



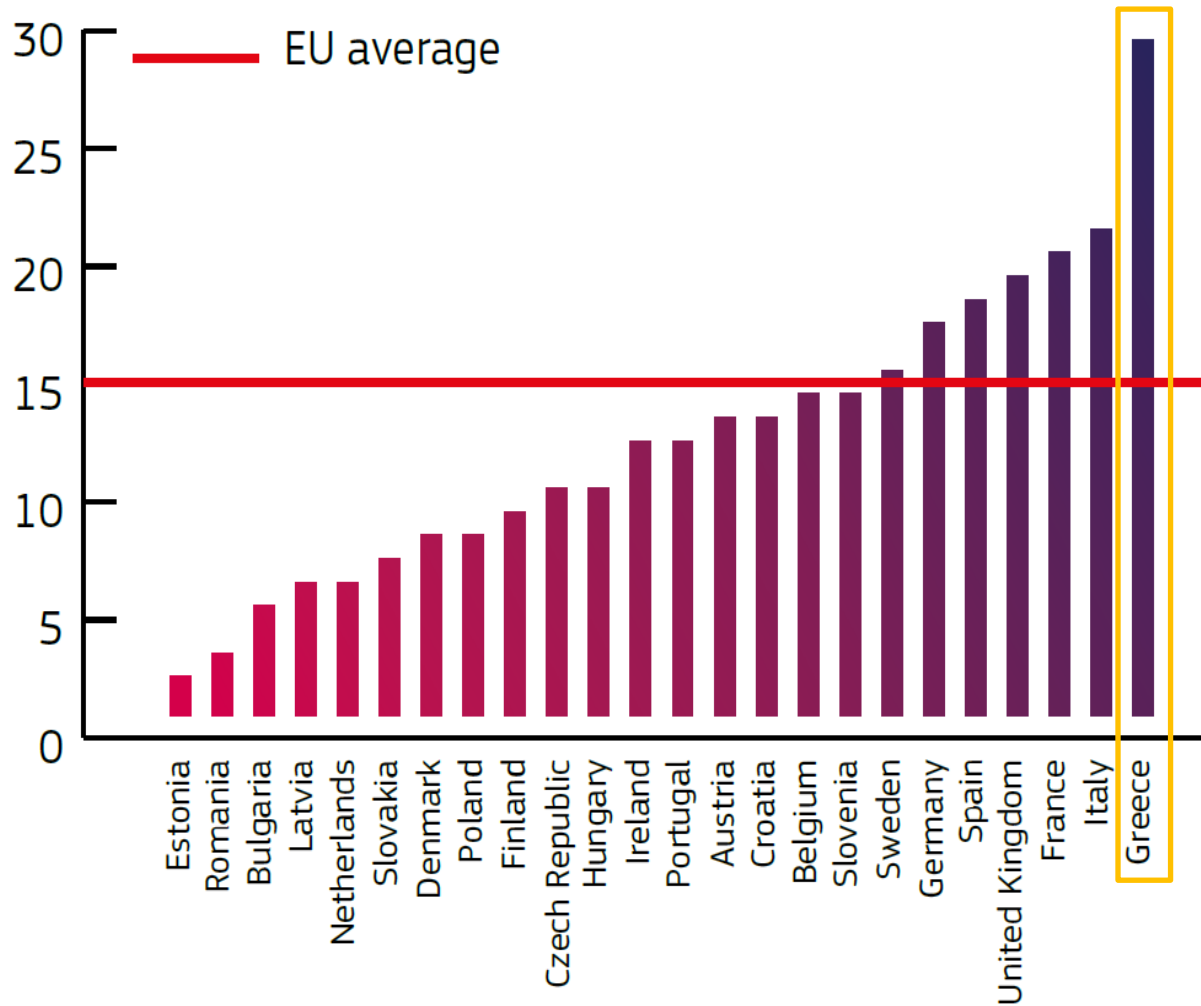
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών  
Μονάδα Εργονομίας

# Παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια των εργαζομένων δικυκλιστών



Ναθαναήλ Δημήτρης, Επικ. Καθηγητής  
Το παρόν υλικό αποτελεί μέρος της διπλωματικής Εργασίας  
του σπουδαστή Δημήτριου Τσιριπίδη

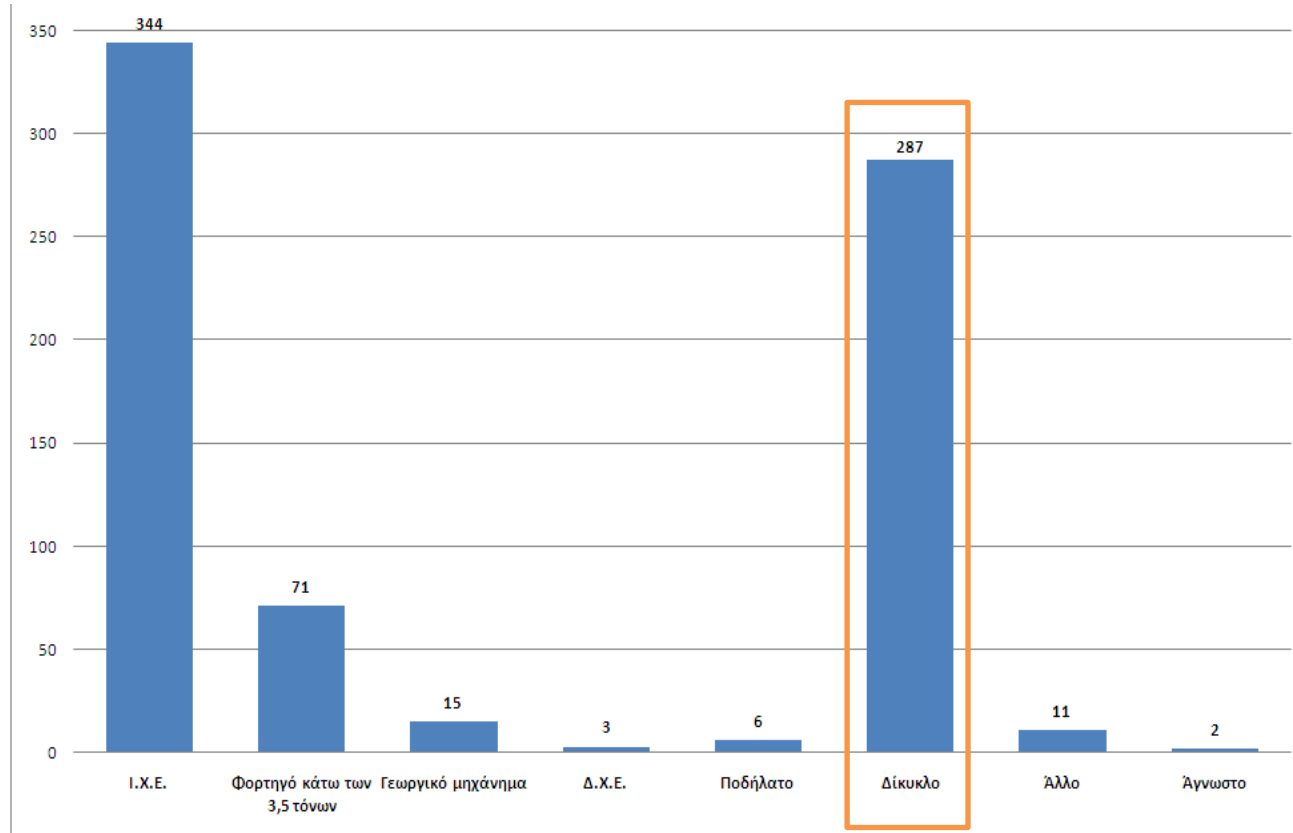
## Στην Ευρώπη το 15% των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων αφορούν δίκυκλα



στην Ελλάδα το ποσοστό αυτό είναι άνω του **30%**

κάθε χρόνο στη χώρα μας πάνω από **250** οδηγοί δικύκλων χάνουν τη ζωή τους στην ασφαλτο

# Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα (στοιχεία 2015)



285 από συνολικά  
739 τροχαία  
θανατηφόρα  
ατυχήματα  
αφορούσαν δίκυκλα

(πηγή: Ελληνική Αστυνομία)

## Ο κλάδος των ταχυμεταφορών και της διανομής

- Το 2015 δραστηριοποιήθηκαν 444 επιχειρήσεις στον κλάδο των ταχυμεταφορών, με το ανθρώπινο δυναμικό τους να ανέρχεται σε 4.600 ταχυμεταφορείς
- Η ραγδαία αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου λιανικής σημαίνει ότι ο αριθμός αυτός θα αυξάνεται συνεχώς
- Αντίστοιχα στοιχεία για τους διανομείς εστίασης δεν υπάρχουν καθώς οι εργασιακές σχέσεις είναι συχνά άτυπες
- Οι διάφορες εκτιμήσεις ανεβάζουν τον αριθμό των διανομέων εστίασης σε 20.000 με απασχόληση μόνιμη ή ευκαιριακή
- Ίσως αφορά 5 έως 10% των συνολικών διαλυόμενων χιλιόμετρων από δίκυκλα στη χώρα

## Καταγεγραμμένοι θάνατοι εργαζομένων δικυκλιστών 2015-2017 (πηγή διαδίκτυο)

- **3/7/2015** Το βράδυ της Παρασκευής, στη συμβολή των οδών Φορμίωνος και Τμώλου, ο 28χρονος Κ.Ζ, εργαζόμενος ως διανομέας στο ταχυφαγείο Χ στο Παγκράτι, έχασε τη ζωή του σε αυτοκινητιστικό δυστύχημα την ώρα που διένεμε φαγητό σε πελάτη.
- **15/6/2016.** Ο 25χρονος διανομέας Β Γ, εργαζόμενος στην εταιρία Χ, έχασε την ζωή του στην Πάτρα, όταν το δίκυκλο που οδηγούσε συγκρούστηκε με όχημα του δήμου Πατρέων.
- **1/8/ 2016,** ΙΧ αυτοκίνητο παρβιάζοντας τον κοκκινο σηματοδότη, παρασύρει υπηρεσιακό μηχανάκι της Χ που επέβαινε ο Σ πατέρας δυο μικρων παιδιων μετά απο πάλη 25 ημερων κατέληξε εχθες πέμπτη 25/8 στο νοσοκομειο Ευαγγελισμός.
- **27/8/ 2016** στη Ζάκυνθο, ένας 19χρονος διανομέας φαγητού, ο Μ Τ, σκοτώθηκε σε τροχαίο δυστύχημα, εν ώρα εργασίας.
- **14/2/2017** ο Π Β, πατέρας δύο παιδιών, εργαζόμενος από το 2001 στη Χ, έχασε τη ζωή του στο δρόμο
- **1/3/2017.** Θανατηφόρο τροχαίο με θύμα 25χρονο μοτοσικλετιστή, σημειώθηκε το μεσημέρι της Κυριακής στο λιμάνι της Μυκόνου.
- **2/3/2017,** Ο Μ, διανομέας στα Χ του Κολωνού, μόλις 22 ετών, τραυματίστηκε την Πέμπτη 2/3 και κατέληξε μια εβδομάδα μετά.

# Διανομείς (Delivery) και οι Ταχυμεταφορείς (Courier) εργασία με ιδιαίτερα υψηλή επικινδυνότητα

## Μέθοδος

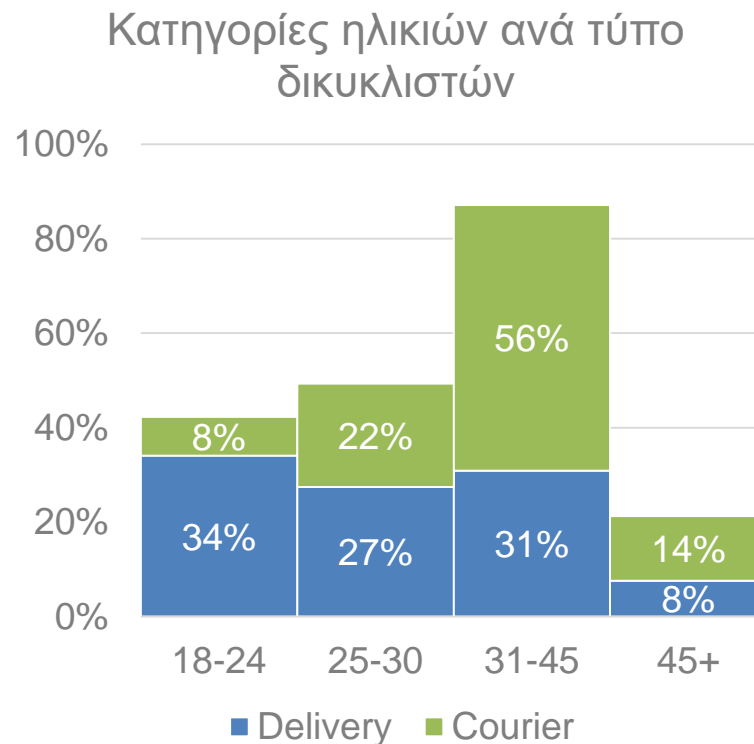
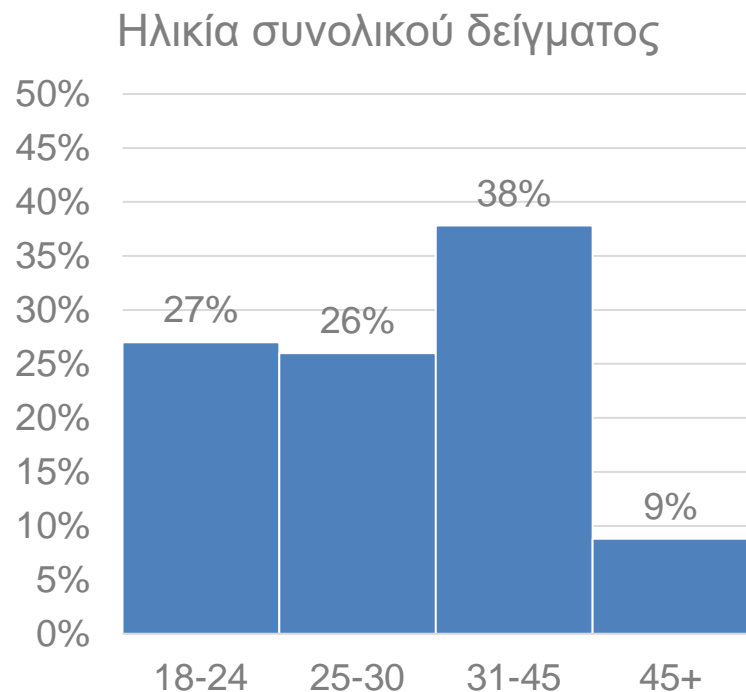
- Ερωτηματολόγιο σε δείγμα 380 εργαζομένων
- Συνεντεύξεις με εργαζόμενους
- Συστηματικές παρατηρήσεις στο δρόμο

## Πληθυσμός

- 232 Διανομείς
- 80 Ταχυμεταφορείς
- 68 Με διπλό επάγγελμα

Άνδρες στη συντριπτική πλειοψηφία

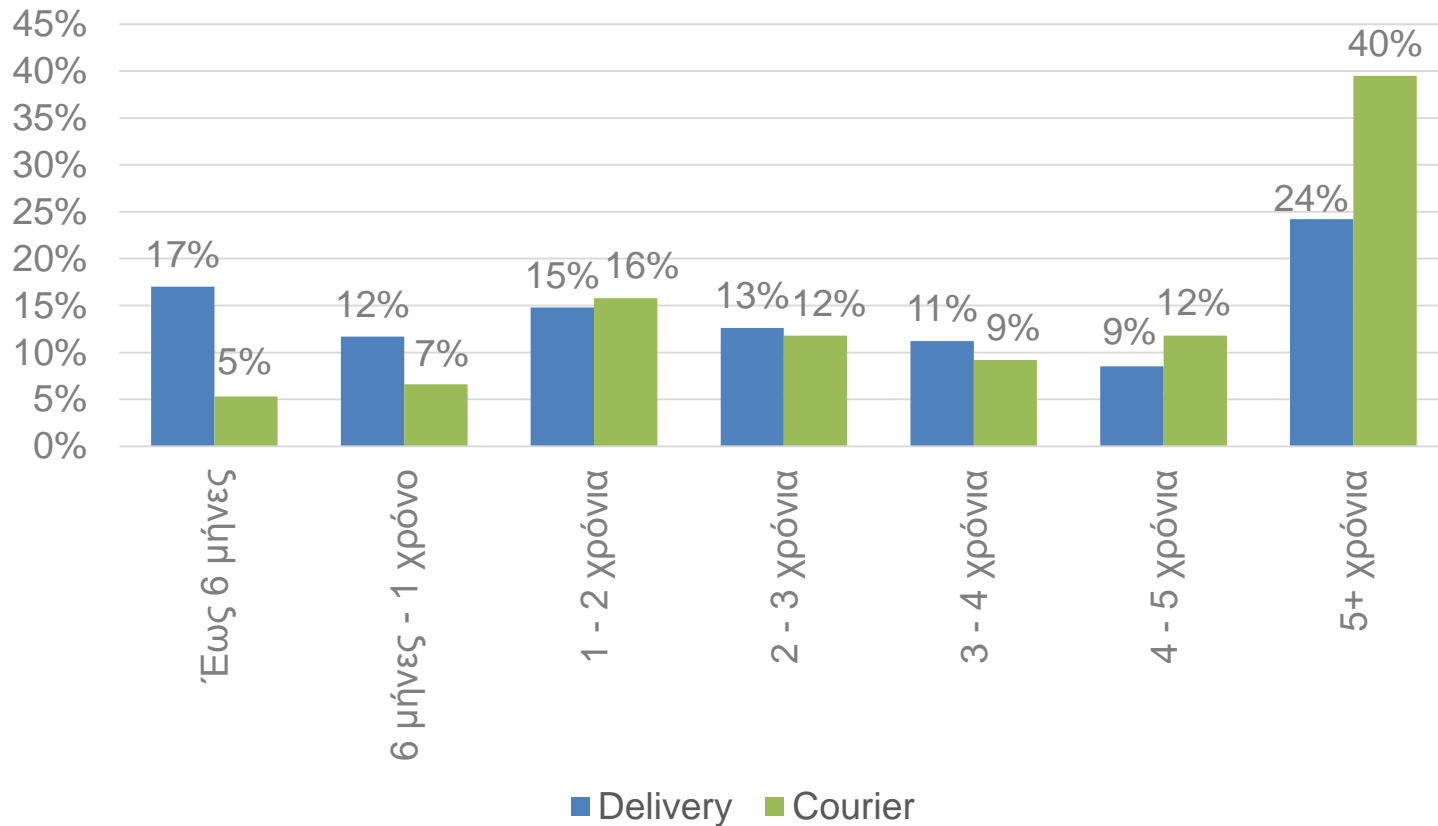
## Οι εργαζόμενοι δικυκλιστές – όχι μόνο νεαροί



- 70% των εργαζομένων ως Courier είναι άνω των 30 ετών
- 50% των εργαζομένων σε Delivery είναι κάτω των 30 ετών

# Οι Courier έχουν πιο σταθερή εργασία από τους εργαζόμενους ως Delivery

Χρόνια εργασίας ανά τύπο δικυκλιστή

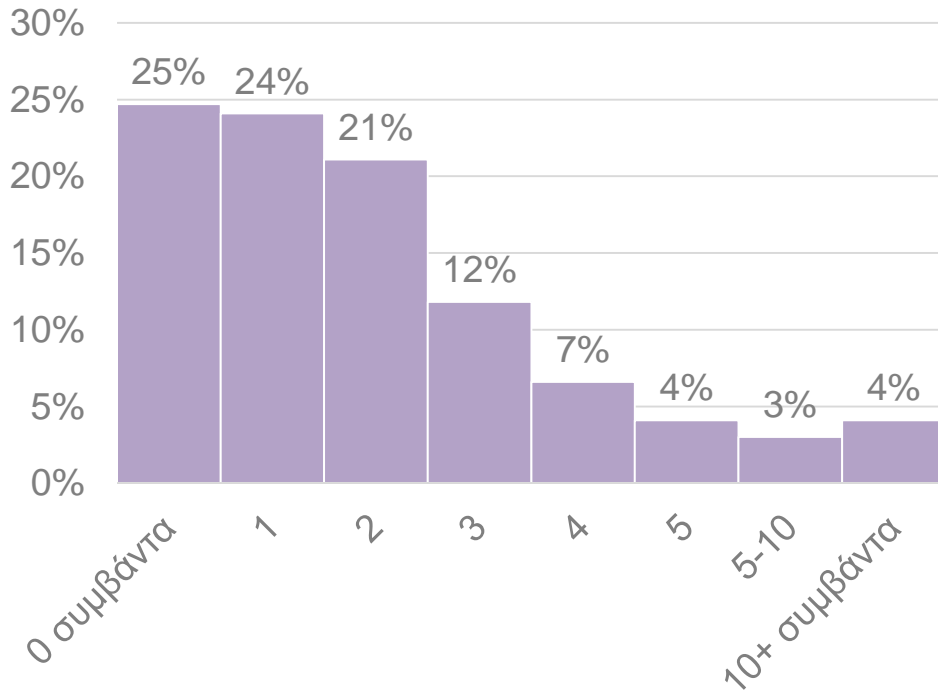




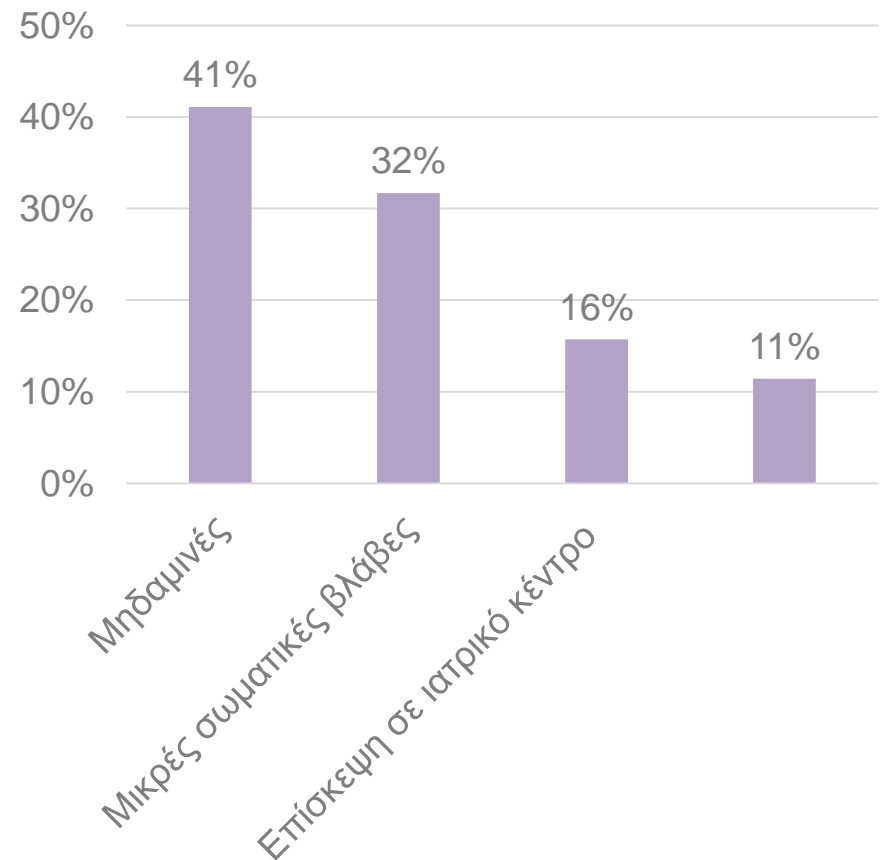
Το 75% δηλώνει ότι έχει εμπλακεί σε τροχαίο συμβάν κατά την εργασία του.

Το 60% αυτών, υπέστησαν συνέπειες για τη σωματική τους ακεραιότητα

Τροχαία συμβάντα συνολικού δείγματος

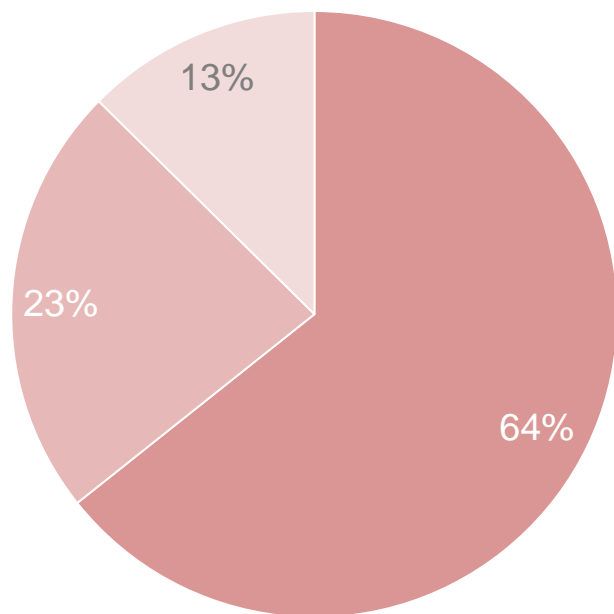


Σοβαρότερες επιπτώσεις συμβάντων



## Η χρήση κράνους δεν ξεπερνά συνολικά το 60% (ανάλογα με την εποχή)

### Χρήση κράνους κατά δήλωση



■ Πάντα ■ Κάποιες φορές (π.χ. το χειμώνα) ■ Συνήθως όχι

Πραγματική χρήση κράνους  
(καταγραφές από παρατήρηση 300  
επαγγελματιών σε δρόμους της Αττικής τον  
Σεπτέμβριο του 2016)

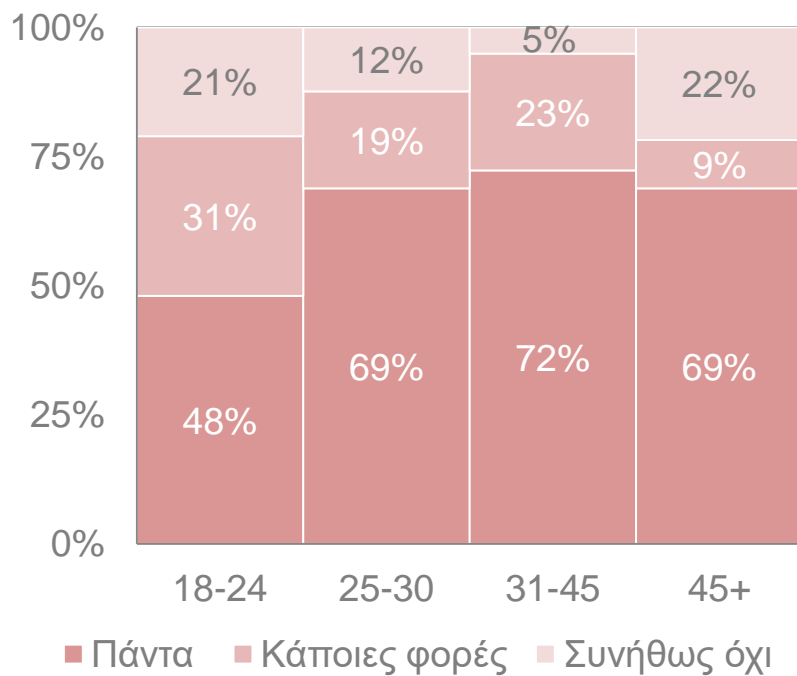
Delivery	Courier	Συνολικά
56%	67%	61%

Η πραγματική χρήση είναι χαμηλότερη  
από αυτή που δηλώθηκε

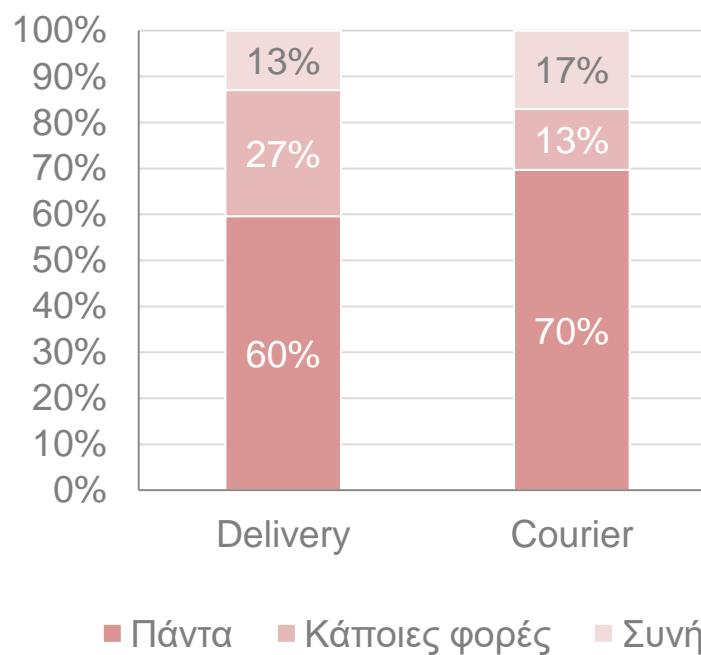
Τη χρήση κράνους αμελούν κυρίως οι πιο μικρές και οι πιο μεγάλες ηλικίες

Οι Courier δηλώνουν (και είναι) πιο συνεπείς στη χρήση κράνους

Χρήση κράνους ανα ηλικία

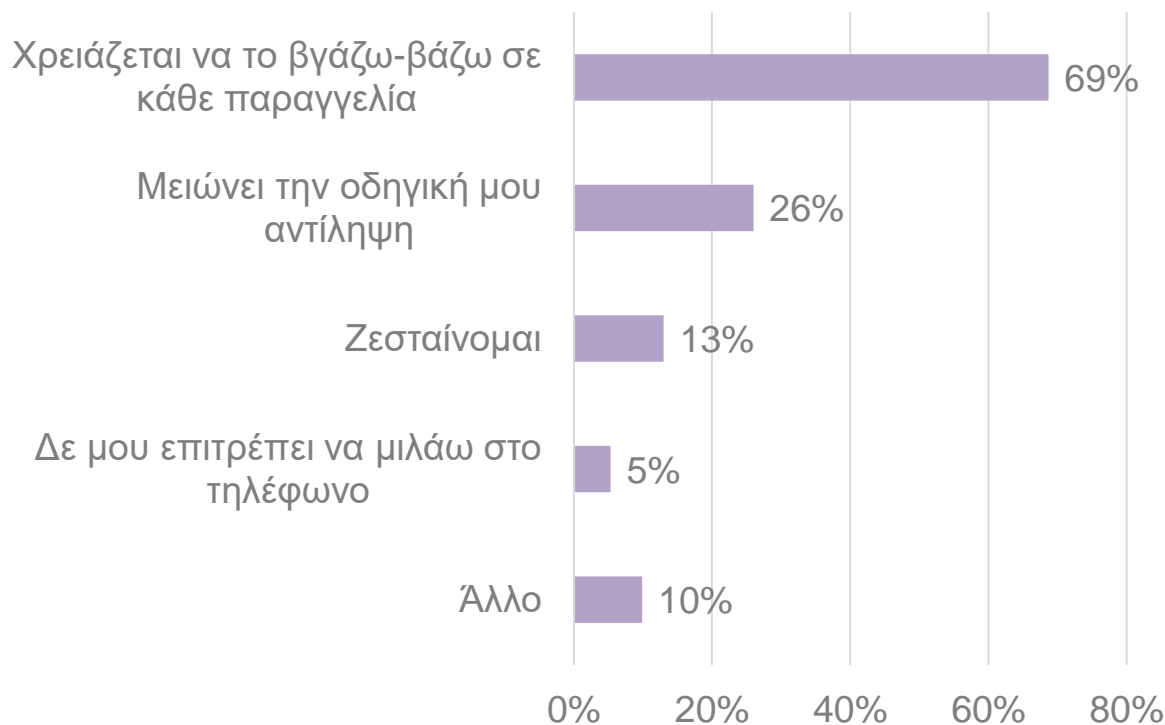


Χρήση κράνους ανα τύπο δικυκλιστή



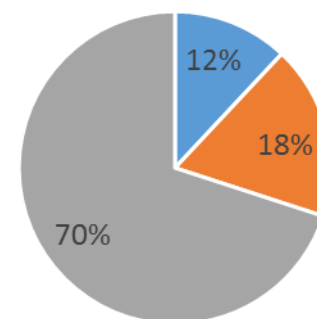
# Κύριος λόγος της μη χρήσης κράνους: η ανάγκη για συνεχείς στάσεις που επιβάλλει η φύση της εργασίας

## Λόγοι μη χρήσης κράνους



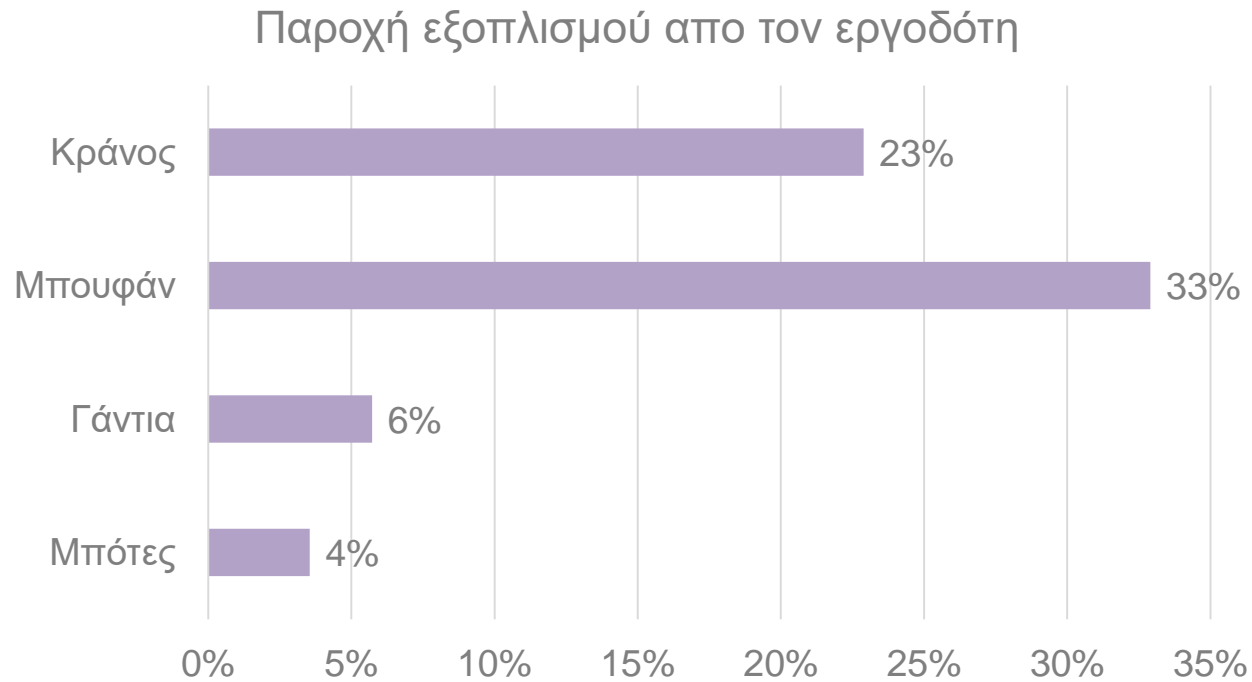
*Αντίστοιχοι λόγοι σε  
Ηνωμένο Βασίλειο  
και Γαλλία*

Έλεγχος απο την εταιρεία για χρήση κράνους



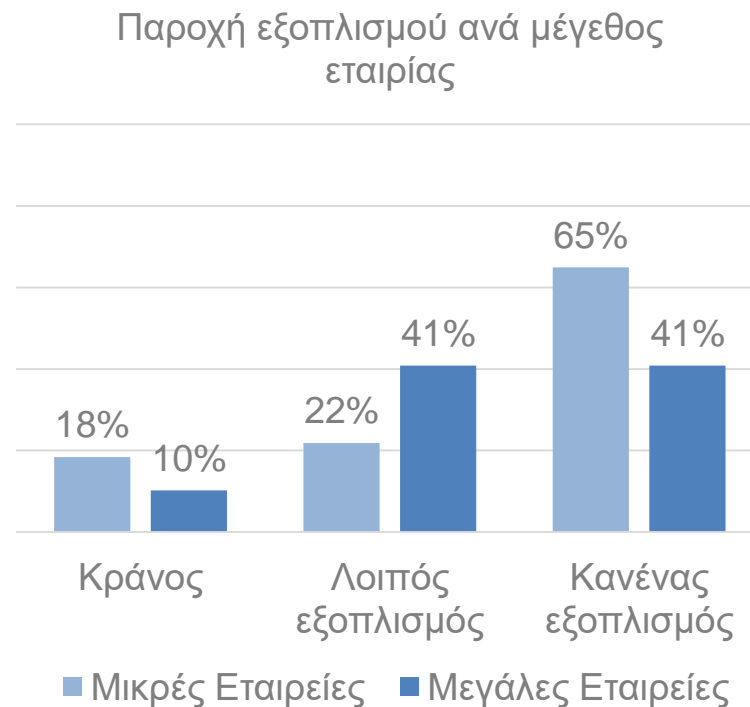
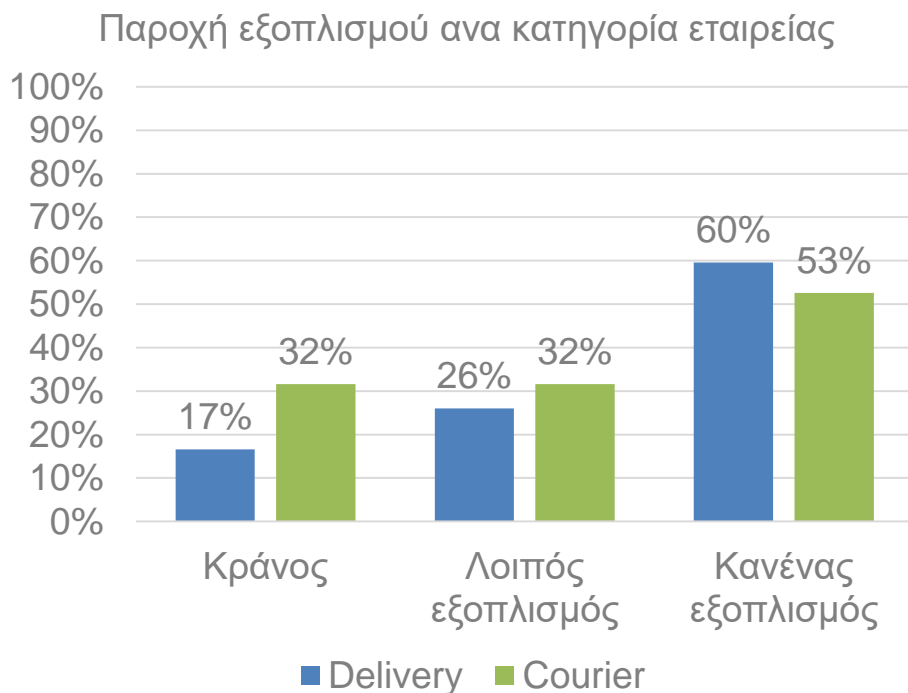
■ Συστηματικά ■ Κάποιες φορές ■ Οχι

# Μόνο το 40% των δικυκλιστών δηλώνει ότι του παρέχεται κάποιος εξοπλισμός



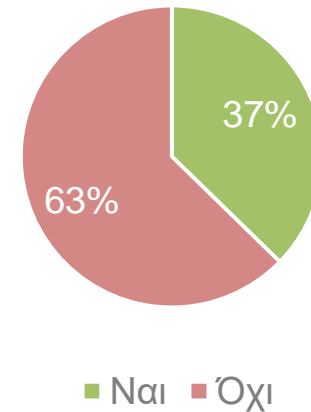
Μελέτη του ΣΕΠΕ (2002) – παροχή κράνους σε ποσοστό 20%

## Παροχή εξοπλισμού - Μεγάλες εταιρίες και εταιρίες Courier παρουσιάζουν τα καλύτερα αποτελέσματα

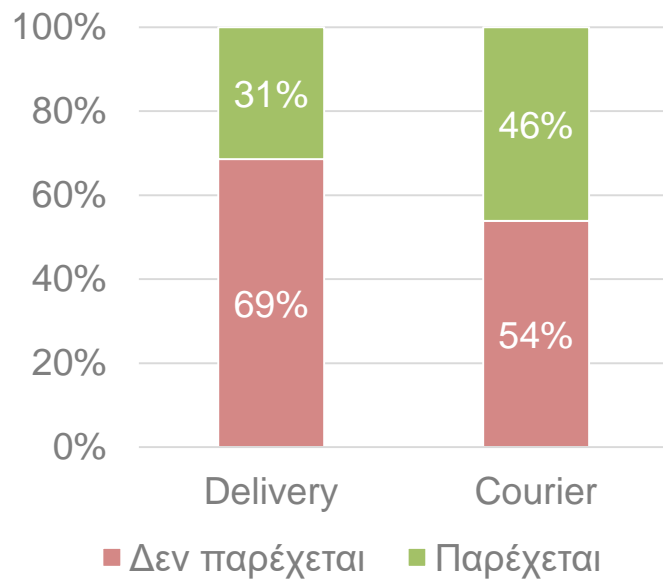


Μικρές εταιρείες: 1-4 καταστήματα - Μεγάλες εταιρείες: 5+ καταστήματα

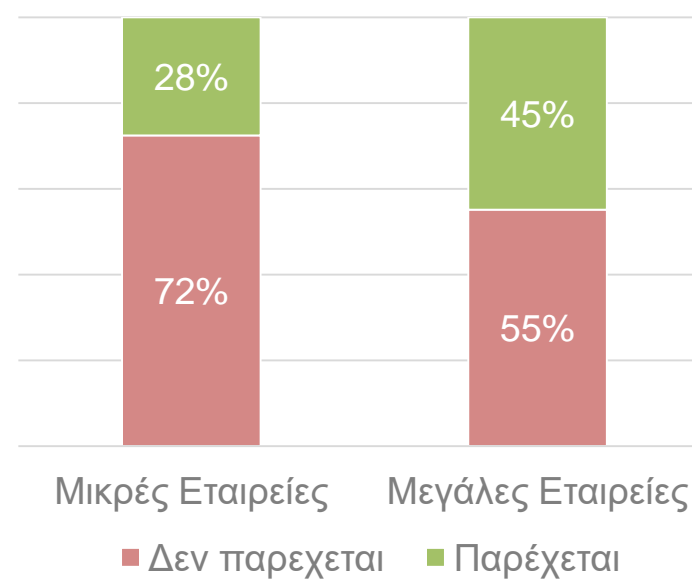
## Άνω το 60% των επαγγελματιών δικυκλιστών χρησιμοποιούν το ιδιωτικό τους δίκυκλο κατά την εργασία τους



### Παροχή δικύκλων ανα κατηγορία εταιρείας

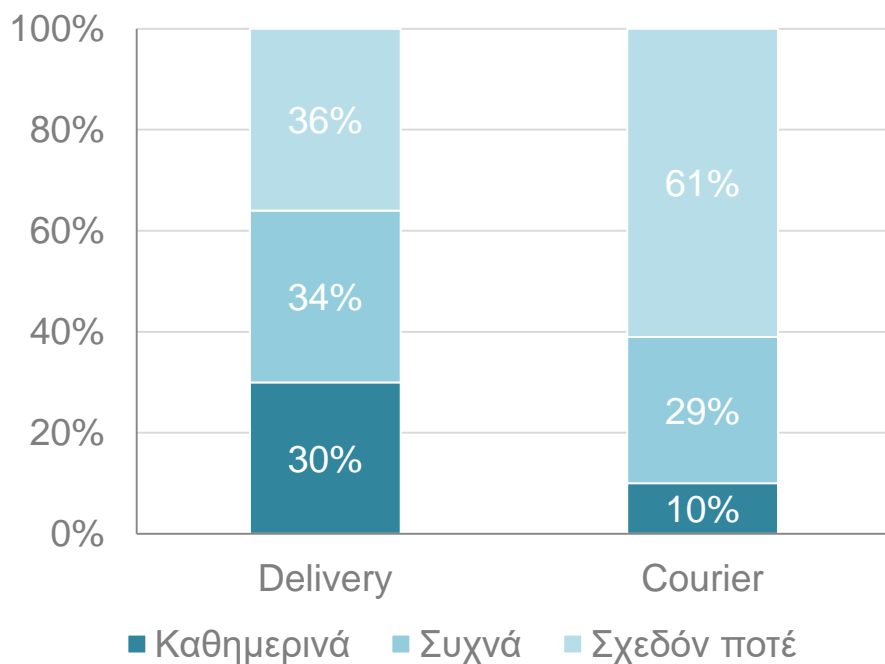


### Παροχή δικύκλων ανά μέγεθος εταιρίας

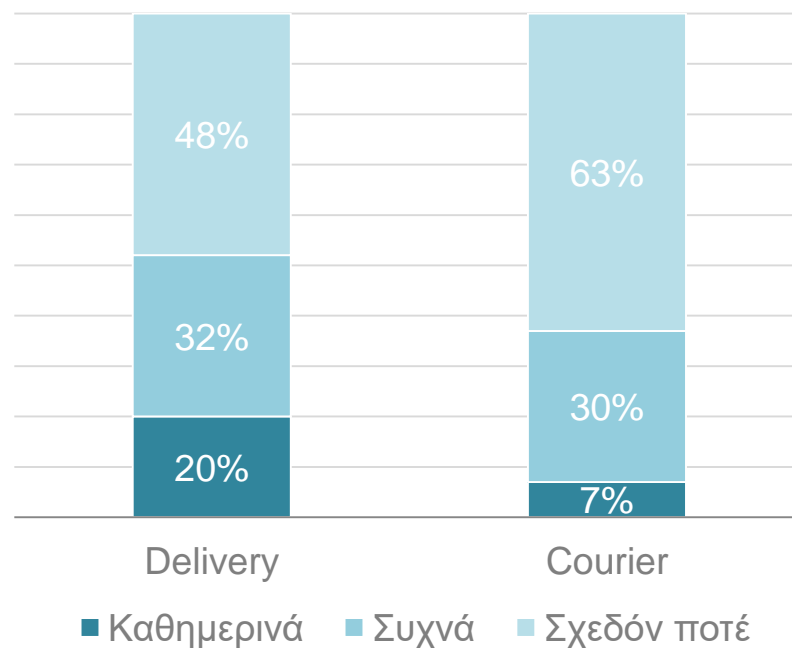


## Ανασφαλής οδήγηση – επικίνδυνες πρακτικές

### Οδήγηση με ένα χέρι



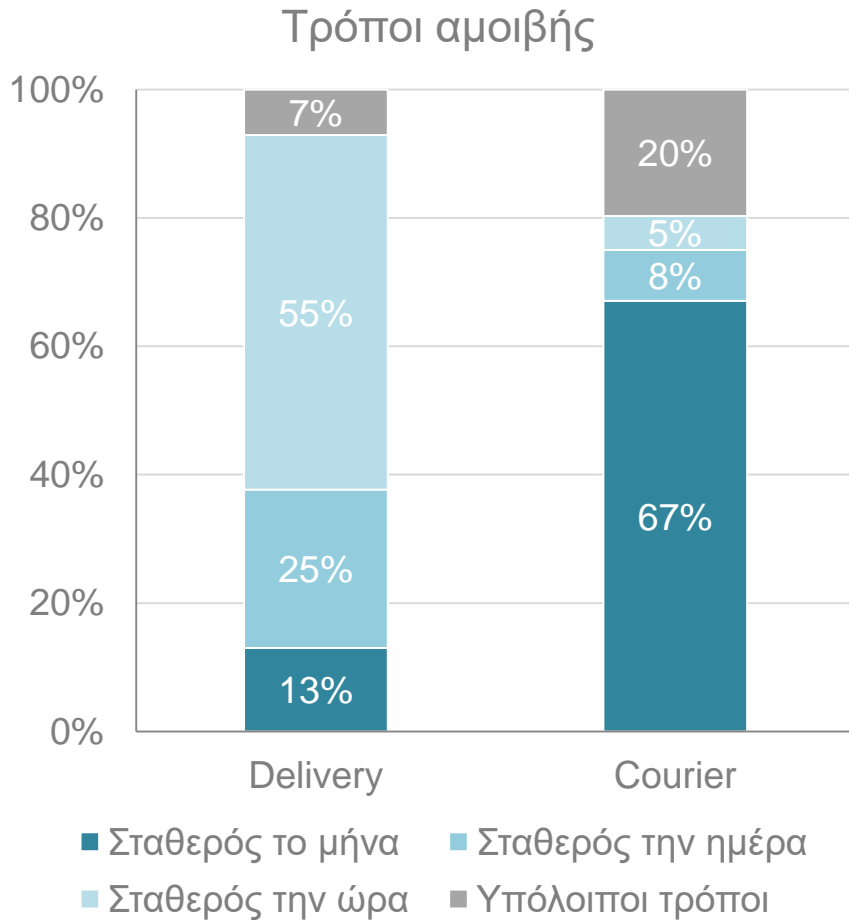
### Κίνηση αντίθετα & παραβίαση σηματοδότη



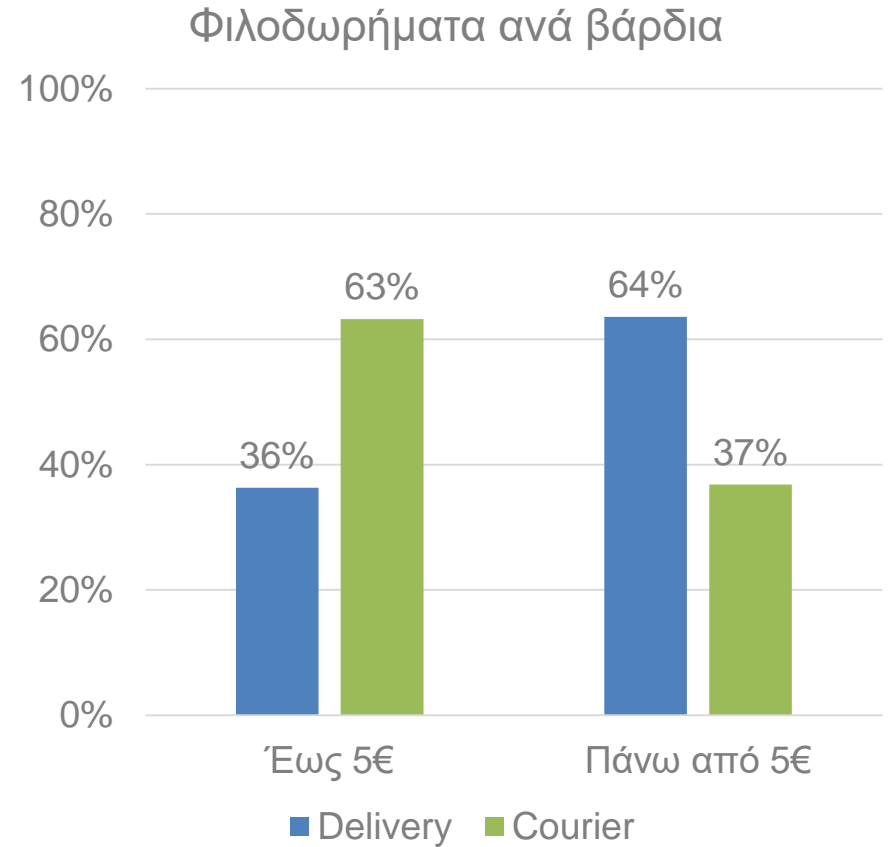
Ένας (1) στους πέντε (5) εργαζόμενους σε Delivery δηλώνει ότι κινείται αντίθετα στο δρόμο ή παραβιάζει φωτεινό σηματοδότη καθημερινά



# Ασφαλής οδήγηση και τρόπος αμοιβής

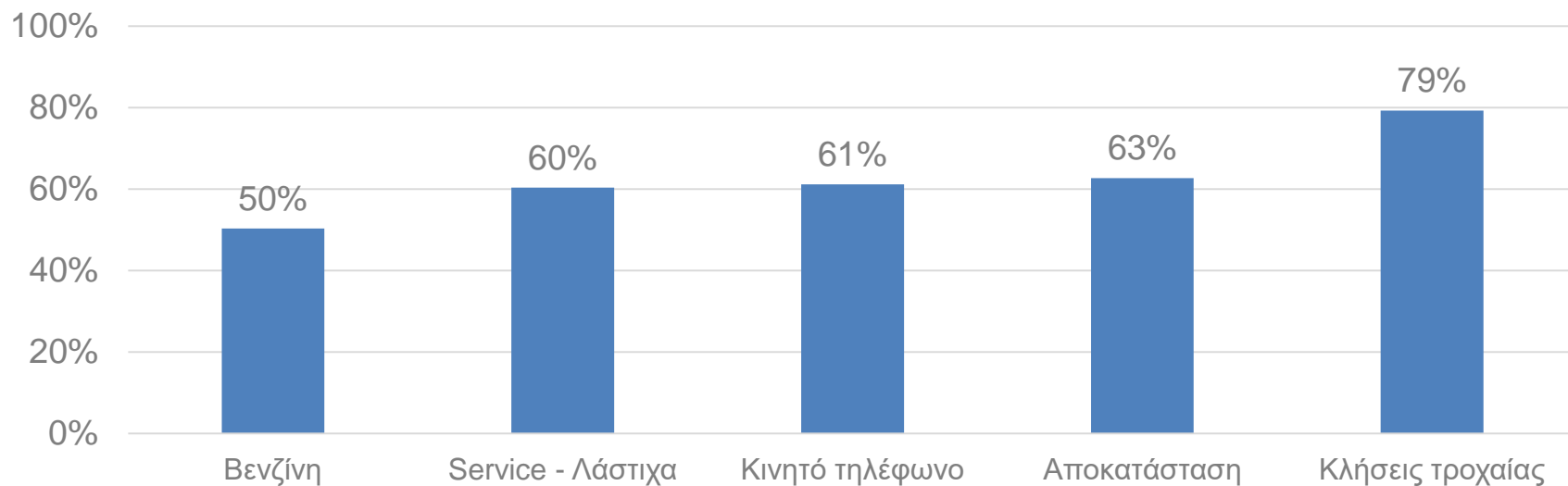


- Delivery: Συνήθως σταθερή αμοιβή ανά ώρα
- Courier: Συνήθως σταθερή αμοιβή ανα μήνα
- Courier: Στο 20% βάσει των παραδόσεων

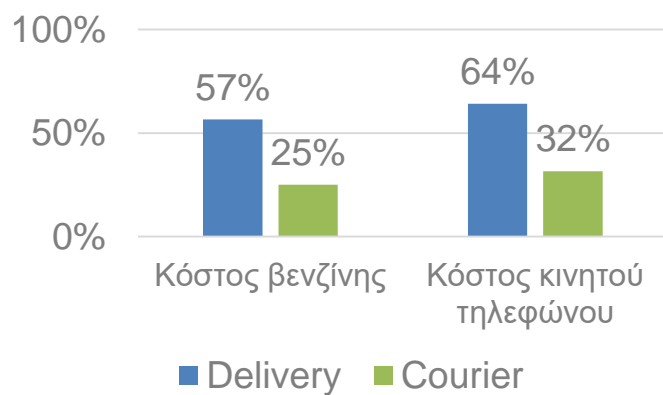


Delivery 20% της αμοιβής βγαίνει από φιλοδωρήματα

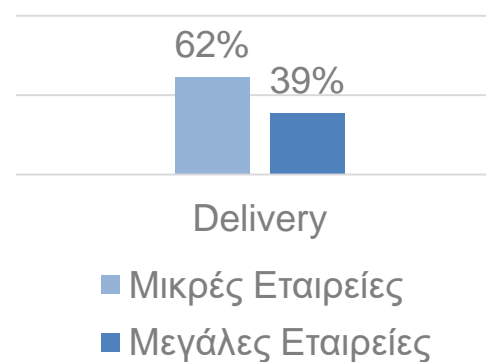
## Ποσοστό οδηγών που επιβαρύνονται εξ' ολοκλήρου από τα παρακάτω έξοδα



Οι Delivery επωμίζονται πιο πολλά κόστη από τους Courier



Βενζίνη στον εργαζόμενο



# Μεγάλη πίεση χρόνου ο κύριος παράγοντας επικινδυνότητας

- Πίεση από εργοδότες/πελάτες – φόρτος εργασίας
- Εργασιακές σχέσεις (νομοθεσία, ασφάλιση)
- Χαμηλά έσοδα
- Συμπεριφορά υπόλοιπων οδηγών
- Κατάσταση οδικού δικτύου

*Τα νεύρα που σου δημιουργεί το γεγονός ότι το κράτος δεν επιβάλλει ορισμένα μέτρα για τους επαγγελματίες δικυκλιστές.. Για παράδειγμα την αναγκαιότητα το μηχανάκι να ελέγχεται από το ΚΤεο για την καταλληλότητα του ανά 6 μήνες γιατί χρησιμοποιείται συνεχώς..*

*«Η κίνηση στους δρόμους .... μη τήρηση προτεραιότητας από άλλους σε διασταυρώσεις, αδιαφορία προς δίτροχα από μερικούς, επιθετική προδιάθεση από άλλους οδηγούς ακόμη και αν έχουν άδικο, η συναισθηματική μου κατάσταση (νεύρα, κλπ), η υποχρέωση να πιάσω τις ημερήσιες παραδόσεις/βιασύνη με υποχρεώνει να μη τηρώ τον κοκ 100%»*

*tin piesi poy askoyn epano mas na kanoyme oso pio grigora kai san courier na pame oso pio pola pragmata boroyme xoris na ipologizoyn ton kindino poy diatrexoyme kathimerina stoys dromoys...*

*"otan eisai 13 wres panw sto papi tholwneis toso pou pernas stop xwris na to katalaveis...piesh apo thn douleia gia grigorh epistroph pou sinepagete me spasimo nevrwn giati trexeis me 90 gia na guriseis kai sou lene den irthes grigora..... na mh vgazw ta gramata pou grafoun...*

## Για τον εργαζόμενο δικυκλιστή, οι εγγενείς οδικοί κίνδυνοι αυξάνονται λόγω των ιδιαιτεροτήτων της εργασίας του

Παραβιάσεις φαναριών, κίνηση αντίθετα σε μονόδρομο και μη χρήση κράνους είναι τρόποι αντιμετώπισης της πίεσης για να «βγει η δουλειά»

Οι τρόποι αμοιβής, και η εργασιακή σχέση φαίνεται να επηρεάζουν αρνητικά την ασφάλεια (τρέξιμο για παραπάνω φιλοδώρημα ή για το bonus)

Οι delivery είναι νεότεροι ηλικιακά, με λιγότερο σταθερή εργασία, περισσότερο εξαρτημένοι από τα φιλοδώρηματα και με μικρότερη συμμόρφωση στις προβλέψεις του Κ.Ο.Κ (χρήση κράνους κλπ)

Οι εργοδότες εφαρμόζουν-επιβάλλουν ελάχιστα έως καθόλου μέτρα ασφαλείας. Η ευθύνη τήρησης αυτών βαρύνουν σχεδόν αποκλειστικά τους εργαζόμενους

Η σύνδεση της παραγωγικότητας με την αμοιβή (ή με το φόβο απόλυσης) αποβαίνει εις βάρος της ασφαλείας

*Νεαρός εργαζόμενος ως delivery, με δικό του όχημα και ευκαιριακή εργασία σε μικρό κατάστημα εστίασης – ο πλέον ευάλωτος*

*40χρονος εργαζόμενος ως Courier 5 χρόνια και πάνω σε μεγάλη εταιρία με όχημα της εταιρίας – ο πλέον ασφαλής*

Ευχαριστώ