

Στάση και Συμπεριφορά των Ευρωπαϊών Οδηγών και άλλων Μετακινουμένων απέναντι στην Οδική Ασφάλεια

Ελεονώρα Παπαδημητρίου¹, Αθανάσιος Θεοφιλάτος¹, Γιώργος Γιαννής¹

¹Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ
Email: nopapadi@central.ntua.gr; atheofil@central.ntua.gr; geyannis@central.ntua.gr

Περίληψη

Σκοπός της εργασίας είναι η παρουσίαση μερικών από τα κυριότερα ευρήματα και συμπεράσματα της έρευνας SARTRE-4 που αφορά στη στάση, τις αντιλήψεις και τη συμπεριφορά των Ευρωπαϊών Οδηγών και άλλων Μετακινουμένων απέναντι στην οδική ασφάλεια. Στην πανευρωπαϊκή έρευνα SARTRE-4 η οποία πραγματοποιήθηκε σε 18 ευρωπαϊκά κράτη και στο Ισραήλ, ερωτήθηκαν συνολικά 21.280 χρήστες της οδού μέσω προσωπικών συνεντεύξεων. Αφού οι προηγούμενες τρεις έρευνες εστίαζαν στους οδηγούς αυτοκινήτων, η τελευταία έρευνα SARTRE-4, επεκτάθηκε ώστε να συμπεριλάβει επιπλέον τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, καθώς και άλλους μετακινούμενους, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα αποτελέσματα προσφέρουν πολύτιμες διαπιστώσεις για τις αντιλήψεις του κοινού πάνω σε καίρια ζητήματα οδικής ασφάλειας, όπως ταχύτητα, αλκοόλ, ποινές, μέτρα για βελτίωση της ασφάλειας και αλλαγή του τρόπου μετακίνησης, και κατ' επέκταση τη δυνατότητα σύγκρισης συμπεριφορών και εμπειριών από διαφορετικές χώρες. Σε ό,τι αφορά στη συμπεριφορά των οδηγών αυτοκινήτων, παρόλο που οι κατά δήλωση επιδόσεις σε θέματα οδικής ασφάλειας έχουν βελτιωθεί στις 14 από τις 16 χώρες, οι περισσότεροι οδηγοί αυτοκινήτων στην Ευρώπη πιστεύουν ότι η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας αποτελεί κανονική και κοινωνικά αποδεκτή συμπεριφορά, το 30% παραδέχεται ότι οδήγησε υπό την επήρεια αλκοόλ κατά τον τελευταίο μήνα, και πάνω από 1 στους 4 εξακολουθεί να οδηγεί παρότι αισθάνεται υπερβολική κόπωση.

Λέξεις κλειδιά: Ευρωπαίοι Οδηγοί, Μετακινούμενοι, Απόψεις, Στάση, Συμπεριφορά

Attitudes and Perceptions of European Drivers and Other Road Users towards Road Safety

Eleonora Papadimitriou¹, Athanasios Theofilatos¹, George Yannis¹

¹Department of Transportation Planning and Engineering, School of Civil Engineering, National Technical University of Athens

Email: nopapadi@central.ntua.gr; atheofil@central.ntua.gr; geyannis@central.ntua.gr

Abstract

The aim of this paper is to present some of the main findings and conclusions of the SARTRE-4 project which is associated with the attitudes, perception and behaviour of European Drivers and Other Road Users towards road safety. At the pan-European SARTRE-4 survey which took place in 18 European countries and Israel, 21.280 people were participated by means of a questionnaire. In contrast to the former three surveys which focused on car drivers, the latest project involves also power two wheeler drivers as well as other road users such as pedestrians, cyclists and public transport users. Valuable conclusions are extracted in regard to attitudes and perceptions of the public regarding road safety issues, such as speeding, drinking and driving, penalties, measures to improve road safety and changing mode of transport, allowing to comparing the results in different countries. Although road safety performance has improved in 14 out of 16 countries, most car drivers in Europe believe driving over the speed limit is a normal and socially acceptably behaviour, 30% admit to drink-driving in the past month, and over 1 in 4 drive while feeling too tired at the wheel.

Keywords: European drivers; Road Users; Attitudes; Perceptions; Road Safety

1. Εισαγωγή

Η σημασία της οδικής ασφάλειας στις κοινωνίες έχει τονιστεί ιδιαίτερος όλα αυτά τα χρόνια μέσα από τη διεθνή βιβλιογραφία. Το κόστος των ατυχημάτων, τόσο σε συναισθηματικό-ψυχολογικό επίπεδο όσο και σε οικονομικό είναι βαρύ. Ενδεικτικά, το 2010, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης 30.926 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στο οδικό δίκτυο. Αν και πρόκειται για μια πτώση της τάξης του 43% σε σχέση με το 2000, εξακολουθεί να υπολείπεται σημαντικά του στόχου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μείωση των θανάτων από οδικά ατυχήματα κατά 50%.

Ο τύπος θανάτων ποικίλλει σημαντικά από χώρα σε χώρα, π.χ. στην Κύπρο το 29% αφορά σε μηχανοκίνητα δίκυκλα έναντι 1% στην Εσθονία, στην Ολλανδία το 26% αφορά ποδηλάτες έναντι 2% στην Ελλάδα και στην Ισπανία, στην Εσθονία το 50% αφορά σε πεζούς έναντι 13% στη Σουηδία. Ένας παράγοντας που συμβάλλει στο κατά καιρούς υψηλό ποσοστό των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, των πεζών και των ποδηλατών είναι το γεγονός ότι πρόκειται για ευάλωτους χρήστες.

Η οδική ασφάλεια βεβαίως δεν είναι και τόσο εύκολο να βελτιωθεί αισθητά αφού εξαρτάται από έναν αρκετά μεγάλο αριθμό ετερόκλητων παραγόντων, μεταξύ των οποίων και η συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου. Γνωρίζοντας τις αντιλήψεις των χρηστών πάνω σε καίρια ζητήματα της οδικής ασφάλειας, από τη μια καθίσταται εφικτό η ως ένα σημείο πρόβλεψη της συμπεριφοράς τους και από την άλλη γίνονται καλύτερα αντιληπτές οι ανάγκες τους. Αξίζει να αναφερθεί ότι η σχέση αντίληψης-συμπεριφοράς είναι ένα θέμα το οποίο έχει καταφέρει να συγκεντρώσει ιδιαίτερη προσοχή αλλά και αντίλογο στην επιστημονική κοινότητα (Howarth, 1988; Kraus, 1995), αλλά μπορεί να αναφερθεί με σιγουριά ότι με βάσει τις μέχρι τώρα έρευνες οι αντιλήψεις των χρηστών του οδικού δικτύου μπορούν ως ένα βαθμό να προβλέψουν την πραγματική συμπεριφορά τους.

Όπως προκύπτει, η διεθνής βιβλιογραφία έχει ασχοληθεί εκτενώς με το θέμα των αντιλήψεων και της δηλωθείσας συμπεριφοράς των χρηστών του οδικού δικτύου μέσα από μεγάλο αριθμό ερευνών είτε αυτό αφορά οδηγούς ΙΧ. (Iversen, 2004; Iversen and Rundmo, 2012; Ulleberg and Rundmo, 2003; Deery, 1999), είτε μοτοσυκλετιστές (Steg and van Brussel, 2009; Cheng et al., 2011; Liu et al., 2009) ή και άλλους μετακινούμενους όπως για παράδειγμα πεζούς (Bernhoft and Carstensen, 2008; Lam, 2008). Παρόλα αυτά, έχει διαπιστωθεί πως σχεδόν καμία έρευνα ως τώρα δεν έχει εξετάσει αρκετά μεγάλο δείγμα πληθυσμού, αλλά αντίθετα η εκάστοτε έρευνα επικεντρώνεται κάθε φορά σε συγκεκριμένες ηλικιακές ή πληθυσμιακές ομάδες.

Συνεπώς, η παρούσα εργασία έχει σκοπό να παρουσιάσει συνοπτικά μερικά από τα κυριότερα ευρήματα και συμπεράσματα της έρευνας SARTRE-4 που αφορά στις αντιλήψεις, τη στάση και τη συμπεριφορά των Ευρωπαίων χρηστών του οδικού δικτύου.

2. Μεθοδολογία

2.1 Δεδομένα - Μέθοδοι Ανάλυσης

Μέσα στα πλαίσια της πανευρωπαϊκής έρευνας SARTRE-4 η οποία έλαβε χώρα σε 18 ευρωπαϊκά κράτη (Αυστρία, Βέλγιο, Κύπρο, Τσεχία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Σλοβενία, Σερβία, Ισπανία και Σουηδία) καθώς και στο Ισραήλ, ερωτήθηκαν συνολικά 21.280 άνθρωποι μέσω προσωπικών συνεντεύξεων (περίπου 1.000 άτομα ανά χώρα).

Σε αντίθεση με τις προηγούμενες τρεις έρευνες οι οποίες εστίαζαν στους οδηγούς αυτοκινήτων, η τελευταία έρευνα SARTRE (η SARTRE-4) επεκτάθηκε ώστε να

συμπεριλάβει τους οδηγούς αυτοκινήτων, τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, καθώς και άλλους μετακινούμενους, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Η έρευνα SARTRE-4 επιχειρεί να συγκρίνει τις στάσεις διάφορων χρηστών του οδικού δικτύου – οδηγών αυτοκινήτων, οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, πεζών, ποδηλατών και χρηστών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Οι διάφοροι μετακινούμενοι χρήστες του οδικού δικτύου μοιράζονται το ίδιο περιβάλλον αλλά έχουν διαφορετικές ανάγκες, χαρακτηριστικά και στάσεις, τα οποία επηρεάζουν τη συμπεριφορά τους.

Περισσότερες λεπτομέρειες βρίσκονται στην πλήρη έκθεση SARTRE-4, η οποία είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση <http://www.attitudes-roadsafety.eu>. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να βοηθήσουν τους υπεύθυνους για την χάραξη πολιτικής να προσδιορίσουν τα μέτρα που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την ασφάλεια των πολιτών μέσω ευρωπαϊκών ή εθνικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας.

Τα δεδομένα του SARTRE-4 αναλύθηκαν με χρήση βασικών μεθόδων περιγραφικής στατιστικής ώστε να παρουσιαστούν συνοπτικά τα πιο ενδιαφέροντα αποτελέσματα αυτής της έρευνας.

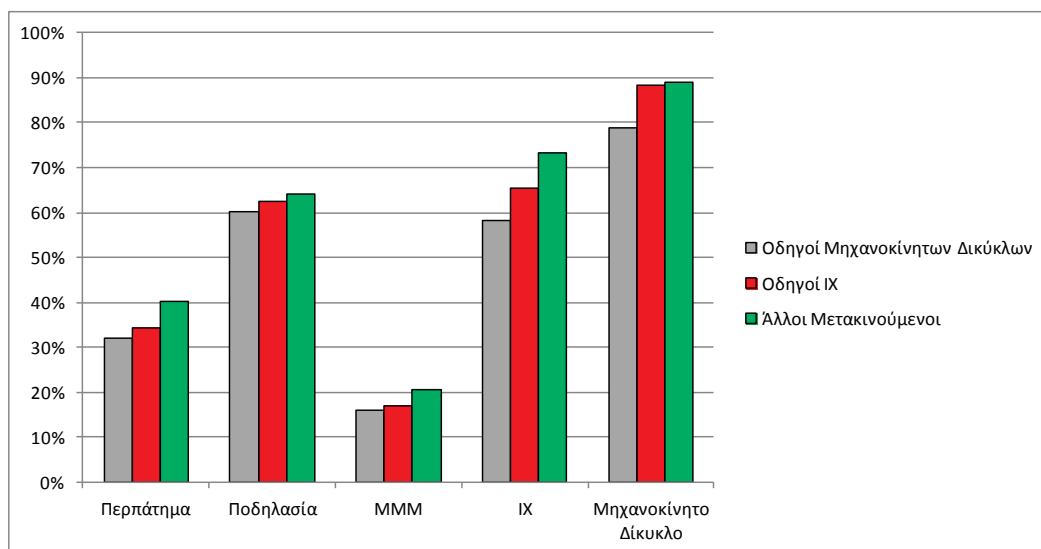
3. Αποτελέσματα

3.1 Είναι Ασφαλείς οι Οδοί;

Οι άνθρωποι σπανίως εμπίπτουν σε μία μοναδική κατηγορία χρηστών του οδικού δικτύου και συχνά χρησιμοποιούν διαφορετικούς τρόπους μετακίνησης, ενίοτε στην ίδια διαδρομή. Από τους ερωτώμενους ζητήθηκε η γνώμη τους για την οδική ασφάλεια. Μόνο το 60% των οδηγών αυτοκινήτων αισθάνεται πολύ ή αρκετά ασφαλές, και ο αριθμός είναι ακόμη χαμηλότερος μεταξύ των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου.

Οι περισσότεροι θεώρησαν ασφαλείς τις οδούς σε χώρες όπως η Ολλανδία, η Σουηδία, η Γερμανία και η Φινλανδία (χώρες με χαμηλά ποσοστά οδικών ατυχημάτων). Τα χειρότερα αποτελέσματα της αξιολόγησης της οδικής ασφάλειας προήλθαν από την Ελλάδα, την Πολωνία, την Ουγγαρία και τη Σλοβενία.

3.2 Αντιληπτή Επικινδυνότητα και Τρόπος Μετακίνησης



Σχήμα 1: Αντίληψη κινδύνου για διάφορους τρόπους μετακίνησης (πολύ + αρκετά επικίνδυνος)

Διαφορετικές κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου μοιράζονται παρόμοιες απόψεις σχετικά με συγκεκριμένους τρόπους μετακίνησης. Η χρήση μοτοσυκλέτας θεωρείται ο πιο επικίνδυνος τρόπος μετακίνησης σε όλες τις χώρες, ενώ το περπάτημα ως ο λιγότερο επικίνδυνος (Σχήμα 1).

Οι πεζοί δηλώνουν λιγότερο ικανοποιημένοι με το οδικό περιβάλλον (παράδρομοι για πεζούς, φωτισμός, πεζοδρόμια) σε χώρες όπως η Ελλάδα, η Κύπρος και η Ουγγαρία, καθώς και η Ιταλία, η Πολωνία και η Εσθονία. Η ικανοποίηση των πεζών σε σχέση με τις οδικές υποδομές αυξάνεται αναλογικά προς το μέγεθος της πόλης, ενδεχομένως λόγω των καλύτερα διαμορφωμένων χώρων για την κυκλοφορία τους στις μεγαλύτερες πόλεις.

Οι διακυμάνσεις ως προς το ποσοστό των ποδηλατών από χώρα σε χώρα είναι μεγάλες. Η ικανοποίηση των ποδηλατών σε σχέση με την ασφάλεια είναι υψηλότερη σε χώρες με μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο ποδηλατών, όπως η Ολλανδία, η Σουηδία, η Φινλανδία και η Γερμανία, και χαμηλότερη σε χώρες με μικρό κυκλοφοριακό φόρτο ποδηλατών, όπως η Κύπρος, η Εσθονία και η Ελλάδα. Οι ποδηλατοδρόμοι επιδρούν σημαντικά στην αντίληψη της ποδηλασίας ως ασφαλούς.

3.3 Στάσεις Απέναντι στην Υπερβολική Ταχύτητα

Η ταχύτητα αποτελεί μείζονα παράγοντα επικινδυνότητας στο οδικό δίκτυο. Η ταχύτερη οδήγηση συνεπάγεται μικρότερο χρονικό περιθώριο για ελιγμούς αποφυγής και μικρότερες αποστάσεις για πέδηση με αποτέλεσμα συγκρούσεις με σημαντικότερες επιπτώσεις, συνήθως πιο βαρείς τραυματισμούς και θανάτους. Οι οδηγοί αυτοκινήτων σε 9 χώρες πιστεύουν ότι η υπερβολική ταχύτητα είναι λιγότερο κοινή σε σχέση με επτά χρόνια πριν (έρευνα SARTRE-3).

Ωστόσο, οι ευρωπαίοι οδηγοί (τόσο αυτοκινήτων όσο και μηχανοκίνητων δικύκλων) εξακολουθούν να επιδεικνύουν μια υπερβολικά θετική στάση απέναντι στην υπερβολική ταχύτητα – «πιο ευχάριστη», «φθάνεις γρηγορότερα». Η πλειοψηφία δεν πιστεύει ότι μπορεί να οδηγήσει σε ατύχημα – μια τάση που εμφανίζεται εντονότερη ανάμεσα στους νέους και τους άνδρες οδηγούς.

Η οδηγική συμπεριφορά επηρεάζεται συχνά από την αντίληψη της οδικής συμπεριφοράς των άλλων. Τα ποσοστά των οδηγών αυτοκινήτων και των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων που θεωρούν ότι οι άλλοι δεν τηρούν τα όρια ταχύτητας είναι υψηλά – 59% και 51% αντίστοιχα, αναφορικά με την υπερβολική ταχύτητα σε κατοικημένες περιοχές.

- Οι μισοί και πλέον οδηγοί αυτοκινήτων έκριναν ότι οι άλλοι αναπτύσσουν υπερβολική ταχύτητα σε αυτοκινητοδρόμους και το 38% σε κατοικημένες περιοχές.
- Περίπου 70% των οδηγών δικύκλων θεωρεί ότι μεγάλο ποσοστό δικυκλιστών αναπτύσσει υπερβολική ταχύτητα σε αυτοκινητοδρόμους, μεγάλες αστικές οδούς και αγροτικές οδούς, και το 41% θεωρεί το ίδιο σε κατοικημένες περιοχές.

3.4 Επιτήρηση Ορίων Ταχύτητας

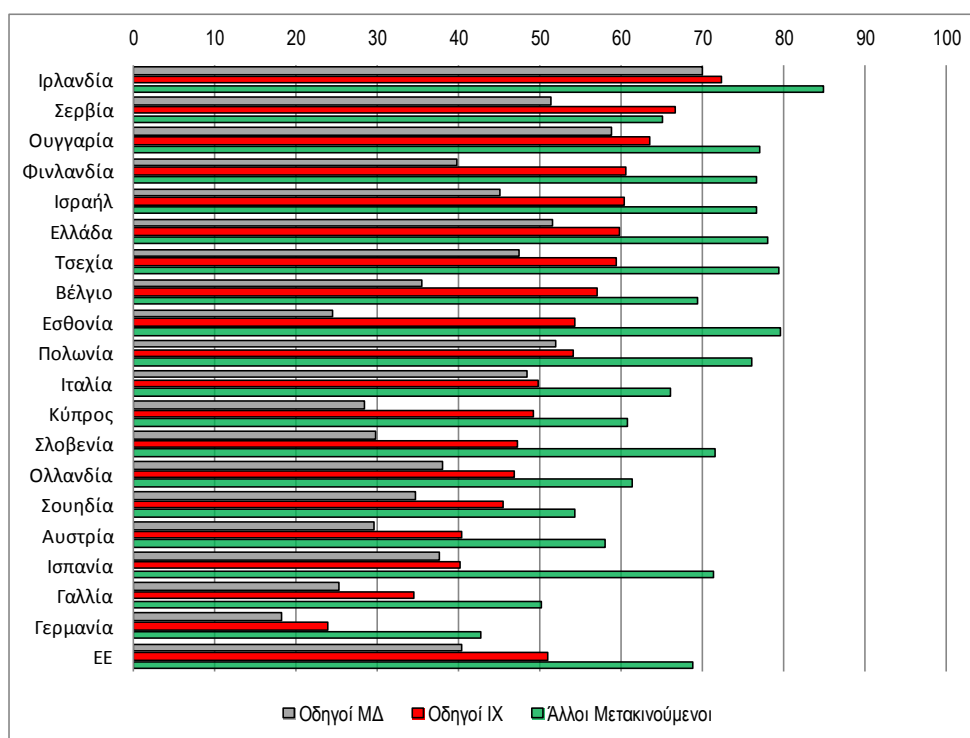
Η αντίληψη των οδηγών για την επιτήρηση είναι σημαντικότερη από τα πραγματικά επίπεδα επιτήρησης, επομένως η τελευταία είναι πιο αποτελεσματική όταν είναι ιδιαίτερα ορατή και αποκτά ευρεία δημοσιότητα. Οι οδηγοί αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δικύκλων εκτιμούν ως μικρό τον κίνδυνο να τους σταματήσει η Τροχαία για υπερβολική ταχύτητα. Οι μισοί και πλέον οδηγοί αυτοκινήτων πιστεύουν ότι είναι απίθανο να τους σταματήσουν και μόνο το 19% των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων πιστεύει ότι είναι πιθανό να υποβληθεί σε έλεγχο. Το 25% των οδηγών αυτοκινήτων και το 10% των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων δέχθηκαν κλήση για υπερβολική ταχύτητα κατά την τελευταία τριετία. Οι οδηγοί στην Ολλανδία ήταν εκείνοι με τη μεγαλύτερη πιθανότητα να λάβουν πρόστιμο, ενώ στην Ελλάδα

εκείνοι με τη μικρότερη. Συνολικά, επιβλήθηκαν κυρώσεις σε περισσότερους άνδρες από γυναίκες.

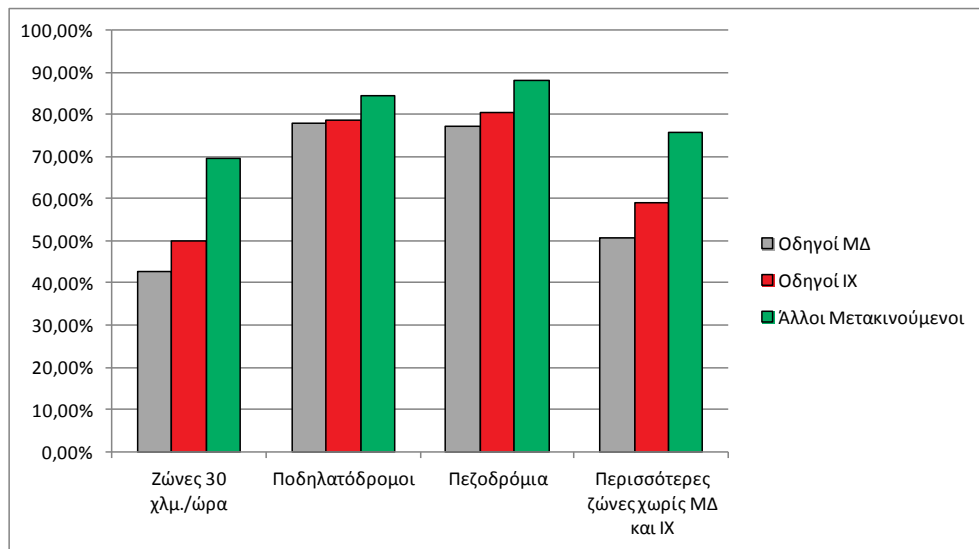
Τα πρόστιμα/ποινές ήταν συχνότερα μεταξύ των οδηγών ηλικίας 25-34 ετών. Το ποσοστό οδηγών αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δικύκλων με ισχυρούς κινητήρες (αυτοκίνητα άνω των 1300 κ. εκ. και μοτοσυκλέτες άνω των 250 κ. εκ.) που δέχθηκαν κλήση ήταν υψηλότερο. Οι χώρες με μεγάλο αριθμό/πυκνότητα καμερών ελέγχου ταχύτητας, όπως η Αυστρία, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία και η Ολλανδία, ανέφεραν υψηλότερο επίπεδο επιτήρησης των ορίων ταχύτητας.

3.5 Μείωση της Ταχύτητας

Οι στάσεις απέναντι στα μέτρα ελέγχου της ταχύτητας (αυτόματες κάμερες στους κόκκινους σηματοδότες, κάμερες ελέγχου ταχύτητας, αυτόματη επιτήρηση μεταξύ δύο σημείων) δείχνουν αρκετά μεγάλες διαφοροποιήσεις στα επίπεδα της υποστήριξης του κοινού από χώρα σε χώρα (Σχήμα 2). Τα χαμηλότερα ποσοστά υποστήριξης καταγράφονται σε χώρες που διαθέτουν ήδη έντονη παρουσία σταθερών και κινητών συστημάτων καμερών για τον έλεγχο της ταχύτητας.



Σχήμα 2: Ποσοστό υποστήριξης μέτρων ελέγχου της ταχύτητας ανά χώρα για οδηγούς ΙΧ, μηχανοκίνητων δικύκλων (ΜΔ), άλλους μετακινούμενους



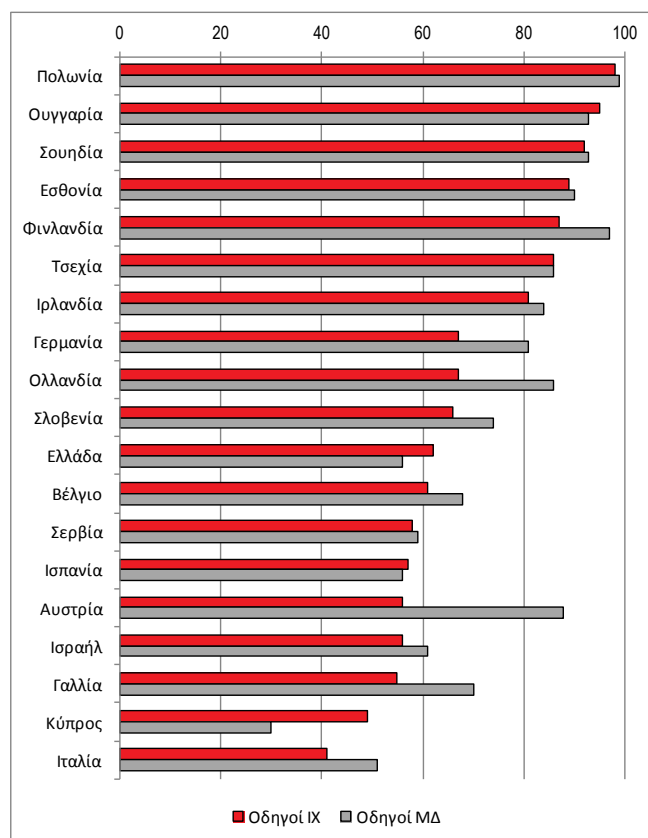
Σχήμα 3: Υποστήριξη πιθανών νέων μέτρων (πολύ + αρκετά) για οδηγούς ΙΧ, οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων (ΜΔ), άλλους μετακινούμενους

Στο Σχήμα 3 φαίνεται ότι οι περισσότεροι μετακινούμενοι υποστηρίζουν τέσσερα μέτρα για την επίτευξη ηπιότερης κυκλοφορίας, τα οποία αποσκοπούν στη μείωση της χρήσης/ταχύτητας των οχημάτων στις αστικές περιοχές και στη βελτίωση της ασφάλειας. Η έρευνα έδειξε ότι οι πιο θετικά διακείμενοι είναι όσοι δεν οδηγούν, οι οδηγοί που διανύουν λιγότερα από 1.000 χλμ. ετησίως, οι γυναίκες, οι άνω των 55 ετών και οι κάτοικοι πόλεων με πληθυσμό έως 100.000. Τα πιο αποδεκτά μέτρα είναι η δημιουργία πεζοδρομίων και περισσότερων ποδηλατολωρίδων.

3.6 Στάση Απέναντι στο Αλκοόλ

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών συντελεί σχεδόν στη 1 από τις 4 περιπτώσεις οδικών ατυχημάτων. Ο περιορισμός της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ αποτελεί εδώ και καιρό σημαντική προτεραιότητα για την Ευρώπη. Οι πολιτικές οδικής ασφάλειας υπήρξαν επιτυχημένες, καθώς οι περισσότεροι Ευρωπαίοι αναγνωρίζουν την επικινδυνότητα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Ωστόσο, ορισμένοι από τους πιο ευάλωτους οδηγούς –οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων– υποτιμούν την επίδραση του αλκοόλ στα οδικά ατυχήματα σε σύγκριση με άλλους παράγοντες. Το 15% των οδηγών αυτοκινήτων αναφέρει ότι υπερέβη το νόμιμο όριο ταχύτητας κατά τον προηγούμενο μήνα. Οι άνδρες οδηγοί αυτοκινήτων έχουν 2,6 φορές περισσότερες πιθανότητες να οδηγήσουν υπό την επήρεια αλκοόλ από ό,τι οι γυναίκες. Το 28% εκείνων που υπερβαίνουν το όριο ταχύτητας είναι ηλικίας 25-34 ετών.

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ είναι λιγότερο συχνή στους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων – αλλά ένα 23% εξακολουθεί να οδηγεί υπό την επήρεια έστω μικρής ποσότητας αλκοόλ. Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ είναι συχνότερη στις χώρες του Νότου. Οι επιπτώσεις του αλκοόλ στους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων είναι ακόμη εντονότερες, δεδομένων των πρόσθετων ικανοτήτων που απαιτούνται για την οδήγηση μοτοσυκλέτας.

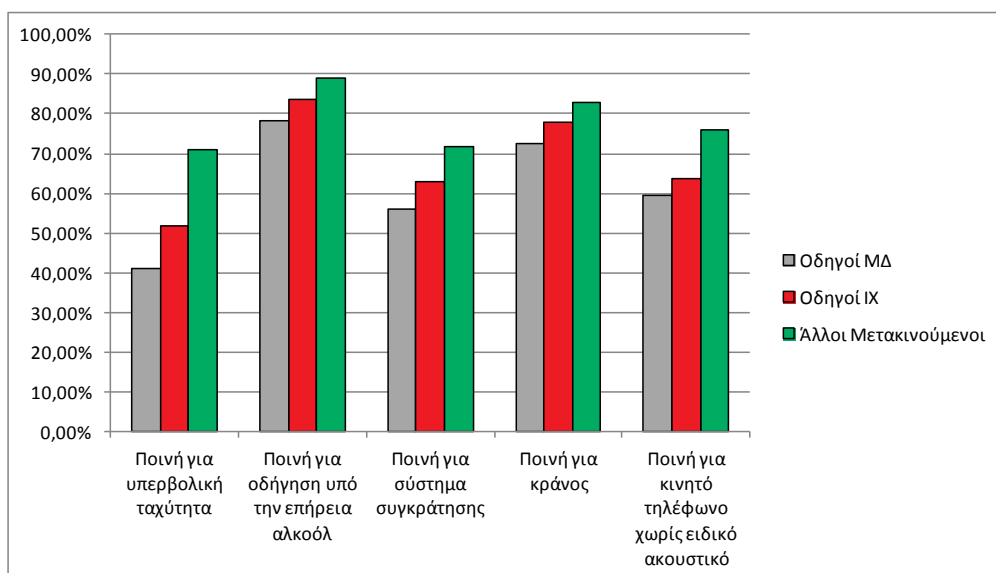


Σχήμα 4: «Τον τελευταίο μήνα πόσες φορές οδηγήσατε αυτοκίνητο/μηχανοκίνητο δίκυκλο (ΜΑ) έπειτα από κατανάλωση έστω μικρής ποσότητας αλκοόλ.»
Ποσοστό που απάντησε «ποτέ.»

Στις χώρες που ερευνήθηκαν ισχύουν τρία διαφορετικά μέγιστα επιτρεπόμενα ποσοστά αλκοόλ στο αίμα: 0,00 g/l, 0,2 g/l και 0,5 g/l. Οι κάτοικοι χωρών με όριο 0,2 g/l δεν οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ συχνότερα από τους κατοίκους χωρών με όριο 0, ενώ οι κάτοικοι χωρών με όριο 0,5 g/l οδηγούν συχνότερα υπό την επήρεια αλκοόλ. Το 13% των οδηγών διάκειται θετικά προς τη μείωση του νόμιμου ορίου και το 46% υποστηρίζει το μηδενικό όριο αλκοόλ. Οι οδηγοί αυτοκινήτων που υποστηρίζουν την πλήρη απαγόρευση του αλκοόλ κατά την οδήγηση έχουν αυξηθεί σε Γερμανία, Βέλγιο, Ελλάδα, Ιταλία, Εσθονία, Ιρλανδία, Πολωνία, Αυστρία, Ουγγαρία και Ισπανία.

Από τους χρήστες του οδικού δικτύου ζητήθηκε να δηλώσουν την υποστήριξή τους προς συσκευές που μπορούν να ενισχύσουν την οδική ασφάλεια όπως για παράδειγμα σύστημα παρεμπόδισης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ (για την αποτροπή της ενεργοποίησης του κινητήρα όταν ο οδηγός υπερβαίνει το νόμιμο όριο αλκοόλ στο αίμα). Σε γενικές γραμμές οι λοιποί μετακινούμενοι ήταν πιο ευνοϊκοί προς τη χρήση ορισμένων συσκευών ασφάλειας, ακολουθούμενοι από τους οδηγούς αυτοκινήτων. Οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων ήταν οι λιγότερο ευμενείς προς την ασφάλεια. Συνολικά το 83% του συνόλου των χρηστών του οδικού δικτύου δήλωσε υπέρ της χρήσης συστημάτων παρεμπόδισης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Οι διαφορές μεταξύ χωρών ήταν πολύ μικρές, καταδεικνύοντας ευρεία συναίνεση μεταξύ των ευρωπαϊκών χρηστών του οδικού δικτύου για μια συσκευή εγκατεστημένη στο όχημα, η οποία θα αποτρέπει την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

3.7 Εφαρμογή Αυστηρότερων Ποινών



Σχήμα 5: Βαθμός συμφωνίας με την αυστηροποίηση των ποινών των οδηγών ΙΧ, των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων (ΜΔ) και των άλλων μετακινούμενων (συμφωνώ πολύ + συμφωνώ)

Από το Σχήμα 5 φαίνεται ότι οι περισσότεροι μετακινούμενοι, με την εξαίρεση των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, τάσσονται υπέρ της ενίσχυσης των κυρώσεων σε βάρος όσων αναπτύσσουν υπερβολική ταχύτητα, οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ, δεν χρησιμοποιούν συστήματα συγκράτησης (ζώνες ασφάλειας), δεν φορούν κράνος ή έχουν το κινητό τηλέφωνο ανά χείρας ενώ οδηγούν. Τη μεγαλύτερη υποστήριξη έλαβε η αύξηση των ποινών για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ – 80% έως 90%.

Στις χώρες με τα μεγαλύτερα ποσοστά υποστήριξης περιλαμβάνονται η Ουγγαρία (υπέρ σκληρότερων ποινών για υπερβολική ταχύτητα), η Ιρλανδία (υπέρ σκληρότερων ποινών για τη χρήση κινητού τηλεφώνου χωρίς ειδικό ακουστικό κατά την οδήγηση) και Κύπρος (όπου 89% των οδηγών αυτοκινήτων τάσσεται υπέρ της εφαρμογής αυστηρότερων ποινών για τη μη χρήση ζωνών ασφάλειας). Στις χώρες που διάκεινται λιγότερο ευνοϊκά προς την ενίσχυση των κυρώσεων περιλαμβάνονται η Γαλλία (μόνο το 20% των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων υποστηρίζει ενισχυμένες ποινές για υπερβολική ταχύτητα), η Ιταλία (το 52% των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων υποστηρίζει ενισχυμένες ποινές για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ), η Σλοβενία (το 42% των οδηγών αυτοκινήτων υποστηρίζει ενισχυμένες ποινές για τη μη χρήση ζωνών ασφάλειας) και η Φινλανδία (το 30% των οδηγών αυτοκινήτων υποστηρίζει ενισχυμένες ποινές για τη χρήση κινητού τηλεφώνου χωρίς ειδικό ακουστικό κατά την οδήγηση).

3.8 Συνήθειες Οδηγών, Ποδηλατών και Πεζών

Οι τρόποι οδήγησης διαφέρουν μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, με ορισμένους οδηγούς να είναι περισσότερο πιθανό να επιδίδονται σε επικίνδυνους ελιγμούς. Γενικά, συμπεριφορές όπως η παραβίαση του πορτοκαλί σηματοδότη, η μη τήρηση της απαιτούμενης απόστασης από το προπορευόμενο όχημα ή η χρήση κινητού τηλεφώνου χωρίς ειδικό ακουστικό έχουν αυξηθεί από την προηγούμενη έρευνα το 2003. Η συχνότητα επικίνδυνων οδηγικών συμπεριφορών στην Ευρώπη έχει αυξηθεί ελαφρώς την τελευταία δεκαετία. Στην Ολλανδία και στην Τσεχία σημειώνεται σημαντική βελτίωση. Η Ισπανία, η χώρα με τη μεγαλύτερη μείωση στην επικίνδυνη οδήγηση αποτελεί συγχρόνως τη χώρα με τη μεγαλύτερη μείωση των θανάτων την περίοδο 2000-2009. Παρατηρήθηκαν τα εξής:

- Το 53,1% μερικές φορές περνά με πορτοκαλί

- Το 39,4% μερικές φορές τηρεί υπερβολικά μικρή απόσταση από το προπορευόμενο όχημα
- Το 33,4% μερικές φορές καλεί/δέχεται κλήσεις με το κινητό τηλέφωνο ανά χείρας. Τα ποσοστά ποικίλλουν μεταξύ των χωρών – 62,5% στη Σουηδία, όπου η πρακτική αυτή δεν απαγορεύεται ακόμα, αλλά κάτω από 15% στην Ολλανδία, όπου επιβάλλονται υψηλά πρόστιμα.

Η κυκλοφοριακή συμμόρφωση έχει ως αποτέλεσμα ένας ολοένα αυξανόμενος αριθμός ατόμων που μετακινούνται καθημερινά προς και από την εργασία τους να προτιμά τα μηχανοκίνητα δίκυκλα. Οι οδηγοί μηχανοκίνητων δίκυκλων δεν αποτελούν ομοιογενή ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου. Εμφανίζονται σαφείς διαφορές από χώρα σε χώρα όσον αφορά σε δημογραφικές παραμέτρους, στον τύπο μοτοσυκλέτας, στα κίνητρα και στην οδική συμπεριφορά. Από άποψη επικίνδυνων συμπεριφορών:

- Το 16% τηρεί συχνά, πολύ συχνά ή πάντα υπερβολικά μικρή απόσταση από το προπορευόμενο όχημα.
- Το 22% παραβιάζει συχνά, πολύ συχνά ή πάντα τον πορτοκαλί σηματοδότη.
- Το 23% προσπερνά συχνά, πολύ συχνά ή πάντα με την ελάχιστη ευκαιρία – μια πρακτική περισσότερο διαδεδομένη ανάμεσα στους οδηγούς μηχανοκίνητων δίκυκλων μεταξύ 25-34 ετών.
- Η χρήση κράνους μεταξύ των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι γενικά υψηλή, με λιγότερους από 2% να αναφέρουν ότι φορούν κράνος σπάνια ή ποτέ. Εντούτοις, το ποσοστό χρήσης είναι μικρότερο στις κατοικημένες περιοχές. Το 4,5% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων έχει δεχθεί πρόστιμο για μη χρήση κράνους, με το υψηλότερο ποσοστό να σημειώνεται μεταξύ των οδηγών κάτω των 35 ετών.
- Άλλος εξοπλισμός ασφάλειας (μπουφάν μοτοσυκλέτας, προστασία πλάτης, προστατευτικές μπότες) χρησιμοποιείται συχνότερα από άνδρες, οδηγοί που διανύουν μεγάλες αποστάσεις ή οδηγοί που χρησιμοποιούν πιο ισχυρά μηχανοκίνητα δίκυκλα.

Ο αριθμός των διαδρομών με ποδήλατο βρίσκεται σε άνοδο, και οι ευρωπαϊκές χώρες χρειάζεται να αφιερώσουν περισσότερους πόρους στη βελτίωση της ασφάλειας των ποδηλατών από άποψη υποδομών και συμπεριφοράς. Το 20% περνάει μερικές φορές, συχνά ή πολύ συχνά με κόκκινο φωτεινό σηματοδότη. Σε χώρες όπως η Ιταλία, η Σουηδία και η Αυστρία, το ποσοστό υπερβαίνει το 30%. Πάνω από το 35% φοράει συχνά, πολύ συχνά ή πάντα ανακλαστικό ρουχισμό – συχνότερα σε Φινλανδία, Ιρλανδία και Εσθονία, και λιγότερο συχνά σε Γαλλία, Ελλάδα και Ιταλία. Μόνο το 20% των ποδηλατών φοράει τακτικά κράνος. Σε Πολωνία, Ουγγαρία και Ολλανδία, το ποσοστό πέφτει κάτω από το 10%.

Τέλος, οι πεζοί είναι οι πλέον ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, κι όμως υπάρχουν φορές όπου διακινδυνεύουν στην οδική τους συμπεριφορά. Κατά μέσο όρο το 71% των πεζών διασχίζει σπάνια ή ποτέ την οδό με κόκκινο, ωστόσο αυτό το ποσοστό ποικίλλει από 45% στη Σουηδία έως 88% στην Πολωνία. Η διάσχιση της οδού σε μη διαγραμμισμένα σημεία είναι ευρέως διαδεδομένη. Κατά μέσο όρο, μόνο το 17% δεν διασχίζει την οδό ποτέ εκτός των διαβάσεων πεζών. Η συντριπτική πλειοψηφία των πεζών φοράει ανακλαστικό ρουχισμό σπάνια ή ποτέ. Αυτό συμβαίνει περισσότερο σε βόρειες χώρες, όπως η Σουηδία, η Εσθονία, η Φινλανδία και η Ιρλανδία. Οι μη ασφαλείς ή απρόσεκτες συμπεριφορές είναι πιο κοινές στις αστικές περιοχές – ο αριθμός των πεζών που καλούν ή δέχονται κλήση στο κινητό τους τηλέφωνο ενώ περπατούν κυμαίνεται από 3% στην Ουγγαρία έως πάνω από 45% στη Σλοβενία.

3.9 Αλλαγή Τρόπου Μετακίνησης/ Ενδιαφέρον για το Περιβάλλον

Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 19,3% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη. Ο αριθμός αυτοκινήτων, η χρήση αυτοκινήτου και η διανυόμενη απόσταση ανά επιβάτη αυτοκινήτου έχουν αυξηθεί κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Στο πλαίσιο της κίνησης προς ένα πιο βιώσιμο σύστημα μεταφορών, οι πολιτικές χρειάζεται να

στοχεύσουν στον περιορισμό των επιπτώσεων της ατομικής κινητικότητας στο περιβάλλον. Τεχνολογικές εξελίξεις όπως οι κινητήρες με υψηλή απόδοση καυσίμου, τα υβριδικά/ηλεκτρικά αυτοκίνητα και οι περισσότερο βιώσιμες οδικές υποδομές έχουν τη δική τους συμβολή. Ωστόσο, απαιτούνται αλλαγές συμπεριφοράς όπως η μείωση της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων και η προώθηση της χρήσης άλλων περισσότερο βιώσιμων τρόπων μετακίνησης.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η έρευνά αυτή επικεντρώθηκε για πρώτη φορά και στους υπόλοιπους μετακινούμενους (πεζούς, ποδηλάτες, χρήστες Μέσων Μαζικής Μεταφοράς), προκειμένου να διερευνήσει τα κίνητρά τους για τη χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς πέρα από το αυτοκίνητο και τη μοτοσυκλέτα. Όσον αφορά στους πεζούς:

- Δεν υφίστανται λόγοι αναγκαιότητας – σύμφωνα με την πιο συχνή αιτιολόγηση, πρόκειται απλώς για άλλο έναν τρόπο μετακίνησης
- Το 56% επικαλέστηκε την ανάγκη σωματικής άσκησης και το 53% οικονομικούς λόγους
- Λαμβάνοντας υπ' όψιν δημογραφικές παραμέτρους, σχεδόν το ένα τρίτο των πεζών ηλικίας 18-34 ετών παραπέμπει σε οικονομικούς λόγους και είναι πιο πιθανό να αναφέρει περιβαλλοντικούς λόγους σε σχέση με τους ανθρώπους μεγαλύτερης ηλικίας.

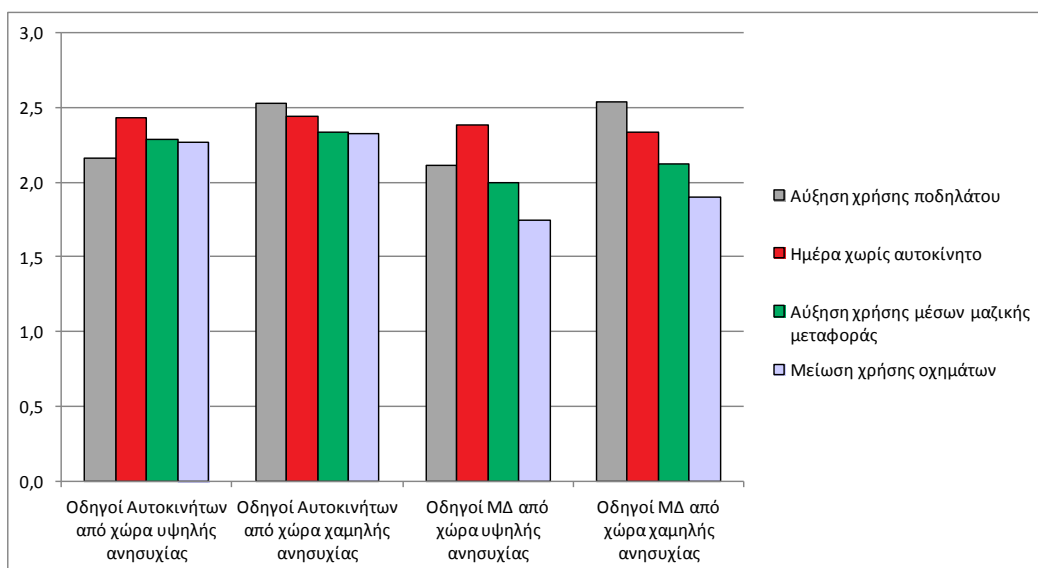
Πολλοί πεζοί μάλιστα χρησιμοποιούν άλλα μέσα μεταφοράς π.χ. επιβαίνουν σε αυτοκίνητο, ποδήλατο ή Μέσα Μαζικής Μεταφοράς κατά τις καθημερινές τους μετακινήσεις.

Σε ό,τι αφορά στους ποδηλάτες, ένας Ευρωπαίος διανύει κατά μέσο όρο 7 χλμ. ημερησίως, ωστόσο η χρήση ποδηλάτων ως μέσου μεταφοράς εμφανίζει τεράστιες διακυμάνσεις, τόσο από άποψη αναλογίας προς τους υπόλοιπους μετακινούμενους, όσο και από την άποψη του αριθμού των διανυόμενων χιλιομέτρων. Μόνο ένας στους τρεις του συνόλου των λοιπών ευρωπαίων χρηστών του οδικού δικτύου χρησιμοποιεί ποδήλατο.

- Τα υψηλότερα ποσοστά ποδηλασίας σημειώνονται στην Ολλανδία όπως αναμενόταν, αλλά και στη Γερμανία και στην Τσεχία.
- Τα χαμηλότερα ποσοστά ποδηλασίας σημειώνονται στην Ελλάδα, στο Ισραήλ και στην Κύπρο.

Η έρευνα εξέτασε επίσης την προθυμία των οδηγών αυτοκινήτων και των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων για την αλλαγή της συμπεριφοράς τους στις μετακινήσεις. Από τους οδηγούς αυτοκινήτων ζητήθηκε να αξιολογήσουν επιλογές όπως η μειωμένη χρήση οχημάτων, η αυξημένη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, η ημέρα χωρίς αυτοκίνητο, η αυξημένη χρήση ποδηλάτου, η από κοινού χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου, η ενοικίαση αυτοκινήτου, η χρήση μοτοποδηλάτου, η αγορά ηλεκτρικού/υβριδικού αυτοκινήτου. Συγκρίνοντας τις απαντήσεις των οδηγών αυτοκινήτων και των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, και οι δύο ομάδες εμφανίστηκαν περισσότερο ευνοϊκές προς την ημέρα χωρίς αυτοκίνητο.

Η έρευνά επιχείρησε επίσης να διερευνήσει τις ανησυχίες για το περιβάλλον. Παρόλο που όλες οι ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου (οδηγοί αυτοκινήτων, οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων και λοιποί μετακινούμενοι) δήλωναν την ανησυχία τους για τις ρυπαντικές επιπτώσεις των μεταφορών, οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων υπήρξαν σημαντικά λιγότερο ανήσυχοι. Οι γυναίκες γενικά εμφανίζονται πιο ανήσυχες από τους άνδρες. Στη συνέχεια εξετάστηκαν οι στάσεις των οδηγών σε διαφορετικές χώρες, ώστε να συγκριθούν οι δείκτες ανησυχίας για το περιβάλλον και προθυμίας για αλλαγή συμπεριφοράς. Ταξινομώντας τις χώρες σε χώρες υψηλής και χαμηλής ανησυχίας (Σχήμα 6), διαπιστώνεται ότι οι οδηγοί από χώρες υψηλής ανησυχίας ήταν λιγότερο διατεθειμένοι να αλλάξουν τις συμπεριφορές τους στις μετακινήσεις, π.χ. χρησιμοποιώντας περισσότερο ποδήλατο ή Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, σε σχέση με εκείνους από χώρες χαμηλής ανησυχίας.



Σχήμα 6: Προθυμία για αλλαγή συμπεριφοράς στις μετακινήσεις για υψηλής και χαμηλής ανησυχίας οδηγούς ΙΧ και μηχανοκίνητων δικύκλων (ΜΔ)

4. Συμπεράσματα

Η έρευνα SARTRE συμβάλλει στην πληροφόρηση ερευνητών, επαγγελματιών, μηχανικών, υπευθύνων χάραξης πολιτικής, αρμοδίων, χρηστών του οδικού δικτύου και όσων ενδιαφέρονται για τις μεταφορές σχετικά με τους κινδύνους της οδικής κυκλοφορίας, τις στάσεις, τις συμπεριφορές και τις συνήθειες μετακίνησης.

Τα ευρήματά της είναι πολύτιμα για τη θέσπιση ή την τροποποίηση νόμων για την οδική ασφάλεια σε ολόκληρη την Ευρώπη, ενημερωτικές εκστρατείες για την ευαισθητοποίηση του κοινού, και για την προώθηση της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας. Επίσης τονίζεται ότι τα στοιχεία της έρευνας SARTRE-4 παρουσιάζονται σε μια στιγμή όπου οι πολιτικές οδικής ασφάλειας αντιμετωπίζουν διάφορες οικονομικές και δημογραφικές προκλήσεις, καθώς και προκλήσεις στον τομέα της βιωσιμότητας. Σε αυτές περιλαμβάνεται ο αυξανόμενος αριθμός οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας (30% του συνόλου των οδηγών έως το 2060), οι αυξανόμενοι αριθμοί των πιο εύλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων, ποδηλάτες και πολύ μικρά οχήματα) και η περιβαλλοντική ανάγκη μείωσης της χρήσης αυτοκινήτων μέσω επιλογών όπως η από κοινού χρήση αυτοκινήτου και η αυξημένη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα διαφορετικών κατηγοριών χρηστών του οδικού δικτύου, η SARTRE 4 προσδιόρισε διάφορους τομείς προς εξέταση.

Σε ό,τι αφορά στους οδηγούς αυτοκινήτων, παρόλο που οι επιδόσεις σε θέματα οδικής ασφάλειας έχουν βελτιωθεί στις 14 από τις 16 χώρες, οι περισσότεροι οδηγοί αυτοκινήτων στην Ευρώπη πιστεύουν ότι η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας αποτελεί κανονική και κοινωνικά αποδεκτή συμπεριφορά, το 30% παραδέχεται ότι οδήγησε υπό την επήρεια αλκοόλ κατά τον τελευταίο μήνα, και πάνω από 1 στους 4 εξακολουθεί να οδηγεί παρότι αισθάνεται υπερβολική κόπωση. Ως γενικές συστάσεις για τους οδηγούς αυτοκινήτων προτείνονται η γενίκευση της εφαρμογής του μέγιστου επιτρεπόμενου ΠΑ των 0,2 g/l, η ανάπτυξη προληπτικών μέτρων για τη μείωση της υπερβολικής ταχύτητας και της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ μέσω εγκατεστημένων στο όχημα έξυπνων συσκευών περιορισμού της ταχύτητας και παρεμπόδισης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ καθώς και η διοργάνωση εκστρατειών που στοχεύουν σε επικίνδυνες συμπεριφορές όπως η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση.

Κρίνοντας από το γεγονός ότι οι άνθρωποι χρησιμοποιούν ποικίλους τρόπους μετακίνησης και σπανίως εμπίπτουν σε μία μόνο κατηγορία χρηστών του οδικού δικτύου (όπως πεζός, ποδηλάτης, χρήστης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς) καθώς και δεδομένης της ποικιλίας των κινήτρων τους για τη χρήση των εν λόγω τρόπων μετακίνησης, η αυξημένη ευαισθητοποίηση για την ατμοσφαιρική ρύπανση δεν θα είναι αρκετή για να πειστούν να αλλάξουν τις συνήθειές τους. Συνεπώς συστήνεται ότι οι πολιτικές χρειάζεται να στηρίζουν πολλούς τρόπους μετακίνησης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εναλλακτικές, σε σχέση με το αυτοκίνητο, επιλογές είναι εύκολα προσβάσιμες, αποδοτικές, ασφαλείς και άνετες. Αναμφισβήτητα, οι κυβερνήσεις απαιτείται να κατανοήσουν τα στοιχεία που διαμορφώνουν τις επιλογές μετακίνησης του κοινού, ώστε να καταρτίσουν σχέδια για αποτελεσματικές δράσεις και καλύτερη κοινοποίησή τους. Παράδειγμα, η στοχευμένη προβολή περιβαλλοντικών ωφελειών στους νεότερους ανθρώπους και προβληματισμών περί υγείας στους μεγαλύτερους, με σκοπό την αύξηση του περπατήματος/της ποδηλασίας. Κατά τον σχεδιασμό των οδών πρέπει να συνυπολογίζονται οι ανάγκες των πεζών και να εφαρμόζονται συνδυασμοί μέτρων για την υποστήριξη ζωνών 30 χλμ./ώρα.

Για την αύξηση της χρήσης ποδηλάτου, τα μέτρα οφείλουν να δίνουν προτεραιότητα στην κατασκευή ποδηλατοδρόμων και διαδρόμων για το διαχωρισμό των ποδηλατών από την υπόλοιπη κυκλοφορία. Αυστηρή επιτήρηση όσον αφορά στην ποδηλασία υπό την επήρεια αλκοόλ και στην παραβίαση κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Οι εκστρατείες που στοχεύουν στους ποδηλάτες οφείλουν να εστιάζουν στους κινδύνους για τον μέσο άνθρωπο, χωρίς να υπερτονίζουν την επικινδυνότητα της ποδηλασίας και να αποθαρρύνουν το κοινό από αυτή.

Σε ό,τι αφορά στους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, ισχύει ότι κατά μέσο όρο, οι θάνατοι οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων αυξήθηκαν κατά 22% από το 2002 (αν και με σημαντικές διακυμάνσεις από χώρα σε χώρα), σε μια περίοδο όπου ολοένα αυξανόμενος αριθμός εργαζομένων μετακινείται από και προς την εργασία του με δίκυκλα. Σε ολόκληρη την Ευρώπη διαπιστώνονται πολύ διαφορετικά προφίλ και δημογραφικές παράμετροι για τους χρήστες, το είδος των χρησιμοποιούμενων μοτοσυκλετών και την οδηγική συμπεριφορά – με σαφή διάκριση ανάμεσα στους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων των βόρειων και των νότιων χωρών, ιδίως όσον αφορά στη χρήση εξοπλισμού ασφαλείας και στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

Η κοινοποίηση των κινδύνων πρέπει να αναπτυχθεί και να υλοποιηθεί:

- Με βάση την κατανόηση των ιδιαίτερων συνθηκών κάθε χώρας και των διαφορετικών προφίλ των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων αναφορικά με στάσεις, κίνητρα και συνήθειες που σχετίζονται με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, τη χρήση εξοπλισμού ασφαλείας και την αλληλεπίδραση με τους οδηγούς αυτοκινήτων.
- Αξιοποιώντας ένα φάσμα μέσων επικοινωνίας, περιλαμβανομένου του Διαδικτύου και των ιστοτόπων κοινωνικής δικτύωσης, προκειμένου να προσεγγιστούν διαφορετικοί στόχοι, όπως οι νεότεροι οδηγοί. Η διαδικασία απόκτησης διπλώματος οδήγησης μοτοσυκλέτας οφείλει να συμπεριλαμβάνει βελτιωμένη ενημέρωση όσον αφορά στους σχετικούς κινδύνους.

Οι χώρες του Νότου πρέπει να αποτελέσουν στόχο κατά προτεραιότητα, καθώς εμφανίζουν υψηλή αναλογία χρήσης μοτοσυκλέτας και υψηλή συχνότητα οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Έμφαση πρέπει επίσης να δοθεί σε εξοπλισμό ασφαλείας προσαρμοσμένο στον ζεστό καιρό, ώστε να ενισχυθεί η χρήση του. Γενίκευση της εφαρμογής του μέγιστου επιτρεπόμενου ΠΑ των 0,2 g/l.

Σε γενικές γραμμές, η έρευνα SARTRE επιχείρησε ακόμη να διερευνήσει αν τα μέτρα οδικής ασφαλείας πρέπει να προσαρμόζονται σε ειδικές κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου. Συγκρίνοντας τις στάσεις και τις συμπεριφορές σε κεντρικά ζητήματα, όπως η υπερβολική ταχύτητα και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, μεταξύ οδηγών αυτοκινήτων, οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων, πεζών, ποδηλατών και χρηστών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, διαπιστώθηκαν πολύ μικρές διαφοροποιήσεις.

Οι εκστρατείες για θέματα οδικής ασφάλειας πρέπει να απευθύνονται σε όλες τις κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου, εκτός αν το θέμα αφορά σε μία συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών π.χ. στα κράνη των αναβατών μηχανοκίνητων δικύκλων. Περαιτέρω έρευνα πρέπει να πραγματοποιηθεί πάνω στις ρυπαντικές επιπτώσεις των μοτοσυκλετών σε σχέση με τα αυτοκίνητα, προκειμένου να ληφθούν υπ' όψιν τόσο οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου όσο και οι κατά τόπους ρύποι που παράγονται από τις μετακινήσεις προς και από τους χώρους εργασίας.

Τέλος προτείνεται η γενίκευση σε ολόκληρη την Ευρώπη και στο σύνολο των χρηστών του οδικού δικτύου του ορίου των 0,2 g/l, ιδίως για τους όλο και περισσότερο ευάλωτους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων καθώς και η περαιτέρω έρευνα για τη διερεύνηση των συνδεόμενων με υπερβολική ταχύτητα συμπεριφορών των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων και αυτοκινήτων, ώστε να υπάρξει καλύτερη στόχευση των μέτρων επιτήρησης ενάντια στην υπερβολική ταχύτητα.

5. Αναφορές-Βιβλιογραφία

- Bernhoft, I.M., & Carstensen, G. (2008). Preferences and behaviour of pedestrians and cyclists by age and gender. *Transportation Research Part F*, 11, 83–95.
- Cheng, S.-K.A., Ng, C.-K.T., & Lee, H.C. (2011). A comparison of the hazard perception ability of accident-involved and accident-free motorcycle riders. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1464–1471.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236.
- Iversen, H.H., & Rundmo, T. (2012). Changes in Norwegian drivers' attitudes towards traffic safety and driver behaviour from 2000 to 2008. *Transportation Research Part F*, 15, 95–100.
- Howarth, C.I. (1988). The relationship between objective risk, subjective risk and behaviour. *Ergonomics*, 31, 527–535.
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F*, 7, 135-150.
- Kraus, S.J. (1995). Attitudes and the prediction of behaviour: A meta analysis of the empirical literature. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 21, 58–75.
- Lam, L.T. (2000). Factors associated with parental safe road behaviour as a pedestrian with young children in metropolitan New South Wales, Australia. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 203–210.
- Liu, C.C., Hosking, S.G., & Lenné, M.G. (2009). Hazard perception abilities of experienced and novice motorcyclists: An interactive simulator experiment. *Transportation Research Part F*, 12, 325–334.
- SARTRE-4. (2012). Social attitudes towards Road Traffic Risk in Europe. <http://www.attitudes-roadsafety.eu>. Accessed May 2012.
- Steg, L., & Van Brussel, A. (2009). Accidents, aberrant behaviours, and speeding of young moped riders. *Transportation Research Part F*, 12, 503–511.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science* 41, 427–443.