

Το 72% των Ελλήνων οδηγών αυτοκινήτων έχουν περάσει με πορτοκαλί/κόκκινο φανάρι, σύμφωνα με έρευνα

2023/11/14 15:03 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Το ίδρυμα VINCI Autoroutes δημοσιεύει τα αποτελέσματα της 3ης έκδοσης της έρευνας για την «Κοινή χρήση του οδικού δικτύου στην Ευρώπη».

Σε συνέχεια του Βαρόμετρου υπεύθυνης οδήγησης, η έρευνα αυτή, που διεξήχθη από την Ipsos, εξετάζει συγκεκριμένα τη συμπεριφορά των Ευρωπαίων που καλούνται να αντιμετωπίσουν τη συνύπαρξη διαφορετικών τρόπων μετακίνησης.

Πόσο προσέχουν τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου οι αυτοκινητιστές, οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων, οι ποδηλάτες ή οι πεζοί;

Σε ποιο βαθμό σέβονται τους κανόνες κοινής χρήσης του οδικού δικτύου; Επηρεάζεται η συμπεριφορά τους από τους διαφορετικούς τρόπους μετακίνησης που χρησιμοποιούν; Οι απαντήσεις των 12.400 Ευρωπαίων, καταδεικνύουν την **ανάγκη ευαισθητοποίησης όλων των χρηστών του οδικού δικτύου ως προς την ανάγκη σεβασμού των υπολοίπων και των κανόνων**, ώστε να μπορούν να συμβιώνουν αρμονικά στο δρόμο.



«Σε μια εποχή που πρέπει να αναπτύξουμε ενεργητικούς τρόπους μετακίνησης, η κοινή χρήση του οδικού δικτύου -και του δημόσιου χώρου γενικότερα- απαιτεί από όλους **προσαρμοστικότητα, ώστε να διασφαλίζονται οι ασφαλείς μετακινήσεις για όλους.** Η απουσία κατάλληλων υποδομών δυσχεραίνει τη συνύπαρξη διαφορετικών χρηστών αλλά δεν μπορεί να δικαιολογεί τα πολλαπλά ρίσκα και παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο ιδιαίτερα τους πιο ευάλωτους», σχολίασε ο Bernadette Moreau, διευθύνων σύμβουλος του Ιδρύματος VINCI Autoroutes.

«Η αυξανόμενη κοινή χρήση του οδικού δικτύου αποτελεί αναμφίβολα μία από τις σημαντικές προκλήσεις ασφαλούς κινητικότητας που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε. Στη VINCI Highways το έχουμε αναγνωρίσει από νωρίς. Επιπλέον της λήψης συγκεκριμένων μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της, η VINCI Highways δεσμεύεται να προωθήσει στην πράξη την υπεύθυνη οδήγηση στην Ελλάδα, κυρίως μέσω πρωτοβουλιών ευαισθητοποίησης.

Συγκεκριμένα, στον Αυτοκινητόδρομο Αθηνών – Πατρών έχουμε εκπαιδεύσει μαζί με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» πάνω από 14.000 μαθητές Λυκείου και Γ΄ Γυμνασίου σε κανόνες υπεύθυνης οδηγικής συμπεριφοράς σε σχολεία της Κορινθίας και της Αχαΐας. Αντίστοιχα από τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου έχουν οργανωθεί με τη συμμετοχή μαθητών πολλές δράσεις οδικής ασφάλειας και πρόληψης ατυχημάτων, όπως για παράδειγμα ο καθαρισμός πινακίδων σήμανσης ΚΟΚ.

Επιπλέον οι εργαζόμενοι συμμετέχουν σε σεμινάρια οδικής ασφάλειας και αμυντικής οδήγησης από αναγνωρισμένους φορείς, όπως το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» καθώς και σε προγράμματα εκπαίδευσης και αξιολόγησης οδηγικής συμπεριφοράς, στο πλαίσιο της συνεχούς βελτίωσης του ανθρωπίνου δυναμικού», είπε ο Παναγιώτης Παπανικόλας, διευθυντής Ελλάδος, VINCI Highways, μέλος Δ.Σ. Ιδρύματος «Fondation VINCI Autoroutes».

Στην Ευρώπη, η τακτική χρήση των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης αυξάνεται αλλά παραμένει πολύ χαμηλότερα από αυτή της πλειονότητας των ευρωπαϊκών χωρών.

Το αυτοκίνητο είναι το νούμερο ένα μέσο μετακίνησης στην Ευρώπη. Για τις καθημερινές μετακινήσεις τους, οι Ευρωπαίοι επιλέγουν επίσης πρόθυμα ενεργητικούς τρόπους. Το 66% **μετακινείται τακτικά με τα πόδια** (78% των Ελλήνων), και το **22% (σταθερό έναντι 2022) χρησιμοποιεί τακτικά ποδήλατο.** Το 8% χρησιμοποιεί τακτικά μηχανοκίνητο δίκυκλο (12%) και το 4% πατίνι ή

hoverboard (4%).

Δεν προξενεί έκπληξη ότι οι πιο τακτικοί χρήστες του ποδηλάτου είναι οι Ολλανδοί (58%), με απόσταση μπροστά από τους Βέλγους (28%), τους Πολωνούς (27%) και τους Γερμανούς (26%). Οι Γάλλοι βρίσκονται στην 8^η θέση μαζί με τους Έλληνες (από 11 ευρωπαϊκές χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα) (13%), ακριβώς πάνω από τους Βρετανούς (10%) και τους Ισπανούς (9%).

Όσον αφορά το περπάτημα, στην πρώτη θέση έρχονται οι Ισπανοί (78%) και στην τελευταία οι Βέλγοι (50%).

Όποιος κι αν είναι ο τρόπος μετακίνησης, η συνύπαρξη με τους άλλους χρήστες είναι πηγή άγχους και εντάσεων.

Η ποικιλομορφία των τρόπων μετακίνησης (αυτοκίνητα, μηχανοκίνητα δίκυκλα, ποδήλατα, περπάτημα) και η εξέλιξη του αντίστοιχου αριθμού των χρηστών τους στον περιορισμένο δημόσιο χώρο, καθιστούν πολύπλοκη και συχνά δύσκολη τη συνύπαρξη των διαφορετικών χρηστών.

Η πολύ ευρεία πλειονότητα των χρηστών του οδικού δικτύου αναφέρει πως στους δρόμους επικρατεί μια ιδιαίτερα αγχωτική ατμόσφαιρα.

Η ανησυχία αυτή μπορεί να συνδέεται με **επικίνδυνες συμπεριφορές άλλων χρηστών**. Αυτό αναφέρει το 93% όλων των χρηστών (94%), και πιο συγκεκριμένα:

- το 92% των αυτοκινητιστών (92%),
- το 88% των τακτικών ποδηλατών (93%),
- το 87% των μοτοσικλετιστών (87%).

Οι πεζοί επηρεάζονται επίσης σε μεγάλο βαθμό από τους κινδύνους που αναλαμβάνουν άλλοι χρήστες του οδικού δικτύου. Για παράδειγμα, το 89% φοβάται ότι ένας οδηγός δεν θα σταματήσει για να τους αφήσει να περάσουν όταν βρίσκονται σε διάβαση πεζών (93%).

Ο φόβος απέναντι στην επιθετικότητα των αυτοκινητιστών υπογραμμίζεται



αυτοκινητιστών (86%), το (87%).

αίσθηση κινδύνου που νιώθουν ορισμένοι, οδηγούν στη γενικευμένη έλλειψη σεβασμού των χώρων που προορίζονται για συγκεκριμένες κατηγορίες χρηστών.

Ο πολεοδομικός και οδικός σχεδιασμός πρέπει να εξασφαλίζει την αρμονική συνύπαρξη των διαφόρων τρόπων μετακίνησης, με ταυτόχρονη προσαρμογή στις αλλαγές της κινητικότητας. Ακόμη και σε περιορισμένα περιβάλλοντα, είναι κρίσιμο να διασφαλίζεται ο σεβασμός των χώρων που προορίζονται για τους πιο ευάλωτους χρήστες. Ωστόσο, η έλλειψη χώρου, η πυκνότητα της κυκλοφορίας ή ενίοτε απλώς η προσπάθεια για περισσότερη ασφάλεια οδηγούν στην καταπάτηση των χώρων που προορίζονται για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, με συνέπεια οι τελευταίοι να κινδυνεύουν. Κάθε τύπος χρήστη έχει τη δική του καθ' ομολογίαν κακή συμπεριφορά:

- **Πεζοδρόμια: χρησιμοποιούνται πολύ συχνά από ποδηλάτες και μοτοσικλετιστές θέτοντας σε κίνδυνο τους πεζούς**

Τα πεζοδρόμια είναι χώροι για τους πεζούς. Παρόλ' αυτά, οι μοτοσικλετιστές και οι ποδηλάτες τείνουν πολύ συχνά να τα χρησιμοποιούν για στάθμευση (61% των μοτοσικλετιστών, 52%) ή για να κυκλοφορούν (45% των μοτοσικλετιστών, 20% και 72% των τακτικών ποδηλατών, 80%). Αυτή η καταχρηστική κατάληψη του χώρου αποτελεί κίνδυνο για τους πεζούς, το 64% των οποίων δήλωσε πως τους έχει σκουντήσει τουλάχιστον μία φορά κάποιος χρήστης ποδηλάτου, πατινιού ή hoverboard ενώ περπατούσαν σε πεζοδρόμιο (89%).

- **Ζώνη ποδηλάτων και ποδηλατοδρόμοι: η παραμελημένη προστασία των ποδηλατών**

Ενώ οι ζώνες ποδηλάτων (τετράγωνη ζώνη ακριβώς μπροστά στο φανάρι) προορίζονται αποκλειστικά για ποδήλατα ώστε να μπορούν να τοποθετηθούν μπροστά από τα αυτοκίνητα σε μια διασταύρωση με φανάρια, για να βλέπουν και να τους βλέπουν καλύτερα, το 57% των μοτοσικλετιστών (44%) και το 26% των αυτοκινητιστών (28%) παραδέχονται πως σταματούν εκεί. Οι ποδηλατοδρόμοι αποτελούν επίσης πεδίο κατάχρησης των οδηγών δικύκλων και αυτοκινήτων: το 50% των μοτοσικλετιστών παραδέχονται ότι τους χρησιμοποιεί (22%) και το 18% των αυτοκινητιστών τους χρησιμοποιεί είτε για στάση είτε για στάθμευση (20%).

- **Στάθμευση, ειδικές λωρίδες: ανάρμοστες και επικίνδυνες συμπεριφορές των οδηγών αυτοκινήτων**

Πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουν οι οδηγοί, οι οποίοι τις αντιμετωπίζουν συχνά ως ακίνδυνες πρακτικές, μπορούν να έχουν σοβαρές συνέπειες στους ευάλωτους χρήστες. Ενδεικτικά, το 32% των αυτοκινητιστών ομολογεί ότι διπλοπαρκάρει τακτικά (52%), το 21% παραδέχεται ότι χρησιμοποιεί τις λωρίδες των λεωφορείων (38%), το 14% αναγνωρίζει ότι παρκάρει στις θέσεις ατόμων με αναπηρία (12%) και το 15% σε θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα (16%). Μια άλλη περίπτωση απροσεξίας ως προς τους ποδηλάτες, το 36% των αυτοκινητιστών παραδέχεται ότι ανοίγει την πόρτα χωρίς να ελέγχει αν πλησιάζει ποδήλατο (25%).

Η ανάληψη ρίσκων και η μη τήρηση βασικών κανόνων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας επηρεάζουν όλες τις κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου.

Παρόλο που η χρήση του τηλεφώνου αναγνωρίζεται ως μία από τις κύριες πηγές απόσπασης της προσοχής και αιτία πολλών ατυχημάτων, περισσότεροι από τους μισούς οδηγούς αυτοκινήτων, μοτοσικλετιστές και πεζούς χρησιμοποιούν το τηλέφωνο ενώ οδηγούν ή περπατούν:

- το 66% των οδηγών αυτοκινήτων (76%),
- το 57% των πεζών (72%),
- το 50% των μοτοσικλετιστών (31%),
- το 34% των τακτικών ποδηλατών (41%).

Η παράβαση του κόκκινου, ή του κόκκινου «ανθρωπάκου» για τους πεζούς, μπορεί να αποδειχθεί θανάσιμη είτε για τον ίδιο τον παραβάτη, είτε για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Παρόλ' αυτά, το αδίκημα αυτό είναι ευρέως διαδεδομένο σε οδηγούς, ποδηλάτες και πεζούς. Ενδεικτικά:

- το 63% των οδηγών αυτοκινήτων παραδέχεται ότι περνά με πορτοκαλί ή κόκκινο (72%),
- το 37% των τακτικών ποδηλατών παραδέχεται και εκείνο ότι το κάνει σε περιπτώσεις που δεν επιτρέπεται από τη σήμανση (32%),
- το 56% των πεζών παραδέχεται πως διασχίζει διαβάσεις ενώ το φανάρι που το αφορά είναι κόκκινο (68%)
- και το 85% πως μερικές φορές διασχίζει το δρόμο εκτός προστατευμένης διάβασης (90%).

Η παράλειψη χρήσης τους φλας πριν την προσπέραση ή την αλλαγή κατεύθυνσης, στην οποία υποπίπτουν περισσότεροι από 1 στους 2 οδηγούς (52%, 50%) αποκαλύπτει

την κυριαρχία του εγωισμού και της αδιαφορίας προς τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

Η υιοθέτηση διαφορετικών τρόπων μετακίνησης οδηγεί σε αύξηση του σεβασμού απέναντι στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου;

Ένα από τα οφέλη της χρήσης ποικίλων τρόπων μετακίνησης είναι η ικανότητα να μπαίνεις στη θέση του άλλου και να κατανοείς τους περιορισμούς και την ευπάθειά του. Το 63% των Ευρωπαίων οδηγών χρησιμοποιεί τουλάχιστον έναν ακόμα τρόπο μετακίνησης πέρα από το περπάτημα -μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο, πατίνι...- (56% των Ελλήνων, 85% των Ολλανδών και 39% των Βρετανών). Το 73% αυτών των «πολυ-χρηστών» δηλώνει πως είναι πιο προσεκτικό απέναντι στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου (ελέγχει τα τυφλά σημεία, σέβεται τους ποδηλατοδρόμους και τους χώρους που προορίζονται για άτομα με αναπηρία, είναι προσεκτικό όταν ανοίγει την πόρτα του αυτοκινήτου κ.λπ.) (79%).

Μεταξύ των οδηγών αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν συχνά το ποδήλατο, το 39% εκτιμά πως σέβεται περισσότερο την οδική σήμανση από όταν είναι με το αυτοκίνητο (62%) και το 64% θεωρεί πως μια διαδρομή με ποδήλατο απαιτεί περισσότερη προσοχή απ' ό,τι με αυτοκίνητο (81%).

Ιδιαιτερότητες που αφορούν το ποδήλατο

Στην Ευρώπη, οι γυναίκες που χρησιμοποιούν τακτικά ποδήλατο είναι λιγότερες από τους άνδρες: (20% έναντι 25%, 10% έναντι 17%). Αντίθετα, στην περίπτωση της περιστασιακής χρήσης ποδηλάτου αυτή η διαφορά μειώνεται (38% έναντι 41%, 39% έναντι 38%).

Το αίσθημα ασφάλειας πάνω στο ποδήλατο, το οποίο αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της ποδηλασίας, διαφέρει σημαντικά από χώρα σε χώρα. **Στην Ευρώπη, ενώ κατά μέσο όρο το 80% των ποδηλατών αισθάνονται ασφαλείς**, αυτή η αναλογία κυμαίνεται από το 93% στους Ολλανδούς, στο 65% για τους Έλληνες και μέχρι και 60% για τους Γάλλους (δηλαδή 33 πόντους διαφορά!). Οι τελευταίοι, μάλιστα, αισθάνονται λιγότερο ασφαλείς από όλους τους πολίτες των 11 χωρών που συμμετείχαν στην έρευνα.

Χρήση κράνους

Η χρήση κράνους κατά την ποδηλασία δεν είναι υποχρεωτική για τους ενήλικες σε

καμία από τις χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα, με την εξαίρεση της Ισπανίας όπου συνιστάται στις αστικές περιοχές και είναι υποχρεωτική έξω από αυτές. Στην Ευρώπη, **το 28% των τακτικών ποδηλατών φορά συχνά κράνος (43%)**. Περισσότερο το φορούν οι Άγγλοι (60%) και οι Ισπανοί (51%), και λιγότερο οι Ολλανδοί (8%).

Νεκρή γωνία

Στις αστικές περιοχές, **η λάθος εκτίμηση της νεκρής γωνίας** από τους οδηγούς βαρέων οχημάτων (φορτηγά, λεωφορεία, πούλμαν) ή από τους ποδηλάτες πολύ συχνά θέτει σε κίνδυνο κυρίως τους τελευταίους. Ωστόσο, το 52% (41%) των ποδηλατών δηλώνει πως προσπερνά από τα δεξιά λεωφορεία ή φορτηγά, παρότι εκτιμά πως προσέχει τις νεκρές γωνίες.

Νυκτερινή οδήγηση χωρίς φώτα

Η νυκτερινή οδήγηση απαιτεί να φαινόμαστε καλά για την ασφάλειά μας και για να μην αιφνιδιάσουμε τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Παρόλ' αυτά, το 28% των Ευρωπαίων τακτικών ποδηλατών (30%) παραμελεί αυτό το ουσιαστικό μέτρο ασφάλειας.

Μεθοδολογία της έρευνας

Για την παραγωγή του Βαρόμετρου Υπεύθυνης Οδήγησης, η Ipsos διεξήγαγε διαδικτυακή έρευνα με τη συμμετοχή.

12.400 ατόμων ηλικίας 16 ετών και άνω, μεταξύ 20 Φεβρουαρίου και 9 Μαρτίου 2023, συμπεριλαμβανομένων 2.400 Γάλλων και τουλάχιστον 1.000 ατόμων σε καθεμία από τις 10 άλλες χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα (Γερμανία, Βέλγιο, Ισπανία, Ελλάδα, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Ηνωμένο Βασίλειο, Σλοβακία, Σουηδία).

Η αντιπροσωπευτικότητα κάθε δείγματος εξασφαλίζεται με τη μέθοδο της ποσόστωσης.

Να σημειωθεί ότι, τα **Ελληνικά αποτελέσματα είναι αυτά με την πλάγια γραφή**.