



## ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

### Συγγραφείς:

- Βασιλική Δανέλλη Μυλωνά, BA, MBA, Υπ. Δρ. Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Πρόεδρος Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς».
- Γεώργιος – Μιχαήλ Κλήμης, MBA, PhD, Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Επικοινωνίας, Μέσων και Πολιτισμού - Πάντειο Πανεπιστήμιο.
- Νικόλαος Χαραλαμπόπουλος, BA, MLitt. Junior Researcher, Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς».

### Περίληψη

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας & Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη & Μείωση των Τροχαίων Ατυχημάτων (Ι.Ο.ΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς» διερεύνησε το θέμα της συμπεριφοράς των Ελλήνων Οδηγών διενεργώντας δύο σχετικές έρευνες: «Ευγένεια στο Δρόμο» και «Απόψεις των Ελλήνων οδηγών για τις αιτίες πρόκλησης των ατυχημάτων στους δρόμους». Από τις εν λόγω έρευνες καταδείχτηκαν στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν την εικόνα της συμπεριφοράς των Ελλήνων οδηγών στο δρόμο αφ' ενός και αφ' ετέρου τις αντιλήψεις από τις οποίες οι οδηγοί εμφορούνται.

### Λέξεις – Κλειδιά:

Έλληνες, Οδηγοί, Ευγένεια, Συμπεριφορά, Δρόμος, Αίτια, Ατυχήματα, Επιθετικότητα, Αστυνόμευση, Οδόστρωμα.



## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με τη Διεθνή Βιβλιογραφία (Shinar, 2008 και Fuller & Santos 2008) ο χρήστης του δρόμου κατέχει βαρύνουσα θέση στο σύστημα οδηγός – όχημα – δρόμος. Δεν είναι όμως ο αποκλειστικά υπεύθυνος, καθώς το οδικό περιβάλλον και τα χαρακτηριστικά του οχήματος διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο, όπως και οι υπόλοιποι οδηγοί, τα υπόλοιπα αυτοκίνητα, το νομικό και κοινωνικό σύστημα και η εφαρμογή ή μη των νόμων. Η εξέταση του ρόλου της συμπεριφοράς θεωρείται ιστορικά χρήσιμη, καθώς σχετίζεται με την υπερβολική ταχύτητα και την επιθετικότητα, ενώ, σύμφωνα και με πρόσφατα αποτελέσματα (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2004) επηρεάζεται και από τους προαναφερθέντες παράγοντες.

Στα πλαίσια αυτά το θέμα της συμπεριφοράς των Ελλήνων οδηγών, καθώς και οι απόψεις τους για τα κύρια αίτια των ατυχημάτων στη χώρα μας, αποτέλεσαν αντικείμενο διερεύνησης από το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας & Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη & Μείωση των Τροχαίων Ατυχημάτων «Πάνος Μυλωνάς». Για το λόγο αυτό από το Δεκέμβριο του 2007 έως και τον Οκτώβριο του 2008 διενεργήθηκαν δύο σχετικές έρευνες.

Στόχος της πρώτης έρευνας ήταν η εξαγωγή συμπερασμάτων για την αντίληψη των οδηγών αναφορικά με τη συμπεριφορά των άλλων οδηγών και την ευγένεια στο δρόμο στην Ελλάδα αλλά και σε σύγκριση με άλλες 11 χώρες. Στόχος της δεύτερης έρευνας ήταν η διερεύνηση των αντιλήψεων για τη συμπεριφορά των οδηγών και για τα κύρια αίτια πρόκλησης των ατυχημάτων στη χώρα μας.

Από τις εν λόγω έρευνες καταδείχτηκαν στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν την εικόνα της συμπεριφοράς των Ελλήνων οδηγών στο δρόμο αφ' ενός και αφ' ετέρου τις αντιλήψεις από τις οποίες οι οδηγοί εμφορούνται. Τα στοιχεία αμφότερα αντανακλούν στη συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών στο δρόμο.

## 2. ΕΡΕΥΝΑ «ΕΥΓΕΝΕΙΑ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ – COURTESY ON THE ROAD»

### 2.1 Σκοποί & Στόχοι Έρευνας

Η έρευνα αυτή αφορά στην «ευγένεια στο δρόμο» στην Ελλάδα και εστιάζει στην οδηγική συμπεριφορά του Έλληνα οδηγού, παρέχοντας και τη δυνατότητα σύγκρισης με άλλες 11 Ευρωπαϊκές χώρες (Αυστρία, Βέλγιο, Γαλλία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πορτογαλία, Τσεχία, Εσθονία, Πολωνία και Βουλγαρία). Την ανάληψη πρωτοβουλίας για την Ελλάδα είχε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς». Ο βασικός στόχος της έρευνας είναι να γίνει αντιληπτός ο παράγοντας της επιθετικής συμπεριφοράς στους δρόμους.

### 2.2 Ταυτότητα



Η έρευνα πραγματοποιήθηκε από την TNS opinion για λογαριασμό του Ιδρύματος "Responsible Young Drivers" μεταξύ 4 Δεκεμβρίου 2007 και 29 Ιανουαρίου 2008 σε δείγμα 6.366 ατόμων από το σύνολο των 12 χωρών της Ε.Ε. που συμμετείχαν σε αυτή. Ειδικά στην Ελλάδα το δείγμα ανήλθε σε 500 άτομα. Μέσο συλλογής των ερευνητικών δεδομένων ήταν ερωτηματολόγιο που συμπληρώθηκε με προσωπικές και τηλεφωνικές συνεντεύξεις. Το κόστος και την πρωτοβουλία για την Ελλάδα ανέλαβε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς».

### 2.3 Ανάλυση -Συμπεράσματα

Η έρευνα κατέδειξε την επιθετική συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών, η οποία σε πολλές περιπτώσεις οδηγεί σε πρόκληση ατυχήματος. Αναλυτικά από τα στοιχεία της έρευνας τεκμαίρονται τα ακόλουθα κύρια συμπεράσματα:

#### 2.3.1 Ευγένεια ανάλογα με τον τύπο χρήστη του δρόμου.

Για να μετρηθεί το πώς αντιλαμβάνεται το δείγμα τη δική του συμπεριφορά στο δρόμο, ζητήθηκε από κάθε ερωτώμενο να βαθμολογήσει τον εαυτό του από το 1 έως το 10. Όπου 1 σημαίνει πολύ ευγενικός, ενώ όπου 10 πολύ επιθετικός. Στον παρακάτω πίνακα 1 παρουσιάζεται η κατανομή των χρηστών των δρόμων από τον περισσότερο ευγενικό μέχρι τον περισσότερο επιθετικό. Τα αποτελέσματα της έρευνας παρουσιάζουν τους πλέον ευπαθείς χρήστες του δρόμου να υιοθετούν πιο ευγενική συμπεριφορά σε σύγκριση με τους οδηγούς οχημάτων.

Πίνακας 1: Κατανομή χρηστών των δρόμων ανάλογα με τη συμπεριφορά

| ΤΥΠΟΣ ΧΡΗΣΤΗ         | Μ.Ο. |
|----------------------|------|
| Πεζός                | 2,71 |
| Ποδηλάτης            | 2,88 |
| Οδηγός Van/ mini bus | 2,94 |
| Οδηγός Φορτηγού      | 3,05 |
| Οδηγός Αυτοκινήτου   | 3,17 |
| Οδηγός Μηχανής       | 3,48 |

Στον επόμενο πίνακα 2 φαίνεται ο μέσος όρος, που παρουσιάζουν οι συμμετέχουσες στην έρευνα χώρες, στην «κλίμακα ευγένειας». Ο χαμηλός μέσος όρος υποδεικνύει ευγενική συμπεριφορά, ενώ ο υψηλός επιθετική. Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι η πλειοψηφία του δείγματος στις μεν χώρες με το χαμηλότερο μέσο όρο θεωρούν τους εαυτούς τους ως πολύ ευγενικούς (++) , ενώ στις χώρες με τον υψηλότερο μέσο όρο θεωρούν τους εαυτούς τους ως πολύ λίγο ευγενικούς (--). Η έρευνα ωστόσο εμφανίζει τους Έλληνες μαζί με τους Γάλλους και τους Πολωνούς να εκτιμούν ότι βρίσκονται στα χαμηλότερα επίπεδα ευγένειας κατέχοντας τα υψηλότερα ποσοστά επιθετικής συμπεριφοράς με 41%, 41% και 40% αντίστοιχα.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ  
ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ & ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ  
«ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ»



Πίνακας 2: Μ.Ο. «Κλίμακας Ευγένειας» ανά χώρα

| ΟΔΗΓΟΙ<br>ΑΥΤΟΚΙΝΗΤ<br>ΩΝ         | ΣΥΝΟ<br>ΛΟ  | AT               | BE               | BG               | CZ         | EE               | EL         | FR               | IE               | LU               | NL               | PL               | PT               |         |
|-----------------------------------|-------------|------------------|------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------|
| <b>Μέση<br/>Συμπεριφο<br/>ρά</b>  | <b>3.17</b> | <b>2.4<br/>6</b> | <b>2.6<br/>7</b> | <b>2.9<br/>5</b> | <b>2.8</b> | <b>3.0<br/>1</b> | <b>3.3</b> | <b>3.3<br/>8</b> | <b>2.3<br/>4</b> | <b>2.7<br/>5</b> | <b>3.0<br/>6</b> | <b>3.3<br/>9</b> | <b>2.9<br/>1</b> |         |
| <b>Επίπεδα<br/>ευγένει<br/>ας</b> | +<br>+      | 25%              | 33<br>%          | 34<br>%          | 34<br>%    | 22<br>%          | 17<br>%    | 26<br>%          | 25<br>%          | 43<br>%          | 29<br>%          | 16<br>%          | 17<br>%          | 40<br>% |
|                                   | +<br>-      | 19%              | 28<br>%          | 18<br>%          | 13<br>%    | 27<br>%          | 27<br>%    | 19<br>%          | 16<br>%          | 20<br>%          | 21<br>%          | 24<br>%          | 24<br>%          | 11<br>% |
|                                   | -<br>--     | 19%              | 19<br>%          | 25<br>%          | 19<br>%    | 22<br>%          | 29<br>%    | 15<br>%          | 17<br>%          | 16<br>%          | 24<br>%          | 31<br>%          | 18<br>%          | 15<br>% |
|                                   |             | 36%              | 19<br>%          | 22<br>%          | 35<br>%    | 26<br>%          | 26<br>%    | 41<br>%          | 41<br>%          | 18<br>%          | 25<br>%          | 26<br>%          | 40<br>%          | 32<br>% |

### 2.3.2. Συμπεριφορά Οδηγών κατά την οδήγηση

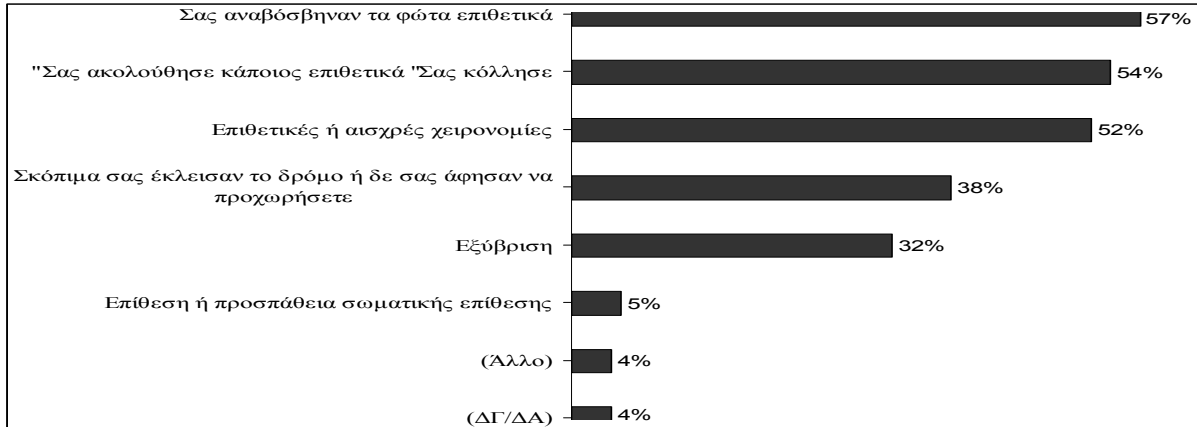
Από τα στοιχεία της έρευνας παρατηρήθηκε ότι περίπου 3 στους 4 οδηγούς (74%) ενοχλούνται από τη συμπεριφορά των άλλων οδηγών, ενώ τα 2/3 (66%) θεωρούν ότι η επιθετικότητα στην οδήγηση έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον μία σημαντική πλειοψηφία της τάξεως του 59% έχει υποστεί επιθετική συμπεριφορά από άλλους οδηγούς τους τελευταίους δώδεκα μήνες από την ημέρα που ρωτήθηκε.

Ειδικά ως προς την αύξηση της επιθετικότητας των οδηγών τα τελευταία χρόνια, η Βουλγαρία καταλαμβάνει την 1<sup>η</sup> θέση με 89% και η Ελλάδα τη 2<sup>η</sup> με 85%. Επιπλέον από το συγκεκριμένο ερώτημα φαίνεται πως οι γυναίκες οδηγοί τείνουν να ενοχλούνται περισσότερο από την επιθετικότητα των άλλων οδηγών σε σχέση με τους άντρες οδηγούς, ενώ οι οδηγοί ηλικίας άνω των 55 ετών εμφανίζονται να είναι λιγότερο επιθετικοί σε σχέση με τους οδηγούς νεώτερης ηλικίας.

### 2.3.3. Μορφές Επιθετικής Συμπεριφοράς

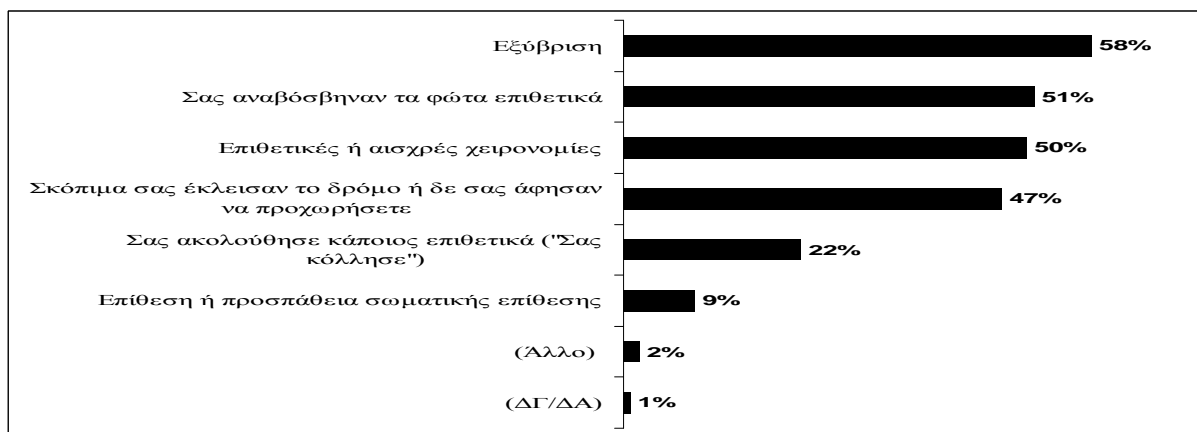
Σύμφωνα με την έρευνα η πιο συνηθισμένη εκδήλωση επιθετικής οδηγικής συμπεριφοράς είναι το αναβοσβήσιμο («παιξιμο») των φώτων επιθετικά σε ποσοστό 57%, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα 1 για την Ευρώπη.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ  
ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ & ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ  
«ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ»

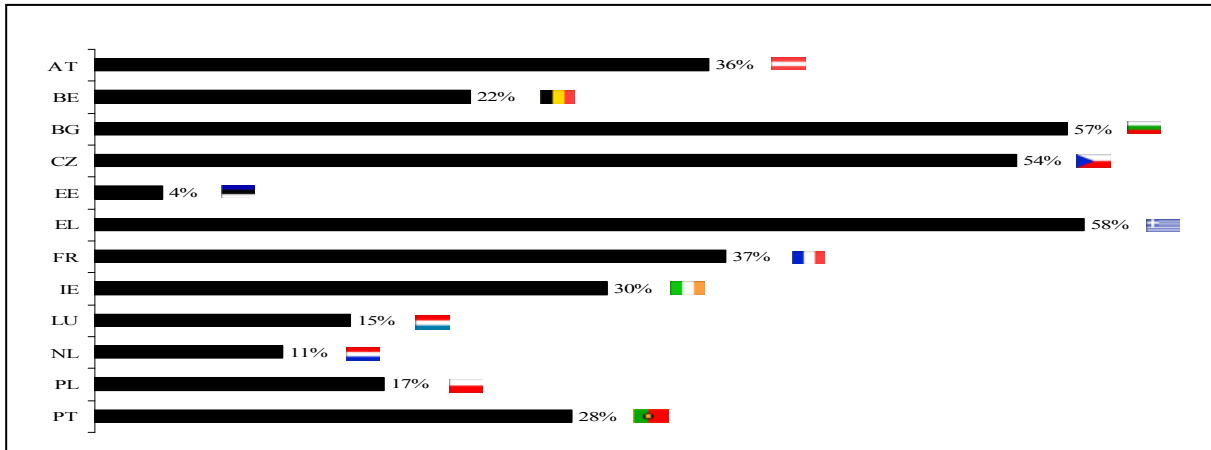


**Σχήμα 1: Μορφές επιθετικής συμπεριφοράς που έχετε υποστεί από άλλους οδηγούς τους τελευταίους 12 μήνες. Μ.Ο.: Ευρωπαϊκές χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα [12]**

Ειδικά για τους Έλληνες οδηγούς, που υφίστανται επιθετική συμπεριφορά άλλων οδηγών, η εξύβριση αποτελεί την πιο συνηθισμένη μορφή επιθετικότητας, όπως παρατηρείται στο σχήμα 2, με ποσοστό 58%, ενώ εμφανίζουν και το μεγαλύτερο ποσοστό αντίδρασης συμπεριφοράς στο δρόμο με επίθεση ή προσπάθεια σωματικής επίθεσης, με ποσοστό 9%, που είναι το υψηλότερο που παρατηρείται στην Ευρώπη.



**Σχήμα 2: Μορφές επιθετικής συμπεριφοράς έχετε υποστεί τους τελευταίους 12 μήνες - Ελλάδα**  
Επιπλέον στο σχήμα 3 παρατηρείται ότι οι Έλληνες οδηγοί κατέχουν την 1<sup>η</sup> θέση στη χρήση της εξύβρισης ως μορφής επιθετικής συμπεριφοράς.

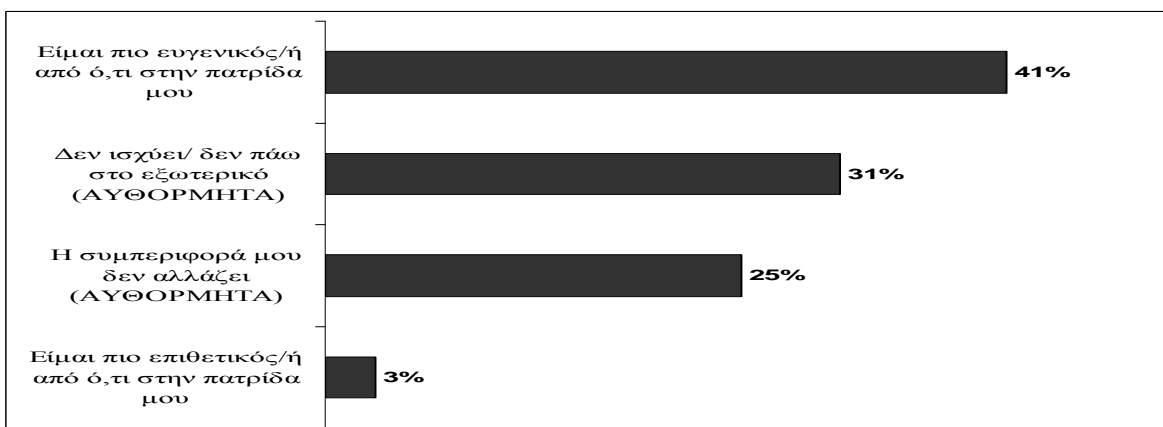


Σχήμα 3: Συγκριτικά στοιχεία επιθετικής συμπεριφοράς μεταξύ 12 Ευρωπαϊκών Χωρών - Εξύβριση -

### 2.3.4 Η συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών στο εξωτερικό

Σύμφωνα με το σχήμα 4, το 41% των οδηγών παραδέχονται ότι η συμπεριφορά τους στο εξωτερικό είναι πιο ευγενική, ενώ το 25% αυθόρμητα απάντησε ότι η συμπεριφορά τους δεν αλλάζει.

Παρότι οι Έλληνες οδηγοί στο θέμα αυτό φαίνονται να βρίσκονται στο μέσο όρο για την Ευρώπη, η οδική συμπεριφορά τους στο εξωτερικό σε σχέση με αυτή στην πατρίδα τους σαφώς διαφοροποιείται σημαντικά.



Σχήμα 4: Συμπεριφορά ως χρήστης των δρόμων στο εξωτερικό - Ελλάδα.



### 3. ΕΡΕΥΝΑ «ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ»

#### 3.1 Σκοποί & Στόχοι έρευνας

Η εν λόγω έρευνα διενεργήθηκε με σκοπό να καταγραφούν οι απόψεις των Ελλήνων οδηγών σχετικά με τα αίτια πρόκλησης των ατυχημάτων στους ελληνικούς δρόμους και πραγματοποιήθηκε σε συνδυασμό με την ενημερωτική καμπάνια «Πάμε για να ξανάρθουμε» σε συνεργασία με τη ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. για το πρώτο στάδιο, ενώ ακολούθως η έρευνα επεκτάθηκε και σε ειδικές ομάδες/κατηγορίες πληθυσμού και σε επαγγελματίες οδηγούς. Το κόστος για τη διεξαγωγή της έρευνας ανέλαβε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» και η Γέφυρα Α.Ε.

#### 3.2 Ταυτότητα

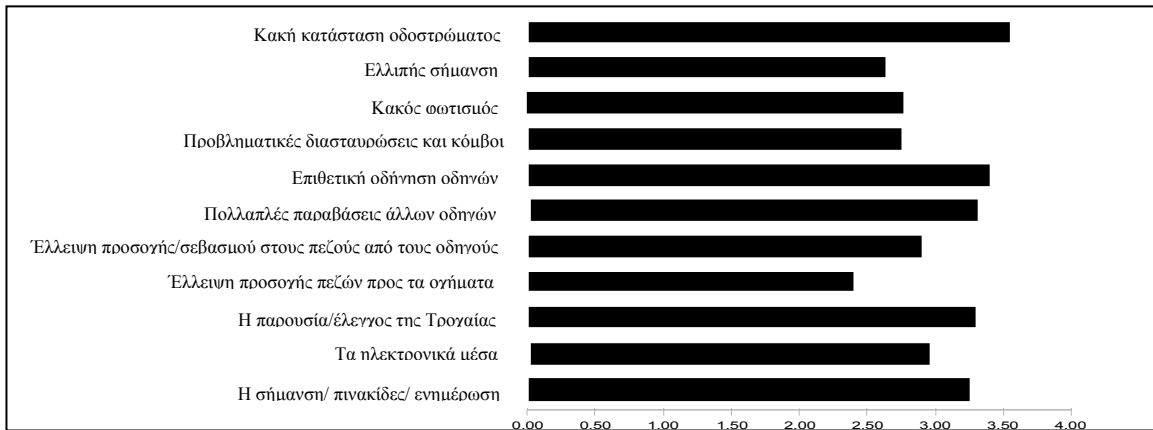
Το συνολικό δείγμα απαρτίζεται από 918 ερωτηματολόγια που συλλέχθηκαν μεταξύ του Πάσχα του 2008 και του Οκτωβρίου του ίδιου έτους. Η έρευνα διεξήχθη σε "κύματα" αρχίζοντας από το Πάσχα του 2008 με τη διανομή ερωτηματολογίου στους οδηγούς που διέσχισαν τη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου. Συνολικά 336 ερωτηματολόγια από αυτά που συλλέχθηκαν χρησιμοποιήθηκαν στην ανάλυση αποτελεσμάτων. Παράλληλα τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν και σε Ίκαρους της Πολεμικής Αεροπορίας. Από αυτό τον πληθυσμό χρησιμοποιήθηκαν 280 ερωτηματολόγια. Το Σεπτέμβριο και Οκτώβριο του 2008 το ερωτηματολόγιο μοιράστηκε σε οδηγούς ταξί σε Αθήνα, Θεσ/νίκη, Πάτρα, Χαλκίδα και Χίο) εκ των οποίων 302 χρησιμοποιήθηκαν για την έρευνα. Μέσο συλλογής Ερευνητικών Δεδομένων ήταν ερωτηματολόγιο με γραπτές ερωτήσεις, που συμπληρώθηκε ιδιοχείρως από το δείγμα των ερωτώμενων. Η συγκέντρωση των ερωτηματολογίων έγινε από το Ινστιτούτο και η ανάλυση των αποτελεσμάτων πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με το Πάντειο Πανεπιστήμιο.

#### 3.3 Ανάλυση -Συμπεράσματα

Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε 3 ενότητες (Οδικό Δίκτυο, Ανθρώπινος Παράγοντας, Αστυνόμευση της Κυκλοφορίας) που μετρούν την αντίληψη των ερωτώμενων για τους παράγοντες που πιστεύουν ότι έχουν μερίδιο ευθύνης στα ατυχήματα των δρόμων.

##### 3.3.1 Γενική Εικόνα των Παραγόντων

Η γενική εικόνα που σχηματίζεται από όλο το δείγμα φαίνεται στο παρακάτω σχήμα 5.



Σχήμα 5: Ανάλυση mean scores των παραγόντων

Είναι φανερό ότι οι ερωτώμενοι θεωρούν πως: α) Ο παράγοντας *Κακή κατάσταση οδοστρώματος* έχει το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης, από αυτούς που αναφέρονταν, για τα οδικά ατυχήματα, β) Η *Επιθετική οδήγηση των οδηγών* και οι *Πολλαπλές παραβάσεις των άλλων οδηγών*, είναι οι κύριοι ανθρωπίνους παράγοντες που ενοχλούν τους ερωτώμενους, γ) Η *παρουσία/έλεγχος της Τροχαίας* και η *σήμανση/πινακίδες/ενημέρωση* είναι οι παράγοντες με σημαντικό ρόλο στην αστυνόμευση της κυκλοφορίας.

### 3.3.2 Οδικό Δίκτυο

Όπως προαναφέρθηκε η κακή κατάσταση οδοστρώματος είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για την πρόκληση ατυχημάτων. Το τυχαίο δείγμα της γέφυρας απάντησε σε ποσοστό 73% ότι το κακό οδόστρωμα «ευθύνεται κατά πολύ» για τα ατυχήματα. Αν προσθέσουμε και το ποσοστό του "αρκετά", τότε το ποσοστό ανεβαίνει στο 93.7%! Γύρω στο 90% είναι και τα αντίστοιχα ποσοστά τόσο στο ολικό δείγμα όσο και στους επαγγελματίες.

### 3.3.3 Ανθρώπινος παράγοντας

Η ανθρώπινη συμπεριφορά και ειδικότερα η επιθετική οδήγηση (ποσοστό 85.6% του συνολικού δείγματος) είναι κατά τους ερωτώμενους ο σημαντικότερος παράγοντας για το ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι οι οδηγοί Ταξί της Πάτρας θεωρούν στο σύνολό τους (100%) την επιθετική οδήγηση ως το σημαντικότερο παράγοντα πρόκλησης ατυχημάτων, ακολουθούμενοι από τους συναδέλφους τους στη Χαλκίδα. Επιπλέον οι πολλαπλές παραβάσεις των άλλων οδηγών (83.1%), όπως και η έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής και παιδείας, έχουν κρίσιμο ρόλο στο ζήτημα της Οδικής Ασφάλειας.



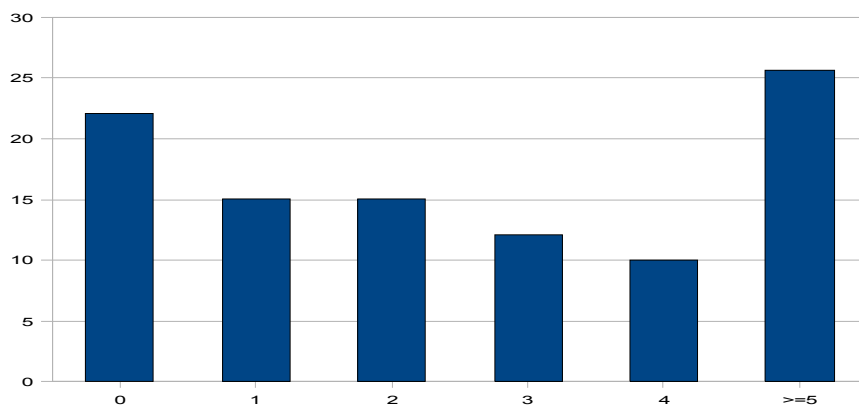


### 3.3.4 Αστυνόμευση της κυκλοφορίας

Η παρουσία/έλεγχος της Τροχαίας, σε ποσοστό 78.4% του συνολικού δείγματος και η σήμανση/πινακίδες/ενημέρωση (79.4%) θεωρούνται ως οι σημαντικότεροι παράγοντες στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση της κυκλοφορίας. Επισημάνθηκε επίσης από σημαντικό μέρος του δείγματος η ανάγκη παρουσίας της Τροχαίας για πρόληψη και όχι καταστολή.

### 3.3.5. Αριθμός ελέγχων

Η ενότητα του ερωτηματολογίου που ζητούσε από τον ερωτώμενο απλά να απαριθμήσει τη συχνότητα των ελέγχων από την Τροχαία την τελευταία πενταετία οδηγεί σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Όπως φαίνεται στο σχήμα 6 πάνω από το 1/5 του δείγματος δεν ελέγχθηκε ποτέ από την Τροχαία την τελευταία 5ετία, ενώ πάνω από το ¼ έχει ελεγχθεί πάνω από 5 φορές.



Σχήμα 6: Πόσες φορές έχετε ελεγχθεί από την Τροχαία την τελευταία 5ετία;

## 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως προαναφέρθηκε, οι εν λόγω έρευνες κατέδειξαν στοιχεία, τα οποία παρουσιάζουν την εικόνα της συμπεριφοράς των Ελλήνων οδηγών στο δρόμο αφ' ενός και αφ' ετέρου τις αντιλήψεις από τις οποίες οι οδηγοί εμφορούνται. Συνοπτικά οι δύο έρευνες κατέδειξαν ότι:

- Η πιο συνηθισμένη εκδήλωση επιθετικής οδικής συμπεριφοράς για την Ευρώπη είναι το αναβοσβήσιμο («παίξιμο») των φώτων επιθετικά σε ποσοστό 57%
- Η εξύβριση αποτελεί την πιο συνηθισμένη μορφή επιθετικότητας στην οδήγηση των Ελλήνων πολιτών με ποσοστό 58%

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ  
ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ & ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ  
«ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ»



- Οι Έλληνες οδηγοί εμφανίζουν και το μεγαλύτερο ποσοστό αντιδραστικής συμπεριφοράς στο δρόμο με επίθεση ή προσπάθεια σωματικής επίθεσης (9%) που είναι τα υψηλότερα που παρατηρούνται στην Ευρώπη

Επιπλέον, οι οδηγοί πιστεύουν ότι μεγάλο μερίδιο ευθύνης για την πρόκληση ατυχημάτων έχει η ποιότητα των δρόμων, ενώ η ανθρώπινη συμπεριφορά και ειδικότερα η επιθετική οδήγηση, οι πολλαπλές παραβάσεις των άλλων οδηγών, όπως και η έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής και παιδείας έχουν κρίσιμο ρόλο στο ζήτημα της Οδικής Ασφάλειας. Ακόμα η παρουσία/έλεγχος της Τροχαίας και η σήμανση/πινακίδες/ενημέρωση θεωρούνται ως οι σημαντικότεροι παράγοντες στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση της κυκλοφορίας. Τέλος επισημάνθηκε, από σημαντικό μέρος του δείγματος, η ανάγκη παρουσίας της Τροχαίας για πρόληψη και όχι καταστολή.

Η συγκέντρωση, ανάλυση και συνεκτίμηση των στοιχείων από τις παραπάνω έρευνες δίνουν κατευθύνσεις για τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν ή και να ενταθούν στη χώρα μας αναφορικά με τη συμπεριφορά των οδηγών αλλά και την οδική ασφάλεια γενικότερα.



## ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Μυλωνά Δανέλλη Β. & Κλήμης Γ. Μ. (2008) *Έρευνα: Απόψεις Ελλήνων Οδηγών για τα Αίτια Πρόκλησης των Ατυχημάτων στους Δρόμους*, Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
2. Fuller R. & Santos J. A. (2008) *Human Factors for Highway Engineers* Emerald Group Publishing Limited, United Kingdom.
3. Peden M. (ed) (2004) *World Report on Road Traffic Injury Prevention* World Health Organisation, Geneva.
4. Shinar D. (2008) *Traffic Safety and Human Behaviour* Emerald Group Publishing Limited, United Kingdom.
5. TNS Opinion (2008) *Courtesy on The Road*, Responsible Young Drivers & Road Safety Institute "Panos Mylonas", Greece, Austria, Belgium, France, Ireland, Luxemburg, Holland, Portugal, Czech Republic, Estonia, Poland and Bulgaria.