

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Σχολή Επαγγελματών Υγείας

Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας

Πτυχιακή Εργασία:

**Ανήλικοι παραβάτες του Κ.Ο.Κ. στην περιφερειακή ενότητα Η-
ρακλείου**

της

Ιωάννας Βασιλάκη

Υπεύθυνη καθηγήτρια Παπαδακάκη Μαρία

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του πτυχίου Κοινωνικής Εργασίας

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2021

**Copyright @ Ιωάννα Βασιλάκη, Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας, ΣΕΥ, ΕΛ.ΜΕ.ΠΑ.
<http://www.teicrete.gr/koinerg/koinwnikis.html>.**

Το περιεχόμενο της συγκεκριμένης Π.Ε. αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του, του επιβλέποντα καθηγητή και του Τμήματος Κοινωνικής Εργασίας και προστατεύονται από τους νόμους περί πνευματικής ιδιοκτησίας (Νόμος 2121/1993 και κανόνες Διεθνούς Δικαίου που ισχύουν στην Ελλάδα).

Δήλωση τήρησης της ακαδημαϊκής δεοντολογίας

Η υπογράφουσα φοιτήτρια του Τμήματος Κοινωνικής Εργασίας του ΕΛΜΕΠΑ Κρήτης

ΙΩΑΝΝΑ ΒΑΣΙΛΑΚΗ

δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο:

**«ΑΝΗΛΙΚΟΙ ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ ΤΟΥ Κ.Ο.Κ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑ-
ΚΛΕΙΟΥ»**

είναι στο σύνολό της προϊόν δικής μου/μας δουλειάς και ότι όλες οι πηγές που έχουν χρησιμοποιηθεί αναφέρονται πλήρως. Επίσης δηλώνω ότι δεν αποτελεί προϊόν οποιασδήποτε εξωτερικής μη αδειοδοτημένης βοήθειας και ότι δεν έχει υποβληθεί σε οποιοδήποτε ίδρυμα ή οργανισμό προς αξιολόγηση, ούτε έχει δημοσιευθεί στο παρελθόν μέρος αυτής ή στο σύνολό της.

(Υπογραφή)

Ονοματεπώνυμο

Αριθμός πρωτοκόλλου έγκρισης πτυχιακής εργασίας 6468/1-7-2021

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ

ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ

Τα παιδιά σου δεν είναι παιδιά σου

Είναι οι γιοι και οι κόρες της λαχτάρας της Ζωής για τη Ζωή.

Δημιουργούνται διαμέσου εσένα, αλλά όχι από σένα

Κι αν και βρίσκονται μαζί σου, δε σου ανήκουν.

Μπορείς να τους δώσεις την αγάπη σου, αλλά όχι τις σκέψεις σου

Αφού ιδέες έχουν δικές τους.

Μπορείς να δίνεις μια στέγη στο σώμα τους, αλλά όχι και στις ψυχές τους

Αφού οι ψυχές τους κατοικούν στο σπίτι του αύριο

που εσύ δεν πρόκειται να επισκεφτείς ούτε και στα όνειρά σου.

Μπορείς να προσπαθήσεις να τους μοιάσεις

αλλά μη γυρέψεις να τα κάνεις σαν εσένα

Αφού η ζωή δεν πάει προς τα πίσω ούτε ακολουθεί στο δρόμο του το χτες

Είσαι το τόξο από το οποίο τα παιδιά σου

ωσάν ζωντανά βέλη ξεκινάνε για να πάνε μπροστά.

Ο τοξότης βλέπει το ίχνος της τροχιάς προς το άπειρο

και κομπάζει ότι με τη δύναμή του

τα βέλη του μπορούν να πάνε γρήγορα και μακριά.

Άς χαροποιεί τον τοξότη ο κομπασμός του

Αφού ακόμα κι αν αγαπάει το βέλος που πετάει

έτσι αγαπά και το βέλος που μένει στάσιμο.

Χαλίλ Γκιμπράν

Περίληψη

Σκοπός: Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας αποτελεί η μελέτη των στάσεων, των αντιλήψεων και των συμπεριφορών των ανήλικων παραβατών του Κ.Ο.Κ. που σχετίζονται με την οδήγηση. Συγκεκριμένα, πρόκειται να διερευνηθεί εάν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των στάσεων των ανηλίκων και των παραγόντων που επηρεάζουν την οδηγική τους συμπεριφορά, όπως τα κοινωνικό-δημογραφικά χαρακτηριστικά και τα χαρακτηριστικά της παράβασης.

Υλικό και μέθοδος: Διανεμήθηκε δια ζώσης ερωτηματολόγιο σε 71 ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ, από την Περιφερειακή ενότητα Ηρακλείου, οι οποίοι προσήλθαν στο Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου. Το εργαστήριο αυτό, συνεργάζεται με την εισαγγελία ανηλίκων και την υπηρεσία επιμελητών ανηλίκων, προκειμένου να παρέχει βιωματική εκπαίδευση σε ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς σε ανήλικα άτομα, τα οποία διέπραξαν κάποια παράβαση του Κ.Ο.Κ. και δικάστηκαν γι’ αυτήν.

Αποτελέσματα: Την πλειοψηφία των συμμετεχόντων αποτέλεσαν άνδρες, μαθητές λυκείου που διέμεναν σε χωριά της Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου με μέση ηλικία τα 17,66 έτη. Το εκπαιδευτικό επίπεδο των γονέων τους βρέθηκε μέτριο- χαμηλό. Αντίστοιχα του βαθμού εκπαίδευσης ήταν και τα επαγγέλματά τους αφού στην πλειοψηφία δεν απαιτούσαν υψηλό βαθμό εξειδίκευσης.

Αναφορικά με το ιστορικό παραβατικότητας, η μέση ηλικία διάπραξης της πρώτης παράβασης ήταν τα 15,63 έτη και η παράβαση με την μεγαλύτερη συχνότητα ήταν η μη χρήση κράνους. Αντίστοιχα το είδος οχήματος που οδηγούσε το μεγαλύτερο ποσοστό χωρίς να έχει δίπλωμα ήταν η μηχανή που σε υψηλό βαθμό παρέχονταν μέσω της οικογένειας. Σχετικά με την χρήση προστατευτικών μέσων κατά την οδήγηση, το 40,8% δήλωσε ότι δεν φορούσε ποτέ κράνος ενώ το ποσοστό που δεν φορούσε ποτέ ζώνη ήταν 15,5%. Αναλύοντας την συχνότητα διάπραξης άλλων ειδών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. (πλην μη χρήσης κράνους και ζώνης) όπως χρήση κινητού τηλεφώνου, παραβίαση κόκκινου σηματοδότη κτλ. η δημοφιλέστερη απάντηση είναι *αρκετά συχνά*. Ακολούθως το σκορ παραβατικότητας βρέθηκε σε μέσα επίπεδα 28,37 (12-60 δυνατή βαθμολογία).

Σχετικά με την δυσκολία αυτορρύθμισης των ανηλίκων που αντανακλάται στην οδήγηση, παρατηρήθηκε δυσκολία διατήρησης της ψυχραιμίας και ανάπτυξη συναισθημάτων

θυμού, επιθετικότητας, νευρικότητας και ανταγωνισμού. Το σκορ στην συγκεκριμένη ομάδα ερωτήσεων βρέθηκε 31,09 (12-60 δυνατή βαθμολογία). Αναφορικά με τις στάσεις των συμμετεχόντων για την εφαρμογή πρακτικών που καθιστούν την οδήγηση ασφαλέστερη, αυτές βρέθηκαν σχετικά θετικές αφού το σκορ των απαντήσεων υπολογίστηκε 20,75 (7-35 δυνατή βαθμολογία). Το σκορ στάσεων των συμμετεχόντων αναφορικά με την οδηγική τους συμπεριφορά βρέθηκε 2,01 (0-4 δυνατή βαθμολογία). Επομένως από το σκορ αυτοπροσδιορισμού διαφαίνεται ούτε καλός ούτε κακός τρόπος οδήγησης.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση της έρευνας επιχειρήθηκε να συσχετιστεί το σκορ παραβατικότητας με τα κοινωνικοδημογραφικά στοιχεία, με το είδος οχήματος που οδηγούσαν χωρίς δίπλωμα, με το σκορ δυσκολίας αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά, με το σκορ επιλογής πρακτικών ασφαλέστερης οδήγησης και με τον αυτοπροσδιορισμό τρόπου οδήγησης των ανηλίκων. Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική συσχέτιση στις παραπάνω μεταβλητές.

Συμπεράσματα: Προκειμένου να περιοριστεί η ανάπτυξη της ανήλικης παραβατικής συμπεριφοράς αναφορικά με τον Κ.Ο.Κ. στην Π.Ε. Ηρακλείου, αναγκαία είναι η εκπαίδευση και καθοδήγηση των οικογενειών ώστε να αντιληφθούν την επικινδυνότητα και να μην είναι υποστηρικτικές απέναντι σε αυτό το φαινόμενο. Ιδιαίτερα στις αγροτικές περιοχές όπου η οδήγηση από ανηλίκους έχει γίνει κομμάτι της κουλτούρας τους. Η συνεχής διαπαιδαγώγηση των παιδιών από μικρή ηλικία σε ζητήματα οδικής ασφάλειας μέσω του σχολικού περιβάλλοντος θα εδραιώσει την θετική στάση απέναντι στην τήρηση του Κ.Ο.Κ. και θα την καταστήσει αυτονόητη. Ταυτόχρονα, το κράτος θα πρέπει να στηρίζει προσπάθειες όπως σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και υλοποίηση εκδηλώσεων ενημερωτικού χαρακτήρα με έμφαση στους μαθητές λυκείου όπου εμφανίζονται τα υψηλότερα ποσοστά ανήλικης παραβατικότητας. Ακόμα θα πρέπει να γίνει πιο οργανωμένη προσπάθεια προσέλκυσης και συμμετοχής στις δράσεις, στοχευμένη σε ομάδες της κοινωνίας που έχουν ήδη διαπράξει παράβαση του Κ.Ο.Κ.

Λέξεις κλειδιά: παραβατικότητα, ανήλικοι παραβάτες, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Abstract

Purpose: The purpose of this thesis is to study the attitude, perception and behavior of juvenile offenders of the Traffic Road Code associated with driving. In particular, it will be examined whether there is a correlation between the attitudes of juveniles and the factors that affect their driving behavior, such as socio-demographic characteristics, the features of the violation.

Material and Method: A questionnaire was administered to 71 juvenile offenders of the road traffic code from the Regional Administration of Heraklion, who visited Laboratory of Health and Road Safety LaHeRS, Greek Mediterranean University of Crete. The Laboratory works with the Public Juvenile Prosecutor and the juvenile custodian service in order to provide experiential training on driving behavior issues to juveniles who committed some violation of the road safety code and were tried for it.

Results: The majority of participants were male, high school students living in villages of the Regional Unit of Heraklion with an average age of 17.66 years. The educational level of their parents was found to be moderate to low. With analogous professions which did not require a high degree of specialization. Regarding the history of delinquency, the average age of the first offense was 15.63 years and the most frequent offense was not using a helmet. Respectively, motorcycles, provided by the family were the most common type of vehicle driven without a license. Regarding the use of protective measures and equipment while driving, 40.8% stated that they never used a helmet while 15.5% never wore a seatbelt. The analysis of other road safety violation (besides not using a helmet or a seatbelt), like using a mobile phone while driving, running a red light etc, the most popular response is "quite often". Subsequently the safety violation score was at average level at 28.37 points (range from 12 to 60) Regarding the difficulty of minors to self-regulate as reflected in driving, they had difficulty in maintaining composure and developed feelings of anger, aggression, nervousness and competitiveness. The average score in this question group was 31.09 (range from 12 to 60). The attitude of participants towards practicing safe driving was found to be relatively positive since the answer score was 20.75 (range from 7 to 35). The attitude score of participants regarding their driving behavior was 2.01 (range from 0 to 4). Therefore, the self-determination score shows neither good nor bad driving style. Concluding the analysis, an attempt was made to correlate the delinquency score with the socio-demographic data, with the type of vehicle driven without a license, with the score of difficulty of self-regulation reflected in driving behavior, with the score of safe driving practices choices and with the the

self-determination of their driving style. No statistically significant correlation was found in the above variables.

Conclusions: In order to limit the development of juvenile delinquent driving behavior Heraklion, it is necessary to educate and guide their families to realize the dangers and to not be supportive towards this phenomenon. Especially in rural areas where driving by minors has become part of their culture. The continuous education of children from an early age in matters of road safety through school will establish a positive attitude towards safe driving practices. At the same time, the state should support efforts such as traffic education seminars and the implementation of informative events with an emphasis on high school students which present the highest rates of juvenile delinquency. There should also be a more organized effort to attract participation to those actions, targeting societal groups that have already committed road safety violations.

Key Words: delinquency, juvenile offenders, road traffic code.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη	5
Abstract.....	7
Εισαγωγή.....	11
A. Θεωρητικό μέρος.....	12
1 ^ο Κεφάλαιο Έννοια της ανήλικης παραβατικότητας	12
1.1 Ορισμός της παραβατικής συμπεριφοράς	12
1.2 Μορφές ανήλικης παραβατικότητας.....	13
1.3 Ανήλικη παραβατικότητα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.....	16
1.3.1 Στατιστικά στοιχεία παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. από ανήλικους	17
2 ^ο Κεφάλαιο Προφίλ ανήλικου παραβάτη, θεωρητικές προσεγγίσεις και αιτιολογικοί παράγοντες .	21
2.1 Χαρακτηριστικά ανήλικου παραβάτη	21
2.2 Θεωρητικές προσεγγίσεις για την ανήλικη παραβατικότητα	23
2.3 Αιτιολογικοί παράγοντες παραβατικής συμπεριφοράς.....	25
3 ^ο Κεφάλαιο Αντιμετώπιση των ανήλικων παραβατών και πρόληψη του φαινομένου	29
3.1 Μέτρα αντιμετώπισης της ανήλικης παραβατικής συμπεριφοράς	29
3.1.1 Υπηρεσίες επιμελητών ανηλίκων	31
3.2 Μέτρα πρόληψης του φαινομένου	32
3.2.1 Η κυκλοφοριακή αγωγή στο σχολείο στην Ελλάδα.....	33
3.3 Ο ρόλος του κοινωνικού λειτουργού.....	37
B. Ερευνητικό μέρος	39
4 ^ο Κεφάλαιο Μεθοδολογία έρευνας	39
4.1 Σκοπός έρευνας	39
4.2 Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων.....	39
4.3 Μεθοδολογία.....	39
4.4 Ερευνητικό εργαλείο	40
4.5 Δείγμα	40
5 ^ο Κεφάλαιο Αποτελέσματα	41
5.1 Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά.....	41
5.2 Μορφωτικό επίπεδο, επάγγελμα γονέων και επαγγελματικός στόχος ανηλίκων	42
5.3 Ιστορικό βεβαιωμένων παραβάσεων Κ.Ο.Κ.	43

5.4 . Είδος οχήματος που οδηγούν χωρίς δίπλωμα και πρόσβαση σε αυτό μέσα από την οικογένεια.....	44
5.5 Συχνότητα χρήσης κράνους και ζώνης ως οδηγός και ως συνεπιβάτης.	45
5.6 Είδη και συχνότητα διάπραξης παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.	46
5.7 . Δυσκολία αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά	49
5.8 Στάσεις σχετικά με πρακτικές ασφαλέστερης οδήγησης.....	52
5.9 Στάσεις των συμμετεχόντων αναφορικά με την οδηγική τους συμπεριφορά	55
6ο κεφάλαιο Συσχετίσεις.....	57
Συζήτηση	59
Συμπεράσματα – προτάσεις	61
Βιβλιογραφία	65
Ελληνόγλωσση.....	65
Ξενόγλωσση.....	67
Διαδίκτυο	67

Εισαγωγή

Στην Ελλάδα αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, το φαινόμενο εκδήλωσης παραβατικής συμπεριφοράς σε ανήλικους έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις, ιδιαίτερα στη σύγχρονη εποχή. Η παραβατικότητα των ανηλίκων είναι ένα φαινόμενο σύνθετο, ατομικό και κοινωνικό. Πλήθος επαγγελματιών, όπως κοινωνιολόγοι, κοινωνικοί λειτουργοί και ψυχολόγοι προσπαθούν να ερμηνεύσουν και να εντοπίσουν τους αιτιολογικούς παράγοντες που οδηγούν στην εκδήλωση τέτοιων συμπεριφορών αλλά και στους τρόπους πρόληψης του (Κουτρουμάνου & Ντουντουλάκη, 2009).

Μία πολύ σημαντική μορφή της ανήλικης παραβατικότητας, αφορά στον τρόπο με τον οποίο οι ανήλικοι συμπεριφέρονται απέναντι στις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ). Οι παραβάσεις του, βρίσκονται στις πρώτες θέσεις των αδικημάτων που διαπράττονται από ανήλικους (Καρδαρά, 2020). Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι ένα νομοθετικό κείμενο το οποίο αποτελείται από ένα σύνολο συγκεκριμένων νόμων και προεδρικών διαταγμάτων και αφορά στην ασφαλή και εύρυθμη κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, δίκυκλων, μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων και πεζών στους δρόμους μίας χώρας. Η καλή γνώση και η τήρηση του Κ.Ο.Κ είναι απαραίτητη όχι μόνο για τους οδηγούς αλλά για όλους τους χρήστες των οδών, αφού η ασφάλεια επηρεάζεται από τη συμπεριφορά του κάθε ατόμου (Γαλανής, 2007).

Η διαπαιδαγώγηση του παιδιού από πολύ μικρή ηλικία είναι το πιο σημαντικό προληπτικό μέτρο για την παραβατικότητα των ανηλίκων όσον αφορά τον Κ.Ο.Κ., έτσι ώστε να μπορέσει ως ενήλικος να διαμορφώσει έναν ηθικό χαρακτήρα, με σωστή και έννομη οδική συμπεριφορά που θα σέβεται και θα προστατεύει τόσο τον εαυτό του όσο και τους υπόλοιπους πολίτες (Φρατζεσκάκης, 1987).

A. Θεωρητικό μέρος

1^ο Κεφάλαιο Έννοια της ανήλικης παραβατικότητας

1.1 Ορισμός της παραβατικής συμπεριφοράς

Ο όρος «*ανήλικη παραβατικότητα*» συνιστά ένα πολυσύνθετο φαινόμενο που απασχολεί ιδιαίτερα τη σύγχρονη εποχή. Αρχικά, πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός μεταξύ των όρων «*έγκλημα*», «*παραβατική συμπεριφορά*» και «*παρεκκλίνουσα συμπεριφορά*». Στο ποινικό δίκαιο, έγκλημα ορίζεται οποιαδήποτε πράξη που τιμωρείται από τον ποινικό νόμο, όπως ορίζεται από την κρατική δικαιοσύνη. Παραβατική συμπεριφορά είναι η μη κοινωνικά αποδεκτή συμπεριφορά που αντιβαίνει σε νομικό και ποινικό κανόνα και περιλαμβάνει συμπεριφορές όπως τροχαίες παραβάσεις, μικροκλοπές μέχρι ανθρωποκτονίες και σεξουαλικά εγκλήματα (Αρακά, 2008). Αντίθετα, η παρεκκλίνουσα συμπεριφορά αναφέρεται σε μη κοινωνικά αποδεκτές μορφές συμπεριφοράς που όμως δεν συνιστούν οπωσδήποτε παράβαση νομικού κανόνα, όπως η χρήση εξαρτησιογόνων ουσιών, οι απουσίες από το σχολείο (Νόβα- Καλτσούνη, 2001). Ο Ιωαννίδης (2008) επιβεβαιώνει ότι:

- εγκληματίας είναι αυτός που διαπράττει μία πράξη, η οποία επισύρει ποινή όπως ορίζεται από την κρατική Δικαιοσύνη
- παραβάτης είναι αυτός που παραβαίνει έναν κανόνα δικαίου ή άλλον
- αντικοινωνικός είναι αυτός που με τη συμπεριφορά ή τα πιστεύω του αντιτίθεται στους συμβατικούς κανόνες
- παραπτωματικός είναι αυτός που παραβιάζει κανόνες ελαφριάς μορφής
- παρεκκλίνων είναι αυτός που βγαίνει έξω από μία συμβατική ή φυσιολογική πορεία.

Η γενικότερη έννοια της παραβατικότητας διαφέρει από εκείνη της παραβατικότητας των ανηλίκων. Ένας ανήλικος θεωρείται παραβάτης όταν προβαίνει σε ενέργειες ή παραλείψεις που αποτελούν «*νομική παράβαση και έχουν ως αποτέλεσμα τη σύλληψη και τη προσαγωγή του στο Δικαστήριο Ανηλίκων*». Μόνο στη περίπτωση του σχηματισμού ποινικής δικογραφίας θα οδηγηθεί από τις αρμόδιες αρχές στο δικαστήριο και τότε θεωρείται παραβάτης (Μπακάλη, 2007). Επίσης, στους ανηλίκους χρησιμοποιείται ο όρος παραβάτης αντί του όρου

εγκληματίας, καθώς ο πρώτος όρος δεν περιέχει κατ’ ανάγκη καταλογισμό και δεν έχει αρνητικό πρόσημο, ώστε να στιγματίσει, όπως ο δεύτερος όρος. Ο στιγματισμός ενός ατόμου σε νεαρή ηλικία με τον όρο του εγκληματία, έχει σοβαρές συνέπειες στη ψυχосύνθεση του και στον τρόπο που τον αντιμετωπίζει η κοινωνία αλλά και ο ίδιος τον εαυτό του (Τσεμπέρη, 2018). Εξάλλου το Ελληνικό Δίκαιο, τις πράξεις που διαπράττονται από ανηλίκους, δεν τις θεωρεί κακούργημα αλλά μόνο ως πλημμέλημα. Έτσι λανθασμένα ο όρος της παραβατικότητας συγχέεται και ταυτίζεται με τον όρο της εγκληματικότητας, αφού ο δεύτερος αφορά μόνο τους ενήλικους (Κουράκη, 2012). Ακόμη, αξίζει να επισημανθεί ότι ανήλικοι παραβάτες θεωρούνται όσοι κατά το χρόνο τέλεσης της άδικης πράξης, βρίσκονται μεταξύ του 8ου και του 18ου έτους της ηλικίας τους, αντί του 7ου έως του 17ου που ίσχυε παλαιότερα (https://www.slideshare.net/Network_for_Childrens_Rights/ss-54905615). Όσοι παραβάτες είναι μεταξύ 7 και 12 ετών θεωρούνται παιδιά και δεν καταλογίζονται για τις πράξεις τους, ενώ στην ηλικία 13 έως 17 ετών, θεωρούνται έφηβοι και μπορούν να κριθούν ικανοί για καταλογισμό (Ποινικός Κώδικας, Άρθρο 14: Ποινικός Κώδικας, Άρθρο 126). Βασική διαφορά του ανήλικου και ενήλικου παραβάτη, είναι ότι ο ανήλικος δεν έχει κοινωνικοποιηθεί πλήρως και δεν έχει την απόλυτη ευθύνη των πράξεων του (Παπακωνσταντής, 2006).

1.2 Μορφές ανήλικης παραβατικότητας

Οι περιπτώσεις ανήλικης παραβατικής συμπεριφοράς χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες (Κουράκης, 2006):

A) Γεγονότα που θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή άλλων ατόμων, όπως ο σχολικός εκφοβισμός και οι σωματικές βλάβες.

B) γεγονότα που σχετίζονται με την καταστροφή δημόσιας ή ιδιωτικής περιουσίας, όπως βανδαλισμοί, υβριστικά γκράφιτι, καταστροφές στο σχολικό περιβάλλον.

Γ) Γεγονότα που έχουν να κάνουν με το ίδιο το άτομο και χαρακτηρίζονται αυτοκαταστροφικά, όπως η χρήση ναρκωτικών.

Όπως επισημαίνουν οι Κουτρούμανου και Ντουντουλάκη (2009), μορφές παραβατικής συμπεριφοράς των ανηλίκων είναι οι εξής:

- Συμμορίες Ανηλίκων

- Σχολικός Εκφοβισμός
- Κλοπές
- Βιαιοπραγίες
- Χρήση ναρκωτικών
- Παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Συμμορίες Ανηλίκων

Η «*συμμορία*» ορίζεται ως μία οργανωμένη ομάδα ανήλικων ατόμων που χρησιμοποιούν βία για να επιτύχουν τις παραβατικές τους πράξεις. Τα μέλη της έχουν κοινά ενδιαφέροντα και αρχηγό που τους καθοδηγεί. Οι ομάδες ανηλίκων που δεν διαπράττουν παραβατικές πράξεις δεν θεωρούνται συμμορία. Συνήθως οι συμμορίες αποτελούνται από αγόρια ηλικίας 10-18 ετών, αν και σε κάποιες περιπτώσεις εμπλέκονται και άτομα μεγαλύτερης ηλικίας. Συνήθως τα κορίτσια δεν δημιουργούν δικές τους συμμορίες, αλλά μπορεί να συμμετέχουν στις συμμορίες των αγοριών. Διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες: α) τις παραδοσιακές, β) τις μικτές και γ) τις εξειδικευμένες συμμορίες. Οι παραδοσιακές έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής. συμμετέχουν πολλά μέλη, με μέσο όρο τα 200 άτομα. Γι’ αυτό χωρίζονται σε υποομάδες, ανάλογα με την ηλικία ή τη γειτονιά που ζουν. Οι μικτές συμμορίες έχουν λιγότερα μέλη, γύρω στα 50 άτομα με ηλικίες κοντά η μία στην άλλη. Τέλος, οι εξειδικευμένες συμμορίες έχουν διάρκεια λιγότερο από δέκα χρόνια και δεν χωρίζονται σε υποομάδες. Συνήθως επικεντρώνονται σε συγκεκριμένα εγκλήματα και ειδικεύονται σε αυτά, όπως κλοπή μοτοσυκλετών, τραπεζών, εμπόριο ναρκωτικών (Μανουδάκη, 1998).

Σχολικός Εκφοβισμός

Ο σχολικός εκφοβισμός είναι ο επαναλαμβανόμενος εκφοβισμός, η παρενόχληση και συστηματική θυματοποίηση παιδιών και εφήβων από τους συνομηλίκους τους (Δήμου, 2012). Είναι μία επιθετική συμπεριφορά εσκεμμένη και επαναλαμβανόμενη. Περιέχει κατάχρηση εξουσίας και ανισότητα ως προς τη σωματική δύναμη ή προς τη προσωπικότητα, δηλαδή τα θύματα είναι συνήθως αδύναμα, σωματικά ή ψυχολογικά (Γρίβας & Παλαμούτη, 2015). Συμπεριλαμβάνει:

- Βρισιές
- Απειλές και εκβιασμό

- Σωματική βία
- Κλοπές
- Ζημιές σε ξένη περιουσία
- Αποκλεισμό συμμαθητών από κοινωνικές δραστηριότητες
- Διάδοση φημών
- Ηλεκτρονικό εκφοβισμό μέσω τηλεφώνου ή διαδικτύου, ο οποίος αποτελεί τη νεότερη μορφή εκφοβισμού

Κλοπές

Αρχικά θα πρέπει να γίνει μία επισήμανση σχετικά με το πως αντιλαμβάνεται την έννοια της κλοπής το μικρό παιδί. Το παιδί μέχρι την ηλικία των έξι ετών δεν μπορεί να διακρίνει ξεκάθαρα ποια πράγματα είναι δικά του ή όχι. Μετά την ηλικία των οχτώ ετών, το παιδί αρχίζει να αντιλαμβάνεται καλύτερα την έννοια αυτή ενώ στην εφηβεία, ο έφηβος διαπράττει κάποια κλοπή με πλήρη επίγνωση για το τι κάνει. Επίσης, θα πρέπει να γίνει ξεκάθαρη η διάκριση ανάμεσα στον όρο κλέφτη και τον κλεπτομανή. Ο κλεπτομανής είναι εκείνος που νιώθει μία συνεχή ώθηση να αρπάζει ορισμένα ξένα αντικείμενα, χωρίς να μπορεί να σταματήσει την παρόρμηση του αυτή. Σε αυτή τη περίπτωση το άτομο χρειάζεται τη βοήθεια κάποιου γιατρού (Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη, 2009).

Βιαιοπραγίες

Τα παιδιά που εκτίθενται στη βία από μικρή ηλικία μέσα από το οικογενειακό τους περιβάλλον αλλά και από την συχνή προβολή βίας μέσα από τη τηλεόραση και τα διαδικτυακά παιχνίδια, συμπεριφέρονται με ανάλογα τρόπο. Συνήθως, χτυπάνε άλλα παιδιά στο σχολείο προσπαθώντας να δείξουν την δύναμη και την εξουσία που αισθάνονται ότι έχουν. Η σκληρότητα που δείχνουν σε άλλα άτομα, είναι στοιχείο που δείχνει την αρσενικότητα τους όπως λανθασμένα έχουν μάθει (Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη, 2009).

Χρήση ναρκωτικών ουσιών

Το φαινόμενο αυτό αφορά ένα μεγάλο ποσοστό των ανηλίκων της Ελλάδας. Στο χώρο του σχολείου, πραγματοποιούνται πολλές φορές συναλλαγές ναρκωτικών, γι’ αυτό και δεν είναι κάτι δύσκολο για έναν ανήλικο να τα προμηθευτεί. Αιτίες χρήσης ναρκωτικών μπορεί να

είναι η μοναξιά αλλά και η κοινωνική ένταξη. Αξιοποινες πράξεις χρηστών είναι η αγοραπωλησία, η κατοχή, η μεταφορά, η συντέλεση στη διάδοση της χρήσης των ναρκωτικών. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές φορές αναγκάζεται ο ανήλικος να προβεί σε άλλες παραβατικές πράξεις, όπως κλοπή, για να καταφέρει να αγοράσει ναρκωτικά (Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη, 2009).

Παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Η παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί την πιο συχνή μορφή παραβατικής συμπεριφοράς. Οι παραβάσεις που διαπράττονται έχουν κοινό χαρακτηριστικό την έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής και παιδείας αλλά και την υποτίμηση του κινδύνου που βρίσκονται. Παρακάτω αναλύεται σε μεγαλύτερο βαθμό αυτή η μορφή παραβατικότητας.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι, όταν η παραβατική συμπεριφορά εκδηλώνεται για πρώτη φορά, τότε αναφέρεται ως πρωτεύουσα ενώ όταν έχει ήδη επαναληφθεί θεωρείται ως δευτερεύουσα (Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη, 2009). Ακόμη, σύμφωνα με τον (Κουράκη, 2006), η παραβατικότητα μπορεί να διακριθεί και σε εμφανή και αφανή. Συγκεκριμένα, η εμφανής παραβατικότητα αφορά τις περιπτώσεις όπου ο ανήλικος έχει παραπεμφθεί στη δικαιοσύνη για τις πράξεις του. Αντίθετα. Στις περιπτώσεις της αφανής παραβατικότητας, οι ανήλικοι παραβάτες ομολογούν για τις πράξεις τους αλλά δεν καταγγέλλονται.

1.3 Ανήλικη παραβατικότητα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Ένα πολύ σημαντικό ζήτημα που έχει απασχολήσει ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες, αφορά στον τρόπο με τον οποίο οι ανήλικοι συμπεριφέρονται απέναντι στις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Οι παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. βρίσκονται στις πρώτες θέσεις των αδικημάτων που διαπράττονται από ανήλικους (Καρδαρά, 2020). Ειδικότερα σε ορεινές περιοχές της Ελλάδος, αποτελεί σύνηθες φαινόμενο ανήλικοι να οδηγούν από δίκυκλα έως γεωργικά μηχανήματα. Χαρακτηριστική είναι η απουσία αίσθησης κινδύνου και ευθύνης τόσο από τα παιδιά όσο και από τους γονείς, αφού η οδήγηση από μικρή ηλικία αποτελεί μέρος της κουλτούρας τους. Η οδήγηση χωρίς κατοχή διπλώματος, η λανθασμένη οδήγηση με παραβάσεις των σημάτων οδικής κυκλοφορίας, παραβιάσεις του φωτεινού σηματοδότη, κόντρες στους δρόμους, η οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, η μη τήρηση αποστάσεων ασφαλείας

αλλά και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ κατά την εφηβική κυρίως ηλικία, είναι επικίνδυνες συμπεριφορές που μπορεί να οδηγήσουν σε πολύ σοβαρά ατυχήματα (Κωστένης, 2013).

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, η Ελλάδα βρίσκεται στις πρώτες θέσεις τροχαίων ατυχημάτων μεταξύ παιδιών, εφήβων και νέων. Συγκεκριμένα κατέχει την τρίτη υψηλότερη θέση σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Η ΕΛΣΤΑΤ αναφέρει, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Ιανουαρίου του 2020, τα τροχαία ατυχήματα που συνέβησαν σε ολόκληρη τη χώρα και προκάλεσαν τον θάνατο ή τον τραυματισμό ατόμων, αυξήθηκαν κατά 16.6% σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2019 (788 τον Ιανουάριο του 2020 έναντι 676 τον Ιανουάριο του 2019) (<https://www.statistics.gr/documents/20181/6c5d6dd5-acc1-dc5b-7f9d-592c32edb501>).

Τα τελευταία χρόνια, μετά από πολλές προσπάθειες με αναθεωρήσεις των προστίμων και των ποινών του Κ.Ο.Κ. αλλά και με σοβαρές προσπάθειες ευαισθητοποίησης, εμφανίζεται μία μείωση του αριθμού των τραυματισμών από τροχαία δυστυχήματα, σε σχέση με παλαιότερη έτη. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι δεν εξακολουθεί η Ελλάδα να βρίσκεται σε υψηλή θέση και συγκεκριμένα βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις ως προς την οδική ασφάλεια μεταξύ των 25 κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το Νομό Ηρακλείου, οι συνηθέστερες παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι: α) η οδήγηση χωρίς την κατοχή διπλώματος, β) η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και γ) η παραβίαση των ορίων ταχύτητας (Κωστένης, 2013).

1.3.1 Στατιστικά στοιχεία παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. από ανήλικους

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζει η Ελληνική Αστυνομία, από το σύνολο των περιπτώσεων της ανήλικης παραβατικότητας, το 80% αφορά παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Παράλληλα, παρατηρήθηκε αύξηση σε επιθέσεις και ληστείες. Οι περιπτώσεις αυτές αφορούν κυρίως αγόρια ηλικίας 14 έως 17 ετών, τα οποία προέρχονται από χαμηλά κοινωνικοοικονομικά στρώματα και δυσλειτουργικές οικογένειες. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν περιπτώσεις ανήλικων που προέρχονται από υψηλότερα κοινωνικά στρώματα. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα παιδιά παρακολουθούνται από ιδιώτες παιδοψυχιάτρους ή άλλους επαγγελματίες υγείας και δεν παραπέμπονται σε κοινωνικές υπηρεσίες. (http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=1841&Itemid=400&lan)

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα που παραθέτει η Ελληνική Αστυνομία, οι παραβάσεις του Κ.Ο.Κ κινούνται στο πλαίσιο της μεσαίας βαρύτητας (Κωνσταντίνου, 2015).

Πίνακας 1.1 Παραβάσεις του Κ.Ο.Κ στην Ελλάδα από το 2011-2014.

Αδικήματα που τελούν συχνότερα ανά έτος	2011	2012	2013	2014
Παράβαση του Ν. 2696/1999 περί ΚΟΚ	1.614	5.530	4.693	3.803

Συγκεκριμένα για το νομό Ηρακλείου Κρήτης, σύμφωνα με την Λυγκώνη (2021), προϊσταμένη της υπηρεσίας επιμελητών ανηλίκων και κοινωνικής αρωγής Ηρακλείου, οι περιπτώσεις παραβάσεων του Κ.Ο.Κ από ανηλίκους που έχουν δικαστεί από το 2014 έως το 2020, παρουσιάζονται παρακάτω. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ηλικίες των παιδιών που δικάζονται για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ ξεκινούν από 12 ετών με την πλειοψηφία τους να είναι 15 έως 16 ετών. Έως το 2016 η εισαγγελία ανηλίκων διέταξε κυρίως επίπληξη ή επιμέλεια γονέων στους ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ. που οδηγούνταν στο δικαστήριο. Από το 2016 έως και σήμερα, η παραπάνω αρχή εκδίδει σχετική εντολή σύμφωνα με την οποία οι ανήλικοι οφείλουν να παρακολουθήσουν ειδικά σεμινάρια σε θέματα οδηγικής συμπεριφοράς.

Ημερολογιακό έτος 2014 – 2015 (Σεπτέμβριος-Ιούλιος)

Δικάστηκαν 93 παραβάσεις με ποινή την επίπληξη ή την υπεύθυνη επιμέλεια γονέων.

Ημερολογιακό έτος 2016

Από το 2016 και έως σήμερα η εισαγγελία ανηλίκων υποχρεώνει τους ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ που δικάζονται να παρακολουθούν προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής. Σε περίπτωση που ο ανήλικος είναι πλέον φαντάρος ή φοιτητής σε άλλη πόλη, τότε δέχεται μόνο επίπληξη.

Δικάστηκαν 366 παραβάσεις Κ.Ο.Κ από ανήλικους. 116 άτομα υποχρεώθηκαν να παρακολουθήσουν σεμινάριο κυκλοφοριακής αγωγής που διοργάνωσε η υπηρεσία επιμελητών ανηλίκων σε συνεργασία με τον δικηγορικό σύλλογο Ηρακλείου. Οι υπόλοιπες παραβάσεις

είτε ζήτησαν αναβολή είτε πρόκειται για ίδια πρόσωπα που είχαν διαπράξει περισσότερες από μία παραβάσεις.

Ημερολογιακό έτος 2017

Δικάστηκαν 51 παραβάσεις του Κ.Ο.Κ από ανήλικους οι οποίοι δέχτηκαν μόνο επί-πληξη. Ο μικρός αριθμός των παραβάσεων που δικάστηκαν (συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά), οφείλεται εξαιτίας της αναθεώρησης του νόμου σχετικά με την αποσυμφόρηση των δικαστικών υποθέσεων. Έτσι πολλές υποθέσεις μπήκαν στο αρχείο.

Ημερολογιακό έτος 2018

Η υπηρεσία επιμελητών ανηλίκων ξεκινά συνεργασία με το Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας LaHeRS του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου και διοργανώνει προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής για τους ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ. Δικάστηκαν 188 παραβάσεις του Κ.Ο.Κ από ανήλικους. Οι 185 ήταν αγόρια και οι 3 κορίτσια. 102 παραβάτες υποχρεώθηκαν σε παρακολούθηση προγράμματος κυκλοφοριακής αγωγής.

Ημερολογιακό έτος 2019

221 παραβάσεις εισήχθησαν στο δικαστήριο. Οι 177 δικάστηκαν ενώ οι 44 πήραν αναβολή. Οι 176 ήταν αγόρια και 1 κορίτσι

Ημερολογιακό έτος 2020

Διεξήχθη ένα μόνο δικαστήριο εξαιτίας της πανδημίας COVID-19. Παραπέμφθηκαν 21 ανήλικοι για παρακολούθηση προγράμματος κυκλοφοριακής αγωγής στο Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας LaHeRS του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 122 του Νόμου 3189/2003 οι ανήλικοι επιβάλλονται σε αναμορφωτικά μέτρα που στην περίπτωση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ., αποτελούν την παρακολούθηση προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής. Συνολικά έχουν υλοποιηθεί 13 δράσεις από την Υπηρεσία Επιμελητών ανηλίκων για παρακολούθηση προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής από ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου. Τα παραπάνω προγράμματα έχουν παρακολουθήσει 278 ανήλικοι από το 2016 έως το 2020. Ο αριθμός των ανηλίκων που έχουν παραπεμφθεί σε δίκη είναι μεγαλύτερος από αυτόν που έχει

παρακολουθήσει τα εν λόγω προγράμματα καθώς το άρθρο 4 του ίδιου νόμου δίνει την δυνατότητα στον εισαγγελέα να απόσχει από την άσκηση ποινικής δίωξης εφόσον αξιολογήσει και κρίνει ότι η άσκησή της δεν είναι αναγκαία για να συγκρατηθεί ο ανήλικος από την τέλεση νέων αξιόποινων πράξεων. Επιπροσθέτως, σε αρκετές περιπτώσεις οι ανήλικοι δεν εμφανίζονται κατά την διεξαγωγή των προαναφερθέντων δράσεων.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι ο πραγματικός αριθμός των παραβάσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας από ανηλίκους είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από τα παραπάνω νούμερα, καθώς αυτά αφορούν μόνο βεβαιωμένες και δικασμένες παραβάσεις. Λαμβάνοντας υπόψη την πληθώρα τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν στην Κρήτη, γίνεται αντιληπτή η έλλειψη οδηγικής παιδείας αλλά και η έλλειψη αίσθησης ευθύνης από τους οδηγούς.

2^ο Κεφάλαιο Προφίλ ανήλικου παραβάτη, θεωρητικές προσεγγίσεις και αιτιολογικοί παράγοντες

2.1 Χαρακτηριστικά ανήλικου παραβάτη

Σύμφωνα με την Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη (2009), οι ανήλικοι παραβάτες μπορούν να διακριθούν στις εξής τρεις κατηγορίες:

- **Οι ηθικώς εγκαταλελειμμένοι ανήλικοι**

Ο όρος αυτός αφορά τους ανήλικους που βιώνουν σε ένα περιβάλλον φθοροποιό και χωρίς ηθικούς φραγμούς. Συνήθως, το περιβάλλον των ανηλίκων αυτών, ανήκει στα κατώτερα κοινωνικά στρώματα, όπου δεν υπάρχει οικονομική ευχέρεια. Βέβαια υπάρχουν και περιπτώσεις που οι ανήλικοι ανήκουν στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα και ο πλούτος τους ωθεί εύκολα στη διαφθορά. Ταυτόχρονα, έχουν μάθει από το περιβάλλον τους ότι ο νόμος δεν μπορεί να τους σταματήσει, αφού η οικογένεια τους μπορεί να τους γλιτώσει σε κάθε περίπτωση (Τζουραμάνη – Χριστοδούλου, 2018).

- **Οι ηθικώς διεφθαρμένοι ανήλικοι**

Σε αυτή τη περίπτωση, γίνεται αναφορά στους ανηλίκους που έχουν εκδηλώσει αντικοινωνική συμπεριφορά, την οποία φανερώνουν με απουσίες από το σχολικό περιβάλλον.

- **Οι εγκληματίσαντες ανήλικοι**

Οι εγκληματίσαντες ανήλικοι χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά εκείνους που χρειάζονται ειδική θεραπευτική μεταχείριση, εξαιτίας σωματικής, διανοητικής ή ψυχικής νόσου ή αναπηρίας. Η δεύτερη κατηγορία αφορά τους ανήλικους που μπόρεσαν να αναγνωρίσουν το άδικο της πράξης που έκαναν αλλά παρ’ όλα αυτά την πραγματοποίησαν.

Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά των ανηλίκων παραβατών, οι έρευνες που διεξήχθησαν σε επιμελητές ανηλίκων του Αρείου Πάγου, έχουν δείξει τα ακόλουθα αποτελέσματα. Αρχικά οι ανήλικοι παραβάτες φαίνεται να προέρχονται από μικροαστικές τάξεις και αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα (Μαγγανά, 2006). Οι Καραμανωλάκη, Κοζορόνη και Μπιτσακάκη (2009) επιβεβαιώνουν ότι οι περισσότεροι ανήλικοι παραβάτες έχουν τόπο διαμονής τους υποβαθμισμένες περιοχές και οι γονείς τους αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Ταυτόχρονα οι σχέσεις των γονέων τους μπορεί να είναι συγκρουσιακές. Επίσης, όσον αφορά στην προσωπικότητα των ανηλίκων παραβατών, αξίζει να αναφερθεί ότι έχουν μία

ιδιόμορφη ψυχοσύνθεση. Συγκεκριμένα, έχουν μία έντονη τάση προς μίμηση, αστάθεια του συναισθήματος τους, ανίσχυρη λειτουργία ελέγχου, ευερεθιστότητα και ζωηρότητα (Τερζόγλου, 1996). Κυριαρχεί ο παρορμητισμός και ο ναρκισσισμός. Οι ναρκισσιστικοί παραβάτες έχουν αντικοινωνική και αντιδραστική συμπεριφορά. Επίσης, υπερεκτιμούν την αξία τους και τονώνονται μέσα από την παραπτωματικότητα. Αγνοούν τους κανόνες που τους επιβάλλονται και τους παραβιάζουν με επιδεικτικό τρόπο στους άλλους.

Αντίθετα, οι παθητικοί παραβάτες προσπαθούν να ακολουθούν πιστά τις εντολές που δίνει ο αρχηγός της ομάδας τους, ώστε να έχουν την αποδοχή εκείνου και της ομάδας τους. Ως χαρακτήρες είναι εσωστρεφείς και καταθλιπτικοί και μέσα από τις παραπτωματικές πράξεις, προσπαθούν να ανακουφισθούν (Κουτρουμάνου & Ντουντουλάκη, 2009). Πράγματι, πολλοί ανήλικοι νιώθουν ότι μέσα από την παραβατική τους πράξη αποκτούν ταυτότητα και αναγνώριση από τους άλλους και με αυτόν τον τρόπο μπορούν να αποδείξουν ποιοι είναι και τι είναι ικανοί να κάνουν (Lengua & Long, 2002). Ακόμη, αξίζει να επισημανθεί ότι ανήλικοι που παρουσιάζουν ψυχικές διαταραχές, έχουν τάση προς το να μην αποδέχονται και σέβονται τους κανόνες. Οι πιο συχνές διαγνώσεις σε ανήλικους παραβάτες είναι οι εξής (Κουτρουμάνου & Ντουντουλάκη, 2009):

- Διαταραχή Διαγωγής
- Εναντιωματική προκλητική διαταραχή
- Διαταραχή ελλειμματικής προσοχής
- Μείζονα κατάθλιψη
- Διπολική διαταραχή
- Γενικευμένη αγχώδης διαταραχή
- Μετατραυματική διαταραχή στρες
- Εξάρτηση από αλκοόλ και ουσίες

Για τα ανήλικα αγόρια, η πιο κοινή διάγνωση είναι η εναντιωματική προκλητική διαταραχή ή διαταραχή της διαγωγής, η οποία μπορεί να συνάδει μαζί και με εξάρτηση από αλκοόλ ή ουσίες. Για τα ανήλικα κορίτσια η πιο κοινή διάγνωση είναι η κατάθλιψη, συχνά με

επιπρόσθετη διάγνωση την εναντιωματική προκλητική διαταραχή και την εξάρτηση από το αλκοόλ ή τις ουσίες (Foley και συν., 1996).

Από κοινωνικές έρευνες της Υπηρεσίας Επιμελητών Ανηλίκων και από τηρούμενα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας, προκύπτουν τα κυριότερα χαρακτηριστικά των ανηλίκων δραστών: Το μεγαλύτερο ποσοστό των ανηλίκων παραβατών είναι αγόρια και η κρίσιμη ηλικία κατά την οποία παρεκκλίνουν από το νόμο είναι μεταξύ του δέκατου τρίτου (13ου) έως και του δέκατου έβδομου (17ου) έτους της ηλικίας τους. Προέρχονται κυρίως από μικροαστικές τάξεις και αντιμετωπίζουν οικονομικά και πολλές φορές και ψυχικά προβλήματα. Η πλειοψηφία φέρεται να έχει ολοκληρώσει με χαμηλή επίδοση τη βασική εκπαίδευση, ενώ μεγάλο ποσοστό την έχει διακόψει πριν την ολοκλήρωσή της, κυρίως προς ανεύρεση εργασίας (Κωνσταντίνου, 2015, Siegel, 2000).

2.2 Θεωρητικές προσεγγίσεις για την ανήλικη παραβατικότητα

Με σκοπό να κατανοηθεί καλύτερα η θεωρητική προσέγγιση της ανήλικης παραβατικότητας, έχουν αναπτυχθεί διάφορες θεωρίες που βασίζονται σε βιολογικά, ψυχολογικά και κοινωνιολογικά χαρακτηριστικά (Αντωνοπούλου & Δημητροπούλου, 2016).

Βιολογικές Θεωρίες

Οι βιολογικές θεωρίες αποτελούν την πρώτη προσπάθεια μελέτης της παραβατικότητας. Σύμφωνα με αυτές οι βιολογικοί και κληρονομικοί παράγοντες οδηγούν σε παραβατικές συμπεριφορές. Ο Lambroso, θερμός υποστηρικτής της ανθρωπολογικής προσέγγισης, θεωρεί ότι κάποιος γεννιέται εγκληματίας. Αυτό στηρίζεται στην άποψη ότι συγκεκριμένα φυσικά χαρακτηριστικά που έχει κάποιο άτομο, όπως το σχήμα των αυτιών ή το μέγεθος του κρανίου, σχετίζεται με προδιάθεση στο έγκλημα (Κουτουβίδης & Μηνογιάννη, 2003). Ο Παπακωνσταντής (2005) υποστηρίζει επίσης, ότι οι βιολογικοί και κληρονομικοί παράγοντες ευθύνονται για τις παραβατικές συμπεριφορές. Έτσι καθώς τα γονίδια μεταφέρονται από τους γονείς στα παιδιά, η τάση προς την παραπτωματικότητα μπορεί να αποτελέσει χαρακτηριστικό που μεταφέρεται στους απογόνους. Βέβαια, δεν έχει αποδειχθεί ότι κάποιο άτομο γεννιέται από τη φύση του

εγκληματίας ενώ αναδεικνύονται περισσότερο οι κοινωνικές αιτίες ως υπαίτιες για την εκδήλωση της (Ζαφειρίου, 2007).

Ψυχολογικές προσεγγίσεις

Σε αντίθεση με τις βιολογικές θεωρίες, οι ψυχολογικές θεωρίες υποστηρίζουν ότι η εκδήλωση της παραβατικής συμπεριφοράς οφείλεται στην προσωπικότητα του ατόμου. Ορισμένα δηλαδή, χαρακτηριστικά της προσωπικότητας του ατόμου ή διαταραχές ψυχολογικής φύσεως, συσχετίζονται με την παραβατική συμπεριφορά. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί, ότι δεν εμφανίζουν όλοι οι παραβάτες ψυχολογικές διαταραχές. Κάποια από τα χαρακτηριστικά που ενοχοποιούνται είναι η ηθική, η οποία φαίνεται να μην υπάρχει στα άτομα που διαπράττουν εγκλήματα αλλά και η ελλιπής κοινωνικοποίηση τους. Σύμφωνα με τον Lagache, η ελλιπής κοινωνικοποίηση οδηγεί σε διαταραγμένη προσωπικότητα. Θεωρούνταν ότι οι εγκληματίες ήταν διανοητικά καθυστερημένα άτομα. Αντίθετα, σύμφωνα με τις θεωρίες του Freud και του Jung, η παραβατική συμπεριφορά είναι το αποτέλεσμα μιας εξελικτικής κατάληξης που ξεκινάει από την παιδική ηλικία και στηρίζεται στις επιδράσεις του υποσυνείδητου. Οι θεωρίες αυτές κατάφεραν να συσχετίσουν ορισμένα χαρακτηριστικά ή διαταραχές της προσωπικότητας με την παραβατική συμπεριφορά. Ωστόσο, αυτό δεν μπορεί να γενικευθεί, καθώς υπάρχουν παραβατικά άτομα που δεν εμφανίζουν καμία ψυχολογική διαταραχή (Παπακωνσταντής, 2005).

Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις

Οι κοινωνιολογικές θεωρίες προσπαθούν να ερμηνεύσουν την παραβατικότητα με κοινωνιολογικούς όρους. Σύμφωνα με αυτές, οι κακές συνθήκες διαβίωσης της εργατικής τάξης και η περιφρόνηση της από το κοινωνικό σύστημα, μπορούν να οδηγήσουν σε παραβατική συμπεριφορά. Η κοινωνιολογική εγκληματολογία, που είναι μία προσέγγιση του εγκλήματος, θεωρεί ότι δεν υπάρχει ένας συγκεκριμένος παράγοντας που να οδηγεί σε παράβαση ή έγκλημα. Αντίθετα, υποστηρίζει την συνδυαστική άποψη ότι παράγοντες παραβατικότητας οφείλονται τόσο στο άτομο και την ψυχοσύνθεση του, όσο και στο κοινωνικό του περιβάλλον (Καραμανωλάκη, Κοζορώνη & Μπιτσακάκη, 2009).

2.3 Αιτιολογικοί παράγοντες παραβατικής συμπεριφοράς

Υπάρχουν ορισμένοι παράγοντες που μπορούν να αυξήσουν την πιθανότητα εμφάνισης της παραβατικής συμπεριφοράς των ανηλίκων. Οι περισσότεροι επιστήμονες συμφωνούν ότι οι πιο σημαντικοί κίνδυνοι πηγάζουν από τη βιολογική και ψυχολογική ανάπτυξη του ανηλίκου, όπως προβλήματα στη διαμόρφωση του χαρακτήρα του καθώς και από το οικογενειακό περιβάλλον, όπως εγκληματική συμπεριφορά των γονιών. Όσο το παιδί αναπτύσσεται και ενσωματώνεται στην κοινωνία, οι επιρροές από τους συνομηλίκους του διαδραματίζουν πιο μεγάλο ρόλο (Κουτρουμάνου & Ντουντουλάκη, 2009). Αναλυτικότερα, οι παράγοντες που μπορούν να επιδράσουν στην παραβατικότητα των ανηλίκων, είναι οι εξής:

Βιολογικοί παράγοντες

Σύμφωνα με αυτή την άποψη, μέσα από τα γονίδια μπορούν να μεταβιβαστούν χαρακτηριστικά παραβατικής συμπεριφοράς από τους γονείς στα παιδιά. Αυτό μπορεί να γίνει βέβαια με έμμεσο τρόπο. Τα άτομα μπορούν να κληρονομήσουν από τους προγόνους τους χαρακτηριστικά που να τα καθιστούν επιρρεπή στη διάπραξη εγκλημάτων, κάτω από ορισμένες συνθήκες. Αυτό σημαίνει ότι η γενετική προδιάθεση δεν είναι επαρκής από μόνη της ώστε να μετατρέψει κάποιο άτομο σε παραβάτη ή εγκληματία αλλά ο συνδυασμός διαφόρων επιδράσεων και παραγόντων. Έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί, δείχνουν ότι υπάρχουν ενδείξεις οικογενειακής συμμετοχής ως προς την παραπτωματικότητα. Αν δηλαδή, κάποιο μέλος της οικογένειας έχει καταδικαστεί, τότε και άλλα μέλη της ίδιας οικογένειας έχουν αυξημένες πιθανότητες για παραπτωματική συμπεριφορά (Κουτουβίδης & Μηνογιάννη, 2003). Επίσης, όσον αφορά το φύλο, φαίνεται τα αγόρια να είναι πιο επιρρεπή στη παραβατικότητα, χρησιμοποιώντας βία και εκφοβισμό σε αντίθεση με τα κορίτσια. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί και το ποσοστό των κοριτσιών που υιοθετούν παραβατικές συμπεριφορές.

Παράγοντας της προσωπικότητας

Η χαμηλή αυτοεκτίμηση των παιδιών είναι παράγοντας που έχει συσχετιστεί με την ανάπτυξη της παραβατικότητας. Αντίθετα, η ανάπτυξη της ενσυναίσθησης, της αυτοπεποίθησης και γενικότερα όλα αυτά τα χαρακτηριστικά που ενισχύουν την ψυχική ανθεκτικότητα είναι μεγάλης σημασίας, αφού ενδυναμώνεται το ίδιο το άτομο και είναι ικανό να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε δύσκολη κατάσταση. Αυτό συνεπάγεται την μείωση πιθανοτήτων παραβατικής συμπεριφοράς. Ακόμη, αξίζει να επισημανθεί ότι βασικό χαρακτηριστικό της παιδικής και

εφηβικής ηλικίας είναι ο παρορμητισμός (Farrington, 2002). Πολλές φορές το άτομο δρα χωρίς έλεγχο και χωρίς να σκέφτεται τις μακροχρόνιες συνέπειες των πράξεων του. Αυτό είναι κάτι που λαμβάνεται βέβαια υπόψιν και στο δικαστήριο (Δημητροπούλου & Αντωνοπούλου, 2006).

Παράγοντας της οικογένειας

Σύμφωνα με τον Bowlby (1969) και τη Θεωρία Προσκόλλησης, το παιδί από τη στιγμή της γέννησης του αναπτύσσει ισχυρούς δεσμούς με το πρόσωπο που το φροντίζει. Ανάλογα με το αν ικανοποιούνται οι ανάγκες του παιδιού για τροφή, ασφάλεια, ζεστασιά κλπ., διακρίνεται και ο δεσμός αυτός σε ασφαλή και ανασφαλή (αγχώδης/αμφιθυμικός, αποφευκτικός, φοβικός). Συγκεκριμένα, ο αποφευκτικός δεσμός έχει συνδεθεί με την ανάπτυξη της παραβατικότητας. Καθώς το παιδί βιώνει έντονη απόρριψη, δημιουργείται θυμός, αδυναμία εμπιστοσύνης, ανυπακοή και μη προσαρμογή. Σύμφωνα με έρευνες, οι αντικοινωνικοί και αλκοολικοί γονείς έτειναν στο να μεγαλώνουν ανήλικους παραβάτες ενώ άλλες μελέτες έδειξαν ότι οι καταδίκες πατεράδων προέβλεπαν καταδίκες και των παιδιών τους. Οι Δημητροπούλου και Αντωνοπούλου (2016) επιβεβαιώνουν ότι το οικογενειακό περιβάλλον θεωρείται από τους πιο σημαντικούς παράγοντες ανάπτυξης ή μη παραβατικής συμπεριφοράς. Όταν οι γονείς των παιδιών χαρακτηρίζονται από παραβατική συμπεριφορά, παραμελούν ή απορρίπτουν τα παιδιά τους, οι πιθανότητες ανάπτυξης παραβατικών συμπεριφορών στα παιδιά είναι αυξημένες.

Επιπλέον, η οποιαδήποτε μορφή βίας από τους γονείς αλλά και η παραμέληση απέναντι στα παιδιά έχει σοβαρές επιπτώσεις στην σωματική και ψυχική τους ανάπτυξη. Αυτό συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη επιθετικής συμπεριφοράς, αφού το παιδί προσπαθεί να προστατεύσει τον εαυτό του και να αποκτήσει κάποιου είδους έλεγχο στη κατάσταση που βιώνει (Γεωργιάδης, Βύζακου & Παπαστυλιανού, 2009).

Ακόμη, φαίνεται να υπάρχει συσχέτιση μεταξύ του διαζυγίου και της παραβατικότητας. Αυτό όμως κυρίως συμβαίνει όταν υπάρχει μεγάλη σύγκρουση ανάμεσα στους γονείς. Παιδιά που βιώνουν το διαζύγιο των γονιών τους χωρίς συγκρούσεις και προστριβές, παρουσιάζουν χαμηλότερους δείκτες παραβατικότητας (Apel & Kaukinen, 2008). Βέβαια, υπάρχουν και δεδομένα που δείχνουν εμφάνιση της παραβατικής συμπεριφοράς, παρά την ομαλή λειτουργία της οικογένειας (Williams et al., 2007).

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι η νοοτροπία που καλλιεργείται στην οικογένεια ιδιαίτερα σε ορεινά χωριά αλλά και η ελλιπής διαπαιδαγώγηση, αναπτύσσει παραβατικές

συμπεριφορές. Για παράδειγμα, πολλά ανήλικα παιδιά οδηγούν το όχημα των γονιών τους, με τη συγκατάθεση τους ή όχι, χωρίς δίπλωμα οδήγησης και χωρίς να χρησιμοποιούν ζώνες ασφαλείας ή κράνος. Υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και πολλές φορές με την επικίνδυνη συμπεριφορά τους, οδηγούνται και σε ατυχήματα (Καραμανωλάκη, Κοζορόνη & Μπιτσακάκη, 2009).

Παράγοντας της ομάδας συνομηλίκων

Η περίοδος της εφηβείας είναι μία πολύ σημαντική περίοδος για τη ζωή του εφήβου. Ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ο έφηβος προσπαθεί να ανεξαρτητοποιηθεί και αναζητά στήριξη και πρότυπα να ακολουθήσει. Η ομάδα των συνομηλίκων του, καλείται να έχει αυτό το ρόλο για τον ίδιο, αφού αποτελεί πηγή σταθερότητας και συμβάλει στην ανάπτυξη της προσωπικότητας του. Ακόμη, η απουσία του πατέρα σε ορισμένες οικογένειες, μπορεί να οδηγήσει τα αγόρια να αναζητήσουν πρότυπα σε παραβατικές ομάδες με κοινά χαρακτηριστικά. Οι ομάδες αυτές αντικαθιστούν την οικογένεια, προσδιορίζοντας δικούς τους αντρικούς ρόλους και συνεισφέρουν στην απόκτηση χαρακτηριστικών, όπως η βίαιη συμπεριφορά και η επίδειξη δύναμης. Γι’ αυτό το λόγο, οι συνομήλικοι αποτελούν προβλεπτικό παράγοντα εμφάνισης της παραβατικής συμπεριφοράς. Εάν η ομάδα αυτή χαρακτηρίζεται από παραβατική συμπεριφορά, τότε και οι πιθανότητες να αναπτύξει και ο ίδιος ο έφηβος είναι αυξημένες (Γεωργιάδης, Βύζακου & Παπαστυλιανού, 2009).

Ψυχολογικοί παράγοντες

Όσον αφορά τους ψυχολογικούς παράγοντες, έχει εντοπιστεί συσχέτιση ανάμεσα στην ύπαρξη κάποιων διαταραχών και της εμφάνισης παραβατικής συμπεριφοράς. Συγκεκριμένα, ψυχικές διαταραχές όπως οι διαταραχές της αγωγής, οι διαταραχές της διάθεσης, οι διαταραχές του συναισθήματος αλλά και η σχιζοφρένεια, μπορούν να οδηγήσουν σε παραβατική συμπεριφορά (Δημητροπούλου & Αντωνοπούλου, 2006).

Κοινωνικό-οικονομικοί παράγοντες

Ένας ακόμη παράγοντας που συντελεί στην εκδήλωση παραβατικής συμπεριφοράς είναι ο κοινωνικό-οικονομικός. Πράγματι, οι ανήλικοι παραβάτες φαίνεται να προέρχονται αρκετά συχνά από οικογένειες που βιώνουν τον κοινωνικό αποκλεισμό, με αποτέλεσμα να στερούνται κάποια δικαιώματα και ευκαιρίες. Σύμφωνα με τους Κατσαδώρο και Μπεκιάρη (2010), η παραβατικότητα, παρουσιάζεται ως απάντηση στον κοινωνικό αποκλεισμό, οδηγώντας συχνά σε ένα φαύλο κύκλο. Ταυτόχρονα η κρίση της οικονομίας και η αύξηση της ανεργίας, μπορεί να οδηγήσει πολύ εύκολα το νέο σε παραβατικές πράξεις, ώστε να καλύψει ο ίδιος τις ανάγκες του (Κατσαδώρος & Μπεκιάρη, 2010).

Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και social media

Ένας ακόμη παράγοντας είναι τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αλλά και τα υπόλοιπα μέσα τεχνολογίας, τα οποία παρουσιάζουν λανθασμένα πρότυπα. Για παράδειγμα, από μικρή ηλικία τα παιδιά έχουν πρόσβαση σε παιχνίδια και ταινίες που παρουσιάζουν ως κύριο συστατικό τους τη βία. Επίσης, πολλές φορές οι πρωταγωνιστές κλέβουν, οδηγούν χωρίς δίπλωμα, επικίνδυνα και αψηφιστα για τους γύρω τους αλλά προβαίνουν και σε πολλές ακόμα επικίνδυνες και παραβατικές συμπεριφορές. Τα παιδιά εντυπωσιάζονται από την εικονική πραγματικότητα που βλέπουν στις οθόνες, εθίζονται και κάποιες φορές την υιοθετούν ως τρόπο ζωής. Ας τονιστεί σε αυτό το σημείο, ότι *«η συχνή έκθεση στη βία, οδηγεί στην εξοικείωση με το φαινόμενο και στην αύξηση της ανοχής απέναντι σε αυτό»* (Παπάνης, 2011).

3^ο Κεφάλαιο Αντιμετώπιση των ανήλικων παραβατών και πρόληψη του φαινομένου

3.1 Μέτρα αντιμετώπισης της ανήλικης παραβατικής συμπεριφοράς

Τα αναμορφωτικά και θεραπευτικά μέτρα αναφέρονται και οριοθετούνται μέσα από τον ποινικό κώδικα και αφορούν κυρίως ανηλικούς ηλικίας 13 έως 18 ετών.

A) Αναμορφωτικά μέτρα

«Η επιλογή των κατάλληλων αναμορφωτικών μέτρων έχει αποφασιστική σημασία και δεν βασίζεται αποκλειστικά στην αναγραφή τους στο ανάλογο άρθρο (122) του ποινικού κώδικα. Η επιλογή του κατάλληλου μέτρου στηρίζεται σε αυτό το μέτρο που σε κάθε εξατομικευμένη περίπτωση του ανήλικου παραβάτη μπορεί να έχει την κατάλληλη παιδαγωγική επιτυχία. Τα μέτρα αυτά αναγράφονται στον ποινικό κώδικα (άρθρο 122, παράγραφος 1), σύμφωνα με τη σειρά βαρύτητας κατά κανόνα, προτεραιότητας επιβολής τους» (Πιτσελά, 2000).

- **Επίπληξη**

Η επίπληξη είναι το πιο ήπιο και συχνό αναμορφωτικό μέτρο που επιβάλλεται από το δικαστήριο. *«Η κύρια σημασία του μέτρου αυτού είναι η παραίνεση του δικαστή προς τον ανήλικο παραβάτη να μην παρανομήσει ξανά και συνδέεται άμεσα με την έκκληση στην καλή θέληση, στην τιμή και στο συναίσθημα ευθύνης του, καθώς και στην κατανόηση της συμπεριφοράς του και στην ενθάρρυνσή του για την μελλοντική συμπεριφορά που να εντάσσεται στα όρια της ευνομούμενης κοινωνίας» (Πιτσελά, 2000).* Η επίπληξη κυρίως επιβάλλεται για το πταίσμα της παράβασης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Αν χρειαστεί κάποιο επιπρόσθετο μέτρο επιβάλλεται η προστατευτική επίβλεψη, που μπορεί να έχει χρονική διάρκεια έως και έξι μήνες και ασκείται από τον επιμελητή ανηλικών (Πιτσελά, 2000).

- **Ανάθεση της υπεύθυνης επιμέλειας του ανηλικού στους γονείς ή τους κηδεμόνες του**

Μετά από συνεχείς παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, επιβάλλεται το μέτρο αυτό. Σύμφωνα με το άρθρο 360, *«οι γονείς ή όσοι είναι υπεύθυνοι για το παιδί μπορεί να αναλάβουν ποινική ευθύνη, που εκφράζεται με επιβολή φυλάκισης από έξι μήνες έως δύο χρόνια, του γονέα που παραλείπει να εμποδίσει τον ανήλικο από την τέλεση αξιόποινης πράξης, εφόσον έχει την επιμέλεια του» (Μαργαρίτης & Παρασκευόπουλος 1997).*

- **Ανάθεση της επιμέλειας του ανηλίκου σε προστατευτικές εταιρίες, ή ιδρύματα ανηλίκων, ή σε ειδικούς επιμελητές ανηλίκων.**

Με αυτό το μέτρο ανατίθεται η επιμέλεια του παιδιού σε επιμελητές ανηλίκων, συνήθως σε κοινωνικούς λειτουργούς. Το μέτρο αυτό εκτιμάται ως αρκετά αποτελεσματικό και σημαντικό (Πιτσελά 2000).

- **Τοποθέτηση του ανηλίκου σε κρατικό ίδρυμα αγωγής**

Αυτό το μέτρο έχει τη μεγαλύτερη βαρύτητα και είναι το μοναδικό ιδρυματικό μέτρο του ποινικού κώδικα ανηλίκων. Η επιβολή του μέτρου αυτού λαμβάνει χώρα όταν τα υπόλοιπα αναμορφωτικά μέτρα έχουν αποδειχτεί αναποτελεσματικά. Ο ανήλικος δέχεται αναγκαστικό εγκλεισμό (Πιτσελά, 2000). Υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις σχετικά με την αγωγή του (κοινωνική, πνευματική, φυσική και θρησκευτική), την εκπαίδευση και τη ψυχαγωγία του.

- **Παροχή κοινωφελούς εργασίας από τον ανήλικο**

Η κοινωφελής εργασία παρέχεται σε υπηρεσίες του κράτους και το αντικείμενο της μπορεί να ποικίλλει (φροντίδα περιβάλλοντος, δημοσίων χώρων, ηλικιωμένων).

- **Παρακολούθηση ειδικών προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής**

Θεσπίστηκε με τον Ν.3189/2003 η παρακολούθηση προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής σε ανηλίκους που οι αξιόποινες πράξεις τους αφορούν παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

B) Θεραπευτικά μέτρα

Τα θεραπευτικά μέτρα επισημαίνονται στο άρθρο 123, παράγραφος 1 του ποινικού κώδικα. Τα μέτρα αυτά αφορούν την παραπομπή του ανηλίκου παραβάτη σε θεραπευτικό κατάστημα, εφόσον το αρμόδιο δικαστήριο κρίνει ότι ο ανήλικος χρειάζεται ιδιαίτερη μεταχείριση. Το είδος της μεταχείρισης εξαρτάται από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο ανήλικος που μπορεί να είναι:

- Όταν ο ανήλικος δράστης είναι τυφλός, κωφάλαλος, ή επιληπτικός.
- Όταν ο ανήλικος παραβάτης είναι εθισμένος στην χρήση οινοπνευματωδών ποτών, ή ναρκωτικών ουσιών και δεν έχει την δυνατότητα να αποκοπεί από την χρήση τους και τον εθισμό που του προκαλούν.

- Όταν ο ανήλικος παραβάτης παρουσιάζει δυσλειτουργίες και καθυστέρηση στην πνευματική και ηθική του ανάπτυξη (Μαργαρίτης & Παρασκευόπουλος 1997: 159-160).
- Όταν ο ανήλικος πάσχει από κάποια ψυχική ασθένεια, ή από κάποια διαταραχή των πνευματικών του λειτουργιών.

Γ) Περιορισμός σε σωφρονιστικό κατάστημα

Ο περιορισμός σε σωφρονιστικό κατάστημα είναι το πιο βαρύ μέτρο που προβλέπει ο ποινικός κώδικας για τη ζωή ενός ανηλίκου. Για την επιβολή αυτού του μέτρου, η ηλικία του ανηλίκου αφορά το 13^ο έως το 17^ο έτος της ζωής του. Η διαμόρφωση της προσωπικότητας του εφήβου μέσα στο σωφρονιστικό ίδρυμα, δίνει την τελική απόφαση για τη διάρκεια της κράτησης και αν αυτή θα εκτελεστεί πλήρως ή θα μικρύνει. (Πιτσελά, 2000)

3.1.1 Υπηρεσίες επιμελητών ανηλίκων

Το Δικαστήριο Ανηλίκων είναι το όργανο εκείνο που είναι υπεύθυνο για την επιβολή δικαιοσύνης στις περιπτώσεις που ο κατηγορούμενος είναι ανήλικος. Αποτελείται από διάφορους επαγγελματίες όπως κοινωνικούς λειτουργούς, ψυχολόγους, κοινωνιολόγους, νομικούς και κοινωνικούς ανθρωπολόγους.

Διακρίνεται σε 3 κατηγορίες:

- Μονομελές δικαστήριο ανηλίκων. Το μονομελές δικαστήριο εξετάζει πταίσματα που εμπλέκονται ανήλικα άτομα. Οι ποινές που επιβάλλει είναι αναμορφωτικά και θεραπευτικά μέτρα για παιδιά κάτω των 15 ετών.
- Τριμελές δικαστήριο ανηλίκων. Το τριμελές δικαστήριο ανηλίκων εκδικάζει τις πολύ βαριές πράξεις των ανηλίκων ατόμων. Οι ποινές που επιβάλλει είναι η πρόσκαιρη ει-κοσαετής κράτηση και η ισόβια κράτηση.
- Εφετείο ανηλίκων. Στο εφετείο εκδικάζονται αποφάσεις από τα μονομελή και τριμελή δικαστήρια ανηλίκων. Οι ανήλικοι παραβάτες με σημαντικές αξιόποινες πράξεις, εγκλείονται σε σωφρονιστικά ιδρύματα και φυλακές. Χαρακτηριστικό που εξετάζεται για την περίπτωση εγκλεισμού είναι η πνευματική ικανότητα του ανηλίκου (Αντωνοπούλου, 2016).

Οι επιμελητές ανηλίκων ανήκουν περιφερειακά στο Υπουργείο Δικαιοσύνης και λειτουργούν στο πλαίσιο του δικαστηρίου ανηλίκων. Η οργάνωση της λειτουργίας τους και η εποπτεία τους ανήκουν στο τμήμα πρόληψης εγκληματικότητας και κοινωνικής ένταξης νέων της Διεύθυνσης Πρόληψης Εγκληματικότητας και Σωφρονιστικής Αγωγής Ανηλίκων (Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη, 2009). Αποτελούν διεθνή θεσμό και οι αρμοδιότητες τους είναι η κοινωνική έρευνα στο περιβάλλον του ανηλίκου, η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων επιμέλειας και η προστατευτική επίβλεψη του ανηλίκου. Επίσης, ο επιμελητής ανηλίκων δεν ασχολείται μόνο με την καταστολή της νεανικής παραβατικότητας αλλά κυρίως με την πρόληψη της (Δημητροπούλου & Αντωνοπούλου, 2016). Συγκεκριμένα, πραγματοποιούν έρευνα για την διαβίωση και τη διαγωγή του ανηλίκου, επικοινωνώντας με το οικογενειακό και σχολικό περιβάλλον. Τα στοιχεία αυτά συντάσσονται σε εκθέσεις, μαζί με προτάσεις και υποδείξεις για τον τρόπο μεταχείρισης του ανηλίκου. Αντίστοιχα και στη περίπτωση ολοκλήρωσης της ποινής του, τον προετοιμάζουν κατάλληλα για την επανένταξη του στη κοινωνία. Γενικότερα, οι επιμελητές οφείλουν να είναι εχέμυθοι για τις πληροφορίες που αποκτούν σχετικά με τον ανήλικο και να διαφυλάσσουν τα ηθικά συμφέροντα του ανηλίκου και της οικογένειάς του (Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη, 2009).

3.2 Μέτρα πρόληψης του φαινομένου

Σύμφωνα με τον Paul Gornil, διάσημο Βέλγο καθηγητή, το ποινικό δίκαιο δεν είναι από μόνο του επαρκές για να αντιμετωπίσει την αξιόποινη δράση αλλά χρειάζεται να καταπολεμηθούν οι ατομικοί, οικογενειακοί και κοινωνικοί παράγοντες που φέρουν ευθύνη για τη δημιουργία της. Πέρα από την πράξη λοιπόν, χρειάζεται να γίνει γνωστό γιατί προκλήθηκε. Αυτό θα βοηθήσει και στην αντιμετώπιση αλλά και στην πρόληψη του φαινομένου αυτού (Φρατζεσκάκης, 1987). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2004) συμφωνεί ότι η πρόληψη θα πρέπει να είναι το πρωταρχικό και σημαντικότερο μέρος μίας στρατηγικής για την αντιμετώπιση της παραβατικότητας ανηλίκων.

Το σημαντικότερο προληπτικό μέτρο για την παραβατικότητα των ανηλίκων είναι η σωστή διαπαιδαγώγηση του παιδιού για να μπορέσει ως ενήλικος να διαμορφώσει έναν ηθικό χαρακτήρα. Αυτή η διαδικασία ξεκινάει από τη πολύ νεαρή ηλικία του παιδιού και βάζει τις βάσεις για μία σωστή συμπεριφορά, ενισχύοντας τις θετικές κληρονομικές προδιαθέσεις και περιορίζοντας τις αρνητικές (Φρατζεσκάκης, 1987). Οι δύο κύριοι θεσμοί που αφορούν τη

διαπαιδαγώγηση αλλά και γενικότερα στηρίζουν την πρόληψη του φαινομένου είναι η οικογένεια και το σχολείο. Συγκεκριμένα η οικογένεια οφείλει να κοινωνικοποιεί το παιδί και να παρατηρεί και περιορίζει τις εκδηλώσεις αποκλίνουσας συμπεριφοράς του. Επίσης, θα πρέπει να μεταδίδει στο παιδί πρότυπα ηθικής, δικαιοσύνης και αξίες, από μικρή ηλικία, που θα είναι κατάλληλα για το παιδί να αντιγράψει. Όσον αφορά το σχολείο, θα πρέπει να ενισχύσει τις δομές του και να προετοιμάζει κατάλληλα τους μαθητές για την κοινωνία εντός και εκτός του σχολικού περιβάλλοντος. Οι εκπαιδευτικοί, θα πρέπει να προστατεύουν τους μαθητές, να τους προωθούν σωστά πρότυπα και να τους ενημερώνουν για τους κινδύνους που εγκυμονούν από παραβατικές πράξεις.

3.2.1 Η κυκλοφοριακή αγωγή στο σχολείο στην Ελλάδα

Η Ελλάδα, σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει επενδύσει ελάχιστα στη κυκλοφοριακή αγωγή των ανηλίκων. Βέβαια τα τελευταία χρόνια γίνεται μία σημαντική προσπάθεια στην Ελλάδα να αλλάξει αυτό (Ορφανιώτης, 2011).

Αρχικά να επισημανθεί ότι η Κυκλοφοριακή Αγωγή και η εκπαίδευση στην οδική ασφάλεια συνοψίζει το σύνολο των μέτρων, που αποσκοπούν στη θετική επιρροή της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού και δίνει έμφαση στην:

- Προώθηση της γνώσης και της κατανόησης των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και κυκλοφοριακών συνθηκών.
- Βελτίωση των δεξιοτήτων μέσω της εκπαίδευσης και της εμπειρίας.
- Ενίσχυση και / ή αλλαγή της στάσης απέναντι στη συνειδητοποίηση των οδικών κινδύνων, την προσωπική ασφάλεια και την ασφάλεια των άλλων χρηστών του δικτύου (OECD, 2004).

Η κυκλοφοριακή αγωγή εισάχθηκε πρώτη φορά στα δημοτικά σχολεία, με την έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων με θέμα «Σχολικές δραστηριότητες» το 1992. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1999, με το Νόμο 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» θεσπίστηκαν μέτρα για την ομαλή διδασκαλία του μαθήματος οδικής κυκλοφορίας σε όλες τις σχολικές βαθμίδες (Μαρτίνου & Ξανθίδου, 2020). Έτσι, η Κυκλοφοριακή Αγωγή εντάχθηκε στα σχολικά προγράμματα της Πρωτοβάθμιας και της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης μέσα από τα

εθελοντικά μαθήματα του θεσμού της Αγωγής Υγείας, θεσμός ο οποίος καθιερώθηκε το 1996, και αποτελεί έναν από τους βασικούς άξονες θεματολογίας της Αγωγής Υγείας στα σχολεία. Ο χαρακτήρας της διδασκαλίας θεμάτων της Κυκλοφοριακής Αγωγής ήταν καθαρά εθελοντικός, και από την πλευρά των μαθητών και των εκπαιδευτικών. Η υλοποίηση των προγραμμάτων πραγματοποιούνταν σε ωράριο εκτός του τακτικού σχολικού προγράμματος για δύο ώρες/εβδομάδα (Ντεμογιάννη, 2018).

Το 2005, εντάχθηκε «*Η διδασκαλία της Κυκλοφοριακής Αγωγής*» στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση μέσα από την Ευέλικτη Ζώνη. Επειδή ακριβώς η Κυκλοφοριακή Αγωγή δεν υπήρχε μέχρι τότε σε καμία βαθμίδα της εκπαίδευσης ως υποχρεωτικό μάθημα, οι όποιες σχετικές πρωτοβουλίες υπήρξαν ανήκαν στους Δήμους, όπως η πρωτοβουλία του Δήμου Αθηναίων, όπου κατά το έτος 2002 έφερε στην Ελλάδα το πακέτο Κυκλοφοριακής Αγωγής «Ο δρόμος και εγώ» που εφαρμοζόταν σε 13 ευρωπαϊκές χώρες και διανεμήθηκε στα 171 Δημοτικά σχολεία του Δήμου. Το πρόγραμμα περιελάμβανε ενημερωτικά φυλλάδια για το δάσκαλο και ένα τετράδιο για το μαθητή, τα οποία κάλυπταν 21 θέματα, μία αφίσα με σήματα του Κ.Ο.Κ., εφημερίδα με πληροφορίες για τους γονείς και τα παιδιά, θεματικό βίντεο, ερωτηματολόγιο προς τους δασκάλους και διπλώματα για την επιβράβευση των παιδιών (<https://www.4trochoi.gr/epikairotita/ellada/o-dromoski-ego>, 2003) (Ντεμογιάννη, 2018).

Από το σχολικό έτος 2010-11, (ΦΕΚ τ.Β' 804/2010) το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής εντάσσεται πιλοτικά στο ωρολόγιο πρόγραμμα 800 σχολικών μονάδων της Πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης της χώρας. Η διδασκαλία της πραγματοποιείται στη Γ' τάξη, για μια διδακτική ώρα εβδομαδιαίως, στο πλαίσιο της Ευέλικτης Ζώνης και το μεθοδολογικό και γνωστικό πλαίσιο ανάπτυξης των θεμάτων διαμορφώνεται από τους εκπαιδευτικούς σε συνεργασία με τους υπεύθυνους προγραμμάτων Αγωγής Υγείας και του Σχολικούς Συμβούλους.

Κατά το σχολικό έτος 2016-2017, η κυκλοφοριακή αγωγή αποτελεί έναν από τους βασικούς άξονες των προγραμμάτων αγωγής υγείας. Συγκεκριμένα, στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση, υλοποιούνται προγράμματα Αγωγής Υγείας σε συνεργασία με κυβερνητικούς και μη κυβερνητικούς φορείς. Το 30% αυτών των προγραμμάτων αφορά την Κυκλοφοριακή Αγωγή.

Από το σχολικό έτος 2017-2018 η Κυκλοφοριακή Αγωγή εντάσσεται ως θεματική ενότητα στο ωρολόγιο πρόγραμμα των δημοτικών σχολείων της χώρας σε όλες τις τάξεις. Η ένταξη της πραγματοποιείται με απόφαση του υπεύθυνου εκπαιδευτικού έως 10 ώρες ανά έτος. Ως προς το περιεχόμενο αναφέρεται σε μια σειρά ζητημάτων που συνδέονται με την κυκλοφοριακή αγωγή και την οδική ασφάλεια με στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων, μέσα από τη

διαμόρφωση δεξιοτήτων για ασφαλείς μετακινήσεις ως πεζοί, με ποδήλατο και με οχήματα (Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, 2017).

Στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση, το σχολικό έτος 2015-2016 υλοποιήθηκαν 1.544 προγράμματα Αγωγής Υγείας, από τα οποία τα 160 αφορούσαν την Κυκλοφοριακή Αγωγή-Πρόληψη Ατυχημάτων. Το σχολικό έτος 2017-2018, εντάσσεται ως θεματική ενότητα με τίτλο «Διαμόρφωση κυκλοφοριακής συνείδησης» στα Γυμνάσια της χώρας, στα πλαίσια της εφαρμογής του θεσμού της Θεματικής Εβδομάδας, με σκοπό την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μελών της σχολικής κοινότητας σε θέματα που αφορούν στους βασικούς κανόνες οδικής ασφάλειας, την οδική συμπεριφορά πεζών και οδηγών και τη διαμόρφωση κυκλοφοριακής συνείδησης και συμπεριφοράς. Οι δράσεις αναπτύσσονται εντός μίας ημέρας με την υποστήριξη των υπεύθυνων Σχολικών Δραστηριοτήτων και των αρμόδιων Σχολικών Συμβούλων των οικείων Διευθύνσεων Εκπαίδευσης (ΙΕΠ, 2017).

Κατά το έτος του 2018, στο πλαίσιο της υλοποίησης του Πιλοτικού Προγράμματος επιμόρφωσης του εκπαιδευτικού προσωπικού Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Περιφέρειας Αττικής της θεματικής ενότητας «Κυκλοφοριακή Αγωγή και Οδική Ασφάλεια», ξεκίνησαν επιμορφωτικά προγράμματα στο ωρολόγιο πρόγραμμα επιλεγμένων σχολείων της Αττικής από τις 21/2/2018 και ολοκληρώθηκαν 14/3/2018 (<http://edrive.yme.gov.gr/node/2536>). Σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, η θεματική ενότητα αυτή με τίτλο «Κυκλοφοριακή Αγωγή και Οδική Ασφάλεια» συνεχίστηκε και κατά το σχολικό έτος 2019-2020 στα Δημοτικά σχολεία της χώρας, στο πλαίσιο της Ευέλικτης Ζώνης.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων, το θέμα της εγκυκλίου του 2020 είναι η «Η εισαγωγή της θεματικής ενότητας Κυκλοφοριακή Αγωγή και Οδική Ασφάλεια στο Ωρολόγιο πρόγραμμα των δημοτικών σχολείων της χώρας για το σχολικό έτος 2019-2020», η οποία βασίζεται σε δύο προηγούμενες εγκυκλίους (Φ.14/ΕΑ/182144/Δ1/26-10-2017, Φ.12/146043/Δ7/7-9-2018) του ίδιου Υπουργείου και σε ένα έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η συγκεκριμένη θεματική ενότητα εντάσσεται στο πλαίσιο ενίσχυσης του «Εθνικού Προγράμματος Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας». Η διδασκαλία της θεματικής ενότητας μπορεί να πραγματοποιηθεί για τις τάξεις Α', Β', Γ', Δ' Δημοτικού στο πλαίσιο της Ευέλικτης Ζώνης, ενώ στις τάξεις Ε' και Στ' Δημοτικού μπορεί να πραγματοποιηθεί σε άλλα διδακτικά αντικείμενα. Το εκπαιδευτικό υλικό παρέχεται στη διαδικτυακή πλατφόρμα «edrive Academy» (<http://edrive.yme.gov.gr>) (Μαρτίνου & Ξανθίδου, 2020).

Στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματος «Ανάπτυξη Ανθρωπίνου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση 2014-2020» που συγχρηματοδοτείται από την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο), θεσπίστηκαν εργαστήρια ανάπτυξης δεξιοτήτων των μαθητών. Μία από τις ενότητες των εργαστηρίων αυτών είναι η ενότητα «Ζω καλύτερα - Ευ Ζην», στην οποία περιλαμβάνονται προγράμματα που αφορούν τους τομείς της α) Υγείας (Διατροφή – Αυτομέριμα, Οδική Ασφάλεια), β) της Ψυχικής και Συναισθηματικής Υγείας – Πρόληψη και γ) Γνωρίζω το σώμα μου – Σεξουαλική Διαπαιδαγώγηση.

Όσον αφορά τον τομέα της υγείας, το πρόγραμμα της οδικής ασφάλειας έχει στόχο την εκμάθηση της υπεύθυνης χρήσης του οδικού δικτύου από τους μαθητές, όπως είναι οι πινακίδες σήμανσης, η συμπεριφορά του πεζού και του ποδηλάτη, η συμπεριφορά του επιβάτη και η ασφαλής μετακίνηση από και προς το σχολείο. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από βιωματικές δραστηριότητες και την ενεργή συμμετοχή των μαθητών. Παράλληλα προωθείται η επιμόρφωση των εκπαιδευτικών με ειδικά σεμινάρια που αφορούν τα εργαστήρια δεξιοτήτων, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι οι εκπαιδευτικοί έχουν ελλιπή κατάρτιση σε ειδικά ζητήματα. Η επιμόρφωση είναι μία επιβεβλημένη πρακτική αφού η απόκτηση ενός πτυχίου δεν σημαίνει ότι η γνώση που αποκτήθηκε είναι για πάντα, ιδιαίτερα αν λάβει κανείς υπόψιν ότι με την πάροδο του χρόνου και την πρόοδο των γνώσεων πολλά επιστημονικά και παιδαγωγικά στοιχεία αναθεωρούνται (<http://iep.edu.gr/el/psifiako-apothesis/skill-labs>).

Όσον αφορά τα ειδικά προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής, θεσπίστηκε με τον Ν.3189/2003, η παρακολούθηση τους από τον ανήλικο παραβάτη καθώς παρατηρήθηκε ότι οι παραβάσεις του Κ.Ο.Κ, αφορούν περισσότερο την έλλειψη διπλώματος οδήγησης, αφού όταν αποτυγχάνουν οι ανήλικοι στις εξετάσεις για την άδεια οδήγησης, καταλήγουν σε οδικές παραβάσεις. Τέτοια σημαντικά προγράμματα, πραγματοποιούνται στην Ελλάδα. Ένα από αυτά συντελείται στο Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου στην Κρήτη. Το εργαστήριο αυτό, συνεργάζεται με την εισαγγελία ανηλίκων και την υπηρεσία επιμελητών ανηλίκων, προκειμένου να παρέχει βιωματική εκπαίδευση σε ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς σε ανήλικα άτομα, τα οποία διέπραξαν κάποια παράβαση του Κ.Ο.Κ. και δικάστηκαν γι’ αυτήν. Επίσης, σεμινάρια πραγματοποιούνται και από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς», σε συνεργασία με το Δικαστήριο Ανηλίκων Αθηνών και την Υπηρεσία Επιμελητών Ανηλίκων και απευθύνεται σε νέους παραβάτες του Κ.Ο.Κ που έχουν παραπεμφθεί για εκπαίδευση με δικαστική απόφαση που επιβάλλει την παρακολούθηση προγράμματος κυκλοφοριακής αγωγής ως αναμορφωτικό μέτρο. Ταυτόχρονα, σεμινάρια και εκπαιδευτικά προγράμματα

προσφέρονται και σε εκπαιδευτικούς προκειμένου να τους εκπαιδεύσουν και να τους προάγουν την κουλτούρα οδικής ασφάλειας ώστε να είναι σε θέση και εκείνοι να εκπαιδεύσουν κατάλληλα στη συνέχεια και τους μαθητές τους (<https://lahers.hmu.gr>) .

3.3 Ο ρόλος του κοινωνικού λειτουργού

Η παρουσία των κοινωνικών λειτουργών στις αρμόδιες υπηρεσίες για την πρόληψη και αντιμετώπιση του κοινωνικού φαινομένου της εγκληματικότητας είναι απαραίτητη. Στον τομέα της παραβατικότητας, ο κοινωνικός λειτουργός απασχολείται σε υπηρεσίες επιμελητών ανηλίκων, σε διευθύνσεις του υπουργείου δικαιοσύνης, σε σωφρονιστικά καταστήματα, σε ξενώνες παραβατικών εφήβων, σε προγράμματα κοινωνικής επανένταξης και σε ξενώνες αποφυλακισμένων (Κουτρομάνου & Ντουντουλάκη, 2009).

Όσον αφορά τον τομέα της πρόληψης, ο κοινωνικός λειτουργός καλείται:

- Να διαπιστώσει ποιες είναι οι κοινωνικές ομάδες που έχουν κίνδυνο εμφάνισης παραβατικής συμπεριφοράς και να τους ευαισθητοποιήσει, με σκοπό να κατανοήσουν οι ίδιοι ποιες είναι οι πραγματικές ανάγκες που έχουν.
- Να τους παρέχει συμβουλευτική υποστήριξη όταν χρειάζεται.
- Να εφαρμόσει προγράμματα με στόχο την διαπαιδαγώγηση τους.
- Να οργανώσει βιωματικά προγράμματα στα σχολεία σχετικά με την νεανική παραβατικότητα.
- Να παρέχει συμβουλευτική υποστήριξη στους γονείς.

Στο επίπεδο της αντιμετώπισης της παραβατικότητας των ανηλίκων, όσον αφορά την παρουσία του σε σωφρονιστικά καταστήματα, ως επιμελητής ανηλίκων, ο κοινωνικός λειτουργός πραγματοποιεί ατομικές συνεδρίες με τον ανήλικο παραβάτη και συγκεκριμένα:

- Πραγματοποιεί κοινωνική έρευνα με σκοπό να συλλέξει στοιχεία της ατομικής, οικογενειακής και κοινωνικής κατάστασης του. Ταυτόχρονα συντάσσει την κοινωνική έκθεση που περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία που εντόπισε, την πρόταση του και αν χρειάζεται περαιτέρω εξέταση από ψυχολόγο ή ψυχίατρο.
- Έχει μητρώο των περιπτώσεων που έχει δει, με τα δελτία εξέλιξης τους και τις κοινωνικές έρευνες που έχει πραγματοποιήσει.

- Ενημερώνει το επιστημονικό συμβούλιο του καταστήματος, στο οποίο είναι και ο ίδιος μέλος, για την προσωπικότητα και τα προβλήματα κάθε ανήλικου.
- Υποβάλλει προτάσεις για την εξατομικευμένη μεταχείριση τους. Οι προτάσεις του θα καθορίσουν αν ο ανήλικος θα παραπεμφθεί σε επιμελητή ανηλίκων και αν αποφύγει την ποινική κάθειρξη ή όχι.
- Προετοιμάζει τους ανήλικους παραβάτες που έχουν φυλακισθεί για την ομαλή επανένταξή τους στο κοινωνικό σύνολο.
- Συνεργάζεται και με άλλες ειδικότητες, όπως ψυχολόγο, ψυχίατρο, εγκληματολόγο και νοσηλεύτη

Η αποφυγή του εγκλεισμού είναι ο σημαντικότερος στόχος του κοινωνικού λειτουργού ως επιμελητή ανηλίκων. Ο ρόλος του είναι γενικότερα υποστηρικτικός τόσο για τους ανήλικους, όσο και για τις οικογένειές τους. Μέσα από την συμβουλευτική υποστήριξη του και τη παραπομπή σε κατάλληλους επαγγελματίες αναμένεται η αλλαγή του ανήλικου προς τα κοινωνικά αποδεκτά πρότυπα.

Επομένως, ο ρόλος του κοινωνικού λειτουργού είναι ιδιαίτερα σημαντικός τόσο κατά την πρόληψη, όσο και κατά την αντιμετώπιση περιστατικών ανήλικης παραβατικότητας. Η σωστή οργάνωση των υπηρεσιών, η εστίαση στην πρόληψη και η συνεργασία όλων των κατάλληλων επιστημόνων είναι πολύ σημαντικά για τη μείωση του φαινομένου αυτού (Βασιόπουλος, 2003).

B. Ερευνητικό μέρος

4^ο Κεφάλαιο Μεθοδολογία έρευνας

4.1 Σκοπός έρευνας

Σκοπός της έρευνας είναι η μελέτη των στάσεων, των αντιλήψεων και των συμπεριφορών ανήλικων παραβατών του Κ.Ο.Κ. που σχετίζονται με την οδήγηση και την οδική ασφάλεια.

4.2 Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων

Σχετίζονται οι στάσεις των ανήλικων αναφορικά με την οδική ασφάλεια:

(α) με τα κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά τους (π.χ. φύλο, μορφωτικό επίπεδο γονέων, τόπος διαμονής).

(β) με τα χαρακτηριστικά της παράβασης (π.χ. τύπος παράβασης, τύπος οχήματος, ηλικία πρώτης παράβασης κ.α).

(γ) με την οδηγική τους συμπεριφορά (π.χ. οδήγηση χωρίς δίπλωμα, οδήγηση χωρίς κράνος, κ.α.).

4.3 Μεθοδολογία

Διανεμήθηκε δια ζώσης ερωτηματολόγιο σε 71 ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ, από την Περιφερειακή ενότητα Ηρακλείου, οι οποίοι προσήλθαν στο Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου. Το εργαστήριο, συνεργάζεται με την εισαγγελία ανήλικων και την υπηρεσία επιμελητών ανήλικων, προκειμένου να παρέχει βιωματική εκπαίδευση σε ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς σε ανήλικα άτομα, τα οποία διέπραξαν κάποια παράβαση του Κ.Ο.Κ. και δικάστηκαν γι’ αυτήν.

4.4 Ερευνητικό εργαλείο

Η έρευνα διεξήχθη με ανώνυμο ερωτηματολόγιο που αφορούσε σε ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς, οδικής ασφάλειας και παραβατικότητας σε σχέση με τον Κ.Ο.Κ. Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε δημιουργήθηκε από το εργαστήριο LaHeRS για τους σκοπούς της συγκεκριμένης έρευνας. Πιο συγκεκριμένα, το ερωτηματολόγιο αποτελείται από ερωτήσεις που αφορούν στα κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά, από ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με την παράβαση που διαπράχθηκε από τον ανήλικο, από ερωτήσεις που εξετάζουν το είδος του οχήματος που οδηγεί ο ανήλικος, αν υπάρχει πρόσβαση μέσω της οικογένειας σε κάποιο όχημα, ερωτήσεις που αφορούν στην χρήση κράνους και ζώνης ασφαλείας, ερωτήσεις που εξετάζουν την συχνότητα παραβατικών συμπεριφορών από τον ανήλικο (σε σχέση με τον Κ.Ο.Κ.), ερωτήσεις που εξετάζουν την ικανότητα αυτορρύθμισης του ανήλικου οδηγού σε διάφορες συνθήκες και από ερωτήσεις που εξετάζουν κατά πόσο οι ανήλικοι συμφωνούν με πρακτικές για ασφαλέστερη οδήγηση.

4.5 Δείγμα

Το δείγμα της έρευνας αποτέλεσε όλος ο πληθυσμός που συμμετείχε στα βιωματικά σεμινάρια του εργαστηρίου LaHeRS το έτος 2019. Επιβάλλεται να σημειωθεί ότι παρόλο που εκδίδεται εισαγγελική εντολή για την συμμετοχή του ανήλικου (παραβάτη του Κ.Ο.Κ.), δεν υφίσταται υποχρεωτικότητα. Γεγονός που σημαίνει ότι είναι στην κρίση του ανήλικου αν θα συμμετέχει ή όχι στο πρόγραμμα αφού δεν υπάρχουν συνέπειες για την μη συμμετοχή του. Για τον παραπάνω λόγο υπήρχαν απουσίες κάθε φορά που υλοποιούνταν η συγκεκριμένη δράση.

5^ο Κεφάλαιο Αποτελέσματα

5.1 Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά

Στον πίνακα 1 παρατίθενται τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων. Παρατηρείται ότι η πλειοψηφία διέμενε σε αγροτική περιοχή (n=62, 87.3%), αποτελείτο από άνδρες (n=54, 76.1%), μαθητές Γ’ Λυκείου (n=18, 29%) και είχε μέση ηλικία τα 17,66 έτη.

Πίνακας 1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά συμμετεχόντων

Φύλο	n (%)
Άνδρας	54 (76,1%)
Γυναίκα	17 (23,9%)
Ηλικία	n (%)
16	3 (4,2%)
17	32 (45,1%)
18	22 (31%)
19	14 (19,7%)
Μέση τιμή 17,66	
Τυπική απόκλιση 0,844	
Τόπος διαμονής	n (%)
Ηράκλειο- Γάζι- Αλικαρνασός	9 (12,7%)
Χωριά Π.Ε. Ηρακλείου	62 (87,3%)
Τάξη φοίτησης	n (%)
Γυμνάσιο	14 (22,6%)
1η Λυκείου	11 (7,7%)
2α Λυκείου	9 (14,5%)
3η Λυκείου	18 (29,0%)
Απόφοιτος	10 (16,1%)

5.2 Μορφωτικό επίπεδο, επάγγελμα γονέων και επαγγελματικός στόχος ανηλίκων

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται το εκπαιδευτικό επίπεδο και το επάγγελμα των γονέων των ανηλίκων παραβατών καθώς και ο επαγγελματικός στόχος των ανηλίκων. Οι απαντήσεις σχετικά με το επάγγελμα των γονέων και αυτές που αφορούν στον επαγγελματικό στόχο των ανηλίκων ταυτίζονται. Για αυτόν τον λόγο παρουσιάζονται σε έναν ενιαίο πίνακα.

Αναφορικά με το εκπαιδευτικό επίπεδο του πατέρα, αυτό που παρατηρείται είναι ότι οι περισσότεροι ήταν απόφοιτοι γυμνασίου (n=20, 28.2%), και δεύτερο υψηλότερο ποσοστό απόφοιτοι δημοτικού (n=19, 26.8%). Υπάρχει μία σχετική ισοκατανομή σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες. Αυτό που μπορεί να εξαχθεί ως συμπέρασμα είναι ότι σχεδόν ο ένας στους τέσσερις δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση (n=19, 26.8%) και οι πτυχιούχοι ανώτατης εκπαίδευσης έχουν το χαμηλότερο ποσοστό (n=13, 18.3%). Συνεπώς το εκπαιδευτικό επίπεδο των πατεράδων χαρακτηρίζεται μέτριο και χαμηλό.

Όσον αφορά στις μητέρες, υπάρχει πλειοψηφία στις απόφοιτες λυκείου (n=24, 33.8%) με δεύτερο υψηλότερο ποσοστό (n=26, 22.5%) τις απόφοιτες δημοτικού. Το εκπαιδευτικό επίπεδο των μητέρων φαίνεται λίγο υψηλότερο από αυτό των πατεράδων, αλλά επίσης χαρακτηρίζεται μέτριο.

Αναφορικά με το επάγγελμα του πατέρα, σημειώνεται μία σχετική ισοκατανομή, οπότε δεν μπορεί να εξαχθεί κάποιο πρώτο συμπέρασμα σχετικά με την σύνδεση επαγγέλματος και παραβατικότητας. Περίπου της ίδιας φύσης στοιχεία και το ίδιο συμπέρασμα μπορεί να εξαχθεί και στην περίπτωση του επαγγέλματος της μητέρας. Ενδεχομένως να υπήρξε κάποια σύγχυση κατά την συμπλήρωση του συγκεκριμένου πεδίου από τους συμμετέχοντες, καθώς δεν είναι συνηθισμένο να εμφανίζεται σε αυτήν την συχνότητα ως επάγγελμα μητέρας ψυκτικός (n=7, 9.9%) και συντηρητής ανελκυστήρων (n=8, 11.3%).

Αυτό που αξίζει να παρατηρηθεί είναι ότι η συντριπτική πλειοψηφία των απαντήσεων αφορά σε επαγγέλματα χαμηλού και μέτριου κοινωνικοοικονομικού status. Συνεπώς οι ανήλικοι προέρχονται από οικογένειες που ανήκουν στην μεσαία οικονομική τάξη.

Σε σχέση με τον επαγγελματικό στόχο των ανηλίκων, η πλειοψηφία (n=14, 21.2%) επιθυμούσε να ασχοληθεί επαγγελματικά με αγροτικές και κτηνοτροφικές εργασίες. Εύρημα που ενδεχομένως να απορρέει από τον τόπο κατοικίας των ανηλίκων που στην πλειοψηφία τους διέμεναν σε αγροτικές περιοχές όπως παρουσιάστηκε παραπάνω. Αξιοσημείωτο είναι ότι όπως στα επαγγέλματα των γονέων, έτσι και στους επαγγελματικούς στόχους των παιδιών, δεν αναφέρονται επαγγέλματα που απαιτούν υψηλό βαθμό εκπαίδευσης.

Πίνακας 2. Μορφωτικό επίπεδο, επάγγελμα γονέων και επαγγελματικός στόχος ανηλίκων

Μορφωτικό επίπεδο γονέων	Πατέρας n (%)	Μητέρα n (%)	
Δημοτικό	19 (26,8%)	16 (22,5%)	
Γυμνάσιο	20 (28,2%)	14 (19,7%)	
Λύκειο	14 (19,7%)	24 (33,8%)	
Τ.Ε.Ι./Πανεπιστήμιο	13 (18,3%)	13 (18,3%)	
Δεν απάντησαν	5 (7%)	4 (5,6%)	
Επάγγελμα γονέων και επαγγελματικός στόχος συμμετεχόντων	Πατέρας n (%)	Μητέρα n (%)	Ανήλικοι n(%)
Αγροτική-κτηνοτροφική παραγωγή	6 (8,5%)	5 (7%)	14 (21,2%)
Συντηρητής ανελκυστήρων	6 (8,5%)	8 (11,3%)	9 (13,6%)
Επαγγέλματα Διοίκησης και Οικονομίας	9 (12,7%)	5 (7%)	8 (12,1%)
Ψυκτικός	4 (5,6%)	7 (9,9%)	10 (15,2%)
Μηχανικός-μηχανολόγος	8 (11,3%)	5 (7%)	3 (4,5%)
Σώματα ασφαλείας	3 (4,2%)	7 (9,9%)	8 (12,1%)
Κομμωτής-επαγγέλματα καλλωπισμού	7 (9,9%)	6 (8,5%)	6 (9,1%)
Επαγγέλματα εστίασης ή τουρισμού	7 (9,9%)	6 (8,5%)	8 (12,1%)
Δημόσιος Υπάλληλος	5 (7%)	3 (4,2%)	
Ελεύθερος Επαγγελματίας	3 (4,2%)	6 (8,5%)	
Επιχειρηματίας	8 (11,3%)	8 (11,3%)	
Άνεργος/Δεν απάντησαν	5 (7%)	5 (7%)	5 (7%)

5.3 Ιστορικό βεβαιωμένων παραβάσεων Κ.Ο.Κ.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται το ιστορικό παραβάσεων των συμμετεχόντων. Η μέση ηλικία διάπραξης της πρώτης παράβασης ήταν τα 15,63 έτη. Η πλειοψηφία των παραβατών βρισκόταν στα 17 έτη (35,9%) και δεύτερη συχνότερη απάντηση τα 14 έτη με ποσοστό (28,1)%. Συγκρίνοντας την μικρότερη ηλικία πρώτης παράβασης (14 ετών) με την μικρότερη ηλικία των παραβατών κατά την συμμετοχή τους στο βιωματικό σεμινάριο του εργαστηρίου (16 ετών), συμπεραίνεται ότι μεσολάβησαν τουλάχιστον 2 έτη από την στιγμή βεβαίωσης της παράβασης έως την στιγμή που ο ανήλικος έλαβε την εκπαίδευση και τα ερεθίσματα ευαισθητοποίησης σχετικά με την οδική ασφάλεια. Θα ήταν σκόπιμο να αναρωτηθεί κανείς πως συμπεριφερόταν ο παραβάτης σε αυτό το μεσοδιάστημα.

Στην συνέχεια αναλύεται ο αριθμός παραβατών ανά είδος παράβασης τόσο για την τωρινή όσο και για προηγούμενη παράβαση που τυχόν διαπράχθηκε. Παρατηρείται ότι η παράβαση με την μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης είναι η μη χρήση κράνους (n=22, 31%). Συνεπώς μεγάλο μέρος των ανήλικων παραβατών, οδηγούσαν μοτοσυκλέτα χωρίς να

χρησιμοποιούν το κυριότερο προστατευτικό μέσο. Επίσης υψηλό ποσοστό έχει η μη κατοχή διπλώματος (n=13, 18.3%).

Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι το 95,8% απάντησε ότι έχει διαπράξει πρώτη παράβαση του Κ.Ο.Κ. και το 97,2% έδωσε απάντηση για την τωρινή παράβαση που διέπραξε. Το συμπέρασμα που μπορεί να διεξαχθεί είναι ότι οι ανήλικοι οδηγοί, διαπράττουν επαναλαμβανόμενες παραβάσεις ίδιου είδους καθώς δεν σημειώνονται σημαντικές διαφορές στις απαντήσεις για το είδος της πρώτης παράβασης και για το είδος της τωρινής παράβασης.

Πίνακας 3. Ιστορικό βεβαιωμένων παραβάσεων Κ.Ο.Κ.

Ηλικία πρώτης παράβασης	n (%)	
14	18 (25,4%)	
15	11 (15,5%)	
16	12 (16,9%)	
17	23 (32,4%)	
Μέση τιμή	15,63	
Τυπική απόκλιση	1,24	
Είδη παράβασης που διέπραξαν	Πρώτη παράβαση n (%)	Τωρινή παράβαση n (%)
Μη κατοχή διπλώματος	13 (18,3%)	13 (18,3%)
Μη χρήση κράνους	22 (31%)	19 (26,8%)
Παραβίαση ΚΟΚ (πλην μη κατοχής διπλώματος ή κράνους)	19 (26,8%)	23 (32,4%)
Άλλο	14 (19,7%)	14 (19,7%)
Δεν απάντησαν	3 (4,2%)	2 (2,8%)

5.4 . Είδος οχήματος που οδηγούν χωρίς δίπλωμα και πρόσβαση σε αυτό μέσα από την οικογένεια.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα ποσοστά και οι αριθμοί των συμμετεχόντων ανά όχημα. Παρατηρείται ότι μεγαλύτερο μέρος καταλαμβάνει η παράνομη οδήγηση μηχανής με ποσοστό 36,6% και αριθμό συμμετεχόντων 26. Μετά έρχεται η οδήγηση τόσο μηχανής όσο και αυτοκινήτου και τέλος η οδήγηση αυτοκινήτου αποκλειστικά. Είναι λογικό το αποτέλεσμα διότι το πρώτο όχημα λόγω κόστους αλλά και νοοτροπίας θα είναι κάποιος τύπος δίκυκλου παρά αυτοκίνητο.

Αναφορικά με την πρόσβαση του ανήλικου σε όχημα μέσω της οικογένειας, η συχνότερη απάντηση είναι ότι υπάρχει όχημα και ότι χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον συμμετέχοντα. Η απάντηση αυτή έρχεται σε λογική συνέχεια της προηγούμενης η οποία αναφέρει ότι προηγείται η οδήγηση δίκυκλου, διότι είναι σύνηθες να έχει ο ανήλικος οδηγός

ιδιόκτητο δίκυκλο, το οποίο στην περίπτωση της έρευνας οδηγούσε χωρίς δίπλωμα. Αξιοσημείωτο είναι το μικρό ποσοστό (n=10, 14.1%) που δεν είχε πρόσβαση σε κάποιο όχημα μέσω της οικογένειάς του. Γεγονός που συμβάλλει στη διεξαγωγή του συμπεράσματος ότι η οικογένεια ήταν υποστηρικτική απέναντι στην οδήγηση οχήματος από το ανήλικο μέλος της χωρίς κατοχή διπλώματος.

Πίνακας 4. Είδος οχήματος που οδηγούν χωρίς δίπλωμα και πρόσβαση σε αυτό μέσα από την οικογένεια.

Όχημα που οδηγούν χωρίς δίπλωμα	n (%)
Αυτοκίνητο	20 (28,2%)
Μοτοσυκλέτα	26 (36,6%)
Και τα δύο	21 (29,6%)
Δεν απάντησαν	4 (5,6%)
Πρόσβαση σε όχημα	n (%)
Χρήση οχήματος με άλλα μέλη της οικογένειας	20 (28,2%)
Δεν υπάρχει πρόσβαση σε όχημα	10 (14,1%)
Χρήση οχήματος αποκλειστικά από τον συμμετέχων	22 (31%)
Δεν οδηγούν	16 (22,5%)
Δεν απάντησαν	3 (4,2%)

5.5 Συχνότητα χρήσης κράνους και ζώνης ως οδηγός και ως συνεπιβάτης.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, η μεγαλύτερη μερίδα συμμετεχόντων απάντησαν ότι δεν φορούσε ποτέ κράνος εν ώρα οδήγησης, σε ποσοστό 40,8%. Το αποτέλεσμα αυτό ταυτίζεται με το παραπάνω αποτέλεσμα που ήθελε ως συχνότερο είδος παράβασης την μη χρήση κράνους. Σε ότι αφορά στην ερώτηση «Συνηθίζεις να φοράς κράνος στην μοτοσυκλέτα ως συνεπιβάτης;», παρατηρείται ότι η συνηθέστερη απάντηση είναι «μερικές φορές» σε ποσοστό 29,6% (n=21). Επίσης παρατηρείται μία αντίθεση αφού εμφανίζεται μικρότερο ποσοστό ανηλίκων να μην φορούσαν ποτέ κράνος ως συνεπιβάτες (n=19, 26.8%) σε σχέση με ως οδηγοί (n=29, 40.8%). Πιθανές ερμηνείες είναι είτε ότι οι ανήλικοι αισθάνονταν μεγαλύτερη ασφάλεια και εμπιστοσύνη στον εαυτό τους ως οδηγοί σε σχέση με κάποιον άλλο που οδηγούσε την μοτοσυκλέτα και για αυτόν τον λόγο μπορεί ως οδηγοί να μην φορούσαν κράνος σε μεγαλύτερο ποσοστό και ως συνεπιβάτες σε μικρότερο, είτε ο οδηγός να τους επέβαλλε την χρήση κράνους (π.χ. γονέας) όταν είχαν την θέση του συνεπιβάτη.

Σε ό,τι αφορά στην χρήση ζώνης ασφαλείας, παρατηρείται ότι η συμμόρφωση με τον ΚΟΚ είναι σε ενθαρρυντικό βαθμό καθώς το μικρότερο ποσοστό είναι αυτό που δεν φορούσε ζώνη ασφαλείας ποτέ (n=11, 15.5%). Παρόλα αυτά όταν ο ερωτώμενος είχε την θέση του συνοδηγού, το ποσοστό που απάντησε ποτέ ανέβηκε στο (n=16, 22.5% και στο (n=21, 29.6% όταν αυτός βρισκόταν στο πίσω κάθισμα. Το συμπέρασμα που διεξάγεται είναι ότι οι ανήλικοι διαχώρισαν την σημαντικότητα και την αναγκαιότητα της ζώνης ασφαλείας αναλόγως με την θέση στην οποία βρίσκονταν μέσα σε ένα όχημα. Γεγονός που συνάδει και με την συμπεριφορά των ενηλίκων (με μία παρατήρηση των οχημάτων που κινούνται στον δρόμο) αφού συνήθως δεν φορούν ζώνη όταν κάθονται στο πίσω κάθισμα.

Πίνακας 5. Συχνότητα χρήσης κράνους και ζώνης ως οδηγός και ως συνεπιβάτης.

Συχνότητα χρήσης κράνους	Ποτέ n (%)	Μερικές φορές n (%)	Αρκετά συχνά n (%)	Πολύ συχνά n (%)	Πάντα n (%)	Δεν απάντησαν n (%)
Ως οδηγός	29 (40,8%)	18 (25,4%)	13 (18,3%)	5 (7,0%)	3 (4,2%)	3 (4,2%)
Ως συνεπιβάτης	19 (26,8%)	21 (29,6%)	10 (14,1%)	18 (25,4%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)
Συχνότητα χρήσης ζώνης	Ποτέ n (%)	Μερικές φορές n (%)	Αρκετά συχνά n (%)	Πολύ συχνά n (%)	Πάντα n (%)	Δεν απάντησαν n (%)
Ως οδηγός	11 (15,5%)	20 (28,2%)	20 (28,2%)	17 (23,9%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)
Ως συνοδηγός	16 (22,5%)	23 (32,4%)	15 (21,1%)	15 (21,1%)	1 (1,4%)	1 (1,4%)
Πίσω κάθισμα	21 (29,6%)	15 (21,1%)	14 (19,7%)	19 (26,8%)	2 (2,8%)	0 (0,0%)

5.6 Είδη και συχνότητα διάπραξης παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται η διάπραξη διαφόρων ειδών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. πλην της μη κατοχής διπλώματος και μη χρήσης προστατευτικών μέσων που εξετάστηκαν παραπάνω.

- **Να περάσεις STOP χωρίς να ελέγξεις.**

Παρατηρείται ότι η συνηθέστερη απάντηση είναι «μερικές φορές» σε ποσοστό 35.2% και αφορά αριθμό συμμετεχόντων 25.

- **Να περάσεις κόκκινο φανάρι.**

Εδώ η συνηθέστερη απάντηση είναι «πολύ συχνά» σε ποσοστό 33.8% και αριθμό συμμετεχόντων 24.

- **Να πας αντίθετα σε μονόδρομο.**

Η συνηθέστερη απάντηση είναι «πολύ συχνά» σε ποσοστό 26.8% και αριθμό συμμετεχόντων 19.

- **Να κάνεις προσπέραση σε διπλή λωρίδα.**

Στην παρακάτω ερώτηση, οι συνηθέστερες απαντήσεις είναι οι «ποτέ» και «μερικές φορές» σε ποσοστό 28.2% (n=20) έκαστος.

- **Να κάνεις υπέρβαση του ορίου ταχύτητας.**

Στην παρακάτω ερώτηση έχουμε την απάντηση «αρκετά συχνά» ως συνηθέστερη απάντηση σε ποσοστό 29.6% (n=21).

- **Να χρησιμοποιήσεις το κινητό ενώ οδηγούσες**

Εδώ η συνηθέστερη απάντηση είναι «αρκετά συχνά» και «πολύ συχνά» σε ποσοστό 33.8% (n=24).

- **Να οδηγήσεις σε κατάσταση μέθης.**

Αναφορικά με την οδήγηση σε κατάσταση μέθης, έχουμε την απάντηση «αρκετά συχνά» ως συνηθέστερη με ποσοστό 28.2% (n=20).

Συγκεντρωτικά...

Στις περισσότερες ερωτήσεις που αφορούν συχνότητα διάπραξης των διαφόρων παραβάσεων, η δημοφιλέστερη απάντηση είναι η αρκετά συχνά.

Ενώ...

Το 24.3% δεν περνά ποτέ STOP χωρίς να ελέγξει.

Το 18.3% δεν περνά ποτέ κόκκινο φανάρι.

Το 23.9% δεν πηγαίνει ποτέ αντίθετα σε μονόδρομο.

Το 28.6% δεν κάνει ποτέ προσπέραση σε διπλή λωρίδα.

Το 22.5% δεν υπερβαίνει ποτέ το όριο ταχύτητας.

Το 16.9% δεν χρησιμοποιεί ποτέ το κινητό ενώ οδηγεί.

Το 23.9% δεν οδηγεί ποτέ σε κατάσταση μέθης.

Παρατηρώντας τα μικρά ποσοστά των ανηλίκων παραβατών που απάντησαν ότι δεν έχουν διαπράξει ποτέ το κάθε είδος παράβασης, γίνεται αντιληπτό το μέγεθος του ποσοστού που δεν συμμορφώνεται με τον Κ.Ο.Κ. Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω στοιχεία,

διαφαίνεται η σχέση ανάμεσα στην οδηγική κουλτούρα - συμπεριφορά των νέων και στον μεγάλο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν στην περιοχή.

Πίνακας 6. Είδη και συχνότητα διάπραξης παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.

Είδος παράβασης	Ποτέ n (%)	Μερικές φορές n (%)	Αρκετά συχνά n (%)	Πολύ συ- χνά n (%)	Πάντα n (%)	Δεν α- πάντη- σαν n (%)
Παραβίαση STOP	17 (23,9%)	25 (35,2%)	17 (23,9%)	10 (14,1%)	1 (1,4%)	1 (1,4%)
Παραβίαση κόκκινου σημ.	13 (18,3%)	19 (26,8%)	13 (18,3%)	24 (33,8%)	2 (2,8%)	0 (0,0%)
Αντίθετα σε μονόδρομο	17 (23,9%)	17 (23,9%)	18 (25,4%)	16 (22,5%)	3 (4,2%)	0 (0,0%)
Προσπέραση σε διπλή λωρίδα	20 (28,2%)	20 (28,2%)	18 (25,4%)	9 (12,7%)	3 (4,2%)	1 (1,4%)
Υπέρβαση ορίου ταχύτητας	16 (22,5%)	16 (22,5%)	21 (29,6%)	15 (21,1%)	3 (4,2%)	0 (0,0%)
Χρήση κινητού	12 (16,9%)	11 (15,5%)	24 (33,8%)	23 (32,4%)	1 (1,4%)	0 (0,0%)
Οδήγηση σε κατάσταση μέθης	17 (23,9%)	13 (18,3%)	20 (28,2%)	19 (26,8%)	2 (2,8%)	0 (0,0%)

Στο πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται το σκορ παραβατικότητας (δυνατή βαθμολογία: 12-60). Η μέση τιμή της παραβατικότητας στους ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ. βρέθηκε 28,37. Η πλειοψηφία είχε σκορ στο εύρος 28,37+-4,33 (δηλαδή 24,04 έως 32,7). Επομένως το σκορ παραβατικότητας κυμαίνεται σε μέσα επίπεδα. Η ελάχιστη τιμή που εμφανίστηκε ήταν το σκορ 19 και η μέγιστη το σκορ 37.

Πίνακας 7. Σκορ παραβατικότητας

Σκορ παραβατικότητας	
Μέση τιμή	28,37
Τυπική απόκλιση	4,33
Ελάχιστη τιμή	19,00
Μέγιστη τιμή	37,00

5.7 . Δυσκολία αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τον βαθμό δυσκολίας των ανήλικων οδηγών για αυτορρύθμιση που αντανακλάται στην οδήγησή.

- **Να χάνεις την ψυχραιμία σου όταν κάποιος άλλος οδηγός κάνει κάτι ανόητο.**

Στην παραπάνω ερώτηση, η συνηθέστερη απάντηση είναι η «αρκετά συχνά» σε ποσοστό 32.4% (n=23) ενώ ποτέ απάντησε μόνο το 12.7% (n=9). Συνεπώς οι ανήλικοι οδηγοί δυσκολεύονταν να διατηρήσουν την ψυχραιμία τους σε σχέση με οδηγικά λάθη που συνέβαιναν από άλλους οδηγούς.

- **Θεωρείς ότι έχεις αρκετή εμπειρία για να αντιμετωπίσεις ρινοκίνδυνες καταστάσεις στον δρόμο.**

Στην παραπάνω ερώτηση, εμφανίζεται η απάντηση «πολύ συχνά» ως επικρατούσα, με ποσοστό 28.2% (n=20) και ακολουθεί η απάντηση αρκετά συχνά με ποσοστό 26.8% (n=19). Άρα πάνω από το 50% των συμμετεχόντων ενδεχομένως να υπερεκτιμούσε τις δυνατότητές του κατά την οδήγηση.

- **Μερικές φορές πραγματικά δυσανασχετείς με οδηγούς που δημιουργούν προβλήματα σε έσένα.**

Στην συγκεκριμένη ερώτηση έχουμε την απάντηση «αρκετά συχνά» ως συνηθέστερη με ποσοστό 31% (n=22) ενώ η απάντηση ποτέ πήρε ποσοστό 21.1% (n=15). Συνεπώς μόνο ο ένας στους πέντε (περίπου) δεν επηρεαζόταν από την οδηγική συμπεριφορά των άλλων οδηγών.

- **Είναι σημαντικό να δείξεις στους άλλους οδηγούς ότι δεν μπορούν να σε εκμεταλλευτούν.**

Στην παραπάνω ερώτηση, το 81.6% (n=58) απάντησε μερικές φορές, αρκετά συχνά, πολύ συχνά και πάντα. Ενώ μόνο το 18.3% (n=13) αντιστοιχεί στην απάντηση ποτέ. Συνεπώς το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων, οδηγούσαν επιδεικτικά και ανταγωνιστικά απέναντι στους άλλους οδηγούς.

- **Το βρίσκεις δύσκολο να συγκρατήσεις την νευρικότητά σου όταν οδηγείς.**

Σε ό,τι αφορά την παραπάνω ερώτηση η συνηθέστερη απάντηση είναι «πολύ συχνά» σε ποσοστό 28.2% (n=20) και ακολουθεί η απάντηση αρκετά συχνά με ποσοστό 26.8% (n=19). Συνεπώς περισσότεροι από τους μισούς συμμετέχοντες δυσκολεύονταν στην διαχείριση της νευρικότητάς τους κατά την οδήγηση.

- **Εκνευρίζεσαι αν κάποιος αμάξι ή μηχανή σε ακολουθεί πολύ κοντά από πίσω αφήνοντας λίγη απόσταση από το όχημά σου.**

Στην ερώτηση αυτή η συχνότερη απάντηση είναι «αρκετά συχνά» με ποσοστό 31% (n=22). Αν και η απάντηση ποτέ έρχεται δεύτερη με ποσοστό 25.4% (n=18), συνεχίζει να διαφαίνεται η δυσκολία των ανηλίκων στην διαχείριση της νευρικότητάς τους κατά την οδήγηση.

- **Είσαι υπομονετικός όταν υπάρχει κίνηση στον δρόμο.**

Αναφορικά με την παραπάνω ερώτηση, επικρατούσα απάντηση είναι «μερικές φορές» (n=21, 29.6%). Ποτέ έχει απαντήσει το 23.9% (n=17). Φαίνεται ότι η πλειοψηφία δεν αντιμετώπιζε μεγάλη δυσκολία στην ανάπτυξη της υπομονής. Αυτό θα μπορούσε να ερμηνευθεί είτε ότι δεν βιαζόταν ιδιαίτερα (όπως οι ενήλικες που έχουν πολλές υποχρεώσεις), είτε ότι λόγω της αυξημένης χρήσης μοτοσυκλέτας, παρέκμπταν τις ουρές αυτοκινήτων και δεν επηρεάζονταν σημαντικά από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

- **Όταν προσπερνάς κάποιο άλλο όχημα αισθάνεσαι ότι έχεις τον έλεγχο της κατάστασης.**

Η πλειοψηφία (n=36, 50.7%) έχει απαντήσει αρκετά συχνά, πολύ συχνά και πάντα στο παραπάνω ερώτημα. Συνεπώς πάνω από τους μισούς φάνηκε ότι είχαν εμπιστοσύνη στον εαυτό τους και επιδίωκαν να ελέγχουν οι ίδιοι την κατάσταση.

- **Σε εκνευρίζει να οδηγείς πίσω από ένα όχημα που κινείται αργά.**

Εδώ η συνηθέστερη απάντηση είναι «πολύ συχνά» σε ποσοστό 36.6% (n=26). Συγκρίνοντας το συγκεκριμένο αποτέλεσμα με αυτό προηγούμενης ερώτησης που αφορούσε στην υπομονή του συμμετέχοντα όταν αντιμετώπιζε κίνηση στον δρόμο, εντοπίζεται μία αντίθεση. Οι ανήλικοι οδηγοί ναι μεν δεν δυσανασχετούσαν ιδιαίτερα όταν αντιμετώπιζαν γενικευμένη κίνηση στον δρόμο, αλλά υπήρξε υψηλή συχνότητα εμφάνισης εκνευρισμού όταν τους καθυστέρουσε ένα μόνο αυτοκίνητο.

- **Όταν βιάζεσαι, οι άλλοι οδηγοί μπαίνουν στον δρόμο σου.**

Συνηθέστερη απάντηση «αρκετά συχνά» σε ποσοστό 26.8% (n=19). Πάνω από το 70% (αθροιστικό ποσοστό για τις απαντήσεις μερικές φορές, αρκετά συχνά, πολύ συχνά, πάντα) είχε συνδέσει την συχνότητα που άλλοι οδηγοί έμπαιναν στον δρόμο του, με το γεγονός ότι βιαζόταν.

- **Εκνευρίζεσαι όταν τα φανάρια γίνονται κόκκινα την στιγμή που πλησιάζεις.**

Συνηθέστερη απάντηση «μερικές φορές» σε ποσοστό 26,8% (n=19). Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτοί που δεν επηρεάζονταν ποτέ από την συγκεκριμένη κατάσταση είναι λιγότερο από ένας στους τέσσερις (n=17, 23.9%).

- **Η οδήγηση σε κάνει συνήθως να γίνεσαι επιθετικός.**

Το 29.6% (n=21) θεωρούσε ότι η οδήγηση του προκαλεί επιθετικότητα πολύ συχνά, ενώ μόνο το 21.1% (n=15) απάντησε ότι δεν γίνεται ποτέ επιθετικό εξ αιτίας της οδήγησης. Συνεπώς οι τέσσερις στους πέντε (n=56, 78.9%) γίνονταν επιθετικοί από μερικές φορές έως πολύ συχνά.

Συνοψίζοντας, παρατηρήθηκε δυσκολία στην διατήρηση της ψυχραιμίας και ανάπτυξη συναισθημάτων θυμού, επιθετικότητας, νευρικότητας και ανταγωνισμού από τους ανήλικους κατά την οδήγηση. Στο τέλος του πίνακα παρουσιάζεται το σκορ δυσκολίας αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά (δυνατή βαθμολογία: 12 - 60). Η μέση τιμή βρέθηκε 31.09. Η πλειοψηφία των ανήλικων παραβατών του ΚΟΚ του δείγματος είχε σκορ στο εύρος 31.09+/-4.13 (δηλαδή 26.96 έως 35.22). Επομένως το σκορ θυμού κυμαίνεται σε μέσα επίπεδα. Η ελάχιστη τιμή που εμφανίστηκε ήταν το σκορ 20 και η μέγιστη το σκορ 41.

Πίνακας 7. Δυσκολία αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά

Πόσο συχνά συμβαίνει	Ποτέ n (%)	Μερικές φορές n (%)	Αρκετά συχνά n (%)	Πολύ συχνά n (%)	Πάντα n (%)	Δεν απάντησαν n (%)
Να χάνεις την ψυχραιμία σου όταν κάποιος άλλος οδηγός κάνει κάτι ανόητο	9 (12,7%)	21 (29,6%)	23 (32,4%)	15 (21,1%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)
Θεωρείς ότι έχεις αρκετή εμπειρία για να αντιμετωπίσεις ριψοκίνδυνες καταστάσεις στον δρόμο	15 (21,1%)	15 (21,1%)	19 (26,8%)	20 (28,2%)	1 (1,4%)	1 (1,4%)
Μερικές φορές πραγματικά δυσανασχετείς με οδηγούς που δημιουργούν προβλήματα σε 'σένα	15 (21,1%)	17 (23,9%)	22 (31,0%)	14 (19,7%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)
Είναι σημαντικό να δείξεις στους άλλους οδηγούς ότι δεν μπορούν να σε εκμεταλλευτούν	13 (18,3%)	23 (32,4%)	17 (23,9%)	15 (21,1%)	3 (4,2%)	0 (0,0%)
Το βρίσκεις δύσκολο να συγκρατήσεις την νευρικότητά σου όταν οδηγείς	14 (19,7%)	16 (22,5%)	19 (26,8%)	20 (28,2%)	2 (2,8%)	0 (0,0%)
Εκνευρίζεσαι αν κάποιος αμάξι ή μηχανή σε ακολουθεί πολύ κοντά από πίσω αφήνοντας λίγη απόσταση από το όχημά σου	18 (25,4%)	14 (19,7%)	22 (31,0%)	15 (21,1%)	1 (1,4%)	1 (1,4%)

Είσαι υπομονετικός όταν υπάρχει κίνηση στον δρόμο						
	17 (23,9%)	21 (29,6%)	11 (15,5%)	18 (25,4%)	4 (5,6%)	0 (0,0%)
Όταν προσπερνάς κάποιο άλλο όχημα αισθάνεσαι ότι έχεις τον έλεγχο της κατάστασης						
	20 (28,2%)	14 (19,7%)	18 (25,4%)	16 (22,5%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)
Σε εκνευρίζει να οδηγείς πίσω από ένα όχημα που κινείται αργά						
	15 (21,1%)	14 (19,7%)	13 (18,3%)	26 (36,6%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)
Όταν βιάζεσαι, οι άλλοι οδηγοί μπαίνουν στον δρόμο σου						
	15 (21,1%)	18 (25,4%)	19 (26,8%)	16 (22,5%)	2 (2,8%)	1 (1,4%)
Εκνευρίζεσαι όταν τα φανάρια γίνονται κόκκινα την στιγμή που πλησιάζεις						
	17 (23,9%)	19 (26,8%)	18 (25,4%)	15 (21,1%)	2 (2,8%)	0 (0,0%)
Η οδήγηση σε κάνει συνήθως να γίνεσαι επιθετικός						
	15 (21,1%)	15 (21,1%)	19 (26,8%)	21 (29,6%)	1 (1,4%)	0 (0,0%)
Σκορ δυσκολίας αυτορρύθμισης						
Μέση τιμή	31,09					
Τυπική απόκλιση	4,13					
Ελάχιστη τιμή	20					
Μέγιστη τιμή	41					

5.8 Στάσεις σχετικά με πρακτικές ασφαλέστερης οδήγησης

Στην συνέχεια παρουσιάζεται η ανάλυση ερωτήσεων που αφορούν στο κατά πόσο οι συμμετέχοντες συμφώνησαν με εφαρμογή πρακτικών για ασφαλέστερη οδήγηση.

- **Η μείωση του ορίου ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους είναι καλή ιδέα.**

Το 46.5% (n=33) διαφωνεί με την παραπάνω δήλωση, ενώ μόνο οι 3 στους 10 (n=22, 31%) συμφωνούν.

- **Ακόμα και την νύχτα σε ήσυχους δρόμους είναι σημαντικό να τηρείται το όριο ταχύτητας.**

Σχεδόν οι μισοί από τους ερωτηθέντες (n=35, 49.3%) συμφωνούν με την παραπάνω δήλωση.

- **Στους οδηγούς που προκαλούν ατυχήματα εξ αιτίας ριψοκίνδυνης οδήγησης, πρέπει να τους απαγορεύεται η οδήγηση για πάντα.**

Σε σχέση με την συγκεκριμένη δήλωση εντοπίζονται αντιφατικές απαντήσεις. Ίδιο ποσοστό συμμετεχόντων (n=15, 21.1%) έχει δηλώσει διαφωνεί απόλυτα, ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί και συμφωνεί. Επίσης ισοβαθμία διαπιστώνεται και στις απαντήσεις διαφωνώ και συμφωνώ απόλυτα με ποσοστό 18.3% (n=13) έκαστος. Πιο απλοποιημένα το 39,3% (n=28) διαφωνεί και ίδιο ποσοστό συμφωνεί.

- **Πρέπει να οδηγούμε πιο αργά από το όριο ταχύτητας όταν βρέχει.**

Το ποσοστό που συμφωνεί με την παραπάνω δήλωση (n=32, 45.1%) υπερτερεί αυτού που δεν συμφωνεί (n=21, 29.6%)

- **Τα αυτοκίνητα δεν πρέπει ποτέ να προσπερνούν από την εσωτερική λωρίδα, ακόμα και αν ένας αργός οδηγός κλείνει την εξωτερική λωρίδα.**

Το 39.4% (n=28) φαίνεται να διαφωνεί με την παρούσα δήλωση ενώ το ποσοστό που συμφωνεί ανέρχεται στο 40.9% (n=29).

- **Σε πόλεις όπου υπάρχουν πολλοί πεζοί, το όριο ταχύτητας πρέπει να είναι 30χλμ. την ώρα.**

Και στην συγκεκριμένη δήλωση εντοπίζεται μικρή πρόκριση στα ποσοστά που συμφωνούν σε σχέση με αυτά που διαφωνούν. Πιο συγκεκριμένα, το 39.4% (n=28) διαφωνεί και το 45.1% (n=32) συμφωνεί.

- **Τα πρόστιμα για την υπερβολική ταχύτητα πρέπει να είναι αυστηρά.**

Το 42.2% (n=30) διαφωνεί με την παραπάνω δήλωση, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί φτάνει στο 38% (n=27).

Παρατηρώντας τον πίνακα που ακολουθεί, εντοπίζεται μία τάση στην αποδοχή των πρακτικών ασφαλούς οδήγησης από τους ερωτηθέντες. Σημαντικό είναι το ποσοστό που δεν παίρνει θέση, (ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ) αφού κυμαίνεται από 14.1% έως 22.5%. Ποσοστό που εάν προστίθεντο στις θετικές απαντήσεις θα έδινε ξεκάθαρο προβάδισμα στην ροπή προς την ασφαλέστερη οδήγηση.

Αναλυτικότερα παρουσιάζεται το σκορ στάσεων για τις πρακτικές ασφαλέστερης οδήγησης (δυνατή βαθμολογία: 7 - 35). Η μέση τιμή του σκορ αναφορικά με τις στάσεις για

τις πρακτικές ασφαλέστερης οδήγησης στους ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ. βρέθηκε 20.75. Η πλειοψηφία είχε σκορ στο εύρος 20.75+-3.82 (δηλαδή 16.93 έως 24.57). Επομένως το σκορ των στάσεων διαφαίνεται από σχετικά θετική έως αρκετά θετική όσον αφορά τις πρακτικές ασφαλέστερης οδήγησης. Η ελάχιστη τιμή που εμφανίστηκε ήταν το σκορ 18 και η μέγιστη το σκορ 29.

Πίνακας 8. Στάσεις σχετικά με πρακτικές ασφαλέστερης οδήγησης.

Πόσο συμφωνείς με τα παρακάτω	Διαφωνώ απόλυτα n (%)	Διαφωνώ n (%)	Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ n (%)	Συμφωνώ n (%)	Συμφωνώ απόλυτα n (%)	Δεν απάντησαν n (%)
Η μείωση του ορίου ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους είναι καλή ιδέα						
	20 (28,2%)	13 (18,3%)	15 (21,1%)	22 (31,0%)	0 (0,0%)	1 (1,4%)
Ακόμα και την νύχτα σε ήσυχους δρόμους είναι σημαντικό να τηρείται το όριο ταχύτητας						
	12 (16,9%)	9 (12,7%)	15 (21,1%)	20 (28,2%)	15 (21,1%)	0 (0,0%)
Στους οδηγούς που προκαλούν ατυχήματα εξ αιτίας ριψοκίνδυνης οδήγησης, πρέπει να τους απαγορεύεται η οδήγηση για πάντα						
	15 (21,1%)	13 (18,3%)	15 (21,1%)	15 (21,1%)	13 (18,3%)	1 (1,4%)
Πρέπει να οδηγούμε πιο αργά από το όριο ταχύτητας όταν βρέχει						
	10 (14,1%)	11 (15,5%)	16 (22,5%)	19 (26,8%)	13 (18,3%)	2 (2,8%)
Τα αυτοκίνητα δεν πρέπει ποτέ να προσπερνούν από την εσωτερική λωρίδα, ακόμα και αν ένας αργός οδηγός κλείνει την εξωτερική λωρίδα						
	15 (21,1%)	13 (18,3%)	14 (19,7%)	19 (26,8%)	10 (14,1%)	0 (0,0%)
Σε πόλεις όπου υπάρχουν πολλοί πεζοί, το όριο ταχύτητας πρέπει να είναι 30χλμ. την ώρα.						
	17 (23,9%)	11 (15,5%)	10 (14,1%)	19 (26,8%)	13 (18,3%)	1 (1,4%)
Τα πρόστιμα για την υπερβολική ταχύτητα πρέπει να είναι αυστηρά						
	16 (22,5%)	14 (19,7%)	14 (19,7%)	13 (18,3%)	14 (19,7%)	0 (0,0%)
Σκορ στάσεων σχετικά με πρακτικές ασφαλέστερης οδήγησης						
Μέση τιμή	20,75					
Τυπική απόκλιση	3,81					
Ελάχιστη τιμή	18					
Μέγιστη τιμή	29					

5.9 Στάσεις των συμμετεχόντων αναφορικά με την οδηγική τους συμπεριφορά

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται ο αυτοπροσδιορισμός των συμμετεχόντων αναφορικά τον τρόπο που οδηγούν. Σχετικά με την διατήρηση ή την έλλειψη ψυχραιμίας στην οδήγηση, φαίνεται ότι οι περισσότεροι συμμετέχοντες (n=34, 54.9%) απάντησαν ότι η οδήγησή τους περιβάλλεται από έλλειψη ψυχραιμίας. Όσον αφορά στην επιλογή χαρακτηρισμού επιθετικής ή αμυντικής οδήγησης, φαίνεται ότι επικράτησε η αμυντική (n=37, 52.1%) με μικρή διαφορά από την επιθετική (n=34, 47.9). Για το ζεύγος προσεκτική-απρόσεκτη οδήγηση, υπερέτησε η απρόσεκτη με ποσοστό 53,5% (n=38) έναντι της προσεκτικής (n=33, 46.5%). Τέλος, όσον αφορά στην επιλογή ασφαλούς ή επικίνδυνης οδήγησης, επικράτησε η ασφαλής (n=41, 57.7%) έναντι της επικίνδυνης (n=30, 42.3%)

Συνοψίζοντας τις απαντήσεις που δόθηκαν στην παραπάνω ερώτηση παρατηρήθηκε η πλειοψηφία των συμμετεχόντων να χαρακτηρίσει την οδήγησή της ασφαλή και αμυντική ενώ θεωρούσε ότι οδηγεί απρόσεκτα καθώς και ότι διακατέχονταν από έλλειψη ψυχραιμίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι και στα 4 ερωτήματα τα ποσοστά όλων των απαντήσεων βρίσκονται κοντά στο 50%. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το σκορ αυτοπροσδιορισμού τρόπου οδήγησης (δυνατή βαθμολογία: 0- 4). Η μέση τιμή του σκορ αυτοπροσδιορισμού οδήγησης από τους ανήλικους παραβάτες του Κ.Ο.Κ. βρέθηκε 2,01. Η πλειοψηφία είχε σκορ στο εύρος 2,01+-1,01 (δηλαδή 1 έως 3,02). Επομένως το σκορ αυτοπροσδιορισμού διαφαίνεται ούτε κακός ούτε καλός τρόπος οδήγησης. Η ελάχιστη τιμή που εμφανίστηκε ήταν το σκορ 0 και η μέγιστη το σκορ 4.

Πίνακας 9. Στάσεις των συμμετεχόντων αναφορικά με την οδηγική τους συμπεριφορά.

Οδηγική συμπεριφορά	n (%)
Έλλειψη ψυχραιμίας	39 (54,9%)
Ψυχραιμία στην οδήγηση	32 (45,1%)
Αμυντική οδήγηση	37 (52,1%)
Επιθετική οδήγηση	34 (47,9%)
Απρόσεκτη οδήγηση	38 (53,5%)
Προσεκτική οδήγηση	33 (46,5%)
Επικίνδυνη οδήγηση	30 (42,3%)
Ασφαλής οδήγηση	41 (57,7%)

Σκορ αυτοπροσδιορισμού τρόπου οδήγησης	
Μέση τιμή	2,01
Τυπική απόκλιση	1,1
Ελάχιστη τιμή	0
Μέγιστη τιμή	4

6ο κεφάλαιο Συσχετίσεις

Συνεχίζοντας την ανάλυση των ερωτηματολογίων, επιχειρήθηκε να συσχετιστεί το σκορ παραβατικότητας με:

1. Τα κοινωνικοδημογραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων.
2. Με το είδος του οχήματος που οδηγούσαν χωρίς δίπλωμα.
3. Με το σκορ δυσκολίας αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά.
4. Με το σκορ επιλογής πρακτικών ασφαλέστερης οδήγησης.
5. Με τον αυτοπροσδιορισμό τρόπου οδήγησης.

1α. φύλο

Συσχέτιση του φύλου με το άθροισμα μεταβλητών Q4, Q5 κι Q6: σκορ παραβατικότητας			
Φύλο	Μέση Τιμή	Τυπική Απόκλιση	P- τιμή
Άνδρας	30,23	4,10	0,972
Γυναίκα	30,19	4,35	

*T-test

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα άνδρες και στις γυναίκες ως προς την παραβατικότητα ($p=0,972>0,05$).

1β. ηλικία

Συσχέτιση της ηλικίας με το άθροισμα μεταβλητών Q4, Q5 κι Q6: σκορ παραβατικότητας.		
Ηλικία		
	r (Pearson Correlation)	P – τιμή
Άθροισμα μεταβλητών Q4, Q5 κι Q6: σκορ παραβατικότητας.	0,099	0,437
* pearson correlation		

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική θετική συσχέτιση ανάμεσα στην ηλικία και στην παραβατικότητα ($p=0,437>0,05$).

1γ. Τόπος διαμονής

Συσχέτιση του τόπου διαμονής με το άθροισμα μεταβλητών Q4, Q5 κι Q6: σκορ παραβατικότητας			
Τόπος διαμονής	Μέση Τιμή	Τυπική Απόκλιση	P- τιμή
Αστική περιοχή	31,25	5,26	0,454
Αγροτική περιοχή	30,07	3,97	

**T-test*

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα σε αστική και αγροτική περιοχή ως προς την παραβατικότητα ($p=0,454>0,05$).

1δ. Μορφωτικό επίπεδο πατέρα και μητέρας

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα στο μορφωτικό επίπεδο του πατέρα και στην παραβατικότητα ($p=0,312>0,05$).

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα στο μορφωτικό επίπεδο της μητέρας και στην παραβατικότητα ($p=0,672>0,05$).

1ε. Επάγγελμα πατέρα και μητέρας

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα στο επάγγελμα της μητέρας και στην παραβατικότητα ($p=0,743>0,05$).

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα στο επάγγελμα του πατέρα και στην παραβατικότητα ($p=0,982>0,05$).

1στ. Επαγγελματικός στόχο

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα στο επαγγελματικό στόχο του ανηλίκου και στην παραβατικότητα ($p=0,378>0,05$).

2. Συσχέτιση παραβατικότητας με είδος οχήματος

Δεν βρέθηκε στατιστικώς σημαντική διαφορά ανάμεσα στα είδη οχημάτων που οδηγούν οι ανήλικοι χωρίς να έχουν δίπλωμα και στην παραβατικότητα ($p=0,500>0,05$).

3. Συσχέτιση παραβατικότητας με την δυσκολία αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά

Δε βρέθηκε στατιστικώς σημαντική θετική συσχέτιση ανάμεσα στη δυσκολία αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην οδηγική συμπεριφορά και στην παραβατικότητα ($p=0,332>0,05$)

4. Συσχέτιση παραβατικότητας με την επιλογή πρακτικών ασφαλέστερης οδήγησης.

Δε βρέθηκε στατιστικώς σημαντική θετική συσχέτιση ανάμεσα στην επιλογή πρακτικών ασφαλέστερης οδήγησης και στην παραβατικότητα ($p=0,591>0,05$).

5. Συσχέτιση παραβατικότητας με τον αυτοπροσδιορισμό τρόπου οδήγησης.

Δε βρέθηκε στατιστικώς σημαντική θετική συσχέτιση ανάμεσα στον αυτοπροσδιορισμό τρόπου οδήγησης και στην παραβατικότητα ($p=0,591>0,05$).

Στον συγκεκριμένο πληθυσμό που συμμετείχε στην διεξαγωγή της έρευνας δεν διαπιστώθηκε καμία συσχέτιση ανάμεσα στην παραβατικότητα που αφορά στον Κ.Ο.Κ. και στις υπόλοιπες μεταβλητές που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Συζήτηση

Η οδήγηση από ανηλίκους στην περιφερειακή ενότητα Ηρακλείου φαίνεται να συναντάται αρκετά συχνά. Μέσω της έρευνας επιβεβαιώθηκε ότι οι περισσότεροι ανήλικοι παραβάτες του Κ.Ο.Κ. ήταν άνδρες και στην πλειοψηφία τους κάτοικοι αγροτικών περιοχών. Το μεγαλύτερο μέρος αποτελούσαν μαθητές λυκείου (κατά την συμμετοχή τους στην έρευνα). Το εκπαιδευτικό επίπεδο των γονέων σημειώθηκε μέτριο -χαμηλό αφού οι απόφοιτοι Τ.Ε.Ι. και Πανεπιστημίων είχαν τα μικρότερα ποσοστά. Το παραπάνω συνδέεται με τα επαγγέλματα των γονέων καθώς στην πλειοψηφία τους αποτελούσαν τεχνικά επαγγέλματα που δεν απαιτούν υψηλό βαθμό εξειδίκευσης. Αναφορικά με τον επαγγελματικό στόχο των ανηλίκων, υπήρξε ισοκατανομή σε διάφορα τεχνικά επαγγέλματα καθώς και σε εργασίες αγροτικού και κτηνοτροφικού τομέα. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν αναφέρθηκαν επαγγέλματα που απαιτούν υψηλή εκπαίδευση.

Σε σχέση με το ιστορικό παραβάσεων των συμμετεχόντων, η συντριπτική πλειοψηφία είχε διαπράξει επαναλαμβανόμενες παραβάσεις ίδιου είδους με πιο συχνές την μη χρήση

κράνους και την μη κατοχή διπλώματος. Οι περισσότεροι βρίσκονταν στην ηλικία των 17 ετών και το είδος οχήματος που οδηγούσαν χωρίς δίπλωμα ήταν η μοτοσυκλέτα στις περισσότερες περιπτώσεις. Ακόμα παρατηρήθηκε υψηλός βαθμός πρόσβασης του ανηλίκου σε όχημα μέσω της οικογένειάς του και πιο συγκεκριμένα το μεγαλύτερο μέρος απάντησε ότι έχει την αποκλειστική χρήση του οχήματος.

Αναφορικά με την χρήση προστατευτικών μέσων, οι περισσότεροι δήλωσαν ότι δεν φορούσαν ποτέ κράνος ενώ οδηγούσαν μοτοσυκλέτα, ενώ οι απαντήσεις πολύ συχνά και πάντα εμφανίστηκαν τις λιγότερες φορές. Ως συνεπιβάτες, η πλειοψηφία απάντησε ότι φοράει κράνος μερικές φορές ενώ αυξήθηκε και αριθμός των συμμετεχόντων που δήλωσαν ότι φορούν κράνος πολύ συχνά. Όσον αφορά την συχνότητα χρήσης ζώνης ασφαλείας ως οδηγός, ως συνοδηγός και ως επιβάτης στο πίσω κάθισμα, η απάντηση πάντα είναι αυτή που πήρε τα μικρότερα ποσοστά με μεγάλη διαφορά από τις υπόλοιπες απαντήσεις.

Όσον αφορά στην συχνότητα που διαπράχθηκαν διαφόρων ειδών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. (εκτός την μη κατοχή διπλώματος, μη χρήση κράνους και μη χρήση ζώνης) αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ότι η πλειοψηφία έχει διαπράξει όλες τις αναφερόμενες παραβάσεις από μερικές φορές έως πάντα. Συνεπώς αποτελούν μειοψηφία αυτοί που συμμορφώνονται με τον Κ.Ο.Κ.

Σε σχέση με την συναισθηματική κατάσταση του ανηλίκου κατά την οδήγηση σημειώθηκε μέτριου βαθμού δυσκολία αυτορρύθμισης που αντανακλάται στη οδηγική του συμπεριφορά. Για όλες τις ερωτήσεις/ περιπτώσεις που εξετάστηκε η συχνότητά τους υπήρξε σχετική ισοκατανομή σε όλες τις απαντήσεις πλην της επιλογής ‘πάντα’ η οποία είχε αρνητική χροιά και εμφανίστηκε τις λιγότερες φορές.

Σχετικά θετικές βρέθηκαν οι στάσεις των συμμετεχόντων για πρακτικές που επιφέρουν μεγαλύτερη οδική ασφάλεια. Ένα σημαντικό ποσοστό κράτησε ουδέτερη στάση. Ενδεχομένως αν είχε την κατάλληλη πληροφόρηση και εκπαίδευση να είχε συμπεριληφθεί και αυτό στην θετική αντιμετώπιση. Όσον αφορά στον αυτοπροσδιορισμό των συμμετεχόντων αναφορικά με την οδηγική τους συμπεριφορά, οι περισσότεροι την χαρακτήρισαν μη ψύχραιμη, και απρόσεκτη αλλά συγχρόνως αμυντική και ασφαλή.

Όσον αφορά στις συσχετίσεις που έγιναν δεν βρέθηκε καμία θετική. Αυτές ήταν το σκορ παραβατικότητας με τα κοινωνικοδημογραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων, με το είδος του οχήματος που οδηγούσαν, με το σκορ δυσκολίας αυτορρύθμισης που αντανακλάται στην

οδηγική συμπεριφορά, με το σκορ αποδοχής πρακτικών ασφαλέστερης οδήγησης και με τον αυτοπροσδιορισμό τρόπου οδήγησης.

Τα αποτελέσματα της έρευνας αναφορικά με το φύλο, την ηλικία και το είδος της παράβασης ταυτίζονται με τα αποτελέσματα της έρευνας σπουδαστών κοινωνικής εργασίας του Τ.Ε.Ι. Δυτικής Ελλάδας με τίτλο *‘Νεανική παραβατικότητα (2016). Ο ρόλος του κοινωνικού λειτουργού στις υπηρεσίες επιμελητών ανηλίκων’*. Πιο συγκεκριμένα ο αποκρινόμενος κοινωνικός λειτουργός αναφέρει ότι οι περισσότερες παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. διαπράττονται από ανήλικα αγόρια 16 ετών χωρίς άδεια οδήγησης και κυρίως με μοτοσυκλέτα.

Συμπεράσματα – προτάσεις

Περισσότερο στα χωριά αλλά και στην πόλη του Ηρακλείου επικρατεί μία νοοτροπία που θέλει τα παιδιά (κυρίως τα αγόρια) να μαθαίνουν από πολύ νωρίς να οδηγούν. Γεγονός που σε πολλές περιπτώσεις συμβαίνει με την συγκατάθεση της οικογένειας αφού η ίδια παρέχει όχημα στο μέλος της. Φυσικά, στις περισσότερες περιπτώσεις οδηγούν παραβαίνοντας τον Κ.Ο.Κ. αφού δεν κατέχουν δίπλωμα οδήγησης. Η έλλειψη εκπαίδευσης καθιστά το όχημα φονικό όπλο, τόσο για τον ίδιο τον ανήλικο, όσο και για τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου.

Σύμφωνα με την νομοθεσία της χώρας μας, μετά τα 16 έτη μπορεί κάποιος να αποκτήσει άδεια οδήγησης για μοτοσυκλέτα χαμηλού κυβισμού και μετά τα 18 για αυτοκίνητο. Πρόσφατα ψηφίστηκε ο Νόμος 4599/2019 που σύμφωνα με το άρθρο 17 παρέχεται η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης αυτοκινήτου με την συμπλήρωση του δέκατου έβδομου έτους και υπό προϋποθέσεις. Μέτρο που αναμένεται να λειτουργήσει θετικά αφού ο ανήλικος θα έχει πλέον την δυνατότητα να παρακολουθήσει θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα και έτσι θα έχει ευκαιρία να εκπαιδευτεί, όντας ανήλικος, πριν καθίσει στην θέση του οδηγού. Επιπλέον αναμένεται να μειωθεί η χρήση μοτοσυκλέτας από τους ανήλικους και να αυξηθεί η οδήγηση αυτοκινήτου που αναμφισβήτητα αποτελεί ένα ασφαλέστερο μεταφορικό μέσο.

Πέρα από την κατοχή διπλώματος, η μη χρήση κράνους κατέχει την πρώτη θέση στην λίστα με τις παραβάσεις που έχουν διαπράξει οι ανήλικοι οδηγοί. Φαίνεται να μην δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην ασφάλειά τους, αφού δεν χρησιμοποιούν το σημαντικότερο μέσο προστασίας. Και αυτό αποτελεί μέρος της οδηγικής κουλτούρας που έχει τις ρίζες της σε παλαιότερα χρόνια όπου σπάνια οι αναβάτες φορούσαν κράνος. Θα ήταν χρήσιμο να εφαρμοσθούν

αποτελεσματικότερες πρακτικές που θα πείθουν τους νέους οδηγούς για την σπουδαιότητα του προστατευτικού αυτού μέσου. Εξίσου σημαντικό είναι να αντιληφθεί το παραπάνω και η οικογένεια η οποία μπορεί να πείσει τον νέο και να του θέσει τον κανόνα «Χωρίς κράνος δεν μπορείς να ανέβεις στην μηχανή».

Σε σχέση με το κυριότερο προστατευτικό μέσο στο αυτοκίνητο, αυτό φαίνεται να χρησιμοποιείται περισσότερο στην περίπτωση του οδηγού, λιγότερο στου συνοδηγού και ακόμα λιγότερο στο πίσω κάθισμα. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων απαντά ότι φορά ζώνη αρκετά συχνά και πολύ συχνά όταν οδηγεί. Δεν είναι όμως μικρό το ποσοστό που απάντησε ότι δεν φορά ποτέ ζώνη όταν οδηγεί (15,5%), αντιθέτως 2 μόνο άτομα απάντησαν ότι την φορούν πάντα (2,8%).

Φαίνεται να υπάρχει μία σύγχυση σχετικά με την θέση που έχει ο ανήλικος στο αυτοκίνητο και με την χρήση ή όχι ζώνης. Προφανώς δεν υπάρχει επαρκής ενημέρωση για την σημασία της ζώνης ανεξάρτητα σε ποια θέση του αυτοκινήτου θα καθίσει. Ίσως θεωρείται ότι το πίσω κάθισμα είναι ασφαλέστερο, πράγμα που δεν ευσταθεί αλλά αντιθέτως ισχύει το αντίθετο στην περίπτωση που δεν γίνεται χρήση ζώνης ασφαλείας. Σε μία ισχυρή σύγκρουση ο πίσω επιβάτης που δεν έχει προσδεθεί κινδυνεύει είτε να εκτοξευθεί από το παρμπρίζ αν βρίσκεται στην μέση του καθίσματος, είτε με την πίεση που ασκείται να συνθλίψει τον επιβάτη που βρίσκεται στο μπροστινό του κάθισμα. Συνεπώς η χρήση ζώνης είναι εξίσου σημαντική σε όλες τις θέσεις του αυτοκινήτου. Ένας ακόμα παράγοντας που μπορεί να συμβάλλει στον διαχωρισμό αυτόν, είναι η ελαστικότητα που πιστεύεται ότι δείχνουν οι τροχονόμοι για τους συνεπιβάτες. Ιδιαίτερη αξία στην αντιμετώπιση του φαινομένου θα είχαν καθιερωμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης καθώς και βιωματικές εμπειρίες σύγκρουσης οχήματος τόσο στα σχολεία όπου βρίσκονται εκκολαπτόμενοι οδηγοί, όσο και στον γενικό πληθυσμό αφού κάθε άτομο αναμφισβήτητα υπάρχει και θα υπάρχει σε οποιαδήποτε θέση μέσα σε ένα αυτοκίνητο.

Όσον αφορά στις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. που σχετίζονται με παραβίαση σημάνσεων και κανόνων ασφαλούς οδήγησης, όπως για παράδειγμα την παραβίαση STOP ή την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, φαίνεται να υπάρχει μεγάλη ροπή στην παραβατικότητα. Το ποσοστό που απάντησε ότι δεν έχει διαπράξει ποτέ την κάθε μία από τις παραβάσεις που βρίσκονται μέσα στο ερωτηματολόγιο κυμαίνεται από 18,3% έως 28,2%. Συνεπώς οι ανήλικοι οδηγοί εκτός του ότι παραβατούν ήδη οδηγώντας χωρίς δίπλωμα, σε μεγάλο ποσοστό διαπράττουν δεύτερη παράβαση (μη χρήση κράνους – ζώνης) που έχει να κάνει με την ασφάλειά τους και

επίσης σε μεγάλο ποσοστό προχωρούν σε ακόμα περισσότερες παραβάσεις (παραβίαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας) οι οποίες μπορούν να επιφέρουν δυσάρεστες συνέπειες τόσο στους ίδιους όσο και στους συμπολίτες τους.

Το παραπάνω είναι αποτέλεσμα γενικότερης έλλειψης οδηγικής παιδείας αλλά και αίσθησης ευθύνης του ατόμου που θα έπρεπε να χτίζεται από αρκετά πρόωμη ηλικία. Μεγαλώνοντας τα παιδιά με δεδομένη την τήρηση του Κ.Ο.Κ. θα την αντιμετώπιζαν ως κάτι αυτονόητο. Όπως για παράδειγμα είναι αυτονόητο ότι δεν μπορούν να φύγουν από το σπίτι χωρίς να φορέσουν παπούτσια ή ότι δεν μπορούν να προχωρήσουν βαθιά στην θάλασσα πριν μάθουν να κολυμπούν. Αυτό θα πρέπει πρώτα να το κατακτήσει η οικογένεια ώστε αυθόρμητα να το μεταφέρει στα παιδιά. Συνεπώς διαφαίνεται η ανάγκη δράσεων για ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση των ενήλικων μελών της κοινωνίας, ώστε αυτά να είναι σε θέση να γαλουχούν με τις ανάλογες αρχές τα παιδιά τους από πολύ νωρίς.

Μελετώντας τα δεδομένα της έρευνας σε σχέση με την διαχείριση καταστάσεων αλλά και συναισθηματικών αντιδράσεων κατά την οδήγηση, συνοψίζονται τα εξής:

Η πλειοψηφία των ανήλικων οδηγών δυσκολεύεται να διατηρήσει την ψυχραιμία της σε μία δυσμενή κατάσταση που μπορεί να προκληθεί από κάποιον άλλο οδηγό αλλά και να συγκρατήσει την νευρική της. Γεγονός που δικαιολογείται από τον παρορμητισμό της ηλικίας αλλά και από την έλλειψη εμπειρίας.

Περισσότεροι από τους μισούς έχουν εμπιστοσύνη στον εαυτό τους και θεωρούν ότι έχουν αρκετή εμπειρία ώστε να αντιμετωπίσουν μία απρόβλεπτη κατάσταση. Αντίληψη σίγουρα λανθασμένη αφού ούτε εκπαίδευση έχουν λάβει, ούτε αρκετή οδηγική εμπειρία έχουν δεδομένου του νεαρού της ηλικίας τους.

Οι 8 στους 10 συμμετέχοντες συμπεριφέρονται ανταγωνιστικά στον δρόμο αφού θεωρούν σημαντικό να δείξουν στους άλλους οδηγούς ότι δεν μπορούν να τους εκμεταλλευτούν. Γεγονός που αιτιολογείται στον εγωισμό που διακατέχει τους νέους και στην ανάγκη τους να αποδείξουν τις ικανότητές τους.

Γενικότερα μέσα από τις απαντήσεις, φαίνεται ότι οι ανήλικοι αντιμετωπίζουν την οδήγηση ανταγωνιστικά και με αυτόν τον τρόπο επιθυμούν να αποδείξουν τις ικανότητές τους και την ανωτερότητά τους απέναντι στους άλλους. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, όλες αυτές οι αντιδράσεις οφείλονται στην νεαρή ηλικία των συμμετεχόντων. Αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω της εκπαίδευσης στην κυκλοφοριακή αγωγή προκειμένου τα άτομα να

αντιληφθούν ότι η οδήγηση και τα οχήματα υπάρχουν για να διευκολύνουν τις μετακινήσεις και όχι να γίνονται μέσα που εξυπηρετούν άλλους σκοπούς.

Με δεδομένο ότι η πρώτη αιτία θανάτου στους νέους είναι τα τροχαία ατυχήματα, αποκτά μεγαλύτερη βαρύτητα η ολόπλευρη εκπαίδευση του συνόλου της κοινωνίας σε ότι σχετίζεται με την ασφάλεια στον δρόμο. Το κράτος πρέπει να μεριμνήσει ώστε να υλοποιεί σε τακτική βάση προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής καθώς και βιωματικά σεμινάρια από την πρώτη σχολική ηλικία. Ακόμα πιο ωφέλιμο θα ήταν να καθιερωθεί η οδική ασφάλεια ως μάθημα στο ωρολόγιο σχολικό πρόγραμμα. Η εκπαίδευση των γονέων σε αντίστοιχα θέματα θα αποτελέσει πυλώνα που θα λειτουργήσει υποστηρικτικά στο έργο των ειδικών για την εκπαίδευση των ανηλίκων.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αντωνοπούλου, Α., Δημητροπούλου, Μ. (2016). *Νεανική παραβατικότητα. Ο ρόλος του κοινωνικού λειτουργού στις υπηρεσίες επιμελητών ανηλίκων*. ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας.
- Βαγενά, Ε. (1993). *Το πρόβλημα της παιδικής επιθετικότητας στη σύγχρονη ξένη ψυχολογία*. Επιστημονικό Βήμα Λειτουργών Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης. Τεύχος 2. Αθήνα.
- Γαλανής, Α. (2007). *Κώδικες Οδικής Κυκλοφορίας: Συγκριτική θεώρηση πρακτικών σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διπλωματική Εργασία.
- Γεωργιάδης, Σ., Βύζακου, Σ., Παπαστυλιανού, Ν. (2009). *Η συσχέτιση της βίας ενάντια στα παιδιά μέσα στην οικογένεια με την νεανική παραβατικότητα*. Συμβουλευτική Επιτροπή για την Πρόληψη και την Καταπολέμηση της Βίας στην Οικογένεια.
- Γρίβας, Ν. & Παλαμούτη Μ. (2015). *Σχολικός εκφοβισμός : πως τον αντιλαμβάνονται και τον αντιμετωπίζουν οι μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε σχολεία του Δήμου Ηρακλείου*. Πτυχιακή Εργασία. ΤΕΙ Κρήτης.
- Δήμου, Γ. (2012). *Το bullying στο δημοτικό σχολείο, σε παιδιά από οικογένειες μεταναστών από την Αλβανία και την Πρώην Σοβιετική Ένωση*. Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Εκπαιδευτικής και Κοινωνικής Πολιτικής - Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών με Κατεύθυνση Ειδικής Αγωγής.
- Καραμανωλάκη, Α., Κοζορόνη, Μ., Μπιτσακάκη, Β. (2009). *Μελέτη της παραβατικής συμπεριφοράς σε νέους 16-24 ετών στο δήμο Παλιανής*. Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης. Πτυχιακή Εργασία.
- Κατσαδώρος, Κ., Μπεκιάρη, Ε. (2010). *Προσεγγίζοντας την παραβατικότητα των ανηλίκων*.
- Κουράκη, Ν. (2012). *Δίκαιο Παραβατικών Ανηλίκων, Ποινική και Εγκληματολογική Προσέγγιση*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Κουράκης, Ν. Ε. (2006). *Για να νιώθουμε ασφαλείς μέσα σε μία κοινωνία ενεργών πολιτών: Πρακτικό εγχειρίδιο για τη νόμιμη προστασία του πολίτη από την καθημερινή παραβατικότητα*. Εκδ. 1^η. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

- Κουτρουμάνου, Ε., Ντουντουλάκη, Ε. (2009). *Παραβατικότητα ανηλίκων: το προφίλ του ανήλικου παραβάτη και όψεις κοινωνικής παρέμβασης*. ΑΤΕΙ Πάτρας. Πτυχιακή εργασία.
- Κωστένης, Ε. (2013). *Νεανική παραβατικότητα στο νομό Ηρακλείου Κρήτης. Μελέτη περίπτωσης*. Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας. Διπλωματική Εργασία.
- Μανουδάκη, Θ. (1998). *Συμμορίες ανηλίκων στην Ελλάδα σήμερα – Τα αποτελέσματα μίας έρευνας*. Ποινική Δικαιοσύνη, τόμος 1, Αθήνα.
- Μαρτίνου, Σ., Ξανίδου, Π. (2020). *Η οδική ασφάλεια και η κυκλοφοριακή αγωγή στην υποχρεωτική εκπαίδευση*. Ηράκλειο.
- Μπακάλη, Β. (2007). *Ανήλικοι και παραβατικότητα*. Πρακτικά 1^{ου} Φοιτητικού συνεδρίου Εγκληματολογίας, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- Μαργαρίτης, Λ., Παρασκευόπουλος, Ν. (1997). *Ποινικός κώδικας και ειδικοί ποινικοί νόμοι*. Θεσσαλονίκη: εκδόσεις Σάκκουλα.
- Νόβα- Καλτσούνη, Χ. (2001). *Μορφές αποκλίνουσας συμπεριφοράς στην εφηβεία. Ο ρόλος της οικογένειας και του σχολείου*. Αθήνα: Gutenberg.
- Ντεμογιάννη, Σ., (2018). *Κυκλοφοριακή Αγωγή και Οδική Ασφάλεια*. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διπλωματική Εργασία.
- Παπακωνσταντής, Γ. (2005). *Στοιχεία εγκληματολογίας και αντεγκληματικής πολιτικής*, Αθήνα-Κομοτηνή: εκδόσεις Σάκκουλα.
- Παπάνης, Ε. (2011). *Προβλήματα συμπεριφοράς στο σχολείο και μετέπειτα παραβατικότητα: οι απόψεις των εκπαιδευτικών*.
- Πιτσελά, Α. (2000). *Η ποινική αντιμετώπιση της εγκληματικότητας των ανηλίκων*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: εκδόσεις Σάκκουλα.
- Τερζόγλου, Μ. (1996). *Εταιρίες προστασίας ανηλίκων και προσφορά τους στην πρόληψη της εγκληματικότητας των ανηλίκων. Νομοθετικό πλαίσιο, τρόποι λειτουργίας, τότε και τώρα*. Εκδόσεις Παντείου Πανεπιστημίου. Αθήνα.
- Τζουραμάνη, Σ., Χριστοδούλου, Μ. Ε. (2018). *Η χρήση ουσιών κατά την εφηβική ηλικία και η νεανική παραβατικότητα*.
- Τσεμπέρη, Θ. (2018). *Η δια βίου μάθηση και η επαγγελματική κατάρτιση ως μέτρο πρόληψης της νεανικής παραβατικότητας. Μελέτη περίπτωσης στο Δήμο Θεσσαλονίκης*. Διπλωματική εργασία.

Ξενόγλωσση

- Bowlby, J. (1969). *Attachment and loss: Attachment*. New York: Basic Books.
- Farrington, D. P. (2002). *Developmental Criminology and risk-focused prevention*. In M. Maguire et al (Eds), *The Oxford Handbook of Criminology* (3rd edn.) Oxford: Oxford University Press.
- Lengua, L.J & Long, A. C. (2002). *The role of emotionality and self-regulation in the appraisal – coping process tests of direct and moderating effects*. *Applied Developmental Psychology*. Vol. 23, pp. 471-493.
- Schaffer – Rudolf, H. (1996). *Social Development*. Oxford: Blachwell.
- Siegel, L. J. & Senna, J. J. (2000). *Juvenile delinquency: theory, practice, and law*. Ed. 7th. Belmont, CA: Wadsworth.

Διαδίκτυο

- Αρακά, Α., (2008). *Νεανική παραβατικότητα: νεαροί θύτες ή θύματα*. Διαθέσιμο στο: [http:// www.alkistis-equal.gr](http://www.alkistis-equal.gr) [Πρόσβαση 2/8/2021].
- Ζαφειρίου, Ε. (2007). *Τα κοινωνικά αίτια της εγκληματικότητας*. Διαθέσιμο στο: <http://www.kke.gr> [Πρόσβαση 8/3/2021].
- Ιωαννίδη, Β. (2008). *Νέες παιδαγωγικές προσεγγίσεις. Αγωγή Υγείας: Διαφαινόμενες προοπτικές για μια άλλη θεώρηση στη νεανική παραβατικότητα*. Διαθέσιμο στο: [http:// www.healtheducationbeul.primedu.uoa.gr](http://www.healtheducationbeul.primedu.uoa.gr) [Πρόσβαση 28/8/2021].
- Κογιαννάκη, Ε. (2015). Διαθέσιμο στο: https://www.slideshare.net/Network_for_Childrens_Rights/ss-54905615 [Πρόσβαση 28/8/21].
- Κορδολαίμης, Ε. (2010). Διαθέσιμο στο: https://www.plogos.gr/TEYXH/2_2010web/3kordolaimis.pdf [Πρόσβαση 1/9/2021].
- Κουτουβίδη, Ν., Μηνογιάννη, Α. (2003). *Αιτιοπαθογενετικές θεωρίες της εγκληματικής συμπεριφοράς*. *Ψυχιατρική*, (Τόμος 14 τεύχος 13). Διαθέσιμο στο: <https://www.psychiatriki-journal.gr> [Πρόσβαση 28/8/2021].
- Κωνσταντίνου, Ζ. (2015) *Παραβατικότητα ανηλίκων, ποινική δικαιοσύνη ανηλίκων και κρίση*. Διαθέσιμο στο: <http://crime-in-crisis.com/%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B2%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B7%CE%BB%CE%AF%CE%BA%CF%89%C>

E%BD-

%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B4%CE%B9%CE%BA/ [Πρόσβαση 29/8/2021].

- Διαδικτυακός Ιστότοπος Ελληνικής Αστυνομίας Ελλάδος. Διαθέσιμο στο: http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=1841&Itemid=400&lang [Πρόσβαση 27/8/2021].
- <https://lahers.hmu.gr> [Πρόσβαση 15/9/2021].