

ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΝΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Γιώργος Γιαννής, Επικ. Καθηγητής ΕΜΠ
Αλεξάνδρα Λαΐου, Συνεργάτης - Ερευνήτρια ΕΜΠ
Σοφία Βαρδάκη, Δρ. Συνεργάτης - Ερευνήτρια ΕΜΠ
Αναστάσιος Δραγομάνοβιτς, Υποψήφιος Διδάκτωρ ΕΜΠ
Ελεονώρα Παπαδημητρίου, Υποψήφια Διδάκτωρ ΕΜΠ
Γεώργιος Κανελλαΐδης, Καθηγητής ΕΜΠ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του βαθμού χρήσης της ζώνης ασφαλείας και του κράνους στην Ελλάδα μέσω πανελλαδικής έρευνας πεδίου, στην οποία καταγράφηκε αναλυτικά η χρήση ζώνης και κράνους για διαφορετικά χαρακτηριστικά (ηλικία, φύλο) χρηστών της οδού, οχήματος (τύπος), σε διαφορετικές ώρες, ημέρες και τύπους οδών. Στη συνέχεια, επιχειρήθηκε η σύγκριση των στοιχείων χρήσης ζώνης και κράνους στην Ελλάδα με τα αντίστοιχα στοιχεία σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Βασικό συμπέρασμα είναι ότι η χρήση ζώνης και ιδιαίτερα κράνους στην Ελλάδα υπολείπεται σημαντικά από τα αντίστοιχα ποσοστά χρήσης στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη, εξηγώντας ενδεχομένως και τους υψηλούς δείκτες θυμάτων σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά κράτη.

Λέξεις κλειδιά: ζώνη ασφαλείας, κράνος, έρευνα παρατήρησης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μείωση των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων είναι εξίσου σημαντική με τη μείωση του αριθμού των ιδίων των ατυχημάτων. Η χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους θεωρείται διεθνώς ένα από τα αποτελεσματικότερα μέτρα για τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών στα οδικά ατυχήματα και αποτελούν Δείκτες Απόδοσης Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Performance Indicators) (FIA 2009; Vis et al 2008). Εκτιμάται ότι η καθολική χρήση ζώνης ασφαλείας θα οδηγούσε στην αποφυγή 6.000 θανάτων και 380.000 τραυματισμών ανά έτος στην Ευρώπη. Επιπλέον, εκτιμάται ότι περίπου 50% των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα είχαν επιζήσει αν φορούσαν ζώνη ασφαλείας. Παρόλα αυτά το ποσοστό χρήσης της ζώνης ασφαλείας εμφανίζει σημαντικές διακυμάνσεις στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ETSC, 2006). Ανάλογα αποτελέσματα στη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών εκτιμάται ότι έχει και η χρήση κράνους από τους οδηγούς δικύκλων (ETSC, 2008). Κατά την εξέταση των διαθέσιμων στοιχείων οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα διαπιστώθηκε ότι στοιχεία σχετικά με τη χρήση ζώνης και κράνους ασφαλείας δεν συλλέγονται συστηματικά παρά μόνο στο πλαίσιο μεμονωμένων ερευνών.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του βαθμού χρήσης της ζώνης ασφαλείας και του κράνους στην Ελλάδα. Για τον σκοπό αυτό πραγματοποιήθηκε πανελλαδική έρευνα πεδίου στην οποία καταγράφηκε αναλυτικά η χρήση ζώνης και κράνους για διαφορετικά χαρακτηριστικά (ηλικία, φύλο) χρηστών της οδού, οχήματος (τύπος), σε διαφορετικές ώρες και ημέρες και τύπους οδών. Με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία, για την πραγματοποίηση της έρευνας επιλέχθηκε η μέθοδος παρατηρήσεων στην οδό. Θεωρήθηκε ότι η μέθοδος αυτή θα έχει περισσότερο αξιόπιστα αποτελέσματα από τις τηλεφωνικές συνεντεύξεις καθώς θα καταγραφεί ο πραγματικός βαθμός χρήσης ζώνης και κράνους και όχι ο δηλούμενος από τους ερωτώμενους. Η πανελλαδική έρευνα πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο σχετικού ερευνητικού έργου που εκπονήθηκε από τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ για λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. ΕΡΕΥΝΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΚΡΑΝΟΥΣ

Στόχος της έρευνας είναι ο προσδιορισμός της χρήσης ζώνης και κράνους από οδηγούς και επιβάτες Ι.Χ. αυτοκινήτων και δικύκλων αντίστοιχα, στην Ελλάδα.

Οι επιμέρους παράμετροι που εξετάζονται αφορούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- Χαρακτηριστικά οδηγού: Φύλο, ηλικία κατά προσέγγιση (νέος 16-24, μεσήλικας 25 - 54, ηλικιωμένος 55+), χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους.
- Χαρακτηριστικά επιβατών: Φύλο, ηλικία κατά προσέγγιση (νέος 16-24, μεσήλικας 25 - 54, ηλικιωμένος 55+), χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους.
- Χαρακτηριστικά οχήματος: Για κάθε αυτοκίνητο καταγράφεται αν είναι μεγάλο (τριών όγκων, τζίπ κ.λπ.) ή μικρό (π.χ. τρίθυρο). Για κάθε δίκυκλο καταγράφεται αν είναι μεγάλου ή μικρού κυβισμού.
- Στοιχεία καταγραφής: Για κάθε καταγραφή σημειώνεται η ημέρα της εβδομάδας και ώρα της καταγραφής, καθώς και το σημείο παρατήρησης.

Για τη συλλογή στοιχείων για τη χρήση κράνους και ζώνης ασφαλείας επιλέχθηκε η μέθοδος παρατηρήσεων στην οδό. Τα στοιχεία καταγράφονταν σε φορητούς υπολογιστές μετά από προγραμματισμό του ερωτηματολογίου (Computer Aided Personal Interviewing - C.A.P.I.), με χρήση εξειδικευμένου λογισμικού. Προκειμένου να καταγραφούν τα επιθυμητά στοιχεία οδικής ασφάλειας με αντιπροσωπευτικό τρόπο πανελλαδικά, επιλέχθηκαν 14 σημεία σε αστικά κέντρα, εθνικές και επαρχιακές υπεραστικές οδούς. Τα σημεία στα οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα πεδίου παρουσιάζονται αναλυτικά στην τελική έκθεση του έργου (ΕΜΠ, 2009).

Όλα τα σημεία παρατήρησης αντιστοιχούν σε θέσεις υποχρεωτικής στάσης των οχημάτων (σε φωτεινό σηματοδότη, σήμανση υποχρεωτικής διακοπής πορείας - STOP ή σταθμό διοδίων), ώστε ο παρατηρητής να είναι σε θέση να καταγράψει τα απαραίτητα στοιχεία. Για να εξασφαλιστεί η τυχαιότητα της δειγματοληψίας εφαρμόστηκε η παρακάτω διαδικασία: Σε κάθε θέση οι παρατηρητές επιλέγουν και καταγράφουν τα στοιχεία από το πρώτο αυτοκίνητο στη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας της οδού. Στον επόμενο κύκλο του φω-

τεινού σηματοδότη επιλέγεται το πρώτο δίκυκλο, επίσης στη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας της οδού. Κατόπιν επιλέγεται το δεύτερο αυτοκίνητο στη δεύτερη λωρίδα κυκλοφορίας και στον επόμενο κύκλο το δεύτερο δίκυκλο στη δεύτερη λωρίδα κ.ο.κ. Στις περιπτώσεις που η θέση παρατήρησης βρίσκεται σε οδό μιας κατεύθυνσης (μονόδρομος), η παρατήρηση γίνεται και από τις δύο πλευρές της οδού.

Η έρευνα παρατηρήσεων πραγματοποιήθηκε κατά το χρονικό διάστημα 3-18 Απριλίου 2009. Οι παρατηρήσεις που καταγράφηκαν από 3 έως 9 Απριλίου θεωρούνται εκτός περιόδου Πάσχα ενώ όσες καταγράφηκαν από 10 έως 18 Απριλίου θεωρούνται εντός περιόδου Πάσχα (η Κυριακή του Πάσχα ήταν στις 19 Απριλίου). Οι παρατηρήσεις στις προαναφερθείσες δεκατέσσερις θέσεις πραγματοποιήθηκαν από Δευτέρα μέχρι και Σάββατο, με διαστήματα καταγραφής διάρκειας τεσσάρων ωρών: από 10:00 ως 14:00, από 14:00 ως 18:00 και από 18:00 ως 22:00. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν 11.900 καταγραφές, εκ των οποίων 3.852 αφορούν σε δίκυκλα και 8.048 σε Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Για την επιτυχή έκβαση της έρευνας, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην επιλογή και εκπαίδευση των ερευνητών. Κατά κύριο λόγο χρησιμοποιήθηκαν ερευνητές με προηγούμενη εμπειρία σε έρευνες πεδίου, και, ανεξάρτητα από την εμπειρία τους, όλοι οι ερευνητές παρακολούθησαν εντατικό ενημερωτικό / επιμορφωτικό πρόγραμμα. Η εργασία των ερευνητών επιβλεπόταν από επόπτη κατά τη διάρκεια της συλλογής στοιχείων σε ποσοστό που ανέρχεται σε 90%.

2.1 Έρευνα για τη Χρήση Ζώνης Ασφαλείας

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά του δείγματος της έρευνας για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, που αφορούν στον τύπο του οχήματος, στο φύλο, στην κατά προσέγγιση εκτιμηθείσα ηλικία του οδηγού και στο σημείο παρατήρησης.

Πίνακας 1: Ποσοστιαία κατανομή χαρακτηριστικών του δείγματος της έρευνας.

Τύπος οχήματος		Φύλο		Εκτιμηθείσα ηλικία οδηγού		
Μεγάλο Ι.Χ.	Μικρό Ι.Χ.	Άνδρες	Γυναίκες	Νέοι 16-24	Μεσήλικες 25-54	Ηλικιωμένοι >55
48,6%	51,4%	60,8%	39,2%	8,9%	77,8%	13,3%

Πίνακας 2: Πλήθος παρατηρήσεων ανά γεωγραφική περιοχή και τύπο περιοχής.

Αθήνα		Θεσσαλονίκη		Λάρισα		Σύνολο		Σύνολο
Αστική	Υπεραστική	Αστική	Υπεραστική	Αστική	Υπεραστική	Αστική	Υπεραστική	
2.484	904	1.843	711	1.350	756	5.677	2.371	8.048

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν αξιοποιούνται για τον προσδιορισμό των ποσοστών χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους ανά φύλο και ηλικία οδηγού, τύπο οχήματος, τύπο περιοχής και άλλες παραμέτρους που παρουσιάζονται στους επόμενους πίνακες. Για κάθε

περίπτωση έγινε έλεγχος αξιοπιστίας με υπολογισμό του ανεκτού σφάλματος για επίπεδο εμπιστοσύνης 95% χρησιμοποιώντας τον τύπο:

$$E = K \sqrt{\frac{p \cdot q}{n}}$$

- όπου: E: το ανεκτό σφάλμα
K = 1,96: σταθερά που αντιστοιχεί σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% (κατανομή U)
p: ποσοστό παρατηρήσεων με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά
q = 1- p
n : πλήθος παρατηρήσεων

Το ποσοστό μη χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αυτοκινήτων, για το σύνολο του δείγματος, είναι 23% (±0,92%). Οι γυναίκες οδηγοί αυτοκινήτων χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας σε μεγαλύτερο ποσοστό από τους άντρες οδηγούς, με διαφορές που κυμαίνονται από 2% ως 13%, ανάλογα με την ηλικία. Το μικρότερο ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας εμφανίζουν οι νέοι και οι ηλικιωμένοι άνδρες οδηγοί.

Πίνακας 3: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αυτοκινήτων, ανά φύλο και ηλικία οδηγού.

Χρήση ζώνης ασφαλείας από τον οδηγό	Άνδρες				Γυναίκες				Σύνολο	Σφάλμα
	16-24	25-54	>55	Σύνολο	16-24	25-54	>55	Σύνολο		
ΝΑΙ	71%	75%	71%	74%	73%	84%	84%	83%	77%	0,92%
ΟΧΙ	29%	25%	29%	26%	27%	16%	16%	17%	23%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Πίνακας 4: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αυτοκινήτων, ανά τύπο αυτοκινήτου.

Χρήση ζώνης ασφαλείας από τον οδηγό	Μεγάλο	Μικρό	Σύνολο	Σφάλμα
ΝΑΙ	77%	76%	77%	0,93%
ΟΧΙ	23%	24%	23%	
Σύνολο	100%	100%	100%	

Παρατηρείται μεγαλύτερο ποσοστό μη χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς μικρών αυτοκινήτων.

Στο πλαίσιο της έρευνας καταγράφηκε και η χρήση ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αυτοκινήτων, ανά ημέρα της εβδομάδας (καθημερινή ή Σάββατο) και ανά ώρα. Παρατη-

ρήθηκε αυξημένο ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας κατά τις μεσημεριανές ώρες (από 14:00 μέχρι 18:00), τόσο τις καθημερινές όσο και το Σάββατο. Επισημαίνεται ότι το τετράωρο από 18:00 μέχρι 22:00 το Σάββατο δεν λαμβάνεται υπόψη στην επεξεργασία λόγω ανεπαρκούς εκπροσώπησης στο δείγμα της έρευνας. Αναλυτικά στοιχεία περιλαμβάνονται στην τελική έκθεση του έργου (ΕΜΠ, 2009).

Πίνακας 5: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αυτοκινήτων, ανά περιοχή / τύπο οδού.

Χρήση ζώνης ασφαλείας από τον οδηγό	Αθήνα	Θεσ/νίκη	Λάρισα	Σύνολο	Σφάλμα	Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου	Ε.Ο. Θεσ/νίκης - Κατερίνης	Επαρχ. οδός Λάρισα - Φάρσαλα	Σύνολο	Σφάλμα
ΝΑΙ	75%	76%	60%	72%	1,17%	91%	97%	78%	88%	1,29%
ΟΧΙ	25%	24%	40%	28%		9%	3%	22%	12%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%	

Παρατηρείται ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αυτοκινήτων είναι σημαντικά μειωμένη στο εσωτερικό των πόλεων σε σύγκριση με το υπεραστικό οδικό δίκτυο (εθνικό και επαρχιακό), με ποσοστά 72% έναντι 88% αντίστοιχα. Αναφορικά με το αστικό οδικό δίκτυο, το ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας είναι περίπου ίδιο σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη όμως είναι αρκετά χαμηλότερο στη Λάρισα. Τέλος, στην Ε.Ο. Θεσσαλονίκης - Κατερίνης το ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς (97%) είναι αυξημένο σε σύγκριση με την Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου (91%) και την επαρχιακή οδό Λάρισας - Φαρσάλων (78%).

Σε αστικό οδικό δίκτυο οι οδηγοί χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας σε ποσοστό 72%, οι συνοδηγοί σε ποσοστό 68%, ενώ η χρήση ζώνης από τους επιβάτες στο πίσω κάθισμα είναι ελάχιστη (μόλις 19% δηλαδή περίπου μόνο ένας στους πέντε επιβάτες πίσω καθίσματος χρησιμοποιεί ζώνη ασφαλείας). Στο υπεραστικό οδικό δίκτυο οι οδηγοί και συνοδηγοί χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό (88% και 85% αντίστοιχα) ενώ το ποσοστό χρήσης από τους επιβάτες στο πίσω κάθισμα αν και αυξάνεται σημαντικά σε σχέση με το αστικό οδικό δίκτυο παραμένει σε χαμηλό επίπεδο (28%).

Πίνακας 6: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης ζώνης ασφαλείας ανά περιοχή / τύπο οδού και ανά θέση στο όχημα.

Χρήση ζώνης ασφαλείας	Αστικό Οδικό Δίκτυο			Υπεραστικό Οδικό Δίκτυο			Σύνολο		
	Οδηγός	Συνοδηγός	Επιβάτης πίσω	Οδηγός	Συνοδηγός	Επιβάτης πίσω	Οδηγός	Συνοδηγός	Επιβάτης πίσω
ΝΑΙ	72%	68%	19%	88%	85%	28%	77%	74%	23%
ΟΧΙ	28%	32%	81%	12%	15%	72%	23%	26%	77%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Σφάλμα	1,17%	2,10%	3,32%	1,29%	2,22%	4,91%	0,93%	1,60%	2,78%

2.2 Έρευνα για τη Χρήση Κράνους

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά του δείγματος της έρευνας για τη χρήση κράνους, που αφορούν στον τύπο του οχήματος, στο φύλο, στην κατά προσέγγιση εκτιμηθείσα ηλικία του οδηγού και στο σημείο παρατήρησης.

Πίνακας 7: Ποσοστιαία κατανομή χαρακτηριστικών του δείγματος της έρευνας.

Τύπος οχήματος		Φύλο		Εκτιμηθείσα ηλικία οδηγού		
Δίκυκλο μεγάλου κυβισμού	Δίκυκλο μικρού κυβισμού	Ανδρες	Γυναίκες	Νέοι 16-24	Μεσήλικες 25-54	Ηλικιωμένοι >55
39,9%	60,1%	73,4%	26,6%	16,4%	78,6%	5,0%

Πίνακας 8: Πλήθος παρατηρήσεων ανά γεωγραφική περιοχή και τύπο περιοχής.

Αθήνα		Θεσσαλονίκη		Λάρισα		Σύνολο		Σύνολο
Αστική	Υπεραστική	Αστική	Υπεραστική	Αστική	Υπεραστική	Αστική	Υπεραστική	
2.430	128	650	105	479	60	3.559	293	3.852

Πίνακας 9: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης κράνους από τους οδηγούς δικύκλων, ανά φύλο και ηλικία οδηγού.

Χρήση κράνους από τον οδηγό	Ανδρες				Γυναίκες				Σύνολο	Σφάλμα
	16-24	25-54	>55	Σύνολο	16-24	25-54	>55	Σύνολο		
ΝΑΙ	61%	79%	67%	75%	44%	82%	100%	70%	75%	1,37%
ΟΧΙ	39%	21%	33%	25%	56%	18%	0%	30%	25%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Το ποσοστό μη χρήσης κράνους από τους οδηγούς δικύκλων, για το σύνολο του δείγματος, είναι 25% (±1,37%). Οι γυναίκες οδηγοί δικύκλων δεν χρησιμοποιούν κράνος σε μεγαλύτερο ποσοστό από τους άντρες οδηγούς (σε ποσοστό 30% έναντι 25%). Το μικρότερο ποσοστό χρήσης κράνους εμφανίζουν οι νέοι και οι ηλικιωμένοι άνδρες οδηγοί αλλά και οι νέες γυναίκες οδηγοί.

Πίνακας 10: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης κράνους από τους οδηγούς δικύκλων, ανά τύπο δικύκλου.

Χρήση κράνους από τον οδηγό	Μεγάλο	Μικρό	Σύνολο	Σφάλμα
ΝΑΙ	80%	72%	75%	1,37%
ΟΧΙ	20%	28%	25%	
Σύνολο	100%	100%	100%	

Παρατηρείται μεγαλύτερο ποσοστό μη χρήσης κράνους από τους οδηγούς μικρών δικύ-

κλων, το οποίο πιθανόν οφείλεται στο γεγονός ότι τα μικρά δίκυκλα χρησιμοποιούνται περισσότερο εντός αστικών περιοχών, όπου το ποσοστό χρήσης κράνους είναι μειωμένο.

Από την καταγραφή της χρήσης κράνους ανά ημέρα της εβδομάδας και ανά ώρα προκύπτει ότι τις καθημερινές ημέρες, το ποσοστό χρήσης κράνους είναι αυξημένο κατά τις πρωινές ώρες (από 10:00 μέχρι 14:00) ενώ το Σάββατο κατά τις μεσημεριανές (από 14:00 μέχρι 18:00). Επισημαίνεται ότι το τετράωρο από 18:00 μέχρι 22:00 το Σάββατο δεν λαμβάνεται υπόψη στην επεξεργασία λόγω ανεπαρκούς εκπροσώπησης στο δείγμα της έρευνας. Αναλυτικά στοιχεία παρουσιάζονται στην τελική έκθεση του έργου (ΕΜΠ, 2009).

Πίνακας 11: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης κράνους από τους οδηγούς δικύκλων, ανά περιοχή / τύπο οδού.

Χρήση κράνους από τον οδηγό	Αστικό οδικό δίκτυο					Υπεραστικό οδικό δίκτυο				
	Αθήνα	Θεσ/νίκη	Λάρισα	Σύνολο	Σφάλμα	Ε.Ο. Αθηνών-Κορινθών	Ε.Ο. Θεσ/νίκης - Κατερίνης	Επαρχ. οδός Λάρισα - Φάρσαλα	Σύνολο	Σφάλμα
ΝΑΙ	74%	67%	77%	73%	1,46%	99%	98%	85%	96%	2,27%
ΟΧΙ	26%	33%	23%	27%		1%	2%	15%	4%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%	

Παρατηρείται κατ' αρχήν χρήση κράνους σε ποσοστό σχεδόν 100% στο υπεραστικό οδικό δίκτυο έναντι μόλις 73% στο αστικό οδικό δίκτυο. Αναφορικά με το αστικό οδικό δίκτυο, το ποσοστό χρήσης κράνους είναι υψηλότερο στην Αθήνα (74%) απ' ότι στη Θεσσαλονίκη (67%) και ακόμη υψηλότερο στη Λάρισα (77%). Επισημαίνεται πάντως ότι τα παραπάνω ποσοστά ενδέχεται να επηρεάζονται από σχετικές δράσεις επιτήρησης που βρίσκονται σε εξέλιξη στις περιοχές αυτές, καθώς είναι σύνηθες φαινόμενο στις επαρχιακές πόλεις να επιτηρείται εντακτικά η χρήση κράνους κατά τις αρχές του θέρους.

Εκτός από τα στοιχεία που έχουν επισημανθεί στον προηγούμενο πίνακα για τη χρήση του κράνους στο υπεραστικό και στο αστικό οδικό δίκτυο, φαίνεται ότι μόνο το 41% των επιβατών δικύκλου σε αστικές περιοχές χρησιμοποιεί κράνος. Παρατηρείται επίσης, σημαντικά μειωμένο ποσοστό χρήσης κράνους από τους επιβάτες των δικύκλων γενικά (46% έναντι 75% των οδηγών δικύκλων).

Πίνακας 12: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης κράνους ανά περιοχή / τύπο οδού και ανά θέση στο όχημα.

Χρήση κράνους	Αστικό Οδικό Δίκτυο		Υπεραστικό Οδικό Δίκτυο		Σύνολο	
	Οδηγός	Επιβάτης	Οδηγός	Επιβάτης	Οδηγός	Επιβάτης
ΝΑΙ	73%	41%	96%	91%	75%	46%
ΟΧΙ	27%	59%	4%	9%	25%	54%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Σφάλμα	1,46%	3,57%	2,27%	6,12%	1,37%	3,43%

3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΚΡΑΝΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΡΑΤΗ

Στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη συλλέγονται συστηματικά στοιχεία αναφορικά με τη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους. Η Γερμανία και η Ελβετία διαθέτουν σχετικά στοιχεία για περισσότερα από 30 χρόνια. Αντίθετα, στην Ελλάδα, τη Λιθουανία και τη Σλοβακία δεν γίνεται καμία συστηματική καταγραφή. Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία από τα διάφορα κράτη δεν είναι πάντα συγκρίσιμα εξαιτίας ορισμένων διαφορών στις μεθόδους συλλογής που εφαρμόζονται (ETSC, 2007).

Σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC, 2007), το έτος 2005, στη Γαλλία, στη Γερμανία και στη Μάλτα το ποσοστό χρήσης ζώνης από τους οδηγούς και τους συνοδηγούς ξεπερνούσε το 95% και στη Σουηδία, στη Νορβηγία, στο Ην.Βασίλειο και στην Ολλανδία το 90%.

Αναλυτικά στοιχεία σχετικά με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας και του κράνους αντίστοιχα, σε διάφορα ευρωπαϊκά κράτη παρουσιάζονται στη σχετική έκθεση του ευρωπαϊκού ερευνητικού έργου SafetyNet (Vis and Eksler, 2008). Τα στοιχεία αφορούν στο έτος 2007 και για ορισμένες χώρες το 2005 λόγω έλλειψης μεταγενέστερων καταγραφών. Το ποσοστό χρήσης ζώνης είναι μεγαλύτερο από 95% στη Γερμανία, τη Γαλλία και τη Μάλτα ενώ στο Βέλγιο, την Τσεχία, την Εσθονία, την Ισπανία, την Ουγγαρία και την Πολωνία. Παρατηρείται ότι σε όλες τις χώρες το ποσοστό των οδηγών και των συνοδηγών που φορούν ζώνη ασφαλείας είναι αρκετά υψηλότερο από το αντίστοιχο των επιβατών. Αντίστοιχα ήταν και τα αποτελέσματα της πανελλαδικής έρευνας.

Στην ίδια έκθεση (Vis and Eksler, 2008) διαπιστώνεται έλλειψη στοιχείων σχετικά με τη χρήση κράνους στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη καθώς μόνο σε δέκα από τα εικοσιεννέα κράτη υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναφορικά με τα αποτελέσματα της έρευνας παρατηρήσεων στην οδό, προέκυψαν ιδιαίτερα χρήσιμα στοιχεία για τα ποσοστά χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους στην Ελλάδα καθώς και για τις επιμέρους παραμέτρους που φαίνεται να επηρεάζουν τα ποσοστά αυτά.

Συγκεκριμένα, αναφορικά με τη χρήση ζώνης ασφαλείας, διαπιστώθηκε ότι, στο σύνολο του δείγματος, το 23% των οδηγών Ι.Χ. αυτοκινήτων, το 26% των συνοδηγών και το 77% των επιβατών στα πίσω καθίσματα δεν χρησιμοποιεί ζώνη ασφαλείας. Από τους οδηγούς, μεγαλύτερο ποσοστό μη χρήσης ζώνης ασφαλείας εμφανίζουν οι νέοι και οι ηλικιωμένοι άνδρες οδηγοί. Η χρήση ζώνης ασφαλείας στο αστικό οδικό δίκτυο είναι μειωμένη σε σχέση με το υπεραστικό οδικό δίκτυο, ενώ είναι αξιοσημείωτο ότι μόλις το 19% των επιβατών στα πίσω καθίσματα χρησιμοποιεί ζώνη ασφαλείας στο αστικό οδικό δίκτυο. Επισημαίνεται τέλος, ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας εμφανίζεται αυξημένη κατά τις μεσημεριανές ώρες, τόσο τις καθημερινές όσο και το Σάββατο.

Αναφορικά με τη χρήση κράνους, διαπιστώθηκε ότι, στο σύνολο του δείγματος, το 25% των οδηγών δικύκλων και το 54% των επιβατών δεν χρησιμοποιεί κράνος. Μικρότερο ποσοστό χρήσης κράνους παρατηρείται στα μικρά δίκυκλα (μοτοποδήλατα κ.λπ.). Επισημαίνεται ότι το πρόβλημα εντοπίζεται στις αστικές περιοχές, καθώς στο υπεραστικό οδικό δίκτυο σχεδόν όλοι οι οδηγοί και επιβάτες δικύκλων χρησιμοποιούν κράνος. Επισημαίνεται τέλος ότι η χρήση κράνους εμφανίζεται αυξημένη κατά τις πρωινές ώρες τις καθημερινές και κατά τις μεσημεριανές ώρες το Σάββατο. Γενικά, το ποσοστό μη χρήσης κράνους από τους οδηγούς δικύκλων είναι λίγο μεγαλύτερο από το αντίστοιχο ποσοστό μη χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αυτοκινήτων.

Αναφορικά με τα διάφορα χαρακτηριστικά που εξετάστηκαν παρατηρείται ότι οι νέοι και οι ηλικιωμένοι άνδρες οδηγοί εμφανίζουν το μικρότερο ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας και οι νέες γυναίκες το μικρότερο ποσοστό χρήσης κράνους. Σχετικά με την επιρροή του τύπου οχήματος διαπιστώθηκε ότι οι οδηγοί μεγάλων οχημάτων, εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά χρήσης ζώνης ασφαλείας και κράνους. Όσον αφορά τη χρήση ζώνης και κράνους σε διαφορετικές μέρες και ώρες διαπιστώθηκε ότι τα ποσοστά χρήσης της ζώνης ασφαλείας είναι αυξημένα κατά τις μεσημεριανές ώρες (από 14:00 μέχρι 18:00) όλες τις ημέρες της εβδομάδας ενώ η χρήση του κράνους είναι αυξημένη κατά τις πρωινές ώρες (από 10:00 μέχρι 14:00) τις καθημερινές και τις μεσημεριανές ώρες το Σάββατο.

Γενικά, όσον αφορά στα προστατευτικά μέσα, παρατηρείται ότι σε πολλά ευρωπαϊκά κράτη η χρήση τους από τους οδηγούς οχημάτων και δικύκλων παραμένει σε αρκετά χαμηλά επίπεδα. Η αύξηση των ποσοστών χρήσης των προστατευτικών μέσων θα συνεισφέρει σημαντικά στη μείωση των θανάτων και των τραυματισμών στα οδικά ατυχήματα καθώς η αποτελεσματικότητά τους έχει αποδειχθεί σε πολλές έρευνες (FIA, 2009; WHO, 2006). Η θεσμοθέτηση και η επιτήρηση νόμων που καθιστούν τη χρήση ζώνης και κράνους υποχρεωτική σε συνδυασμό με εκστρατείες ενημέρωσης του κοινού, είναι μέτρα που μπορεί να συμβάλουν σημαντικά στην αύξηση της χρήσής τους (FIA, 2009; Σκαλκίδου κ.α., 1999).

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. European Transport Safety Council (2008) *Vulnerable riders: Safety implications of motorcycling in the European Union*.
2. European Transport Safety Council (2007) *Road safety performance Index Flash 4: increasing seat-belt use*.
3. European Transport Safety Council (2006) Fact Sheet: *Promoting Seat Belt Use*.
4. FIA Foundation for the Automobile and Society (2009) *Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. FIA, London.
5. Vis M.A. and Eksler, V. (Eds.) (2008) *Road Safety Performance Indicators: Updated Country Comparisons*. Deliverable D3.11a of the EU FP6 project SafetyNet.
6. WHO (2006) *Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. World Health Organization, Geneva.

7. ΕΜΠ (2009) *Συλλογή στοιχείων οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα*, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Τεχνική Έκθεση.
8. Σκαλκίδου Α., Πετρίδου Ε., Στάππα Μ., Τσούφης Ι., Παπαδόπουλος Φ., Τριχόπουλος Δ. (1999) Αποτελεσματικότητα μιας απαρτιωμένης προσπάθειας για αύξηση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας. *Αρχεία Ελληνικής Ιατρικής*, 16(5), 464-472.