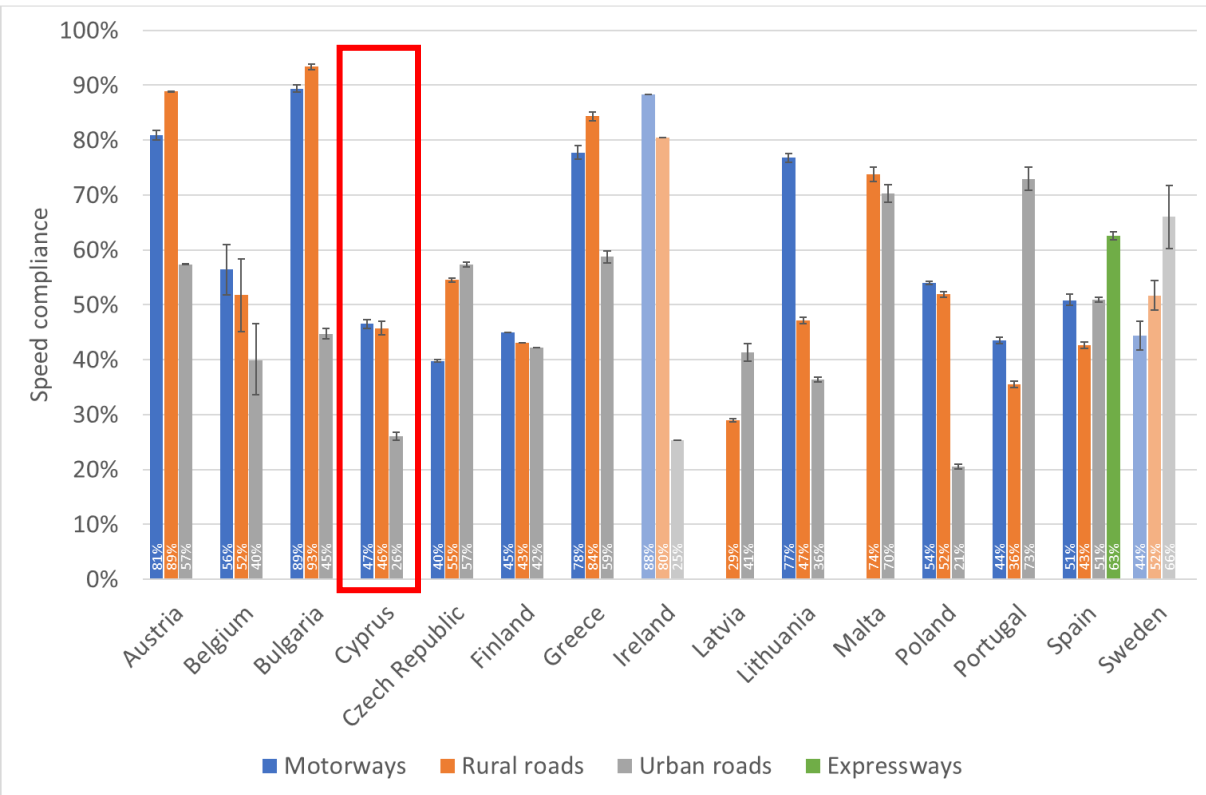
Εκατοστημόριο	Χρόνος (λεπτά) [95% CI]
95ο	20 [19,0 – 20,7]
25ο	12 [5,7-6,3]
50ο	8 [7,8-8,3]
75ο	12 [11,7-12,3]
85ο	14 [13,0-15,0]
99ο	32 [28,0-49,8]

- **KPI:** ο χρόνος μεταξύ της κλήσης έκτακτης ανάγκης κατόπιν του ατυχήματος και της άφιξης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στον τόπο του ατυχήματος
- Συλλέχθηκε ένα **τυχαίο και αντιπροσωπευτικό δείγμα** 672 επεμβάσεων σε οδικά ατυχήματα από την Υπηρεσία Ασθενοφόρων:
 - 15 από τους 26 σταθμούς (5 ανά περιοχή)
 - Λευκωσία: 243, Λεμεσός-Πάφος: 270, Λάρνακα-Αμμόχωστος: 159
- Για το 2021, στο 95% των οδικών ατυχημάτων, οι τιμές του χρόνου απόκρισης κυμαίνονται **κάτω από τα 20 λεπτά**.
- Για τα μισά οδικά ατυχήματα, οι τιμές του χρόνου απόκρισης κυμαίνονται **κάτω από τα 8 λεπτά**.

Σύγκριση με τα κράτη της Ε.Ε.

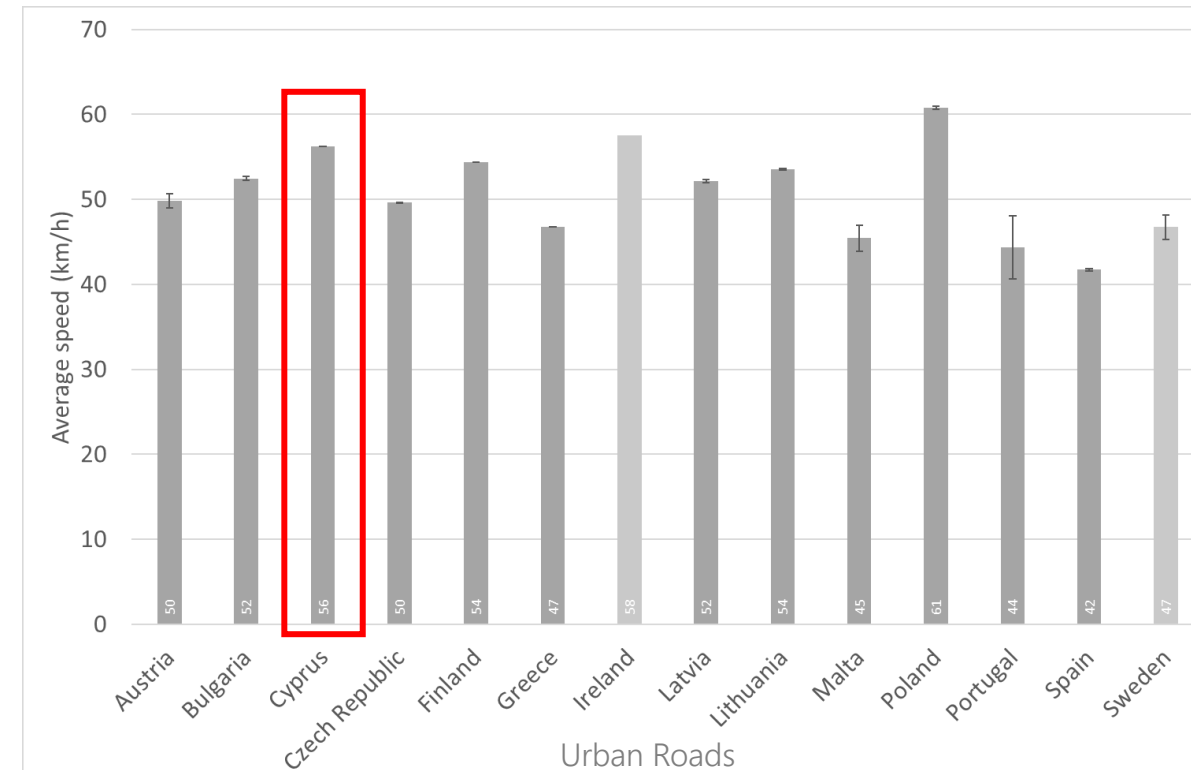


Ταχύτητα (1/2)

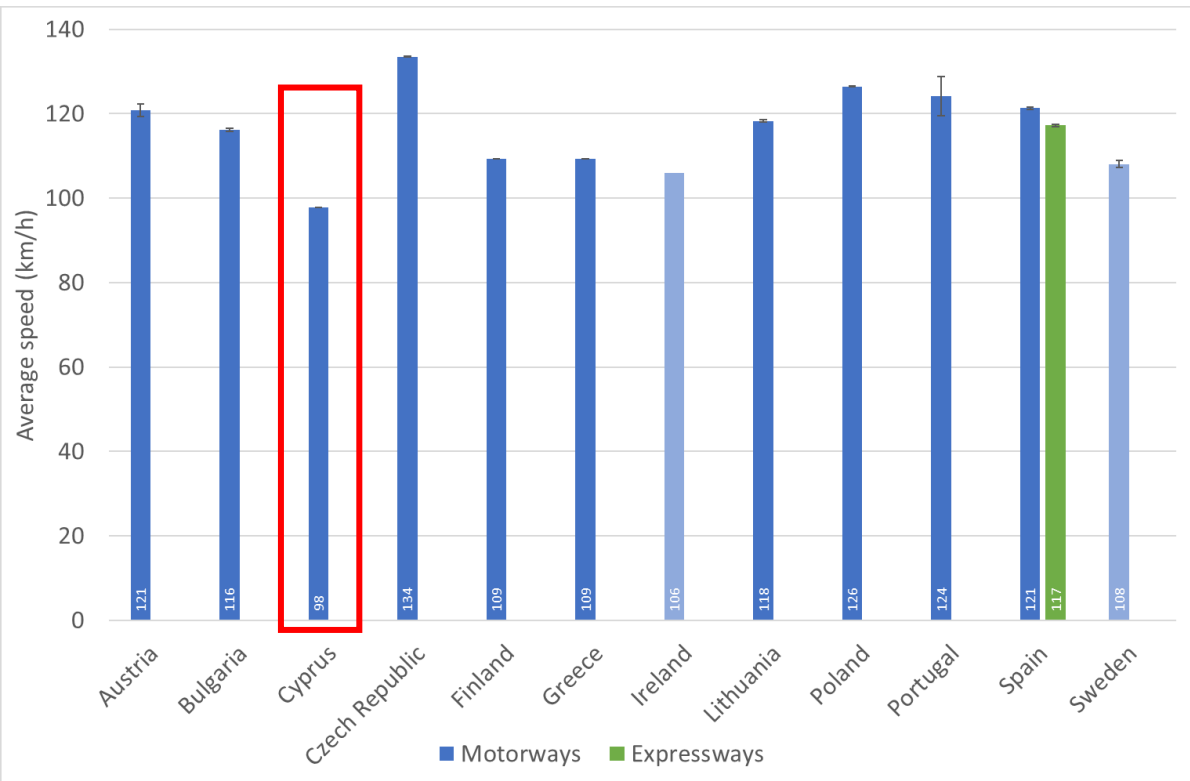


- Η Κύπρος βρίσκεται ανάμεσα στις χώρες με τις χαμηλότερες τιμές του δείκτη για την ταχύτητα στις αστικές οδούς (26%).
- Η αντίστοιχη επίδοση στους αυτοκινητοδρόμους και στις υπεραστικές οδούς είναι κοντά στον μέσο όρο των ευρωπαϊκών κρατών.

- Η μέση ταχύτητα για τα επιβατικά οχήματα στις αστικές οδούς είναι 56χλμ/ώρα, η τρίτη υψηλότερη που καταγράφηκε μεταξύ των κρατών.

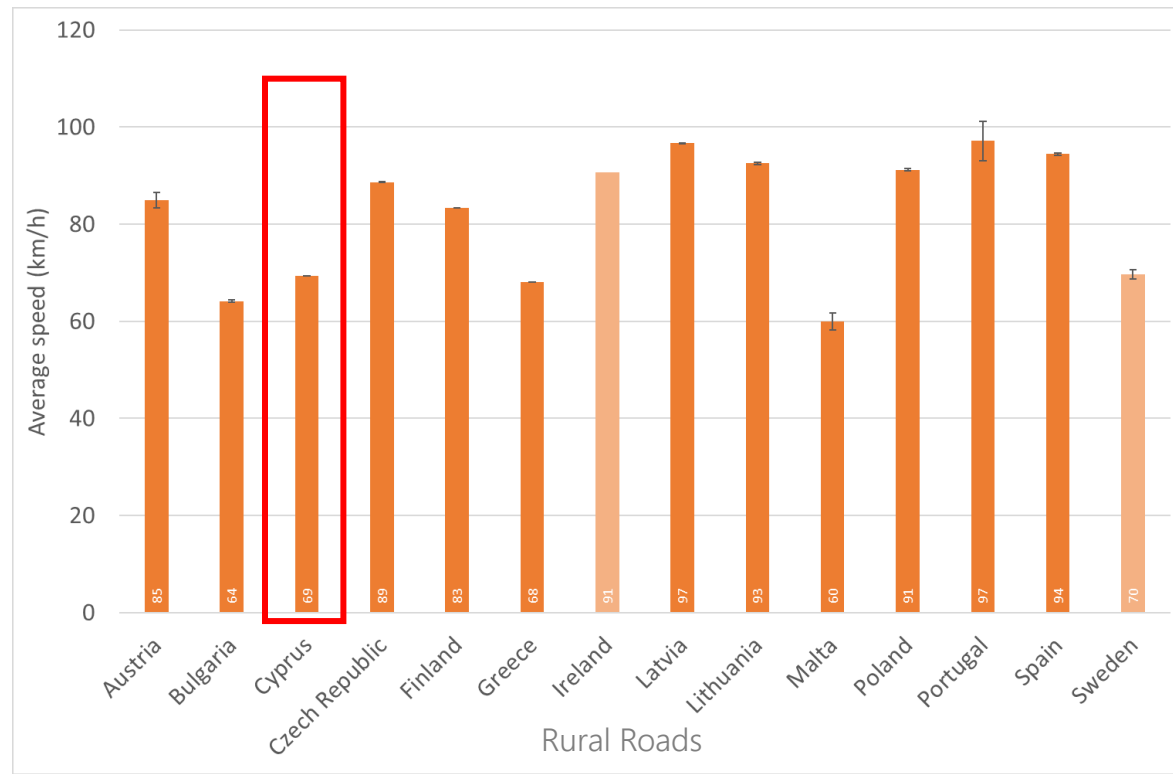


Ταχύτητα (2/2)



- Η Κύπρος παρουσιάζει τη **χαμηλότερη μέση ταχύτητα** επιβατικών οχημάτων στους **αυτοκινητόδρομους** (98 χλμ/ώρα) - το οποίο συνδέεται και με το χαμηλό όριο ταχύτητας (100 χλμ/ώρα).

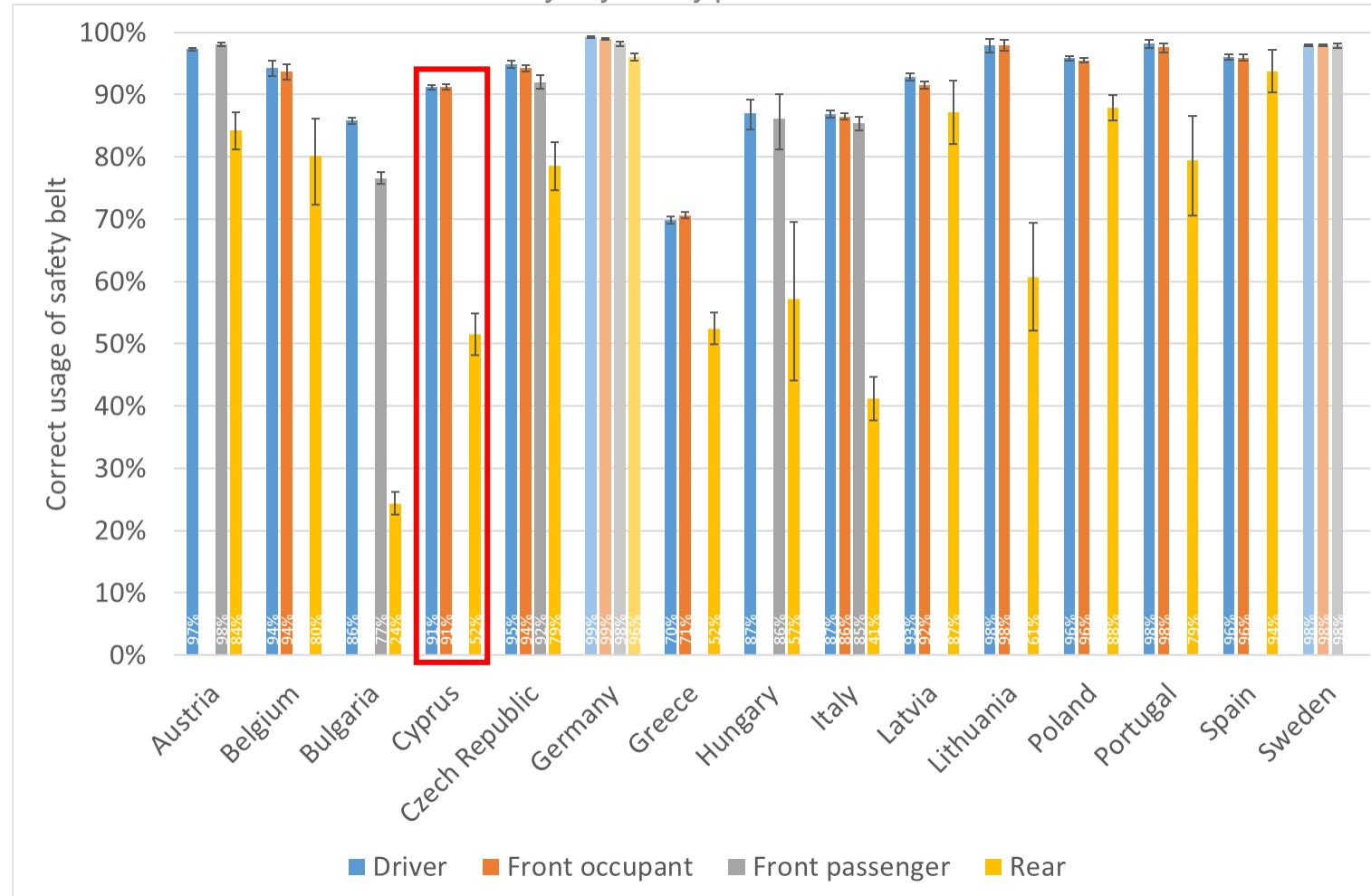
- Η μέση ταχύτητα των επιβατικών οχημάτων στις **υπεραστικές οδούς** στην Κύπρο είναι από τις **χαμηλότερες** μεταξύ των κρατών (69 χλμ/ώρα). Το όριο ταχύτητας στις οδούς αυτές είναι επίσης από τα χαμηλότερα στην Ε.Ε.



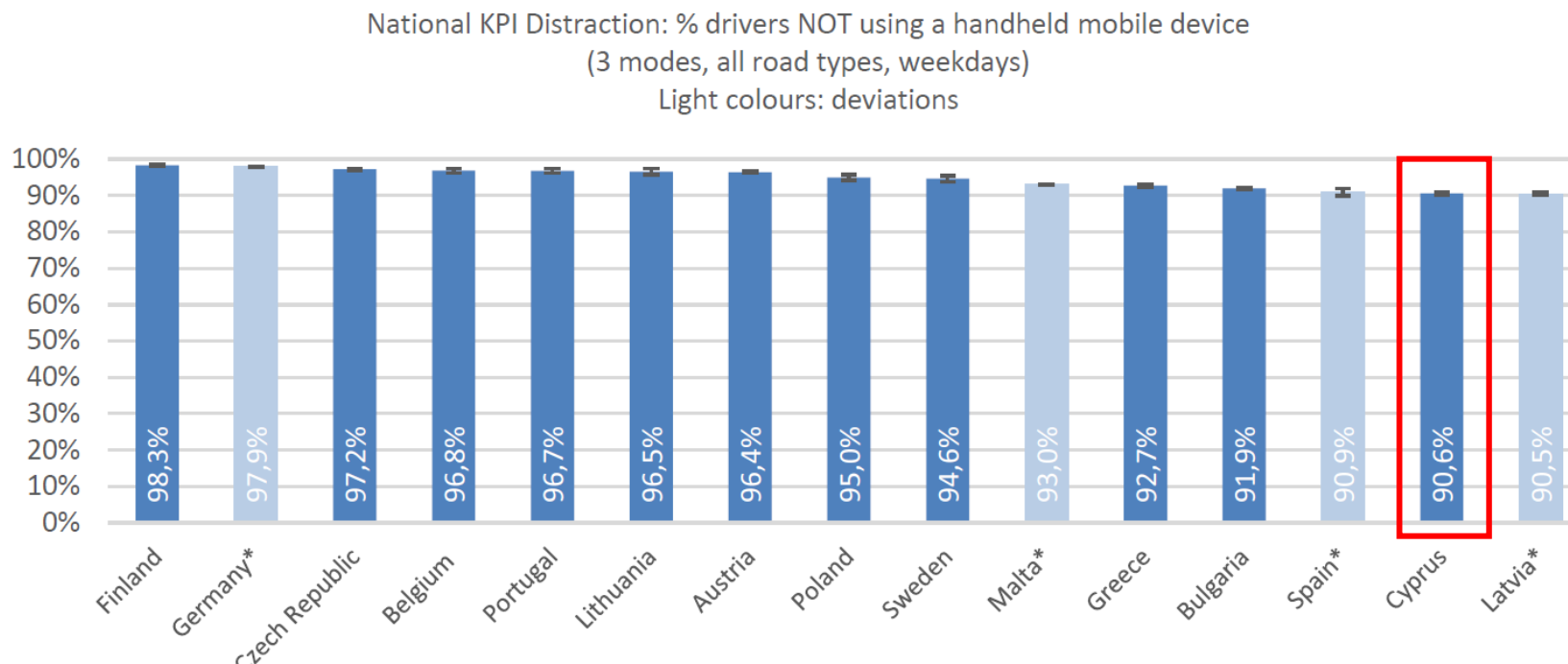
Ζώνη Ασφαλείας

- Το ποσοστό **χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς** των επιβατικών οχημάτων στην Κύπρο (91%) είναι ανάμεσα στα υψηλότερα των ευρωπαϊκών κρατών.
- Η Κύπρος είναι ανάμεσα στα κράτη με τα **χαμηλότερα ποσοστά χρήσης ζώνης** (52%) στις πίσω θέσεις των επιβατικών οχημάτων.

Percentage of passenger car occupants correctly using the safety belt during weekday/daytime by position in the vehicle



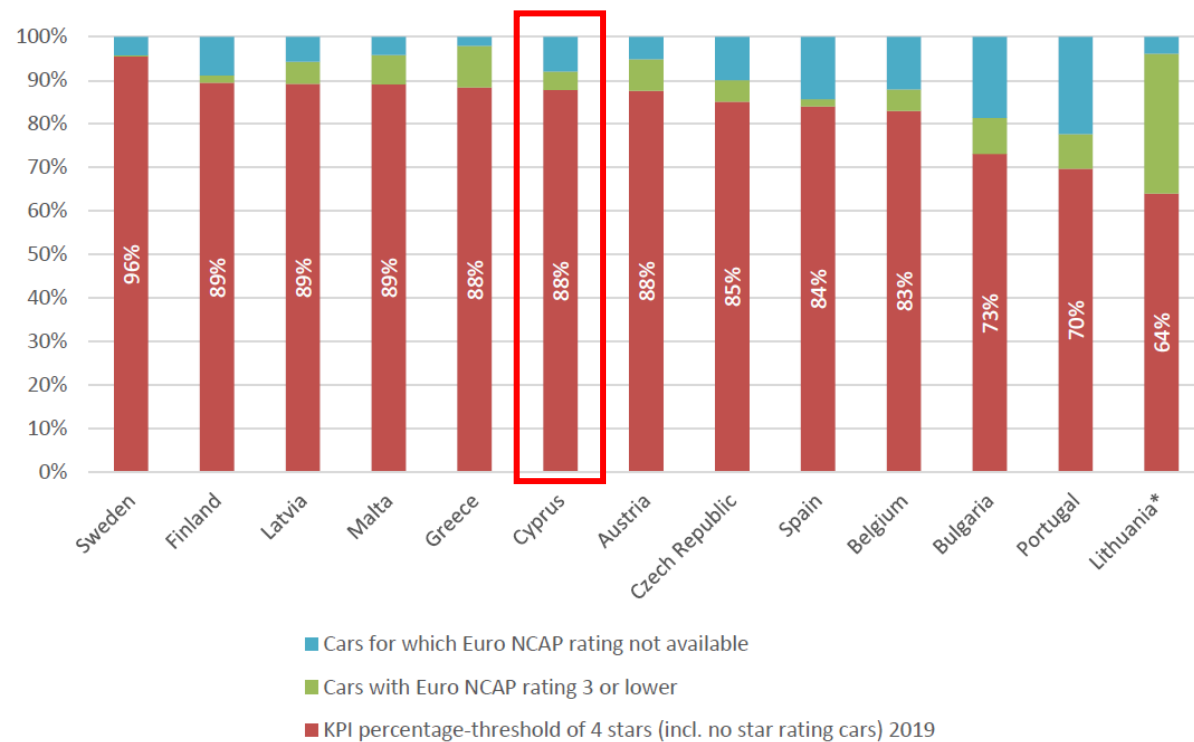
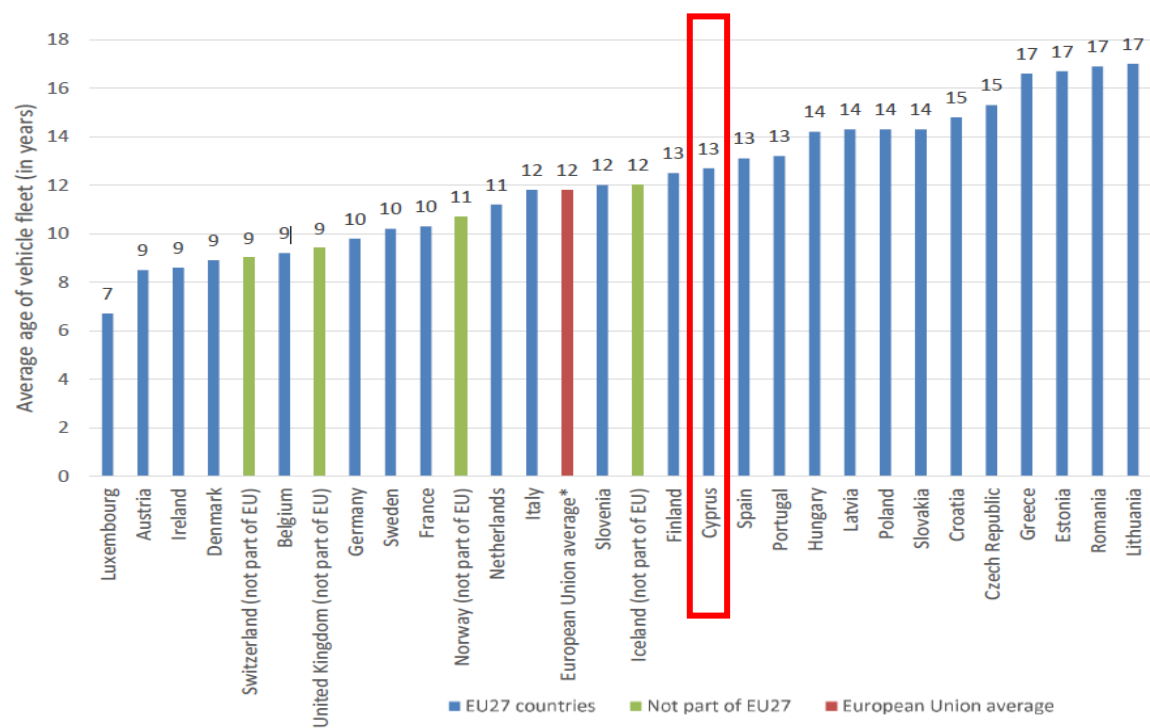
Απόσπαση Προσοχής Οδηγού



- Η Κύπρος είναι ανάμεσα στα κράτη με τις **χαμηλότερες τιμές του δείκτη απόσπασης της προσοχής**.
- Περίπου **9% των οδηγών** χρησιμοποιούν κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση, με τα αντίστοιχα ποσοστά να κυμαίνονται από 2% έως 10% στα υπόλοιπα κράτη.

Ασφάλεια Οχημάτων

➤ Το ποσοστό των οχημάτων με **βαθμολογία Euro NCAP 4 αστέρια** και άνω είναι κοντά στον μέσο όρο των κρατών.



➤ Το 2020, η **μέση ηλικία** των επιβατικών οχημάτων της Κύπρου (13 έτη) ήταν κοντά στον μέσο όρο της Ε.Ε. (12 έτη).

To έργο Trendline

Key



Performance



Indicator



Το έργο Trendline

- Το **Trendline** είναι το επακόλουθο έργο (συγχρηματοδοτούμενο από την ΕΕ) του Baseline.
- **Διάρκεια** του έργου: Οκτώβριος 2022 - Δεκέμβριος 2025
- **Συμμετέχουσες χώρες**: 25 κράτη μέλη της ΕΕ
Παρατηρητές: Εσθονία, Μάλτα, Νορβηγία και Ελβετία
- Το Trendline επικεντρώνεται επίσης στους **8 KPIs** που ορίζονται από την ΕΕ.
- Οι υπάρχουσες μεθοδολογίες επανεξετάστηκαν από επιμέρους ομάδες εμπειρογνομόνων (Key Expert Groups)

<https://www.trendlineproject.eu/>

Trendline



Funded by
the European Union

Πειραματικοί Δείκτες

- 10 **νέοι πειραματικοί και συμπληρωματικοί δείκτες** καθορίστηκαν:
 - Οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών
 - Ποσοστό οδών με όριο ταχύτητας 30km/h στις αστικές ζώνες
 - Παραβάσεις ερυθρού σηματοδότη από χρήστες του οδικού δικτύου
 - Συμμόρφωση με τους κανόνες κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις
 - Χρήση κράνους από χρήστες οχημάτων ατομικής κινητικότητας
 - Αυτοαναφερόμενη επικίνδυνη συμπεριφορά
 - Στάσεις απέναντι στην επικίνδυνη συμπεριφορά
 - Χρήση φώτων από ποδηλάτες στο σκοτάδι
 - Αστυνόμευση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας
 - Εναλλακτικοί δείκτες ταχύτητας
- Για κάθε δείκτη θα αναπτυχθεί **μεθοδολογία** συλλογής και ανάλυσης δεδομένων από την αντίστοιχη ομάδα εμπειρογνομόνων.
- Θα πραγματοποιηθεί **συλλογή και ανάλυση δεδομένων** σε περιορισμένη κλίμακα προκειμένου να δοκιμαστεί η σκοπιμότητα και η αξιοπιστία της μεθόδου.
- Η Κύπρος θα συμμετάσχει στη συλλογή του δείκτη «**Παραβάσεις ερυθρού σηματοδότη από χρήστες του οδικού δικτύου**».



Δείκτες Επίδοσης και Χάραξη Πολιτικής

- Στο Trendline, δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στη χρήση των KPIs σε δραστηριότητες **παρακολούθησης της πολιτικής** οδικής ασφάλειας
- **Στόχος:** η απόκτηση καλύτερης κατανόησης του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιούνται οι KPIs στη διαδικασία άσκησης πολιτικής και στοχοθέτησης
 - Συλλογή βέλτιστων πρακτικών
 - Ανάπτυξη συστάσεων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη





Λευκωσία, 11 Δεκεμβρίου 2023

Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας στην Κύπρο

Γιώργος Γιαννής
Καθηγητής ΕΜΠ

Μαζί με την

Κατερίνα Φώλλα

Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

