

Α.Τ.Ε.Ι. ΚΡΗΤΗΣ
Σ.Ε.Υ.Π.
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΘΕΜΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ:

Συναισθήματα και λάθη κατά την οδήγηση και η σχέση
τους με τους κινδύνους κατά την οδήγηση και τις
αυτοκινητιστικές συγκρούσεις και παραβάσεις.

Συντάκτες:
Μοίρας Στέλιος
Παύλου Κωνσταντίνος

Επιβλέπων Καθηγητής:
Χλιαουτάκης Ιωάννης

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2007

Ευχαριστίες στους:

Σφακιανάκη Νίκο και Σκαλκώτο Γιώργο,

Στέργιο και Ανθούλα Παύλου,

Αγγελική Καλορίτου,

Κωνσταντίνα και Σοφία Δασκαλάκη

Ιδιαίτερες ευχαριστίες στους:

Κο Θωμά Κοντογιάννη

Κο Ιωάννη Χλιαουτάκη

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	σελ.5
1. Εισαγωγή.....	σελ.7
1.1 Δεδομένα και ερευνητικές παρατηρήσεις στον Ελληνικό χώρο.....	σελ. 10
1.2 Στόχοι και Προβληματισμοί.....	σελ. 14
2.ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ	
2.1 Πρόλογος.....	σελ.17
2.2 Οδικό Περιβάλλον και Οδική Συμπεριφορά.....	σελ.18
2.3 Συναισθήματα και Λάθη κατά την Οδήγηση.....	σελ.21
2.3.1 Ο Παράγοντας του Άγχους κατά την Οδήγηση.....	σελ.24
2.3.2 Λάθη κατά την Οδήγηση.....	σελ.27
2.3.3 Οδηγητική Συμπεριφορά και Ρισκοκίνδυνη Οδήγηση.....	σελ.34
2.3.4 Παρατηρήσεις πάνω στη συμπεριφορά κατά την οδήγηση.....	σελ.37
3.ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ	
3.1 Περιγραφή της Έρευνας.....	σελ.41
3.1.1 Σκοπός της Έρευνας.....	σελ.41
3.1.2 Ερευνητικά Ερωτήματα-Υποθέσεις.....	σελ.41
3.2 Υλικό και Μέθοδος.....	σελ.42
3.2.1 Πιλοτική Μελέτη.....	σελ.42
3.2.2 Δειγματοληψία.....	σελ.43
3.2.3 Διαδικασία Συμπλήρωσης Ερωτηματολογίων.....	σελ.43
3.3 Ερωτηματολόγιο και Μετρήσεις.....	σελ.45
3.3.1 Κοινωνικο-δημογραφικά Χαρακτηριστικά.....	σελ.45
3.3.2 Συναισθήματα κατά την οδήγηση.....	σελ.47
3.3.3 Οδικά Ατυχήματα και Παραβάσεις.....	σελ.47
3.4 Στατιστική Ανάλυση.....	σελ.50

4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	σελ.52
4.1 Ανάλυση Δημογραφικών Στοιχείων.....	σελ.52
4.2 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών των Συναισθημάτων κατά την οδήγηση.....	σελ.57
5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΟΓΑΡΙΘΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ.....	σελ.62
5.1 Προσδιοριστικοί Δείκτες των παραβάσεων κατά τα 5 τελευταία χρόνια και άλλων μεταβλητών, σε σχέση με τους τύπους οδηγών (Λογικός, Επιθετικός, Αγχώδης-Δυσανεστημένος, Προσεκτικός)...σελ.62	
5.2 Προσδιοριστικοί Δείκτες των ατυχημάτων κατά τα 5 τελευταία χρόνια και άλλων μεταβλητών, σε σχέση με τους τύπους οδηγών (Λογικός, Επιθετικός, Αγχώδης-Δυσανεστημένος, Προσεκτικός)...σελ.65	
5.3 Αποτελέσματα Ανάλυσης Λογαριθμικής Παλινδρόμησης.....	σελ.68
ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	σελ.69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ.75
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	σελ.78

Περίληψη

Σκοπός της έρευνας

Σκοπός αυτής της έρευνας είναι να μελετήσουμε μέσα από τα ερευνητικά δεδομένα που συλλέχθηκαν, τα συναισθήματα των οδηγών όπως το άγχος, η έλλειψη εμπιστοσύνης στις ικανότητες τους, η ετοιμότητα, η επιθετικότητα, η ευχαρίστηση, η ικανοποίηση κ.α. κατά την διάρκεια της οδήγησης.

Ένας δεύτερος σκοπός της έρευνας είναι να μελετήσουμε σε ποιο βαθμό οι συνήθειες και τα συναισθήματα που υιοθετούν οι οδηγοί είναι ικανά 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 τα συναισθήματα κατά την οδήγηση, η ερευνητική ομάδα επέλεξε να κάνει Ανάλυση των Κύριων Συνιστωσών (Principal Component Analysis), εφαρμόζοντας τιμές που μετρούσαν τη συμπεριφορά και την προδιάθεση των ερωτώμενων οδηγών του δείγματος. 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) με σκοπό να ελεγχθεί η σχέση ανάμεσα σε μια σειρά ανεξάρτητων μεταβλητών.

Αποτελέσματα-Συμπεράσματα

Τα αποτελέσματα από την στατιστική ανάλυση έδειξαν πως συγκεκριμένα συναισθήματα που εμφάνισαν κάποιοι οδηγοί του δείγματος, όπως το άγχος, η οργή και η δυσαρέσκεια συνέβαλλαν στη δημιουργία παραβάσεων αλλά και ατυχημάτων κατά τα τελευταία 5 έτη. Από την έρευνα συμπεραίνεται πως αυτές οι ενδείξεις πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψιν από την ερευνητική κοινότητα και τους αρμόδιους κρατικούς φορείς με σκοπό να συνεχιστεί η προσπάθεια αλλαγής της οδηγικής αντίληψης αλλά και της ανάπτυξης του προληπτικού τομέα με στόχο να μειωθούν οι συνθήκες που συμβάλλουν στις παραβάσεις και τα τροχαία ατυχήματα.

Λέξεις κλειδιά: Συναισθήματα κατά την οδήγηση, άγχος, επιθετικότητα, δυσαρέσκεια, αυτοπεποίθηση, οδικό περιβάλλον, παραβιάσεις, τροχαίο ατύχημα.

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 νευρική κατάσταση 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, 2006), 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 (Hill, Boyle, 2006). 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.

1.1 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, 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).

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

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 ασφαλτο κάθε χρόνο. Πάνω από 20.000 τραυματίζονται και πολλοί από αυτούς μένουν μόνιμα ανάπηροι[...]*»(Υπουργείο Μεταφορών και Συγκοινωνιών, 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 οδηγήσει

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 και συν., 2006) και «*Νυσταλέα οδήγηση και ημερήσια υπνηλία ως προγνωστικοί δείκτες της διακινδύνευσης αυτοκινητικής σύγκρουσης*» (Τζαμαλούκα, και συν., 2006). Από το Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας του Α.Τ.Ε.Ι. Ηρακλείου Κρήτης έχουν πραγματοποιηθεί άλλες δύο έρευνες με υπεύθυνο καθηγητή τον κύριο 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 κόπωση 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.

1.2 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:

1. Συναισθήματα και λάθη κατά την οδήγηση και η σχέση τους με τους κινδύνους κατά την οδήγηση και τις αυτοκινητιστικές συγκρούσεις και παραβάσεις.

Σκοπός της έρευνας είναι να μελετήσουμε μέσα από ερευνητικά δεδομένα τα συναισθήματα των οδηγών (άγχος, έλλειψη εμπιστοσύνης στις ικανότητες του, ετοιμότητα, επιθετικές διαθέσεις, ευχαρίστηση κ.α.) κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Η μελέτη θα αφορά επίσης σε πιο βαθμό οι συνήθειες και τα συναισθήματα που υιοθετούν οι οδηγοί είναι ικανά να προκαλέσουν παραβάσεις και εμπλοκές σε τροχαίες συγκρούσεις.

Η συγκεκριμένη έρευνα αποτελεί μια πρώτη προσπάθεια να μελετηθούν στατιστικά ευρήματα των παραπάνω ερευνητικών θεμάτων σε πέντε μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Αθήνα, Πειραιάς, Ηράκλειο Κρήτης, Πτολεμαΐδα, Κοζάνη) και πάνω σε μια ευρύτερη ηλικιακή κλίμακα. Η συλλογή των ερευνητικών στοιχείων πραγματοποιήθηκε μέσα από ένα λεπτομερές κοινό ερωτηματολόγιο χωρισμένο στα αντίστοιχα ερευνητικά θέματα. 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 στην σχέση των συναισθημάτων του οδηγού με την οδική

του συμπεριφορά, την συχνότητα που παρουσιάζονται συγκεκριμένα συναισθήματα κατά τη διάρκεια της οδήγησης, τη συσχέτιση των οδικών συμπεριφορών του δείγματος με τα ατυχήματα και τις παραβιάσεις.

2

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

2.1 Πρόλογος

Το 1949 οι Tillman & Hobbs διατύπωσαν την άποψη πως «Ο άνθρωπος οδηγεί με τον ίδιο τρόπο με τον οποίο ζει». Η συγκεκριμένη φράση αν και ειπωμένη αρκετές δεκαετίες νωρίτερα, «φωτογραφίζει» πολύ εύσχημα την σύνδεση μεταξύ του περιβάλλοντος και της συμπεριφοράς του ατόμου. Σε πολλούς τομείς της ζωής ο άνθρωπος επηρεάζεται άμεσα από τις συνθήκες που συναντά στην καθημερινότητα, συνθήκες όπως η ύπαρξη εμποδίων, συμπεριφορές άλλων ατόμων, πίεση και χρονική στενότητα. Οι παραπάνω συνθήκες εντοπίζονται και στην καθημερινότητα της οδήγησης. Αποτελεί σημαντικό στοιχείο στην ερευνητική διαδικασία πλέον, να γίνεται σύνδεση του ανθρώπινου παράγοντα με αυτόν του χώρου που το άτομο κινείται και λειτουργεί. Είναι δεδομένη και γενικά αποδεκτή από επιστήμονες και ερευνητές, η άποψη πως η συμπεριφορά του ανθρώπου τείνει να διαμορφώνεται ή να παρεκκλίνει μέσα από ένα σύνολο εξωτερικών παραγόντων που στο σύνολο τους συγκροτούν το περιβάλλον.

Σε αυτό το πρώτο μέρος της έρευνας θα παραθέσουμε στοιχεία που συνδέουν το περιβάλλον με τον τρόπο οδήγησης αλλά και συναισθήματα που διαμορφώνουν οδηγητικές συμπεριφορές.

2.2 Οδικό Περιβάλλον και Οδική Συμπεριφορά

Το αστικό περιβάλλον και οι συνθήκες που αυτό διαμορφώνει σε καθημερινή βάση, συνδέεται άμεσα με συναισθήματα που προδιαθέτουν παραβατικές οδηγητικές συμπεριφορές. Σύμφωνα με έρευνες, έχουν καταγραφεί στοιχεία που δείχνουν πως οι βιομηχανικές κοινωνίες σχετίζονται με τα οδικά ατυχήματα (Lajunen, Parker and Stradling, 1998). Έχει δοθεί επίσης έμφαση πως ψυχολογικοί παράγοντες όπως η επιθετικότητα ως οδηγητική συμπεριφορά συναντάται στα μεγάλα αστικά κέντρα. Ο Shinar (1998) διατύπωσε την παρατήρηση πως *«Ενώ οι επιθετικοί οδηγοί έχουν εντοπιστεί εδώ και πολύ καιρό, η μαζική επιθετική οδήγηση μπορεί στην πραγματικότητα να αποτελεί ένα νέο φαινόμενο»* και συνεχίζοντας γράφει πως: *«[...] αυτό αποτελεί μια κοινή συμπεριφορά που παρατηρείται στους δρόμους σήμερα-πολύ πιο κοινή από ο,τι ήταν παλαιότερα.»*. Στην ίδια έρευνα ο Shinar παραθέτει την άποψη πως οι άνθρωποι δεν έχουν αλλάξει την προσωπικότητα τους τόσο πολύ μέσα στις τελευταίες δεκαετίες και δεν έχουν γίνει πιο επιθετικοί, γενικώς, ως άτομα. Αντίθετα υποστηρίζει πως οι συνθήκες οι οποίες προωθούν επιθετικές συμπεριφορές, ειδικά στην οδήγηση, έχουν αλλάξει. Ως σημαντικό παράδειγμα αναφέρει το μποτιλιάρισμα και την αύξηση της κίνησης, τις οποίες θεωρεί πηγές της επιθετικότητας. Όσο περισσότερα αμάξια αντιστοιχούν ανά χιλιόμετρο, τόσο αυξάνει η κίνηση με συνέπεια την ταυτόχρονη ανάπτυξη του επιπέδου της αγανάκτησης και την επιθετικής συμπεριφοράς.

Με τους σημερινούς ρυθμούς αύξησης της κυκλοφορίας στους δρόμους αλλά και της ταυτόχρονης πίεσης πολλών παραγόντων στις ζωές των ανθρώπων γίνεται κατανοητό πως η επιθετική οδήγηση (aggressive driving) δεν αποτελεί πια μια εξατομικευμένη οδική συμπεριφορά αλλά μια πραγματικότητα, στατιστικά αυξημένη στις περισσότερες μεγάλες πόλεις του κόσμου. Η επιθετική συμπεριφορά κατά την

οδήγηση αποτελεί τώρα πια μια γενικευμένη νοοτροπία και αντίληψη πάνω στην οδήγηση η οποία φαίνεται να απορρέει από τις γενικότερες συνθήκες που επικρατούν σε οδηγητικό και όχι μόνο επίπεδο.

Σε μια έρευνα του National Highway Traffic Administration(NHTA) αναφέρεται πως κάποιοι από τους παράγοντες που συνδέονται με την επιθετική οδήγηση είναι:

- Οι πολυπληθείς δρόμοι
- Η βιασύνη
- Επαγγελματική οδήγηση
- Άγχος που πηγάζει από άλλα σημεία της ζωής
- Επικίνδυνες οδηγητικές συμπεριφορές
- Ο εγωισμός

Από την περιγραφή των παραπάνω παραγόντων είναι εμφανής η σύνδεση του ατόμου με το περιβάλλον του και πως αυτό επηρεάζει την οδήγηση.

Η αύξηση της κυκλοφορίας σε μεγάλα οδικά δίκτυα εντός των πόλεων φαίνεται να είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες που προωθούν επιθετικές συμπεριφορές διότι αυξάνει ταυτόχρονα το κοινωνικό όριο της κατάπτωσης. Αυτό συμβαίνει διότι η μακρά διάρκεια αργοπορίας λόγω του μποτιλιαρίσματος επηρεάζει την ψυχολογία των οδηγών καθώς αυτοί περιμένουν. Η επιθετική συμπεριφορά, κατά την οδήγηση και κάτω από αυτές τις συνθήκες, που παρουσιάζουν οι οδηγοί, πολλές φορές δεν απευθύνεται σε συγκεκριμένο αποδέκτη, δεν έχει να κάνει δηλαδή με προσωπική διένεξη μεταξύ κάποιων οδηγών, γεγονός που δείχνει πως τέτοιου είδους συμπεριφορές πηγάζουν περισσότερο από την αγανάκτηση και την ανυπομονησία των οδηγών να ξεπεράσουν και να αντιμετωπίσουν ένα εμπόδιο(Lajunen, Parker, 2001). Στην Ελλάδα συγκεκριμένα, εκτός από την αυξημένη κίνηση σε οδούς

μεγάλων αστικών κέντρων όπως η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο Κρήτης, οι οδηγοί έχουν να αντιμετωπίσουν καθημερινά συνθήκες φτωχού οδικού περιβάλλοντος (Kontogiannis, Kossiavelou, Marmaras, 2001). Στους παράγοντες που επηρεάζουν την ψυχολογία των οδηγών και τη συμπεριφορά τους ανήκουν και τα συνεχή κατασκευαστικά έργα στους δρόμους των πόλεων και οι φτωχές συνθήκες σε πολλές οδούς ή τοποθεσίες (Chliaoutakis *et al.*, 2005). Η ελλιπής ή λανθασμένη οδική σηματοδότηση, η άσχημη κατασκευαστική κατάσταση του οδοστρώματος μετά από βροχές, οι δυσκολίες εύρεσης χώρου στάθμευσης είναι επίσης συνθήκες που εντείνουν αρνητικά συναισθήματα στους οδηγούς και δημιουργούν προϋποθέσεις επιθετικής διάθεσης.

Είναι σημαντικό να παρατηρούμε και να μελετάμε τον άμεσο συσχετισμό των κοινωνικών συνθηκών, σε πολλούς τομείς, με το άτομο σαν προσωπικότητα. Το περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί και κινείται ο άνθρωπος καθορίζει σημαντικά τη συμπεριφορά του. Παράγοντες που συνεργούν στην αύξηση της κατάπτωσης του ατόμου συνδέονται με την γενική αύξηση του άγχους στην ζωή. Ο συνεχής κοινωνικός ανταγωνισμός έχει κάνει τον χρόνο πιο πολύτιμο από ποτέ και την έλλειψη του επίσης μεγαλύτερη από ποτέ (Shinar, 1998).

2.3 Συναισθήματα και Λάθη κατά την οδήγηση

Μέσα σε ένα δύσκολο και υπερχειλισμένο οδικό περιβάλλον οι οδηγοί παρουσιάζουν συχνά συμπεριφορές και αντιδράσεις κατά τη διάρκεια της οδήγησης που καταλήγουν σε λάθη και παραβιάσεις. Σε έρευνες που έχουν γίνει (Kontogiannis et al.,2002) έχουν παρουσιαστεί στοιχεία που καταγράφουν τη σύνδεση της ψυχολογίας του οδηγού με τη συμπεριφορά που αυτός εξωτερικεύει πίσω από το τιμόνι κάτω από καθημερινές συνθήκες οδικής πίεσης. Υπάρχουν επίσης παράγοντες και καταστάσεις που φαίνονται να επηρεάζουν αντίστοιχα τη συμπεριφορά των οδηγών όταν προκαλούνται από άλλους. Τέτοιοι παράγοντες είναι:

- Τα οδηγητικά λάθη
- Οι Παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
- Οι Επιθετικές παραβάσεις
- Οι Παραβιάσεις στάθμευσης

Έχουν βρεθεί επίσης στοιχεία συμπεριφοράς των οδηγών που συνδέονται με την επιθετικότητα στο δρόμο. Στην έρευνα των James και Nahl(2000) καταγράφηκε η έννοια του Επιθετικού Οδηγητικού Συνδρόμου(Aggressive Driving Syndrome) αποτελούμενο από 16 συνολικά είδη συμπεριφοράς που βρέθηκαν να παρουσιάζουν οι οδηγοί του δείγματος. Αυτά είναι:

1. Ύπαρξη άγχους
2. Εξύβριση
3. Επιθετική συμπεριφορά
4. Υπερβολική ταχύτητα
5. Φωνές στους άλλους οδηγούς
6. Κορνάρισμα στους άλλους οδηγούς
7. Προσβλητικές χειρονομίες

8. Παραβίαση της σειράς κυκλοφορίας
9. Απότομη προσχώρηση μπροστά από άλλον
10. Εξέφραση οδικού θυμού
11. Ύπαρξη οργής
12. Ύπαρξη βίαιων σκέψεων
13. Ύπαρξη ανταγωνιστικού συναισθήματος απέναντι σε άλλους οδηγούς
14. Συνεχής βιασύνη
15. Ύπαρξη της επιθυμίας για επικίνδυνη οδήγηση
16. Έλλειψη ηρεμίας και συγκέντρωσης πίσω από το τιμόνι.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω ευρήματα των ειδών συμπεριφοράς που παρουσιάζονται σε οδηγούς αλλά και ορισμένων συναισθημάτων που προκύπτουν, καταλαβαίνουμε ότι η οδήγηση δεν αποτελεί πλέον, μόνο μια μηχανική διαδικασία που φέρνει σε πέρας ο οδηγός με σκοπό την μετακίνηση του από ένα σημείο Α σε ένα σημείο Β. Επηρεάζει τον χαρακτήρα και την διάθεση του συνεχώς, αναλόγως τις συνθήκες που συναντά στους δρόμους και το χρόνο που ξοδεύει οδηγώντας καθημερινά. Ήδη από τις αρχές του 1980, είχαν παρουσιαστεί σε έρευνες (James, 1984) κατηγορίες αρνητικών συναισθημάτων σε οδηγούς, κυρίως στις Η.Π.Α., που ήταν υπό μελέτη. Ξεσπάσματα οργής, φωνές, επιθετικές χειρονομίες, επικίνδυνες μανούβρες, φοβία, άγχος ή και σωματικά συμπτώματα όπως εφίδρωση, ταχυπαλμία, πόνοι στη πλάτη, κράμπες στο λαιμό ήταν μερικά από τα στοιχεία που παρατηρήθηκαν σε οδηγούς κατά την οδήγηση σε συνωστισμένους δρόμους (James, 1984). Τα συναισθήματα που νιώθει ένας οδηγός καθώς βρίσκεται σε κίνηση μέσα σε ένα πιεστικό περιβάλλον, ενδέχεται να καταλήγουν σε παραβάσεις. Πολλοί άνθρωποι καθημερινά συμμετέχουν σε προστριβές για κάποια απότομη κίνηση κάποιου

οχήματος, άλλοι διαπληκτίζονται για χώρους στάθμευσης ενώ πολλοί είναι εκείνοι που προκαλούν οργή και αμηχανία με τις αλληπάλληλες προσπεράσεις τους μέσα στην κυκλοφορία. Όλα τα παραπάνω παραδείγματα οδηγητικών αντιδράσεων συνδέονται με τα συναισθήματα, όπως η βιασύνη ή η αγανάκτηση, των οδηγών, χωρίς αυτό να σημαίνει πως τέτοιες συμπεριφορές δεν έχουν τη ρίζα τους σε ένα πιο γενικευμένο πλαίσιο της οδικής κουλτούρας των Ελλήνων όπως η έλλειψη ενδιαφέροντος για τους υπόλοιπους οδηγούς (Kontogiannis *et al.*, 2002).

Σε αυτήν την ενότητα θα αναφερθούμε στο τρόπο που συναισθήματα όπως το stress, ο θυμός ή η αναζήτηση της απόλαυσης, επηρεάζουν την οδήγηση καταλήγοντας συχνά σε λάθη και παραβάσεις.

2.3.1 Ο Παράγοντας του Άγχους κατά την οδήγηση

Το άγχος ως συναίσθημα αποτελεί έναν από τους σημαντικά αρνητικούς παράγοντες στην εποχή μας, για τον άνθρωπο. Εμφανίζεται καθημερινά και χαρακτηρίζει αρκετές από τις διαδικασίες στις οποίες συμμετέχει το άτομο. Η οδήγηση είναι μία από αυτές εφόσον εκατομμύρια άνθρωποι στον κόσμο και στην Ελλάδα αναλώνουν χρόνο στο κάθισμα του οδηγού κάθε μέρα στις περισσότερες περιοχές της χώρας.

Η οδήγηση μπορεί να επηρεαστεί από την εμφάνιση άγχους και να προκαλέσει αύξηση της πιθανότητας ατυχήματος ή οδικών παραβάσεων κάτω από διάφορες οδικές συνθήκες. Οι παράγοντες που βοηθούν στην εμφάνιση του άγχους μπορεί να αποτελούν περιβαλλοντικές συνθήκες όπως η κατάσταση του καιρού, η ορατότητα, η δράση και αντίδραση με άλλους οδηγούς, η διαδικασία της οδήγησης καθαυτή ή παράγοντες που έχουν να κάνουν με τα χαρακτηριστικά του ίδιου του οδηγού όπως η ηλικία, το φύλο, η προηγούμενη εμπειρία ατυχήματος. Άλλος ένας παράγοντας δημιουργίας άγχους κατά την οδήγηση έχει βρεθεί σε έρευνες, να είναι και το εργασιακό ωράριο του καθενός, με τους οδηγούς που έχουν πιο ευέλικτο πρόγραμμα να παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά (Hill, Boyle, 2006). Οι Hennessy και Wiesenthal (1997) ανέφεραν επίσης αυξημένα ποσοστά άγχους στους οδηγούς με επιθετική συμπεριφορά στο δρόμο.

Υπάρχει μια στενή σχέση ανάμεσα στην προσωπικότητα και την ύπαρξη άγχους που συνδέεται συχνά με το φύλο και την ηλικία (Hill, Boyle, 2006) όπως αναφέρθηκε παραπάνω με τις έρευνες να δείχνουν πως οι γυναίκες οδηγοί εμφανίζουν συχνότερα άγχος κατά την οδήγηση σε αντίθεση με τους άνδρες ενώ εμφανίζουν παράλληλα χαμηλότερες ενδείξεις επιθετικής οδήγησης από τους άνδρες. Υψηλότερα ποσοστά

άγχους εμφανίζονται και στις νεότερες οδηγούς με τους νέους άνδρες όμως να έχουν πιο αυξημένη την τάση της επικίνδυνης οδήγησης και της επιθυμίας για ρίσκο όπως θα αναφερθούμε διεξοδικότερα σε επόμενη παράγραφο.

Η προηγούμενη εμπειρία ατυχήματος συμβάλλει επίσης στην εμφάνιση άγχους, με τις γυναίκες οδηγούς να σημειώνουν και σε αυτό τον παράγοντα υψηλότερα ποσοστά. Γυναίκες που έχουν ζήσει κάποιο αυτοκινητιστικό συμβάν αναφέρουν συχνότερα άγχος στη συνέχεια κατά την οδήγηση ενώ περισσότερο από τους άνδρες υποφέρουν από μετα-τραυματικό stress ύστερα από ατύχημα. Αυτό το χαρακτηριστικό ίσως δείχνει όμως ταυτόχρονα, μεγαλύτερη ένδειξη ανησυχίας και ευθύνης από την πλευρά των γυναικών οδηγών αφού σε έρευνες έχει αναφερθεί πως κάποιο ποσοστό άγχους είναι ευεργετικό στο να διατηρείται η προσοχή του οδηγού (Matthews, Sparkes & Bygrave, 1996). Το άγχος κατά την οδήγηση σχετίζεται και με άλλα συναισθήματα του οδηγού όπως η έλλειψη εμπιστοσύνης στις ικανότητες του ή την ετοιμότητα του κατά την εμφάνιση δύσκολων καταστάσεων στο δρόμο, με τους μεγαλύτερους σε ηλικία οδηγούς να εμφανίζουν χαμηλότερα ποσοστά άγχους και περισσότερη εμπιστοσύνη στον εαυτό τους κατά την οδήγηση.

Η κατάσταση άγχους κατά την οδήγηση δεν εξωτερικεύεται μόνο ως σωματικό ή ψυχολογικό σύμπτωμα αλλά συνήθως σε συνθήκες υψηλής πίεσης πίσω από το τιμόνι, όπως μποτιλιάρισμα ή η παρουσία αστυνομικού οχήματος, εκδηλώνεται και ως οργή ή θυμός απέναντι στον εαυτό του ίδιου του οδηγού ή απέναντι σε άλλους (Lajunen & Parker, 2001) με τις γυναίκες οδηγούς να εμφανίζουν υψηλότερα και συχνότερα ποσοστά οργής και θυμού κατά την οδήγηση (Hill & Boyle, 2006). Συχνά χειρονομίες ή προσβλητικά σχόλια που ακούγονται κατά τη διάρκεια της κίνησης δεν έχουν στόχο κάποιο συγκεκριμένο άτομο αλλά έχουν στόχο την έκφραση της αγανάκτησης και ταλαιπωρίας στους δρόμους με γνωστό το παράδειγμα της

εξύβρισης και του εκνευρισμού κατά την αναμονή σε κόκκινο σηματοδότη όπου πολλοί οδηγοί κορνάρουν ή χειρονομούν στον μπροστινό, το συνεχές μαρσάρισμα ενώ όλα τα αυτοκίνητα είναι σταματημένα ή οι φωνές κατά την αναμονή κάποιου οδηγού να αποχωρήσει από κάποιον χώρο στάθμευσης. Όλες αυτές οι συμπεριφορές αποτελούν μια μορφή εξωτερίκευσης του άγχους και της πίεσης χρόνου των ατόμων στο δρόμο.

2.3.2 Λάθη κατά την Οδήγηση

Κατά την διάρκεια της οδήγησης υπάρχουν πολλοί παράγοντες που μπορεί να συμβάλλουν στο να κάνει λάθος κάποιος οδηγός ή να προκαλέσει κάποιο ατύχημα, είτε στον εαυτό του είτε σε κάποιον άλλο. Ο εκάστοτε οδηγός πρέπει να βρίσκεται σε καλή ψυχική και σωματική ευεξία ενώ επίσης δεν πρέπει να αφαιρείται ούτε μία στιγμή. Η υπερβολική ταχύτητα, η επιθετική οδήγηση, η κούραση, ο ύπνος στο τιμόνι, το αλκοόλ, η μη τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, η μη χρήση ζώνης ασφάλειας, αποτελούν τις σημαντικότερες αιτίες θανάτων σε τροχαία στις ανεπτυγμένες χώρες αλλά συμβάλλουν και σε μεγάλο ποσοστό των θανάτων στους δρόμους και στον υπόλοιπο κόσμο. Η απροσεξία και η έλλειψη συγκέντρωσης των οδηγών, είναι οι σημαντικότερες αιτίες στα περισσότερα οδικά δυστυχήματα. Σχεδόν 80% των συγκρούσεων και 65% των παραλίγο συγκρούσεων, οφείλονται σε κάποια μορφή απροσεξίας των οδηγών στα 3 δευτερόλεπτα που προηγούνται. Οι κυριότερες αιτίες που προκαλούν την απροσεξία είναι η χρήση κινητού τηλεφώνου και η νύστα. Στην έρευνα 100-Car Naturalistic Driving Study χρησιμοποιήθηκαν 100 αυτοκίνητα εξοπλισμένα με βιντεοκάμερες και αισθητήρες ανίχνευσης. Για ένα χρόνο οι οδηγοί των αυτοκινήτων αυτών, έτυχαν παρακολούθησης με αποτέλεσμα να συγκεντρωθεί ηλεκτρονικά, ένας τεράστιος όγκος πληροφοριών σχετικά με τη συμπεριφορά τους στο δρόμο και την οδήγηση τους γενικότερα.

Η έρευνα διεξάχθηκε από το National Highway Traffic Safety Administration and the Virginia Tech Transportation Institute των Ηνωμένων Πολιτειών (www.medlook.com).

Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν είχαν σχέση με:

- Τη νύστα
- Την απροσεξία των οδηγών
- Τις παραβιάσεις του οδικού κώδικα
- Την επιθετική οδήγηση
- Τη χρήση ζώνης ασφαλείας

Η βάση δεδομένων που δημιουργήθηκε αναλύθηκε. Τα αποτελέσματα δημοσιεύτηκαν τον Απρίλιο του 2006. Πράγματι προσθέτουν νέα στοιχεία στις γνώσεις μας όσον αφορά στην κατανόηση και πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων.

Σχετικά με την απροσεξία των οδηγών και τους κινδύνους που αυτή προκαλεί, βρέθηκαν τα ακόλουθα σημαντικά:

1. Η νύστα

Η νύστα είναι σημαντικό πρόβλημα. Πολλαπλασιάζει κατά τέσσερις φορές τουλάχιστον τις πιθανότητες για σύγκρουση ή παραλίγο σύγκρουση με άλλο όχημα. Παράλληλα βρέθηκε ότι η νύστα σε σημαντικό βαθμό, παραγνωρίζεται ως παράγοντας δυστυχήματος στις αναφορές των αστυνομικών που διερευνούν τα δυστυχήματα.

Η νύστα βρέθηκε ότι συνέβαλλε στο 20% όλων των συγκρούσεων και στο 16% των παραλίγο συγκρούσεων. Αυτό είναι ένα νέο σημαντικό στοιχείο διότι μέχρι τώρα οι διάφορες στατιστικές αναφέρουν ότι η νύστα εμπλέκεται σε ένα ποσοστό κάτω του 10% του συνόλου των συγκρούσεων.

2. Το κινητό τηλέφωνο

Η συχνότερη αιτία που αποσπά την προσοχή των οδηγών είναι η χρήση του κινητού τηλεφώνου.

Ο αριθμός των συγκρούσεων και των παραλίγο συγκρούσεων, είναι σχεδόν ό ίδιος όταν ο οδηγός μιλά στο τηλέφωνο, όταν ακούει το τηλέφωνο ή όταν σχηματίζει ένα αριθμό που θέλει να καλέσει.

Ο σχηματισμός αριθμού κλήσης είναι πιο επικίνδυνη ενέργεια αλλά γίνεται λιγότερο συχνά από ότι η ομιλία ή η ακρόαση στο κινητό.

3. Άλλες αιτίες απόσπασης προσοχής

Η προσπάθεια του οδηγού να πιάσει ένα αντικείμενο που κινείται εντός του αυτοκινήτου ενώ οδηγεί, αυξάνει τον κίνδυνο σύγκρουσης ή παραλίγο σύγκρουσης κατά 9 φορές.

Όταν ο οδηγός κοιτάζει ένα αντικείμενο έξω από το αυτοκίνητο, ο ίδιος κίνδυνος αυξάνεται κατά 3,7 φορές. Το διάβασμα αυξάνει τον κίνδυνο κατά 3 φορές. Η τοποθέτηση make-up αυξάνει τον κίνδυνο κατά 3 φορές.

Ο σχηματισμός αριθμού κλήσης στο κινητό τηλέφωνο αυξάνει τον κίνδυνο συγκρούσεων κατά σχεδόν 3 φορές και η ακρόαση ή ομιλία στο κινητό τον αυξάνει κατά 1,3 φορές.

4. Ξαφνικές απρόβλεπτες καταστάσεις

Οι οδηγοί που συχνά κάνουν πράγματα που αποσπώντας την προσοχή τους, έχουν πολύ περισσότερες πιθανότητες να εμπλακούν σε συγκρούσεις ή παραλίγο συγκρούσεις κυρίως εξαιτίας αυτού του χαρακτηριστικού στην οδήγησή τους. Οι οδηγοί πολύ συχνά δεν είναι σε θέση να προβλέψουν πότε είναι ασφαλές ή όχι για

να μην κοιτάζουν συνεχώς το δρόμο τους αλλά να κάνουν άλλα πράγματα. Πράγματι οι καταστάσεις στο δρόμο μπορούν να αλλάξουν τόσο γρήγορα και ξαφνικά που δεν αφήνουν περιθώριο χρόνου στον οδηγό για να αντιδράσει ακόμη και όταν δεν κοιτάζει στο δρόμο μπροστά του για μόνο ελάχιστα δευτερόλεπτα.

Σύμφωνα με έρευνες τα πιο πολλά ατυχήματα σε μεγάλες πόλεις αλλά και σε επαρχιακά δίκτυα προκαλούνται λόγω τις ψυχικής κατάστασης του εκάστοτε οδηγού. Ο εκνευρισμός σαν στιγμιαία αντίδραση αποτελεί κακό σύμβουλο, πρωτίστως για τον ίδιο τον εμπλεκόμενο οδηγό, διότι αν δεν υπάρχει προσπάθεια αυτοσυγκράτησης και ελέγχου των συναισθημάτων είναι δυνατό να συμβούν επικίνδυνες εξελίξεις. Και τίθεται το ερώτημα: πόσοι οδηγοί έχουν την ικανότητα της αυτοσυγκράτησης;

Τα πιο σύνηθες λάθη που κάνουν οι οδηγοί αναφέρονται παρακάτω:

- Ο οδηγός δεν ακολουθεί τον Κ.Ο.Κ.(π.χ.: περνάει με κόκκινο, αγνοεί απαγορευτική πινακίδα κ.α)
- Ο οδηγός δεν τηρεί την προβλεπόμενη απόσταση που ορίζουν οι κανόνες ασφαλείας με προπορευόμενο όχημα.(π.χ φρενάρει απότομα το προπορευόμενο όχημα η κάνει κάποιο ελιγμό αποφυγής αντικειμένου.)
- Ο οδηγός αφαιρείται προσπαθώντας να εντοπίσει μια διαφημιστική επιγραφή η να δει ένα κατάστημα.(π.χ πολλές φορές προσπαθούνε να διαβάσουνε μία διαφημιστική πινακίδα με αποτέλεσμα να ελλοχεύει κάποιος κίνδυνος.)
- Ο οδηγός δεν αντιλαμβάνεται έναν μοτοσικλετιστή έναν πεζό ή έναν ποδηλάτη.(π.χ πολλές φορές εμφανίζονται απότομα δίτροχα οχήματα η πεζοί. Πολλές φορές τα δίτροχα οχήματα βρίσκονται στην κρυφή γωνία του καθρέφτη.)

- Ο οδηγός χάνει τον έλεγχο του αυτοκινήτου επειδή δεν αντιλήφθηκε το κλείσιμο της στροφής(π.χ λόγω μη καλής ορατότητας η μη αντίληψης των προειδοποιητικών πινακίδων).
- Ο οδηγός δεν ελέγχει τους καθρέφτες του οχήματος του για άλλα οχήματα.(π.χ πολλοί οδηγοί δεν ελέγχουν τους καθρέφτες για άλλα οχήματα με αποτέλεσμα να προκαλέσει σε μεγάλο βαθμό κάποιο ατύχημα.)
- Ο οδηγός δεν εκτιμά σωστά τις καιρικές συνθήκες.(π.χ όταν βρέχει η υπάρχει μεγάλη ολισθηρότητα στον δρόμο πολλοί οδηγοί δεν προσαρμόζουν την ταχύτητα του οχήματος ανάλογα με τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες).
- Ο οδηγός δεν αντιλαμβάνεται διάφορα αντικείμενα που βρίσκονται στο δρόμο(π.χ. κάποιος βράχος, ξύλα, λάστιχο από φορτηγό κ.α).
- Ο οδηγός δεν υπολογίζει σωστά το χώρο(π.χ προσπαθεί να περάσει ανάμεσα από δύο αυτοκίνητα ενώ δεν μπορεί να περάσει με αποτέλεσμα να προκαλέσει φθορές και στο δικό του αυτοκίνητο αλλά και στα άλλα.)
- Ο οδηγός δεν τηρεί το όριο ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης με άλλα οχήματα η με κάποιο πεζό.
- Ο οδηγός κάνει αντικανονικά προσπεράσματα χρησιμοποιώντας επικίνδυνους ελιγμούς.
- Ο οδηγός δεν κάνει την χρήση του φλας για να προειδοποιήσει τους οδηγούς η σε περίπτωση έκτακτης στάθμευσης δεν κάνει χρήση των alarm.

- Η κούραση, οι δυνατές συγκινήσεις (χαρά, λύπη,) η μονοτονία(η οδήγηση σε μεγάλη ευθεία) και η καθημερινότητα.

Μελέτες για τις αιτίες των ατυχημάτων απέδειξαν ότι η κούραση είναι μία από τις αιτίες σε περίπου 30% των ατυχημάτων. Η κούραση επηρεάζει την ικανότητα της καλής όρασης και την ικανότητα οδήγησης, είναι σημαντικό να αντιλαμβάνεται ο οδηγός πότε είναι κουρασμένος ώστε να έχει την ανάλογη συμπεριφορά (www.medlook.com).

Ένα λάθος που κάνουν συχνά οι οδηγοί είναι ότι επιδιώκουν να αποδείξουν στον εαυτό τους αλλά και σε τρίτους ότι μπορούν να ξεπεράσουν τις οποιεσδήποτε αρνητικές καταστάσεις υπερεκτιμώντας τις ικανότητές τους. Ειδικά σε περιπτώσεις που οφείλονται σε χρήση οινοπνευματωδών ποτών, φαρμάκων ή ναρκωτικών ουσιών. Όλα αυτά αποδυναμώνουν τα αντανακλαστικά του οδηγού και τον θέτουν εκτός πραγματικών καταστάσεων.

Πολλά ατυχήματα προκαλούνται λόγω στρες και άγχους, το οποίο προκαλείται συνήθως λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή εξαιτίας δυσμενών καιρικών φαινομένων(π.χ βροχή, χιόνι, παγετός, ομίχλη κ.α.) ή λόγω οικογενειακών και επαγγελματικών προβλημάτων. Οι οδηγοί που έχουν εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα έχουν πιο μεγάλο άγχος σε σχέση με οδηγούς που δεν έχουν εμπλακεί σε ατύχημα. Συνήθως οι νέοι οδηγοί διακατέχονται από αυτά τα συναισθήματα με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος να προκαλέσουν κάποιο ατύχημα, ενώ οι έμπειροι οδηγοί συνήθως δεν διακατέχονται από αυτά τα συναισθήματα (Φαρλάνη, 2006).

Αρκετές έρευνες έχουν καταδείξει ότι οι νέοι οδηγοί έχουν υψηλά ποσοστά ατυχημάτων σε σχέση με τις υπόλοιπες ομάδες οδηγών. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη

εμπειρικής ικανότητας. Περισσότερο κρίσιμη περίοδος, έχει αποδειχθεί ότι είναι οι πρώτοι έξι μήνες της οδηγικής καριέρας κάθε νέου οδηγού(Φαρλάνη, 2006).

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω οι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν έναν οδηγό είναι πολλοί, και μάλιστα πολλά ατυχήματα οφείλονται σε εξωτερικούς παράγοντες. Τέτοιοι παράγοντες είναι οι κακοτεχνίες στο οδικό δίκτυο όπως η κακής ποιότητας άσφαλτος που συναντάται σε πολλούς αστικούς και επαρχιακούς δρόμους, η έλλειψη φωτισμού και μπαρών ασφαλείας, η ελλιπής και λανθασμένη σηματοδότηση πολλών διασταυρώσεων. Για αυτό το λόγο ο εκάστοτε οδηγός πρέπει να βρίσκεται συνεχώς συγκεντρωμένος και σε πλήρη επαγρύπνηση.

2.3.3 Οδηγητική Συμπεριφορά και Ριψοκίνδυνη Οδήγηση

Ένα μεγάλο ποσοστό των ατυχημάτων στην Ελλάδα όσο και στις υπόλοιπες αναπτυγμένες χώρες προκαλούνται λόγω της υπερβολικής ταχύτητας αλλά και λόγω της ριψοκίνδυνης οδήγησης η οποία παρατηρείται στις νεαρές ηλικίες κυρίως του διαστήματος 18-24 ετών (Chliaoutakis *et al.* 2002). Από αυτά τα δεδομένα ανακύπτει ο προβληματισμός πάνω στο γεγονός πως οι περισσότεροι οδηγοί γνωρίζουν τους κινδύνους αλλά υποκύπτουν συνήθως στην επικίνδυνη οδήγηση, μια πραγματικότητα που γεννά ερωτήματα για τα αίτια αυτής της στάσης.

Τα ατυχήματα οδικής κυκλοφορίας (Road Traffic Accidents) στην Ελλάδα αποτελούν την τρίτη σαφή αιτία θανάτου για το γενικό πληθυσμό μετά από τις καρδιαγγειακές ασθένειες και τα νεοπλάσματα. Κατά τη διάρκεια 1995 περίπου 22.800 οδικά ατυχήματα πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα. Η Ελλάδα εμφανίζεται να έχει υψηλά ποσοστά RTA σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες (Chliaoutakis *et al.*, 1999).

Σύμφωνα με έρευνες τα πιο πολλά ατυχήματα προκαλούνται από άτομα μικρής ηλικίας και ειδικά στους πρώτους μήνες της οδηγικής τους εμπειρίας (Φαρλάνη, 2006). Οι νέοι εμφανίζονται να οδηγούν πολλές φορές χωρίς συγκεκριμένο προορισμό με μόνο στόχο την διασκέδαση, πολλές φορές μάλιστα χωρίς να διαθέτουν την εμπειρία που χρειάζεται σε ορισμένες καταστάσεις.

Τα αίτια που οδηγούν τους Έλληνες οδηγούς να οδηγούν με ριψοκίνδυνο τρόπο είναι πολλά. Σημαντικό ρόλο παίζει ο τρόπος ζωής του κάθε οδηγού. Στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκε μια έρευνα που μελέτησε την πιθανή σχέση του τρόπου ζωής των νέων και των οδικών κινδύνων που αντιμετωπίζουν. Η έρευνα έδειξε ότι οι νέοι που έχουν έντονη ζωή και καταναλώνουν αλκοόλ έχουν περισσότερες

πιθανότητες να εμπλακούν σε κάποιο τροχαίο. Ενώ αυτοί που έχουν πιο ήπιο ρυθμό ζωής αντιμετωπίζουν λιγότερες πιθανότητες να εμπλακούν σε κάποιο ατύχημα. Επίσης οι νέοι που ασχολούνται με την θρησκεία έχουν λιγότερες πιθανότητες να αντιμετωπίσουν κάποιο ατύχημα(Chliaoutakis, 2002).

Όπως έχει επισημανθεί και παραπάνω η ευάλωτη ομάδα του γενικού πληθυσμού είναι οι μικρές ηλικίες. Σύμφωνα με έρευνες οι νέοι οδηγοί οδηγούν με πιο ριψοκίνδυνο τρόπο εξαιτίας της αυξημένης επιθυμίας που τους δημιουργεί η υψηλή ταχύτητα, χωρίς να αποκλείονται και οι υπόλοιπες ηλικιακές ομάδες. Επίσης τους ενδιαφέρει η επίδειξη του οχήματος που κατέχουν και η απόδειξη των οδηγητικών τους ικανοτήτων. Το χαρακτηριστικό που διαφοροποιεί τους νέους από τις υπόλοιπες ηλικίες στο τρόπο που αντιλαμβάνονται τον κίνδυνο είναι η έλλειψη άγχους εφόσον αυτός ο παράγοντας για τις μεγαλύτερες ηλικίες είναι ανασταλτικός στην ριψοκίνδυνη οδήγηση (Oltedal, Rundmo, 2006). Το κοινό έδαφος και στις δύο κατηγορίες είναι ο θυμός και ο εκνευρισμός. Για τους νέους αφορά κυρίως την ανταγωνιστικότητα ενώ για στους μεγαλύτερους οδηγούς παρουσιάζεται μέσα από άλλες συνθήκες.

Ο εκνευρισμός είναι ο χειρότερος συνοδηγός ενός οδηγού. Αυτό το φαινόμενο παρατηρείται κυρίως στις μεγάλες πόλεις εξαιτίας της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Πολλές φορές οι οδηγοί εκνευρίζονται λόγω του μποτιλιαρίσματος, λόγω της έλλειψης χώρου στάθμευσης ή από τις αντιδράσεις άλλων οδηγών, με αποτέλεσμα να αντιδρούν με υπερβολικό τρόπο κάνοντας αντικανονική προσπέραση ή κάποια άλλη παραβίαση του Κ.Ο.Κ.

Στα παραπάνω χαρακτηριστικά σημαντικό ρόλο έχει ο τρόπος ζωής του κάθε οδηγού και η ωριμότητα που δείχνει ο καθένας στον δρόμο.

Ειδικά στην Ελλάδα παρατηρείται το φαινόμενο του μη σεβασμού στον Κ.Ο.Κ. Παρόλα τα αυστηρά πρόστιμα που έχει επιβάλει το κράτος, οι Έλληνες οδηγοί συνεχίζουν επανηλλειμένα να κάνουν παραβιάσεις.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι ο τρόπος οδήγησης του κάθε ανθρώπου εξαρτάται από ένα πλέγμα συνθηκών και παραγόντων όπως

- Η εξατομικευμένη ωριμότητα που παρουσιάζει ο καθένας σε σχέση με την συμπεριφορά του στο δρόμο
- Ο τρόπος ζωής, ως αρνητικός παράγοντας κυρίως στις μέρες μας, που ωθεί σε καταστάσεις εκνευρισμού
- Η παιδεία ως έννοια κυκλοφοριακής αγωγής.

2.3.4 Παρατηρήσεις πάνω στην Συμπεριφορά κατά

την οδήγηση

Στην προηγούμενη ενότητα παρατέθηκαν ερευνητικά δεδομένα που αφορούσαν λάθη κατά την οδήγηση, λάθη που δεν έχουν να κάνουν μόνο με την στιγμιαία αντίδραση αλλά και με την συμπεριφορά του οδηγού ως υπεύθυνου ατόμου, όπως η χρήση κινητού ή η χρησιμοποίηση των εργαλείων σηματοδότησης του οχήματος. Επίσης ο παράγοντας της κούρασης ή της ταυτόχρονης πραγματοποίησης άλλων κινήσεων όπως το διάβασμα, δείχνουν πως οι περισσότεροι οδηγοί αντιλαμβάνονται την οδήγηση σαν μια μηχανική, περισσότερο, διαδικασία την οποία μπορούν να φέρουν εύκολα σε πέρας. Άλλη μια σκέψη είναι πως οι οδηγοί θεωρούν τη οδήγηση κάτι πολύ πιο εύκολο από όσο θεωρείται, δηλαδή παρουσιάζουν μεγάλη εμπιστοσύνη στην ικανότητα και ετοιμότητα τους. Τα μιμητικά πρότυπα αποτελούν κι αυτά μια οπτική πάνω στη συμπεριφορά των οδηγών με τους νέους να είναι πιο συνεπείς σε τέτοιες συμπεριφορές (Chliaoutakis *et al.* 2002). Η συχνή παραβίαση του Κ.Ο.Κ. δείχνει την τάση των οδηγών να αψηφούν το νομικό καθεστώς δηλαδή να δείχνουν έλλειψη σεβασμού στην λειτουργική ορθότητα και άρα απέναντι στην προσωπικότητα των άλλων οδηγών και πεζών. Αυτή η συμπεριφορά παρατηρείται στον συνδυασμό της αμέλειας και της αυτοαντίληψης πάνω στη οδηγητική ικανότητα του καθένα (Kontogiannis *et al.*, 2002). Στην έρευνα των Kontogianni, Kossiavelou και Marmara το 2002 βρέθηκε πως οι περισσότεροι οδηγοί του δείγματος δεν αντιλαμβάνονταν την σημασία της χρήσης των σωστικών μέσων του αυτοκινήτων όπως η ζώνη, στη μείωση των πιθανοτήτων ατυχήματος αφού σύμφωνα με την Ερευνητική Επιτροπή του Ελληνικού Κοινοβουλίου(1996) η χρήση ζώνης θα μπορούσε να έχει σώσει ζωές σχεδόν στο ένα τρίτο των θανατηφόρων ατυχημάτων. Αυτό το στατιστικό δεδομένο θα μπορούσε να αφήσει να

εννοηθεί πως ένας σημαντικός αριθμός ατυχημάτων πραγματοποιείται εξαιτίας της έλλειψης ετοιμότητας των οδηγών απέναντι στην πιθανότητα να τους προκληθεί ή να προκαλέσουν κάποιο ατύχημα. Στην ίδια έρευνα τονίζεται πως μέσα από αυτά τα ευρήματα φαίνεται πως οι ελλείψεις στα κριτήρια που αφορούν την οδηγική ασφάλεια, συνδέονται με ένα γενικότερο χαρακτηριστικό του Ελληνικού πληθυσμού, όπως η έλλειψη ενδιαφέροντος για τους άλλους οδηγούς.

Αυτά τα στοιχεία μορφοποιούν ένα οδηγικό προφίλ που συναντάται συχνά στους δρόμους και το οποίο δεν γίνεται να χρεωθεί καθαρά σε ατομικό επίπεδο εφόσον δεν γεννιέται κάποιος κακός ή επιθετικός οδηγός αλλά μπορεί να γίνει. Σε αυτό το σημείο επαφίεται και η ευθύνη ολόκληρου του κοινωνικού περιβάλλοντος που συχνά δε προάγει ούτε την τήρηση των κανόνων παρά μόνο μια εκφοβιστική νοοτροπία μέσω των προστίμων και των κλήσεων οι οποίες δικαστικά επίσης, αποτελούν καταλυτής στην αλλαγή αντίληψης των παραβατών. Το πιεστικό, χωροταξικά, αστικό περιβάλλον αλλά και η χρονική πίεση είναι γενεσιουργοί παράγοντες βεβιασμένων και βίαιων συμπεριφορών όχι μόνο στο δρόμο, που πηγάζουν κυρίως από τον «κακοποιημένο» ψυχολογικά χρόνο του κάθε πολίτη υποβοηθώντας έμμεσα τη μίμηση και την έλλειψη κριτικής ευαισθητοποίησης για την σωστή οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια.

Η ψυχολογία του κάθε ανθρώπου καθώς ετοιμάζεται να οδηγήσει αποτελεί σημαντικό παράγοντα στο πως θα συμπεριφερθεί στο δρόμο καθώς και η παιδεία την οποία ο καθένας έχει δεχτεί από τους αρμόδιους αλλά και από το υπόλοιπο περιβάλλον το οποίο αν διακατέχεται από σωστό σχεδιασμό και σωστή κατανομή ευθύνης μπορεί να επηρεάσει τάσεις και αντιλήψεις. Έρευνες έχουν δείξει πόσο σημαντικά οι άνθρωποι δρουν πάνω στο περιβάλλον τους. Ίσως μια απάντηση στο ζήτημα είναι το γεγονός πως οι άνθρωποι χαρακτηρίζονται ως ενεργοί οργανωτές των

δικών τους αντιλήψεων, διαλέγοντας οι ίδιοι τι να φοβούνται και πόσο(Oltedal, Rundmo, 2006).

3

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

3.1 Περιγραφή της έρευνας

3.1.1 Σκοπός της έρευνας

Σκοπός αυτής της έρευνας είναι να μελετήσουμε μέσα από τα ερευνητικά δεδομένα που συλλέχθηκαν, τα συναισθήματα των οδηγών, συναισθήματα όπως το άγχος, η έλλειψη εμπιστοσύνης στις ικανότητες τους, η ετοιμότητα, η επιθετικότητα, η ευχαρίστηση, η ικανοποίηση κ.α. κατά την διάρκεια της οδήγησης.

Ένας δεύτερος σκοπός της έρευνας είναι να μελετήσουμε σε ποιο βαθμό οι συνήθειες και τα συναισθήματα που υιοθετούν οι οδηγοί είναι ικανά να προκαλέσουν παραβιάσεις, παραπτώματα ή και εμπλοκή σε τροχαίες συγκρούσεις.

3.1.2 Ερευνητικά Ερωτήματα- Υποθέσεις

Λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή βιβλιογραφία- αρθρογραφία και το σκοπό της έρευνας , διατυπώθηκαν και ελέγχθηκαν από την ερευνητική ομάδα τα ακόλουθα ερευνητικά ερωτήματα- υποθέσεις:

- i. Πως σχετίζονται τα συναισθήματα που έχει ο οδηγός (άγχος, έλλειψη εμπιστοσύνης στις ικανότητες του, ετοιμότητα, δυσαρέσκεια) με την οδηγητική του συμπεριφορά.
- ii. Σε ποια συχνότητα αναφέρονται οι συγκεκριμένες κατηγορίες συναισθημάτων που συμβάλλουν σε λάθη κατά την οδήγηση.

3.2 Υλικό και 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, Πτολεμαΐδα και Κοζάνη. 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. 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 όσων αφορά στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου. Σε κάθε μία περίπτωση

ερωτώμενου γινόταν σαφής, επιβεβαιώνοντας την εισαγωγή του ερωτηματολογίου, η τήρηση της εμπιστευτικότητας των προσωπικών στοιχείων και απαντήσεων.

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, τα συναισθήματα κατά την οδήγηση, 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 τιμές 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 τιμή ήταν επίσης ανοιχτή. Ακολουθούσε η ερώτηση της ηλικίας των ερωτώμενων. Εδώ δημιουργήθηκαν ηλικιακές ομάδες οι οποίες πήραν σαν τιμή τον αριθμό που αντιστοιχούσε στην ιεραρχία των ηλικιών. Οι ομάδες 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 τιμές, δηλαδή **1(Αγαμος), 2(Εγγαμος)** και **3(Διαζευγμένος)**. Στο φύλο δημιουργήθηκαν 2 τιμές, **1(Θήλυ)** και **2(Αρρεν)**. Στη συνέχεια ο ερωτώμενος συμπλήρωνε την πόλη κατοικίας του. Εδώ δημιουργήθηκαν 5 τιμές 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' βάρθια, την Β' βάρθια και Γ' βάρθια εκπαίδευση. Τέλος οι ερωτώμενοι συμπλήρωναν το επάγγελμα που ασκούν. Εδώ δημιουργήθηκαν 8 τιμές για κάθε κατηγορία επαγγέλματος, δηλαδή **1(Δημόσιος υπάλληλος), 2(Ιδιωτικός υπάλληλος), 3(Ελεύτερος επαγγελματίας), 4(Επιστήμονας), 5(Εμπορος), 6(Φοιτητής), 7(Συνταξιούχος)** και **8(Άνεργος-Οικιακά)**.

3.3.2. Συναισθήματα κατά την Οδήγηση

Η τέταρτη ενότητα αφορά τα «Συναισθήματα-Προδιαθέσεις κατά την οδήγηση» και αποτελείται από ένα σύνολο 23 ερωτήσεων που εμπεριέχουν περιγραφές στάσεων και συναισθημάτων όπως π.χ. **«Όταν οδηγώ σε ένα δύσκολο δρόμο, αυξάνω την αυτοσυγκέντρωση μου ώστε να βρίσκομαι σε ετοιμότητα»**, **«Μπορώ και ελέγχω την ψυχολογική μου διάθεση κατά την οδήγηση»**, **«Ενοχλούμαι- εκνευρίζομαι όταν βρίσκομαι πίσω από ένα αργό όχημα»**, **«Μετά την οδήγηση αισθάνομαι άσχημα-απογοητευμένος»**. Οι απαντήσεις των ερωτώμενων σε αυτή την κατηγορία είχαν χωριστεί σε πενταβάθμια κλίμακα (**«Σχεδόν πάντα»**, **«Αρκετά συχνά»**, **«Μερικές φορές»**, **«Σπάνια»**, **«Σχεδόν ποτέ»**) η οποία πήρε ισάριθμες τιμές από 1 έως 5.

3.3.3. Οδικά ατυχήματα και Παραβιάσεις

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(Όχι)** και **1(Ναι)**. 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 περιγράψει μέχρι τέσσερα ατυχήματα από τα οποία είχε ή λιγότερα. Οι ερευνητική ομάδα δημιούργησε ένα σύνολο μεταβλητών που αντιστοιχούν σε είδη ατυχημάτων τα οποία και περιγράφονταν σε πλειοψηφία από τους ερωτώμενους στα ερωτηματολόγια. Έτσι είχαμε ως **ΑΤ1.1 «Φρέναρα απότομα»**, **ΑΤ1.2 «Παραβίασα φωτεινό σηματοδότη»**, **ΑΤ1.3 «Έχασα τον έλεγχο του οχήματος μου»** κ.α. Η ίδια κωδικοποίηση συνεχίζεται και για τα υπόλοιπα ατυχήματα, δηλαδή **ΑΤ2.1**, **ΑΤ3.1** και **ΑΤ4.1**. Για κάθε ατύχημα που περιέγραφε ο ερωτώμενος η ερευνητική ομάδα είχε δημιουργήσει και μεταβλητές που αφορούσαν την υπαιτιότητα (**Ευθύνη Ατυχήματος**) ως **ΕΑ1**, **ΕΑ2**, **ΕΑ3** και **ΕΑ4**. Ο ερωτώμενος έπρεπε να επιλέξει μια επιλογή από τις έξι που είχαν οριστεί στο ερωτηματολόγιο, δηλαδή. «**Έφταιγα εγώ**», «**Έφταιγε ο άλλος**», «**Αυτός πρόσεχε**», «**Εγώ πρόσεχα**», «**Δεν πρόσεχε αυτός**» και «**Εγώ δεν πρόσεχα**», ορισμένα με τιμές από **1** έως **6**.

Στην τελευταία σελίδα υπάρχει ένας πίνακας στον οποίο υπάρχουν καταγεγραμμένα τα συνηθέστερα αίτια για την πρόκληση ενός ατυχήματος που προέκυψαν από τη μελέτη των ερωτηματολογίων μετά την συγκέντρωσή τους από την ερευνητική ομάδα και εμπεριέχουν είδη ατυχημάτων όπως «**Είχα υπερβολική ταχύτητα**», «**Οδηγούσα σε κατάσταση μέθης**» κ.α. Τα αίτια είχαν κωδικοποιηθεί μέσα στη μεταβλητή που αφορούσε το κάθε ατύχημα μέσα στα πέντε τελευταία έτη, δηλαδή από **A1** έως **A5**. Αν δεν υπήρχε στον πίνακα κάποιο αίτιο που ήθελε να δηλώσει κάποιος ερωτώμενος τότε μπορούσε να το καταγράψει στον πίνακα που ακολουθούσε με τίτλο «**Αν δε σας καλύπτει κανένα από τα παραπάνω, δώστε μια άλλη περιγραφή**». Ο ερωτώμενος μπορούσε να καταγράψει μέχρι 4 διαφορετικά αίτια τα οποία είχαν κωδικοποιηθεί ως μεταβλητές από **ΑΛΑ1** έως **ΑΛΑ4** (**Άλλη**

Αιτία). Σε αυτό το σημείο έκλεινε το ερωτηματολόγιο αφού είχαμε αναγράψει στο τέλος την ευχαρίστηση για την συνεργασία του κάθε ερωτώμενου.

Στη συνέχεια του ερευνητικού μέρους θα παρουσιαστούν διαδοχικά μια σειρά από στατιστικούς πίνακες που αφορούν κάθε μία από τις ενότητες του ερωτηματολογίου, αλλά και οι περιγραφές των ποσοστιαίων αποτελεσμάτων που αυτοί οι πίνακες περιέχουν. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρουμε πως ενώ το ερωτηματολόγιο υπήρξε κοινό για δύο ερευνητικές ομάδες αποφασίστηκε από τους συντάκτες αυτής της εργασίας μαζί με τον επιβλέποντα καθηγητή, στο μέρος της στατιστικής ανάλυσης να παρουσιαστούν κοινά οι πίνακες των δημογραφικών στοιχείων. Όσον αφορούν όμως τις ερευνητικές συσχετίσεις και τους πίνακες που αναφέρονται σε αυτές, κάθε ομάδα θα παραθέσει και θα περιγράψει τις αναλύσεις των ερευνητικών τομέων που αφορούσαν εκείνη, με στόχο να παρουσιαστούν ξεχωριστά τα ερευνητικά ερωτήματα και οι υποθέσεις της κάθε ομάδας δίνοντας έτσι μια πιο εξειδικευμένη ματιά στο έργο και την μέθοδο εργασίας που επιλέχθηκε. Για αυτό το λόγο στο μέρος των αναλύσεων αυτής της εργασίας θα παρατεθούν μόνο οι πίνακες και οι στατιστικές αναλύσεις που σχετίζονται με τα **συναισθήματα κατά την οδήγηση** και η σχέση τους με τις παραβιάσεις και τα ατυχήματα καταγράφηκαν από τους ερωτώμενους.

3.4 Στατιστική Ανάλυση

Η ανάλυση των δεδομένων που συγκεντρώθηκαν μέσα από τα ερωτηματολόγια πραγματοποιήθηκε με το πρόγραμμα στατιστικής SPSS. Σε αρχικό στάδιο δημιουργήθηκαν στήλες στο πρόγραμμα επιλέγοντας κάθε μία σταδιακά με σκοπό να ορίσουμε ξεχωριστά κάθε μεταβλητή που θα χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση πατώντας την επιλογή *define variable*. Στο παράθυρο που ανοίγεται προχωρούμε στην ονομασία της μεταβλητής και καθορίζουμε επίσης τον τύπο τιμής που θα πάρει η κάθε μία, εννοώντας αριθμητική τιμή ή αλφαριθμητική.

Για την πρώτη ενότητα του ερωτηματολογίου που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα και αφορά τα προσωπικά και δημογραφικά στοιχεία των ερωτώμενων η ερευνητική ομάδα προχώρησε στην δημιουργία ιστογραμμάτων(*histograms*) για κάποιες από τις κατηγορίες που χρησιμοποιήθηκαν και στην ανάλυση συσχετίσεων της έρευνας παρακάτω. Επιλέγοντας την καρτέλα *Descriptive Statistics*, στη συνέχεια *summarize* και τέλος *frequencies* ανοίγεται ένα παράθυρο στο οποίο επιλέγεται η μεταβλητή η οποία θα χρησιμοποιηθεί όπως για παράδειγμα η ηλικία. Στη συνέχεια πατώντας την επιλογή *charts* βρισκόμαστε στο υποπαράθυρο που αφορά το είδος γραφημάτων και επιλέγουμε *histograms*. Αναλόγως την ανάγκη της ανάλυσης που αφορά την κάθε μεταβλητή μπορεί να επιλεγεί και ένα άλλο σύνολο μετρήσεων όπως η μέση, μέγιστη και ελάχιστη τιμή, η τυπική απόκλιση ή η καμπυλότητα μέσω της επιλογής *statistics*.

Για την ενότητα που αφορούσε τα συναισθήματα κατά την οδήγηση, η ερευνητική ομάδα επέλεξε να κάνει Ανάλυση των Κύριων Συνιστωσών (*Principal Component Analysis*), εφαρμόζοντας μεταβλητές που μετρούσαν τη συμπεριφορά και την προδιάθεση των ερωτώμενων οδηγών του δείγματος.

Με την PCA οι μεταβλητές συνοψίστηκαν σε ένα μικρότερο αριθμό νέων μεταβλητών ή αλλιώς παραγόντων (Factors).

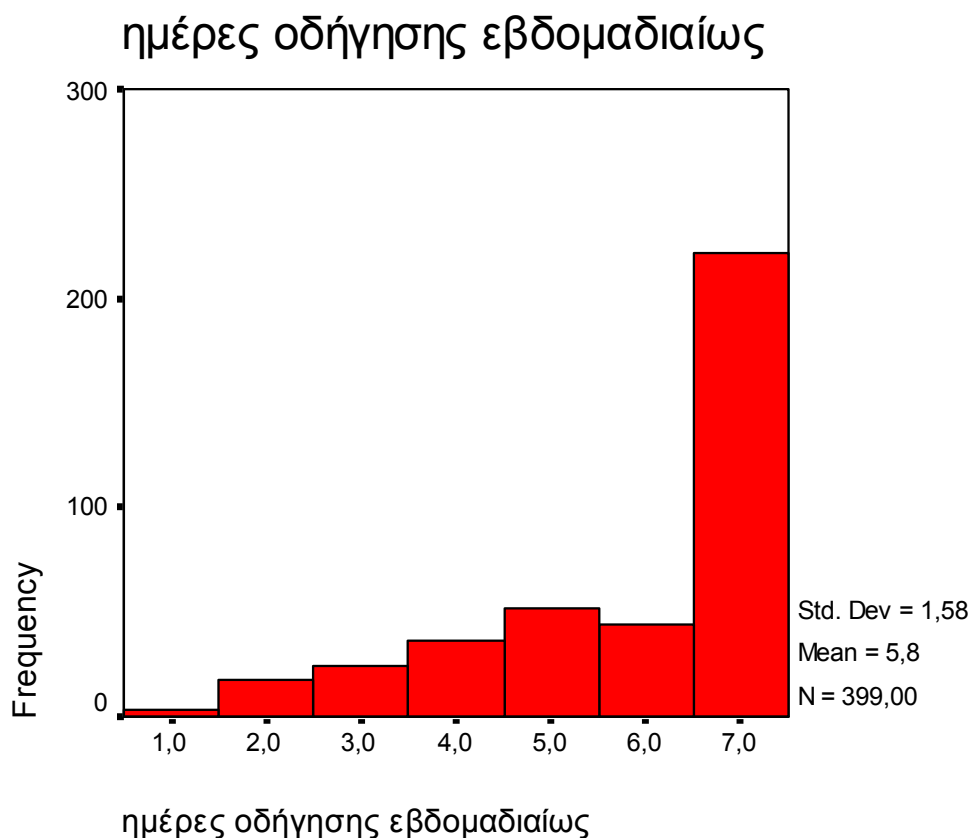
Για το τελευταίο μέρος της ανάλυσης που αφορούσε τις παραβάσεις και τα ατυχήματα η ερευνητική ομάδα χρησιμοποίησε τη μέθοδο της Ανάλυσης Λογαριθμικής Παλινδρόμησης(Logistic Regression Analysis) με σκοπό να ελεγχθεί η σχέση ανάμεσα σε μια σειρά ανεξάρτητων μεταβλητών.

4.Αποτελέσματα

4.1 Ανάλυση Δημογραφικών Στοιχείων

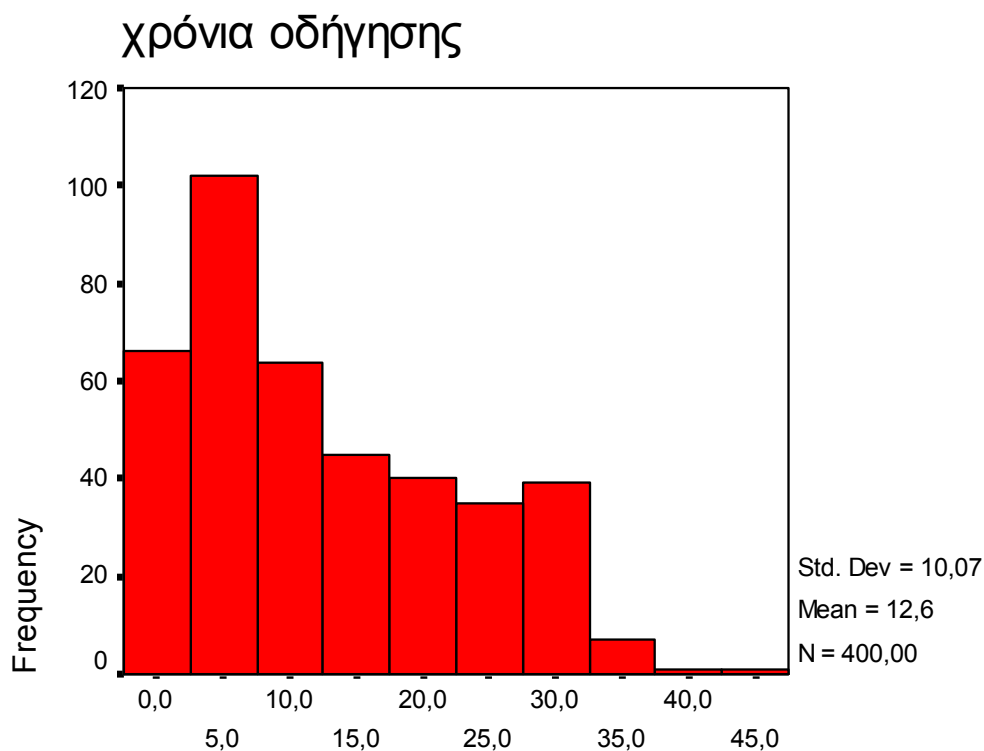
Μέσα από την ανάλυση των ερωτηματολογίων προκύπτει πως από ένα σύνολο 400 ερωτηθέντων μόνο το 7% κατέχει επαγγελματικό δίπλωμα οδήγησης ενώ το υπόλοιπο 93% έχει ερασιτεχνικό ποσοστό που φαίνεται λογικό καθώς κάτοχοι επαγγελματικού διπλώματος είναι όσοι εργάζονται ως οδηγοί λεωφορείων και βαρέων οχημάτων(νταλικά).

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.



χρόνια οδήγησης

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: Ηλικία

Βαθμίδες Ηλικίας	Συχνότητα	Ποσοστό
18-22	45	11,3
23-27	107	26,8
28-32	44	11,0
33-37	43	10,8
38-42	42	10,5
43-47	40	10,0
48-52	42	10,5
53-57	27	6,8
58-62	6	1,5
63-67	3	0,8
67->	1	0,3
Σύνολο	400	100,0

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: Φύλο

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

4.2 Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών των Συναισθημάτων Κατά την Οδήγηση

Στο τέταρτο μέρος του ερωτηματολογίου υπήρχε μια σειρά θεμάτων που αφορούσαν την τοποθέτηση των ερωτώμενων σχετικά με τα συναισθήματα-προδιαθέσεις κατά την οδήγηση.

Οι τοποθετήσεις απέναντι στα συναισθήματα- προδιαθέσεις 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 23 μεταβλητές που μετρούσαν τη συμπεριφορά και την προδιάθεση των ερωτώμενων οδηγών του δείγματος.

Με την PCA οι 23 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 4 νέων μεταβλητών- παραγόντων οι οποίοι στη συνέχεια περιστράφηκαν με την varimax εξαιτίας αδυναμίας στις αρχικές ερμηνείες τους.

Οι 4 αυτοί παράγοντες θεωρούνται 4 διαφορετικοί τύποι οδηγών, 4 διαφορετικά μοντέλα αντιδράσεων κατά την οδήγηση και τους δόθηκαν οι ακόλουθες ονομασίες: 1. **Λογικός Οδηγός**(π.χ. «Έχω εμπιστοσύνη στον εαυτό μου κατά τις προσπεράσεις», «Μπορώ και ελέγχω την ψυχολογική μου διάθεση κατά την οδήγηση», «Γενικά δε κάνω πολλά λάθη κατά την οδήγηση»), 2. **Επιθετικός Οδηγός**(π.χ. «Ενοχλούμαι-εκνευρίζομαι όταν βρίσκομαι πίσω από ένα αργό όχημα», «Γίνομαι

ανυπόμονος –εκνευρίζομαι όταν συναντώ συμφόρηση», «Καταλαμβάνομαι από αισθήματα ανταγωνιστικότητας και εκνευρισμού για τους άλλους οδηγούς»), 3. **Δυσανεστημένος-Αγχώδης Οδηγός**(π.χ. «Η οδήγηση δε με κάνει να νιώθω χαρούμενος/η», «Μετά την οδήγηση αισθάνομαι άσχημα-απογοητευμένος/η», «Αγχώνομαι όταν οδηγώ σε πυκνή κυκλοφορία») και 4. **Προσεχτικός Οδηγός**(π.χ. «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 οχήματος μου»).

Ο πρώτος παράγοντας περιέλαβε 6 θέματα σχετικά με τις πιο λογικές αντιδράσεις-συμπεριφορές οδήγησης. Τα υψηλότερα βάρη σε αυτόν τον παράγοντα ήταν «Έχω εμπιστοσύνη στον εαυτό μου κατά τις προσπεράσεις» (,802), «Μπορώ και ελέγχω την ψυχολογική μου διάθεση κατά την οδήγηση» (,678), «Αισθάνομαι εμπιστοσύνη στις ικανότητες μου ως οδηγού για να αποφύγω κάποιο ατύχημα» (,812), «Εκτιμώ ότι υπάρχει σχετικά μικρή πιθανότητα να έχω κάποιο σοβαρό ατύχημα» (,472), «Γενικά δεν κάνω πολλά λάθη κατά την οδήγηση» (,497), «Αισθάνομαι εμπιστοσύνη ότι είμαι πάντα έτοιμος να αντιδράσω στις ξαφνικές κινήσεις του προπορευόμενου οχήματος» (,702). Ο δεύτερος παράγοντας περιέλαβε 6 θέματα κι αυτός, σχετικά με αντιδράσεις που δηλώνουν επιθετική συμπεριφορά. Τα υψηλότερα βάρη εντοπίστηκαν στα: «Ανέχομαι με ηρεμία τα λάθη των άλλων» (-,541), «Ενοχλούμαι-Εκνευρίζομαι όταν βρίσκομαι πίσω από ένα αργό όχημα» (,697), «Γίνομαι ανυπόμονος-Εκνευρίζομαι όταν συναντώ συμφόρηση» (,688), «Γενικά με πειράζει να με προσπερνούν οι άλλοι οδηγοί» (,596), «Αισθάνομαι απογοήτευση-οργή όταν δε μπορώ να προσπεράσω το προπορευόμενο όχημα» (,743), «Καταλαμβάνομαι από αισθήματα ανταγωνιστικότητας και εκνευρισμού για τους άλλους οδηγούς» (,676). Ο τρίτος παράγοντας περιέλαβε 5 θέματα με συναισθήματα δυσαρέσκειας και άγχους

κατά την οδήγηση. Τα υψηλότερα βάρη σε αυτό τον παράγοντα ήταν: «*Η οδήγηση δε με κάνει να αισθάνομαι χαρούμενος/η*» (,645), «*Σε γενικές γραμμές δε απολαμβάνω την οδήγηση*» (,837), «*Μετά την οδήγηση αισθάνομαι άσχημα-απογοητευμένος/η*» (,746), «*Αισθάνομαι ότι η πολλή οδήγηση είναι σπατάλη χρόνου*» (,700), «*Αγχώνομαι όταν οδηγώ σε πυκνή κυκλοφορία ή σε δυνατή βροχή*» (,516). Ο τέταρτος και τελευταίος παράγοντας περιέλαβε 6 θέματα που σχετίζονται με το πόσο προσεκτικός είναι ο εκάστοτε οδηγός κατά την οδήγηση. Τα υψηλότερα βάρη ήταν: «*Όταν οδηγώ σε ένα δύσκολο δρόμο αυξάνω την αυτοσυγκέντρωση μου ώστε να βρίσκομαι σε ετοιμότητα*» (,543), «*Έχω συνέχεια στο νου μου σε πιθανές καταστάσεις που μπορεί να συμβούν στο δρόμο και να αποβούν επικίνδυνες*» (,677), «*Αισθάνομαι ανήσυχος και προσπαθώ να είμαι σε εγρήγορση όταν οδηγώ σε έναν άγνωστο δρόμο ή όταν συναντώ πυκνή κυκλοφορία*» (,805), «*Αισθάνομαι ότι πάντα μπορεί να συμβεί ατύχημα λόγω κακής κρίσης-οδήγησης των άλλων οδηγών*» (,668), «*Αποφεύγω να συζητώ έντονα με επιβάτες ή να μιλώ στο τηλέφωνο και γενικά αποφεύγω να κάνω ο,τιδήποτε αποσπά την προσοχή μου*» (,482), «*Διατηρώ σημεία διαφυγής στις πλευρές του οχήματος μου*» (,424). Η Ανάλυση των Κύριων Συνιστωσών φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας3:Ανάλυση Κύριων Συνιστωσών Συναισθημάτων κατά την οδήγηση

	Παράγοντες			
	1	2	3	4
Έχω εμπιστοσύνη στον εαυτό μου κατά τις προσπεράσεις	,802			
Μπορώ και ελέγχω την ψυχολογική μου διάθεση κατά την οδήγηση	,678			
Αισθάνομαι εμπιστοσύνη στις ικανότητες μου ως οδηγού για να αποφύγω κάποιο ατύχημα	,812			
Εκτιμώ ότι υπάρχει σχετικά μικρή πιθανότητα να έχω κάποιο σοβαρό τροχαίο ατύχημα	,472			
Γενικά δε κάνω πολλά λάθη κατά την οδήγηση	,497			
Αισθάνομαι εμπιστοσύνη ότι είμαι πάντα έτοιμος να αντιδράσω στις ξαφνικές κινήσεις του προπορευόμενου οχήματος	,702			
Ανέχομαι με ηρεμία τα λάθη των άλλων		-,541		
Ενοχλούμαι-εκνευρίζομαι όταν βρίσκομαι πίσω από ένα αργό όχημα		,697		
Γίνομαι ανυπόμονος-εκνευρίζομαι όταν συναντώ συμφόρηση		,688		
Γενικά με πειράζει να με προσπερνούν οι άλλοι οδηγοί		,596		
Αισθάνομαι απογοήτευση-οργή όταν δε μπορώ να προσπεράσω το προπορευόμενο όχημα		,743		
Καταλαμβάνομαι από αισθήματα ανταγωνιστικότητας και εκνευρισμού για τους άλλους οδηγούς		,676		
Η οδήγηση δε με κάνει να αισθάνομαι χαρούμενος/η			,645	

	Παράγοντες			
	1	2	3	4
Σε γενικές γραμμές δεν απολαμβάνω την οδήγηση			,837	
Μετά την οδήγηση αισθάνομαι άσχημα-απογοητευμένος/η			,746	
Αισθάνομαι ότι η πολλή οδήγηση είναι σπατάλη χρόνου			,700	
Αγχώνομαι όταν οδηγώ σε πυκνή κυκλοφορία ή σε δυνατή βροχή			,516	
Όταν οδηγώ σε ένα δύσκολο δρόμο, αυξάνω την αυτοσυγκέντρωση μου ώστε να βρίσκομαι σε ετοιμότητα				,583
Έχω συνέχεια το νου μου σε πιθανές καταστάσεις που μπορεί να συμβούν στο δρόμο και να αποβούν επικίνδυνες				,677
Αισθάνομαι ανήσυχος και προσπαθώ να είμαι εγρήγορση όταν οδηγώ σε ένα άγνωστο δρόμο ή όταν συναντώ πυκνή κυκλοφορία				,805
Αισθάνομαι ότι πάντα μπορεί να συμβεί ένα ατύχημα λόγω κακής κρίσης-οδήγησης των άλλων οδηγών				,668
Αποφεύγω να συζητώ έντονα με επιβάτες ή να μιλώ στο τηλέφωνο και γενικά αποφεύγω να κάνω ο,τιδήποτε αποσπά την προσοχή μου				,482
Διατηρώ σημεία διαφυγής στις πλευρές του οχήματος μου				,424

5. Ανάλυση Λογαριθμικής Παλινδρόμησης

5.1 Προσδιοριστικοί Δείκτες των παραβάσεων κατά τα τελευταία 5 χρόνια και άλλων μεταβλητών, σε σχέση με τους τύπους οδηγών(Λογικός, Επιθετικός, Δυσανεστημένος-Αγχώδης, Προσεκτικός)

Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της λογαριθμικής παλινδρόμησης. Η κατηγορία αναφοράς της εξαρτημένης μεταβλητής ήταν οι παραβάσεις κατά τα τελευταία πέντε χρόνια. Η μεταβλητή έλαβε δύο τιμές, **0(Δίχως παραβάσεις)** και **1(Τουλάχιστον μία παράβαση)**, ως προς τις οποίες συγκρίθηκε με την άλλη κατηγορία η οποία είναι οι τύποι οδηγών.

Για κάθε κατηγορία της εξαρτημένης μεταβλητής έτρεξε ένα υπόδειγμα με δύο τιμές λογαριθμικής παλινδρόμησης στο οποίο ελέγχθηκε η σχετική πιθανότητα να συνδέονται οι παραβάσεις τα τελευταία 5 χρόνια με τους τύπους οδηγών. 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 παράβασης ή όχι τα τελευταία 5 χρόνια, προκύπτει ότι σημαντικό ρόλο στη μεταβολή της αντίστοιχης σχετικής πιθανότητας έχει:

- Η σχέση του Δυσανεστημένου-Αγχώδη οδηγού με παραβάσεις.
- Η σχέση του Προσεκτικού οδηγού με παραβάσεις

Ειδικότερα για κάθε επιπλέον μονάδα που συγκεντρώνουν στην κλίμακα Δυσανεστημένου-Αγχώδη(FAC3_2) οδηγού, η πιθανότητα να αυξηθεί η απόδοση

των παραβάσεων αυξάνεται κατά 27% (OR=-,243, 95% CI=1,003-,1,620)¹ ενώ στη συχνότητα του Προσεκτικού οδηγού(FAC4_2) αυξάνεται αντίστοιχα κατά 26% (OR=-,235, 95% CI=,1,004-,1,594) για κάθε μονάδα που συγκεντρώνουν στη κλίμακα του Προσεκτικού οδηγού.

Τέλος ο τύπος διπλώματος, το φύλο, οι ημέρες οδήγησης την εβδομάδα, οι ώρες οδήγησης την ημέρα, τα χρόνια οδήγησης, τα ετήσια χιλιόμετρα, η βαθμίδα εκπαίδευσης, ο Λογικός οδηγός και ο Επιθετικός οδηγός δεν βρέθηκαν να σχετίζονται με τις παραβάσεις τα τελευταία 5 χρόνια.

¹ OR: Σχετικές Πιθανότητες, CI: Διάστημα Εμπιστοσύνης (Confidence Interval).

Πίνακας 4: Αποτελέσματα Λογαριθμικής Παλινδρόμησης(Logistic Regression) με εξαρτημένη μεταβλητή οι παραβάσεις τα τελευταία πέντε χρόνια

	O.R.	P.Value	95,0% C.I.for EXP(B)	
			Lower	Upper
δίπλωμα	-,263	,602	,286	2,064
φύλο	,742	,008	1,217	3,621
Ημέρες οδήγησης την εβδομάδα	,003	,971	,858	1,173
Ώρες οδήγησης την ημέρα	-,040	,522	,851	1,085
Χρόνια ενεργούς οδήγησης	,020	,120	,995	1,047
Χιλιόμετρα τον χρόνο	,000	,005	1,000	1,000
Βαθμίδα εκπαιδευσης(1)	,454	,356	,600	4,133
Βαθμίδα εκπαιδευσης(2)	,615	,014	1,130	3,025
Λογικός οδηγός	-,140	,261	,901	1,467
Επιθετικός οδηγός	,223	,065	,632	1,014
Δυσσχετισμένος-Αγχώδης οδηγός	-,243	,047	1,003	1,620
Προσεκτικός οδηγός	-,235	,046	1,004	1,594

5.2 Προσδιοριστικοί Δείκτες των ατυχημάτων τα τελευταία 5 χρόνια και άλλων μεταβλητών, σε σχέση με τους τύπους οδηγών(Λογικός, Επιθετικός, Δυσανεστημένος-Αγχώδης, Προσεκτικός)

Στο πίνακα 5 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της λογαριθμικής παλινδρόμησης. Η κατηγορία αναφοράς της εξαρτημένης μεταβλητής ήταν τα ατυχήματα κατά τα τελευταία πέντε χρόνια, ως προς την οποία συγκρίθηκε η άλλη κατηγορία η οποία είναι οι τύποι οδηγών.

Για κάθε κατηγορία της εξαρτημένης μεταβλητής έτρεξε ένα υπόδειγμα με δύο τιμές λογαριθμικής παλινδρόμησης στο οποίο ελέγχθηκε η σχετική πιθανότητα να συνδέονται τα ατυχήματα τα τελευταία 5 χρόνια με τους τύπους οδηγών. 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 ατυχήματος ή όχι τα τελευταία 5 χρόνια, προκύπτει ότι σημαντικό ρόλο στη μεταβολή της αντίστοιχης σχετικής πιθανότητας έχει:

- Η σχέση του Επιθετικού οδηγού με ατυχήματα
- Η σχέση του Προσεκτικού οδηγού με ατυχήματα.

Ειδικότερα για κάθε επιπλέον μονάδα που συγκεντρώνουν στην κλίμακα Επιθετικού οδηγού(FAC2_2), η πιθανότητα να αυξηθεί η απόδοση των ατυχημάτων αυξάνεται κατά 26% (OR=,306, 95% CI=,583-,930) ενώ η συχνότητα σχέσης του Προσεκτικού οδηγού(FAC4_2) αυξάνεται κατά 33% (OR=,292, 95% CI=1,071-,1,674) για κάθε μονάδα που συγκεντρώνουν στη κλίμακα του Προσεκτικού οδηγού.

Τέλος ο τύπος διπλώματος, το φύλο, οι ημέρες οδήγησης την εβδομάδα, οι ώρες οδήγησης την ημέρα, τα χρόνια οδήγησης, τα ετήσια χιλιόμετρα, η βαθμίδα

εκπαίδευσης, ο Λογικός οδηγός και ο Επιθετικός οδηγός δεν βρέθηκαν να σχετίζονται με τα ατυχήματα τα τελευταία 5 χρόνια.

Πίνακας 5: Αποτελέσματα Λογαριθμικής Παλινδρόμησης(Logistic Regression) με εξαρτημένη μεταβλητή τα ατυχήματα τα τελευταία πέντε χρόνια

	O.R.	P.Value	95,0% C.I.for EXP(B)	
			Lower	Upper
δίπλωμα	-,247	,658	,262	2,329
φύλο	,330	,209	,831	2,330
Ημέρες οδήγησης την εβδομάδα	,044	,570	,899	1,214
Ώρες οδήγησης την ημέρα	-,001	,984	,885	1,127
Χρόνια ενεργούς οδήγησης	-,039	,003	,937	,987
Χιλιόμετρα τον χρόνο	,000	,484	1,000	1,000
Βαθμίδα εκπαίδευσης(1)	1,018	,040	1,047	7,320
Βαθμίδα εκπαίδευσης(2)	-,250	,310	,481	1,262
Λογικός οδηγός	-,152	,196	,925	1,465
Επιθετικός οδηγός	,306	,010	,583	,930
Δυσταρής-Αγχώδης οδηγός	-,049	,672	,837	1,318
Προσεκτικός οδηγός	-,292	,010	1,071	1,674

5.3 Αποτελέσματα Ανάλυσης Λογαριθμικής Παλινδρόμησης

Σκοπός της έρευνας ήταν να μελετήσουμε μέσα από ερευνητικά δεδομένα τα συναισθήματα που παρουσιάζουν οι οδηγοί, όπως το άγχος, η έλλειψη εμπιστοσύνης στις ικανότητες τους, η ετοιμότητα, οι επιθετικές διαθέσεις, η ευχαρίστηση κ.α. κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Μέσα από την μελέτη αυτή προσπαθήσαμε επίσης, να παρουσιάσουμε τον τρόπο με τον οποίο τα συναισθήματα των οδηγών, που συμμετείχαν σε αυτή τη έρευνα, σχετίζονται με παραβιάσεις και ατυχήματα.

Μέσα από την στατιστική ανάλυση η οποία παρουσιάστηκε στους πίνακες 2 και 3 του προηγούμενου κεφαλαίου προέκυψαν κάποια αποτελέσματα που δείχνουν ότι:

1. Οι οδηγοί του δείγματος οι οποίοι καταλαμβάνονταν από συναισθήματα αυξημένου άγχους και δυσαρέσκειας κατά τη διάρκεια της οδήγησης έχουν υποπέσει σε κάποια παράβαση του Κ.Ο.Κ.
2. Οι οδηγοί του δείγματος οι οποίοι κατά τη διάρκεια της οδήγησης έδειχναν λιγότερη προσοχή, είχαν υποπέσει σε κάποια παράβαση του Κ.Ο.Κ.
3. Οι οδηγοί του δείγματος που είχαν αυξημένες τάσεις επιθετικής συμπεριφοράς στο δρόμο είχαν κάποιο τροχαίο ατύχημα.
4. Οι οδηγοί του δείγματος οι οποίοι κατά τη διάρκεια της οδήγησης έδειχναν λιγότερη προσοχή είχαν κάποιο τροχαίο ατύχημα.

Από τα ευρήματα της έρευνας προκύπτουν πως κάποιες μορφές συναισθημάτων ενδέχεται να μπορούν να αυξήσουν την πιθανότητα εμπλοκής σε παράβαση ή τροχαίο ατύχημα.

Συζήτηση

Είναι δύσκολο και ταυτόχρονα σύνθετο να προσπαθήσουμε να αποδώσουμε επακριβώς τον τρόπο που σχετίζονται τα συναισθήματα που έχει ένα άτομο κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Η έρευνα πάνω σε αυτό τον τομέα είναι ελλιπής στον Ελληνικό χώρο ενώ έρευνες στο εξωτερικό είτε σχετίζονται με διαφορετικά πολιτισμικά μοντέλα είτε αφορούν περισσότερο τον τρόπο οδήγησης. Ο επιστημονικός χώρος έχει αρχίσει να δίνει βαρύτητα στην μείωση των ατυχημάτων μέσω της προώθησης της αμυντικής οδήγησης όπως και οι κρατικοί φορείς κάθε χώρας που έχει υψηλά ποσοστά τροχαίων. Σε αυτήν την εργασία προσπαθήσαμε αρχικά να περιγράψουμε κάποιες πιθανότητες συσχετισμού ορισμένων συναισθημάτων με τον κίνδυνο επικίνδυνης οδήγησης και τον κίνδυνο τροχαίου. Επίσης προχωρήσαμε σε μια πιο διερευνητική εξέταση του περιβάλλοντος στο οποίο κυκλοφορούν και αλληλεπιδρούν οι άνθρωποι καθημερινά, αυτό των δρόμων με κακοτεχνίες, της ελλιπούς οδικής σήμανσης, του φορτικού ποσοστού των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν και άλλων παραγόντων που καθιστούν κάθε άλλο παρά εύκολη την ζωή των οδηγών (Hennessy, Wiesenthal, 1997). Η εμφάνιση ορισμένων συναισθημάτων όπως το άγχος ή ο εκνευρισμός αποτελούν σίγουρα δημιουργήματα του περιβάλλοντος-ατομικού και κοινωνικού- των ατόμων.

Στα αποτελέσματα της έρευνας φάνηκε η συσχέτιση του άγχους και της δυσαρέσκειας με τις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. Κάτι τέτοιο ίσως δείχνει ότι οι οδηγοί υιοθετούν μια αντεκδικητική συμπεριφορά απέναντι σε ένα περιβάλλον που δε τους αφήνει άλλα περιθώρια έννομης λειτουργικότητας. Οι επιθετικοί οδηγοί επίσης, που όπως φάνηκε από την έρευνα σχετίζονται με το ποσοστό τροχαίου ατυχήματος, αποτελούν μια ένδειξη πως η καθημερινές δυσκολίες στο δρόμο αλλά και σε άλλους τομείς της ζωής, συμβάλλουν στην ύπαρξη διαρκούς εντάσεως μέσα τους που

εκδηλώνεται σε μια «βίαιη» κατάσταση όπως η καθημερινή οδήγηση σε δρόμους όπως της Αθήνας ή του Ηρακλείου Κρήτης, δρόμοι που χαρακτηρίζονται από συμφόρηση, στενότητα, έλλειψη σήμανσης και φυσικά ασφάλειας. Στην έρευνα φάνηκε επίσης πως οι απρόσεχτοι οδηγοί σχετίζονται με παραβάσεις και τροχαία. Μια τέτοια στατιστική επισήμανση ίσως φανερώνει έναν υπέρμετρο βαθμό εμπιστοσύνης στην ικανότητα οδήγησης αλλά και μια υποτίμηση των κινδύνων και των συνθηκών στις οποίες οδηγούν καθημερινά οι άνθρωποι (Kontogiannis *et al.*, 2001). Σε αυτό συμβάλλει ως ένα βαθμό ο μονόπλευρος τρόπος που βλέπουν οι οδηγοί την παράβαση, δηλαδή της τιμωρίας και του προστίμου.

Είναι δύσκολο να σκεφτεί ένας οδηγός πως η ψυχολογική του διάθεση καθορίζει ουσιαστικά την οδηγητική του συμπεριφορά. Υπάρχουν λόγοι και αφορμές που οι Ανθρωπιστικές επιστήμες πρέπει να αρχίσουν να ασχολούνται με την έρευνα σε αυτόν το τομέα. Πρέπει να υπάρξουν περαιτέρω μελέτες πάνω στα συναισθήματα και πως αυτά καθορίζουν έναν τρόπο συμπεριφοράς στο δρόμο, μα πάνω από όλα, οι έρευνες που δείχνουν μέχρι στιγμής πως η οδηγητική συμπεριφορά αποτελεί μια επέκταση της προσωπικότητας ενός ατόμου και του τρόπου ζωής του (Shinar, 1998) δείχνουν πως είναι σημαντικό να ληφθούν μέτρα αλλαγής του οδικού περιβάλλοντος, της συγκοινωνίας, της μεθόδου απόκτησης διπλώματος, της αντίληψης που επικρατεί για την αναγκαιότητα της οδήγησης αλλά και το πώς βλέπουν οι νέοι οδηγοί τη χρήση του αυτοκινήτου (Chliaoutakis *et al.*, 1999).

Οι ανθρωπιστικές επιστήμες και η Κοινωνική Εργασία μπορούν να συμβάλλουν στη προσπάθεια αλλαγής των αντιλήψεων ή καταπολέμησης συναισθημάτων που φορτίζουν καθημερινά τους οδηγούς. 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 τα

αποτελέσματα των ερευνών και για την αναγκαιότητα να ιδωθεί πλέον η οδήγηση αλλά και το οδικό περιβάλλον ως μια πραγματικότητα που υπάρχει για να μας διευκολύνει και όχι να δυσχεραίνει το ήδη βεβαρημένο τρόπο ζωής. ***Οι παραβάσεις και τα τροχαία μπορούν να μειωθούν μέσα από μια απόπειρα να αλλάξουμε συμπεριφορές, αντιλήψεις και κοινωνικές νόρμες*** (Kontogiannis, 2001).

Τα τελευταία χρόνια έχει σηματοδοτηθεί μια αύξηση του ενδιαφέροντος σχετικά με την οδηγτική συμπεριφορά, ενδιαφέρον που μέσα από την προσπάθεια συγκέντρωσης ερευνητικών δεδομένων τα οποία παραθέσαμε στα προηγούμενα κεφάλαια, δείχνει την στροφή την ερευνητικής κοινότητας στις συνέπειες που φαίνεται να έχει καθημερινά, παγκοσμίως η οδήγηση. Πλέον το αυτοκίνητο δεν συνδέεται μόνο με την ευκολία της μετακίνησης, της πολυτέλειας και της προσωπικής ευχαρίστησης αλλά συνδέεται και με ένα σύνολο δυσάρεστων έως και τραγικών συνθηκών που απορρέουν από την χρήση του. Η βαρύτητα που δόθηκε αρχικά από πολλούς φορείς για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας και του κράνους εκπίπτει από την συνειδητοποίηση των αρμοδίων, των κινδύνων που εμπεριέχει η οδήγηση, μια προειδοποίηση που αφορούσε ένα τεχνικό μέρος, αλλά και το χαρακτηριστικό της αμέλειας από πλευράς οδηγών. Στη συνέχεια εμφανίστηκαν και άλλες παράμετροι όπως οι χρήσεις αλκοόλ και ουσιών κατά την οδήγηση, ιδιαίτερα στις νεαρές ηλικίες. Όλα αυτά ταυτόχρονα ακολουθούνται από την παρουσίαση ανησυχητικών ποσοστών τροχαίων και θανάτων σε πολλές χώρες του κόσμου όπως η Ελλάδα (Chliaoutakis *et al.*, 1999). Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως μόνο τα τελευταία χρόνια άρχισε να εκδηλώνεται μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την κίνηση στους δρόμους, για την επιστροφή των εκδρομέων αλλά και για τις κόντρες μεταξύ αυτοκινήτων σε γνωστούς αυτοκινητόδρομους ευρείας κυκλοφορίας. Τέλος, τα τελευταία χρόνια άρχισαν τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συστήνουν

επιτροπές διερεύνησης των ποσοστών παράνομων αδειών οδήγησης που χορηγούνται αλλά και των χρηματισμό εξεταστών κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης διαδικασίας(Υπουργείο Μεταφορών και Συγκοινωνιών, 2007). Η πραγματικότητα αυτή δείχνει πως ανακύπτει άλλο ένα σύγχρονο ζήτημα που έχει κοινωνικές αλλά και προσωπικές διαστάσεις για κάθε άτομο-οδηγό. Η σύσταση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με την ανανέωση των χρηματικών προστίμων, η δημιουργία και η διαφήμιση των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη αλλά και οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε. για συζήτηση των μελών της πάνω στην οδική ασφάλεια των Ευρωπαίων δείχνουν την ανάγκη που υπάρχει για μεθοδευμένη και ταχύρρυθμη ενημέρωση των πολιτών πάνω στους κινδύνους της οδήγησης αλλά και πάνω στους κινδύνους της ίδιας της ανθρώπινης συμπεριφοράς.

Υπάρχουν αρκετές αναφορές σε έρευνες που δίνουν έμφαση στη σχέση μεταξύ της προσωπικότητας και της επικίνδυνης οδηγητικής συμπεριφοράς(James, 1984), η οποία είτε πηγάζει από την ατομικότητα του καθένα, είτε δείχνει ως ένα σημείο την έλλειψη σωστής αγωγής, ενημέρωσης και πρόληψης από τη πλευρά του κράτους και των πολιτών. Η έρευνα πάνω στη σχέση των συναισθημάτων και της οδηγητικής συμπεριφοράς πρέπει να στραφεί περισσότερο στους λόγους που οι άνθρωποι φαίνονται να οδηγούν επιθετικά, να οδηγούν κάτω από συνθήκες άγχους και συναισθηματικής πίεσης. Για να γίνει κάτι τέτοιο πρέπει αρχικά οι αρμόδιοι σε συνεργασία με τις ανθρωπιστικές επιστήμες να διερευνήσουν τι προκαλεί αυτή την ένταση και πίεση των ανθρώπων σε καθημερινό επίπεδο(Shinar, 1999). Το ζήτημα των παραβάσεων και περισσότερο των τροχαίων ατυχημάτων αγγίζει επίσης ένα σημαντικό κομμάτι της δημόσιας υγείας και είναι σημαντικό να παρθούν πρωτοβουλίες μελέτης και ενημέρωσης από κυβερνητικές και μη οργανώσεις για την προώθηση μέτρων ενημέρωσης αλλά και αλλαγής οδηγητικής

αντίληψης(Chliaoutakis *et al.*, 2001). Επίσης πρέπει να δοθεί βαρύτητα στην μελέτη της συμπεριφοράς ατόμων που έχουν βιώσει τροχαία ατυχήματα και πως αυτή η εμπειρία καθορίζει την μετέπειτα οδηγητική τους ψυχολογία και συμπεριφορά, αλλά και στο τρόπο που η ηλικία καθορίζει την οδηγητική ικανότητα(Hill, Boyle, 2006).

Για την πρόληψη και την αντιμετώπιση πολλών από τους παράγοντες που συμβάλλουν στη δημιουργία αρνητικών συνθηκών στους δρόμους, συνθήκες οι οποίες φαίνεται πως διαμορφώνουν αρχικά την διάθεση αλλά και τις αντιληπτικές ικανότητες των οδηγών, πρέπει να παρθούν πρωτοβουλίες για την εκκίνηση προσπαθειών αναδόμησης του τρόπου με το οποίο ο οδηγός εκλαμβάνει την διαδικασία της οδήγησης αλλά και τις ευθύνες απέναντι στους υπόλοιπους οδηγούς.

Τελειώνοντας αυτό το μέρος της εργασίας, που αφορούσε κυρίως την μελέτη πάνω στους παράγοντες, κοινωνικούς και ατομικούς, που επηρεάζουν την ψυχολογία του οδηγού δημιουργώντας ένα σύνολο συναισθημάτων που παίζουν ρόλο με τη σειρά τους στην οδήγηση, θα αναφερθούμε σε κάποιες προτάσεις, προληπτικού χαρακτήρα, οι οποίες αν διαμορφωθούν κατάλληλα από τους αρμόδιους ερευνητές και γίνουν κατανοητές από τους πολίτες, θα συμβάλλουν σημαντικά στο τομέα της ετοιμότητας των οδηγών στην οδηγητική παιδεία. Αυτές οι προτάσεις αφορούν την βελτίωση στη χρήση του οχήματος αλλά και του δρόμου από τα άτομα, βελτιώσεις των οποίων την ανάληψη έχει η πολιτεία πρώτη σε συνεργασία με τους φορείς ενημέρωσης και επιβολής σχετικών μέτρων και αποφάσεων. Αυτές είναι:

- i. Η βελτίωση στο σύστημα εκπαίδευσης των ατόμων που είναι υποψήφιοι οδηγοί
- ii. Η μεταρρύθμιση, αν όχι βελτίωση, του τρόπου εξέτασης των υποψηφίων για δίπλωμα

- iii. Η συνέχιση δημιουργίας Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλη τη χώρα σε συνδυασμό με ένα γενικότερο πρόγραμμα αγωγής των πολιτών από μικρή ηλικία
- iv. Η καλύτερη ενημέρωση των πολιτών από τους αρμόδιους φορείς και τα μέσα ενημέρωσης για τους κινδύνους της οδήγησης, όχι μόνο όμως με σκοπό την τρομοκρατία των προστίμων και των θανάτων
- v. Η προσπάθεια ενεργοποίησης των πολιτών και ταυτόχρονης αλλαγής στην αντίληψη και τον τρόπο που χρησιμοποιούν οι περισσότεροι τον δρόμο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

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,.

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,.

Φαρλάνη, Ε. (2006) *Επαγρύπνηση και ικανότητες Αμυντικής Οδήγησης: «Ανασκόπηση βιβλιογραφίας και ανάπτυξη ερωτηματολογίου»*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πολυτεχνείο Κρήτης.

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

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

Connel, D., & Joint, M. (1997). Driver Aggression. In AAA Foundation for Traffic Safety, *Aggressive driving: three studies*. Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety. www.elsevier.com

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

Hill, D. J., Boyle, Ng. L., (2006) “*Driver stress as influenced by driving maneuvers and roadway conditions*”.*Transportation Research Part F: Traffic psychology and behaviour, Volume 10, Issue 3*, p. 177-186 www.sciencedirect.com/science.

James, L., Nahl, D. (2000), “*Road Rage and Aggressive Driving: Steering Clear of Highway Warfare*”, Prometheus Book 2000. www.drdriving.org

James, L. (1984) *Data on the Private World of the driver in traffic: Affective, Cognitive and Sensorimotor*.
www.soc.hawaii.edu/LEONj/leonj/leonpsy/instructor/driving1

Jonah, A. Brian, Thiessen, R., Au-Yeung, E. (2001) *Sensation Seeking, risky driving and behavioral adaptation*. www.elsevier.com, published online 11 July 2001.

Kaysi A. Isam, Abbany, S., Ali (2006) *Modeling aggressive driver behavior at unsignalized intersections*. www.elsevier.com, published online 8 December 2006.

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

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.

Lajunen, T., Parker, D., (2001), “*Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving.*” *Accident Analysis and Prevention, Volume 33*, p. 243-255. www.medlook.net.

Lajunen, T., Parker, D., Summala, H., (1999) “*Does traffic congestion increase driver aggression?*”. *Value in Health* 5, p. 431-436. www.medlook.net

Lajunen, T., Parker, D. and Stradling, S., (1998). “*Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers*”. *Transportation Research Part F 1*, p. 107–121. www.medlook.net

Matthews, G., Sparkes, T., Bygrave, H., (1996) “*Attention overload, stress and simulated driving performance*”, *Human Performance 9*, p. 77-101. www.elsevier.com

Oltedal, S., Rundmo, T., (2006) “*Using cluster analysis to test the cultural theory of risk perception*”. www.sciencedirect.com/science, published online 8 December 2006.

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

Υπουργείο Μεταφορών και Συγκοινωνιών: *Η Φιλοσοφία του νέου Κ.Ο.Κ.*, Αθήνα, 2007.

Υπουργείο Δημόσιας Τάξης: *Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας για τους παθόντες ατυχημάτων τα έτη 2000 έως 2004*. www.ydt.gr

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:

- i) ακινητοποιώ το όχημά μου,
- ii) κορνάρω για να ανοίξω δρόμο εμπρός,
- iii) ανάβω φλας για να ενημερώσω τους οδηγούς που θα κινηθώ για να ανοίξω δρόμο.

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,
- ii) ενημερώνω την τροχαία ή τα διόδια,
- iii) το αποφεύγω υλοποιώντας ελιγμό και συνεχίζω την πορεία μου.

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

4) 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.

5) 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.

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,
- ii) αργά το βράδυ, διότι κυκλοφορούν αρκετοί οδηγοί υπό την επήρεια αλκοόλ,
- iii) το μεσημέρι, μετά το κλείσιμο των καταστημάτων.

7) 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.

8) 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.

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,
- ii) πάω δεξιά επιτρέποντας του να ολοκληρώσει την λάθος προσπέραση,
- iii) κορνάρω επίμονα ώστε να αντιληφθεί ο οδηγός το λάθος του.

10) 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.

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,
- 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.

12) 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.

13) 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.

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,
- 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.

ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ*Πόσο συχνά σας συμβαίνουν τα παρακάτω;*

	Σχεδόν πάντα	Αρκετά συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Σχεδόν ποτέ
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>	Σχεδόν πάντα	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>	Σχεδόν πάντα	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

Πόσο συχνά δείχνετε την ακόλουθη προσοχή στον δρόμο;

	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 ,	ΟΧΙ	ΝΑΙ
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"/>

Υποδείξτε τα δύο σημαντικότερα αίτια για κάθε ατύχημα που φέρετε και εσείς ευθύνη	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 !