



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

# Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030

« Όραμα Μηδενικά Τροχαία Ατυχήματα –  
Είναι εφικτό και πώς; »

Αθήνα, 21 Φεβρουάριου 2024

## Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030

**Αναστάσιος Δραγομάνοβιτς**, Επιστ. Συνεργάτης ΕΜΠ  
**Δημήτριος Νικολάου**, Ερευνητής ΕΜΠ  
**Γιώργος Γιαννής**, Καθηγητής ΕΜΠ



Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής,  
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

# Ποιοι είμαστε

## ➤ Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής ΕΜΠ

- *EduRank 2023: 4<sup>ος</sup> στην Ευρώπη και 26<sup>ος</sup> παγκοσμίως*
- *Shanghai 2023: 41<sup>ος</sup> στην Ευρώπη και 168<sup>ος</sup> παγκοσμίως*

## ➤ Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ

Ερευνητικό Κέντρο Καινοτομίας και Αριστείας στην οδική ασφάλεια με παγκόσμια αναγνώριση

- *PubMed 2023: 2<sup>ο</sup> στην Ευρώπη και 45<sup>ο</sup> παγκοσμίως*
- *AAP 2019: 2<sup>ο</sup> στην Ευρώπη και 6<sup>ο</sup> παγκοσμίως*

## ➤ Όραμα:

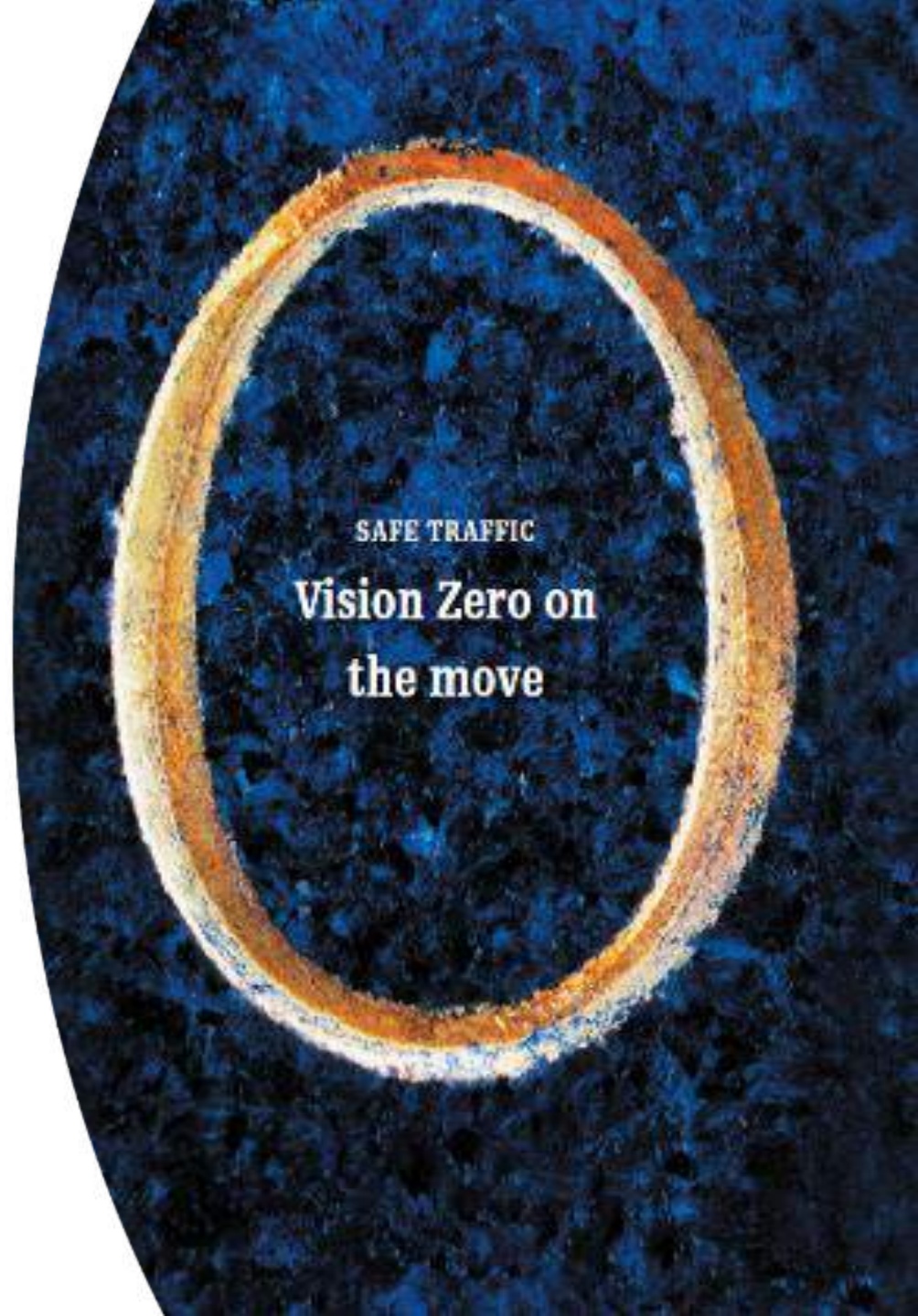
- συμβολή στη σημαντική **μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων** στην Ελλάδα, στην Ευρώπη και παγκοσμίως
- μέσω της **επιστημονικής υποστήριξης** της λήψης αποφάσεων για τις αναγκαίες πολιτικές, δράσεις και μέτρα οδικής ασφάλειας





# Όραμα Μηδέν

- Πολιτική ασφάλειας της κυκλοφορίας που αναπτύχθηκε στη **Σουηδία** (1997), που θέτει ως απώτερο στόχο την εξάλειψη των νεκρών και βαριά τραυματιών σε οδικά ατυχήματα.
- Η **ευθύνη για τα ατυχήματα** και τους τραυματισμούς κατανέμεται μεταξύ των διαχειριστών του συστήματος και των χρηστών του οδικού δικτύου.
- Όταν οι χρήστες της οδού κάνουν λάθη ή παραβιάζουν τους κανόνες, η **ευθύνη επιστρέφει στους σχεδιαστές συστημάτων** για να διασφαλίσει ότι αυτές οι αποτυχίες δεν θα οδηγήσουν σε θάνατο ή σοβαρούς τραυματισμούς.
- Η φιλοσοφία έχει υιοθετηθεί σε **εθνικό επίπεδο**, αλλά και σε **επίπεδο πόλεων**: π.χ. Αυστραλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, Καναδάς, ορισμένες Πολιτείες των Η.Π.Α., Ε.Ε.



# Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος

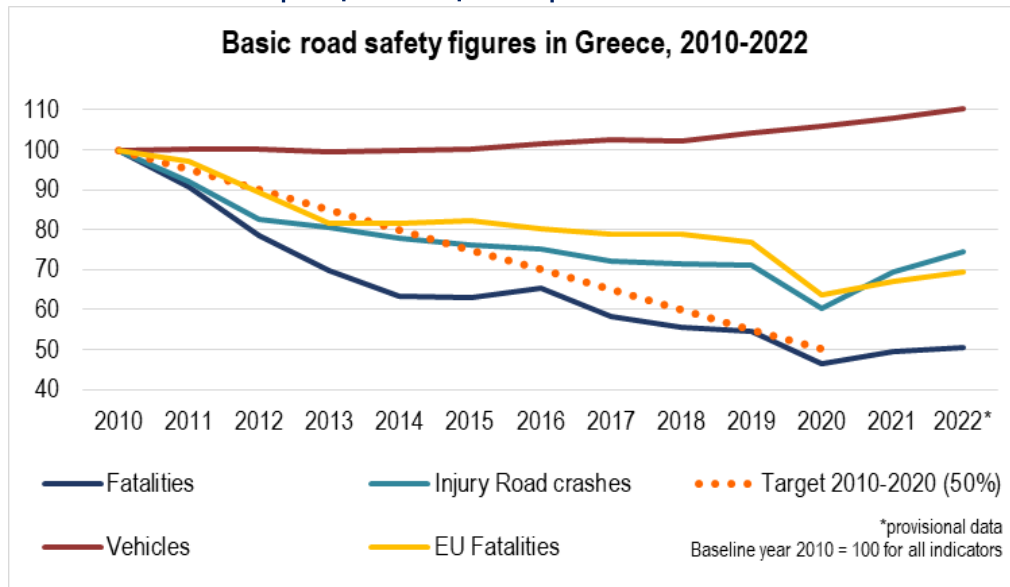
- Οι **άνθρωποι κάνουν λάθη** που μπορούν να οδηγήσουν σε ατυχήματα. Ωστόσο, κανείς δεν πρέπει να πεθάνει ή να τραυματιστεί σοβαρά λόγω αυτών.
- Η οδική ασφάλεια αποτελεί **κοινή ευθύνη όλων**, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζουν, κατασκευάζουν, λειτουργούν και χρησιμοποιούν το οδικό σύστημα.
- Όλα τα τμήματα του οδικού συστήματος πρέπει να **ενισχυθούν συνδυαστικά**, ώστε εάν ένα μέρος αποτύχει, τα άλλα να μπορούν να προστατεύουν τους ανθρώπους.





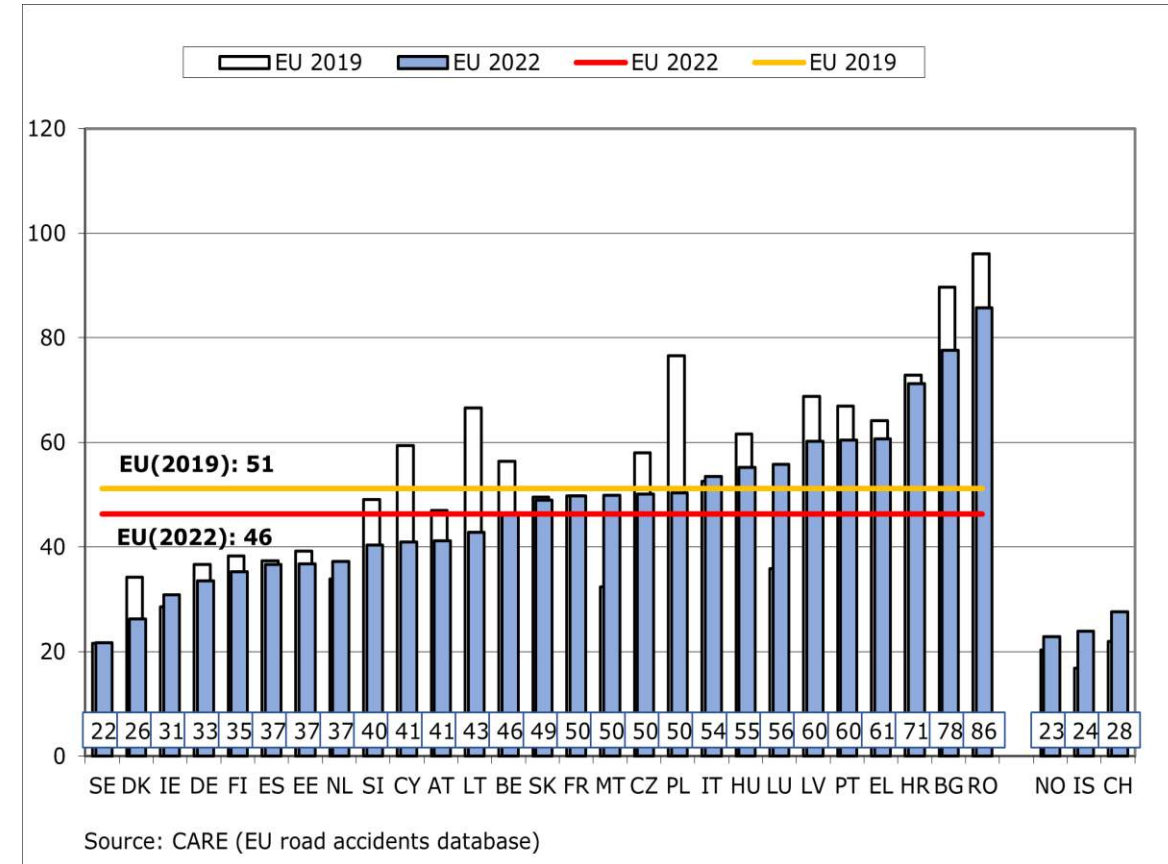
# Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα (2010-2020)

- Την τελευταία δεκαετία (2010-2020), η Ελλάδα σημείωσε την πιο εντυπωσιακή βελτίωση στην οδική ασφάλεια ανάμεσα στα κράτη της ΕΕ, καθώς καταγράφηκε **μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 54%**, πετυχαίνοντας τον στόχο για μείωση του αριθμού των νεκρών κατά 50%.
- Επιπλέον, παρατηρήθηκε μείωση των **οδικών ατυχημάτων κατά 39%** και των βαριά τραυματιών κατά 72%.



## Η θέση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2022)

- Παρά τη σημαντική βελτίωση κατά την περίοδο 2010-2020, η Ελλάδα κατατάσσεται στην **24<sup>η</sup> θέση** ανάμεσα στα 27 κράτη-μέλη της Ε.Ε. με 61 νεκρούς ανά εκατομμύριο πληθυσμού (μέσος όρος Ε.Ε.: 46).
- Στην Ελλάδα, το 2022, καταγράφηκαν **635** θάνατοι σε οδικά ατυχήματα (προσωρινά δεδομένα ΕΛΣΤΑΤ).
- Ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ε.Ε. για το 2022 ανέρχεται στους **20.640**.



# Βασικές Αιτίες Ατυχημάτων

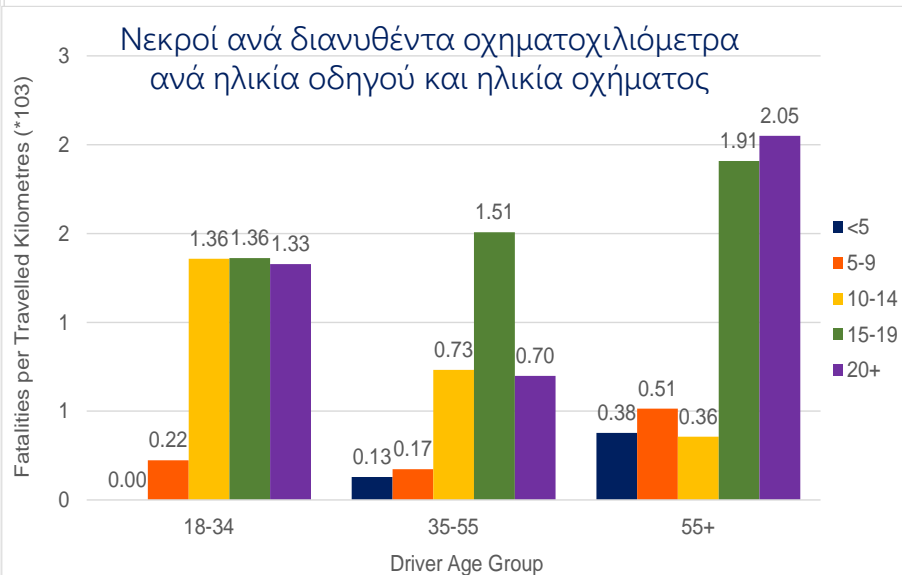
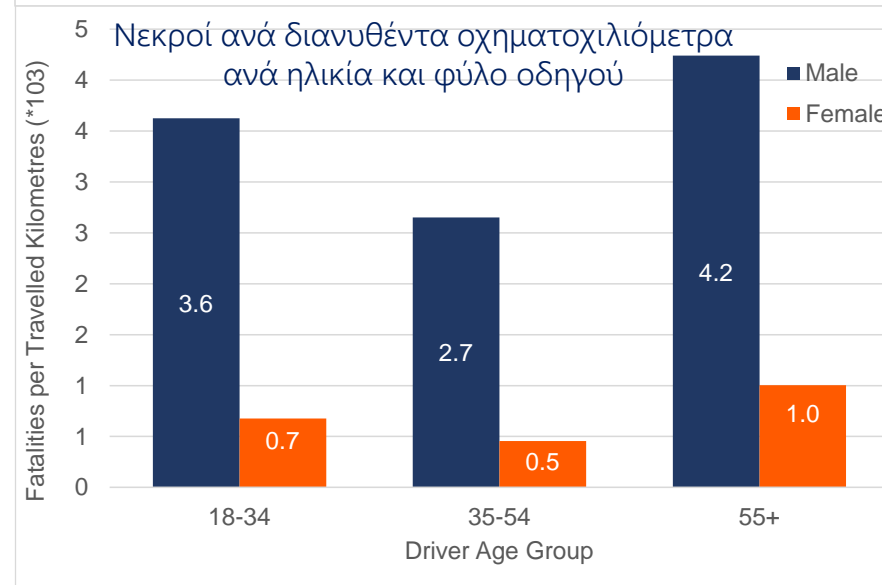
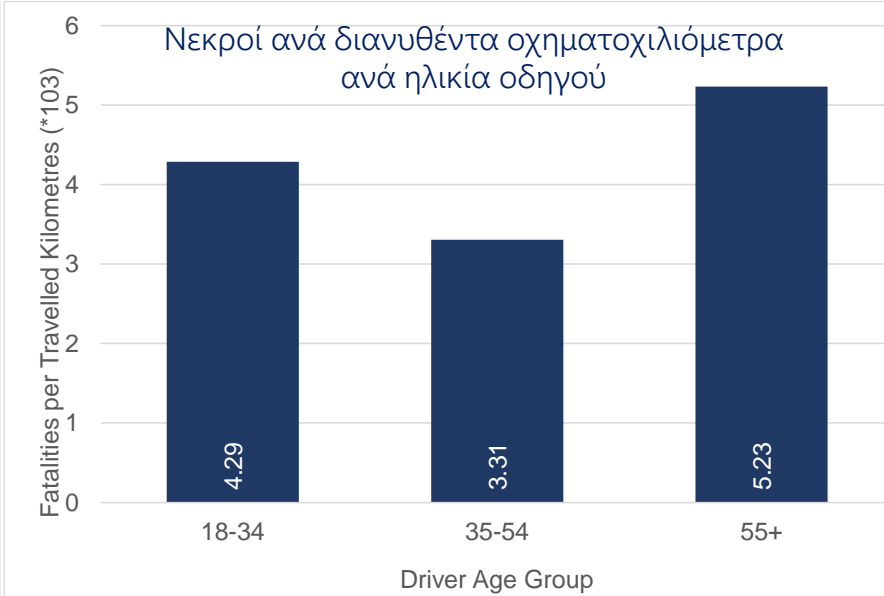
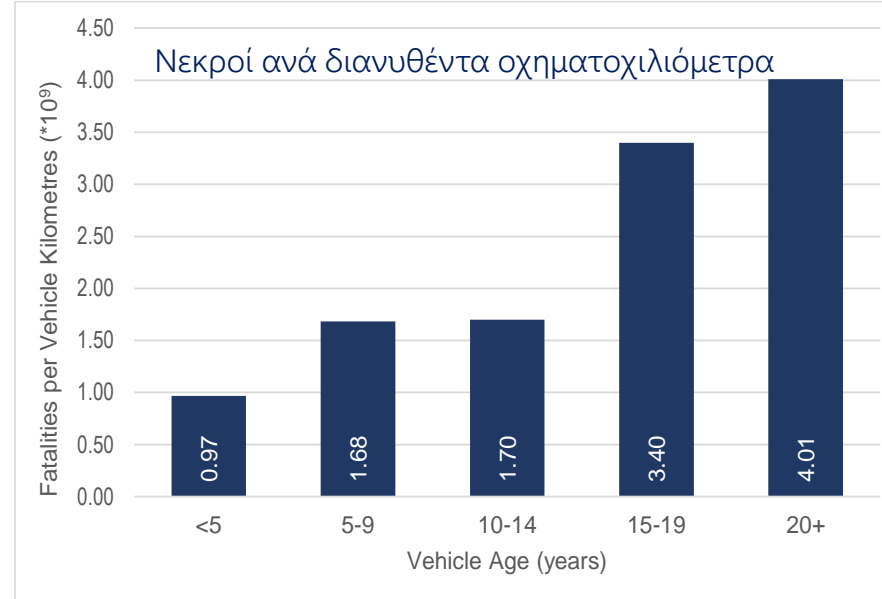
- Η σύγκριση των στατιστικών στοιχείων οδικών ατυχημάτων με τα αντίστοιχα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναδεικνύει τα **σημαντικότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας** στην Ελλάδα.
- Ένα από αυτά είναι το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό νεκρών (36%) οδικών ατυχημάτων με **μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα**, διπλάσιο από εκείνο της ΕΕ (μέση τιμή ΕΕ: 18%).
- Η Ελλάδα σημειώνει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά (54%) νεκρών σε οδικά ατυχήματα **εντός κατοικημένης περιοχής** (μέση τιμή ΕΕ: 39%), κυρίως λόγω των ατυχημάτων μοτοσυκλετών.
- Το 41% των νεκρών οδηγών και επιβατών σε οδικά ατυχήματα είναι με **ένα εμπλεκόμενο όχημα** (μέση τιμή ΕΕ: 31%), κυρίως λόγω της ακατάλληλα υψηλής ταχύτητας των οχημάτων.

	2019	Ελλάδα		ΕΕ27
		2010-2019 (%)	2019 (%)	2019 (%)
<b>Συνολικός αριθμός νεκρών</b>	<b>688</b>	<b>-45%</b>	100%	100%
Οδηγοί	470	-44%	68%	65%
Επιβάτες	73	<b>-70%</b>	11%	15%
Πεζοί	145	<b>-19%</b>	21%	20%
Εντός κατοικημένης περιοχής	370	-38%	<b>54%</b>	39%
Εκτός κατοικημένης περιοχής	318	-52%	<b>46%</b>	61%
Σε αυτοκινητόδρομο	50	-43%	7%	9%
Επιβατικά ΙΧ	202	<b>-63%</b>	<b>29%</b>	44%
Μοτοσυκλετιστές/Μοτοποδήλατα	247	-55%	<b>36%</b>	18%
Ποδηλάτες	22	<b>-4%</b>	3%	9%
Νέοι οδηγοί (18-24)	61	-54%	9%	8%
Ηλικιωμένοι οδηγοί (65+)	99	<b>-24%</b>	14%	15%
Παιδιά (0-14)	12	<b>-60%</b>	2%	2%
Άνδρες οδηγοί	441	-43%	<b>64%</b>	55%
Γυναίκες οδηγοί	29	-52%	4%	8%
Σε ατυχήματα με Βαρέα Φορτηγά	40	<b>-61%</b>	<b>6%</b>	13%
Οδηγοί/επιβάτες σε ατχ.με 1 εμπλεκ.όχημα	280	-44%	<b>41%</b>	31%



# Βασικοί Δείκτες Επικινδυνότητας – Ελλάδα 2022

- Ο υψηλότερος δείκτης επικινδυνότητας για τους οδηγούς εντοπίζεται στα **επιβατικά αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 20 ετών** - περίπου **4 φορές** υψηλότερος σε σύγκριση με τα νεότερα επιβατικά αυτοκίνητα.
- Οι **άνδρες** οδηγοί παρουσιάζουν **4,6 φορές** υψηλότερο δείκτη επικινδυνότητας σε σύγκριση με τις γυναίκες οδηγούς.
- Οι ηλικιωμένοι και οι νέοι οδηγοί έχουν **1,6 φορές** και **1,3 φορές** υψηλότερο δείκτη επικινδυνότητας σε σύγκριση με τους οδηγούς ηλικίας 35-54 ετών.





# Βασικοί Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας

➤ Στο αστικό δίκτυο, παρατηρείται το **χαμηλότερο ποσοστό** οχημάτων που κινείται εντός των ορίων ταχύτητας (55,8% - ΕΕ: 49,7%), συγκριτικά με τους αυτοκινητοδρόμους (76,9% - ΕΕ: 62,3%) και το υπεραστικό δίκτυο (84% - ΕΕ: 57,7%).

➤ Ο δείκτης επίδοσης χρήσης κινητού τηλεφώνου είναι **αυξημένος στο αστικό δίκτυο** (8,3%) σε σύγκριση με τους αυτοκινητοδρόμους (6,9%) και το υπεραστικό οδικό δίκτυο (5,9%). (Σύνολο: 7,4% - ΕΕ: 5,2%).

➤ Η χρήση ζώνης από τους **επιβάτες πίσω θέσεων ΙΧ** είναι πολύ χαμηλότερη (55,8% - ΕΕ: 75,3%) συγκριτικά με τους επιβάτες μπροστινών θέσεων (65,0% - ΕΕ: 92,0%).

➤ Η χρήση κράνους από τους **επιβάτες των μοτοσυκλετών** είναι πολύ χαμηλότερη σε σχέση με τους οδηγούς μοτοσυκλετών, σε όλους τους τύπους οδού. (Οδηγός 80,3% - ΕΕ: 96,9%, Επιβάτης: 65,5% - ΕΕ: 94,7%).

## Ταχύτητα

Τύπος Οδού	Ποσοστό οχημάτων εντός ορίων ταχύτητας			Μέση Ταχύτητα (χλμ/ώρα)	Τυπική Απόκλιση (χλμ/ώρα)	V85** (χλμ/ώρα)
	KPI	Κάτω όριο	Άνω όριο			
Αστικό δίκτυο	55,8%	55,0%	56,0%	48,4	9,3	57,0
Υπεραστικό δίκτυο*	84,0%	83,4%	84,6%	66,9	10,2	76,5
Αυτοκινητόδρομοι	76,9%	75,9%	77,8%	103,2	14,9	117,8

## Χρήση Κινητού Τηλεφώνου

Τύπος Οδού	Ποσοστό οδηγών που χρησιμοποιούν κινητό	Κάτω όριο	Άνω όριο
Αστικό δίκτυο	8,3%	7,9%	8,7%
Υπεραστικό δίκτυο*	5,9%	5,4%	6,3%
Αυτοκινητόδρομοι	6,9%	6,4%	7,3%
Σύνολο	7,4%	7,2%	7,7%

## Ζώνη

Τύπος Οδού	Ποσοστό Χρήσης Ζώνης (Επιβατικά ΙΧ)	
	Μπροστά Επιβαίνων	Πίσω Επιβαίνων
Αστικό δίκτυο	63,9%	54,6%
Υπεραστικό δίκτυο*	65,1%	56,2%
Αυτοκινητόδρομοι	77,1%	65,5%
Σύνολο	65,0%	55,8%

## Κράνος

Τύπος Οδού	Ποσοστό Χρήσης Κράνους (Μοτοσυκλέτες)	
	Οδηγός	Επιβάτης
Αστικό δίκτυο	75,5%	60,5%
Υπεραστικό δίκτυο*	83,7%	68,7%
Αυτοκινητόδρομοι	94,9%	91,7%
Σύνολο	80,3%	65,5%

Μετρήσεις πεδίου σε 15 πόλεις της Ελλάδας – Άνοιξη 2022

\* Στο υπεραστικό δίκτυο ανήκουν οι οδοί εκτός κατοικημένων περιοχών, εξαιρουμένων των αυτοκινητοδρόμων, με όριο ταχύτητας 90 χλμ./ώρα

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

# Ένα Σύγχρονο Στρατηγικό Σχέδιο

- Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανέπτυξε το **Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας** για την περίοδο 2021-2030, υπό τον συντονισμό της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και με την επιστημονική υποστήριξη του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των **απαραίτητων δράσεων** για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα.
- Η ανάπτυξη του νέου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας βασίστηκε σε όλες τις **νέες διεθνείς εξελίξεις**, στη λεπτομερή ανάλυση των δυνατοτήτων της **ελληνικής πραγματικότητας** καθώς και στη συστηματική ευρεία διαβούλευση.





# Βασικές Αρχές Στρατηγικού Σχεδίου

- Δεδομένων των αρχών του Οράματος Μηδέν και της Προσέγγισης του Ασφαλούς Συστήματος, υιοθετήθηκε **νέα ολιστική προσέγγιση της ασφάλειας του συστήματος οδικών μεταφορών** στην Ελλάδα για τη δεκαετία 2021-2030 με απώτερο στόχο την επίτευξη του φιλόδοξου οράματος για μηδέν νεκρούς στα ατυχήματα έως το 2050.



# Στόχοι Μείωσης Παθόντων σε Οδικά Ατυχήματα

	Στόχοι			Στόχοι (Ποσοστιαία μείωση)			Ζωές που θα σωθούν (ετησίως)	
	Έτος αναφοράς 2019	2025	2030	Έτος αναφοράς 2019	2025	2030	2025	2030
1. Νεκροί	688	482	344	-	30%	50%	206	344
2. Νεκροί Μοτοσικλετιστές	247	148	84	-	40%	66%	99	163
3. Πόλεις με μηδέν νεκρούς*	9	40	49	-	-	-	85	105
4. Νεκροί σε αυτοκινητόδρομους	50	10	0	-	80%	100%	40	50
5. Νεκροί στη νησιωτική Ελλάδα	124	74	50	-	40%	60%	50	74
6. Νεκροί σε ατυχ. ενός οχήματος	280	152	95	51%**	40%**	35%**	128	185
7. Επίδοση οδικής ασφάλειας (νεκροί/κατ.κάτω του μ.ο. ΕΕ)	688	482***	344***	21 <sup>η</sup> θέση	16 <sup>η</sup> θέση	13 <sup>η</sup> θέση	206***	344***
8. Βαριά Τραυματίες	652	456	326	-	30%	50%	196****	326****

\* Πόλεις με πληθυσμό μεταξύ 50.000 και 100.000 κατοίκων

\*\* Ποσοστό νεκρών σε ατυχήματα ενός οχήματος ως προς το σύνολο των νεκρών επιβαινόντων (επιβατών και οδηγών)

\*\*\* Για την εκτίμηση των τιμών λήφθηκαν υπόψη οι πληθυσμιακές προβλέψεις για την Ελλάδα της Παγκόσμιας Τράπεζας, καθώς και η παραδοχή ότι διατηρείται ο ίδιος ρυθμός μείωσης των νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανά εκ. πληθυσμού με εκείνον της δεκαετίας 2021-2030 για όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και η Ελλάδα επιτυγχάνει τον στόχο μείωσης των νεκρών κατά 50%.

\*\*\*\* Βαριά Τραυματίες που θα σωθούν ετησίως



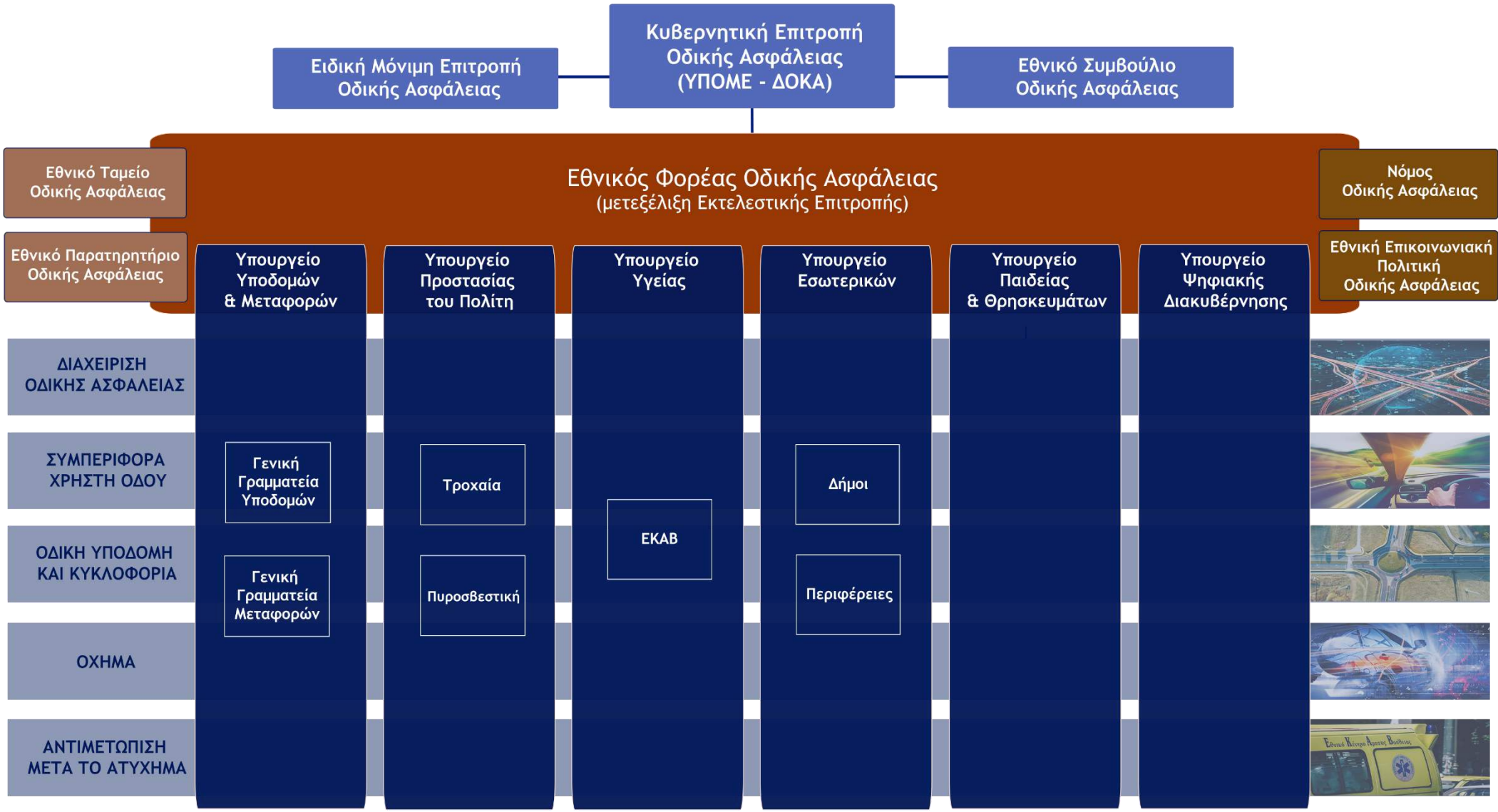
# Στόχοι Βελτίωσης Δεικτών Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας

Δείκτες Επίδοσης Οδικής Ασφάλειας	Έτος αναφοράς 2022	Στόχος 2025	Στόχος 2030
1. Υπέρβαση ταχύτητας	29%	<20%	<15%
2. Χρήση ζώνης	71%	>90%	>95%
3. Χρήση κράνους	79%	>90%	>95%
4. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ	1,2%	0,8%	0,6%
5. Χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση	7%	<5%	<2%
6. Ποσοστό νέων οχημάτων με 5 αστέρια EuroNCAP	89%	95%	>99%
7. Ποσοστό μήκους συνολικού ΔΕΔ-Μ (≥3 αστέρια i-RAP/EE)	50%*	65%	80%
8. Χρόνος απόκρισης υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης (λεπτά)	49**	39	32

\*Εκτίμηση ομάδας έργου προς επιβεβαίωση μετά την πραγματοποίηση της σχετικής αποτίμησης οδικής ασφάλειας σε επίπεδο δικτύου (Network-wide road safety assessment)

\*\*Έτος αναφοράς 2020

# Δομή Αρχών Υλοποίησης Στρατηγικού Σχεδίου





# Δράσεις και Μέτρα Οδικής Ασφάλειας

	<b>Πυλώνες</b>	<b>Δράσεις</b>	<b>Μέτρα</b>
M	Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας	9	40
B	Συμπεριφορά Χρήστη Οδού	8	40
I	Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία	13	61
V	Όχημα	8	31
P	Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα	6	28
	<b>Σύνολο</b>	<b>44</b>	<b>200</b>

# Κύριες Δράσεις Προτεραιότητας

- Νέος Νόμος Οδικής Ασφάλειας
- Σύστημα Διαχείρισης Παραβάσεων
- Συστηματική Επιτήρηση
- Βελτιώσεις στο Υπεραστικό Δίκτυο
- Επεμβάσεις στις Πόλεις
- Ζώνες 30 χλμ./ώρα στις πόλεις
- Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας
- Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας
- Δεκαετής Επικοινωνιακή Πολιτική



# Συστηματική Παρακολούθηση Δράσεων και Επιδόσεων

- **Ολοκληρωμένο σύστημα** για την παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας και την αξιολόγηση των επιδόσεων οδικής ασφάλειας (Μεθοδολογία ΕΕ):
  - Παρακολούθηση της **εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας**, όπως ορίζονται στο Στρατηγικό Σχέδιο (προϋπολογισμός, χρονοδιάγραμμα, κτλ.).
  - Παρακολούθηση της **επίδοσης της οδικής ασφάλειας ως προς τους στόχους που έχουν τεθεί** στο Στρατηγικό Σχέδιο
    - Μακροπρόθεσμοι και μεσοπρόθεσμοι στόχοι για τη μείωση των παθόντων σε οδικά ατυχήματα
    - Μακροπρόθεσμοι και μεσοπρόθεσμοι στόχοι για τους ΒΔΕ
  - Αξιολόγηση της **αποτελεσματικότητας των μέτρων οδικής ασφάλειας** συγκρίνοντας τις επιδόσεις οδικής ασφάλειας πριν και μετά την εφαρμογή τους





# Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030

Περισσότερες πληροφορίες διαθέσιμες στον σύνδεσμο:

<https://www.nrso.ntua.gr/nrss2030/>

Ευχαριστώ για την προσοχή σας.





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

# Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030

« Όραμα Μηδενικά Τροχαία Ατυχήματα –  
Είναι εφικτό και πώς; »

Αθήνα, 21 Φεβρουάριου 2024

## Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030

**Αναστάσιος Δραγομάνοβιτς**, Επιστ. Συνεργάτης ΕΜΠ  
**Δημήτριος Νικολάου**, Ερευνητής ΕΜΠ  
**Γιώργος Γιαννής**, Καθηγητής ΕΜΠ



Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής,  
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο