

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Γεωργία Λουκά,
Υποψήφια Διδάκτωρ,

Γιώργος Γιαννής,
Λέκτορας Ε.Μ.Π.,

Γεώργιος Κανελλαΐδης
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Περίληψη: Στην παρούσα εργασία διερευνάται η στάση των Ευρωπαίων οδηγών σε θέματα ταχύτητας κατά την οδήγηση στους βασικούς τύπους οδών και επισημαίνονται διαφορές και ομοιότητες ανάμεσα στους οδηγούς διαφόρων ευρωπαϊκών χωρών με την αξιοποίηση της πανευρωπαϊκής έρευνας SARTRE 3 που πραγματοποιήθηκε το 2002 σε 23 ευρωπαϊκά κράτη με ειδικά ερωτηματολόγια. Η στατιστική επεξεργασία και η συγκριτική ανάλυση των απαντήσεων των οδηγών οδήγησε σε σειρά συμπερασμάτων και προτάσεων. Φάνηκε ότι οι οδηγοί εξακολουθούν να υποτιμούν την επικινδυνότητα της ταχύτητας όσον αφορά στη δική τους οδήγηση. Επιπλέον, προέκυψε ότι απαιτούνται διαφορετικοί τρόποι αντιμετώπισης της υπερβολικής ταχύτητας από τους οδηγούς σε κάθε κράτος.

Λέξεις – Κλειδιά: ταχύτητα, επικινδυνότητα, όρια ταχύτητας, διαχείριση ταχύτητας, επιτήρηση της ταχύτητας.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η υπερβολική ταχύτητα στο οδικό περιβάλλον αποτελεί αιτία πολλών θανατηφόρων και σοβαρών οδικών ατυχημάτων. Οι παράγοντες που συνθέτουν το πρόβλημα της ταχύτητας στην οδό αναφέρονται σε κοινωνικές αντιλήψεις και σε ατομικές συμπεριφορές των οδηγών, καθώς επίσης και στα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος και των οχημάτων (Kanellaidis, 1995; FHWA, NHTSA, 1998). Επίσης, μεγάλη σημασία στην αντιμετώπιση των μη ασφαλών ταχυτήτων έχει και η εφαρμογή οποιωνδήποτε μέτρων διαχείρισης ταχυτήτων σε ένα οδικό περιβάλλον καθώς και ο τρόπος επιβολής των μέτρων αυτών.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Kåre Rumar (1999), οι οδηγοί αποδίδουν μικρότερη σημασία στην ταχύτητα όσον αφορά σε θέματα ασφάλειας. Οι παράγοντες που συμβάλλουν σε αυτό είναι ότι δεν υπάρχει έμφυτο στον άνθρωπο το αίσθημα του φόβου για την υπερβολική ταχύτητα όπως για παράδειγμα υπάρχει για το ύψος, παρόλο ότι και τα δύο μπορούν να εκφραστούν σε όρους κινητικής ενέργειας. Η αντίληψη για την πιθανότητα εμπλοκής σε ατύχημα λόγω της υπερβολικής ταχύτητας και τη σοβαρότητα των συνεπειών είναι υποβαθμισμένη στην κοινή γνώμη. Δεν είναι σε όλους αντιληπτό ότι διπλάσια αύξηση της ταχύτητα κίνησης οδηγεί σε τετραπλάσια αύξηση της ενέργειας πρόσκρουσης αφού η σχέση ενέργειας - ταχύτητας αφορά στο τετράγωνο της δεύτερης.

Από το 1989 με πρωτοβουλία ερευνητών από τη Γαλλία, την Αγγλία, τη Γερμανία και την Ολλανδία δημιουργήθηκε ομάδα εργασίας για τη διερεύνηση της στάσης των Ευρωπαίων Οδηγών σε θέματα Οδικής Ασφάλειας (SARTRE – Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe.) Στην πρώτη έρευνα του SARTRE (SARTRE 1, 1994) έλαβαν μέρος 15 χώρες, ενώ στη δεύτερη έρευνα, το 1996 έλαβαν μέρος 21 χώρες (SARTRE 2, 1998). Η πανευρωπαϊκή έρευνα επαναλήφθηκε το 2002 με τη συμμετοχή 23 χωρών (Αυστρία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελβετία, Ελλάδα, Εσθονία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Κροατία, Κύπρος, Ολλανδία, Ουγγαρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία, Τσεχία, Φινλανδία). Σε κάθε χώρα, συμπληρώθηκαν ερωτηματολόγια από 1000 περίπου οδηγούς και το συνολικό δείγμα συγκεντρώθηκε και κωδικοποιήθηκε σε ενιαία βάση δεδομένων, η οποία χρησιμοποιήθηκε για τη στατιστική επεξεργασία των απαντήσεων των οδηγών.

Ο στόχος της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της στάσης των Ευρωπαίων οδηγών σε θέματα ταχύτητας κατά την οδήγηση στους βασικούς τύπους οδών και την επισήμανση διαφορών και ομοιοτήτων ανάμεσα στους οδηγούς των ευρωπαϊκών χωρών. Για τον σκοπό αυτό αξιοποιήθηκαν ορισμένες από τις ερωτήσεις των ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν κατά την έρευνα SARTRE 3. Τα ερωτηματολόγια περιλάμβαναν συνολικά 55 ερωτήσεις, οι οποίες αφορούσαν σε προσωπικά χαρακτηριστικά και σε απόψεις σχετικά με διάφορα θέματα οδήγησης και οδικής ασφάλειας.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε, αφορούσε στην επιλογή ερωτήσεων σχετικά με τη στάση των οδηγών σε θέματα ταχύτητας και στη στατιστική επεξεργασία και συγκριτική ανάλυση των απαντήσεων έτσι ώστε να είναι δυνατή η απεικόνιση της στάσης των οδηγών και ο εντοπισμός των διαφορών και ομοιοτήτων στη στάση και στη συμπεριφορά τους.

Τα θέματα που εξετάστηκαν αφορούσαν κυρίως στην αντίληψη των οδηγών για την ταχύτητα με την οποία οδηγούν και στην αξιολόγηση της ασφάλειας της οδήγησής τους σε σχέση με άλλους οδηγούς. Επίσης, εξετάστηκαν οι απαντήσεις για τη συχνότητα με την οποία υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας οι ίδιοι και πόσο εκτιμούν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας

οι άλλοι οδηγοί, και διερευνήθηκε η αντίληψη των οδηγών για το κατά πόσο συνδέεται η υπερβολική ταχύτητα με τα ατυχήματα. Καταγράφηκε η αυτοεκτίμηση των οδηγών για τη συμπεριφορά τους σε θέματα ταχύτητας όπως η προσπέραση σε μη ασφαλείς συνθήκες, κ.λπ. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην αξιολόγηση των ορίων ταχύτητας από τους οδηγούς και στις προτάσεις τους για αλλαγές ανάλογα με τον τύπο οδού που εφαρμόζονται, καθώς και στη στάση των οδηγών απέναντι στην επιτήρηση της υπερβολικής ταχύτητας.

Στις ακόλουθες ενότητες παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από τη στατιστική επεξεργασία των απαντήσεων των οδηγών σε θέματα απόψεων και εκτιμήσεων οδικής συμπεριφοράς και επικινδυνότητας. Επίσης, παρουσιάζονται οι απαντήσεις τους σχετικά με την προτίμησή τους σε διάφορα μέτρα διαχείρισης της ταχύτητας και με την εμπειρία τους σε θέματα επικίνδυνης οδήγησης από άποψη ταχύτητας.

2. ΑΝΤΙΑΗΨΕΙΣ ΟΔΗΓΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

2.1. Αυτοαξιολόγηση των οδηγών σε θέματα ταχύτητας και ασφάλειας

Η εκτίμηση που κάνουν οι οδηγοί για τη συμπεριφορά των άλλων οδηγών σχετικά με τη συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας και η εκτίμηση της σχέσης ταχύτητας - ασφάλειας αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή της ταχύτητας των οδηγών. Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 1, οι οδηγοί δηλώνουν πιο συχνά ότι οδηγούν γρηγορότερα από τους άλλους οδηγούς παρά ότι οδηγούν πιο επικίνδυνα. Επομένως, οι οδηγοί δεν παραδέχονται ότι η ταχύτητα επηρεάζει την ασφάλεια της οδήγησης, τουλάχιστον όσον αφορά στη δική τους οδήγηση. Αυτό υποστηρίζεται και από παλαιότερες έρευνες (Deery, 1999). Γενικά, οι οδηγοί στις χώρες υπό ένταξη δήλωσαν σε μεγαλύτερο ποσοστό από τους οδηγούς στις χώρες της Ε.Ε. ότι οδηγούν πιο γρήγορα και πιο επικίνδυνα από τους άλλους οδηγούς.

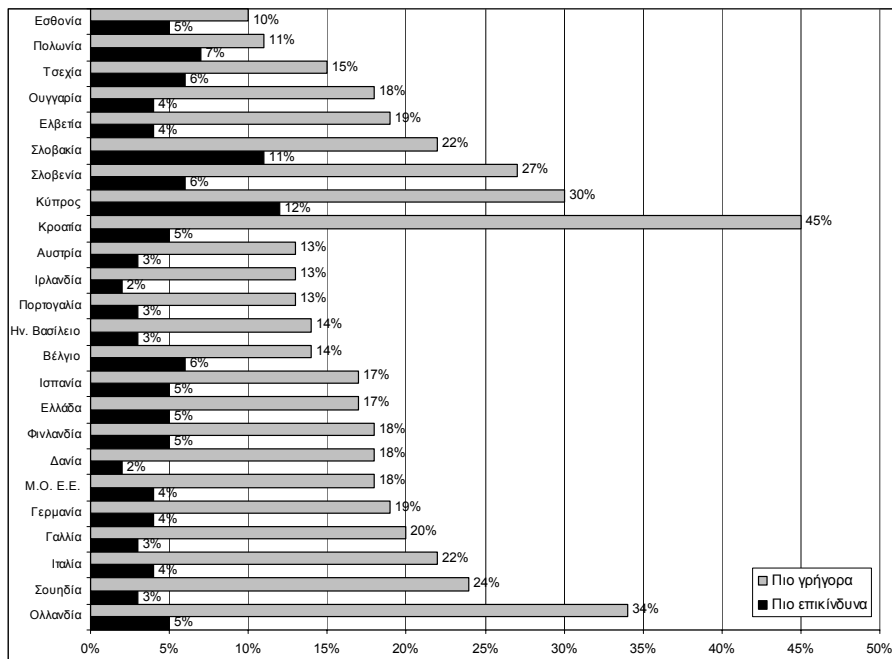
Ιδιαίτερα όσον αφορά στις απαντήσεις των Ελλήνων οδηγών, διαπιστώθηκε σε σχέση και με την προηγούμενη έρευνα (SARTRE 2) ότι περισσότεροι οδηγοί το 2002 θεωρούν ότι οδηγούν λιγότερο επικίνδυνα από τους άλλους οδηγούς. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι στην Ελλάδα τα τελευταία πέντε χρόνια κυκλοφορούν 50% περισσότερα νέα οχήματα, κάτι που δίνει στους οδηγούς μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση κατά την οδήγηση.

Επίσης, οι οδηγοί ερωτήθηκαν για τη συχνότητα με την οποία υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας σε διάφορους τύπους οδών. Από τις απαντήσεις των οδηγών φαίνεται ότι υπάρχει μια ευρεία αποδοχή των χαμηλών ταχυτήτων στις κατοικημένες περιοχές αφού μόνο 7 % των οδηγών στις ευρωπαϊκές χώρες δήλωσαν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας σε αυτές. Αναφορικά με τους άλλους τύπους οδών, οι Ευρωπαίοι οδηγοί δήλωσαν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους σε ποσοστό 28%, στις κύριες οδούς σε ποσοστό 19% και τις επαρχιακές οδούς σε ποσοστό 13%.

2.2. Αντίληψη συμπεριφοράς των άλλων οδηγών

Η γενική συμπεριφορά ενός οδηγού και η ταχύτητα οδήγησης σε σχέση με τα όρια ταχύτητας επηρεάζεται άμεσα από την άποψη που έχει για τη συμπεριφορά των άλλων οδηγών. Έχει βρεθεί σε προηγούμενη έρευνα (Corbett, 2001) ότι οι οδηγοί δεν θεωρούν ανήθικη ή επικίνδυνη την υπέρβαση ορίων ταχύτητας. Εδώ, σε ερώτηση για το πόσο συχνά πιστεύουν οι οδηγοί ότι οι άλλοι οδηγοί υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας, φάνηκε ότι η πλειοψηφία των Ευρωπαίων οδηγών (84%) πιστεύει ότι οι άλλοι οδηγοί υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας από

«συχνά» έως «πάντα». Τα αποτελέσματα αυτά αντανακλούν τη γενικότερη αίσθηση ότι οι οδηγοί είναι καλύτεροι (ή ασφαλέστεροι) οδηγοί από τους άλλους. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι ένας σημαντικός αριθμός οδηγών δήλωσε ότι οδηγεί πιο γρήγορα από τον μέσο οδηγό ενώ την ίδια ώρα δεν παραδέχονται ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας παρά μόνο στους αυτοκινητόδρομους. Αυτό υποδηλώνει μια ασάφεια στις απαντήσεις τους.



Σχήμα 1: Ποσοστό οδηγών που δηλώνουν ότι οδηγούν πιο γρήγορα και πιο επικίνδυνα από άλλους οδηγούς.

2.3. Ικανοποίηση από τη γρήγορη οδήγηση

Από έρευνες έχει προκύψει ότι δημογραφικοί και ψυχολογικοί παράγοντες μπορεί να επηρεάσουν την επιλογή της ταχύτητας (Quimby A. et al, 1999a). Υπάρχουν δηλαδή διαφορές στην επιλογή της ταχύτητας ανάλογα με την ηλικία, το φύλο και την ψυχολογική διάθεση. Στην έρευνα που έγινε εδώ, έγινε μια προσπάθεια ενσωμάτωσης των παραγόντων αυτών σε μία μόνο ερώτηση με την οποία ερωτήθηκαν οι οδηγοί κατά πόσο τους αρέσει η γρήγορη οδήγηση. Από τις απαντήσεις των οδηγών προέκυψε ότι περίπου ένας στους δέκα οδηγούς σε κάθε χώρα αρέσκεται στη γρήγορη οδήγηση πάρα πολύ. Οι οδηγοί στη Δανία (15%) δήλωσαν συχνότερα ότι τους αρέσει η γρήγορη οδήγηση, ενώ σε παρόμοιο ποσοστό ήταν και οι οδηγοί στη Σουηδία, στην Κύπρο και στην Πολωνία (όλοι στο 13%). Αντίθετα, οι οδηγοί που ικανοποιούνται από τη γρήγορη οδήγηση στην Ιρλανδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο (4%), στην Ισπανία και στην Κροατία (5%) ήταν λιγότεροι.

2.4. Εκτίμηση επικινδυνότητας της ταχύτητας και εμπλοκή σε ατυχήματα

Η στάση των οδηγών απέναντι σε θέματα όπως η ταχύτητα, τα όρια ταχύτητας και η επιτήρηση είναι πιθανό να επηρεάζονται από την εκτίμηση που κάνουν για τον ρόλο της ταχύτητας στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων (Taylor et al, 2000). Επιπρόσθετα, η ασφαλής ταχύτητα υπογορεύεται εν μέρει και από τα χαρακτηριστικά της οδού (MASTER, 1998). Στην έρευνα περιλαμβάνονταν ερωτήσεις για την εκτίμηση διαφόρων παραγόντων πρόκλησης ατυχήματος μεταξύ των οποίων και η υπερβολική ταχύτητα.

Από τις απαντήσεις των οδηγών φάνηκε ότι η υπερβολική ταχύτητα αναγνωρίζεται ευρέως ως παράγοντας πρόκλησης ατυχήματος από τους Ευρωπαίους οδηγούς σε ποσοστό 82%. Ακόμα και στις χώρες με τα χαμηλότερα ποσοστά σε αυτή την ερώτηση περίπου το ένα τρίτο των οδηγών αναγνώρισε την ταχύτητα ως την κύρια αιτία πρόκλησης ατυχήματος. Ωστόσο, αν ληφθούν υπόψη οι απαντήσεις των οδηγών σε άλλες ερωτήσεις, οι οδηγοί δεν θεωρούν ότι η επικινδυνότητα της ταχύτητας αφορά στη δική τους οδήγηση, ή δεν είναι πρόθυμοι να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους λαμβάνοντας υπόψη την επικινδυνότητα της ταχύτητας, αφού συχνά δηλώνουν ότι οδηγούν πιο γρήγορα από τους άλλους οδηγούς και υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας.

3. ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΑΠΟ ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

3.1. Επικινδυνότητα συμπεριφοράς των οδηγών σε θέματα ταχύτητας

Τις περισσότερες φορές, οι οδηγοί επιλέγουν να οδηγήσουν πιο γρήγορα από ότι το επιτρέπουν οι συνθήκες κάτι το οποίο τους θέτει σε δύσκολη κατάσταση χειρισμού του οχήματός τους (Quimby A. et al, 1999b). Το ερωτηματολόγιο περιελάμβανε δύο ερωτήσεις σχετικά με τη συμπεριφορά των οδηγών η οποία αντικατοπτρίζει τη γρήγορη οδήγηση. Η μία ερώτηση αφορούσε τη συχνότητα με την οποία οι οδηγοί δεν σταματούν σε φωτεινό σηματοδότη που είναι πορτοκαλί και η άλλη, τη συχνότητα με την οποία οι οδηγοί προσπερνούν σε οριακές καταστάσεις.

Από τις απαντήσεις των οδηγών στις παραπάνω ερωτήσεις προκύπτει ότι σε σημαντικό ποσοστό οι οδηγοί παραδέχονται ότι δεν σταματούν σε φωτεινό σηματοδότη όταν είναι πορτοκαλί. Η συμπεριφορά αυτή εκδηλώνεται περισσότερο στην Κύπρο (36%), στην Ιταλία και στην Ελλάδα (30%). Αντίθετα, στη Φινλανδία, στην Πολωνία (και στις δύο 8%) και στην Αυστρία (9%) οι οδηγοί που δήλωσαν τέτοια συμπεριφορά ήταν λιγότεροι από το ένα δέκατο. Αντίστοιχα, η επικίνδυνη προσπέραση δηλώνεται σε μικρότερα ποσοστά από τους οδηγούς εκτός από τους Κροάτες και τους Πολωνούς οδηγούς, οι οποίοι δηλώνουν ότι προσπερνούν σε οριακές καταστάσεις σε ποσοστό περίπου 50%. Αναφορικά με τους Έλληνες οδηγούς σε αυτή την έρευνα δήλωσαν σε μικρότερο ποσοστό από ότι στην προηγούμενη (SARTRE 2) ότι προσπερνούν σε οριακές καταστάσεις.

3.2. Προτιμήσεις των οδηγών σε μέτρα διαχείρισης ταχύτητας

Διερευνήθηκε η προτίμηση των οδηγών για δύο δράσεις οδικής ασφάλειας σχετικά με την ταχύτητα και τρία προχωρημένα μέτρα διαχείρισης της ταχύτητας. Οι δύο πρώτες δράσεις αφορούν στην απαγόρευση της προβολής της ταχύτητας ως μέρος της διαφήμισης των αυτοκινήτων και η εφαρμογή συσκευών περιορισμού της ταχύτητας στα οχήματα. Από τις

απαντήσεις των οδηγών φάνηκε ότι υποστηρίζουν και τα δύο μέτρα σε σημαντικό βαθμό με μεγαλύτερη προτίμηση στις συσκευές περιορισμού της ταχύτητας (59% στις χώρες της Ε.Ε.). Η προτίμηση της απαγόρευσης της διαφήμισης της ταχύτητας έλαβε μικρότερα ποσοστά (48% στις χώρες της Ε.Ε.) ίσως λόγω της πεποίθησης ότι το μέτρο αυτό δεν θα είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικό αφού οι οδηγοί δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στα γρήγορα οχήματα.

Σημειώθηκαν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στις προτιμήσεις των οδηγών διαφόρων χωρών. Η υποστήριξη της απαγόρευσης της διαφήμισης κυμαίνεται από 68% και 65% στη Γαλλία και στην Ιταλία αντίστοιχα, έως το 20% και 22% στην Εσθονία και στη Δανία αντίστοιχα. Ομοίως, η προτίμηση για τις συσκευές περιορισμού της ταχύτητας κυμαίνεται από 77% στην Ιρλανδία και 74% στη Γαλλία, έως το 35% στην Τσεχία και το 36% στην Ουγγαρία και στη Σλοβακία. Από τη σύγκριση που έγινε με αντίστοιχη ερώτηση στην έρευνα SARTRE 2, προέκυψε ότι σε γενικές γραμμές η υποστήριξη των μέτρων αυτών έχει αυξηθεί.

Τα προχωρημένα μέτρα διαχείρισης ταχύτητας για τα οποία ερωτήθηκαν οι οδηγοί είναι τα εξής:

- Οι συσκευές περιορισμού ταχύτητας οι οποίες θα προσδιορίζουν το όριο ταχύτητας για κάθε οδικό τμήμα (είτε με τη βοήθεια συστήματος δορυφορικής πλοήγησης, είτε με τα «έξυπνα» σήματα ορίων ταχύτητας που πληροφορούν τον οδηγό του οχήματος για τις αλλαγές στα όρια ταχύτητας).
- Το σύστημα καταγραφής της ταχύτητας, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και από την αστυνομία σε περίπτωση παράβασης, ή να χρησιμοποιηθεί από το δικαστήριο σε περίπτωση ατυχήματος.
- Η ηλεκτρονική αναγνώριση των οχημάτων.

Για όλα τα παραπάνω μέτρα οι οδηγοί εξέφρασαν την υποστήριξη για την εφαρμογή τους, περισσότερο για τα δύο πρώτα (62% στις χώρες της Ε.Ε.) και λιγότερο για την ηλεκτρονική αναγνώριση των οχημάτων (47%).

3.3. Εμπειρίες και προσδοκίες των οδηγών σε θέματα επιτήρησης

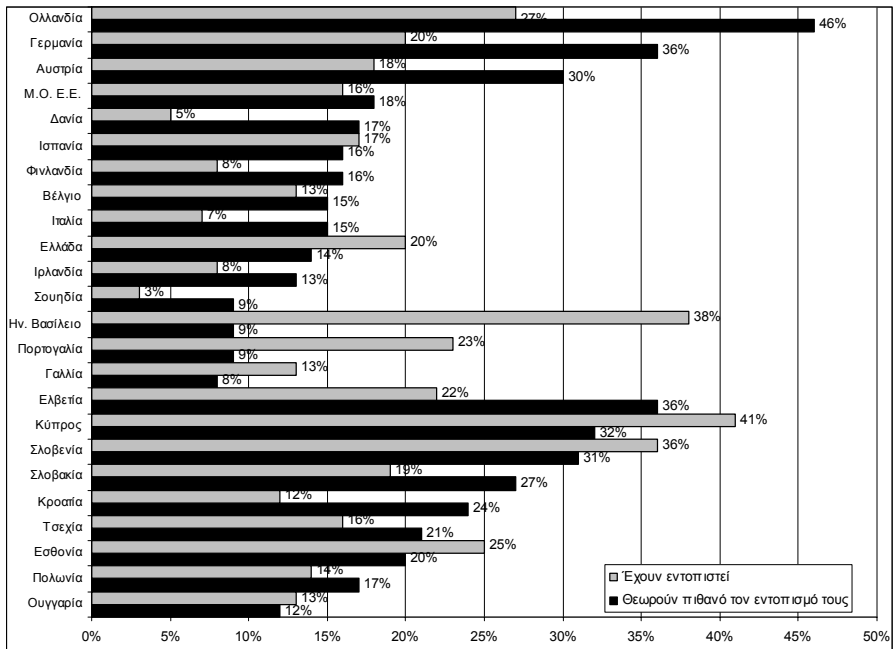
Οι εμπειρίες των οδηγών σε θέματα επιτήρησης (εντοπισμός από κάμερες, πρόστιμα κ.λπ.) επηρεάζουν τη διαμόρφωση της στάσης τους απέναντι στα θέματα ταχυτήτων (ΕΜΠ, 2003). Ωστόσο, η αντιληπτή πιθανότητα εντοπισμού των παραβατών είναι εξίσου ή και περισσότερο σημαντική με την πραγματική πιθανότητα εντοπισμού τους σύμφωνα με το επίπεδο επιτήρησης. Στο Σχήμα 2 φαίνονται οι απαντήσεις των οδηγών που εντοπίστηκαν να υπερβαίνουν το όριο ταχύτητας με ταυτόχρονη παρουσίαση των οδηγών που δηλώνουν αυξημένη αντιληπτή πιθανότητα εντοπισμού.

Επισημαίνεται ότι αναφορικά με τις απαντήσεις των Ελλήνων οδηγών στην έρευνα που έγινε το 1996 (SARTRE 2), το 2002 παρατηρήθηκε αύξηση στο ποσοστό των οδηγών που δήλωσαν ότι εντοπίστηκαν να υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας, ενώ ταυτόχρονα, περισσότεροι οδηγοί δήλωσαν ότι είναι αυξημένη η πιθανότητα εντοπισμού τους σε περίπτωση παράβασης σε θέματα ταχύτητας. Αυτό οφείλεται πιθανόν στην αυξημένη επιτήρηση που έχει παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια μετά και την υιοθέτηση του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα (ΕΜΠ, 2001).

Ο καθορισμός αποδεκτών ορίων ταχύτητας είναι σημαντικός παράγοντας για τη συμμόρφωση των οδηγών με αυτά (MASTER, 1997). Στην έρευνα, ερωτήθηκαν οι οδηγοί για την προτίμησή τους σχετικά με τα όρια ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους, στις κύριες

οδούς, στις επαρχιακές οδούς και σε κατοικημένες περιοχές. Κατά μέσο όρο οι Ευρωπαίοι οδηγοί θεωρούν ότι τα όρια ταχύτητας πρέπει να είναι ψηλότερα στους αυτοκινητόδρομους σε ποσοστό 44%, στις κύριες οδούς σε ποσοστό 21%, στις επαρχιακές οδούς σε ποσοστό 11% και στις κατοικημένες περιοχές σε ποσοστό 7%.

Ταυτόχρονα, οι οδηγοί δήλωσαν την προτίμησή τους σχετικά με την αυστηρότητα των ποινών σε περίπτωση παράβασης. Περίπου 60% των οδηγών στην Ευρώπη δήλωσαν ότι συμφωνούν με την επιβολή αυστηρότερων ποινών. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στους οδηγούς των διαφόρων χωρών οι οποίοι απάντησαν θετικά σε ποσοστό που κυμαίνεται από 80% στη Φινλανδία και στην Πορτογαλία μέχρι 39% στη Σουηδία.



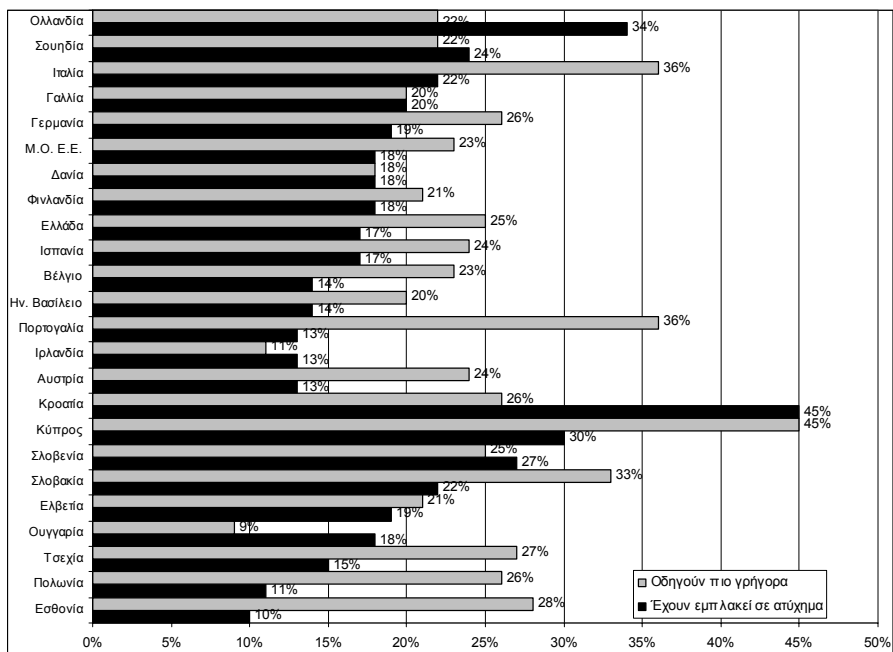
Σχήμα 2: Ποσοστά οδηγών που έχουν εντοπιστεί να υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας τα τελευταία 3 χρόνια και η αντιληπτή πιθανότητα να εντοπιστούν συχνά, πολύ συχνά ή πάντα.

3.4. Ταχύτητα και εμπλοκή σε ατυχήματα

Κατά την έρευνα συγκεντρώθηκαν πληροφορίες σχετικά με την εμπλοκή των οδηγών σε ατυχήματα τα τελευταία τρία χρόνια για λόγους συσχέτισης της συμπεριφοράς των οδηγών με την πιθανότητα εμπλοκής τους σε ατύχημα. Στο Σχήμα 3 φαίνονται οι απαντήσεις των οδηγών που δήλωσαν ότι οδηγούν πιο γρήγορα από τους άλλους οδηγούς και η εμπλοκή τους σε ατύχημα.

Από το Σχήμα 3 φαίνεται ότι η σχέση ταχύτητας – ατυχημάτων μπορεί να ποικίλει από χώρα σε χώρα. Ωστόσο, με βάση το γεγονός ότι η ταχύτητα εδώ προκύπτει σύμφωνα με τις δηλώσεις των οδηγών και η πληροφορία συμμετοχής σε ατυχήματα είναι επίσης

προβληματική, το Σχήμα 3 παρουσιάζεται για να ενισχυθεί η υποστήριξη ότι η σχέση ταχύτητας –ατυχημάτων δεν μπορεί να παρασταθεί με απλές στατιστικές μεθόδους.



Σχήμα 3: Ποσοστά οδηγών που δήλωσαν ότι οδηγούν πιο γρήγορα από τον μέσο οδηγό και η εμπλοκή τους σε ατυχήματα τα τελευταία 3 χρόνια.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψαν αξιοσημείωτες διαφορές στις απόψεις και στη στάση των οδηγών των διαφόρων χωρών σε θέματα ταχύτητας. Τα αποτελέσματα της έρευνας δεν οδήγησαν σε κατηγοριοποίηση των οδηγών κάθε χώρας ανάλογα με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, αλλά δόθηκαν κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό δράσεων και πρακτικών βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Συνοπτικά, τα βασικότερα αποτελέσματα της έρευνας που παρουσιάστηκαν στην εργασία αναφέρονται παρακάτω.

Από την αυτοαξιολόγηση που έκαναν οι οδηγοί προέκυψε ότι σε γενικές γραμμές, δεν εκτιμούν ότι η ταχύτητα σχετίζεται με την επικινδυνότητα της οδήγησής τους. Πολλοί οδηγοί δηλώνουν ότι οδηγούν πιο γρήγορα από τους άλλους οδηγούς και υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας περισσότερο στους αυτοκινητόδρομους και λιγότερο στις κατοικημένες περιοχές. Αυτό έρχεται σε συμφωνία και με την προτίμησή τους για υψηλότερα όρια ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους, ενώ υπάρχει μια γενική συμφωνία ότι οι ταχύτητες πρέπει να είναι χαμηλές στις κατοικημένες περιοχές.

Περίπου ένας στους δέκα οδηγούς δηλώνει ότι απολαμβάνει τη γρήγορη οδήγηση, παρά το γεγονός ότι πάνω από 70% των οδηγών σε κάθε χώρα θεωρεί την ταχύτητα ως αιτία

πρόκλησης ατυχήματος. Αναφορικά με την επικινδυνότητα της οδήγησης, σημαντικός αριθμός των οδηγών δήλωσαν ότι δεν σταματούν σε πορτοκαλί φωτεινό σηματοδότη, ενώ λιγότεροι ήταν εκείνοι που παραδέχτηκαν ότι προσπερνούν σε οριακές καταστάσεις.

Αναφορικά με την προτίμηση των οδηγών σε διάφορα μέτρα διαχείρισης ταχύτητας, υπήρξε σημαντική υποστήριξη για τις συσκευές περιορισμού ταχύτητας, την απαγόρευση διαφήμισης της ταχύτητας στις πωλήσεις αυτοκινήτων και την εφαρμογή συσκευών καταγραφής της ταχύτητας μέσα στο όχημα. Η πιθανότητα εντοπισμού των οδηγών διαφέρει από χώρα σε χώρα, ενώ δεν βρέθηκε σημαντική συσχέτιση ανάμεσα στην αντιληπτή πιθανότητα εντοπισμού και στην αντίστοιχη εμπειρία εντοπισμού των παραβατών.

Κάνοντας μια μακροσκοπική σύγκριση με τα αποτελέσματα από την έρευνα SARTRE 2 το 1996, προκύπτει το συμπέρασμα ότι οι Ευρωπαίοι οδηγοί δείχνουν βελτιωμένη αντίληψη σε θέματα ταχυτήτων στη νεότερη έρευνα. Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη για την περαιτέρω βελτίωση της αντίληψης και της στάσης τους στη σπουδαιότητα της οδικής ασφάλειας. Ιδιαίτερα όσον αφορά στους Έλληνες οδηγούς, οι απαντήσεις τους έδειξαν βελτιωμένη στάση απέναντι στα θέματα ταχύτητας και αυτό πιθανόν οφείλεται στην εντατικοποίηση των δράσεων επιτήρησης της οδικής κυκλοφορίας τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Οι παραβάσεις που καταγράφηκαν μέχρι το 2002 έχουν πενταπλασιαστεί από το 1998, ενώ ταυτόχρονα η σημαντική ανανέωση του στόλου των οχημάτων είχε ως πιθανό αποτέλεσμα οι Έλληνες οδηγοί να εμφανίζουν αυξημένη αυτοπεποίθηση και μειωμένη αντίληψη της επικινδυνότητας της οδήγησής τους σε σχέση με τους άλλους οδηγούς.

Σημαντικό ρόλο στη βελτίωση που υπάρχει μέχρι σήμερα έχουν οι δράσεις που αφορούν σε εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, αυξημένη επιτήρηση και βελτίωση της σήμανσης. Οι δράσεις αυτές πρέπει να συνεχιστούν με σωστό επανασχεδιασμό και επικέντρωση στην αντίληψη ότι οι υψηλές ταχύτητες αποτελούν επικίνδυνο παράγοντα οδήγησης για κάθε οδηγό προσωπικά. Η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας είναι συχνότερη σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, κάτι που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι περαιτέρω δράσεις θα πρέπει να κατευθυνθούν προς τους χρήστες σε εκείνους τους τύπους οδών. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνουν κινητοποιήσεις προς την καθιέρωση των μέτρων διαχείρισης ταχύτητας που είχαν ευρεία αποδοχή (συσκευές περιορισμού ταχύτητας, περιορισμοί στις διαφημίσεις, κ.λπ.).

Τέλος, είναι προτιμότερο οι δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας που επικεντρώνονται σε θέματα ταχυτήτων να σχεδιάζονται ξεχωριστά σε κάθε χώρα έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες συνθήκες και οι αντιλήψεις των οδηγών σε αυτή. Επομένως, είναι σκόπιμο παράλληλα με μία γενική και ενιαία εκστρατεία αποτροπής των παραβάσεων υπερβολικής ταχύτητας σε όλη την Ευρώπη να ετοιμαστούν και επιμέρους εκστρατείες στις οποίες θα αντιμετωπίζονται τα ειδικά θέματα συμπεριφοράς των οδηγών σε κάθε περιοχή.

Βιβλιογραφία

- Corbett Claire. (2001). *Explanations for understanding in self reported speeding behaviour*. Transportation Research Part F4, pp. 133-150, United Kingdom.
- Deery A. Hamish. (1999). *Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers*. Journal of Safety Research, Vol. 30, No. 4, pp. 225-236.
- FHWA, NHTSA. (1998). *Speed Management Work Plan*, U.S.A.

- Kanellaidis George. (1995). *Factors Affecting Drivers' Choice of Speed on Roadway Curves*. Journal of Safety Research, Vol. 26, No. 1, pp. 49-56.
- MASTER: Managing Speed of Traffic on European Roads. (1997). *Present Speeds and Speed Management Methods in Europe*. Deliverable 4.
- MASTER: Managing Speed of Traffic on European Roads. (1998). *The effect of enforcement on speed behaviour: A literature study*. Deliverable 3.
- Quimby A., Maycock G., Palmer C., Buttress S. (1999a). *The factors that influence a driver's choice of speed - a questionnaire study*. TRL Report 325, Crowthorne, United Kingdom.
- Quimby A., Maycock G., Palmer C., Grayson G.B. (1999b). *Driver's speed choice: an in-depth study*. TRL Report 326, Crowthorne, United Kingdom.
- Rumar Kare. (1999). *Speed - a sensitive matter for drivers*. Nordic Road and Transport Research, No.1
- SARTRE 1. (1994). *European Drivers and Traffic Safety*. Presses de l'ecole nationale des Ponts et chaussées. France.
- SARTRE 2. (1998). *The attitude and behaviour of European Car drivers to Road Safety*. Part 1, Report on principal results, SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands.
- Taylor M.C., Lynam D.A., Baruya A. (2000). *The effects of drivers' choice of speed on the frequency of road accidents*. TRL Report 421, Crowthorne, United Kingdom.
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (2001). *Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 - 2005*. Ερευνητικό Έργο, Αθήνα.
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής (2003). *Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 - 2005. Εξειδίκευση Δράσεων*. Επέκταση Ερευνητικού Έργου, Αθήνα.