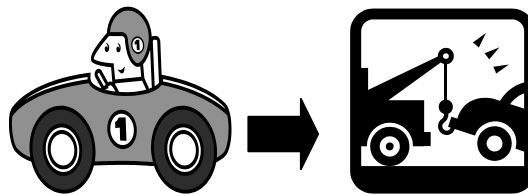


**Τ.Ε.Ι. ΚΡΗΤΗΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**



**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΕΥΝΑ**

**Αμυντική οδήγηση:** Έρευνα σχετικά με τον τρόπο οδήγησης και η σχέση της αμυντικής οδήγησης με τους αυτοκινητιστικούς κινδύνους και τις αυτοκινητιστικές συγκρούσεις.

**Συντάκτες:**

Σκαλκώτος Γεώργιος  
Σφακιανάκης Νικόλαος

**Επιβλέπων Καθηγητής:**

Χλιαουτάκης Ιωάννης

**ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2007**

**Ιδιαίτερες Ευχαριστίες στους:**

**Κο Χλιαουτάκη Ιωάννη**

**Κο Κοντογιάννη Θωμά**

***Επίσης Ευχαριστούμε θερμά για την πολύτιμη στήριξη τους  
στην διεκπεραίωση αυτής της πτυχιακής έρευνας τους:***

**Μοίρα Στυλιανό και Παύλου Κωνσταντίνο**

*Η στατιστική ανάλυση της εργασίας πραγματοποιήθηκε στο Εργαστήριο  
Μελέτης και Προαγωγής Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας*

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

<b>Περίληψη</b> .....	σελ.5
<b>1. Εισαγωγή</b> .....	σελ.8
1.1 Δεδομένα και ερευνητικές παρατηρήσεις στον Ελληνικό χώρο.....	σελ. 11
1.2 Στόχοι και Προβληματισμοί.....	σελ. 15

## **2.ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ**

2.1 Γενικά χαρακτηριστικά σημειώματα.....	σελ.18
2.2 Επιθετική Οδήγηση-Αμυντική Οδήγηση.....	σελ.22
2.3 Εκπαίδευση των νέων για ασφαλή οδήγηση.....	σελ.32
2.4 Η Διακήρυξη της Βερόνα.....	σελ.37
2.5 Οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα.....	σελ.38
2.6 Αμυντική Οδήγηση.....	σελ.42
2.7 Εκτίμηση Κινδύνων-Επαγρύπνηση.....	σελ.49
2.8 Αναγνώριση- Αποφυγή κινδύνων- μοντέλο Recognition-Primed Decision Making (RPD).....	σελ.50
2.9 Θεωρία Επίγνωσης της κατάστασης.....	σελ.52

## **3.ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ**

3.1 Περιγραφή της Έρευνας.....	σελ.56
3.1.1 Σκοπός της Έρευνας.....	σελ.56
3.1.2 Υποθέσεις Εργασίας.....	σελ.56
3.2 Υλικό και Μέθοδος.....	σελ.56
3.2.1 Πιλοτική Μελέτη.....	σελ.56
3.2.2 Δειγματοληψία.....	σελ.57
3.2.3 Διαδικασία Συμπλήρωσης Ερωτηματολογίων.....	σελ.57
3.3 Ερωτηματολόγιο και Μετρήσεις.....	σελ.58

3.3.1 Κοινωνικο-δημογραφικά Χαρακτηριστικά.....σελ.59	σελ.59
3.3.2 Εκτίμηση Επικινδυνότητας (Επαγρύπνηση).....σελ.60	σελ.60
3.3.3 Αμυντική Οδήγηση.....σελ.61	σελ.61
3.3.4 Συνήθειες κατά την Οδήγηση.....σελ.62	σελ.62
3.3.5 Προσοχή- Οδικά Ατυχήματα και Παραβιάσεις.....σελ.63	σελ.63
<b>4.Αποτελέσματα Στατιστικής Ανάλυσης.....σελ.65</b>	σελ.65
4.1 Ανάλυση Δημογραφικών Στοιχείων.....σελ.66	σελ.66
4.2 Εκτίμηση Επικινδυνότητας Επαγρύπνηση (Ανάλυση Σεναρίων).....σελ.70	σελ.70
4.3 Εκτίμηση Αμυντικής Οδήγησης.....σελ.76	σελ.76
4.4 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών των Συνηθειών κατά την Οδήγηση.....σελ.80	σελ.80
<b>5. Αποτελέσματα Παλινδρομήσεων</b>	
5.1 Αποτελέσματα Ανάλυσης Πολλαπλής Παλινδρόμησης.....σελ.86	σελ.86
(Η σχέση φύλλου, ηλικίας , προσοχής κατά την οδήγηση και άλλων μεταβλητών με τα ατυχήματα που έχουν γίνει από τη λήψη του διπλώματος).	
5.2 Αποτελέσματα Ανάλυσης Λογαριθμικής Παλινδρόμησης.....σελ.87	σελ.87
(Η σχέση του φύλου, ηλικίας, προσοχής, μεταβλητών με τις παραβάσεις που έχει πραγματοποιήσει τα 5 τελευταία χρόνια.)	
<b>ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....σελ.90</b>	σελ.90
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ.95</b>	σελ.95
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....σελ.98</b>	σελ.98

## **Περίληψη**

### **Σκοπός της έρευνας**

Σκοπός αυτής της έρευνας είναι να μελετήσουμε μέσα από ερευνητικά δεδομένα, την οδική συμπεριφορά του Έλληνα οδηγού και αν αυτή αποτελεί αμυντική οδήγηση.

Ένας δεύτερος σκοπός της έρευνας είναι να μελετήσουμε σε ποιο βαθμό οι συνήθειες κατά την οδήγηση που υιοθετούν οι οδηγοί είναι ικανές να προκαλέσουν παραβιάσεις, παραπτώματα ή και εμπλοκή σε τροχαίες συγκρούσεις.

### **Υλικό και Μέθοδος**

Στο προπαρασκευαστικό στάδιο της έρευνας η ερευνητική ομάδα σε συνεργασία με τον επιβλέποντα καθηγητή, θεώρησε χρήσιμο να πραγματοποιηθεί μια πιλοτική μελέτη με στόχο να διευκρινιστούν τυχόν σφάλματα στη δομή και την λειτουργικότητα του ερωτηματολογίου. Αρχικά δόθηκαν συνολικά 40 ερωτηματολόγια σε τυχαίο δείγμα. Η μελέτη διεξάχθηκε σε τέσσερις μεγάλες πόλεις όπως είχε οριστεί αρχικά από την ερευνητική ομάδα. Συνολικά δόθηκαν 400 ερωτηματολόγια σε οδηγούς οι οποίοι έχουν ερασιτεχνικό ή επαγγελματικό δίπλωμα οδήγησης. Το δείγμα που επιλέχθηκε για την έρευνα ήταν τυχαίο. Στους παράγοντες της ηλικίας, του φύλου, της μόρφωσης και του επαγγέλματος δεν τοποθετήθηκε από την ερευνητική ομάδα κάποιο όριο. Η έρευνα τοποθετήθηκε σε τρία γεωγραφικά μέρη που αφορούν μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας, δηλαδή στην Αθήνα, Πειραιά, Ηράκλειο Κρήτης, Κοζάνη και Πτολεμαΐδα.

## **Στατιστική Ανάλυση**

Η ανάλυση των δεδομένων που συγκεντρώθηκαν μέσα από τα ερωτηματολόγια πραγματοποιήθηκε με το πρόγραμμα στατιστικής SPSS. Για την ενότητα που αφορούσε τις συνήθειες κατά την οδήγηση, η ερευνητική ομάδα επέλεξε να κάνει Ανάλυση των Κύριων Συνιστωσών (Principal Component Analysis), εφαρμόζοντας τιμές που μετρούσαν το είδος των συνηθειών οδήγησης όπως είναι τα σφάλματα ,οι παραβιάσεις και τα ολισθήματα. Στην συνέχεια έγινε αναφορά των πιθανών κινδύνων ,στην ενότητα της Επαγρύπνηση ,με ανοικτές ερωτήσεις. Επίσης, δημιουργήθηκε μία μεταβλητή για την επίδοση των ερωτώμενων στις ερωτήσεις που είχαν να κάνουν καθαρά με την Αμυντική Οδήγηση. Για το τελευταίο μέρος της ανάλυσης που αφορούσε τις παραβάσεις και τα ατυχήματα η ερευνητική ομάδα χρησιμοποίησε τη μέθοδο της Ανάλυσης Λογαριθμικής Παλινδρόμησης(Logistic Regression Analysis) και την Ανάλυση της Πολλαπλής Παλινδρόμησης(Multiple Regression) με σκοπό να ελεγχθεί η σχέση ανάμεσα σε μια σειρά ανεξάρτητων μεταβλητών.

## **Αποτελέσματα-Συμπεράσματα**

Τα αποτελέσματα από την στατιστική ανάλυση έδειξαν πως συγκεκριμένοι παράγοντες όπως η πολύωρη χρήση του αυτοκινήτου μέσα σε ένα κορεσμένο οδικό περιβάλλον εντείνουν τις πιθανότητες συμμετοχής σε παραβάσεις ή τροχαία ατυχήματα. Άλλο ένα στατιστικό στοιχείο που προέκυψε είναι ότι το δείγμα εκείνων των οδηγών που οδηγούν αμυντικά ενδέχεται να έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα συμμετοχής σε ατύχημα. Επίσης, μέσα από την λογαριθμική ανάλυση προέκυψε κάτι αντιφατικό για το γενικότερο

σύνολο των οδηγών ανά τον κόσμο, αλλά πιθανότατα να μην είναι τόσο για το συγκεκριμένο δείγμα που πάρθηκε στην Ελλάδα. Τα αποτελέσματα λοιπόν εδώ έδειξαν ότι μπορεί να γίνονται περισσότερες παραβιάσεις και ολισθήματα αλλά ταυτόχρονα να μειώνεται κατά κάποιο τρόπο οι δηλωμένες παραβάσεις στον δρόμο.

**Λέξεις Κλειδιά :** αμυντική οδήγηση, συνήθειες κατά την οδήγηση, επαγρύπνηση, προσοχή κατά την οδήγηση, σφάλματα, παραβιάσεις, ολισθήματα, τροχαία ατυχήματα, παραβάσεις.

## 1. Εισαγωγή

Η οδήγηση αποτελεί μια διαδικασία που καταλαμβάνει ένα μεγάλο ποσοστό χρόνου της ζωής των ανθρώπων καθημερινά και αυτό το χαρακτηριστικό ισχύει ταυτόχρονα για εκατομμύρια πολίτες ανά τον κόσμο. Η πραγματικότητα του αυτοκινήτου ως μέσου μεταφοράς και ως μέσο κάλυψης αναγκών, ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα, δείχνει την προσπάθεια του ανθρώπου να διευκολύνει τους ρυθμούς της ζωής του αλλά δείχνει ταυτόχρονα και την τάση του να εξαρτάται από τα ίδια τα μέσα που διαθέτει. Το αυτοκίνητο ως μέσον είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τον άνθρωπο και τις καταστάσεις που αυτός βιώνει καθημερινά στους δρόμους, περνώντας αρκετό χρόνο οδηγώντας, περιμένοντας μέσα σε αυτό ή απλώς φροντίζοντας το. Το αυτοκίνητο παρέχει στον άνθρωπο μετακίνηση, βοήθεια σε έκτακτη ανάγκη αλλά και ευχαρίστηση σε αρκετούς από τους οδηγούς. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ενώ καθημερινά οι πολίτες έρχονται αντιμέτωποι με δυσκολίες όπως η εύρεση χώρου στάθμευσης, η άνοδος της βενζίνης αλλά και οι αύξηση της κυκλοφορίας, οι πωλήσεις αυτοκινήτων και οι διαφημιστικές εκστρατείες κατασκευαστών πληθαίνουν. Το αυτοκίνητο σαν αντικείμενο χρήσης απασχολεί συχνά έρευνες που αφορούν τις συνέπειες των ρίπων στις κλιματολογικές συνθήκες αλλά ταυτόχρονα απασχολεί χιλιάδες έντυπα και εκδηλώσεις που ασχολούνται με το αυτοκίνητο ως επιθυμία και χαρακτηριστικό προσωπικότητας. Όλα τα παραπάνω συνδέονται άμεσα με την εμπειρία και τις συνέπειες, θετικές ή μη, της οδήγησης. Η οδήγηση είναι μια διαδικασία που αποτελεί όπως άλλες βασικές, ένα φαινόμενο σύγχρονο που συνυπάρχει ταυτόχρονα με το υπόλοιπο περιβάλλον του



ανθρώπου και άρα επηρεάζει και επηρεάζεται από αυτό και την συνεχή εξέλιξη του σε όλους τους τομείς.

Ο άνθρωπος καθημερινά αντιδρά και επηρεάζεται από το περιβάλλον γύρω του αλλά και ο ίδιος επηρεάζει αυτό με τις πράξεις του, τη συμπεριφορά του και τους τρόπους που έχει για να βιώνει τις διάφορες καθημερινές καταστάσεις. Η προσωπικότητα του κάθε ατόμου, το ακολουθεί σε όλους του κοινωνικούς τομείς που κινείται. Συναισθήματα όπως το άγχος, η υπερένταση, η ανυπομονησία, η νευρικότητα παρατηρούνται καθημερινά στις αντιδράσεις των ατόμων. Η εχθρότητα, και ο θυμός είναι επίσης συναισθήματα που καταγράφονται στη συμπεριφορά . Κάτω από τις σημερινές συνθήκες πίεσης, με την κυκλοφορία να «υπερχειλίζει» στους δρόμους αλλά και πολλούς άλλους τομείς της ζωής του ανθρώπου να υφίστανται επίσης πίεση(Kontogiannis, 2001), έχει παρατηρηθεί ότι τα άτομα μεταφέρουν στην οδήγηση τέτοια χαρακτηριστικά συμπεριφοράς που δημιουργούν ενίοτε δυσκολίες που σύμφωνα με έρευνες εμποδίζουν ή διαμορφώνουν την οδική συμπεριφορά σε τέτοιο βαθμό, προκαλώντας παραβιάσεις και ατυχήματα(Chliaoutakis *et al.*,1999). Ο υπερπληθυσμός των οχημάτων και η συνεχής αύξηση της κυκλοφορίας συντείνουν στην δημιουργία οδικών μπλόκων καθημερινά, με αποτέλεσμα την ανυπομονησία των οδηγών και την επιθετικότητα η οποία δεν απευθύνεται συνήθως σε συγκεκριμένα πρόσωπα αλλά είναι μια μορφή κούρασης και αυξημένης έντασης. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι η αυξημένη κίνηση σε μορφή μποτιλιαρίσματος παρατηρείται ως σημαντικό πρόβλημα των περισσότερων πολιτών που κυκλοφορούν σε μεγάλα αστικά κέντρα. Σε έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί, έχουν βρεθεί υψηλά ποσοστά άγχους αλλά και προσβλητικής συμπεριφοράς κατά την διάρκεια αυξημένης κίνησης. Ο μειωμένος ρυθμός κίνησης των

οχημάτων εξαιτίας του μποτιλιαρίσματος έχει συνδεθεί με τον εκνευρισμό ενώ έχουν σημειωθεί ποσοστά επιθετικότητας και μειωτικής συμπεριφοράς έναντι άλλων εξαιτίας της αργοπορίας(Dwight, Wiesenthal,1997).

Τέτοια παραδείγματα καθημερινών και συχνών συνθηκών στους δρόμους οδηγούν σε ερωτήματα για το πόσο τώρα πια η χρήση του αυτοκινήτου και η διαδικασία της οδήγησης επηρεάζουν αρνητικά τον άνθρωπο στην συμπεριφορά και στα συναισθήματα του. Η οδήγηση αποτελεί πια ένα μεγάλο και εν μέρει αναγκαστικό κομμάτι της ζωής, αποτελώντας ταυτόχρονα μια χαρτογράφηση της ανθρώπινης συμπεριφοράς η οποία σε συνθήκες κυκλοφορίας μπορεί να αποβεί επιπόλαιη και επικίνδυνη. Ο Spence (1988) έχει αναφέρει πως *«η ένταση ή το επαναλαμβανόμενο άγχος έχουν συνδεθεί με σωματικές και ψυχολογικές παθολογίες όπως η αμφιθυμία και η φυσική εξάντληση»*. Τα παραπάνω συμπτώματα συνδέονται με παραδείγματα επιθετικής συμπεριφοράς οδηγών. Ο τρόπος που αντιδρά ένα άτομο κατά την διάρκεια της οδήγησης αλληλεπιδρά με τον τρόπο οδήγησης και των υπόλοιπων οδηγών. Δεν είναι λίγες οι φορές που δείγματα επιθετικής συμπεριφοράς ή καταστάσεις μειωμένης αυτοσυγκέντρωσης λόγω κούρασης ή κατανάλωσης ουσιών, έχουν αποτελέσει αιτίες οδικών ατυχημάτων με άσχημη κατάληξη σοβαρών τραυματισμών και θανάτων. Η οδική αντίληψη και η συμπεριφορά του οδηγού συνδέονται σημαντικά με το περιβάλλον αλλά διαμορφώνονται ταυτόχρονα και από τον ίδιο.

Στην συνέχεια της εισαγωγής θα αναφερθούμε σε έρευνες και καταγεγραμμένα ποσοστά που περιγράφουν την Ελληνική πραγματικότητα στον τομέα της έρευνας πάνω στην οδική συμπεριφορά και τον τρόπο που αυτή αποτελεί αντικείμενο προβληματισμού και έρευνας.

## 1.2 Δεδομένα και ερευνητικές παρατηρήσεις για τον Ελληνικό χώρο

Η Ελλάδα σύμφωνα με έρευνες ανήκει σε μια ομάδα Ευρωπαϊκών χωρών που εμφανίζουν υψηλά ποσοστά Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων (Ο.Τ.Α.), χώρες όπως το Βέλγιο, η Ισπανία, η Πορτογαλία και το Λουξεμβούργο (Chliaoutakis *et al.* 1999). Επίσης σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας κατέχει σαν χώρα την τρίτη υψηλότερη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση στους δείκτες θνησιμότητας από τροχαία ατυχήματα σε παιδιά, έφηβους και νέους (Φαρλάνη. Ε. 2006). Κάθε χρόνο στην Ελλάδα καταγράφεται ένα μεγάλο ποσοστό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών με αιτία κάποιο αυτοκινητιστικό ατύχημα ή κάποια λανθασμένη οδική συμπεριφορά. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης την πενταετία 2000-2004 το σύνολο των παθόντων από ατυχήματα (νεκροί, σοβαρά και ελαφρά τραυματίες) ήταν 127.761. Από τα ίδια στοιχεία προκύπτει πως υπάρχει σταδιακή μείωση των ατυχημάτων από χρόνο σε χρόνο (Πηγή: Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, 2006).

<b>ΠΑΘΟΝΤΕΣ 2000–2004 ΑΝΑ ΕΤΟΣ</b>				
	<b>ΝΕΚΡΟΙ</b>	<b>ΣΟΒΑΡΑ</b>	<b>ΕΛΑΦΡΑ</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
<b>2000</b>	<b>2.103</b>	<b>4.213</b>	<b>26.166</b>	<b>32.482</b>
<b>2001</b>	<b>1.911</b>	<b>3.251</b>	<b>22.758</b>	<b>27.920</b>
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ</b>	<b>-9,1 %</b>	<b>-22,8 %</b>	<b>-13,0 %</b>	<b>-14,0 %</b>
<b>2001</b>	<b>1.911</b>	<b>3.251</b>	<b>22.758</b>	<b>27.920</b>
<b>2002</b>	<b>1.655</b>	<b>2.581</b>	<b>19.625</b>	<b>23.861</b>
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ</b>	<b>-13,4 %</b>	<b>-20,6 %</b>	<b>-13,8 %</b>	<b>-14,5 %</b>
<b>2002</b>	<b>1.655</b>	<b>2.581</b>	<b>19.625</b>	<b>23.861</b>
<b>2003</b>	<b>1.613</b>	<b>2.345</b>	<b>18.218</b>	<b>22.176</b>
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ</b>	<b>-2,5 %</b>	<b>-9,1 %</b>	<b>-7,2 %</b>	<b>-7,1 %</b>
<b>2003</b>	<b>1.613</b>	<b>2.345</b>	<b>18.218</b>	<b>22.176</b>
<b>2004</b>	<b>1.547</b>	<b>2.521</b>	<b>17.254</b>	<b>21.322</b>
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ</b>	<b>- 4,1 %</b>	<b>7,5 %</b>	<b>- 5,3 %</b>	<b>- 3,9 %</b>

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε συγκεκριμένα πως το έτος 2000-2001 παρατηρήθηκε μείωση των ατυχημάτων της τάξεως του 14,0%, το έτος 2001-2002 μείωση 14,5%, το 2002-2003 η μείωση έπεσε στο 7,1% και τέλος το 2003-2004 η μείωση έφτασε στο 3,9%. Άλλη μια πρόσφατη στατιστική έρευνα του ίδιου Υπουργείου σχετικά με τα συγκριτικά ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων μέσα στο Α' τετράμηνο (Ιανουάριος-Φεβρουάριος-Μάρτιος-Απρίλιος) του 2006 και 2005 δείχνει ένα σύνολο ατυχημάτων (Θανατηφόρα, σοβαρά και ελαφρά) 4.555 για το 2006 ενώ το ακριβώς προηγούμενο έτος ανερχόταν στα 4.951. Η ίδια εικόνα μείωσης παρατηρείται και στους παθόντες (νεκροί, βαριά και ελαφρά τραυματίες) με 6.234 το 2006 σε σχέση με 6.680 που ήταν το 2005 (Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, 2007). Μέσα σε διάστημα τεσσάρων μηνών είναι ξεκάθαρο ότι έλαβε χώρα ένας σημαντικός αριθμός ατυχημάτων παρά την σταδιακή μείωση που διαφαίνεται.

Πρόσφατα το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε συνεργασία με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης εξέδωσαν τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.). Σε ένα συνοπτικό έντυπο που τον συνοδεύει αναφέρει: *«Περίπου 1.600 συνάνθρωποι μας χάνουν τη ζωή τους στην ασφάλτο κάθε χρόνο. Πάνω από 20.000 τραυματίζονται και πολλοί από αυτούς μένουν μόνιμα ανάπηροι[...]»* (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, 2007). Η έντονη προσπάθεια των αρμόδιων Υπουργείων να ενημερώσουν τους οδηγούς αλλά και η εκ νέου σημαντική αύξηση των ποινών για ένα σύνολο παραβάσεων οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς είναι ενδεικτική των διαστάσεων που τόσα χρόνια έχει το θέμα της οδικής πραγματικότητας στην Ελλάδα. Εκτενή είναι τα ερευνητικά ρεπορτάζ στην τηλεόραση και στον ημερήσιο τύπο σχετικά με τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Όλες οι παραπάνω πρωτοβουλίες υιοθετούν συνήθως

καταγγελτικό ρόλο με αφορμή κάποιο αιματηρό ατύχημα χωρίς τελικά να πείθεται κάποιος ουσιαστικά, να οδηγεί ασφαλέστερα όπως δείχνουν και τα ποσοστά των παραβάσεων και των αρνητικών επιπτώσεων.

Στον ερευνητικό τομέα της Ελλάδας έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα σημαντικές έρευνες, αν και λίγες στον αριθμό, σχετικά με το συγκεκριμένο κοινωνικό θέμα, έρευνες που έχουν προσπαθήσει να μελετήσουν την οδική συμπεριφορά των οδηγών σε συγκεκριμένα αστικά κέντρα. Οι Chliaoutakis *et al.* (2002), στην έρευνα “*Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes*” ερευνούν τη σχέση της επιθετικής συμπεριφοράς με την οδήγηση των νέων ανθρώπων 18-24 ετών, περιγράφοντας και αναλύοντας φαινόμενα όπως παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ. και προσβλητική συμπεριφορά απέναντι σε άλλους οδηγούς. Η ίδια ερευνητική ομάδα (Chliaoutakis *et al.* 1997) δημοσίευσε την έρευνα “*The impact of young drivers’ lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area*” . Άλλες επίσης ενδεικτικές έρευνες είναι οι “*Cross-cultural differences in driving behaviors: A comparison of six countries.*”, (Chliaoutakis, 2005) και “*Patterns of drivers stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents*”, (Kontogiannis, 2006), στις οποίες γίνεται μια προσπάθεια να ερευνηθεί η σύνδεση ψυχολογικών και κοινωνικών παραγόντων με την οδήγηση όπως το άγχος και η πίεση.

Ένα σημαντικό εγχείρημα που προωθείται από τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αυτό των προγραμμάτων ενημέρωσης σχετικά με την αμυντική οδήγηση (Defensive Driving). Σε ερευνητικό επίπεδο βρίσκουμε μελέτες και αναλύσεις που αφορούν περισσότερο την επιθετική οδήγηση ενώ στον νέο Κ.Ο.Κ. γίνονται αναφορές στον τρόπο σωστής οδικής συμπεριφοράς αλλά όχι με τον ορισμό της

αμυντικής οδήγησης. Μια σημαντική έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί πάνω σε αυτό το θέμα είναι η *Επαγρύπνηση και ικανότητες Αμυντικής Οδήγησης: «Ανασκόπηση βιβλιογραφίας και ανάπτυξη ερωτηματολογίου»* (Φαρλάνη Ε., 2006).

Ικανοποιητικός αριθμός ερευνών στη χώρα μας αφορά τον τρόπο ζωής σε σχέση με την ικανότητα οδήγησης δίνοντας βάρος στη σχέση κοινωνικού περιβάλλοντος και οδικής συμπεριφοράς. Τέτοιες έρευνες είναι η « *Τρόποι ζωής ως προγνωστικοί παράγοντες της νυσταλέας οδήγησης στην περιοχή της Αθήνας*» (Τζαμαλούκα ., 2006) και «*Νυσταλέα οδήγηση και ημερήσια υπνηλία ως προγνωστικοί δείκτες της διακινδύνευσης αυτοκινητικής σύγκρουσης*» (Τζαμαλούκα, 2006). Από το Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας του Α.Τ.Ε.Ι. Ηρακλείου Κρήτης έχουν πραγματοποιηθεί άλλες δύο έρευνες με υπεύθυνο τον Χλιαουτάκη Ι. Η πρώτη έρευνα αφορά την « *Επίδραση των γεγονότων ζωής των ατόμων στην εμπλοκή τους σε αυτοκινητιστική σύγκρουση*» (Μπατσακάκη Χ., Χριστοδουλάκη Μ., 2006) και η δεύτερη έχει τίτλο « *Υπνηλία και κούραση ως παράγοντες πρόκλησης οδικών τροχαίων ατυχημάτων (Ο.Τ.Α.) σε επαγγελματίες οδηγούς*» (Παπαδακάκη Μ, 2002).

Η προσπάθεια να επανακαθοριστεί ο τρόπος που συμβάλλει η οδήγηση στην ζωή του ανθρώπου. αλλά και του τρόπου που συμβάλλει αντίστοιχα η ψυχολογία και η συμπεριφορά του ανθρώπου στην οδήγηση είναι εμφανής από τις έρευνες που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα αλλά και στην υπόλοιπη Ε.Ε. Όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή είναι σημαντικό στις μέρες μας, σε ένα περιβάλλον ψυχολογικά φορτικό και σε μια καθημερινότητα πολύωρης οδικής «κατανάλωσης» να μελετήσουμε περισσότερο τις συνέπειες αυτής της πραγματικότητας σε ατομική και κοινωνική κλίμακα.

### 1.3. Στόχοι και Προβληματισμοί

Αποτελεί ξεκάθαρο γεγονός πως η οδήγηση, στην χρονική συχνότητα που αυτή καταλαμβάνει καθημερινά αλλά και στους τρόπους που εμφανίζει συνέπειες στο περιβάλλον και στον άνθρωπο, είναι ένα καίριο ζήτημα προς συζήτηση και έρευνα που φαίνεται από την αύξηση της ερευνητικής ενασχόλησης τα τελευταία χρόνια . Στην παρούσα έρευνα θα προσπαθήσουμε να ερευνήσουμε το θέμα:

**Αμυντική οδήγηση: Έρευνα σχετικά με τον τρόπο οδήγησης και η σχέση της αμυντικής οδήγησης με τους αυτοκινητιστικούς κινδύνους και τις αυτοκινητιστικές συγκρούσεις.**

Σκοπός της έρευνας είναι να μελετήσουμε μέσα από έρευνες και δεδομένα , την οδηγική συμπεριφορά του Έλληνα και Ελληνίδας οδηγού και αν αυτή παρουσιάζει διαθέσεις αμυντικής οδήγησης.

Η συγκεκριμένη έρευνα αποτελεί μια πρώτη προσπάθεια να μελετηθούν στατιστικά ευρήματα του παραπάνω ερευνητικού θέματος, σε τέσσερα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Αθήνα, Πειραιάς, Ηράκλειο Κρήτης, Πτολεμαΐδα) και πάνω σε μια ευρύτερη ηλικιακή κλίμακα. Η συλλογή των ερευνητικών στοιχείων πραγματοποιήθηκε μέσα από ένα λεπτομερές ερωτηματολόγιο. Στο δεύτερο μέρος της εργασίας θα παρατεθούν τα στατιστικά αποτελέσματα και η ανάλυση τους.

Τα ερευνητικά ερωτήματα που στοχεύει η έρευνα να ασχοληθεί και να αναπτύξει αναφέρονται στη συσχέτιση των οδικών συμπεριφορών του δείγματος με την αμυντική οδήγηση, την εκτίμηση των ερωτώμενων ως προς τις οδηγητικές τους ικανότητες και την

εύρεση στοιχείων για το αν οι παραβιάσεις ή οι αυτοκινητιστικές συγκρούσεις διαφοροποιούνται στους οδηγούς που οδηγούν αμυντικά με τους υπόλοιπους .



## ***ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ***

## 2.1. Γενικά Χαρακτηριστικά Σημειώματα

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](http://www.medlook.net))

Δυστυχώς περισσότερο από 1 αιώνα αργότερα, 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 σταματούν 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 ποδηλατιστές 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.

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.

### **Οι θάνατοι και τραυματισμοί στο δρόμο μπορούν να προληφθούν**

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.

### **Ανάγκη επαγρύπνησης**

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, εφήβων και νέων ενηλίκων**

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.

### **Βελτίωση των οδικών δικτύων**

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. (World Health Organization,2005).

## 2.2 Επιθετική Οδήγηση-Αμυντική Οδήγηση

Στην αρχή αυτού του μέρους θα προσπαθήσουμε να αναφερθούμε στον αντίποδα της αμυντικής οδήγησης και κατ'επέκταση των αμυντικών και συνετών οδηγών. Ο αντίποδας αυτός δεν θα μπορούσε να ήταν άλλος παρά αυτός της επιθετικής οδήγησης των επιθετικών οδηγών.

Τι είναι επομένως αυτή η οδήγηση:

Το «National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA.2005)» ορίζει ως επιθετική οδήγηση σαν δράση των οχημάτων που διακινδυνεύουν ή είναι πιθανότατα επικίνδυνο για τους ανθρώπους ή και για τις ιδιοκτησίες τους. Είναι μία ακολουθία από παράνομες οδηγητικές πράξεις που περιλαμβάνουν:

- Ταχύτητα η οποία είναι πάνω από τα επιτρεπόμενα όρια που ορίζονται.
- Ακατάλληλη ή υπερβολική αλλαγή της λωρίδας δρόμου: αποτυγχάνοντας στα έντονα σήματα και αποτυγχάνοντας να δουν ότι κάποιες κινήσεις μπορούν να γίνουν με πιο ασφαλή τρόπο.
- Λάθος προσπεράσματα: χρησιμοποιώντας την γραμμή έκτακτης ανάγκης, είτε προσπερνώντας από την άκρη του δρόμου.

Η επιθετική οδήγηση επομένως είναι οδική παράβαση.

Σύμφωνα με το (NHTSA.2005) μετά από μία πανεθνική μελέτη που πραγματοποίησε έφτασε στα ερευνητικά αποτελέσματα που δείχνουν ότι το 66% των οδικών ατυχημάτων προκαλούνται από επιθετικούς οδηγούς. Οι συνηθέστερες παραβάσεις που πραγματοποιούν είναι, οι προσπεράσεις από τα δεξιά, οι παραβάσεις των ερυθρών σηματοδοτών καθώς και το ότι οδηγούν πολύ κολλητά στα εμπρός

οχήματα χωρίς να αφήνουν την προκαθορισμένη απόσταση με αποτέλεσμα να συγκρούονται με το παραμικρό φρενάρισμα του μπροστινού οδηγού.

Παρακάτω θα παραθέσουμε κάποιους παράγοντες που συνδέονται με την επιθετική οδήγηση στους δρόμους. Οι παράγοντες αυτοί είναι:

- Πολυπληθείς δρόμοι
- Να βιάζεσαι αρκετά
- Δημόσια έργα στους δρόμους
- Άγχος από άλλες έννοιες της καθημερινής σου ζωής
- Επικίνδυνες οδηγητικές συμπεριφορές
- Εγωισμός

Βλέπουμε λοιπόν ότι οι παράγοντες που συνδέονται με την επιθετική οδήγηση δεν είναι από έναν και μόνο λόγο δηλ την επιθετική διάθεση που έχει ο οδηγός. Οι παράγοντες αυτοί αναλύουν διάφορες πτυχές και δίνουν σε γενικές γραμμές την ένδειξη γιατί γίνονται εν τέλει οι οδηγοί επιθετικοί.

Το ερώτημα εύλογα που γεννιέται εδώ είναι το πώς πρέπει ένας οδηγός να αντιμετωπίσει ένα επιθετικό οδηγό που θα βρεθεί ενδεχομένως στο δρόμο του.

Παρακάτω θα παραθέσουμε κάποιες συμβουλές για την αποφυγή αυτού του είδους των οδηγών. Καταρχήν:

- ❖ Κάνε κάθε δυνατή προσπάθεια, εφόσον μπορείς, να βρεθείς έξω από το δρόμο του.
- ❖ Κράτησε την περηφάνια σου πίσω. Μην προσπαθήσεις να τον /την προκαλέσεις αυξάνοντας την ταχύτητα του οχήματος σου, η να προσπαθήσεις να κρατήσεις πεισματικά την λωρίδα σου.

- ❖ Απόφυγε την οπτική επαφή μαζί του.
- ❖ Αγνόησε τις χειρονομίες που ενδεχομένως να σου κάνει και προσπάθησε να μην τις ανταποδώσεις.

Αυτές είναι κάποιες από τις καθοδηγήσεις που δίνουν οι ειδικοί ερευνητές για το θέμα της αποφυγής προβλημάτων που μπορούν να προκύψουν με τους επιθετικούς οδηγούς.

Η επιθετική οδήγηση έχει αναγνωριστεί παγκοσμίως ως το νούμερο ένα πρόβλημα στους εθνικούς αυτοκινητόδρομους. (NHTSA.2005)

Δεν μπορούμε επομένως να κοντρολάρουμε τις ενέργειες (ομιλία στο κινητό τηλέφωνο, φαΐ η και παρακολούθηση τηλεόρασης την ώρα της οδήγησης) όλων των οδηγών. Επομένως σε αυτό που πρέπει να εξασκηθούμε είναι, στις δεξιότητες της αμυντικής οδήγησης, για να μπορέσουμε έτσι να αποφύγουμε τους κινδύνους που προκαλούν οι κακοί οδηγοί.

Να μερικές δεξιότητες που θα πρέπει να αποκτήσεις για να αποφεύγεις τους κινδύνους:

1. **Μείνε συγκεντρωμένος:** Υπάρχουν πολλά πράγματα που πρέπει να σκεφτείς όταν οδηγείς: την κατάσταση του οδοστρώματος, την ταχύτητα σου, να παρατηρείς τους κυκλοφοριακούς νόμους και τα σήματα, να ακολουθείς τις οδηγίες, να κρατάς απόσταση από τα οχήματα που είναι γύρω σου, να κοιτάς τους καθρέπτες σου κλπ. Μείνε συγκεντρωμένος στην οδήγηση- και μόνο η οδήγηση – είναι το κλειδί.
2. **Μείνε σε ετοιμότητα:** Το να είσαι σε ετοιμότητα δηλ να μην είσαι σε κατάσταση υπνηλίας η κάτω από επιδράσεις, σου επιτρέπει να ενεργείς γρήγορα σε



ενδεχόμενους κινδύνους που μπορεί να προκύψου ,όπως είναι όταν ο μπροστινό σου πατήσει απότομα τα φρένα. Σημαντικό είναι επίσης να μην είσαι σε κατάσταση μέθης ή επί την επίρροια ναρκωτικών ουσιών ,μειώνουν την αντίδραση και δεν προλαβαίνεις να ανταπεξέλθεις εγκαίρως. Το ίδιο συμβαίνει και αν είσαι κουρασμένος. Επομένως μια καλή ξεκούραση πριν το οδήγημα είναι το κλειδί στο να είσαι σε ετοιμότητα.

3. **Προσοχή στους άλλους οδηγούς:** Το να μπορείς να έχεις την υπομονή να προνοείς για το πώς μπορεί να ενεργήσει ο οδηγός που έρχεται να σου κάνει προσπέραση σε ένα αυτοκινητόδρομο ή όταν είσαι αργά το βράδυ σε φανάρια και έχεις πράσινο να σταματήσεις για λίγο να κοιτάξεις την άλλη πλευρά που έχει κόκκινο γιατί δεν ξέρεις ποτέ πως έρχεται ο άλλος οδηγός και αν είναι επηρεασμένος από κάτι.

Παρακάτω θα αναφερθούμε στα επτά (7) μυστικά για ασφαλή οδήγηση έτσι όπως τα έχει κριτικάρει η (Janet Brooks,2005) :

Όταν οδηγείς αμυντικά, παίρνει τον έλεγχο της κατάστασης και διατηρείς τα μάτια σου ανοικτά για τους επιθετικούς και κακούς οδηγούς που ίσως να προκαλέσουν ατύχημα. Τα 7 μυστικά για να τους αποφύγεις είναι:

1. **Σκέψου πρώτα με ασφάλεια:** Απέφυγε την επιθετική και απρόσεκτη οδήγηση, προστάτευσε τον εαυτό σου. Άφηνε τον απαιτούμενο χώρο μεταξύ εσένα και του μπροστινού σου οχήματος. Ασφάλιζε τις πόρτες σου και φόρα πάντα την ζώνη σου που θα σε προστατέψει από ενδεχόμενες συγκρούσεις.
2. **Να αντιλαμβάνεσαι τους γύρω σου:** Έλεγχε τους καθρέπτες σου συχνά και να προσπαθείς να σαρώνεις τις καταστάσεις που υπάρχουν αρκετά

μακρύτερα από εσένα. Αν ένα όχημα δείχνει σημάδια επιθετικής οδήγησης ,τότε πάρε τα μέτρα σου πηγαίνοντας πιο σιγά ή κάνοντας στην άκρη. Αν κάποιος οδηγός δείχνει να συμπεριφέρεται πολύ επικίνδυνα με το όχημα του που σε κάνει να ανησυχείς, προσπάθησε να στρίψεις δεξιά και να κάνεις στην άκρη αν είναι σε αυτοκινητόδρομο ή ακόμα και να ψάξεις την επόμενη παράκαμψη για να αποφύγεις τον κίνδυνο.

3. **Να υποθέτεις τα χειρότερα:** Ας πούμε να υποθέσεις ότι ο οδηγός θα περάσει ερυθρό σηματοδότη ή ότι δεν θα σταματήσει σε σήμα Στοπ, πρέπει να είσαι έτοιμος/η να αντιδράσεις. Ενώ οδηγάς, φαντάσου ότι οι άλλοι οδηγοί και ειδικότερα οι φορτηγατζήδες, δεν σε βλέπουν ενώ πηγαίνεις στο δρόμο σου. Να έχεις πάντα στο νου σου ότι μπορεί να σου πεταχτεί κάποιος πεζός ή κάποιο ζώο στο δρόμο σου.
4. **Να μένεις χαλαρός ,ήρεμος και συγκεντρωμένος:** Απέφυγε να κοιτάς τους ενοχλητικούς και επιθετικούς οδηγούς στα μάτια, μην απαντάς στις υβρεολογίες και στις χειρονομίες τους. Οι καλοί οδηγοί δεν θυμώνουν και έχουν πάντα τον έλεγχο στα χέρια τους.
5. **Άσε τις αρχές να αναμιχθούν:** Αν δείς κάποιον επιθετικό οδηγό που δημιουργεί προβλήματα πήγαινε στην άκρη και κάλεσε τις αρχές και την αστυνομία να επιληφθούν του συμβάντος. Μην αναμιχθείς εσύ στο σκηνικό ,μπορείς να καλέσει από το τηλέφωνο σου τον εκάστοτε σταθμό αστυνόμευση για να έρθει στο συμβάν. Στάθμευσε λίγο παρακάτω από το συμβάν ,περίμενε να έρθει η αστυνομία για να μπορέσει να αναφέρει το τι είδες να συμβαίνει από τον εκάστοτε επιθετικό οδηγό.

6. **Μην οδηγάς αν είσαι κάτω υπό την επίρροια κάποιων ουσιών ή νιώθεις υπνηλία:** Το αλκοόλ ,τα ναρκωτικά και κάποιες άλλες ουσίες που περιέχουν κάποια φάρμακα επηρεάζουν την κρίση του ατόμου. Αυτό σημαίνει ότι θα είσαι λιγότερο ικανός στο να αντιδράσεις γρήγορα και να οδηγήσεις με αμυντικό τρόπο. Οι νυσταγμένοι μπορούν να γίνουν τόσο κακοί όσο οι μεθυσμένοι οδηγοί, γι' αυτό πρέπει να πραγματοποιείς συχνές στάσεις για ξεκούραση ή να αφήνεις κάποιο φίλο να οδηγήσει εάν αισθάνεσαι κουρασμένος.
7. **Μην παίρνεις ρίσκα:** Όταν έχεις αμφιβολία ,μην περάσεις. Διατήρησε μια ασφαλή απόσταση πορείας. Μείνε στην λωρίδα σου και μην τα χάσεις αν ο μπροστινό σου οδηγός πατήσει απότομα φρένα.(Janet Brooks 2005)

Το να ξέρεις και να ακολουθείς τους κανόνες του ΚΟΚ δεν είναι δυστυχώς αρκετό για να αποφύγεις ένα ατύχημα. Δυστυχώς υπάρχουν οδηγοί που δεν ξέρουν, δεν καταλαβαίνουν η δεν ακολουθούν τους κανόνες. Το να ξέρεις τι κάνουν λάθος οι υπόλοιποι οδηγοί και να επαγρυπνείς για τα λάθη τους μπορεί να σε βοηθήσει να αποφύγεις ένα ατύχημα.

Αυτοκινητιστές που στρίβουν αριστερά μπροστά από μοτοποδήλατα που πάνε ίσια.

Κοίταξε τα αμάξια στις διασταυρώσεις προσεχτικά. Τσέκαρε ότι σε έχουν δει οι υπόλοιποι οδηγοί. Να είσαι ορατός. Να είσαι έτοιμος να σταματήσεις ή να κάνεις μια αναγκαστική στροφή αν είναι απαραίτητο. Επίσης να έχεις το νου σου για αμάξια που έρχονται αντίθετα και μπορεί να θέλουν να στρίψουν αριστερά.

Αυτοκινητιστές που στρίβουν δεξιά μπροστά από ποδηλάτες που πάνε ευθεία.

Προσέχετε τους αυτοκινητιστές που επιταχύνουν για να σας προσπεράσουν και αρχίζουν να κόβουν με το που σας προσπερνούν. Μην προσπερνάτε αμάξια από τα δεξιά κοντά σε διασταυρώσεις γιατί είστε στο νεκρό μέρος του οπτικού πεδίου του πεδίου (δεν σας πιάνει ο καθρέπτης του). Μην βασίζεστε στα σήματα (φλας κλπ) των οδηγών. Καλό είναι πλησιάζοντας μια διασταύρωση να βγεις λίγο πιο αριστερά στη λουρίδα σου ώστε να «εμποδίσεις» κάποιον που μπορεί να θέλει να σε προσπεράσει και να στρίψει αμέσως μπροστά σου δεξιά.

Προτεραιότητα στις διασταυρώσεις.

Οδηγοί που αποχωρούν από το χώρο στάθμευσης τους , ή περνούν μια διασταύρωση μπορεί να μην παραχωρήσουν πάντα την προτεραιότητα σε ένα μοτοποδήλατο ή ποδήλατο που τη δικαιούται. Σωστή τοποθέτηση στη λουρίδα και προσεχτικό σάρωμα του δρόμου μπορεί να σε βοηθήσουν να αποφύγεις αυτές τις καταστάσεις.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έπειτα από το τελευταίο Συμβούλιο που πραγματοποίησε για την πρόταση που έγινε για την άδεια οδήγησης μέσω της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού με Εισηγητή το Mathieu Grosch κατέληξαν στις εξής προτάσεις (επιγραμματικά) για όσον αφορά βέβαια το κλάδο της αμυντικής οδήγησης που αποτελεί μέρος της γενικότερης έννοιας της οδήγησης. ([www.europarl.europa](http://www.europarl.europa))

**Οι προτάσεις στις οποίες κατέληξαν για την Αμυντική οδήγηση είναι:**

**α) Συμπεριφορά στην κυκλοφορία**

**β) λήψη υπόψη της οδικής κυκλοφορίας·**

γ) τεχνική παρατήρησης

δ) ορθή και πλήρης αντίληψη επικίνδυνων καταστάσεων·

ε) έλεγχος του οχήματος·

στ) ακριβής προσδιορισμός των αιτίων και των αναμενόμενων επιπτώσεων τέτοιων καταστάσεων·

ζ) λήψη υπόψη των διαφόρων μετεωρολογικών συνθηκών και της κατάστασης του οδοστρώματος·

η) επίπεδο καταλληλότητας και αναγνώριση λαθών·

θ) λήψη υπόψη των συμφερόντων των άλλων χρηστών της οδού και πρόβλεψη επερχόμενων καταστάσεων·

ι) ενότητα και συνέπεια της αξιολόγησης·

ια) οικονομική οδήγηση με σεβασμό στο περιβάλλον.

ιβ) ταχεία απορρόφηση πληροφοριών και εξαγωγή των κύριων σημείων·

#### 1.2.2. Γνώσεις:

α) γνώση σε βάθος του κώδικα οδικής κυκλοφορίας·

β) έγκαιρες και εποικοδομητικές αντιδράσεις.

γ) γνώσεις διδασκαλίας και παιδαγωγικής.

Αυτή η πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οδική ασφάλεια έδωσε τα κίνητρα για να την ενστερνιστούν πολλές μεγάλες εταιρείες που απασχολούν πολυάριθμο προσωπικό και στόχο τους έχουν όχι μόνο το κέρδος αλλά και την σωστή προφύλαξη και συνεχή ενημέρωση των ανθρώπων που δουλεύουν για αυτήν.

Ένα μεγάλο παράδειγμα είναι η Deutsche Post World Net που είναι και η πρώτη μεγάλη εταιρεία παροχής υπηρεσιών logistics που συμμετάσχει στην πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οδική ασφάλεια. Η Monica Wulf- Mathies, Διευθύνουσα Σύμβουλος Corporate Public Policy and Sustainability της Deutsche Post World Net, υπέγραψε τον καταστατικό χάρτη για την οδική ασφάλεια, παρουσία του Επιτρόπου της Ευρωπαϊκής Ένωσης Jacques Barrot. Το πρόγραμμα δράσης της οδικής ασφάλειας, που δημιουργήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2004, έχει σκοπό τη μείωση των θανάτων που οφείλονται σε τροχαία ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά το ήμισυ, μέχρι το 2010. ( [www.medlook.net](http://www.medlook.net) )

Ο κώδικας οδικής ασφάλειας της Deutsche Post World Net (DPWN), υποχρεωτικός για όλους τους χρήστες οχημάτων του ομίλου, είναι μέρος της πρωτοβουλίας αυτής. Το σύνολο αυτό των κανόνων περιλαμβάνει ξεκάθαρους κανόνες που στόχο έχουν την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Για παράδειγμα, στον κώδικα περιλαμβάνονται, απαραίτητα, κανόνες για αμυντική οδήγηση, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες που επικρατούν στους δρόμους, αλλά και πεζούς, ειδικά τα παιδιά. Οι υπάλληλοι καλούνται να φέρονται υπεύθυνα όταν βρίσκονται στο δρόμο, ενώ παράλληλα θα πραγματοποιηθούν και ειδικά σεμινάρια στα οποία θα συμμετάσχουν.

Ο Walter Scheurle, Μέλος Δ.Σ του Προσωπικού στη Deutsche Post World Net, δήλωσε: «Φυσικά, η τεχνολογία είναι η βάση του δικτύου logistics που διαθέτουμε, αλλά

το δίκτυό μας αποτελείται από ανθρώπους. Και αυτοί οι εργαζόμενοι ταξιδεύουν συχνά με αυτοκίνητο. Βεβαίως, έχουμε κάποιους υποχρεωτικούς κανόνες που ακολουθεί το προσωπικό, αλλά θέλουμε να γίνουμε ακόμη καλύτεροι. Επιθυμούμε να εισάγουμε νέα μέτρα ως εταιρία logistics, τα οποία θα ισχύουν για όλους τους οδηγούς, διασφαλίζοντας έτσι ακόμη μεγαλύτερη ενίσχυση της ασφάλειας. Η πρωτοβουλία μας για κανόνες οδικής ασφάλειας είναι αυτό ακριβώς». Ο όμιλος για παράδειγμα θα προσφέρει στους εργαζομένους πληροφορίες σε θέματα οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, κάθε χρόνο θα εκπαιδεύει 50.000 εργαζομένους σε θέματα οδικής συμπεριφοράς και επιπρόσθετα μέτρα οδικής ασφάλειας. Το πρόγραμμα είναι πολύ σημαντικό για την ανάπτυξη μιας τέτοιας κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας στον όμιλο.

Για την οργάνωση του υπάρχοντος προγράμματος οδικής ασφάλειας στον όμιλο, η Deutsch Post World Net δημιουργεί ένα virtual “House of Road Safety”. «Με τη δημιουργία του House of Road Safety, θα επιτύχουμε την διοχέτευση πληροφοριών σχετικά με την οδική ασφάλεια τόσο σε εθνικό, όσο και διεθνές επίπεδο», είπε η MonicaWulf-Mathies.

Υπό την διεθνή αυτή «ομπρέλα», ο όμιλος δημιουργεί μια πλατφόρμα στο intranet προκειμένου να γίνεται ανταλλαγή εμπειριών, πληροφοριών και υλικού, μεταξύ άλλων. Στο μέλλον θα δημιουργηθεί επίσης πληροφοριακό κέντρο για τα MME σχετικά με τις δραστηριότητες σε θέματα οδικής ασφάλειας της περιοχής. Για το σκοπό αυτό, ο όμιλος θα δουλεύει στενά με άλλα μέλη του Ευρωπαϊκού Καταστατικού Χάρτη για την οδική ασφάλεια, όπως το Γερμανικό Traffic Safety Council και η ADAC.

Μακάρι αυτή η μεγάλη εταιρεία και άλλες με την ίδια ευαισθησία να γίνουν αφετηρία για μια σωστή εκπαίδευση των εργαζομένων και γενικότερα στη συνέχεια

όλων των ανθρώπων που οδηγούν και πρέπει να γνωρίζουν πριν από όλα την αμυντική οδήγηση - συμπεριφορά και ότι η οδική ασφάλεια είναι υποχρέωση όλων για την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων-δυστυχημάτων σε όλα τα οδικά δίκτυα.

### **2.3 Εκπαίδευση των νέων για ασφαλή οδήγηση**

Έχει τεράστια σημασία να ληφθούν μέτρα πρόληψης και μείωσης των οδικών δυστυχημάτων. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στους νέους οδηγούς.

Οι νέοι οδηγοί κινδυνεύουν πολύ περισσότερο να εμπλακούν σε δυστυχήματα σε σύγκριση με τους μεγαλύτερους σε ηλικία οδηγούς.

Η κυριότερη αιτία θανάτων σε νέους ηλικίας 16 έως 20 ετών είναι τα οδικά δυστυχήματα.

Οι γονείς των νέων και των εφήβων που σκοτώθηκαν σε δυστυχήματα γνωρίζουν τον αβάσταχτο πόνο που ακολουθεί τέτοιες τραγωδίες και που σημαδεύει και συνοδεύει για πάντα πλέον, την προσωπική και οικογενειακή τους ζωή.

Σίγουρα οι παράγοντες που εμπλέκονται στη γένεση των τραγωδιών αυτών είναι πολλοί.

Όμως ο ρόλος των γονιών είναι κατά τη γνώμη μας καθοριστικός.

Δεν είναι αρκετά τα μέτρα που λαμβάνονται από την πολιτεία και την αστυνομία που μπορεί να περιλαμβάνουν τη βελτίωση του οδικού δικτύου, την καλύτερη σήμανση, τις αλλαγές των ωρών των νυκτερινών κέντρων διασκέδασης ή ακόμη τα τιμωρητικά νομικά μέτρα.



Οι γονείς έχουν τεράστια ευθύνη στο να μορφώσουν τα παιδιά τους, από πολύ νωρίς, στους κινδύνους του οδικού δικτύου, στην απόκτηση οδικής συνείδησης, και στην υποχρέωση υπεύθυνης οδήγησης.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό να τους δώσουν να καταλάβουν, νωρίς στην εξέλιξη τους όταν είναι μικρά παιδιά, ότι από δικά τους λάθη ή ανεύθυνη συμπεριφορά στο δρόμο ως πεζοί, οδηγοί ή επιβάτες, είναι δυνατόν να αφαιρέσουν τη ζωή άλλων ή να χάσουν τη δική τους.

Οι γονείς δεν πρέπει να περιμένουν την εφηβική ηλικία για να δώσουν τη μόρφωση που απαιτείται στα παιδιά τους για την οδική προστασία των ιδίων αλλά και των συνανθρώπων τους. Η εκπαίδευση για θέματα οδικής ασφάλειας και καλής οδήγησης πρέπει να αρχίζει από τα πρώτα στάδια της μόρφωσης του παιδιού.

Αρχικά οι γονείς πρέπει οι ίδιοι να δίνουν το καλό παράδειγμα. Πρέπει πάντοτε να βάζουν τη ζώνη ασφάλειας τους και να μεριμνούν τα παιδιά τους να κάνουν το ίδιο.

Η συμπεριφορά των γονιών στο δρόμο και όταν οδηγούν πρέπει να είναι ορθή διότι τα παιδιά μεγαλώνοντας, πολύ συχνά μιμούνται τους γονείς τους. Είναι επίσης σημαντικό να μη μιλούν στο κινητό όταν οδηγούν δείχνοντας έτσι στα παιδιά τους ότι και οι ίδιοι πράττουν αυτά που διδάσκουν.

Ιδιαίτερη έμφαση είναι αναγκαίο να δίνεται στο γεγονός ότι όταν κάποιος οδηγά δεν πρέπει να πίνει αλκοόλ. Επίσης να λένε στα παιδιά τους, ότι όταν στο μέλλον θα οδηγούν, δεν πρέπει να αποσπάται η προσοχή τους από δυνατή μουσική στο αυτοκίνητο ή από θορυβώδεις συνομήλικους τους, που βρίσκονται στο αυτοκίνητο.

Πολλοί νέοι και έφηβοι κάθε χρόνο σκοτώνονται σε οδικά δυστυχήματα. Περισσότεροι από τους μισούς είναι οδηγοί. Πολλοί άλλοι είναι επιβάτες σε οχήματα που οδηγούν νέοι ή ακόμη έφηβοι.

Επιβάτες σε όχημα που οδηγούν νέοι, διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο. Ο κίνδυνος δυστυχήματος όταν οδηγεί ένας νέος, είναι μεγαλύτερος όταν υπάρχουν περισσότεροι επιβάτες.

Ένα μέτρο που μπορεί να βοηθήσει σημαντικά, είναι η έγκαιρη αλλά και μακροχρόνια εμπλοκή των γονιών στην απόκτηση εμπειριών κατά την οδήγηση. Είναι καλό να συνοδεύουν συχνά τα παιδιά τους όταν αυτά θα είναι νέοι οδηγοί. Με τον τρόπο αυτό συμβάλλουν στο να οδηγήσουν περισσότερες ώρες, να αποκτήσουν περισσότερες εμπειρίες και να τα συμβουλεύουν για τυχόν λάθη τους ή για απρόβλεπτες καταστάσεις που δυνατόν να συμβούν.

Επίσης είναι καλό να περιορίζεται στο μέγιστο δυνατό βαθμό η οδήγηση κατά τη νύκτα από νέους οδηγούς. Η νυκτερινή οδήγηση απαιτεί περισσότερες δεξιότητες.

Για το λόγο αυτό οι νέοι ή οι έφηβοι οδηγοί πρέπει σταδιακά να αποκτούν τις εμπειρίες αυτές και όχι όταν βγαίνουν έξω με φίλους τους. Ας μην ξεχνούμε ότι η προσοχή των νέων εύκολα αποσπάται από συνομήλικους τους που βρίσκονται στο ίδιο όχημα.

Παράλληλα οι γονείς δεν πρέπει να αγοράζουν επικίνδυνα αυτοκίνητα ή μοτοσικλέτες για τα παιδιά τους. Κατά την αγορά των οχημάτων πρώτιστο μέλημα τους πρέπει να είναι ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός ασφάλειας που προσφέρεται από το όχημα (σύστημα φρένων ABS, αερόσακοι, νέα οχήματα).

Επίσης οι συμβουλές σχετικά με τους φίλους ή αυτούς που οδηγούν τα αυτοκίνητα ή άλλα οχήματα που θα επιβαίνουν είναι σημαντικές. Οι γονείς πρέπει να προετοιμάζουν

τα παιδιά τους για να μην παρασύρονται από άλλους νέους που έχουν επικίνδυνες συμπεριφορές.

Εάν σε ένα όχημα που επιβαίνουν, ο οδηγός οδηγεί επικίνδυνα τότε πρέπει να κάνουν τη σχετική παρατήρηση. Εάν είναι αναγκαίο διότι ο οδηγός δεν συμμορφώνεται, καλύτερα να ζητήσουν να κατεβούν παρά να διακινδυνεύουν τη ζωή τους ή τη σωματική τους ακεραιότητα.

### **Οι νέοι οδηγοί έχουν τάση να ρισκάρουν περισσότερο.**

Η έλλειψη αρκετής εμπειρίας, η ταχύτητα, η ανεπαρκής κρίση σε θέματα κυκλοφορίας, η νυκτερινή οδήγηση, η ανεπαρκής εκπαίδευση, η κούραση κατά τις νυκτερινές ή αυγινές ώρες, είναι παράγοντες που αυξάνουν τον κίνδυνο δυστυχημάτων στους νέους.

Επίσης η αρνητική επιρροή από συνομήλικους ή φίλους τους, η τάση για επίδειξη ή συναγωνισμό ταχύτητας, η κατανάλωση αλκοόλ, η μη χρήση ζώνης ασφάλειας, συμβάλουν στη γένεση σοβαρών δυστυχημάτων.

Οι γονείς πρέπει να είναι ενήμεροι για όλους αυτούς τους κινδύνους. Είναι χρέος τους να φροντίσουν ούτως ώστε όταν τα παιδιά τους θα γίνουν νέοι οδηγοί, να έχουν μια υπεύθυνη συμπεριφορά.

Έχουν ευθύνη όχι μόνο απέναντι στα παιδιά τους αλλά και απέναντι των υπόλοιπων συνανθρώπων τους, να μεριμνήσουν ούτως ώστε τα παιδιά τους να μορφωθούν σωστά για θέματα οδικής ασφάλειας και να γίνουν καλοί οδηγοί.(NHTSA,2005)

Στην παρακάτω ενότητα θα αναφερθούμε για το τη υπογράψει στην περίφημη διακήρυξη της Βερόνας από τους Υπουργούς Μεταφορών της Ευρώπης σε μια

προσπάθεια τους για να μπουν κάποια ενιαία κατά κάποιο τρόπο όρια και σταθμά στο θέμα της αμυντικής και οδικής ασφάλειας του οδηγού και του πολίτη και επίσης θα αναφερθούμε στους παράγοντες στους οποίους οφείλονται κατά πολύ τα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα.

## 2.4 Η 'ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΤΗΣ ΒΕΡΟΝΑ'

Τον Οκτώβριο του 2003 υπεγράφη η 'Διακήρυξη της Βερόνα' από τους Ευρωπαίους Υπουργούς Μεταφορών για τη δραστική μείωση των τροχαίων και δεσμεύτηκαν, μεταξύ άλλων: ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

- Να υπάρξει στενή συνεργασία των διαφόρων φορέων οδικής ασφάλειας των Κρατών-Μελών με το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας που θα συσταθεί ως εσωτερικό σώμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να δημιουργηθούν συγκρίσιμα και πλήρη δεδομένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο που θα βοηθήσουν στη λήψη των κατάλληλων αποφάσεων.
- Να προάγουν μια βαθμιαία εναρμόνιση των ουσιωδών κανονισμών οδικής ασφάλειας, όπως όρια ταχύτητας, εκπαίδευση των επαγγελματιών οδηγών, ώρες οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, άδειες οδήγησης κ.λ.π.
- Να καθορίσουν τα πλέον κατάλληλα ρυθμιστικά, οργανωτικά, τεχνικά και οικονομικά μέσα για να αυξηθούν οι προδιαγραφές ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς δρόμους και να εντοπιστούν τα επικίνδυνα σημεία (black spots) σε αυτούς.
- Να ισχυροποιήσουν την επιβολή και τήρηση των ορίων ταχύτητας, τη χρήση ζωνών ασφαλείας και κράνους, καθώς και τον διαρκή και αυστηρό έλεγχο αυτών που οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών.
- Να λάβουν ιδιαίτερα προστατευτικά μέτρα για τους ευπαθείς χρήστες των οδών, όπως τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τους νέους και ηλικιωμένους ανθρώπους.

- Να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια των οχημάτων, με την προώθηση νέων τεχνολογιών για την οδική ασφάλεια, όπως περιοριστές ταχύτητας, συσκευές καταγραφής δεδομένων (μαύρα κουτιά), συστήματα υπενθύμισης για χρήση ζωνών ασφαλείας κ.λ.π.(Υπουργείο Μεταφορών Ελλάδας. [www.yme.gr](http://www.yme.gr))

## **2.5 Οδικά Ατυχήματα στην Ελλάδα (παράγοντες που τα προκαλούν και προτάσεις για την αποφυγή τους).**

Στην σύγχρονη Ελλάδα οι βασικές επιλογές για τον τρόπο ανάπτυξης και λειτουργίας των οδικών έργων εξακολουθούν να αμφιταλαντεύονται ανάμεσα στην προώθηση της ταχύτητας και της ασφάλειας, με αποτέλεσμα το σύστημα οδικής κυκλοφορίας στην χώρα να εξακολουθεί να είναι το περισσότερο ανασφαλές στην Ευρώπη. Η αδυναμία στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα οφείλεται σε σειρά παραγόντων όπως εκείνοι που συνοψίζονται παρακάτω :

- Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς μειώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα των μέτρων και την αποδοχή τους από τους πολίτες.
- Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου και των προβλημάτων οδικής ασφάλειας (σοβαρές μελέτες σε τακτά διαστήματα) και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων.
- Έλλειψη αστυνόμευσης του συνόλου των παραβάσεων οδικής ασφάλειας.
- Ελλείψεις του οδικού δικτύου και ανεπαρκής συντήρησή του τόσο εντός των πόλεων όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο.

- Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης και ενημέρωσης για την οδική ασφάλεια, καθώς και ενός αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς της Πολιτείας.
- Σε αντίθεση με τους περισσότερους Ευρωπαίους, οι Έλληνες πολίτες δεν έχουν αντιληφθεί ότι μέσα στην πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, ταχύτητα και ασφάλεια δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξουν (εξαίρεση μπορεί να αποτελέσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς). Οδηγούν επιθετικά και με ταχύτητα ακατάλληλη για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως και όλοι γύρω τους και είναι πεπεισμένοι ότι τα οδικά ατυχήματα συμβαίνουν μόνο στους άλλους.
- Καθ' ομοίωση των πολιτών και η Πολιτεία περιορίζεται σε εξαγγελίες για έργα και μέτρα που θα "λύσουν δια παντός" το πρόβλημα, χωρίς να συνειδητοποιεί ότι η κυκλοφορία και η οδική ασφάλεια αποτελούν συνεχώς μεταλασσόμενα προβλήματα που απαιτούν συνεχή εναλλαγή τρόπων αντιμετώπισης. Οι Αρχές (Κεντρική Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση) υπόσχονται έργα που θα επιτρέπουν τη γρήγορη και ασφαλή κυκλοφορία και αναβάλλουν την αναπόφευκτη επιλογή ανάμεσα στη γρήγορη εξυπηρέτηση και την ασφαλή μετακίνηση με συχνό αποτέλεσμα αλληλοαναιρούμενες επεμβάσεις.

Για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας για την Ελλάδα. Η ολοκληρωμένη αυτή πολιτική θα πρέπει να βασίζεται στην

αξιοποίηση των επιτυχημένων εμπειριών από τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη και την προσαρμογή τους στην Ελληνική πραγματικότητα. Η επιτυχία της πολιτικής αυτής εξαρτάται από την αποτελεσματική και οπωσδήποτε συνδυασμένη προώθηση των παρακάτω αρχών:

Διαχωρισμός του συντονισμού (ετήσια κατανομή προϋπολογισμού, έλεγχος και παρακολούθηση) και της εκτέλεσης (μελέτη και εφαρμογή δράσεων) του εθνικού προγράμματος οδικής ασφάλειας. Ο συντονισμός πρέπει να είναι αρμοδιότητα φορέα επιτελικού χαρακτήρα (ανεξάρτητου από τους εκτελεστικούς φορείς) και η εκτέλεση πρέπει να είναι αποκλειστική αρμοδιότητα των επιμέρους υπηρεσιών (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, ΥΔΤ, κλπ).

Διάθεση στις αρμόδιες υπηρεσίες σε ετήσια βάση του κατάλληλου προϋπολογισμού αποκλειστικά για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ο οποίος θα επανακαθορίζεται κάθε χρόνο με βάση θεσμοθετημένες διαδικασίες αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των συνεπειών τους. Ύπαρξη πολιτικής βούλησης για επιβολή της κατάλληλης αστυνόμευσης, η οποία θα αφορά σωστά μελετημένο και εκλογικευμένο σύστημα προστίμων και οπωσδήποτε συνέπεια και συνέχεια που θα ελέγχεται και θα δημοσιοποιείται σε τακτά διαστήματα.

Δημιουργία δυναμικής στην Ελληνική κοινωνία για την αναστροφή της σημερινής κατάστασης με την πρόβλεψη των απαραίτητων μηχανισμών (προϋπολογισμός, θεσμοθετημένες διαδικασίες) για την ενεργή συμμετοχή και συνεργασία όλων των Κυβερνητικών και μη φορέων, καθώς και του συνόλου των πολιτών.

Συστηματική παρακολούθηση με βάση ποσοτικούς δείκτες, τόσο του επιπέδου οδικής



ασφάλειας όσο και της προόδου των δράσεων και της αποτελεσματικότητάς τους.  
(Glanopoulos , 1996-2006)

Αφού αναλύσαμε την έννοια της επιθετικής οδήγησης και τα παρακλάδια τα οποία οδηγούν σε αυτή, αλλά και τρόπους για να μπορεί κανείς να αποφύγει αυτού του είδους την οδήγηση ,θα αναφερθούμε στη συνέχεια στον αντίποδα της που είναι η Αμυντική οδήγηση, όπως είχε προλεχθεί στην αρχή του πρώτου μέρους.

## 2.6 Αμυντική Οδήγηση

Αμυντική οδήγηση (defensive driving) είναι η συνεχής ανίχνευση του οδικού περιβάλλοντος και η αντίληψη-κατανόηση των συνθηκών οδήγησης από τον οδηγό, με ταυτόχρονη πρόβλεψη των ενδεχόμενων κινδύνων και λήψη της κατάλληλης -σε κάθε περίπτωση- δράσης ώστε να μην υπάρξει σύγκρουση με αντικείμενο ή άλλο όχημα.

Οι βασικοί κανόνες της αμυντικής οδήγησης είναι απλοί στην εφαρμογή τους, και απαιτούν σεβασμό των ακόλουθων σημείων (State of New York, 2005):

Κάθε οδηγός πρέπει : να είναι πάντα έτοιμος για το απρόβλεπτο και να ελέγχει την κατάσταση της κυκλοφορίας σε μεγάλη απόσταση μπροστά από το όχημά του, να διατηρεί την κατάλληλη ταχύτητα, να δίνει χώρο (περιθώριο ελιγμού) στο όχημά του, να φορά τη ζώνη ασφαλείας, να μην οδηγεί εάν αισθάνεται κουρασμένος, εάν είναι υπό φαρμακευτική αγωγή ή εάν έχει καταναλώσει αλκοόλ και να διατηρεί το όχημά του σε καλή κατάσταση λειτουργίας.

Η ευγένεια, η εις βάθος εξέταση της συμπεριφοράς των άλλων χρηστών των οδών, η συγκέντρωση στη διαδικασία της οδήγησης και η επαγρύπνηση αποτελούν τις πλέον σημαντικές συνήθειες που μπορεί να αναπτύξει κάποιος οδηγός προς την κατεύθυνση της ασφαλούς οδήγησης.

Επίσης, σημαντική στην αμυντική οδήγηση είναι και η προνοητικότητα, δηλαδή η ικανότητα κάποιου να αξιολογεί την κατάσταση της κυκλοφορίας το γρηγορότερο δυνατό και να προετοιμάζεται ώστε να λάβει τη σωστή δράση για την

κάθε περίπτωση.

Ένας αρχάριος οδηγός αποκτά γνώσεις μέσω της εκπαίδευσης, της παρατήρησης και της πρακτικής εξάσκησης. Από την άλλη πλευρά, οι έμπειροι οδηγοί συχνά αντιμετωπίζουν προβλήματα απροσεξίας, υπερεκτίμησης των δυνατοτήτων τους και κακών συνηθειών οδήγησης οι οποίες έχουν αναπτυχθεί με το πέρασ του χρόνου.

Η ικανότητα κάποιου να προσαρμοστεί σε αυτές τις αλλαγές, «αναβαθμίζοντας» υπό κάποια έννοια τις οδηγητικές του συνήθειες, καθορίζει πόσο προσεκτικός οδηγός είναι.

Ικανότητα δηλαδή, είναι κάτι περισσότερο από τη σωστή συνεργασία «ματιού-χειριού-ποδιού» ενός οδηγού. Είναι μια καλά «προβαρισμένη» στρατηγική οδήγησης, η οποία εμπεριέχει πρόβλεψη, αλληλεπίδραση με το περιβάλλον και συνεχή μεταβολή της απόστασης μεταξύ του αναφερόμενου και των υπόλοιπων οχημάτων, σε μια προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης. Η βελτίωση αυτή μπορεί να μετρηθεί με την αποφυγή εκ μέρους του οδηγού να λαμβάνει ριψοκίνδυνες πρωτοβουλίες, την προσκόλλησή του στα όρια ταχύτητας και την ικανότητά του να λαμβάνει τις κατάλληλες δράσεις όταν αυτό είναι απαραίτητο (State of Arizona,2005).

## **Απαραίτητες προϋποθέσεις Αμυντικής Οδήγησης**

### **1.Έλεγχος οχήματος και αναγκαίες ρυθμίσεις πριν την οδήγηση**

Πριν την έναρξη οδήγησης ενός οχήματος, είναι απαραίτητο το παρμπρίζ καθώς και τα πλευρικά παράθυρα να είναι πάντα καθαρά, διότι το εκτυφλωτικό φως του ήλιου ή των

προβολέων των αντιθέτως ερχόμενων οχημάτων, περιορίζουν σημαντικά την ορατότητα, καθιστώντας την οδήγηση δύσκολη και επικίνδυνη.

Είναι λάθος να τοποθετούνται αυτοκόλλητα σε τυχαίες θέσεις στο παρμπρίζ ή διακοσμητικά αντικείμενα στον εσωτερικό καθρέφτη.

Τέλος, είναι απαραίτητο να ρυθμιστεί το κάθισμα του οδηγού και οι καθρέφτες του οχήματος πριν την έναρξη της οδήγησης. Η ρύθμιση του καθίσματος θα πρέπει να είναι τέτοια, ώστε ο οδηγός να κάθεται αρκετά ψηλά για να βλέπει σωστά το οδόστρωμα.

## 2.Οπτική ανίχνευση οδοστρώματος και αποστάσεις ασφαλείας

Στον όρο οπτική ανίχνευση, εμπεριέχεται η κίνηση του βλέμματος του οδηγού μπροστά και γύρω από το όχημά του, έτσι ώστε ανά πάσα στιγμή να γνωρίζει ποια είναι η θέση του σε σχέση με τα άλλα οχήματα. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να διατηρεί μια ασφαλή απόσταση από το προπορευόμενο αλλά και από τα γειτονικά οχήματα, έχοντας έτσι τον απαιτούμενο χρόνο και χώρο να αντιδράσει στην περίπτωση που κάποιος οδηγός κάνει ένα λάθος.

## 3 Οδήγηση σε ειδικές συνθήκες (ομίχλη, σκοτάδι, βροχή ή χιονοθύελλα)

Η χρησιμότερη συμβουλή σε κάποιον για την οδήγηση στην περίπτωση που υπάρχει ομίχλη, η οποία περιορίζει σημαντικά την ορατότητα ενός οδηγού, είναι πως θα ήταν καλύτερα να μην οδηγήσει εάν δεν είναι απαραίτητο.

#### 4.Οδήγηση σε επαρχιακό δίκτυο

Κατά τη διάρκεια οδήγησης στο επαρχιακό δίκτυο, θα πρέπει κάποιος να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός και πρωτίστως να καταβάλει προσπάθεια ώστε να αντιληφθεί τη φιλοσοφία σχεδίασης του δρόμου, η οποία ορίζεται από τη μορφολογία του εδάφους που διασχίζει. Ένας προσεκτικός οδηγός κινείται στο μισό πλάτος του οδοστρώματος, όσο στενό κι αν είναι αυτό, διότι οι πολλές στροφές μειώνουν σημαντικά την ορατότητα και δεν επιτρέπουν την έγκαιρη αντίληψη των αντιθέτως ερχόμενων οχημάτων.

Σημαντική επίσης είναι και η αντίληψη της ποιότητας και της κατάστασης του οδοστρώματος, καθώς και των πιθανών εμποδίων ή κινδύνων που δύναται να αντιμετωπίσει κάποιος, κινούμενος κατά μήκος ενός επαρχιακού δρόμου.

#### 5.Οδήγηση σε αυτοκινητόδρομο

Κατά τη διάρκεια οδήγησης σε αυτοκινητόδρομο είναι σημαντικό κάποιος να διατηρεί τη σωστή απόσταση από τα προπορευόμενα οχήματα.

Επίσης, καθώς κινείται κάποιος κατά μήκος ενός αυτοκινητόδρομου, θα πρέπει να μην υπερβαίνει το όριο ταχύτητας αλλά να μην κινείται και πολύ αργά, παρεμποδίζοντας με τον τρόπο αυτό την κίνηση των επερχόμενων οχημάτων. Εάν χρειαστεί να διασχίσει αρκετές λωρίδες, καλό είναι να αλλάζει μία λωρίδα κάθε φορά, διότι αν περιμένει έως ότου ελευθερωθούν όλες οι λωρίδες από τα επερχόμενα οχήματα, πιθανώς θα

προκαλέσει κυκλοφοριακή συμφόρηση ή ατύχημα. Είναι σημαντικό να κινείται πάντα δεξιά και να υλοποιεί ελιγμό προσπέρασης μόνο από την αριστερή πλευρά του προπορευόμενου οχήματος. Μετά τη διενέργεια της προσπέρασης θα πρέπει να επανέρχεται στη δεξιά λωρίδα κίνησης, αφού προηγουμένως ελέγξει ότι υπάρχει ικανοποιητική απόσταση μεταξύ του οχήματός του και του οχήματος που μόλις προσπέρασε.

#### 6. Ενδεδειγμένη χρήση κόρνας, προβολέων, φλας και αλάρμ

Κάποιος, θα πρέπει να χρησιμοποιεί την κόρνα του οχήματός του όταν είναι απαραίτητο για να αποφύγει ένα ατύχημα. Εξίσου σημαντικό επίσης είναι, να μη χρησιμοποιείται άσκοπα η κόρνα, διότι μπορεί να εκνευρίσει ή να αποσυντονίσει τον οδηγό του άλλου οχήματος και να προκληθεί ατύχημα από λάθος χειρισμό.

Οι προβολείς του οχήματος πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν έχει συννεφιά, βρέχει, χιονίζει ή έχει ομίχλη καθώς επίσης και τα πρωινά με παγωνιά, όταν τα παράθυρα των άλλων οδηγών μπορεί να είναι παγωμένα ή θαμπά. Στην περίπτωση που κάποιος οδηγός κρίνει ότι έχει πρόβλημα να διακρίνει τα άλλα οχήματα, είναι σωστό να ανάψει τους προβολείς του οχήματός του, διότι ενδεχομένως και οι οδηγοί των άλλων οχημάτων αντιμετωπίζουν το ίδιο πρόβλημα.

Η χρήση του φλας είναι απαραίτητη σε κάθε περίπτωση αλλαγής λωρίδας ή κατεύθυνσης κίνησης ενός οχήματος, έτσι ώστε οι οδηγοί των επερχόμενων και των αντιθέτως ερχόμενων οχημάτων να είναι ενήμεροι και προετοιμασμένοι για τον ελιγμό που πρόκειται να υλοποιήσει το όχημα αναφοράς. Εξίσου σημαντικό είναι, να μη ξεχνά

κάποιος να κλείσει το διακόπτη του φλας εάν αυτός δεν κλείσει αυτόματα, μετά την υλοποίηση του ελιγμού.

### **Γενικές πρακτικές ασφαλούς οδήγησης**

Μια βασική αρχή της ασφαλούς οδήγησης είναι, πως όταν κάποιος οδηγός χρειαστεί να αντιμετωπίσει περισσότερους από έναν κινδύνους, καλό είναι να αντιμετωπίζει έναν κάθε φορά.

.Επίσης, υπάρχουν κάποιες κατηγορίες χρηστών των οδών, οι οποίες χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και διατήρησης μεγαλύτερης απόστασης ασφαλείας, εάν κάποιος επιθυμεί να κινείται με ασφάλεια και μειωμένη επικινδυνότητα. Στις κατηγορίες αυτές ανήκουν:

οδηγοί οι οποίοι δεν μπορούν να ανιχνεύσουν σωστά το οδικό περιβάλλον τους λόγω περιορισμένης ορατότητας από κτίρια, δέντρα ή και άλλα οχήματα, οδηγοί που εξέρχονται από αυτοκινητόδρομο ή χώρο στάθμευσης με τα παράθυρά τους καλυμμένα με χιόνι ή πάγο, οδηγοί που υλοποιούν ελιγμό προσπέρασης ακόμη και σε στροφή χωρίς ορατότητα ή ακόμη κι όταν κάποιο αντιθέτως ερχόμενο όχημα πλησιάζει, πεζοί με ομπρέλες μπροστά στα πρόσωπά τους ή καπέλα που καλύπτουν το πρόσωπο χαμηλά έως τα μάτια, άτομα των οποίων έχει αποσπαστεί η προσοχή, όπως: διανομείς, εργάτες, παιδιά (τα οποία συχνά τρέχουν μέσα στο δρόμο χωρίς προηγούμενο έλεγχο), οδηγοί που μιλάνε στο κινητό τηλέφωνο ή έχουν έντονη συζήτηση με τους επιβάτες του οχήματος, οδηγοί που χρησιμοποιούν χάρτες κ.λπ.

άτομα τα οποία έχουν αποπροσανατολιστεί, όπως: τουρίστες (συχνά σε πολύπλοκες διασταυρώσεις), οδηγοί οι οποίοι αναζητούν ένα συγκεκριμένο αριθμό οδού ή επιβραδύνουν χωρίς προφανή λόγο.

Εν κατακλείδι, κάποιος ο οποίος επιθυμεί να οδηγεί αμυντικά:

- Ρυθμίζει κατάλληλα το κάθισμα οδήγησης και τους καθρέφτες του οχήματός του.
- Φορά πάντα ζώνη ασφαλείας.
- Διατηρεί σταθερή απόσταση ασφαλείας από τα προπορευόμενα οχήματα, η οποία μπορεί να προκύπτει από την εφαρμογή του «κανόνα των 3 δευτερολέπτων».
- Τοποθετεί σωστά τα χέρια του στο τιμόνι, ώστε οι δείκτες του ρολογιού να δείχνουν 9:15.
- Μένει μακριά από τα «τυφλά» σημεία των άλλων οχημάτων.
- Ελέγχει τα «τυφλά» σημεία του οχήματός του, με στροφή της κεφαλής, πριν στρίψει ή αλλάξει λωρίδα.
- Αποφεύγει τους οδηγούς που ακολουθούν «στενά» το όχημά του και γνωρίζει τρόπους αντιμετώπισής τους.
- Προβλέπει και προετοιμάζεται για τις αλλαγές στους φωτεινούς σηματοδότες.
- Ελέγχει συχνά τους καθρέφτες του οχήματός του.
- Χρησιμοποιεί κατάλληλα την κόρνα.
- Βγάζει φλας πριν στρίψει ή αλλάξει λωρίδα κυκλοφορίας.
- Είναι ήρεμος και άνετος κατά την οδήγηση.
- Οδηγεί άνετα τη νύχτα.
- Χρησιμοποιεί σωστά την μικρή και την μεγάλη σκάλα στα φώτα του οχήματός του.
- Ρυθμίζει την ταχύτητα του οχήματός του ανάλογα με τον δρόμο, την κίνηση ή τις καιρικές συνθήκες.



- Διατηρεί μια προστατευτική περιοχή διαφυγής και στις τέσσερις πλευρές του οχήματός του.
- Ελέγχει προσεκτικά τις διασταυρώσεις και «κοντοστέκεται» πριν εισέλθεισε αυτές.
- Έχει καλό οπτικό έλεγχο του οδικού περιβάλλοντος όλες τις στιγμές.
- Σέβεται τον ΚΟΚ συμπεριλαμβανομένων και των ορίων ταχύτητας.

Για να μπορεί βέβαια κάποιος οδηγός να οδηγά και να συμπεριφέρεται Αμυντικά στο δρόμο πρέπει πρώτα να αναγνωρίζει τους Κινδύνους που ενδεχομένως να κρύβει η κάθε κατάσταση και να τους προλαμβάνει για να μπορεί να λέγεται Αμυντικός οδηγός. Παρακάτω θα παραθέσουμε την έννοια του κινδύνου και της επικινδυνότητας και θα αναφερθούμε στα στάδια για την αναγνώριση και την αποφυγή αυτών των κινδύνων.

## **2.7. Εκτίμηση κινδύνων-επαγρύπνηση**

### **Κίνδυνος - Επικινδυνότητα**

Η έννοια κίνδυνος -στη σκοπιά της οδήγησης- ορίζεται ως «κάθε στοιχείο του οδικού περιβάλλοντος ή συνδυασμό καταστάσεων, οι οποίες εκθέτουν ένα άτομο σε μια αυξημένη πιθανότητα ατυχήματος».

Οι κίνδυνοι περιλαμβάνουν:

Μόνιμα φυσικά χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος (όπως λακκούβες, σημεία συγχώνευσης της κυκλοφορίας και ορατά εμπόδια).

Παροδικά φυσικά χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος (όπως ομίχλη, λάδι στο οδόστρωμα ή εκτυφλωτικό φως του ήλιου).

Στοιχεία συμπεριφοράς της περιβάλλουσας κίνησης (όπως οι κινήσεις και οι θέσεις των άλλων χρηστών του δρόμου, περιλαμβάνοντας τους πεζούς και τους ποδηλάτες).

Επικίνδυνη κατάσταση είναι κάθε κατάσταση, η οποία εμπεριέχει έναν κίνδυνο. Με βάση αυτό, αναγνώριση κινδύνου είναι η διαδικασία διαπίστωσης και αφοσίωσης της προσοχής σε έναν κίνδυνο.

Επικινδυνότητα είναι η πιθανότητα να λάβει χώρα μια σύγκρουση. Οι Armsby, Boyle και Wright (1989) ορίζουν την επικινδυνότητα ως το επίπεδο του κινδύνου που γίνεται αντιληπτό από το άτομο. Εν τούτης, αυτός ο ορισμός δεν εμφανίζεται ικανοποιητικός, καθώς αποκλείει την αντικειμενική επικινδυνότητα, την οποία ο οδηγός αποτυγχάνει να αντιληφθεί. Καθώς ένα άτομο υπολογίζει το επίπεδο επικινδυνότητας μιας κατάστασης, διάφοροι παράγοντες μπορεί να το επηρεάσουν. Το επίπεδο της αποδεκτής επικινδυνότητας θα εξαρτηθεί εν μέρει από τα πιστεύω του οδηγού όσον αφορά το επίπεδο των ικανοτήτων του στην επιτυχή αποφυγή ενός κινδύνου. Είναι δυνατό να υπάρχουν διαφοροποιήσεις μεταξύ του αντιλαμβανόμενου και του πραγματικού επιπέδου επικινδυνότητας.

## **2.8 Αναγνώριση – αποφυγή κινδύνων – μοντέλο Recognition-Primed Decision Making (RPD)**

Ένα πολύ σημαντικό σημείο το οποίο πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα, είναι ότι η διαδικασία αποφυγής ενός κινδύνου μπορεί στην πραγματικότητα να δημιουργήσει μια πιο σοβαρή κατάσταση η αναγνώριση ενός κινδύνου δεν είναι αρκετή από μόνη της. Ο οδηγός πρέπει να έχει λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση

για να αποφύγει επιτυχώς έναν κίνδυνο, χωρίς τη δημιουργία νέων κινδύνων για τους άλλους οδηγούς.

Σύμφωνα με τους Fitzgerald και Harrison (1999), η αναγνώριση του κινδύνου είναι μια ικανότητα που σχετίζεται με τη συμπεριφορά και τους γνωστικούς πόρους ενός ατόμου.

Η αναγνώριση του κινδύνου από οδηγούς οχημάτων σε δυναμικά, πλούσια σε ερεθίσματα, περιβάλλοντα αποτυπώνεται από το μοντέλο της **στρατηγικής αναγνώρισης** (*RPD: Recognition-Primed Decision Making*) την. Το μοντέλο της στρατηγικής αναγνώρισης, περιλαμβάνει ένα αριθμό βημάτων, τα οποία καλύπτουν το διάστημα μεταξύ του να προσέξει κανείς μία κατάσταση και να αναπτύξει την κατάλληλη συμπεριφορά σε απάντηση.

Η αναγνώριση της κατάστασης είναι το **πρώτο στάδιο** της διαδικασίας, όπου η κατάσταση ή το σύνολο των περιστάσεων ενός γεγονότος, ταξινομείται ως νέα ή γνώριμη, με βάση συγκρίσεις των τρεχόντων συμβάντων και ερεθισμάτων με αναμνήσεις καταστάσεων που αντιμετωπίστηκαν στο παρελθόν.

Σε **δεύτερο στάδιο** δημιουργείται ένας κατάλογος ενδεχομένων συμπεριφορών και αντιδράσεων. Στη συνέχεια, κατασκευάζεται μια αύξουσα εκτίμηση των επιλογών, η οποία εμπεριέχει ελέγχους κάθε δυνατότητας του καταλόγου των ενδεχόμενων αντιδράσεων που δημιουργήθηκαν στο πρώτο στάδιο, με μια νοερή προσομοίωση των συνεπειών, ώστε να καθοριστεί η πλέον κατάλληλη αντίδραση. Η αποτελεσματικότητα αυτής της αντίδρασης, εξαρτάται από την προηγούμενη εμπειρία του ατόμου.

Οι Fitzgerald και Harrison (1999) επεσήμαναν ότι η αναγνώριση του κινδύνου όπως γενικά διατυπώθηκε, εμπεριέχει μόνο τη φάση της αναγνώρισης της κατάστασης, κρίνοντας πότε αυτή είναι νέα ή γνώριμη. Για τον λόγο αυτό, πρότειναν ως επίκεντρο να οριστεί η ανάπτυξη κατάλληλης συμπεριφοράς και όχι απλά η αναγνώριση του κινδύνου. Όπως επισημάνθηκε παραπάνω, το να αντιληφθεί κάποιος έναν κίνδυνο, από μόνο του δεν αποτελεί ένα γεγονός το οποίο θα επιτρέψει σε έναν οδηγό να αποφύγει ένα ατύχημα.

Πρέπει να υπάρχει επίσης και η κατάλληλη συμπεριφορά.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι αν και η αναγνώριση του κινδύνου είναι μια σημαντική όψη της ασφαλούς οδήγησης, από μόνη της δεν κάνει έναν οδηγό ασφαλέστερο.

Η πολυπλοκότητα της διαδικασίας που ακολουθείται για την λήψη απόφασης για μια συγκεκριμένη κατάσταση είναι το θέμα μερικών θεωριών, οι οποίες συνθέτουν αίσθηση, αντίληψη, καταμερισμό πόρων (πιθανώς εις βάρος άλλων καταστάσεων), γνωστική επεξεργασία-σύγκριση των εισερχόμενων πληροφοριών με αναμνήσεις και κίνητρα και τέλος επιλογή και εφαρμογή μιας κατάλληλης αντίδρασης.

## **2.9. Θεωρία επίγνωσης της κατάστασης**

Επίγνωση της κατάστασης είναι η ικανότητα ταυτοποίησης, επεξεργασίας και κατανόησης των καίριων σημείων μιας πληροφορίας. Με πιο απλά λόγια, είναι το να γνωρίζει κανείς τι συμβαίνει στο περιβάλλον του.

Υπάρχουν τρία επίπεδα στην ιεραρχική δομή της θεωρίας επίγνωσης της κατάστασης (Endsley, 1995). Το **πρώτο επίπεδο** περιλαμβάνει την αντίληψη των στοιχείων του περιβάλλοντος όπως ήχοι, εικόνες και η υφή αυτών. Στο **δεύτερο επίπεδο**, όλα αυτά τα ερεθίσματα οδηγούν σε μια πλήρη κατανόηση της κατάστασης.

Το **τρίτο επίπεδο** της συγκεκριμένης θεωρίας, απορρέει από την αναγνώριση και κατανόηση μιας κατάστασης. Το τρίτο επίπεδο ουσιαστικά περιλαμβάνει την πρόβλεψη των μελλοντικών δράσεων και ιδιαίτερα τον τρόπο με τον οποίο μπορούν τα πράγματα να μεταβληθούν. Μέσω αυτών των προβλέψεων, λαμβάνει χώρα η λήψη απόφασης και η διαδικασία αυτή είναι χωριστή άλλα και εξαρτώμενη από την επίγνωση της κατάστασης.

Η ταχύτητα και η ευκολία με την οποία κάποιος κάνει προβλέψεις και στη συνέχεια αποφασίζει, εξαρτάται πάρα πολύ από την εμπειρία.

Η **κατευθυνόμενη προσοχή** είναι επίσης μια ικανότητα που μπορεί κάποιος να εξασκήσει και να βελτιώσει, ενώ μπορεί να διδαχθεί πως να μοιράζει την προσοχή του ανάμεσα σε πολλαπλά ερεθίσματα. Το να είναι κάποιος ικανός, σε μικρό χρονικό διάστημα, να μπορέσει να κατευθύνει την προσοχή του ή/και να την μοιράσει σε διάφορα ερεθίσματα, είναι πολύ σημαντικό για τους οδηγούς οι οποίοι δέχονται πληροφορίες από ένα σύνθετο και δυναμικό περιβάλλον, τις οποίες πρέπει να επεξεργαστούν σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Με τη συνεχή αύξηση της εμπειρίας και του ιστορικού επιτυχούς αποφυγής κινδύνων, το επίπεδο αυτοπεποίθησης ενός οδηγού αυξάνεται, βελτιώνοντας επιπροσθέτως την επίδοση. Αντιθέτως, η έλλειψη εμπειρίας και ικανοτήτων προκαλεί ένταση σε έναν αρχάριο οδηγό.

Υπάρχουν τέσσερα σενάρια όσον αφορά τη θεωρία επίγνωσης μιας κατάστασης, τα οποία ποικίλουν ανάλογα με το επίπεδο επίγνωσης της κατάστασης του ατόμου και το φόρτο εργασίας (π.χ. πολυπλοκότητα) της κατάστασης (Endsley, 1995):

*Χαμηλή επίγνωση της κατάστασης και χαμηλός φόρτος εργασίας:* αφηρημάδα και χαμηλή επαγρύπνηση, δημιουργούν έναν απαθή χειριστή.

*Χαμηλή επίγνωση της κατάστασης και υψηλός φόρτος εργασίας:* πολλές πληροφορίες για τον χειριστή ώστε να μπορεί να τις επεξεργαστεί (να τα βγάλει πέρα).

*Υψηλή επίγνωση της κατάστασης και χαμηλός φόρτος εργασίας:* μια ιδανική κατάσταση, όπου οι πληροφορίες είναι εύκολο να επεξεργαστούν.

*Υψηλή επίγνωση της κατάστασης και υψηλός φόρτος εργασίας:* ο χειριστής εργάζεται σκληρά αλλά καταφέρνει να επεξεργαστεί όλες τις απαραίτητες πληροφορίες.

## **ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ**

## **3.1 Περιγραφή της Έρευνας**

### **3.1.1 Σκοπός της έρευνας**

Σκοπός αυτής της πτυχιακής εργασίας είναι να μελετήσουμε μέσα από ερευνητικά δεδομένα, ενός δείγματος γεωγραφικά συλλεγμένου από 5 μεγάλες πόλεις της Ελλάδος ( Αθήνα, Πειραιάς, Ηράκλειο, Κοζάνη και Πτολεμαΐδα), την οδική συμπεριφορά του Έλληνα οδηγού και αν αυτή αποτελεί αμυντική οδήγηση.

### **3.1.2 Υποθέσεις εργασίας**

Λαμβάνοντας υπόψη την διεθνή βιβλιογραφία και τον σκοπό της έρευνας διατυπώθηκαν και ελέγχθηκαν οι ακόλουθες κύριες υποθέσεις εργασίας.

- 1) Οι οδηγητικές συμπεριφορές που δηλώνονται αποτελούν συμπεριφορές αμυντικής οδήγησης;
- 2) Οι αυτοκινητικές συγκρούσεις διαφοροποιούνται ως προς τους οδηγούς που οδηγούν αμυντικά συγκρινόμενοι με τους υπόλοιπους;

## **3.2.Υλικό & Μέθοδος**

### **3.2.1 Πιλοτική Μελέτη**

Στο προπαρασκευαστικό στάδιο της έρευνας η ερευνητική ομάδα σε συνεργασία με τον επιβλέποντα καθηγητή, θεώρησε χρήσιμο να πραγματοποιηθεί μια πιλοτική μελέτη με στόχο να διευκρινιστούν τυχόν σφάλματα στη δομή και την λειτουργικότητα του ερωτηματολογίου. Αρχικά δόθηκαν συνολικά 40 ερωτηματολόγια σε τυχαίο δείγμα. Η μελέτη διεξάχθηκε σε τέσσερις μεγάλες πόλεις όπως είχε οριστεί αρχικά από την ερευνητική ομάδα. Οι πόλεις όπου διεξάχθηκε η πρώτη αυτή, μικρή έρευνα είναι Αθήνα, Πειραιάς, Ηράκλειο Κρήτης και Πτολεμαΐδα. Καθ' όλη τη διάρκεια της συλλογής των ερωτηματολογίων τα μέλη της ερευνητικής ομάδας παρατηρούσαν και κατέγραφαν



αντιδράσεις και σχόλια των ερωτώμενων σχετικά με το ερωτηματολόγιο. Στο τέλος αυτής της διαδικασίας και αφού η ερευνητική ομάδα μαζί με τον υπεύθυνο καθηγητή μελέτησαν τις παρατηρήσεις, βρέθηκε πως ένας μικρός αριθμός ερωτώμενων βρήκε το ερωτηματολόγιο μεγάλο σε διάρκεια γεγονός το οποίο όμως δε μπορούσε να περιοριστεί καθότι θα μείωνε την δομή και τα στοιχεία που αφορούσαν σημαντικά ερωτήματα της έρευνας. Οι περισσότεροι από τους πρώτους αυτούς ερωτώμενους βρήκαν το ερωτηματολόγιο εύχρηστο και κατατοπιστικό.

### **3.2.2 Δειγματοληψία**

Συνολικά δόθηκαν τετρακόσια ερωτηματολόγια σε οδηγούς οι οποίοι έχουν ερασιτεχνικό ή επαγγελματικό δίπλωμα οδήγησης.

Το δείγμα που επιλέχθηκε για την έρευνα είναι τυχαίο. Στους παράγοντες της ηλικίας, του φύλου, της μόρφωσης και του επαγγέλματος δεν τοποθετήθηκε από την ερευνητική ομάδα κάποιο όριο.

Η έρευνα τοποθετήθηκε σε τρία γεωγραφικά μέρη που αφορούν μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας, δηλαδή στην Αθήνα, Πειραιά, Ηράκλειο Κρήτης, Κοζάνη και Πτολεμαΐδα. Κάθε ερευνητής συγκέντρωσε εκατό ερωτηματολόγια, στην πόλη που του είχε ανατεθεί.

### **3.2.3 Διαδικασία συμπλήρωσης ερωτηματολογίων**

Η προσέγγιση των οδηγών που συμμετείχαν στην έρευνα ήταν κυρίως σε απογευματινές ώρες (6-8). Οι λόγοι που επιλέχθηκαν αυτές οι ώρες ήταν γιατί συμπληρώνονταν στα σπίτια των οδηγών έπειτα από τυχαία επιλογή και θέλαμε να μην

ενοχλούμε σε ώρες κοινής ησυχίας. Ο χρόνος συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου κυμαινόταν από 25 έως 35 λεπτά. Ο ρόλος των ερευνητών ως υπεύθυνων για την διεξαγωγή της έρευνας ήταν να αναφέρουν –κατά την διανομή των ερωτηματολογίων – το αντικείμενο της έρευνας , τους σκοπούς της έρευνας καθώς και την επιστημονική αναγκαιότητα της ώστε, να πεισθούν οι ερωτώμενοι ότι θα συμβάλουν με τις ακριβείς απαντήσεις τους στην διεξαγωγή επιστημονικών συμπερασμάτων. Παράλληλα, όταν χρειαζόταν ,έδιναν περαιτέρω διευκρινήσεις όσον αφορά στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου.

### **3.3 Ερωτηματολόγιο και μετρήσεις**

Το οριστικό ερωτηματολόγιο χωρίστηκε σε 6 ενότητες. Η έρευνα διεξάχθηκε κοινά από δύο ομάδες οι οποίες είχαν ξεχωριστά στόχο να αναλύσουν αποτελέσματα που αφορούσαν την: α) Αμυντική Οδήγηση, β) Τα συναισθήματα κατά την οδήγηση. Κάθε ομάδα αποφασίστηκε να παρουσιάσει ξεχωριστά τα αποτελέσματα των ενοτήτων που τις αφορούσε. Σε αυτήν την έρευνα θα παρουσιαστούν οι αναλύσεις των ενοτήτων που σχετίζονταν με τα **Κοινωνικο- δημογραφικά στοιχεία, την Εκτίμηση Επικινδυνότητας (επαγρύπνηση),την Αμυντική οδήγηση, τις Συνήθειες κατά την Οδήγηση, την προσοχή ,την αυτοπεποίθηση και τις παραβιάσεις και τα ατυχήματα των ερωτώμενων**. Παρακάτω θα ακολουθήσει μια περιγραφή αυτών των ενοτήτων και ο τρόπος καθορισμού των μεταβλητών.

### 3.3.1. Κοινωνικο-δημογραφικά χαρακτηριστικά

Το πρώτο μέρος αφορά το προφίλ του ερωτώμενου και αποτελείται από την πρώτη σελίδα του ερωτηματολογίου. Στα πλαίσια της ενότητας αυτής, ο ερωτώμενος καλείται να προσδιορίσει το είδος του διπλώματος οδήγησης που έχει δηλαδή **Ερασιτεχνικό** ή **Επαγγελματικό**. Οι μεταβλητές που τοποθετήθηκαν αντιστοιχούσαν σε **1** για το ερασιτεχνικό δίπλωμα και **2** για το επαγγελματικό. Στη συνέχεια οι ερωτώμενοι συμπλήρωναν την ερώτηση «**Πόσες ημέρες την εβδομάδα οδηγείτε;**» της οποίας η μεταβλητή ήταν ανοιχτή. Το ίδιο αντιστοιχούσε και για την επόμενη ερώτηση «**Πόσες περίπου ώρες την εβδομάδα οδηγείτε;**». Στις δύο επόμενες ερωτήσεις – «**Πόσα χρόνια είστε ενεργός οδηγός;**» και «**Πόσα περίπου χιλιόμετρα κάνετε το χρόνο;**»- η μεταβλητή ήταν επίσης ανοιχτή. Ακολουθούσε η ερώτηση της ηλικίας των ερωτώμενων. Εδώ δημιουργήθηκαν από τις ερευνητικές ομάδες ηλικιακές βαθμίδες οι οποίες πήραν σαν μεταβλητή τον αριθμό που αντιστοιχούσε στην ιεραρχία των ηλικιών. Οι βαθμίδες αυτές ήταν: **18-22, 23-27, 28-32, 33-37, 38-42, 43-47, 48-52, 53-57, 58-62, 63-67, άνω των 67** και οι μεταβλητές **1** έως **11**. Για την ερώτηση «**Τι είδους όχημα οδηγείτε κυρίως;(μάρκα, κυβικά)**» ορίστηκαν ξεχωριστές μεταβλητές που αφορούσαν τη μάρκα του οχήματος και τα κυβικά. Για το πρώτο σκέλος της ερώτησης ορίστηκαν συνολικά 28 μεταβλητές που αντιστοιχούσαν μάρκες αυτοκινήτων που αναφέρθηκαν σε πλειοψηφία στα ερωτηματολόγια. Για το δεύτερο σκέλος που αφορούσε τα κυβικά, οι ομάδες χρησιμοποίησαν την επίσημη διαβάθμιση των κατασκευαστών δηλαδή: **0-800, 801-1400, 1402-2000, 2000-2500, 2501 και πάνω**. Οι τιμές των μεταβλητών ορίστηκαν ιεραρχικά από **1** έως **5**. Στην ερώτηση της οικογενειακής κατάστασης ορίστηκαν 3 μεταβλητές, δηλαδή **1(Άγαμος), 2(Εγγαμος)** και **3(Διαζευγμένος)**. Στο φύλο δημιουργήθηκαν 2

μεταβλητές, **1(Θήλυ)** και **2(Άρρεν)**. Στη συνέχεια ο ερωτώμενος συμπλήρωνε την πόλη κατοικίας του. Εδώ δημιουργήθηκαν 5 μεταβλητές που αντιστοιχούσαν σε κάθε πόλη, δηλαδή **1(Ηράκλειο Κρήτης)**, **2(Αθήνα)**, **3(Πειραιάς)**, **4(Πτολεμαΐδα)** και **5(Κοζάνη)**. Οι βαθμίδες της εκπαίδευσης χωρίστηκαν σε 3 μεταβλητές και αφορούσαν την Α΄ βάρθμια, την Β΄ βάρθμια και Γ΄ βάρθμια εκπαίδευση. Τέλος οι ερωτώμενοι συμπλήρωναν το επάγγελμα που ασκούν. Εδώ δημιουργήθηκαν 8 μεταβλητές για κάθε κατηγορία επαγγέλματος, δηλαδή **1(Δημόσιος υπάλληλος)**, **2(Ιδιωτικός υπάλληλος)**, **3(Ελεύθερος επαγγελματίας)**, **4(Επιστήμονας)**, **5(Εμπορος)**, **6(Φοιτητής)**, **7(Συνταξιούχος)** και **8(Άνεργος- Οικιακά)**.

### **3.3.2. Εκτίμηση επικινδυνότητας (Επαγρύπνηση)**

Σε αυτή τη δεύτερη ενότητα ο ερωτώμενος καλείται να παρατηρήσει προσεκτικά τρεις εικόνες , οι οποίες αποτυπώνουν τρεις διαφορετικές καταστάσεις αναγνώρισης πιθανών κινδύνων του οδικού περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα ,του δίνεται μια σύντομη περιγραφή ενός σεναρίου για την κάθε περίπτωση κι εκείνος πρέπει , αφού παρατηρήσει την κάθε εικόνα για ένα λεπτό, να καταγράψει τους ενδεχόμενους κινδύνους που αναγνωρίζει στην κάθε περίπτωση .π.χ **«Καθώς κινείστε σε αυτοκινητόδρομο, βρίσκεστε πίσω από ένα φορτηγό. Υποθέστε ότι οδηγείτε το όχημα που σημειώνεται στην εικόνα με αρ. κυκλ. ΚΑΖ 3182. Αφού παρατηρήσετε το σενάριο για ένα λεπτό, καταγράψτε τους πιθανούς κινδύνους που αντιλαμβάνεστε στην περίπτωση που αποφασίσετε να προσπεράσετε το φορτηγό.» κλπ.** Οι απαντήσεις σε αυτά τα σενάρια ήταν ανοικτές και ο κάθε ερωτώμενος έδινε τις απαντήσεις που μπορούσε να δει μέσω

της εικόνας. Οι απαντήσεις που δόθηκαν κατατέθηκαν ιεραρχικά παρακάτω στην **Εκτίμηση Επικινδυνότητας (Ανάλυση σεναρίων)** που αναφέρεται.

### **3.3.3. Αμυντική Οδήγηση**

Η τρίτη ενότητα αποτελείται από ερωτήσεις οι οποίες αφορούν βασικές αρχές της αμυντικής οδήγησης κι ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει σε αυτές, επιλέγοντας μία από τις εναλλακτικές οι οποίες αναπτύσσονται, αφού προηγουμένως τις μελετήσει όλες προσεκτικά. Συνολικά υπάρχουν 15 ερωτήσεις π.χ «**Όταν ακούσω σειρήνες στο ρεύμα μου**», «**Αν δω ένα μεγάλο αντικείμενο (πέτρα, ξύλο, λάστιχο) στο δρόμο**», «**Όταν συναντώ λιμνάζοντα νερά στο οδόστρωμα**», «**Όταν έχω μπροστά μου φορτηγό, φορτωμένο με μεγάλα αντικείμενα που προεξέχουν από την καρότσα του**». Σε κάθε μία από τις ερωτήσεις ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει μέσα από τρεις απαντήσεις για το «Ποια πρέπει να είναι η σωστή οδική συμπεριφορά», και όχι τι συνηθίζει αυτός να κάνει σε κάθε μια από τις περιπτώσεις που αναφέρονται. Έτσι καταγράφουμε τις γνώσεις του ερωτώμενου σε θέματα αμυντικής οδήγησης που σχετίζονται με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Μία είναι σε κάθε ερώτηση η σωστή απάντηση και βαθμολογείται με 0 ή 0,25 ή 0,5 ή με 1 εφόσον είναι η σωστή οδική συμπεριφορά. Αναλυτικότερα θα το δούμε παρακάτω νε τα ποσοστά των σωστών απαντήσεων στην **«Εκτίμηση Αμυντικής οδήγησης»(3.1)**

### **3.3.4.Συνήθειες κατά την Οδήγηση**

Στην 4<sup>η</sup> ενότητα οι ερωτήσεις απαντώνταν σε πενταβάθμια κλίμακα .Οι ερωτήσεις στην 4<sup>η</sup> ενότητα αφορούσαν τις «Συνήθειες κατά την οδήγηση» και είναι συνολικά 42. π.χ. «Όταν στρίβω σε ένα στενό δρόμο, αργώ να αντιληφθώ κάποιους πεζούς που διασχίζουν τον δρόμο», «Διασχίζω μια διασταύρωση με κίνδυνο να χτυπήσω ένα δίτροχο που κινείται στον κάθετο δρόμο και που δεν περίμενα να υπάρχει», «Ξεκινώντας μια προσπάθεια για προσπέρασμα, αντιλαμβάνομαι ξαφνικά ότι ένα άλλο όχημα από πίσω έχει ήδη ξεκινήσει να με προσπερνάει», «Ξαφνικά αντιλαμβάνομαι, χωρίς να το περιμένω, ότι ο δρόμος στενεύει και αλλάζω απότομα λωρίδα κυκλοφορίας» Οι απαντήσεις των ερωτώμενων σε αυτή την κατηγορία είχαν χωριστεί σε πενταβάθμια κλίμακα που αντιστοιχούσε και σε ισάριθμες μεταβλητές από 1 έως 5. Αυτή η κλίμακα ήταν:

- **Σχεδόν πάντα**
  - **Αρκετά συχνά**
  - **Μερικές φορές**
  - **Σπάνια**
  - **Σχεδόν ποτέ**

### 3.3.5. Προσοχή-Οδικά ατυχήματα και Παραβιάσεις

Στην τελευταία ενότητα του ερωτηματολογίου ο ερωτώμενος απαντά αρχικά σε δύο πίνακες που απαρτίζονται από 10 και 7 ερωτήσεις αντίστοιχα. Οι 10 που αφορούν την «Προσοχή κατά την οδήγηση» π.χ. **«Η απόσταση που διατηρώ από το προπορευόμενο όχημα, είναι αυτή που απαιτείται ώστε να προλάβω να αντιδράσω εγκαίρως»** , **«Όταν προσπερνώ, θεωρώ ότι οι άλλοι οδηγοί δεν θα κάνουν χώρο για μένα»**, έχουν και αυτές πενταβάθμια κλίμακα η οποία ορίζεται σε :

- ✓ Πολύ συχνά
- ✓ Συχνά
- ✓ Μερικές φορές
- ✓ Σπάνια
- ✓ Ποτέ

Στις 7 ερωτήσεις που αφορούν τα «Πιθανά Ατυχήματα» π.χ. **«Να σας χτυπήσει άλλο όχημα που έκανε παράνομη προσπέραση»**, **«Να σας χτυπήσει από πίσω ένα άλλο όχημα ενώ είσαστε σταματημένος σε φανάρι που είναι «κόκκινο»**, και δείχνουν την αυτοπεποίθηση που έχει ο ερωτώμενος σε σχέση με το «μέσο οδηγό βαθμολογούνται επίσης σε πενταβάθμια κλίμακα:

- ❖ Πολύ μεγαλύτερη
- ❖ Αρκετά μεγαλύτερη
- ❖ Ίδια πιθανότητα
- ❖ Αρκετά μικρότερη
- ❖ Πολύ μικρότερη

Στην τελευταία ενότητα του ερωτηματολογίου ο ερωτώμενος απαντά σε μια σειρά ερωτήσεων που αφορούν οδικά ατυχήματα και παραβιάσεις στα οποία έχει υποπέσει στα 5 τελευταία χρόνια. Αρχικά υπάρχουν 4 ερωτήσεις στις οποίες η απαντήσεις είναι **Ναι** ή **Όχι**. Οι μεταβλητές αντιστοιχούν σε **0(Ναι)** και **1(Όχι)**. Έτσι ο ερωτώμενος ερωτάται διαδοχικά: **αν τον έχουν σταματήσει ποτέ για επικίνδυνη οδήγηση ,για υπερβολική ταχύτητα , σε κατάσταση μέθης ή για άλλες παραβιάσεις του ΚΟΚ.** Στη συνέχεια υπάρχουν ερωτήσεις που αφορούν τον αριθμό των ατυχημάτων που του έχουν συμβεί τα 5 τελευταία χρόνια και πόσα συνολικά από τότε που πήρε το δίπλωμα του, μεταβλητές οι οποίες είναι ανοιχτές.

Στο τελευταίο μέρος του ερωτηματολογίου ζητείται από τον ερωτώμενο να γράψει λίγα λόγια για το κάθε ατύχημα που είχε και να υποδείξει αν έφταιγε αυτός επιλέγοντας μια από τις επιλογές που αφορούν την υπαιτιότητα όπως για παράδειγμα αν «**έφταιγα εγώ**» ή «**έφταιγε άλλος**». Ο ερωτώμενος μπορούσε να περιγράψει μέχρι 4 ατυχήματα. Για το κάθε ατύχημα είχαν οριστεί 7 μεταβλητές που αφορούσαν το είδος του ατυχήματος, δηλαδή **ΑΤ.1** έως **ΑΤ.7**.

Στην τελευταία σελίδα υπάρχει ένας πίνακας στον οποίο υπάρχουν καταγεγραμμένα τα συνηθέστερα αίτια για την πρόκληση ενός ατυχήματος και ζητείται να υποδειχθούν τα δυο σημαντικότερα αίτια για κάθε ατύχημα στο οποίο φέρει ευθύνη ο ερωτώμενος. Αν το αίτιο δεν υπάρχει στον πίνακα, καταγράφεται στον πίνακα που ακολουθεί και κλείνει το ερωτηματολόγιο.



#### 4. Αποτελέσματα Στατιστικής ανάλυσης

Για την ανάλυση των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο SPSS έκδοση 13.0. Για την οργάνωση ,συνοπτική απεικόνιση, παρουσίαση και αξιολόγηση των δεδομένων χρησιμοποιήθηκαν πίνακες και ιστογράμματα. Περιγραφικά στατιστικά στοιχεία υπολογίστηκαν για όλες τις μεταβλητές που περιλαμβάνονταν στο ερωτηματολόγιο.

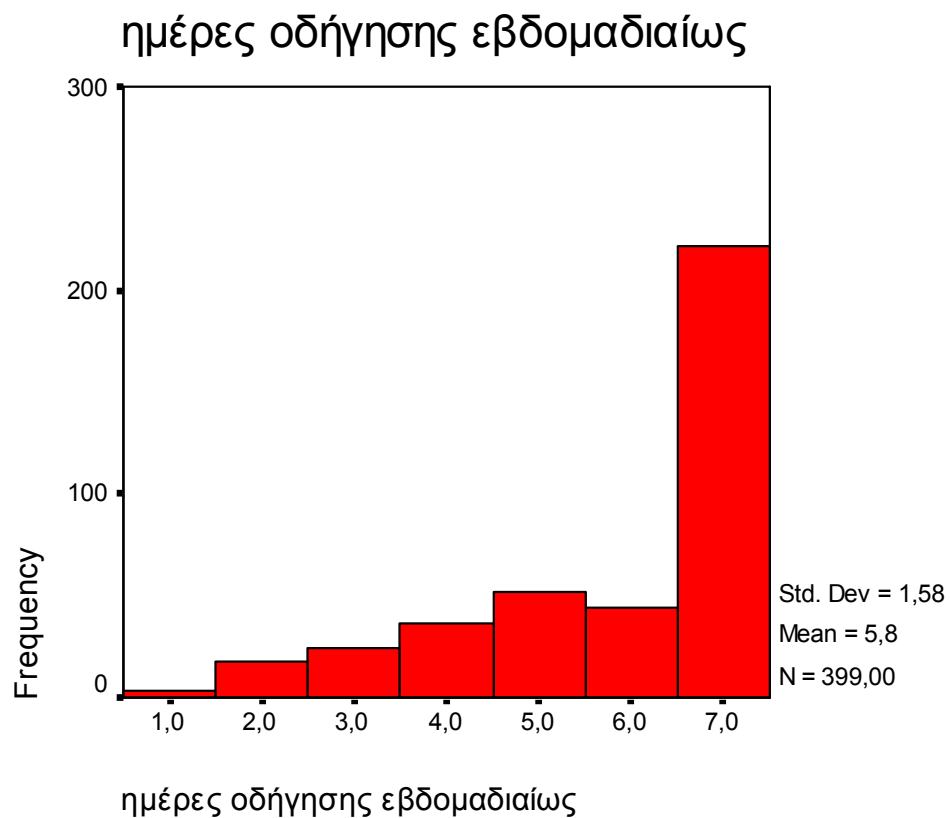
Σε ένα δεύτερο μέρος τα δεδομένα αναλύθηκαν με την χρήση εξειδικευμένων στατιστικών μεθόδων προκειμένου να ελεγχθούν οι υποθέσεις εργασίας. Συγκεκριμένα χρησιμοποιήθηκαν δύο μέθοδοι και κατασκευάστηκαν δύο αντίστοιχα υποδείγματα:

1. Η Ανάλυση Λογαριθμικής Παλινδρόμησης (Logistic Regression) προκειμένου να ελεγχθεί η σχέση ανάμεσα σε σειρά ανεξάρτητων μεταβλητών- φύλο, ηλικία, χιλιόμετρα το χρόνο, προσοχή κατά την οδήγηση, σφάλματα, παραβιάσεις, ολισθήματα, επιδόσεις Αμυντικής Οδήγησης και Επαγρύπνηση (ανάλυση σεναρίων), με την εξαρτημένη μεταβλητή που ήταν διχότομη : 0= δίχως παράβαση έναντι 1 = ύπαρξη >1 παραβάσεις.
2. Η Ανάλυση Πολλαπλής Παλινδρόμησης (Multiple Regression) προκειμένου να ελέγξει την επίδραση διαφόρων ανεξάρτητων μεταβλητών - φύλο, ηλικία, χιλιόμετρα το χρόνο, προσοχή κατά την οδήγηση, σφάλματα, παραβιάσεις, ολισθήματα, επιδόσεις Αμυντικής Οδήγησης και Επαγρύπνηση (ανάλυση σεναρίων), με την εξαρτημένη μεταβλητή ατυχήματα από τη λήψη διπλώματος .

#### 4.1. Ανάλυση Δημογραφικών Στοιχείων

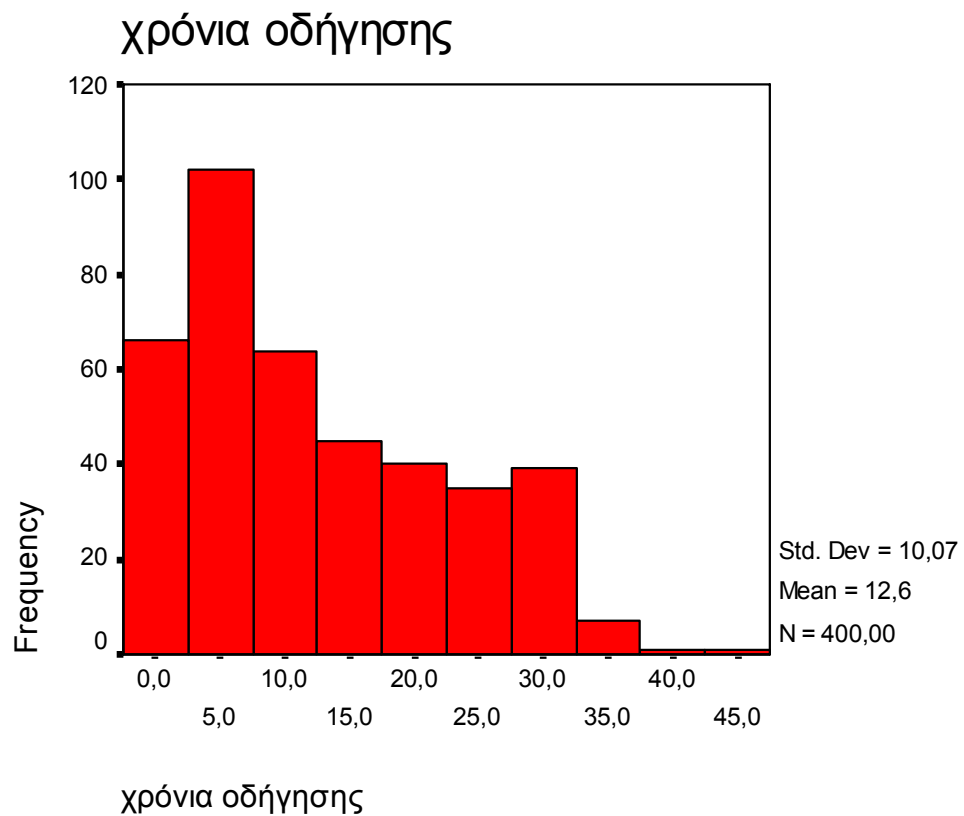
Μέσα από την ανάλυση των ερωτηματολογίων προκύπτει πως από ένα σύνολο 400 ερωτηθέντων μόνο το 7% κατέχει επαγγελματικό δίπλωμα οδήγησης ενώ το υπόλοιπο 93% έχει ερασιτεχνικό ποσοστό που φαίνεται λογικό καθώς κάτοχοι επαγγελματικού διπλώματος είναι όσοι εργάζονται ως οδηγοί λεωφορείων και βαρέων οχημάτων(νταλικά).

Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν τα ιστογράμματα που αφορούν τις ημέρες οδήγησης και τα χρόνια οδήγησης.



*Διάγραμμα 2.5.1 Ημέρες Οδήγησης Εβδομαδιαίως*

Σε αυτό το πίνακα παρατηρούμε κάποιες χρήσιμες μετρήσεις που αφορούν τον αριθμό των ημερών που οδηγούν οι ερωτώμενοι μέσα στην εβδομάδα. Το μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνεται στις 7 ημέρες την εβδομάδα με 55,5% ενώ υψηλά ποσοστά συγκεντρώνονται επίσης στις 5 και 6 ημέρες την εβδομάδα με 13% και 11% αντίστοιχα, ποσοστά που δείχνουν μια αυξημένη αναγκαιότητα χρήσης του αυτοκινήτου από τους ερωτώμενους. Αυτό μπορεί να εντοπιστεί και από την μέση τιμή(mean) των ημερών οδήγησης που βρίσκεται στις 5,8 ημέρες οδήγησης εβδομαδιαίως.



*Διάγραμμα 2.5.2 Χρόνια Οδήγησης*

Στο διάγραμμα αυτό που παρουσιάζονται τα χρόνια οδήγησης του δείγματος μας παρατηρούμε ενδεικτικά τη μέγιστη τιμή των χρόνων οδήγησης στα 44 χρόνια και την ελάχιστη στο ένα έτος μόνο. Αυτό είναι λογικό καθότι το δείγμα μας δεν είχε συγκεκριμένο όριο ηλικίας με καθορισμένη βέβαια την αναγκαία ηλικία των 18 που αφορά την κατοχή διπλώματος. Μέση τιμή εμφανίστηκαν τα 12,6 χρόνια οδήγησης ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό χρόνων οδήγησης εντοπίστηκαν τα 2 χρόνια με 8,5% των οδηγών να είναι νέοι οδηγοί όπως προκύπτει.

Στους επόμενους πίνακες θα παρουσιαστούν τα ποσοστά της ηλικίας των ερωτηθέντων της έρευνας μας και στη συνέχεια τα ποσοστά που αφορούν το φύλο.

Η μεταβλητή της ηλικίας έχει χωριστεί αρχικά σε στάθμες των 4 χρόνων όπως π.χ. 18-22, ξεκινώντας από μικρότερη ηλικία τα 18 έτη που απαιτούνται για την κατοχή διπλώματος και καταλήγοντας στα 67 έτη και πάνω. Ο παρακάτω πίνακας μπορεί να δώσει μια ολοκληρωμένη μορφή της κωδικοποίησης:

**Πίνακας 1:** Κατανομή με βάση την Ηλικία

<b>Βαθμίδες Ηλικίας</b>	<b>Συχνότητα</b>	<b>Ποσοστό</b>
<b>18-22</b>	<b>45</b>	<b>11,3</b>
<b>23-27</b>	<b>107</b>	<b>26,8</b>
<b>28-32</b>	<b>44</b>	<b>11,0</b>
<b>33-37</b>	<b>43</b>	<b>10,8</b>
<b>38-42</b>	<b>42</b>	<b>10,5</b>

<b>43-47</b>	<b>40</b>	<b>10,0</b>
<b>48-52</b>	<b>42</b>	<b>10,5</b>
<b>53-57</b>	<b>27</b>	<b>6,8</b>
<b>58-62</b>	<b>6</b>	<b>1,5</b>
<b>63-67</b>	<b>3</b>	<b>0,8</b>
<b>67-&gt;</b>	<b>1</b>	<b>0,3</b>
<b>Σύνολο</b>	<b>400</b>	<b>100,0</b>

Με τη βοήθεια του πίνακα βλέπουμε τα αντίστοιχα αποτελέσματα που εμφανίζονται στον πίνακα. Το μεγαλύτερο ποσοστό εμφανίζεται στη στάθμη 23-27 χρονών με το 26,8% του δείγματος να ανήκουν σε αυτό το ηλικιακό διάστημα. Στο πίνακα της ηλικίας εμφανίζεται να έχουμε ελάχιστους ηλικιωμένους, ενεργούς οδηγούς, μόλις ένα 0,8% στα έτη 63-67 και 0,3% στα 67 και πάνω. Η μέση τιμή ηλικίας των ερωτώμενων εντοπίζεται στη στάθμη 33-37 χρονών και συγκεκριμένα τα 34,7 έτη.

Τέλος στην έρευνα το 39% των ατόμων που συμμετείχαν σε αυτή ήταν γυναίκες και το υπόλοιπο 61% ήταν άνδρες όπως φαίνεται και στο τελευταίο πίνακα αυτού του μέρους:

**Πίνακας 2:** Κατανομή με βάση το Φύλο

<b>Φύλο</b>	<b>Συχνότητα</b>	<b>Ποσοστό</b>
<i>Γυναίκες</i>	<b>156</b>	<b>39,0</b>
<i>Άνδρες</i>	<b>244</b>	<b>61,0</b>
<i>Σύνολο</i>	<b>400</b>	<b>100,0</b>

## 4.2. Εκτίμηση επικινδυνότητας Επαγρύπνηση (Ανάλυση σεναρίων)

Στην ενότητα αυτή με την βοήθεια εικόνων (σεναρίων) μπορούμε να αξιολογήσουμε τις γνώσεις του ερωτώμενου οδηγού σχετικά με την αμυντική οδήγηση. Ο ενδεδειγμένος χρόνος παρατήρησης του κάθε σεναρίου είναι ένα λεπτό. Δηλαδή, ο ερωτώμενος οδηγός θα πρέπει να καταγράψει τους πιθανούς κινδύνους που αναγνωρίζει στο κάθε οδικό περιβάλλον, αφού προηγουμένως παρατηρήσει την κάθε εικόνα προσεκτικά, για ένα λεπτό. Η αξιολόγηση του οδηγού θα γίνει με βάση τον αριθμό των **σωστών** πιθανών κινδύνων που αναγνώρισε σε σχέση με τον συνολικό αριθμό κινδύνων που πραγματικά υπάρχουν. Προκειμένου να αναγνωρίσουμε όλους τους πιθανούς κινδύνους στο κάθε σενάριο απευθυνθήκαμε σε σχολή οδηγών του Ηρακλείου. Σε συνεργασία λοιπόν με τον επαγγελματία καθηγητή οδήγησης βρήκαμε όλους τους πιθανούς κινδύνους για κάθε σενάριο και τους αξιολογήσαμε ιεραρχικά ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας που παρουσιάζουν στο συγκεκριμένο σενάριο κάθε φορά. Στη συνέχεια, ακολουθεί ανάλυση και σχολιασμός του κάθε σεναρίου χωριστά.

Το πρώτο σενάριο αναφέρεται σε αυτοκινητόδρομο και η πλήρης διατύπωσή του, έχει ως εξής: «Καθώς κινείστε σε αυτοκινητόδρομο, βρίσκεστε πίσω από ένα φορτηγό. Υποθέστε ότι οδηγείτε το όχημα που σημειώνεται στην εικόνα με αρ. κυκλ. ΚΑΖ 3182. Αφού παρατηρήσετε το σενάριο για ένα λεπτό, καταγράψτε τους πιθανούς κινδύνους που αντιλαμβάνεστε στην περίπτωση που αποφασίσετε να προσπεράσετε το φορτηγό.».



**Εικόνα 1:** Αποτύπωση πρώτου σεναρίου

Ο ερωτώμενος οδηγός, αφού παρατηρήσει την εικόνα που παρατίθεται στο ερωτηματολόγιο (Εικόνα 1), θα πρέπει να καταγράψει τους ενδεχόμενους κινδύνους που αναγνωρίζει στη δεδομένη κατάσταση Στην περίπτωση λοιπόν, που ο οδηγός του οχήματος αναφοράς, αποφασίσει να υλοποιήσει ελιγμό προσπέρασης του φορτηγού, καταγράφονται οι κάτωθι κίνδυνοι:

1. Να επιχειρεί προσπέραση όχημα που πιθανόν να διέρχεται από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας.
2. Να επιχειρήσει απότομη αλλαγή λωρίδας το φορτηγό.
3. Να βρίσκεται ο υποτιθέμενος οδηγός του σεναρίου, σε τυφλό σημείο του φορτηγού.
4. Να φρενάρει απότομα το φορτηγό.
5. Να ξεκινήσει προσπέραση και το όχημα που μέχρι πρότινος βρισκόταν στην δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας.

6. Να φρενάρει το όχημα στα αριστερά.
7. Να υπάρχει άλλο όχημα μπροστά από το φορτηγό.
8. Να υπάρχει στροφή μπροστά από το φορτηγό που δε μπορώ να δω.
9. Στένεμα των λωρίδων κυκλοφορίας λόγω τέλους αυτοκινητόδρομου.

Το δεύτερο σενάριο αναφέρεται στο επαρχιακό δίκτυο και η πλήρης διατύπωσή του έχει ως εξής: «Καθώς κινείστε σε επαρχιακό δίκτυο, βρίσκεστε πίσω από ένα τρακτέρ σε ανηφορικό δρόμο με δεξιά στροφή χωρίς ορατότητα. Υποθέστε ότι οδηγείτε το όχημα που σημειώνεται με αρ. κυκλ. ΚΑΖ 3182. Αφού παρατηρήσετε το σενάριο για ένα λεπτό, καταγράψτε τους πιθανούς κινδύνους που αντιλαμβάνεστε στην περίπτωση που αποφασίσετε να προσπεράσετε το τρακτέρ.».



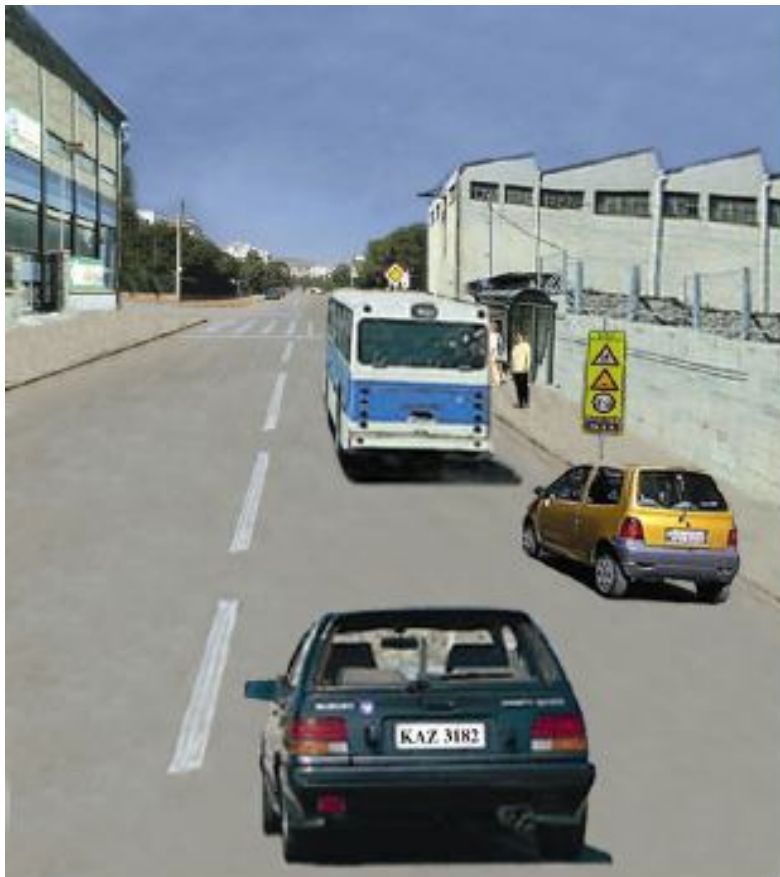
**Εικόνα2:** Αποτύπωση δεύτερου σεναρίου



Ο ερωτώμενος οδηγός, αφού παρατηρήσει την εικόνα που παρατίθεται στο ερωτηματολόγιο (Εικόνα 2), θα πρέπει να καταγράψει τους ενδεχόμενους κινδύνους που αναγνωρίζει στη δεδομένη κατάσταση. Στην περίπτωση λοιπόν, που ο οδηγός του οχήματος αναφοράς, αποφασίσει να υλοποιήσει ελιγμό προσπέρασης του τρακτέρ, καταγράφονται οι κάτωθι κίνδυνοι:

1. Πιθανή διέλευση οχήματος από το αντίθετο ρεύμα.
2. Στροφή περιορισμένης ορατότητας.
3. Έλλειψη ορατότητας του οχήματος μου από τον οδηγό του τρακτέρ.
4. Κίνδυνος ατυχήματος λόγω της πιθανής διέλευσης ζώων.
5. Κίνδυνος ατυχήματος λόγω της πιθανής κατολίσθησης από το βουνό στα δεξιά του δρόμου.
6. Κίνδυνος λόγω επικίνδυνης κλίσης της στροφής προς τα δεξιά και πιθανής συντριβής του οχήματος στο γκρεμό.
7. Να έρχεται από πίσω μας άλλο όχημα με ανεπτυγμένη ταχύτητα και να θέλει να προσπεράσει.
8. Να φρενάρει απότομα το τρακτέρ η να κάνει κάποιο ελιγμό.

Το τρίτο σενάριο αναφέρεται σε αστικό περιβάλλον και η πλήρης διατύπωσή του έχει ως εξής: «Καθώς κινείστε στο κέντρο μιας πόλης, βρίσκεστε πίσω από ένα λεωφορείο, το οποίο έχει σταθμεύσει προσωρινά για να αποβιβάσει τους επιβάτες του. Υποθέστε ότι οδηγείτε το όχημα που σημειώνεται με αρ. κυκλ. ΚΑΖ 3182. Αφού παρατηρήσετε το σενάριο για ένα λεπτό, καταγράψτε τους πιθανούς κινδύνους που αντιλαμβάνεστε στην περίπτωση που αποφασίσετε να προσπεράσετε το προσωρινά σταθμευμένο λεωφορείο.».



**Εικόνα 3:** Αποτύπωση τρίτου σεναρίου

Ο ερωτώμενος οδηγός, αφού παρατηρήσει την εικόνα που παρατίθεται στο ερωτηματολόγιο (Εικόνα 3), θα πρέπει να καταγράψει τους ενδεχόμενους κινδύνους που αναγνωρίζει στη δεδομένη κατάσταση. Στην περίπτωση λοιπόν, που ο οδηγός του οχήματος αναφοράς, αποφασίσει να υλοποιήσει ελιγμό προσπέρασης, του προσωρινά σταθμευμένου λεωφορείου, καταγράφονται οι κάτωθι κίνδυνοι:

1. Πρόκληση ατυχήματος λόγω πιθανής διέλευσης πεζών μπροστά από το λεωφορείο.
2. Λόγω πιθανής διέλευσης οχήματος από το αντίθετο ρεύμα.
3. Λόγω εκκίνηση προσπέρασης του οχήματος που βρίσκεται στα δεξιά.
4. Λόγω εκκίνησης του λεωφορείου χωρίς καμία προειδοποίηση.
5. Κίνδυνος λόγω διασταύρωσης που υπάρχει μπροστά από το λεωφορείο.

Τα τρία αυτά σενάρια καλύπτουν ένα μεγάλο εύρος των πιο χαρακτηριστικών κινδύνων που μπορεί να συναντήσει κανείς στην καθημερινότητα.

Οι πιθανοί κίνδυνοι που καταγράφονται είναι ταξινομημένοι κατά το βαθμό επικινδυνότητας τους ,όπως αναφέραμε και στην αρχή της εκτίμησης κλιμακωτά.

### 4.3.Εκτίμηση Αμυντικής Οδήγησης

Παρακάτω θα παρατεθούν οι 15 ερωτήσεις που υπήρχαν στο ερωτηματολόγιο για την Αμυντική Οδήγηση, με τις τρεις απαντήσεις που απαρτίζουν την κάθε ερώτηση ξεχωριστά και επίσης θα σημειωθεί με έντονη γραφή η σωστή απάντηση και το ποσοστό των ερωτώμενων που την απάντησαν καθώς και το δείκτη που πήρε η κάθε απάντηση από το (1) για την σωστή και από (0,5 -0,25 και το 0) για τις άλλες οδικές συμπεριφορές.Οι δείκτες ορίστηκαν μετά από συνεργασία με μία Σχολή οδηγών του Ηρακλείου. Τα ποσοστά προήλθαν μέσω του προγράμματος SPSS (Analyse – Descriptive Statistics - Frequencies )

#### **1) Όταν ακούσω σειρήνες στο ρεύμα μου:**

- i) ακινητοποιώ το όχημά μου, (0)
- ii) κορνάρω για να ανοίξω δρόμο εμπρός, (0)
- iii) ανάβω φλας για να ενημερώσω τους οδηγούς που θα κινηθώ για να ανοίξω δρόμο. (1) 78,5%**

#### **2) Αν δω ένα μεγάλο αντικείμενο (πέτρα, ξύλο, λάστιχο) στο δρόμο:**

- i) σταματώ με προσοχή στη δεξιά λωρίδα και αν μπορώ το βγάζω στην άκρη, (0,5)
- ii) ενημερώνω την τροχαία ή τα διόδια, (1) 30%**
- iii) το αποφεύγω υλοποιώντας ελιγμό και συνεχίζω την πορεία μου.(0)

#### **3) Όταν έχω μπροστά μου φορτηγό, φορτωμένο με μεγάλα αντικείμενα που προεξέχουν από την καρότσα του:**

- i) κρατώ την κανονική απόσταση και συνεχίζω την οδήγησή μου, (0,5)
- ii) ασχολούμαι με την προσπέραση, κορνάροντας για να μου ανοίξει δρόμο, (0)
- iii) κρατώ μεγάλη απόσταση και βρίσκω αργότερα μεγαλύτερο πεδίο προσπέρασης.(1) 84,8%**

#### **4) Όταν συναντώ λιμνάζοντα νερά στο οδόστρωμα:**

- i) τα αποφεύγω με ελιγμό,(0)

- ii) κρατώ το τιμόνι σταθερά και πιέζω λιγότερο το πεντάλ του γκαζιού, (1) 78,3%
- iii) φρενάρω το όχημά μου. (0)
- 5) Αν αισθανθώ υπνηλία κατά την διάρκεια του ταξιδιού:**
- i) συνεχίζω, οδηγώντας προσεκτικά με λίγο ανοικτό παράθυρο, (0)
- ii) συνεχίζω, αυξάνοντας την ένταση της μουσικής ή τραγουδώ, (0)
- iii) σταματώ δεξιά σε ασφαλές μέρος και ξεκουράζομαι για μισή ώρα.(1) 81,3%
- 6) Προσέχω ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις ακόμη κι όταν το φως είναι «πράσινο» στα φανάρια, συνήθως:**
- i) τις πρωινές ώρες, με την ένταση της κυκλοφορίας διότι όλοι είναι βιαστικοί,(0,25)
- ii) αργά το βράδυ, διότι κυκλοφορούν αρκετοί οδηγοί υπό την επήρεια αλκοόλ,(1) 76,3%
- iii) το μεσημέρι, μετά το κλείσιμο των καταστημάτων.(0,5)
- 7) Προσέχω στις δεξιές στροφές χωρίς ορατότητα και μειώνω την ταχύτητά μου:**
- i) γιατί η φυγόκεντρος δύναμη μπορεί να με κατευθύνει στο αντίθετο ρεύμα,(1) 36,3%
- ii) γιατί μπορεί να χάσω τον έλεγχο του οχήματος,(0,5)
- iii) γιατί κάποιο εμπόδιο μπορεί να είναι τοποθετημένο στην έξοδο της στροφής.(0)
- 8) Εάν θέλω να στρίψω αριστερά και στον δρόμο υπάρχει διπλή διαχωριστική:**
- i) σταματώ δεξιά, περιμένω να φύγουν τα άλλα οχήματα και έπειτα στρίβω,(0)
- ii) προειδοποιώ με φλας και στρίβω όταν δεν εμποδίζω τα άλλα οχήματα,(0)
- iii) δεν μπορώ να στρίψω και αναζητώ την επόμενη διασταύρωση.(1) 60,3%
- 9) Όταν ένα αντιθέτως ερχόμενο όχημα κάνει αναγκαστική ή λάθος προσπέραση:**
- i) κάνω σινιάλο με τα φώτα για να του επισημάνω το λάθος και συνεχίζω να οδηγώ,(0,5)
- ii) πάω δεξιά επιτρέποντάς του να ολοκληρώσει την λάθος προσπέραση,(1) 77,8%
- iii) κορνάρω επίμονα ώστε να αντιληφθεί ο οδηγός το λάθος του.(0)
- 10) Πριν ξεκινήσω μια προσπέραση:**
- i) κατεβάζω ταχύτητα, ώστε να επιταχύνω πιο εύκολα το όχημά μου, πραγματοποιώντας με περισσότερη ευκολία την προσπέραση,(0,5)

- ii) **βεβαιώνομαι ότι υπάρχει αρκετός χώρος μπροστά από το προπορευόμενο όχημα, ώστε να επανέλθω στην λωρίδα που οδηγώ, μετά την ολοκλήρωση της προσπέρασης,(1) 77,8%**
- iii) κορνάρω στο προπορευόμενο όχημα για να κάνει στην άκρη.(0)

**11) Μετά την διενέργεια μιας προσπέρασης:**

- i) **επανέρχομαι ομαλά στην αρχική λωρίδα οδήγησης του οχήματός μου, διατηρώντας ασφαλή απόσταση από το όχημα που μόλις προσπέρασα,(1) 89,3%**
- ii) παραμένω στην αριστερή λωρίδα διότι το όχημά μου έχει αποκτήσει μεγαλύτερη ταχύτητα από την αρχική,(0)
- iii) επανέρχομαι «βιαστικά» μπροστά από το όχημα που προσπέρασα για να μην παρεμποδίζω τα οχήματα που θέλουν να κάνουν χρήση της αριστερής λωρίδας.(0,5)

**12) Σε περίπτωση κινδύνου, όταν πρέπει να σταματήσω ξαφνικά:**

- i) ανάβω τα αλάρμ και πιέζω το πεντάλ του φρένου 3-4 φορές,(0,5)
- ii) κορνάρω επίμονα για να ειδοποιήσω τους οδηγούς των επερχόμενων οχημάτων,(0)
- iii) **επιβραδύνω, κι αφού βγάλω φλας, μετακινούμαι στη δεξιά άκρη του δρόμου.(1) 64%**

**13) Όταν κάνω όπισθεν:**

- i) κινούμαι αργά, ελέγχοντας συνεχώς τη θέση του οχήματός μου από τους καθρέφτες,(0,5)
- ii) **κινούμαι αργά και ελέγχω γυρίζοντας και κοιτάζοντας πάνω από τον δεξιό μου ώμο,(1) 63,3%**
- iii) είναι τόσο μικρή η ταχύτητα με την οποία κινούμαι ώστε δεν ανησυχώ.(0)

**14) Στην περίπτωση οδήγησης με πυκνή ομίχλη:**

- i) σταματώ δεξιά σε ασφαλές μέρος, έως ότου μπορώ να δω καλύτερα και σβήνω τα φώτα μου για να μη δημιουργώ σύγχυση στους άλλους οδηγούς,(0)
- ii) **συνεχίζω να οδηγώ με μικρή ταχύτητα, προσπαθώντας να έχω ως οδηγό τη διαχωριστική γραμμή ή τη δεξιά άκρη του δρόμου, αν είναι ορατή,(1) 80%**
- iii) εντοπίζω κάποιο άλλο όχημα που κινείται προς την ίδια κατεύθυνση και κινούμαι σε μικρή απόσταση από αυτό, ώστε να με καθοδηγεί.(0)

**15) Όταν σε ένα πράσινο φανάρι υπάρχει «τόξο πορτοκαλί που αναβοσβήνει», τι χρώμα έχει το φανάρι στην διάβαση πεζών που στρίβουμε;**

i. Κόκκινο χρώμα για τους πεζούς,(0)

**ii. Πράσινο χρώμα για τους πεζούς,(1) 70%**

iii. Δεν υπάρχει σχέση στα δύο φανάρια.(0)

Στην συνέχεια δημιουργήσαμε ένα δείκτη επίδοσης για την αμυντική οδήγηση αθροίζοντας το σύνολο των σωστών απαντήσεων και διαιρώντας το αυτό με το σύνολο των ερωτήσεων δηλ το 15. Αυτό μας έδωσε μία μέση τιμή στους 389 που απάντησαν (Mean=11,5630) στα 15, που είναι η άρτια αμυντική οδική συμπεριφορά στο σύνολο των ερωτήσεων καθώς και μια τυπική απόκλιση της τάξεως των (Std.D. =2,016).

Επίσης στην σύγκριση που κάναμε για το ποιοι οδηγούν πιο αμυντικά οι γυναίκες ή οι άντρες βρέθηκε ότι κατά μέσο όρο και τα δύο φύλα οδηγούν περίπου το ίδιο αμυντικά με τους άντρες να έχουν μια ελαφριά υπεροχή στον μέσο όρο της επίδοσης τους ( Mean Γυναικών = 11,52 και Mean Ανδρών =11,58) και με μία τυπική απόκλιση (Std.D Γυναικών =2,05 και Std.D Ανδρών=11,99)

#### 4.4 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών των Συνηθειών κατά την Οδήγηση

Στο τέταρτο μέρος του ερωτηματολογίου υπήρχε μια σειρά θεμάτων που αφορούσαν την τοποθέτηση των ερωτώμενων σχετικά με τις συνήθειες κατά την οδήγηση.

Οι τοποθετήσεις απέναντι στις συνήθειες μπορούσαν να απαντηθούν σε μια πενταβάθμια κλίμακα όπως αυτή έχει περιγραφεί σε προηγούμενο μέρος της έρευνας. Η κλίμακα αυτή έχει ως εξής: **1= Σχεδόν Πάντα, 2= Αρκετά Συχνά, 3= Μερικές Φορές, 4=Σπάνια και 5= Σχεδόν Ποτέ.**

Η ερευνητική ομάδα επέλεξε να κάνει την Ανάλυση των Κύριων Συνιστωσών (Principal Component Analysis) εφαρμόζοντας 42 μεταβλητές που μετρούσαν τη συμπεριφορά και την προδιάθεση των ερωτώμενων οδηγών του δείγματος.

Με την PCA οι 42 μεταβλητές συνοψίστηκαν σε ένα μικρότερο αριθμό νέων μεταβλητών ή αλλιώς παραγόντων ( Factors) οι οποίες συνέβαλαν σε μια μεγάλη αναλογία της μεταβλητότητας. Ο σκοπός αυτής της ανάλυσης μέσω PCA ήταν να συνδυάσει μεταβλητές σε ένα κοινό υπόβαθρο.

Από την ανάλυση των μεταβλητών προέκυψε ένα σύνολο 3 νέων τιμών-παραγόντων οι οποίοι στη συνέχεια περιστράφηκαν με την varimax εξαιτίας αδυναμίας στις αρχικές ερμηνείες τους. Οι 3 αυτοί παράγοντες θεωρούνται 3 διαφορετικοί τύποι συνηθειών κατά την οδήγηση, 3 διαφορετικά μοντέλα αντιδράσεων κατά την οδήγηση και τους δόθηκαν οι ακόλουθες ονομασίες:1. **Σφάλματα**(π.χ. κάποιες ενέργειες που μπορούν να προκαλέσουν ατύχημα.), 2. **Παραβιάσεις**(π.χ. παραβάσεις που εμπίπτουν στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας), 3. **Ολισθήματα** (π.χ. επιλέγω να συμπεριφερθώ με λανθασμένο οδηγικό τρόπο για να αντλήσω προσωπική ικανοποίηση. )

Η Ανάλυση των Κύριων Συνιστωσών φαίνεται στον παρακάτω πίνακα 3.



**Πίνακας 3: Ανάλυση Κυρίων Συνιστωσών**

	Παράγοντες		
	Σφάλματα	Παραβιάσεις	Ολισθήματα
Όταν στρίβω σε ένα στενό δρόμο, αργώ να αντιληφθώ κάποιους πεζούς που διασχίζουν τον δρόμο	,571		
Διασχίζω μια διασταύρωση με κίνδυνο να χτυπήσω ένα δίτροχο που κινείται στον κάθετο δρόμο και που δεν περίμενα να υπάρχει	,478		
Ξεκινώντας μια προσπάθεια για προσπέρασμα, αντιλαμβάνομαι ξαφνικά ότι ένα άλλο όχημα από πίσω έχει ήδη ξεκινήσει να με προσπερνάει	,443		
Ξαφνικά αντιλαμβάνομαι, χωρίς να το περιμένω, ότι ο δρόμος στενεύει και αλλάζω απότομα λωρίδα κυκλοφορίας	,521		
Αν και πρόσεχα, αντιλαμβάνομαι καθυστερημένα ότι το προπορευόμενο όχημα φρενάρει και έτσι φρενάρω απότομα για να μην συγκρουσθώ	,503		
Περιμένοντας στην ουρά για να μπω σε κύριο δρόμο, παραλίγο να χτυπήσω το μπροστινό μου όχημα, γιατί είχα στραμμένη την προσοχή μου στα αυτοκίνητα που κινούνται στον κύριο δρόμο	,553		
Προσπερνώ τον δρόμο στον οποίο θέλω να στρίψω, επειδή δεν πήγα έγκαιρα στην κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας δεξιά	,434		
Πάω να προσπεράσω ένα όχημα, χωρίς να αντιληφθώ ότι έχει βγάλει φλάς για να στρίψει αριστ.	,514		

	Παράγοντες		
	Σφάλματα	Παραβιάσεις	Ολισθήματα
Αργώ να αντιληφθώ ότι άναψε «πράσινο» στα φανάρια και οι άλλοι οδηγοί μου κορνάρουν	,543		
Κινδυνεύω να συγκρουστώ με άλλο όχημα επειδή απορροφιέμαι προσπαθώντας να εντοπίσω μια επιγραφή ή ένα κατάστημα	,569		
Ξαφνικά αντιλαμβάνομαι ότι δεν είχα δει έναν πεζό που «έβγαινε» στον δρόμο μπροστά από ένα παρκαρισμένο όχημα	,571		
Αντιλαμβάνομαι αργά ένα σήμα ΣΤΟΠ επειδή ήταν τοποθετημένο ανάμεσα σε δένδρα ή άλλα εμπόδια, και φρενάρω απότομα	,462		
Στρίβοντας δεξιά, παρολίγον να χτυπήσω ένα δίτροχο που βρισκότανε στο «τυφλό σημείο» μου πίσω και δεξιά	,500		
Σε μία απότομη δεξιά στροφή στην εθνική οδό, κινδυνεύω να χτυπήσω ένα όχημα που πήγαινε αργά ή είχε σταματήσει στην έξοδο της στροφής	,429		
Κατά το φρενάρισμα, σταματώ πολύ μακρύτερα από ό,τι περιμένω, επειδή δεν εκτιμώ σωστά την κατάσταση του οδοστρώματος	,569		
Καθώς εισέρχομαι σε κύριο δρόμο με πολλές λωρίδες, βρίσκομαι στην πορεία ενός οχήματος που δεν εκτίμησα σωστά την ταχύτητά του, αναγκάζοντας τον οδηγό του να φρενάρει	,585		

	<b>Σφάλματα</b>	<b>Παραβιάσεις</b>	<b>Ολισθήματα</b>
Αφού έχω πάρει τη στροφή σε διασταυρώσεις, βρίσκομαι στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, επειδή πήρα τη στροφή ανοικτά	,587		
Κατά το προσπέρασμα, αντιλαμβάνομαι ότι το αυτοκίνητό μου δεν πάει τόσο γρήγορα όσο περίμενα (π.χ. έχει ανηφόρα, είναι πολύ φορτωμένο)	,525		
Το βράδυ αμφιβάλλω για το πόσο μακριά βρίσκονται τα αντίθετα ερχόμενα οχήματα και διστάζω να κάνω προσπεράσεις	,417		
Εκνευρίζομαι με τους οδηγούς που κινούνται αργά ή δεν με αφήνουν να προσπεράσω και τους το δείχνω με κάθε τρόπο (π.χ. χειρονομίες)		,457	
Παραβιάζω το όριο ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές		,674	
Όταν βρίσκομαι σε μεγάλους δρόμους, αδιαφορώ για τα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας εάν δεν υπάρχει πυκνή κυκλοφορία		,716	
Προσπερνώ το προπορευόμενο όχημα επειδή κινείται αργά		,691	
Οδηγώ κοντά στο μπροστινό όχημα, μη τηρώντας απόσταση ασφαλείας		,486	
Αδιαφορώ για τους κανόνες οδήγησης και όρια ταχύτητας, προκειμένου να περάσω μπροστά από το ρεύμα κυκλοφορίας		,505	
Γίνομαι ανυπόμονος με ένα αργό όχημα και το προσπερνώ από τα δεξιά		,487	

	<b>Σφάλματα</b>	<b>Παραβιάσεις</b>	<b>Ολισθήματα</b>
Όταν στα φανάρια βλέπω «πορτοκαλί», επιταχύνω για να περάσω		,683	
Κατά το ξεκίνημα από τη θέση στάθμευσης, «βγαίνω μπροστά» από τα διερχόμενα οχήματα, για να τα κάνω να σταματήσουν και να περάσω		,404	
Στις διασταυρώσεις, βγαίνω αρκετά στο δρόμο που έχει προτεραιότητα, για να αναγκάσω τα διερχόμενα αυτοκίνητα να σταματήσουν		,464	
Δεν δίνω προτεραιότητα σε πεζούς που ετοιμάζονται να διασχίσουν τον δρόμο		,430	
Δεν δίνω προτεραιότητα σε λεωφορεία που ξεκινούν από την στάση		,567	
Προσπερνώ, περιμένοντας ότι οι άλλοι οδηγοί θα «κάνουν στην άκρη»		,435	
Εκνευρίζομαι με έναν οδηγό που με προσπέρασε επικίνδυνα, και τον «κυνηγώ» για να του δώσω ένα «μάθημα»			,580
Ξεκινώ από τα φανάρια γρήγορα για να δείξω ότι «παραβγαίνω» τους άλλους οδηγούς			,550
Περνώ με «κόκκινο» επειδή μόλις έχει ανάψει			,465
Παραβιάζω τα «κόκκινα» φανάρια όταν οι δρόμοι είναι άδειοι			,504
Οδηγώ αντίθετα σε ένα δρόμο, όταν βιάζομαι			,668
Γενικά παραβιάζω τους κανόνες οδήγησης γιατί τους βρίσκω αρκετά πολύπλοκους να τους ακολουθώ			,525
Αδιαφορώ για τα σήματα ΣΤΟΠ			,639

	<b>Σφάλματα</b>	<b>Παραβιάσεις</b>	<b>Ολισθήματα</b>
Οδηγώ πολύ γρήγορα για να «επιδειχθώ» στους άλλους οδηγούς			,665
Οδηγώ πολύ γρήγορα γιατί οι φίλοι-επιβάτες το «απολαμβάνουν»			,650
Παραβιάζω τους κανόνες οδήγησης, για να «ικανοποιήσω» τους φίλους - επιβάτες μου			,741

## **5. Αποτελέσματα Παλινδρομήσεων**

### **5.1 Αποτελέσματα Ανάλυσης Πολλαπλής Παλινδρόμησης**

**Η σχέση φύλλου, ηλικίας , προσοχής κατά την οδήγηση και άλλων μεταβλητών με τα ατυχήματα που έχουν γίνει από τη λήψη του διπλώματος.**

Στο πίνακα 4 παρακάτω, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της πολλαπλής παλινδρόμησης.

Από τα αποτελέσματα παρατηρούμε ότι όσο πιο πολλά χιλιόμετρα έχει διανύσει ο οδηγός τόσο πιο πολλά ατυχήματα έχει κάνει. (B= 2,95-006, Sig.= 0,027).

Η χαμηλή προσοχή κατά την οδήγηση αυξάνει την πιθανότητα του οδηγού να έχει υποπέσει σε κάποιο ατύχημα.(B= - 0,010, Sig.= 0,041).

Επίσης φαίνεται ότι όσες πιο πολλές παραβιάσεις έχει διαπράξει ο οδηγός σε τόσα περισσότερα ατυχήματα έχει υποπέσει από τότε που πήρε το δίπλωμα του.( B= 0,057, Sig.= 0,039)

Εν τέλει η τελευταία συσχέτιση που προκύπτει από το συγκεκριμένο πίνακα είναι αυτή της επίδοσης στην Αμυντική οδήγηση. Παρατηρούμε ότι όσο πιο υψηλή επίδοση έχει ο ερωτώμενος οδηγός στην Αμυντική οδήγηση τόσο αυξάνεται και η πιθανότητα να έχει περισσότερα ατυχήματα (B= 0,126, Sig.= 0,023). Αυτή η συσχέτιση μπορεί να έχει βάση και αναλύεται παρακάτω στα συμπεράσματα.

**Πίνακας 4:** Πίνακας Πολλαπλής Παλινδρόμησης με εξαρτημένη μεταβλητή τα ατυχήματα από τη λήψη του διπλώματος.

	<b>b</b>	<b>Std. error</b>	<b>Sig.</b>
<b>Φύλο</b>	0,093	0,057	0,104
<b>Ηλικία</b>	0,017	0,012	0,172
<b>Χιλιόμετρα το χρόνο</b>	<b>2,95E006</b>	<b>,000</b>	<b>0,027</b>
<b>Προσοχή κατά την οδήγηση</b>	<b>-0,010</b>	<b>0,005</b>	<b>0,041</b>
<b>Σφάλματα</b>	0,021	0,026	0,424
<b>Παραβιάσεις</b>	<b>0,057</b>	<b>0,028</b>	<b>0,039</b>
<b>Ολισθήματα</b>	-0,010	0,027	0,707
<b>Επίδοση Αμυν.Οδήγησης</b>	<b>0,126</b>	<b>0,055</b>	<b>0,023</b>
<b>Vigilance</b>	-0,008	0,013	0,573

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές προβλέπουν την εξαρτημένη μεταβλητή του υποδείγματος κατά 5% ( $R= 0,274$   $adjR= 0,051$ ).

## **5.2 Αποτελέσματα Ανάλυσης Λογαριθμικής Παλινδρόμησης**

**Η σχέση του φύλου, ηλικίας, προσοχής, μεταβλητών με τις παραβάσεις που έχει πραγματοποιήσει τα 5 τελευταία χρόνια.**

Στον πίνακα 5 παρακάτω, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της λογαριθμικής παλινδρόμησης. Για κάθε κατηγορία της εξαρτημένης μεταβλητής έτρεξε ένα υπόδειγμα με δύο τιμές λογαριθμικής παλινδρόμησης στο οποίο ελέγχθηκε η σχετική πιθανότητα να συνδέονται οι παραβάσεις με τις μεταβλητές των συνηθειών της οδήγησης. Οι

συντελεστές του υποδείγματος αντιλογαριθμισμένοι ορίζουν τις μεταβολές των αντίστοιχων σχετικών πιθανοτήτων(Odds Ratios) για μεταβολή μιας μονάδας των ανεξάρτητων μεταβλητών. Έτσι στο υπόδειγμα που υιοθετήθηκε αφορά στο ενδεχόμενο μη παράβασης ή παράβασης τα τελευταία 5 χρόνια, προκύπτει ότι σημαντικό ρόλο στη μεταβολή της αντίστοιχης σχετικής πιθανότητας έχει:

- Η ηλικία με τις παραβάσεις.
- Η τιμή της παραβίασης με τις παραβάσεις.
- Η τιμή των ολισθημάτων με τις παραβάσεις.

Ειδικότερα για κάθε επιπλέον μονάδα που συγκεντρώνουν στην κλίμακα η ηλικία του οδηγού, η πιθανότητα να έχει κάνει περισσότερες παραβάσεις αυξάνεται κατά 12% ( $B=0,108$ ,  $\text{Exp}(B)=1,115$ ). Η συχνότητα σχέσης της μεταβλητής της *παραβίασης* (FAC2) αυξανόμενης κατά μία μονάδα μειώνει την πιθανότητα κατά 48% ( $B=0,644$ ,  $\text{Exp}(B)=0,525$ ) να κάνει παράβαση, ενώ η συχνότητα σχέσης της μεταβλητής των ολισθημάτων(FAC3-1) μειώνεται κατά 27% ( $B=0,644$ ,  $\text{Exp}(B)=0,525$ ) για κάθε μονάδα που συγκεντρώνουν στη κλίμακα των Ολισθημάτων.

Τα χιλιόμετρα , η προσοχή κατά την οδήγηση, τα σφάλματα, οι επιδόσεις της Αμυντικής οδήγησης και οι επαγρυπνήσεις (vigilance) δεν βρέθηκαν να σχετίζονται με τις παραβάσεις τα τελευταία 5 χρόνια.



**Πίνακας 5:** Πίνακας Λογαριθμικής Παλινδρόμησης με εξαρτημένη μεταβλητή τις παραβάσεις τα τελευταία 5 χρόνια.

	<b>b</b>	<b>Sig.</b>	<b>Exp(B)</b>
<b>Φύλο</b>	0,678	0,012	1,971
<b>Ηλικία</b>	0,108	<b>0,052</b>	1,115
<b>Χιλιόμετρα το χρόνο</b>	0,000	0,001	1,000
<b>Προσοχή κατά την οδήγηση</b>	-0,027	0,240	0,974
<b>Σφάλματα</b>	-0,002	0,989	1,002
<b>Παραβιάσεις</b>	-0,644	<b>0,000</b>	0,525
<b>Ολισθήματα</b>	-0,306	0,019	0,736
<b>Επίδοση Αμυν. Οδήγησης</b>	-0,255	0,316	0,775
<b>Vigilance</b>	-0,087	0,164	0,917

## Συζήτηση

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία, αναλύθηκε η οδική συμπεριφορά του ατόμου στην κατεύθυνση της επαγρύπνησης και της αμυντικής οδήγησης. Στα πλαίσια αυτής της ανάλυσης παρουσιάστηκαν διάφορα μοντέλα επαγρύπνησης, καθώς και οι βασικές αρχές της αμυντικής οδήγησης όπως έχουν γίνει και σε άλλες συναφή έρευνες (Παρασκευόπουλος, 2007) και (Φαρλάνη, 2006) . Σκοπός της έρευνας μας ήταν να μελετήσουμε μέσα από έρευνες και δεδομένα , την οδηγητική συμπεριφορά του Έλληνα και Ελληνίδας οδηγού και αν αυτή παρουσιάζει διαθέσεις αμυντικής οδήγησης. Η συγκεκριμένη έρευνα αποτελεί μια πρώτη προσπάθεια να μελετηθούν στατιστικά ευρήματα του παραπάνω ερευνητικού θέματος, σε τέσσερα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Αθήνα, Πειραιάς, Ηράκλειο Κρήτης, Πτολεμαΐδα) και πάνω σε μια ευρύτερη ηλικιακή κλίμακα. Η συλλογή των ερευνητικών στοιχείων πραγματοποιήθηκε μέσα από ένα λεπτομερές ερωτηματολόγιο.

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 οδική ασφάλεια και η αντιμετώπιση των προβλημάτων που βιώνει καθημερινά ο Έλληνας οδηγός είναι κάτι που απασχολεί όλους και πρέπει να επιλυθεί, **να αλλάξει η αντίληψη και η συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών για να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα και οι παραβιάσεις** έρευνα (Kontogiannis, 2001) Η επιστημονική προσέγγιση του προβλήματος είναι καθοριστικός παράγοντας που θα συμβάλλει στην επίλυση του, όπως και η συνεχής εξέταση της κατάστασης και η αναζήτηση τρόπων αντιμετώπισης. Επίσης η βελτίωση των οδικών δικτύων της χώρας καθώς και η εκπαίδευση των νέων οδηγών για θέματα οδικής ασφάλειας είναι πολύ σημαντικά ζητήματα.

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι στο θέμα της επαγρύπνησης(ανάλυση σεναρίων) οι ερωτώμενοι οδηγοί έδωσαν τις περισσότερες πιθανές απαντήσεις για όσον αφορά τους κινδύνους που έβλεπα στα συγκεκριμένα τρία σενάρια, όπως παρόμοιες απαντήσεις έχουν δοθεί και σε άλλες έρευνες (Παρασκευόπουλος,2007), στοιχεία που δείχνουν ότι στην πλειοψηφία τους οι ερωτώμενοι οδηγοί ξέρουν πώς να χειριστούν τις συγκεκριμένες καταστάσεις για να αποφύγουν τους ενδεχόμενους κινδύνους. Το ίδιο βλέπουμε να συμβαίνει και στις ερωτήσεις της Αμυντικής οδήγησης, τα μεγαλύτερα ποσοστά τα συγκεντρώνουν οι σωστές οδικές συμπεριφορές που μεταφράζονται σε αμυντική οδήγηση με το μέσο όρο να είναι στα ίδια επίπεδα μεταξύ γυναικών και ανδρών.. Αυτό μας δείχνει ότι οι οδηγοί ξέρουν σε αρκετά μεγάλο ποσοστό το ποιες είναι οι σωστές οδικές συμπεριφορές, επομένως σύμφωνα και με την ερευνητική μας ερώτηση οι Έλληνες και Ελληνίδες οδηγοί παρουσιάζουν διαθέσεις αμυντικής οδήγησης, δεν μπορούμε να δούμε όμως αν αυτά που γνωρίζουν στην θεωρία τα ακολουθούν και στην πράξη.

Στις συσχετίσεις που έγιναν με την Πολλαπλή και την Λογαριθμική Παλινδρόμηση βρέθηκαν τα εξής:

- Η πολλαπλή παλινδρόμηση μας έδωσε, ότι όσο πιο πολλά χιλιόμετρα έχει διανύσει ο οδηγός τόσο πιο πολλά ατυχήματα έχει κάνει. Επίσης προέκυψε ότι η χαμηλή προσοχή κατά την οδήγηση αυξάνει την πιθανότητα του οδηγού να έχει υποπέσει σε κάποιο ατύχημα και ότι όσες πιο πολλές παραβιάσεις έχει διαπράξει ο οδηγός σε τόσα περισσότερα ατυχήματα έχει υποπέσει από τότε που πήρε το δίπλωμα του. Η τελευταία σημαντική σχέση που προκύπτει είναι ότι όσο πιο υψηλή επίδοση έχει ο ερωτώμενος οδηγός στην Αμυντική οδήγηση τόσο αυξάνεται και η πιθανότητα να έχει περισσότερα ατυχήματα. Αυτή η συσχέτιση μπορεί να έχει βάση, γιατί δεν

γνωρίζουμε από πότε και μετά άρχισε να έχει υψηλές επιδόσεις στην αμυντική οδήγηση. π.χ. Μπορεί να είχε αρκετά ατυχήματα και μετά από αυτά να έγινε πιο προσεκτικός και συνετός οδηγός με αποτέλεσμα να έχει τώρα υψηλά σκορ στην επίδοση της Αμυντικής οδήγησης.

- Από την λογαριθμική παλινδρόμηση που είχε ως εξαρτημένη μεταβλητή τις παραβάσεις, π.χ. «Σας έχουν σταματήσει ποτέ για επικίνδυνη οδήγηση, υπερβολική ταχύτητα, σε κατάσταση μέθης ή για άλλες παραβάσεις του ΚΟΚ.» βρέθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία του οδηγού ,έχει περισσότερες πιθανότητες να υποπέσει σε κάποια παράβαση. Επίσης προέκυψε ότι όταν αυξάνονται οι παραβιάσεις και τα ολισθήματα των οδηγών ,μειώνονται οι παραβάσεις.

Από μια πρώτη παρατήρηση βλέπουμε ότι τα αποτελέσματα της τελευταίας συσχέτισης παρουσιάζονται αντιφατικά. Αυτό ίσως οφείλεται στην επιδεξιότητα κάποιων οδηγών που υποπίπτουν σε παραβιάσεις και ολισθήματα, να αποφεύγουν τον έλεγχο της τροχαία και την επιβολή προστίμων ( να ελίσσονται). Ένας παράγοντας που ίσως συμβάλει σε αυτή την ένδειξη είναι η ανοχή που δείχνουν συχνά τα όργανα της τροχαίας στη χώρα μας. Η ελλιπής αστυνόμευση είναι άλλος ένας λόγος που μας κάνει να υποθέτουμε πώς ένας αριθμός παραβιάσεων δεν καταγράφεται. ( Chliaoutakis *et al.*, 2004)

Ίσως η παραδοξότητα κάποιων αποτελεσμάτων να χαρακτηρίζει την οδηγητική αντίληψη των οδηγών στην χώρα μας.

Τα παραπάνω αποτελέσματα λοιπόν δείχνουν ότι ,ενώ ο Έλληνας και η Ελληνίδα οδηγός γνωρίζουν θεωρητικά σε ένα μεγάλο ποσοστό τις σωστές οδικές συμπεριφορές που οδηγούν στην αμυντική σκοπιά της οδήγησης και τους πιθανούς κινδύνους σε ενδεχόμενα σενάρια, στην πράξη συγκεντρώνουν ταυτόχρονα υψηλά

ποσοστά συμμετοχής σε παραβιάσεις και ατυχήματα που δεν καταλήγουν απαραίτητα σε καταγεγραμμένες παραβάσεις όπως προαναφέραμε.

### **Χρησιμότητα της κοινωνικής εργασίας**

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

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις που θα συνέβαλαν στην βελτίωση των συνθηκών οδήγησης αλλά και της αντίληψης των οδηγών:

- ✓ Ενημέρωση των πολιτών για ζητήματα οδικής αγωγής με σκοπό την ατομική τους ευαισθητοποίηση.
- ✓ Δημιουργία προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής για τα μικρά παιδιά αλλά και για τους ενήλικες.
- ✓ Βελτίωση του συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών με περισσότερα θεωρητικά και εργονομικά μαθήματα αλλά και επιμορφωτικά συνεχή σεμινάρια για τους δασκάλους της οδήγησης.
- ✓ Βελτίωση του οδικού δικτύου για αποφυγή συχνών τροχαίων ατυχημάτων.
- ✓ Καλύτερη και πιο εμφανής σήμανση στους δρόμους.
- ✓ Εντατικότεροι έλεγχοι της τροχαίας .
- ✓ Επιμόρφωση των σωμάτων της τροχαίας και όχι μόνο για την ορθότερη συμπεριφορά τους απέναντι στους οδηγούς.

Οι ανθρωπιστικές επιστήμες και η Κοινωνική Εργασία μπορούν να συμβάλλουν στη προσπάθεια μείωσης του αριθμού ατυχημάτων και προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Σε συνεργασία με το αρμόδιο υπουργείο αλλά και σχολές οδηγών θα μπορούσε να ξεκινήσει μια προσπάθεια ενημέρωσης και πληροφόρησης σε σχολεία και κοινότητες σχετικά με το πως μπορεί ο καθένας μας να διαφυλάξει τον εαυτό του από πιθανούς κινδύνους και δυσάρεστες καταστάσεις που μπορεί να αντιμετωπίσουμε κατά τη διάρκεια της οδήγησης.

Σίγουρα δεν υπάρχει μαγική λύση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων οδικής ασφάλειας αλλά θεωρούμε απαραίδεκτο το γεγονός ότι πρώτη αιτία θανάτου σε ηλικίες 16 με 20 ετών είναι τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα και οφείλουμε να κάνουμε ότι περνάει από το χέρι μας προκειμένου να αντιστρέψουμε αυτή τη δυσάρεστη κατάσταση.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. 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,.
2. 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,.
3. Φαρλάνη, Ε. (2006) «Επαγρύπνηση και ικανότητες Αμυντικής Οδήγησης: «Ανασκόπηση βιβλιογραφίας και ανάπτυξη ερωτηματολογίου», αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πολυτεχνείο Κρήτης.
4. Παρασκευόπουλος, Σ. (2007), «Επαγρύπνηση-Εκτίμηση Κινδύνων-Αμυντική οδήγηση», αδημοσίευτη διπλωματική εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης., Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης.
5. Kaysi A. Isam, Abbany, S., Ali (2006) «*Modeling aggressive driver behavior at unsignalized intersections*». [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com), published online 8 December 2006.
6. Kontogiannis, T. (2002) «*Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes*», *Journal of Safety Research* 33, p. 431-443. [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com)
7. Kontogiannis, T., Kossiavelou, Z., Marmaras, N., (2001) «*Self-reports of aberrant behaviour on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers.*», *Accident Analysis and Prevention* 34(3), p. 381-399. [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com).

8. Chliaoutakis El., J., Koukouli, S., Lajunen, T., Tzamalouka, G., (2004). «*Lifestyle traits as predictors of driving behaviour in urban areas of Greece*» Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 8, Issue 6, p. 413-428. [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com)
9. 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](http://www.elsevier.com)
10. Hennessy A. Dwight and Wiesenthal L. David. (1997) «*The relationship between traffic congestion and direct versus indirect coping behaviours*», Ergonomics, 1997, Volume. 40, NO. 3, 348-361. [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com)
11. Endsley M.R., (1995). «*Toward a theory of situation awareness in dynamic systems*», Human Factors, vol. 37, pp. 32-64,
12. Armsby P., Boyle A.J. and Wright C.C. (1989), «*Methods for assessing drivers' perception of specific hazards on the road*», Accident Analysis and Prevention, vol. 21, pp. 45-60,
13. Shinar, D. (1998) «*Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation*». Transportation Research Part F, Volume 1, p. 137-160. [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com)
14. Crick J. and McKenna F.P., (1991). «*Hazard perception: Can it be trained?*», Proceedings of Manchester University Seminar: Behavioural Research in Road Safety II
15. Fitzgerald E.S. and Harrison W.A., (1999) «*Hazard perception and learner drivers: A theoretical discussion and an in-depth survey of driving instructors*», Monash University Accident Research Centre, Report No. 161



16. Brooks J. (2005), «*Seven secrets of Super driving*»  
<http://kidhealth.org/parent/misc/reviewers.html>
17. European Commission, (2004), «*Road Safety Quick Indicator 2004*»,  
Directorate General for Energy and Transport,
18. European Commission, (2005), «*Road Safety Quick Indicator 2000*»,  
Directorate General for Energy and Transport
19. State of New York, (2005). «*New York: Drivers Handbook 2005*»,  
Department of Motor Vehicles
20. World Health Organization , Transport Research Laboratory , National Safety  
Council National Highway Traffic Safety Administration. (2005)
21. National Highway Traffic Safety Administration (2005)  
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc>.
22. Υπουργείο Μεταφορών και Συγκοινωνιών: *Η Φιλοσοφία του νέου Κ.Ο.Κ.*,  
Αθήνα, 2007.
23. Υπουργείο Δημόσιας Τάξης: *Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας για τους παθόντες  
ατυχημάτων τα έτη 2000 έως 2004.* [www.ydt.gr](http://www.ydt.gr)
24. Address: <http://www.medlook.net/bmw1/general.asp>

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ  
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ**



© Copyright

Κωδικός ερωτηματολογίου

**ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ – ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ  
ΠΡΟΔΙΑΘΕΣΕΙΣ- ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ**

Το Εργαστήριο Εργονομίας του Πολυτεχνείου Κρήτης σε συνεργασία με το Εργαστήριο Μελέτης και Προαγωγής Συμπεριφορών Υγείας και Ασφάλειας του ΑΤΕΙ Κρήτης θέλοντας να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των οδικών ατυχημάτων στη χώρα μας, πραγματοποιεί έρευνα για τις συνήθειες και συμπεριφορές κατά την οδήγηση των Ελλήνων οδηγών.

Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας, η δική σας συνεργασία είναι πολύτιμη. Θα σας παρακαλούσαμε θερμά, να μας διαθέσετε λίγο χρόνο για να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο.

Οι απαντήσεις σας θα παραμείνουν **ανώνυμες και εμπιστευτικές**.  
(Παρακαλούμε μην αναζητείτε συμβουλές για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου)

**ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Έχετε δίπλωμα οδήγησης  ερασιτεχνικό  επαγγελματικό

Πόσες ημέρες την εβδομάδα οδηγείτε;

Πόσες περίπου ώρες την ημέρα οδηγείτε;

Πόσα χρόνια είστε ενεργός οδηγός;

Πόσα περίπου χιλιόμετρα κάνετε τον χρόνο;

Πόσων χρονών είστε;

Τι είδους όχημα οδηγείτε κυρίως; (μάρκα, κυβικά)


Οικογενειακή κατάσταση: Άγαμος  Έγγαμος  Διαζευγμένος

Φύλλο: Θήλυ  ο Άρρεν

Πόλη κατοικίας

Είστε απόφοιτος:

Α' βαθμ. εκπαίδευσης  Β' βαθμ. εκπαίδευσης  Γ' βαθμ. εκπαίδευσης ο

Ποιο είναι το επάγγελμά σας;

**ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ**

**Σενάριο 1:** Καθώς κινείστε σε αυτοκινητόδρομο, βρίσκεστε πίσω από ένα φορτηγό. Υποθέστε ότι οδηγείτε το όχημα που σημειώνεται στην εικόνα με αρ. κυκλ. ΚΑΖ 3182. Αφού παρατηρήσετε το σενάριο για ένα λεπτό, καταγράψτε τους πιθανούς κινδύνους που αντιλαμβάνεστε στην περίπτωση που αποφασίσετε να προσπεράσετε το φορτηγό.



Πόσο επικίνδυνο θεωρείτε το σενάριο για την οδική ασφάλεια του «μέσου» οδηγού?

1	2	3	4	5	6	7	1: Καθόλου επικίνδυνο 7: Πολύ επικίνδυνο
---	---	---	---	---	---	---	---

Σε σχέση με τον «μέσο οδηγό», πόσο ικανός αισθάνεστε ότι είστε να χειρισθείτε τους πιθανούς κινδύνους στο σενάριο αυτό?

1	2	3	4	5	6	7	1: Πολύ λιγότερο ικανός, 4: Το ίδιο ικανός 7: Πολύ περισσότερο ικανός
---	---	---	---	---	---	---	--

**ΚΑΤΑΓΡΑΨΤΕ ΤΟΥΣ ΠΙΘΑΝΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΤΡΙΩΝ ΛΕΠΤΩΝ !**

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

**Σενάριο 2:** Καθώς κινείστε σε επαρχιακό δίκτυο, βρίσκεστε πίσω από ένα τρακτέρ σε ανηφορικό δρόμο με δεξιά στροφή χωρίς ορατότητα. Υποθέστε ότι οδηγείτε το όχημα που σημειώνεται με αρ. κυκλ. ΚΑΖ 3182. Αφού παρατηρήσετε το σενάριο για ένα λεπτό, καταγράψτε τους πιθανούς κινδύνους που αντιλαμβάνεστε στην περίπτωση που αποφασίσετε να προσπεράσετε το τρακτέρ.



Πόσο επικίνδυνο θεωρείτε το σενάριο για την οδική ασφάλεια του «μέσου» οδηγού?

1	2	3	4	5	6	7	1: Καθόλου επικίνδυνο 7: Πολύ επικίνδυνο
---	---	---	---	---	---	---	---

Σε σχέση με τον «μέσο οδηγό», πόσο ικανός αισθάνεστε ότι είστε να χειρισθείτε τους πιθανούς κινδύνους στο σενάριο αυτό ?

1	2	3	4	5	6	7	1: Πολύ λιγότερο ικανός, 4: Το ίδιο ικανός 7: Πολύ περισσότερο ικανός
---	---	---	---	---	---	---	--

**ΚΑΤΑΓΡΑΨΤΕ ΤΟΥΣ ΠΙΘΑΝΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΤΡΙΩΝ ΛΕΠΤΩΝ !**

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

**Σενάριο 3:** Καθώς κινείστε στο κέντρο μιας πόλης, βρίσκεστε πίσω από ένα λεωφορείο, το οποίο έχει σταθμεύσει προσωρινά για να αποβιβάσει επιβάτες. Υποθέστε ότι οδηγείτε το όχημα που σημειώνεται με αρ. κυκλ. ΚΑΖ 3182. Αφού παρατηρήσετε το σενάριο για ένα λεπτό, καταγράψτε τους πιθανούς κινδύνους που αντιλαμβάνεστε στην περίπτωση που αποφασίσετε να προσπεράσετε το προσωρινά σταθμευμένο λεωφορείο.



Πόσο επικίνδυνο θεωρείτε το σενάριο για την οδική ασφάλεια του «μέσου» οδηγού?

1	2	3	4	5	6	7	1: Καθόλου επικίνδυνο 7: Πολύ επικίνδυνο
---	---	---	---	---	---	---	---

Σε σχέση με τον «μέσο οδηγό», πόσο ικανός αισθάνεστε ότι είστε να χειρισθείτε τους πιθανούς κινδύνους στο σενάριο αυτό?

1	2	3	4	5	6	7	1: Πολύ λιγότερο ικανός, 4: Το ίδιο ικανός 7: Πολύ περισσότερο ικανός
---	---	---	---	---	---	---	--

**ΚΑΤΑΓΡΑΨΤΕ ΤΟΥΣ ΠΙΘΑΝΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΤΡΙΩΝ ΛΕΠΤΩΝ !**

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

## **ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ (Επιλέξτε μία μόνον απάντηση από τις τρεις επιλογές σας)**

Σε κάθε μια από τις περιπτώσεις, ποια πρέπει να είναι η σωστή οδική συμπεριφορά ;

### **1) Όταν ακούσω σειρήνες στο ρεύμα μου:**

- iv) ακινητοποιώ το όχημά μου,
- v) κορνάρω για να ανοίξω δρόμο εμπρός,
- vi) ανάβω φλας για να ενημερώσω τους οδηγούς που θα κινηθώ για να ανοίξω δρόμο.

### **15) Αν δω ένα μεγάλο αντικείμενο (πέτρα, ξύλο, λάστιχο) στο δρόμο:**

- i) σταματώ με προσοχή στη δεξιά λωρίδα και αν μπορώ το βγάζω στην άκρη,
- ii) ενημερώνω την τροχαία ή τα διόδια,
- iii) το αποφεύγω υλοποιώντας ελιγμό και συνεχίζω την πορεία μου.

### **16) Όταν έχω μπροστά μου φορτηγό, φορτωμένο με μεγάλα αντικείμενα που προεξέχουν από την καρότσα του:**

- i) κρατώ την κανονική απόσταση και συνεχίζω την οδήγησή μου,
- ii) ασχολούμαι με την προσπέραση, κορνάροντας για να μου ανοίξει δρόμο,
- iii) κρατώ μεγάλη απόσταση και βρίσκω αργότερα μεγαλύτερο πεδίο προσπέρασης.

### **17) Όταν συναντώ λιμνάζοντα νερά στο οδόστρωμα:**

- i) τα αποφεύγω με ελιγμό,
- ii) κρατώ το τιμόνι σταθερά και πιέζω λιγότερο το πεντάλ του γκαζιού,
- iii) φρενάρω το όχημά μου.

### **18) Αν αισθανθώ υπνηλία κατά την διάρκεια του ταξιδιού:**

- i) συνεχίζω, οδηγώντας προσεκτικά με λίγο ανοικτό παράθυρο,
- ii) συνεχίζω, αυξάνοντας την ένταση της μουσικής ή τραγουδώ,
- iii) σταματώ δεξιά σε ασφαλές μέρος και ξεκουράζομαι για μισή ώρα.

### **19) Προσέχω ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις ακόμη κι όταν το φως είναι «πράσινο» στα φανάρια, συνήθως:**

- i) τις πρωινές ώρες, με την ένταση της κυκλοφορίας διότι όλοι είναι βιαστικοί,
- ii) αργά το βράδυ, διότι κυκλοφορούν αρκετοί οδηγοί υπό την επήρεια αλκοόλ,
- iii) το μεσημέρι, μετά το κλείσιμο των καταστημάτων.

### **20) Προσέχω στις δεξιές στροφές χωρίς ορατότητα και μειώνω την ταχύτητά μου:**

- i) γιατί η φυγόκεντρος δύναμη μπορεί να με κατευθύνει στο αντίθετο ρεύμα,
- ii) γιατί μπορεί να χάσω τον έλεγχο του οχήματος,
- iii) γιατί κάποιο εμπόδιο μπορεί να είναι τοποθετημένο στην έξοδο της στροφής.



**21) Εάν θέλω να στρίψω αριστερά και στον δρόμο υπάρχει διπλή διαχωριστική:**

- i) σταματώ δεξιά, περιμένω να φύγουν τα άλλα οχήματα και έπειτα στρίβω,
- ii) προειδοποιώ με φλας και στρίβω όταν δεν εμποδίζω τα άλλα οχήματα,
- iii) δεν μπορώ να στρίψω και αναζητώ την επόμενη διασταύρωση.

**22) Όταν ένα αντιθέτως ερχόμενο όχημα κάνει αναγκαστική ή λάθος προσπέραση:**

- i) κάνω σινιάλο με τα φώτα για να του επισημάνω το λάθος και συνεχίζω να οδηγώ,
- ii) πάω δεξιά επιτρέποντας του να ολοκληρώσει την λάθος προσπέραση,
- iii) κορνάρω επίμονα ώστε να αντιληφθεί ο οδηγός το λάθος του.

**23) Πριν ξεκινήσω μια προσπέραση:**

- i) κατεβάζω ταχύτητα, ώστε να επιταχύνω πιο εύκολα το όχημά μου, πραγματοποιώντας με περισσότερη ευκολία την προσπέραση,
- ii) βεβαιώνομαι ότι υπάρχει αρκετός χώρος μπροστά από το προπορευόμενο όχημα, ώστε να επανέλθω στην λωρίδα που οδηγώ, μετά την ολοκλήρωση της προσπέρασης,
- iii) κορνάρω στο προπορευόμενο όχημα για να κάνει στην άκρη.

**24) Μετά την διενέργεια μιας προσπέρασης:**

- i) επανέρχομαι ομαλά στην αρχική λωρίδα οδήγησης του οχήματός μου, διατηρώντας ασφαλή απόσταση από το όχημα που μόλις προσπέρασα,
- ii) παραμένω στην αριστερή λωρίδα διότι το όχημά μου έχει αποκτήσει μεγαλύτερη ταχύτητα από την αρχική,
- iii) επανέρχομαι «βιαστικά» μπροστά από το όχημα που προσπέρασα για να μην παρεμποδίζω τα οχήματα που θέλουν να κάνουν χρήση της αριστερής λωρίδας.

**25) Σε περίπτωση κινδύνου, όταν πρέπει να σταματήσω ξαφνικά:**

- i) ανάβω τα αλάρμ και πιέζω το πεντάλ του φρένου 3-4 φορές,
- ii) κορνάρω επίμονα για να ειδοποιήσω τους οδηγούς των επερχόμενων οχημάτων,
- iii) επιβραδύνω, κι αφού βγάλω φλας, μετακινούμαι στη δεξιά άκρη του δρόμου.

**26) Όταν κάνω όπισθεν:**

- i) κινούμαι αργά, ελέγχοντας συνεχώς τη θέση του οχήματός μου από τους καθρέφτες,
- ii) κινούμαι αργά και ελέγχω γυρίζοντας και κοιτάζοντας πάνω από τον δεξιό μου ώμο,
- iii) είναι τόσο μικρή η ταχύτητα με την οποία κινούμαι ώστε δεν ανησυχώ.

**27) Στην περίπτωση οδήγησης με πυκνή ομίχλη:**

- i) σταματώ δεξιά σε ασφαλές μέρος, έως ότου μπορώ να δω καλύτερα και σβήνω τα φώτα μου για να μη δημιουργώ σύγχυση στους άλλους οδηγούς,
  - ii) συνεχίζω να οδηγώ με μικρή ταχύτητα, προσπαθώντας να έχω ως οδηγό τη διαχωριστική γραμμή ή τη δεξιά άκρη του δρόμου, αν είναι ορατή,
  - iii) εντοπίζω κάποιο άλλο όχημα που κινείται προς την ίδια κατεύθυνση και κινούμαι σε μικρή απόσταση από αυτό, ώστε να με καθοδηγεί.
- 15) Όταν σε ένα πράσινο φανάρι υπάρχει «τόξο πορτοκαλί που αναβοσβήνει», τι χρώμα έχει το φανάρι στην διάβαση πεζών που στρίβουμε;
- i) Κόκκινο χρώμα για τους πεζούς,
  - ii) Πράσινο χρώμα για τους πεζούς,
  - iii) Δεν υπάρχει σχέση στα δύο φανάρια.

<i>Πόσο συχνά σας συμβαίνουν τα παρακάτω;</i>	<b>Σχεδόν ποτέ</b>	Σπάνια	Μερικές φορές	Αρκετά συχνά	<b>Σχεδόν ποτέ</b>
Όταν στρίβω σε ένα στενό δρόμο, αργώ να αντιληφθώ κάποιους πεζούς που διασχίζουν τον δρόμο					
Διασχίζω μια διασταύρωση με κίνδυνο να χτυπήσω ένα δίτροχο που κινείται στον κάθετο δρόμο και που δεν περίμενα να υπάρχει					
Ξεκινώντας μια προσπάθεια για προσπέρασμα, αντιλαμβάνομαι ξαφνικά ότι ένα άλλο όχημα από πίσω έχει ήδη ξεκινήσει να με προσπερνάει					
Ξαφνικά αντιλαμβάνομαι, χωρίς να το περιμένω, ότι ο δρόμος στενεύει και αλλάζω απότομα λωρίδα κυκλοφορίας					
Αν και πρόσεχα, αντιλαμβάνομαι καθυστερημένα ότι το προπορευόμενο όχημα φρενάρει και έτσι φρενάρω απότομα για να μην συγκρουσθώ					
Περιμένοντας στην ουρά για να μπω σε κύριο δρόμο, παραλίγο να χτυπήσω το μπροστινό μου όχημα, γιατί είχα στραμμένη την προσοχή μου στα αυτοκίνητα που κινούνται στον κύριο δρόμο					
Προσπερνώ τον δρόμο στον οποίο θέλω να στρίψω, επειδή δεν πήγα έγκαιρα στην κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας δεξιά					
Πάω να προσπεράσω ένα όχημα, χωρίς να αντιληφθώ ότι έχει βγάλει φλάς για να στρίψει αριστερά					
Αργώ να αντιληφθώ ότι άναψε «πράσινο» στα φανάρια και οι άλλοι οδηγοί μου κορνάρουν					
Κινδυνεύω να συγκρουστώ με άλλο όχημα επειδή απορροφίεμαι προσπαθώντας να εντοπίσω μια επιγραφή ή ένα κατάσταση					
Ξαφνικά αντιλαμβάνομαι ότι δεν είχα δει έναν πεζό που «έβγαινε» στον δρόμο μπροστά από ένα παρκαρισμένο όχημα					
Αντιλαμβάνομαι αργά ένα σήμα ΣΤΟΠ επειδή ήταν τοποθετημένο ανάμεσα σε δένδρα ή άλλα εμπόδια, και φρενάρω απότομα					
Στρίβοντας δεξιά, παρολίγον να χτυπήσω ένα δίτροχο που βρισκότανε στο «τυφλό σημείο» μου πίσω και δεξιά					
Σε μία απότομη δεξιά στροφή στην εθνική οδό, κινδυνεύω να χτυπήσω ένα όχημα που πήγαινε αργά ή είχε σταματήσει στην έξοδο της στροφής					
Κατά το φρενάρισμα, σταματώ πολύ μακρύτερα από ό,τι περιμένω, επειδή δεν εκτιμώ σωστά την κατάσταση του οδοστρώματος					
Καθώς εισέρχομαι σε κύριο δρόμο με πολλές λωρίδες, βρίσκομαι στην πορεία ενός οχήματος που δεν εκτίμησα σωστά την ταχύτητά του, αναγκάζοντας τον οδηγό του να φρενάρει					
Αφού έχω πάρει τη στροφή σε διασταυρώσεις, βρίσκομαι στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, επειδή πήρα τη στροφή ανοικτά					
Κατά το προσπέρασμα, αντιλαμβάνομαι ότι το αυτοκίνητό μου δεν πάει τόσο γρήγορα όσο περίμενα (π.χ. έχει ανηφόρα, είναι πολύ φορτωμένο)					

Το βράδυ αμφιβάλω για το πόσο μακριά βρίσκονται τα αντίθετα ερχόμενα οχήματα και διστάζω να κάνω προσπεράσεις					
<i>Πόσο συχνά σας συμβαίνουν τα παρακάτω;</i>	<b>Σχεδόν ποτέ</b>	Αρκετά συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Σχεδόν ποτέ
Εκνευρίζομαι με τους οδηγούς που κινούνται αργά ή δεν με αφήνουν να προσπεράσω και τους το δείχνω με κάθε τρόπο (π.χ. χειρονομίες)					
Εκνευρίζομαι με έναν οδηγό που με προσπέρασε επικίνδυνα, και τον «κυνηγώ» για να του δώσω ένα «μάθημα»					
Ξεκινώ από τα φανάρια γρήγορα για να δείξω ότι «παραβγαίνω» τους άλλους οδηγούς					
Οδηγώ πολύ γρήγορα για να «επιδειχθώ» στους άλλους οδηγούς					
Οδηγώ πολύ γρήγορα γιατί οι φίλοι-επιβάτες το «απολαμβάνουν»					
Παραβιάζω τους κανόνες οδήγησης, για να «ικανοποιήσω» τους φίλους - επιβάτες μου					
Παραβιάζω το όριο ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές					
Όταν βρίσκομαι σε μεγάλους δρόμους, αδιαφορώ για τα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας εάν δεν υπάρχει πυκνή κυκλοφορία					
Προσπερνώ το προπορευόμενο όχημα επειδή κινείται αργά					
Οδηγώ κοντά στο μπροστινό όχημα, μη τηρώντας απόσταση ασφαλείας					
Αδιαφορώ για τους κανόνες οδήγησης και όρια ταχύτητας, προκειμένου να περάσω μπροστά από το ρεύμα κυκλοφορίας					
Γίνομαι ανυπόμονος με ένα αργό όχημα και το προσπερνώ από τα δεξιά					
Όταν στα φανάρια βλέπω «πορτοκαλί», επιταχύνω για να περάσω					
Περνώ με «κόκκινο» επειδή μόλις έχει ανάψει					
Παραβιάζω τα «κόκκινα» φανάρια όταν οι δρόμοι είναι άδειοι					
Οδηγώ αντίθετα σε ένα δρόμο, όταν βιάζομαι					
Γενικά παραβιάζω τους κανόνες οδήγησης γιατί τους βρίσκω αρκετά πολύπλοκους να τους ακολουθώ					
Αδιαφορώ για τα σήματα ΣΤΟΠ					
Κατά το ξεκίνημα από τη θέση στάθμευσης, «βγαίνω μπροστά» από τα διερχόμενα οχήματα, για να τα κάνω να σταματήσουν και να περάσω					
Στις διασταυρώσεις, βγαίνω αρκετά στο δρόμο που έχει προτεραιότητα, για να αναγκάσω τα διερχόμενα αυτοκίνητα να σταματήσουν					

Δεν δίνω προτεραιότητα σε πεζούς που ετοιμάζονται να διασχίσουν τον δρόμο					
Δεν δίνω προτεραιότητα σε λεωφορεία που ξεκινούν από την στάση					
Προσπερνώ, περιμένοντας ότι οι άλλοι οδηγοί θα «κάνουν στην άκρη»					

## ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΑ - ΠΡΟΔΙΑΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ

<i>Πόσο συχνά έχετε τα παρακάτω συναισθήματα-προδιαθέσεις;</i>	<b>Σχεδ</b>	Αρκετά συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Σχεδόν ποτέ
Όταν οδηγώ σε ένα δύσκολο δρόμο, αυξάνω την αυτοσυγκέντρωσή μου ώστε να βρίσκομαι σε ετοιμότητα					
Έχω συνέχεια το νου μου σε πιθανές καταστάσεις που μπορεί να συμβούν στο δρόμο και να αποβούν επικίνδυνες					
Αισθάνομαι ανήσυχος και προσπαθώ να είμαι σε εγρήγορση όταν οδηγώ σε ένα άγνωστο δρόμο ή όταν συναντώ πυκνή κυκλοφορία					
Αισθάνομαι ότι πάντα μπορεί να συμβεί ένα ατύχημα λόγω κακής κρίσης - οδήγησης των άλλων οδηγών					
Αποφεύγω να συζητώ έντονα με επιβάτες ή να μιλώ στο τηλέφωνο και γενικά αποφεύγω να κάνω ο,τιδήποτε αποσπά την προσοχή μου					
Διατηρώ «σημεία διαφυγής» στις πλευρές του οχήματός μου					
Ανέχομαι με ηρεμία τα λάθη των άλλων					
Έχω εμπιστοσύνη στον εαυτό μου κατά τις προσπεράσεις					
Μπορώ και ελέγχω την ψυχολογική μου διάθεση κατά την οδήγηση					
Αισθάνομαι εμπιστοσύνη στις ικανότητές μου ως οδηγού για να αποφύγω κάποιο ατύχημα					
Εκτιμώ ότι υπάρχει σχετικά μικρή πιθανότητα να έχω κάποιο σοβαρό τροχαίο ατύχημα					
Γενικά δεν κάνω πολλά λάθη κατά την οδήγηση					
Αισθάνομαι εμπιστοσύνη ότι είμαι πάντα έτοιμος να αντιδράσω στις ξαφνικές κινήσεις του προπορευόμενου οχήματος					
Η οδήγηση δεν με κάνει να αισθάνομαι χαρούμενος/η					
Σε γενικές γραμμές, δεν απολαμβάνω την οδήγηση					
Μετά την οδήγηση αισθάνομαι άσχημα - απογοητευμένος/η					
Αισθάνομαι ότι η πολλή οδήγηση είναι σπατάλη χρόνου					
Αγχώνομαι όταν οδηγώ σε πυκνή κυκλοφορία ή σε δυνατή βροχή					
Ενοχλούμαι - εκνευρίζομαι όταν βρίσκομαι πίσω από ένα αργό όχημα					
Γίνομαι ανυπόμονος - εκνευρίζομαι όταν συναντώ «συμφόρηση»					

Γενικά με πειράζει να με προσπερνούν οι άλλοι οδηγοί					
Αισθάνομαι απογοήτευση - οργή όταν δεν μπορώ να προσπεράσω το προπορευόμενο όχημα					
Καταλαμβάνομαι από αισθήματα ανταγωνιστικότητας και εκνευρισμού για τους άλλους οδηγούς					

### **ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ**

<i>Πόσο συχνά δείχνετε την ακόλουθη προσοχή στον δρόμο;</i>	Πολύ συχνά	Συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Ποτέ
Η απόσταση που διατηρώ από το προπορευόμενο όχημα, είναι αυτή που απαιτείται ώστε να προλάβω να αντιδράσω εγκαίρως					
Όταν προσπερνώ, θεωρώ ότι οι άλλοι οδηγοί δεν θα κάνουν χώρο για μένα					
Όταν από την απέναντι κατεύθυνση βλέπω ένα φως, υποθέτω ότι είναι αυτοκίνητο που δεν ανάβει το φως από την πλευρά του οδηγού					
Όταν οδηγώ σε κύριο δρόμο με πολλές λωρίδες, μένω μακριά από τα «τυφλά» σημεία των καθρεφτών των άλλων οχημάτων που είναι μπροστά μου					
Όταν οδηγώ σε κύριο δρόμο με πολλές λωρίδες, διατηρώ σημεία διαφυγής και στις τέσσερις πλευρές του οχήματός μου					
Όταν αλλάζω λωρίδα ελέγχω, από τον καθρέφτη και με στροφή της κεφαλής, εάν με ακολουθεί στενά ή βρίσκεται σε διαδικασία προσπέρασης κάποιο όχημα					
Ελέγχω προσεκτικά τις διασταυρώσεις και τις διαβάσεις πεζών και κοντοστέκομαι πριν εισέλθω σε αυτές,					
Επιβραδύνω στο «πορτοκαλί» φως στα φανάρια ώστε να προλάβω να σταματήσω έγκαιρα και ομαλά					
Περιμένω σε μία διασταύρωση με ΣΤΟΠ ακόμη κι αν το όχημα που κινείται στο δρόμο προτεραιότητας έχει βγάλει φλας ότι θα στρίψει					
Όταν οδηγώ σε κατοικημένες περιοχές εντείνω την προσοχή μου γιατί μπορεί ένας πεζός ή παιδί, που δεν φαίνεται, να διασχίσει βιαστικά τον δρόμο					

### ΠΙΘΑΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Σε σχέση με τον «μέσο οδηγό», πόσο περισσότερο ή λιγότερο πιθανό είναι να σας συμβούν τα παρακάτω;	Πολύ μεγαλύτερη	Αρκετά μεγαλύτερη	Ίδια πιθανότητα	Αρκετά μικρότερη	Πολύ μικρότερη
Να σας χτυπήσει άλλο όχημα που έκανε παράνομη προσπέραση					
Να σας χτυπήσει από πίσω ένα άλλο όχημα ενώ είσαστε σταματημένος σε φανάρι που είναι «κόκκινο»					
Να έχετε τροχαίο ατύχημα σαν επιβάτης					
Να χάσετε τον έλεγχο του οχήματός σας λόγω υπερβολικής ταχύτητας					
Να χτυπήσετε άλλο όχημα όπως βγαίνετε από την θέση παρκαρίσματος					
Να έχετε ατύχημα επειδή δεν δώσατε προτεραιότητα σε άλλο όχημα					
Να χτυπήσετε πεζό ή εμπόδιο που βρέθηκε ξαφνικά στον δρόμο σας					

### ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Κατά τα πέντε τελευταία χρόνια ,	OXI	NAI
Σας έχουν ποτέ σταματήσει για επικίνδυνη οδήγηση;		
Σας έχουν ποτέ σταματήσει για υπερβολική ταχύτητα;		
Σας έχουν ποτέ σταματήσει για οδήγηση σε κατάσταση μέθης;		
Σας έχουν ποτέ σταματήσει για άλλες παραβάσεις του ΚΟΚ;		
Πόσα ατυχήματα σας έχουν συμβεί τα πέντε τελευταία χρόνια ;		
Πόσα ατυχήματα είχατε από τότε που πήρατε το δίπλωμα σας;		

Περιγράψτε με λίγα λόγια τα οδικά ατυχήματα που είχατε τα πέντε τελευταία χρόνια:

ΑΤΥΧΗΜΑ 1:		
•Έφταιγα ΕΓΩ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Αυτός πρόσεχε <input type="checkbox"/>	Δεν πρόσεχε αυτός <input type="checkbox"/>
•Έφταιγε Ο ΑΛΛΟΣ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Εγώ πρόσεχα <input type="checkbox"/>	Εγώ δεν πρόσεχα <input type="checkbox"/>



ΑΤΥΧΗΜΑ 2:		
•Έφταιγα ΕΓΩ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Αυτός πρόσεχε <input type="checkbox"/>	Δεν πρόσεχε αυτός <input type="checkbox"/>
•Έφταιγε Ο ΑΛΛΟΣ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Εγώ πρόσεχα <input type="checkbox"/>	Εγώ δεν πρόσεχα <input type="checkbox"/>

ΑΤΥΧΗΜΑ 3:		
•Έφταιγα ΕΓΩ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Αυτός πρόσεχε <input type="checkbox"/>	Δεν πρόσεχε αυτός <input type="checkbox"/>
•Έφταιγε Ο ΑΛΛΟΣ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Εγώ πρόσεχα <input type="checkbox"/>	Εγώ δεν πρόσεχα <input type="checkbox"/>

ΑΤΥΧΗΜΑ 4:		
•Έφταιγα ΕΓΩ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Αυτός πρόσεχε <input type="checkbox"/>	Δεν πρόσεχε αυτός <input type="checkbox"/>
•Έφταιγε Ο ΑΛΛΟΣ (Βάλτε √ ) <input type="checkbox"/>	Εγώ πρόσεχα <input type="checkbox"/>	Εγώ δεν πρόσεχα <input type="checkbox"/>

<div style="border: 3px double black; padding: 5px; text-align: center;"> <b>Υποδείξτε τα δύο σημαντικότερα αίτια για κάθε ατύχημα που φέρετε και εσείς ευθύνη</b> </div>	Πέντε τελευταία έτη				
	1ο Ατύχημα	2ο Ατύχημα	3ο Ατύχημα	4ο Ατύχημα	5ο Ατύχημα
Είχα υπερβολική ταχύτητα					
Έκανα αντικανονικό προσπέρασμα					
Παραβίασα σήμα«στοπ» ή φωτεινό σηματοδότη					
Παραβίασα σήμα προτεραιότητας (π.χ. σε διασταύρωση, ξεκίνημα από στάθμευση, κλπ)					

Είχα σταθμεύσει παράνομα ή επικίνδυνα					
Έχασα τον έλεγχο του οχήματός μου (π.χ. σε απότομη στροφή, σε ολισθηρό δρόμο μετά την βροχή, κλπ)					
Έκανα λανθασμένο ελιγμό (π.χ. για αποφυγή εμποδίων ή οχημάτων που φρενάρισαν απότομα μπροστά μου, κλπ)					
Δεν έβγαλα φλάς σε αλλαγή λωρίδας, στρίψιμο, ή στάθμευση					
Φρέναρα απότομα (π.χ. φρενάρισμα σε φανάρια)					
Αποσπάστηκε η προσοχή μου					
Οδηγούσα σε κατάσταση μέθης					
Οδηγούσα σε κατάσταση έντονης κόπωσης – υπνηλίας					

***Αν δεν σας καλύπτει κανένα από τα παραπάνω δώστε μια άλλη περιγραφή:***

ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ 1.
ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ 2
ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ 3
ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ 4
ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ 5

***Σας ευχαριστούμε για την συνεργασία σας !***