

Οδική ασφάλεια στην Ελλάδα: πολιτικές, δεδομένα και νέες προκλήσεις

Ελεονώρα Παπαδημητρίου

Επίκουρη Καθηγήτρια ΕΜΠ

Μαζί με:

Δημήτρη Νικολάου & Γιώργο Γιαννή

Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



«Προστατεύοντας τους πολίτες
και ενισχύοντας την ασφαλισμένη οδήγηση»

Αθήνα, 12 Μαΐου 2026



50 ΧΡΟΝΙΑ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

50 χρόνια
προστασίας
και κοινωνικής
προσφοράς

12.05.26
Diyani Caravel



Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα (2015-2025)



National
Technical
University
of Athens

Road
Safety
Observatory

gc1. Basic road safety figures, Greece 2015 - 2025

www.nrso.ntua.gr

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	2025/2024	2025/2015	2025/2019
Injury Road Crashes	11,690	11,440	11,318	10,848	10,737	10,712	9,083	10,454	10,487	10,553	11,000	11,024	0.2%	-4%	3%
Fatalities	795	793	824	731	700	688	584	624	654	646	665	517	-22.3%	-35%	-25%
Serious Injuries	1,016	999	879	706	727	652	518	610	664	659	568	517	-9.0%	-48%	-21%
Slight Injuries	13,548	13,097	12,946	12,565	12,422	12,350	10,300	11,746	11,961	12,156	12,803	12,780	-0.2%	-2%	3%
Vehicle Fleet (x1000)	8,048	8,076	8,173	8,263	8,237	8,402	8,530	8,698	8,882	9,107	9,343	9,400	0.6%	16%	8%
Fatalities per million vehicles	99	98	101	88	85	82	68	72	74	71	71	55	-22.7%	-44%	-23%
Speed infringements	156,892	173,476	176,592	208,190	213,333	234,169	206,554	222,312	251,394	263,942	338,419	336,042	-	-	-
Drink & drive infringements	29,597	29,191	33,192	32,964	33,394	31,557	19,096	17,427	24,533	26,217	32,453	31,268	-	-	-
Seat belt infringements	34,526	29,611	34,831	31,510	33,380	34,594	30,174	32,354	39,026	44,838	55,980	56,211	-	-	-
Helmet infringements	54,354	52,783	63,971	59,405	52,706	52,089	46,394	48,974	51,976	52,963	91,290	90,709	-	-	-

Road fatalities in Greece have decreased by 35% since 2015, injury road crashes decreased only by 4%

The rate fatalities per number of vehicles has decreased by 44% since 2015

A annual decrease by 22% in road fatalities was recorded in 2025

Notes
Figures in *italics* are based on provisional data,

Issued:
March 16th, 2026

About the data:
nrso-data-gr

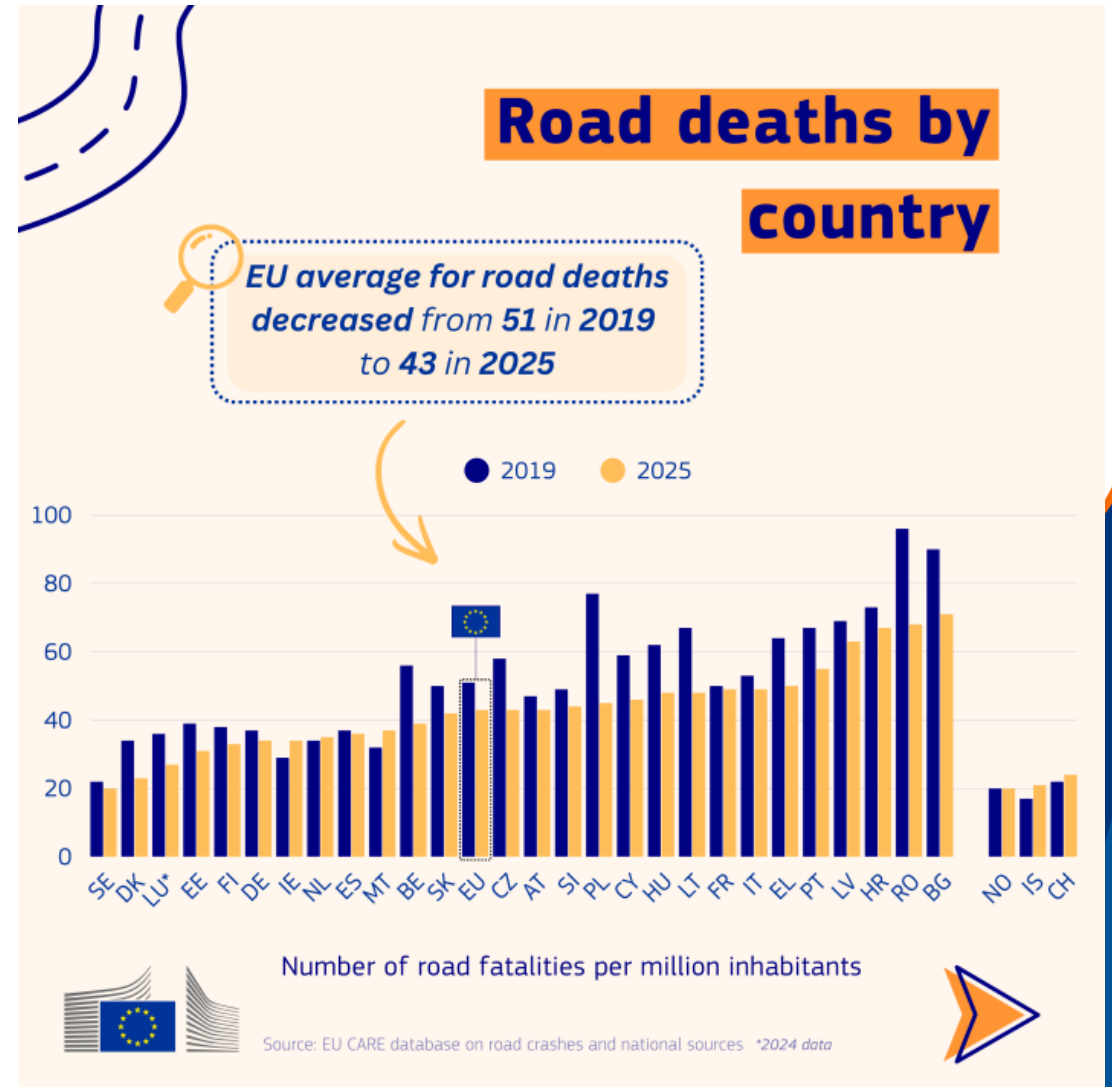
Sources:
Hellenic Statistical Authority (ELSTAT)

Police



Η θέση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2025)

- Παρά τη σημαντική βελτίωση του 2025 (-22.3% σε σύγκριση με το 2024), η Ελλάδα κατατάσσεται στην **22^η θέση** ανάμεσα στα 27 κράτη-μέλη της Ε.Ε. με 49,7 νεκρούς ανά εκατομμύριο πληθυσμού (μέσος όρος Ε.Ε.: 43).
- Στην Ελλάδα, το 2025, καταγράφηκαν **517** θάνατοι σε οδικά ατυχήματα (προσωρινά δεδομένα ΕΛΣΤΑΤ).
- Ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ε.Ε. για το 2025 ανέρχεται στους **19.400**.



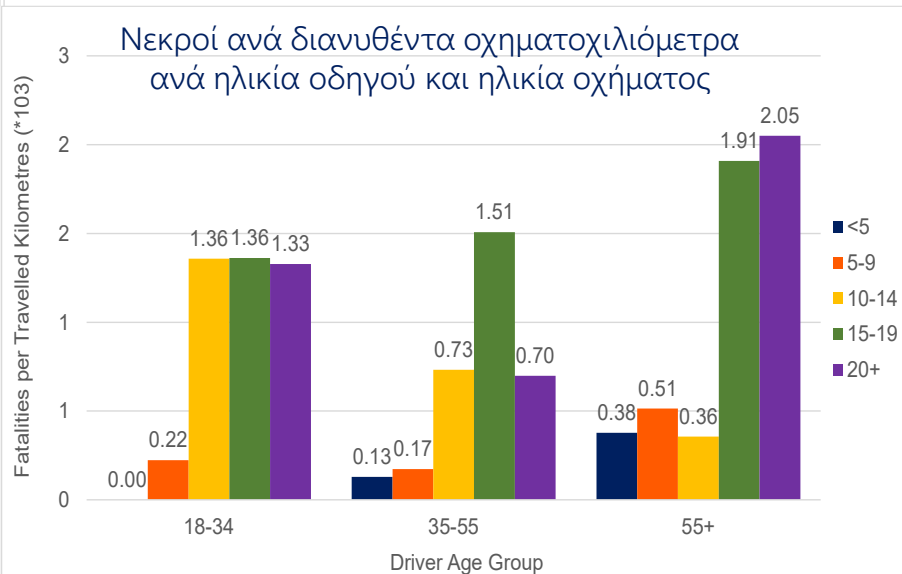
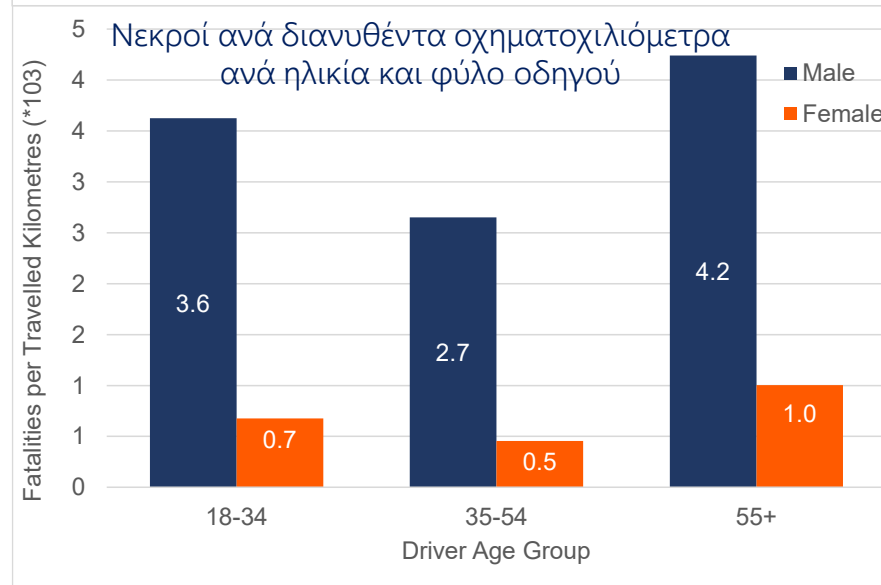
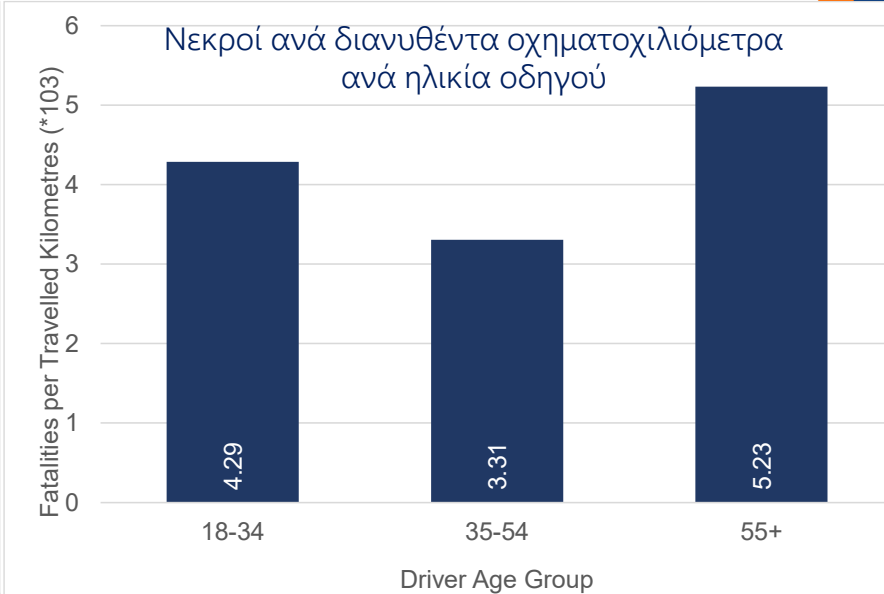
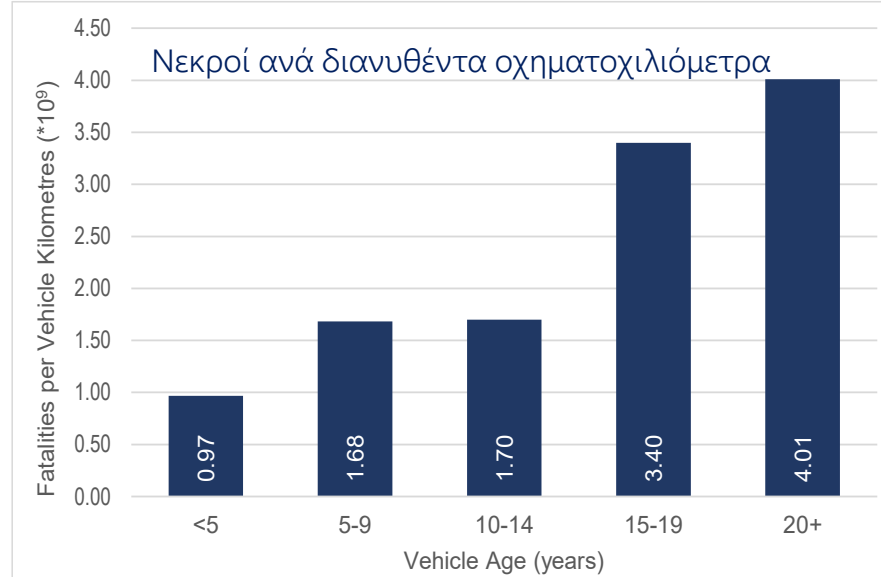
Βασικές Αιτίες Ατυχημάτων

- 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 (39%) οδικών ατυχημάτων με **μοτοσυκλές και μοτοποδήλατα**, διπλάσιο από εκείνο της ΕΕ (μέση τιμή ΕΕ: 20%).
- 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.



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 - 2025

- Χαμηλά ποσοστά **χρήσης κράνους**
 - 86% από οδηγούς (μέση τιμή ΕΕ 97%)
 - 58% από επιβάτες (μέση τιμή ΕΕ: 95%)

- Χαμηλά ποσοστά **χρήσης ζώνης ασφαλείας**
 - 72% από οδηγούς (μέση τιμή ΕΕ 92%)
 - 57% από πίσω επιβάτες (μέση τιμή ΕΕ: 75%)

- Ακατάλληλα **υψηλές ταχύτητες**
 - 40% υπερβάσεις στο αστικό δίκτυο
 - 22% υπερβάσεις στο υπεραστ. δίκτυο
 - 23% υπερβάσεις στους αυτ/δρομους

Ταχύτητα

Τύπος Οδού (όριο ταχύτητας)	KPI (95% CI)	Μέση Ταχύτητα (χλμ/ώρα)	Τυπική Απόκλιση (χλμ/ώρα)	V85** (χλμ/ώρα)
Αστικό δίκτυο (50 χλμ/ώρα)	72,9% (65,5% - 79,1%)	40,3	6,1	46,1
Υπεραστικό δίκτυο (70 χλμ/ώρα)	71,0% (64,4% - 76,7%)	65,1	7,5	71,6
Αυτοκινητόδρομοι (130 χλμ/ώρα)	75,9% (69,8% - 80,7%)	96,2	10,8	107

Χρήση Κινητού Τηλεφώνου

Τύπος Οδού	KPI (95% CI)
	Επιβατικά Ι.Χ.
Αστικό δίκτυο	90,7% (89,3% - 92,1%)
Υπεραστικό δίκτυο	87,6% (85,5% - 89,6%)
Αυτοκινητόδρομοι	91,7% (89,8% - 93,3%)
Σύνολο	90,6% (89,2% - 91,8%)

Κράνος

Τύπος Οδού	KPI (95% CI)	
	Οδηγός	Επιβάτης
Αστικό δίκτυο	85,5% (83,1% - 87,6%)	59,7% (51,9% - 66,7%)
Υπεραστικό δίκτυο	85,3% (75,8% - 92,6%)	-
Αυτοκινητόδρομοι	95,8% (89,6% - 98,9%)	67,7% (37,2% - 88,6%)
Σύνολο	85,7% (79,7% - 89,9%)	58,6% (48,9% - 67,1%)

Ζώνη

Τύπος Οδού	KPI (95% CI)		
	Οδηγός	Επιβάτης μπροστινών θέσεων	Επιβάτης πίσω θέσεων
Αστικό δίκτυο	71,9% (69,7% - 74,1%)	68,0% (63,5% - 72,5%)	54,6% (37,6% - 70,1%)
Υπεραστικό δίκτυο	72,2% (69,6% - 74,8%)	73,2% (67,9% - 78,3%)	78,7% (62,1% - 91,4%)
Αυτοκινητόδρομοι	83,2% (81,0% - 85,3%)	85,6% (81,6% - 89,0%)	67,0% (53,3% - 78,4%)
Σύνολο	72,4% (70,3% - 74,4%)	68,9% (64,7% - 73,2%)	56,8% (42,2% - 70,0%)



Βασικές Ευκαιρίες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας

- Σύγχρονο **Στρατηγικό Σχέδιο** Οδικής Ασφάλειας (2021-2030) με στόχους, δράσεις, αρμοδιότητες, προϋπολογισμούς και χρονοδιαγράμματα (δεν έχει ξεκινήσει η εφαρμογή του)
- Σημαντικοί Διαθέσιμοι **Πόροι** ΕΣΠΑ, Ταμείο Ανθεκτικότητας, ΕΤΕπ (σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητοι)
- Επαρκής **Τεχνογνωσία**
 - καταρτισμένη επιστημονική κοινότητα
 - διαθέσιμες διεθνείς πρακτικές



Εθνικό
Στρατηγικό Σχέδιο
Οδικής Ασφάλειας
Ελλάδα 2030



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



Δράσεις και Μέτρα Οδικής Ασφάλειας

Πυλώνες		Δράσεις	Μέτρα
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
	Σύνολο	44	200



Μια Νέα Κουλτούρα Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα με τον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας



- **Καθιέρωση ορίου ταχύτητας 30km/h** σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της Ελλάδας, σε οδούς μίας ή δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση - η δεύτερη χώρα της ΕΕ μετά την Ισπανία (εφαρμογή από 1 Ιανουαρίου 2026)

Συνοδευόμενος από:

- **εξορθολογισμό και απλούστευση των ποινών**, συνδεδεμένο με τη σοβαρότητα και το μέγεθος της παράβασης
- **τιμωρία των οδηγών** και όχι των οχημάτων, ιδίως των υποτροπιαζόντων
- καθιέρωση **διήθησης για δίκυκλα και ειδικής ζώνης αναμονής** στους σηματοδότες
- εγκατάσταση **καμερών παρακολούθησης** των βασικών παραβάσεων (ταχύτητα, κράνος, ζώνη, χρήση κινητού)
- **ψηφιακή διαχείριση των κλήσεων** για αυτοματοποιημένη επεξεργασία των προστίμων



Επιδόσεις Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2025

Η καλύτερη επίδοση που έχει σημειώσει ποτέ η Ελλάδα το 2025

- Ο χαμηλότερος αριθμός νεκρών που έχει καταγραφεί ποτέ
- Η υψηλότερη ετήσια ποσοστιαία μείωση (-22%)
- 148 ζωές σώθηκαν το 2025
- 517 σε σύγκριση με 665 το 2024

Κυρίως λόγω:

- της συστηματικής επιβολής της **χρήσης κράνους** και των μέτρων κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ
- του νέου **Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας** στην Ελλάδα
- Η χρήση κράνους **αυξήθηκε από 80% σε 92%**, με αποτέλεσμα να σωθούν 75 ζωές μοτοσικλετιστών
- Συνεχής προώθηση του θέματος από το ΕΜΠ στις Αρχές και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης



Οδική ασφάλεια στην Ελλάδα: πολιτικές, δεδομένα και νέες προκλήσεις

Ελεονώρα Παπαδημητρίου

Επίκουρη Καθηγήτρια ΕΜΠ

Μαζί με:

Δημήτρη Νικολάου & Γιώργο Γιαννή

Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



«Προστατεύοντας τους πολίτες
και ενισχύοντας την ασφαλισμένη οδήγηση»

Αθήνα, 12 Μαΐου 2026



50 χρόνια
προστασίας
και κοινωνικής
προσφοράς

12.05.26
Diyani Caravel

