



**ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΕΥΠ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ, ΜΕ
ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΜΕ/ΧΩΡΙΣ ΚΡΑΝΟΣ»**

**Συντάκτες:
Αγριτέλης Ιωάννης
Δούφλια Ευμορφία
Σουλαδάκη Άννα**

**Εποπτεύων καθηγητής:
Δρ Χλιαουτάκης Ιωάννης**

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2009

Ευχαριστίες..

Η ολοκλήρωση της πτυχιακής εργασίας αποτελεί την επισφράγιση των ακαδημαϊκών μας σπουδών καθώς και ένα κύκλο ζωής πλημμυρισμένο από έντονες στιγμές βιώματα και συναισθήματα. Κατά συνέπεια, για όλα όσα ζήσαμε και για όσα καταφέραμε θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους τους καθηγητές που πέρασαν από τις ακαδημαϊκές μας αίθουσες και μας βοήθησαν να ανακαλύψουμε και να προσδιορίσουμε την επαγγελματική μας ταυτότητα.

Εν συνεχεία, δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε να ευχαριστήσουμε για τη βοήθεια τούς όλους τους φίλους μας, για τη συνεχή στήριξη τους σε όλα τα επίπεδα αλλά και ειδικότερα θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε ονομαστικά τους: Αντωνογιαννάκη Κατερίνα, Γελαστοπούλου Έφη, Ζαρκαδούλα Κωνσταντίνο, Κλαίνο Ευάγγελο, Σακκούλη Παναγιώτη, Τσαουσιδου Δέσποινα και τον Ψωμιάδη Γεώργιο, για την ουσιαστική βοήθεια τους στην ολοκλήρωση της πτυχιακής μας εργασίας. Καθώς και ένα μεγάλο ευχαριστώ στις οικογένειες και στους συγγενείς μας για τη συνεχή στήριξη και την υπομονή τους που ενίσχυσε την προσπάθειά μας να ολοκληρώσουμε με επιτυχία τις σπουδές μας.

Ένα ιδιαίτερο ευχαριστώ στην επίκουρη καθηγήτρια της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών Δρ. Πετρίδου Ελένη που είχε την καλοσύνη να μας προσφέρει την βοήθεια της. Καθώς επίσης και σε όλους εκείνους που πρόθυμα δέχτηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα μας.

Ολοκληρώνοντας, το μεγαλύτερο ευχαριστώ μας το οφείλουμε στον επιβλέποντα καθηγητή μας, Δρ. Χλιαουτάκη Ιωάννη, για την πολύτιμη βοήθεια και συνεργασία του.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....σελ.7

Εισαγωγή.....σελ.9

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΔΙΚΥΚΛΟ

1.1 Γενικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα.....σελ.14

1.2 Τροχαία ατυχήματα με δίκυκλο σε Διεθνές επίπεδο.....σελ.16

1.3 Τροχαία ατυχήματα με δίκυκλο στην Ελλάδα.....σελ.20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΚΡΑΝΟΣ

2.1 Το κράνος ως μέσο πρόληψης.....σελ.25

2.2 Χρήση κράνους στον Ελλαδικό χώρο.....σελ.26

2.3 Μελέτη από τον Ελλαδικό χώρο που αφορά την χρήση κράνους..σελ.26

2.4 Συνέπειες της μη χρήσης κράνους.....σελ.28

2.5 Οδηγίες για χρήση κράνους σύμφωνα με την National Highway Traffic Safety administration (NHTSA).....σελ.29

2.6 Υπενθυμίσεις για χρήση κράνους από την Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου..... σελ.31

2.7 Επιλογή – Χρήση Κράνους.....σελ.33

2.8 Μειονεκτήματα και πλεονεκτήματα διάφορων τύπων κράνους και άλλα μέσα προστασίας.....σελ.35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΧΡΗΣΗ

- 3.1 Γενική θεώρηση.....σελ.37
- 3.2 Τροχαία ατυχήματα.....σελ.38
- 3.3 Παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση κράνους.....σελ.39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΡΙΨΟΚΙΝΔΥΝΗ ΟΔΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

- 4.1 Ριψοκίνδυνη οδήγηση.....σελ.41
- 4.2 Σύνδεση του τρόπου ζωής με τροχαίες συγκρούσεις και επικίνδυνη οδική συμπεριφορά.....σελ.42
- 4.3 Χαρακτηριστικά προσωπικότητας ριψοκίνδυνων οδηγών.....σελ.43
- 4.4 Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς (Problem Behavior Theory).σελ.44
- 4.5 Έρευνες που στηρίζουν τη Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς (PBT).....σελ.45
- 4.6 Έρευνες που βρίσκονται στον αντίποδα της Θεωρίας Προβληματικής Συμπεριφοράς (PBT).....σελ.48
- 4.7 Σύνδεση της κόυρασης με τις τροχαίες συγκρούσεις.....σελ.48
- 4.8 Κανόνες σωστής οδικής συμπεριφοράς.....σελ.51

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1 Σκοπός της έρευνας.....σελ.56	σελ.56
5.1.1 Υποθέσεις Εργασίας.....σελ.57	σελ.57
5.2 Υλικό και Μέθοδος.....σελ.58	σελ.58
5.2.1 Πιλοτική Μελέτη.....σελ.58	σελ.58
5.2.2 Δειγματοληψία.....σελ.59	σελ.59
5.2.3 Διαδικασία Συμπλήρωσης Ερωτηματολογίων.....σελ.59	σελ.59
5.3 Ερωτηματολόγιο και μετρήσεις.....σελ.60	σελ.60
5.3.1 Κοινωνικό-δημογραφικά στοιχεία.....σελ.60	σελ.60
5.3.2 Συμμετοχή στα εκκλησιαστικά γεγονότα.....σελ.61	σελ.61
5.3.3 Χαρακτηριστικά οδήγησης.....σελ.62	σελ.62
5.3.4 Προορισμοί/λόγοι οδήγησης δικύκλου σε σχέση με τη χρήση κράνους.....σελ.63	σελ.63
5.3.5 Ώρες και εποχές οδήγησης δικύκλου σε παραλληλισμό με τη χρήση κράνους.....σελ.64	σελ.64
5.3.6 Λόγοι που επηρεάζουν την απόφαση για χρήση κράνους.....σελ.64	σελ.64

5.3.7 Λόγοι που επηρεάζουν την απόφαση για μη χρήση κράνους.....σελ.65

5.4 Στατιστική ανάλυση.....σελ.66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

6.1 Κοινωνικό-δημογραφικά χαρακτηριστικά.....σελ.67

6.2 Θρησκευτικότητα.....σελ.68

6.3 Χαρακτηριστικά οδήγησης.....σελ.68

...

6.4 Μέσες Τιμές οδήγησης και χρήσης κράνους ανά προορισμό/λόγο οδήγησης δικύκλου.....σελ.70

6.5 Ώρες και εποχές οδήγησης δικύκλου σε σχέση με τη χρήση κράνους.....σελ.71

6.6 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών που αφορούν στη χρήση κράνους.....σελ.72

6.7 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών που αφορούν τη μη χρήση κράνους.....σελ.77

6.8 Αποτελέσματα Ανάλυσης Πολλαπλής Παλινδρόμησης.....σελ.80

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ: ΣΥΖΗΤΗΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1 Παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση κράνους.....σελ.86

7.2 Χρησιμότητα των αποτελεσμάτων της έρευνας στην Κοινωνική Εργασία.....σελ.89

7.3 Αδυναμίες και δυνατά σημεία της εργασίας.....σελ.90

7.4 Γενικό συμπέρασμα.....σελ.91

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ.93

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑσελ.102

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της έρευνας

Ο σκοπός της έρευνας αφορά στη μελέτη των συμπεριφορών διακινδύνευσης εστιάζοντας στην οδήγηση με ή χωρίς κράνος. Θέλουμε να διαπιστώσουμε κατά πόσον οι οδηγοί δικύκλων χρησιμοποιούν ή όχι το κράνος τους.

Επίσης, στόχος της μελέτης μας είναι να διαπιστώσουμε τα κίνητρα των οδηγών δικύκλων για τη χρήση ή μη κράνους καθώς και τα εμπόδια που την περιορίζουν. Για παράδειγμα, χρησιμοποιούν το προστατευτικό κράνος διότι είναι ευαισθητοποιημένοι για την ασφάλεια της σωματικής τους ακεραιότητας ή επειδή είναι αυστηρά τα μέτρα της τροχαίας (πρόστιμα κλπ). Εάν δεν το χρησιμοποιούν, το πράττουν διότι για παράδειγμα πραγματοποιούν συχνές στάσεις. Όταν το χρησιμοποιούν, είναι κατά τη διάρκεια των επισκέψεων τους σε τοποθεσίες άγνωστες σε αυτούς, τους επηρεάζουν οι καιρικές συνθήκες για να βάλουν κράνος, θέλουν να αποφύγουν πιθανούς τραυματισμούς, υπάρχει κάποιος γενικότερος φόβος σε αυτούς κ.ά.

Υλικό και Μέθοδος

Κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού σταδίου της έρευνας, η ερευνητική ομάδα, προκειμένου να κατασκευαστούν κλίμακες των αντιλαμβανόμενων κινήτρων και εμποδίων για χρήση κράνους προέβηκε στη διεξαγωγή πιλοτικής μελέτης με σκοπό την καταγραφή των τοποθετήσεων των οδηγών. Με σύμβουλο, επίσης, την σχετική βιβλιογραφία (Chliaoutakis et al., 2000 ; Skalkidou, A. Et al. 1999) η ομάδα κατέληξε σε ένα ερωτηματολόγιο το οποίο στη συνέχεια δοκιμάστηκε ως προς την σαφήνεια και την κατανόηση του από τους ερωτώμενους και που θα αποτελούσε βοήθημα σε ένα ποιοτικότερο και καλύτερο αποτέλεσμα.

Αρχικά δόθηκαν 50 ερωτηματολόγια σε τυχαίο δείγμα στο νομό Ηρακλείου Κρήτης. Στην διάρκεια της συλλογής των ερωτηματολογίων αυτών τα μέλη της ομάδας προχώρησαν σε παρατήρηση, καταγραφή αντιδράσεων

και σχολίων από τους ερωτώμενους σχετικά με το ερωτηματολόγιο. Στο τέλος της διαδικασίας αυτής η ερευνητική ομάδα πραγματοποίησε μελέτη των παρατηρήσεων, βρέθηκε ένας σχετικά μικρός αριθμός ερωτώμενων (10%), ο οποίος βρήκε το ερωτηματολόγιο μεγάλο σε διάρκεια, γεγονός το οποίο, δεν μπορούσε όμως να περιορίσει και να αλλάξει τη δομή του, διότι εμπεριείχε και αφορούσε σημαντικά στοιχεία για την έρευνα. Το υπόλοιπο ποσοστό (90%) βρήκε το ερωτηματολόγιο εύχρηστο, κατατοπιστικό και σημαντικό για την πρόληψη και την προστασία της ανθρώπινης ζωής-υγείας των δικυκλιστών.

Δόθηκαν συνολικά πεντακόσια ενενήντα έξι (596) ερωτηματολόγια σε ποσοστό αντρών 57,2% και γυναικών 42,8%, οδηγούς δικύκλων ανεξαρτήτων κυβικών ηλικίας από 17 έως 63 ετών.

Η επιλογή του δείγματος ήταν στρωματοποιημένη με κριτήρια την οδήγηση δικύκλου κάθε τύπου, το φύλο και την ηλικία του επαγγέλματος και της μόρφωσης δεν τοποθετήθηκε από την ερευνητική ομάδα κάποιο όριο. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στην ευρύτερη περιοχή της Κρήτης.

Στατιστική ανάλυση

Για την ανάλυση των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο SPSS. Τα δεδομένα αναλύθηκαν με τη χρήση εξειδικευμένων στατιστικών μεθόδων, προκειμένου να ελεγχθούν οι υποθέσεις εργασίας.

Συγκεκριμένα χρησιμοποιήθηκαν τρεις μέθοδοι και κατασκευάστηκαν τα αντίστοιχα υποδείγματα. 1) Περιγραφική Στατιστική (Descriptive Statistics), 2) Ανάλυση Κυρίων Συνιστωσών (factor analysis) καθώς και 3) Ανάλυση Πολλαπλής Παλινδρόμησης (multiple regression analysis).

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο βασικός προβληματισμός που οδήγησε στην επιλογή του συγκεκριμένου θέματος είναι ότι, στην Ελλάδα γενικότερα και στην ευρύτερη περιοχή της Κρήτης συμβαίνουν αρκετά τροχαία ατυχήματα/δυστυχήματα κάθε χρόνο και δυστυχώς με πολύ άσχημα αποτελέσματα για τους οδηγούς αλλά και τους συνεπιβάτες των δικύκλων.

Το εύκρατο κλίμα του νησιού ευνοεί την χρήση δικύκλων, αλλά αρκετές φορές παρατηρούνται φαινόμενα τροχαίων ατυχημάτων όπου ο/η οδηγός κατέληξε στον τραυματισμό ή στο θάνατο ακόμα, λόγω του ότι οδηγούσε με ριψοκίνδυνο τρόπο, πχ χωρίς την χρήση προστατευτικού κράνους, η τη χρήση της ειδικής προβλεπόμενης ενδυμασίας του μοτοσικλετιστή, που σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τηρείται αυστηρά.

Ένας λόγος όπου επίσης έχουμε αρκετά τροχαία ατυχήματα είναι το γεγονός πως η οδήγηση γίνεται με αρκετά με ριψοκίνδυνο τρόπο. Οδήγηση με ρίσκο της ζωής και της υγείας των ιδίων αλλά και αυτών με τους οποίους μοιράζονται τη διαδρομή. Γεγονός το οποίο θα πρέπει να ερευνηθεί, ενώ επίσης θα πρέπει όλοι μας να αναρωτηθούμε, ποιοι είναι οι λόγοι που οδηγούν τους Έλληνες οδηγούς και συγκεκριμένα τους Κρητικούς οδηγούς, σε αυτού του είδους την οδική συμπεριφορά.

Εν κατακλείδι αυτό που εμείς προτιθέμεθα να ερευνήσουμε είναι, η μελέτη της ανθρώπινης συμπεριφοράς, σε σχέση με την οδήγηση δικύκλων με/ χωρίς κράνος. Η ριψοκίνδυνη συμπεριφορά που επιδεικνύουν οι οδηγοί δικύκλων, οι λόγοι δηλαδή για τους οποίους με την συμπεριφορά τους διακινδυνεύουν τη ζωή τους και την σωματική τους ακεραιότητα.

Στην Ελλάδα, στον τομέα της συμπεριφοράς διακινδύνευσης, έχουν μελετηθεί, κυρίως, συμπεριφορές επαγγελματιών και ερασιτεχνών οδηγών αυτοκινήτων και όχι τόσο συχνά συμπεριφορές οδηγών δικύκλων. Αυτό είναι ένα σημαντικό ερέθισμα για εμάς αφού μας δίνεται η δυνατότητα να πραγματοποιήσουμε μια ξεχωριστή έρευνα που θα έρθει να συμπληρώσει τις προηγούμενες, στο ευαίσθητο θέμα της χρήσης κράνους και το αντίκτυπο που

αυτή έχει στις δομές της κοινωνίας, αφού αρκετές ζωές χάνονται στην άσφαλο με αποτέλεσμα την απώλεια μελών, είτε αυτά είναι γονείς, είτε παιδιά, είτε άλλοι συγγενείς, φίλοι κ.ο.κ., η δυναμική των εκάστοτε οικογενειών, του εκάστοτε κοινωνικού πυρήνα αλλάζει «βίαια» μορφή.

Σαν κύριο σκοπό η έρευνα μας έχει την μελέτη των συμπεριφορών διακινδύνευσης εστιάζοντας στην οδήγηση με ή χωρίς κράνος. Θέλουμε να διαπιστώσουμε κατά πόσον οι οδηγοί δικύκλων έχουν επίγνωση και είναι σε εγρήγορση ως προς τα εμπόδια και τα οφέλη από την χρήση κράνους. Για παράδειγμα, χρησιμοποιούν το προστατευτικό κράνος διότι είναι ευαισθητοποιημένοι για την ασφάλεια της σωματικής τους ακεραιότητας ή επειδή είναι αυστηρά τα μέτρα της τροχαίας (πρόστιμα κ.α.). Εάν δεν το χρησιμοποιούν, το πράττουν διότι, για παράδειγμα, πραγματοποιούν συχνές στάσεις ή γιατί αισθάνονται άβολα μέσα σε αυτό ή ακόμη και γιατί δεν φοβούνται το ενδεχόμενο δυστυχήματος (Petridou et al., 1999) Όταν το χρησιμοποιούν, είναι κατά τη διάρκεια των επισκέψεων τους σε τοποθεσίες άγνωστες σε αυτούς, τους επηρεάζουν οι καιρικές συνθήκες για να βάλουν κράνος, θέλουν να αποφύγουν πιθανούς τραυματισμούς, υπάρχει κάποιος γενικότερος φόβος σε αυτούς κ.α..

Στην άσφαλο χάνονται αρκετές ζωές κάθε χρόνο, ενδεικτικά, παραθέτουμε πίνακα με στατιστικά στοιχεία της National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA (International Motorcycle Safety Conference, 2006)], που αφορούν στον αριθμό των μοτοσικλετιστών που ενεπλάκησαν σε δυστύχημα, ξεκινώντας από το έτος 1997 ως και το 2004 (βλ παράρτημα).

<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>
42013	41501	41717	41945	42196	43005	42884	42636

Αυτό θα μπορούσε να προληφθεί εάν η ευαισθητοποίηση των οδηγών ως προς τα μέτρα που θα έπρεπε να λαμβάνουν ήταν περισσότερο εμβαθυμένη, αλλά και η θέληση των ιδίων για να ευαισθητοποιηθούν ήταν περισσότερο ουσιαστική παρά για τυπικούς λόγους . Μέσα από την έρευνα μας θα μπορέσουμε να βρούμε κατά πόσο οι οδηγοί γνωρίζουν πραγματικά

την «αξία» ή «μη» του προστατευτικού κράνους. Τους λόγους για τους οποίους χρησιμοποιούν ή όχι κράνος σε σχέση με τον τρόπο ζωής και τη φιλοσοφία του κάθε οδηγού σε θέματα οδικής συμπεριφοράς. Το βαθμό επηρεασμού των οδηγών από την οικογένεια τους, τις καιρικές συνθήκες, τον λόγο για το οποίο χρησιμοποιούν το δίκυκλο τους (για ταξίδια, για επαγγελματικούς λόγους, για βόλτες άνευ προορισμού κ.α.)

Η εργασία είναι διχοτομημένη στο θεωρητικό και στο ερευνητικό μέρος. Όσον αφορά στο **θεωρητικό μέρος** της παρούσας εργασίας το υλικό που έχουμε στην διάθεση μας αποτελείται κυρίως από ερευνητικές προσπάθειες που διεξήχθησαν στον παρελθόν εστιάζοντας στα αποτελέσματα τους, καθώς και τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), τονίζοντας την χρήση προστατευτικού κράνους. Σε αυτό το κομμάτι της εργασίας μας κυριότερη δυσκολία αποτέλεσε η έλλειψη Ελληνόγλωσσης βιβλιογραφίας με αποτέλεσμα να χρησιμοποιηθούν ξενόγλωσσες πηγές επιστημονικών εργασιών και άρθρων. Τα παραπάνω δεδομένα αναλύονται λεπτομερέστερα παρακάτω σε θεωρητικό επίπεδο στην εξής δομημένη μορφή η οποία αποτελείται από τέσσερα θεωρητικά κεφάλαια:

Το **κεφάλαιο 1** διαπραγματεύεται τα τροχαία ατυχήματα παρουσιάζοντας ερευνητικές προσπάθειες οι οποίες έλαβαν χώρα στο εξωτερικό και στον Ελλαδικό χώρο.

Το **κεφάλαιο 2** έχει ως τίτλο την λέξη “κράνος” και αναφέρεται σε ότι το αφορά. Π.χ Χρήση κράνους, πρόληψη, συνέπειες μη χρήσης, έρευνες της *Ελληνικής Λέσχης Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου* (ΕΛΠΑ) και της *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) καθώς και οδηγίες ορθής επιλογής και χρήσης.

Στο **κεφάλαιο 3** αναφέρετε η σχέση των τροχαίων ατυχημάτων με την χρήση κράνους καθώς και οι παράγοντες που επηρεάζουν την χρήση.

Στο **κεφάλαιο 4** αναλύεται η οδική συμπεριφορά διακινδύνευσης ως κομμάτι μιας ευρύτερης διακινδυνευμένης ζωής με διάφορες εκδηλώσεις συμπεριφορών λόγω στάσης ή συνθηκών ζωής. Σε αυτό το σημείο αναλύεται και η “*Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς*”.(Machin & Sankey, 2007)

Στο **ερευνητικό μέρος** της εργασίας αναδεικνύονται τα αίτια που σχετίζονται με τη χρήση ή μη κράνους από τους οδηγούς δικύκλων, η χρήση του κράνους σε συσχέτιση με την πρόληψη για την αποφυγή τραυματισμών. Ο σκοπός της έρευνας έχει να κάνει με την μελέτη των συμπεριφορών διακινδύνευσης εστιάζοντας στην οδήγηση με ή χωρίς κράνος. Θέλουμε να δείξουμε σε τι ποσοστό, είναι οι οδηγοί δικύκλων ευαισθητοποιημένοι για τους κινδύνους που διατρέχουν κατά τη διάρκεια της οδήγησης με ή χωρίς κράνος, καθώς επίσης και εάν οι τρόποι που επιλέγουν για την προστασία τους (κράνος), είναι οι πλέον ενδεδειγμένοι και σύμφωνοι με αυτούς που πραγματικά ενδείκνυνται από την ευρωπαϊκή και κρατική νομοθεσία. Τα αποτελέσματα της ερευνάς παρουσιάζονται σε σχετικούς πίνακες. Δυσκολίες στην εκπόνηση του ερευνητικού μέρους αποτέλεσε σε ορισμένες περιπτώσεις η προσέγγιση του δείγματος καθώς και ο τεράστιος όγκος των ερωτηματολογίων που απαριθμούνται στα **596** αντίτυπα.

Στις **δύο τελευταίες ενότητες** ακολουθούν οι βιβλιογραφικές αναφορές και το παράρτημα. Στο παράρτημα παρουσιάζονται σχετικές εικόνες και πίνακες που συνδέονται με το θεωρητικό κομμάτι και το ερωτηματολόγιο με το οποίο εκπονήθηκε η παρούσα έρευνα.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΔΙΚΥΚΛΟ

1.1 Γενικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα

Το 1896 καταγράφηκε ο πρώτος θάνατος λόγω οδικού δυστυχήματος. Κατά τη διερεύνηση του δυστυχήματος, ο ιατροδικαστής είχε τότε γράψει: «Αυτό δεν πρέπει ποτέ να συμβεί ξανά» (www.medlook.net)

Δυστυχώς περισσότερο από έναν αιώνα αργότερα, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, περισσότεροι από 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι πεθαίνουν και περίπου 50 εκατομμύρια τραυματίζονται στους δρόμους κάθε χρόνο.

Το οδικό δίκτυο παγκοσμίως, είναι υπερπλήρες από αυτοκίνητα, λεωφορεία, φορτηγά, μοτοσικλέτες και άλλες μορφές τροχοφόρων οχημάτων. Τα μηχανοκίνητα αυτά οχήματα, μεταφέροντας τα αγαθά και τους ανθρώπους γρηγορότερα, είναι απαραίτητα για την οικονομική ανάπτυξη και για πολλές άλλες δραστηριότητες. Η ασφάλεια στο οδικό δίκτυο όμως, πρέπει να είναι η προτεραιότητα. Διαφορετικά, τα θύματα των οδικών δυστυχημάτων, δεν πρόκειται να σταματήσουν να αυξάνονται. Οι συγκρούσεις αυξάνονται, οι θάνατοι και τραυματισμοί λόγω οδικών δυστυχημάτων έχουν πλέον καταστεί ένας εφιάλτης της καθημερινής μας ζωής. Οι πεζοί και οι οδηγοί δικύκλων είναι ιδιαίτερα ευάλωτοι στα τροχαία δυστυχήματα.

Εκτός από τον αβάσταχτο ανθρώπινο πόνο που προκαλούν, τα οδικά δυστυχήματα είναι αιτία τεράστιας οικονομικής επιβάρυνσης για την κοινωνία, των υπηρεσιών υγείας, το σύστημα κοινωνικών ασφαλίσεων και των ασφαλειών γενικότερα. Οι αριθμοί δείχνουν μια ταχεία αύξηση και σύμφωνα με

υπολογισμούς της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας, μέχρι το 2020 αναμένεται ότι ο αριθμός των θανάτων θα ανέλθει στα 2,4 εκατομμύρια ετησίως.

Επιπλέον ο Π.Ο.Υ επισημαίνει ότι τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν σήμερα την 9η συχνότερη αιτία θανάτου Παγκοσμίως. Σε μερικές χώρες του κόσμου, το 1 σε κάθε 10 κρεβάτια των νοσοκομείων χρησιμοποιείται για την περίθαλψη ατόμων που έχουν εμπλακεί σε συγκρούσεις οδικής κυκλοφορίας.

Δεν υπάρχει μαγική λύση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων οδικής ασφάλειας, υπάρχει ένα μεγάλο φάσμα αποτελεσματικών μέτρων που μπορούν να ληφθούν. Σε χώρες με μακρά παράδοση μηχανοκίνητων μεταφορών, φάνηκε ότι η επιστημονική μεθοδική προσέγγιση του προβλήματος, είναι καθοριστικός παράγοντας για τον επιτυχή χειρισμό του προβλήματος.

Η μεθοδική επιστημονική προσέγγιση απαιτεί ολοκληρωτική αντίληψη του ζητήματος εξετάζοντας τις σχέσεις μεταξύ όλων των παραμέτρων δηλαδή των οχημάτων, των χρηστών και την υποδομή του δικτύου.

Είναι απαραίτητο να εξετάζεται διαρκώς η επικρατούσα κατάσταση, να διερευνώνται συνεχώς τρόποι αντιμετώπισης. Η δραστική και άμεση υιοθέτηση νέων μέτρων για πρόληψη και εξάλειψη της μεγάλης αυτής μάστιγας, πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα των κυβερνήσεων όλων των χωρών.

Οι θάνατοι που προκαλούνται ετησίως από τα δυστυχήματα τροχαίας, είναι περισσότεροι από αυτούς που προκαλούν ορισμένες ασθένειες για τις οποίες γίνεται πολύς θόρυβος.

Υπάρχει επείγουσα ανάγκη να ευαισθητοποιηθούν παγκοσμίως όλοι οι αρμόδιοι φορείς για την πρόληψη και μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων και βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Η εκπαίδευση των παιδιών για θέματα οδικής ασφάλειας, δεν πρέπει να αγνοείται καθ' ότι είναι από την ευαίσθητη παιδική ηλικία που θα πρέπει να αποκτώνται οι σημαντικές γνώσεις για την οδική ασφάλεια.

Παράλληλα πρέπει, να υπάρχει συνεχής εκπαίδευση και διαπαιδαγώγηση των ανθρώπων όλων των ηλικιών για θέματα ασφάλειας και πρόληψης δυστυχημάτων στους δρόμους. Η εκπαίδευση αυτή θα πετύχει τη μείωση των θανάτων, μόνιμων αναπηριών και τραυματισμών από τα τροχαία δυστυχήματα.

Επιπρόσθετα, η βελτίωση των οδικών δικτύων και η μέριμνα για καλύτερη κατάσταση των οχημάτων κάθε μορφής, μπορούν να συμβάλουν στην αντιμετώπιση του τεράστιου αυτού προβλήματος.

“Είναι λοιπόν απαραίτητο το θέμα της οδικής ασφάλειας να αποτελέσει προτεραιότητα για όλες τις κυβερνήσεις, να εφαρμοστούν άμεσα μακροχρόνια προγράμματα εκπαίδευσης του πληθυσμού και βελτίωσης των φυσικών παραγόντων που μπορούν να συμβάλλουν στη γένεση οδικών τραγωδιών”.
(Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2005)

1.2. Τροχαία ατυχήματα με δίκυκλο σε διεθνές επίπεδο

Το 2005 δημοσιεύτηκε η έρευνα Motorcycle Accident Depth Study (MAIDS) γνωστή και ως ο Αλεξανδρινός φάρος της μοτοσικλέτας (Κόκκαλης & Χούντρας, 2006). Η συγκεκριμένη ερευνητική προσπάθεια χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διεξήχθη σε 5 ευρωπαϊκές χώρες (Ιταλία, Ισπανία, Γαλλία, Ολλανδία, Γερμανία) από τον σύνδεσμο Ευρωπαίων Κατασκευαστών Μοτοσικλέτας (ACEM) ο οποίος ηγήθηκε της έρευνας με εταίρους την Βρετανική Ομοσπονδία Μοτοσικλετιστών, την Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλετισμού, την Ευρωπαϊκή Συνομοσπονδία Μοτοσικλετιστών και την Διεθνή Επιτροπή Έρευνας της Συμπεριφοράς των Αυτοκινήτων.

Η έρευνα μελέτησε διεξοδικά 921 ατυχήματα και τα αποτελέσματα της συνοψίζονται ως εξής:

- Σε περισσότερο από το 70% των ατυχημάτων η ταχύτητα των μοτοσικλετών ήταν κατώτερη των 50 χλμ./ώρα.
- Στο 50% των περιπτώσεων ο βασικός συντελεστής του ατυχήματος ήταν ανθρώπινο λάθος από τον οδηγό του άλλου οχήματος.
- Στο 70% των περιστατικών ήταν αντιληπτικό σφάλμα από τον άλλον οδηγό.
- Ο δρόμος και τα ανθρώπινα σφάλματα είναι αυτά με τα οποία συγκρούεται συχνότερα ο μοτοσικλετιστής. Επιβατικά οχήματα συμμετείχαν στο 60% των περιπτώσεων.
- Στο 37% των περιπτώσεων βασικό αίτιο ήταν το ανθρώπινο λάθος από τη μεριά του μοτοσικλετιστή, κυρίως επειδή απαιτούνταν δεξιότητες που ξεπερνούσαν τις δυνατότητες του μέσου αναβάτη.
- Οι αναβάτες χωρίς, καθόλου ή με ακατάλληλο δίπλωμα διατρέχουν σημαντικά αυξημένο κίνδυνο εμπλοκής σε ατύχημα.
- Οι αναβάτες 41 – 55 χρονών είχαν μικρή συμμετοχή, γεγονός που αποδεικνύει ότι διατρέχουν μικρότερο κίνδυνο εμπλοκής σε ατύχημα.
- Οι αναβάτες από 18-25 ετών κάλυπταν την μεγαλύτερη συμμετοχή σε ατυχήματα.
- Το 71,2% όλων των αναβατών προσπάθησε να εκτελέσει κάποιο είδος ελιγμού ή αποφυγής.
- Το 90,4% των αναβατών φορούσε κράνος. Ωστόσο, στο 9,1% των περιπτώσεων το κράνος εγκατέλειψε το κεφάλι του αναβάτη. Γενικά βρέθηκε ότι τα κράνη αποτελούν αποτελεσματικό προστατευτικό μέσο, που μειώνει την ένταση των εγκεφαλικών τραυματισμών. Σε αυτό το σημείο να μεν η έρευνα αναδεικνύει την απαραίτητη χρήση κράνους αλλά και την ανάγκη το κράνος να είναι κατάλληλο. Αυτό σημαίνει: σωστό νούμερο για το κάθε κρανίο και προδιαγραφές Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο διεξοδικά αναφερόμαστε για το κράνος στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας.

- Οι οδηγοί άλλων οχημάτων που διαθέτουν δίπλωμα μοτοσικλέτας εμφανίζονται με μικρότερη συμμετοχή σε σφάλματα αντίληψης από εκείνους που δεν διαθέτουν.
- Το 8% των αναβατών και το 18% των οδηγών άλλων οχημάτων παραβίασαν σήματα κυκλοφορίας.
- Από όλους τους συνδυασμούς οχημάτων/οδηγών και τύπων ατυχημάτων που καταγράφηκαν κανένας δεν προέκυψε ως κυρίαρχος ή με μεγαλύτερη συχνότητα.
- Το 90% των κινδύνων που απειλούν έναν αναβάτη (είτε από το περιβάλλον είτε από άλλο όχημα) προέρχεται από το μπροστινό μέρος του οχήματος του.
- Στο 17,8% των ατυχημάτων με δίκυκλο, ο οπτικός έλεγχος του οχήματος αποκάλυψε μετατροπές με σκοπό την αύξηση των επιδόσεων του.
- Το ποσοστό των αναβατών υπό την επήρεια ουσιών ήταν 5%.
- Στο 55,7 % των ατυχημάτων με τραυματισμούς (για αναβάτες και συνεπιβάτες) αφορούσαν κυρίως τα άνω και κάτω άκρα.
- Η κατηγορία μοτοσικλετών που εμφανίζεται να μετέχει συχνότερα σε ατυχήματα είναι αυτή των μεταποιημένων μοτοσικλετών δρόμου.
- Οι μπάρες ασφαλείας κατά μήκος των δρόμων αποτελούν έναν όχι συχνό, αλλά ισχυρό κίνδυνο για τους αναβάτες δικύκλων, καθώς προξενούν σοβαρότατους τραυματισμούς στα άκρα, στην σπονδυλική στήλη και στο κεφάλι.
- Στο 3,6% των περιστατικών πρόξενος ή καθοριστικός παράγοντας ατυχήματος αποτέλεσε η λανθασμένη συντήρηση ή η κακοτεχνία του δρόμου.

Ακόμη μία σημαντική διεθνής έρευνα διεξάγεται στο παρόν από το πρόγραμμα Cost 357. Το πρόγραμμα είναι γνωστό και σαν PROHELM και ειδικεύεται στην έρευνα λύσεων για την Πρόληψη Ατυχημάτων μέσω χρήσης Κράνους Μοτοσικλέτας. Την διαχείριση του, την έχει η διοικητική επιτροπή

που εκπροσωπεί τα κράτη (Βουλγαρία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελβετία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ισραήλ, Ιταλία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ισπανία, Τουρκία, Ηνωμένο Βασίλειο) που συμμετέχουν. Η χρηματοδότηση του προγράμματος είναι έμμεση καθώς προέρχεται από ιδρύματα και φυσικά πρόσωπα που ενδιαφέρονται για το αντικείμενο της έρευνας.

Οι χρήστες δικύκλων, όπως π.χ. οι μοτοσικλετιστές, πέφτουν θύματα του 14% περίπου των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ή με άλλα λόγια, πρόκειται για πάνω από 6000 άτομα ετησίως. Οι στατιστικές δείχνουν καθαρά ότι ένα κράνος ολικής προστασίας (προστασίας όλου του κεφαλιού και τού προσώπου) σώζει ζωές σε περίπτωση ατυχήματος, χωρίς όμως να ασχολούνται με το πρόβλημα τού κατά πόσον το κράνος είναι τεχνικά βελτιωμένο κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να ανταποκρίνεται στις γνωστικές ανάγκες τού αναβάτη, ανάγκες όπως η ελαχιστοποίηση της διάχυσης της προσοχής της οφειλόμενης στον θόρυβο ή όπως η δυσφορία που προκαλείται λόγω υψηλής θερμοκρασίας, ή ακόμα η μεγιστοποίηση χρήσιμων οπτικών πληροφοριών, όπως επίσης και η παροχή επαρκούς ποσότητας αέρα για την αναπνοή. Ταυτόχρονα, λόγω του ότι όπως προαναφέρθηκε, οι οδηγοί αυτοκινήτων είναι υπεύθυνοι για το 1/2 περίπου όλων των ατυχημάτων με θύματα αναβάτες δικύκλων, το κράνος του αναβάτη θα μπορούσε να παίξει έναν σπουδαίο ρόλο στην βελτίωση της ορατότητας, ή στην από απόσταση αναγνωσιμότητα του συνδυασμού αναβάτη – δικύκλου, μιας και το κράνος είναι αυτό που γενικά είναι το υψηλότερο ορατό σημείο και μπορεί να γίνει εμφανές από παντού.

Ανακεφαλαιώνοντας, σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας είναι να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο οι γνωστικές ικανότητες των μοτοσικλετιστών επηρεάζονται από τις κατασκευαστικές τεχνικές προδιαγραφές του κράνους, ο τρόπος με τον οποίο τυχόν επηρεάζονται οι γνωστικές ικανότητες και των άλλων οδηγών. Ιδιαίτερα, αυτή η έρευνα στοχεύει στο να συστηματοποιηθούν και ταξινομηθούν αυτές ακριβώς οι τεχνικές προδιαγραφές διαφόρων τύπων κράνους, έτσι ώστε να καταστεί δυνατόν αυτές να συγκριθούν και να εκτιμηθούν. Πρόκειται εδώ για την πρώτη προσπάθεια που συντονίζει ερευνητές από τα αντίστοιχα γνωστικά

πεδία οι οποίοι μελετούν τους περίπλοκους σχετικούς μηχανισμούς του θέματος, προσπάθεια η οποία εξ άλλου αντλεί γνώση και από πολλές διαφορετικές χώρες.

1.3 Τροχαία ατυχήματα με δίκυκλο στην Ελλάδα.

Θεωρητικά, η επικαιρότητα αποδεικνύει την χρόνια παγίωση μιας κατάστασης μέσω των ΜΜΕ τα οποία σε μεγάλη συχνότητα, παρουσιάζουν τροχαία ατυχήματα που πολλά από αυτά καταλήγουν σε θανατηφόρα. Σε καθημερινό σχεδόν βαθμό ακούμε στα δελτία ειδήσεων περιστατικά που θα έπρεπε να αποτελούν ερεθίσματα για την ενασχόληση με το φαινόμενο όπως και προσπάθεια για την μείωση του.

Τα στοιχεία που ακολουθούν προέρχονται από μελέτη¹ που πραγματοποιήθηκε το 1995 από τον δικηγόρο Θόδωρο Γαζούλη, αντιπρόεδρο και νομικό σύμβουλο της Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας Ελλάδος (ΜΟΤ.Ο.Ε). Η έρευνα στηρίχθηκε από την ΜΟΤ.Ο.Ε. Από τον χρόνο διεξαγωγής της Έρευνας μέχρι σήμερα, μετράμε 13 ολόκληρα χρόνια αλλά στην πηγή αναφέρεται ότι τα αποτελέσματα της είναι πάντα επίκαιρα και ότι επιπλέον δεν υπάρχει σημαντική βελτίωση μέχρι σήμερα. Τα δεδομένα της συγκεκριμένης έρευνας παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον και για την άμεση σχέση που φαίνεται να έχουν με την εν λόγω πτυχιακή εργασία ως θεωρητική τεκμηρίωση αλλά και γιατί αποτελούν συγκρίσιμο υλικό ως προς την δική μας ερευνητική προσπάθεια μετά από 13 έτη.

Η έρευνα του Γαζούλη απευθύνθηκε σε δείγμα 601 μοτοσυκλετιστών με μέσω όρο ηλικίας 30 ετών και έτη ανάβασης σε δίκυκλο 10 ετών περίπου. Οι 52 από αυτούς υπέστησαν πτώση με μόνο υλικές καταστροφές χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν είναι σημαντικό διότι μέσα από αυτό αναδεικνύεται το πρόβλημα των λειψών ή ακατάλληλων υποδομών για δίκυκλα (π.χ λακκούβες, ολισθηρό οδόστρωμα κ.α.). Οι 165 οδηγοί από το δείγμα ενεπλάκησαν σε τροχαίο ατύχημα με σωματικές βλάβες. Προκύπτει από τους 165, ότι οι

αναβάτες είναι περισσότερο εκτεθειμένοι οπότε και πιο ευάλωτοι σωματικά σε ατυχήματα αφού πολλά από αυτά προκλήθηκαν από παραβάσεις οδηγών αυτοκινήτων (56,36%) που ακόμα και η κοινή λογική αποδεικνύει πως από μια τέτοια σύγκρουση δεν κινδυνεύουν εκείνοι. Λόγω αυτής της πραγματικότητας οι αναβάτες οφείλουν να προστατέψουν τον εαυτό τους από τις παραβάσεις των άλλων φορώντας το κατάλληλο κράνος και τη σωστή ενδυμασία.

Ας περιοριστούμε όμως στην ευθύνη του αναβάτη που αποτελεί το 27,90 %. Η ευθύνη του αναβάτη συνίσταται:

- σε απροσεξία (8,48%)
- υποτίμηση κινδύνου (7,88%)
- υπερβολική ταχύτητα (7,27%)
- κατανάλωση οινοπνεύματος (6,06%)
- παραβίαση προτεραιότητας (3,64%)
- κακή κατάσταση δίκυκλου (2,42%)
- άγχος νευρικότητα (1,82%)

Τα γενικότερα συμπεράσματα της συγκεκριμένης έρευνας προσδιορίζονται από τρεις παράγοντες:

1. Από οδηγική εμπειρία και ωριμότητα του αναβάτη να προβλέπει τους κινδύνους και να προστατεύεται όπως και να χειρίζεται σωστά την μοτοσικλέτα του. Η οδική εμπειρία και η ωριμότητα έχουν να κάνουν και με την σωστή χρήση κράνους. Η σωστή χρήση κράνους καθώς και οι σωστές προδιαγραφές του προλαμβάνουν.
2. Την ανευθυνότητα μιας μερίδας οδηγών τετράτροχων να παραβιάζουν την προτεραιότητα των ασθενέστερων – δίκυκλων
3. Και τρίτον την αδιαφορία της κρατικής μέριμνας απέναντι στην ακαταλληλότητα του οδικού δικτύου για δίκυκλα.

Σύμφωνα πάντα με τον Γαζούλη αν βελτιωθούν οι τρεις παραπάνω ανασταλτικοί παράγοντες τα αποτελέσματα θα παρουσιάσουν εξαιρετική επιτυχία.

Επιπλέον σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε στην πρωτεύουσα, η θνησιμότητα από ατυχήματα δίκυκλων στην Ελλάδα έχει ανοδική τάση ενώ σε διάφορες χώρες της Ευρώπης παρουσιάζει δραματική

μείωση. Για παράδειγμα, η Ελλάδα έχει αυξημένη ετήσια θνησιμότητα σε οδηγούς δικύκλων της τάξεως του 8,8% από το 1980- 1983. Στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Σουηδία, τα ποσοστά ανέρχονται σε 4,5% ανά έτος και 1,9% ανά έτος αντίστοιχα. Η Ελλάδα βρίσκεται στη δεύτερη χειρότερη θέση σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες με ετήσια αυτοκινητιστικά ατυχήματα που επιφέρουν 2500 θανάτους ανά έτος (Petridou et al.,1999).

Τα ποσοστά ατυχημάτων που αφορούν οδηγούς δικύκλων είναι πολύ υψηλά, ενώ επίσης φαίνεται αύξηση των οδηγών δικύκλων που έχουν στην κατοχή τους δίπλωμα. Στον όρο δίκυκλα περιλαμβάνονται τα μοτοποδήλατα, από 50 κυβικά ή λιγότερα και μοτοσικλέτες μεγάλου κυβισμού. Τα δίκυκλα αντιπροσωπεύουν ένα οικονομικό μέσον για τις μεταφορές στις μεγάλες πόλεις με αφετηρία την Αθήνα, καθώς επίσης και σε διάσπαρτα νησιά της Ελλάδας. Ο αριθμός των ιδιωτικών δικύκλων έχει διπλασιαστεί το 1997 σε σχέση με το ποσοστό του 1987, ενώ ο αριθμός των ιδιωτικών οχημάτων έχει αυξηθεί μόνο κατά 60% την ίδια περίοδο.

Τέλος, για να τονιστεί η σοβαρότητα της κατάστασης είναι αναγκαίο να αναφερθεί πως «περισσότερα από 7.900 τροχαία ατυχήματα με τη συμμετοχή δικύκλων σημειώθηκαν στην Αττική κατά το έτος 2007. Από αυτά, τα 369 ήταν θανατηφόρα, τα 416 σοβαρά και 7.150 χαρακτηρίστηκαν ως ελαφρά» (εφημερίδα Καθημερινή).

Συγκεκριμένα, από τα στατιστικά στοιχεία της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής προκύπτει ότι συνηθέστερες παραβάσεις που βεβαιώνονται σε βάρος δικυκλιστών αφορούν μη χρήση προστατευτικού κράνους (29.158 παραβάσεις μόνο στην Αττική), οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ (1.129), υπερβολική ταχύτητα (2.090) και παραβάσεις θορύβου (616). Εντύπωση πάντως προκαλεί και η διαπίστωση ότι κατά το 2007 εντοπίστηκαν στην Αττική 14.562 οδηγοί δικύκλων που δεν διέθεταν την απαραίτητη άδεια ικανότητας οδηγού. Για τις εν λόγω παραβάσεις ο νόμος (Ν. 3542/2007 (ΦΕΚ 50/Α') τροποποίηση του Ν.2696/1999, ΦΕΚ 57 Α' Κ.Ο.Κ) αναφέρεται στα εξής άρθρα:

Άρθρο 12

Παράγραφος 6: Οι οδηγοί και οι επιβάτες μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων χωρίς κουβούκλιο υποχρεούνται να φορούν προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα χαρακτηριστικά, οι προδιαγραφές, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.

Παράγραφος 11: Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 τιμωρείται με πρόστιμο 350 ευρώ και επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού από τον βεβαιούνται την παράβαση για δέκα ημέρες.

Άρθρο 42

Σύμφωνα με το συγκεκριμένο άρθρο, για την οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών ή αλκοόλ, τα πρόστιμα κυμαίνονται από 200 μέχρι και 2000 ευρώ, η άδεια αφαιρείται από 90 ημέρες μέχρι και 5 έτη, και η ποινή φυλάκισης από 2 μέχρι και 6 μήνες.

Άρθρο 20

Ανώτατα όρια ταχύτητας:

<i>Κατηγορία οχήματος</i>	<i>Αυτοκινητόδρομος</i>	<i>Οδοί ταχείας κυκλοφορίας</i>	<i>Άλλο οδικό δίκτυο</i>
Μοτοσικλέτες πάνω από 125 κ.ε	130	110	90
Μοτοσικλέτες μέχρι 125 κ.ε	80	80	70
Μοτοσικλέτες με καλάθι	70	70	60

Το πρόστιμο του οδηγού που υπερβαίνει τα όρια ταχύτητας κυμαίνεται από 40 μέχρι και 350 ευρώ.

Άρθρο 13

Κατοχή άδειας οδήγησης και αναγκαίες γνώσεις και επιδεξιότητα. Αν αυτά δεν ανταποκρίνονται στον κάθε οδηγό τότε οι κυρώσεις αποτελούνται από πρόστιμα που κυμαίνονται από 80 μέχρι και 700 ευρώ καθώς και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για 30 ημέρες.

Όπως παρατηρείται, η αυστηρότητα της νομοθεσίας και τα πρόστιμα με τα οποία επιπλήττονται οι παράνομοι δεν είναι αρκετά για να μειωθεί η ένταση των τροχαίων ατυχημάτων.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να προβληματιστούμε ως κοινωνικοί επιστήμονες και κοινωνικοί λειτουργοί λαμβάνοντας υπόψη μας τον ανθρώπινο παράγοντα που μπορεί να είναι η άρνηση του να προστατέψει κάποιος τον εαυτό του, η ριψοκίνδυνη συμπεριφορά, καθώς και η έλλειψη ενημέρωσης ή ευαισθητοποίησης σχετικά με αυτό, ζητήματα που αναλύονται παρακάτω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΡΑΝΟΣ

2.1 Το κράνος ως μέσο πρόληψης

Έχει επιβεβαιωθεί από διεθνείς έρευνες ότι τα κράνη προσφέρουν υψηλή προστασία σε ατυχήματα χρηστών δικύκλων (Petridou et al,1998). Σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα, φαίνεται ότι ο κίνδυνος του θανάτου που σχετιζόταν με τη χρήση κράνους, έχει μειωθεί κατά 36%. Η υψηλή συσχέτιση των ατυχημάτων χρηστών δικύκλων και της μη χρήσης κράνους, δείχνει υψηλά επίπεδα επικινδυνότητας, λόγω του ότι η χρήση δικύκλου είναι πολύ συχνή, ειδικά σε μεγάλες πόλεις όπως η Αθήνα, αλλά και σε απομονωμένα μέρη των ελληνικών νησιών ή άλλων αστικών συγκροτημάτων (Petridou et al., 1999).

Η μη χρήση κράνους όμως, είναι ένα φαινόμενο που δεν εμφανίζεται μόνο στην Ελλάδα. Στις Η.Π.Α για παράδειγμα, έρευνα που διεξήχθη το 2001 έδειξε ότι μόνο οι μισοί από όσους τραυματίστηκαν θανάσιμα, έκαναν χρήση κράνους (NCSA, 2001), παρά το ότι υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η χρήση κράνους μειώνει την πιθανότητα σοβαρών τραυματισμών στο κεφάλι και θανάτων (Deuterman, 2004; NCSA, 1996 ; NHTSA, 2003; Sass and Zimmerman, 2000)

Και στην Ελλάδα όμως, η χρήση κράνους είναι πολύ περιορισμένη και αφορά λιγότερο από το 1/3 των χρηστών δικύκλων, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, παρότι υπάρχουν προς το παρόν περίπου 600.000 δίκυκλα στην Αθήνα, τα περισσότερα χαμηλού κυβισμού και κυρίως νεαρών χρηστών. Είναι λυπηρό γιατί, για παράδειγμα, στις Σκανδιναβικές χώρες έχουν επιτύχει σχεδόν απόλυτη χρήση κράνους απ' όλους τους οδηγούς δικύκλων και θέλουν τώρα να επεκτείνουν τη χρήση κράνους και στους οδηγούς ποδηλάτων.

2.2 Χρήση κράνους στον Ελλαδικό χώρο

Στην Ελλάδα, δεν υπάρχει καταχωρημένη βάση για τη χρήση του κράνους. Σύμφωνα με τις καταχωρημένες βάσεις της τροχαίας για τους τραυματισμούς σε τροχαία ατυχήματα, αλλά και σύμφωνα με την κοινή εμπειρία, φαίνεται ότι η χρήση κράνους είναι περιορισμένη ειδικά κατά την καλοκαιρινούς μήνες. Οι καταχωρημένες βάσεις της τροχαίας δείχνουν υψηλό ποσοστό μη χρήσης, από οδηγούς που σκοτώθηκαν σε θανατηφόρες συγκρούσεις.

Η χρήση του κράνους φαίνεται ότι επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό στη μείωση τραυματισμών των οδηγών δικύκλων και συνεισφέρει στη μείωση των εξόδων φροντίδας Υγείας. Από μία εθνική έρευνα στην Ελλάδα, εκτιμήθηκε ότι αν όλοι οι δικυκλιστές φορούσαν κράνος θα είχαν αποφευχθεί 200 θάνατοι το χρόνο (Petridou et al., 1999).

2.3 Μελέτη από τον Ελλαδικό χώρο που αφορά τη χρήση κράνους.

Η χρήση του κράνους, όπως προαναφέρθηκε, είναι το αποτελεσματικότερο μέσο πρόληψης που σχετίζεται με την αποφυγή εγκεφαλικών κακώσεων. Σε μερικές χώρες όμως, τα κράνη χρησιμοποιούνται από ένα μικρό ποσοστό οδηγών δικύκλων. Σε συνεργασία με το τμήμα της τροχαίας διεξήχθη μια έρευνα, στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, την περίοδο Ιουλίου – Αυγούστου 1998, για να προβλέψει και να καθορίσει τους προληπτικούς παράγοντες χρήσης κράνους (Petridou et al., 1999)

Το δείγμα αποτελούσαν 982 οδηγοί δικύκλου από τους οποίους οι 349 από αυτούς είχαν και συνοδηγό (36%). Όλοι οι οδηγοί ερωτήθηκαν από μέλη του Κέντρου Ερευνών και Πρόληψης Ατυχημάτων Νέων και τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

Η μέση τιμή χρηστών κράνους ήταν 20,2%. Και το εύρος κυμαινόταν 9,7% σε μικρούς περιφερειακούς δρόμους και 50,8% σε εθνικές οδούς. Η χρήση κράνους ήταν σημαντικά χαμηλή τα Σαββατοκύριακα και τις νύχτες. Οι γυναίκες είχαν σημαντικά πιο αυξημένη χρήση κράνους, σε σχέση με το φύλο, και οι οδηγοί φορούσαν συχνότερα κράνος (συγκριτικά με τους συνοδηγούς).

Οδηγοί και συνεπιβάτες με δίπλωμα οδήγησης δικύκλου μεγαλύτερων κυβικών, ήταν συχνότεροι χρήστες κράνους. Σχετικά με τους μη χρήστες η πλειοψηφία (46%) υπέδειξε ότι «το κράνος, τους έκανε να αισθάνονται άβολα», συγκεκριμένα όταν η θερμοκρασία είναι πολύ υψηλή, και το 18% υποστήριξε ότι δεν είναι αναγκαία η χρήση κράνους σε δρόμους χαμηλής κυκλοφορίας.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι η χρήση κράνους είναι πιο συνηθισμένη κατά τη διάρκεια της μέρας παρά της νύχτας και τις καθημερινές παρά τα Σαββατοκύριακα. Υπήρχαν λίγοι οδηγοί χωρίς δίπλωμα (4%), αλλά ένας σημαντικός αριθμός συνεπιβατών χωρίς δίπλωμα (82%) οι οποίοι χρησιμοποιούσαν κράνος λιγότερες φορές από αυτούς που έχουν άδεια οδήγησης. Ένα σεβαστό ποσοστό οδηγών (19%) υποστήριξε ότι η χρήση του κράνους αυξάνει και δεν μειώνει την πρόκληση ατυχήματος εξαιτίας της μείωσης του οπτικού πεδίου που περιορίζει την ορατότητα, ότι τους κάνει να αισθάνονται άβολα κ.ά.

Στους μη χρήστες κράνους, η πλειοψηφία (46%), δήλωσαν ότι «το κράνος ήταν άβολο στη χρήση», ειδικά τους θερινούς μήνες. Από το σύνολο το 18% υποστήριξε ότι δεν υπάρχει ανάγκη χρήση κράνους σε δρόμους χαμηλής κυκλοφορίας. Λιγότεροι από το 5% αλλά περισσότεροι από το 1% από τους μη χρήστες κράνους εξέφρασαν ως λόγους: «το κράνος είναι πολύ ακριβό για να αγοράσω», «μπορεί να κλαπεί», «το ξέχασα», «μειώνει το οπτικό μου πεδίο, «χαλάει την κόμμωση» κ.ά. Λιγότεροι από το 1% των μη-χρηστών υποστήριξαν ότι δεν φορούσαν γιατί έκαναν συχνές στάσεις και δεν τους εξυπηρετούσε (ταχυδρόμοι, κ.ά.), ή παρουσίαζαν παράξενους λόγους υγείας. Ένας σημαντικός αριθμός (26 οδηγοί) υποστήριξαν ότι δεν τους αρέσουν τα κράνη ή ότι νιώθουν άβολα όταν τα φορούν αλλά συμφωνούσαν με την τότε ισχύουσα νομοθεσία και δεν τους ενοχλούσε να τα κουβαλούν, απλώς δεν ήθελαν να τα φορούν.

Οι χρήστες δικύκλων μεγαλύτερου κυβισμού είχαν πολύ περισσότερες πιθανότητες χρήσης κράνους. Οι μη χρήστες κράνους συνήθως υποστήριξαν, ότι δεν έχουν πειστεί για την ασφάλεια που λέγεται ότι αυτά προσφέρουν. Δεν

βρέθηκε στατιστικά σημαντική σχέση με τους παράγοντες ηλικίας και χρόνου κατοχής άδειας οδήγησης.

2.4 Συνέπειες της μη χρήσης κράνους

Κάποιοι αναβάτες οι οποίοι αρνούνταν να φορούν κράνος, υποστηρίζουν ότι τα ατυχήματα με μοτοσικλέτες αντιπροσωπεύουν το μικρότερο ποσοστό των ατυχημάτων, αφού αυτές αποτελούν το μικρότερο ποσοστό των οχημάτων. Θεωρούν δηλαδή ότι κατατάσσονται στην οδική ομάδα χαμηλού κινδύνου ατυχήματος που καθιστά το κράνος λιγότερο σημαντικό από όσο παρουσιάζεται.

Ένα ποσοστό από τους παραπάνω υποστηρίζει πως τα κράνη δεν αποτελούν προστατευτικό μέσο για τον μοτοσικλετιστή, αλλά ότι μπορούν να προκαλέσουν σε οποιαδήποτε πιθανή πτώση τραυματισμούς στον αυχένα και στο κρανίο. Επιπλέον, από ορισμένους, προβάλλεται ιδεολογική αντίρρηση ως αιτία μη χρήσης κράνους του τύπου ότι η νομοθεσία υποχρεωτικής χρήσης περιορίζει την ατομική ελευθερία του ατόμου και το δικαίωμα της επιλογής (ριψοκίνδυνη συμπεριφορά).

Στην πραγματικότητα, η μη χρήση κράνους παρέχει την ελευθερία στο μοτοσικλετιστή να ρισκάρει και να παίζει με τον κίνδυνο του θανάτου ή την αναπηρία. Αυτό ίσως που δεν λαμβάνεται υπόψη είναι το ερώτημα, αν οι οικογένειες των τραυματισμένων και η κοινωνία αντέχουν το τεράστιο οικονομικό και ψυχολογικό κόστος. Η απώλεια τόσων ζωών επιβαρύνει την κοινωνία και την οδηγεί στην αναζήτηση ανακούφισης. Από τη στιγμή του ατυχήματος η κοινωνία παρέχει ιατρική περίθαλψη, δίνει άδεια από την εργασία για το χρόνο αποκατάστασης της βλάβης του τραυματισμένου και αν ο τραυματισμός προκαλέσει μόνιμη αναπηρία, έχει ισόβια την ευθύνη του. Είναι αδιανόητο λοιπόν να κατανοούμε κάποιον που σκέφτεται ότι ένας τέτοιος νόμος αφορά μόνο τον ίδιο τον οδηγό και όχι όλα αυτά που τον περιβάλλουν.

Όλοι οι ισχυρισμοί που στρέφονται γύρω από την μη χρήση κράνους καταρρίπτονται από τις στατιστικές. Τα ποσοστά είναι ενδεικτικά της κατάστασης που επικρατεί:

- Η κρανιοεγκεφαλική κάκωση είναι η κύρια αιτία θανάτου σε ατυχήματα με μοτοσικλές. Το 80% των μοτοσικλετιστών που σκοτώνονται σε τροχαίο ατύχημα υπολογίζεται ότι έχουν υποστεί κρανιοεγκεφαλική κάκωση η οποία συνδέεται άμεσα με την χρήση ή μη προστατευτικού κράνους.
- Μοτοσικλετιστές που δε φορούν κράνος έχουν διπλάσιες πιθανότητες να υποστούν κρανιοεγκεφαλική κάκωση σε μια σύγκρουση σε σχέση με όσους το χρησιμοποιούν.
- Περισσότερα από 4 στα 5 ατυχήματα με μοτοσικλέτα καταλήγουν σε τραυματισμό ή θάνατο του μοτοσικλετιστή.
- Νόμος που αφορά στη χρήση κράνους είναι ο 2696 και ισχύει από το 1999 τροποποίηση αυτού είναι ο Νόμος 3542/2007.
- Όταν οι νόμοι για τα κράνη δεν εφαρμόζονται, οι θάνατοι από ατυχήματα με μοτοσικλέτα αυξάνονται κατά 20-30%.
- Για κάθε 1,5 χλμ. οδήγησης, ένας μοτοσικλετιστής κινδυνεύει 16 φορές περισσότερο να πεθάνει σε μια σύγκρουση από ότι ο οδηγός ενός άλλου οχήματος.
- Όποιος χρησιμοποιεί το κράνος, μειώνει τον κίνδυνο στο 1/3.

2.5 Οδηγίες για χρήση κράνους σύμφωνα με την National Highway Traffic Safety Administration

Η NHTSA ενθαρρύνει τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής να επιβάλουν νομοθετικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο θα καθίσταται υποχρεωτική η χρήση κράνους από όλους τους αναβάτες δικύκλου (μοτοσικλετιστές και συνεπιβάτες). Μέχρι το 2006, η χρήση προστατευτικού κράνους ήταν υποχρεωτική, σε μερικές πολιτείες, μόνο για τους ανήλικους αναβάτες. Επίσης,

προειδοποιεί για την αναγκαιότητα των σφραγίδων ομοσπονδιακής έγκρισης καταλληλότητας του κράνους (NHTSA, 2008).

Η NHTSA τονίζει ότι τα προστατευτικά κράνη αποτελούν την υψηλότερη ασφάλεια έναντι στα εγκεφαλικά τραύματα σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Το νομοθετικό πλαίσιο που προτείνεται εδώ είναι η αποδοτικότερη μέθοδος έτσι ώστε να αυξηθεί η χρήση κράνους στις ΗΠΑ και να μειωθεί η νοσηρότητα και η θνησιμότητα που μπορεί να προκαλέσει η απουσία του.

- Το 2006, 4.810 μοτοσικλετιστές σκοτώθηκαν και περίπου 88.000 τραυματίστηκαν σε οδικά ατυχήματα στις Η.Π.Α
- Ταξιδεύοντας ανά μίλι, ο μοτοσικλετιστής έχει 37 φορές μεγαλύτερη πιθανότητα να σκοτωθεί σε ατύχημα από κάποιον άλλο οδηγό αυτοκινήτου.
- Ο εγκεφαλικός τραυματισμός είναι ο κύριος λόγος θανάτου μοτοσικλετιστών.
- Ο αναβάτης χωρίς κράνος έχει 40% πιθανότητες να υποστεί θανατηφόρο τραυματισμό στο κεφάλι και 15% πιθανότητες να υποστεί τραυματισμό από τον οδηγό που χρησιμοποιεί προστατευτικό κράνος.
- Η NHTSA εκτιμά ότι τα προστατευτικά κράνη μειώνουν την πιθανότητα θανατηφόρου τροχαίου κατά 37%.
- Από την μελέτη CODES προέκυψε ότι τα προστατευτικά κράνη αποτελούν το 67% της πρόληψης εγκεφαλικών κακώσεων και ότι οι οδηγοί που δεν φορούν κράνος είναι 3 φορές πιο ευάλωτοι στο να υποστούν εγκεφαλικό τραυματισμό.
- Η NHTSA υποστηρίζει ότι από το 1984 ως το 2006 η χρήση κράνους έσωσε 19.230 οδηγούς. Αν όλα αυτά τα χρόνια οι αναβάτες χρησιμοποιούσαν προστατευτικό κράνος θα είχαν σωθεί 12.320 ζωές.
- Από μελέτη, εκπονημένη στο πανεπιστήμιο Νότιας Καλιφορνία με αντικείμενο 3.600 τροχαία ατυχήματα δικύκλων, προέκυψε ότι η χρήση κράνους αποτελεί την μόνη κύρια αιτία επιβίωσης.
- Από μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 1994 από το Εθνικό Κέντρο Ερευνών Δημόσιων Υπηρεσιών (National Public Services Research

Institute) των Η.Π.Α, προέκυψε ότι το σωστό κράνος δεν επηρεάζει την ορατότητα και την ακοή του οδηγού.

- Όλα τα κράνη που πωλούνται στις Η.Π.Α έχουν την ελάχιστη έγκριση καταλληλότητας (Federal Motor Vehicle Safety Standard 218).
- Η χρήση κράνους αφορά όλους τους μοτοσικλετιστές και συνεπιβάτες παγκοσμίως.
- Σύμφωνα με το National Occupant Protection Use Survey, από το 2000 ως το 2006 η χρήση του κράνους μειώθηκε από το 71% στο 51% και παραμένει ακόμη σε αυτό το ποσοστό.
- Παρόλο που σε όλες τις Πολιτείες η χρήση κράνους είναι υποχρεωτική για τους ανήλικους, λιγότερο του 40% από αυτούς που σκοτώθηκαν φορούσε κράνος.
- Σύμφωνα με τ NHTSA το κοινό (μοτοσικλετιστές & συνεπιβάτες) στήριξε την νομοθεσία στις Η.Π.Α. συνολικά το 81% (16 ετών και άνω) διατήρησε τον νόμο. Αντίστοιχα το έτος 1998 το 80% και το 1994 το 82%. από το 81% του έτους 2000 το 88% ανήκει στις γυναίκες και το 72% σε άντρες. Το 83% είναι συνεπιβάτες και το 51% μόνο μοτοσικλετιστές (NHTSA, 2000).

2.6 Υπενθυμίσεις για χρήση κράνους από την Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου

Με αφορμή την απόσυρση σειράς ακατάλληλων-επικίνδυνων κρανών για τους δικυκλιστές από τη Γενική Γραμματεία Καταναλωτή, η ΕΛΠΑ στην προσπάθειά της για μείωση των ατυχημάτων και των επιπτώσεων τους με δίκυκλα, απευθυνόμενη στους αναβάτες και επιβάτες των δίκύκλων, υπενθυμίζει:

- Πέρα από την υποχρέωση μας από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η χρήση του κράνους από τον αναβάτη και τον συνεπιβάτη μοτοσικλέτας είναι επιτακτική.
- Τα κράνη που είναι ασφαλή και προστατεύουν τον αναβάτη-

συνεπιβάτη δικύκλου στην περίπτωση ατυχήματος, είναι μόνο αυτά που έχουν έγκριση τύπου από εγκεκριμένο διεθνή φορέα.

Η ΕΛΠΑ τονίζει Μόλις 3 στους 10 αναβάτες φορούν σωστά το κράνος. Με βάση τα στοιχεία πρόσφατων ερευνών στη χώρα μας:

- 2 στους 10 αναβάτες φορούν κράνος αλλά αυτό είναι ακατάλληλο οπότε και επικίνδυνο.
- 2 στους 10 αναβάτες φορούν κράνος το οποίο όμως δεν καλύπτει ή καθόλου δεμένο, συνεπώς είναι πολύ επικίνδυνο
- 7 στους 10 επιβάτες δεν φορούν κράνος.
- Τα 8 από τα 10 ατυχήματα με μοτοσικλέτα στην χώρα μας, με αναβάτες και επιβάτες που δεν φορούν κράνος, καταλήγουν σε σοβαρό τραυματισμό του αναβάτη ή σε θάνατο αναβάτη και συνεπιβάτη.

Υπάρχει η λανθασμένη αντίληψη ότι «λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που επικρατούν στην χώρα μας μπορούμε να οδηγούμε χωρίς κράνος». Αυτή η αντίληψη αποτελεί παράγοντα υψηλού κινδύνου. Πλέον τα κράνη έχουν τις προδιαγραφές έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται χειμώνα-καλοκαίρι. Σήμερα στην αγορά διατίθενται τριών τύπων κράνη, κατάλληλα για κάθε εποχή, τα οποία παρουσιάζονται σε παρακάτω υπό-ενότητα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάλυση των στατιστικών στοιχείων των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας από ανεξάρτητα ιδρύματα, αναφέρει:

-Στα περισσότερα από το 40% των ατυχημάτων με μοτοσικλέτα, οι παθόντες αναβάτες και οι επιβάτες δεν θα είχαν αποτέλεσμα το θάνατο ή την μόνιμη ολική ανικανότητα, εάν φορούσαν κράνος .

-Οι σοβαρές επιπτώσεις των τροχαίων ατυχημάτων με μοτοσικλέτες οποιουδήποτε κυβισμού, θα μπορούσαν να είναι σημαντικά μειωμένες με τη χρήση κράνους από τον αναβάτη και τον συνεπιβάτη.

-Η χρήση του κράνους πρέπει να γίνει βίωμα σε όλους όσους χρησιμοποιούν μοτοσικλέτες οποιουδήποτε κυβισμού, καταλήγει η ΕΛΠΑ, όχι μόνον για την αποφυγή επιβολής προστίμων στους μη χρήστες, αλλά διότι αποδεικνύεται καθημερινά σε όλο τον κόσμο η χρησιμότητά του στην προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Η ΕΛΠΑ απευθυνόμενη επίσης στους οδηγούς δικύκλων, υπενθυμίζει και κάτι που παραβλέπεται συχνά, ότι πρέπει, να έχουν σε λειτουργία και στη διάρκεια της ημέρας τη μεσαία σκάλα των φώτων του μοτοποδηλάτου-μοτοσικλέτας όταν δεν έχει ήδη προβλεφθεί από τον κατασκευαστή. Το μέτρο αυτό που είναι υποχρεωτικό αρκετά χρόνια σε αρκετές χώρες της Βόρειας Ευρώπης, σε αρκετές πολιτείες των ΗΠΑ κ.α. αποδείχτηκε ότι συνεισφέρει θετικά στο θέμα της οδικής ασφάλειας περιορίζοντας τα ατυχήματα σε ποσοστό μεγαλύτερο από 25%, καθώς αποδεικνύεται πρακτικά ότι, αναβάτης και δίκυκλο με αναμμένα φώτα διακρίνονται στους καθρέφτες των προπορευμένων οχημάτων και μάλιστα από μεγαλύτερες αποστάσεις, ενώ διακρίνονται επίσης καλύτερα και από τους πεζούς. Στην κυκλοφορία, τα οχήματα με αναμμένα φώτα διακρίνονται περισσότερο από τους οδηγούς των άλλων οχημάτων, με αποτέλεσμα την ασφαλέστερη κυκλοφορία τους.

2.7 Επιλογή – χρήση κράνους

Η επιλογή του σωστού κράνους (βλ. Παράρτημα) δεν έχει να κάνει με την αισθητική που επιθυμεί κάποιος να προβάλλει, αλλά με κριτήρια που αποτελούν προστασία για τον αναβάτη δικύκλου. Κάποιοι οδηγοί ίσως να μην γνωρίζουν πως ένα κράνος μπορεί να αποτελέσει προστασία και όχι τροχοπέδη. Τα κριτήρια επιλογής λοιπόν είναι τα εξής:

- Το κράνος είναι απαραίτητο να πληροί τις ισχύουσες προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης έτσι ώστε να παρέχει προστασία. Οι προδιαγραφές αυτές έχουν κωδικούς ECE 22-03, 22-04 και 22-05 (βλ. Παράρτημα). Αποδεικνύονται από την ετικέτα που πρέπει να έχει κάθε κράνος, συνήθως στο λουράκι, με τον κωδικό της χώρας που το έλεγξε και πιστοποίησε τις προδιαγραφές του. Αυτός ο κωδικός έχει την μορφή E#, μέσα σε ένα κυκλικό πλαίσιο, όπου # είναι ο αριθμός της κάθε χώρας.
- Αν λοιπόν το κράνος δεν υπάγεται στις παραπάνω προδιαγραφές είναι ακατάλληλο οπότε και επικίνδυνο.

- Απαραίτητη προϋπόθεση επιλογής κράνους είναι και το κατάλληλο μέγεθος. Το σωστό κράνος πρέπει να εφαρμόζει στο κεφάλι χωρίς να προκαλεί δυσφορία αλλά και χωρίς να έχει τα περιθώρια να κινείται ανεξάρτητα από το κεφάλι. Το λάθος μέγεθος μπορεί να δημιουργήσει περισσότερους κινδύνους από όσους αποτρέπει.
- Μια πολύ σημαντική λεπτομέρεια που συχνά παραβλέπεται είναι η ημερομηνία λήξης του κράνους. Η παράβλεψη αυτής της λεπτομέρειας μπορεί να αποτελεί απειλή ατυχήματος. Βέβαια υπάρχουν κράνη που δεν έχουν ημερομηνία λήξης (καλύτερης ποιότητας υλικού κατασκευής) αλλά η επιλογή τους είναι λιγότερο συχνή λόγω μεγαλύτερου κόστους.
- Αυστηρή επιλογή κράνους με αεραγωγούς για την αποφυγή δυσφορίας και μείωση ορατότητας σε περίπτωση που θολώσει η ζελατίνα.
- Η ζελατίνα του κράνους θα έπρεπε να είναι κατά προτίμηση αντιθαμβωτική (antifog), να μην γρατζουνίζεται εύκολα (antiscratch) και όχι ιδιαίτερα σκουρόχρωμη για αποφυγή ατυχήματος την νύχτα. Πρέπει επίσης να διατηρείται καθαρή χωρίς γρατσουνιές. Μια χαραγμένη και βρόμικη ζελατίνα ίσως να οδηγήσει σε ατύχημα, ιδιαίτερα νύχτα όπου η αντίληψη του χώρου είναι σαφώς μειωμένη.
- Μια πολύ χρήσιμη λεπτομέρεια είναι η επιλογή ανοιχτόχρωμου κράνους για να είναι ο αναβάτης περισσότερο ευδιάκριτος στους άλλους οδηγούς μιας και όπως αναφέραμε στο πρώτο κεφάλαιο οι οδηγοί τετράτροχων είναι πολλές φορές απρόσεχτοι και προκαλούν ατυχήματα στους δικυκλιστές.
- Η σωστή επιλογή κράνους αποτελεί μισή πρόληψη καθώς η άλλη μισή χρεώνεται στην σωστή χρήση αυτού.
- Οποιοδήποτε κράνος και αν υποστεί χτύπημα, είτε αυτό είναι αποτέλεσμα ατυχήματος είτε πτώσης αυτού, καθίσταται άχρηστο. Όλα τα κράνη είναι μιας χρήσης και μετά τη φθορά πρέπει να αντικαθίστανται χωρίς καμία καθυστέρηση καθότι δεν παρέχουν καμία προστασία.
- Τέλος, σε περίπτωση ατυχήματος το κράνος δεν θα πρέπει για κανένα λόγο να αφαιρεθεί από το κεφάλι του αναβάτη πριν να καταφθάσει το

ασθενοφόρο. Τα κράνη σε τέτοιες περιπτώσεις κόβονται και δεν βγαίνουν με την συνήθη μέθοδο, δηλαδή τραβώντας τα. Καθετί άλλο, θα μπορούσε να αποβεί μοιραίο.

2.8 Μειονεκτήματα και πλεονεκτήματα διαφόρων τύπων κράνους και άλλα μέσα προστασίας

Οι περισσότεροι συνηθισμένοι τύποι κρανών που κυκλοφορούν στην αγορά είναι τα full-face, που καλύπτουν ολόκληρο το πρόσωπο, τα half-face ή σπαστά που η ζελατίνα μετακινείται και τα motocross, τα οποία δεν διαθέτουν ζελατίνα και χρησιμοποιούνται, ως επί το πλείστον, σε επαγγελματικούς αγώνες (βλ. Παράρτημα). Κάθε κατηγορία από τις παραπάνω έχει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που βέβαια εξαρτώνται από την χρήση για την οποία προορίζονται.

Τα full-face καλύπτουν όλο το κεφάλι του οδηγού προσφέροντας του εξαιρετική προστασία σε δύσκολες καιρικές συνθήκες όπως κρύο και βροχή. Βέβαια τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου η θερμοκρασία στη χώρα μας είναι αρκετά υψηλή και η διάρκεια τους μεγάλη, αυτό αποτελεί τροχοπέδη αφού διατηρούν τις υψηλές θερμοκρασίες στο κεφάλι του οδηγού. Το ευχάριστο είναι πως το μοντέλο έχει εξελιχθεί αφού πλέον διαθέτει ειδικούς αεραγωγούς και έτσι αντιμετωπίζεται η δυσφορία που προκαλεί η καλοκαιρία.

Τα half-face είναι ανοιχτά στο πρόσωπο και διαθέτουν κινητή ζελατίνα. Είναι ελαφρύτερα και πιο εύχρηστα από τα full-face και προσφέρουν πολύ καλύτερη ορατότητα στον οδηγό, με κίνδυνο όμως τραυματισμού του προσώπου και του σαγονιού αφού είναι ανοιχτά σε εκείνα τα σημεία.

Τα motocross κράνη δεν διαθέτουν ζελατίνα, προορίζονται για χωμάτινους οδηγούς και on-off μηχανές. Παρέχουν υψηλή προστασία αλλά καθιστούν απαραίτητη την χρήση ειδικών γυαλιών.

Εκτός από το κράνος που θεωρείται το σημαντικότερο μέσο προστασίας του αναβάτη υπάρχει ακόμα, ενδεδειγμένος προστατευτικός ρουχισμός. Ο δερμάτινος συνδυασμός μπουφάν και παντελονιού προστατεύει το σώμα του οδηγού και σε συνδυασμό με τα επιπλέον προστατευτικά στους ώμους, στα

χεριά, στον αγκώνα, στο στήθος και στα γόνατα, παρέχει υψηλής ποιότητας προστασία. Τα παραπάνω προστατευτικά κοστίζουν ακριβά αλλά υπάρχει και παρόμοιος ρουχισμός που αντικαθιστά το δερμάτινο συνδυασμό με νάιλον για μικρότερο κόστος. Εκτός από τα παραπάνω χρησιμοποιούνται και προστατευτικά γάντια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΧΡΗΣΗ

3.1 Γενική θεώρηση

Στην παρούσα ενότητα, παρουσιάζεται μια μελέτη (Βουλιώτης κ.ά., 2000) που σκοπός της είναι να παρουσιάσει δείκτες νοσηρότητας σε τραυματίες τροχαίων ατυχημάτων, να εντοπίσει παράγοντες κινδύνου που σχετίζονται με τα τροχαία ατυχήματα και να μελετηθεί η δυνατότητα παρεμβολής ώστε να επιτευχθεί ουσιαστική πρόληψη.

Μελετήθηκαν λοιπόν 124 τραυματίες (94 άνδρες, 30 γυναίκες, μέση ηλικία 32 έτη, φάσμα ηλικιών 13-78 έτη) που εισήχθησαν για νοσηλεία σε χειρουργικά τμήματα του Νοσοκομείου Μυτιλήνης σε διάστημα ενός έτους.

Οι πιο συχνές κακώσεις εντοπίζονται στην περιοχή της κεφαλής, 44 τραυματίες (44/124, 35,4%) χρειάστηκαν χειρουργική επέμβαση για αποκατάσταση των κακώσεων, 14 τραυματίες (14/124, 11,3%) παρουσίασαν μόνιμη αναπηρία ή σοβαρά προβλήματα λειτουργικής αποκατάστασης. Τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν τις νυχτερινές και πρώτες πρωινές ώρες των αργιών. Σε 40 από τους 92 οδηγούς (40/92, 43,5%) διαπιστώθηκε λήψη αλκοόλ. Κανένας οδηγός δεν φορούσε ζώνη ασφαλείας και μόνο 4 οδηγοί και συνοδοί δίκυκλων οχημάτων από τους 56 φορούσαν κράνος (4/56, 7%). 82 τραυματίες (82/124, 66,1%), θεώρησαν την υπερβολική ταχύτητα σαν το κυριότερο αίτιο του ατυχήματος.

Συμπερασματικά, τα τροχαία ατυχήματα προκαλούν σημαντική νοσηρότητα στους τραυματίες και αφορούν άτομα νεαρής ηλικίας. Η κατανάλωση αλκοόλ με την έλλειψη ασφαλών συνθηκών οδήγησης είναι οι σπουδαιότεροι παράγοντες κινδύνου στα τροχαία ατυχήματα. Για την πρόληψη, οι προσπάθειες της Τροχαίας θα πρέπει να εντείνονται ώστε να εξασφαλίζονται σε όλους τους οδηγούς ασφαλείς συνθήκες οδήγησης.

3.2 Τροχαία ατυχήματα

Το τραύμα αποτελεί το σημαντικότερο αίτιο θανάτου σε νεαρά και μέσης ηλικίας άτομα. Στο γενικό πληθυσμό είναι η τρίτη αιτία θανάτου μετά τα καρδιαγγειακά νοσήματα και τις κακοήθειες (Chliaoutakis et al., 199), επειδή όμως στο τραύμα εμπλέκονται κυρίως μικρές ηλικίες, υπολογίζεται ότι τα έτη ζωής που χάνονται λόγω τροχαίων ατυχημάτων, είναι περισσότερα από όσα χάνονται λόγω των θανατηφόρων καρδιαγγειακών παθήσεων και των νεοπλασιών.

Τα τροχαία ατυχήματα προκαλούν σοβαρά τραύματα και θανάτους. Διεθνώς τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται σημαντική μείωση τόσο στον αριθμό όσο και στη σοβαρότητα των τραυματικών κακώσεων από τροχαία ατυχήματα και αυτό οφείλεται στη λήψη προληπτικών μέτρων που εξασφαλίζουν ασφαλείς συνθήκες οδήγησης. Κάτι τέτοιο δεν φαίνεται να ισχύει για την Ελλάδα, όπου ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων παρουσιάζει μία σημαντική στασιμότητα σε υψηλά επίπεδα ή και αύξηση σε ορισμένα διαμερίσματα της χώρας. Σκοπός της μελέτης είναι: α) να προσδιορίσει τους δείκτες νοσηρότητας στους τραυματίες τροχαίων ατυχημάτων που εκφράζουν και το μέγεθος του προβλήματος, β) να εντοπίσει τους παράγοντες κινδύνου που σχετίζονται με τα τροχαία ατυχήματα και γ) να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για τον τρόπο παρεμβολής, ώστε να επιτευχθεί ουσιαστική πρόληψη.

3.3 Παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση κράνους

Σύμφωνα με μελέτες που έχουν διεξαχθεί στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, η χρήση κράνους έχει κατά καιρούς συσχετιστεί με κάποιους παράγοντες.

Πιο συγκεκριμένα, η χρήση κράνους έχει σχετιστεί με την ηλικία, το φύλο, το γένος, την θέση του δικυκλιστή στο δίκυκλο (οδηγός ή συνοδηγός), τον τύπο του δρόμου (εθνικός, προαστιακός, περιφερειακός κ.ά), το είδος της διαδρομής, την ώρα, τον καιρό, τις προηγούμενες συγκρούσεις (Magnus et al., 2004), και το βαθμό επιβολής των νόμων (Kulanthayan et al., 2000). Οι οδηγοί χρησιμοποιούν συχνότερα το κράνος τους σύμφωνα με έρευνες στην Ινδονησία (Corad et al, 1996), την Κίνα (Zhang, 2004), την Ισπανία (Guillen Crima et al.) και το Βιετνάμ (Hung et al., 2006; Kulanthayan et al., 2000; Skalkidou et al., 1999), συνήθως για μακρινές αποστάσεις (Allegrante et al, 1980; Kulanthayan et al., 2000), οδηγώντας σε Εθνικές οδούς (Kulanthayan et al., 2000; Skalkidou et al., 1999; Hung et al., 2006). Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν είναι κατά πόσον οι διαδρομές γίνονται τις καθημερινές (Δευτέρα – Παρασκευή) και κατά τη διάρκεια της ημέρας (Corad et al, 1996; Skalkidou et al., 1999), το χειμώνα (Kraus et al., 1995; Lund et al.,1991),έχοντας στην κατοχή τους άδεια οδήγησης (Reeder et al., 1997), την πιθανότητα παρουσίας της Τροχαίας (Kulanthayan et al., 2000; Corad et al, 1996). Με βάση το φύλο έρευνες στην Ταϊλάνδη (Ichikawa et al., 2003), όπως και στις Ηνωμένες Πολιτείες (Youngblood,1980) έχουν παρουσιάσει ότι οι άντρες τείνουν χρησιμοποιούν πιο σπάνια κράνος από ότι οι γυναίκες, ενώ έρευνα που διεξήχθη στο Βιετνάμ δείχνει το αντίθετο (Hung et al.,2006). Η νομοθεσία επίσης επηρεάζει τη χρήση κράνους, και η επιρροή της είναι υψηλότερη σε χώρες υψηλότερου εισοδήματος, όπου η συμμόρφωση αγγίζει το 100% (Ulmer and Preusser, 2002; Houston, 2007, Servadei et al., 2003; Guillen Criman et al, 1995) σε συσχέτιση με χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος (Ichikawa et al., 2003; Hung et al., 2006). Έρευνα στην Ταϊλανδή (Swaddiwudhipong et al., 1998) έδειξε ότι η εκπαίδευση των μοτοσικλετιστών αύξανε τη χρήση κράνους. Η έλλειψη άνεσης και η αρνητική αντίληψη για τη

χρήση κράνους και η έλλειψη δυνατότητας εύκολης αποθήκευσης τους μετά τη χρήση έχουν τεθεί ως λόγοι λιγότερης χρήσης κράνους (Guillen Grima et al., 1995; WHO, 2006). Σε μερικές χώρες υψηλού εισοδήματος, η χρήση του κράνους έχει περιγραφεί ως παραβίαση της προσωπικής ελευθερίας, καθώς επίσης έχει υπονοηθεί ότι τα κράνη μειώνουν το οπτικό πεδίο (NHTSA, 1997).

Ο Youngblood (1980) παρουσίασε ότι η συμπεριφορά του οδηγού δικύκλου είναι πιο σημαντική από τις γνώσεις του για τα οφέλη του κράνους στην απόφαση του να φορά κράνος. Bianco et al. (2005) μελέτησε ένα δείγμα 387 εφήβων στην Ιταλία και κατέληξε στο ότι οι κύριοι λόγοι μη χρήσης κράνους είναι η έλλειψη άνεσης και η μη κατοχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΡΙΨΟΚΙΝΔΥΝΗ ΟΔΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

4.1 Ριψοκίνδυνη οδήγηση

Ο όρος που χρησιμοποιεί το National Highway Traffic Safety Administration είναι η επιθετική οδήγηση. Την ορίζει ως την "δράση των οχημάτων που διακινδυνεύουν ή μπορούν να αποτελέσουν κίνδυνο για ανθρώπους ή και ιδιοκτησίες αυτών". Επιπλέον το National Highway Traffic Safety Administration πραγματοποίησε διεθνή μελέτη της οποίας τα ερευνητικά αποτελέσματα παρουσιάζουν ότι το 66% των οδικών ατυχημάτων προκαλούνται από τους οδηγούς που εκδηλώνουν ριψοκίνδυνη ή επιθετική συμπεριφορά (NHTSA, 2005).

Η επιθετική οδήγηση αποτελεί οδική παράβαση λόγω:

- Της αυξημένης ταχύτητας πάνω από τα επιτρεπόμενα όρια που ορίζονται από τον νόμο.
- Της άρνησης οδήγησης σύμφωνα με τις λωρίδες του δρόμου και συνεχή παρέκκλιση από αυτές.
- Της παράνομης προσπέρασης οχημάτων είτε από λάθος μεριά (δεξιά) του δρόμου είτε χρησιμοποιώντας την γραμμή έκτακτης ανάγκης χωρίς λόγο.
- Των παραβάσεων ερυθρών σηματοδοτών
- Του γεγονότος ότι δεν διατηρείται η σωστή απόσταση ανάμεσα στα εν κινήσει οχήματα.
- Επιπλέον δεν χρησιμοποιείται ζώνη ασφαλείας και κράνος.
- Η ριψοκίνδυνη οδήγηση δεν προκύπτει μόνο από τα στοιχεία προσωπικότητας του οδηγού που ίσως να παρουσιάζει επιθετικότητα για κάποιο λόγο, αλλά αποτελεί ένα συνδυασμό παραγόντων. Κάποιοι από αυτούς είναι:
 - Εγωιστική συμπεριφορά
 - Στρεσογόνα καθημερινή συμπεριφορά
 - Δημόσια έργα χωρίς σωστές σημάνσεις

- Βιασύνη
- Εξαιρετική κίνηση στους δρόμους – συμφόρηση από ΙΧ στην πόλη

4.2 Σύνδεση του τρόπου ζωής με τροχαίες συγκρούσεις και επικίνδυνη οδική συμπεριφορά

Ενδιαφέροντα αποτελέσματα στη Γερμανία και σε Σκανδιναβικές χώρες αναδεικνύουν τη σχέση που υπάρχει μεταξύ τρόπου ζωής, κοινωνικής ομάδας και τροχαίων συγκρούσεων (Klemenjak W. et al., 1988; Schulze, 1989; Gregerssen, 1994)

Η σπουδαιότητα του τρόπου ζωής υποστηρίζεται επίσης από στατιστικά στοιχεία που έχουν σχέση με τις τροχαίες συγκρούσεις των οδηγών. Είναι γνωστό ότι και στην Ελλάδα, οι οδηγοί εμπλέκονται σε πολλά δυστυχήματα στη διάρκεια της ημέρας και τα Σαββατοκύριακα.

Ο διακινδυνευμένος τρόπος ζωής αποτελεί κυρίως στοιχείο συμπεριφοράς της εφηβικής ηλικίας. Αυτό δεν σημαίνει ότι όλοι οι έφηβοι είναι παραβατικοί οδικά όπως επίσης δεν αποτελεί τεκμήριο ότι όλοι οι ενήλικοι οδηγούν συνετά. (Williams, 2001). Βέβαια καθ' όλη την διάρκεια της εφηβείας τα επίπεδα της ριψοκίνδυνης συμπεριφοράς δεν είναι σταθερά αλλά μεταβάλλονται έχοντας εξάρσεις και υφέσεις στο κάθε άτομο ξεχωριστά που ανήκει στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα. Η ριψοκίνδυνη οδήγηση λοιπόν αποτελεί ένα κομμάτι ενός γενικότερου διακινδυνευμένου lifestyle που έχουν υιοθετήσει κάποιοι άνθρωποι νεαρής κυρίως ηλικίας. (Donovan, 1993. Elliot, 1987. Irwin, 1996. Jessor, 1987. Mayhew & Simson, 1999. Swisher, 1998).

Η ριψοκίνδυνη συμπεριφορά περιγράφει έναν τρόπο ζωής καταστροφικό για το ίδιο το άτομο. Το κάπνισμα, το αλκοόλ, η χρήση ουσιών και η επικίνδυνη οδήγηση μπορούν να οδηγήσουν στον θάνατο καθώς και στην αναπηρία ή την ασθένεια. Όλες αυτές οι ενέργειες συσχετίζονται μεταξύ τους άμεσα. (Swisher, 1988. Lang, Waller & Shope, 1996). Όλο αυτό το ρίσκο στηρίζεται και στο περιβάλλον του ατόμου.

Η κατάσταση στην οικογενειακή εστία η χαμηλή απόδοση στο σχολείο και η γενικότερη μη αποδοχή δημιουργούν την ανάγκη του ανήκειν στο άτομο οδηγώντας το σε παραβατικές συμπεριφορές οι οποίες μεταφράζονται ως “προχωρημένες” από παρέες συνομήλικων. (Harrington, 1972)

Παράγοντας που ενθαρρύνει την ριψοκίνδυνη οδική συμπεριφορά είναι και η κατοχή οχήματος. Στην νέα Υόρκη, στο Νιου Τζέρσεϊ και στο Κονέκτικατ οι νέοι οδηγούν οχήματα που ανήκουν στους ίδιους και όχι σε κάποιο άλλο μέλος της οικογένειας. Αυτό περιορίζει την ευθύνη που αισθάνεται κάποιος για το δανεικό αντικείμενο και εξαπολύει την αίσθηση ελευθερίας να μεταχειρίζεται κάποιος την ιδιοκτησία του όπως θέλει.

4.3 Χαρακτηριστικά προσωπικότητας ριψοκίνδυνων οδηγών

“Τα κοινωνικά, ψυχολογικά και συμπεριφορικά χαρακτηριστικά του ατόμου ευθύνονται για το 20% περίπου των μεταβλητών που σχετίζονται με την εμπλοκή σε ατύχημα λόγω ριψοκίνδυνης οδικής συμπεριφοράς. Από αυτό το 20%, το 35% αφορά οδηγούς νεαρής ηλικίας (βλ. Παράρτημα)”. (Beirness, 1996).

Οι Smith & Heckert (1998) επιχειρούν να μελετήσουν τα προσωπικά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με την οδήγηση διερευνώντας τον βαθμό βίας που εκδηλώνεται από φοιτητές κολεγίων στα πλαίσια της σχολής. Διαπιστώθηκε ότι η επικίνδυνη οδήγηση, όπως και άλλες διακινδυνευμένες συμπεριφορές, προσφέρει στο άτομο αίσθηση δύναμης, αίσθηση εξουσίας και αναγνώριση των παραπάνω δύο από τον περίγυρο τους (Masten, 2004).

Σε αυτό το σημείο εξηγείται και η άρνηση χρήσης κράνους. Ο νέος ρισκάρει την ίδια του την ζωή για να νιώσει πως έχει τον έλεγχο της στα χέρια του. Του αρέσει η αίσθηση της αυξημένης αδρεναλίνης και θέλει να βιώνει τον φόβο χωρίς προστασία. Πέρα από αυτό βέβαια, ο νέος παρουσιάζει αυθορμητισμό, αφέλεια και συμπεριφορές μίμησης. Δηλαδή μπορεί ο κίνδυνος που διατρέχει η ζωή του χωρίς την χρήση κράνους να μην περνάει καν στο συνειδητό του και να παραβλέπει την σημαντικότητα του. Επιπλέον οι

μιμητικές συμπεριφορές είναι εξαιρετικά δυνατές για παράδειγμα, κάποιο μεγαλύτερο μέλος της οικογένειας (γονιός) δεν χρησιμοποιούσε κράνος ή δεν κούμπωνε την προστατευτική ζώνη στο αυτοκίνητο και να ανέπτυξε την ίδια συμπεριφορά και το παιδί.

Οι Jessor et al, 1997 αναφέρονται και αυτοί στην αγάπη της αίσθησης κινδύνου που παρουσιάζουν οι νέοι καθώς και στην σύνδεση μιας γενικότερα αντισυμβατικής στάσης απέναντι στην ζωή με την ρισοκίνδυνη οδική συμπεριφορά.

4.4 Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς (Problem Behavior Theory)

“Ο ρισοκίνδυνος τρόπος ζωής των νέων ανθρώπων και η ρισοκίνδυνη οδική συμπεριφορά συνδέεται με την εν λόγω θεωρία”. (Jessor & Jessor, 1977).

Οι Jessor & Jessor δημιούργησαν την Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς με σκοπό την προώθηση ψυχολογικής εξήγησης για την ανορθόδοξη συμπεριφορά κάποιων εφήβων μέσω της εφηβικής ανάπτυξης και αποτίμησης της επιρροής που προκαλεί το lifestyle (Machin & Shankey, 2007). Η θεωρία σημείωσε σημαντική πρόοδο όταν συμπεριέλαβε την “διακινδυνευμένη οδήγηση σαν ένα ακόμη πρόβλημα της εφηβικής συμπεριφοράς”. (Jessor, 1987).

Η PBT τονίζει ότι πολλά προβλήματα συμπεριφοράς, συμπεριλαμβανόμενου και της ρισοκίνδυνης οδικής συμπεριφοράς, αλληλοσχετίζονται και αντικατοπτρίζουν μια τάση προς την παραβατική συμπεριφορά ή μια αποκλίνουσα στάση ζωής.

Σύμφωνα πάντα με την θεωρία η πιθανότητα ότι το πρόβλημα συμπεριφοράς είναι υπαρκτό, καθορίζεται από τους εξής ψυχολογικούς παράγοντες που οδηγούν στο ρίσκο:

- Προσωπικότητα: αξίες, απόψεις, αισθήματα
- Περιβάλλον: αίσθημα του ανήκειν, οικογενειακό και σχολικό περιβάλλον
- Συμπεριφορά: προβληματική, συμβατική/αντισυμβατική

Η προβληματική συμπεριφορά πολλές φορές είναι αποτέλεσμα εκμάθησης και άλλες αποτελεί μέσω για την επίτευξη στόχων – σκοπών. (Jessor, 1987).

Η ριψοκίνδυνη οδήγηση, σαν άλλες διακινδυνευμένες συμπεριφορές εξυπηρετεί το άτομο στα εξής:

- Έκφραση εναντίωσης στην εξουσία των ενηλίκων
- Ανησυχία, ανυπομονησία
- Απόδειξη ενηλικίωσης
- Αίσθηση αποδοχής
- Υπέρβαση προσωπικών ορίων
- Επιβεβαίωση ανεξαρτησίας

(Jessor et al, 1997)

4.5 Έρευνες που στηρίζουν την Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς (PBT)

Στηριγμένες πάνω στην PBT, διεξήχθησαν έρευνες που τεκμηριώνουν αυτά που υποστηρίζει η θεωρία αποδεικνύοντας ότι η ριψοκίνδυνη οδική συμπεριφορά αποτελεί μέρος ενός συμπλέγματος προβλημάτων συμπεριφοράς, ή ενός ριψοκίνδυνου τρόπου ζωής γενικότερα (Machin & Shankey, 2007).

“Η διακινδύνευση στην οδήγηση δείχνει να συνδέεται με την κατάποση αλκοόλ, την χρήση ουσιών και την αντικοινωνική συμπεριφορά του ατόμου”. (e.g., Donovan, 1993. Jessor, 1987. Wilson & Jonah, 1988).

Οι Beirness & Simpson (1988, 1991) διεκπεραίωσαν μια από τις πρώτες μεγάλες έρευνες που εξέτασε την εξής υπόθεση αν ο τρόπος ζωής των νέων Καναδών συσχετίζεται ή όχι με την ενδεχόμενη εμπλοκή τους σε τροχαίο ατύχημα. Τα αποτελέσματα της μελέτης στηρίζουν την Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς.

Αναλυτικότερα τα συμπεράσματα οδήγησαν στο γεγονός ότι η εμπλοκή των νέων σε ατύχημα έχει να κάνει με ένα μεγαλύτερο εύρος συμπεριφορών που παρουσιάζουν ρίσκο όπως:

- Ο συνδυασμός οδήγησης και κατάποσης οινοπνευματωδών ποτών

- Η μη χρήση προστατευτικής ζώνης ή κράνους
- Σκόπιμο ρίσκο κατά την διάρκεια της οδήγησης

Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Ν. Ζηλανδία, εξετάστηκαν νέοι οδηγοί (21 ετών). Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι τα συγκεκριμένα άτομα έκαναν χρήση ουσιών και καταλάωναν αλκοολούχα ποτά τα τελευταία τρία χρόνια. Επιπλέον ένα σημαντικό ποσοστό βίωσε την κακοποίηση στα παιδικά του χρόνια.

“Η πιο δυνατή συσχέτιση της εν λόγω έρευνας είναι η ριψοκίνδυνη οδική συμπεριφορά και η αύξηση πιθανότητας συντριβής”. (Fergusson et al, 2003).

Ο Shore και οι συνάδελφοι αυτού (2001) ανέλυσαν επίσημα οδικά στοιχεία σε συνδυασμό με ερευνητικά ερωτηματολόγια που δόθηκαν σε επιλεγμένο δείγμα. Το δείγμα απαρτίστηκε από νέους ανθρώπους στο Μίσιγκαν Ηνωμένων Πολιτειών. Η έρευνα διεξήχθη σε σχολείο και αποσκοπούσε ουσιαστικά στην πρόβλεψη συνεχόμενων μελλοντικών ριψοκίνδυνων συμπεριφορών οδήγησης. π.χ. Η χρήση ουσιών στην ηλικία των 15 αποτέλεσε σημαντική πρόβλεψη οδικών μελλοντικών παραβάσεων και τροχαίων ατυχημάτων και στα δύο φύλα.

Σημαντική είναι και η μελέτη που εκπονήθηκε στην Αυστραλία η οποία υποστηρίζει ότι “τα άτομα που διακινδυνεύουν στην οδήγηση, που παραβιάζουν τα όρια ταχύτητας ή έχουν εμπλακεί σε πολλαπλά ατυχήματα, κάνουν χρήση ουσιών ή αλκοόλ και παρουσιάζουν μια γενικότερη αντικοινωνική στάση ζωής”. (Smart et al, 2005).

Έρευνες που έλαβαν χώρα στην Ολλανδία, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στον Καναδά και στις ΗΠΑ (Hansen, 1998. Junger et al, 1995. Junger et al, 2001. Lawton et al, 1997b. Sivas, 1983. Tillman & Hobbs, 1949. West et al, 1993. West & Hall. 1997), έδειξαν ότι οι πιο σημαντικοί παράγοντες lifestyle που συσχετίζονται με την ριψοκίνδυνη οδική συμπεριφορά ή την πρόκληση ατυχήματος είναι η αντικοινωνική ή αποκλίνουσα συμπεριφορά και η κατάποση οινόπνευματων ποτών. Για παράδειγμα “a Dutch έρευνα βρήκε πως το 28% νέων που δεν καταναλώνουν αλκοόλ ή δεν είναι αντισυμβατικοί καταλήγουν σε ατύχημα σε αντίθεση με τους νέους που διαθέτουν τα

παραπάνω χαρακτηριστικά και αποτελούν το 78% της έρευνας". (Junger et al, 1995).

Οι West et al (1993) δημιούργησαν το Social Motivation Questionnaire (ερωτηματολόγιο που μελετά κοινωνικούς παράγοντες του φαινομένου) για να μελετηθεί η αντικοινωνική συμπεριφορά των ατόμων που δεν παρουσιάζει όμως ακραίες εκδηλώσεις. Αυτό σημαίνει ότι η έρευνα στηρίχθηκε πάνω σε νέους που έχουν την τάση να βλάπτουν τον εαυτό τους άλλα δεν παρουσιάζουν εγκληματικότητα εναντίον άλλων συνανθρώπων τους ηθελημένα. Μελετήθηκε λοιπόν η συγκεκριμένη συμπεριφορά σε σχέση με την επικίνδυνη οδική συμπεριφορά ή την πρόκληση ατυχήματος και βρέθηκε ότι είναι υπαρκτή.

Επιπλέον, μια αμέσως επόμενη έρευνα, στηρίχθηκε στην παραπάνω υπόθεση της ήπιας αποκλίνουσας συμπεριφοράς και σημειώνει ότι η επίδραση της κοινωνικής απόκλισης έχει μέτρια συσχέτιση με την εμπλοκή σε ατύχημα.

Εκτός από αυτές της κοινωνικής στάσης, πραγματοποιήθηκαν έρευνες που αφορούν την κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών. Βρέθηκε λοιπόν ότι το αλκοόλ είναι στοιχείο γενικής ριψοκίνδυνης συμπεριφοράς όπως και η διακινδυνευμένη οδική συμπεριφορά. Οι οδηγοί που καταναλώνουν αλκοολούχα ποτά τείνουν να υιοθετούν κ.α ριψοκίνδυνες συμπεριφορές, όπως υπερβολική ταχύτητα, μη χρήση ζώνης ή κράνους, παράβαση φαναριών κ.α.

Μελετώντας τους παραπάνω παράγοντες και κόντρολάροντας τους, μοιραία θα μειωθούν και τα τροχαία ατυχήματα.

Άλλη μία έρευνα που αφορά την παραπάνω συσχέτιση, πραγματοποιήθηκε με σκοπό την πρόβλεψη ανάπτυξης επικίνδυνης οδικής συμπεριφοράς παιδιών. Η έρευνα έλαβε χώρα σε σχολείο. "Τα παιδιά που σημειώθηκε ότι κατανάλωναν αλκοόλ από τα 15 τους αργότερα ανέπτυξαν επικίνδυνη οδική συμπεριφορά". (Beirness & Simpson).

Συμπερασματικά οι Έρευνες που στηρίζουν την ΡΒΤ, έδειξαν ότι η συσχέτιση εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα ή γενικά εκδήλωση διακινδυνευμένης οδικής συμπεριφοράς με το lifestyle των νέων, είναι υπαρκτή.

4.6 Έρευνες που βρίσκονται στον αντίποδα της Θεωρίας Προβληματικής Συμπεριφοράς (PBT)

Σε αντίθεση με τις παραπάνω έρευνες, μια μακροσκελή έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Ν. Ζηλανδία, μελέτησε μια ομάδα νέων οδηγών και προέκυψε μια αδύναμη σχέση ανάμεσα στο lifestyle και την πρόκληση ατυχήματος (Machin & Sankey, 2007).

Ο Begg και οι συνεργάτες του (1999) βρήκαν κάποια συσχέτιση η οποία όμως δεν ήταν ισχυρή. Επιπλέον, ελάχιστοι παράγοντες υπήρξαν κοινοί και στα δύο φύλα (άντρες – γυναίκες). Μελέτησαν λοιπόν παράγοντες που μεταβάλλονται συχνά σε βαθμό και ένταση στους νέους, χωρίς όμως αυτή η μεταβολή να επηρεάζει την οδική συμπεριφορά και την πρόκληση ατυχήματος. Εκτός από τον Begg, Ο Engstrom (2003) υποστηρίζει ότι “πολλές από τις συσχετίσεις του lifestyle και της ριψοκίνδυνης οδικής συμπεριφοράς είναι εξαιρετικά αδύναμες”.

4.7 Σύνδεση της κούρασης με τις τροχαίες συγκρούσεις

Ποικίλες ερευνητικές εκθέσεις υποδεικνύουν ότι “η κούραση ή η νύστα κατά την οδήγηση αυξάνει τη διακινδύνευση για σύγκρουση” (American Thoracic Society, 1994; Dinges, 1995; Expert Panel on Driver Fatigue and Sleepiness, 1997).

Ο Brown (1994) υπογράμμισε ότι το κύριο αποτέλεσμα της κούρασης είναι η προοδευτική απόσπαση της προσοχής του οδηγού από το δρόμο και από τις οδηγικές απαιτήσεις και το ακραίο αποτέλεσμα είναι το κλείσιμο των ματιών εξαιτίας της νύστας.

Επιπρόσθετα αναφέρουμε ενδεικτικά τις παρακάτω εκθέσεις:

- Ο Brown (1994) έχει παρουσιάσει ανασκόπηση της ερευνητικής αρθρογραφίας γύρω από τη φύση της κούρασης και τις επιδράσεις της στη συμπεριφορά του οδηγού και στις τροχαίες συγκρούσεις

- Έρευνες στη Νορβηγία (Amundsen & Christensen, 1986) και Φιλανδία (Summala & Mikkola, 1994), έδειξαν αντίστοιχα ότι “η αποκοίμιση κατά τη διάρκεια της οδήγησης αποτελούσε παράγοντα εμπλοκής σε 16 από τις 286 συγκρούσεις (5.6%) και ότι περίπου 7% των θανατηφόρων συγκρούσεων οφειλόταν στην αποκοίμιση του οδηγού ενώ ένα πρόσθετο 3% προκλήθηκε από κούραση”.

Στην Ελλάδα, η έρευνα των ανθρωπίνων παραγόντων και της συμβολής του σε τροχαίες συγκρούσεις είναι πολύ περιορισμένη. Μόλις τα τελευταία χρόνια, δημοσιεύτηκαν ορισμένες ανεξάρτητες μελέτες οι οποίες εστιάζουν στον τρόπο ζωής του οδηγού στη χρήση ζώνης ασφαλείας καθώς και στην οδηγική συμπεριφορά - επιθετική συμπεριφορά κατά την οδήγηση, λάθη και παραβιάσεις κ.λ.π (Petridou et al., 1999; Chliaoutakis et al., 2000;).

Από σημαντική ερευνητική προσπάθεια στην Ελλάδα, που αφορούσε την σύνδεση της νυσταλέας οδήγησης με τον τρόπο ζωής των οδηγών προέκυψε ότι τέσσερις παράγοντες lifestyle συσχετίζονται με την νύστα κατά την διάρκεια της οδήγησης:

- Διασκέδαση κατά την διάρκεια της νύχτας.
- Εργασία που προϋποθέτει ξενύχτι.
- Έντονη αθλητική δραστηριότητα.
- Θρησκευτικός τρόπος ζωής (Chliaoutakis et al., 2006).

Η διασκέδαση κατά τη διάρκεια της νύχτας, είναι μια δραστηριότητα που αφορά κυρίως τους νέους ανθρώπους που συχνάζουν στα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης. Εκτός από την έλλειψη ύπνου που προκαλεί αυτός ο τρόπος ζωής, συνδέεται και με καταχρήσεις. Η κατάποση οινοπνευματωδών ποτών, η πιθανή χρήση διάφορων ουσιών και η έλλειψη ύπνου οδηγεί στην νυσταλέα οδήγηση αυξάνοντας έτσι την πιθανότητα πρόκλησης ή εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα.

Στην Ελλάδα ο ανεπτυγμένος τουρισμός ιδιαίτερα κατά την θερινή περίοδο και ο γενικότερη 'ελεύθερη διασκέδαση' τις νυχτερινές και τις πρώτες πρωινές ώρες καθιστά αναγκαία την παροχή υπηρεσιών από ανθρώπους. Τα άτομα που δουλεύουν σε ξενοδοχεία, μπαρ, security κ.α έχουν έλλειψη ύπνου

κάποιες φορές σε συνδυασμό με αλκοόλ (π.χ μπάρμαν), πρόκειται ουσιαστικά για εργασίες που προϋποθέτουν ξενύχτι. Η διαδρομή λοιπόν από την εργασία στο σπίτι είναι επικίνδυνη γιατί ο οδηγός νυστάζει και τα αντανακλαστικά του είναι μειωμένα.

Ο αθλητισμός αποτελεί, προς έκπληξη, αίτιο νυσταλέας οδήγησης. Εδώ ερχόμαστε αντιμέτωποι με μια εντυπωσιακή αντίθεση. Τον αθλητισμό, σαν έννοια τουλάχιστον, τον αντιλαμβανόμαστε όλοι σαν ένα τρόπο ζωής υγιή. Μέχρι τώρα η εργασία κατέγραψε την επικίνδυνη οδήγηση σαν κομμάτι ενός γενικότερου ριψοκίνδυνου lifestyle γεμάτο καταχρήσεις και αντικοινωνικές συμπεριφορές (βλ. PBT). Ένας υγιές τρόπος ζωής όπως ο αθλητισμός μπορεί να προκαλέσει νυσταλέα οδήγηση και πιθανόν τροχαίο ατύχημα λόγω της σωματικής καταπόνησης (αποδυνάμωσης) του αθλητή/οδηγού.

Επιπλέον, κάποιος σωματικός τραυματισμός μπορεί να αποσπάσει την προσοχή του οδηγού και να εμπλακεί σε οδικό ατύχημα. Βέβαια, σύμφωνα πάντα με την συγκεκριμένη μελέτη, αναφέρεται το γεγονός ότι οι αθλητές έχουν υψηλή αυτοεκτίμηση και πιστεύουν ότι μπορούν να ελέγξουν το σώμα τους και ανάγκες τους όπως ο ύπνος. Η αυτοπεποίθηση αυτή λειτουργεί ως αρνητικός παράγοντας της νυσταλέας οδήγησης και μπορεί να οδηγήσει σε τροχαίο ατύχημα.

Οι οδηγοί που είναι προσηλωμένοι θρησκευτικά υιοθετούν έναν τρόπο ζωής πιο υγιή και περισσότερο ασφαλή. Δεν ξενυχτούν, δεν πίνουν, δεν κάνουν καταχρήσεις με αποτέλεσμα να κοιμούνται κανονικά και να διατηρούν την νηφαλιότητα τους. Στην εν λόγω έρευνα βρέθηκε ότι τα άτομα που οδηγούν νυσταγμένα, και έχουν υψηλές πιθανότητες εμπλοκής σε ατύχημα, δεν συμμετέχουν στα θρησκευτικά δρώμενα ούτε υιοθετούν σχετικές συμπεριφορές με αυτά.

4.8 Κανόνες σωστής οδικής συμπεριφοράς

Η σωστή οδική συμπεριφορά, σύμφωνα με τα παραπάνω, σχετίζεται με τον τρόπο ζωής που υιοθετούν κάποια άτομα. Σημαντικό όμως ρόλο παίζει η παιδεία αφού έχει διαπιστωθεί ότι τα οδικά ατυχήματα πλήττουν αναλογικά περισσότερο τις τρωτές και πενιχρές κοινωνίες. “Μέσω ερευνών αποδεικνύεται ότι σε αυτές τις κοινωνίες, θύματα σχετικών ατυχημάτων είναι οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοποδηλάτες που συνήθως προέρχονται από τα χαμηλότερα κοινωνικά ταξικά στρώματα”. (Dandona & Mishra, 2004 Graffar και λοιποί, 2004 Mohan, 2002 Ράιχ Nantulya &, 2002 Ράιχ Nantulya&, 2003 Odero και λοιποί., 1997 Ojha, 2002 Peden και λοιποί., 2004 Yang & Kim, 2003 και WANG και λοιποί., 2003). Το ζήτημα που προκύπτει είναι το πως θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο. Σωστή οδική συμπεριφορά σημαίνει:

- Διατήρηση των ορίων ταχύτητας
- Αποφυγή επιθετικών ελιγμών
- Διατήρηση της εν νόμο απόστασης μεταξύ των οχημάτων
- Χρήση προστατευτικού κράνους και ζώνης ασφαλείας
- Αποφυγή οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών, οινοπνευματωδών ποτών ή νύστας.

Το ζήτημα είναι συμπεριφορικό, ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης.

Το συμπεριφορικό κομμάτι αφορά κυρίως το οικογενειακό περιβάλλον (γονείς) και ξεκινά να διαμορφώνεται από την παιδική ηλικία. Σαν πρώτη κοινωνία η οικογένεια ή κάποιο υποκατάστατο αυτής, περνάει στο παιδί αξίες, οι οποίες αργότερα μεταμορφώνονται σε στάση ζωής. Μία από αυτές είναι και η αξία της ανθρώπινης ζωής.

Σε αυτό το σημείο μπορεί να ενταχθεί η εκμάθηση της σωστής οδικής συμπεριφοράς. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί αρχικά, δίνοντας το καλό παράδειγμα. Π.χ, ο γονιός πρέπει να χρησιμοποιεί την ζώνη ασφαλείας ή το προστατευτικό κράνος και στον εαυτό του και στο παιδί.

Με αυτόν τον τρόπο δείχνουν ότι πράττουν αυτό που διδάσκουν και έτσι αργότερα το παιδί θα προστατεύεται μιμητικά.

Πέρα από αυτό θα πρέπει διδαχθεί, με τον ίδιο τρόπο, μια συμπεριφορά που να απέχει από μία γενικότερη ριψοκίνδυνη ζωή, χωρίς αλκοόλ, ουσίες και άλλες αποκλίνουσες συμπεριφορές μιας και σύμφωνα με την PBT συνδέονται άμεσα με την διακινδυνευμένη οδική συμπεριφορά.

Εκτός από το ριψοκίνδυνο lifestyle, παίζει σημαντικό ρόλο και η απειρία του νέου οδηγού. Εδώ θα μπορούσε κάποιος έμπειρος οδηγός να συνοδεύει τον νέο στα "πρώτα οδικά βήματα" του. Σημαντική επίσης θεωρείται η συνετή αγορά αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών που έχουν το καλύτερο δυνατό σύστημα προστασίας (φρένα, ABS, αερόσακους) από τους γονείς.

Εκτός από το οικογενειακό περιβάλλον μπορεί να αποτελέσει πρόληψη και το σχολείο.

Η κρατική παιδεία θα μπορούσε να τοποθετήσει στο σχολικό πρόγραμμα μάθημα σωστής οδικής συμπεριφοράς. Έτσι θα προωθούνταν η θεωρητική γνώση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και η πρακτική άσκηση πάνω σε προσομοιωτές.

Στην Ιταλία, στη Γαλλία, στην Ισπανία και στη Πορτογαλία, καθίσταται σαφές ότι υπάρχει μια έντονη δραστηριοποίηση στα ζητήματα Κυκλοφοριακής Αγωγής σε επίπεδο σχολικής εκπαίδευσης (Τσώχος, Γ., 2004).

Η δραστηριοποίηση αυτή συνίσταται τόσο στη δημιουργία εκπαιδευτικού υλικού (βιβλία, βιντεοκασέτες, φυλλάδια κλπ.) τα οποία απευθύνονται στους μαθητές, αλλά και στους γονείς και δασκάλους, όσο και στην ένταξη των ζητημάτων οδικής ασφάλειας στα σχολεία.

Πρωταρχικός σκοπός των προσπαθειών αυτών είναι η ασφάλεια των νέων όταν κυκλοφορούν στους δρόμους, αλλά και η απόκτηση της κατάλληλης νοοτροπίας και συνείδησης, που θα συντελέσει στη διαμόρφωσή τους σε υπεύθυνους οδηγούς κατά την ενηλικίωση.

Η ένταξη ζητημάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής και οδικής ασφάλειας στα σχολικά προγράμματα επιτυγχάνει την οργανωμένη και συστηματική εκπαίδευση των νέων στα ζητήματα αυτά. Παράλληλες δράσεις με κοινές επιδιώξεις είναι και τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής.

Εκεί η εκπαίδευση αφορά τα παιδιά προσχολικής ηλικίας και Δημοτικού Σχολείου, τα οποία βρίσκονται στη φάση διάπλασης του χαρακτήρα και της

προσωπικότητας τους, γεγονός που διευκολύνει την αφομοίωση των εκπαιδευτικών αντικειμένων σε βάθος. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται και οι εθνικές εκστρατείες με αντικείμενο την Κυκλοφοριακή Αγωγή των παιδιών σχολικής ηλικίας, προκειμένου να ενημερωθούν και οι ενήλικες για τη θέση του παιδιού στο κυκλοφοριακό σύστημα και για τους κινδύνους και τις ιδιαίτερες δυσκολίες που αντιμετωπίζει όταν κυκλοφορεί στο δρόμο.

Μεγάλο παράδειγμα εκπαιδευτικής πρακτικής αποτελεί ο προσομοιωτής δικύκλου (βλ. Παράρτημα) στα Ιταλικά σχολεία. Συγκεκριμένα, οι τοπικές αρχές του νομού της Modena παρουσίασαν από κοινού με τη Honda Italia ένα νέο πρόγραμμα εκπαίδευσης στην ασφαλή χρήση του δικύκλου στα σχολεία της περιοχής, με τη χρήση του προσομοιωτή οδήγησης Riding Trainer της Honda (βλ. Παράρτημα).

Με το πρόγραμμα αυτό, οι νέοι της περιοχής που θέλουν να αποκτήσουν το δίπλωμα οδήγησης μοτοποδηλάτου μέσω των σχολείων τους θα έχουν στη διάθεσή τους τον συγκεκριμένο προσομοιωτή προκειμένου να εξοικειωθούν με το μέσο και να αποκτήσουν τον έλεγχο του.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση της περιοχής έχει ήδη διαθέσει 19.000 ευρώ για το πρόγραμμα, ενώ 11 προσομοιωτές βρίσκονται ήδη σε αντίστοιχα σχολεία. Το Riding Trainer της Honda αποτελεί έναν αληθινό προπονητή χρήσης του δίτροχου με ασφάλεια, αναπαράγει πιστά την αίσθηση που μεταφέρεται στον αναβάτη, καθώς και όλους τους κινδύνους της οδήγησης, και του δίνει τη δυνατότητα να κατανοήσει απόλυτα τί γίνεται και να εναρμονίσει τις αντιδράσεις του.

Είναι κατασκευασμένο πάνω σ' ένα αληθινό πλαίσιο, έχει πραγματική σέλα μοτοσυκλέτας, μια οθόνη και έναν ηλεκτρονικό υπολογιστή, το software του οποίου αξιοποιεί τα αποτελέσματα της έρευνας M.A.I.D.S. χρησιμοποιώντας αναλύσεις 1.000 ατυχημάτων με δίκυκλα.

Με το Riding Trainer μπορεί κανείς να διαλέξει ανάμεσα σε δίκυκλα διαφορετικού κυβισμού, σκούτερ ή μοτοσυκλέτες, με αυτόματη ή συμβατική μετάδοση, διαφορετικά περιβάλλοντα οδήγησης (πόλη, περιφέρεια, βουνό, παραλία, αυτοκινητόδρομο), ημέρα, νύχτα, αλλά και οδήγηση με ομίχλη!

Αναπαριστώνται ρεαλιστικά ήχοι όπως το ανέβασμα των στροφών του κινητήρα αλλά και το μπλοκάρισμα των τροχών ή η επαφή του πλευρικού ορθοστάτη με την ασφαλτο στις στροφές. Στο τέλος της άσκησης μπορεί ο μαθητής να ξαναδεί τη "διαδρομή" του καθώς και να αναλύσει τα λάθη που έκανε, ενώ τα αποτελέσματα μπορεί να τα έχει σε έντυπη μορφή.

Στο πρόγραμμα συμμετέχουν πέντε ιταλικά πανεπιστήμια, και οι αρμόδιοι ευελπιστούν στη γρήγορη επέκτασή του σε όσο το δυνατόν περισσότερα σχολεία.

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1 Σκοπός της έρευνας

Ο σκοπός της έρευνας αφορά στη μελέτη των συμπεριφορών διακινδύνευσης εστιάζοντας στην οδήγηση χωρίς κράνος. Θέλουμε να διαπιστώσουμε κατά πόσον οι οδηγοί δικύκλων είναι σε κατάσταση ετοιμότητας ως προς τους κινδύνους που διατρέχουν κατά τη διάρκεια της οδήγησης με η χωρίς κράνος.

Επίσης, στόχος της μελέτης μας είναι να διαπιστώσουμε τα κίνητρα των οδηγών δικύκλων για τη χρήση ή μη καθώς και τα εμπόδια που την περιορίζουν. Για παράδειγμα, χρησιμοποιούν το προστατευτικό κράνος διότι είναι ευαισθητοποιημένοι για την ασφάλεια της σωματικής τους ακεραιότητας ή επειδή είναι αυστηρά τα μέτρα της τροχαίας (πρόστιμα κλπ). Εάν δεν το χρησιμοποιούν, το πράττουν διότι για παράδειγμα πραγματοποιούν συχνές στάσεις. Όταν το χρησιμοποιούν, είναι κατά τη διάρκεια των επισκέψεων τους σε τοποθεσίες άγνωστες σε αυτούς, τους επηρεάζουν οι καιρικές συνθήκες για να βάλουν κράνος, θέλουν να αποφύγουν πιθανούς τραυματισμούς, υπάρχει κάποιος γενικότερος φόβος σε αυτούς κ.ά.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι οι Έλληνες είναι από τους πιο υγιείς ανθρώπους στον κόσμο. «Θάνατοι από τροχαία ατυχήματα αποτελούν μια τραγική εξαίρεση, όντας ένα από τα βασικότερα προβλήματα δημόσιας υγείας των Ελλήνων και η πρώτη αιτία θανάτου σε ηλικίες 18-24» (Chliaoutakis, J., 2000).

Η πιο πρόσφατη «Ετήσια αναφορά που αφορά την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων» δίνει έμφαση στην ανάγκη ερευνών για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, εστιάζοντας στην κατάσταση των δρόμων και των οχημάτων, και στην οδηγική συμπεριφορά, αφού αυτοί είναι οι κύριοι παράγοντες για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και πολιτικών πρόληψης (Dandona et al., 2006).

Για αυτό το λόγο, μέσα από την έρευνα μας εξετάζουμε κατά πόσο οι οδηγοί αναγνωρίζουν πραγματικά την «αξία» ή «μη» του προστατευτικού

κράνους. Τους λόγους για τους οποίους χρησιμοποιούν ή όχι κράνος σε σχέση με, το φύλο, την ηλικία, το μορφωτικό επίπεδο, τη θρησκευτικότητα, την κατανάλωση οινοπνεύματος και την οδήγηση δικύκλου του κάθε οδηγού σε συνάφεια με θέματα οδικής συμπεριφοράς. Το βαθμό επηρεασμού των οδηγών από, τις καιρικές συνθήκες και τον λόγο για τον οποίο χρησιμοποιούν το δίκυκλο τους (για ταξίδια, για επαγγελματικούς λόγους, για βόλτες άνευ προορισμού κλπ).

Ακόμα σκοπός μας είναι να ξεκαθαρίσουμε και να καθορίσουμε τη σχέση ανάμεσα στα κίνητρα των Ελλήνων οδηγών (πρόθεση χρήσης ή μη χρήσης κράνους) και την οδηγική συμπεριφορά τους. Πιο συγκεκριμένα, οι επιμέρους στόχοι είναι να διαπιστωθεί αν τα αντιλαμβανόμενα εμπόδια (λόγοι μη χρήσης) σχετίζονται με υψηλούς ή χαμηλούς δείκτες χρήσης κράνους και αν τα αντιλαμβανόμενα οφέλη (λόγοι χρήσης) σχετίζονται με τη χρήση αυτού.

5.1.1 Υποθέσεις Εργασίας

Έχοντας υπόψη κυρίως την ξενόγλωσση-διεθνή βιβλιογραφία και αρθρογραφία αλλά και τον σκοπό της έρευνας που παρατίθεται παραπάνω, διατυπώθηκαν για να ελεγχθούν οι κύριες υποθέσεις εργασίας που ακολουθούν:

- Τα αντιλαμβανόμενα εμπόδια σχετίζονται με χαμηλούς δείκτες χρήσης κράνους

Ως αντιλαμβανόμενα εμπόδια εννοούμε όλους αυτούς τους λόγους που προβάλουν ως εμπόδιο οι χρήστες δικύκλων για να μην κάνουν τη χρήση του κράνους (π.χ. μου χαλάει την κόμμωση, με ζεσταίνει κ.ά.) Υποθέτουμε λοιπόν ότι όσα περισσότερα αντιλαμβανόμενα εμπόδια δηλώνει ο χρήστης δικύκλου τόσο λιγότερο συχνή χρήση κράνους κάνει.

- Τα αντιλαμβανόμενα οφέλη σχετίζονται με υψηλούς δείκτες χρήσης κράνους.

Ως αντιλαμβανόμενα οφέλη εννοούμε όλους αυτούς τους λόγους που προβάλουν ως κίνητρο οι χρήστες δικύκλων για κάνουν χρήση του

κράνους (π.χ. με προστατεύει κ.ά.) Υποθέτουμε λοιπόν, ότι όσα περισσότερα αντιλαμβανόμενα οφέλη συμπληρώνει ο ερωτώμενος τόσο συχνότερα κάνει χρήση κράνους.

5.2 Υλικό και Μέθοδος

5.2.1 Πιλοτική Πολιτική

Κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού σταδίου της έρευνας, η ερευνητική ομάδα, προκειμένου να κατασκευαστούν κλίμακες των αντιλαμβανόμενων κινήτρων και εμποδίων για χρήση κράνους προέβηκε στη διεξαγωγή πιλοτικής μελέτης με σκοπό την καταγραφή των τοποθετήσεων των οδηγών. Με σύμβουλο, επίσης, την σχετική βιβλιογραφία (Petridou et al, 1999, Chliaoutakis et al., 2006 κ.ά) η ομάδα κατέληξε σε ένα ερωτηματολόγιο το οποίο στη συνέχεια δοκιμάστηκε ως προς την σαφήνεια και την κατανόηση του από τους ερωτώμενους και που θα αποτελούσε βοήθημα σε ένα ποιοτικότερο και καλύτερο αποτέλεσμα.

Αρχικά δόθηκαν 50 ερωτηματολόγια σε τυχαίο δείγμα στο νομό Ηρακλείου Κρήτης. Στην διάρκεια της συλλογής των ερωτηματολογίων αυτών τα μέλη της ομάδας προχώρησαν σε παρατήρηση, καταγραφή αντιδράσεων και σχολίων από τους ερωτώμενους σχετικά με το ερωτηματολόγιο. Στο τέλος της διαδικασίας αυτής η ερευνητική ομάδα πραγματοποίησε μελέτη των παρατηρήσεων, βρέθηκε ένας σχετικά μικρός αριθμός ερωτώμενων (10%), ο οποίος βρήκε το ερωτηματολόγιο μεγάλο σε διάρκεια, γεγονός το οποίο, δεν μπορούσε όμως να περιορίσει και να αλλάξει τη δομή του, διότι εμπειρείχε και αφορούσε σημαντικά στοιχεία για την έρευνα. Το υπόλοιπο ποσοστό (90%) βρήκε το ερωτηματολόγιο εύχρηστο, κατατοπιστικό και σημαντικό για την πρόληψη και την προστασία της ανθρώπινης ζωής-υγείας των δικυκλιστών.

5.2.2 Δειγματοληψία

Δόθηκαν συνολικά πεντακόσια ενενήντα έξι (596) ερωτηματολόγια σε ποσοστό αντρών 57,2% και γυναικών 42,8%, οδηγούς δικύκλων ανεξαρτήτων κυβικών ηλικίας από 17 έως 63 ετών.

Η επιλογή του δείγματος ήταν στρωματοποιημένη με κριτήρια την οδήγηση δικύκλου κάθε τύπου, το φύλο και την ηλικία του επαγγέλματος και της μόρφωσης δεν τοποθετήθηκε από την ερευνητική ομάδα κάποιο όριο.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στην ευρύτερη περιοχή της Κρήτης. (Ηράκλειο, Χανιά, Ρέθυμνο, Λασιθί).

5.2.3 Διαδικασία συμπλήρωσης Ερωτηματολογίων

Η προσέγγιση των δικυκλιστών έγινε καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, σε τοποθεσίες που συχνάζουν αλλά και τυχαία σε επαγγελματίες (πχ διανομείς) που χρησιμοποιούν δίκυκλο αλλά και ιδιώτες. Ο λόγος ο οποίος μας ώθησε σε αυτήν την τακτική, ήταν διότι έπρεπε να υπάρξει δείγμα δικυκλιστών που χρησιμοποιεί ή δεν χρησιμοποιεί κράνος σε διάφορες στιγμές της καθημερινότητας. Ο χρόνος συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου κυμαινόταν από 25 μέχρι 35 λεπτά. Ο ρόλος ο οποίος είχαμε, ως ερευνητές, για να διεξαχθεί η έρευνα ήταν, η παρουσίαση (κατά τη διάρκεια της διανομής του ερωτηματολογίου) του αντικειμένου της έρευνας, η επιστημονική αναγκαιότητα της, ώστε να πεισθούν οι υποψήφιοι ερωτώμενοι ότι με τις ακριβείς απαντήσεις τους θα συνέβαλλαν στην διεξαγωγή επιστημονικών συμπερασμάτων, καθώς επίσης, και στη διευκρίνιση τυχόν αποριών ως προς τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου.

5.3 Ερωτηματολόγιο και μετρήσεις

Το οριστικό ερωτηματολόγιο χωρίστηκε σε 6 ενότητες. Είχαμε ως στόχο να ερευνήσουμε τους παράγοντες που σχετίζονται με τη χρήση ή μη κράνους από τους οδηγούς δικύκλων. Σε αυτή την έρευνα παρουσιάζονται οι αναλύσεις των ενοτήτων που σχετίζονται με τα κοινωνικό –δημογραφικά στοιχεία, λόγους/προορισμούς οδήγησης δικύκλου σε σχέση με τη χρήση κράνους, ώρες και εποχές οδήγησης δικύκλου σε σχέση με τη χρήση κράνους, λόγους που επηρεάζουν την απόφαση για χρήση κράνους, λόγους που επηρεάζουν την απόφαση για μη χρήση κράνους καθώς και η παρουσίαση συχνότητας της συμμετοχής σε εκκλησιαστικά γεγονότα (βλ. Παράρτημα). Παρακάτω θα ακολουθήσει περιγραφή αυτών των ενοτήτων και ο τρόπος καθορισμού των μεταβλητών.

5.3.1 Κοινωνικό-δημογραφικά στοιχεία

Είναι το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου που αποτελείται από τα εξής στοιχεία:

- α) φύλο, ηλικία, έτη σπουδών, απασχόληση** (προσωπικά στοιχεία)
- β) έτη κατοχής και έτη οδήγησης δικύκλου, έτη κατοχής άδειας οδήγησης δικύκλου, κυβικά δικύκλου, διανυθέντων χιλιομέτρων δικύκλου** (χαρακτηριστικά οδήγησης)
- γ) πιθανή σύγκρουση με δίκυκλο, σημαντικότερη σύγκρουση με δίκυκλο, υπεύθυνος σύγκρουσης** (χαρακτηριστικά σύγκρουσης)
- δ) την κατανάλωση οινοπνεύματος υψηλής και χαμηλής περιεκτικότητας και άλλων ψυχοτρόπων ουσιών** (χαρακτηριστικά διακινδύνευσης)

Όλες οι ερωτήσεις που αφορούσαν στα κοινωνικό-δημογραφικά στοιχεία ήταν ανοιχτές εκτός από τρεις το φύλο, το επάγγελμα και το ποιος ήταν υπεύθυνος για τη σύγκρουση. Πιο συγκεκριμένα, το ερωτηματολόγιο ξεκινούσε με την ερώτηση που αφορούσε τη μεταβλητή **φύλο**, η απάντηση

σε αυτή την ερώτηση χωρίστηκε σε δύο ομάδες, **άντρας και γυναίκα** με κωδικοποίηση **1** και **2** αντίστοιχα. Στη συνέχεια, ακολουθούσαν ανοιχτές ερωτήσεις για την ηλικία και τα έτη σπουδών. Μετά ακολουθούσε, η ερώτηση για την απασχόληση όπου ενώ για τον ερωτώμενο θεωρούταν ανοιχτή ερώτηση, εμείς για τις ανάγκες της ανάλυσης την είχαμε ομαδοποιήσει στις εξής ομάδες απασχολούμενων: **1= επιστήμονες / ελεύθεροι επαγγελματίες, 2= στελέχη επιχειρήσεων / έμποροι, 3= υπάλληλοι, 4= παροχή υπηρεσιών, 5= εργάτες/ εργατοτεχνίτες / αγρότες, 6= οικιακά, 7= φοιτητές / μαθητές, 8= άνεργοι/άεργοι, 9= συνταξιούχοι.**

Τα κοινωνικό-δημογραφικά ολοκληρώθηκαν με τις ανοιχτές ερωτήσεις που αφορούσαν την εβδομαδιαία κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών, την κατανάλωση ποτών χαμηλής περιεκτικότητας, την κατανάλωση ποτών υψηλής περιεκτικότητας και την κατανάλωση άλλων ουσιών.

5.3.2 Συμμετοχή σε εκκλησιαστικά γεγονότα

Η ενότητα του ερωτηματολογίου που αφορά τη *θρησκευτικότητα* δανεισμένη από προηγούμενη έρευνα έθετε το ερώτημα **«πόσο συχνά μετέχετε στα παρακάτω εκκλησιαστικά γεγονότα;»** και παραθέτει τα γεγονότα: **«εκκλησιασμός», «προσευχή», «νηστεία», «εξομολόγηση».**

Τα παραπάνω γεγονότα απαντήθηκαν σε κλίμακα η οποία αποτελείται από 5 διαβαθμίσεις: **0=ποτέ, 1=σπάνια, 2= αρκετά συχνά, 3= συχνά, 4=πολύ συχνά.** Όλες οι απαντήσεις αθροίστηκαν, προκειμένου να κατασκευαστεί η *κλίμακα θρησκευτικότητας*, με τρόπο ώστε υψηλές βαθμολογίες να μεταφράζονται σε υψηλή συμμετοχή σε εκκλησιαστικά δρώμενα. Αυτή η ενότητα, χρησιμοποιήθηκε αφού μέσω προηγούμενης έρευνας που προαναφέραμε, διαπιστώθηκε ότι ο βαθμός θρησκευτικότητας συνέβαλε στην απόφαση κάποιου στο να φοράει ή όχι κράνος.

Για τον έλεγχο της αξιοπιστίας της εν λόγω κλίμακας, χρησιμοποιήσαμε τη μέθοδο Gronbach σε τιμές α , όπου η αξιοπιστία άλφα (alpha) εκτιμά την εσωτερική συνέπεια των στοιχείων ενός ερωτηματολογίου, δηλαδή, αν τα στοιχεία έχουν τη τάση να καταμετρούν το ίδιο πράγμα. Στηριζόμενοι, λοιπόν στις απαντήσεις των 596 ερωτηθέντων, ο συντελεστής άλφα βρέθηκε να κυμαίνεται σε ικανοποιητικά επίπεδα ($\alpha=.710$)

5.3.3 Χαρακτηριστικά οδήγησης

Οι επόμενες ερωτήσεις ήταν πάλι ανοιχτές και κατέγραφαν πληροφορίες για τα έτη οδήγησης δικύκλου, για τα έτη κατοχής δικύκλου, για τα έτη κατοχής άδειας δικύκλου, τα κυβικά του δικύκλου και τον αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων με δίκυκλο, και τον αριθμό συγκρούσεων τα τρία τελευταία χρόνια.

Ακολουθούσε μία ερώτηση η οποία ζητούσε πληροφορίες για το : **«Τι ακριβώς συνέβη στην πιο σημαντική σύγκρουση που είχατε τα τελευταία 3 χρόνια σε περίπτωση που είχατε μία μόνο σύγκρουση αναφερθείτε σε αυτή»** η οποία κατηγοριοποιήθηκε σε 4 κατηγορίες. Στη συνέχεια, για τις ανάγκες της στατιστικής ανάλυσης, κατασκευάστηκαν 4 ομάδες απαντήσεων: **1= παραβίαση στοπ ή κόκκινου από άλλον, 2= ταχύτητα, στροφή, απώλεια ελέγχου κ.ά., 3= πρόσκρουση από άλλον και 4= άλλο.** Εν συνεχεία για την πραγματοποίηση της στατιστικής ανάλυσης έγινε η κατασκευή τεσσάρων αντίστοιχων μεταβλητών με δυνατές τιμές 0=δεν δηλώθηκε, 1=δηλώθηκε.

Έπειτα ακολούθησε, η κλειστή ερώτηση **«Ποιος ήταν υπεύθυνος για την τελευταία σύγκρουση»** και χωρίζεται σε 4 ομάδες απαντήσεων οι οποίες είναι: **1= εγώ, 2= ο άλλος, 3= και οι δύο, 4= δεν έχει ακόμα διευκρινιστεί.**

5.3.4 Προορισμοί/λόγοι οδήγησης δίκυκλου σε σχέση με τη χρήση κράνους

Στην συγκεκριμένη ενότητα ο ερωτώμενος καλούνταν να σημειώσει για τα τρία τελευταία έτη πόσο συχνά οδηγούσε ανά προορισμό και λόγο καθώς και την συχνότητα χρήσης κράνους ανά προορισμό/λόγο. Συγκεκριμένα, θα παρουσιαστούν εμφανώς οι προορισμοί και οι λόγοι: **«από/προς το σπίτι μου», «από/προς τη δουλειά μου-σχολή μου», «στην διάρκεια της δουλειάς μου-σχολής μου», «προς κάποιο μέρος για διασκέδαση», «από κάποιο μέρος για διασκέδαση», «για τις βόλτες μου», «για ταξίδια», «όταν πρόκειται να πάω σε κάποια συγκέντρωση», «όταν είμαι θυμωμένος», «όταν είμαι χαρούμενος», «όταν είμαι στενοχωρημένος», «για να προσελκύσω το άλλο φύλο», «για κόντρες κ.τ.λ»** και έπρεπε να βαθμολογηθεί από τον ερωτώμενο η **συχνότητα οδήγησης** και η **συχνότητα χρήσης κράνους** στη κάθε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις με βαθμολογική κλίμακα που κυμαίνεται από το **0-5: 0=ποτέ, 1=σπάνια, 2=αρκετά συχνά, 3=συχνά, 4=πολύ συχνά, 5= κάθε (φορά).**

Για τις ανάγκες της στατιστικής ανάλυσης οι παραπάνω τιμές των απαντήσεων που δόθηκαν σε κάθε μεταβλητή χρήσης κράνους αθροίστηκαν σε μια *κλίμακα χρήσης κράνους* με τρόπο ώστε οι υψηλές βαθμολογίες να εκφράζουν υψηλή χρήση ανά προορισμό/λόγο. Για τον έλεγχο της αξιοπιστίας της εν λόγω κλίμακας, χρησιμοποιήσαμε τη μέθοδο Gronbach σε τιμές α , τα αποτελέσματα της οποίας έδειξαν ότι ο συντελεστής α κυμαίνονταν σε πολύ υψηλά επίπεδα ($\alpha=.912$)

5.3.5 Ώρες και εποχές οδήγησης δικύκλου σε σχέση με τη χρήση κράνους

Σε αυτήν την τρίτη ενότητα ζητήθηκε από τον ερωτώμενο να απαντήσει ποιες εποχές, ποιες ώρες και σε ποια συχνότητα προτιμούσε να οδηγεί με δίκυκλο καθώς και πόσο συχνά έκανε χρήση κράνους τα τρία τελευταία έτη ανάλογα με την εποχή και την ώρα.

Συγκεκριμένα, είναι καταγεγραμμένες οι εποχές: «**φθινόπωρο**», «**χειμώνας**», «**άνοιξη**», «**καλοκαίρι**», και οι ώρες: «**06:01 έως 14:00**», «**14:01 έως 22:00**» και «**22:01 έως 06:00**». Καλούνταν λοιπόν, ο ερωτώμενος να βαθμολογήσει την συχνότητα οδήγησης και την συχνότητα χρήσης κράνους βαθμολογώντας τις παραπάνω μεταβλητές με κλίμακα από **0 έως 5**. Η κλίμακα καταγράφεται ως εξής: **0=ποτέ, 1=σπάνια, 2= αρκετά συχνά, 3= συχνά, 4=πολύ συχνά, 5=κάθε (φορά)**. Για τις ανάγκες της στατιστικής ανάλυσης οι παραπάνω τιμές των απαντήσεων που δόθηκαν σε κάθε μεταβλητή μετρήθηκαν με τρόπο ώστε οι υψηλές βαθμολογίες να εκφράζουν, αντίστοιχα, συχνή οδήγηση ανά εποχή και ανά ώρα, καθώς επίσης και συχνή χρήση κράνους ανά εποχή και ανά ώρα.

5.3.6 Λόγοι που επηρεάζουν την απόφαση για χρήση κράνους

Η τέταρτη ενότητα αφορά τους λόγους οι οποίοι μπορούν να αποτελούν κίνητρο για να φορά ένας οδηγός δίκυκλου το κράνος του. Συγκεκριμένα, σε αυτό το σημείο απαντάται η συχνότητα που επηρεάζει ο κάθε λόγος την απόφαση χρήσης κράνους.

Ως λόγοι (οφέλη) που μετρήθηκαν προκειμένου να ελέγξουμε την επίδραση τους στην απόφαση να φορέσει κάποιος κράνος ήταν α) το *περιβάλλον* (πχ **άσχημες καιρικές συνθήκες, άγνωστη περιοχή, ανώμαλο, χαλασμένο, κακό οδόστρωμα**), β) *εκπαίδευση-μίμηση* (πχ **για να παραδειγματίζονται και οι άλλοι, έτσι έμαθα, το ίδιο κάνουν και τα υπόλοιπα μέλη της οικογένειάς μου**), γ) *Αυτοπροστασία* (πχ **για να εξαλείψω ενδεχόμενους δισταγμούς, για να με εμπιστεύεται ο συνεπιβάτης μου, για να εμπνέω εμπιστοσύνη**), δ) *Εμπειρία* (πχ **φόβος**

εξαιτίας της απειρίας μου, αισθάνομαι λιγότερο πεισμένος – στρεσαρισμένος, προηγούμενες συγκρούσεις μου ως οδηγός δικύκλου, ε) *Νομικά και Οικονομικά θέματα* (πχ αφαίρεση πινακίδων, διπλώματος, αποφυγή προστίμων, υπακοή στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ), υπακοή στους κανονισμούς και νόμους της πολιτείας). Οι λόγοι (οφέλη) για τους οποίους μετρήθηκαν, ήταν προκειμένου να ελεγχθούν οι επιδράσεις τους στην απόφαση του να κάνει κάποιος χρήση κράνους ή όχι.

Οι απαντήσεις στον κάθε ένα από τους παραπάνω λόγους σημειώνονται με βαθμολογική κλίμακα τύπου Likert πάλι από το **0=5:0=ποτέ, 1=σπάνια, 2= αρκετά συχνά, 3= συχνά, 4=πολύ συχνά, 5=κάθε φορά**

5.3.7 Λόγοι που επηρεάζουν την απόφαση για μη χρήση κράνους

Η πέμπτη ενότητα διαπραγματεύεται τις αιτίες και την συχνότητα αυτών που επηρεάζουν την απόφαση κάποιου να μην φορά πάντα το κράνος του.

Ως λόγοι (αιτίες) που μετρήθηκαν προκειμένου να ελέγξουμε την επίδραση τους στην απόφαση προκειμένου να μην φορέσει κάποιος κράνος ήταν: α) *Ριψοκίνδυνη Συμπεριφορά* (πχ **αδυναμία προσαρμογής στους κανονισμούς, πηγαίνω ενάντια στο ρεύμα, δεν είμαι ο τύπος με την «καθώς πρέπει» συμπεριφορά, β) Ενόχληση** (πχ **αισθάνομαι στριμωγμένος μέσα στο κράνος, πιέζει, είναι βαρύ, (προξενεί πονοκέφαλο), περιορίζει την ορατότητα, γ) Υποτίμηση κινδύνου** (πχ **όταν οδηγώ προσεκτικά δεν χρειάζομαι κράνος, το δίκυκλο μου είναι ασφαλές, δεν χρειάζομαι κράνος, ο καλός οδηγός δεν χρειάζεται να φορά κράνος**). Οι παραπάνω αιτίες απαντήθηκαν με την μέθοδο της κλίμακας, βαθμολογημένες από το **0 έως το 5:0=ποτέ, 1=σπάνια, 2= αρκετά συχνά, 3= συχνά, 4=πολύ συχνά, 5=κάθε φορά**

5.4 Στατιστική ανάλυση

Για την ανάλυση των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο SPSS. Τα δεδομένα αναλύθηκαν με τη χρήση εξειδικευμένων στατιστικών μεθόδων, προκειμένου να ελεγχθούν οι υποθέσεις εργασίας.

Συγκεκριμένα χρησιμοποιήθηκαν τέσσερις μέθοδοι και κατασκευάστηκαν τα αντίστοιχα υποδείγματα. 1) Περιγραφική Στατιστική (Descriptive Statistics), 2) Ανάλυση Κυρίων Συνιστωσών (factor analysis) 3) Ανάλυση αξιοπιστίας κλιμάκων και 4) Ανάλυση Πολλαπλής Παλινδρόμησης (multiple regression analysis).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

6.1 Κοινωνικό-δημογραφικά χαρακτηριστικά

Κατά την ανάλυση των αποτελεσμάτων, προχωρήσαμε στη δημιουργία πινάκων όπου κατανέμονται με βάση τα κοινωνικό-δημογραφικά χαρακτηριστικά/ και την κατανάλωση οινοπνεύματος (βλ. Παράρτημα).

Πίνακας 1 Κατανομή των ερευνητικών θεμάτων με βάση τα κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά και την κατανάλωση οινοπνεύματος.

Μεταβλητές	N	%
Φύλο		
Άντρες	341	57.2
Γυναίκες	255	42.8
Απασχόληση		
Επιστήμονες, ελ. επαγγελματίες, καλλιτέχνες	32	9.0
Στελέχη επιχειρήσεων	46	7.7
Υπάλληλοι	189	31.7
Παροχή υπηρεσιών	55	9.2
Εργάτες, εργατοτεχνίτες, αγρότες	39	6.5
Οικιακά	20	3.4
Φοιτητές, μαθητές	185	31.0
Άνεργοι, άεργοι	22	3.7
Συνταξιούχοι	4	0.7
	M.T.	T.A.
Ηλικία	28.6	9.6
Έτη εκπαίδευσης	13.0	3.7
Εβδομαδιαία κατανάλωση οινοπνεύματος χαμηλής περιεκτικότητας (κρασί, μπύρα κα)	3.9	4.8
Εβδομαδιαία κατανάλωση οινοπνεύματος υψηλής περιεκτικότητας (ούζο, ρακί, ουίσκι)	3.9	7.1

Από τον Πίνακα 1 φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων (68%) αποτελείται από υπαλλήλους και φοιτητές. Η μέση ηλικία των ερωτηθέντων ήταν τα 28,6 έτη και η μέση τιμή ετών εκπαίδευσης ήταν τα 13 έτη.

6.2 Θρησκευτικότητα

Στον Πίνακα 2 που παραθέτουμε παρακάτω παρουσιάζονται οι μέσες τιμές και οι τυπικές αποκλίσεις της *κλίμακας θρησκευτικότητας*. Η *κλίμακα θρησκευτικότητας* βρισκόταν στην τελευταία ενότητα του ερωτηματολογίου και περιλάμβανε τον εκκλησιασμό, την προσευχή, τη νηστεία και την εξομολόγηση.

Πίνακας 2: Μέσες τιμές και τυπικές αποκλίσεις της κλίμακας *θρησκευτικότητας*.

Θρησκευτικότητα	Μ.Τ	Τ.Α.
Εκκλησιασμός	1.60	1.10
Προσευχή	2.10	1.50
Νηστεία	1.40	1.25
Εξομολόγηση	0.52	0.9

Ποτέ=0, Σπάνια=1, Αρκετά συχνά=2, Συχνά=3, Πολύ συχνά=4, Κάθε φορά=5

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα οι μέσες τιμές που αφορούσαν τον εκκλησιασμό και τη νηστεία ήταν 1,60 και 1,40 αντίστοιχα (σπάνια έως αρκετά συχνά). Η μέση τιμή που αφορούσε την προσευχή ήταν 2,10 (αρκετά συχνά) και την εξομολόγηση 0,52 (από ποτέ έως σπάνια). Αξίζει να σημειωθεί ότι η μεγαλύτερη τιμή στην *κλίμακα θρησκευτικότητας* ήταν ο βαθμός 16 σε ποσοστό 1% και η μικρότερη ο βαθμός 0 σε ποσοστό 8,2%.

6.3 Χαρακτηριστικά οδήγησης

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3 που ακολουθεί, έχουμε καταναίμει τα ερευνητικά θέματα με βάση τα χαρακτηριστικά οδήγησης και συγκεκριμένα, τον αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων, τα έτη οδήγησης δικύκλου, τα έτη κατοχής δικύκλου, τα έτη κατοχής άδειας οδήγησης δικύκλου και τις συγκρούσεις με δίκυκλο που δηλώθηκαν από τους ερωτώμενους.

Πίνακας 3: Κατανομή των ερευνητικών θεμάτων με βάση τα χαρακτηριστικά οδήγησης.

Χαρακτηριστικά οδήγησης	Μ.Τ	Τ.Α.
Αριθμός διανυθέντων χλμ	52.752	80.959
Έτη οδήγησης δικύκλου	9.4	7.6
Έτη κατοχής δικύκλου	8.5	7.1
Έτη κατοχής άδειας οδήγησης δικύκλου	7.4	7.6
	N	%
Συγκρούσεις με δίκυκλο		
Καμία	305	51.1
Μία σύγκρουση	139	23.3
Δύο συγκρούσεις	72	12.1
Τρεις και άνω συγκρούσεις	80	13.6

Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι από το σύνολο των ερωτηθέντων η μέση τιμή των ετών κατοχής άδεια δικύκλου (7,4) είναι μικρότερη από τις μέσες τιμές ετών οδήγησης (9,4) και ετών κατοχής δικύκλου (8,5). Ακόμα παρουσιάζεται ότι το 51,1% των ερωτώμενων δήλωσε ότι δεν είχε καμία σύγκρουση ενώ το 13,6% δήλωσε ότι είχε από τρεις και άνω συγκρούσεις.

6.4 Μέσες Τιμές οδήγησης και χρήσης κράνους ανά προορισμό/λόγο οδήγησης δικύκλου

Κατά τη διάρκεια εκτίμησης των αποτελεσμάτων, προχωρήσαμε επίσης στη δημιουργία πινάκων οι οποίοι αναφέρουν τις μέσες τιμές και τις τυπικές αποκλίσεις σε σχέση με τους προορισμούς/ λόγους οδήγησης δικύκλου και χρήσης κράνους και σε σχέση με τις εποχές και τις ώρες της ημέρας οδήγησης δικύκλου και χρήσης κράνους .

Στους πίνακες 4 & 5 που παραθέτουμε παρακάτω παρουσιάζονται οι μέσες τιμές οδήγησης δικύκλου και χρήσης κράνους σύμφωνα με τους προορισμούς/λόγους οδήγησης, τις εποχές και τις ώρες τις ημέρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 Μέσες τιμές και τυπικές αποκλίσεις σύμφωνα με τους προορισμούς - λόγους οδήγησης δικύκλου και χρήσης κράνους .

	Προορισμός – Λόγοι οδήγησης και χρήσης κράνους	Μ.Τ. Τ.Α.	Μ.Τ. Τ.Α.
1	Από/προς το σπίτι μου	4,0 (1,2)	2,8 (2,0)
2	Από/προς τη δουλειά μου, σχολή μου	3,5 (1,7)	2,8 (2,1)
3	Στη διάρκεια της δουλειά μου/σχολής μου	2,3 (2,0)	1,9 (2,1)
4	Προς κάποιο μέρος για διασκέδαση (μπαρ, café κ.ά.)	2,4 (1,7)	2,1 (2,1)
5	Από κάποιο μέρος για διασκέδαση (μπαρ, café κ.ά.)	2,4 (1,7)	2,2 (2,1)
6	Για τις βόλτες μου (χωρίς κάποιο προορισμό)	3,0 (1,6)	2,6 (2,1)
7	Για ταξίδια	1,2 (1,7)	1,8 (2,3)
8	Όταν πρόκειται να πάω σε κάποια συγκέντρωση κ.ά.	2,0 (1,7)	2,0 (2,1)
9	Όταν είμαι θυμωμένος, τσατισμένος κ.ά. παρόμοια	2,0 (1,8)	1,6 (2,0)
10	Όταν είμαι χαρούμενος, ενθουσιασμένος κ.ά. παρόμοια	2,5 (1,8)	2,2 (2,1)
11	Όταν είμαι στεναχωρημένος, λυπημένος κ.ά. παρόμοια	1,9 (1,8)	1,7 (2,0)
12	Για να προσελκύσω το άλλο φύλο, για να γοητεύσω	1,0 (1,6)	0,8 (1,6)
13	Για κόντρες, σουζες, αγώνες κ.ά. παρόμοια	0,7 (1,5)	0,7 (1,6)

Ποτέ=0, Σπάνια=1, Αρκετά συχνά=2, Συχνά=3, Πολύ συχνά=4, Κάθε φορά=5

Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι από το σύνολο των ερωτηθέντων οι μέσες τιμές για τους προορισμούς οδήγησης *από/προς το σπίτι μου και από/προς τη δουλειά μου/σχολή μου* ήταν 4,0 και 3,5 αντίστοιχα (πολύ συχνοί προορισμοί) ενώ η μέση τιμή χρήσης κράνους και για τους δύο προορισμούς ήταν 2,8 (συχνή χρήση κράνους). Ακόμα παρατηρούμε ότι, στους λόγους οδήγησης *δικύκλου για να προσελκύσω το άλλο φύλο/ για να γοητεύσω και για κόντρες, σουίζες, αγώνες κ.ά. παρόμοια*, οι μέσες τιμές ήταν 1,0 και 0,7 αντίστοιχα (σπάνιοι λόγοι οδήγησης) και οι μέσες τιμές χρήσης κράνους για τους ίδιους λόγους είναι 0,8 και 0,7 αντίστοιχα (σπάνια χρήση κράνους).

6.5 Ώρες και εποχές οδήγησης δικύκλου σε σχέση με τη χρήση κράνους

Στον Πίνακα 5 εμφανίζονται οι μέσες τιμές και οι τυπικές αποκλίσεις σύμφωνα με τις εποχές και τις ώρες της ημέρας σε σχέση με την οδήγηση δικύκλου και τη χρήση κράνους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Μέσες τιμές και τυπικές αποκλίσεις σύμφωνα με τους εποχές και τις ώρες της ημέρας οδήγησης δικύκλου και χρήσης κράνους .

	Εποχή οδήγησης και χρήσης κράνους	Μ.Τ. Τ.Α.	Μ.Τ. Τ.Α.
1	Φθινόπωρο	3,0 (1,5)	3,0 (2,0)
2	Χειμώνας	2,3 (1,7)	2,8 (2,2)
3	Άνοιξη	3,9 (1,1)	3,0 (1,9)
4	Καλοκαίρι	4,5 (0,8)	2,9 (2,0)
	Ώρες οδήγησης και χρήσης κράνους		
1	06:00 – 14:00	3,0 (1,6)	2,8 (2,0)
2	14:01 – 22:00	3,5 (1,3)	2,9 (1,9)
3	22:01 – 06:00	2,0 (1,7)	2,0 (2,0)

Ποτέ=0, Σπάνια=1, Αρκετά συχνά=2, Συχνά=3, Πολύ συχνά=4, Κάθε φορά=5

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, την Άνοιξη και το Καλοκαίρι, οι μέσες τιμές οδήγησης που αναφέρθηκαν ήταν 3,9 και 4,5 αντίστοιχα (οδήγηση από πολύ συχνά έως κάθε φορά) και οι μέσες τιμές χρήσης κράνους για τις ίδιες εποχές ήταν 3,0 και 2,9, αντίστοιχα (πολύ συχνή χρήση).

Προκύπτει, επίσης, ότι χρησιμοποιούσαν δίκυκλο από τις 14:01 έως 22:00 σε μέση τιμή 3,5 (συχνή έως πολύ συχνή οδήγηση), ενώ η μέση τιμή χρήσης κράνους ήταν μόλις 2,9 (συχνή χρήση).

6.6 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών που αφορούν στη χρήση κράνους

Στο τέταρτο μέρος του ερωτηματολογίου υπάρχει μια σειρά θεμάτων που αφορά την τοποθέτηση των ερωτώμενων σχετικά με τους λόγους που επηρεάζουν την απόφασή τους να φορούν κράνος.

Υπενθυμίζουμε, ότι οι τοποθετήσεις απέναντι στους λόγους που επηρεάζουν την απόφασή να φορούν κράνος απαντήθηκαν με βάση μια κλίμακα έξι βαθμίδων όπως αυτή έχει περιγραφεί σε προηγούμενο μέρος της έρευνας. Η κλίμακα αυτή έχει ως εξής: **0= ποτέ, 1= σπάνια, 2= αρκετά συχνά, 3= συχνά, 4= πολύ συχνά και 5= κάθε φορά.**

Η ερευνητική ομάδα επέλεξε να κάνει την ανάλυση των κύριων συνιστωσών (Principal Component Analysis) στις 30 μεταβλητές που μετρούν τους λόγους που επηρεάζουν την απόφασή τους να φορούν κράνος. Η μέθοδος αυτή επιλέχθηκε για δύο βασικούς λόγους: αφενός, προκειμένου να αποκαλυφθούν οι «αφανείς» μεταβλητές και αφετέρου, σε μια προσπάθεια να μειωθεί ο μεγάλος αριθμός των μεταβλητών.

Με την ανάλυση των κύριων συνιστωσών οι 30 μεταβλητές συνοψίστηκαν σε 5 νέες μεταβλητές ή αλλιώς παράγοντες (factors) οι οποίες συνέβαλαν σε μια μεγάλη αναλογία της μεταβλητότητας. Οι συμβατικές ονομασίες των 5 παραγόντων που προέκυψαν, προήλθαν από τα θέματα με τα υψηλότερα φορτία (loadings) που συγκεντρώθηκαν στον κάθε παράγοντα. Ο σκοπός αυτής της ανάλυσης μέσω PCA είναι να συνδυάσει μεταβλητές με κοινό υπόβαθρο.

Οι 5 αυτοί παράγοντες θεωρούνται ως 5 διαφορετικοί τύποι-λόγων που επηρεάζουν την απόφασή των οδηγών δίκυκλου να φορούν κράνος, 5 διαφορετικά υποδείγματα λόγων για χρήση κράνους και τους δόθηκαν οι ακόλουθες συμβατικές ονομασίες: 1) *εκπαίδευση – μίμηση* (π.χ «για να παραδειγματίζονται οι άλλοι», «έτσι έμαθα», «το ίδιο κάνουν και τα άλλα μέλη

της οικογένειας μου», «το ίδιο κάνουν και οι φίλοι μου»), συνόψισε 9 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 38,98% στη συνολική διακύμανση. 2) *εμπειρία* (π.χ. «Φόβος εξ αιτίας απειρίας μου»), συνόψισε 8 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 9,3% στη συνολική διακύμανση. 3. *αυτοπροστασία* (π.χ. «αποφυγή τραυματισμού στο κεφάλι»), συνόψισε 6 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 6,8% συνολική διακύμανση 4. *περιβάλλον* (π.χ. «άσχημες καιρικές συνθήκες»), συνόψισε 5 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 5,3% συνολική διακύμανση 5. *νομικά και οικονομικά θέματα* (π.χ. «υπακοή στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας») συνόψισε 2 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 4,2% συνολική διακύμανση .

Η σαφής ερμηνεία και οι ιδιοτιμές (Eigenvalues) των παραπάνω παραγόντων ήταν τα κριτήρια για την κατασκευή αυτού του υποδείγματος. Οι τελικές παραγοντικές λύσεις για την ανάλυση ικανοποίησαν 4 κριτήρια: α) κάθε μεταβλητή συσχετίστηκε με τον αντίστοιχο παράγοντα της με ιδιοτιμές >1,26, β) κάθε μεταβλητή συσχετίστηκε με τον αντίστοιχο παράγοντα της σε ένα ελάχιστο επίπεδο 0,35, γ) επιλέχθηκαν μεταβλητές με «φορτία» >0,40. Συγκεκριμένα, η χαμηλότερη ιδιοτιμή ήταν 1.255 (5^{ος} παράγοντας) και η υψηλότερη ιδιοτιμή (1^{ος} παράγοντας) ήταν 11,695. Η συνολική μεταβλητότητα των 5 παραγόντων ήταν 64,6%. (Πίνακας 6)

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 : Ανάλυση κύριων συνιστωσών των 30 μεταβλητών που αφορούν τη χρήση κράνους με τη μέθοδο Varimax.

Μεταβλητές	Συνιστώσες				
	1	2	3	4	5
<i>Εκπαίδευση – Μίμηση</i>					
Για να παραδειγματίζονται οι άλλοι	,658				
Έτσι έμαθα	,615				
Το ίδιο κάνουν (ή θα έκαναν) και τα υπόλοιπα μέλη της οικογένειάς μου	,674				
Το ίδιο κάνουν (ή θα έκαναν) και οι φίλοι μου	,672				
Για να εξαλείψω ενδεχόμενους δισταγμούς, για να με εμπιστεύεται ο συνεπιβάτης μου	,730				
Για να εμπνέω εμπιστοσύνη	,744				
Γενικός φόβος μου	,476				

Υπακοή στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ)	,582				
Υπακοή στους κανονισμούς και νόμους της Πολιτείας	,602				
<i><u>Εμπειρία</u></i>					
Φόβος εξ αιτίας απειρίας μου		,599			
Αισθάνομαι λιγότερο πεισμένος, στρεσαρισμένος		,591			
Προηγούμενες συγκρούσεις μου ως οδηγός δικύκλου		,685			
Προηγούμενη σύγκρουση ως συνεπιβάτης		,775			
Προηγούμενες συγκρούσεις φίλων μου		,689			
Μαρτυρία μου σε κάποια σύγκρουση		,658			
Απώλεια εργασίας σε περίπτωση σύγκρουσης		,681			
Απώλεια χρημάτων από ανασφάλιστο δίκυκλο		,656			
<i><u>Αυτοπροστασία</u></i>					

Αποφυγή τραυματισμού στο κεφάλι			,761		
Αίσθημα ασφάλειας, σιγουριάς			,749		
Αίσθημα σταθεροποίησης και ισορροπίας			,408		
Προστασία από υψηλές ταχύτητες			,723		
Αποφυγή μοιραίων συγκρούσεων			,816		
Έλλειψη εμπιστοσύνης στους άλλους οδηγούς			,674		
<i><u>Περιβάλλον</u></i>					
Άσχημες καιρικές συνθήκες (βροχή, κρύο, αέρας κ.ά)				,618	
Άγνωστη περιοχή				,772	
Ανώμαλο, χαλασμένο, κακό οδόστρωμα				,784	
Στενοί δρόμοι				,778	
Επιβαρυμένη κυκλοφορία, μποτιλιαρίσματα κ.ά				,703	

<u>Νομικά και οικονομικά θέματα</u>					
Αφαίρεση πινακίδων, διπλώματος					,724
Αποφυγή προστίμων					,778

6.7 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών που αφορούν τη μη χρήση κράνους

Στο πέμπτο μέρος του ερωτηματολογίου υπάρχει μια σειρά θεμάτων που αφορά την τοποθέτηση των ερωτώμενων σχετικά με τις αιτίες που επηρεάζουν την απόφασή τους να μη φορούν κράνος.

Οι τοποθετήσεις απέναντι στις αιτίες που επηρεάζουν την απόφασή να μη φορούν κράνος απαντήθηκαν με βάση μια κλίμακα έξι βαθμίδων όπως αυτή έχει περιγραφεί σε προηγούμενο μέρος της έρευνας. Η κλίμακα αυτή έχει ως εξής: **0= ποτέ, 1= σπάνια, 2= αρκετά συχνά, 3= συχνά, 4= πολύ συχνά και 5= κάθε φορά.**

Η ερευνητική ομάδα επέλεξε να κάνει την ανάλυση των κύριων συνιστωσών (Principal Component Analysis) και για τις αιτίες μη χρήσης κράνους όπως και για τους λόγους χρήσης που αναφέραμε παραπάνω. Η επιλογή αυτής της μεθόδου πραγματοποιήθηκε για δύο βασικούς λόγους : αφενός, προκειμένου να αποκαλυφθούν οι «αφανείς» μεταβλητές και αφετέρου, σε μια προσπάθεια να μειωθεί ο μεγάλος αριθμός των μεταβλητών. Με την ανάλυση των κύριων συνιστωσών οι 33 μεταβλητές συνοψίστηκαν σε 3 νέες μεταβλητές ή αλλιώς παράγοντες (factors) οι οποίες συνέβαλαν σε μια μεγάλη αναλογία της μεταβλητότητας. Οι συμβατικές ονομασίες των 3 παραγόντων που προέκυψαν, προήλθαν από τα θέματα με τα υψηλότερα φορτία (loadings) που συγκεντρώθηκαν στον κάθε παράγοντα. Αυτή τη φορά εφαρμόζοντας 33 μεταβλητές που μετρούν τις αιτίες που επηρεάζουν την

απόφαση τους να μη φορούν κράνος. Ο σκοπός αυτής της ανάλυσης μέσω PCA είναι να συνδυάσει τις μεταβλητές σε ένα κοινό υπόβαθρο.

Οι 3 νέοι παράγοντες περιστράφηκαν, όπως παραπάνω, με τη μέθοδο varimax εξαιτίας αδυναμίας στις αρχικές ερμηνείες τους, θεωρούνται 3 διαφορετικοί τύποι αιτιών που επηρεάζουν την απόφαση των οδηγών δικύκλου να μη φορούν κράνος, 3 διαφορετικά μοντέλα αιτιών μη χρήσης κράνους και τους δόθηκαν οι ακόλουθες ονομασίες: 1. *Ενόχληση* (π.χ. «Αισθάνομαι στριμωγμένος μέσα στο κράνος»), συνόψισε 12 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 13,7% σε συνολική διακύμανση 2. *ρισοκίνδυνη συμπεριφορά* (π.χ. «Αδυναμία προσαρμογής στους κανονισμούς»), συνόψισε 10 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 3,3% σε συνολική διακύμανση 3. *υποτίμηση κινδύνου* (π.χ. «Όταν οδηγώ προσεκτικά δεν χρειάζομαι κράνος») συνόψισε 10 αντίστοιχα θέματα και μετρούσε 1,5% σε συνολική διακύμανση.

Η σαφής ερμηνεία και οι ιδιοτιμές (Eigenvalues) των παραπάνω παραγόντων ήταν τα κριτήρια για την κατασκευή αυτού του υποδείγματος. Οι τελικές παραγοντικές λύσεις για την ανάλυση ικανοποίησαν 4 κριτήρια: α) κάθε μεταβλητή συσχετίστηκε με τον αντίστοιχο παράγοντα της με ιδιοτιμές >1,5, β) κάθε μεταβλητή συσχετίστηκε με τον αντίστοιχο παράγοντα της σε ένα ελάχιστο επίπεδο 0,40, γ) επιλέχθηκαν μεταβλητές με «φορτία» >0,44. Συγκεκριμένα, η χαμηλότερη ιδιοτιμή ήταν 1,520 (3^{ος} παράγοντας) και η υψηλότερη ιδιοτιμή (1^{ος} παράγοντας) ήταν 13,681. Η συνολική μεταβλητότητα των 3 παραγόντων ήταν 56%. (Πίνακας 7)

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Ανάλυση κύριων συνιστωσών των 33 θεμάτων που αφορούν τη μη χρήση κράνους με τη μέθοδο Varimax

Κατηγορίες		Συνιστώσες	
<i>Ενόχληση</i>	1	2	3

Αισθάνομαι στριμωγμένος μέσα στο κράνος	,741		
Πιέζει, είναι βαρύ, (προξενεί πονοκέφαλο)	,764		
Περιορίζει την ορατότητα	,766		
Εμποδίζει τις άνετες κινήσεις του κεφαλιού	,776		
Περιορίζει την ακοή	,791		
Περιορίζει την επικοινωνία με τον συνεπιβάτη	,747		
Δυσκολία αερισμού (αναπνοή, θάμπωμα)	,736		
Δυσκολία καθαρισμού (από σκόνες, έντομα κλπ)	,661		
Χαλάει την κόμμωση	,526		
Δημιουργεί φαγούρα	,616		
Ζεσταίνει (π.χ. το καλοκαίρι)	,759		
Κουράζει (π.χ. βάλε-βγάλε στις συχνές στάσεις)	,614		
<u><i>Ριψοκίνδυνη συμπεριφορά</i></u>			
Αδυναμία προσαρμογής στους κανονισμούς		,632	
Πηγαίνω ενάντια στο ρεύμα		,646	
Δεν είμαι ο τύπος με την "καθώς πρέπει" συμπεριφορά		,681	

Έχω ριψοκίνδυνη προσωπικότητα		,733	
Είμαι άνθρωπος της δράσης		,700	
Δεν φοβάμαι τον θάνατο		,622	
Η χρήση κράνους θα μειώνει το γόητρό μου, την εικόνα μου		,529	
Δεν συμβαδίζουν μαγκιά και κράνος		,612	
Εμποδίζει το κάπνισμα		,554	
Εμποδίζει τη χρήση κινητού		,510	
<u>Υποτίμηση κινδύνου</u>			
Όταν οδηγώ προσεκτικά δεν χρειάζομαι κράνος			,686
Αμέλεια, αδιαφορία			,469
Το δίκυκλο μου είναι ασφαλές, δεν χρειάζομαι κράνος			,664
Ο καλός οδηγός δεν χρειάζεται να φορά κράνος			,668
Η χρήση κράνους είναι μάταιη (αν είναι να γίνει κάτι... θα γίνει)			,617
Δεν πρόκειται να συμβεί σε μένα κάτι μοιραίο			,577
Συνήθως βιάζομαι και δεν το χρησιμοποιώ			,583

Οδηγώ σε κοντινές αποστάσεις και δεν μου χρειάζεται κράνος			,612
Απεχθάνομαι τις καθυστερήσεις (βάλε-βγάλε)			,590
Δεν ταιριάζει με την δουλειά μου, με το κύρος μου			,575

6.8 Αποτελέσματα Ανάλυσης Πολλαπλής Παλινδρόμησης

Στο υπόδειγμα που ακολουθεί αναλύεται η σχέση του κοινωνιολογικού προφίλ, της *κλίμακας θρησκευτικότητας* και των κινήτρων (χρήση) και εμποδίων (μη χρήση) των οδηγών με την επίδοση *χρήσης κράνους*.

Χρησιμοποιήσαμε ένα υπόδειγμα ανάλυσης πολλαπλής παλινδρόμησης, προκειμένου να ελέγξουμε τις υποθέσεις εργασίας, με εξαρτημένη μεταβλητή την *κλίμακα χρήσης κράνους* (ποσοτική μεταβλητή). Οι μεταβλητές οι οποίες χρησιμοποιήσαμε ως ανεξάρτητες αφορούσαν στα κοινωνικό-δημογραφικά στοιχεία, τη θρησκευτικότητα και τα κίνητρα και τα εμπόδια των οδηγών για χρήση κράνους. Πιο συγκεκριμένα, αξίζει να υπενθυμισθεί, ότι οι μεταβλητές που χρησιμοποιήσαμε είναι:

- α) φύλο, ηλικία (ποσοτική μεταβλητή), έτη εκπαίδευσης (ποσοτική μεταβλητή)
- β) κατανάλωση οίνοπνεύματος υψηλής και χαμηλής περιεκτικότητας (ποσοτικές μεταβλητές)
- γ) διανυθέντα χιλιόμετρα (ποσοτική μεταβλητή)
- δ) *κλίμακα θρησκευτικότητας* (ποσοτική μεταβλητή)
- ε) τα κίνητρα (5 παράγοντες) και,
- στ) τα εμπόδια των οδηγών χρήσης κράνους (3 παράγοντες)

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα τα οποία προέκυψαν από την ανάλυση πολλαπλής παλινδρόμησης διαπιστώσαμε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση:

α) Με την ηλικία, ($B = -0,172$, $Sig. = 0,016$) οι νεότεροι οδηγοί τείνουν να αναφέρουν υψηλότερες βαθμολογίες στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.

β) Με τα έτη σπουδών, ($B = 0,452$, $Sig. = 0,009$). Δηλαδή, οδηγοί με περισσότερα έτη εκπαίδευσης συγκέντρωσαν υψηλότερες βαθμολογίες στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.

β) Με την κατανάλωση οιοπνεύματος υψηλής περιεκτικότητας ($B = -0,256$, $Sig. = 0,013$). Όσο λιγότερη χρήση οιοπνεύματος υψηλής περιεκτικότητας δήλωσαν ότι κάνουν, τόσο αυξάνονταν η βαθμολογία στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.

δ) Με τα διανυθέντα χιλιόμετρα ($B = -0,051$, $Sig. = 0,041$). Όσο λιγότερα χιλιόμετρα δήλωσαν ότι έχουν διανύσει, τόσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.

ε) Με τους 7 από τους 8 παράγοντες που προέκυψαν από την ανάλυση κύριων συνιστωσών:

- *Εκπαίδευση – μίμηση* ($B = 4,882$, $Sig. = 0,000$), όσο υψηλότερες επιδόσεις συγκέντρωσαν στον *παράγοντα εκπαίδευση-μίμηση* τόσο υψηλότερες οι βαθμολογίες τους στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.
- *Εμπειρία* ($B = 3,502$, $Sig. = 0,000$), όσο υψηλότερες επιδόσεις είχαν στον *παράγοντα εμπειρία* τόσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.
- *Αυτοπροστασία* ($B = 5,177$, $Sig. = 0,000$), όσο υψηλότερες επιδόσεις είχαν στον *παράγοντα αυτοπροστασία*, τόσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.
- *Περιβάλλον* ($B = 6,414$, $Sig. = 0,000$), όσο υψηλότερες επιδόσεις είχαν στον *παράγοντα περιβάλλον*, τόσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.
- *Νομικά και οικονομικά θέματα* ($B = 4,129$, $Sig. = 0,000$), όσο υψηλότερες επιδόσεις είχαν στον *παράγοντα νομικά και οικονομικά θέματα*, τόσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.

- *Ενόχληση* (B= -3,019, Sig.= 0,000), όσο χαμηλότερες επιδόσεις είχαν στον παράγοντα *ενόχληση*, τόσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν στην *κλίμακα χρήσης κράνους*.
- *Υποτίμηση κινδύνου* (B= -2,089, Sig.=0,001), όσο χαμηλότερες επιδόσεις είχαν στον παράγοντα *υποτίμηση κινδύνου*, τόσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν στην *κλίμακα χρήσης κράνους* (Πίνακας 8).

Πίνακας 8: Ανάλυση Πολλαπλής Παλινδρόμησης, της *κλίμακας χρήσης κράνους* ως προς το κοινωνιολογικό προφίλ, τη θρησκευτικότητα και τα κίνητρα και εμπόδια των οδηγών για χρήση κράνους

	B	Std. Error	Sig.
<i>(Constant)</i>	28,240	4,019	,000
Φύλο			
Αρσενικό	-2,39	1,40	,088
Θηλυκό			
Ηλικία	-,172	,071	,016
Έτη σπουδών	,452	,172	,009
Θρησκευτικότητα	-,178	,180	,322
Κατανάλωση οινοπνεύματος			
Χαμηλής περιεκτικότητας σε οινόπνευμα (κρασί, μπύρα κ.λ.π)	,121	,146	,406

Υψηλής περιεκτικότητας σε οινόπνευμα (ούζο, ρακί, ουίσκι κ.λ.π.)	-,256	,102	,013
Διανυθέντα χιλιόμετρα	-,051	,000	,041
Βασικοί παράγοντες			
Εκπαίδευση - μίμηση	4,882	,681	,000
Εμπειρία	3,502	,629	,000
Αυτοπροστασία	5,177	,658	,000
Περιβάλλον	6,414	,610	,000
Νομικά και οικονομικά θέματα	4,129	,618	,000
Ενόχληση	-3,019	,636	,000
Ριψοκίνδυνη συμπεριφορά	,588	,673	,382
Υποτίμηση κινδύνου	-2,089	,653	,001

$r^2=0,448$ & $\text{adj. } r^2=0,432$

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΣΥΖΗΤΗΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία, μελετήθηκαν οι συμπεριφορές διακινδύνευσης με εστίαση στην οδήγηση δικύκλων με/χωρίς κράνος. Στα πλαίσια αυτής της μελέτης καθορίστηκαν οι παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση/μη χρήση κράνους. Σκοπός της έρευνας μας ήταν να μελετήσουμε τις οδηγικές στάσεις και συμπεριφορές των δικυκλιστών και κατά πόσο αυτές οι συμπεριφορές επηρεάζουν την απόφαση του να φορούν κράνος.

Ανάλογες έρευνες , που να αφορούν την οδηγική συμπεριφορά σε σχέση με τη χρήση κράνους, έχουν πραγματοποιηθεί κυρίως στο εξωτερικό. Για την Ελλάδα μόνο λίγες έρευνες έχουν διεξαχθεί, τέτοιου είδους μελέτες για την χρήση κράνους είναι αναγκαίες για τη χώρα μας. Η Ελλάδα έρχεται δεύτερη ανάμεσα στις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες με τραυματισμούς που καταλήγουν σε 2500 θανάτους ανά έτος (Petridou, 1999)

Με αυτή τη μελέτη προσπαθούμε να αναδείξουμε τους παράγοντες που επιδρούν στην απόφαση των οδηγών να χρησιμοποιούν ή όχι κράνος. Γίνεται παράλληλα μια προσπάθεια ώστε να δοθούν εύστοχες ερμηνείες στα ευρήματα που προκύπτουν, ενώ επιτυγχάνεται μια σύγκριση των ευρημάτων σε σχέση με ευρήματα άλλων χωρών, προκειμένου να καταδειχθούν ομοιότητες και διαφορές.

Σχετικά με τα ευρήματα μας δεν βρήκαμε ότι υπάρχει σημαντική σχέση με το φύλο και τη χρήση κράνους. Αν και αυτό είναι κάτι που σε άλλες έρευνες έχει σχετιστεί. Για παράδειγμα σε μια μελέτη του NHSTA στις Η.Π.Α φαίνεται ότι με ποσοστό 61,50% οι γυναίκες δηλώθηκε ότι κάνουν συχνότερη χρήση κράνους από τους άντρες (NHTSA, 2008).

Ακόμα, δεν βρέθηκε σημαντική συσχέτιση σε σχέση με την *κλίμακα θρησκευτικότητας* και τη χρήση κράνους. Αν και σε προηγούμενες έρευνες (Chliaoutakis, J. et al, 2000) έχει αποδειχτεί ότι σχετίζεται με τη γενικότερη οδηγική συμπεριφορά. Κάποια στοιχεία τα οποία προέρχονται από την λήψη και την καταγραφή των στοιχείων των ερωτηματολογίων αφορούν στο ότι,

ένας μεγάλος αριθμός ερωτώμενων δήλωσε λιγότερα έτη κατοχής άδειας οδήγησης δικύκλου και περισσότερα έτη οδήγησης δικύκλου καθώς επίσης υπήρχε ένα ποσοστό της τάξεως του 5,2% που δήλωσε ότι έχει παραπάνω από 6 συγκρούσεις τα τελευταία 3 χρόνια.

Όλα αυτά τα στοιχεία που αναφέραμε και αυτά που ακολουθούν θα πρέπει να μας οδηγήσουν σε μια τέτοια κατεύθυνση, ώστε να γίνονται συνεχώς τέτοιου είδους μελέτες που θα μπορέσουν να υποδείξουν τρόπους για την προώθηση σωστής οδηγικής συμπεριφοράς.

7.1 Παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση κράνους

Η εξαρτημένη μεταβλητή που χρησιμοποιήθηκε για τις ανάγκες της στατιστικής ανάλυσης και συγκεκριμένα για τα αποτελέσματα της Λογαριθμικής Παλινδρόμησης, ήταν η *κλίμακα χρήσης κράνους*. Ειδικότερα, εξετάστηκε η πιθανότητα χρήσης κράνους σε σχέση με το φύλο, την ηλικία, τα έτη σπουδών, την *κλίμακα θρησκευτικότητας*, την κατανάλωση οινοπνεύματος, τα διανυθέντα χιλιόμετρα των οδηγών δικύκλων, και τους 8 συνολικά παράγοντες (*εκπαίδευση-μίμηση, εμπειρία, αυτοπροστασία, περιβάλλον, νομικά και οικονομικά θέματα, ενόχληση, ριψοκίνδυνη συμπεριφορά και υποτίμηση κινδύνου*) που προέκυψαν από την Ανάλυση Κυρίων Συνιστωσών χρήσης και μη χρήσης κράνους.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήσαμε, βρήκαμε ότι η χρήση κράνους επηρεάζεται από 11 από τις προαναφερόμενες μεταβλητές και πιο συγκεκριμένα:

- Την ηλικία
- Τα έτη σπουδών
- Την κατανάλωση υψηλής περιεκτικότητας οινοπνεύματος
- Τα διανυθέντα χιλιόμετρα
- *Τον παράγοντα εκπαίδευση – μίμηση*

- *Τον παράγοντα εμπειρία*
- *Τον παράγοντα αυτοπροστασία*
- *Τον παράγοντα περιβάλλον*
- *Τον παράγοντα νομικά και οικονομικά θέματα*
- *Τον παράγοντα ενόχληση και,*
- *Τον παράγοντα υποτίμηση κινδύνου.*

Σχετικά με την ηλικία, αυτό που παρατηρούμε από τα αποτελέσματα μας είναι ότι όσο πιο μικροί σε ηλικία δήλωσαν ότι είναι οι ερωτώμενοι τόσο συχνότερα δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν κράνος. Αυτό το αποτέλεσμα μπορεί να οφείλεται σε πολλούς λόγους, στο άγχος που μπορεί να έχουν ως νέοι σε ηλικία οδηγού, στο φόβο που μπορεί να έχουν στα επερχόμενα πρόστιμα, στην επιρροή που μπορεί να έχουν από την οικογένεια τους για την χρήση κράνους κ.ά. Από έρευνα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ), φαίνεται ότι όσο μεγαλύτεροι σε ηλικία είναι οι οδηγοί τόσο περισσότερο εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα (ΕΣΥΕ, 2000). Ακόμα μία έρευνα, της ΝΗΣΤΑ με θέμα τα ατυχήματα μοτοσικλετιστών στις Η.Π.Α. εμφανίζει ακριβώς το ίδιο αποτέλεσμα ότι όσο μεγαλύτεροι σε ηλικία είναι οι οδηγοί τόσο περισσότερο εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα (NHTSA,2007).

Από τα αποτελέσματα μας, φαίνεται επίσης ότι όσο περισσότερα χρόνια εκπαίδευσης δήλωσαν ότι έχουν οι ερωτώμενοι τόσο συχνότερα χρησιμοποιούσαν κράνος. Οι λόγοι που μπορεί να συμβαίνει αυτό δεν μπορούν να είναι ξεκάθαροι στη δική μας έρευνα, παρόλα αυτά και μια αντίστοιχη έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Πενσυλβάνια με θέμα, τη χρήση κράνους, απέδειξε ότι, οι ερωτώμενοι με περισσότερα χρόνια εκπαίδευσης έτειναν να χρησιμοποιούν κράνους πιο συχνά, καθώς επίσης και τα παιδιά τους σε σχέση με παιδιά που οι γονείς τους είχαν λιγότερα χρόνια εκπαίδευσης.

Η κατανάλωση υψηλής περιεκτικότητας αλκοόλ ήταν ένας ακόμα λόγος που επηρεάζει την χρήση κράνους. Πιο συγκεκριμένα, όσο μικρότερες

ποσότητες αλκοόλ υψηλής περιεκτικότητας δηλώθηκε ότι καταναλώνονταν, τόσο συχνότερη χρήση κράνους δηλώθηκε. Σε μια έρευνα που παρουσιάστηκε το 2002 στο «6^ο Παγκόσμιο Συνέδριο Πρόληψης και Ελέγχου Τραυματισμών» διαπιστώθηκε σε μοτοσικλετιστές οι οποίοι είχαν εμπλακεί σε ατύχημα όντας υπό την επήρεια αλκοόλ, όσο μεγαλύτερες ποσότητες αλκοόλ είχαν καταναλώσει, τόσο λιγότερο φορούσαν κράνος (Bigelow, 2002).

Ένας ακόμα παράγοντας σύμφωνα με τα αποτελέσματα μας που σχετίζεται με τη χρήση κράνους, είναι η εκπαίδευση – μίμηση. Πιο συγκεκριμένα, όσο υψηλότερη βαθμολογία συγκέντρωσαν σε αυτό τον παράγοντα τόσο συχνότερα δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν κράνος. Αυτός ο παράγοντας περιλαμβάνει θέματα που σχετίζονται με την εκπαίδευση από το ευρύτερο περιβάλλον, αυτό μπορεί να είναι είτε οικογενειακό, είτε σχολικό, είτε φιλικό. Ως εύρημα, αυτό καθαυτό, θα μπορούσε να αποτελέσει ένα δείκτη για το πόσο σημαντική είναι η εκπαίδευση και μέσα από την οικογένεια αλλά και μέσα από το σχολικό περιβάλλον και από άλλους φορείς κοινωνικοποίησης, πάνω σε θέματα σωστής οδηγικής συμπεριφοράς.

Ακόμα, η εμπειρία, η αυτοπροστασία, το περιβάλλον οδήγησης και τα νομικά και οικονομικά θέματα ήταν παράγοντες που παρουσιάζουν σημαντική συσχέτιση με τη χρήση κράνους. Όσο υψηλότερες βαθμολογίες συγκέντρωσαν και σε αυτούς τους παράγοντες τόσο συχνότερα δήλωσαν ότι χρησιμοποιούσαν κράνος.

Η ενόχληση και η υποτίμηση κινδύνου φαίνεται από τα ευρήματα μας ότι επηρεάζει τη χρήση κράνους. Πιο συγκεκριμένα, όσο λιγότερο δήλωσαν ότι ενοχλούνταν από τα κράνη και όσο λιγότερο δήλωσαν ότι υποτιμούν το κίνδυνο, τόσο συχνότερα δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν κράνος.

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις που θα συνέβαλαν στην βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς και της χρήσης κράνους:

- ✓ Ενημέρωση των πολιτών για ζητήματα οδικής αγωγής με σκοπό την ατομική τους ευαισθητοποίηση.

- ✓ Δημιουργία προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής για τα μικρά παιδιά αλλά και τους ενήλικες.
- ✓ Βελτίωση του οδικού δικτύου για αποφυγή συχνών τροχαίων ατυχημάτων.
- ✓ Εντατικότεροι έλεγχοι της τροχαίας.
- ✓ Ψήφιση μέτρων παραδειγματισμού για τους παραβάτες που δεν χρησιμοποιούν κράνος.

7.2 Χρησιμότητα των αποτελεσμάτων της έρευνας στην Κοινωνική Εργασία

Την σημερινή εποχή όπου τα τροχαία ατυχήματα, όπως προαναφέραμε, είναι πάρα πολλά στη χώρα μας και η χρήση κράνους έχει αποδειχτεί ότι μπορεί να προλάβει θανατηφόρες συνέπειες, κρίναμε ότι θα ήταν πολύ χρήσιμη μια τέτοια μελέτη. Αυτό που επιδιώχθηκε μέσω της συγκεκριμένης ήταν η συλλογή, η εκτίμηση και η ανάλυση των παραγόντων εκείνων που καθορίζουν τις συμπεριφορές διακινδύνευσης των οδηγών και την απόφαση τους να χρησιμοποιούν ή όχι το κράνος τους.

Τα συμπεράσματα μπορούν να φανούν χρήσιμα σε αρκετές ειδικότητες επιστημόνων, γιατρούς, κοινωνικούς λειτουργούς, δάσκαλους, καθηγητές, κοινωνικούς ψυχολόγους και γενικότερα σε επαγγελματίες που εργάζονται σε χώρους όπως νοσοκομεία, Κέντρα Αγωγής και Προαγωγής Υγείας ακόμα και σε αυτούς που κυβερνούν αυτή τη χώρα, οι οποίοι οφείλουν να προσεγγίσουν το θέμα αυτό μέσω διεπιστημονικής συνεργασίας για την μελέτη και την αντιμετώπιση του.

Ακόμα, περαιτέρω μελέτες επί του συγκεκριμένου θέματος θα μπορούσαν να προσφέρουν βασικές πληροφορίες στις οποίες θα μπορούσαν να στηριχθούν οι προαναφερθέντες επαγγελματίες για να κτίσουν, αναπτύξουν και εφαρμόσουν δραστηριότητες ανάλογα με τις προτεραιότητες τους και να σχεδιάσουν μελλοντικές πηγές σωστής πληροφόρησης και

πρόληψης για το θέμα της χρήσης κράνους άλλα και για γενικότερα θέματα σωστής οδηγικής συμπεριφοράς.

Επομένως, η χρησιμότητα των ερευνητικών δεδομένων που συλλέξαμε δείχνει την ανάγκη να παρθούν σε συλλογικό αλλά και σε ατομικό επίπεδο κάποια μέτρα.

Οι ανθρωπιστικές επιστήμες και η Κοινωνική Εργασία μπορούν να συμβάλλουν στην προσπάθεια ενημέρωσης των οδηγών για θέματα οδηγικής ασφάλειας και κατ' επέκταση στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και στην προστασία της ανθρώπινης ζωής. Σε συνεργασία με δήμους, νοσοκομεία, σχολεία μπορεί να ξεκινήσει μια προσπάθεια ενημέρωσης και πληροφόρησης σχετικά με το πόσο σημαντικό είναι ο καθένας μας να διαφυλάξει τον εαυτό του αλλά και τους γύρω του χρησιμοποιώντας κράνος, ζώνη, οδηγώντας αμυντικά και σεβόμενος τους κανονισμούς οδήγησης.

7.3 Αδυναμίες και δυνατά σημεία της εργασίας

Η συγκεκριμένη εργασία, παρουσιάζει κάποιες αδυναμίες οι οποίες είναι χρήσιμο να αναφερθούν ώστε να μπορέσουν οι αναγνώστες να αντιληφθούν τις ελλείψεις που υπάρχουν και που αυτές οφείλονται. Ξεκινώντας με το θεωρητικό μέρος, ένα σημαντικό πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίσαμε είναι η έλλειψη πηγών. Πιο συγκεκριμένα, δεν μπορέσαμε να βρούμε ελληνόγλωσσες πηγές που να ασχολούνται με το συγκεκριμένο θέμα, καθώς επίσης δεν υπήρχε εύρος πηγών που να αφορούν την Ελλάδα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, να αναζητήσουμε υλικό για το θεωρητικό μέρος σε ξενόγλωσσες βάσεις δεδομένων, με δημοσιεύσεις που αφορούσαν το εξωτερικό και είχαν δημοσιευθεί στην αγγλική γλώσσα. Πρακτικά, αυτό μας ανάγκασε αφού συγκεντρώσουμε ένα σημαντικό υλικό πηγών, να μπορούμε πρώτα στη διαδικασία της μετάφρασης και μετά στη διαδικασία της διαλογής. Όλη αυτή η διαδικασία ήταν αρκετά δύσκολη και χρονοβόρα. Γνωρίζουμε λοιπόν, ότι τυχόν ελλείψεις στο θεωρητικό μέρος οφείλονται σε έλλειψη μέσων και χρόνου.

Ένα άλλο ζήτημα που τέθηκε σε σχέση με το θεωρητικό μέρος και όλο το ύψος της πτυχιακής είναι, σε ποιο κοινό αυτή απευθύνεται. Η συγκεκριμένη πτυχιακή απευθύνεται κυρίως, σε καθηγητές που είτε έχουν κάποια τριβή με το συγκεκριμένο θέμα είτε όχι. Επίσης απευθύνεται σε φοιτητές που δεν γνωρίζουν το αντικείμενο. Για τους παραπάνω, η εν λόγω εργασία, μπορεί να αποτελέσει σύμβουλο σε περίπτωση ανάληψης αντίστοιχου θέματος πτυχιακής καθώς και ευκαιρία εξέλιξης αυτού. Τέλος το θέμα αφορά και φοιτητές που έχουν έρθει σε επαφή με τα τροχαία δυστυχήματα και τις κοινωνικές τους διαστάσεις, εφόσον οι ίδιοι επιθυμούν να διευρύνουν την ήδη υπάρχουσα γνώση τους.

Όλα τα παραπάνω, μας οδήγησαν στην απόφαση να αναφέρουμε στο θεωρητικό μέρος, πρωτογενείς και ενδιαφέρουσες πληροφορίες και να μην μπορούμε σε πολύ πιο εξειδικευμένα στοιχεία που θα καθιστούσαν την ανάγνωση δύσκολη και το περιεχόμενο δυσνόητο.

Σχετικά με το ερευνητικό μέρος, το δείγμα ως προς το μέγεθος του (596 οδηγοί δικύκλου) μπορεί να θεωρείται ικανοποιητικό σε επίπεδο πτυχιακής εργασίας, εντούτοις θα πρέπει να είναι πολύ μεγαλύτερο ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ανίχνευσης ομάδων με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Ακόμα, το γεγονός ότι προήλθε από συγκεκριμένη περιοχή της Ελλάδος δεν το καθιστά αντιπροσωπευτικό ώστε να αποτελέσματα να μπορούν να γενικευθούν σε όλο τον ελληνικό πληθυσμό.

Παρόλα αυτά, το στατιστικό μοντέλο που χρησιμοποιήσαμε για την ανάλυση των δεδομένων μας έδωσε τη δυνατότητα να εξετάσουμε τα δεδομένα σε βάθος.

Ελπίζουμε, η δική μας προσπάθεια να αποτελέσει το έναυσμα για περαιτέρω μελέτες πάνω στο συγκεκριμένο θέμα και γενικότερα σε θέματα οδικής ασφάλειας και οδηγικής συμπεριφοράς που η δημοσίευση τους και η ορθή χρήση τους, μπορούν να συντελέσουν στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

7.4 Γενικό συμπέρασμα

Τα αποτελέσματα της έρευνας όπως αυτά μελετήθηκαν και αναλύθηκαν επιβεβαιώνουν τις υποθέσεις εργασίας που είχαμε θέσει ως αρχικό στόχο της παρούσας έρευνας. Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη υπόθεση, η οποία μελετούσε τη συσχέτιση των αντιλαμβανόμενων εμποδίων με χαμηλούς δείκτες κράνους και η δεύτερη υπόθεση, η οποία μελετούσε τη συσχέτιση των αντιλαμβανόμενων οφελών με υψηλούς δείκτες χρήσης κράνους, επαληθεύτηκαν βάσει των αποτελεσμάτων του ερευνητικού μας μέρους.

Αυτό που αντιλαμβανόμαστε, τόσο από την επεξεργασία των αποτελεσμάτων όσο και από την επαφή μας με τους ανθρώπους – οδηγούς που αποτέλεσαν το δείγμα της έρευνας μας είναι, ότι η χρήση κράνους θα πρέπει να αποτελέσει υποχρεωτική συνήθεια για τους Έλληνες οδηγούς. Όπως αναφέρει και ο Κοντογιάννης θα πρέπει να αλλάξει η αντίληψη και η συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών για να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα και οι παραβάσεις (Kontogiannis, 2002).

Η επιστημονική προσέγγιση του προβλήματος της μη χρήσης κράνους είναι καθοριστικός παράγοντας που θα συμβάλλει στην επίλυση του, όπως και η συνεχής εξέταση της κατάστασης και η αναζήτηση τρόπων αντιμετώπισης καθώς και η εκπαίδευση των νέων οδηγών για θέματα οδικής ασφάλειας είναι πολύ σημαντικά ζητήματα.

Εν κατακλείδι, αξίζει να σημειωθεί, ότι η συγκεκριμένη μελέτη αποτελεί μια προσπάθεια να αναζητηθούν τα αίτια χρήσης και μη χρήσης κράνους. Δεν θα ήταν ρεαλιστικό να υποθέσουμε ότι μια και μοναδική έρευνα μπορεί να συμπεριλάβει όλες τις οπτικές ενός τόσο σύνθετου θέματος. Πρέπει να λάβετε υπόψη σας λοιπόν ότι η παρούσα μελέτη μπορεί σε αυτό το στάδιο μόνο να παράσχει χρήσιμες πληροφορίες σε σχέση με την οδηγική συμπεριφορά και τα κίνητρα χρήσης κράνους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Βουλιώτης, Σ. Γιαννόπουλος, Α. Ζαμπράκης, Σ. Χαραλαμπόπουλος, Α. (2000). *Δείκτες νοσηρότητας σε τραυματίες τροχαίων ατυχημάτων, παράγοντες κινδύνου και η δυνατότητα πρόληψης*. Μυτιλήνη: Πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας.
2. Γαζούλης, Θ. (1995). «Τροχαία ατυχήματα και δίκυκλο. Ερευνητικός χώρος: Ελλάδα».
3. ΕΣΥΕ (2000) «Πρόσωπα παθόντα σε οδικά τροχαία ατυχήματα, κατά ομάδες ηλικιών για τα έτη 1995-1999».
4. Κόκκαλης, Σ. Χούντρας, Α. (2006). «Ατυχήματα με μοτοσικλέτα, τι πρέπει να γίνει». *ΧΑΪΣΑΪΝΤΙΝΓΚ*: Αθήνα.
5. Τζαμαλούκα, Γ. Σ., Χρηστάκης Ν., Παπαδάκη Μ., Γναρδέλλης Χ., Δαρβίρη Χ., Χλιαουτάκης Ι. (2006), « Τρόποι ζωής ως προγνωστικοί παράγοντες της νυσταλέας οδήγησης στην περιοχή της Αθήνας» *περιοδικό ΨΥΧΟΛΟΓΙΑ*, 13(1): 125-42,.
6. Τζαμαλούκα, Γ. Σ., Παπαδάκη Μ., Σουλτάτου Π., Στοϊκίδου Μ., Κοντογιάννης Θ., Χλιαουτάκης Ι. (2006), «Νυσταλέα οδήγηση και ημερήσια υπνηλία ως προγνωστικοί δείκτες της διακινδύνευσης αυτοκινητικής σύγκρουσης» *περιοδικό ΤΟ ΒΗΜΑ των κοινωνικών επιστημών*, 45:73-98,.
7. Τσώχος, Γ. (2004). «Κυκλοφοριακή αγωγή στις Ευρωπαϊκές χώρες της μεσογείου - συγκριτική παρουσίαση με την Ελλάδα». *Σχεδιασμός*,

οργάνωση και διαχείριση συστημάτων μεταφορών. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο: Θεσσαλονίκη.

8. Ν. 3542/2007 (ΦΕΚ 50/Α') τροποποίηση του Ν.2696/1999, ΦΕΚ 57 Α' Κ.Ο.Κ.

Ξενογλώσσα βιβλιογραφία

9. Allegrante, J.P., Mortimer R.G, O' Rourke, T.W. (1980). «Social-psychological factors in motorcycle helmet use. Implications for public policy.» *Journal of Safety Research* 12, pp. 115-126
10. American Academy of Orthopaedic Surgeons (2005). «Helmet use by motorcycle drivers, passengers and bicyclists» **www.aaos.org**
11. Bianco, A., Trani, F., Santoro, G., Angellilo, I.F., (2005). « Adolescents' attitude and behaviour towards motorcycle helmet use in Italia.» *European Journal of Pediatrics* 164, pp 207-211
12. Bigelow, M. (2002). «The impact of helmet use and alcohol on traumatic brain injury related hospitalizations for motorcycle crashes in Wisconsin, 1991-1998»
13. Chliaoutakis J.El., Gnardellis Ch., Drakou I., Darviri Ch., Svouki V. (2000) «Modeling the factors related to the seatbelt use by the young drivers of Athens», *Accident Analysis & Prevention* 32, pp. 815-825

14. Chliaoutakis, J. Tzamalouka, G. et al. (2007). «Seeking for factors of helmet wearing in motorcycle drivers of Crete», Social work department: TEI Crete.
15. Chliaoutakis, J. E. Darviri, C. & Demakakos, P. Th. (1999) «The impact of young drivers lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area». *Accident Analysis and Prevention* 31, p. 771-780.
www.elsevier.com
16. Corad P, Bradshaw, Y.S., Lamsudin, R., Kasniyah, N., Costello, C. (1996). « Helmets, injuries and cultural definitions: motorcycle injury in urban Indonesia.» *Accident Analysis and Prevention* 28, pp 193-200
17. Dandona R., Kumar G.A., and Dandona L. «Risky behaviour of drivers of motorized two wheeled vehicles in India». *Inj Prev.* 12 2006 (3): 183-8.
18. Darviri, H. Kontogiannis, Th. Papadaki, M. Jamalouka, G. Chliaoutakis, J. Christakis, N. (2006). «Lifestyle patterns as predictors of drowsy driving in the capital area of Greece». TEI of Crete: Social Work department, Pantio University: psychology department, Crete university: technology & administration department, TEI of Athens: Health visit Department.
19. Dessypris, N. Papadopoulos, F. Petridou, E. Skalkidou, A. Trichopoulos, D. (1999). «Factors affecting motorcycle helmet use in population». Department of Hygiene and Epidemiology, Medical school: Athens-Greece.
20. Dee, T. (2008). «Motorcycle helmets and traffic safety». Department of Economic Swarthmore College, p.42-44

21. DFT publication. (2006). «Behavioral Research in Road Safety» (16th seminar).
22. Ghaffar, A.A. Hyder and Masud, T.I. (2004) «The burden of road traffic injuries in developing countries: The 1st National Injury Survey of Pakistan», *Public Health* 118 (3), pp.211-217
23. Gkritza, N. (2008). «Motorcycle helmet use in Iowa: some new evidence». *Center for Transportation research and education: Iowa State University*
24. Guillen Grima, F. Aguinaga Ontoso, L. Aguinaga Ontoso, F. (1995). «Helmet use by drivers and passengers of motorcycle in Pamplona (Spain)» *European Journal of Epidemiology* 11, pp.87-89
25. Houston, D.G. (2007) «Are helmet laws protecting young motorcyclists?» *Journal of Safety Research* 38, pp 329-336
26. Hung, D.V., Stevenson, M.R., Ivers, R.Q (2006) «Prevalence of motorcycle helmet use among motorcyclists in Vietnam» *Injury Prevention* 12, pp. 409-413
27. Hung, D.V. et al (2008) «Barriers to factors associated, with observed motorcycle use in Vietnam» *Accident Analysis and Prevention* 40, pp 1627-1633
28. Ichikawa, M., Chadbunchachai, W., Marui, E. (2003) «Effect of the helmet act on motorcyclists in Thailand.» *Accident Analysis and Prevention* 35, pp. 183-189

29. Kontogiannis, T.(2002) «Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported crashes» *Journal of Safety research*.
www.elsevier.com
30. Kraus, J., Peek, C., Williams, A. (1995) «Compliance with the 1992 California motorcycle helmet use law. *American Journal of Public Health* 85, pp. 96-99
31. Kulanthayan, S., Radin, U.R.S, Ahmad, H.H., Mohd N.M.T., Harwant, S. (2000) «Compliance of proper helmet use in motorcyclists.» *Medical Journal of Malaysia* 55, pp 40-44
32. Machin,A. Sankey, K. (2007). «Young Drivers Risky Behaviour».
[www. elsevier.com](http://www.elsevier.com)
33. Mangus, R.S., Simons, C.J., Jacobsons, L.E. et al. (2004) «Current helmet use and protective equipment usage among previously injures ATV and motorcycle riders. *Injury Prevention* 10, pp 56-58
34. Nantulya V.M. and Reich, M.R. (2002) «The neglected epidemic: Road traffic injuries in developing countries», *British Medical Journal* 52A (2 (7346), pp. 1139-1141.
35. NHSTA (2008), «An analysis of motorcycle helmet use in fatal crashes», **www.nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811011.PDF**
36. NHTSA, (2008). «Motorcycle Helmet Use Laws». DOT HS 810 887 w. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
37. NHTSA, (2006). «Where are the increases in motorcycle rider fatalities?» *International Motorcycle Safety Conference*: Long Beach, CA.

38. Haworth, N. et al. (2006). «Investigation of fatigue related motorcycle crashes-literature review». *Center for Accident Research & Road Safety : Queensland*
39. Peden, M. K. and others (2002). «Injury: A leading cause of the global burden of disease», World Health Organization: Geneva
40. Peden, M.R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, Hyder A.A and E. Jarawan, «World report on road traffic injury prevention», World Health Organization, Geneva (2004).
41. Reeder, A.I., Chalmers, D.J., Marshall, S.W., Langley, J.D. (1997) «Psychological and social predictors of motorcycle use by young adult males in New Zealand.» *Social Science in Medicine* 45, pp. 1357-1376
42. Petridou, E., Skalkidou, A., Ioannou, N., Trichopoulos, D., Hellenic Road Traffic Police (1998) «Fatalities from non-use of seat belts and helmets in Greece: a nationwide appraisal» *Accident Analysis and Prevention* 30, pp. 87-91
43. Sass, T.R., Zimmerman, P.R. (2000) «Motorcycle helmet laws and motorcyclist fatalities.» *Journal Regular Economics* 18, pp. 195-215
44. Scott V. Masten. (2004). «Teenage Driver Risks and Interventions», *Department of motor vehicles*. California.
45. Servadei, F., Begliomini, C., Gardini, E., Giustini, M., Taggi, F., Kraus, J. (2003) «Effects of Italy's motorcycle helmet law on traumatic brain injuries.» *Injury Prevention* 9, pp. 257-260

46. Skalkidou, A., Petridou, E., Papadopoulus, F.C., Dessypris, N., Trichopoulos, D. (1999). «Factors affecting motorcycle helmet use in the population of Greater Athens, Greece.» *Injury Prevention* 5, pp. 264-267
47. Swaddiwudhipong W, Boonmak C, Nguntra P, Mahasakpan P. (1998) «Effect of motorcycle rider education on changes in risk behaviours and motorcycle-related injuries in rural Thailand». *Trop Med. Int. Health* 1998 3: 767-770.
48. Ulmer, R., Preusser, D. (2002) «Evaluation of repeal of motorcycle helmet laws in Kentucky and Louisiana.» *NHTSA Report DTNH22-99-D-25099, Presseur Research Group, Inc.*
49. Wagle VG, Perkin C, Vallera A. (1993) «Is helmet use beneficial to motorcyclists? » *J Trauma* 1993; 34: 120-2.
50. World Health Organisation (2006) «Helmets: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners. WHO, Geneva, Switzerland.»
51. Youngblood, J. (1980). «Nationwide survey of rider attitude concerning safety helmets (U.S.). *International Motorcycle Safety Conference Proceedings*; Washington DC

Διαδικτυακές πηγές

52. www.aaos.org

53. www.cost357.org/index-gr.html

54. [www.dsf.health.state.pa.us/health/lib/health/BRFSS/PA2002/StBlthlmt
BRFSS2002.pdf](http://www.dsf.health.state.pa.us/health/lib/health/BRFSS/PA2002/StBlthlmtBRFSS2002.pdf)

55. www.elpa.gr

56. www.elsevier.com

57. [www. Europarl.europa.eu](http://www.Europarl.europa.eu)

58. www.iatronet.gr/article.asp?art_id=1804

59. www.maids.com

60. <http://www.medlook.net/bmwl/general.asp>

61. www.motomag.gr – motomagazine

62. National Highway Traffic Safety Administration (2005)
<http://wfyw.europari.europa.eu/sides/getDoc>

63. [www.http://news.kathimerini.gr](http://news.kathimerini.gr)

64. www.symore.gr

65. <http://unit3.euro2day.gr/www/delivery/ck.php?n=adaec230&cb=713>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006-2007

- Δ1. Φύλο: 1. Άνδρας 2. Γυναίκα Δ2. Ηλικία: I_I_I
Δ3. Έτη σπουδών I_I_I Δ4. Απασχόληση :.....
E1. Έτη οδήγησης δικύκλου: I_I_I E2. Έτη κατοχής δικύκλου: I_I_I
E3. Έτη κατοχής άδειας οδήγησης δικύκλου: I_I_I E4. Κυβικά: I_I_I_I_I
E5. Αριθμός διανυθέντων χιλιομέτρων με δίκυκλο: I_I_I_I_I_I_I
E6. Αριθμός συγκρούσεων τα τρία τελευταία χρόνια με το δίκυκλο (αναφέρετε και την πιο ασήμαντη σύγκρουση): I_I_I
E7. Τι ακριβώς συνέβη στην πιο σημαντική σύγκρουση που είχατε τα τελευταία 3 χρόνια; Σε περίπτωση που είχατε μία μόνο σύγκρουση αναφερθείτε σε αυτή.
.....
E8. Ποιος ήταν υπεύθυνος για την τελευταία σύγκρουση; 1. εγώ 2. ο άλλος 3. και οι δύο 4. δεν έχει ακόμα διευκρινιστεί
A1. Πόσα ποτήρια οινοπνευματωδών ποτών καταναλώνετε εβδομαδιαίως; Χαμηλής περιεκτικότητας σε οινόπνευμα (κρασί, μπύρα κ.λ.π) I_I_I Υψηλής περιεκτικότητας σε οινόπνευμα (ούζο, ρακί, ουίσκι κ.λ.π.) I_I_I Άλλες ουσίες (αναφέρετε είδος και ποσότητα).....

Παρακαλείστε να σημειώσετε για τα τρία τελευταία έτη πόσο συχνά οδηγείτε σε κάθε ένα από τους παρακάτω προορισμούς/λόγους. Σημειώστε, επίσης, γι' αυτά τα τρία τελευταία έτη πόσο συχνά φοράτε κράνος ανάλογα με τον προορισμό/λόγο.

0. ποτέ 1. σπάνια 2. αρκετά συχνά 3. συχνά 4. πολύ συχνά 5. κάθε φορά

	Προορισμοί/Λόγοι	Συχνότητα οδήγησης	Συχνότητα χρήσης κράνους
P1	Από/προς το σπίτι μου		
P2	Από/προς την δουλειά μου, σχολή μου		
P3	Στη διάρκεια της δουλειάς μου, σχολής μου		
P4	Προς κάποιο μέρος για διασκέδαση (π.χ μπαρ, καφέ, πάρτι, χορό, κ.ά)		
P5	Από κάποιο μέρος για διασκέδαση (μπαρ, καφέ, κ.ά)		
P6	Για τις βόλτες μου (χωρίς κάποιο προορισμό)		
P7	Για ταξίδια		
P8	Όταν πρόκειται να πάω σε κάποια συγκέντρωση κ.ά		
P9	Όταν είμαι τσατισμένος, θυμωμένος κ.ά παρόμοια		
P10	Όταν είμαι χαρούμενος, ενθουσιασμένος κ.ά παρόμοια		
P11	Όταν είμαι στενοχωρημένος, λυπημένος κ.ά παρόμοια		
P12	Για να προσελκύσω το άλλο φύλο, για να γοητεύσω		
P13	Για κόντρες, σούζες, αγώνες κ.ά παρόμοια		

Ποιες εποχές και ποιες ώρες και σε ποια συχνότητα προτιμάτε να οδηγείτε με το δικύκλό σας τα τρία τελευταία έτη; Επίσης, για τα τρία τελευταία έτη πόσο συχνά φοράτε κράνος ανάλογα με την εποχή και τον λόγο;

- **ποτέ 1. σπάνια 2. αρκετά συχνά 3. συχνά 4. πολύ συχνά 5. κάθε φορά**

	Εποχές	Συχνότητα οδήγησης	Συχνότητα χρήσης
K1	Φθινόπωρο		
K2	Χειμώνας		
K3	Άνοιξη		
K4	Καλοκαίρι		
	Ώρες		
Ω1	06:01 έως 14:00		
Ω2	14:01 έως 22:00		
Ω3	22:01 έως 06:00		

Στη συνέχεια ακολουθούν διάφοροι λόγοι που θα μπορούσαν να αποτελέσουν κίνητρο για να φορά ένας οδηγός δικύκλου το κράνος του. Παρακαλούμε σημειώστε πόσο συχνά επηρεάζει ο κάθε λόγος την απόφασή σας να φοράτε κράνος.

0. ποτέ 1. σπάνια 2. αρκετά συχνά 3. συχνά 4. πολύ συχνά 5. κάθε φορά

	<i>Λόγοι που επηρεάζουν την απόφασή μου να φορώ κράνος...</i>	<i>Συχνότητα</i>
X1	Άσχημες καιρικές συνθήκες (βροχή, κρύο, αέρας κ.ά)	
X2	Άγνωστη περιοχή	
X3	Ανώμαλο, χαλασμένο, κακό οδόστρωμα	
X4	Στενοί δρόμοι	
X5	Επιβαρημένη κυκλοφορία, μποτιλιαρίσματα κ.ά	
X6	Για να παραδειγματίζονται οι άλλοι	
X7	Έτσι έμαθα	
X8	Το ίδιο κάνουν (ή θα έκαναν) και τα υπόλοιπα μέλη της οικογένειάς μου	
X9	Το ίδιο κάνουν (ή θα έκαναν) και οι φίλοι μου	
X10	Για να εξαλείψω ενδεχόμενους δισταγμούς, για να με εμπιστεύεται ο συνεπιβάτης μου	
X11	Για να εμπνέω εμπιστοσύνη	
X12	Αποφυγή τραυματισμού στο κεφάλι	
X13	Αίσθημα ασφάλειας, σιγουριάς	
X14	Αίσθημα σταθεροποίησης, ισορροπίας	
X15	Προστασία από υψηλές ταχύτητες	
X16	Αποφυγή μοιραίων συγκρούσεων	
X17	Έλλειψη εμπιστοσύνης στους άλλους οδηγούς	
X18	Γενικός φόβος μου	
X19	Φόβος εξ αιτίας απειρίας μου	
X20	Αισθάνομαι λιγότερο πιεσμένος, στρεσαρισμένος	
X21	Προηγούμενες συγκρούσεις μου ως οδηγός δικύκλου	
X22	Προηγούμενη σύγκρουση ως συνεπιβάτης	
X23	Προηγούμενες συγκρούσεις φίλων μου	
X24	Μαρτυρία μου σε κάποια σύγκρουση	
X25	Απώλεια εργασίας σε περίπτωση σύγκρουσης	
X26	Απώλεια χρημάτων από ανασφάλιστο δίκυκλο	
X27	Αφαίρεση πινακίδων, διπλώματος	
X28	Αποφυγή προστίμων	
X29	Υπακοή στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ)	
X30	Υπακοή στους κανονισμούς και νόμους της Πολιτείας	

Υπάρχουν επίσης κάποιες αιτίες που επηρεάζουν την απόφαση κάποιου να μη φορά πάντα το κράνος του. Ποιες από αυτές και πόσο συχνά ισχύουν για εσάς;

0. ποτέ 1. σπάνια 2. αρκετά συχνά 3. συχνά 4. πολύ συχνά 5. κάθε φορά

	<i>Αιτίες που επηρεάζουν την απόφασή μου να <u>μη</u> φορά κράνος...</i>	<i>Συχνότητα</i>
MX1	Αδυναμία προσαρμογής στους κανονισμούς	
MX2	Πηγαίνω ενάντια στο ρεύμα	
MX3	Δεν είμαι ο τύπος με την «καθώς πρέπει» συμπεριφορά	
MX4	Έχω ριψοκίνδυνη προσωπικότητα	
MX5	Είμαι άνθρωπος της δράσης	
MX6	Δεν φοβάμαι τον θάνατο	
MX7	Η χρήση κράνους θα μείωνε το γόητρό μου, την εικόνα μου	
MX8	Δεν συμβαδίζουν μαγκιά και κράνος	
MX9	Το κράνος δεν προστατεύει	
MX10	Αισθάνομαι στριμωγμένος μέσα στο κράνος	
MX11	Πιέζει, είναι βαρύ, (προξενεί πονοκέφαλο)	
MX12	Περιορίζει την ορατότητα	
MX13	Εμποδίζει τις άνετες κινήσεις του κεφαλιού	
MX14	Περιορίζει την ακοή	
MX15	Περιορίζει την επικοινωνία με τον συνεπιβάτη	
MX16	Δυσκολία αερισμού (αναπνοή, θάμπωμα)	
MX17	Δυσκολία καθαρισμού (από σκόνες, έντομα κλπ)	
MX18	Εμποδίζει το κάπνισμα	
MX19	Εμποδίζει τη χρήση κινητού	
MX20	Χαλάει την κόμμωση	
MX21	Δημιουργεί φαγούρα	
MX22	Ζεσταίνει (π.χ. το καλοκαίρι)	
MX23	Αμέλεια, αδιαφορία	
MX24	Όταν οδηγώ προσεκτικά δεν χρειάζομαι κράνος	
MX25	Το δίκυκλό μου είναι ασφαλές, δεν χρειάζομαι κράνος	
MX26	Ο καλός οδηγός δεν χρειάζεται να φορά κράνος	
MX27	Η χρήση κράνους είναι μάταιη (αν είναι να γίνει κάτι... θα γίνει)	
MX28	Δεν πρόκειται να συμβεί σε μένα κάτι μοιραίο	
MX29	Συνήθως βιάζομαι και δεν το χρησιμοποιώ	
MX30	Κουράζει (π.χ. βάλε-βγάλε στις συχνές στάσεις)	
MX31	Οδηγώ σε κοντινές αποστάσεις και δεν μου χρειάζεται κράνος	
MX32	Απεχθάνομαι τις καθυστερήσεις (βάλε-βγάλε)	
MX33	Δεν ταιριάζει με την δουλειά μου, με το κύρος μου	

Πείτε μας,, την μάρκα και τον κύριο λόγο που σας ώθησε να αγοράσετε το συγκεκριμένο κράνος :

.....

Πόσο συχνά μετέχετε στα παρακάτω εκκλησιαστικά γεγονότα;

**0. ποτέ
συχνά** **1. σπάνια** **2. αρκετά συχνά** **3. συχνά** **4. πολύ**

	<i>Γεγονότα</i>	<i>Συχνότητα</i>
Γ1	εκκλησιασμός	
Γ2	προσευχή	
Γ3	νηστεία	
Γ4	εξομολόγηση	

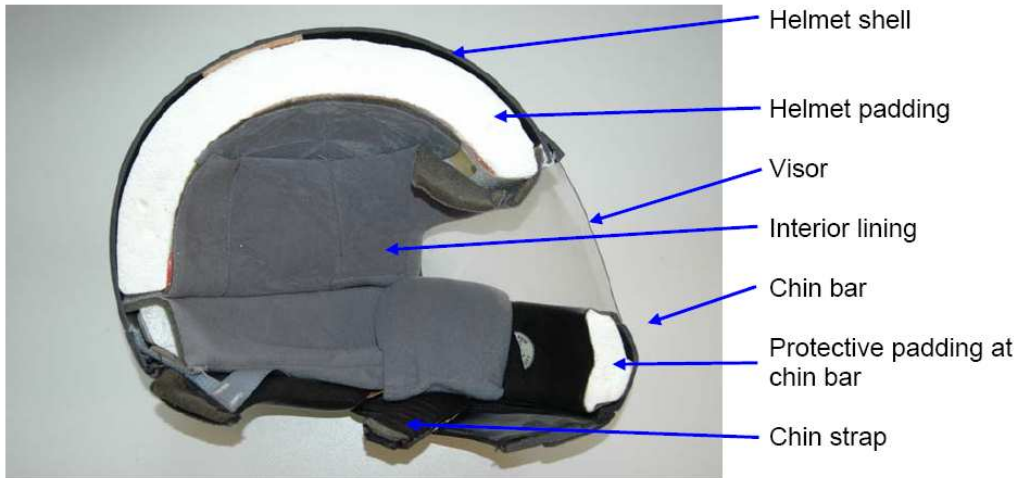
ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΠΟΛΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΑΣ

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΘΥΜΑΤΩΝ

National Highway Traffic Safety Administration

<i>NHTSA: Αριθμός μοτοσικλετιστών που σκοτώθηκαν από το 1997-2004</i>								
Έτος	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Σύνολο δυστυχημάτων	42.013	41.501	41.717	41.945	42.196	43.005	42.884	42.636
διαφορά	---	-512	+216	+228	+251	+809	-121	-248
Αναβάτες που σκοτώθηκαν	2.116	2.294	2.483	2.897	3.197	3.270	3.714	4.008
αύξηση	---	+178	+189	+414	+300	+73	+444	+294
Ποσοστό αύξησης	---	8.4%	8.2%	17%	10%	2.3%	14%	7.9%
Αθροιστική αύξηση	---	+178	+367	+781	+1,081	+1,154	+1,598	+1,892
Συγκεντρωτικ ά ποσοστά δυστυχημάτων	5.0%	5.5%	6.0%	6.9%	7.6%	7.6%	8.7%	9.4%

ΚΡΑΝΟΣ



Εξαρτήματα κράνους

Helmet shell: κέλυφος κράνους

Helmet padding: εσωτερικό γέμισμα κράνους

Visor: γείσο κράνους

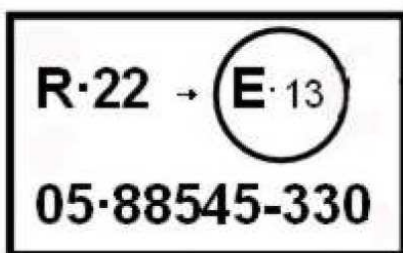
Interior lining: εσωτερική επένδυση

Chin bar: πιγούνι κράνους

Protective padding at chin bar: προστατευτικό μαξιλαράκι πιγουνιού

Chin strap: λουρί προστατευτικού πιγουνιού

ECE approval sign:



Please Note: R 22 / E13 Code: [05 88545-330](#)

Υπογραφή έγκρισης καταλληλότητας κράνους από την Ε.Ε

Helmet types:



Integral helmet



Jet helmet



Motocross helmet



Helmet with retractable chin piece

Τύποι κρανών

Ολόκληρο κράνος / αναπόσπαστο (integral ή fullface)

Κράνος τύπου jet

Κράνος motocross

Σπαστό κράνος

Protective padding at the chin bar:



Protective padding at chin bar



No protective padding at chin bar

Integrated sun shade:



Tinted visor



Sun visor



Screen

Προστατευτικά κρανών

Με προστατευτικό μαξιλαράκι στο πιγούνι

Χωρίς προστατευτικό μαξιλαράκι στο πιγούνι

Αποχρώσεις ζελατίνας

Ελαφριά απόχρωση ζελατίνας

Ανοιχτή απόχρωση ζελατίνας

Χωρίς ζελατίνα

Χρήση κράνους μεταξύ χρηστών μοτοσικλετών 12 – 18 ετών

ΗΛΙΚΙΑ	%
12-15 ΕΤΩΝ	3.2%
16-18 ΕΤΩΝ	9.7%
ΣΥΝΟΛΟ	8.5%

Στοιχεία από το Σύστημα Καταγραφής Ατυχημάτων

Εξωτερικών Ιατρείων, 1996-2003. Ανάλυση από
το Κέντρο

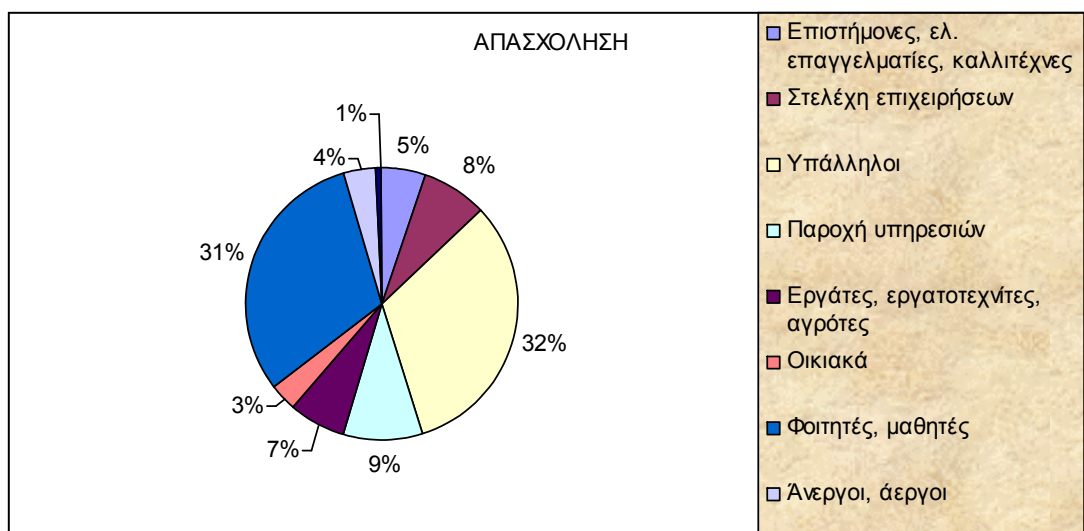
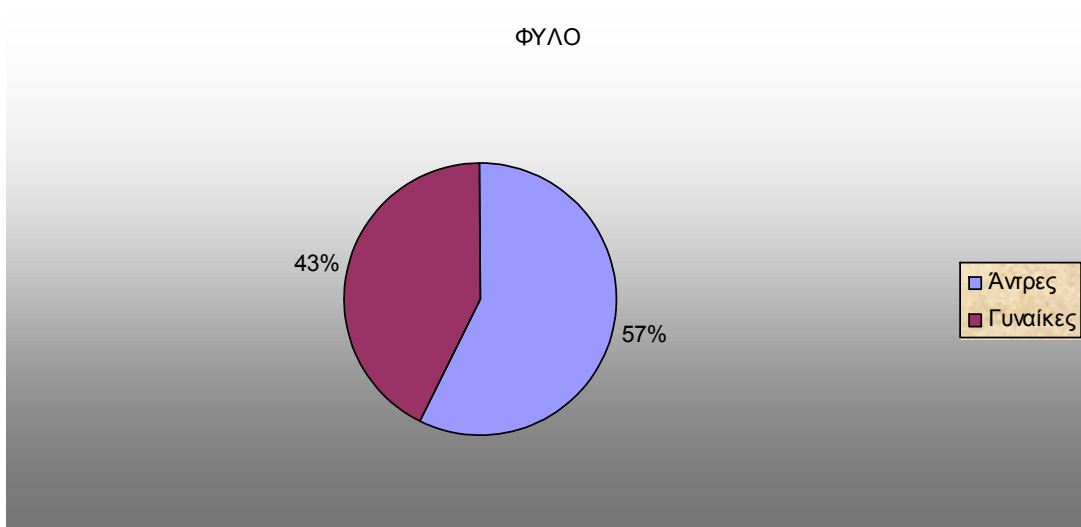
Έρευνας και Πρόληψης Ατυχημάτων

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΜΑΘΗΤΩΝ



Προσομοιωτής οδήγησης Riding Trainer της Honda

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ



Πρόσωπα παθόντα σε οδικά τροχαία ατυχήματα, κατά ομάδες ηλικιών: 1995-1999

Ομάδες ηλικιών	Σύνολο Χώρας				Περιφέρεια Πρωτευούσης				Λοιπή Χώρα			
	Σύνολο παθόντων προσώπων	Νεκροί	Βαρέως τραυματίες	Ελαφρώς τραυματίες	Σύνολο παθόντων προσώπων	Νεκροί	Βαρέως τραυματίες	Ελαφρώς τραυματίες	Σύνολο παθόντων προσώπων	Νεκροί	Βαρέως τραυματίες	Ελαφρώς τραυματίες
1995												
Σύνολο.....	33.223	2.043	3.475	27.705	10.485	296	571	9.618	22.738	1.747	2.904	18.087
0 - 5 ετών	425	16	33	376	80	1	-	79	345	15	33	297
'6 - 14 "	1.292	43	126	1.123	275	5	15	255	1.017	38	111	868
15 - 24 "	9.822	461	1.110	8.251	3.054	77	182	2.795	6.768	384	928	5.456
45 - 64 "	12.309	690	1.286	10.333	4.285	87	215	3.983	8.024	603	1.071	6.350
26 - 44 "	6.242	440	559	5.243	1.761	37	77	1.647	4.481	403	482	3.596
65 ετών και άνω.	3.087	385	357	2.345	996	83	79	834	2.091	302	278	1.511
Δε δηλώθηκε....	46	8	4	34	34	6	3	25	12	2	1	9
1996												
Σύνολο.....	34.912	2.157	3.327	29.428	12.401	351	599	11.451	22.511	1.806	2.728	17.977
0 - 5 ετών	436	23	46	367	91	2	6	83	345	21	40	284
'6 - 14 "	1.273	52	124	1.097	292	5	4	283	981	47	120	814
15 - 24 "	9.948	496	1.074	8.378	3.445	84	211	3.150	6.503	412	863	5.228